Zeitschrift: Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern ... = Rapport sur l'administration de l'Etat de Berne pendant l'année ...

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1938)

Artikel: Verwaltungsbericht der Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor: Bösiger, W. / Grimm, Robert / Guggisberg, P.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417197

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

VERWALTUNGSBERICHT

DER

DIREKTION DER BAUTEN UND EISENBAHNEN DES KANTONS BERN

FÜR DAS JAHR 1938

Direktor: Vom 1. Januar bis 31. Mai: Regierungsrat Dr. **W. Bösiger.**
Vom 1. Juni bis 31. Dezember: Regierungsrat **Robert Grimm.**

Stellvertreter: Regierungsrat Dr. **P. Guggisberg.**

I. Baudirektion.

A. Allgemeines.

Auf 31. Mai 1938 trat nach 15jähriger erfolgreicher Tätigkeit Regierungsrat und Bau- und Eisenbahndirektor Dr. h. c. Bösiger von seinem Amte zurück und übernahm die Direktion des Neubaues der Sustenstrasse. Er hinterliess nach unermüdlicher und vielseitiger Arbeit ein grosses Werk, das er auch in Zeiten schwerer Wirtschaftskrise zu schaffen verstanden hat. Wahrung des gut Überlieferten und Nutzanwendung des neu Erkannten waren die Unterlagen seines unermüdlichen Wirkens.

So wurden unter seiner persönlichen Einflussnahme die Grosszahl der Amtshäuser renoviert, die Amtshäuser Saanen und Münster neu erbaut. In diesem Zusammenhang ist auch die Renovation des Stiftsgebäudes und des Tscharnerhauses zu erwähnen. Auch auf andern Gebieten des staatlichen Hochbaues sind unter der Leitung von Baudirektor Bösiger bedeutende Werke entstanden. Zu erinnern ist an verschiedene Universitätsbauten, an die Erweiterung des Frauenspitals in Bern, an Um- und Neubauten der Jugenderziehungsanstalten, an die Renovationen und Neubauten in allen Heil- und Pflegeanstalten des Staates sowie in landwirtschaftlichen Schulen, an den Ausbau des Technikums Biel, an die Renovationen und Neubauten für die Kantonsschule und das Lehrerseminar, sowie für das Schloss Pruntrut.

Die Regierungstätigkeit Dr. Bösigers fiel in die Periode des raschen Aufschwungs des Automobils. Es galt das bernische Strassennetz in seinen Hauptzügen den neuen Bedürfnissen anzupassen. Ein Programm von 700 km Hauptdurchgangs- und Hauptverbindungsstrassen wurde aufgestellt, das zu allererst zum neuzeitlichen Ausbau gelangte, ohne dabei auch lebenswichtige Ortsdurchfahrten auf Nebenstrassen zu vergessen. Der Pass- und Alpenstrassenbau ist im vollen Gange. Die Krönung seiner Anstrengungen und Pionierarbeiten im Strassenbau bildet der Neubau der Sustenstrasse.

Dr. Bösiger richtete sein Augenmerk stets auf die Wahrung und Förderung des Natur- und Heimatschutzes.

Zwei weitere Werke sind noch aufs engste mit Dr. Bösiger verbunden. Es betrifft dies die Stauwehranlage in Nidau als Teilausführung der II. Juragewässerkorrektion und die nach jahrelangen Bemühungen nunmehr in Ausführung befindliche, volkshygienisch und wirtschaftlich gleich bedeutungsvolle Versorgung der Freiberge mit Trinkwasser.

Als Eisenbahndirektor lag Regierungsrat Bösiger die Förderung des Verkehrswesens, wo er sich im Gebiete der Privatbahnenhilfe und des Fremdenverkehrs bleibende Verdienste erworben hat.

Es gebührt Herrn Regierungsrat Bösiger an dieser Stelle für seine Tätigkeit im Dienste des Staates Bern den besten Dank und hohe Anerkennung abzustatten.

Die Nachfolge des Herrn Dr. Bösiger übernahm auf den 8. Juni 1938 der neugewählte Regierungsrat, Nationalrat Robert Grimm, bisher Direktor der industriellen Betriebe der Stadt Bern.

* * *

Das Problem der Arbeitsbeschaffung im Baugewerbe stand auch im Jahre 1938 im Brennpunkt der Tätigkeit der kantonalen Baudirektion. Trotz ausserordentlichen Bundes- und Kantonsbeiträgen zur Förderung der privaten Bautätigkeit erreichte das Baugewerbe nicht jenen Beschäftigungsgrad, der zur Behebung des andauernden Arbeitsmangels ausgereicht hätte. Dies veranlasste den Kanton wie die Gemeinden zu zusätzlicher Arbeitsbeschaffung durch öffentliche Bauobjekte im Strassen- und im Hochbau.

Die Inangriffnahme des Neubaues der Sustenstrasse bedeutete eine willkommene Arbeitsbeschaffung. Am 8. Mai 1938 bewilligte das Bernervolk zur Förderung des Ausbaues der Fremdenverkehrsstrassen samt Zufahrten einen Kredit von 2 Millionen Franken; der Bund wird gestützt auf den Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1936 über Kreditbekämpfung und Arbeitsbeschaffung mit einer Million beistehen, so dass für diese Arbeitsbeschaffung 3 Millionen Franken zur Verfügung stehen. Ein weiterer Kredit von Fr. 421,000 für Strassenbauten wurde im Herbst von den zuständigen Behörden bewilligt. Mit den ordentlichen Krediten und Bundesbeiträgen wurde damit ein Arbeitsvolumen von rund Fr. 14,5 Millionen im Strassenbau erreicht.

Aber auch im Hochbau wurde durch Bewilligung ausserordentlicher Kredite über die nach Budget verfügbaren Mittel hinaus gearbeitet und so auch dem Hochbaugewerbe vermehrte Arbeitsgelegenheiten verschafft. Zu erinnern ist in diesem Rahmen an die zweite Etappe der Erneuerungsbauten im physiologischen Institut, an die Mannschaftsspeiseräume in der Kaserne Bern, an die Renovation der Postgassgebäude Nrn. 68—72, an die Wärterhäuser in Bellelay und andere Bauten, über die im Abschnitt «Hochbau» näher berichtet wird.

Im Wasserbau stand die Vollendung des Wehres Nidau im Vordergrund. Die Hoch-, Strassen- und Wasserbautätigkeit bewegte sich, von Unwetterschäden, über welche hiernach berichtet wird, abgesehen, im Rahmen der Budgetkredite.

Die Weiterführung des technischen Arbeitsdienstes war auch im Berichtjahre, wie aus Vorstehendem hervorgeht, eine Notwendigkeit. Die Durchschnittsbeschäftigung betrug 36 Mann, der Höchstbestand im Januar mit 47 und der niedrigste Bestand im Juni mit 32 Mann. Von den Ausgetretenen konnten 38 Mann definitiv und 30 vorübergehend dem Arbeitsprozess wieder eingeordnet werden. Von den Teilnehmern entfallen 80 % auf den Hochbau und 20 % auf den Tiefbau und verwandte Gebiete. Davon waren 20—30jährig 36 %, 31—40jährig 30 %, 41—50jährig 25 % und 51—65jährig 9 %.

Die Gesamtausgaben betrugen Fr. 134,462.45 gegenüber Fr. 178,901 im Vorjahre. Daran bezahlte der Bund Fr. 54,511, der Rest wurde vom Kanton und den Gemeinden bestritten.

Wenn auch die Arbeitslosigkeit zurückgegangen ist, so hat sich die Weiterführung des technischen Arbeitsdienstes auch für das Jahr 1939 als notwendig erwiesen. Gestützt auf Art. 8 des Bundesbeschlusses vom 23. Dezember 1936 über Krisenbekämpfung hat der Bund für die Weiterführung dieser wohltätigen Einrichtung einen Bundesbeitrag von 50 % oder Franken 67,500 zugesichert.

Das **Gesamtbudget** der Baudirektion per 1937 betrug ohne Spezialrubriken (Heil- und Pflegeanstalten, Automobilsteuer, Benzinzollanteil und die I. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds) an Reinausgaben:

Budget	Fr.	5,030,830.—
Die Rechnung beträgt	»	5,544,703.12

Die Mehrleistungen betragen Fr. 551,167.97, denen Minderleistungen im Betrage von Fr. 37,294.85 gegenüberstehen, so dass insgesamt Mehrleistungen von Fr. 513,873.12 zu verzeichnen sind, die auf ausserordentliche Aufwendungen für Unwetterschäden und auf den Überbrückungskredit von 421,000 Franken zurückzuführen sind.

Die Spezialrubriken weisen folgende Rohausgaben auf:

1. Heil- und Pflegeanstalten. . .	Fr.	125,771.35
2. Automobilsteuer	»	5,568,654.77
3. Benzinzoll.	»	1,708,197.15
4. Spezialkredit für Wasserbauarbeiten aus dem 24-Millionenanleihen 1933 (Fr. 330,000) . .	»	6,514.—
5. Notstandsarbeiten aus Arbeitsbeschaffungsanleihe 1937 . . .	»	544,635.75
6. Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen	»	1,982,974.05
7. Court-Moutier, Strassenverlegung	»	347,426.45
8. Juragewässerkorrektion, inkl. Hochwasserdämme	»	71,827.20
	Fr.	10,356,000.72

Auf Budgetkrediten und Spezialrubriken wurden von der Baudirektion insgesamt verausgabt Franken 15,900,703.84.

Wie in früheren Jahren beanspruchten neben der Bautätigkeit grossen Zeitaufwand zahlreiche verwaltungsrechtliche Geschäfte im Gebiete der Hoch-, Strassen- und Wasserbaupolizei sowie des Wasserrechtswesens. Gross war auch die Zahl der der Baudirektion zur Prüfung obliegenden Reglemente und Alignementspläne, der Mitberichte für andere Direktionen, namentlich aber verursachte die technische Prüfung der vom kantonalen Arbeitsamt überwiesenen Subventionsgesuche viel Arbeit.

Für die **obligatorische Unfallversicherung** des Verwaltungs- und Angestelltenpersonals mit Inbegriff des technischen Arbeitsdienstes fiel eine Gesamtlohnsumme von Fr. 2,671,278 in Rechnung, für welche für Betriebsunfälle Fr. 32,298.27 und mit Inbegriff der Zusatz-

versicherung für das Wegmeisterpersonal der untern Klassen eine Nichtbetriebsprämie von Fr. 20,418.43, zusammen Fr. 52,716.70 an Prämien bezahlt werden mussten. Die Prämienansätze der Nichtbetriebsversicherung für das Betriebspersonal wurde für das Berichtsjahr von 8 auf 7½ ‰ reduziert. Die übrigen Ansätze sind gleichgeblieben.

Die Leistungen der Anstalt betrugen mit Inbegriff der Renten, aber ohne Arzt- und Apothekerkosten, Fr. 48,803.90, wovon allein rund Fr. 31,600 auf Renten entfallen.

Der Unfallverhütung wird im Benehmen mit der Anstalt alle Aufmerksamkeit geschenkt, um die Zahl der Unfälle möglichst zu reduzieren und damit eine Erhöhung der Prämienansätze zu verhüten. Die Gesamtzahl der bei der Suval im Berichtsjahr abgerechneten Unfälle betrug 97.

Beamtenpersonal. Am 29. August verstarb nach kurzer Krankheit unerwartet rasch Max Jordi, Sekretär des Kreisoberingenieurs II. Für die vortreffliche Arbeit und treue Pflichterfüllung gebührt dem Verstorbenen an dieser Stelle Dank und Anerkennung.

Dessen Nachfolger wurde H. Hofer, bisher Archivar der kantonalen Baudirektion, der seinerseits ersetzt wurde durch Fr. Sauser, Ostermundigen.

B. Hochbau.

1. **Allgemeines.** Das Berichtsjahr 1938 brachte leider in der Hochbautätigkeit im Kanton keine nennenswerte Besserung. Die Unsicherheit auf wirtschaftlichem Gebiet, hervorgerufen durch die internationale Lage, hemmen die Bautätigkeit ausserordentlich. Um so mehr musste die Öffentlichkeit mit Bauarbeiten hervortreten. Durch eidgenössische und kantonale Unterstützung angeregt, nahm in letzter Zeit hauptsächlich die Bautätigkeit der Gemeinden grössere Ausmasse an. Auch die von der Eidgenossenschaft zur Verfügung gestellten Subventionen an Renovationsarbeiten Privater brachten eine willkommene Arbeitsgelegenheit, wenn auch die für den Winter 1938/39 vorgesehene Aktion vielerorts sich im Berichtsjahr nicht voll auswirken konnte.

Für die vom Kanton durchgeführten Hochbauarbeiten wurden total Fr. 1,342,669 verausgabt, die sich wie folgt gliedern:

1. Unterhaltsarbeiten an Staatsgebäuden, Rubriken X. a. C. 1 bis 5	Fr.	517,444.60
2. Neubauten, Rubrik X. a. D. 1 .	»	390,083.10
3. Neubauten in Irrenanstalten, Rubrik X. a. D. 2.	»	125,771.35
4. Neubauten auf Vorschussrubriken	»	309,369.95
Total	Fr.	1,342,669.—

Wie im Vorjahr, blieben die ordentlichen Ausgaben auf der Höhe der Budgetkredite. Die Vorschusskredite jedoch verminderten sich wesentlich infolge der nun abgeschlossenen Bauarbeiten am kantonalen Frauenspital und an den Staatsgebäuden in Pruntrut.

2. Für **Neu- und Umbauarbeiten des Staates** wurden auf der Budgetrubrik X. a. D. 1 verausgabt:

G. R. 12. September 1935. Bern, Frauenspital, Absonderung	Fr.	222,000.—
G. R. 11. Mai 1936. Bern, Tierspital, Operationshalle	»	38,182.85
G. R. 1. Februar 1937. Bern, chemisches Institut, Erweiterung. . . .	»	60,800.—
G. R. 10. Mai 1937. Thorberg, Anstalt, Untere Scheune	»	10,000.—
G. R. 10. Mai 1937. St. Johannsen, Anstalt, neue Pferdescheune . . .	»	12,000.—
R. R. 11. Februar 1938, Bern, physiologisches Institut, 2. Bauetappe. .	»	40,000.—
R. R. 11. Februar 1938. Bern, Städte- und Landschaftsschutz, Planstudien	»	2,600.25
R. R. 11. Februar 1938. Laupen, Schloßstöckli, Wiederaufbau . . .	»	4,500.—
Total	Fr.	390,083.10

Zu diesen Posten sei folgendes erwähnt:

Kantonales Frauenspital. Der im Winter 1935/36 begonnene Ausbau der Absonderungsabteilung ist im Frühjahr 1938 beendigt worden. Die Bauaufgabe erstreckte sich auf die Erweiterung der Absonderungsabteilung, auf einen Neubau für Garagen und Fuhrwerke, auf den Ausbau der Wäscherei und auf die Erstellung eines Laboratoriumsanbaues. Das Direktorwohnhaus wurde vergrössert. Die Gesamtkosten für diese Arbeiten belaufen sich auf Fr. 620,700. Die Anschaffung von Mobiliar im Betrage von Fr. 91,000 erfolgte durch die Verwaltung des Frauenspitals. An die Baukosten konnte eine Bundessubvention von Fr. 93,000 ausgewirkt werden.

