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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1939)

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

Autor: Grimm, Robert / Guggisberg, P.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417216

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: 09.12.2025

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

VERWALTUNGSBERICHT

DER

DIREKTION DER BAUTEN UND EISENBAHNEN DES KANTONS BERN

FÜR DAS JAHR 1939

Direktor: Regierungsrat **Robert Grimm.**
Stellvertreter: Regierungsrat Dr. **P. Guggisberg.**

I. Baudirektion.

A. Allgemeines.

Die allgemeine Unsicherheit auf wirtschaftlichem und politischem Gebiet lähmte wie im Vorjahr jede grössere private Unternehmungslust, die geeignet gewesen wäre, der Krise im Baugewerbe zu steuern. Durch behördliche Massnahmen musste ein gewisses Arbeitsvolumen im Hoch- und Tiefbau aufrecht erhalten werden. So half neben der Ausführung staatseigener Bauten insbesondere auch die Subventionierung von Arbeiten der Gemeinden, Korporationen und Privaten eine Besserung im Beschäftigungsgrad des Arbeitsmarktes schaffen.

Der Kriegsausbruch änderte allerdings die Lage mit einem Schlage. Infolge der Mobilisation der schweizerischen Armee mussten auf den meisten Baustellen die Arbeiten zunächst eingestellt werden, es fehlte plötzlich an Arbeitskräften, die sich erst nach und nach infolge von Beurlaubungen, Dispensationen oder Entlassungen wenigstens teilweise wieder einfanden. Trotz der Anpassung des Wirtschaftslebens an die veränderten Verhältnisse erhielt aber der Arbeitsmarkt im Baugewerbe nicht genügend neue Aufträge, so dass dennoch die öffentliche Arbeitsbeschaffung nach wie vor eingehende Sorge der Behörden sein musste.

In diesem Sinn wurde der Ausbau der Alpenstrassen und der Neubau der Sustenstrasse fortgesetzt. Gestützt auf den Bericht der Baudirektion vom 1. August 1938 über den Weiterausbau des bernischen Strassennetzes brachte ein regierungsrätlicher Kredit vom 24. Januar 1939 willkommene Arbeitsgelegenheiten. Vermehrte Mittel wurden sodann zur Verfügung gestellt durch den Grossratsbeschluss vom 13. November 1939 über den provisorischen Ausbau der rechtsufrigen Thunerseestrasse zwischen Beatenbucht und Interlaken (Kredit Fr. 775,000.—, Entnahme aus dem Abwertungsgewinn). Mit den Bauarbeiten wird im Frühjahr 1940 begonnen.

Aber auch im Hochbau wurde durch Bewilligung ausserordentlicher Kredite über die nach Budget verfügbaren Mittel hinaus gearbeitet und so auch dem Hochbaugewerbe vermehrte Arbeitsgelegenheit verschafft. Wir erinnern in diesem Zusammenhang an den Neubau des Staatsarchives, die Renovation der Nebengebäude am Rathaus und die Schaffung einer Wohnkolonie für das Personal der Heil- und Pflegeanstalt Bellelay, worüber im Abschnitt Hochbau näher berichtet wird.

Einige Unwetterschäden verursachten die Bewilligung von besondern Krediten für Wiederherstellungsarbeiten, die jedoch den üblichen Rahmen nicht überschritten. Im Ganzen bewegte sich die Hoch-, Strassen- und Wasserbautätigkeit im Rahmen der Budgetkredite.

Die Weiterführung des **technischen Arbeitsdienstes** war auch im Berichtjahr eine Notwendigkeit. Es wurden 126 Teilnehmer beschäftigt, wovon 38 von 1938 übernommen wurden, 57 neu hinzukamen und 31 wieder eintraten. Die Durchschnittsbeschäftigung betrug 32, der Höchstbestand im Monat Januar mit 41, der niedrigste Bestand im September mit 25. Von den Ausgetretenen konnten 61 dem Arbeitsprozess wieder eingefügt werden, 17 waren ohne Stellung, während 10 in Techniken eintraten. 8 Austritte erfolgten wegen des Aktivdienstes. Beste Dienste leistete der TAD den bei Kriegsausbruch heimgekehrten Auslandschweizern, die zunächst eintraten, aber alle wieder in Stellen untergebracht werden konnten.

Von den Teilnehmern entfallen 77 % auf den Hochbau und 23 % auf den Tiefbau und verwandte Gebiete. Davon waren 20—30jährig 36 %, 31—40jährig 23%, 41—50jährig 23 % und 51—65jährig 18 %.

Zu Mitarbeit an **Heimat- und Landschaftsschutz** bot das Berichtsjahr wiederum reichlich Gelegenheit, sei es im Rahmen der Baubewilligungsverfahren, sei es durch unsere Tätigkeit in den Uferschutzverbänden Thuner-, Brienzer- und Bielersee.

Die Gesamtausgaben betrugen Fr. 116,663.25 gegenüber Fr. 134,462.45 im Vorjahr. Daran bezahlte der Bund Fr. 52,623.—; der Rest wurde vom Kanton, den Gemeinden, aus bezahlten Arbeiten und Spenden bestritten. Hervorzuheben ist, dass der TAD fast vollständig nur für Arbeiten der Verwaltungen des Bundes, des Kantons und der Gemeinden in Anspruch genommen worden ist. Deswegen ist der TAD von seiten der Behörden wiederholt als willkommene Institution empfunden worden. Die Weiterführung des TAD im Jahre 1940 entspricht sowohl den Bedürfnissen des TAD als solchem, als auch jenen der Verwaltungen.

Das *Gesamtbudget* der Baudirektion per 1939 betrug ohne Spezialrubriken (Heil- und Pflegeanstalten, Automobilsteuer, Benzinzollanteil und die I. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds) an Reinausgaben:

Budget	Fr.	5,072,220.—
Rechnung	»	5,379,633.61

Die Mehrleistungen betragen Fr. 346,452.07, denen Minderausgaben von Fr. 39,038.46 gegenüberstehen, so dass insgesamt Mehrleistungen von Fr. 307,413.61 zu verzeichnen sind, die auf ausserordentliche Wasserschäden, Wegmeisterstellvertretungs-Mehrkosten infolge der Mobilisation und auf dem Überbrückungskredit für Strassenbauten vom 24. Januar 1939 von Fr. 229,000.— beruhen.

Die Spezialrubriken weisen folgende Rohausgaben auf:

1. Heil- und Pflegeanstalten. . .	Fr.	110,284.35
2. Automobilsteuer	»	5,128,297.27
3. Benzinzoll.	»	1,512,022.65
4. Ausserordentliche Strassenarbeiten:		
a) Notstandsarbeiten aus Arbeitsbeschaffungsanleihe 1937 . .	»	2,003,700.—
b) Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen	»	1,170,524.18
c) Court, Verlegung der Staatsstrasse	»	90,339.—
5. Juragewässerkorrektion	»	37,229.—
	Fr.	10,052,396.45

Auf Budgetkrediten und Spezialrubriken wurden von der Baudirektion insgesamt verausgabt Fr. 15,432,030.06.

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.

Die Generalmobilmachung riss in das Beamten- und Angestelltenpersonal grosse Lücken. Während die Wehrmänner auf ihren verschiedenen Posten ihre ernste Pflicht erfüllten, sprangen die zu Hause Gebliebenen durch vermehrten Arbeitsaufwand in die entstandenen Lücken, so den Gang der Verwaltung ohne wesentliche Störung aufrechterhaltend. Allen gebührt hierfür Anerkennung.

Für die **obligatorische Unfallversicherung** des Verwaltungs- und Angestelltenpersonals mit Inbegriff des technischen Arbeitsdienstes fiel eine Gesamtlohnsumme von Fr. 2,378,582.— in Rechnung, für welche für Betriebsunfälle Fr. 28,651.39 und mit Inbegriff der Zusatzversicherung für das Wegmeisterpersonal der untern Klassen eine Nichtbetriebsprämie von Fr. 18,202.14, zusammen Fr. 46,853.53 an Prämien bezahlt werden mussten. Die Prämienansätze entsprachen denjenigen des Vorjahres.

Die Leistungen der Anstalt betrugen mit Inbegriff der Renten, aber ohne Arzt- und Apothekerkosten Fr. 31,845.35, wovon allein Fr. 21,346.60 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 61.

Beamtenpersonal. Auf 1. September trat der II. Sekretär der Baudirektion, Fürsprecher A. Läderach, nach etwas mehr als zweijähriger Amtszeit in den Bundesdienst über. Seine Dienste werden bestens verdankt. Die Stelle ist im Berichtsjahr noch nicht besetzt worden.

B. Gesetzgebung.

Am 3. Dezember 1939 wurde vom Bernervolk das **Gesetz über die Abänderung von Art. 38 des Gesetzes über den Bau und Unterhalt der Strassen und Wege vom 14. Oktober 1934** mit 67,999 gegen 26,422 Stimmen angenommen. Es handelt sich um den sogenannten Schneeräumungsartikel. Zur Beschleunigung der Schneeräumung auf einem vom Regierungsrat zu bestimmenden Hauptdurchgangsstrassennetz übernimmt inskünftig der Staat die Schneeräumung (Ermöglichung der Motorisierung), an deren Kosten die beteiligten Gemeinden die Hälfte beizutragen haben.

Ferner erliess der Regierungsrat am 30. Juni 1939 eine **Verordnung betreffend die Aussen- und Strassen-**

reklame im Kanton Bern, welche die Verordnung über die Reklametafeln vom 25. Februar 1927 ersetzt. Die Verordnung bringt eine klare Begriffsumschreibung im Reklame- und Plakatwesen und ordnet das Bewilligungs- und Rekursverfahren. Die Verordnung verfolgt den Zweck, der ortschafts- und landschaftsverunstaltenden Reklame auf den Leib zu rücken, sie zum Verschwinden zu bringen oder überhaupt nicht entstehen zu lassen. Es ist dies Dienst an unseren Heimatschutzbestrebungen.

C. Hochbau.

1. **Allgemeines.** Die Ausgaben des kantonalen Hochbauamtes auf den ordentlichen Budgetrubriken und bewilligten Vorschüssen stiegen im Jahre 1939 auf Fr. 1,826,225.65, eine Summe, die gegenüber dem Vorjahr um rund Fr. 500,000.— höher ist.

Im Sinn der öffentlichen Arbeitsbeschaffung war das Berichtsjahr gekennzeichnet durch die Bereitstellung oder die Ausführung grösserer Hochbauten, die dem Arbeitsmarkt willkommen waren. In erster Linie sind vom Kanton die Bauten des **Staatsarchives in Bern,** die **Renovation der Nebengebäude am Rathaus,** die Schaffung der **Wohnkolonie für Personal in Bellelay** zu erwähnen. Die Vorarbeiten für die **Erneuerung des Rathauses** wurden gefördert im Hinblick auf die Arbeitsbeschaffung im kommenden Jahr, und das Berner Volk genehmigte einen Kredit von einer Million Franken zu diesem Zweck.

Ferner wurde als Arbeitsbeschaffungsmassnahme durch das Volk in der Abstimmung vom 3. September 1939 ein zusätzlicher Kredit von Fr 800,000.— für Arbeiten an den Hochbauten des Staates genehmigt, über den leider infolge Kriegsausbruch vorläufig nicht verfügt werden kann.

