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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1943)

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

Autor: Grimm, Robert / Guggisberg, P.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417292

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 1943

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

I. Baudirektion

A. Allgemeines

Im Berichtsjahr rückte der Krieg wiederum näher an unsere Grenzen, und neue Flüchtlingsströme ergossen sich in die Schweiz. Die Landung der alliierten Truppen in Süditalien und die verschärfte Kriegsentwicklung brachten uns vermehrte Einfuhrsorgen. Die Behörden trafen weitgehende Selbstversorgungsmassnahmen.

Der zunehmende Mangel an natürlichen Rohstoffen und die steigende Teuerung im Waren- und Arbeitsmarkt lähmten weiterhin das Baugewerbe. In den Städten mit steigender Konzentration kriegswirtschaftlicher Verwaltungen war die Bautätigkeit zwar etwas reger als im Vorjahre. Als Erscheinung der Wohnungsnot, zu deren Bekämpfung Bund und Kanton Subventionen ausrichteten, erstanden an den Peripherien Siedlungsbauten. Von einer eigentlichen Baukrise muss dank der Landesverteidigungsbauten, Meliorationen und Rodungen noch nicht gesprochen werden. Die Zahl der Arbeitslosen hielt sich im Rahmen des Vorjahres niedrig. Trotzdem musste für den Fall plötzlicher Einstellung der kriegsbedingten Aufträge der Uhren-, Metall- und Maschinenindustrie mit dem Gespenst der Arbeitslosigkeit gerechnet werden. Die Zahl der baureifen Projekte im Hoch- und Tiefbau wurde vermehrt. Arbeitslosigkeit, die über Nacht entstehen kann, soll uns mit Arbeitsbeschaffungsprojekten bereit finden. Eine Anzahl freierwerbender Architekten, Ingenieure und Techniker fand durch Projektierungsaufträge willkommene Arbeit und Verdienst.

Die Abrechnung über die Automobilsteuereingänge und den Benzinzollanteil gestaltete sich im Endergebnis noch ungünstiger als im Vorjahr. Es darf nicht verwundern, dass die ordentlichen Kredite zur Bestreitung der unumgänglichen Bedürfnisse nicht ausreichen konnten. Trotz grösster Zurückhaltung in der Geldverwendung wurde die Bewilligung besonderer Kredite notwendig.

Im **Strassenbau** war es möglich, etwas mehr Bindemittel als im Vorjahre erhältlich zu machen. Dadurch konnte den bedrohlichen Zerfallserscheinungen der Strassenoberflächen an einigen Stellen wirksam begegnet werden. Durch diese Flickarbeiten wurde aber der gebotene Grad des Strassenunterhaltes lange nicht erreicht, und die Besorgnis um den Zerfall vieler ausgebauter Strassen bleibt weiter bestehen.

Der Bau der Sustenstrasse wurde so weit gefördert, dass auf Herbst 1944 mit deren Vollendung auf Bernerseite gerechnet werden darf. Bis Ende 1944 wird auch der Scheiteltunnel vollendet sein.

Im **Hochbau** bewegte sich die Tätigkeit im Rahmen der durchschnittlichen Vorkriegsaufwendungen. Gegenüber 1942 weist das Berichtsjahr einen Ausgabenrückgang von nahezu 1,5 Millionen auf.

Die Abrechnung über den Ratshausumbau liegt nunmehr vor. Sie beträgt Fr. 2,343,000 bis zum Tage der Einweihung.

Im Wasserwirtschaftswesen ist die Kollaudation des Kraftwerkes Innertkirchen vom 1. Oktober 1943 besonders zu erwähnen.

Der am 4. Januar zunächst mit zwei und am 28. Januar mit drei Maschinengruppen aufgenommene Betrieb vor der Vollendung war ein Risiko, das nur im Vertrauen auf die solide Arbeit übernommen werden konnte. Bis zu seiner am 23. Mai erfolgten Wiederstilllegung zum Zwecke der Fertigstellung konnten ca. 186,5 Millionen kWh Energie erzeugt werden. Diese Produktion stellte einen grossen, willkommenen Beitrag an die Versorgung unseres Landes dar.

Für den **Wasserbau** war das Berichtsjahr wie das Vorjahr ein günstiges. Schwere Unwetterschäden sind nicht eingetreten.

Speziell zu erwähnen ist die am 6. August begonnene Trockenlegung des Grubengletschersees als Arbeit von nationalem Interesse.

Die **Tätigkeit des technischen Arbeitsdienstes** entwickelte sich im Berichtsjahr nach den gleichen Grundsätzen und ungefähr im gleichen Umfang wie im Vorjahre. Der starke Wechsel im Personal ist zum grossen Teil wiederum auf den Aktivdienst und namentlich auf die kurzfristige Besetzung technischer Stellen für Dienstabwesende zurückzuführen.

Es wurden während des Jahres 29 Teilnehmer in 42 Arbeitsturnussen beschäftigt. Übernommen wurden aus dem Jahre 1942 15, Neueinstellungen 9, Wiedereinstellungen 18. Den Höchstbestand erreichte der Monat Februar mit 19, den Mindestbestand der Monat Oktober mit 11 Mann.

Durch den TAD wurden Stellen vermittelt:

vorübergehende Stellen von weniger als 3 Monaten	4
definitive Stellen von mehr als 3 Monaten	13
Vermittlung von Stellen an Angemeldete *vor* Eintritt in den TAD	10

2 Teilnehmer sind ohne Vermittlung des TAD zu Stellen gekommen.

Von den Teilnehmern entfallen 75,8% auf Hoch- und Tiefbau, 6,9% auf Vermessung, 10,4% auf Maschinen-, Elektrizitäts- und Heizungsbranchen, 6,9% auf Graphiker. Durchschnittliche Alterstufen der Teilnehmer: unter 20 Jahren 0%, 20—30jährige 31%, 31—40jährige 6,9%, 41—50jährige 24,2%, 51jährige und ältere 37,9%.

Die Gesamtausgaben betrugen Fr. 79 254.75 gegenüber Fr. 75,742.60 im Vorjahre. Daran bezahlten: der Bund Fr. 25,517.90; der Ausgleichsfonds der Lohnersatzordnung (erstmals 1943) Fr. 6379.30; der Rest wurde vom Kanton, den Gemeinden und aus bezahlten Arbeiten bestritten.

Die Arbeiten wurden fast ausschliesslich auf Grund behördlicher Aufträge durchgeführt.

Zur **Mitarbeit an Heimat und Landschaftsschutz** bot das Jahr 1943 wiederum reichlich Gelegenheit, sei es im Rahmen der Baubewilligungsverfahren, der Überprüfung von Baureglementen, sei es durch Tätigkeit in den Uferschutzverbänden des Brienzer-, Thuner- und Bielersees.

Das **Gesamtbudget** der Baudirektion pro 1943 betrug ohne Spezialrubriken (Heil- und Pflegeanstalten, Automobilsteuer, Benzinzoll, I. Juragewässerkorrektion, Arbeitsbeschaffungskredit) an Reinausgaben:

Budget	Fr. 5,494,225.—
Rechnung	» 5,496,361.30

Die Mehrleistungen von Fr. 96,877.69, denen Minderausgaben von Fr. 94,741.39 gegenüberstehen, so dass die Mehrausgaben Fr. 2136.30 betragen, fallen zur Hauptsache auf folgende Rubriken: X. a. E. 1, Wegmeisterbesoldungen, entstanden durch vermehrte Stellvertretungskosten infolge Militärdienstes, Mehrleistungen von Fr. 82,901.15. Für dringende Strassen- und Brückenbauten, Rubrik X. a. F., Mehrausgaben von Fr. 1516.25. Endlich wiesen die Rubriken X. a. A. 2a und X. a. H. 3 Mehrausgaben auf, die durch Personelles und Gesetzgebungskosten verursacht wurden.

Die **Spezialrubriken** wiesen folgende Reinausgaben auf:

1. Heil- und Pflegeanstalten. . . .	Fr. 26,813.30
2. Automobilsteuer	» 1,022,681.96
3. Benzinzollanteil	» 269,437.23
4. Kredit für Arbeitsbeschaffung, Bodenverbesserungen, Milderung der Wohnungsnot	» 1,170,000.—
5. Juragewässerkorrektion	» 37,376.78
	Fr. 3,526,309.27

gegenüber Fr. 1,506,966.75 im Vorjahre.

Auf Budgetkrediten und Spezialrubriken wurden von der Baudirektion insgesamt verausgabt Franken 9,022,670 gegenüber Fr. 8,006,983 im Vorjahre und Fr. 9,066,144.38 im Jahre 1941.

Die Aufwendungen auf Vorschussrubrik, welche durch jährliche Amortisationen auf dem Budgetwege und insbesondere durch fällig werdende Bundesbeiträge getilgt werden, sind in diesen Zahlen nicht enthalten. Sie kommen bei den einzelnen Abteilungen zum Ausdruck.

Eine Reihe verwaltungsrechtlicher Geschäfte der Hochbau-, Strassen- und Wasserbaupolizei sowie des Wasserrechtswesens brachte eine zusätzliche Geschäftslast neben der Bautätigkeit. Zahlreiche Reglemente und Alignementspläne mussten geprüft werden. Die Mitberichte an andere Direktionen nahmen ebenfalls viel Zeit in Anspruch.

Für die **obligatorische Unfallversicherung** des Verwaltungs- und Angestelltenpersonals, einschliesslich des technischen Arbeitsdienstes, fiel eine Gesamtlohnsumme von Fr. 2,800,081 in Rechnung. Für Betriebsunfälle wurden an Prämien Fr. 28,795.34 entrichtet. Die Nichtbetriebsunfallprämie, inklusive die Zusatzversicherung

für das Wegmeisterpersonal der untern Klassen, betrug Fr. 21,466.31. Beide Prämien zusammen erreichten den Betrag von Fr. 50,261.65.

Die Leistungen der Anstalt betrugen:

Betriebsunfallversicherung:

	Betriebspersonal Fr.	Bureaupersonal Fr.
Heilkosten	3,141.—	57.—
Lohnentschädigungen	4,405.—	56.—
Anteil an den schweren Unfällen (Invalidität und Tod) der Gefahrenklasse 40 *m* und 60 *h*	12,816.—	168.—
Nichtbetriebsunfallversicherung:		
Heilkosten	4,457.—	53.—
Lohnentschädigungen	10,592.—	185.—
Anteil an schweren Unfällen (Invalidität und Tod)	10,762.—	615.—
	46,173.—	1 134.—

Die Suva hat demnach im ganzen Fr. 47,307 ausgerichtet gegenüber einer Prämienleistung von Franken 50,261.68. Die Gesamtzahl der bei der Suva im Berichtsjahr angemeldeten Unfälle betrug 134 gegenüber 103 im Vorjahre.

