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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1941)

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

Autor: Grimm, Robert / Guggisberg, P.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417254

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 1941

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

I. Baudirektion.

A. Allgemeines.

Das Berichtsjahr stand im Zeichen weiterer Einschränkungen durch unumgängliche kriegswirtschaftliche Massnahmen infolge der zunehmenden Rohstoffverknappung. Aus Gründen der Sicherstellung der Landesverteidigung mussten bei der Rohstoffzuteilung in erster Linie Bauten der Landesbefestigung und Bauten von nationalem Interesse gefördert werden, während die private Bautätigkeit wegen des Mangels wesentlicher Baumaterialien (Zement, Eisen) einschneidende Hemmungen hat erleiden müssen. Die zahlreichen und grossen Bauten von nationaler Bedeutung brachten im allgemeinen einen guten Beschäftigungsgrad im Baugewerbe, obgleich auch festgestellt werden muss, dass Unternehmungen, die sich nicht im Bereiche solcher Bauten befanden, teilweise einen schweren Existenzkampf durchzustehen hatten. Soweit dies im Rahmen der gegenüber dem Vorjahr gleichgebliebenen ordentlichen Kredite und unter Hinzuziehung von Spezialkrediten möglich war, hat der Staat die Lage im Baugewerbe zu lindern versucht, um dadurch sowohl den Unternehmungen wie ihren Arbeitern Arbeit und Verdienst zuzuführen. Die Lockerung der militärischen Aufgebote hat allen Wirtschaftsgebieten vermehrte Arbeitskräfte belassen und dadurch die Arbeitsnachfrage erhöht. Entsprechend dieser Sachlage war auch der Beschäftigungsgrad der technischen Bureaus, namentlich derjenigen der Architekten, vielerorts kein rosiger.

Im **Strassenbau** geriet infolge des gewaltigen Ausfalls aus den Erträgnissen aus Automobilsteuer und Benzinzollanteil der weitere Ausbau des bernischen Strassennetzes mit Ausnahme der Sustenstrasse und einiger Strecken des Alpen- und Fremdenverkehrsnetzes sozusagen in Stillstand. Die vorhandenen Mittel mussten für den Unterhalt des bestehenden Strassennetzes und auch da oft nicht hinreichend genug verwendet werden. Während der Reinertrag der Automobilsteuer, soweit er der Baudirektion zukommt, 1938 Fr. 3,800,000 betrug, erreichte er für 1941 noch Fr. 800,000. Der Benzinzollanteil bezifferte sich 1938 auf Fr. 1,390,000 und fiel im Berichtsjahr auf Fr. 850,000, so dass gegenüber dem Vergleichsjahr ein Ausfall von rund Fr. 3,500,000 zu verzeichnen ist.

Der Bau der Sustenstrasse erhielt eine kräftige Förderung. Sie war bei Einstellung der Bauarbeiten im Winter bis Bäregg fahrbar.

Der **Hochbau** erfuhr infolge bewilligter Spezialkredite gegenüber dem Vorjahre eine wesentliche Steigerung, indem im ganzen Fr. 2,100,000 aufgewendet

wurden gegen Fr. 1,460,000 im Jahre 1940. Im Brennpunkt dieser Arbeiten stand der Umbau und die Renovation des Rathauses.

Im **Wasserwirtschaftswesen** können wir den erfreulichen Fortschritt des Baues der 2. Stufe der Kraftwerke Oberhasli, des Kraftwerkes Innertkirchen, melden. Die Arbeiten sind derart gediehen, dass mit der Inbetriebsetzung auf Ende des Jahres 1942 gerechnet werden kann.

Für den **Wasserbau** war 1941 ein gutes Jahr. Von nennenswerten Unwetterschäden blieben wir verschont.

Im ganzen bewegte sich die Hoch-, Strassen- und Wasserbautätigkeit sowie das Vermessungswesen im Rahmen der bewilligten Budget- und Spezialkredite.

Anfangs 1940 wurde die Weiterführung des TAD beschlossen, um die im Gang befindlichen Arbeiten abzuschliessen. Die spätere Entwicklung des Arbeitsmarktes für Techniker, die mit Sicherheit vorauszusehen nicht möglich war, zeigte dann die Notwendigkeit und Nützlichkeit der Weiterführung des TAD, um immer noch heimkehrenden Auslandschweizern und jüngeren Urlaubern Gelegenheit zu sofortiger beruflicher Arbeit zu verschaffen. Im Berichtsjahr gesellen sich zu diesen Kategorien auch Teilnehmer, die wegen Materialmangels Stellen in der Privatwirtschaft nicht antreten konnten, und solche, deren Spezialzweig im Berufe heute einen besonders schlechten Beschäftigungsgrad aufweist.

Es wurden 64 einzelne Personen in 97 Arbeitsturnussen beschäftigt. Übernommen aus 1940 26, Neueinstellungen 28, Wiedereinstellungen 43. Die Durchschnittsbeschäftigung betrug rund 19 Mann, der Höchststand im Monat Januar mit 31, der niedrigste Bestand mit 11 Mann im Monat Oktober.

Tätigkeit der Stellenvermittlung des TAD:

33 Stellen von ständiger oder längerer Dauer,
14 Stellen von kürzerer Dauer, ausserdem konnten
17 angemeldete frühere Teilnehmer vor Eintritt in den TAD plaziert werden.

Von den Teilnehmern entfallen $70,_{32}$ % auf Hoch- und Tiefbau, $4,_{68}$ % auf Vermessung und 25 % auf die Branchen Maschinen, Elektrizität, Heizung, Installation und auf den früher im TAD nie vertretenen Beruf der Graphiker. Durchschnittliche Altersstufen der Teilnehmer: Unter 20 Jahren $4,_{8}$ %, 20- bis 30jährige $42,_{2}$ %, 31- bis 40jährige $14,_{0}$ %, 41- bis 50jährige $18,_{8}$ %, 51- und mehrjährige $20,_{2}$ %.

Die Gesamtausgaben betrugen Fr. 77,129.36 gegenüber Fr. 65,733.70 im Vorjahr. Daran bezahlte der Bund Fr. 30,919.95; der Rest wurde vom Kanton, den Gemeinden und aus bezahlten Arbeiten und Spenden bestritten.

Der TAD beschäftigte sich auf den verschiedensten Gebieten und mit Arbeiten, die ihm hauptsächlich von technischen Ämtern des Bundes, des Kantons und der Gemeinden anvertraut wurden.

Zur Mitarbeit an **Heimat- und Landschaftsschutz** bot das Berichtsjahr wiederum reichlich Gelegenheit, sei es im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens, sei es durch unsere Tätigkeit in den Uferschutzverbänden des Brienzer-, Thuner- und Bielersees.

Das **Gesamtbudget** der Baudirektion pro 1941 betrug ohne Spezialrubriken (Heil- und Pflegeanstalten, Automobilsteuer, Benzinzoll und die I. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds) an Reinausgaben:

Budget	Fr. 5,067,015.–
Rechnung	» 5,403,068.18

Die Mehrleistungen von Fr. 372,333.19, denen Minderausgaben von Fr. 36,280.01 gegenüberstehen, so dass die Mehrausgaben Fr. 336,053.18 betragen, fallen zur Hauptsache auf den für den Rathausumbau am 10. November 1941 vom Grossen Rat bewilligten Spezialkredit von Fr. 661,000, wovon Fr. 331,000 verausgabt wurden, und auf Wegmeisterbesoldungen infolge Besoldungserhöhungen und auf vermehrte Wegmeisterstellvertretungskosten, verursacht durch Militärdienst.

Die **Spezialrubriken** wiesen folgende Reinausgaben auf:

1. Heil- und Pflegeanstalten. . .	Fr.	4,184.20
2. Automobilsteuer	»	2,286,553.31
3. Benzinzollanteil	»	1,224,657.69
4. Ausserordentliche Strassenarbeiten.	»	80,909.55
5. Juragewässerkorrektion. . . .	»	46,771.45
	Fr.	3,663,076.20

gegenüber Fr. 6,922,670.20 im Vorjahr.

Auf Budgetkrediten und Spezialrubriken wurden auf der Baudirektion insgesamt verausgabt Franken 9,066,144.38 gegenüber Fr. 12,181,121.04 im Vorjahr und gegenüber Fr. 15,900,703.84 im Jahre 1938.

Neben der Bautätigkeit beanspruchten zahlreiche verwaltungsrechtliche Geschäfte im Gebiete der Hochbau-, Strassen- und Wasserbaupolizei sowie des Wasserrechtswesens grossen Zeitaufwand. Ansehnlich war auch die Zahl der der Baudirektion zur Prüfung und Antragstellung unterbreiteten Reglemente und Alignementspläne, der Mitberichte für andere Direktionen. Besondere Beanspruchung verursachte wiederum die Prüfung der vom kantonalen Arbeitsamt überwiesenen Subventionsgesuche und Abrechnungen.

Für die **obligatorische Unfallversicherung** des Verwaltungs- und Angestelltenpersonals, mit Inbegriff des technischen Arbeitsdienstes, fiel eine Gesamtlohnsumme von Fr. 2,316,347 in Rechnung. Für Betriebsunfälle wurden an Prämien Fr. 23,869.56 entrichtet. Die Nichtbetriebsunfallprämie, inklusive die Zusatzversicherung für das Wegmeisterpersonal der untern Klassen, betrug Fr. 17,807.35. Beide Prämien zusammen erreichten den Betrag von Fr. 41,676.91.

Die Leistungen der Anstalt betrugen:

In der Betriebsunfallversicherung:

	Betriebspersonal Fr.	Bureaupersonal Fr.
Heilkosten	3,918.—	—.—
Lohnentschädigungen	5,959.—	—.—
Anteil an den schweren Unfällen (Invalidität und Tod) der Gefahrenklassen 40. m und 60. h .	10,626.75	134.60

In der Nichtbetriebsunfallversicherung:

	Betriebspersonal Fr.	Bureaupersonal Fr.
Heilkosten	2,741.—	76.—
Lohnentschädigungen	5,426.—	103.—
Anteil an den schweren Unfällen (Invalidität und Tod)	8,943.75	494.—

Die SUVA hat demnach im ganzen Fr. 38,422.10 geleistet.

Die Gesamtzahl der bei der SUVA im Berichtsjahr angemeldeten Unfälle betrug 90, deren Belastung in einigen pendenten Fällen geschätzt werden musste. In 3 Fällen war eine Schätzung noch nicht möglich.

Personal. Auf 1. April 1941 ist der Oberwegmeister und Amtsschwellenmeister des Amtes Oberhasli, Melchior Kehrli, im 71. Altersjahr vom Staatsdienst zurückgetreten. Er trat am 22. Oktober 1902 als Oberwegmeister in den Dienst des Staates. Über 39 Jahre hat er im wechselvollen Klima des Oberhaslis dem Staate pflichtgetreu gedient. Für seine dem Staate geleisteten Dienste sei ihm auch an dieser Stelle gedankt.

Als Nachfolger wurde von der Baudirektion gewählt: Werner Fahner in Meiringen.

Als Techniker des kantonalen Tiefbauamtes wurde neu eingestellt Hans Schär von Gondiswil.

B. Gesetzgebung.

In diesem Gebiete sind neue Erlasse, deren Bearbeitung der Baudirektion obliegen würde, nicht zu verzeichnen.

C. Hochbau.

1. **Allgemeines.** Die durch den Krieg und seine Einwirkungen auf unsere Wirtschaft hervorgerufenen Verhältnisse bestimmten im verflossenen Jahre in weitgehendem Masse insbesondere auch die Hochbautätigkeit. Die Bereitstellung des zum Bauen notwendigen Materials, der Mangel an disponiblen qualifizierten Arbeitskräften erschweren weitgehend eine grössere Bautätigkeit. Mit der Inangriffnahme neuer staatlicher Hochbauprojekte wurde denn auch zurückgehalten; dagegen konnten die angefangenen Bauaufgaben, neben dem ordentlichen Unterhalt der Staatsgebäude, weiter gefördert werden. Vor allem durfte der Umbau des Rathauses neben verschiedenen grösseren Bauarbeiten in der Kaserne Bern keinen Unterbruch erfahren. Deshalb richtete sich die Tätigkeit des Hochbauamtes neben den unumgänglichen Unterhaltsarbeiten der kantonalen Hochbauten speziell auf die Förderung dieser beiden Aufgaben.