Für Neubauten aus dem jährlichen Budget, Rubrik X. a. D. 1 wurden Fr. 386,864.85 aufgewendet; hiezu kamen die Aufwendungen von Fr. 30,284.35 (Rubrik X. a. D. 2) für Umbauten in Heil- und Pflegeanstalten.

Aus Vorschuss- und Spezialrubriken wurden gemäss Beschlüssen Fr. 901,149.— bezahlt.

Für Unterhaltsarbeiten wurden Fr. 507,927.45 verausgabt. (Budgetrubriken X. a. C. 1 bis 6.)

2. **Neu- und Umbauten, Rubrik X. a. D. 1 und 2.** Von staatlichen Neubauten Rubrik X. a. D. 1 und X. a. D. 2 und aus Spezialrubriken sind nachstehende Bauvorgänge erwähnenswert:

Der **Neubau des Staatsarchives** am Falkenplatz konnte im Frühjahr nach Abbruch der alten Häuser der ehemaligen Besitzung König begonnen werden. Sowohl Verwaltungs- wie Archivflügel der Anlage waren im August unter Dach; der innere Ausbau wurde energisch gefördert. Leider brachte aber die Mobilisation eine Verzögerung in der Ausführung; trotz weitgehender Verteilung an viele Firmen war der Arbeitsvorgang gehemmt. Insbesondere verzögerte sich die innere Ausstattung der Archivräume infolge Schwierigkeiten der Materialbeschaffung. Das Gebäude wird aber auf Mai 1940 bezugsbereit sein.

Ebenso ist die Ende 1938 vom Grossen Rat genehmigte Erstellung der **Wärterhäuser in Bellelay** durchgeführt. Die 8 Einfamilienhäuser sind im Spätjahr bezogen worden. Auch die Zufahrtswege wurden, soweit dies infolge der vorgerückten Jahreszeit noch möglich war, erstellt; mit Jahresschluss fehlt die Fertigplanie der Gartenanlagen, die im Frühjahr 1940 vorzunehmen sein wird.

Im Berichtsjahr erfolgte die Beendigung der Neueinrichtung des **physiologischen Institutes der Universität,** wofür der Grosse Rat am 15. März 1939 Fr. 112,000.— bewilligte. Die Arbeiten wurden während der grossen Ferien und infolge der Mobilisation auch während der Wintermonate vorgenommen. Mit einem Kostenaufwand von Fr. 287,000.— ist in drei Jahren nun wieder ein wichtiges Gebäude der Universität gänzlich erneuert und entspricht den heutigen technischen Anforderungen wissenschaftlicher Forschungsstätten.

Kantonales Frauenspital. Die Abrechnung über den 1938 erstellten Erweiterungsbau der Absonderung wurde zur Genehmigung vorgelegt. Im Berichtsjahr erfolgte die letzte Amortisation dieses Baues mit Fr. 98,552.65.

Umbau- und Reparaturarbeiten erfolgten in den Häusern **Speichergasse 14 und 16,** welche der Vergrösserung des Betreibungsamtes und für die Unterbringung des statistischen Amtes durchgeführt wurden. Diese Umbauten erfolgten im Zusammenhang mit der Verlegung des kantonalen Arbeitsamtes an die Postgasse, sowie infolge des Abbruches der Gebäude Falkenplatz 8 bis 10, welche der Erstellung des Staatsarchivbaues weichen mussten.

Der Umbau der Gebäude **Postgasse 68—72** ist, wie erwähnt, ein erster Teil der Rathausrenovation. Diese Bauten sind nun gänzlich wiederhergestellt. Sie beherbergen das kantonale Arbeitsamt; ferner wird 1940 die Staatskanzlei und ihre Abteilungen in die Räume übersiedeln. Ebenfalls wurde die aus dem 17. Jahrhundert stammende Fassade zwischen Rathaus und Postgasse 72 freigelegt, soweit nicht der kommende Umbau des Rathauses diese Teile berührt.

Der Neubau des **Pfarrhauses in Gadmen** ist während der Sommermonate durchgeführt worden. Das Gebäude war im Herbst bezogen; noch fehlt die Gartenanlage und die Einfriedigung, die im Zusammenhang mit dem Ausbau der Sustenstrasse erfolgen. Das Gebäude ist in bernischer Holzbauweise in der Art bodenständiger Blockbauten erstellt; mit der Planung war Architekt Itten, Thun, betraut. Die Abrechnung erfolgt im Jahr 1940, nachdem die Umgebungsarbeiten beendet sein werden.

Die letztes Jahr in Angriff genommene **Heizungserneuerung in der Heil- und Pflegeanstalt Münsingen,** die Fertigstellung der Pumpen- und Warmwasserheizung, die Erstellung von Fernleitungen nach dem Verwaltungsgebäude und der Männerabteilungen II und III ist beendet. Es wurden hiefür im Berichtsjahr Fr. 26,249.65 verausgabt.

Gestützt auf das mit Grossratsbeschluss vom 23. November 1936 genehmigte Ausbauprogramm für die **Heil- und Pflegeanstalt Waldau** ist die Erneuerung der Heizung durchgeführt worden. Die ausgeführte Heizungsanlage umfasst die Gebäude Pfründerhaus, Verwalterhaus, Pfarrhaus und Leichenhalle. Sie ersetzt im Pfründerhaus eine alte Dampfheizung, während die

andern Gebäude Ofenheizung aufwiesen. Die Arbeiten bildeten willkommene Beschäftigung für verschiedene Heizungsfirmen. Die Abrechnung erfolgt 1940. Die Kosten bewegen sich im Rahmen des bewilligten Kredites von Fr. 100,000.—.

Der Wiederaufbau der durch Brand zerstörten **Fruchtscheune in der Arbeitsanstalt St. Johannsen** erfolgte im Berichtsjahr. Die Bauaufwendungen im Betrage von Fr. 55,104.35 sind durch die Entschädigung der kantonalen Brandversicherungsanstalt gedeckt.

An der **Burgruine Bubenberg bei Schlieren** waren Restaurierungsarbeiten vorzunehmen, um diese Stätte vor gänzlichem Verfall zu bewahren. Die Aufwendungen belaufen sich auf Fr. 17,042.95.

In der **kantonalen Zeughausanlage sind 5 Brandmauern** erstellt worden, zur Unterteilung der grossen Magazine und zur Erhöhung der Feuersicherheit. Die Kosten betragen Fr. 20,506.40; sie wurden von der eidg. Kriegsmaterialverwaltung aufgebracht.

Der 1937 bewilligte Kredit von Fr. 50,000.— für die Durchführung von **Verdunkelungsmassnahmen in staatlichen Gebäuden** ist im Berichtsjahr ausgegeben worden. Damit sind die notwendigsten Einrichtungen gemäss Weisungen der Eidgenossenschaft geschaffen.

Im Laufe des Jahres 1939 sind in und bei verschiedenen staatseigenen Gebäuden in der Stadt Bern **permanente Luftschutzbauten** für die kantonale Verwaltung und die Angehörigen der kantonalen Luftschutzorganisation erstellt worden. Deren Baukosten belaufen sich auf Fr. 126,700.—.

Nach Kriegsausbruch drängte sich die sofortige Erstellung weiterer Luftschutzräume der kantonalen Verwaltung auf. Ihre Erstellung wurde **behelfsmässig** vorgenommen, da für permanente Luftschutzbauten sich zu lange Bauzeiten ergeben hätten. Die Kosten dieser behelfsmässigen Luftschutzbauten stellen sich auf ca. Fr. 100,000.—. Die Bauten sind teils fertig, teils gehen sie ihrer Vollendung entgegen.

Neue Studien erfolgten für die Vergrösserung des **botanischen Instituts der Universität,** sowie für die Erweiterung der **Ohrenklinik im Inselspital.** Diese Studien dienen der Bereitschaftstellung von Arbeit; sie schaffen die Unterlagen zu der in absehbarer Zeit notwendigen Durchführung dieser Begehren.

Seit längerer Zeit wird der Waffenplatz nicht mehr von eidgenössischen Truppen vollbelegt. Die Notwendigkeit besserer Platzbeschaffung zur Unterbringung der in Bern stationierten Schulen ist unumgänglich. In diesem Zusammenhang sind Studien für den **Bau einer zweiten Kaserne,** als Dependenz der alten Anlage erfolgt. Durch einen Neubau, der die Theoriesäle und die Zimmer für die Truppenleitung aufnehmen soll, wird die bestehende Mannschaftskaserne entlastet.

Ebenso sind Studien für die **Unterbringung der staatlichen Motorfahrzeuge** im Anschluss an die Militärwerkstätten des Zeughauses im Gange.

Als wichtigste Studien sind aber die **Projekte für den Umbau des kantonalen Rathauses** in Bern zu nennen.

Am 15. November 1939 erhielt der Regierungsrat vom Grossen Rat die Ermächtigung, den durch Volksabstimmung vom 3. September 1939 genehmigten Kredit von einer Million Franken plus den aus eidgenössischen Arbeitsbeschaffungskrediten zu erwartenden Beitrag für die Ausführung des Umbaues dieser Gebäudegruppe zu verwenden.

Das Rathaus entspricht in seiner grundrisslichen Anlage und in seinem baulichen Zustand nicht mehr den heutigen Bedürfnissen. Vor allem fehlen dem Ratssaal Nebenräume; es fehlen Beratungszimmer, Garderoben und Vorräume. Auch der Ratsstube mangeln praktisch angelegte Tribünen für Presse und Publikum. Sowohl Äusseres wie Inneres bedürfen gänzlicher Erneuerung. Der Umbau wird zu einer Umgestaltung des Äussern wie des Innern des alten Gebäudes führen. Unter Abbruch der spätern Zutaten und unter Wahrung der teilweise noch vorhandenen ursprünglichen Baukörper soll ein Bau entstehen, der nicht nur den heutigen Bedürfnissen des Rates gerecht wird, der vielmehr den Charakter des bernischen Rathauses und seiner Vergangenheit zum Ausdruck bringen soll.

Das Ausführungsprojekt wird als gross angelegte Hilfe für das Gewerbe im Jahre 1940/41 willkommene Beschäftigung bringen.

3. **Unterhalt der Staatsgebäude; Rubriken X.a.C.1 bis 6.** An Unterhaltsarbeiten in den staatlichen Gebäuden sind Fr. 507,927.45 ausgegeben worden, eine um Fr. 19,572.55 kleinere Summe als budgetiert (Budgetkredit Fr. 527,500.—).

Verschiedene vorgesehene Aufträge konnten infolge Mobilisation der Handwerker nicht mehr im Berichtsjahr zur Ausführung gelangen.

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

Für Amtshäuser, Amtsschreibereien, Gerichtsgebäude usw.	Fr. 179,566.20
Für Straf- und Erziehungsanstalten	» 10,085.—
Für Heil- und Pflegeanstalten . . .	» 5,595.45
Für Universitätsinstitute und Kliniken	» 65,560.—
Für Militäranstalten, Zeughäuser, Pulverhäuser	» 12,000.—
Für Unterrichtsanstalten, Seminarien, Techniken	» 37,953.50
Für Landjägerposten, Archive und Beamtenwohnungen	» 36,434.50
Für Pfarrgebäude	» 126,007.15
Für Kirchengebäude	» 4,881.70
Für öffentliche Plätze	» 4,568.85
Für Wirtschaftsgebäude	» 15,275.10
Für Pfrundloskäufe	» 10,000.—
Total	Fr. 507,927.45

Mit diesen Beträgen wurden hauptsächlich in nachstehenden Gebäuden Instandstellungs- und Verbesserungsarbeiten ausgeführt: Bureaux- und Arbeitsräume in den Amtshäusern Bern, Biel, Courtelary, Fraubrunnen, Aarberg, Büren, Burgdorf, Nidau. Neueinrichtung der Gendarmerie Chevenez. Konsolidierungsarbeiten an Ring- und Stützmauern am Schloss in Laupen und der Erziehungsanstalt Erlach.