Mit der Bezahlung der Fr. 38,182.85 für den Ausbau der Operationshalle des **Tierspitals,** ist diese Bauaufgabe fertig abgerechnet.

Ebenso ist die Erweiterung des anorganischen Laboratoriums im **Chemischen Institut** der Universität Bern im Berichtsjahr mit einem Baukostenbetrag von Fr. 109,622 abgeschlossen worden.

Fertig abgerechnet wurden ausserdem die beiden durch Brand zerstörten Scheunen in den Anstalten **St. Johannsen** und **Thorberg.**

Für den Bau in St. Johannsen wurden total Fr. 74,295 ausgegeben; die Abrechnung über die Scheune in Thorberg weist einen Betrag von Fr. 78,896 aus.

Alle diese Abrechnungen bewegen sich im Rahmen der bewilligten Kredite.

Für die **zweite** Etappe der Erneuerungsarbeiten im **physiologischen Institut** der Universität Bern wurden vom Grossen Rat am 10. Januar 1938 Fr. 100,000 bewilligt. Diese Summe wurde verwendet zum Umbau der veralteten Dampfheizungsanlage in eine Warmwasserheizung, für die Schaffung eines neuen Laboratoriums im Zusammenhang mit dem Umbau des Treppenhauses und der Eingangshalle, sowie zum gänzlichen Umbau des grossen Hörsaales des Instituts.

Auch diese Arbeiten sind durchgeführt. Es fehlt noch die Erneuerung verschiedener Arbeitsräume und der Korridore. Die Fertigstellung ist für das Jahr 1939 vorgesehen.

Das **Schloßstöckli in Laupen,** welches 1937 niederbrannte, ist neu erstellt. Ausser dem Brandversicherungsbeitrag von Fr. 20,370 mussten hiezu weitere Fr. 9500 aufgewendet werden, die verteilt sind auf Unterhalt und Neubaukredite.

Die **Planstudien** für die Uferorte unserer Seen, die die Baudirektion im Interesse der Wahrung des Landschaftsbildes vornahm, sind in der Hauptsache durchgeführt; die Uferschutzverbände führen die Arbeiten in Zusammenarbeit mit der Baudirektion weiter.

Die Neu- und Umbauarbeiten in der **Kantonsschule Pruntrut,** im **Schlosse,** im **Seminar** und im **Amtshaus** sind in der Hauptsache abgeschlossen worden. Für diese grossen Aufgaben sind total Fr. 1,175,391.40 aufgewendet. Die Arbeiten im verflossenen Jahr beschränkten sich hauptsächlich auf den Ausbau des Amtshauses. Am Schlosse wurden die Südfassade des neuen Baues restauriert, und die dringendsten Ausbesserungen am Äussern des Residenzgebäudes vorgenommen. Die gesamte Instandstellung der Fassaden der Residenz und des Kanzleigebäudes, auch diejenige der Conciergerie sind ein weiteres Erfordernis; sie mussten jedoch infolge Kreditmangel zurückgestellt werden.

Die Gemeinde Pruntrut leistete an diese Bauten einen Betrag von Fr. 140,000; die Eidgenossenschaft sicherte ihrerseits 20 % an die Umbaukosten des Schlosses zu. Nach Eingang dieser Summen ist die Möglichkeit weiterer Herstellungsarbeiten am Schlosse zu prüfen.

Die Bauarbeiten belaufen sich:

Neu- und Umbau der Kantonsschule	Fr. 432,862.90
Renovation des Seminars	» 141,606.65
Umbau des Schlosses	» 466,776.90
Renovation des Amthauses	» 110,844.95
Unkosten für die Bauführung . . .	» 23,300.—

Für **Verdunkelungsmassnahmen** in den Staatsgebäuden wurden 1938 insgesamt Fr. 46,000 verausgabt.

Fr. 20,000 sind durch Regierungsratsbeschluss vom 6. April 1937 für **Werkprojektierungen** kantonaler Gebäude bereitgestellt worden. Mit diesem Betrag werden durch beschäftigungslose oder wenig beschäftigte Architekten Projekte aufgestellt für Bauten, die zurzeit nicht ausgeführt werden können, jedoch für kommende Bauperioden bereitzustellen sind. Untersucht wurden Projekte für eine oto-laryngologische Klinik, für eine Erweiterung des botanischen Instituts, für ein neues Verwaltungsgebäude an der Herrengasse in Bern, einer Turnhalle in der Anstalt Tessenberg. In Vorbereitung sind Studien für die Erweiterung der Kaserne Bern.

Als Massnahme zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, speziell im Steinhauergewerbe, ist im Berichtsjahr die **Renovation der Hauptwache** zur Ausführung gekommen. Hiezu wurden aus SEVA-Beiträgen Fr. 50,300 bereitgestellt. Aus Unterhaltskrediten wurden weitere Fr. 22,600 aufgewendet.

Für die den heutigen Anforderungen nicht mehr genügenden **Mannschaftsspeiseräume** in den Kellerkorridoren der **Kaserne Bern** sind durch Anbau 2 neue Erdgeschoßsäle ausgeführt worden. Diese Räume fassen je 150 Mann. Die Baukosten belaufen sich auf Franken 132,000. Sie sind im Berichtsjahr abgerechnet.

Am 20. Februar 1938 wurde durch Volksbeschluss ein Kredit für den Neubau des **Staatsarchives in Bern** bewilligt. Dieses Projekt sah einen Neubau an Stelle der alten Rathausdependenzen sowie des Gebäudes Postgasse 68 im Betrage von Fr. 1,580,000 vor.

Die nähern Studien führten zu einer Änderung der ursprünglichen Absicht. Durch eine grundsätzlich andere Lösung war eine nicht unerhebliche Herabsetzung des Bauaufwandes möglich.

Ein selbständiger Neubau am Falkenplatz in der Nähe der Universität bot sowohl für die Bedürfnisse des Archives wie im Hinblick auf die zeitgemässere Ausgestaltungsmöglichkeit des Baues eine bessere Lösung. Die bestehenden Gebäude an der Postgasse konnten durch Renovation und teilweisen Umbau den Bedürfnissen der Staatsverwaltung angepasst werden; zugleich wird hiedurch dem Mangel an neuen Bureauräumlichkeiten gesteuert.

Infolge dieser Umstellungen, die im Herbst 1938 vom Grossen Rate gutgeheissen wurden, verzögerte sich die Inangriffnahme der Arbeiten. Im Spätherbst begann die Renovation der Fassaden an der Postgasse. Der eigentliche Neubau des Archives wie die Innenänderung der Staatskanzlei fallen in das Jahr 1939.

Das bereinigte Programm sieht nun vor:

Neuer Archivbau am Falkenplatz . . .	Fr. 950,000
Umbau und Wiederherstellung der Gebäude Nrn. 68, 70 und 72 in der Postgasse	» 300,000
Renovation des Hofes zwischen Rathaus und Postgasse 72.	» 50,000
Erste Etappe für die Aussenrenovation des Rathauses	» 280,000

Mit dieser grundsätzlichen Änderung wird die Forderung des Umbaues und der besseren Ausgestaltung des Rathauses brennend. Diese bedeutende Aufgabe wird nach Fertigstellung der Umbauten anhand genommen werden müssen. Die Aufgabe drängt sich aber auch als Arbeitsbeschaffungsmassnahme auf; mit der Bereitstellung von Mitteln durch den Bund in der eidgenössischen Arbeitsbeschaffungsvorlage wird die Gelegenheit, dieses grosse Werk vorzunehmen, wesentlich erleichtert. Vorstudien über die Umgestaltung des Rathauses sind im Gange.

Im September 1938 bewilligte der Grosse Rat einen Betrag von Fr. 76,200 für ein neues **Pfarrhaus in Gadmen.** Infolge des Baues der Sustenstrasse, die in nächster Nähe vor den Fenstern des bestehenden Gebäudes durchführt, konnte dieses Gebäude nicht mehr seinem Zweck entsprechen. Es soll durch einen Neubau an geschützterer Stelle inmitten des Dorfes Gadmen ersetzt werden. Das alte Gebäude wird nicht niedergelegt; es wird später zu Dienstwohnungen für Strassenpersonal oder Polizei Verwendung finden. An diesen Neubau trägt der Kredit der Sustenstrasse Fr. 20,000 bei. Die Bauarbeiten wurden im Herbst 1938 angefangen; das Gebäude soll im Sommer 1939 bezugsbereit sein.

Rubrik X. a. D. 2. Ausbau der Heil- und Pflegeanstalten.

Von dem auf Jahresanfang noch vorhandenen Kredit von Fr. 217,000 wurden ausgeführt und bezahlt:

Die Erneuerung der Heizungsanlage in der Anstalt Münsingen als erste Etappe	Fr.	93,745
Herstellungsarbeiten Ökonomie Münsingen	»	9,131
Herstellung der Direktorwohnung in Münsingen	»	12,375
Errichtung einer Kolonie für chronisch Kranke in Bellelay	»	10,456

Im weitern bewilligte der Grosse Rat am 14. November 1938 für die Erstellung von **Wärterhäusern in Bellelay** eine Summe von Fr. 142,000, wovon Fr. 80,000 zu Lasten dieser Kreditrubrik und der Rest von Franken 62,000 zu Lasten der Neubaurubrik X. a. D. 1 zu verrechnen sein werden.

Diese Dienstwohnungen für Personal in Bellelay stellen eine alte Forderung dar. Es sollen in einem ersten Abschnitt in 4 Baublöcken 8 Einfamilienhäuser erstellt werden. Sie bilden den Anfang einer grössern Kolonie, die notwendig wird infolge der Unterkunftsschwierigkeiten in Bellelay.

Aus dem sogenannten Waldaufonds sind die durch Regierungsratsbeschluss vom 10. Mai 1938 bewilligten Arbeiten in der Heil- und Pflegeanstalt Waldau ausgeführt und abgerechnet.

Es wurden erstellt:

1. Eine neue Telephon- und Alarmanlage im Betrage von	Fr.	109,861.40
2. Umbau der Anstaltsküche und Neubau eines Versammlungssaales	»	307,983.60
3. Verbesserung der Warmwasserverteilung in den Abteilungen	»	52,376.05
4. Umbau der Lingerie und Tröckneanlage	»	26,465.45
Zusammen	Fr.	496,686.50

3. Unterhalt der Staatsgebäude. Rubriken X. a. C. 1 bis 6.

Für den Unterhalt der Staatsgebäude wurden im Berichtsjahre ausgegeben:

	Budgetkredit	Ausgaben
1. Amtsgebäude	Fr. 360,000	Fr. 359,941.65
2. Pfarrgebäude	» 126,000	» 126,014.55
3. Kirchengebäude	» 5,000	» 4,998.75
4. Öffentliche Plätze	» 4,500	» 4,485.40
5. Wirtschaftsgebäude	» 22,000	» 22,004.25
6. Pfrund- und Kirchenchorloskäufe	» 10,000	» —
Total	Fr. 527,500	Fr. 517,444.60

Minderausgaben gegenüber der budgetierten Summe Fr. 10,055.40, herrührend von Rubrik X. a. C. 6, da keine Pfrundloskäufe getätigt wurden.

Die verausgabten Summen verteilen sich auf die verschiedenen Gebäudekategorien wie folgt:

Für Amtshäuser, Amtsschreibereien, Gerichtsgebäude usw.	Fr.	178,659.—
» Straf- und Erziehungsanstalten	»	17,520.—
» Heil- und Pflegeanstalten	»	13,396.25
» Universitätsinstitute und Kliniken	»	87,201.40
» Militäranstalten, Zeughäuser, Pulverhäuser	»	16,160.—
Übertrag	Fr.	312,936.65
Übertrag	Fr.	312,936.65
Für Unterrichtsanstalten, Seminarien, Techniken	»	14,255.—
» Landjägerposten, Archive und Beamtenwohnungen	»	32,750.—
» Pfarrgebäude	»	126,014.55
» Kirchengebäude	»	4,998.75
» öffentliche Plätze	»	4,485.40
» Wirtschaftsgebäude	»	22,004.25
Total	Fr.	517,444.60

An grössern Renovationen und Neueinrichtungen sind zu erwähnen:

Aufstellung eines Verbrennungsofens im kantonalen Frauenspital, Fortsetzung der innern Reparaturen und Renovationen im Physiologischen Institut; Renovation der Fassaden zum Schlosse Büren a. A. Verschiedene Umbauarbeiten in den Schlössern Burgdorf, Köniz, Nidau. Innere Renovationsarbeiten im Stiftgebäude in Bern.

Umfassende Herstellungsarbeiten wurden ausgeführt in den Pfarrhäusern Pavillonweg 1, Bern, Büren a. A., Lengnau, Lützelflüh und Wattenwil. In den erstgenannten beiden Gebäuden wurde zudem die Zentralheizung eingerichtet. Neue Badzimmer erhielten die Pfarrhäuser Arch und Gerzensee. Eriswil erhielt eine neue Waschhauseinrichtung. Fassadenrenovationen waren notwendig in Bürglen, Brienz, Bümpliz, Diessbach bei Bern, Frauenkappelen, Laupen und Zimmerwald. Zum Pfarrhaus Guttannen wurde ein kleiner Anbau erstellt.

Im Hofwilgut sind als Ersatz der reparaturbedürftigen Decken neue armierte Betondecken über dem Schweinestall sowie neue Holzkonstruktionen erstellt worden. Bei der Wilergutsscheune in Hindelbank wurde die Einfahrt konsolidiert. Neue Quellfassungen und Brunnenleitungen waren erforderlich zur Anstaltsscheune Trachselwald.

