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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1944)

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

Autor: Grimm, Robert / Guggisberg, P.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417311

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: 10.12.2025

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

VERWALTUNGSBERICHT

DER

DIREKTION DER BAUTEN UND EISENBAHNEN DES KANTONS BERN

FÜR DAS JAHR 1944

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

I. Baudirektion

A. Allgemeines

1944, das Jahr der Invasion und des gewaltigen Vormarsches der alliierten Truppen, rückte mit der Befreiung Frankreichs den Krieg direkt an unsere westliche Landesgrenze. Diese Kriegsentwicklung brachte uns vermehrte Truppenaufgebote sowie Ernährungsschwierigkeiten, Rohstoffmangel und Kohlennot. Die landwirtschaftliche Anbaupflicht wurde immer dringlicher.

Die Knappheit an Baumaterialien verbot die Ausführung aller nicht unumgänglich notwendigen Bauten. Trotzdem kam es nicht zu einer eigentlichen Baukrise, weil die Bedürfnisse des Wohnungsmarktes das Baugewerbe ausreichend beschäftigten. Das immer drohende Gespenst der Arbeitslosigkeit trat im Berichtsjahr, ausgenommen in einzelnen Betrieben der Metallindustrie, glücklicherweise nicht in Erscheinung. Die Zahl der Arbeitslosen blieb niedrig, trotz erheblichen Rückgangs der kriegsbedingten Aufträge der Uhren- und Metallindustrie. Die Zahl der baureifen Projekte des Hoch- und Tiefbaus wurde auch dieses Jahr vergrössert. Vorbereitende Studien für Zeiten schlechter Beschäftigung des Baugewerbes bildeten neben unerlässlichen Unterhaltsarbeiten die Hauptaufgaben der Baudirektion.

Die Eingänge aus Automobilsteuer und Benzinzoll waren noch spärlicher als letztes Jahr. Es konnten deshalb mit den ordentlichen Budgetkrediten die notwendigen Baubedürfnisse nicht bestritten und es mussten Sonderkredite bewilligt werden.

Ein besonders betrübliches Kapitel bildeten im Berichtsjahr die **Hochwasser.** Im November führte die überaus starke Niederschlagsmenge zu Hochwassern, die sich zu einer Katastrophe entwickelten.

Im **Seeland** erfolgte in der Nähe der Station Tüscherz ein Erd- und Felsrutsch von mehreren 1000 m³, der die Sperrung der Bahn und Strasse Biel–Neuenburg bewirkte. Durch einen Dammbruch am linken Saaneufer wurden längs Wileroltigen Erdmassen vollständig weggeschwemmt. Die Staatsstrassen Gümmenen–Gurbrü, Gümmenen–Biberen und Gümmenen–Laupen mussten für den durchgehenden Verkehr vorübergehend gesperrt werden.

Im Grossen Moos, im Städtchen Erlach, in den Anstalten St. Johannsen und Witzwil sowie im Gebiet der Aare zu Arch und Leuzigen gab es grosse Überschwemmungen.

Im **Oberaargau** traten namentlich Wasserschäden an der Langeten, in Kirchberg und Wangen an der Aare auf.

Das **Emmental** wurde von Überschwemmungen der Emme und Ilfis heimgesucht.

Aus dem **Oberland** gab es Wasserschäden und Strassensperren am Brienzer See, in Grindelwald, Spiez–Kandersteg, im Turbachtal, Überschwemmungen und Strassensperre in Habkern–Interlaken, ferner Strassenunterbrechungen und Zerstörung von mehreren Brücken im Gebiet Frutigen–Adelboden, Überschwemmungen durch die Simme sowie Brücken- und Gebäudeschäden in Zweisimmen, Unterbrechung des Eisenbahnverkehrs und Überschwemmungen in St. Stephan. Dazu kamen Erdschlipfe und Zerstörung der Strasse Zweisimmen–Saanen, Überschwemmungen, Unterbruch des Bahnverkehrs und Brückenschäden in Zweisimmen–Oberwil–Boltigen, Überschwemmungen im Diemtigtal.

Eine Zusammenstellung auf den 30. November 1944 über die mutmasslichen Kosten der Räumungs- und Wiederherstellungsarbeiten ergab für 58 Schadensfälle an Staats- und Gemeindestrassen mit Staatsbeiträgen 1,2 Millionen Franken.

Im **Hochbau** blieb die Tätigkeit im Rahmen der durchschnittlichen Vorkriegsaufwendungen. Gegenüber 1943 wurden rund Fr. 200,000 weniger verausgabt.

Für den **Strassenbau** war im Berichtsjahr die Bewirtschaftung der Baustoffe weitgehend massgebend. Vor allem wird der Mangel an bituminösen Bindemitteln beklagt, der kaum den dringendsten Unterhalt der Fahrbahnbeläge auf den Hauptstrassen gestattete. Staubbekämpfungen auf wassergebundenen Staats- und Gemeindestrassen konnten wegen Bindemittelmangels nur noch in ganz beschränktem Masse weitergeführt werden.

Der lawinenreiche Winter 1943/44 brachte vermehrte Schneeräumungskosten. Zahlreiche Projektierungsarbeiten sowie Mehrausgaben bei den Wegmeisterbesoldungen, bedingt durch Stellvertretung beim Militärdienst und Wasserschäden, führten zu Nachkreditbegehren. Von dem durch Volksbeschluss vom 13. März 1944 bewilligten 35-Millionen-Anleihen entfielen für den Ausbau der kantonseigenen Strassen 6 Millionen. Davon war auf Jahresende bereits die Hälfte verausgabt für Mehrkosten der Sustenstrasse und Simmentalstrasse sowie für Projektierungsarbeiten betreffend den Ausbau des Hauptstrassennetzes und für die Zufahrtsstrasse zum Schloss Trachselwald.

Der Bau der Sustenstrasse geht seiner Vollendung entgegen.

Die Baudirektion hatte in allen Fällen Stellung zu nehmen, wo bei den mit dem Mehranbau verbundenen Meliorationsarbeiten und Rodungen öffentliche Interessen des Wasser- und Strassenbaus betroffen wurden.

Die **Tätigkeit des technischen Arbeitsdienstes** bewegte sich ungefähr im gleichen Rahmen wie in den beiden letzten Jahren.

Es wurden während des Jahres 29 Teilnehmer in 32 Arbeitsperioden beschäftigt. Übernommen wurden aus dem Jahr 1943 12 Arbeitskräfte. 13 Personen wurden neu eingestellt, 7 Arbeitskräfte wieder eingestellt. Den Höchstbestand erreichten die Monate März und April mit 14, den Mindestbestand die Monate November und Dezember mit 9 Mann.

Durch den TAD wurden Stellen vermittelt:

vorübergehende Stellen von weniger als 3 Monaten	5
definitive Stellen von mehr als 3 Monaten . . .	5
Vermittlung von Stellen an Angemeldete *vor* Eintritt in den TAD	16

6 Teilnehmer haben ohne Vermittlung des TAD Stellen erhalten.

Von den Teilnehmern entfallen 65,5 % auf Hoch- und Tiefbau, 27,7 % auf Maschinen-, Elektrizitäts- und Heizungsbranchen, 6,8 % auf Graphiker. Durchschnittliche Altersstufen der Teilnehmer: unter 20 Jahren 3,5 %, 20—30jährige 10,4 %, 31—40jährige 13,8 %, 41—50jährige 37,9 %, 51jährige und ältere 34,4 %.

Die Gesamtausgaben betrugen Fr. 73,584.41 gegenüber Fr. 79,254.75 im Vorjahr. Daran bezahlten: der Bund Fr. 16,567.40; der Ausgleichsfonds der Lohnersatzordnung Fr. 4141.85; der Rest wurde vom Kanton, den Gemeinden und aus bezahlten Arbeiten bestritten.

Die Arbeiten wurden ausschliesslich auf Grund behördlicher Aufträge durchgeführt.

Die praktische **Mitarbeit an Heimat- und Landschaftsschutz** erfolgte auch im Jahr 1944 bei der Beurteilung von Baubewilligungsgesuchen und Begutachtung von Baureglementen etc. Organe der Baudirektion waren ebenfalls in den bestehenden Seeuferschutzverbänden tätig.

Die **zusätzliche Geschäftslast** neben der Bautätigkeit brachte eine Reihe verwaltungsrechtlicher Geschäfte aus allen Abteilungen der Baudirektion. Im Berichtsjahr stand das Wasserrechtswesen im Vordergrund. Die Prüfung zahlreicher Reglemente und Alignementspläne sowie die Abgabe von Mitberichten nahmen ebenfalls viel Zeit in Anspruch.