Personal. Am 15. Mai starb nach langer Krankheit der Oberwegmeister und Amtsschwellenmeister des Amtes Thun, Gottfried Barben, in Thun. Oberwegmeister Barben trat am 1. August 1923 in den Staatsdienst. Er hat die ihm übertragenen Arbeiten allezeit zur vollen Zufriedenheit seiner Vorgesetzten ausgeführt. Der Staat verlor in dem Verstorbenen einen treuen und gewissenhaften Mitarbeiter.

Auf Ende Dezember 1943 ist Arthur Stalder, Techniker beim Tiefbauamt, nach fast 41 Jahren Staatsdienst, wegen Erreichung der Altersgrenze, in den Ruhestand getreten.

An die vakante Stelle des 1. Sekretärs der Baudirektion wählte der Regierungsrat im Juni Fürsprecher Emil Ehrsam, Gerichtsschreiber des Amtsbezirks Burgdorf. Herr Ehrsam versah sein neues Amt seit dem 1. April provisorisch.

Als Nachfolger des verstorbenen Oberwegmeisters und Amtsschwellenmeisters von Thun wurde Hans Fahrni, dipl. Techniker, Thun, gewählt.

B. Gesetzgebung

Die Revisionsarbeiten für ein neues Gesetz über die Nutzung des Wassers wurden weiter gefördert. Die Revision des Alignementsgesetzes befindet sich im Studium.

C. Hochbau

1. Allgemeines. Das Berichtsjahr 1943 bringt die durch die Zeitumstände gebotenen behördlichen Massnahmen besonders auf dem Gebiet des staatlichen Hochbaues zum Ausdruck. Zurückhaltung aller nicht unumgänglich notwendigen Arbeiten im Sinne der Bereitstellung für Zeiten schlechter Beschäftigung des Baugewerbes, Schonung des Material- und Arbeitsmarktes in diesen Arbeitszweigen sind die Merkmale der verflossenen Periode.

Diese Einschränkungen zeigen sich denn auch im Rückgang der Bauausgaben des verflossenen Jahres.

1942 erreichten die staatlichen Aufwendungen mit den bedeutenden Arbeiten am Rathaus ca. $3,_5$ Millionen Franken. Das Berichtsjahr weist demgegenüber einen Rückgang der Ausgaben auf Fr. 1,475,273.47 auf, wodurch der Rahmen der durchschnittlichen Vorkriegsaufwendungen im Hochbauwesen wieder erreicht ist.

Im Berichtsjahr wurden keine grössern Neubauten angefangen oder durchgeführt. Die Tätigkeit des Hochbauamtes beschränkte sich auf die Bearbeitung von Projekten und auf den Unterhalt der staatlichen Gebäude.

Gesamtsumme der ausgestellten Anweisungen:

a) Hochbau-Neubau, Rubrik X. a. D. 1	Fr. 371,406.70
b) Spezialrubriken gemäss besondern Beschlüssen	» 583,153.21
c) Hochbau-Neubau, Heil- und Pflegeanstalten Rubrik X. a. D. 2	» 26,813.30
d) Unterhaltsarbeiten, Rubriken X. a. C. 1—6	» 493,900.26

2. Aus Rubrik X. a. D. 1, Neu- und Umbauten. Die Ausgaben des Berichtsjahres für Neubauten im Betrag von Fr. 371,406.70 gliedern sich wie folgt:

Letzte Amortisationsrate des Umbaues Staatskanzlei, Postgasse 68/72	Fr. 98,000.—
Bereitstellung für den Neubau der Knabenerziehungsanstalt Landorf	» 100,000.—
Erste Rate für kommende Herstellungsarbeiten der Südfassade des Stiftgebäudes	» 50,000.—
Ausgeführte Umbauten:	
Ausbau des Dachstockes, Amthaus Aarberg	Fr. 14,871.70
Renovationsarbeiten der Fassade Kirchgasse 2, Bern	» 20,185.90
Fassadenrenovation Kirchgasse 1/3, Bern	» 16,874.50
Neueinrichtung des Grundbuchamtes Delsberg	» 8,310.97
Umbauarbeiten im Pfarrhaus Mühleberg	» 18,482.81
Neue Waschküche in der Ökonomie der Anstalt Münsingen	» 6,635.10
Vergrösserung des Landjägerpostens Neuenegg	» 26,302.02
Schöpfe in der Taubstummenanstalt Münchenbuchsee und in der Landwirtschaftlichen Schule Langenthal	» 1,532.55
Ferner wurden für Projektstudien zu verschiedenen kommenden Neubauten verausgabt	» 10,211.15
Total	Fr. 371,406.70

Zu diesen Ausgaben sei erwähnt:

Am 8. August 1943 wurde die grosse **Scheune der Knabenerziehungsanstalt Landorf** durch Feuer vollständig zerstört. Sie musste sofort aufgebaut werden. Das hatte eine wesentliche Umstellung des Programms für die projektierten Um- und Erweiterungsbauten zur Folge. Die Brandversicherungs-Entschädigung betrug Fr. 62,000. Dazu bewilligte der Grosse Rat aus den für den Ausbau dieser Anstalt bereitgestellten Krediten Fr. 174 500 zum sofortigen Wiederaufbau. Die Scheune wurde dabei erweitert. Sie enthält nun zusätzlich in einem Wohnstock Dienstwohnungen für landwirtschaftlich beschäftigtes Personal. Der Umbaufonds der Anstalt wurde mit weitern Fr. 100,000 gespiesen. Dadurch waren auf Ende des Berichtsjahres Fr. 380,000 bereitgestellt.

Für **Renovationsarbeiten der Südseite des Stiftgebäudes** wurde eine erste Rate von Fr. 50,000 ausgeschieden. Diese Arbeiten sollen erst bei Eintritt grösserer Arbeitslosigkeit im stadtbernischen Baugewerbe in Angriff genommen werden.

Im **Amthaus Aarberg** wurde die Wohnung des Regierungsstatthalters im 2. Stock durch Ausbau des Dachstockes auf 5 Zimmer erweitert. Ausserdem erfolgte die Vergrösserung der Wohnung des Erdgeschosses um ein Zimmer. Die Ausführung der notwendigen Renovation der südlichen Fassade sowie der Laubenanbauten ist als Arbeitsbeschaffungsmassnahme zurückgestellt.

Als Arbeitsbeschaffung für das Steinhauergewerbe wurde die **Südfassade des Gebäudes Kirchgasse 2,** wo die kantonale Justizdirektion untergebracht ist, erneuert. Die Renovation der Fassaden an der Kreuzgasse ist vorbereitet. Ihre Inangriffnahme richtet sich nach der Arbeitsmarktlage in den einschlägigen Gewerben.

Mit dieser Massnahme verbunden war die Herstellung der westlichen Aussenseite der **Gebäude Kirchgasse 1 und 3.** Dort erfuhren verschiedene Büroräume durch teilweise neue Fenstereinbauten wesentliche Verbesserungen. Auch für diesen Gebäudekomplex sind weitere Erneuerungen im Äussern und Innern in Vorbereitung.

Für die Neueinrichtungsarbeiten im **Grundbuch Delsberg** lagen im Berichtsjahr die Abrechnungen vor. Diese zur Hauptsache 1942 durchgeführten Arbeiten beliefen sich auf ca. Fr. 25,000.

Im **Pfarrhaus Mühleberg** wurden im westseitigen Laubenanbau 2 Zimmer erstellt, die infolge der ungünstigen Besonnungslage des Gebäudes wesentliche hygienische Verbesserungen brachten. An die Baukosten im Betrag von Fr. 20,638.20 leistet die Gemeinde Mühleberg einen Beitrag von Fr. 4650.

Seit längerer Zeit machte sich das Fehlen einer eigentlichen **Waschküche in der Ökonomie der Heil- und Pflegeanstalt Münsingen** fühlbar. Das bestehende Lokal diente den Schlachtungen. Durch Anbau an das sogenannte Bäckereistöckli ist nun eine geräumige Waschküche entstanden. Kostenbetrag Fr. 8177.35.

Auch das wenig geräumige Gebäude des **Landjägerpostens Neuenegg** musste dringend vergrössert werden. Durch Entgegenkommen der Nachbarn war es möglich, einen Ausbau nach der Süd- und Südwestseite vorzunehmen, was grosse Verbesserungen ermöglichte. Das Gebäude konnte anfangs Oktober bezogen werden. Über die Baukosten, für welche ein Kredit von Franken 30,000 bereitgestellt ist, wird 1944 abgerechnet. Sie halten sich im Rahmen der bewilligten Bausumme.

Für die **Schule Waldhof in Langenthal** wurde ein Holzschuppen erstellt. Über die Baukosten im Umfang von Fr. 9000 wird im nächsten Jahr abgerechnet.

Aus Baukredit wurde ferner ein Beitrag von Fr. 1500 an die Errichtung eines Geräteschuppens in der **Taubstummenanstalt Münchenbuchsee** bewilligt. Fr. 6000 wurden durch die Erziehungsdirektion aufgebracht.

An Projektstudien sind zu erwähnen die Vorarbeiten für den Ausbau der Gebäude **Herrengasse 3—21 in Bern** zu Verwaltungszwecken und die Planung des Neubaues einer **Schnitzlerschule in Brienz.** Das vom Grossen Rat genehmigte Projekt des **Neubaues einer zweiten Kaserne auf dem Waffenplatz Bern** wurde weiter verfolgt. Studien über die notwendige Vergrösserung des **Chemischen Instituts der Universität** sowie generelle Überlegungen zum kommenden **Amthausneubau auf dem Schlossgut in Holligen** bei Bern, Vorschläge für die **Neugestaltung der Grossen Schanze** im Zusammenhang mit der Bahnhoferweiterung Bern boten Anlass zu Bearbeitungen.

Von den aus **Spezialkrediten** durchgeführten Arbeiten sind zu erwähnen:

Rathaus-Umbau in Bern. Die Abrechnung bis zum Tage der Übergabe und Einweihung des Gebäudes beträgt Fr. 2,343,000. Freiwillige Beiträge von Gemeinden, Korporationen und Privaten zum Zwecke der künstlerischen Ausschmückung beliefen sich auf Franken 143,000. Als Bundessubvention sind Fr. 475,000 beigesteuert worden. Für verschiedene Nachtragsarbeiten im Rahmen obiger Kredite wird eine besondere Abrechnung nach Fertigstellung erfolgen.

Unterbringung des staatlichen Automobildienstes im kantonalen Zeughaus. Die Kosten des im Jahre 1942 ausgeführten Einbaues betragen Fr. 275,842.

Neue Schlosszufahrt in Laupen. Die Erstellung des Strassendamms und des Viaduktes sowie die Anlage der Strassenfahrbahn sind nahezu beendet. Der Viadukt musste mangels Zement in Haustein ausgeführt werden, was eine erhebliche Kostenvermehrung zur Folge hatte. Die Anpflanzung und Fertigstellung der Anschlussstellen an den Schlosseingang sowie die Abrechnung erfolgen 1944.