In der landwirtschaftlichen Schule Schwand in Münsingen musste die Kücheneinrichtung für die Haus-

haltungsschule ganz geändert werden; sie enthält nun die verschiedenen Kochherdsysteme, die im Kanton heimisch sind.

Die für **Pfarrgebäude** verausgabten Unterhaltskosten verteilen sich auf 138 Gebäude. An den Pfarrhäusern Corgémont, Wattenwil, Zimmerwald, Laupen und Äschi wurden die Fassaden erneuert. Badzimmer erhielten Gsteig bei Saanen und Niederbipp. Unter Mithilfe der Gemeinden durch Beitragsleistungen wurden neue Zentralheizungsanlagen erstellt in den Pfarrhäusern Köniz und Grindelwald. Die Verbesserung von Kaminen, Dächern, Heizungen, ferner die Erneuerung elektrischer Anlagen, Gas- und Wasserinstallationen erfordern alljährlich einen grossen Teil der für den Unterhalt der Staatsgebäude zur Verfügung stehenden Mittel.

4. **Schul- und Anstaltsgebäude für Gemeinden.** Für die Direktion der Erziehung, der Sanität und des Kirchen- und Armenwesens hatte die Baudirektion 105 Schulhäuser, 14 Anstalts- und Spitalgebäude (Pläne, Devise und Abrechnungen) zu begutachten.

5. **Bau- und andere Reglemente, Alignementspläne.** Geprüft und dem Regierungsrat zur Genehmigung vorgelegt wurden:

Baureglemente	3
Wasserversorgungsreglemente	7
Kanalisationsreglemente	2
Alignementspläne	12
Plakatreglemente	2

Eine gegen einen Entscheid über einen Alignementsplan eingereichte staatsrechtliche Beschwerde ist vom Bundesgericht abgewiesen worden.

6. **Hochbaupolizei.** Die Hochbaupolizei hatte 14 Baurekurse zu beurteilen, wovon 11 abgewiesen werden mussten.

Gegen 2 Entscheide wurde staatsrechtliche Beschwerde an das Bundesgericht eingereicht. In einem Fall wurde nicht darauf eingetreten, im andern erfolgte Abweisung der Beschwerde.

7. Das Hochbauamt hatte sich 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 sind für das kantonale Arbeitsamt ca. 2500 Subventionsgesuche und eingelangte Abrechnungen über ausgeführte Bauten geprüft worden.

D. Strassenbau.

1. **Allgemeines.** Auch im laufenden Jahre blieb unser Kantonsgebiet nicht von Unwetterschäden verschont. Schon die anhaltend starken Schnee- und Regenfälle des Frühjahrs verursachten wiederum besonders auf der Brienzerseestrasse und der Frutigen-Adelbodenstrasse durch niedergehende Lawinen und Schuttmassen grössere Schäden. Am 5. Mai ereignete sich in der Schlucht von Court gegenüber dem Rutschgebiet von 1937 eine neue Rutschung, bei der ca. 5000 m³ Geröll- und Mergelmassen auf die neu erstellte Strasse herabstürzten, so dass der durchgehende Verkehr während einigen Tagen unterbrochen war. Die Ausräumungs- und Wiederherstellungsarbeiten erforderten einen Betrag von rund Fr. 26,000.—.

An grösseren Unwetterschäden sind zu erwähnen diejenigen vom 1. und 4. September über der Gegend des Beatenberges, wo besonders der Viktoriagraben, der Halteligraben, Kühlauenengraben und der Sund- und Birrengraben ausgedehnte Verwüstungen anrichteten. Während im Fitzligraben die Verbauungen den Elementen standhielten, wurden im Birrengraben die jüngsten Arbeiten vollständig zerstört. Auf der rechtsufrigen Thunerseestrasse wurde die über den Krautbach führende Brücke weggerissen, so dass der Verkehr mittels einer provisorisch erstellten Notbrücke aufrecht erhalten werden musste. Erneute ausserordentlich starke Regenfälle vom 16./17. November verursachten grössere Schäden an einigen Strassenzügen in den Ämtern Interlaken, Frutigen und Saanen.

Wenn auch nach dem Arbeitsprogramm ein grösserer Posten zur Deckung der unvorhergesehenen Schäden bereitgestellt wurde, reichte dieser bei weitem nicht hin, um alle Kosten daraus bestreiten zu können. Nach Kenntnisgabe eines Berichtes bewilligte der Regierungsrat mit Beschluss vom 3. November einen Nachkredit von Fr. 85,400.—.

Gestützt auf Ziffer 5 des Bundesratsbeschlusses vom 26. Februar 1937 betreffend den Ausbau der **Alpenstrassen** wurde dem eidgenössischen Departement des Innern ein Bauprogramm für den Weiterausbau der Simmental-Saanen-Vanel-Strasse mit einer Bausumme von Fr. 1,488,000.— eingereicht. Im Berichtsjahr wurden rund 10,4 km mit einem Kostenaufwand von Fr. 1,406,080.05 fertig ausgebaut, an welche der Bund Fr. 843,700.— leistete.

Die Totalkosten für den Alpenstrassenausbau betragen auf Ende 1939	Fr. 5,582,682.25
An diese hat der Bund bis jetzt geleistet	» 3,349,600.—
Verbleiben zu Lasten des Kantons	Fr. 2,233,082.25

Am 1. November wurde dem eidgenössischen Departement des Innern Kenntnis gegeben von den Mehrkosten von voraussichtlich rund Fr. 1,840,000.— gegenüber dem mit Bundesratsbeschluss vom 26. Februar 1937 genehmigten und mit 40 % subventionierten Kostenanschlag von Fr. 8,000,000.—. Mit Schreiben vom 15. November erklärt sich der Bund grundsätzlich einverstanden, dass die Mehrkosten in das zweite Ausbauprogramm aufgenommen werden.

Sustenstrasse Neubau. In den Sektionen I, II und X—XIII wurde auch während der Winterszeit in beschränktem Masse gearbeitet. Die durchschnittliche Arbeiterzahl im ersten Quartal betrug ca. 90 und stieg im zweiten Quartal auf 550—630 Mann. Die Hauptbausaison während den Monaten Juli, August, September und Oktober wurde von der abnormal schlechten Witterung und insbesondere von der am 1. September erfolgten Mobilisation ungünstig beeinflusst, wo nahezu der gesamte, aus ca. 1000 Mann bestehende Arbeiterbestand die Baustellen verliess. Erst nach und nach und in nur reduziertem Masse wurde mit ältern Leuten oder nicht einbezogenen Hilfsdienstpflichtigen der Baubetrieb wieder aufgenommen. Die Arbeiterzahl auf den in Bau befindlichen Sektionen betrug auf Ende Oktober 415 Mann.

Die Sektionen I und II wurden fertiggestellt und konnten am 10. Juli bzw. 31. August dem Verkehr übergeben werden. Die provisorische Abnahme der Arbeiten fand am 29. September statt.

Auf Konkurrenzausschreibung hin erfolgten weitere Arbeitsvergebungen an folgende Firmen.

Sektion VI Marmorsäge-Schwendibrücke, Baulänge 1950 m an die Kollektivgesellschaft Losinger, Reifler und Müller, Gadmen.

Sektion VII, Los 1 von der Schwendibrücke aufwärts, Baulänge 750 m an die Kollektivgesellschaft Hirt, Bührer und Wyss, Gadmen, und Los 2 mit einer Baulänge von 822 m wurde an die Kollektivgesellschaft Ghelma und Abplanalp übertragen. Letzterer wurde dann noch die VIII. Sektion Fuhren-Gadmen mit einer Baulänge von 882 m zugeteilt.

Die Gesamtausgaben auf Ende des Jahres betrugen Fr. 3,883,453.15. Daran bezahlte der Bund im Berichtsjahr in drei Raten zusammen Fr. 2,228,700.—. Von dem gemäss Volksbeschluss vom 11. April 1937 auf Autosteuer bewilligten Betrag von Fr. 1,658,000.— wurde die erste Rate bezogen mit Fr. 276,500.—.

Strassenarbeiten aus Arbeitsbeschaffungsanleihen von 1937.

Über diese Arbeiten wurde im Berichtsjahre mit den Arbeitsämtern abgerechnet.

Beschleunigter Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen.

Die Aufwendungen betrugen im Berichtsjahre:

1. Lütschinentalstrassen, Ausbau . .	Fr.	185,384.—
2. Spiez-Frutigen-Strasse, Ausbau .	»	269,594.—
3. Zweisimmen-Lenk-Strasse	»	100.—
4. Bern-Murgenthal-Strasse, Ausbau	»	663,594.40
5. Bern-Thun-Strasse, Ausbau . . .	»	147,133.93
6. Oberdiessbach-Dessigkofen . . .	»	14,517.85
Zusammen	Fr.	1,280,324.18

Die Gesamtausgaben auf Ende des Jahres betragen Fr. 3,263,298.23. Im Mai leistete der Bund eine erste Zahlung von Fr. 500,000.—.

Da sich die Berechnung der Lohnsumme für die Materialaufbereitung und Transporte als sehr umständlich erwies und auch mit Einbezug dieser Löhne, die im Entscheid des Volkswirtschaftsdepartementes vom 27. September 1938 zugesicherte Subvention von 1 Million Franken nicht erreicht worden wäre, wurde dem Bund ein erweitertes Programm mit einer Bausumme von Fr. 4,153,000.— eingereicht. An diese bewilligte dann das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement mit Entscheid vom 15. Dezember einen festen Ansatz von 25 %, so dass wir auf den vollen Betrag der Subvention rechnen können.

Strassenverlegung in der Schlucht von Court.

Volksbeschluss vom 20. Februar 1939.

Im Berichtsjahr wurden die Arbeiten fertiggestellt und hiefür Fr. 90,339.— ausgegeben. Die Abrechnung wurde dem Arbeitsamt unterbreitet.

Überbrückungskredit. Gestützt auf den Bericht vom 1. August 1938 über den Weiterausbau des bernischen Strassennetzes bewilligte der Regierungsrat am 24. Januar 1939 einen weitern Überbrückungskredit von Fr. 229,000.—, der für folgende Arbeiten verwendet wurde:

1. Dorf Reutigen, Belagseinbau . .	Fr.	50,000.—
2. Oberdiessbach-Dessigkofen, Ausbau	»	93,000.—
3. Häusernmoos-Dürrenroth	»	20,000.—
4. Rückzahlung von Vorschüssen . .	»	66,000.—
Zusammen	Fr.	229,000.—

Diese Arbeiten wurden im Berichtsjahre alle ausgeführt.

Strassenarbeiten aus dem durch Volksbeschluss vom 3. September bewilligten Kredit zur Durchführung von Massnahmen für die Arbeitsbeschaffung in den Jahren 1940/1942.