Das **Gesamtbudget** der Baudirektion pro 1944 betrug — ohne Spezialrubriken — an Reinausgaben:

Budget	Fr. 5,497,371.—
Rechnung	» 6,879,897.89

Die Mehrausgaben von Fr. 1,463,840.50, denen Minderausgaben von Fr. 81,313.61 gegenüberstehen, so dass die reinen Mehrausgaben Fr. 1,382,526.89 betragen, fallen zur Hauptsache auf folgende Rubriken: Zentralverwaltung der Baudirektion, Staatsgebäude, Neu- und Umbauten, Strassenunterhalt, Wegmeisterbesoldungen, neue Strassen- und Brückenbauten, Vermessungswesen.

Die **Spezialrubriken** wiesen folgende Reinausgaben auf:

1. Heil- und Pflegeanstalten . . .	Fr.	48,932.80
2. Automobilsteuer	»	339,432.43
3. Benzinzollanteil	»	260,717.15
4. Sustenstrasse: Nachkredite . . .	»	1,275,000.—
5. Werkprojektierungen	»	69,615.—
Total	Fr.	2,593,697.38

gegenüber Fr. 3,526,309.27 im Vorjahr.

Auf Budgetkrediten und Spezialrubriken wurden von der Baudirektion insgesamt verausgabt Fr. 9,473,595.27 gegenüber Fr. 9,022,670 im Vorjahre.

Die Aufwendungen auf Vorschussrubrik, die durch jährliche Amortisationen auf dem Budgetwege und insbesondere durch fällig werdende Bundesbeiträge getilgt werden, sind in diesen Zahlen nicht enthalten.

Für die **obligatorische Unfallversicherung** des Verwaltungs- und Angestelltenpersonals, einschliesslich des technischen Arbeitsdienstes, fiel eine Gesamtlohnsumme von Fr. 3,003,162 in Rechnung. Für Betriebsunfälle wurden an Prämien Fr. 31,108.49 entrichtet. Die Nichtbetriebsunfallprämie, inklusive die Zusatzversicherung für das Wegmeisterpersonal der untern Klassen, betrug Fr. 23,012.26. Beide Prämien zusammen erreichten den Betrag von Fr. 54,120.75.

Die Leistungen der Anstalt betrugen:

	Betriebspersonal Fr.	Bureaupersonal Fr.
Betriebsunfallversicherung:		
Heilkosten	4,883	256
Lohnentschädigungen	10,615	332
Anteil an den schweren Unfällen (Invalidität und Tod) der Gefahrenklassen 40 *m* und 60 *h*	13,862	161
Nichtbetriebsunfallversicherung:		
Heilkosten	4,124	16
Lohnentschädigungen	11,208	34
Anteil an den schweren Unfällen (Invalidität und Tod)	10,905	161

Die SUVA hat demnach im ganzen Fr. 56,557 ausgerichtet. Die Gesamtzahl der bei der SUVA im Berichtsjahr angemeldeten Unfälle betrug 117, deren Belastung in einigen pendenten Fällen geschätzt werden musste.

Personal. Der Regierungsrat wählte im Juni Fürsprecher Hermann Krenger, Sekretär des Amtsgerichts Bern, an die vakante Stelle des 2. Sekretärs der Baudirektion.

B. Gesetzgebung

Auf das Jahresende wurde dem Regierungsrat ein Entwurf des neuen Gesetzes über die Nutzung des Wassers vorgelegt. Die Revisionsarbeiten für ein neues Alignementsgesetz wurden weiter gefördert.

Ferner hat die Baudirektion in Bejahung der Dringlichkeit der Abwasserfragen Vorbereitungen getroffen für die Ausarbeitung eines Gesetzes über den Bau von Abwasserreinigungs- und Kläranlagen.

C. Hochbau

1. Allgemeines. Wie die letzten Jahre weist auch das Berichtsjahr 1944 einen Rückgang der Ausgaben auf dem Gebiete des staatlichen Hochbaues auf. Diese Tatsache ergibt sich einerseits aus den gebotenen Einschränkungen und anderseits aus den systematischen behördlichen Vorkehren zur planmässigen Regelung des Bauvolumens, als eines wichtigen Zweiges unserer Volkswirtschaft.

In diesem Sinne gestaltete sich im verflossenen Jahre die Tätigkeit des Hochbauamtes, die durch vorbereitende Studien für kommende notwendige Bauten, Bereitstellung von Arbeitsgelegenheiten neben den unerlässlichen Unterhaltsarbeiten gekennzeichnet ist.

Einen immer weitern Umfang nimmt die Begutachtung sämtlicher Wohnbaugesuche im Zusammenhang mit der Baustoffzuteilung ein.

Die Gesamtausgaben für die kantonseigene Hochbautätigkeit belaufen sich im Berichtsjahr auf Franken 1,190,760; sie halten sich im Rahmen der Vorkriegsaufwendungen für das Hochbauwesen.

Ferner wurden aus den ordentlichen Budgetkrediten als Amortisation kommender Neubauten Franken 563,800 in Reserve gestellt, so dass ausserhalb der durch Volksbeschluss vom 13. Februar 1944 genehmigten Arbeitsbeschaffungskredite für die kantonalen Hochbauaufgaben Fr. 755,300 zur Verfügung stehen.

Die Gesamtsumme der ausgestellten Anweisungen beträgt:

a) Hochbau-Neubau, Rubrik X. a. D. 1. Fr. 670,912. Davon entfallen auf Amortisationen Franken 539,437	Fr.	107,112
b) Spezialrubriken gemäss besondern Beschlüssen	»	539,437
c) Hochbau-Neubau, Heil- und Pflegeanstalten, Rubrik X. a. D. 2.	»	48,955
d) Unterhaltsarbeiten, Rubriken X. a. C. 1—6	»	495,256
Total	Fr.	1,190,760

2. Rubrik X. a. D. 1, Neu- und Umbauten. Die Ausgaben des Berichtsjahres für Neubauten im Betrag von Fr. 670 912 gliedern sich wie folgt:

Rückstellungen für bevorstehende Bauarbeiten:

Landorf, Knabenerziehungsanstalt, Neubau	Fr.	100 000
Bern, Stiftsüdfassade und Garten	»	50,000
Bern, Diessbachhaus, Fassade	»	50,000
Bern, Chemisch-physiologisches Institut	»	80,000
Brienz, Schnitzlerschule, Neubau	»	50,000
Rütti, Landwirtschaftliche Schule, Küchenausbau	»	63,800
Münchenwiler, Schloss, Umbauten	»	90,000
Tessenberg, Beamtenwohnungen	»	80,000

Ausgeführte Umbauten:

Neuenegg, Landjägerposten, Umbau	»	3,747
Münsingen, Anstaltsökonomie, Waschküche	»	902
Mühleberg, Pfarrhausumbau	»	2,155
Langenthal, landwirtschaftliche Schule, neuer Holzschuppen	»	8,511
Öschberg, Gartenbauschule, neues Gewächshaus	»	22,042
Bern, Staatsgebäude, Projektstudien	»	5,882
Bern, Rathaus und christkatholische Kirche (Studien)	»	3,000
Bern, Chemisches Institut, Verlegung des Laboratoriums	»	16,207
Thun, Schloss, Umbauarbeiten	»	24,658
Hofwil, Einbau einer Dienstwohnung	»	20,008
Total	Fr.	670,912

3. Rubrik X. a. D. 2, Heil- und Pflegeanstalten. Es wurden Fr. 48,955 verausgabt, die hauptsächlich

die Heizerneuerung in der Anstalt Münsingen sowie die Personalwohnungserweiterung in der Dorfmatt betreffen.

4. Rubriken X. a. C. 1—6, Unterhalt der Staatsgebäude. Die Ausgaben für den Unterhalt von Amts-, Pfarr-, Kirchengebäuden, öffentlichen Plätzen und Wirtschaftsgebäuden betrugen Fr. 495,356. Davon entfallen auf die verschiedenen Gebäudekategorien folgende Summen:

Für Amtshäuser, Amtsschreibereien, Gerichtsgebäude	Fr.	130,475.—
Straf- und Erziehungsanstalten	»	30,959.50
Heil- und Pflegeanstalten	»	31,460.—
Universitätsinstitute und Kliniken	»	70,482.50
Militäranstalten und Zeughäuser	»	36,008.50
Unterrichtsanstalten, Seminarien, Techniken	»	49,423.—
Landjägerposten, Archive, Beamtenwohnungen	»	15,625.50
Pfarrgebäude	»	106,264.58
Kirchengebäude	»	176.85
Öffentliche Plätze	»	2,331.50
Wirtschaftsgebäude	»	22,049.35
Total	Fr.	495,256.28

Wie üblich erfolgte die Ausführung der Unterhaltsarbeiten gemäss den Rubriken X. a. C. 1, X. a. C. 2 und X. a. C. 5 auf Grund der vom Regierungsrat genehmigten Jahresprogramme.