Neues Salzhaus in Burgdorf. Die Abrechnung konnte wegen Verzögerung der Bauarbeiten zum Bahngeleiseanschluss nicht fertig erstellt werden. Sie wird 1944 erfolgen.

3. **Rubrik X. a. D. 2.** In den **Heil- und Pflegeanstalten** sind die Erstellung einer Wärmerückgewinnungsanlage in der Anstalt Waldau und technische Verbesserungen an der Wasserversorgung für Bellelay zu erwähnen.

Ein Teil der grossen Stützmauer hinter der Kirche in Bellelay musste wegen Einsturzgefahr neu aufgeführt werden.

4. **Rubriken X. a. C. 1—6, Unterhalt der Staatsgebäude.** Es wurden hiefür total Fr. 493,900 verausgabt, und zwar für

Amtshäuser, Amtsschreibereien, Gerichtsgebäude	Fr. 107,618.39
Straf- und Erziehungsanstalten	» 16,324.73
Heil- und Pflegeanstalten	» 5,453.50
Universitätsinstitute und Kliniken	» 31,634.96
Militäranstalten, Zeughäuser, Pulverhäuser	» 33,832.65
Unterrichtsanstalten, Seminarien, Techniken	» 30,925.05
Landjägerposten, Archive, Beamtenwohnungen	» 9,770.20
Pfarrgebäude	» 104,283.24
Kirchengebäude	» 275.70
Öffentliche Plätze	» 2,459.14
Wirtschaftsgebäude	» 35,098.37
Pfrund- und Kirchenchorloskäufe	» 30,000.—
Instandhaltung der Dächer sowie Wasserinstallationen in den verschiedenen Staatsgebäuden	» 86,224.41
Total	Fr. 493,900.34

Wie üblich erfolgte die Ausführung der Unterhaltsarbeiten gemäss den Rubriken X. a. C. 1, X. a. C. 2 und X. a. C. 5 nach dem vom Regierungsrat genehmigten Jahresprogramm.

Neben den zur Verhütung weiterer Schäden jährlich notwendigen allgemeinen Aufwendungen sind für das Berichtsjahr speziell zu erwähnen: Erweiterung der Amtschaffnerei Biel; Umbau des Richteramtes Burgdorf; neues Wasserreservoir und Pumpe zur landwirtschaftlichen Schule Courtemelon; Verbesserungen an den Zentralheizungen im Hause Götschel in Delsberg sowie im dortigen Lehrerinnenseminar; Fassadenrenovationen in der Anstalt Hindelbank; Einbau einer weitern Dienstwohnung in der Anstalt Landorf; Vergrösserung des Grundbuchamtes im Amthaus Neuenstadt; Renovationsarbeiten in Dienstwohnungen im Hôtel des Halles in Pruntrut; Umänderungen im Physikzimmer der Kantonsschule Pruntrut.

In folgenden Pfarrhäusern wurden Unterhaltsarbeiten vorgenommen: Beatenberg, Bremgarten, Corgémont, Diemtigen, Grafenried, Guttannen, Gurzelen, Radelfingen, Reutigen, Lauterbrunnen, Rüti b. B., Unterseen, Wengi b. B., Burgdorf, Eriswil, Gsteig b. S., Heimenschwand, Leissigen, Kappelen, Habkern, Schüpfen.

Die Pfrund Hilterfingen wurde im Berichtsjahr der Gemeinde Hilterfingen abgetreten.

5. **Die Kontrolle der staatlichen Heizungs- und Wärmeanlagen** wurde auch im Berichtsjahr weitergeführt.

Ferner erledigte die dem **Hochbau angegliederte Prüfstelle für Subventionsgesuche von Hochbauarbeiten** zuhanden der Direktion des Innern 2527 Geschäfte. Diese Prüfstelle begutachtete ebenfalls 1765 Begehren um Zuteilung von Zement zuanden der Sektion für Baustoffe des Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amtes.

6. **Schul- und Anstaltsgebäude der Gemeinden und Korporationen.** Für die Direktionen der Erziehung und der Sanität sind 90 Schulhäuser und eine Anzahl Spitalgebäude begutachtet worden.

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

Baureglemente	4
Wasserversorgungsreglemente	8
Elektrizitätsreglemente	2
Kanalisationsreglemente	1
Alignementspläne	12

8. **Hochbaupolizei.** Neben der Begutachtung vieler Bauvorhaben, welche zur Abklärung ästhetischer oder bautechnischer Einwendungen an die Baudirektion gelangten, mussten 5 Rekurse hochbaupolizeilicher Natur behandelt werden.

D. Strassenbau

1. **Allgemeines.** Die Lage im Strassenbau hat sich gegenüber dem Vorjahre nicht wesentlich geändert. Nach wie vor macht sich ein Mangel an Baustoffen geltend. Immerhin konnten den Oberingenieurkreisen nach Abspaltung der Zuteilungen an die Sustenstrasse, an die Gemeinden und industriellen Betriebe mehr bituminöse Bindemittel als im Vorjahr zugewiesen werden. Diese wurden fast ausschliesslich zu Flickarbeiten und Nachbehandlungen auf Staatsstrassen verwendet. Durch die anhaltende Lohn- und Materialpreissteigerung einerseits und die Schrumpfung der Eingänge aus der Automobilsteuer und dem Benzinzollanteil anderseits wurde der Strassenbau wiederum stark eingeengt. Ausgenommen Brückenverstärkungen und unbedeutende Strassenkorrektionen konnten nur die dringendsten Unterhaltsarbeiten durchgeführt werden.

Mit Bundesratsbeschluss vom 3. Dezember 1943 ist das für den Ausbau mit Bundeshilfe und nach Richtlinien des Eidgenössischen Oberbauinspektorates vorgesehene schweizerische Hauptstrassennetz festgelegt worden. Von den in dieses Netz aufgenommenen 1714,1 km entfallen 310,3 km = 18,1%, auf den Kanton Bern. Die Baukosten sind mit Fr. 540,436,000 veranschlagt. Davon sollen Fr. 110,805,000 = 20,5% für den Anteil des Kantons Bern aufgebracht werden. Es ist vorgesehen, mit den Bauarbeiten für den Ausbau des schweizerischen Hauptstrassennetzes erst bei Eintritt grösserer Arbeitslosigkeit zu beginnen.

Von nennenswerten Baustellen an Staatsstrassen sind zu erwähnen: Vollendung der Korrektionsarbeiten auf der Strecke Bachofen–Schlündibach im Zuge der Staatsstrasse Zweisimmen–Saanen; Wiederherstellung der durch den Ausbruch des Grubengletschersees zerstörten Partien der Grimselstrasse (die Vollendung fällt ins Jahr 1944); Korrektion von Kehren an der Beatenbergstrasse; Instandstellungsarbeiten an der Tiefenau–Zollikofen-Strasse mit Erstellen einer Stützmauer; Wiederherstellen einer Stützmauer im Zuge der Schwarzenburg–Wislisau-Strasse; Wiederherstellen einer Brüstungsmauer an der Mamishaus–Gambach-Strasse; Behebung von Frostschäden längs des Spielwaldes und am Gümmenenstutz im Zuge der Staatstrasse Frauenkappelen–Biberen; Korrektion der Staatsstrasse im

Dorfe Aefligen; Walzarbeiten auf der Strecke Gampelen–La Sauge (Kantonsgrenze); Erstellen einer Stützmauer und Kurvenkorrektion an der Staatsstrasse in Radelfingen; Entwässerung der Staatsstrasse in Lamboing; Korrektion von Bahnübergängen in Hasle-Rüegsau, Zollbrück, Gomerkinden und in Lützelflüh; Walzarbeiten auf den Staatsstrassen Porrentruy–Alle, Bure–Fahy und Courrendlin–Vicques; Kanalisationsarbeiten an den Staatsstrassen Montignez, Grandfontaine, Lugnez und Bure; Erstellen von Ufermauern an der Rauss und an der Lützel zum Schutze der Staatsstrassen Crémines–Gänsbrunnen und Charmoille–Grand' Lucelle.

Aus dem Brückenbau können angeführt werden:

Umbau der Sausbachbrücke an der Staatsstrasse Zweilütschinen–Lauterbrunnen; Umbau der Glütschbachbrücke an der Staatsstrasse Reutigen–Oberstocken; Erstellen eines wasserdichten Zementverputzes auf dem Gewölbe des Hauptbogens der Halenbrücke bei Bern; Verstärkungsarbeiten an der Jabergbrücke bei Kiesen; Reparaturarbeiten an der Holzkonstruktion und am Dach der Gümmenenbrücke; Umbau der Strassenbrücke über den Hauptkanal im Zuge der Staatsstrasse Ins–Kerzers (Kantonsgrenze). Die im Jahre 1942 begonnenen Um- und Verstärkungsarbeiten an der Zollbrücke mit Tieferlegen der Fahrbahn konnten im Berichtsjahr zur Zufriedenheit aller Beteiligten und der Strassenbenützer vollendet werden. Ferner gelangten zur Ausführung: Neubeläge mit Revisionsarbeiten auf der Häberenbrücke bei Röthenbach i. E.; Fischbachbrücke zwischen Eggiwil und Röthenbach, Bubenei- und Horbenbrücke zwischen Schüpbach und Eggiwil, Schüpbachbrücke und Ölebrücke bei Trub; Verbreiterung der Rothbrücke bei St. Urban; Instandstellungsarbeiten an den Walkebrücken bei Rohrbach, Mühle Hegen; Revisionsarbeiten an der Birsbrücke in Grellingen sowie an der Brücke über den Doubs in Soubey.

Die Staubbekämpfung auf Staatsstrassen ist im Berichtsjahr noch weiter zurückgegangen.

Dank des milden und schneearmen Winters 1942/43 konnten die Schneeräumungsarbeiten auf den Hauptdurchgangsstrassen mit geringem Kostenaufwand durchgeführt werden.

Grössere Schäden sind im Berichtsjahr keine gemeldet worden. Das Jahr 1943 darf hinsichtlich Hochwasserschäden als günstig bezeichnet werden. Unwetterschäden an Staatsstrassen sind durch die schweren Gewitter vom 18. und 20. September 1943 in den Amtsbezirken Konolfingen, Seftigen und Schwarzenburg entstanden.

Zur Bereitstellung von Arbeiten im Strassenbau für die Zeit grösserer Arbeitslosigkeit sind verschiedene freierwerbende Ingenieure und Techniker mit der Aufstellung baureifer Projekte über den Ausbau von Staatsstrassen beauftragt worden.