(Abwertungsgewinn der Schweiz. Nationalbank.)

Durch Grossratsbeschluss vom 13. November wurde für den provisorischen Ausbau der rechtsufrigen Thunerseestrasse zwischen Beatenbucht und Interlaken ein Kredit von Fr. 775,000.— bewilligt. Die Vorbereitungen wurden so weit getroffen, dass mit den Bauarbeiten im Frühjahr 1940 begonnen werden kann.

An der schweizerischen Landesausstellung in Zürich beteiligte sich das Tiefbauamt mit einem Situationsplan der neuen Sustenstrasse in besonderer Ausführung, sowie mit einer Anzahl interessanter Photoaufnahmen.

2. **Unterhalt der Strassen.** Budgetrubrik X. a. E. 1 bis 4.

a) **Wegmeisterbesoldungen.** Rubrik X. a. E. 1. Budget Fr. 1,753,000.—, Rechnung Fr. 1,779,693.40. Die Mehrausgaben betragen Fr. 26,693.40 und sind bedingt durch die Stellvertretungskosten infolge des Militärdienstes, waren doch in einigen Kreisen zeitweise bis 50 % des Wegmeisterpersonals mobilisiert.

Wie in den Vorjahren musste der Autosteuer als Ersatz ein Betrag von Fr. 250,700.— entnommen werden für den im Jahre 1937 gekürzten Budgetkredit.

Wie bisher umfasst diese Rubrik 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.

Im Oberwegmeisterpersonal sind folgende Veränderungen eingetreten: Am 24. Januar verstarb nach längerer Krankheit im Alter von 51 Jahren Gottlieb von Känel in Thörishaus. Seit 1. September 1907 Bauführer der Senseverbauung und ab 25. Mai 1918 Oberwegmeister und Amtsschwellenmeister der Ämter Schwarzenburg und Laupen, hat der Verstorbene die ihm übertragenen Arbeiten stets zu voller Zufriedenheit seiner Vorgesetzten erfüllt, so dass ihm auch an dieser Stelle Dank gebührt. Als Nachfolger wurde ernannt Franz Krebs in Thörishaus. Die seit 1924 unbesetzte Oberwegmeisterstelle der Ämter Aarwangen und Wangen wurde infolge Pensionierung von Wegmeistervorarbeiter Schaad wieder neu besetzt durch Walter Mägli, bisher Wegmeistervorarbeiter in Langenthal. Von den 22 Funktionären amtieren 12 zugleich als Amtsschwellenmeister.

Die Zahl der Wegmeister beträgt 481.

b) **Strassenunterhalt.** Rubrik X. a. E. 2. Budget Fr. 670,000.—, Rechnung Fr. 670,015.—.

Der im Jahre 1932 noch Fr. 1,050,000.— betragende und 1937 auf Fr. 650,000.— reduzierte Kredit wurde im Berichtsjahr wieder um Fr. 20,000.— erhöht. Er ist aber 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 die Autosteuer mit einem erheblichen Betrage belastet werden.

Das Strassennetz weist auf Ende 1939 eine Länge von $2293,_{498}$ km auf, das der Gemeindestrassen, für welches der Staat den Wegmeister stellt oder jährliche Beiträge hiefür leistet, $616,_{343}$ km.

c) **Wasserschaden und Schwellenbauten.** Rubrik X. a. E. 3. Budget Fr. 350,000.—, Rechnung 435,450.— Franken.

Über die verschiedenen Schadenereignisse haben wir eingangs berichtet. Die Räumungs- und Instandstellungsarbeiten an Strassen und Brücken erforderten eine Mehrausgabe von Fr. 85,400.—. Durch Regierungsratsbeschluss vom 3. November 1939 wurde ein Nachkredit in dieser Höhe bewilligt.

Die Schneeräumungsarbeiten auf der Grimselstrasse erforderten einen Betrag von Fr. 41,000.— oder rund Fr. 22,000.— mehr als im Jahre 1938. Die Strasse konnte infolge ungünstiger Witterung erst am 1. Juli für den durchgehenden Verkehr geöffnet werden.

Brandversicherung der Brücken. Rubrik X. a. E. 4. Budget Fr. 2300.—, Rechnung Fr. 2,072.62.

Wie bisher sind darin inbegriffen die Brandversicherungskosten der hölzernen Brücken, der Wegmeisterhütten und dergleichen.

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

Rubriken	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wegmeisterbesoldungen . .	1,753,000.—	1,779,693.40
2. Gewöhnlicher Strassenunterhalt	670,000.—	670,015.—
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	350,000.—	435,450.—
4. Brandversicherung hölzerner Brücken	2,300.—	2,072.62
	2,775,300.—	2,887,231.02

Nachkredit für die Unwetterschäden gemäss Regierungsratsbeschluss vom 3. November Fr. 85,400.— und Mehrkosten für Stellvertretungskosten infolge Mobilisation des Wegmeisterpersonals.

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

Der Reinertrag der Automobilsteuer, soweit er der Baudirektion zukommt, betrug . .	Fr.	3,812,517.02
Einnahmen aus Rückvergütungen, Gemeindebeiträgen und Saldovortrag vom Vorjahre	»	478,573.64
Benzinzollanteil vom Jahre 1938 auf Grund der Ausgaben 1935—1937	»	1,524,874.—
Einnahmen, Gemeindebeiträge und Saldovortrag vom Jahre 1938 .	»	60,826.05
Subventionen des Bundes an den Alpenstrassenausbau	»	843,700.—
Überbrückungskredit.	»	229,000.—
Total	Fr.	6,949,490.71
Verwendet wurden	»	6,640,301.92
Es ergeben sich Minderleistungen von	Fr.	309,188.79

Davon kommen jedoch für Arbeiten, die bereits in Angriff genommen waren, die Abrechnung aber die Rechnung des Jahres 1940 belastet, Fr. 151,000.— in Abzug.

In der Hauptsache wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

Wimmis Dorfausgang bis Portbrücke: Korrektion und Belag; Hani-Kapf-Brodhüsi-Latterbach, Bäuertweidli-Boltigen, Weissenbach-Garstatt und Schönried-Burrisgraben desgleichen. Lütschinentalstrassen: Korrektion und Innenbehandlung auf verschiedenen Strekken; Spiez-Frutigen und Reutigen-Oberstocken: Belagsarbeiten; Bern-Thun: Umbau Muri bis Amtsgrenze und Oberwichtrach-Schweikhof, Walkringen-Gomerkinden: Teerasphaltbetonbelag; Hinterkappelen-Wohlen: Belagsarbeiten; desgleichen auf der Strecke Steinbach-Thurnen; Sensetalstrasse: Ausbau von unterhalb Saanenbrücke bis Gümmenen; Biel-Neuenstadt: Korrektion und Ausbau; Lyss-Büetigen und Büren-Pieterlen: Korrektion und Belag; St. Immer-Tramelan: Belagsarbeiten; Dorf Zauggenried: Belag; Nidau-Aarberg: Belag; Bern-Zürich: Fahrbahnumbau; Burgdorf-Langnau: Teerasphaltbeton zwischen Mungnau und Obermatt; Herzogenbuchsee-Wangen: Belag; desgleichen auf der Strecke zwischen Rüegsau und Rüegsbach; Niedergoldbach - Schwanden - Biglen: Halbtränkung; Tramelan-Saignelégier: Korrektion und Belag; Pruntrut-Cœuve: Belagsarbeiten; desgleichen auf der neu verlegten Strasse in der Schlucht von Court.

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

Die Verwendung von Autosteuer und Benzinzollanteil mit Inbegriff des überschriebenen Überbrückungskredites setzt sich wie folgt zusammen:

1. Beiträge an Gemeinden für Staubbekämpfung	Fr.	79,789.45
2. Beiträge an Gemeinden nach den Bestimmungen des Strassenbaugesetzes	»	455,761.90
3. Beiträge an Vereinigungen für das Strassenwesen	»	2,032.55
4. Ersatz auf Budgetrubrik X. a. E. 1.	»	250,700.—
Übertrag	Fr.	788,283.90

Übertrag	Fr.	788,283.90
5. Werkprojektierung	»	12,284.65
6. Amortisation des Spezialkredites (Anleihe 1931)	»	250,225.45
7. Amortisation der 1. Rate an den Neubau der Sustenstrasse . . .	»	276,500.—
8. Verzinsung der Spezialkredite .	»	79,004.—
9. Korrektionen, Walzungen, Belagsarbeiten, Unterhalt der ausgebauten und teilweise nicht ausgebauten Strassen und Abtragung von Vorschüssen.	»	5,225,499.72
Total	Fr.	6,631,797.72

4. **Strassen- und Brückenbau** aus dem ordentlichen Budgetkredit X. a. F. Budget Fr. 125,000.—, Rechnung Fr. 124,999.50.

Aus diesem 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.	3,258,281.92
b) Strassen- und Brückenbauten X. a. F., einschliesslich des dieser Rubrik ebenfalls verbuchten Überbrückungskredites von Fr. 229,000	»	356,902.60
c) Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen aus Autosteuer und Benzinzollanteil	»	6,640,301.92
d) Fremdenverkehrsstrassen . . .	»	1,280,324.18
e) Court-Moutier, Strassenverlegung	»	90,339.—
f) Sustenstrasse, Neubau	»	2,852,057.65
	Fr.	14,478,207.27
Davon kommen jedoch in Abzug die in *a*, *b* und *f* doppelt enthaltenen Beträge von zusammen .	»	756,200.—
Verbleiben als Gesamtaufwendungen	Fr.	13,722,007.27

Von dem rund 700 km betragenden Netz der Hauptdurchgangsstrassen und Hauptverbindungsstrassen sind auf Ende 1939 fertiggestellt insgesamt 686,$_{340}$ km.

Ausserdem sind auf Nebenstrassen, insbesondere Ortsdurchfahrten noch 455,$_{974}$ km ausgebaut und mit staubfreiem Belag versehen gewesen.

Das ausgebaute Strassennetz beträgt insgesamt 1142,$_{685}$ km oder rund 50 % des Gesamtstrassennetzes von 2293,$_{498}$ km.

6. **Strassenpolizei.**

Gestützt auf Art. 60 des Strassenbaugesetzes erteilte der Regierungsrat auf Antrag der Baudirektion 31 Bewilligungen für Neu-, Um- oder Anbauten in Strassennähe, 3 Gesuche wurden abgewiesen. Ebenso wurden von der Baudirektion verschiedene kleinere Bauanlagen bewilligt. Durch Urteil des Obergerichts wurde eine Haftpflichtklage gegen den Staat als Strasseneigentümer betreffend einen Automobilunfall abgewiesen. Gestützt auf die am 1. August in Kraft getretene neue Reklameverordnung wird der Kampf gegen die verunstaltende Strassenreklame weitergeführt.

Ferner wurde die Numerierung der Hauptstrassen mit Vortrittsrecht nach dem Bundesratsbeschluss vom 26. Februar 1937 durch das Strassenverkehrsamt auf Rechnung der Baudirektion bis zum Kriegsausbruch fortgesetzt, sowie dem Unterhalt der Strassensignalisation alle Aufmerksamkeit geschenkt.