Grössere und umfangreichere Unterhaltsarbeiten und Neueinrichtungen, wie Badzimmereinbauten, Sanierung von WC-Anlagen, Hauswasserinstallationen wurden durchgeführt im Amtsschreibereigebäude Aarwangen, Amthaus Delsberg, Tierspital Bern und in der Anstalt Loveresse; der Einbau einer Mansarde erfolgte im Hause Kirchgasse 1/3. Reparaturen an Stütz- und Gartenmauern, Ställen etc. waren nötig in den Heil- und Pflegeanstalten Bellelay und Münsingen und in der landwirtschaftlichen Schule in Courtemelon. Heizungsrenovationen und Instandstellung von Sammlungsräumen wurden durchgeführt im Anatomiegebäude und botanischen Institut Bern; äussere Fensterrenovationen erhielten die Hochschulinstitute und Speichergasse 14/16 Bern sowie die landwirtschaftliche Schule Langenthal. Eine neue Quellfassung wurde eingerichtet für die Anstalt Thorberg. Aussenrenovationen wurden vorgenommen in der Anstalt Hindelbank und Schloss und Gefängnis Interlaken. Neue Archiveinrichtungen erwiesen sich im Amthaus Langnau als notwendig, ein elektrischer Kochherd in der Schlosskaserne in Pruntrut. Auch für die Instandhaltung der Dächer und den alljährlich wiederkehrenden Ofenunterhalt wurde eine grössere Summe aufgewendet.

Eine Reihe baulicher Verbesserungen erfolgte nebst den ordentlichen Unterhaltsarbeiten in verschiedenen *Pfarrhäusern*. Badzimmer waren einzurichten in den Pfrundgebäuden Ätigen, Oberbalm und Signau; die Pfrund Lauperswil erhielt eine neue Waschküche. Grössere Arbeiten mussten infolge Auftretens des Hausschwammes im Pfarrhaus in Hasle vorgenommen werden; weitere Unterhaltsarbeiten erstreckten sich auf Fassadenerneuerungen in Oberburg, Kaminerneuerungen in Diessbach, Burgdorf, Eggiwil, Madiswil.

5. Die Kontrolle der staatlichen Heizungs- und Wärmeanlagen ist im Berichtsjahr weitergeführt worden.

6. Die dem Hochbau angegliederte Prüfstelle für Subventionsgesuche von Hochbauarbeiten begutachtete 3526 Subventionsgesuche zuhanden der Direktion des Innern (kantonales Arbeitsamt) und 1367 Begehren für Zement und Baueisen zuhanden der Sektion für Baustoffe des KIAA. Dem bernischen Wohnungsbau wurden insgesamt 14,885 Tonnen Zement und 533 Tonnen Baueisen zugeteilt.

7. Schul- und Anstaltsgebäude der Gemeinden und Korporationen. Für die Direktionen der Erziehung und der Sanität sind 96 Schulhaus- und Spitalprojekte mit Abrechnungen begutachtet worden.

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

Baureglemente	6
Wasserversorgungsreglemente	5
Elektrizitätsreglemente	2
Kanalisationsreglemente	1
Alignementspläne	19

9. Hochbaupolizei. Neben der Begutachtung ästhetischer und bautechnischer Fragen waren 7 Rekursfälle hochbaupolizeilicher Natur zu behandeln.

D. Strassenbau

1. Allgemeines. Die gleichbleibenden ordentlichen Kredite und die auf einen Bruchteil der Vorkriegseingänge zusammengeschrumpften Erträgnisse der Automobilsteuer und des Benzinzollanteiles sowie die anhaltenden Lohn- und Materialpreissteigerungen bei einem ausgesprochenen Mangel an Baustoffen führten zu einer Einschränkung des Unterhaltes der Strassen. Die Wiederherstellungsarbeiten infolge Unwetterschäden mussten auf das Dringendste beschränkt werden.

Das Berichtsjahr war reich an verheerenden Unwettern. Durch langandauernde Regenfälle, besonders in der zweiten Jahreshälfte, entstanden ausserordentliche Hochwasser, die weite Gebiete im Kanton überschwemmten und an Staatsstrassen und Uferverbauungen grosse Schäden verursachten. Die Kosten der Wiederherstellungsarbeiten an Strassen, Brücken und Uferverbauungen konnten bis Ende 1944 noch nicht genau festgestellt werden. Es muss mit einem Kreditbedarf der Baudirektion von mindestens Fr. 1,200,000 gerechnet werden. Darin sind die Schäden an Kulturen, insbesondere im Gebiete der Juraseen, und die Räumungs- und Konsolidierungsarbeiten bei Tüscherz nicht inbegriffen.

Die Projektierung einzelner Teilstrecken des schweizerischen Hauptstrassennetzes nach den Richtlinien des eidgenössischen Oberbauinspektorates und mit Beiträgen des Bundes wurde fortgesetzt. Für den Fall eintretender Arbeitslosigkeit liegen verschiedene fertige Projekte vor; zahlreiche Projekte sind noch in Bearbeitung.

Neben den als Folge der Hochwasser notwendig gewordenen Instandstellungsarbeiten an der Simmentalstrasse und den Räumungs- und Konsolidierungsarbeiten bei Tüscherz sind an nennenswerten Baustellen an Staatsstrassen zu erwähnen: Wiederherstellungsarbeiten an der Grimselstrasse; Fortsetzung der Kor-

rektionsarbeiten im Zuge der Staatsstrasse Zweisimmen–Saanen; Kurvenkorrektionen bei der Eibrücke unterhalb Burglauenen, am Steghaltenstutz an der Thun–Amsoldingen-Strasse und an der Steffisburg–Schwarzenegg-Strasse; Erstellung von Stützmauern in Mühlethurnen, bei Gambach und an der Tiefenaustrasse. Entwässerungsarbeiten und Beheben von Frostschäden an den Staatsstrassen Zollikofen–Ortschwaben, Köniz–Schwarzenburg und Hoflandern–Schwefelberg; Fertigstellen der Strassenkorrektion in den Dörfern Äfligen und Gals; Korrektion von Niveauübergängen bei den Stationen Hindelbank und Madiswil; Walzen und Teeren der Staatsstrasse in Weinstegen; Korrektionsarbeiten auf den Staatsstrassen Utzenstorf–Koppigen und Weier–Affoltern; Walzarbeiten in Grandfontaine, in Alle und auf der Staatsstrasse Bure–Fahy.

Aus dem Brückenbau sind neben verschiedenen Unterhalts- und Reparaturarbeiten anzuführen: Entwässerungs- und Konsolidierungsarbeiten am linken Widerlager der Hagneckbrücke; Verstärkungsarbeiten an der hölzernen Aarebrücke in Gottstatt; Umbau der Wyssachenbrücke im Dorfe Wyssachen.

Die Prämien für die Brandversicherung der Brücken haben sich infolge der Mehrschatzung von umgebauten Brücken etwas erhöht.

Der Winter 1943/44 war reich an Lawinen. Für Räumungsarbeiten infolge Niedergangs von Lawinen und starker Niederschläge in der Zeit vom Juli bis Oktober bewilligte der Grosse Rat einen Kredit von Fr. 105,000. Die Bewilligung des Kredites für die November-Unwetterschäden fällt in das Jahr 1945.

Die Staubbekämpfung auf Staatsstrassen konnte wegen Bindemittelmangels nur in ganz beschränktem Masse durchgeführt werden.

2. Sustenstrasse. Die neue Sustenstrasse ist auf Ende 1944 auf der 25 km langen Strecke Innertkirchen–Gadmen–Bäregg–Hotel Steingletscher bis zum Untertaltunnel erstellt worden. Der von ihr mit 14 Brücken, 16 Tunnels, zahlreichen Durchlässen, Strassenabschlüssen, Stütz- und Futtermauern überwundene Höhenunterschied beträgt 1361 m. In den Tunnels, auf den Wendeplatten und Kehren ist neben der Kleinsteinbogenpflästerung auch die Oberflächenbehandlung der ganzen Strassenentwicklung vollendet.

Im Anstieg vom Untertaltunnel über das Obertal und den Rinderboden bis zum Westportal des Scheiteltunnels ist der Unterbau mit zwei weitern Tunnels und den Kunstbauten zu 90 % fertiggestellt.

Vom Scheiteltunnel ist die Hälfte der Ausmauerung vollendet.

Die Kosten für den Neubau der Sustenstrasse betrugen auf Ende 1944 rund Fr. 16,560,000. Der bewilligte Kredit für den Strassenbau auf Berner Seite beträgt Fr. 17,732,000. Es stehen somit für die Vollendung der Arbeiten noch rund Fr. 1,172,000 zur Verfügung. Dazu kommen noch die von der Armee zu tragenden Kosten für den Scheiteltunnel.

Gegenüber dem Voranschlag von Fr. 12,632,000 erhöhen sich die durch die Natur des Gebirges und technischen Anforderungen kriegsbedingten Mehrkosten auf Fr. 5,100,000.

Die Kredite für den Kantonsanteil sind vom Grossen Rat am 10. Mai und 18. September 1944 bewilligt worden.

3. Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen. Zur Amortisation der Kapitalvorschüsse durch die Einwohnergemeinden der Lütschinentäler für den Ausbau der Lütschinentalstrasse konnte die letzte Rate von Fr. 24,000 geleistet werden. Damit ist dieses Geschäft erledigt.

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. 2,245,129. Die Mehrausgaben von Fr. 134,129 sind auf Stellvertretung bei Militärdienst zurückzuführen.

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 sind 14 auch als Amtsschwellenmeister tätig. Die Zahl der Wegmeister beträgt 490. Einige Wegmeisterstellen waren durch Hilfsarbeiter besetzt.

b) Budgetrubrik X. a. E. 2. (Strassenunterhalt). Budget Fr. 670,000. Rechnung Fr. 1,387,061.40. Dieser Kredit wird in erster Linie für den Unterhalt der nicht ausgebauten Strassen, der Brücken und anderer Kunstbauten verwendet. Ein Nachkredit für dringende Arbeiten im Strassen- und Brückenbau im Betrage von Fr. 720,000 wurde vom Grossen Rat am 18. September 1944 genehmigt.

Das Strassennetz weist auf Ende 1944 eine Länge von 2311 km auf. Die Länge der Gemeindestrassen, für welche der Staat den Wegmeister stellt oder jährlich einen Beitrag leistet, misst 686 km.

c) Budgetrubrik X. a. E. 3. (Wasserschäden und Schwellenbauten). Budget Fr. 350,000. Rechnung Fr. 498,391.64. Nachkredite für Wasserschäden im Gesamtbetrage von Fr. 152,000 wurden vom Grossen Rat am 7. und 10. November 1944 bewilligt.

d) Budgetrubrik X. a. E. 4. (Brandversicherung der Brücken). Budget Fr. 2300. Rechnung Fr. 2998.24. 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. 303,068.90. Mit Grossratsbeschluss vom 18. September 1944 wurde ein Nachkredit von Fr. 180,000 bewilligt.

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

Ertrag der Automobilsteuer zugunsten der Baudirektion	Fr.	901,499.35
Einnahme aus Rückvergütungen, Gemeindebeiträgen u. a.	»	57,630.65
Benzinzollanteil	»	257,213.—
Beiträge von Gemeinden und Privaten auf Rechnung des Benzinzollanteils	»	32,117.60
Beiträge des Bundes an den Ausbau der Alpenstrassen	»	149,900.—
Verrechnung auf X. a. E. 2 und X. a F.	»	900,000.—
Total Einnahmen	Fr.	2,298,360.60
Ausgaben	»	2,339,850.63
Mehrausgaben	Fr.	41,490.03

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

1. Beiträge an Gemeinden für Staubbekämpfung	Fr.	16,880.80
2. Beiträge an Gemeinden gemäss den Bestimmungen des Strassenbaugesetzes	»	148,652.81
3. Beiträge an Vereinigungen für das Strassenwesen	»	2,387.05
4. Projektierungsarbeiten	»	57,015.80
5. Fremdenverkehrsstrassen, 4. Rate	»	200,000.—
6. Court–Moutier-Strassenverlegung, 2. Rate	»	140,000.—
7. Verzinsung der Spezialkredite	»	35,207.47
8. Strassenbau- und Unterhaltsarbeiten aus Automobilsteuer und Benzinzollanteil	»	1,739,706.70
Total	Fr.	2,339,850.63

6. Gesamtaufwendungen des Staates für das Strassenwesen.

a) Budgetrubrik X. a. E.	Fr.	4,192,283.33
b) Budgetrubrik X. a. F.	»	304,308.50
c) Autosteuer und Benzinzollanteil[1])	»	1,439,850.63
d) Sustenstrasse, Neubau	»	4,188,128.87
Gesamtaufwendungen	Fr.	10,124,571.43

Vom Gesamtnetz der Staatsstrassen von 2311 km haben auf Ende 1944 1180 km oder rund 51 % staubfreie Beläge.

7. Strassenpolizei. Im Berichtsjahr sind 39 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.

Auf Grund der Reklameverordnung vom 30. Juni 1939 wird das Aufstellen und Anbringen von Aussen- und Strassenreklamen weiterhin beaufsichtigt und geordnet.

8. Strassen- und Wegreglemente. Zwei Gemeinden haben im Berichtsjahr Wegreglemente zur Genehmigung vorgelegt.

E. Wasserbau

1. Budgetrubrik X. a. G. 1. Budget Fr. 650,000; Rechnung Fr. 610,981.25. Im Gegensatz zu 1943 brachte das Berichtsjahr verschiedene erhebliche Hochwasserschäden. Am 24./25. August und am 23. November wies die Emme in Emmenmatt einen Pegelstand von 1,9 m auf, ähnlich wie in den Jahren 1910 und 1912. Bei Kröschenbrunnen wurde am 24. August an der Ilfis der höchste dort je registrierte Wasserstand von 3,5 m gemessen. Im November führte namentlich die Simme katastrophales Hochwasser. An der Saane ereignete sich beim Viadukt der BNB oberhalb Gümmenen ein Dammbruch. Die am 6. August 1943 in einer Höhe von 2300 m begonnenen Bauarbeiten für die Trockenlegung des Grubengletschersees konnten, trotz früh einsetzenden Schneefalls, bis auf kleine Ergänzungsarbeiten Ende Oktober beendigt werden.

In Zweisimmen und Boltigen wurde sofort mit den durch die Hochwasser der Simme im November notwendig gewordenen Korrektionen begonnen. In Boltigen mussten zur Öffnung des alten Simmebettes Bagger eingesetzt werden.

Auch im Gebiet der Emme und ihrer Zuflüsse wurde mit den Wiederherstellungs- und Sicherungsarbeiten an den auf 2100 lfm entstandenen Uferanbrüchen sofort begonnen. Wegen Zementknappheit werden an Stelle der Betonblöcke Natursteine für den verstärkten Leitwerkbau verwendet, anderseits kommen wieder mehr Holzleitwerke zur Ausführung.

Für verschiedene notwendig gewordene Korrektionen und Verbauungen wurden Projekte aufgestellt. Einige neue Vorlagen sind zur Subvention angemeldet worden. Zur sofortigen Inangriffnahme dringendster Arbeiten hat das eidgenössische Oberbauinspektorat seine Zustimmung gegeben.

In Deitingen-Wangen wurde mit der Gewässerkorrektion und Bodenverbesserung begonnen.

Dem Schwellenunterhalt wurde auch im Jahr 1944 alle Aufmerksamkeit geschenkt.

2. Juragewässerkorrektion. Die Arbeiten zur Vertiefung der Binnenkanäle im Grossen Moos, die im Vorjahr gut fortschritten, konnten im Berichtsjahr noch nicht vollendet werden. Das nasse Wetter im Herbst und der dauernde Mangel an Arbeitskräften hemmten den Arbeitsfortschritt. Der Kanal bei Müntschemier, die Leitung Stegmattenkanal–Insmoos, der Hohlenmattengraben und ein Teil des Länggrabens sowie die kleinen Ergänzungsarbeiten blieben auf Jahresende unvollendet. Ihre Fertigstellung konnte erst im Winter 1945 erfolgen.

Im letztjährigen Verwaltungsbericht führten wir aus, es werde durch die Arbeiten im Grossen Moos nicht bloss eine Entwässerung, sondern eine richtige Regulierung des Grundwasserstandes erreicht. Diese Regulierung ermöglichte eine Hochhaltung des Grundwasserstandes während der sommerlichen Trockenperiode, was sich auf die Kulturen sehr günstig auswirkte. Bei Eintritt der grossen Regenfälle im Herbst konnten die vertieften Kanäle das Hochwasser leicht abführen, so dass sie sich im Grossen Moos und im Brüttelen-Hagneckmoos sogar bei den ganz ausserordentlichen Überschwemmungen bewährten.

Im Hagneck-Brüttelen-Moos ergaben sich bei der Erstellung der Kanäle grosse Schwierigkeiten. Im teilweise ganz flüssigen Boden der Kanalsohle entstanden starke Aufstösse. Die Konsolidierung wird erst mit der Zeit erreicht werden können. Diese Verhältnisse wirken sich auch finanziell ungünstig aus.

Überschwemmt wurden namentlich die an die Juraseen angrenzenden Ländereien. Die Seekoten waren noch erheblich höher als bei der letzten grossen Überschwemmung des Jahres 1910.

	1944	1910	Differenz
Murtensee	431,82	431,37	+ 45 cm
Neuenburger See	431,18	431,01	+ 17 cm
Bieler See	431,30	430,80	+ 50 cm

[1]) Fr. 900,000 Nachkredit sind von den Rubriken X. a. E. 2. und X. a. F. der Rubrik A. i. 12 für ausgeführte Bauarbeiten zurückerstattet worden.