2. **Sustenstrasse.** Die neue Sustenstrasse ist auf Ende 1943 auf der 23 km langen Strecke Innertkirchen–Gadmen–Bäregg bis zum Hotel Steingletscher erstellt und eingewalzt worden. Sie überwindet mit ihren 14 Brücken, 11 Tunnels, zahlreichen Durchlässen, Strassenabschlüssen, Stütz- und Futtermauern einen Höhenunterschied von 1240 m. In den Tunnels, auf den Wendeplatten und Kehren ist die Kleinsteinpflästerung vollendet. Mit Ausnahme eines kurzen Teilstückes, das im Spätherbst nicht mehr ausgeführt werden konnte, darf ebenfalls die Oberflächenbehandlung der ganzen Strassenabwicklung als vollendet gelten.

Auf der Strecke Hotel Steingletscher–Himmelrank–Wyssbach-Wasserfall ist der Unterbau mit 5 weiteren Tunnels und Kunstbauten beendet. Ein gleiches gilt für einen grossen Teil der Pflästerung und Strassenabschlüsse.

Vom Wyssbach-Wasserfall nach dem Obertal und der Passhöhe ist die Strasse trassiert. Die 2 Tunnels sind durchschlagen und ausgeweitet. Ein Teil der Kunstbauten ist abgeschlossen.

Im Berichtsjahre wurden ausserdem die Gewölbeausweitung des Scheiteltunnels, die Tunneleingänge im Tagbau, das Mauerwerk und die beiden Portale ausgeführt.

Das der Unterkunft der Arbeiter dienende steinerne Gebäude auf der Passhöhe wurde vom Bund käuflich erworben.

Gegen das Ende der Bausaison erhöhte sich die Zahl der vom kantonalen Arbeitsamt zugewiesenen Arbeiter um 150 Mann internierte «Alpini».

Im Herbst 1944 kann auf Bernerseite mit der Vollendung sämtlicher Strassenbauarbeiten, die notwendigen Ergänzungsarbeiten eingeschlossen, gerechnet werden. Es handelt sich dabei namentlich um folgende Arbeiten:

Erd- und Felsarbeiten zwischen Obertal und Sustenloch;
Erstellen von ca. 1000 m³ Stütz- und Futtermauern;
Ausmauerung des Wasserfall-Tunnels;
Versteinerung auf der ganzen Strecke von Wyssbachtunnel bis zur Passhöhe;
Walzen, Pflästern oder Versehen mit einem Oberflächenbelag.

Die Vollendung des Scheiteltunnels ist auf Ende 1944 vorgesehen.

Die Kosten für den Neubau der Sustenstrasse betragen auf Ende 1943 rund Fr. 15,000,000.

Die kriegsbedingten Mehrkosten und die durch die Natur des Gebirges und technischen Anforderungen bedingten Mehrarbeiten lassen sich auf ca. Franken 4,800,000 berechnen.

3. **Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen.** Zur Amortisation des Vorschusses der Einwohnergemeinden der Lütschinentäler wurde im Berichtsjahr eine weitere Zahlung von Fr. 50,000 geleistet, womit die Schuld des Staates auf Fr. 24,000 gesunken ist.

4. **Verwendung der Budgetkredite X. a. E. und X. a. F.**

a) Budgetrubrik X. a. E. 1. (Wegmeisterbesoldungen). Budget Fr. 2,111,000; Rechnung Fr. 2,193,901.15. Die Mehrausgaben infolge Besoldungsrevision und Stellvertretung bei Militärdienst betragen Fr. 82,901.15.

Diese Rubrik X. a. E. 1 umfasst die Besoldungen der Oberwegmeister und der Wegmeister auf Staatsstrassen und auf Gemeindestrassen mit Wegmeisterstellung durch den Staat. Von den 22 Oberwegmeistern, von denen einer Oberwegmeister-Stellvertreter ist, sind 14 ausserdem noch als Amtsschwellenmeister tätig. Die Zahl der Wegmeister beträgt 489. Einige Wegmeisterstellen waren durch Hilfsarbeiter besetzt.

b) Budgetrubrik X. a. E. 2 (Strassenunterhalt). Budget Fr. 670,000; Rechnung Fr. 668,570.77. Dieser Kredit X. a. E. 2 wird in erster Linie für den Unterhalt der nicht ausgebauten Strassen, der Brücken und anderer Kunstbauten verwendet.

Das Staatsstrassennetz weist auf Ende 1943 eine Länge von $2313,_{158}$ km auf. Die Länge der Gemeindestrassen, für welche der Staat den Wegmeister stellt oder jährlich einen Beitrag leistet, misst $685,_{950}$ km.

c) Budgetrubrik X. a. E. 3 (Wasserschäden und Schwellenbauten). Budget Fr. 350,000; Rechnung Fr. 347,351.09.

Unwetterschäden grösseren Ausmasses sind im Berichtsjahre mit Ausnahme derjenigen infolge der Gewitter vom 18. und 20. September keine zu verzeichnen. Dagegen haben Lawinen wesentliche Kosten verursacht. Die Kosten der Schneeräumungsarbeiten an der Grimselstrasse betrugen Fr. 15,841.10. Sie sind dank der günstigen Witterung und Einstellung der Postautokurse unter dem Mittel der Vorkriegsjahre geblieben. Die Strassenöffnung auf Bernerseite erfolgte auf den 30. Juni. Sie wurde von den Radfahrern sehr begrüsst.

d) Budgetrubrik X. a. E. 4 (Brandversicherung der Brücken). Budget Fr. 2,300; Rechnung Fr. 2363.51. In diesem Betrage sind inbegriffen die Brandversicherungskosten der hölzernen Brücken, der Wegmeisterhütten und dergleichen.

e) Budgetrubrik X. a. F. (Strassen- und Brückenbau). Budget Fr. 125,000; Rechnung Fr. 126,516.25. Dieser Kredit ist in der Hauptsache für Revisions- und Reparaturarbeiten verwendet worden.

5. **Verwendung der Eingänge aus der Automobilsteuer und dem Benzinzollanteil.**

Ertrag der Automobilsteuer zugunsten der Baudirektion	Fr.	895,420.23
Einnahme aus Rückvergütungen, Gemeindebeiträgen u. a.	»	24,167.90
Benzinzollanteil	»	287,912.—
Beiträge von Gemeinden und Privaten auf Rechnung des Benzinzollanteils	»	46,888.54
Beiträge des Bundes an den Ausbau der Alpenstrassen	»	48,100.—
Total Einnahmen	Fr.	1,302,488.67
Ausgaben	»	1,721,275.63
Mehrausgaben	Fr.	418,786.96

Die Verwendung der Eingänge aus der Automobilsteuer und aus dem Benzinzollanteil setzt sich wie folgt zusammen:

1. Beiträge an Gemeinden für Staubbekämpfung	Fr.	14,675.90
2. Beiträge an Gemeinden gemäss den Bestimmungen des Strassenbaugesetzes	»	153,897.—
3. Beiträge an Vereinigungen für das Strassenwesen	»	2,387.05
4. Projektierungsarbeiten	»	6,580.80
Übertrag	Fr.	177,540.75
5. Fremdenverkehrsstrassen, 3. Rate	»	200,000.—
6. Court-Moutier-Strassen-Verlegung, 1. Rate	»	150,000.—
7. Verzinsung der Spezialkredite	»	44,552.47
8. Strassenbau- und Unterhaltsarbeiten. Abtragung von Vorschüssen und verschiedenen Kosten	»	1,299,182.41
Total	Fr.	1,871,275.63

6. **Gesamtaufwendungen des Staates für das Strassenwesen.**

a) Budgetrubrik X. a. E.	Fr.	3,603,287.12
b) Budgetrubrik X. a. F.	»	320,116.25
c) Autosteuer und Benzinzollanteil	»	1,871,275.63
d) Fremdenverkehrsstrassen	»	—
e) Sustenstrasse, Neubau	»	3,360,694.97
Gesamtaufwendungen	Fr.	9,155,373.97

Vom Gesamtnetz der Staatsstrassen von $2313,_{158}$ km haben auf Ende 1943 $1180,_{700}$ km oder rund 51% staubfreie Beläge.

7. **Strassenpolizei.** Im Berichtsjahre sind 27 Bewilligungen für Bauten innerhalb der Bauverbotzone gemäss den Bestimmungen des Strassenbaugesetzes erteilt worden, ferner einige Bewilligungen für Benützung des Strassengebietes durch Anlagen und Leitungen und für Steinsprengen und Holzreisten.

Das Aufstellen und Anbringen von Aussen- und Strassenreklamen wird weiterhin auf Grund der Verordnung vom 30. Juni 1939 beaufsichtigt und geordnet.

8. **Strassen- und Wegreglemente.** Strassen- und Wegreglemente von Gemeinden und anderen Korporationen sind im vergangenen Jahre zur Genehmigung keine vorgelegt worden.

E. Wasserbau

1. **Budgetrubrik X. a. G. 1.** Budget Fr. 650,000; Rechnung Fr. 637,106.31.

Grössere Verbauungsarbeiten zu Lasten des Budgetkredites sind im Berichtsjahre keine in Angriff genommen worden. Dagegen mussten an verschiedenen Fluss- und Bachverbauungen Ergänzungs- und Wiederherstellungsarbeiten ausgeführt werden.

Mit den Bauarbeiten für die Trockenlegung des Grubengletschersees wurde am 6. August begonnen. Auf Jahresende waren die Bauinstallationen zum grössten Teil vollendet. Von der Voranschlagsumme von Fr. 800,000 waren auf Ende 1943 rund Fr. 348,000 verbaut. Ferner wurden die Schwellenbauten an der Aare zum Schutze der Grimselstrasse in Angriff genommen und die dringendsten Arbeiten bis Ende 1943 mit einem Kostenaufwand von Fr. 71,800 vollendet.

Am Sund- und Birrengraben mussten unterhalb der bestehenden Verbauung Betonsperren erstellt werden, wobei die Frage der finanziellen Beteiligung der Gemeinde Beatenberg allerdings noch offen steht. Die Kosten der Verbauungsarbeiten am Sund- und Birrengraben beliefen sich im Jahre 1943 auf Fr. 109,700.

Die Korrektion der 3. Sektion des Limpaches mit seinen Zuflüssen konnte mit Ausnahme kleiner Ergänzungsarbeiten im Berichtsjahr beendet werden.

Daneben sind im ganzen Kantonsgebiet an Flüssen und Bächen Verbauungs- und Ergänzungsarbeiten durchgeführt worden. Ausserdem wurden neue Projekte dem Bunde zur Subventionierung angemeldet.

Dem Schwellenunterhalt wurde auch im Berichtsjahre volle Aufmerksamkeit geschenkt. Das Verbot der Bollensteinentnahme aus der Emme und Ilfis sowie die vermehrte Kontrolle der Kiesentnahme haben sich auf das Flussregime gut ausgewirkt.

