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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1945)

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

Autor: Grimm, Robert / Guggisberg, P. / Dürrenmatt, H.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417330

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 1945

Direktor: Regierungsrat **Robert Grimm**
Stellvertreter: Regierungsrat Dr. **P. Guggisberg** bis 15. April 1945
Regierungsrat Dr. **H. Dürrenmatt** seit 15. April 1945

I. Baudirektion

A. Allgemeines

Das Berichtsjahr brachte uns das Ende des zweiten $5^3/_4$ Jahre dauernden Weltkrieges. Am 8. Mai 1945 wurde in Europa der Befehl zur Einstellung des Feuers gegeben. Unser Land, das in den Kriegsjahren unter verschiedenen Malen schwer bedroht war, dankte in würdigen, besinnlichen Feiern der Armee und den Landesbehörden, die uns vor Krieg, Besetzung, Zerstörung, Gefangenschaft und Deportation geschützt hatten.

Die meisten europäischen Länder, auch die Siegerstaaten, sind verarmt. Die Not der Besiegten ist unvorstellbar gross. Das politische und geographische Gesicht Europas hat sich vielfach verändert. Die Schweiz spürt diese tiefgreifenden Veränderungen namentlich in der Landesversorgung mit lebenswichtigen und arbeitswichtigen Rohstoffen. Das gewaltige Kohlenmanko in Europa, hervorgerufen durch Zerstörungen, Mangel an Arbeitskräften und Transportmitteln, verzögert den wirtschaftlichen Wiederaufbau der Nachkriegszeit. Trotz Lockerung der Rationierung in einzelnen Sektoren wird unsere Wirtschaft noch längere Zeit der Lenkung und der Hilfe des Staates bedürfen.

Die auf Kriegsende befürchtete Arbeitslosigkeit ist glücklicherweise nicht eingetreten. Im Baugewerbe war der Beschäftigungsgrad das ganze Jahr hindurch zufriedenstellend. Viele Aufträge mussten wegen Zementmangel zurückgestellt werden. In den Städten Bern, Biel, Thun und Burgdorf herrscht nach wie vor ein empfindlicher Wohnungsmangel. Zur Milderung der Wohnungsnot hat das Volk von Bern durch Abstimmungsbeschluss vom 25. November 1945 einen 6-Millionenkredit für die Jahre 1946—1948 bewilligt. Darin ist gleichzeitig eine vorsorgliche Arbeitsbeschaffungsmassnahme für das Baugewerbe zu erblicken, die zu den Hauptaufgaben der Baudirektion zählt.

Neben den notwendigen Unterhaltsarbeiten an Staatsgebäuden und Staatsstrassen wurden neue baureife Projekte des Hoch- und Tiefbaus ausgearbeitet.

Die Automobilsteuer und der Benzinzoll brachten bereits eine kleine Einnahmeerhöhung gegenüber dem Vorjahr. Trotzdem mussten wiederum Sonderkredite zur Bestreitung der notwendigen Baubedürfnisse bewilligt werden.

Im Gegensatz zum Vorjahr blieben wir 1945 von Hochwasserkatastrophen verschont. Dafür ereignete sich der bedauerliche **Erdschlipf im Mitholz,** dem 2 Menschen-

leben und 2 Heimwesen zum Opfer fielen. Wir verweisen auf die näheren Ausführungen im Abschnitt D, Strassenbau.

Die Hochwasserschäden aus dem Jahre 1944 konnten im Berichtsjahr noch nicht alle behoben werden.

Im **Hochbau** blieb die Tätigkeit im Rahmen der Vorkriegszeit.

Für den **Strassenbau** wirkte die Mangelwirtschaft das ganze Jahr hindurch hemmend. Die dem Kanton für 1945 in Aussicht gestellten Kontingente an bituminösen Bindemitteln erreichten kaum noch $^1/_3$ der letztjährigen Zuweisungen. Es konnten daher nur die allerdringlichsten Unterhaltsarbeiten erfolgen. Für die Neuerstellung von Belägen und Oberflächenbehandlungen wurden vorerst keine Zuteilungen gemacht.