Der Schwellenfonds der Juragewässerkorrektion betrug auf Jahresende Fr. 1,003,306.03.

Das Gebiet von Witzwil war ungefähr zur Hälfte unter Wasser, in Gampelen waren grosse Flächen überschwemmt und bei St. Johannsen bildete sich ein grosser See. Strassen und Ferienhäuser am Bieler See standen unter Wasser. Von Büren bis Solothurn waren die Ebenen überschwemmt.

Das Hochwasser hat mit aller Deutlichkeit gezeigt, dass das Werk der Juragewässerkorrektion endlich vollendet werden muss. Die Projekte sind vorhanden.

Nachdem der Bund seine Hilfe zugesagt hat, dürfen wir hoffen, dass das von Dr. Schneider und La Nicca begonnene segensreiche Werk zur Verhinderung künftiger Überschwemmungen von unserer Generation beendigt wird.

3. Budget und Rechnung des Wasserbaukredites X. a. G.

Rubriken	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wasserbauten von Staat, Gemeinden und Korporationen .	650,000.—	610,981.25
2. Besoldungen der Schleusen- und Schwellenmeister . . .	9,000.—	9,000.—
3. Juragewässerkorrektion I, Unterhalt	44,124.27	44,124.27
4. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds, Äufnung . .	60,000.—	60,000.—
	763,124.27	724,105.52

4. An Schwellenreglementen und Katastern wurden im Berichtsjahr fünf durch den Regierungsrat genehmigt.

5. Unterstellung von Privatgewässern unter öffentliche Aufsicht. 1944 wurde der Enggisteinbach und Richigengraben in der Gemeinde Worb unter öffentliche Aufsicht gestellt.

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

Die Baudirektion genehmigte einunddreissig Abwasserleitungen und eine Überbrückung.

F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft

Das im Jahre 1944 definitiv in Betrieb genommene Kraftwerk Innertkirchen hat sich bewährt und eine wesentliche Entlastung in der Versorgung mit elektrischer Energie gebracht.

Die Erstellung des Ausgleichsbeckens bei der Handeck ist in reduziertem Umfang in Ausführung begriffen.

Die Studien für den weitern Ausbau der Wasserkräfte werden im Oberhasli fortgesetzt und an verschiedenen andern Orten in Angriff genommen.

Ganz besonders intensiv wurden die Studien für die Nutzung der Simmentaler Wasserkräfte betrieben. Die Bernischen Kraftwerke AG. reichten 3 Konzessionsgesuche für die Nutzung der Wasserkraft der Simme von Zweisimmen bis Wimmis ein. Die betreffenden Projekte wurden durch den Experten der Baudirektion, Herrn Oberingenieur Dr. h. c. Eggenberger, begutachtet. Das sorgfältige Gutachten kam zum Schluss, dass durch diese Projekte die Wasserkräfte des Simmentals vollständig und in rationeller Weise nutzbar gemacht werden können. Durch den Einbezug der Stockenseen in Verbindung mit Kirel und Filderich kann eine ausgeglichene Jahreskraft erzeugt werden. Die Nutzung der Stockenseen macht der Experte allerdings abhängig vom Resultat weiterer geologischer Untersuchungen über Dichtungsmöglichkeit und von den durch eine notwendig werdende Abdichtung entstehenden Kosten.

Die Elektrizitätsgenossenschaft Stockensee-Simme führte eine heftige Polemik gegen die Konzessionsgesuche der BKW, ohne selber ein Konzessionsprojekt einzureichen. Die Konzessionserteilung fällt in das Jahr 1945.

G. Vermessungswesen

1. Allgemeines

Wie in den vorhergehenden Jahren waren die Geometer auch im Berichtsjahr stark mit Meliorationsarbeiten beschäftigt. Im Interesse der Versorgung des Landes mit Nahrungsmitteln, die dem eigenen Boden entstammen, mussten die Meliorationsunternehmen neuerdings vermehrt und durch Rodungen die Anbaufläche vergrössert werden. Für alle derartigen Arbeiten sind Planunterlagen notwendig, die der Geometer liefern muss.

Es sind jetzt mehr als hundert Jahre her, seit mit der systematischen Durchführung der Gemeindevermessungen begonnen wurde. Diese Vermessungen, die als sogenannte Katastervermessungen erstellt wurden und heute in über 450 Gemeinden vollständig durchgeführt sind, konnten in den letzten Jahrzehnten zu Grundbuchvermessungen umgearbeitet werden. Grundbuch und Grundbuchvermessungen wurden in allen Teilen in Übereinstimmung gebracht und werden nun in enger Wechselbeziehung fortwährend nachgetragen, so dass die Übereinstimmung nicht mehr verloren gehen kann.

Diesem nicht allgemein bekannten Umstand ist es zu verdanken, dass sowohl für die Projektierung der Meliorationsunternehmen als auch für alle andern Tief- und Hochbauarbeiten innert kürzester Zeit Planunterlagen (Plankopien) geliefert werden können.

Es bedurfte des Weitblickes und der Beharrlichkeit der Behörden sowie grosser finanzieller Aufwendungen und treuer Pflichterfüllung mehrerer Generationen von Vermessungsfachleuten, um diese Werke zu schaffen.

Die Meliorationsunternehmen dienen bekanntlich dem Zweck, die Bewirtschaftung des Bodens zu verbessern und zu erleichtern und dadurch den Ertrag zu steigern. Bei Güterzusammenlegungen im besondern erreicht man diesen Zweck durch Erstellung eines zweckdienlichen Flurwegnetzes und einer vollständig neuen Verteilung und Einteilung von Grund und Boden.

Nach vollständiger Durchführung dieser Unternehmen müssen Grundbuchpläne und Grundbuch ent-

sprechend dem neuen Zustand auf Grund von Neuvermessungen erstellt werden.

Ferner ist unablässig dahin zu wirken, dass die 42 noch nicht vermessenen Gemeinden des Oberlandes ihre Grundbuchvermessung erhalten. In technischer Hinsicht sind die sich der Vermessung bietenden Schwierigkeiten bereits behoben durch die Verwendung der optischen Distanzmessung und der Anwendung der Stereophotogrammetrie mit Aufnahmen vom Flugzeug aus. Dagegen sind die Eigentumsverhältnisse vielerorts noch sehr unübersichtlich und unabgeklärt. Sie bedingen oft langwierige Untersuchungen und Nachforschungen, die Behörden und Private vor eine Riesenaufgabe stellen. Es mag das ein Grund dafür sein, dass wenig Begeisterung für die Anhandnahme der Arbeiten vorhanden ist, obschon die Finanzierung der Vermessungsarbeiten durch Bundesbeiträge und kantonale Vorschüsse erheblich erleichtert wird.

Die im letzten Verwaltungsbericht erwähnte *kantonale Nomenklaturkommission* hat leider schon zwei ihrer Mitglieder durch den Tod verloren. Es haben sich Nachfolger zur Verfügung gestellt.

Ein bisher aushilfsweise angestellter Vermessungstechniker des Vermessungsamtes wurde definitiv gewählt.

2. Neue gesetzliche Erlasse

Es sind im Berichtsjahr keine neuen Gesetzesbestimmungen erlassen worden.

3. Grenzbereinigungen

a) **Landesgrenze Schweiz-Frankreich.** Die während der Besetzung Frankreichs sistierten Grenzbereinigungs- und Grenzvermarchungsarbeiten konnten noch nicht aufgenommen werden.

b) **Kantonsgrenze Bern-Solothurn.** Die im Verwaltungsbericht von 1943 erwähnte Vermarkung des Teilstückes längs der solothurnischen Gemeinde Gänsbrunnen ist im Berichtsjahr von den Regierungsräten beider Kantone genehmigt worden und damit in Rechtskraft erwachsen.

c) **Kantonsgrenze Bern-Obwalden und Bern-Nidwalden.** Wir gewärtigen noch die Zustellung eines Teils der Grenzpläne durch die Nachbarkantone.

d) **Kantonsgrenze Bern-Baselland.** Die Grenzpläne können erst erstellt werden, wenn die Nachbargemeinde Pfeffingen ihre neuen Pläne besitzt.

e) **Kantonsgrenze Bern-Waadt.** Die Nachbargemeinde Rougemont wird zur Zeit neu vermessen. Unsere anstossende Gemeinde Saanen hat noch gar keine Vermessung.

Es musste nur ein erstes Teilstück «Dent de Ruth-Les Planards» der Grenze zwischen diesen beiden Gemeinden bereinigt und vermarkt werden. Die Vermarkung wurde so durchgeführt, dass diese Gemeindegrenze ohne weiteres als Kantonsgrenze erkannt werden kann, indem an wichtigen Eckpunkten die alten grossen Steine wieder gesetzt wurden.