Die Gesamtsumme der ausgestellten Anweisungen beläuft sich im Berichtsjahr trotz dieser Einschränkungen auf Fr. 2,115,323.85.

Für Neubauten, Rubrik X. a. D. 1, wurden total Fr. 390,074.20 ausgegeben; in diesem Betrag sind Rückstellungen und Amortisationen zukünftiger resp. ausgeführter Bauten im Betrage von Fr. 278,000 enthalten.

Auf die Spezialrubriken entfällt ein Ausgabenbetrag von Fr. 885,812.30; in dieser Summe ist ein Teil der Rathauskosten mit Fr. 718,837.75 eingerechnet; ferner sind hierin die Umbauarbeiten der Abortanlagen in der Kaserne Bern sowie der Wiederaufbau der durch Brand zerstörten obern Scheune der Anstalt Thorberg inbegriffen.

Für die Unterhaltsarbeiten der Staatsgebäude, Rubriken X. a. C. 1 bis 6, wurden Fr. 504,253 verausgabt; als neue Rubrik X. a. C. 7 wurde für die Umbauten am Rathaus gemäss Beschluss des Grossen Rates vom 10. November 1941 ein weiterer Kredit von Fr. 661,000 bewilligt, wodurch sich die Ausgaben des Unterhaltskontos auf total Fr. 835,253.15 belaufen.

2. **Neu- und Umbaukredite, Rubriken X. a. D. 1 und X. a. D. 2.** Als zweitletzte Rate an die Arbeiten der Herstellung der **Gebäude Postgasse 68, 70 und 72 und des Verbindungsbaues zum Rathaus,** welche Arbeiten die erste Etappe des Rathausumbaues bildeten, sind Fr. 98,000 amortisiert worden.

Für die **Knabenerziehungsanstalt Landorf** wurde das Umbau- und Erweiterungsprojekt fertiggestellt. In Landorf sollen die schwererziehbaren minderbegabten Knaben der kantonalen Erziehungsanstalten untergebracht werden. Infolge der Zeitereignisse konnte die Ausführung der Projekte jedoch nicht in Angriff genommen werden; ihre Verwirklichung wird aber mit Eintritt normaler Verhältnisse erfolgen. Auch dient es als Reserveprojekt zukünftiger Arbeitsbeschaffung. 1940 wurde die erste, 1941 eine weitere Amortisationsrate als Baufonds verrechnet, so dass zur Zeit Fr. 200,000 für diese Arbeit in Reserve gestellt sind. Die Baukosten waren im Berichtsjahr mit ca. Fr. 600,000 ermittelt.

Als notwendige Massnahme erfolgte im Berichtsjahr der sofortige Wiederaufbau der oberen Scheune in der **Strafanstalt Thorberg,** welche am 27. Februar 1941 durch Brand zerstört wurde. Für diese Arbeit bewilligte der Grosse Rat einen Kredit von Fr. 105,750. Die Arbeiten waren auf den Heuet zur Aufnahme der Ernte vorgeschritten, der Wohnstock sowie die umgebauten Stallungen waren ebenfalls im Laufe des Jahres bezugsbereit. Die Kosten bewegen sich im Rahmen des Kostenvoranschlages.

Für den Automobildienst der kantonalen Militärdirektion erfolgte die Planung eines **Garageneubaues,** für welchen der Grosse Rat einen Kredit von Fr. 280,000 genehmigte. Dieses Projekt, das als selbständiger Bau auf dem unbebauten nordöstlich des Zeughauses gelegenen Terrain durchgeführt werden sollte, wurde auf Grund neuer Vereinbarungen zwischen Kanton und eidgenössischem Militärdepartement sistiert und neue Studien über den Einbau dieser Garage in bestehende Gebäude des kantonalen Zeughauses vorgenommen. Das abgeänderte Projekt ist als Arbeitsbeschaffungsmassnahme zurückgelegt.

Weitere Projekte, die für zukünftige Arbeitsbeschaffung bereitgestellt wurden, betreffen die Erstellung einer **Offizierskaserne** auf dem Waffenplatz Bern sowie Studien zu einer neuen **Ohrenklinik** im Inselspital.

Zur Schaffung weiterer **Angestelltenwohnungen der Anstalt Hindelbank** sind für Umbauten in der Wylergutscheune Fr. 12,000 bewilligt worden. Mit dieser Summe konnte die bestehende Wohnung des Meisterknechts in diesem Gebäude renoviert und im 1. Stock eine weitere Wohnung für einen Angestellten eingebaut werden.

Die **Notkantonnemente über den Stallungen der Kaserne Bern,** welche bei Mobil- und Demobilmachungen vorübergehend besetzt werden, mussten infolge der dauernden starken Belegung des Waffenplatzes durch Erstellung eines neuen Bodens, einer Decke und hygienischer Einrichtungen verbessert werden. Hiefür sind Fr. 13,500 aufgewendet worden.

Der Genossenschaft «Berner Studentenheim», die sich der Fürsorge der Studenten der Hochschule widmet, konnte das Gebäude Gesellschaftsstrasse 2, welches seit der Übersiedlung des mineralogisch-geologischen Institutes in die Hochschulbauten an der Muldenstrasse verschiedenen Seminarzwecken diente, zur Einrichtung einer Speiseanstalt und weiterer Aufenthaltsräume zur Verfügung gestellt werden. Zugleich erfolgte durch den Staat der notwendige Umbau. Das Gebäude beherbergt nun im Erdgeschoss einen grossen Speisesaal mit Ausgabenraum und Garderoben; im 1. Stock befinden sich 2 Aufenthalts- und Leseräume sowie weitere der Studentenschaft dienende Zimmer. Die Abwartwohnung im Dachstock ist ebenfalls erneuert. Für diese Einrichtungen sind total Fr. 52,000 aufgewendet worden, woran die Genossenschaft neben der Möblierung einen Beitrag von Fr. 10,000 leistete. Die Umbauarbeiten sind beendet; das Gebäude wurde auf das Wintersemester der neuen Bestimmung übergeben.

In der **Pfrundscheune in Seedorf** sind Erneuerungsarbeiten im Zusammenhang mit der Internierung von polnischen Internierten in jener Gegend vorgenommen worden; in der **Anstalt Bellelay** war die Einrichtung eines neuen Schuppens zur Unterbringung der Torfausbeute notwendig. Diese Arbeiten erforderten einen Betrag von Fr. 15,320.35.

Im Berichtsjahr sind die Umbauarbeiten des **kantonalen Rathauses** weitgehend gefördert worden. Die eigentlichen Rohbauarbeiten waren Ende September beendigt. Die Anlage der Fassaden wie des Dachstuhls, die neue Einteilung des Grossratssaales und seiner Vorräume, die Lokale für Regierungsratssaal und Kommissionen im Ostflügel, der Verbindungsbau mit dem neuen Binnenhof sind teilweise fertiggestellt, und es sind im Winter die innern Ausbauarbeiten anhandgenommen worden. Diese Arbeiten schreiten planmässig vorwärts, so dass die Inbetriebnahme auf den Herbst erwartet werden darf. Die Arbeiten boten ganz besonders Gelegenheit, erneut das einheimische Sandsteinhauergewerbe in grossem Masse zu beschäftigen, auch stellt die Wiederherstellung des alten Dachstuhls durch die Wegnahme der Einbauten von 1831 eine verantwortungsvolle Arbeit für das Zimmerhandwerk dar. Auch der Einbau der neuen stützenlosen Decke in Eisenbeton, welche die Dachkonstruktion trägt, legt Zeugnis ab vom heutigen hohen Stand der Technik. Die Arbeiten verliefen ohne Unfall.

Fertiggestellt sind nun die **Abortanlagen in der Kaserne Bern,** welche im Spätherbst 1940 im Nordflügel begonnen und im Berichtsjahr im Südtrakt weitergeführt wurden. Die Kosten dieser notwendigen Verbesserungen belaufen sich auf Fr. 135,000. Die Preisverteuerung im Baugewerbe verursachte Mehrkosten, die jedoch durch den an diese Arbeiten zu leistenden Bundesbeitrag gedeckt werden konnten.

Aus dem dem Hochbauwesen zugewiesenen Betrag von Fr. 300,000 des durch Volksbeschluss vom 3. September 1939 genehmigten Arbeitsbeschaffungsprogramms für 1940—1942 wurden im Berichtsjahr Erneuerungsarbeiten im **bakteriologischen Institut Bern,** ferner die Vergrösserung der **Scheune** und die Erstellung neuer **Schweineställe** zum **Lehenhaus des Schlossgutes in Schlosswil,** ferner Fassadenrenovationen im **Amthaus in Aarberg** und verschiedene kleinere Umbauarbeiten im **Tscharnerhaus Bern** sowie in den **Steuerverwaltungsbureaux Burgdorf** durchgeführt. Auch die Fassadenrenovationsarbeiten an den Gebäuden der **Herrengasse Bern** und die Einrichtung verschiedener Bureaux für die Unterbringung von Räumen für die Steuerverwaltung sind beendet.

In dem vom Staat käuflich erworbenen Gebäude **Neuengasse 8, Biel,** in welches die Steuerveranlagungsbehörde Biel-Seeland übersiedelt und in welchem der Polizeidirektion verschiedene Amtsräume zur Verfügung gestellt werden, sind im Spätherbst Renovations- und Einrichtungsarbeiten im Betrage von ca. Fr. 45,000 in Angriff genommen worden. Diese Einrichtungen werden im kommenden Jahr der Benützung übergeben.

Planungen erfolgten für ein neues **Salzmagazin in Burgdorf** sowie für eine **Fischzuchtanstalt im Eichholz** bei Wabern.

3. **Unterhalt der Staatsgebäude, Rubriken X. a. C. 1 bis 7.** Für diese Arbeiten wurden, wie erwähnt, Fr. 835,253.15 verausgabt, die sich wie folgt verteilen:

Amts- und Gerichtsgebäude, Archive	Fr.	91,242.–
Straf- und Erziehungsanstalten . . .	»	14,950.–
Heil- und Pflegeanstalten	»	13,480.–
Universitätsinstitute und Kliniken .	»	48,320.–
Militäranstalten und Zeughäuser . .	»	45,000.–
Seminarien, Techniken	»	34,230.–
Beamtenwohnungen	»	20,360.–
Pfrundgebäude	»	113,433.40
Kirchengebäude	»	1,825.25
Öffentliche Plätze	»	4,221.50
Wirtschaftsgebäude	»	21,999.95
Dachunterhalt und Wasserzuleitungen	»	95,191.05
Bern Rathaus, Grossratsbeschluss vom 10. November 1941 (X. a. C. 7) . .	»	331,000.–

Aus diesen Krediten wurden unter anderem durchgeführt:

Renovation von Bureauräumen im Amthaus Bern, Erneuerungsarbeiten in den botanischen, physikalischen und bakteriologischen Instituten sowie im Chemiegebäude und der Anatomie der Universität, im Obergericht, in den Amtshäusern in Biel, Interlaken und Wangen a. A. Das für Universitätszwecke neu erworbene Gebäude Hallerstrasse 5 in Bern wurde für seine neue Bestimmung eingerichtet.

In der Kaserne Bern war die Herstellung von Mannschafts- und Offizierszimmern dringend, ebenso erfolgten Arbeiten in der Küche dieser Anstalt. Auch im kantonalen Zeughaus wurden verschiedene Räume, unter anderem das Treppenhaus des Hauptgebäudes, gänzlich renoviert.

Im Schloss Burgdorf sowie im Amthaus in Belp erfolgten verschiedene Aussen- und Innenrenovationen, wie auch in der Anstalt Hindelbank, den landwirtschaftlichen Schulen Schwand-Münsingen und Langenthal.