Eine spätere leichte Verbesserung in der Zuteilung konnte wegen der vorgerückten Jahreszeit nicht mehr ausgenützt werden. Sie wird sich auf die Strassenbauarbeiten des Jahres 1946 auswirken.

Der Winter 1944/45 war zwar schnee- aber nicht lawinenreich. Im Februar trat eine plötzliche Schneeschmelze ein, die beträchtliche Strassenschäden verursachte.

Der **Bau der Sustenstrasse** wurde soweit gefördert, dass am 7. Oktober 1945 die Strasse von Innertkirchen bis Hotel Steingletscher, das heisst auf einer Strecke von 23 km, dem öffentlichen Verkehr übergeben werden konnte.

Der **technische Arbeitsdienst** beschäftigte hauptsächlich Entlassene aus gewissen technischen Militärstellen, Heimkehrer aus dem Ausland, sowie ältere stellenlose Techniker.

Es wurden während des Jahres 25 Teilnehmer in 35 Arbeitsperioden beschäftigt. Übernommen wurden aus dem Jahre 1944 11 Arbeitskräfte. 8 Personen wurden neu eingestellt, 16 Arbeitskräfte wieder eingestellt. Den Höchstbestand erreichte der Monat Dezember mit 15 Mann, den Mindestbestand der Monat März mit 9 Mann.

Durch den TAD wurden Stellen vermittelt:

Vorübergehende Stellen von weniger als 3 Monaten	3
Definitive Stellen oder Stellen von mehr als 3 Monaten	7
Vermittlung von Stellen an Angemeldete **vor** Eintritt in den TAD	17

Von den Teilnehmern entfallen 56 % auf den Hoch- und Tiefbau, 16 % auf die Vermessung, 24 % auf Maschinen-, Elektrizitäts- und Heizungsbranchen, 4 % auf Graphiker. Durchschnittliche Altersstufen der Teilnehmer: 20—30jährige 16 %, 31—40jährige 20 %, 41—50jährige 28 %, 51—55jährige 16 %, 56jährige und ältere 20 %.

Die Gesamtausgaben betrugen Fr. 75,982.45 gegenüber Fr. 73,584.41 im Vorjahr.

Daran bezahlten: der Bund Fr. 22,557; der Ausgleichsfonds der Lohnersatzordnung Fr. 11,278.50; der Rest wurde vom Kanton, den Gemeinden und aus bezahlten Arbeiten bestritten.

In vermehrtem Masse wurde die Baudirektion im Berichtsjahr zur Begutachtung von Gemeindereglementen herangezogen. Neben zahlreichen Hochbaupolizeigeschäften in erster Instanz wurden laufend Regierungsratsgeschäfte vorberaten, Rekurse, Ausnahmebewilligungen und dergleichen. Daneben erledigte die Baudirektion an die 300 Mitberichte für andere Direktionen. Gepflegt wurde der **Heimat- und Landschaftsschutz** durch praktische und finanzielle Unterstützung. Organe der Baudirektion waren ebenfalls in den Seeuferschutzverbänden tätig.

Wie im Vorjahr, stand auch 1945 die verwaltungsrechtliche Tätigkeit auf dem Gebiete des Wasserrechtswesens im Vordergrund. Sie brachte eine zusätzliche Geschäftslast.

Das **Gesamtbudget** der Baudirektion pro 1945 betrug — ohne Spezialrubriken — an Reinausgaben:

Budget	Fr. 5,525,619.—
Rechnung	» 7,687,567.24

Die Mehrausgaben von Fr. 2,161,948.24 fallen zur Hauptsache auf folgende Rubriken: Zentralverwaltung der Baudirektion, Kreisverwaltung des Tiefbauamtes, Staatsgebäude, Neu- und Umbauten, Strassenunterhalt, Vermessungswesen.

Die **Spezialrubriken** weisen folgende Reinausgaben auf:

1. Heil- und Pflegeanstalten (Erweiterung der Irrenpflege)	Fr.	63,293.15
2. Automobilsteuer	»	984,973.17
3. Benzinzollanteil	»	258,043.99
4. Werkprojektierungen	»	20,388.85
Total	Fr.	1,326,699.16

gegenüber Fr. 2,593,697.38 im Vorjahr.