4. Schul- und Anstaltsgebäude für Gemeinden.

Für die Erziehungsdirektion, Sanitätsdirektion, Kirchen- und Armendirektion hatte die Baudirektion 65 Schulhäuser, 15 Anstalts- und Spitalgebäude und eine Kirche (Pläne, Devise und Abrechnungen) zu begutachten.

5. Das Hochbauamt hatte sich ferner zuhanden der Direktion des Innern mit der technischen Prüfung der infolge der eidgenössischen und kantonalen Arbeitsbeschaffungsaktion eingereichten **Subventionsgesuche** für Hochbauten von Privaten und Gemeinden zu befassen. Im Berichtsjahr wurden für das kantonale Arbeitsamt ca. 1500 Subventionsgesuche und eingelangte Abrechnungen über ausgeführte Bauten behandelt.

6. Bau- und andere Reglemente, Alignementspläne.

Eine sehr zeitraubende und umfangreiche Arbeit bildet die Prüfung der verschiedenen aus bernischen Gemeinden einlangenden Reglemente. So wurden 1938 begutachtet und dem Regierungsrat zur Genehmigung vorgelegt:

Baureglemente	8
Elektrizitätsreglemente	2
Kanalisationsreglemente	3
Wasserversorgungsreglemente	11
Alignementspläne	19
Plakatreglement	1

7. **Hochbaupolizei.**

Von 9 eingereichten Baurekursen wurden 7 abgewiesen und 2 gutgeheissen. 4 Fälle hatte die Baudirektion erstinstanzlich gestützt auf die Landschafts- und Ortschaftsschutzverordnung zu entscheiden.

Gegen 2 Regierungsratsentscheide betreffend Bauvorhaben wurde staatsrechtliche Beschwerde an das Bundesgericht eingereicht. Eine davon wurde abgewiesen und die andere fand durch Rückzug ihre Erledigung.

C. Strassenbau.

1. **Allgemeines.** Auch im laufenden Jahre blieb unser Kantonsgebiet nicht ganz von Unwetterschäden verschont. Wenn sie auch nicht das Ausmass der beiden früheren Jahre erreichten, so sind immerhin erhebliche Schäden entstanden.

Vor allem war es der Jura, der durch die Unwetter besonders gelitten hat. Durch die anhaltend starken Niederschläge im Juni, traten Birs und Sorne an zahlreichen Stellen über, weite Gebiete des anstossenden Geländes mit den Verbindungen überschwemmend. Die Staatsstrasse zwischen Delsberg und Soyhières war auf eine längere Strecke bis 1 m tief unter Wasser, und der Autoverkehr musste den weiten Umweg über das Passwanggebiet nehmen. Der Eisenbahnbetrieb Basel-Delsberg war ebenfalls unterbrochen und konnte nur durch Umsteigen aufrechterhalten werden. Ein Unwetter vom 15. Juli über der Gegend des Clos du Doubs und der Ajoie richtete Schäden besonders an den Staatsstrassen an. Aber auch andere Kantonsgebiete wurden von Unwettern betroffen. So wurden in den Ämtern Interlaken und Frutigen eine Anzahl Strassen durch Überführung mit grossen Schuttmassen stark in Mitleidenschaft gezogen. Hochwasser und Murgang als Folge eines Unwetters vom 16. Juli beschädigten die sorgfältig unterhaltenen Verbauungen im Mittel- und Unterlauf des Leimbaches zu Frutigen und bedingten die Vorlage eines Projektes für Wiederherstellungs- und Erweiterungsarbeiten im Kostenvoranschlag von Fr. 100,000. Bei der Unwetterkatastrophe über der Gegend von Eggiwil und Röthenbach vom 30./31. August senkte sich das rechte Widerlager der gedeckten Holzbrücke über den Röthenbach bei Brambach auf der Schüpbach-Eggiwil-Strasse derart, dass die baufällig gewordene Brückenkonstruktion abgetragen und zur Aufrechterhaltung des Verkehrs eine leichte Notbrücke erstellt werden musste. Der Bau der neuen Brücke im Kostenbetrage von Fr. 63,000 fällt in das Jahr 1939 und wird aus den ordentlichen Krediten bestritten.

Die Unwetterschäden erforderten denn auch erhebliche Mehrleistungen für Instandstellung der Strassen. Nach Kenntnisgabe eines Berichtes vom 4. Oktober bewilligte der Grosse Rat am 14. November einen Nachkredit von Fr. 130,000 auf Rubrik X. a. E. 3.

Gestützt auf Ziff. 5 des Bundesratsbeschlusses vom 26. Februar 1937 betreffend den Ausbau der Alpenstrassen wurde dem eidgenössischen Departement des Innern ein Bauprogramm für den weitern Ausbau der Brünigstrassen und der Simmental/Saanen-Vanel-Strasse mit einer Bausumme von Fr. 1,532,820 eingereicht. Im Berichtsjahr wurden rund 9 km mit einem Kostenaufwand von Fr. 1,544,976.95 fertig ausgebaut, an welche der Bund Fr. 927,000 leistete.

Die Totalkosten für den Alpenstrassenausbau betragen auf Ende 1938	Fr. 4,176,602.25
An diese hat der Bund bis jetzt geleistet	» 2,505,900.—
Verbleiben zu Lasten des Kantons	Fr. 1,670,702.25

Fertig ausgebaut ist die Brünigstrasse Brienzwiler-Passhöhe.

Sustenstrasse. Durch Beschluss des Bundesrates vom 26. Februar und 30. November 1937 ist dem Kanton Bern für den Neubau der 28 km langen Sustenstrasse an die zu Fr. 12,632,000 veranschlagten Kosten ein Beitrag von 75 % oder $9,_{474}$ Millionen Franken bewilligt worden. Der dem Kanton verbleibende Anteil von Fr. 2,158,000 wurde in der Volksabstimmung vom 28. November 1937 bewilligt wie folgt:

Durch Entnahme von $1,_{5}$ Millionen Franken aus dem durch Volksbeschluss vom 11. April 1937 bewilligten Arbeitsbeschaffungsanleihen und durch Leistung von $1,_{658}$ Millionen Franken, auf 6 Jahre verteilt, aus den Erträgnissen der Automobilsteuer.

Nach der allgemeinen Konkurrenzausschreibung unter schweizerischen Baufachleuten für die Ausführung der 1. Bauetappe erfolgte die Vergebung an folgende Firmen:

Sektion I. Innertkirchen-Wyler, Baulänge 1555 m, an das Unternehmerkonsortium B. Zuccotti, A. Werren, H. Tosoni, E. Tosoni und S. Bischoff in Interlaken und Wilderswil.

Sektion II. Wyler-Hinterflühli, Baulänge 1265 m, an die Bauunternehmung Losinger & Cie., AG., Bern und Interlaken, und Keller & Cie. in Bern.

Sektion IX. Gadmen-Wendenwasser, Baulänge 1968 m, an Ingenieur Seeberger in Frutigen.

Sektion Wendenwasser-Feldmoosalp-Laubbach X bis XIII (XIII nur Los 1) mit einer Baulänge von 5868 m an das Unternehmerkonsortium Bürgi & Cie., Bern, J. Frutigers Söhne, Oberhofen, Hoch- und Tiefbau AG., Interlaken, Rothpletz und Lienhard, Bern, und Sulzer und Neiger, Meiringen.

Mit den Bauarbeiten wurde anfangs September begonnen. Die Ausgaben auf Ende des Jahres betrugen Fr. 1,031,395.50.

Strassenarbeiten aus Arbeitsbeschaffungsanleihen.

Aus dem gemäss Arbeitsbeschaffungsanleihe von 1937 für Beseitigung von Niveauübergängen und andere Strassenarbeiten zur Verfügung stehenden Kredit von Fr. 800,000 wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

1. Reutigen-Oberstocken-Strasse, Ausbau	Fr.	44,736.15
2. Leissigen-Aeschi-Strasse, Korrektion	»	973.70
3. Bern-Thun-Strasse, Ausbau	»	50,014.—
4. Corgémont, Beseitigung des Niveauüberganges	»	52,329.60
5. Tournedos, Beseitigung des Niveauüberganges	»	192,551.65
6. Vorburg, Strassenüberführung	»	204,030.65
Zusammen	Fr.	544,635.75

Mit Beschluss vom 14. September erklärte sich der Grosse Rat einverstanden, die im Programm vom 10.Mai 1937 für Beseitigung der Niveauübergänge zwischen Villeret und St. Immer (Sebastopol) sowie bei Münchenbuchsee vorgesehenen Kredite von Fr. 140,000 und Fr. 110,000 für andere Strassenbauzwecke zu verwenden.

Der Betrag von Fr. 250,000 wurde dem Konto Autosteuer überschrieben und damit verschiedene Strassenarbeiten im Seeland und im St. Immertale in Angriff genommen und ausgeführt.

Beschleunigter Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen.

Durch Volksbeschluss vom 8. Mai wurde für den beschleunigten Ausbau einer Anzahl Fremdenverkehrsstrassen mit Zufahrten ein Kredit von 2 Millionen Franken bewilligt, der aus den Erträgnissen der Automobilsteuer zu verzinsen und vom Jahre 1941 in zehn Jahresraten von je Fr. 200,000 zu tilgen ist.

Gestützt auf den Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1936 über Krisenbekämpfung und Arbeitsbeschaffung bewilligte das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement an eine auf Fr. 3,333,000 erhöhte Kostensumme gemäss Schreiben vom 27. September einen ausserordentlichen Bundesbeitrag von 70 %, der effektiv zur Auszahlung gelangenden Lohnsumme, einschliesslich Löhne für Materialaufbereitung und Transporte, im Maximum 1 Million Franken.

Das vom Bund vorgelegte und von diesem subventionierte Ausbauprogramm sah folgende Arbeiten vor:

1. Grimselstrasse, Meiringen-Passhöhe, Staubfreimachung mit Leichtbelag	Fr.	320,000
2. Lütschinental-Strassen, Ausbau	»	436,000
3. Spiez-Frutigen, Misch- und Leichtbelag	»	660,000
4. Zweisimmen-Lenk, Ausbau mit Tränkebelag	»	154,000
5. Saanen-Gstaad, Misch- und Tränkebelag	»	110,000
6. Bern-Murgenthal, Profilausgleichung mit Walzung und Oberflächenbehandlung	»	1,020,000
7. Bern-Thun, Korrektion und Ausbau	»	490,000
8. Langenthal-Burgdorf-Thun, teilweiser Ausbau (Oberdiessbach-Dessigkofen und Dorfdurchfahrt Riedtwil)	»	143,000
Zusammen	Fr.	3,333,000

Fertiggestellt wurden im Berichtsjahr die Grimselstrasse, Zweisimmen-Lenk und die Dorfdurchfahrt Riedtwil.

Die Gesamtausgaben betragen auf Ende des Jahres Fr. 1,982,974.05.

Verlegung der Staatsstrasse auf das linke Birsufer in der Schlucht zwischen Court und Münster.

Der bekannte Erdrutsch im Frühjahr 1937 in der Schlucht zwischen Court und Münster bedingte eine Verlegung der Strasse vom rechten auf das linke Birsufer. Das auf Fr. 750,000 veranschlagte Gesamtprojekt war unterteilt in 2 Sektionen, nämlich:

I. Sektion, umfassend die obere Teilstrecke von der Abzweigung von der bestehenden Staatsstrasse 400 m oberhalb der hölzernen Notbrücke bis zur sogenannten Römerbrücke auf eine Länge von 1354 m, veranschlagt auf Fr. 430,000 und die

II. Sektion von hier abwärts bis zur steinernen Bogenbrücke beim Austritt aus der Schlucht auf eine Länge von 473 m, veranschlagt zu Fr. 320,000.

Da der Bau der neuen Strasse für die I. Sektion unumgänglich dringlich war, wurde durch Volksbeschluss vom 20. Februar ein Anleihenskredit von Fr. 430,000 bewilligt. Er ist aus den Erträgnissen der Automobilsteuer zu verzinsen und in den Jahren 1943—1945 aus ihnen zu amortisieren. Der mit Entscheid vom 24. Februar bewilligte ausserordentliche Bundesbeitrag von Fr. 84,000 ist bestimmungsgemäss für die Finanzierung der 2. Bauetappe, die später zur Ausführung kommen soll, zu verwenden. Die Strasse wurde anfangs November dem Verkehr übergeben. Die Ausgaben auf Ende des Jahres betragen Fr. 347,426.45.

Überbrückungskredit. Am 1. August 1938 legte die Baudirektion dem Regierungsrat zuhanden des Grossen Rates einen umfassenden Bericht über den Weiterausbau des bernischen Strassennetzes vor. Zurückgreifend auf das im Jahr 1924 vom Grossen Rate genehmigte Strassenausbauprogramm stellte der Bericht die bisherigen bedeutenden Leistungen im Strassenbau von rund 143 Millionen Franken fest, dass vom 2291,5 km betragenden bernischen Strassennetz 1001 km ausgebaut oder staubfrei sind, was 43,6 % des Gesamtstrassennetzes gleichkommt. Anleihen und Vorschüsse brachten aber eine behindernde Belastung der zukünftigen Kredite bei sich stets mehrenden Strassenbaubegehren. Es muss deshalb versucht werden, mit den zur Verfügung stehenden Mitteln mehr Strassen in einen den normalen Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu versetzen als bisher. Vor allem sind die Durchgangsstrassen in einen bessern Zustand zu bringen. Daneben sind womöglich im gleichen Zuge die Fremdenverkehrs- und die Alpenstrassen ordentlich herzustellen. Besondere Aufmerksamkeit ist dem Fahrradverkehr zu schenken. Für die Finanzierung ist der Grundsatz zu beobachten: Keine Inangriffnahme von Arbeiten ohne vorherige Kreditierung. Aus diesem Grunde mussten für die Übergangszeit der Baudirektion für das Rechnungsjahr 1938 zusätzliche Mittel gewährt werden, was denn auch der Regierungsrat, nachdem der Grosse Rat am 14. September 1938 in zustimmendem Sinne vom Bericht der Baudirektion vom 1. August Kenntnis

genommen hatte, durch Bewilligung eines Überbrückungskredites von Fr. 421,000 am 18. Oktober 1938 verwirklichte. Dieser fand für folgende Arbeiten Verwendung:

1. Grimselstrasse, Mehrarbeiten für staubfreien Belag	Fr.	35,000
2. Kanderbrücke bei Einigen, Fahrbahnumbau	»	15,000
3. Laupen-Gümmenen, Ausbau	»	36,000
4. Schüpbach-Eggiwil, Belagseinbau	»	27,000
5. Bern - Zürich und Langenthal - Aarwangen	»	22,000
6. Herzogenbuchsee-Wangen, Ausbau der ersten Teilstrecke	»	60,000
7. Strassenunterhalt im IV. Kreise	»	14,000
8. Steinbruch Saulcy, Schotterlieferung zur Aufrechterhaltung des Betriebes	»	12,000
9. Rückzahlung von Vorschüssen	»	200,000
Zusammen	Fr.	421,000

Soweit die Arbeiten im laufenden Jahre ausgeführt wurden, erscheinen die Ausgaben auf dem Konto Autosteuer, dem der ganze Betrag gutgeschrieben wurde.