7. **Strassen- und Wegreglemente.**

Auch im Berichtsjahre wurden eine Anzahl Strassen- und Wegreglemente sowie Grundeigentumbeitragsreglemente begutachtet und dem Regierungsrat zur Genehmigung vorgelegt.

E. Wasserbau.

1. **Budgetrubrik X. a. G. 1.** Kredit Fr. 650,000.—, Rechnung Fr. 646,865.01.

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

Trotz den vielen Niederschlägen haben die bestehenden Verbauungen den ausserordentlichen Ereignissen im grossen und ganzen standgehalten. Einzig im Sund- und Birrengraben verursachte das Hochgewitter vom 1. September grösseren Schaden, der die Aufstellung einer Ergänzungsvorlage bedingt.

Infolge der am 1. September erfolgten Mobilisation mussten auch an einer Anzahl Wasserbauten die Arbeiten eingestellt werden, so dass die aufgestellten Programme nicht restlos erfüllt werden konnten.

Im ganzen bewilligte der Bund an 22 Objekte im Kostenvoranschlag von Fr. 1,253,300.— Beiträge in der Höhe von Fr. 329,360.—. Der Kanton seinerseits bewilligte an 44 Objekte mit einer Kostenvoranschlagsumme von Fr. 2,244,037.— Beiträge in der Höhe von Fr. 647,338.—.

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 in gewohnter Weise die Bauprogramme für das laufende Jahr aufgestellt, auf deren Grundlage die Verbauungs- und Korrektionsarbeiten ausgeführt werden. Im Berichtsjahre konnten wiederum eine Reihe abgeschlossen und darüber abgerechnet werden. Die fälligen Subventionen wurden nach Massgabe des Fortschrittes der Arbeiten ausgerichtet. Auch dem Unterhalt der ausgeführten Verbauungen und Korrektionen wurde, wie bisher, alle Aufmerksamkeit geschenkt.

Auf Ende 1939 betrug die Zahl der hängigen Wasserbaugeschäfte 165.

Die Wasserbauten, die in der Hauptsache während der Niederwasserperiode ausgeführt werden, bieten besonders in der verdienstarmen Winterszeit willkommene Verdienstgelegenheit.

2. **Juragewässerkorrektion.**

Die Wasserverhältnisse an der alten Aare bedingen im Hinblick auf die Fischerei, die Abwasser, die Badegelegenheit und die Bedürfnisse der Zuckerfabrik Aarberg eine vermehrte Wasserzufuhr. Die diesbezüglichen Versuche im Wasserbaulaboratorium in Zürich sind abgeschlossen worden. Die Bauten erfordern Auslagen von ca. Fr. 350,000.—, die Finanzierung wird gegenwärtig studiert.

Für die bessere Entwässerung des Grossen Mooses sind die Projekte, Kostenvoranschläge und Flächenverzeichnisse fertig gestellt worden, so dass anfangs 1940 die Planauflage durchgeführt werden kann. Das Jahr 1939 hat leider im Grossen Moos infolge der starken Niederschläge grosse Schäden gebracht. Es ist notwendig, dass Wiederholungen solcher Ereignisse durch geeignete Korrektionsmassnahmen vermieden werden.

Am Stauwehr Nidau wurden die Arbeiten an den Abschlussorganen im Sommer 1939 vollendet, so dass von diesem Moment an die Regulierung mit der definitiven Installation durchgeführt werden konnte. Das alte Wehr wurde im Frühjahr 1939 abgebrochen. Diese Abbrucharbeiten waren ziemlich schwierig durchzuführen, indem die Fundation seinerzeit durch einbetonierte Holzpfähle erstellt wurde. Der Abbruch erfolgte durch eine Taucherglocke, in welcher der Beton gesprengt wurde. Den Aushub bewerkstelligte ein Löffelbagger auf Schiffen.

Die Baggerung der Anschlussböschungen im Oberwasser wurde grösstenteils vollendet, dagegen sind die Baggerungen im Unterwasser noch nicht fertig. Die ganze Wehranlage wird im Frühjahr 1940 vollendet sein.

Bei der Regulierung zeigt sich nun deutlich, dass der Zihlkanal zwischen Bieler- und Neuenburgersee einen viel zu kleinen Querschnitt hat, und dass auch das Abflussvermögen des Nidau-Büren-Kanals vergrössert werden muss. Das Hochwasser vom November 1939 erreichte im Bielersee die Kote $430,_{62}$, trotzdem das ganze Wehr lange vor Eintritt des Hochwassers vollständig geöffnet war. Es kann nicht genug betont werden, dass mit dem Wehr allein für die Hochwasserregulierung nichts erreicht ist. Wir hoffen, dass die notwendige Einsicht zur Durchführung der zukünftigen Arbeiten auch bei den eidgenössischen Behörden bald eintrete.

Der Schwellenfonds der Juragewässerkorrektion hatte auf Jahresende die Höhe von Fr. 856,109.55.

An der schweizerischen Landesausstellung beteiligte sich die technische Abteilung des Wasserrechtsamtes mit der Ausstellung eines Modelles der neuen Wehranlage in Nidau, das allgemeine Beachtung fand.

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.—	646,865. 01
2. Besoldung der Schleusen- und Schwellenmeister	9,000.—	9,000. —
3. Juragewässerkorrektion I, Unterhalt	37,229.—	37,229. —
4. Juragewässerkorrektion II, Äufnung des Schwellenfonds . .	60,000.—	60,000. —
	756,229.—	753,094. 01

4. **Schwellenreglement und Kataster.** Dem Regierungsrat wurden im Berichtsjahre Schwellenreglemente und Kataster der Gemeinden Saules, Laupen, Ferenbalm und Ranflüh (Abänderung) zur Genehmigung vorgelegt. Eine staatsrechtliche Beschwerde Kunz und Aeberhardt gegen Schwellenreglement und Kataster von Burgdorf wurde durch Entscheid durch das Bundesgericht abgewiesen.

Gestützt auf § 36 des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857 wurde unter öffentliche Aufsicht gestellt der Haltengraben bei Weissenbach, Gemeinde Boltigen.

5. **Wasserbaupolizei.** Gestützt auf § 9 und 37 des Wasserbaupolizeigesetzes wurden dem Regierungsrat 1 Kanalisationsanlage und 6 Überbrückungen zur Bewilligung vorgelegt.

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

F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.

Die neue Konzession für das Kraftwerk Innertkirchen als zweite Stufe der Kraftwerke Oberhasli wurde erteilt durch Regierungsratsbeschluss vom 18. August 1939. Die konzessionierte Kraft beträgt rund 59,000 PS und die erzeugbare Energie ca. 380,000,000 kWh.

Im Jahre 1939 wurden Vorbereitungsarbeiten für den eigentlichen Bau ausgeführt. Es handelt sich um die Fensterstollen zum Wasserschloss und zu den Angriffsstellen des Zuleitungsstollens. Ebenso wurden erstellt die Seilbahnen für die spätern Materialtransporte zu diesen Baustellen. Durch diese Arbeiten erhält man die notwendigen Aufschlüsse über die Gesteinsverhältnisse. Die eigentliche Bauzeit wird wesentlich verkürzt, weil die Installationen nun erstellt sind.

Mit dem Bau der Stufe Innertkirchen soll im Jahre 1940 begonnen werden. Die Bauzeit beträgt rund zwei Jahre.

Durch das Kraftwerk Innertkirchen wird ein bis jetzt brach liegendes Naturgut für die allgemeine Volkswirtschaft nutzbar gemacht, und hoffentlich sind die wirtschaftlichen Verhältnisse auch so, dass die verfügbare Kraft aufgenommen werden kann. Dem Staat selbst bringt der Bau eine willkommene Einnahme.

G. Vermessungswesen.

1. Allgemeines.

Die Umarbeitung der Vermessungswerke und die Vergleichung mit den Grundbüchern konnte in 7 weitern jurassischen Gemeinden abgeschlossen werden. Heute sind von den 453 im Kanton existierenden Vermessungswerken 427 so hergerichtet, dass sie, permanent nachgeführt, in immerwährender Übereinstimmung mit dem Grundbuch erhalten werden können. In 20 Gemeinden ist die Umarbeitung im Gange, und für 6 Vermessungswerke ist sie noch anzuordnen.

Die so dringend notwendigen Vermarkungsrevisionen sind nur in einer Gemeinde weitergeführt worden, und nur eine hat im Berichtsjahr damit begonnen.

Die meisten Grundeigentümer verstehen es heute wohl selbst nicht, dass sie, oder ihre Vorgänger, anlässlich der Erstellung des Vermessungswerkes ihre Grundstücke nicht besser vermarkt und nicht besseres Steinmaterial verwendet haben. Jedem Eigentümer sind heute seine Grundstücke wert genug, sie mit vorschriftsgemässen Marksteinen zu umgrenzen. Allerdings ist es eine kostspielige Sache, die Marchen anhand der Pläne wieder herzustellen, die alten Feldsteine durch richtige Marksteine zu ersetzen und verlorengegangene durch Abmessen neu zu bestimmen und neue zu setzen. Das ist der Grund, weshalb die Gemeinden so zaghaft an diese Arbeiten herantreten. Es ist aber einleuchtend, dass je länger zugewartet wird, desto schwieriger und teurer sich die Arbeiten gestalten. Jahr um Jahr gehen weitere Marchzeichen verloren, und damit verschwinden mehr und mehr Fixpunkte und Anhaltspunkte, von denen aus eine Wiederherstellung anderer möglich wäre. Wenn einmal in einer Gemeinde die Mehrzahl der Marchzeichen und Vermessungsfixpunkte nicht mehr vorhanden ist, so wird eine Vermarkungsrevision unrationell, und es müsste zu einer vollständigen Neuvermarkung, mit anschliessender Neuvermessung, geschritten werden.

Das kantonale Vermessungsamt und die Kreisgeometer empfehlen den Gemeinden immer wieder die rechtzeitige Anhandnahme der Marchrevisionen. Es würde genügen, jedes Jahr ein Gebiet, das 1—4 Planblätter umfasst, bearbeiten zu lassen. Auf diese Art könnte im Laufe eines Jahrzehntes die ganze Arbeit durchgeführt werden und die jährliche finanzielle Be lastung wäre für jede Gemeinde tragbar.

Die kantonale Vermessungsaufsicht ist bereit, den Gemeinden bei Vertragsabschlüssen an die Hand zu gehen.

An der schweizerischen Landesausstellung in Zürich beteiligte sich das Vermessungsamt in der Abteilung «Vermessung, Grundbuch, Karte» mit einer interessanten Darstellung der Entwicklung und Veränderungen der Grundeigentumsverhältnisse in der Gemeinde Grafenried im Laufe der letzten 400 Jahre. In 7 Übersichtsplänen, wovon der letzte den heutigen Zustand nach erfolgter Güterzusammenlegung zeigt, wurde die Entwicklung der Lehnshöfe und später des Privateigentums dargestellt und durch Farben die Veränderung einzelner Höfe veranschaulicht. Das Tableau, das dauernden Wert hat, ist der E. T. H., Abteilung für Vermessungswesen und Kulturtechnik, geschenkt worden, wo es bleibend ausgestellt wird.

2. Neue gesetzliche Erlasse.

Gestützt auf die eidgenössischen Vorschriften hat die Regierung des Kantons Bern am 17. Februar 1939 eine Verordnung erlassen betreffend «die Organisation, die Vorbereitung und den Vollzug der Evakuation der Grundbuchvermessungen».