4. Grundbuchvermessung

a) **Triangulation IV. Ordnung.** Die Sektionen XIV (Aarberg), XV (Büren) und ebenso die revidierte und auf das neue Projektionssystem transformierte Sektion XXVa (Eggiwil-Schangnau) wurden von den Bundesbehörden als Grundbuchtriangulationen anerkannt und subventioniert.

An der Sektion XII (Gruppe Burgdorf-Nord) wurden die Feldarbeiten abgeschlossen.

In der Sektion XVIII (Interlaken) sind die Feldarbeiten im Teilstück Beatenberg–Habkern durchgeführt.

Die erforderlichen Ergänzungs- und Revisionsarbeiten an der Sektion XXVI (Trachselwald) wurden weitergeführt, im Zuge der periodischen Revisionen die Feldarbeiten an der Sektion VIII (Bern) beendet.

Auf Grund der Weisungen für die Nachführung der Vermessungsfixpunkte des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements vom 14. März 1932 sind im Laufe des Jahres 1944 an 102 Triangulationspunkten Schäden behoben worden.

b) **Kantonale Nivellemente.** Vom Nivellementszug Dotzigen–Orpund–Biel, Orpund–Meinisberg–Lengnau und Büren–Arch–Leuzigen wurden die Versicherungsprotokolle erstellt und Kopien an die eidgenössische Landestopographie, den Kreisoberingenieur und die Kreisgeometer abgegeben.

Als Grundlage für die Höhenbestimmung der Triangulationspunkte der Gruppen Aeschi und Habkern wurden die Züge Interlaken–Habkern–Schwendi und Mülenen–Aeschi–Krattigen–Leissigen nivelliert und berechnet. Bei diesem Anlass sind 21 Triangulationspunkte nivellitisch bestimmt worden.

c) **Parzellarvermessungen.** Vom Regierungsrat genehmigt und von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessung anerkannt wurde die Neuvermessung der Gemeinde Grafenried Los I.

Die Vermessungsverträge wurden abgeschlossen für die Neuvermessungen von Lyssach und Wattenwil Los I.

Es waren in Arbeit: Bern Los VIII, Därstetten Talgebiet, Delsberg Los II, Guttannen Los I, Guttannen Los II, Jegenstorf, Montmelon Enklave d'Outremont, Münchenbuchsee Los II, Soyhières Los I, St. Ursanne Los II, Unterseen Los I.

d) **Übersichtspläne.** Auf Ende 1944 sind genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

im Jura in 141 Gemeinden mit	1409 km²
im alten Kantonsteil	1647 »
Total genehmigt	3056 km²

In Arbeit sind:

im Jura 3 Gemeinden mit	48 km²
im alten Kantonsteil	315 »
Total in Arbeit	363 km²

e) **Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten.** Die Nachführungsgeometer und ihr Personal sind durch die Ausführung von Meliorationen, Güterzusammenlegungen, militärischen Aufträgen immer noch der-

massen beschäftigt, dass auch im Berichtsjahr die Umarbeitung und Ergänzung von Vermessungswerken nur wenig gefördert wurde. Ebenso verhält es sich mit der Weiterführung der vereinbarten Revisionen der Vermarkungen.

Die fortgesetzte Prüfung der Nachführung der Vermessungswerke durch einen besondern Verifikator erweist sich als unerlässlich. Die vor Jahren vorgenommenen Grenzänderungen, deren grundbuchliche Behandlung aber noch aussteht, werden untersucht und zur Erledigung gebracht.

Im Bestand der Kreisgeometer sind keine personellen Änderungen eingetreten.

f) 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 1944	Fr. 603,282.08
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrage von .	» 291,856.10
Die Rückzahlungen in Form von Bundes- und Staatsbeiträgen sowie durch die Gemeinden erreichten im Jahre 1944 die Summe von	Fr. 370,951.50
Es verbleiben ausstehende und zu amortisierende Vorschüsse im Betrage von.	» 524,186.68

g) Bundesbeiträge. Die im Jahre 1944 für Vermessungsarbeiten vom Bund ausgerichteten Beiträge verteilen sich auf die einzelnen Arbeitsgattungen wie folgt:

Für Triangulation IV. Ordnung (Neutriangulation, Ergänzung und Nachführung)	Fr. 46,266.75
Für Neuvermessungsarbeiten	» 7,765.25
Für topographische Übersichtspläne .	» 79,677.35
Nachführung bestehender Vermessungswerke (inkl. Bundesbeitrag von Fr. 41,493.65 für die permanente Nachführung der Vermessungswerke im alten Kantonsteil und im Jura pro 1942).	» 89,162.—
Die Summe aller Bundesbeiträge beträgt	Fr. 222,871.35

II. Eisenbahndirektion

(Eisenbahnen, Schiffahrt, konzessionierter Automobil- und Flugverkehr)

A. Allgemeines

1. Eisenbahnwesen

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr)

In 1944 haben die vorjährigen Tendenzen der Transportentwicklung im guten wie im nachteiligen eine Steigerung erfahren. Während der Inlandverkehr seinen Ertrag neuerdings zu steigern vermochte, erfuhr der Transitverkehr der Lötschbergbahn eine weitere starke Senkung. Letztere fällt, absolut betrachtet, stärker ins Gewicht und bewirkt deshalb eine Verschlechterung des Gesamtabschlusses. Alle bernischen Normalspurbahnen (exkl. Lötschbergbahn) und Schmalspurbahnen zusammen verbesserten ihren Einnahmenüberschuss — dank auch der vom Frühjahr hinweg wirksam gewordenen Kriegstaxzuschläge — im Vergleich zum Vorjahr um Fr. 1,198,000 (Fr. 964,000). Das Ergebnis der Lötschbergbahn ist dagegen um Fr. 1,654,000 (Fr. 3,000,000) ungünstiger. Insgesamt, d. h. für alle Unternehmungen zusammen, resultiert gegenüber 1943 eine Ergebnisverschlechterung von Fr. 456,000 (Fr. 2,000,000). Die approximativen Betriebseinnahmen der in die Kontrolle einbezogenen Unternehmungen belaufen sich in 1944 auf Franken 49,076,000 (Fr. 48,788,000) und haben um Fr. 288,000 zugenommen. Die approximativen Betriebsausgaben (ohne die zu Lasten der Erneuerungsfonds gehenden Kosten) betragen rund Fr. 35,962,000 (Fr. 35,230,000), was eine Vermehrung um rund Fr. 632,000 bedeutet. Für das Betriebsjahr 1944 resultiert ein Betriebskoeffizient (Ausgaben in % der Einnahmen) von 73,$_2$ % [72,$_2$ %]. Der erzielte Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 13,114,000 (Fr. 13,558,000) ist um Fr. 456,000 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
1944	20,418,000	15,910,000	4,508,000

b) Berner Alpenbahn

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
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

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
	Fr.	Fr.	Fr.
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
1944	18,122,000	12,001,000	6,121,000
	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
1944	10,536,000	8,051,000	2,485,000
	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
1944	49,076,000	35,962,000	13,114,000

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	1944	73,2

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

1926	1,19 %
1927	1,37 %
1928	1,99 %
1929	2,35 %
1930	1,91 %
1931	1,92 %
1932	0,88 %
1933	0,95 %
1934	0,96 %
1935	0,81 %
1936	0,72 %
1937	0,69 %
1938	0,98 %
1939	0,81 %
1940	1,02 %
1941	1,97 %
1942	5,73 %
1943	4,11 %
1944	2,29 %

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 %
1943	3,45 %

(Die Berechnungen pro 1944 können noch nicht abgeschlossen werden, da verschiedene Unternehmungen

ihre Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen noch nicht erstellt haben.)

Die **Kriegshilfe** nach Massgabe des Bundesratsbeschlusses vom 17. Mai 1940 wurde im Berichtsjahr nachschüssig zugunsten der Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn gewährt. Die Saignelégier-Glovelier-Bahn und die Pruntrut-Bonfol-Bahn, beide ganz besonders unter der Kohlenverteuerung leidend, sahen sich um die Jahresmitte gezwungen, die vorschüssige Hilfe anzurufen. Diese Hilfe wurde zunächst in Form zinsfreier Darlehen gewährt, da die endgültige Deckung der Betriebsausfälle zu Lasten des durch Bundesratsbeschluss vom 23. Dezember 1943 geschaffenen Ausgleichsfonds bzw. Solidaritätsfonds zu erfolgen hat. Dieser aus Kriegstaxzuschlägen erstmals in 1944 zu bildende Fonds wird seine Mittel aus abrechnungstechnischen Gründen aber erst im Frühjahr 1945 zur Verfügung stellen können.