Heizungsreparaturen und Herstellungen erfolgten im kantonalen Frauenspital wie im staatlichen Oberseminar in Bern. Die Wasserzuführung zum Schlossbrunnen in Büren a. A. musste durchgreifend neu gestaltet werden, wie auch für das Amthaus Schlosswil durch eine Hauswasserpumpenanlage die Druckverhältnisse verbessert wurden. Ebenso war für die durch Hochwasser periodisch auftretenden Störungen der Pumpenanlage der Anstalt Tessenberg durch Höherlegung der maschinellen Teile Abhilfe zu schaffen.

In den Heil- und Pflegeanstalten sind im Berichtsjahr nur kleinere Arbeiten vorgenommen worden.

An Pfrundgebäuden erfolgten Erneuerungs- oder Verbesserungsarbeiten in Aarwangen, Bätterkinden, Büren a. A., Brienz, Gampelen, Kerzers, Kirchdorf, Leissigen, Ligerz, Münsingen, Madiswil, Radelfingen, Seedorf, Schwarzenegg, Unterseen, Ursenbach und Steffisburg. Badzimmer erhielten die Pfarrhäuser in Grossaffoltern, Guggisberg, Madiswil und Schangnau.

4. Mit der seit Sommer 1940 eingetretenen Störung der Heizmaterialzufuhr drängte sich die Überprüfung der staatlichen Heiz- und Wärmeanlagen auf. Für diese Untersuchungen und Kontrollen ist dem Hochbauamt in provisorischer Anstellung ein Heizungsfachmann zugewiesen worden, der systematisch diese Aufgabe durchführt.

Die dem Hochbau angegliederte Prüfstelle für Subventionsgesuche und Abrechnungen behandelte im Berichtsjahr 380 neue Gesuche und 1140 Abrechnungen.

5. **Schul- und Anstaltsgebäude der Gemeinden und Korporationen.** Für die Direktionen der Erziehung, der Sanität und des Armenwesens sind 41 Schulhäuser, 8 Anstalts- und Spitalgebäude begutachtet worden.

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

Baureglemente	2
Wasserversorgungsreglemente	7
Elektrizitätsreglemente	1
Kanalisationsreglemente	2
Alignementspläne	14
Plakatreglemente	3

7. **Hochbaupolizei.** Neben der Begutachtung vieler Bauvorhaben, welche infolge ästhetischer oder bautechnischer Einwendungen zur Behandlung an die Baudirektion gelangten, hatte sie sich mit 2 Rekursfällen hochbaupolizeilicher Natur zu befassen. Der eine wurde vom Regierungsrat gemäss Antrag gutgeheissen, der andere dagegen abgewiesen.

D. Strassenbau.

1. **Allgemeines.** Autosteuer und Benzinzollanteil sind, beeinflusst durch die kriegsbedingten Verhältnisse, beängstigend zurückgegangen. Viele Arbeitskräfte wurden zu militärischen Bauten herangezogen. Allgemein kann der Beschäftigungsgrad im Strassenbaugewerbe als ein guter bezeichnet werden. Dagegen zeigen sich zunehmende Schwierigkeiten in der Beschaffung von Rohstoffen; die Bindemittel für den Strassenbau werden immer knapper. Aus diesem Grunde konnten, mit Ausnahme einiger weniger Beläge, nur noch die dringendsten Unterhaltsarbeiten auf ausgebauten Strecken vorgenommen werden. Durch den stark eingeschränkten Motorfahrzeugverkehr haben die Strassen im allgemeinen weniger gelitten als früher beim regen Verkehr der schweren Lastwagen.

Die Folgen der Kriegswirren machten sich auch im Wasserbau bemerkbar. Nur die allernotwendigsten Bauten und Ergänzungsarbeiten gelangten zur Ausführung. Verschiedene Uferanbrüche des Jahres 1940 konnten infolge Mangel an Arbeitskräften noch nicht verbaut werden. Im Gegensatz zu 1940 nahm das Jahr 1941 hinsichtlich der Hochwasser einen günstigen Verlauf. Verschiedentlich ereigneten sich an Flüssen kleinere «Anläufe», grössere Verheerungen wurden jedoch nicht angerichtet. Immerhin verursachten verschiedene Unwetter Schäden, namentlich an Staatsstrassen im Oberland. Der Organisation von Schwellenbezirken und der korrekten Durchführung der notwendigen Verbauungen sowie dem Unterhalt derselben wurde jederzeit die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt.

Zu erwähnen ist die Wasserarmut der Flüsse im Monat September. Beim tiefsten Wasserstand führte die Emme bei Burgdorf noch 50 Sekundenliter gegenüber 350 m³ pro Sekunde bei Hochwasser.

In Fortsetzung des im Jahre 1936 begonnenen Ausbaues der **Alpenstrassen** und deren Zufahrten wurden im Jahre 1941 folgende Arbeiten im Zuge der Simmental–Saanen–Vanel-Strasse ausgeführt: Vollendung der Strecke Garstatt–Lehn und Erstellung eines Belages (Länge, inklusive Anfahrten der beiden Brücken, 1472 m; Kosten pro 1941 = Fr. 161,389.50) sowie die Fortsetzung der Arbeiten an der Baustrecke Bachofen–Schlündibach (Kosten für 1941 = Fr. 99,720.40).

Die Totalkosten für den Alpenstrassenausbau betragen auf Ende 1941	Fr. 6,952,021.15
An diese hat der Bund bis jetzt geleistet	» 4,171,212.70
Verbleiben zu Lasten des Kantons	Fr. 2,780,808.45

Sustenstrasse, Neubau. In allen Sektionen des Abschnittes Wiler–Nessental–Gadmen musste die Arbeit, nach den Schneestürmen vom 12. und 13. Dezember 1940, während des Winters 1940/41 ganz eingestellt bleiben; im oberen Abschnitt Gadmen–Passhöhe blieb sie eingeschränkt auf die zwei Tunnels in der Höll. Eine Belegschaft von 26 Mann hielt hier, trotzdem sie während Wochen von jedem Verkehr abgeschnitten war, auf einer Höhe von 1800 m ü. M. einem harten Winter stand und vollendete den Tunnelausbruch bis an den Strossenabbau. Die Wiederaufnahme der Arbeit im Abschnitt Wiler–Nessental–Gadmen konnte im März einsetzen; von Gadmen an aufwärts musste eine Infanteriekompagnie während 30 Tagen die Schneeräumung besorgen, bevor anfangs Mai auch in diesem Abschnitt mit der Arbeit begonnen werden konnte. Der Frühling setzte spät ein. Am 10. Juni war die Laubbachbrücke (1700 m) noch im Schnee, und gegen Ende Juni mussten die Unternehmer auf dem Steingletscher den meterhohen Schnee wegräumen, um die Mannschaftsbaracken aufstellen zu können. Die Bausaison des Berichtsjahres war kurz, ein starker Schneefall schloss sie schon Mitte Oktober ab, während in den drei vorangegangenen Jahren bis Mitte Dezember

gearbeitet werden konnte. Trotzdem dürfte die Sustenstrasse voraussichtlich Ende des Jahres bis auf die Passhöhe fahrbar sein.

Die Strecke Innertkirchen–Gadmen–Klus (Sektionen I—XI), mit einer Baulänge von 17 km, 10 Brücken, mehreren Kunstbauten und 6 Tunnels, ist vollendet und abgerechnet. Nicht vorgesehene, aber während des Baues notwendig gewordene Arbeiten, wie Tunnelbauten, Tunnelauswölbungen und Böschungssicherungen zusammen mit den Erhöhungen der Löhne, der Baumaterialien und Lebensmittel, bedingen gegenüber dem Kostenvoranschlag eine Mehrleistung von 20 %.

Die 3 km lange Strecke Klus–Bäregg ist zum grössten Teil eingewalzt; es bleiben noch die Strassenabschlüsse auszuführen.

Die Strecke Bäregg–Steingletscher wurde trassiert, und zu den 2 Tunnels, die im Winter 1940/41 in der Höll erstellt wurden, sind im Winter 1941 weitere 3 Tunnels in Angriff genommen worden.

Mit dem Vortriebsstollen des 340 m langen Scheiteltunnels wurde begonnen. Das Trasse Steingletscher-Passhöhe ist in den 2 kommenden Baujahren auszuführen. Für die Ausführung all dieser Arbeiten wurde die Beschleunigung angeordnet, die ihren Einfluss hatte auf die Anlage der Bauinstallation: Unterkunftsbaracken für 500—600 Mann, worunter ein gemauertes Unterkunftshaus auf der Passhöhe, Küchenbaracken, Spital, Bureau, Werkstätten, Kompressorenanlagen, 3 Seilbahnen von zusammen $3,_2$ km Länge. Trotz angestrebter Beschleunigung wird mit Hinweis auf die eingetretene Schwierigkeit, Arbeiter und Baumaterial zu beschaffen, die gesamte Ausführungsfrist ab Baubeginn 6—7 Jahre betragen. Durch die Teuerung auf allen Gebieten werden Kostenüberschreitungen unvermeidlich sein.

Beschleunigter Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen.

Die Aufwendungen betrugen im Berichtsjahre:

1. Spiez–Frutigen-Strasse, Ausbau . .	Fr. 4,744.45
2. Gstaad–Gsteig, Dorfausbau	» 24,864.45
3. Bern–Thun-Strasse, Ausbau	» 51,300.65
Zusammen	Fr. 80,909.55

Die Gesamtausgaben auf Ende des Jahres betragen Fr. 3,350,057.73.

Strassenarbeiten aus dem durch Volksbeschluss vom 3. September 1939 bewilligten Kredit zur Durchführung von Massnahmen für die Arbeitsbeschaffung in den Jahren 1940—1942.

Objekt	Kredit Fr.	Ausbau pro 1941 Fr.
Leichter Belag im Dorfe Niederbipp	50,000.—	—.—
Gürbetalstrasse; Fortsetzung des Ausbaues auf den Strassen Toffen–Breitlohnhöhe und Lohnstorf–Amtsgrenze	230,000.—	54,776.50
Beschleunigter Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen: Lütschinentalstrasse und Spiez–Frutigen-Strasse .	170,000.—	156,689.40
Für dringende Arbeiten für die Instandstellung der Strecke Cornol–Les Rangiers–Delémont der Staatsstrasse Delle–Porrentruy–Delsberg	195,000.—	15,576.80

Ferner mit Volksbeschluss vom 3. September 1939 bewilligt:

Objekt	Kredit Fr.	Ausbau pro 1941 Fr.
Ausbau der Merligen–Interlaken-Strasse	695,000.—	37,651.55

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

a) Wegmeisterbesoldungen. Rubrik X. a. E. 1. Budget Fr. 1,800,000, Rechnung Fr. 1,883,769.40. Die Mehrausgaben betragen Fr. 83,769.40 und sind bedingt durch die Stellvertretungskosten infolge des Militärdienstes und Mehrbelastung verursacht durch die Besoldungsrevision 1940.

Wie in den vorhergehenden Jahren musste für Wegmeisterbesoldungen der Autosteuer als Ersatz für den im Jahre 1937 gekürzten Budgetkredit ein Betrag von Fr. 260,000 entnommen werden.

Diese Rubrik umfasst wie bisher die Besoldungen der Oberwegmeister und Wegmeister auf Staatsstrassen und Gemeindestrassen, auf denen der Staat den Wegmeister stellt. Für letztere können nach dem Gesetz vom 14. Oktober 1934 an Stelle der direkten Wegmeisterstellung Beiträge zu Lasten der Autosteuer ausgerichtet werden.

Von den 21 Oberwegmeistern und einem Oberwegmeister-Stellvertreter amtieren 13 zugleich als Amtsschwellenmeister.

Die Zahl der Wegmeister beträgt 493. Verschiedene Wegmeisterbezirke waren im Berichtsjahr durch Hilfsarbeiter besetzt.

b) Strassenunterhalt. Rubrik X. a. E. 2. Budget Fr. 670,000, Rechnung Fr. 669,647.14.

Dieser Kredit betrug im Jahre 1937 Fr. 1,050,000. 1938 wurde er auf Fr. 650,000 herabgesetzt und im Jahre 1939 auf Fr. 670,000 erhöht. Der Betrag wird für den Unterhalt der nicht ausgebauten Strassen, den Unterhalt der Brücken und anderer Kunstbauten, Kanalisationen und Entwässerungen, für Kiesgrubenerwerb usw. verwendet.