Auf Budgetkrediten und Spezialrubriken wurden von der Baudirektion insgesamt verausgabt Fr. 9,014,266.40 gegenüber Fr. 9,473,595.27 im Vorjahr.

Personal. Am 5. September 1945 starb nach langer Krankheit im Alter von 62 Jahren *Kantonsgeometer Werner Hünerwadel.* Der Verstorbene hat dem Staate Bern während über 40 Jahren mit grosser Sachkenntnis wertvolle Dienste geleistet.

Am 20. November 1945 verstarb mitten in der Arbeit an einem Herzschlag *Friedrich Hafner, Architekt des Hochbauamtes.* Während 26 Jahren war er ein treuer Mitarbeiter des Kantonsbaumeisters und der Baudirektion.

Ende Mai 1945 trat Oberwegmeister *Jakob Andrey* in Ligerz nach 44 Jahren Staatsdienst in den Ruhestand.

Während seiner langjährigen Dienstzeit bei der kantonalen Baudirektion hat Oberwegmeister Andrey das ihm zugewiesene Strassennetz mit gründlicher Fachkenntnis beaufsichtigt, die ihm unterstellten Wegmeister zu treuer Pflichterfüllung erzogen und auch die Strassenpolizei in gewissenhafter Weise ausgeübt.

Als sein Nachfolger wurde *Bauführer Paul Zangger,* mit Amtsantritt auf 1. Juni 1945 gewählt.

Der Regierungsrat wählte im Oktober 1945 Grundbuchgeometer *Armin Buess zum Kantonsgeometer.*

B. Gesetzgebung

Mit Rücksicht auf die hängige Revisionsvorlage des Bundesgesetzes und im Bestreben, das kantonale Gesetz den eidgenössischen Bestimmungen anzupassen, wurde die 1. Lesung des Entwurfes des neuen Gesetzes über die Nutzung des Wassers auf die September-Session 1946 des Grossen Rates verschoben.

Im Berichtsjahr wurde die Revision des Alignementsgesetzes weiter verfolgt.

Mit der Ausarbeitung eines Gesetzes über den Bau von Abwasser-Reinigungs- und Kläranlagen wurde ein Baufachmann beauftragt. Bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes wird von Fall zu Fall untersucht, inwieweit der Kanton derartige Projekte subventionieren kann.

C. Hochbau

1. Allgemeines. Im Berichtsjahr bewegen sich die Gesamtausgaben für die kantonseigene Hochbautätigkeit im Rahmen der Vorkriegsaufwendungen. Wie in den vorhergehenden Jahren wurden keine bedeutenden Neubauten zur Ausführung gebracht im Hinblick auf den beschränkten Baumaterial- und Arbeitsmarkt, sowie in Berücksichtigung der Bereitstellung von Arbeitsgelegenheiten für Zeiten schlechter Beschäftigung des Baugewerbes.

Es erfolgten daher neben den unumgänglichen Unterhaltsarbeiten in den staatlichen Gebäuden nur die Inangriffnahme dringlicher Umbauten in der Domäne Münchenwiler, sowie der Neubau von Beamtenwohnhäusern für die Anstalten Tessenberg und St. Johannsen und der Beginn des vom Grossen Rat genehmigten Umbaues des pharmakologischen Institutes der Universität Bern.

Verschiedene weitere Bauvorhaben wurden im Berichtsjahr durch Planung und Bereitstellung finanzieller Mittel vorbereitet. Ihre Ausführung musste im Sinne einer vorsorglichen Arbeitsbeschaffung vorderhand zurückgestellt werden.