Die **Privatbahnhilfe** des Bundes gemäss Bundesgesetz vom 6. April 1939 machte im Berichtsjahr weitere bedeutsame Fortschritte. Die noch pendente Sanierungsangelegenheit der Pensionskasse der Lötschbergbahn und mitbetriebenen Linien fand ihre Erledigung. Sodann konnte dem Grossen Rate anlässlich der Novembersession das grosse Geschäft der Sanierung, Fusion und Elektrifizierung der Langenthal-Huttwil-, Huttwil-Wolhusen- und Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn unterbreitet werden. Der Zustimmungsbeschluss datiert vom 15. November. Das Netz dieser Bahngruppe steht nun unter der gleichen Leitung wie dasjenige der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn. Die erreichte höhere Stufe der Konzentration wird ihre vollen betriebswirtschaftlichen Auswirkungen aber erst nach Vollzug des Umbaues zeitigen. Dank vorsorglicher Materialbeschaffungen wird es schon im Sommer 1945 möglich sein, mit dem streckenweisen Übergang zur elektrischen Traktion zu beginnen.

Die finanzielle Sanierung sowie die Fusion der Saignelégier-Glovelier-, Pruntrut-Bonfol-, Saignelégier-La Chaux-de-Fonds- und Tavannes-Noirmont-Bahn als Vorstufe der Privatbahnhilfe konnte im Berichtsjahr in langwierigen, wechselvollen Verhandlungen nahezu abschliessend gefördert werden. Da die Beschlussfassung durch den Grossen Rat erst im Januar 1945 erfolgen konnte und auch die entscheidenden Vollzugsmassnahmen nicht mehr in das Berichtsjahr fielen, werden wir in unserem nächsten Verwaltungsbericht Gelegenheit haben, die Angelegenheit einlässlicher zu besprechen.

Durch Regierungsratsbeschluss vom 2. Juni 1944 wurde auch die Privatbahnhilfe zugunsten der Langenthal-Jura- und der Langenthal-Melchnau-Bahn geregelt. Es handelt sich hier um eine rein technische Aktion nach Massgabe von Abschnitt II des Bundesgesetzes. Es soll bei einem Kostenaufwand von total Fr. 150,000 ein technisches Notprogramm verwirklicht werden, das die Fortsetzung des Betriebes für einen weiteren Zeitabschnitt von ca. 6 Jahren gewährleistet. Da die Mittel des SEVA-Hilfsfonds zur Finanzierung herangezogen werden, erübrigte sich eine Beschlussfassung durch den Grossen Rat.

Ebenfalls nach Massgabe von Abschnitt II des Privatbahnhilfegesetzes wurde bei einem Kapitalaufwand von Fr. 600,000 eine technische Sanierung der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn eingeleitet. Der Bund übernimmt die Hälfte der Kostensumme, Kanton und interessierte Gemeinden haben je ¼ beizusteuern. Auch für diese Finanzierung wird der SEVA-Hilfsfonds beansprucht. Im Falle der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn wird gleichzeitig auch eine Bilanzbereinigung durchgeführt. Die dem Staate dabei erwachsenden Abschreibungsnotwendigkeiten bewegen sich im Rahmen der vom Grossen Rate schon sanktionierten Bereinigungen innerhalb der Staatsbilanz.

Die Privatbahnhilfeaktionen zugunsten der Solothurn-Münster-Bahn, ferner der Gürbetalbahn und Bern-Schwarzenburg-Bahn gelangten im Berichtsjahr nicht über die Anfangsstadien hinaus. Sie werden uns im nächsten Rechenschaftsbericht ausführlicher beschäftigen. Festzuhalten bleibt noch, dass alle in Vorbereitung begriffenen Fusionen (Huttwilbahn, Gruppe der jurassischen Nebenbahnen, Gürbetalbahn und Schwarzenburgbahn) materiell Rückwirkung auf den 1. Januar 1944 haben werden; die Fusionsvollzüge sind deshalb mindestens im Laufe des ersten Halbjahres 1945 abzuschliessen.

Das Verhältnis zwischen **Eisenbahn und Automobil** gibt nicht zu wesentlichen neuen Bemerkungen Anlass. Der geplante neue Art. 23ter der Bundesverfassung wurde auch im Berichtsjahr nicht der Volksabstimmung unterbreitet. Das Problem der nachkriegszeitlichen Regelung des Konkurrenzverhältnisses bleibt also weiterhin ungelöst.

Die **Verkehrswerbung** beschäftigte uns in gewohnter Weise. Die günstigen Tendenzen des einheimischen Reiseverkehrs erlaubten eine gewisse Zurückhaltung in den Werbemassnahmen und eine vermehrte Bereitstellung von Reserven für die Nachkriegszeit. Es ist klar, dass nach Schluss der Feindseligkeiten nicht kurzhin die Werbemethoden der Vorkriegszeit wieder zur Anwendung gelangen können. Eine Anpassung an die durch den Krieg geschaffenen, teils völlig neuen Verhältnisse wird unerlässlich sein.

Technische Verbesserungen verschiedener Art wurden auch im Berichtsjahr sowohl von den Bundesbahnen als auch von den Dekretsbahnen durchgeführt. Die Bundesbahnen eröffneten am 3. Oktober auf der Strecke Busswil–Solothurn–Herzogenbuchse und am 21. Dezember auf der Linie Payerne–Lyss den elektrischen Betrieb. Dadurch fanden alte Programmpunkte endlich ihre Erledigung. Das ganze auf bernischem Gebiet liegende SBB-Netz wird jetzt elektrisch betrieben.

Auf dem Gebiete der SBB-**Bahnhofumbauten** beschäftigte uns auch im Berichtsjahr hauptsächlich der Bahnhof Bern. Das als vorletzte Ausbauetappe anzusprechende Projekt betreffend die nordseitige Erweiterung der Geleise- und Perronanlagen, das bekanntlich eine teilweise Abgrabung der Grossen Schanze vorsieht, erfuhr im Berichtsjahr die behördliche Genehmigung. Die Auffassung geht zunächst dahin, dass mit der Verwirklichung zuzuwarten sei bis zum Eintritt einer fühlbaren Arbeitslosigkeit. Die Durchführung des Expropriationsverfahrens wurde begonnen.

In üblicher Weise fügen wir den allgemeinen Ausführungen noch einige Bemerkungen über das **Betriebs-**

ergebnis 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
1944	485,5

Die Verkehrseinnahmen sind im Vergleich zum Vorjahr um rund 23,1 Millionen Franken gestiegen. Die Betriebsrechnung weist bei rund 504,7 Millionen Franken Einnahmen und rund 345,2 Millionen Franken Ausgaben einen Einnahmenüberschuss von rund 159,5 Millionen Franken auf. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Einnahmenüberschuss von rund 23,000 Franken ab, gegenüber Franken 391,400 im Vorjahr.

Auch im Berichtsjahr wurde das bernische SBB-Netz von Verkehrsstörungen nicht verschont. Am 8. September wurden die Bahnhofanlagen von Delsberg, ferner ein in die Station Moutier einfahrender Zug durch fremde Flugzeuge beschossen. Ein Bediensteter fand dabei den Tod, 8 Bedienstete und Reisende wurden verletzt. Ausserdem war erheblicher Sachschaden zu verzeichnen. Am 26. November ereignete sich bei Tüscherz ein Erdrutsch auf eine Länge von ca. 80 m, was eine vorübergehende Unterbrechung des durchgehenden Zugsverkehrs zur Folge hatte.

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 Schifffahrtspolizei 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 stark gesunken, während sich der Bestand an Ruderbooten und Segelschiffen vermehrt hat.

Der **Bieler-See-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 1944 beibehalten.

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

4. Konzessionierter Flugverkehr

Es erwies sich auch im Berichtsjahr als unumgänglich, den im Budget bereitgestellten Kredit von Franken 30,000 zum Zwecke der Betriebsstützung zu verausgaben, und zwar mit Fr. 10,000 zugunsten der Flugplatzgenossenschaft und mit Fr. 20,000 zugunsten der ALPAR.

Das Projekt für einen Städteflugplatz und einen Grossflughafen in Utzenstorf wurde im Frühjahr den eidgenössischen Instanzen unterbreitet. Eine abschliessende Stellungnahme des Bundesrates zum Ausbau der Zivilflugplätze erfolgte jedoch im Berichtsjahr nicht.

B. Fahrpläne

Der Jahresfahrplan 1944/45 brachte für die elektrisch betriebenen Linien etwelche Mehrleistungen, wogegen für die dampfbetriebenen Bahnen Einschränkungen unerlässlich waren. Da der Binnenverkehr eine weitere Steigerung aufwies, mussten bei vielen Zügen Entlastungen oder entspannte Fahrordnungen Platz greifen. Trotz der Mehrleistungen wurde aus dem Kreise der Verkehrsinteressenten eine erhebliche Anzahl Abänderungsbegehren gestellt. In 31 Fällen gelang es uns, Zugeständnisse der Bahnverwaltungen zu erzielen. Der dichte Fahrplan belegt die Prosperität unserer Volkswirtschaft und beweist, wie sehr die Eisenbahn zum ausschlaggebenden Transportapparat des Landes geworden ist.