Das Staatsstrassennetz weist auf Ende 1941 eine Länge von $2313,_{248}$ km auf, das der Gemeindestrassen, für welches der Staat den Wegmeister stellt oder jährliche Beiträge leistet, $627,_{964}$ km.

c) Wasserschaden und Schwellenbauten. Rubrik X. a. E. 3. Budget Fr. 350,000, Rechnung Fr. 334,527.90. Über die Schadenereignisse haben wir eingangs kurz berichtet.

Die Schneeräumungsarbeiten auf der Grimselstrasse gestalteten sich im Jahre 1941 finanziell günstig. Die Ausgaben hiefür betragen Fr. 12,342.10. Im Maximum waren 25 Mann mit Schneeräumungsarbeiten beschäftigt. Die Grimselstrasse war am 1. Juli 1941 auf der Berner Seite fahrbar. Erwähnt zu werden verdient, dass bei den Schneeräumungsarbeiten auch zwei Kompagnien Soldaten während 3—4 Tagen unentgeltlich mithalfen.

Diese Hilfsbereitschaft verdient Anerkennung und öffentlichen Dank.

d) Brandversicherung der Brücken. Rubrik X. a. E. 4. Budget Fr. 2300, Rechnung Fr. 2227.95.

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

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

Rubriken	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wegmeisterbesoldungen . .	1,800,000. —	1,883,769. 40
2. Gewöhnlicher Strassenunterhalt	670,000. —	669,647. 14
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	350,000. —	334,527. 90
4. Brandversicherung hölzerner Brücken	2,300. —	2,227. 95
	2,822,300. —	2,890,172. 39

3. **Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen aus Autosteuer und Benzinzollanteil.**

Der Reinertrag der Automobilsteuer, soweit er der Baudirektion zukommt, betrug . .	Fr.	807,252.47
Einnahmen aus Rückvergütungen, Gemeindebeiträgen und Saldovortrag vom Vorjahre	»	616,307.64
Benzinzollanteil vom Jahre 1940 auf Grund der Ausgaben 1937—1939	»	852,559.—
Einnahmen, Gemeindebeiträge und Saldovortrag vom Jahre 1940 .	»	342,013.15
Subventionen des Bundes an den Alpenstrassenausbau	»	634,100.—
Total	Fr.	3,252,232.26
Verwendet wurden	»	3,511,211.—
Es ergeben sich Mehrleistungen von	Fr.	258,978.74

Neben dem bereits eingangs erwähnten Ausbau der Simmentalstrasse kamen im Berichtsjahr nur wenige Ausbauarbeiten zur Ausführung. Wir erwähnen hier: Fertigstellung der rechtsufrigen Thunerseestrasse Merligen–Beatenbucht; Fortsetzung der Ausbauarbeiten auf der Fremdenverkehrsstrasse Spiez–Frutigen; Walzung und Oberflächenbehandlung der Biel–Reuchenette-Strasse; Kanalisationsarbeiten in Orvin; Korrektionsarbeiten in Utzenstorf u. a. m. — Ferner wurden im Rahmen der verfügbaren Mittel und Baustoffe nötige Flickarbeiten und Nachbehandlungen ausgeführt.

Auch dem Umbau und Unterhalt der Brücken wurde die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt: die Garstatt- und Laubeggbrücken (Simmental) wurden in armiertem Beton neu erstellt; die Wartenberggraben- (Zweilütschinen–Grindelwald) und die Lombachbrücke (Merligen–Interlaken) wurden umgebaut; die Nydeckbrücke in Bern erhielt Neupflästerung; ein Joch der hölzernen Brücke in Büren a. A. wurde ersetzt. Der Umbau der Horbenbrücke wurde im Berichtsjahr vollendet. Verschiedene Brücken erhielten Neubedachungen und Neuanstriche.

Um bei plötzlich eintretender Arbeitslosigkeit gerüstet zu sein, schenken wir den Neuprojektierungen schon jetzt grosse Beachtung. Für verschiedene Strassen wurden fertige Projekte abgeliefert, einige Projektarbeiten werden fortgesetzt. Neue Projekte sind im Studium.

Infolge weiterer Drosselung des motorisierten Strassenverkehrs waren die Aufwendungen zur Staubbekämpfung geringer. Staubbekämpfungen mit Teer und Emulsionen durften infolge der Knappheit dieser Stoffe keine ausgeführt werden.

Die Verwendung von Autosteuer und Benzinzollanteil setzt sich wie folgt zusammen:

1. Beiträge an Gemeinden für Staubbekämpfung	Fr.	44,653.95
2. Beiträge an die Gemeinden nach den Bestimmungen des Strassenbaugesetzes.	»	248,183.25
3. Beiträge an Vereinigungen für das Strassenwesen	»	2,032.55
4. Ersatz auf Budgetrubrik X. a. E. 1.	»	260,000.—
5. Werkprojektierung	»	18,054.75
6. Amortisation der 2. Rate an den Neubau der Sustenstrasse . . .	»	276,500.—
7. Verzinsung der Spezialkredite .	»	51,402.77
8. Korrektionen, Walzungen, Belagsarbeiten, Unterhalt der ausgebauten und teilweise nicht ausgebauten Strassen und Abtragung von Vorschüssen und verschiedene Kosten	»	2,610,383.73
Total	Fr.	3,511,211.—

4. **Strassen- und Brückenbau.** Budgetrubrik X. a. F. Budget Fr. 125,000, Rechnung Fr. 124,315.75.

Aus diesem Kredit wurden verschiedene Brücken umgebaut, verstärkt, neu bedacht, gestrichen und verschiedene Korrektionen ausgeführt.

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

a) ordentlicher Unterhalt, Budgetrubriken X. a. E.	Fr.	3,239,227.69
b) Strassen- und Brückenbauten X. a. F.	»	124,315.75
c) Strassenausbau und Staubbekämpfung aus Autosteuer und Benzinzollanteil	»	3,511,211.—
d) Fremdenverkehrsstrassen . . .	»	80,909.55
e) Sustenstrasse, Neubau	»	3,377,208.65
Gesamtaufwendungen	Fr.	10,332,872.64

Von dem rund 700 km betragenden Netz der Hauptdurchgangs- und Hauptverbindungsstrassen sind auf Ende 1940 ausgebaut oder staubfrei $698_{,248}$ km.

Ausserdem sind auch Nebenstrassen, insbesondere Ortsdurchfahrten, und zwar 480,097 km, mit einem staubfreien Belag versehen.

Das ausgebaute oder mit staubfreiem Belag versehene Strassennetz beträgt insgesamt 1178,345 km oder rund 51 % des Gesamtnetzes von 2293,498 km.

6. **Strassenpolizei.** Gestützt auf Art. 60 des Strassenbaugesetzes erteilte der Regierungsrat auf Antrag der Baudirektion 26 Bewilligungen für Neu-, Um- oder Anbauten in Strassennähe. Von der Baudirektion wurde ferner eine Anzahl Bewilligungen für Überspannung von Strassen, Holzreistungen, kleinere Steinsprengungen, Einlagen von unterirdischen Leitungen etc. erteilt.

Die Bekämpfung der Strassenreklame auf Grund der Verordnung vom August 1938 wird fortgesetzt. Leider stösst sie bei vielen Privaten auf Widerstand, weil diesen das Verständnis für eine Beschränkung der Aufstellung von Reklametafeln fehlt. Unsere Massnahmen werden einzig und allein vom Gedanken des Ortschafts- und Landschaftsschutzes geleitet.

7. **Strassen- und Wegreglemente.** Dem Regierungsrate wurden 2 Grundeigentümerbeitragsreglemente (Dieterswil und Wimmis) sowie die stadtbernische Verordnung über die Strassenbenennung und die Gebäudenumerierung zur Genehmigung unterbreitet.

E. Wasserbau.

1. **Budgetrubrik X. a. G. 1.** Kredit Fr. 650,000, Rechnung Fr. 649,924.41.

Darin ist inbegriffen die Restzahlung von Franken 116,000 für die Stauwehranlage in Nidau.

Wie bereits eingangs erwähnt, war das Berichtsjahr hinsichtlich der Hochwasser ein recht günstiges zu nennen. Es sind keine grösseren Schäden entstanden. Die ausgeführten Arbeiten beschränkten sich auf Weiterführung angefangener Bauten. Bestehende Verbauungen haben sich gut bewährt. Soweit es der Arbeitsmarkt erlaubte, sind die Arbeiten zur Behebung der Schäden des Jahres 1941 fortgesetzt worden; leider konnten noch nicht alle Anbrüche verbaut werden. Entsprechend dem Fortschreiten der Wasserbauarbeiten wurden fällige Subventionen ausbezahlt. Dem Unterhalt wird jederzeit die gebührende Aufmerksamkeit geschenkt; es sind deshalb auch keine Klagen eingelaufen.

Im ganzen bewilligte der Bund an 19 Objekte im Kostenvoranschlag von Fr. 3,157,000 Beiträge in der Höhe von Fr. 920,470. Der Kanton seinerseits bewilligte an 17 Objekte mit einer Kostenvoranschlagssumme von Fr. 2,313,300 Beiträge in der Höhe von Fr. 811,750.

Über sämtliche hängigen Wasserbaugeschäfte wurde ein Verzeichnis aufgestellt, das über den Stand der Arbeiten und Verpflichtungen orientiert. Dieses Verzeichnis liegt auf dem kantonalen Tiefbauamt zur Einsicht auf.

Auf Ende 1940 betrug die Zahl der hängigen Wasserbaugeschäfte 173.

Die Beschaffung des für die Schwellenbauten notwendigen Holzes aus bernischen Wäldern war schwierig, da die Waldwirtschaft aus kriegswirtschaftlichen Gründen in vermehrtem Masse zur Lieferung von Brenn- und Papierholz sowie von Holz für Meliorationen, militärische und Luftschutzbauten verpflichtet war.

2. **Juragewässerkorrektion.** Das Stauwehr Nidau hat das ganze Jahr ohne Störungen funktioniert.

Hochwasser traten in den Seen nicht ein. Es herrschte im Gegenteil im Herbst Wassermangel. Die Regulierung des Abflusses erfolgte entsprechend dem provisorischen Wehrreglement. Dieses Reglement gibt im Herbst naturgemäss höhere Wasserstände in den Seen, wodurch die Schilfernte erschwert wird. Im Verhältnis zum Nutzen, den anderseits die Wasserakkumulierung der Krafterzeugung liefert, muss aber dieser Nachteil in Kauf genommen werden.

Die Ausführung des Projektes für die Aaredurchstiche bei Arch und Leuzigen wurde von den Bundesbehörden abgelehnt. Für das an die Aare anstossende Grundeigentum ist dies zu bedauern. Als Arbeitsbeschaffungsprojekt bleibt das Projekt in Reserve.

Das Projekt für die Vertiefung der Binnenkanäle im Grossen Moos ist den eidgenössischen Behörden zur Subventionierung unterbreitet worden. Es sieht nun vor, dass das Gebiet nördlich Siselen in den Gemeinden Brüttelen bis Hagneck durch einen Stollen vom Hagneckmoos gegen den See entwässert werden soll. Dagegen wird das Walperswilmoos in Richtung gegen die Broye entwässert. Die höhere Ausgabe ist gerechtfertigt, weil eine Entlastung der Mooskanäle eintritt und jede künstliche Entwässerung wegfällt. Der Grosse Rat bewilligte am 19. November 1941 für das Projekt Grosses Moos einen totalen Beitrag von 30 % mit Fr. 735,000 und an das Brüttelen-Hagneckmoos einen Betrag von 20 % oder Fr. 230,000.

Die Subventionierung der Projekte durch die Bundesbehörden war bis Jahresschluss nicht abgeschlossen, so dass im Winter 1941/42 mit den Arbeiten nicht begonnen werden konnte.

Neben dem Grossen Moos sind auch grosse Gebiete bei Ins und Gampelen verbesserungsbedürftig. Die Anstrengungen hiefür seitens der Bevölkerung sind aber nicht sehr intensiv.

Das Projekt für die Sanierung des Grissachenmooses (St. Johannsen) ist der Landwirtschaftsdirektion zugestellt worden.