Auch im Berichtsjahr wurde die Arbeitsbeschaffung für Stellenlose der technischen Berufe im Rahmen der im Jahre 1935 ins Leben gerufenen **Werkprojektierung** fortgesetzt. Der eidgenössischen Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung wurden 8 Gesuche zur Subventionierung unterbreitet. Mit den vom Vorjahre noch unerledigten sind total noch 27 Geschäfte für Bewilligung eines Bundesbeitrages hängig. Über 5 frühere Bewilligungen konnte definitiv abgerechnet werden. Die Zahlungen des Bundes betrugen Fr. 9854.

2. **Unterhalt der Strassen.** Budgetrubrik X. a. E. 1 bis 5.

a) **Wegmeisterbesoldungen.** Rubrik X. a. E. 1. Budget Fr. 1,701,000, Rechnung Fr. 1,701,000.

Wie im Vorjahr musste für den Ausfall des um Fr. 300,000 gekürzten Budgetkredites die Autosteuer mit diesem Betrag belastet werden.

Diese Rubrik umfasst die Besoldungen der Oberwegmeister und Wegmeister auf Staatsstrassen und Gemeindestrassen, auf denen der Staat nach Gesetz den Wegmeister stellt. Für letztere werden nach dem Gesetz vom 14. Oktober 1934 an Stelle der direkten Wegmeisterstellung Beiträge zu Lasten der Autosteuer ausgerichtet. Hiefür wurden im Berichtsjahre Fr. 10,446 bewilligt.

Im Oberwegmeisterpersonal sind folgende Veränderungen eingetreten. Am 10. Februar verstarb unerwartet rasch im Alter von 62 Jahren Johann Fahner in Unterseen. Seit 1. Juli 1907 Amtsschwellenmeister und Bauführer und ab 1926 Oberwegmeister für das Amt Interlaken hat der Verstorbene die ihm übertragenen Aufgaben stets zur vollen Zufriedenheit seiner Vorgesetzten erfüllt, so dass ihm auch an dieser Stelle Dank gebührt. Als Nachfolger wurde ernannt Fritz Bettschen, Bauführer. An Stelle des auf 31. März pensionierten Gottfried Ulmann wurde als Oberwegmeister für das Amt Signau ernannt Fritz Dennler, Pflästerer in Langenthal. Von den 21 Funktionären amtieren 12 zugleich als Amtsschwellenmeister.

Die Zahl der Wegmeister beträgt 484 gegenüber 486 im Vorjahr. Eine Anzahl Strecken werden noch durch Hilfsarbeiter besorgt.

Im Berichtsjahr wurde die Arbeitszeit neu geregelt.

b) **Strassenunterhalt.** Rubrik X. a. E. 2. Budget Fr. 650,000, Rechnung Fr. 649,999.99.

Dieser bereits zweimal um insgesamt Fr. 400,000 gekürzte Kredit ist vollständig ungenügend zur Bestreitung der Ausgaben des gewöhnlichen Unterhaltes der noch nicht ausgebauten Strassen, wie Beschaffung und Zufuhr von Kies, Unterhalt von Brücken, Durchlässen, Mauern, Schalen und dergleichen sowie der Strassenreinigung. Für den Ausfall musste wiederum die Autosteuer mit einem ganz erheblichen Betrage belastet werden.

Das Strassennetz weist auf Ende 1938 eine Länge von $2291,_{518}$ km auf, dasjenige der Gemeindestrassen, für welches der Staat den Wegmeister stellt oder jährliche Beiträge hierfür entrichtet, $606,_{252}$ km.

c) **Wasserschaden und Schwellenbauten.** Rubrik X. a. E. 3. Budget Fr. 350,000, Rechnung Fr. 479,999.99.

Über die Unwetterschäden haben wir bereits eingangs berichtet. Die Räumungs- und Instandstellungsarbeiten der Strassen und Brücken erforderten eine Mehrausgabe von Fr. 130,000. Durch Regierungsratsbeschluss vom 14. Oktober, genehmigt vom Grossen Rat am 14. November, wurde ein Nachkredit von Fr. 130,000 bewilligt.

Die Schneeräumungsarbeiten auf der Grimselstrasse erforderten einen Betrag von Fr. 18,500. Sie konnte am 15. Juni für den durchgehenden Verkehr geöffnet werden.

Brandversicherung der Brücken. Rubrik X. a. E. 4. Budget Fr. 2300, Rechnung Fr. 2091.14.

Darin sind inbegriffen die Brandversicherungskosten der hölzernen Brücken, der Wegmeisterhütten und dergleichen.

Automobilbetrieb. Rubrik X. a. E. 5. Budget Fr. 32,000, Rechnung Fr. 32,000.

Aus dieser Rubrik werden die Ausgaben für den Automobildienst der gesamten Zentralverwaltung bestritten. Auf Ende des Jahres wurde dieser Dienst der Militärdirektion angegliedert, so dass er in Zukunft für unsere Verwaltung dahinfällt.

Zusammenfassend ergibt sich über die Rubriken des gewöhnlichen Strassenunterhaltes folgendes Bild:

	Rubriken	Budget	Rechnung
		Fr.	Fr.
1	Wegmeisterbesoldungen	1,701,000. —	1,701,000. —
2	Gewöhnlicher Strassenunterhalt	650,000. —	649,999. 99
3	Wasserschaden und Schwellenbauten	350,000. —	479,999. 99
4	Brandversicherung hölzerner Brücken	2,300. —	2,091. 14
5	Automobilbetrieb	32,000. —	32,000. —
		2,735,300. —	2,865,091. 12

Nachkredit für die Unwetterschäden gemäss Grossratsbeschluss vom 14. November Fr. 130,000.

3. **Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen aus Autosteuer und Benzinzollanteil, mit Inbegriff des Arbeitsbeschaffungs- und Überbrückungskredites.**

Der Reinertrag der Automobilsteuer, soweit er der Baudirektion zukommt, betrug . .	Fr.	3,892,151.39
Einnahmen aus Rückvergütungen, Gemeindebeiträgen und Saldovortrag vom Vorjahre	»	381,888.47
Benzinzollanteil vom Jahre 1937 auf Grund der Ausgaben 1934—1937	»	1,364,629.—
Einnahmen, Gemeindebeiträge und Saldovortrag vom Jahre 1937 .	»	351,206.90
Subventionen des Bundes an den Alpenstrassenausbau	»	927,000.—
Umschreibung der freigewordenen Beträge aus Arbeitsbeschaffungsanleihen	»	250,000 —
Überbrückungskredit.	»	421,000.—
Total	Fr.	7,587,875.76
Verwendet wurden	»	7,276,851.92
Es ergeben sich Minderleistungen von	Fr.	311,023.84

Davon kommen jedoch für Arbeiten, die bereits in Angriff genommen waren, die Abrechnung aber die Rechnung des Jahres 1939 belastet, Fr. 257,298.70 in Abzug.

In der Hauptsache wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

Fertigstellung der Strecke Wilerbrücke-Brünig; Simmental-Saanen-Vanel: Korrektion und Belag Kanderbrücke - Wimmis - Reidenbach - Weissenbach, Lehn-Mannried und Saanenmöser-Schönried; Grimselstrasse, Staubfreimachung; Zweilütschinen - Grindelwald und Lauterbrunnen, Tränkebelag auf 4 Teilstrecken; Zweisimmen-Lenk, Belag; Spiez-Frutigen, Belag auf 3 Teilstrecken; Ortsdurchfahrten in Reutigen und Gsteig, Belag; Bern-Thun zwischen Oberwichtrach und Rothachenbrücke, Verbreiterung und Belag; Boll-Worb, Oberflächenbehandlung; Oberdiessbach - Dessigkofen, Korrektion und Belag; Hinterkappelen-Wohlen und zwischen Ortschwaben und Uettligen, Korrektion und Belag; Thurnen-Blumenstein im Dorf Wattenwil, Korrektion und Belag; Schwarzwasser-Schwarzenburg, Oberflächenbehandlung Lanzenhäusern bis Häusern; Zollikofen-Münchenbuchsee Fahrbahnumbau im Zollikofenwald; Lyss-Büetigen, Belag; Erlach-St. Johannsen, Tränkebelag; Suberg - Grossaffoltern, Oberflächenbehandlung; Ausbau der Dorfdurchfahrten in Vinelz, Walperswil, Diesse und Limpach; Bern-Murgenthal, zwischen Bäriswil und Wynau, Fahrbahnumbau; Bern-Luzern, Belag auf 2 Reststrecken bei Langnau; desgleichen auf 3 Teilstrecken zwischen Ramsei und Huttwil und 5 Teilstrecken zwischen Haslebrücke und Affoltern; Ausbau in den Dörfern Wiedlisbach, Riedtwil, Melchnau, Eriswil und Affoltern; Tränkebelag zwischen Les Breuleux und Les Emibois und Ausbau im Dorfe Asuel.

Ferner sind zu erwähnen die Arbeiten für Beseitigung der Niveauübergänge in Rondchâtel, Corgémont, Tournedos und in Vorburg, die im Berichtsjahre vollendet wurden.

Neben diesen Hauptarbeiten wurden ferner eine Anzahl kleinerer ausgeführt, die hier nicht alle erwähnt werden können.

Die Verwendung von Autosteuer und Benzinzollanteil, mit Inbegriff der überschriebenen Kredite aus Arbeitsbeschaffungsanleihen und Überbrückungskredit, setzt sich wie folgt zusammen:

1. Beiträge an Gemeinden für Staubbekämpfung	Fr.	115,964.55
2. Beiträge an Gemeinden nach den Bestimmungen des Strassenbaugesetzes	»	369,307.—
3. Beiträge an Vereinigungen für Strassenwesen	»	1,983.70
4. Ersatz auf Budgetrubrik X. a. E. 1, E. 5 und X. a. F. . . .	»	408,727.70
5. Werkprojektierung	»	86,300.15
6. Amortisation des Spezialkredites (Anleihe 1931)	»	250,000.—
7. Verzinsung desselben	»	120,012.—
8. Korrektionen, Walzungen, Belagsarbeiten, Unterhalt der ausgebauten und teilweise nicht ausgebauten Strassen und Abtragung von Vorschüssen.	»	5,924,556.82
Total	Fr.	7,276,851.92

4. **Strassen- und Brückenbau** aus dem ordentlichen Budgetkredit X. a. F. Budget Fr. 125,000, Rechnung Fr. 125,000.

Aus diesem seit 1934 zweimal um Fr. 125,000 gekürzten Kredit wurden in der Hauptsache eine Anzahl Brücken verstärkt und verschiedene kleinere Korrektionen ausgeführt.

5. **Die Gesamtaufwendungen des Staates für das Strassenwesen,** einschliesslich der Einnahmen, betragen:

a) ordentlicher Unterhalt, Budgetrubriken X. a. E.	Fr.	3,494,758.57
b) Strassen- und Brückenbauten X. a. F., einschliesslich des dieser Rubrik ebenfalls verbuchten Überbrückungskredites von Fr. 421,000	»	679,231.25
c) Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen aus Autosteuer	»	5,568,654.77
d) desgleichen aus Benzinzollanteil	»	1,708,197.15
e) Korrektionen und Aufhebung von Niveauübergängen aus der Arbeitsbeschaffungsanleihe 1937	»	544,635.75
f) Fremdenverkehrsstrassen . . .	»	1,982,974.05
g) Court - Moutier, Strassenverlegung	»	347,426.45
h) Sustenstrasse, Neubau	»	1,031,395.50
	Fr.	15,357,273.49
Davon kommen in Abzug die in *a*, *b* und *c* doppelt enthaltenen Beträge von zusammen	»	829,727.70
Verbleiben als Gesamtaufwendungen	Fr.	14,527,545.79

Gegenüber Fr. 11,316,643.99 im Vorjahre ergibt sich eine Mehrleistung von Fr. 3,210,901.80, welche auf die Spezialkredite für die unter *f*, *g* und *h* genannten Posten sowie auf den Überbrückungskredit von Fr. 421,000 zurückzuführen ist.

Von dem rund 700 km betragenden Netz der Hauptdurchgangs- und Hauptverbindungsstrassen sind auf Ende 1938 fertiggestellt insgesamt $669,_{340}$ km.

Ausserdem sind auf Nebenstrassen, insbesondere Ortsdurchfahrten, noch $417,_{434}$ km ausgebaut und mit staubfreiem Belag versehen gewesen.

Das ausgebaute Strassennetz beträgt insgesamt $1086,_{774}$ km oder rund 48 % des Gesamtnetzes von $2291,_{518}$ km.

6. **Strassenpolizei.** Gestützt auf Art. 60 des Strassenbaugesetzes erteilte der Regierungsrat auf den Antrag der Baudirektion 35 Ausnahmebewilligungen für Neu-, Um- oder Anbauten in Strassennähe. Ferner wurden von der Baudirektion verschiedene kleinere Bauanlagen bewilligt. Der Kampf gegen die Strassenreklame wurde weitergeführt. Eine grosse Anzahl von Gesuchen um Bewilligung von Reklametafeln wurde abgewiesen. Die Verordnung vom 25. Februar 1927 soll neu bearbeitet und den heutigen Verhältnissen angepasst werden und dem Schutze des Ortschafts- und Landschaftsbildes sowie der Verkehrssicherheit dienen.

Die Numerierung der Hauptstrassen mit Vortrittsrecht nach dem Bundesratsbeschluss vom 26. Februar 1937 wurde durch das Strassenverkehrsamt auf Rechnung der Baudirektion weitergeführt. Dem Unterhalt der Strassensignalisation wurde alle Aufmerksamkeit geschenkt.

Ferner wurden die Bestrebungen der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege durch Leistung einer Subvention an die Markierungsarbeiten unterstützt.