2. **Juragewässerkorrektion.** Die Arbeiten zur Vertiefung der Binnenkanäle im Grossen Moos sind im Jahre 1943 gut fortgeschritten. Es konnte folgender Aushub vollendet werden:

	Länge	Kubatur
a) am Hauptkanal	7,205 m,	71,410 m³
b) am Länggraben	770 m,	8,550 m³
c) am Moosmattengraben . .	1,330 m,	11,580 m³
d) am Brästengraben . . .	4,830 m,	60,420 m³
e) am Stegmattenkanal und Hohlenmattengraben . .	1,752 m,	17,420 m³
Total	15,887 m,	169,380 m³

Die Sohlen dieser Kanäle wurden bis auf wenige hundert Meter verkleidet. Neun Stauwehre konnten erstellt werden.

Die Ausführung brachte da und dort Schwierigkeiten infolge schlechten Terrains. Sandiger Untergrund führte bei einem Stauwehr sogar zu einem Grundbruch. Diese Hindernisse konnten aber überwunden werden. Das Aushubmaterial wird bis zum Frühjahr zum grössten Teil abgeführt sein.

Die Wirkung der Kanalvertiefungen ist überall eine sehr gute und weitreichende. Bei grossen Flächen wurde die Kiesschicht angeschnitten, um dem Grundwasser freien Austritt zu verschaffen. Im Gebiet der vertieften Binnenkanäle sind keine Drainagen mehr nötig. Dazu wirken die Stauwehre rasch. Mit den ausgeführten Arbeiten wird also nicht bloss eine Entwässerung, sondern eine richtige Regulierung des Grundwasserstandes erreicht.

Die Seitenkanäle im Ins- und Müntschemiermoos, die Bewässerungsleitung von Insmoos bis zum Stegmattenkanal und die kleinen Vertiefungen vom Hohlenmatten- und Länggraben harren noch der Ausführung. Die Wasserzuleitungen zum Moosmatten- und Brästengraben werden bis zum Frühjahr 1944 fertig und die andern Arbeiten sollen im Winter 1944/45 vollendet werden.

Im Hagneck-Brüttelenmoos ist der Stollen am 7. Juli durchschlagen und bis im September ganz fertig erstellt worden. Der Fels war überall sehr günstig, und es war nur wenig Wasser vorhanden. Dieser Umstand verlangte nur kurzstreckige Einbauten. Zur Druckvermeidung musste die Auskleidung dem Vortrieb sehr rasch folgen.

Die Durchlässe bei der Biel–Täuffelen–Ins-Bahn und bei der Kanalteilung sind erstellt.

Grössere Schwierigkeiten werden die Aushubarbeiten bieten. Seekreide und Lehm bilden eine sehr gefährliche Gleitschicht.

Die Kanäle werden im Laufe des Frühjahrs 1944 vollendet sein.

Im Grissachmoos ist das Projekt fertig, aber es zeigen die Grundeigentümer wenig Initiative, um die Sanierung durchzuführen. Dagegen machen sich Bestrebungen geltend zur Vertiefung des Isleren- und Seebodenkanals in Ins und Gampelen.

Der Schwellenfonds der Juragewässerkorrektion betrug auf Jahresende Fr. 966,512.42.

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. —	637,106. 31
2. Besoldungen der Schleusen- und Schwellenmeister . . .	9,000. —	9,000. —
3. Juragewässerkorrektion I, Unterhalt	37,376. 78	37,376. 78
4. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds, Äufnung . .	60,000. —	60,000. —
	756,376. 78	743,483. 09

4. **An Schwellenreglementen und Katastern** wurden im Berichtsjahr sieben durch den Regierungsrat genehmigt. Das Reglement und der Kataster von Hilterfingen wurden ausser Kraft gesetzt.

5. **Unterstellung von Privatgewässern unter öffentliche Aufsicht.** 1943 wurden der Biberntalbach und der Küttigkoferbach bei Bätterkinden unter die Aufsicht gestellt.

6. **Wasserbaupolizei.** Dem Regierungsrat wurden fünf Überbrückungen und Überbauungen zur Genehmigung unterbreitet.

Die Baudirektion genehmigte vierundzwanzig Abwasserleitungen, drei Überbrückungen und eine Durchquerung mit Wasserleitungen.

F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft

Das Kraftwerk Innertkirchen wurde auf 1. Januar 1943 provisorisch in Betrieb genommen. Die Vollendungsarbeiten bedingten im Sommer eine 3monatige Betriebseinstellung.

Die Kollaudation des Werkes erfolgte am 1. Oktober 1943.

Es bleibt noch das Ausgleichsbecken bei der Handeck zu erstellen. Diese Arbeit wurde durch den Ausbruch des Grubengletschersees verzögert. Es wurde damals die ganze Baustelle einige Meter hoch überschüttet.

Die Studien für die weitere Nutzung der Wasserkräfte im Oberhasli werden fortgesetzt.

An der Birs in Grellingen wurde eine Wasserkraftanlage für 680 PS verliehen. Diese soll im Jahre 1944 gebaut werden.

Am Sanetsch, im Simmental und an der Lütschine sind Studien für die Nutzung der dortigen Gewässer im Gange.

Der Kanton Freiburg hat die Ausführung der Wasserkraftanlage Rossens beschlossen. Diese Anlage hat auf die Wasserführung der Saane einen wesentlichen Einfluss. Die an der Aare unterhalb der Saanemündung liegenden Wasserkraftanlagen werden dadurch eine ausgeglichenere Wasserführung erhalten.

G. Vermessungswesen

1. Allgemeines

Im letzten Jahresbericht wurde gemeldet, es seien wenige eigentliche Grundbuchvermessungen durchgeführt worden, weil die Geometer und ihr Personal sich vorwiegend mit Meliorationsarbeiten zu befassen hatten. Das trifft auch für 1943 zu. Ebenso erforderten die Waldrodungen Planunterlagen, und es mussten auch für militärische Zwecke Aufnahmen gemacht und Pläne geliefert werden.

Diese kriegsbedingten Arbeiten müssen der normalen Vermessungstätigkeit vorangestellt werden.

Güterzusammenlegungen sind viele in Arbeit, aber meist noch nicht so weit abgeschlossen, dass die darauffolgenden Neuvermessungen in Angriff genommen werden können. Inzwischen ist die Übereinstimmung der Angaben im Grundbuch mit dem tatsächlichen Zustand auf dem Terrain gestört, was auf die Dauer zu Unzukömmlichkeiten führen kann. In diesen Neuvermessungen liegt eine gewisse Arbeitsreserve für die Nachkriegszeit. Wichtig ist, dass dafür die nötigen Geldmittel bereitgehalten werden.

In den 42 noch nicht vermessenen Gemeinden des Oberlandes müssen trotz Krieg die gemäss Dekret vom 26. Februar 1930 anzulegenden Vermessungsfonds geäufnet werden, damit zu gegebener Zeit die erforderlichen Geldmittel zur Verfügung stehen, die zur Deckung beziehungsweise zur Amortisation der den Gemeinden auffallenden Kosten für Vermarkung und Vermessung notwendig sind.

Im Berichtsjahr ist die laut Bundesratsbeschluss vom 22. Februar 1938 zu bestellende *kantonale Nomenklaturkommission* ernannt worden. Ihre Tätigkeit besteht in der Festlegung der richtigen Schreibweise der Flurnamen, die in den Vermessungswerken, speziell in den Übersichtsplänen und den Kartenwerken zur Anwendung kommen sollen. Vor allem soll das ortsübliche Namensgut erhalten und vor willkürlicher Entstellung und sinnwidriger Schreibweise geschützt werden. Die Aufgabe, die den Sprachforschern damit gestellt wird, ist keine leichte. Oft gehen die Ansichten dieser Fachleute stark auseinander. Es handelt sich um eine Arbeit im Sinne des Heimatschutzes.

Im Berichtsjahr ist die kantonale Marchkommission in ihrem Amte bestätigt worden. Die vakante Stelle des Präsidenten wurde neu besetzt.

2. Neue gesetzliche Erlasse

Es sind im Berichtsjahr in bezug auf das Vermessungswesen keine neuen Gesetzesbestimmungen erlassen worden.

3. Grenzbereinigungen

a) **Schweizergrenze Bern-Frankreich.** Solange Frankreich durch eine fremde Macht besetzt ist, können diese Arbeiten nicht weitergeführt werden.

b) **Kantonsgrenze Bern-Solothurn.** Ein Teilstück längs der solothurnischen Gemeinde Gänsbrunnen ist vermarkt und aufgenommen worden. Es bleiben noch die Grenzpläne zu erstellen.

c) **Kantonsgrenzen Bern-Obwalden und Bern-Nidwalden.** Es wurden Grenzpläne als Beilagen zu den Protokollen erstellt.

d) **Kantonsgrenze Bern-Baselland.** Die Vermarkung zwischen der Gemeinde Pfeffingen einerseits und Nenzlingen - Grellingen - Duggingen andererseits ist durchgeführt. Die Aufnahme der Grenzen erfolgte mit der Neuvermessung von Pfeffingen.

e) **Gemeindegrenzbereinigungen.** Im Berichtsjahre sind 11 Gemeindegrenzbereinigungen durchgeführt und vom Regierungsrat genehmigt worden. Es betrifft dies folgende Gemeinden:

Rüti-Rüeggisberg, Courroux-Soyhières, Dürrenroth-Affoltern, Dürrenroth-Huttwil, Dürrenroth-Walterswil, Huttwil-Wyssachen, Siselen-Walperswil, Gurzelen-Uetendorf, Bargen-Kallnach, Bargen-Walperswil, Kandersteg-Reichenbach.

4. Grundbuchvermessung

a) **Triangulation IV. Ordnung.** Die Sektion IV^{c}, Gruppe Courtelary, wurde von den Bundesbehörden als Grundbuchtriangulation anerkannt und subventioniert.

Kurz vor Neujahr wurden die Operate der Sektionen XIV, Aarberg, und XV, Büren, an die eidgenössische Landestopographie zur Prüfung abgegeben.

Die Ergänzungs- und Revisionsarbeiten an der Sektion XXV^{a}, Eggiwil-Schangnau, wurden abgeschlossen und die Akten der eidgenössischen Landestopographie zur Prüfung vorgelegt.

Um den Forderungen einer Grundbuchtriangulation zu genügen, wurden an der alten Sektion XXVI, Trachselwald, die erforderlichen Ergänzungs- und Revisionsarbeiten in Angriff genommen.

Von der Sektion XVIII, Interlaken, wurde die Gruppe Beatenberg-Habkern weiter ausgebaut.

Gemäss den Weisungen für die Nachführung der Vermessungsfixpunkte des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes vom 14. März 1932, wurden im Laufe des Jahres an 85 Triangulationspunkten Schäden behoben.

b) **Kantonale Nivellemente.** Die Nivellementszüge Dotzigen–Orpund–Biel, Orpund–Meinisberg–Lengnau und Büren–Arch–Leuzigen wurden nivelliert und berechnet. Bei diesem Anlass wurden 19 Triangulationspunkte der Sektion XV (Büren) nivellitisch bestimmt.