Der Schwellenfonds hatte auf Jahresende einen Bestand von Fr. 908,877.80.

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. —	649,924. 41
2. Besoldung der Schleusen- und Schwellenmeister	9,000. —	9,192. 15
3. Juragewässerkorrektion I, Unterhalt	46,741. 45	46,741. 45
	705,741. 45	705,858. 01

4. **Schwellenreglemente und Kataster** kamen im Berichtsjahr keine zur Genehmigung.

5. **Unter öffentliche Aufsicht** wurden gemäss § 36 des Wasserbaupolizeigesetzes gestellt:
Zuflüsse des Kauflisbaches: Hugeli- und Burrisgraben (Gemeinde Saanen);
Zuflüsse des Kalberhönibaches: Burgis- und Rüblisgraben (Gemeinde Saanen);
Sägebach Dettligen–Oltigen.

6. **Wasserbaupolizei.** Gestützt auf §§ 9 und 37 des Wasserbaupolizeigesetzes wurden dem Regierungsrat 3 Kanalisationsleitungen, Überbrückungen und Überbauungen zur Genehmigung vorgelegt.

Die Baudirektion bewilligte 7 Abwasserleitungen, 2 Materialausbeutungen und 2 Überbrückungen.

F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.

Die Arbeiten beim Bau des Kraftwerkes Innertkirchen wurden im Jahre 1941 erfreulich gefördert.

Auf Jahresende war der Stand folgender:

Der **Zulaufstollen** von der Handeck bis zum Wasserschloss war auf der ganzen Länge durchschlagen, Länge 9950 m. Die Ausweitung war fertig auf 4997 m, die Betonierung auf 1331 m.

Das **Wasserschloss** war vollständig ausgebrochen. Die Panzerung wird eingebracht im Anschluss an den Druckschacht.

Der **Druckschacht** mit 2043 m Totallänge war vollständig ausgeweitet. Die Panzerung war auf 960 m eingebracht.

Die **Zentrale** war fertig ausgesprengt. Die Hauptbetonierungen waren vollendet, und es ist mit der Montage der Maschinen begonnen worden.

Der **Unterwasserstollen** war bei einer totalen Länge von 1294 m bis auf 69 m ausgeweitet. Die Ausbetonierung war auf 665 m vollendet.

Die Arbeiten sind trotz vielen Schwierigkeiten so gefördert worden, dass die Betriebsaufnahme teilweise im Herbst 1942 wird erfolgen können.

Die Energieknappheit machte sich im Herbst infolge der Trockenheit im September unangenehm geltend. Sie rührte aber zum grossen Teil nicht nur vom Wassermangel her, sondern von einer ganz erheblichen Steigerung des Energiebedarfs.

G. Vermessungswesen.

1. Allgemeines.

Im Verwaltungsbericht pro 1940 wurde gemeldet, dass 453 Gemeinden des Kantons Bern Vermessungswerke besitzen. Die übrigen 42 Gemeinden, in denen noch keine Grundbuchvermessungen durchgeführt worden sind, liegen alle im Oberland. Es handelt sich dabei vielfach um sehr grosse Gemeinden, worunter auch manche, die in die Firn- und Gletschergebiete hineinreichen. In diesen Gemeinden sind drei Gebiete zu unterscheiden: landwirtschaftlich bebauter Boden, Gebiete, die der Alpwirtschaft dienen, mit Einschluss der Bergwälder, und schliesslich das unkultivierte Gebiet. Für letzteres kommt eine Grundbuchvermessung nicht in Frage, selbst Übersichtspläne im Maßstab 1:10,000 sind dort meist nicht erforderlich; es genügt, wenn diese Gebiete in den Landeskarten dargestellt sind.

Für die Vermessung der alpwirtschaftlich benutzten Teile der Gebirgsgemeinden und der Bergwälder sieht die eidgenössische Vermessungsinstruktion verminderte Genauigkeitsanforderungen vor. Es dürfen also dort Aufnahmemethoden angewendet werden, mit denen im wertvolleren, parzellierten und überbauten Boden die vorgeschriebene Genauigkeit nicht erreicht würde. Insbesondere über der Waldregion leistet die photogrammetrische Methode gute Dienste. Innerhalb bewaldeter Gebiete ist sie allerdings nur bedingt anwendbar. Wo die vereinfachten Aufnahmemethoden Anwendung finden dürfen, wird logischerweise die Kartierung in kleinen Maßstäben 1:2000, 1:5000 oder 1:10,000 durchgeführt.

Der landwirtschaftlich bebaute Teil der Gebirgsgemeinden liegt im Talboden und an unmittelbar anschliessenden Hängen. Da befinden sich auch die Ortschaften. In diesen Gebieten sind die Bodenpreise nicht geringer als die entsprechenden des Unterlandes. In gewissen Kurorten werden sogar höhere Preise bezahlt. Es rechtfertigt sich daher, die Grundbuchvermessung in den Talgebieten und in den Ortschaften der Gebirgsgemeinden nach den normalen Genauigkeitsanforderungen durchzuführen. Die Darstellung der Eigentumsverhältnisse, der Bauwerke aller Art und der Unterabteilungen geschieht dort, wie im Unterland, in den grossen Maßstäben 1:5000 und 1:1000.

Durch die eidgenössische Gesetzgebung ist der Grundsatz aufgestellt, dass die Vermessungskosten zur Hauptsache vom Bunde zu tragen sind. Der entsprechende Bundesbeschluss sieht vor, dass der Bund 70—80 % der Vermessungskosten der Gebirgsgemeinden übernimmt. An die Vermarkungskosten leistet er einen Beitrag von 30 %. Gemäss Dekret zur Förderung der Grundbuchvermessung vom 26. Februar 1930 gibt der Kanton einen Beitrag von 20 % an die Vermarkungskosten und schiesst überdies die sämtlichen, aus der Vermarkung und Vermessung erwachsenden Kosten, soweit sie nicht, wie oben ausgeführt, vom Bunde bestritten werden, zinsfrei vor. Diese Vorschüsse müssen in der Zeit vom Beginn bis 10 Jahre nach Beendigung der Vermessungsarbeiten in gleichmässigen jährlichen Raten zurückbezahlt werden. Da aber die Vorschüsse nur die Hälfte der Vermarkungskosten und nur einen kleinen Teil der Vermessungskosten umfassen, werden diese Raten sehr klein. Im übrigen verpflichtet das genannte Dekret die Gemeinden, Vermessungsfonds anzulegen, aus denen diese Rückzahlungen bestritten werden können.

Nach diesen Ausführungen wird man erkennen, dass die Durchführung der Grundbuchvermessung für keine Gemeinde ein untragbares Unternehmen ist. Anderseits wird jedermann, der je mit den Grundbüchern oder Grundstückblättern der noch nicht vermessenen Gemeinden zu tun hatte, erkannt haben, dass, solange sich die Eintragungen nicht auf eine anerkannte Vermessung stützen können, keinerlei Sicherheit besteht, dass sie mit den tatsächlichen Verhältnissen auf dem Gelände übereinstimmen.

2. Neue gesetzliche Erlasse.

Als gesetzlichen Erlass, der sich auch im Vermessungswesen auswirkt, nennen wir den Bundesratsbeschluss vom 11. Februar 1941 über ausserordentliche

Bodenverbesserungen zur Vermehrung der Lebensmittelerzeugung.

3. Grenzbereinigungen.

a) **Schweizergrenze Bern–Frankreich.** Auch im Jahre 1941 konnten die begonnenen Arbeiten nicht weitergeführt werden.

b) **Kantonsgrenze Bern–Solothurn.** Die Erstellung eines Übersichtsplanes der anstossenden solothurnischen Gemeinde Gänsbrunnen bedingt die Revision eines Teilstückes der Kantonsgrenze. Dabei soll die natürliche, aber nicht genügend definierte Grenzlinie durch Marksteine genau und eindeutig festgelegt werden. Die Arbeiten sind im Gange.

c) **Kantonsgrenzen Bern–Obwalden und Bern–Nidwalden.** Nachdem die Vermessungen der anstossenden Gemeinden in diesen beiden Kantonen ausgeführt sind, können im Jahre 1942 die Beilagen zu den Grenzprotokollen angefertigt werden.

d) **Kantonsgrenze Bern–Baselland.** Der eine Teil, zwischen den Gemeinden Duggingen und Aesch, ist in Ordnung gestellt. Unseren Vorschlägen für eine den Eigentumsverhältnissen angepasste Grenzlinie haben die Gemeinden nicht zugestimmt. Wir mussten uns begnügen, die alte Grenze neu und besser zu vermarken. Über die Bereinigung des Grenzverlaufes im andern Teil, Duggingen–Pfeffingen, sind die Verhandlungen noch im Gang.

e) **Kantonsgrenze Bern–Uri.** Es handelt sich nur um ein kurzes Stück auf der Sustenpasshöhe. Dort ist der natürliche, der Wasserscheide folgende Grenzverlauf unterbrochen.

Durch eine Übereinkunft vom 29. August 1902 war eine Grenzlinie bereits vereinbart, in einem Protokoll beschrieben und in einen provisorischen Plan aufgezeichnet worden. Es handelte sich daher nurmehr um die Anbringung der Markkreuze und Grenzbolzen, wobei noch eine kleine Ergänzung vorgenommen und in einem Protokoll festgelegt wurde. Dieses Protokoll wird den beiden Kantonsregierungen vorgelegt, sobald ein definitiver Plan beigegeben werden kann. Die Vermessung der Gemeinde Wassen auf Urner Seite ist zur Zeit in Arbeit, und aus den betreffenden Plänen wird zu gegebener Zeit ein Grenzplan ausgezogen. Es kann hier schon gemeldet werden, dass nach Fertigstellung des Strassentunnels auf der Sustenpasshöhe die Grenze im Innern in geeigneter Weise markiert werden muss.

f) **Gemeindegrenzbereinigung.** Es sind im Berichtsjahr 14 Gemeindegrenzänderungen dem Regierungsrate gemäss gesetzlicher Vorschrift zur Genehmigung vorgelegt worden, nämlich zwischen den Gemeinden: Utzenstorf–Wiler, Utzenstorf–Ersigen, Utzenstorf–Kirchberg, Utzenstorf–Bätterkinden, Utzenstorf–Aefligen, Heimberg–Steffisburg, Muri–Rubigen, Amsoldingen–Zwieselberg, Meikirch–Wohlen, Saignelégier–Tramelan-dessus, Burgistein–Lohnstorf, Belp–Toffen, Bolligen–Stettlen, Kirchberg–Utzenstorf.

4. Grundbuchvermessung.

a) **Triangulation IV. Ordnung.** Die Feldarbeiten in der Sektion IV, Gruppe Courtelary, sowie in der Sektion XIV, Aarberg, sind im Berichtsjahr abgeschlossen worden. Durch grosse Inanspruchnahme der beiden Übernehmer infolge Meliorationsarbeiten konnten die Bureauarbeiten nicht beendet werden.

Neutriangulationen wurden keine in Angriff genommen. Für die Triangulationssektion XV, Büren, ist ein Kostenvoranschlag aufgestellt worden.

Beendet wurden die Feldarbeiten für die vorgeschriebene periodische Revision in der Sektion Jura I, Pruntrut.

Die Ergänzungsarbeiten für die Triangulation Eggiwil–Schangnau wurden weitergeführt.

Infolge Neuvermessung der Gemeinde Rougemont und Festlegung der Kantonsgrenze Bern–Waadt im Grischbachtal mussten ca. 40 Neupunkte, als Teil der Triangulationssektion VI, Obersimmental–Saanen, Gruppe Saanen, bestimmt, versichert und berechnet werden.