Kurz nach Kriegsausbruch sind durch Bundesratsbeschluss Bestimmungen aufgestellt worden über «die Ausfuhr und den Verkauf von Karten, Plänen und andern Geländedarstellungen und deren Herstellungsmaterial». Gestützt darauf hat das Militärdepartement eine Verfügung erlassen, in der die erwähnten Bestimmungen näher umschrieben werden. In einem Kreisschreiben des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes an die Vermessungsbehörden der Kantone ist dann festgelegt worden, inwieweit der Bundesratsbeschluss Einfluss habe auf die Verwendung und Herausgabe von Bestandteilen oder Kopien aus Grundbuchvermessungen.

Es ist einleuchtend, dass der Handel mit Karten und allerhand Geländedarstellungen in Kriegszeiten verboten werden muss, dass anderseits aber der normale Gebrauch von Grundbuchplänen und Kopien daraus auf die Dauer nicht verunmöglicht werden darf. Die oben genannten Vorschriften ordnen das bezügliche Verfahren.

3. Grenzbereinigungen.

a) **Schweizergrenze Bern-Frankreich.** Bis im August konnten die Arbeiten weitergeführt werden. Mit Kriegsausbruch gab es ein jähes Ende. Die technischen Delegierten beider Länder mussten einrücken, ebenso ihre Arbeiter und Fuhrleute. Die Arbeiten wurden eingestellt und können voraussichtlich erst in friedlichen Zeiten wieder aufgenommen werden. Es sind aber nur noch wenige Kilometer zu revidieren, und die Verhältnisse liegen auch dort klar.

b) **Kantonsgrenze Bern-Solothurn.** Die Frage der Kostentragung ist noch nicht entschieden, und daher konnte auch im Berichtsjahr diese Arbeit nicht in Angriff genommen werden.

c) **Kantonsgrenze Bern-Obwalden und Bern-Nidwalden.** Es fehlen noch immer die Grenzpläne, die den Protokollen beigegeben werden müssen.

d) **Kantonsgrenze Bern-Baselland.** Die Neuvermessung der baslerischen Gemeinde Pfäffingen, die an die bernische Gemeinde Duggingen stösst, wird zurzeit durchgeführt. Es zeigte sich, dass schon die alten Pläne der beiden Gemeinden den Grenzverlauf nicht gleich verzeigen. Ausserdem durchschneidet die alte Grenze verschiedene kleine Grundstücke, was immer zu Unzukömmlichkeiten führt. Es muss ein neuer Grenzverlauf vereinbart werden. Ein Projekt, das den Interessen beider Kantone und den beteiligten Gemeinden gerecht wird, liegt vor.

e) **Gemeindegrenzbereinigungen.** Der Regierungsrat hat gemäss Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 über die Bereinigung und Vermarkung der Gemeindegrenzen 18 Grenzbereinigungen und Verlegungen genehmigt, nämlich: Bern-Köniz, Bern-Bolligen (2), Bern-Zollikofen, Bern-Bremgarten, Kirchenthurnen-Rümligen, Interlaken-Matten, Wangen-Wangenried, Oberbipp-Wiedlisbach, Herbligen-Oppligen, Röthenbach-Wanzwil, Burgistein-Wattenwil, Heiligenschwendi-Hilterfingen, Heimberg-Steffisburg, Koppigen-Niederösch, Heimenhausen-Röthenbach, Mötschwil-Rüti, Vechigen-Worb.

4. Grundbuchvermessung.

a) **Triangulation IV. Ordnung.** Die Feldarbeiten in der Sektion IV, Gruppe Saignelégier, wurden abgeschlossen und die Berechnungen begonnen. Die Arbeit wird im Frühjahr 1940 abgeliefert. In der Gruppe Courtelary konnte erst kurz vor Kriegsbeginn mit den Feldarbeiten begonnen werden. Sie ruhen gegenwärtig.

In den Sektionen Jura I Pruntrut, Jura II Münster, Jura III Delsberg-Laufen mussten aus militärischen Gründen die Revisionsarbeiten beschleunigt werden, so dass der Abschluss im Laufe des Frühjahrs 1940 möglich sein wird. In der Gruppe Röthenbach, der Sektion XXV Signau, wurden die Feldarbeiten so weit abgeschlossen, dass die Arbeit im Frühjahr 1940 ebenfalls abgegeben werden kann.

Die periodische Begehung der Punkte in den Gemeinden Eggiwil und Schangnau wurde angefangen. Der Abschluss erfolgt im Sommer 1940.

b) Kantonale Nivellemente. Für die Höhengrundlage der Triangulation Röthenbach wurden die Züge Oberhofen-Martinsegg-Röthenbach, Signau-Hinteregg-Freudisei, Steinen-Ob. Riffersegg, Schüpbachgraben-Eich, Unt. Heimenrütti-Stockern (total 30 km) mit 43 Nivellementsbolzen versichert.

Sämtliche Nivellementszüge des Gürbetals, versichert im Jahr 1922 (118 km), wurden revidiert und ergänzt.

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

c) Parzellarvermessungen. Vom Regierungsrat genehmigt und von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessung anerkannt wurden die Neuvermessungen von Delsberg Los I und Les Genevez Los I.

Taxiert wurden die Neuvermessungen Bern Los VII, Münchenbuchsee Los II, Delsberg Los II und Soyhières Los I.

Es waren in Arbeit: Utzenstorf, Thun Los III, Unterseen Los I, Därstetten Berg- und Talgebiet, Oberwil i. S. Berggebiet, Guttannen Los I, Lyss Zusammenlegungsgebiet, Grafenried Los I, Bargen-Kallnach Zusammenlegungsgebiet und Bure Los I.

d) Übersichtspläne. Auf Ende 1939 sind genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

Im Jura in 129 Gemeinden mit	1270 km²
Im alten Kantonsteil	1215 km²
Total genehmigt	2485 km²

In Arbeit sind:

Im Jura 9 Gemeinden mit	70 km²
Im alten Kantonsteil	250 km²
Total in Arbeit	320 km²

e) Güterzusammenlegungen. Einige neue Unternehmen sind in Vorbereitung, konnten aber in diesem Jahr noch nicht in Angriff genommen werden. In Münchenbuchsee ist der Wegebau beendigt worden, hingegen ist in Jegenstorf diese Arbeit zum Teil noch auszuführen. In Lyssach liegt der Neuzuteilungsentwurf vor.

f) Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten. Im Berichtsjahr sind keine weiteren Vermessungswerke des alten Kantonsteils fertig bereinigt worden. Die Anzahl der mit dem Grundbuch in Übereinstimmung stehenden Operate beträgt demnach 297, wie am Ende des Jahres 1938. Zu bereinigen sind noch 8 Operate, wovon 3 in Arbeit sind.

Von den im neuen Kantonsteil in Ausführung stehenden Ergänzungen von Vermessungswerken sind die bezüglichen Arbeiten an den Operaten der Gemeinden Cortébert, Courtelary, La Chaux, Muriaux, Le Peuchapatte, Corban und Prêles beendigt worden. Von den 148 Vermessungswerken jurassischer Gemeinden sind nunmehr 115 von den eidgenössischen Behörden als Grundbuchvermessungen anerkannt, 15 weitere sind vom Regierungsrat genehmigt, 17 sind in Ergänzung begriffen, und bei einem Operat ist diese noch nicht angeordnet.

Die permanente Nachführung ging ihren normalen Gang. Der unruhigen Zeit wegen sind in allen Kreisen verhältnismässig wenig Mutationen zu verzeichnen. Der Liegenschaftsverkehr war gering.

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 1939	Fr. 676,057.50
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse ausgerichtet im Betrage von	» 319,298.30
Die Rückzahlungen in Form von Bundes- und Staatsbeiträgen sowie durch die Gemeinden erreichten im Jahre 1939 die Summe von	» 398,099.45
Es bleiben also ausstehende und zu amortisierende Vorschüsse im Betrage von.	» 597,256.35

Auch im Berichtsjahr waren noch einige Bundesbeiträge fällig geworden, die zusammen mit den ordentlichen Amortisationen durch Gemeinden und Staat eine Reduktion des Gesamtbetrages der Vorschüsse ermöglichten.

Freilich wird die Vorschussrubrik wiederum eine stärkere Belastung erfahren, sobald in vermehrtem Masse Triangulationen und Neuvermessungen durchgeführt werden können, was in der Botschaft zum Dekret zur Förderung der Grundbuchvermessung vorausgesagt war, was aber der Zeitumstände halber etwas später eintreten wird.

Nur durch die mit oben genanntem Dekrete geschaffene Möglichkeit, Vorschüsse für Vermessungsarbeiten zu gewähren, gewährleistet uns die Einhaltung des mit Bundesbehörden vereinbarten Vermessungsprogramms.

h) Bundesbeiträge. Die im Jahre 1939 für Vermessungsarbeiten vom Bunde ausgerichteten Beiträge verteilen sich auf die einzelnen Arbeitsgattungen wie folgt:

Für Triangulation IV. Ordnung (Neutriangulation und Nachführung). .	Fr. 24,927.65
Für topographische Übersichtspläne .	» 138,098.70
Für Nachführung bestehender Vermessungswerke, Umarbeitungen und Ergänzungen	» 57,455.10
Die Summe aller Bundesbeiträge beträgt	Fr. 220,481.45

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1939.

Budgetrubrik X. *a*	Budgetkredite		Reinausgaben		Mehrausgaben		Minderausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. Zentralverwaltung der Baudirektion	187,605	—	181,558	93	—	—	6,046	07
B. Kreisverwaltung des Tiefbauamtes.	182,030	—	182,001	65	—	—	28	35
C. Staatsgebäude, Unterhalt	527,500	—	507,927	50	—	—	19,572	50
D. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten	390,000	—	386,864	85	—	—	3,135	15
E. Strassenunterhalt	2,775,300	—	2,887,231	02	111,931	02	[1]) —	—
F. Neue Strassen- und Brückenbauten.	125,000	—	353,999	50	228,999	50	[2]) —	—
G. Wasserbauten	719,000	—	715,865	01	—	—	3,134	99
H. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.	38,805	—	31,683	60	—	—	7,121	40
I. Vermessungswesen	126,980	—	132,501	55	5,521	55	[3]) —	—
Total	5,072,220	—	5,379,633	61	346,452	07	39,038	46
					Mehrausgaben		307,413	61

[1]) Infolge Hochwasserschäden im Sommer 1939 (Regierungsratsbeschluss Nr. 4745 vom 3. November 1939) und Wegmeister-Stellvertretungskosten infolge der Kriegsmobilmachung.

[2]) Überbrückungskredit pro 1939 (Regierungsratsbeschluss Nr. 366 vom 24. Januar 1939).

[3]) Mietzinserhöhung und Mobiliaranschaffung infolge Dislokation (Regierungsrat Nr. 5339 vom 7. Dezember 1938 und Nr. 905 vom 28. Februar 1939).