Im übrigen wurden sämtliche gemeldeten Schäden an kantonalen Nivellementsbolzen behoben.

Die meisten der alten kantonalen Nivellementszüge wurden durch Privatgeometer, welche mit der Ausführung der Triangulation IV. Ordnung beauftragt waren, festgelegt und bestimmt. Die Züge waren aus

Gruppen, bestehend aus einem numerierten Bronzebolzen und 2 oder mehr Eisennieten, zusammengesetzt. Die Erfahrung hat nun gezeigt, dass diese vertikal in mehr oder weniger sicheren Objekten, wie Treppenstufen, Gartenmauern oder sogar Strassenmarksteine, eingelassenen Eisennieten keine dauernden Fixpunkte sein können. Ausserdem führt ihre Anonymität öfters zu Verwechslungen. Daraus ergab sich, dass es vorteilhafter ist, Gruppen von 3 numerierten Bronzebolzen zu erstellen. Diese Punkte müssen nahe beieinander liegen und in ausgewählten Gebäuden (Kirche, Pfarrhaus, Schulhaus usw.) einzementiert werden, was eine rasche und sichere Kontrolle ermöglicht.

Sämtliche neuen und revidierten Nivellementszüge wurden nach dieser Methode ausgeführt, und es zeigte sich, dass bedeutend weniger Schäden entstehen und der Nachführungsdienst entlastet wird.

c) **Parzellarvermessungen.** Vom Regierungsrat genehmigt und von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessung anerkannt wurde die Neuvermessung der zusammengelegten Gebiete in den Gemeinden Bargen und Kallnach.

Taxiert wurden die Arbeiten für die Neuvermessungen von St. Ursanne Los II und Montmelon Enklave d'Outremont. Die Vermessungsverträge wurden abgeschlossen.

Es waren in Arbeit: Unterseen Los I, Därstetten Talgebiet, Guttannen Los I und II, Grafenried Los I, Münchenbuchsee Los II, Jegenstorf, Bern Los VIII, Delsberg Los II, Soyhières Los I.

d) **Übersichtspläne.** Auf Ende 1943 sind genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

im Jura in 140 Gemeinden mit	1394 km²
im alten Kantonsteil	1516 »
Total genehmigt	2910 km²

In Arbeit sind:

im Jura 4 Gemeinden mit	63 km²
im alten Kantonsteil	412 »
Total in Arbeit	475 km²

e) **Güterzusammenlegungen.** Über diese Arbeiten werden im Jahresbericht der kantonalen Landwirtschaftsdirektion nähere Angaben zu finden sein.

f) **Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten.** Die Nachführungsgeometer und ihr Personal sind weiterhin durch die Ausführung von Meliorationen, Güterzusammenlegungen und anderer privater Arbeiten sowie mit militärischen Aufträgen voll beschäftigt. Im verflossenen Jahre sind keine weitern Vermessungswerke umgearbeitet oder ergänzt worden.

Die in Ausführung stehenden allgemeinen Revisionen der Vermarkungen sind nur vereinzelt gefördert worden.

Fortgesetzt wurde die Prüfung der Nachführung der Vermessungswerke durch einen besonderen Verifikator. Diese Überwachung erweist sich für die rund 450 permanent nachzutragenden Vermessungsoperate als unerlässlich. Wegen starker Betätigung verschiedener Kreisgeometer als Übernehmer von Meliorationen und Güterzusammenlegungen zeigen sich bereits Verzögerungen in der Vornahme und Erledigung der Nachführungsarbeiten. Die technische Ausführung solcher Arbeiten lässt ebenfalls verschiedentlich zu wünschen übrig.

An Stelle von Kreisgeometer Johann Abt in Sumiswald, welcher Alters halber zurückgetreten ist, wurde Max Weber, dipl. Kulturingenieur und Grundbuchgeometer, von Utzenstorf gewählt.

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

Die ausstehenden Vorschüsse betrugen am 1. Januar 1943	Fr. 577,131.70
Im Berichtsjahre wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrage von .	» 234,133.93
Die Rückzahlungen in Form von Bundes- und Staatsbeiträgen sowie durch die Gemeinden erreichten im Jahre 1943 die Summe von	» 207,983.55
Es verbleiben ausstehende und zu amortisierende Vorschüsse im Betrage von.	» 603,282.08

h) **Bundesbeiträge.** Die im Jahre 1943 für Vermessungsarbeiten vom Bunde ausgerichteten Beiträge verteilen sich auf die einzelnen Arbeitsgattungen wie folgt:

Für Triangulation IV. Ordnung . . .	Fr. 13,000.—
Für topographische Übersichtspläne .	» 51,471.45
Die Summe aller Bundesbeiträge beträgt	Fr. 64,471.45

Der Bundesbeitrag an die Kosten der permanenten Nachführung der Vermessungswerke im Jahre 1942 ist erst im Januar 1944 ausbezahlt worden. Der bezügliche Betrag von Fr. 41,493.65 muss daher in die Abrechnung pro 1944 aufgenommen werden.

II. Eisenbahndirektion

(Eisenbahnen, Schiffahrt, konzessionierter Automobil- und Flugverkehr)

A. Allgemeines

1. Eisenbahnwesen

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr)

Die im Vorjahr festgestellte günstige Transportkonjunktur der bernischen Privatbahnen vermochte sich im grossen und ganzen auch im Berichtsjahr zu behaupten. Es gilt dies vor allem für den Binnenverkehr und wird bestätigt durch die Tatsache, dass alle Normalspurbahnen (exkl. Lötschbergbahn) und Schmalspurbahnen zusammen im Vergleich zum Vorjahr eine Verbesserung des Einnahmenüberschusses um Fr. 964,000 zu erzielen vermochten. Das Ergebnis der Lötschbergbahn ist dagegen um rund 3 Millionen Franken ungünstiger; während der Rückgang des internationalen Transitverkehrs eine Verminderung der Betriebseinnahmen um rund $1,_{35}$ Millionen Franken bewirkte, stiegen die Betriebsausgaben infolge technischer Rückstellungen und Behebung des Pensionskassendefizites um rund $1,_{64}$ Millionen Franken an. Insgesamt, d. h. für alle Unternehmungen zusammen, resultiert also gegenüber 1942 eine Ergebnisverschlechterung von rund 2 Millionen Franken. Mehr noch als im Vorjahr erweist sich eine sorgfältige, haushälterische Ausgabenpolitik als erforderlich.

Nach wie vor erwiesen sich die bernischen Privatbahnen — auch die dampfbetriebenen — ihren Aufgaben gewachsen. Gemeinsam mit den Bundesbahnlinien bildeten sie eine lebenswichtige Voraussetzung unserer bernischen Volkswirtschaft.

Die approximativen Betriebseinnahmen der in die Kontrolle einbezogenen Unternehmungen belaufen sich pro 1943 auf Fr. 48,788,000 (Fr. 47,509,000), haben um Fr. 1,279,000 zugenommen. Die approximativen Betriebsausgaben (ohne die zu Lasten der Erneuerungsfonds gehenden Kosten) betragen rund Fr. 35,230,000 (Fr. 31,859,000), was eine Vermehrung um rund 3,371,000 Franken bedeutet. Für das Betriebsjahr resultiert ein Betriebskoeffizient (Ausgaben in Prozent der Einnahmen) von $72,_{2}$ % ($67,_{1}$). Der erzielte Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 13,558,000 (Fr. 15,650,000) ist um Fr. 2,042,000 niedriger 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
1942	16,386,000	13,027,000	3,359,000
1943	17,882,000	14,263,000	3,619,000

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

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
	Fr.	Fr.	Fr.
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
1942	23,026,000	12,257,000	10,769,000
1943	21,677,000	13,914,000	7,763,000
	c) Schmalspurbahnen		
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
1942	8,097,000	6,575,000	1,522,000
1943	9,229,000	7,053,000	2,176,000
	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
1942	47,509,000	31,859,000	15,650,000
1943	48,788,000	35,230,000	13,558,000

Betriebskoeffizient

1921	$82,_0$	1933	$84,_4$
1922	$80,_0$	1934	$83,_7$
1923	$77,_0$	1935	$86,_7$
1924	$75,_0$	1936	$86,_9$
1925	$77,_0$	1937	$78,_3$
1926	$78,_0$	1938	$83,_5$
1927	$75,_6$	1939	$77,_4$
1928	$72,_6$	1940	$64,_9$
1929	$71,_9$	1941	$64,_8$
1930	$75,_2$	1942	$67,_1$
1931	$79,_1$	1943	$72,_2$
1932	$85,_0$		

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	$1,_{02}$ %
1941	$1,_{97}$ %
1942	$5,_{73}$ %
1943	$4,_{11}$ %

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	$3,_{16}$ %
1941	$3,_{79}$ %
1942	$4,_{06}$ %

(Die Berechnungen pro 1943 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 wurde im Berichtsjahr der RSG und RPB (vorschussweise Ausfalldeckung des laufenden Jahres) sowie der SC (nachschüssige Defizitdeckung pro 1942) gewährt. Die Kantonsbetreffnisse wurden wiederum dem SEVA-Hilfsfonds entnommen.

Die **Privatbahnhilfe** des Bundes gemäss Bundesgesetz vom 6. April 1939 machte im Berichtsjahr weitere Fortschritte, und zwar hauptsächlich im Vollzug des I. Gesetzesabschnittes (finanzielle Wiederaufrichtungen). In der Maisession konnte dem Grossen Rate der Sanierungs- und Hilfeleistungsplan zugunsten der Montreux-Berner Oberland-Bahn vorgelegt werden. Der Zustimmungsbeschluss datiert vom 12. Mai 1943. Im Gegensatz zu den im Vorjahr behandelten Hilfeleistungsfällen der BLS-Betriebsgruppe und der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn hatte der Staat Bern im Falle der MOB nicht nur Abschreibungsverluste hinzunehmen; er musste sich gemeinsam mit dem Bund und den mitinteressierten Kantonen Freiburg und Waadt an der Aufbringung neuen Kapitals für technische Sanierungszwecke beteiligen. Das bernische Kantonsbetreffnis beträgt in Darlehensform Fr. 470,000, woran die interessierten bernischen Gemeinden Fr. 150,000 beizutragen haben. Mit Rücksicht auf das langsame Fortschreiten der technischen Sanierung und auf die vereinbarte feste Verzinsung hat das Bahnunternehmen die neuen Gelder im Berichtsjahr noch nicht hereingenommen.