Eine der Hauptaufgaben ist die Instandhaltung und Nachführung der Vermessungsfixpunkte. Im Laufe des Jahres haben wir die Behebung von Schäden an 85 Triangulationspunkten vorgenommen.

b) **Kantonale Nivellemente.** Für die Höhengrundlage der Triangulation Aarberg, Sektion XIV, wurden die Züge Suberg–Seedorf–Ruchwil–Frieswil, Seedorf–Frienisberg–Bundkofen, Frienisberg–Meikirch–Säriswil, Uettligen–Meikirch–Schüpfen und Detligen–Ostermanigen–Oltigen (total 42 km) gemessen und die Versicherungsprotokolle erstellt. Ebenfalls für die Höhengrundlage der Triangulation Courtelary, Sektion IV^{c}, wurden die Züge Corgémont–Jeanbrenin–Pierre Pertuis, Courtelary–Gugeli–Corgémont, Gugeli–La Citerne–Orvin (total 52 km) gemessen und die Versicherungsprotokolle erstellt.

c) **Parzellarvermessungen.** Vom Regierungsrat genehmigt und von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessungen anerkannt wurden die Neuvermessungen von Utzenstorf und Bure Los I.

Taxiert wurden die Arbeiten für die Neuvermessungen von Guttannen Los II, Bern Los VIII und Jegenstorf. Die Vermessungsverträge wurden abgeschlossen.

Es waren in Arbeit: Unterseen Los I, Därstetten Berg- und Talgebiet, Oberwil i. S. Berggebiet, Guttannen Los I, Grafenried Los I, Bargen–Kallnach Zusammenlegungsgebiet, Münchenbuchsee Los II, Delsberg Los II und Soyhières Los I.

d) **Übersichtspläne.** Auf Ende 1941 sind genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

Im Jura 135 Gemeinden mit	1331 km²
Im alten Kantonsteil	1339 »
Total genehmigt	2670 km²

In Arbeit sind:

Im Jura 7 Gemeinden mit	93 km²
Im alten Kantonsteil	366 »
Total in Arbeit	458 km²

e) **Güterzusammenlegungen.** Durch den Bundesratsbeschluss vom 11. Februar 1941 über ausserordent-

liche Bodenverbesserungen zur Vermehrung der Lebensmittelerzeugung sind die Güterzusammenlegungen stark gefördert worden.

Über die technische Ausführung der Güterzusammenlegungen von Aarberg, Aefligen, Ersigen–Oberösch–Niederösch, Etzelkofen, Limpach und Mülchi wurden Verträge abgeschlossen.

In Arbeit waren die Güterzusammenlegungen von Fraubrunnen, Jegenstorf, Lyssach, Münchenbuchsee und Wattenwil.

In Bearbeitung sind Projekte für 13 weitere Unternehmen.

f) Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten. Im Berichtsjahr ist das Vermessungswerk der Gemeinde Grossaffoltern fertig bereinigt worden. Die Anzahl der mit dem Grundbuch in Übereinstimmung stehenden Operate des alten Kantonsteils beträgt nunmehr 298. Zu bereinigen sind noch die Vermessungswerke je einer Gemeinde in den Ämtern Aarberg und Büren und von 5 Gemeinden im Amt Burgdorf.

Im Jura wurden im Berichtsjahr die Arbeiten an den in Ergänzung begriffenen 17 Operaten fortgeführt; zum Abschlusse konnten indessen keine gebracht werden. Der Bestand der von den eidgenössischen Behörden als Grundbuchvermessungen anerkannten Vermessungswerke ist also gleich wie letztes Jahr, 119. 12 weitere Operate sind vom Regierungsrat genehmigt. Sie können den eidgenössischen Behörden zur Anerkennung vorgelegt werden, sobald die in Ausführung stehenden Übersichtspläne über die betreffenden Gebiete fertigerstellt sind.

Vermarkungsrevisionen sind nur in wenigen Gemeinden fortgeführt worden. Verschiedene Kreisgeometer sind durch die beschlossenen, umfangreichen und dringlichen Güterzusammenlegungen so beschäftigt, dass ihnen die Fertigstellung der Ergänzungs- und Revisionsarbeiten zur Zeit unmöglich ist. Die Nachführungsarbeiten haben sich zufolge der Zeitverhältnisse weiter reduziert.

Auf Beginn des Berichtsjahres ist Kreisgeometer E. Meier in Delsberg Alters halber zurückgetreten. Die Gemeinden des Nachführungskreises Delsberg II bezeichneten als Nachfolger seinen Sohn, Grundbuchgeometer Robert Meier von Bärschwil.

Sodann verstarb im Juni Kreisgeometer Rougemont in Moutier. Die Gemeinden des Nachführungskreises Moutier I wählten als seinen Nachfolger Albert Oeuvray, Grundbuchgeometer von Bressaucourt.

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 1941	Fr. 596,513.80
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse ausgerichtet im Betrage von	» 246,307.05
Die Rückzahlungen in Form von Bundes- und Staatsbeiträgen sowie durch die Gemeinden erreichten im Jahre 1941 die Summe von	» 260,130.—
Es bleiben also ausstehende und zu amortisierende Vorschüsse im Betrage von.	» 582,690.85

Der Aktivdienst und die dringliche Beanspruchung für Meliorationsprojekte haben auch dieses Jahr einige Geometer an der Fertigstellung der ihnen übertragenen Vermessungsarbeiten verhindert, so dass die Auswirkung verschiedener Bundesbeiträge erst im nächsten Jahr erfolgen kann. Andererseits mussten aus militärischen Bedürfnissen Übersichtspläne über grössere Gebiete sofort erstellt werden, deren Ausführung erst für später vorgesehen war.

Diese Umstände hatten zur Folge, dass im Berichtsjahr keine wesentliche Verminderung des Gesamtbetrages der geleisteten Vorschüsse erzielt werden konnte.

h) Bundesbeiträge. Die im Jahre 1941 für Vermessungsarbeiten vom Bunde ausgerichteten Beiträge verteilen sich auf die einzelnen Arbeitsgattungen wie folgt:

Für Neuvermessungs- und Vermarkungsarbeiten	Fr. 30,775.65
Für topographische Übersichtspläne .	» 27,935.45
Für Nachführung bestehender Vermessungswerke, inkl. Ergänzungsarbeiten	» 24,243.80
Die Summe aller Bundesbeiträge beträgt	Fr. 82,954.90

Der Bundesbeitrag für die permanente Nachführung der Vermessungswerke im alten Kantonsteil und im Jura pro 1940 im Betrage von Fr. 33,232.35 wird erst im Jahre 1942 ausgewirkt.

Im Jahre 1941 ist dem Kanton Bern vom Bunde der Betrag von Fr. 29,998.70 bezahlt worden, als Rückerstattung der Kosten für die Ausführung der Revision der Landesgrenze Schweiz–Frankreich pro 1935—1939.

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1941.

Budgetrubrik X. a.	Budgetkredite		Reinausgaben		Mehrausgaben		Minderausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. Zentralverwaltung der Baudirektion	182,610	—	174,828	55	—	—	7,781	45
B. Kreisverwaltung des Tiefbauamtes.	185,665	—	182,764	04	—	—	2,900	96
C. Staatsgebäude, Unterhalt	527,500	—	831,844	30	[1]) 304,344	30	—	—
D. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten	390,000	—	378,074	20	—	—	11,925	80
E. Strassenunterhalt	2,822,300	—	2,890,172	39	[2]) 67,872	39	—	—
F. Neue Strassen- und Brückenbauten.	125,000	—	122,246	20	—	—	2,753	80
G. Wasserbauten	659,000	—	659,116	50	116	50	—	—
H. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.	39,240	—	30,462	35	—	—	8,777	65
J. Vermessungswesen	135,700	—	133,559	65	—	—	2,140	35
Total	5,067,015	—	5,403,068	18	372,333	19	36,280	01
					Mehrausgaben		336,053	18

[1]) Mit Grossratsbeschluss vom 10. November 1941 ist für den Rathausumbau ein Spezialkredit von Fr. 661,000, wovon Fr. 331,000 für das Jahr 1941, zahlbar aus der dazu geschaffenen Rubrik X. a. C. 7, bewilligt worden.

[2]) Mehrausgaben auf der Rubrik X. a. E. 1, Wegmeisterbesoldungen infolge Besoldungserhöhungen gemäss Regierungsratsbeschluss vom 14. Juni 1940 sowie vermehrte Wegmeisterstellvertretungskosten infolge Militärdienstes.

Spezialrubriken	Budget		Rohausgaben		Einnahmen		Reinverwendungen des Staates	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Heil- und Pflegeanstalten (Erweiterung der Irrenpflege)	—	—	4,184	20	—	—	4,184	20
Automobilsteuer	2,500,000	—	2,286,553	31	770,144	55	1,516,408	76
Benzinzollanteil	1,000,000	—	1,224,657	69	180,886	20	1,043,771	49
Ausserordentliche Strassenarbeiten:								
Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen.	—	—	80,909	55	—	—	80,909	55
Juragewässerkorrektion	67,000	—	46,771	45	7,331	15	39,440	30
					Total		2,684,714	30

II. Eisenbahndirektion

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

A. Allgemeines.

1. Eisenbahnwesen.

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr.)

Das Berichtsjahr stand im Zeichen einer noch ausgesprocheneren Kriegskonjunktur. Es gilt dies sowohl für die durch den Krieg besonders begünstigten als auch für die besonders benachteiligten Unternehmungen. Die Landesversorgung mit Importgütern vollzog sich überwiegend von Süden her und erhöhte vor allem das Transportvolumen der Lötschbergbahn. Aber auch im Binnenverkehr ergab sich im grossen und ganzen ein weiterer Verkehrszuwachs für die Eisenbahnen, da die Wirtschaftslage im allgemeinen befriedigend war und der Automobilverkehr weitere Beschränkungen erfuhr. Insgesamt verzeichnen die von uns kontrollierten bernischen Privatbahnen in den Betriebsergebnissen eine Verbesserung von rund 2½ Millionen Franken, wovon 1½ Millionen auf die Lötschbergbahn entfallen und der Rest von den übrigen Unternehmungen herausgewirtschaftet wurde. Die Verbesserung wäre noch ausgeprägter, wenn die intensiveren Betriebsleistungen nicht auch erhöhte Betriebsaufwendungen erfordert hätten und die Preise der betriebswichtigen Materialien nicht erneut angestiegen wären. Der sozusagen hermetische Abschluss unserer Nordwestgrenze ist im Berichtsjahr nicht gelockert worden, weshalb es der Pruntrut-Bonfol-Bahn und der Saignelégier-Glovelier-Bahn bei ihrem relativ teuren Dampfbetrieb nicht möglich war, ihre Situation durch einen ausserordentlichen Verkehrszuwachs zu verbessern.

Die approximativen Betriebseinnahmen der in die Kontrolle einbezogenen 27 bernischen Privatbahnen belaufen sich pro 1941 auf rund Fr. 46,489,000 (39,546,000 Franken), haben folglich um Fr. 6,943,000 zugenommen. Die approximativen Betriebsausgaben (ohne die zu Lasten der Erneuerungsfonds gehenden Kosten) betragen rund Fr. 30,134,000 (Fr. 25,671,000), sind also um Fr. 4,463,000 angestiegen. Für das Berichtsjahr resultiert ein Betriebskoeffizient (Ausgaben in % der Einnahmen) von 64,$_8$ (64,$_9$). Der erzielte Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 16,355,000 (13,875,000 Franken) ist um Fr. 2,480,000 höher als der vorjährige.

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

a) Normalspurbahnen ohne BLS.

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
	Fr.	Fr.	Fr.
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
1940	14,599,000	10,978,000	3,621,000
1941	16,723,000	12,697,000	4,026,000

b) Berner Alpenbahn.

1921	12,582,000	8,041,000	4,541,000
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
1940	18,878,000	9,575,000	9,303,000
1941	22,071,000	11,447,000	10,624,000

c) Schmalspurbahnen.

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
	Fr.	Fr.	Fr.
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
1940	6,069,000	5,118,000	951,000
1941	7,695,000	5,990,000	1,705,000

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
1940	39,546,000	25,671,000	13,875,000
1941	46,489,000	30,134,000	16,355,000

Betriebskoeffizient.