Spezialrubriken	Budget		Rohausgaben		Einnahmen		Reinverwendungen des Staates	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Heil- und Pflegeanstalten (Erweiterung der Irrenpflege)	100,000	—	110,284	35	—	—	110,284	35
Automobilsteuer	3,800,000	—	5,128,279	27	1,247,888	55	3,880,390	72
Benzinzollanteil	1,200,000	—	1,512,022	65	53,187	30	1,458,835	35
Ausserordentliche Strassenarbeiten:								
a) Notstandsarbeiten aus Arbeitsbeschaffungsanleihe 1937	—	—	2,003,700	—	164,238	75	1,839,461	25
b) Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen	—	—	1,170,524	18	518,520	60	652,003	58
c) Court, Verlegung der Staatsstrasse .	—	—	90,339	—	6,855	45	83,483	55
Juragewässerkorrektion	670,000	—	37,229	—	10,931	15	26,297	85
						Total	8,050,756	65

II. Eisenbahndirektion

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

A. Allgemeines.

1. Eisenbahnwesen.

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr.)

Der weltwirtschaftliche Konjunkturrückgang, der die Verkehrsentwicklung im Jahre 1938 ausserordentlich beeinträchtigte, erfuhr schon zu Beginn des Jahres 1939 teilweise Abschwächungen. Zunehmender, zum Teil vorsorglicher Eindeckungsverkehr der Industrie brachte schon im I. Quartal, noch ausgesprochener dann im II. Quartal, einzelnen bernischen Normalspurbahnen erhöhte Betriebseinnahmen. Trotz der recht ungünstigen Sommerwitterung verzeichneten die bernischen Normalspurbahnen auch noch im III. Quartal — im Vergleich zum Vorjahr — eine bemerkenswerte Einnahmensteigerung. Bis zu jenem Zeitpunkte war das Betriebsjahr jedoch den Schmalspurbahnen weniger hold, und ganz einschneidende Ergebnis-Verschlechterungen wiesen die hauptsächlich auf den Fremdenverkehr angewiesenen Unternehmungen, so die Montreux-Berner Oberland Bahn und die Berner Oberland-Bahnen, auf. Mit dem Kriegsausbruch zu Beginn des Monates September trat ein allgemeiner wesentlicher Umschwung ein. Die Einschränkung des motorisierten Strassenverkehrs, der in verschiedenen Kantonsgebieten lebhafte Militärverkehr sowie der ständig wachsende Import- und Transitverkehr bewirkten bei den meisten Dekretsbahnen fühlbare Ergebnisverbesserungen. Rückschläge verblieben sozusagen nur den oberländischen Unternehmungen, ausgenommen natürlich die Lötschbergbahn, die in ganz ausserordentlichem Masse vom Anwachsen des Transitverkehrs profitierte. Die oberländischen Schmalspurbahnen litten ganz besonders unter dem Verkehrsentzug, den die Schweizerische Landesausstellung in Zürich bewirkte; das gleiche trifft übrigens auch für die oberländische Hotellerie zu.

Die approximativen Betriebseinnahmen der in die Kontrolle einbezogenen 28 bernischen Privatbahnen belaufen sich pro 1939 auf rund Fr. 30,017,000 (27,206,000 Franken), verzeichnen somit eine Erhöhung um Fr. 2,811,000. Die approximativen Betriebsausgaben (ohne die zu Lasten der Erneuerungsfonds gehenden Erneuerungskosten) betragen rund Fr. 23,247,000 (Fr. 22,727,000), sind also um Fr. 520,000 angestiegen. Für das Berichtsjahr resultiert ein Betriebskoeffizient (Ausgaben in % der Einnahmen) von 77,4 (83,5). Der erzielte Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 6,770,000 (Fr. 4,479,000) ist um Fr. 2,291,000 höher als der vorjährige.

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
1939	12,511,000	10,065,000	2,446,000

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
1939	12,170,000	8,226,000	3,944,000

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
1939	5,336,000	4,956,000	380,000

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
1939	30,017,000	23,247,000	6,770,000

Betriebskoeffizient.

1921	82,0	1931	79,1
1922	80,0	1932	85,0
1923	77,0	1933	84,4
1924	75,0	1934	83,7
1925	77,0	1935	86,7
1926	78,0	1936	86,9
1927	75,6	1937	78,3
1928	72,6	1938	83,5
1929	71,9	1939	77,4
1930	75,2		

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 %
1939	0,81 %

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 %
1938	1,32 %

(Die Berechnungen pro 1939 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 Schiffsunternehmen kam wiederum der Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn sowie auch der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn zugute. Die Kantonsbetreffnisse wurden dem SEVA-Hilfsfonds entnommen. Dieser Fonds ermöglichte auch einen Beitrag für Oberbauverstärkung an die Tavannes-Noirmont-Bahn.

Die **Privatbahnenhilfe** durch den Bund trat im Berichtsjahr in eine entscheidende Phase. Das Bundesgesetz vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen blieb unbestritten und wurde vom Bundesrat auf den 1. November 1939 in Kraft gesetzt. Das Gesetz gliedert sich in zwei Hauptabschnitte, d. h. es sieht für Zwecke der finanziellen Wiederaufrichtung einen Kredit bis zu 125 Millionen Franken, ferner für technische Erneuerungen und Verbesserungen einen Kredit von 15 Millionen Franken vor. Die Hilfeleistung beruht, ähnlich wie bei früheren Hilfsaktionen des Bundes, auf dem Grundsatze eines Zusammenwirkens des

Approximative Betriebsergebnisse bernischer Privatbahnen pro 1939.

Gesellschaft	Einnahmen	Ausgaben (ohne Erneuerungskosten)	Überschuss (ohne Erneuerungskosten)
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Normalspurbahnen.			
Lötschbergbahn (exklusive Schiff)	11,604,000	7,590,000	+ 4,014,000
Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee	566,000	636,000	— 70,000
Spiez-Erlenbach-Bahn	427,000	262,000	+ 165,000
Erlenbach-Zweisimmen-Bahn	572,000	436,000	+ 136,000
Bern-Neuenburg-Bahn	2,241,000	1,801,000	+ 440,000
Gürbetalbahn	1,356,000	1,081,000	+ 275,000
Bern-Schwarzenburg-Bahn	515,000	435,000	+ 80,000
Burgdorf-Thun-Bahn	2,135,000	1,698,000	+ 437,000
Emmentalbahn	2,146,000	1,573,000	+ 573,000
Solothurn-Münster-Bahn	691,000	529,000	+ 162,000
Langenthal-Huttwil-Bahn	636,000	550,000	+ 86,000
Huttwil-Wolhusen-Bahn	554,000	495,000	+ 59,000
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	311,000	338,000	— 27,000
Freiburg-Murten-Ins-Bahn	493,000	441,000	+ 52,000
Sensetalbahn	169,000	143,000	+ 26,000
Saignelégier-Glovelier-Bahn	158,000	162,000	— 4,000
Pruntrut-Bonfol-Bahn	107,000	121,000	— 14,000
II. Schmalspurbahnen.			
Berner Oberland-Bahnen	779,000	746,000	+ 33,000
Montreux-Berner Oberland-Bahn	1,263,000	1,319,000	— 56,000
Rechtsufrige Thunerseebahn	345,000	310,000	+ 35,000
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	687,000	549,000	+ 138,000
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	1,197,000	997,000	+ 200,000
Solothurn-Niederbipp-Bahn	171,000	187,000	— 16,000
Langenthal-Jura-Bahn	124,000	117,000	+ 7,000
Langenthal-Melchnau-Bahn	104,000	98,000	+ 6,000
Biel-Meinisberg-Bahn	32,000	32,000	—
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	225,000	203,000	+ 22,000
Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn	219,000	211,000	+ 8,000
Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn	190,000	187,000	+ 3,000
Total	30,017,000	23,247,000	+ 6,770,000
Ergebnis 1938	27,206,000	22,727,000	+ 4,479,000
Ergebnis 1937	29,009,000	22,678,000	+ 6,331,000

Bundes mit den Kantonen. Da der tiefere Sinn des Erlasses jedoch auf eine Entlastung der ausgesprochenen Privatbahn-Kantone abzielt, ist vorgesehen, dass frühere Leistungen der Kantone, inbegriffen diejenigen ihrer öffentlich-rechtlichen Körperschaften oder Anstalten, zugunsten der wiederaufzurichtenden Unternehmung in angemessener Weise angerechnet werden können. Der Bundesrat hat im Hinblick auf den Vollzug des Gesetzes eine eidgenössische Expertenkommission eingesetzt. Die Kantone sind berechtigt, mit beratender Stimme an den Verhandlungen dieser Kommission über die finanzielle Wiederaufrichtung von Unternehmungen, deren Bahnen auf ihrem Gebiete liegen, teilzunehmen. Der Regierungsrat des Kantons Bern hat seinerseits, wie wir letztes Jahr schon berichteten, eine fünfköpfige Expertenkommission bestellt, die unter der Leitung der Kantonalen Eisenbahndirektion mitarbeitet an der Abklärung aller Probleme, die sich für den Kanton im Zusammenhang mit dem Gesetzesentwurf ergeben. Zur Einreichung der Hilfeleistungs-Begehren beim Bunde sind nicht etwa die notleidenden Privatbahn-Kantone legitimiert, sondern die Transportanstalten. Für den Kanton handelt es sich folglich darum, seinen Einfluss bei den Bahnen geltend zu machen, um eine Gesuchstellung zu erwirken, die geeignet erscheint, die erstrebte Kantonsentlastung herbeizuführen. Der Kriegsausbruch hat zweifellos auch beim Bunde hemmend auf die Weiterbearbeitung der Hilfeleistungs-Aktionen eingewirkt. Obgleich die eidgenössische Expertenkommission ihre Tätigkeit fortsetzte, um zunächst einen Überblick über die eingereichten Gesuche zu erlangen, zeitigte das Berichtsjahr

noch keinerlei definitive Erklärungen oder Massnahmen. Es ist nicht zu verkennen, dass der Kriegseinfluss, vorab auf die Metallpreise, allen jenen Hilfeleistungsgesuchen zusätzliche Schwierigkeiten bereitet, die auf technische Verbesserungen oder Erneuerungen gerichtet sind. Auf Hilfeleistungsgesuche, die sich auf die finanzielle Wiederaufrichtung, d. h. auf Umstellungen in der Kapitalstruktur der Unternehmungen beschränken, sollte der Krieg unseres Erachtens aber keinen einschneidenden Einfluss erlangen.

Die **Finanzsanierungen** der Sensetalbahn und der Pruntrut-Bonfol-Bahn wurden bis zum Jahresschlusse nicht spruchreif.

Das Verhältnis zwischen **Eisenbahn und Automobil** konnte im Berichtsjahr nicht endgültig geregelt werden. Der Bundesrat hat in 1939 noch keinen Beschluss über die Inkraftsetzung des am 30. September 1938 von den eidgenössischen Räten verabschiedeten dringlichen Bundesbeschlusses über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen (Autotransportordnung) gefasst. Die Verhandlungen zwischen dem Eidgenössischen Amt für Verkehr und dem Treuhandverband der an der Durchführung der ATO beteiligten Verbände des Autotransportgewerbes für die Ausarbeitung der Vollzugsmassnahmen zu jenem Gesetzeserlass mussten wegen der Kriegsmobilmachung unterbrochen und die Fortsetzung auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Die gesetzliche Regelung unserer Verkehrswirtschaft erleidet dadurch eine weitere Verzögerung.

Indessen traten während des Berichtsjahres im Verhältnis Schiene-Strasse auf dem Boden praktischen Geschehens eine Reihe verkehrswirtschaftlich äusserst bedeutsamer Ereignisse ein, die heute jeden da und dort vielleicht noch bestehenden Zweifel über die volks- und wehrwirtschaftliche Wichtigkeit eines voll leistungsfähigen Eisenbahnnetzes für unser Land zerstreuen dürften.