Nach Massgabe der im Vorjahr ergangenen Beschlüsse wurden sodann die Hilfeleistungsvereinbarungen betreffend die Lötschbergbahn, die Bern-Neuenburg-Bahn, die Simmentalbahn sowie die Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn abgeschlossen. Auch die Vereinbarung betreffend die MOB konnte noch im Berichtsjahr bereinigt werden. Damit waren die langersehnten Sanierungen der genannten wichtigsten Privatbahnen perfekt. Offen blieb noch die Angelegenheit der Pensionskassensanierung. Hier erwies es sich leider im Berichtsjahr als nicht mehr möglich, eine definitive Regelung zu erzielen, und auch jetzt, d. h. im Zeitpunkt der Abfassung dieses Berichtes sind die im Gange befindlichen Verhandlungen noch nicht abschlussreif.

Die drei Bahnunternehmungen der Huttwiler Gruppe traten am Ende des Berichtsjahres über in eine Betriebsgemeinschaft mit der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn. Dieser Schritt war mit verschiedenen administrativen und ökonomischen Verbesserungen verbunden. Er lag aber auch in der Zielrichtung der Privatbahnhilfe, weil er als Vorstufe sowohl der Fusion als auch der technischen Sanierungen (Elektrifikation) zu werten ist. Nach wie vor befindet sich die Hilfeleistungssumme von 4 Millionen Franken des Bundes in Reserve; sie wird bis zum Zeitpunkt des Fusionsvollzuges zu 1½ % und von dort hinweg zu 3 % verzinst.

Zugunsten der für eine Fusion ausersehenen Nebenbahnen des Berner und Neuenburger Jura hat der Bund ebenfalls 4 Millionen Franken in Reserve gestellt, die zu 1½ % verzinst werden. Die eidgenössische Aufsichtsbehörde bemühte sich im Berichtsjahr hauptsächlich um die weitere Abklärung des technischen Sanierungsprogrammes. Zu diesem Behuf, dann aber auch zur Ermittlung der betrieblichen und ökonomischen Vorteile einer umfassenderen Betriebsgemeinschaft bzw. einer Fusion wurde Herr Juillerat, Adjunkt des Betriebschefs des Kreises I der SBB in Lausanne, mit der Ausarbeitung eines Gutachtens betraut. Dieses Gutachten wurde gegen Ende des Berichtsjahres erstattet, doch ist es hinsichtlich der technischen Gesichtspunkte schon wieder überholt durch neue Pläne des EAV, die auf eine Normalisierung der Linie Saignelégier–La Chaux-de-Fonds hinzielen.

Der Vollzug des II. Abschnittes des Bundesgesetzes (technische Erneuerungen und Verbesserungen bei Unternehmungen geringerer Bedeutung) erreichte für unser Kantonsgebiet im Berichtsjahr noch kein nennenswertes praktisches Ziel. Hier steht die Verwirklichung von Sofortprogrammen der Langenthal-Jura-Bahn, der Langenthal-Melchnau-Bahn sowie der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn im Vordergrund.

Finanzsanierungen, die nicht im Zusammenhang mit dem Bundesgesetz über die Privatbahnhilfe stehen, befinden sich verschiedentlich in Vorbereitung. Vollzogen wurde im Berichtsjahr zunächst einmal die Sanierung der Biel-Meinisberg-Bahn, die schon zufolge der Umstellung auf Automobilbetrieb nicht weiter hinausschiebbar war. Sodann wurde bei der Sensetalbahn eine weitere, bis Ende 1946 reichende Sanierungsperiode mit den Obligationären vereinbart.

Das Verhältnis zwischen **Eisenbahn und Automobil** konnte vom Bund auch im Berichtsjahr nicht auf verfassungsrechtlicher Grundlage geordnet werden. Die Volksabstimmung über den von den eidgenössischen Räten mit sehr grossem Mehr angenommenen neuen Verfassungsartikel 23ter wurde verschoben. Angesichts der in allen Verkehrssektoren für die Nachkriegszeit vorbereiteten Ausbau- und Verbesserungsprogramme (Eisenbahnverkehr, Strassenverkehr, Luftverkehr, Schifffahrt) behält das Problem der Koordination seine grosse technische, finanzielle und volkswirtschaftliche Dringlichkeit.

Der **Verkehrswerbung** wurde in gewohnter Weise, wenngleich bei geringerem Finanzaufwand, Aufmerksamkeit und Förderung zuteil. Die Verkehrswerbung zugunsten des Oberlandes behält auch während der Kriegszeit ihre lebenswichtige Bedeutung. Dass es der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung einmal mehr möglich war, grosse Mittel zugunsten der Inlandwerbung aufzuwenden, wurde als wesentliche Erleichterung empfunden.

Technische Verbesserungen aller Art wurden in 1943 sowohl von den Bundesbahnen als auch von den Dekretsbahnen durchgeführt. Unter anderem behandelten und genehmigten wir auch das Projekt betreffend die Ersetzung der eisernen SBB-Brücke über die alte Aare bei Aarberg, ferner das Projekt für das zweite Geleise der Strecke Moutier–Choindez.

Auf dem Gebiete der **SBB-Bahnhofumbauten** beschäftigte uns in ganz besonderem Masse der Personenbahnhof Bern. Auf Grund verschiedener Konferenzen und eines umfangreichen Korrespondenzwechsels zeichnete sich gegen Jahresschluss die Möglichkeit einer Verständigung über die Etappe der Verbreiterung der Geleise- und Perronanlagen (teilweise Abgrabung der Grossen Schanze) ab. Gleichzeitig wandten sich die Überlegungen auch der nächsten Etappe, d. h. der Schaffung eines neuen Aufnahmegebäudes zu, doch

bietet sich das Problem nach wie vor als sehr unabgeklärt dar.

In 1943 erfuhren die Eilgutanlage in Bern sowie die Geleise- und Perronanlagen in Burgdorf Erweiterungen.

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
1942	452,3
1943	462,6

Die Verkehrseinnahmen sind im Vergleich zum Vorjahr um rund 9,7 Millionen Franken gestiegen. Die Betriebsrechnung weist bei rund 479,2 Millionen Franken Einnahmen und rund 315,6 Millionen Franken Ausgaben einen Einnahmenüberschuss von rund 163,6 Millionen Franken auf. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Einnahmenüberschuss von rund Fr. 391,400 ab, gegenüber 2,5 Millionen Franken im Vorjahr.

Leider blieb das auf bernischem Kantonsgebiet liegende SBB-Netz auch im Berichtsjahr nicht von einer Betriebskatastrophe verschont. Am 7. Februar stürzte das Gewölbe des Tunnels de la Croix zwischen St-Ursanne und Courgenay auf eine Länge von 4 bis 5 m ein und die nachstürzenden Erdmassen verschütteten den Tunnel auf eine Länge von ca. 40 m. Menschenopfer waren glücklicherweise nicht zu beklagen. Am 15. Juli konnte der Eisenbahnverkehr teilweise und am 11. September wieder in vollem Umfange aufgenommen werden. Während des Unterbruchs musste eine kostspielige Verkehrsumleitung aufrechterhalten werden.

2. Schiffahrt

Die Kontrolle der nicht nach Bundesgesetz konzessionierten Schiffahrt wurde im Berichtsjahr nach Massgabe der Vorschriften des Polizeireglementes vom 16. Februar 1940, betreffend Schiffahrt, Fähren und Flösserei im Kanton Bern, sowie des interkantonalen Reglementes vom 16. März 1936, betreffend die Schiffahrtspolizei auf dem Neuenburger-, Bieler- und Murtensee, auf den Kanälen der Zihl und der Broye, von den kantonalen Schiffahrtsaufsehern durchgeführt.

Zufolge der Benzin- und Ölknappheit ist die Zahl der Motorgondeln neuerdings stark gesunken, während sich der Bestand an Ruderbooten und Segelschiffen vermehrt hat.

Der **Bielersee-Dampfschiffgesellschaft** musste wiederum die in verschiedenen Grossratsbeschlüssen niedergelegte Finanzunterstützung des Staates und der interessierten Gemeinden gewährt werden.

3. Konzessionierter Postautomobilverkehr

Die den Inhabern einer Postkonzession A bisher gewährte Steuererleichterung wurde in 1943 beibehalten.

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

4. Konzessionierter Flugverkehr

Zufolge der kriegszeitlichen Beschränkungen musste der im Budget bereitgestellte Kredit von Fr. 30,000 auch im Berichtsjahr zur Defizitdeckung verwendet werden, zwar mit Fr. 20,000 zugunsten der ALPAR, Schweizerische Luftverkehrs AG., sowie mit Fr. 10,000 zugunsten der Flugplatzgenossenschaft Bern.

Der Flugbetrieb der ALPAR beschränkte sich auf 103 Kontrollflüge und Höhenflüge.

Im Berichtsjahr wandte sich das Interesse schon stark den Problemen der nachkriegszeitlichen Verkehrsaviatik zu, denn es ist leicht zu erkennen, dass die in der Kriegsaviatik erzielten gewaltigen Fortschritte sich umwälzend auf den Luftverkehr der näherrückenden Friedenszeit auswirken werden. Insbesondere ist mit viel längeren zwischenlandungsfreien Flugstrecken, d. h. mit einem raschen Ausbau des interkontinentalen Luftverkehrs zu rechnen. Aber auch für den europäischen und innerschweizerischen Flugverkehr ist eine starke Weiterentwicklung zu erwarten. Den Erfordernissen des Blindfluges ist der Flugplatz Belpmoos nicht mehr gewachsen. Die Erstellung eines hindernisfreien Verkehrsflugplatzes ist unerlässlich, wenn die Bundesstadt einen Anschluss an das künftige moderne Flugverkehrsnetz behalten will. In Erkenntnis dieser Tatsachen und Zusammenhänge wurde im Berichtsjahr das Flugplatzprojekt Utzenstorf ausgearbeitet, das als Keimanlage den Städteflugplatz (Ersatz für das Belpmoos) vorsieht, gleichzeitig aber auch die Entwicklungsfähigkeit zum interkontinentalen Grossflugplatz aufweist. Es handelt sich hier um das erste vollgültige, in allen Belangen klare Projekt für einen «Flugplatz Schweiz». Die Voraussetzungen für die Projektverwirklichung fehlen zur Zeit; deshalb sind auch die vorwiegend auf kriegsbedingten Überlegungen beruhenden Angriffe gegen dieses Projekt einstweilen nicht als endgültig oder ausschlaggebend zu beurteilen. Nach Kriegsende werden die Probleme des Städteflugplatzes und des Flugplatzes «Schweiz» in Würdigung aller neuen Gegebenheiten zu beurteilen und rasch der besten Lösung entgegenzuführen sein.

B. Fahrpläne

Der Jahresfahrplan 1943/44 brachte für die elektrisch betriebenen Linien keine wesentlichen Änderungen hinsichtlich der Zugsleistungen. Infolge Kohlenmangels mussten dagegen auf den dampfbetriebenen Strecken weitere Zugsleistungen eingespart werden. Der anhaltend starke Verkehr zwang dazu, die Fahrordnung vieler Züge noch mehr zu entspannen.