1921	82,0	1932	85,0
1922	80,0	1933	84,4
1923	77,0	1934	83,7
1924	75,0	1935	86,7
1925	77,0	1936	86,9
1926	78,0	1937	78,3
1927	75,6	1938	83,5
1928	72,6	1939	77,4
1929	71,9	1940	64,9
1930	75,2	1941	64,8
1931	79,1		

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 %
1940	1,02 %
[1]) 1941	1,97 %

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 %
1939	1,31 %
1940	3,16 %

(Die Berechnungen pro 1941 können noch nicht abgeschlossen werden, da verschiedene Unternehmungen ihre Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen noch nicht erstellt haben.)

Die **Kriegshilfe** gemäss Bundesratsbeschluss vom 17. Mai 1940 über ausserordentliche Hilfsmassnahmen zugunsten notleidender privater Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen wurde im Berichtsjahre der RPB, RSG und SC gewährt. Die Kantonsbetreffnisse wurden wiederum dem Seva-Hilfsfonds entnommen.

Die **Privatbahnhilfe des Bundes** gemäss Bundesgesetz vom 6. April 1939 wurde im Berichtsjahr vom Post- und Eisenbahndepartement hauptsächlich durch interne Vorarbeiten stark gefördert. Die vom Bunde eingesetzte Expertenkommission hat in Zusammenarbeit mit dem eidgenössischen Amt für Verkehr in 24 Sitzungen zu den eingereichten Gesuchen Stellung genommen und die Richtlinien für die Gesetzesanwen-

[1]) Wie man sieht, kommt die Transporthochkonjunktur nun auch dem bernischen Fiskus deutlicher zugut, hat sich doch der Ertrag der Beteiligungskapitalien des Kantons im Betriebsjahr nahezu verdoppelt.

dung abgeklärt. Der Regierungsrat des Kantons Bern wurde schon zu Jahresbeginn beim Bundesrate vorstellig, um eine starke Beschleunigung des Gesetzesvollzuges zu erlangen; er verwies dabei hauptsächlich auf den mit dem Abschlusse der BLS-Jahresrechnung 1941 eintretenden Ablauf der zweiten BLS-Sanierungsperiode und die absolute Notwendigkeit, die Grundsätze der finanziellen Wiederaufrichtung noch im Laufe des Berichtsjahres und in Verbindung mit der Privatbahnhilfe aufzustellen. Mit Beschluss vom 27. Juni 1941 stellte der Bundesrat das Verzeichnis der vorläufig nach Abschnitt I weiter zu behandelnden Gesuche auf. Für bernische bzw. bernisches Kantonsgebiet mitberührende Privatbahnen hatte der Bund damals folgende Anteile am gesetzlichen Hauptkredit von 125 Millionen Franken vorgesehen:

Lötschbergbahn	36	Mill. Fr.
Bern-Neuenburg-Bahn.	5	» »
Montreux-Berner Oberland-Bahn . . .	6	» »
Emmental-Bahn und Burgdorf-Thun-Bahn (fusioniert)	4	» »
Langenthal-Huttwil-Bahn, Huttwil-Wolhusen-Bahn und Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn (fusioniert) . . .	4	» »
Simmentalerbahn	1,5	» »
6 jurassische Nebenbahnen (fusioniert)	4	» »

Am 13. November 1941 gaben das eidgenössische Amt für Verkehr und der Ausschuss der eidgenössischen Expertenkommission ihren ersten Plan für die finanzielle Wiederaufrichtung der BLS bekannt. Dieser Plan beruhte auf einem Bundesbeitrag von 36 Millionen Franken aus dem Kredit für Privatbahnhilfe und einer Kantonsleistung von rund 37 Millionen Franken bestehend aus dem Verzicht auf die Zinsgarantieregressforderung und sonstigen Abschreibungen. In einem ausführlich begründeten Gegenvorschlag wurde die Forderung nach einem reinen Bundesbeitrag von 39 Millionen Franken erhoben. Die Beantwortung dieses Gegenvorschlages erfolgte nicht mehr im Berichtsjahr. War so am Ende des Berichtsjahres die Sanierung der BLS im Rahmen der Privatbahnhilfegeschäfte am weitesten vorgerückt, so liess sie doch schon erkennen, dass einem befriedigenden Abschluss noch ausserordentliche Schwierigkeiten im Wege stehen und die von den Bundesinstanzen für den Gesetzesvollzug gewählten Richtlinien bei weitem nicht zur Erfüllung der von den Privatbahnen und den Privatbahnkantonen gehegten Erwartungen führen können. Um die Sanierung der BLS vorbereitend zu erleichtern, gewährte der Bund auf Rechnung der künftigen Hilfeleistung Vorschüsse für den Rückkauf eigener in Privatbesitz befindlicher Obligationen; per Jahresende war die Vorschussrechnung mit Fr. 5,700,000 beansprucht, und es war mit diesem Betrag gelungen, für nom. Fr. 7,870,500 Titel freihändig zu erwerben.

Als einziges Hilfeleistungsgeschäft nach Massgabe von Abschnitt II (technische Erneuerungen und Verbesserungen) gelangte aus Gründen besonderer Dringlichkeit der Ankauf einer alten SBB-Lokomotive durch die Sensetalbahn zur Behandlung und Erledigung. Für Hilfeleistungsfälle solcher Art sieht das Gesetz leider keine Anrechenbarkeit früherer Kantonsleistungen vor, weshalb der benötigte, in bar zu beschaffende Hilfeleistungsbetrag hälftig vom Kanton bzw. kantonalen Interessenten aufzubringen ist. An Stelle des aus verschiedenen Gründen verhinderten Kantons erbrachte die an der Sensetalbahn speziell interessierte Landesgegend die Beitragshälfte von Fr. 14,250 à fonds perdu.

Die kantonale Expertenkommission für die Untersuchung der Dekretsbahnen hat ihre Arbeit kurz nach Schluss des Berichtsjahres beendigt. Das Resultat der Untersuchungen wurde in 32, teils sehr umfangreichen Berichten niedergelegt. Dieses Material war uns sehr nützlich für die Überprüfung und Ergänzung der eigenen Auffassungen und wird mitgewürdigt bei der Bereinigung der Hilfeleistungs- und Sanierungspläne im Zuge der Privatbahnhilfe gemäss Bundesgesetz. Der Expertenkommission wird auch an dieser Stelle der beste Dank abgestattet.

Die **Finanzsanierung** der Sensetalbahn konnte zufolge der mit der Privatbahnhilfe bestehenden Zusammenhänge auch im Berichtsjahr noch nicht durchgeführt werden.

Das Verhältnis zwischen **Eisenbahn und Automobil** konnte im Berichtsjahr naturgemäss nicht geregelt werden, doch erfuhr die grundsätzliche Klärung des Problems einen weitern Fortschritt. Am 19. Dezember 1941 veröffentlichte der Bundesrat die Botschaft über die Änderung der Bundesverfassung für den Transport auf der Eisenbahn, der Strasse, zu Wasser und in der Luft, die der sogenannten Gütertransportinitiative den folgenden Gegenentwurf gegenüberstellt:

«Art. 23ter. [1] Der Verkehr auf der Eisenbahn und die motorisierten Transporte auf der Strasse, zu Wasser und in der Luft sind vom Bunde so zu ordnen, dass eine zweckmässige Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrsmittel zum Nutzen der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung gewährleistet ist.

[2] Der Personenverkehr ohne Entgelt wird durch diese Bestimmung nicht berührt.

Art. 31, Abs. 3, oder Art. 31bis, Abs. 4, der neuen Wirtschaftsartikel. Vorbehalten bleibt die gestützt auf Art. 23ter erlassene Gesetzgebung über die Koordination der verschiedenen Verkehrsmittel.»

Die auf Grund der Autotransportordnung konstituierte Transportkommission hat in der Zwischenzeit ihre Tätigkeit ebenfalls aufgenommen. Die weitere Entwicklung dieser Verfassungsangelegenheit fällt nicht mehr in das Berichtsjahr.

Praktisch war das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Automobil im Jahre 1941 weiterhin gekennzeichnet durch das Regime der Treibstoffverknappung, der Requirierung armeetauglicher Automobile und der Umstellung vieler Fahrzeuge auf Ersatztreibstoff. Bis zum Jahresende waren in der Schweiz ca. 13,000 Fahrzeuge auf Generatorbetrieb umgestellt. Die Eisenbahn blieb weiterhin der Grundpfeiler unserer nationalen Verkehrswirtschaft und ersparte dem Lande nach wie vor eine Transportkatastrophe.

Die Frage der **Verkehrswerbung** und insbesondere der **Fremdenverkehrsförderung** wurde im Rahmen des Möglichen bearbeitet und gefördert, wenngleich der Wirksamkeit auf diesem Gebiet während der Kriegsdauer engere Grenzen gezogen sind. Auf Grund des Bundesbeschlusses vom 21. September 1939 ist die Organisation der allgemeinen schweizerischen Verkehrswerbung im Ausland vereinheitlicht und der neugegründeten Schweizerischen Zentrale für Verkehrs-

förderung übertragen worden. Dieses mit erheblichen Bundesmitteln arbeitende Institut hat sich zufolge der Drosselung des internationalen Verkehrs nun in ganz besonderm Masse der Verkehrswerbung im Inland angenommen und eine recht fruchtbare Zusammenarbeit mit unsern regionalen Werbeorganisationen entfaltet. Die bernischen Verkehrsverbände und Verkehrsvereine wurden durch den Kanton in üblicher Weise unterstützt, dagegen erfuhren die ausserordentlichen Zuwendungen aus Seva-Mitteln namhafte Einschränkungen, so dass, entsprechend den Zeitumständen, auf ganzer Linie sparsamer, d. h. mit eingeschränkten Budgets gearbeitet werden muss.

Technische Verbesserungen verschiedener Art wurden im Berichtsjahre sowohl von den Bundesbahnen als auch von den Dekretsbahnen durchgeführt. Die Lötschbergbahn nahm am 3. November 1941 eine neue achtachsige Lokomotive in Betrieb.

Die Bundesbahnen eröffneten am 18. November 1941 den elektrischen Betrieb auf der Brüniglinie (Luzern-Meiringen). Auf der Strecke Meiringen-Interlaken/Ost wurde die Geleiseabsenkung im Brienz-Dorf-Tunnel, die Gewölbeabdichtung im Kehlengraben- und Bohlauitunnel und der Umbau der Überfahrtsbrücke bei km 59 vollendet. Den Bestrebungen zur Normalisierung der Brünigbahn war kein Erfolg beschieden.

Die **SBB-Bahnhofumbauten** nahmen ihren programmgemässen Fortgang. Am 31. August 1941 konnte die neue, mit 2 Doppelspuren ausgerüstete Zufahrtslinie zwischen Bern und Wylerfeld dem Betrieb übergeben werden. In Burgdorf wurde die Unterführung der Kirchbergstrasse beendet. Bezüglich des SBB-Hauptbahnhofes Bern gingen die Studien weiter. Als nächste und dringlichste Etappe steht die nordseitige Erweiterung der Geleiseanlagen zur Behandlung. Es zeigt sich, dass bereits diese Etappe in unlösbarem Zusammenhang mit der Neugestaltung der Hochbauten (Aufnahmegebäude etc.) steht und die Bahnhoffrage jetzt schon in ihrer Gesamtheit durch die Studien erfasst werden muss. Für die Geleiseerweiterung bestehen 2 Varianten; Regierungsrat und Gemeinderat der Stadt Bern sind gegen eine weitere Abtragung der Grossen Schanze und geben folglich der Variante den Vorzug, die eine Überwölbung der 4 neuen Geleise vorsieht.

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	$347,_8$
1940	$384,_0$
1941	$440,_0$

Die Verkehrseinnahmen sind im Vergleich zum Vorjahr um rund 56 Millionen Franken gestiegen. Die Betriebsrechnung weist bei rund $454,_9$ Millionen Franken Einnahmen und rund $260,_6$ Millionen Franken Ausgaben einen Einnahmenüberschuss von rund $194,_3$ Millionen Franken auf. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Einnahmenüberschuss von $18,_4$ Millionen Franken ab, gegenüber $13,_4$ Millionen Franken im Vorjahr.