7. **Strassen- und Wegreglemente.** Im Berichtsjahre wurden 3 Strassen- und Wegreglemente sowie 2 Grundeigentümerbeitragsreglemente begutachtet und dem Regierungsrat zur Genehmigung vorgelegt.

D. Wasserbau.

1. **Budgetrubrik X. a. G. 1.** Kredit Fr. 650,000, Rechnung Fr. 650,000.

Darin ist inbegriffen ein Betrag von Fr. 240,000 für die Stauwehranlage Nidau.

Die bestehenden Verbauungen haben den ausserordentlichen Ereignissen im grossen ganzen standgehalten. Grössere Schäden wurden verursacht im Mittel- und Unterlauf des Leimbaches zu Frutigen und im Oberlauf der Gürbe. Dagegen fällt in das Berichtsjahr die Subventionierung der Verbauungsprojekte für die Gewässer am rechten Thunerseeufer infolge der Unwetterkatastrophe von 1937 mit einem Gesamtkostenvoranschlag von Fr. 551,000.

Im ganzen bewilligte der Bund an 23 Objekte im Kostenvoranschlag von Fr. 2,249,224 Beiträge in der Höhe von Fr. 700,649. Der Kanton seinerseits bewilligte an 32 Objekte mit einer Kostenvoranschlagssumme von Fr. 1,700,074 Beiträge in der Höhe von Fr. 474,800.

Wie bisher wurde über sämtliche hängige Wasserbaugeschäfte ein Verzeichnis aufgestellt, das über den Stand der Arbeiten und Verpflichtungen Aufschluss gibt. Dasselbe liegt auf dem kantonalen Tiefbauamt zur Einsicht auf.

Im Einvernehmen mit den Pflichtigen und dem eidgenössischen Oberbauinspektorat wurden, wie üblich, die Bauprogramme für das laufende Jahr aufgestellt und auf deren Grundlage die Verbauungs- und Korrektionsarbeiten ausgeführt. Eine Reihe derselben konnte abgeschlossen und abgerechnet werden. Die fälligen Subventionen konnten nach Massgabe des Fortschreitens der Arbeiten ausgerichtet werden. Auch dem Unterhalt der ausgeführten Verbauungen und Korrektionen wurde, wie bisher, alle Aufmerksamkeit geschenkt.

Auf Ende 1938 betrug die Zahl der hängigen Wasserbaugeschäfte 178.

Die Wasserbauten, die in der Hauptsache während der Niederwasserperiode ausgeführt werden, bieten besonders in der verdienstlosen Winterszeit einer grossen Anzahl von Arbeitslosen Verdienstgelegenheit.

2. **Juragewässerkorrektion.** Die Unterhaltsarbeiten für die Anlagen der Juragewässerkorrektion sind im normalen Rahmen geblieben. Speziell untersucht wurden die Verhältnisse an der alten Aare im Hinblick auf eine vermehrte Wasserzuführung. Darüber sind in der eidgenössischen Versuchsanstalt für Wasserbau in Zürich Modellversuche durchgeführt worden, so dass nun das endgültige Projekt aufgestellt werden kann. Ob die Finanzierung dieser Bauten möglich ist, wird erst im Jahre 1939 abgeklärt werden können.

Für die bessere Entwässerung des Grossen Mooses sind dem eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement Projekte eingereicht worden. Diese sehen die Vertiefung der Entwässerungskanäle vor, aber gleichzeitig auch die Möglichkeit, das Wasser in diesen Kanälen zu stauen und zudem aus der Aare Wasser zur Bewässerung zuzuführen, damit nicht eine zu grosse Trockenheit entsteht. Diese ist im Moosgebiet ebenso schädlich, wie allzu grosse Nässe. Das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement hat weitgehende Unterstützung dieser Arbeiten zugesichert. Schwieriger wird die Finanzierung für den Kanton. Immerhin soll versucht werden, das Projekt zur Ausführung zu bringen.

Die Arbeiten zur Vermeidung der Uferabbrüche an der Aare unterhalb Büren stehen in engstem Zusammenhang mit der II. Juragewässerkorrektion, weil das gewonnene Baggermaterial direkt zur Ufersicherung verwendet werden könnte. Ohne dieses Kiesmaterial werden die Kosten der reinen Ufersicherungsarbeiten viel zu hoch. Es sollen deshalb alle Anstrengungen gemacht werden, um diese Baggerungen durchführen zu können.

Am Stauwehr Nidau sind die Arbeiten ohne Zwischenfälle fortgeschritten, so dass am 12. Dezember 1938 das neue Wehr provisorisch in Betrieb genommen werden konnte. Zwei Wehröffnungen sind dabei nur durch Dammbalken abgeschlossen worden, in den drei andern Öffnungen dagegen sind die definitiven Abschlussorgane in Betrieb. Das neue Wehr funktioniert erwartungsgemäss.

Am gleichen Tage wurde mit dem Abbruch des alten Wehres begonnen. Dieser Abbruch muss durch Taucherglocke erfolgen und nimmt seinen normalen Fortgang.

Aus dem Aushubmaterial der Anschlussböschungen konnten auch die Dämme für die zukünftige Verbindungsstrasse von Biel nach Port geschüttet werden.

Bezüglich des zukünftigen Betriebes der Wehranlage bestehen offenbar falsche Vorstellungen. Durch das Stauwehr Nidau selbst wird das Abflussvermögen des Nidau-Büren-Kanals nicht vergrössert. Das Stauwehr bedeutet nichts anderes als das Abschlussventil in einer Wasserleitung. Das neue Wehr ändert an den Hochwasserverhältnissen der Seen nichts. Wir können damit nur die Niederwasserstände in jeder beliebigen Höhe festhalten. Dabei entsteht die Gefahr, dass im Interesse der Seeanwohner etwas zu wenig abgesenkt wird, und dass somit bei plötzlich eintretendem Hochwasser weniger Raum vorhanden ist zur Aufnahme des Wasserüberschusses. Es ist also auch aus diesem Grunde dringend notwendig, dass die weitern Arbeiten der II. Juragewässerkorrektion in Angriff genommen werden.

Der Schwellenfonds der Juragewässerkorrektion hatte auf Jahresende die Höhe von Fr. 794,873.20.

3. Budget und Rechnung des Wasserbaukredites X. a. G. stellen sich wie folgt:

Rubriken	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wasserbauten von Staat, Gemeinden und Korporationen .	650,000.—	649,900.—
2. Besoldung der Schleusen- und Schwellenmeister	9,000.—	8,999.90
3. Juragewässerkorrektion I, Unterhalt	67,000.—	66,212.35
4. Juragewässerkorrektion II, Aufnung des Schwellenfonds . .	60,000.—	60,000.—
	786,000.—	785,112.25

Aus dem in der Volksabstimmung vom 26./27. August 1933 genehmigten Notstandskredit von Fr. 330,000 wurden Fr. 6514 verausgabt. Die Objekte sind bis auf 2 erledigt.

4. **Schwellenreglement und Kataster.** Dem Regierungsrat wurden zur Genehmigung vorgelegt: Meielsgrundbach, Gemeinde Saanen, Schwellenmoderation; Kiene und Bachlibach im Kiental, Schwellenreglement und Kataster, Abänderung; Mülchi, Moosgrabenreglement; Mitholz bei Kandersteg, Schwellenreglement und Kataster; Burgdorf, Schwellenreglement und Kataster für die Emme; Grodei bei St. Stephan, Schwellenreglement, Ergänzung.

Gestützt auf § 36 des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857 wurde unter öffentliche Aufsicht gestellt der Erlibach bei Weissenbach, Gemeinde Boltigen. Eine staatsrechtliche Beschwerde gegen die Genehmigung der Turbach-Weg- und Schwellenmoderation in der Gemeinde Saanen fand durch Vergleich ihre Erledigung.

5. **Wasserbaupolizei.** Gestützt auf §§ 9 und 37 des Wasserbaupolizeigesetzes wurden vom Regierungsrat bewilligt 4 Kanalisationsleitungen, 2 Überbrückungen, 1 Reservedampfkraftwerk, 1 Kieswaschanlage.

Die Baudirektion bewilligte 7 Holzflössungen, 1 Überbrückung, eine Anzahl Abwasserleitungen und verschiedene kleinere Bauanlagen.

E. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.

Im Jahre 1938 wurde die neue Konzession für die zweite Stufe des Kraftwerkes Oberhasli bereinigt. Es handelt sich bei der zweiten Stufe um eine Kraft von 59,000 PS.

Diese grosse Kraft hätte von der Bernischen Kraftwerke AG. allein nicht abgesetzt werden können, und deshalb wurde beschlossen, die Stadt Zürich als weiteren Teilhaber der KWO aufzunehmen. Die Bernische Kraftwerke AG. tritt der Stadt Zürich $\frac{1}{4}$ ihres derzeitigen Aktienanteils ab. Das Aktienkapital verteilt sich nun wie folgt: BKW $^3/_6$, Stadt Bern $^1/_6$, Basel $^1/_6$ Zürich $^1/_6$. Es besteht somit immer noch eine bernische Mehrheit im Aktienbesitz. Die Beteiligung von Zürich hat namentlich den Vorteil, dass damit ein vermehrtes Absatzgebiet für die bernischen Wasserkräfte geschaffen und somit deren Ausbau gefördert wird.

Mit dem Bau der zweiten Stufe des Kraftwerks Innertkirchen, ist die Ausnützung der Wasserkräfte im Oberhasli noch nicht abgeschlossen. Ein weiterer Ausbau ist noch möglich, durch welchen ein vermehrter Akkumulierraum und damit ein höherer Kraftgewinn erzielt werden soll. Die generellen Projekte hiefür werden vor Baubeginn der zweiten Stufe vorgelegt, damit diese Stufe bereits dem spätern Ausbau angepasst werden kann.

Mit dem Bau des Kraftwerkes Innertkirchen soll im Jahre 1940 begonnen werden.

F. Vermessungswesen.

1. Allgemeines.

Im Berichtsjahr sind weitere 15 Vermessungswerke umgearbeitet und mit den Grundbüchern in Übereinstimmung gebracht worden. Die Vermessungswerke von 420 Gemeinden sind nun so hergerichtet, dass sie permanent nachgeführt, ihre Aufgabe im Liegenschaftsverkehr erfüllen können. Dreiunddreissig Vermessungswerke sind noch umzuarbeiten. Zurzeit sind Arbeiten für 27 dieser Operate im Gange.

Es genügt aber nicht, dass Grundbuch und Vermessungswerk in Übereinstimmung stehen. Die durch sie ausgewiesenen Eigentumsverhältnisse müssen auf dem Terrain klar erkennbar sein. Das ist nur der Fall, wenn eine richtige Vermarkung vorhanden ist. Leider ist in früherer Zeit, da die meisten unserer Vermessungswerke erstellt worden sind, der Vermarkung zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt worden. Die Grundeigentümer, die damals die Kosten allein tragen mussten, verwendeten oft nur unförmige Feldsteine, die man nicht ohne weiteres als Marksteine erkennen kann und die auch meist schlecht gesetzt und daher der Veränderung ausgesetzt sind. Selbst die im öffentlichen Besitz stehenden Grundstücke, wie Strassen und Wege, sind mancherorts aus Sparsamkeitsrücksichten ungenügend vermarkt worden. Die Vermarkung bildet das Funda-

ment der Grundbuchvermessung. Wollen wir also die Vermessungswerke verwendungsfähig erhalten, so müssen in allen Gemeinden die Vermarkungen revidiert und ergänzt werden. In einzelnen Gemeinden ist diese Erkenntnis bereits durchgedrungen, und es haben diese mit ihren Geometern bezügliche Verträge abgeschlossen. Um die Kosten dieser Arbeiten in erträglichem Rahmen zu halten, ist in diesen Verträgen in der Regel festgelegt, per Jahr das Gebiet von 1—4 Planblättern, je nach Grösse der Gemeinde, einer Revision zu unterziehen. So wird die ganze Revisionsarbeit für eine Gemeinde ca. 10 Jahre dauern, und die Kosten werden das Gemeindebudget nicht allzu schwer belasten.

Es wird Aufgabe der Vermessungsaufsicht sein, die Gemeinden allgemein zur Vornahme von Markrevisionen aufzufordern und bei einer sorgfältigen Aufstellung der Kostenvoranschläge mitzuwirken.

2. Neue gesetzliche Erlasse.

Die Sorge um die Erhaltung der Vermessungswerke hat die eidgenössischen Behörden veranlasst, vorsorgliche Massnahmen zu treffen, um bei Kriegsgefahr und im Kriegsfalle die Vermessungswerke zu evakuieren. Die erforderlichen Anordnungen sind getroffen worden.

3. Grenzbereinigungen.

a) Schweizergrenze Bern-Frankreich. Die Generalrevision der Landesgrenzvermarkung wurde weitergeführt, längs den Gemeinden Roche d'Or, Bressaucourt, Chevenez bis an die Strasse Villars sur Fontenais-Montancy. Es wurden den eidgenössischen Behörden 112 Protokolle über ausgeführte Neuversicherungen von Grenzpunkten abgeliefert.

b) Kantonsgrenze Bern-Solothurn. Auch in diesem Jahr konnte die Arbeit nicht in Angriff genommen werden, weil die grundsätzlichen Fragen und namentlich die Frage der Kostentragung noch immer nicht gelöst sind.

c) Kantonsgrenze Bern-Obwalden und Bern-Nidwalden. Die Vermessungen der anstossenden Gemeinden der Kantone Ob- und Nidwalden sind noch nicht abgeschlossen, auf unserer Seite noch nicht begonnen. Die Erstellung der Grenzpläne steht noch aus.

d) Gemeindegrenzbereinigungen. Der Regierungsrat hat gemäss Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 über die Bereinigung und Vermarkung der Gemeindegrenzen 14 Grenzbereinigungen und Verlegungen genehmigt, nämlich:

Langnau-Trub, Brügg-Orpund, Bremgarten-Zollikofen, Stettlen-Vechigen, Niedermuhlern-Zimmerwald, Erlach-Ins, Rüti-Wattenwil, Lyss-Aarberg, Studen-Worben, Ferenbalm-Laupen, Spiez-Wimmis, Delémont-Soyhières, Kaufdorf-Rümligen, Hilterfingen-Thun.

4. Grundbuchvermessung.

a) Triangulation IV. Ordnung. Die Arbeiten in der Triangulationsgruppe Mühleberg, der Sektion Laupen, sowie in der Gruppe Meiringen, der Sektion Oberhasle, wurden abgeschlossen, von den eidgenössischen Behörden geprüft und genehmigt.