Die auf dem Bundesbahnnetz 1939 beförderten Massentransporte, im Sommer für die Landesausstellung und dann insbesondere im letzten Jahresquartal für die Landesverteidigung und die Versorgung des Landes mit Lebensmitteln, Brennstoffen, Rohstoffen usw., haben von neuem dargetan, dass nur die Eisenbahnen solche Transportleistungen zu vollbringen vermögen und dass wegen der geographischen Lage unseres Landes, zumal bei kriegerischen Wirren zwischen Grossmächten Europas, die in der Regel die Sperrung des Rheinweges zur Folge haben, nur sie die für unsere Versorgung unerlässlichen Zufuhren im erforderlichen Umfang und in der gebotenen Zeit zu bewerkstelligen in der Lage sind. Sie haben sich dabei als ein unentbehrliches Transportmittel erwiesen, das unser Land niemals wird entbehren können, eine Tatsache, die für die Gestaltung unserer künftigen nationalen Verkehrspolitik weitgehend mitbestimmend sein muss.

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. Anlässlich des Empfanges des Lord-Mayors von London in Bern wirkten wir finanziell mit. Unsere Mitarbeit und finanzielle Unterstützung liehen wir auch der Organisation des Kongresses 1939 Zürich-Bern des internationalen Vereins der Strassenbahnen, Kleinbahnen und der öffentlichen Kraftfahrunternehmungen.

Die Vorlage betreffend das **Gesetz über die Erhebung einer staatlichen Taxe für die Fremdenverkehrswerbung** wurde im Benehmen mit den Fachverbänden weiter bearbeitet und endgültig bereinigt. Der Kriegsausbruch verhinderte indessen eine abschliessende Behandlung durch den Grossen Rat. Das Geschäft muss auf erhoffte bessere Zeiten zurückgelegt werden.

Technische Verbesserungen verschiedener Art wurden auch im Berichtsjahr sowohl von den Bundesbahnen als von den Dekretsbahnen durchgeführt. Die Lötschbergbahn schaffte zwei neue achtachsige elektrische Lokomotiven (Ae 6/8) an, deren eine ein prächtiges Schaustück der Schweizerischen Landesausstellung bildete. Die beiden neuen Triebfahrzeuge kamen unserer Alpenbahn bei der Bewältigung des stark gesteigerten kriegszeitlichen Güterverkehrs, ausserordentlich zustatten.

Der **Einbau von Leitschienen bei Niveauübergängen** machte im Berichtsjahr weitere Fortschritte.

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

Der **Leichtverkehr** hat sich auch im Berichtsjahre bei unseren Privatbahnen gut bewährt. 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
1939	347,8

Die Verkehrseinnahmen sind im Vergleich zum Vorjahr um rund 40 Millionen Franken gestiegen. Die Betriebsrechnung verzeigt bei rund 361 Millionen Franken Einnahmen und rund 224 Millionen Franken Ausgaben einen Einnahmenüberschuss von rund 137 Millionen Franken, d. h. 43 Millionen Franken mehr als im Vorjahr. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Einnahmenüberschuss von rund 7,5 Millionen Franken ab gegen 35,2 Millionen Franken Ausgabenüberschuss im Vorjahr.

2. Schiffahrt.

Die Kontrolle der nicht nach Bundesgesetz konzessionierten Schiffahrt wurde im Berichtsjahr nach Massgabe der Vorschriften des Polizeireglementes be-

treffend Schiffahrt, Fähren und Flösserei im Kanton Bern vom 28. Januar 1916, sowie des interkantonalen Reglementes betreffend die Schiffahrtspolizei auf dem Neuenburger-, Bieler- und Murtensee und auf den Kanälen der Zihl und der Broye vom 18. März 1936, von den kantonalen Schiffahrtsaufsehern durchgeführt. Die Revision des kantonalen Schiffahrts-Polizeireglementes ist im Berichtsjahr abgeschlossen worden, doch fällt die Inkraftsetzung in das Jahr 1940.

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

Neue **Ländtebauten** wurden im Berichtsjahr nicht erstellt, dagegen wurden Projekte für neue Ländten in Därligen und Neuhaus bearbeitet. Die Verwirklichung dieser Projekte fällt in das Jahr 1940.

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 sah sich bei Kriegsausbruch gezwungen, ihren Linienverkehr vollständig einzustellen.

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 Verwaltungsberichtes zwingt uns, auf eine Zusammenstellung der Betriebsergebnisse in der vorstehenden Übersichtstabelle (Seite 143) 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.

E. Eisenbahn-, Automobil- und Aufzugskonzessionen.

Im Jahre 1939 wurden zuhanden der Bundesbehörden bzw. des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen.

Skilift Kleine Scheidegg-Lauberhorn.

b) Provisorische Konzessionen.

Keine Bemerkungen.

c) Konzessionserneuerungen.

Kraftwagenkonzession der Automobilverkehr AG. Gunten-Sigriswil.

Kraftwagenkonzession der Genossenschaft Autokurse Langnau und Umgebung.

d) Konzessionsausdehnungen.

Kraftwagenkonzession der «S. A. David Stucki, Autotransports d'Ajoie» (Courgenay-Alle).

e) Fristverlängerungen.

Keine Bemerkungen.

f) Konzessionsablehnungen.

Keine Bemerkungen.

g) Erloschene Konzessionen.

Kraftwagenkonzession der «Société des Auto-transports Tramelan-Saignelégier-Pommerats-Goumois» (Übergang zur Autohalterpost auf Rechnung der Postverwaltung).

F. Kapital-Vorschussrechnung.

(Vorschüsse, die dem Staate geschuldet werden.)

Die Kapital-Vorschussrechnung fällt erstmals aus, da deren Verwaltung und Erledigung ganz von der Kantonalen Finanzdirektion übernommen wurde.

G. Schiffahrt.

1. Bestand der kontrollierten Schiffe.

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse u. kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	515	588	243	635	1981
Ruderboote mit Aussenbordmotor	285	123	29	117	554
Motorboote	94	71	7	8	180
Segelboote verschiedener Art	41	78	4	1	124
Segelboote mit Aussenbordmotor	13	16	—	—	29
Segelyachten	3	26[1])	—	—	29
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	4[2])	5[2])	1	50	60
Fähren	—	—	—	12	12
Faltboote	125	157	4	467	753
Faltboote mit Segeleinrichtung	59	8	—	11	78
Faltboote mit Aussenbordmotor	10	4	—	14	28
Total 1939	1149	1076	288	1315	3828
Total 1938	1031	982	275	1132	3420
Veränderungen im Berichtsjahr	+ 118	+ 94	+ 13	+ 183	+408

[1]) 4 mit Aussenbordmotor.
[2]) 3 mit Aussenbordmotor

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

2. Schifferpatente und Fähigkeitsausweise.

Im Berichtsjahr wurden 44 neue Patente ausgestellt und 34 Stück annulliert, so dass sich der Bestand pro 31. Dezember 1939 auf 396 Patente (gegenüber 386 im Vorjahr) beläuft.

Im Sinne von Art. 16 des Polizeireglementes betreffend Schiffahrt, Fähren und Flösserei im Kanton Bern vom 28. Januar 1916 wurden bisher 8 von der Segelschule Thunersee ausgestellte Fähigkeitsausweise visiert.

3. Rechnung.

Einnahmen:		
Gebührenmarken	Fr. 14,234. 25	
Stempelmarken	» 371. 20	
Reglemente	» 57. —	
		Fr. 14,662. 45
Ausgaben		» 8,115. 25
Überschuss (1938: Fr. 7948. 95)		Fr. 6,547. 20

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1939.

Budgetrubrik X. *b*	Budgetkredit	Reinausgaben	Mehrausgaben	Minderausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Eisenbahn- und Schifffahrtswesen	114,988	107,053.90	—.—	7,934.10
		Minderausgaben		7,934.10

Bern, den 20. Mai 1940.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

Grimm.

Vom Regierungsrat genehmigt am 25. Juni 1940.

Begl. Der Staatschreiber i. V.: **E. Meyer.**

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1939.

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

№	Name der Bahn	Datum: der Konzession	Datum: des Subventionsbeschlusses des Grossen Rates	Datum: der Betriebseröffnung	Kapital: Aktien	Kapital: Anleihen	Kapital: Schwebende Schulden	Kapital: Total	Aktienbeteiligung des Staates: Nominell	Aktienbeteiligung des Staates: 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	2,368,833	13,749,333	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	73,607	639,777	1,965,384	419,500	419,500
3	Huttwil-Wolhusen	10. IV. 1891	23. II. 1893	9. V. 1895	1,837,000	250,000	—	2,087,000	160,000	160,000
4	Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	20. VIII. und 13. IX. 1895	16. VIII. 1897	1,000,000	2,271,461	43,540	3,315,001	849,500	799,540
5	Burgdorf-Thun	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	4,133,350	4,500,000	475,588	9,108,938	2,109,550	2,109,300
6	Pruntrut-Bonfol	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	566,200	968,400	36,243	1,570,843	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	15,072,820	489,836	19,242,656	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	6,262,487	2,378,577	11,411,064	1,725,000	1,724,761
9	Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	2,803,500	4,891,732	125,535	7,820,767	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	76,283	1,818,783	500,000	500,000
11	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	642,480	780,600	302,433	1,725,513	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	727,138	194,888	4,097,026	64,500	64,500
13	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	1,730,000	2,836,324	1,192,764	5,759,088	980,000	980,000
14	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	1,620,150	3,897,183	133,165	5,650,498	122,700	121,500
15	Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	15. X. 1897	23. XI. 1905 28. II. 1907	1. VI. 1908	1,301,850	640,853	47,050	1,989,753	845,325	820,575
16	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee)	Einheitskonzessionen (21. VI. 1913)	27. VI. 1906 (13. III. 1899) —	15. VII. 1913 (1. VI. 1893) 15. V. 1836	59,783,500	119,409,859	8,475,683	187,669,042	23,839,000	19,628,645
				Total	93,275,530	168,724,964	16,980,195	278,980,689	38,452,495	34,069,091
	II. Schmalspurbahnen.									
1	Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont	23. XII. 1881	31. I. 1883	16. VIII. 1884	2,070,000	80,000	61,824	2,211,824	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	67,658	1,817,658	352,000	350,200
3	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1. X. 1927	20. IX. 1897 26. II. 1908	21. X. 1898	2,237,000	1,529,200	569,825	4,336,975	1,238,560	1,238,560
4	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	7,903,650	10,876,000	1,296,992	20,076,642	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	39,430	1,381,430	463,500	463,500
6	Mett-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	694,400	45,000	—	739,400	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	354,482	3,609,382	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	306,481	8,020,981	2,094,000	2,094,000
9	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1,872,000	520,600	82,744	2,475,344	402,500	402,500
10	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987,000	300,000	477,233	1,764,233	567,500	567,500
11	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	2,080,600	380,000	131,168	2,591,768	135,700	135,700
				Total	26,459,100	19,178,700	3,387,837	49,025,637	9,202,640	9,100,840
				Gesamttotal	119,734,630	187,903,664	20,368,032	328,006,326	47,655,135	43,169,931