Im Bereinigungsverfahren vertraten wir rund 100 Begehren, von denen manches verwirklicht werden konnte.

Die Fahrpläne der konzessionierten Automobillinien geben nicht zu Bemerkungen Anlass.

C. Eisenbahnen im Betrieb

Die verfügte Einschränkung des Verwaltungsberichtes macht es notwendig, dass wir uns auf eine Zusammenstellung der Betriebsergebnisse in der nachstehenden Übersichtstabelle beschränken. Für die Einzelheiten verweisen wir auf die gedruckten Geschäftsberichte und Jahresrechnungen der Unternehmungen.

Approximative Betriebsergebnisse bernischer Privatbahnen pro 1943

Gesellschaft	Einnahmen	Ausgaben (ohne Erneuerungskosten)	Überschuss (ohne Erneuerungskosten)
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Normalspurbahnen			
Lötschbergbahn (exklusive Schiff)	20,801,000	13,112,000	+ 7,689,000
Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee	876,000	802,000	+ 74,000
Simmentalbahn	2,299,000	1,416,000	+ 883,000
Bern-Neuenburg-Bahn	3,395,000	2,620,000	+ 775,000
Gürbetalbahn	2,069,000	1,559,000	+ 510,000
Bern-Schwarzenburg-Bahn	834,000	612,000	+ 222,000
Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn	5,591,000	4,420,000	+ 1,171,000
Solothurn-Münster-Bahn	860,000	752,000	+ 108,000
Langenthal-Huttwil-Bahn	844,000	789,000	+ 55,000
Huttwil-Wolhusen-Bahn	858,000	800,000	+ 58,000
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	439,000	511,000	— 72,000
Sensetalbahn	226,000	184,000	+ 42,000
Saignelégier-Glovelier-Bahn	286,000	350,000	— 64,000
Pruntrut-Bonfol-Bahn	181,000	250,000	— 69,000
II. Schmalspurbahnen			
Berner Oberland-Bahnen	1,001,000	804,000	+ 197,000
Montreux-Berner Oberland-Bahn	2,881,000	2,053,000	+ 828,000
Rechtsufrige Thunerseebahn	610,000	412,000	+ 198,000
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	937,000	718,000	+ 219,000
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	2,020,000	1,436,000	+ 584,000
Solothurn-Niederbipp-Bahn	283,000	253,000	+ 30,000
Langenthal-Jura-Bahn	172,000	174,000	— 2,000
Langenthal-Melchnau-Bahn	155,000	152,000	+ 3,000
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	429,000	349,000	+ 80,000
Tavannes-Noirmont-Bahn	378,000	329,000	+ 49,000
Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn	363,000	373,000	— 10,000
Total	48,788,000	35,230,000	+13,558,000
Ergebnis 1942	47,509,000	31,859,000	+15,650,000
Ergebnis 1941	46,489,000	30,134,000	+16,355,000

D. Projektierte Bahnen

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

E. Eisenbahn-, Automobil- und Aufzugskonzessionen

Im Jahre 1943 wurden zuhanden der Bundesbehörden bzw. des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen

Skilift Boden-Kuonisbergli AG. Adelboden.

b) Provisorische Konzessionen

Keine Bemerkungen.

c) Konzessionserneuerungen

Kraftwagenkonzession des Kur- und Verkehrsvereins Adelboden für die Strecke Adelboden–Geilsbrücke.
Konzession für eine Schlittenseilbahn Fussweg–Bodmi, Grindelwald.

Kraftwagenkonzession der Autogenossenschaft Spiez-Krattigen-Aeschi.
Kraftwagenkonzession der Autoverkehr AG. Thun-Goldiwil-Heiligenschwendi.
Kraftwagenkonzession der Rechtsufrigen Thunerseebahn für die Strecke Interlaken-Beatenbucht.
Konzession für eine Schlittenseilbahn Kesselstaffel-Hühnerspiel, Gemeinde Saanen.

d) Konzessionsausdehnungen

Keine Bemerkungen.

e) Fristverlängerungen

Keine Bemerkungen.

f) Konzessionsablehnungen

Keine Bemerkungen.

g) Erloschene Konzessionen

Konzession für eine Schlittenseilbahn von Boden nach Winterthal, Adelboden.
Kraftwagenkonzession des Gemeinderates Burgdorf für die Strecke Burgdorf-Fraubrunnen.

F. Schiffahrt

1. Bestand der kontrollierten Schiffe

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse u. kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	795	742	264	936	2737
Motorgondeln	64	33	8	4	109
Motorboote[1])	92	69	8	7	176
Segelboote verschiedener Art	119	120	7	13	259
Segelboote mit Aussenbordmotor	15	1	—	—	16
Segeljachten	15	36	—	—	51
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	5	[2]) 2	6	31	44
Fähren	—	—	—	11	11
Faltboote	173	180	16	500	869
Faltboote mit Segeleinrichtung	85	36	5	49	175
Faltboote mit Aussenbordmotor[1])	2	—	—	—	2
Total 1943	1365	1219	314	1551	4449
Total 1942	1332	1152	305	1480	4269
Veränderungen im Berichtsjahr	+ 33	+ 67	+ 9	+ 71	+180

[1]) In 1943 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 16 neue Patente ausgestellt und 15 Stück annulliert, so dass sich der Bestand pro 31. Dezember 1943 auf 400 (gegenüber 399 im Vorjahr) beläuft.

Im Sinne von Art. 11 des Polizeireglementes vom 16. Februar 1940, betreffend Schiffahrt, Fähren und Flösserei im Kanton Bern, wurden bis jetzt 42 von der Segelschule Thunersee ausgestellte Fähigkeitsausweise visiert.

3. Rechnung

Einnahmen:

Gebühren und Stempelmarken	Fr. 12,812. 50	
Reglemente	» 234. 50	
		Fr. 13,047. —
Ausgaben		» 8,001. 06
Überschuss (1942: Fr. 3487.60)		Fr. 5,045. 94

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1943

Budgetrubrik X. *b*	Budgetkredit	Reinausgaben	Mehrausgaben	Minderausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Eisenbahn- und Schifffahrtswesen	107,201	97,545.99	—.—	9,655.01
		Minderausgaben		9,655. 01

Bern, den 17. Mai 1944.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

Grimm

Vom Regierungsrat genehmigt am 30. Juni 1944

Begl. Der Staatschreiber: **Schneider**

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1943

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

№	Name der Bahn	Datum			Kapital				Aktienbeteiligung des Staates	
		der Konzession	des Subventionsbeschlusses des Grossen Rates	der Betriebseröffnung	Aktien	Anleihen	Schwebende Schulden	Total	Nominell	Buchwert
					Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
	I. Normalspurbahnen									
1	Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn	2. VI. und 14. IX. 1871	—	—	9,210,500	10,000,000	785,852	19,996,352	2,825,250	1,352,000
	a) Burgdorf-Solothurn			26. V. 1875	—	—	—	—	—	—
	b) Burgdorf-Langnau	19. XII. 1872	2. VII. 1879	12. V. 1882	—	—	—	—	—	—
	c) Burgdorf-Thun	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	—	—	—	—	—	—
2	Langenthal-Huttwil	12. XII. 1884	28. XI. 1887	1. XI. 1889	1,252,000	71,737	645,984	1,969,721	419,500	419,500
3	Huttwil-Wolhusen	10. IV. 1891	23. II. 1893	9. V. 1895	1,837,000	98,185	31,469	1,966,654	160,000	160,000
4	Simmentalbahn	—	—	—	3,502,500	3,779,480	111,840	7,393,820	2,410,000	849,500
	a) Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	20. VIII. und 13. IX. 1895	16. VIII. 1897	—	—	—	—	—	—
	b) Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	22. XI. 1899	I. XI. 1902	—	—	—	—	—	—
5	Pruntrut-Bonfol	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	566,200	968,400	87,768	1,622,368	364,400	—
	Verlängerung Bonfol-Grenze	5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910						
6	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	7,685,000	2,351,280	146,304	10,182,584	3,754,400	1,000,000
7	Gürbetalbahn	17. IV. 1891	17. V. 1899 27. II. 1901	14. VIII. 1901 1. XI. 1902	2,770,000	5,889,214	2,572,280	11,231,494	1,725,000	—
8	Saignelégier-Glovelier	26. III. 1897 29. III. 1901	9. X. 1907	21. V. 1904	1,100,000	677,500	111,042	1,888,542	500,000	—
9	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	642,480	968,100	228,310	1,838,890	484,320	—
10	Greyerzerbahnen	—	—	—	9,751,000	314,000	1,064,846	11,129,846	64,500	64,500
	a) Freiburg-Murten und	21. XII. 1888	29. VIII. 1902	23. VIII. 1898	—	—	—	—	—	—
	b) Murten-Ins	30. V. 1892		23. VII. 1903	—	—	—	—	—	—
11	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	1,730,000	2,722,452	1,122,804	5,575,256	980,000	—
12	Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	15. X. 1897	23. XI. 1905 28. II. 1907	1. VI. 1908	1,301,850	636,878	127,529	2,066,257	845,325	—
13	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	1,620,150	3,888,005	41,640	5,549,795	122,700	121,500
14	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee)	Einheitskonzession (21. VI. 1913)	27. VI. 1906 (19. III. 1899) —	15. VII. 1913 (1. VI. 1893) 15. V. 1836	59,783,500	86,926,625	12,292,729	159,002,854	23,839,000	19,628,645
				Total	102,752,180	119,291,856	19,370,397	241,414,433	38,494,395	23,595,645
	II. Schmalspurbahnen.									
1	Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont	23. XII. 1881	31. I. 1883	16. VIII. 1884	2,070,000	—	51,025	2,121,025	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	167,446	1,917,446	352,000	—
3	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1. X. 1927	20. IX. 1897 26. II. 1908	21. X. 1898	2,237,950	1,527,600	181,213	3,946,763	1,238,560	1,238,560
4	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	3,541,690	7,184,400	877,425	11,603,515	198,000	—
	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	16,010	1,358,010	463,500	—
6	Mett-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	97,050	—	40,948	137,998	42,960	—
7	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	18. XI. 1912 11. III. 1918	4. XII. 1916	1,690,000	1,564,900	378,379	3,633,279	828,000	—
8	Solothurn-Zollikofen-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4,556,500	2,000,000	788,347	7,344,847	2,094,000	2,094,000
9	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1,872,000	400,500	21,717	2,294,217	402,500	—
10	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987,000	300,000	65,020	1,352,020	567,500	—
11	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	2,080,600	26,340	108,177	2,215,117	1,047,610	1,047,610
				Total	21,499,790	13,728,740	2,695,707	37,924,237	8,342,630	5,388,170
				Gesamttotal	124,251,970	133,020,596	22,066,104	279,338,670	46,837,025	28,983,815