Die in der Sektion Jura IV, Gruppe Saignelégier, begonnenen Feldarbeiten wurden weitergeführt und werden im Jahre 1939 beendet.

In den Triangulationssektionen Jura I, Pruntrut, Jura II, Münster, und Jura III, Delsberg-Laufen, ist die periodische Revision gemäss den Weisungen des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes vom 14. März 1932 betreffend die Nachführung der Vermessungsfixpunkte angeordnet worden und wird zurzeit durchgeführt. In der Sektion VI, Obersimmental, wurde für dieselbe Arbeit die Feldbegehung abgeschlossen.

An 90 Punkten aus verschiedenen Triangulationen mussten Nachführungsarbeiten vorgenommen werden.

Es beweist das erneut, dass pro Jahr die Zahl der trigonometrischen Fixpunkte, die in permanenter Nachführung ergänzt, versetzt oder erneuert werden müssen, ca. 1 % der Gesamtzahl der vorhandenen Fixpunkte entspricht.

Anlässlich der periodischen Revision findet man trotzdem noch zahlreiche Schäden vor, über welche uns von keiner Seite Meldung erstattet worden war.

Die Instandhaltung der Vermessungsfixpunkte ist eine sehr wichtige Aufgabe, die mit der Zahl der vorhandenen Fixpunkte wächst.

b) Kantonale Nivellemente. Für die Höhengrundlage der Triangulation Laupen wurden die Züge Bümpliz-Landstuhl-Neuenegg, Wangenbrüggli-Landstuhl-Thörishaus, Neuenegg-Süri-Heitern, Süri-Zihlgass-Riedbach-Frauenkappelen, Riedbach-Oberbottigen, Heggidorn-Buttenried, Süri-Laupen-Gurbrü, Mühleberg-Gümmenen-Biberen, Gammen-Schönenbühl, Wohlen-Illiswil-Weiersmatt (total 37 km) mit 66 Nivellementsbolzen versichert und nivelliert.

Der Nivellementszug, Frutigen-Adelboden (21 km) sowie sämtliche Züge des Amtes Schwarzenburg (93 km) wurden revidiert und ergänzt.

8 Nivellementspunkte von verschiedenen Zügen mussten infolge Strassenkorrektionen oder Zerstörung von Gebäuden ersetzt werden.

Die Nivellementsfixpunkte sind, gut gewählt, im allgemeinen der Beschädigung und Zerstörung weniger ausgesetzt als die trigonometrischen Fixpunkte. Es muss aber auch hier durch einen wohlgeordneten Nachführungsdienst für die Erhaltung des mit grossen Kosten erstellten Höhennetzes gesorgt werden.

c) Parzellarvermessungen. Im Berichtsjahr kamen keine Neuvermessungen zur Genehmigung. Die Vermessungen der Berggebiete von Därstetten und Oberwil und die Vermessung der Gemeinde Bure sind zwar fertig, aber die Herstellung der Übereinstimmung zwischen Vermessungswerk und Grundbuch verzögert die Genehmigung.

Taxiert wurden die Neuvermessungen der zusammengelegten Gebiete in Grafenried und Bargen-Kallnach.

Es waren in Arbeit: Utzenstorf, Thun Los III, Delsberg Los I, Därstetten Berg- und Talgebiet, Oberwil Berggebiet, Guttannen Los I, Lyss Zusammenlegungs-

gebiet, Bure Los I, Les Genevez Los I und Unterseen Los I.

d) Übersichtspläne. Auf Ende 1938 sind genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

Im Jura 127 Gemeinden mit	1243 km²
Im alten Kantonsteil über	1168 km²
Total genehmigt	2411 km²

In Arbeit sind:

Im Jura 11 Gemeinden mit	94 km²
Im alten Kantonsteil	194 km²
Total in Arbeit	288 km²

e) Güterzusammenlegungen. Als neues Unternehmen wurde in diesem Jahr die Zusammenlegung von Lyssach in Angriff genommen. Weiter sind noch in Arbeit Jegenstorf und Münchenbuchsee.

f) Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten. Im Berichtsjahr ist von den in Umarbeitung begriffenen Vermessungswerken des alten Kantonsteils dasjenige der Gemeinde Radelfingen fertig bereinigt worden. Die Anzahl dieser mit dem Grundbuch in Übereinstimmung stehenden Operate beträgt heute 297. Zu bereinigen sind noch 8 Operate, wovon 3 derzeitig bearbeitet werden.

Von den im neuen Kantonsteil in Ausführung stehenden Ergänzungsarbeiten von Vermessungswerken sind die bezüglichen Arbeiten an den Operaten der Gemeinden Tramelan-dessus, St. Brais und Epauvillers beendigt worden. Von den 148 Vermessungswerken jurassischer Gemeinden sind nunmehr 112 von den eidgenössischen Behörden als Grundbuchvermessungen anerkannt, 11 weitere sind vom Regierungsrat genehmigt, 24 andere sind in Ergänzung begriffen, und bei einem Operat ist diese noch nicht angeordnet.

Die Durchführung von Vermarkungsrevisionen ist auch in diesem Jahre nur in einigen Gemeinden fortgesetzt worden, eine weitere Gemeinde hat damit begonnen.

g) Vorschüsse des Staates an Vermessungsarbeiten. Gestützt auf die Dekrete vom 29. November 1838, 8. Dezember 1845, 22. November 1866 und 26. Februar 1930 werden Vorschüsse an die Gemeinden ausgerichtet.

Die ausstehenden Vorschüsse betrugen am 1. Januar 1938	Fr. 696,773.45
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse ausgerichtet im Betrage von	» 313,927.15
Die Rückzahlungen in Form von Bundes- und Staatsbeiträgen sowie durch die Gemeinden erreichten im Jahre 1938 die Summe von . . .	» 334,643.10
Es bleiben also ausstehende und zu amortisierende Vorschüsse im Betrage von	» 676,057.50

In der Botschaft zum Dekret zur Förderung der Grundbuchvermessung vom 26. Februar 1930 wurde vorausgesagt, dass für einige Zeit die zu leistenden Vorschüsse grösser sein werden als die Rückzahlungen. Das Jahr 1938 macht eine Ausnahme, weil Bundesbeiträge, die früher schon fällig gewesen waren, nun ausbezahlt wurden. Es ist das die glückliche Auswirkung der durch die Bundesversammlung gewährten Einlagen in den Vermessungsfonds. Diese Einlagen entsprechen nun wieder der dem allgemeinen Plan zugrunde gelegten Quote.

Das hievor genannte Dekret wirkt sich andauernd günstig aus.

h) Bundesbeiträge. Die im Jahre 1938 für Vermessungsarbeiten vom Bunde ausgerichteten Beiträge verteilen sich auf die einzelnen Arbeitsgattungen wie folgt:

Für Triangulation IV. Ordnung (Neutriangulation und Nachführung). .	Fr. 27,711.50
Für Neuvermessungsarbeiten	» 1,957.95
Für topographische Übersichtspläne .	» 104,425.85
Für Nachführung bestehender Vermessungswerke, Umarbeitungen und Ergänzungen	» 60,642.70
Die Summe aller Bundesbeiträge beträgt	Fr. 194,738.—

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1938.

Budgetrubrik X *a*	Budgetkredite		Reinausgaben		Mehrausgaben		Minderausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. Zentralverwaltung der Baudirektion	186,755	—	187,012	30	257	30	—	—
B. Kreisverwaltung des Tiefbauamtes.	182,400	—	177,956	90	—	—	4,443	10
C. Staatsgebäude, Unterhalt	527,500	—	517,444	60	—	—	[1]) 10,055	40
D. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten	390,000	—	390,083	10	83	10	—	—
E. Strassenunterhalt	2,735,300	—	2,865,091	12	[2]) 129,791	12	—	—
F. Neue Strassen- und Brückenbauten.	125,000	—	546,000	—	[3]) 421,000	—	—	—
G. Wasserbauten	719,000	—	718,999	90	—	—	—	10
H. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.	38,805	—	16,008	75	—	—	[4]) 22,796	25
I. Vermessungswesen	126,070	—	126,106	45	36	45	—	—
Total	5,030,830	—	5,544,703	12	551,167	97	37,294	85
					Mehrausgaben		513,873	12

[1]) Infolge nicht vorgenommener Pfrundloskäufe.

[2]) Bedingt durch Hochwasserschaden. Grossratsbeschluss vom 14. November 1938.

[3]) Überbrückungskredit, bewilligt vom Grossen Rat am 14. September 1938, Regierungsratsbeschluss vom 18. Oktober 1938.

[4]) Mehreinnahmen an Konzessionsgebühren.

Spezialrubriken	Budget		Rohausgaben		Einnahmen		Reinverwendungen des Staates	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Heil- und Pflegeanstalten (Erweiterung der Irrenpflege)	100,000	—	125,771	35	372	80	125,398	55
Automobilsteuer	3,800,000	—	5,568,654	77	1,849,174	60	3,719,480	17
Benzinzollanteil	1,200,000	—	1,708,197	15	331,854	70	1,376,342	45
Ausserordentliche Strassenarbeiten								
a) Spezialkredit Fr. 330,000 (Anleihe 1933)	—	—	6,514	—	—	—	6,514	—
b) Notstandsarbeiten aus Arbeitsbeschaffungsanleihen 1937	—	—	544,635	75	251,388	30	293,247	45
c) Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen	—	—	1,982,974	05	103,523	85	1,879,450	20
d) Court-Moutier, Strassenverlegung. .	430,000	—	347,426	45	910	—	346,516	45
Juragewässerkorrektion, inklusive Hochwasserdämme.	67,000	—	71,827	20	10,349	90	61,477	30
						Total	7,808,426	57

II. Eisenbahndirektion

(Eisenbahnen, Schiffahrt, konzessionierter Automobil- und Flugverkehr).

A. Allgemeines.

1. Eisenbahnwesen.

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr.)

Im letztjährigen Bericht konnten wir auf eine namhafte, der Frankenabwertung zu verdankende Verkehrszunahme auf den dem Fremdenverkehr, dem Gütertransit und der Exportwirtschaft dienenden Eisenbahnen hinweisen. Die ausgeprägteste Verbesserung betraf die Lötschbergbahn. Die ausschliesslich oder vorwiegend auf den Binnenverkehr angewiesenen Dekretsbahnen verspürten nur eine geringe Verbesserung oder erlitten zufolge der Materialverteuerung vereinzelt sogar Rückschläge.

Das Jahr 1938 nahm einen wesentlich ungünstigern Verlauf. Ein offensichtlicher weltwirtschaftlicher Konjunkturrückgang beeinträchtigte nicht nur den internationalen Verkehr, sondern unterdrückte teilweise auch die Erholungsmöglichkeiten im schweizerischen Wirtschaftsleben. Verzeichnete die Lötschbergbahn im Vorjahre die absolut und relativ bedeutendste Situationsverbesserung, so erlitt sie im Berichtsjahr nun auch den stärksten Rückschlag.

Der Binnenverkehr litt vom September hinweg stark unter den Auswirkungen der Maul- und Klauenseuche, und vereinzelte Unternehmungen hatten gar Einnahmenausfälle aufzuweisen, die als katastrophal bezeichnet werden müssen.

Die approximativen Betriebseinnahmen der in die Kontrolle einbezogenen 28 bernischen Privatbahnen belaufen sich 1938 auf rund Fr. 27,206,000 (Fr. 29,009,000), verzeichnen somit eine Verminderung von Fr. 1,803,000. Der in 1937 erzielte Einnahmenanstieg von Fr. 4,212,000 ist im Berichtsjahr nicht ganz verloren gegangen, immerhin aber um 42 % gewichen. Die approximativen Betriebsausgaben (ohne die zu Lasten der Erneuerungsfonds gehenden Erneuerungskosten) betragen rund Fr. 22,727,000 (Fr. 22,678,000), sind also fast genau gleich hoch wie im Vorjahr. Für das Berichtsjahr resultiert ein Betriebskoeffizient (Ausgaben in % der Einnahmen) von $83_{,5}$ ($78_{,3}$). Der erzielte Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 4,479,000 (Fr. 6,331,000) ist um Fr. 1,852,000 niedriger als der vorjährige. Die Verminderung rührt mit Fr. 1,128,000, d. h. zu rund 60 %, vom Einnahmenrückgang der Lötschbergbahn her.

Die nachfolgenden Tabellen orientieren über die Entwicklung seit dem ersten nachkriegszeitlichen Tiefstandjahr 1921:

a) Normalspurbahnen ohne B. L. S.

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
1921	13,271,000	12,650,000	621,000
1922	13,294,000	10,991,000	2,303,000
1923	14,215,000	11,115,000	3,100,000
1924	14,203,000	11,208,000	2,995,000
1925	13,552,000	10,795,000	2,757,000
1926	13,060,000	10,693,000	2,367,000
1927	13,061,000	10,673,000	2,388,000
1928	13,708,000	10,474,000	3,234,000
1929	13,971,000	10,745,000	3,226,000
1930	13,526,000	10,988,000	2,538,000
1931	13,462,000	11,024,000	2,438,000
1932	12,477 000	10,544,000	1,933,000
1933	12,269,000	10,325,000	1,944,000
1934	12,020,000	10,156,000	1,864,000
1935	11,250,000	9,921,000	1,329,000
1936	10,715,000	9,345,000	1,370,000
1937	11,260,000	9,684,000	1,576,000
1938	10,830,000	9,674,000	1,156,000

b) Berner Alpenbahn.

1921	12,582,000	8,041,000	4,541,000 (grosse Reparationskohlentransporte)
1922	9,567,000	7,448,000	2,119,000
1923	9,194,000	6,957,000	2,237,000
1924	10,932,000	7,468,000	3,464,000
1925	10,260,000	7,644,000	2,616,000
1926	11,187,000	8,414,000	2,773,000
1927	12,020,000	8,420,000	3,600,000
1928	12,372,000	8,532,000	3,840,000
1929	13,127,000	8,729,000	4,398,000
1930	12,414,000	8,615,000	3,799,000
1931	11,529,000	8,575,000	2,954,000
1932	9,660,000	7,983,000	1,677,000
1933	9,573,000	7,815,000	1,758,000
1934	9,760,000	7,728,000	2,032,000
1935	9,333,000	7,662,000	1,671,000
1936	8,844,000	7,411,000	1,433,000
1937	11,942,000	8,111,000	3,831,000
1938	10,783,000	8,080,000	2,703,000

c) Schmalspurbahnen.