Nicht unerwähnt möchten wir zwei auf SBB-Linien eingetretene Verkehrsstörungen lassen. Die am 19. Mai 1941 infolge Achsbruches bei der Station Münsingen erfolgte Güterzugsentgleisung lief im grossen und ganzen noch glimpflich ab, verursachte immerhin einen rund 24stündigen Verkehrsunterbruch. Der am 23. September 1941 beim Einfahrtsignal der Station Kiesen erfolgte schwere Zusammenstoss zwischen den Zügen 307 und 1970 hatte schwerwiegende Folgen. 10 Personen fanden den Tod und 27 Personen wurden verletzt. Wir haben nicht unterlassen, mit der eidgenössischen Aufsichtsbehörde in Verbindung zu treten, um womöglich weitere Verbesserungen im Signal- und Sicherungsdienst herbeizuführen, die derartigen Unglücksfällen vorbeugen.

2. Schiffahrt.

Die Kontrolle der nicht nach Bundesgesetz konzessionierten Schiffahrt wurde im Berichtsjahr nach Massgabe der Vorschriften des Polizeireglementes betreffend Schiffahrt, Fähren und Flösserei im Kanton Bern, vom 28. Januar 1916, sowie des interkantonalen Reglementes betreffend die Schiffahrtspolizei auf dem Neuenburger-, Bieler- und Murtensee, auf den Kanälen der Zihl und der Broye, vom 18. März 1936, von den kantonalen Schiffahrtsaufsehern durchgeführt. Das neue kantonale Schiffahrtspolizeireglement wurde vom Regierungsrat am 16. Februar 1940 in Kraft gesetzt.

Die ausserordentlich starke Benzin- und Ölknappheit bewirkte auch im Berichtsjahr die Stillegung fast sämtlicher Motorboote und Motorgondeln (Aussenbordmotore). Der entstandene Gebührenausfall kommt in der Schiffahrtsabrechnung stark zum Ausdruck.

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

3. Konzessionierter Postautomobilverkehr.

Die den Inhabern einer Postkonzession A bisher gewährte Steuererleichterung wurde im Berichtsjahr 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, Schweizerische

Luftverkehrs AG., sowie die Flugplatzgenossenschaft Bern verteilt werden.

Der Flugbetrieb beschränkte sich auf die Durchführung von Kontrollflügen zur laufenden Feststellung der Betriebsbereitschaft der Flugzeuge.

B. Fahrpläne.

Weder die Schweizerischen Bundesbahnen noch die Privatbahnen sahen sich zu Beginn des Berichtsjahres gezwungen, nennenswerte Einschränkungen des Fahrplanes durchzuführen. Die zunehmende Knappheit an Brennstoffen und anderm Material aller Art liess indessen keine Erhöhung der Fahrleistungen zu und bewog zu einer Beschränkung der Extrazüge. Da die Steigerung des internen Verkehrs häufig längere Stationsaufenthalte erforderte und der Gewährleistung der Anschlüsse immer grössere Schwierigkeiten erwuchsen, wurde es mit dem Übergang zum neuen Jahresfahrplan notwendig, die Fahrordnungen zahlreicher Züge zu entspannen und damit eine wichtige Verspätungsquelle auszuschalten. Das Verfahren zur Fahrplanbereinigung wickelte sich in herkömmlicher Weise ab. Wir vertraten 113 Abänderungsbegehren und erlangten manche Verbesserung.

Die Fahrpläne der konzessionierten Automobillinien geben nicht zu Bemerkungen Anlass.

C. Eisenbahnen im Betrieb.

Der Raummangel des Verwaltungsberichtes zwingt, uns auf eine Zusammenstellung der Betriebsergebnisse in der nachstehenden Übersichtstabelle (Seite 174) zu beschränken. Für die Einzelheiten verweisen wir auf die gedruckten Geschäftsberichte und Jahresrechnungen der Unternehmungen.

Approximative Betriebsergebnisse bernischer Privatbahnen pro 1941.

Gesellschaft	Einnahmen	Ausgaben (ohne Erneuerungskosten)	Überschuss (ohne Erneuerungskosten)
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Normalspurbahnen.			
Lötschbergbahn (exklusive Schiff)	21,263,000	10,704,000	+10,559,000
Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee	808,000	743,000	+ 65,000
Spiez-Erlenbach-Bahn	855,000	426,000	+ 429,000
Erlenbach-Zweisimmen-Bahn	1,223,000	709,000	+ 514,000
Bern-Neuenburg-Bahn	2,847,000	2,108,000	+ 739,000
Gürbetalbahn	1,868,000	1,352,000	+ 516,000
Bern-Schwarzenburg-Bahn	729,000	528,000	+ 201,000
Burgdorf-Thun-Bahn	2,725,000	2,138,000	+ 587,000
Emmentalbahn	2,494,000	1,891,000	+ 603,000
Solothurn-Münster-Bahn	695,000	576,000	+ 119,000
Langenthal-Huttwil-Bahn	790,000	735,000	+ 55,000
Huttwil-Wolhusen-Bahn	775,000	630,000	+ 145,000
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	426,000	404,000	+ 22,000
Freiburg-Murten-Ins-Bahn	717,000	583,000	+ 134,000
Sensetalbahn	229,000	184,000	+ 45,000
Saignelégier-Glovelier-Bahn	219,000	267,000	— 48,000
Pruntrut-Bonfol-Bahn	131,000	166,000	— 35,000
II. Schmalspurbahnen.			
Berner Oberland-Bahnen	837,000	740,000	+ 97,000
Montreux-Berner Oberland-Bahn	2,439,000	1,781,000	+ 658,000
Rechtsufrige Thunerseebahn	490,000	333,000	+ 157,000
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	918,000	637,000	+ 281,000
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	1,622,000	1,205,000	+ 417,000
Solothurn-Niederbipp-Bahn	218,000	215,000	+ 3,000
Langenthal-Jura-Bahn	158,000	151,000	+ 7,000
Langenthal-Melchnau-Bahn	125,000	117,000	+ 8,000
Biel-Meinisberg-Bahn [1])	—	—	—
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	319,000	281,000	+ 38,000
Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn	280,000	237,000	+ 43,000
Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn	289,000	293,000	— 4,000
Total	46,489,000	30,134,000	+16,355,000
Ergebnis 1940	39,546,000	25,671,000	+13,875,000
Ergebnis 1939	30,017,000	23,247,000	+ 6,770,000

[1]) Die Biel-Meinisberg-Bahn scheidet zufolge gänzlicher Umstellung auf Automobilbetrieb aus.

D. Projektierte Bahnen.

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

E. Eisenbahn-, Automobil- und Aufzugskonzessionen.

Im Jahre 1941 wurden zuhanden der Bundesbehörden bzw. des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen.

AG. Automobilverkehr Frutigen-Adelboden (wegen Firmaänderung).

b) Provisorische Konzessionen.

Keine Bemerkungen.

c) Konzessionserneuerungen.

Kraftwagenkonzession der Genossenschaft Autoverkehr Thun-Stocken-Gürbetal.

Kraftwagenkonzession Adelboden-Geils (Erneuerung hängig).

d) Konzessionsausdehnungen.

Keine Bemerkungen.

e) Fristverlängerungen.

Seilbahn Adelboden-Engstligenalp.
Skilift Mürren AG.
Schlittseilbahn Saanenmöser-Hornberg.

f) Konzessionsablehnungen.

Keine Bemerkungen.

g) Erloschene Konzessionen.

Kraftwagenkonzession Frutigen-Adelboden (wegen Firmaänderung).

F. Schiffahrt.

1. Bestand der kontrollierten Schiffe.

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse u. kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	674	703	233	745	2355
Motorgondeln[1]	105	34	7	21	167
Motorboote[1]	91	69	8	5	173
Segelboote verschiedener Art	64	89	6	2	161
Segelboote mit Aussenbordmotor[1]	12	2	—	—	14
Segeljachten	7	29	—	—	36
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	2[2]	2[2]	2	50	56
Fähren	—	—	—	11	11
Faltboote	161	187	12	491	851
Faltboote mit Segeleinrichtung	64	13	1	30	108
Faltboote mit Aussenbordmotor[1]	5	—	—	5	10
Total 1941	1185	1128	269	1360	3942
Total 1940	1145	1090	283	1300	3818
Veränderungen im Berichtsjahr	+ 40	+ 38	— 14	+ 60	+124

[1]) in 1941 grösstenteils ausser Betrieb.
[2]) 1 mit Aussenbordmotor

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

2. Schifferpatente und Fähigkeitsausweise.

Im Berichtsjahr wurden 15 neue Patente ausgestellt und 14 Stück annulliert, so dass sich der Bestand pro 31. Dezember 1941 auf 393 Patente (gegenüber 392 im Vorjahr) beläuft.

Im Sinne von Art. 11 des Polizeireglementes betreffend Schiffahrt, Fähren und Flösserei im Kanton Bern, vom 28. Februar 1940, wurden bis jetzt 20 von der Segelschule Thunersee ausgestellte Fähigkeitsausweise visiert.

3. Rechnung.

Einnahmen:		
Gebührenmarken	Fr. 9,684.60	
Stempelmarken	» 352.50	
Reglemente	» 302.—	
		Fr. 10,339.10
Ausgaben		» 7,857.90
Überschuss (1940: Fr. 4,288.40)		Fr. 2,481.20

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1941.

Budgetrubrik X. *b*	Budgetkredit	Reinausgaben	Mehrausgaben	Minderausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Eisenbahn- und Schifffahrtswesen	116,651	112,319.51	—.—	4,331.49
		Minderausgaben		4,331.49

Bern, den 9. Juni 1942.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

Grimm.

Vom Regierungsrat genehmigt am 7. Juli 1942.

Begl. Der Staatschreiber: **Schneider.**

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1941.

(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	1,309,712	12,690,212	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	72,697	757,445	2,082,142	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	2,155,648	68,288	3,223,936	849,500	799,540
5	Burgdorf-Thun	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	4,133,350	4,500,000	43,563	8,676,913	2,109,550	2,109,300
6	Pruntrut-Bonfol	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	566,200	968,400	92,010	1,626,610	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	14,936,068	541,448	19,157,516	2,262,000	2,262,000
8	Gürbetalbahn	17. IV. 1891	17. V. 1899	14. VIII. 1901	2,770,000	6,096,372	2,570,560	11,436,932	1,725,000	1,724,761
9	Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	27. II. 1901	1. XI. 1902	2,803,500	4,694,881	435,578	7,933,959	2,184,700	2,184,350
10	Saignelégier-Glovelier	26. III. 1897 29. III. 1901	22. XI. 1899	1. XI. 1902	1,100,000	642,500	157,479	1,899,979	500,000	500,000
11	Sensetalbahn	1. VII. 1898	9. X. 1907	21. V. 1904	642,800	993,100	298,740	1,934,640	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	673,233	94,561	3,942,794	64,500	64,500
13	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	1,730,000	2,788,207	1,120,594	5,638,801	980,000	980,000
14	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	1,620,150	3,888,005	118,343	5,626,498	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	636,878	19,896	1,958,624	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	120,070,026	20,039,239	199,892,765	23,839,000	19,628,645
				Total	93,275,850	168,866,015	27,667,456	289,809,321	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	50,000	43,134	2,163,134	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	77,511	1,827,511	352,000	350,200
3	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1. X. 1927	20. IX. 1897 26. II. 1908	21. X. 1898	2,237,950	1,528,400	236,847	4,003,197	1,238,560	1,238,560
4	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	7,903,650	10,751,000	2,043,287	20,697,937	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	36,980	1,378,980	463,500	463,500
6	Mett-Meinisberg[1]	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	—	—	—	—	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	333,657	3,588,557	828,400	828,400
8	Solothurn-Zollikofen-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4,556,500	3,000,000	431,821	7,988,321	2,094,000	2,094,000
9	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1,872,000	472,000	55,728	2,399,728	402,500	402,500
10	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987,000	300,000	38,604	1,325,604	567,500	567,500
11	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	2,080,600	242,621	23,873	2,347,094	1,047,610	1,047,610
				Total	25,764,700	18,633,921	3,321,442	47,720,063	9,905,750	9,803,950
				Gesamttotal	119,040,550	187,499,936	30,988,898	337,529,384	48,358,245	43,873,041

[1]) Die Biel-Meinisberg-Bahn scheidet zufolge gänzlicher Umstellung auf Automobilbetrieb aus.