Die Fahrpläne der konzessionierten Automobillinien erlitten namhafte Einschränkungen. Vom April hinweg musste der Verkehr an Sonntagen infolge des Pneumangels eingestellt werden.

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 Einzelheiten verweisen wir auf die gedruckten Geschäftsberichte und Jahresrechnungen der Unternehmungen.

Approximative Betriebsergebnisse bernischer Privatbahnen pro 1944

Gesellschaft	Einnahmen	Ausgaben (ohne Erneuerungskosten)	Überschuss (ohne Erneuerungskosten)
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Normalspurbahnen			
Lötschbergbahn (exklusive Schiff)	17,278,000	11,141,000	+ 6,137,000
Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee	844,000	860,000	— 16,000
Simmentalbahn	2,605,000	1,708,000	+ 897,000
Bern-Neuenburg-Bahn	3,957,000	2,941,000	+ 1,016,000
Bern-Gürbetal-Schwarzenburg-Bahn	3,359,000	2,369,000	+ 990,000
Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn	6,382,000	4,833,000	+ 1,549,000
Solothurn-Münster-Bahn	1,066,000	994,000	+ 122,000
Vereinigte Huttwil-Bahnen	2,264,000	2,236,000	+ 28,000
Sensetalbahn	266,000	218,000	+ 48,000
Saignelégier-Glovelier-Bahn	319,000	399,000	— 80,000
Pruntrut-Bonfol-Bahn	200,000	262,000	— 62,000
II. Schmalspurbahnen			
Berner Oberland-Bahnen	1,057,000	849,000	+ 208,000
Montreux-Berner Oberland-Bahn	3,225,000	2,340,000	+ 885,000
Rechtsufrige Thunerseebahn	701,000	504,000	+ 197,000
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1,088,000	827,000	+ 261,000
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	2,360,000	1,660,000	+ 694,000
Solothurn-Niederbipp-Bahn	333,000	311,000	+ 22,000
Langenthal-Jura-Bahn	191,000	190,000	+ 1,000
Langenthal-Melchnau-Bahn	179,000	161,000	+ 18,000
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	534,000	405,000	+ 129,000
Tavannes-Noirmont-Bahn	465,000	388,000	+ 77,000
Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn	403,000	410,000	— 7,000
Total	49,076,000	35,962,000	+13,114,000
Ergebnis 1943	48,788,000	35,230,000	+13,558,000
Ergebnis 1942	47,509,000	31,859,000	+15,650,000

D. Projektierte Bahnen

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

E. Eisenbahn-, Automobil- und Aufzugskonzessionen

Im Jahre 1944 wurden zuhanden der Bundesbehörden bzw. des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen

Skilift Öschseite–Rinderberg, Zweisimmen.
Skilift Schönried–Horneggli, Schönried.
Skilift Wengen, Herrn Friedr. Ammeter, Wengen.
Skilift Gstaad/Rüti–Bodmen/Wispillen, Gstaad.
Skilift Hornberg–Hornfluh, Saanenmöser.

b) Provisorische Konzessionen

Keine Bemerkungen.

c) Konzessionserneuerungen

Konzession für eine Schlittenseilbahn Fussweg–Bodmi, Grindelwald.
Kraftwagenkonzession der AG. David Stucki, Porrentruy.
Kraftwagenkonzession der Automobilverkehr AG. Gunten-Sigriswil.
Kraftwagenkonzession der Genossenschaft Autokurse Langnau und Umgebung.

d) Konzessionsausdehnungen

Keine Bemerkungen.

e) Fristverlängerungen

Berg- und Sport-Bahn Adelboden AG. Fristverlängerung für eine Luftseilbahn von Adelboden nach der Tschentenegg.

f) Konzessionsablehnungen

Keine Bemerkungen.

g) Erloschene Konzessionen

Konzession für eine Schlittenseilbahn Gstaad/Rüti nach Bodmen–Wispillen.

F. Schiffahrt

1. Bestand der kontrollierten Schiffe

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse u. kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	849	771	264	866	2750
Motorgondeln	78	24	8	11	121
Motorboote	92	67	8	7	174
Segelboote verschiedener Art	147	136	9	1	293
Segelboote mit Aussenbordmotor	17	1	—	—	18
Segeljachten	20	41	—	—	61
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	5	2	6	32	45
Fähren	—	—	—	11	11
Faltboote	185	190	19	518	912
Faltboote mit Segel	109	49	4	79	241
Faltboote mit Aussenbordmotor	—	—	—	—	—
Total 1944	1502	1281	318	1525	4626
Total 1943	1365	1219	314	1551	4449
Veränderungen im Berichtsjahr	+137	+ 62	+ 4	— 26	+177

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

2. Schifferpatente und Fähigkeitsausweise

Im Berichtsjahr wurden 7 neue Patente ausgestellt, so dass sich der Bestand pro 31. Dezember 1944 auf 407 (gegenüber 400 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. 12,967.30	
Reglemente	» 148.50	
		Fr. 13,115.80
Ausgaben		» 10,797.76
Überschuss (1943: Fr. 5045.94)		Fr. 2,318.04

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1944

Budgetrubrik X. *b*	Budgetkredit	Reinausgaben	Mehrausgaben	Minderausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Eisenbahn- und Schifffahrtswesen	118,383	107,619.73	—.—	10,763.27
		Minderausgaben		10,763.27

Bern, den 19. Mai 1945.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

Grimm

Vom Regierungsrat genehmigt am 6. Juli 1945.

Begl. Der Staatschreiber: **Schneider**

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1944

(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	978,154	20,188,654	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	Vereinigte Huttwilbahnen	—	—	—	7,313,750	—	757,381	8,071,131	950,150	262,900
	a) Langenthal-Huttwil	12. XII. 1884	28. XI. 1887	1. XI. 1889	—	—	—	—	—	—
	b) Huttwil-Wolhusen	10. IV. 1891	23. II. 1893	9. V. 1895	—	—	—	—	—	—
	c) Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	15. X. 1897	23. XI. 1905, 28. II. 1907	1. VI. 1908	—	—	—	—	—	—
3	Simmentalbahn	—	—	—	3,502,500	3,732,764	301,505	7,536,769	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	—	—	—	—	—	—
4	Pruntrut-Bonfol	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	566,200	968,400	99,836	1,634,436	364,400	—
	Verlängerung Bonfol-Grenze	5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910						
5	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	7,685,000	2,226,938	200,765	10,112,703	3,754,400	1,000,000
6	Bern-Gürbetal-Schwarzenburg-Bahn	—	—	—	2,908,600	6,178,919	499,611	9,587,130	2,705,000	—
	a) Gürbetalbahn	17. IV. 1891	17. V. 1899, 27. II. 1901	14. VIII. 1901, 1. XI. 1902	—	—	—	—	—	—
	b) Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	—	—	—	—	—	—
7	Saignelégier-Glovelier	26. III. 1897, 29. III. 1901	9. X. 1907	21. V. 1904	1,100,000	677,500	146,409	1,923,909	500,000	—
8	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	642,000	955,600	115,199	1,712,799	484,320	—
9	Freiburgerbahnen	—	—	—	9,751,000	314,000	1,064,846	11,129,846	32,200	32,200
	a) Freiburg-Murten und	21. XII. 1888	29. VIII. 1902	23. VIII. 1898	—	—	—	—	—	—
	b) Murten-Ins	30. V. 1892		23. VII. 1903	—	—	—	—	—	—
10	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	1,620,150	3,888,005	200,561	5,708,716	122,700	121,500
11	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	86,556,625	12,387,321	158,727,446	23,839,000	19,628,645
				Total	104,083,200	115,498,751	16,751,588	236,333,539	37,987,420	23,246,745
	II. Schmalspurbahnen.									
1	Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont	23. XII. 1881	31. I. 1883	16. VIII. 1884	2,070,000	—	—	2,070,000	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	182,049	1,932,049	352,000	—
3	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1. X. 1927	20. IX. 1897, 26. II. 1908	21. X. 1898	2,237,950	1,527,200	237,953	4,003,103	1,238,560	1,238,560
4	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	3,541,690	7,174,400	1,004,824	11,720,914	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	30,385	1,372,385	463,500	—
6	Biel-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	97,050	—	1,375	98,425	42,960	—
7	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	18. XI. 1912, 11. III. 1918	4. XII. 1916	1,003,000	—	125,375	1,128,375	706,175	—
8	Solothurn-Zollikofen-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4,556,500	2,000,000	587,018	7,143,518	2,094,000	2,094,000
9	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1,872,000	308,500	23,898	2,204,398	402,500	—
10	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987,000	300,000	590,176	1,877,176	567,500	—
11	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	2,080,600	26,100	72,697	2,179,397	1,047,610	1,047,610
				Total	20,812,790	12,061,200	2,855,750	35,729,740	8,220,805	5,388,170
				Gesamttotal	124,895,990	127,559,951	19,607,338	272,063,279	46,208,225	28,634,915