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
1921	6,809,000	5,788,000	1,021,000
1922	6,516,000	5,525,000	991,000
1923	7,144,000	5,433,000	1,711,000
1924	7,407,000	5,519,000	1,888,000
1925	7,773,000	5,694,000	2,079,000
1926	7,380,000	5,637,000	1,743,000
1927	7,687,000	5,685,000	2,002,000
1928	8,142,000	5,848,000	2,294,000
1929	8,230,000	5,947,000	2,283,000
1930	8,001,000	5,920,000	2,081,000
1931	7,299,000	5,918,000	1,381,000
1932	6,168,000	5,542,000	626,000
1933	5,918,000	5,295,000	623,000
1934	5,812,000	5,223,000	589,000
1935	5,524,000	5,061,000	463,000
1936	5,239,000	4,799,000	440,000
1937	5,808,000	4,925,000	883,000
1938	5,593,000	4,973,000	620,000

d) Sämtliche bernische Dekretsbahnen.

1921	33,218,000	27,298,000	5,920,000
1922	29,924,000	24,720,000	5,204,000
1923	31,223,000	24,210,000	7,013,000
1924	33,245,000	24,900,000	8,345,000
1925	32,383,000	24,850,000	7,533,000
1926	31,628,000	24,745,000	6,883,000
1927	32,768,000	24,778,000	7,990,000
1928	34,221,000	24,854,000	9,367,000
1929	35,328,000	25,421,000	9,907,000
1930	33,941,000	25,523,000	8,418,000
1931	32,290,000	25,517,000	6,773,000
1932	28,305,000	24,069,000	4,236,000
1933	27,760,000	23,435,000	4,325,000
1934	27,592,000	23,107,000	4,485,000
1935	26,107,000	22,644,000	3,463,000
1936	24,798,000	21,555,000	3,243,000
1937	29,010,000	22,720,000	6,290,000
1938	27,206,000	22,727,000	4,479,000

Betriebskoeffizient.

1921	82,0	1930	75,2
1922	80,0	1931	79,1
1923	77,0	1932	85,0
1924	75,0	1933	84,4
1925	77,0	1934	83,7
1926	78,0	1935	86,7
1927	75,6	1936	86,9
1928	72,6	1937	78,3
1929	71,9	1938	83,5

Die in der Staatsrechnung zur Buchung gelangten Zinserträgnisse der Beteiligungskapitalien (jeweils auf den im Vorjahr von den Bahngesellschaften herausgewirtschafteten Ertrag Bezug habend) betrugen in % des Buchwertes:

1926	1,19 %
1927	1,37 %
1928	1,99 %
1929	2,35 %
1930	1,91 %
1931	1,92 %
1932	0,88 %
1933	0,95 %
1934	0,96 %
1935	0,81 %
1936	0,72 %
1937	0,69 %
1938	0,98 %

Der verfügbare Ertrag für Fremdkapitalverzinsung, Amortisationen, Abschreibungen, Reservestellungen (exkl. Erneuerungsfondseinlagen) und Eigenkapitalverzinsung hat in % des ertragsberechtigten Kapitals betragen:

1926	1,95 %
1927	2,11 %
1928	2,43 %
1929	2,41 %
1930	1,96 %
1931	1,50 %
1932	0,70 %
1933	0,60 %
1934	0,75 %
1935	0,46 %
1936	0,39 %
1937	1,24 %

(Die Berechnungen pro 1938 können noch nicht abgeschlossen werden, da verschiedene Unternehmungen ihre Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen noch nicht erstellt haben.)

Die **Krisenhilfe** gemäss Bundesbeschluss vom 22. Oktober 1937 über Krisenhilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahnen und Schiffsunternehmungen kam wiederum der Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn und der Tavannes-Noirmont-Bahn zugute. Die Kantonsbetreffnisse wurden dem SEVA-Hilfsfonds entnommen. Dieser Fonds ermöglichte auch einen ausserordentlichen Betriebszuschuss an die Solothurn-Niederbipp-Bahn, ferner Beiträge für Rollmaterialverbesserungen an die Saignelégier-Glovelier-Bahn.

Die Vorlage betreffend ein Bundesgesetz über die **Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen** erfuhr im Berichtsjahr zunächst in den Kommissionen der eidgenössischen Räte und dann in den Räten selbst weitere Abklärungen. Das Gesetz selbst kam in der Bundesversammlung erst am 6. April 1939 zustande. Obgleich dessen nähere Behandlung dem nächsten Verwaltungsbericht vorbehalten ist, sei doch bemerkt, dass der Bund einen Kredit von 125 Millionen Franken für die finanzielle Wiederaufrichtung und einen solchen von 15 Millionen Franken für technische Erneuerungen und Verbesserungen vorsieht.

Speziell im Hinblick auf den künftigen Vollzug des Bundesgesetzes wurde es als notwendig erachtet, die Verhältnisse der Dekretsbahnen durch eine **Expertenkommission** untersuchen zu lassen. Die fünfköpfige Kommission umfasst 3 ausserkantonale Experten und wurde um die Jahreswende 1938/39 eingesetzt.

Die **Bundesbahnsanierung,** der man lange Zeit im Vergleich zur Privatbahnsanierung die Priorität zuerkennen wollte, hatte im Berichtsjahr keinen entscheidenden Fortschritt zu verzeichnen.

Approximative Betriebsergebnisse bernischer Privatbahnen pro 1938.

Gesellschaft	Einnahmen	Ausgaben (ohne Erneuerungskosten)	Überschuss (ohne Erneuerungskosten)
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Normalspurbahnen.			
Lötschbergbahn (exklusive Schiff)	10,006,000	7,387,000	+ 2,619,000
Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee	777,000	693,000	+ 84,000
Spiez-Erlenbach-Bahn	408,000	246,000	+ 162,000
Erlenbach-Zweisimmen-Bahn	576,000	427,000	+ 149,000
Bern-Neuenburg-Bahn	1,798,000	1,700,000	+ 98,000
Gürbetalbahn	1,246,000	1,043,000	+ 203,000
Bern-Schwarzenburg-Bahn	456,000	454,000	+ 2,000
Burgdorf-Thun-Bahn	1,888,000	1,588,000	+ 300,000
Emmentalbahn	1,728,000	1,476,000	+ 252,000
Solothurn-Münster-Bahn	540,000	540,000	—
Langenthal-Huttwil-Bahn	595,000	560,000	+ 35,000
Huttwil-Wolhusen-Bahn	488,000	505,000	— 17,000
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	283,000	321,000	— 38,000
Freiburg-Murten-Ins-Bahn	398,000	394,000	+ 4,000
Sensetalbahn	150,000	146,000	+ 4,000
Saignelégier-Glovelier-Bahn	139,000	138,000	+ 1,000
Pruntrut-Bonfol-Bahn	137,000	136,000	+ 1,000
II. Schmalspurbahnen.			
Berner Oberland-Bahnen	1,036,000	795,000	+ 241,000
Montreux-Berner Oberland-Bahn	1,420,000	1,289,000	+ 131,000
Rechtsufrige Thunerseebahn	363,000	310,000	+ 53,000
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	652,000	550,000	+ 102,000
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	1,172,000	1,020,000	+ 152,000
Solothurn-Niederbipp-Bahn	158,000	185,000	— 27,000
Langenthal-Jura-Bahn	107,000	115,000	— 8,000
Langenthal-Melchnau-Bahn	90,000	97,000	— 7,000
Biel-Meinisberg-Bahn	33,000	36,000	— 3,000
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	195,000	198,000	— 3,000
Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn	200,000	196,000	+ 4,000
Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn	167,000	182,000	— 15,000
Total	27,206,000	22,727,000	+ 4,479,000
Ergebnis 1937	29,009,000	22,678,000	+ 6,331,000
Ergebnis 1936	24,798,000	21,555,000	+ 3,243,000

Finanzsanierungen bernischer Dekrets- und Privatbahnen waren auch 1938 zu fördern oder zu erledigen. Die II. Sanierung der Solothurn-Münster-Bahn beschäftigte den Grossen Rat am 14. September 1938. Auch die Rechtsufrige Thunerseebahn brachte ihre II. gerichtliche Sanierung zum Abschluss. Bei der Sensetalbahn wurden die Voraussetzungen für die aussergerichtliche Verlängerung des abgelaufenen Übereinkommens mit den Hypothekargläubigern im Berichtjahr nicht perfekt, da sie zum Teil mit der Elektrifizierung im Zusammenhange stehen.

Im Verhältnis zwischen **Eisenbahn und Automobil** hat das Berichtsjahr praktisch noch keine Gesundung gebracht. Wohl fand am 30. September in den eidgenössischen Räten die Schlussabstimmung über die sogenannte Strassentransportordnung statt, aber über den Zeitpunkt des Inkrafttretens stand am Schlusse des Berichtsjahres noch nichts fest.

Die sogenannte Gütertransportinitiative wurde im Frühjahr 1938 mit 391,841 Unterschriften dem Bundesrate eingereicht; sie verficht nach dem Grundsatze «Der Fernverkehr gehört vorwiegend auf die Schiene» eine Erweiterung der Verfassungsgrundlagen für die verkehrswirtschaftliche Gesetzgebung des Bundes.

Die bisher von der SESA (Schweizerische Express AG.) im Wettbewerb mit dem Lastkraftwagen getätigten Tarifmassnahmen wurden vom 1. März 1938 an wieder von den Bahnverwaltungen besorgt.

Der **Verkehrswerbung und der Fremdenverkehrsförderung** wurde im Berichtsjahr unverminderte Aufmerksamkeit geschenkt. Dank der SEVA-Reinerträgnisse war es möglich, den dringendsten Aufgaben auf ganzer Linie gerecht zu werden. Wenn auch der Fremdenverkehr nicht ganz den vorjährigen Umfang erreichte, ergaben sich für das Berner Oberland im grossen und ganzen doch annehmbare Resultate.

Da sich in der Hotellerie und im sonstigen Gastwirtschaftsgewerbe ein Aussenseitertum immer breiter macht, das von den kostspieligen Werbemassnahmen profitiert, ohne die Fachverbände zu unterstützen, unternahm der Schweizer Hotelierverein bei den Bundesbehörden einen Vorstoss zur Einführung einer obligatorischen gesetzlichen Werbeabgabe. Die Untersuchungen des Eidgenössischen Amtes für Verkehr ergaben gegen das Jahresende hin mit immer grösserer Deutlichkeit, dass zufolge verfassungsrechtlicher Schwierigkeiten eine Lösung auf kantonalrechtlicher Grundlage angezeigt sei. Die Ausarbeitung eines kantonalen Gesetzesentwurfes wurde hierauf von uns an die Hand genommen. Die Behandlung der Angelegenheit durch den Regierungsrat fällt indessen nicht mehr in das Berichtsjahr.

Technische Verbesserungen verschiedener Art wurden auch im Berichtsjahr sowohl von den Bundesbahnen als von den Dekretsbahnen durchgeführt. Der letztes Jahr gemeldete Unterbruch des elektrischen Betriebes auf der SBB-Strecke Moutier-Sonceboz (zufolge des Bergrutsches in Court) konnte im Verlauf des Berichtsjahres behoben werden. Die Aufnahme des durchgehenden Zugsverkehrs fand allerdings erst vom 20. Dezember hinweg- statt. Die Sensetalbahn vermochte im Berichtsjahr den Umbau auf elektrischen Betrieb nahezu zu vollenden; die Kollaudationsfahrt fand am 18. Januar 1939 statt.

Die **Beseitigung von Niveauübergängen** machte weitere Fortschritte. Fertiggestellt wurden die Überführungen zwischen La Heutte und Sonceboz (Tournedos), Frinvilliers und Reuchenette (Rondchâtel), Delsberg und Soyhières (du Faubourg); ferner die Unterführung zwischen Sonceboz und Tavannes.

Die **SBB-Bahnhofumbauten** nahmen ihren programmgemässen Fortgang. Bemerkenswert sind auch die Fortschritte, die das grosse Bauwerk der neuen **Zufahrtslinie Wylerfeld-Bern** im Berichtsjahre machte. Das gleiche gilt auch für den Ausbau des **SBB-Bahnhofes Burgdorf.**

Der **Leichtverkehr** hat im Berichtsjahr sowohl bei den Bundesbahnen als bei den Privatbahnen weitere Fortschritte zu verzeichnen. In üblicher Weise fügen wir diesen allgemeinen Ausführungen noch einige Bemerkungen über das **Betriebsergebnis der SBB** bei. Die Gesamtverkehrseinnahmen der SBB betrugen in Millionen Franken:

1929	$401,_9$
1930	$391,_2$
1931	$373,_5$
1932	$330,_8$
1933	$324,_2$
1934	$321,_3$
1935	$303,_0$
1936	$279,_3$
1937	$323,_6$
1938	$307,_6$

Die Verkehrseinnahmen sind im Vergleich zum Vorjahr um 16 Millionen Franken gesunken. Die Betriebsrechnung verzeigt bei rund 323 Millionen Franken Einnahmen und rund 229 Millionen Franken Ausgaben einen Einnahmenüberschuss von rund 94 Millionen Franken, d. h. 19 Millionen Franken weniger als im Vorjahr. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Ausgabenüberschuss von rund $35,_2$ Millionen Franken ab gegen 14 Millionen im Vorjahr.

2. Schiffahrt.

Die Kontrolle der nicht nach Bundesgesetz konzessionierten Schiffahrt wurde im Berichtsjahr nach Massgabe der Vorschriften des Polizeireglements vom 28. Januar 1916 betreffend Schiffahrt, Fähren und Flösserei im Kanton Bern, sowie des interkantonalen Reglements vom 18 März 1936 betreffend die Schiffahrtspolizei auf dem Neuenburger-, Bieler- und Murtensee und auf den Kanälen der Zihl und der Broye, von den kantonalen Schiffahrtsaufsehern durchgeführt. Die Revision des kantonalen Schiffahrtspolizeireglements ist im Berichtsjahr in Angriff genommen worden.

Die Bielersee-Dampfschiffgesellschaft war im Berichtsjahre abermals gezwungen, die in verschiedenen Grossratsbeschlüssen niedergelegte Finanzunterstützung des Staates und der interessierten Gemeinden in Anspruch zu nehmen.

Sowohl am Thuner- als am Brienzersee konnten verschiedene **Ländtebauten** fertiggestellt und dem Betrieb übergeben werden. Erwähnenswert sind besonders die Zentralländte in Oberhofen, ferner die neuen Ländten in Hünibach und Twann.

3. Konzessionierter Postautomobilverkehr.

Die den Inhabern einer Postkonzession A bisher gewährte Steuererleichterung wurde im Berichtsjahre beibehalten.

Hinsichtlich der Bewegungen im Konzessionsbestand verweisen wir auf die im Abschnitt E angeführte Zusammenstellung.

4. Konzessionierter Flugverkehr.

Auch im Berichtsjahre musste der im Budget der laufenden Verwaltung enthaltene, für Defizitdeckungen bestimmte Kredit von Fr. 30,000 vollständig in Anspruch genommen und auf die Alpar Schweiz. Luftverkehrs AG., sowie die Flugplatzgenossenschaft Bern, verteilt werden.

Die Alpar hat erstmals die Strecke Bern-Zürich während 7 Monaten betrieben und damit einen wertvollen Anfang für den Übergang zum Ganzjahresverkehr gemacht. Die Zahl der Passagiere ist von 5374 auf 6255 angestiegen.

B. Fahrpläne.

Von den Schweizerischen Bundesbahnen wie von den Privatbahnen ist an der Verbesserung der Fahrpläne weitergearbeitet worden. Das Bereinigungsverfahren wurde in üblicher Weise nach Massgabe der bundesrätlichen Verordnung durchgeführt und brachte im Vergleich zu den ersten Entwürfen noch verschiedene wertvolle Verbesserungen für unser Kantonsgebiet.

Das System der regionalen Vorkonferenzen und der anschliessenden kantonalen Schlusskonferenzen hat sich neuerdings bewährt. Die Fahrpläne der konzessionierten Automobillinien und die Fahrpläne des konzessionierten Luftverkehrs gaben nicht zu Bemerkungen Anlass.

C. Eisenbahnen im Betrieb.

Der Raummangel des Verwaltungsberichts zwingt wiederum, uns auf eine Zusammenstellung der Betriebsergebnisse in der vorstehenden Übersichtstabelle (Seite 167) zu beschränken. Für die Einzelheiten verweisen wir auf die gedruckten Geschäftsberichte und Jahresrechnungen der Unternehmungen.

D. Projektierte Bahnen.

Im Berichtsjahr wurde kein vom Bunde konzessioniertes Bahnprojekt in Angriff genommen.

Dagegen sind verschiedene Schlittenaufzüge entstanden. Wir verweisen auf den Abschnitt E hienach.

E. Eisenbahn-, Automobil- und Aufzugskonzessionen.

Im Jahre 1938 wurden zuhanden der Bundesbehörden bzw. des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen.

Luftseilbahn Beatenberg-Flösch.
Schlittenaufzug Boden-Winterthal (Adelboden).
Schlittenaufzug Fussweg-Bodmi (Grindelwald).
Schlittenaufzug Hahnenmoospass-Laveygrat.
Schlittenaufzug Saanenmöser-Hornberg.

b) Provisorische Konzessionen.

Kraftwagenkonzession Oberaargauische Automobilkurse AG (Arbeiterkurs Herzogenbuchsee-Stutz).
Schlittenaufzug Oeschinenweidli-Zielfuhren (Verkehrsverein von Kandersteg).
» Wengen (vorerst provisorische Betriebsbewilligung).
Skilift Aebi-Grubenweid im Gilbach bei Adelboden (vorerst provisorische Betriebsbewilligung).

c) Konzessionserneuerungen.

Kraftwagenkonzession Arbeiterkurse Grenchen-Meinisberg, Grenchen-Leuzigen und -Dotzigen.
» Autobusbetrieb Kandersteg.
» Burgdorf-Fraubrunnen.
» Spiez-Krattigen-Aeschi.
» Thun-Goldiwil-Heiligenschwendi und Abzweigung Kohlern-Schwendi Dörfli.
» Thun-Strandbad Dürrenast.

d) Konzessionsausdehnungen.

Kraftwagenkonzession Autobusverkehr Kandersteg (Kirche-Elektrizitätswerk und Skiföhre, Endpunkt/Schwandweid-Elektrizitätswerk).
» Spiez-Krattigen-Aeschi (Friedegg-Wachthubel).

e) Fristverlängerungen.

Keine Bemerkungen.

f) Konzessionsablehnungen.

Warenaufzug Gilbach-Kuonisbergli (Adelboden).

g) Erloschene Konzessionen.

Keine Bemerkungen.

F. Kapital-Vorschussrechnung.

(Vorschüsse, die dem Staate geschuldet werden.)

Über den Stand der Vorschüsse am Jahresbeginn, die im Laufe des Berichtsjahres eingetretenen Veränderungen und den Rechnungsstand am Jahresende, gibt die Tabelle auf Seite 171 Aufschluss. Wir fügen folgende summarische Erläuterungen bei:

Bei der Bielersee-Dampfschiffgesellschaft handelt es sich um die Belastung der Betriebsunterstützung, soweit sie gemäss Grossratsbeschluss in Darlehensform gewährt wird. Bei sämtlichen Neubelastungen der Bahngesellschaften, ausgenommen die Lötschbergbahn, handelt es sich um Zinsaufrichtungen von teilweise problematischer Natur.

Die Neubelastung der Lötschbergbahn im Betrage von Fr. 1,680,000 entspricht dem Zinsvorschuss für das Obligationenanleihen II. Hypothek Frutigen-Brig von Fr. 42,000,000; der Staat leistet diesen Vorschuss bekanntlich aus der von ihm eingegangenen Zinsgarantiepflicht, und zwar solange als die Lötschbergbahn diesen Zins nicht selbst herauszuwirtschaften vermag.

G. Schiffahrt.

1. Bestand der kontrollierten Schiffe.

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse u. kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	494	569	237	608	1908
Ruderboote mit Aussenbordmotor	268	104	26	97	495
Motorboote	84	58	4	7	153
Segelboote verschiedener Art	42	71	3	1	117
Segelboote mit Aussenbordmotor	11	13	—	—	24
Segelyachten	1	22[1])	—	—	23
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	4[2])	4[2])	1	48	57
Fähren	—	—	—	12	12
Faltboote	80	133	4	349	566
Faltboote mit Segeleinrichtung	39	5	—	5	49
Faltboote mit Aussenbordmotor	8	3	—	5	16
Total 1938	1031	982	275	1132	3420
Total 1937	1006	930	271	1107	3314
Veränderungen im Berichtsjahr	+ 25	+ 52	+ 4	+ 25	+106

[1]) 3 mit Aussenbordmotor.
[2]) 2 mit Aussenbordmotor

Die auf dem Bielersee stationierten Motorboote waren im Berichtsjahr wieder der interkantonalen Kontrolle unterstellt.

2. Schifferpatente.

Im Berichtsjahr wurden 47 neue Patente ausgestellt und 36 Stück annulliert, so dass sich der Bestand pro 31. Dezember 1938 auf 386 Patente (gegenüber 375 im Vorjahr) beläuft.

3. Rechnung.

Einnahmen:

Gebührenmarken . . .	Fr. 14,050. —	
Stempelmarken	» 402. 60	
Reglemente	» 59. 50	
		Fr. 14,512. 10
Ausgaben		» 6,563. 15
Überschuss (1937: Fr. 7747.75) . .		Fr. 7,948. 95

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1938.

Budgetrubrik X *b*	Budget-kredit	Rein-ausgaben	Mehr-ausgaben	Minder-ausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Eisenbahn- und Schiff-fahrtswesen	86,272	81,790.95	—. —	4,481.05
		Minderausgaben		4,481.05

Bern, den 9. Juni 1939.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

Grimm.

Vom Regierungsrat genehmigt am 30. Juni 1939.

Begl. Der Staatsschreiber: **Schneider.**

Vorschussrechnung.

Spezialrechnung	Stand am 1. Januar 1938		Neue Vorschüsse pro 1938		Amortisationen pro 1938		Stand am 31. Dez. 1938	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Eisenbahnprojektstudien	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Eisenbahn- und Schiffahrtssubventionen.								
Bielersee-Dampfschiffgesellschaft	160,000	—	—	—	—	—	160,000	—
3. Vorschüsse an Bahnen und Schiffsunternehmen.								
Pruntrut-Bonfol-Bahn	166,000	—	—	—	—	—	166,000	—
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	513,043	95	25,652	25	—	—	538,696	20
Sensetal-Bahn	125,456	44	—	—	—	—	125,456	44
Bielersee-Dampfschiffgesellschaft	23,200	—	2,900	—	—	—	26,100	—
» »	40,000	—	—	—	—	—	40,000	—
Ligerz-Tessenberg, Drahtseilbahn	65,000	—	—	—	—	—	65,000	—
Pensions- und Hilfskasse der bernischen Dekretsbahnen	5,327	25	—	—	—	—	5,327	25
Langenthal-Melchnau-Bahn	42,432	25	2,333	65	—	—	44,765	90
» » »	45,082	—	2,704	80	—	—	47,786	80
Berner Alpenbahngesellschaft, Bern-Lötschberg-Simplon	24,270,860	12	1,680,000	—	—	—	25,950,860	12
Total	25,296,402	01	1,713,590	70	—	—	27,009,992	71
4. Hilfeleistung an Bahnen.								
Saignelégier-Glovelier-Bahn	181,157	05	—	—	—	—	181,157	05
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	33,645	95	—	—	—	—	33,645	95
Pruntrut-Bonfol-Bahn	25,350	—	—	—	—	—	25,350	—
Langenthal-Huttwil-Bahn	8,353	45	167	05	293	85	8,226	65
Total	248,506	45	167	05	293	85	248,379	65
5. Subventionen an Bahnen	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Automobilkurse.								
a) Subventionierung	—	—	—	—	—	—	—	—
b) Vorschüsse:								
Oberaargauische Automobilkurse	12,340	15	370	20	—	—	12,710	35

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1938.

(Die Abschreibungen auf dem Aktienkapital sind in den nachstehenden Zahlen berücksichtigt.)

№	Name der Bahn	Datum			Kapital				Aktienbeteiligung des Staates	
		der Konzession	des Subventionsbeschlusses des Grossen Rates	der Betriebseröffnung	Aktien	Anleihen	Schwebende Schulden	Total	Nominell	Buchwert
					Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
	I. Normalspurbahnen.									
1	Emmentalbahn	—	—	—						
	a) Burgdorf-Solothurn	2. VI. und 14. IX. 1871	—	26. V. 1875	5,880,500	5,500,000	1,630,426	13,010,926	1,542,000	1,542,000
	b) Burgdorf-Langnau	19. XII. 1872	2. VII. 1879	12. V. 1882	—	—	—	—	—	—
2	Langenthal-Huttwil	12. XII. 1884	28. XI. 1887	1. XI. 1889	1,252,000	74,044	375.355	1,701,399	419,500	419,500
3	Huttwil-Wolhusen	10. IV. 1891	23. II. 1893	9. V. 1895	1,837,000	250,000	12,950	2,099,950	160,000	160,000
4	Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	20. VIII. und 13. IX. 1895	16. VIII. 1897	1,000,000	2,326,307	31,426	3,357,733	849,500	799,540
5	Burgdorf-Thun	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	4,133,350	4,500,000	191,482	8,824,832	2,109,550	2,109,300
6	Pruntrut-Bonfol	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	566,200	968,400	38,602	1,573,202	364,400	268,100
	Verlängerung Bonfol-Grenze	5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910						
7	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	3,680,000	15,138,223	357,444	19,175,667	2,262,000	2,262,000
8	Gürbetalbahn	17. IV. 1891	17. V. 1899 / 27. II. 1901	14. VIII. 1901 / 1. XI. 1902	2,770,000	6,287,335	2,297,479	11,354,814	1,725,000	1,724,761
9	Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	2,803,500	4,895,756	184,084	7,883,340	2,184,700	2,184,350
10	Saignelégier-Glovelier	26. III. 1897 / 29. III. 1901	9. X. 1907	21. V. 1904	1,100,000	642,500	75,378	1,817,878	500,000	500,000
11	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	642,480	780,600	248,866	1,671,946	484,320	484,320
12	Freiburg-Murten und Murten-Ins	21. XII. 1888 / 30. V. 1892	29. VIII. 1902	23. VIII. 1898 / 23. VII. 1903	3,175,000	728,979	121,227	4,025,206	64,500	64,500
13	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	1,730,000	2,836,324	1,109,283	5,675,607	980,000	980,000
14	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	3,330,600	3,912,800	633,569	7,876,969	120,900	119,700
15	Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	15. X. 1897	23. XI. 1905 / 28. II. 1907	1. VI. 1908	1,301,850	640,853	—	1,942,703	845,325	820,575
16	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee)	Einheitskonzession (21. VI. 1913)	27. VI. 1906 (13. III. 1899) —	15. VII. 1913 (1. VI. 1893) 15. V. 1836	59,783,500	119,476,734	8,336,219	187,596,453	23,839,000	19,628,645
				Total	94,985,980	168,958,855	15.643,790	279,588,625	38,450,695	34,067,291
	II. Schmalspurbahnen.									
1	Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont	23. XII. 1881	31. I. 1883	16. VIII. 1884	2,070,000	80,000	55,382	2,205,382	1,108,000	1,008,000
	Elektrifikation Tramelan-Tavannes	—	3. XII. 1913	16. XII. 1913						
2	Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	1,425,000	325,000	48,480	1,798,480	352,000	350,200
3	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1. X. 1927	20. IX. 1897 / 26. II. 1908	21. X. 1898	2,237,950	1,529,600	400,453	4,168,003	1,238,560	1,238,560
4	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	7,903,650	10,881,000	1,126,786	19,911,436	1,500,000	1,500,000
	Zweisimmen-Lenk	30. III. 1906	29. III. 1909	8. VI. 1911						
5	Langenthal-Jura	30. III. 1906	29. XI. 1905	26. X. 1907	942,000	400,000	40,951	1,382,951	463,500	463,500
6	Mett-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	694,400	45,000	120	739,520	303,680	303,680
7	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	18. XI. 1912 / 11. III. 1918	4. XII. 1916	1,690,000	1,564,900	289,063	3,543,963	1,037,200	1,037,200
8	Solothurn-Zollikofen-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4,556,500	3,158,000	300,729	8,015,229	2,094,000	2,094,000
9	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1,872,000	544,500	61,336	2,477,836	402,500	402,500
10	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987,000	300,000	423,888	1,710,888	567,500	567,500
11	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	2,080,600	380,000	138,166	2,598,766	135,700	135,700
				Total	26,459,100	19,208,000	2,885,354	48,552,454	9,202,640	9,100,840
				Total	121,445,080	188.166,855	18.529.144	328.141,079	47,653,335	43,168,131