Die Gesamtsumme der ausgestellten Anweisungen beträgt:

a) Hochbau-Neubau, Rubrik X. a. D. 1.	Fr. 812,627.60	
Davon entfallen auf Amortisationen.	» 707,500.—	
		Fr. 105,127.60
b) Spezialrubriken gemäss besondern Beschlüssen		550,144.75
c) Hochbau-Neubau, Heil- und Pflegeanstalten, Rubrik X. a. D. 2. . .		63,293.15
d) Unterhaltsarbeiten, Rubriken X. a. C. 1—5		543,386.45
Total		1,261,951.95

2. Rubrik X. a. D. 1, Neu- und Umbauten. Die Ausgaben des Berichtsjahres für Neubauten im Betrage von Fr. 812,627.60 gliedern sich wie folgt:

Rückstellng für bevorstehende Bauarbeiten:

Schlosswil, Amthaus, Wasserversorgung	Fr. 20,000.—
Bern, Stiftsüdfassade und Garten, Instandstellung	» 59,500.—
Bern, Diessbachhaus, Fassadenrenovation	» 20,000.—
Tessenberg, Beamtenwohnungen. . .	» 80,000.—
Landorf, Knabenerziehungsanstalt, Neubau.	» 80,000.—
Übertrag	Fr. 259,500.—
Bern, Chemisch-physiologisches Institut, Neubau	» 80,000.—
Brienz, Schnitzlerschule, Neubau . .	» 80,000.—
Bern, Pharmakologisches Institut, Umänderungen	» 220,000.—
Burgdorf, Schloss, Wohnungseinbauten	» 30,000.—
Bern, Chemisches Institut, Einbau des Elektronen-Mikroskopes	» 28,000.—
Münchenwiler, Schlosskapelle, Renovation	» 10,000.—

Ausgeführte Umbauten:

Thun, Schloss, Umbau Richteramt .	» 4,829.65
Bern, Falkenplatz 18, Umbau und Renovation	» 33,661.35
Bern, Pharmakologisches Institut, Werkstatt	» 7,185.75
Bern, Staatsgebäude, Projektstudien.	» 27,025.10
Langenthal, Waldhof, Anschaffung von Kochherden.	» 5,643.80
Bern, Rathaus, Standesscheiben . .	» 5,761.30
Münsingen, Anstaltsökonomie, neue Waschküche	» 2,756.75
Bern, Botanisches Institut, Kellerausbau	» 18,263.90
Total	Fr. 812,627.60

3. Rubrik X. a. D. 2, Heil- und Pflegeanstalten. Die im Berichtsjahre verausgabte Summe beläuft sich auf Fr. 63,293.15. Sie betrifft die Heizungserneuerung IV. Etappe der Heil- und Pflegeanstalt Münsingen, Wohnungserweiterungen in der Dorfmatt, neuer Heizkessel in der Gärtnerei dieser Anstalt.

Für den Bau zweier Wohnhäuser für Ärzte in Bellelay sind Fr. 136,000 bewilligt worden, zu amortisieren in den Jahren 1946 und 1947.

4. Rubriken X. a. C. 1—5, Unterhalt der Staatsgebäude. Wie in den Vorjahren erfolgte die Ausführung dieser Arbeiten auf Grund eines vom Regierungsrat genehmigten Jahresprogrammes. Ausgegeben wurden total Fr. 543,386.45. Dieser Betrag entfällt auf:

Amtshäuser, Amtsschreibereien, Gerichtsgebäude	Fr. 185,147.04
Straf- und Erziehungsanstalten . . .	» 43,050.80
Heil- und Pflegeanstalten	» 28,138.10
Universitätsinstitute und Kliniken. .	» 48,708.79
Militäranstalten, Zeughäuser, Pulverhäuser	» 21,990.40
Unterrichtsanstalten, Seminarien, Techniken	» 36,856.10
Landjägerposten, Archive, Beamtenwohnungen	» 28,597.80
Pfarrgebäude	» 125,983.70
Kirchengebäude	» 426.05
Öffentliche Plätze	» 2,437.10
Wirtschaftsgebäude	» 22,050.57
Total	Fr. 543,386.45

Neben den zur Verhütung weiterer Schäden alljährlich notwendigen allgemeinen Aufwendungen für die Instandhaltung der Dächer, Brunnenanlagen, Wasser-

installationen etc. sind im Berichtsjahr speziell zu erwähnen:

Umbau und Renovation der Archive im Schloss Belp und des Regierungsstatthalteramtes in Interlaken, Einbau von WC-Kabinen im Gefängnis Pruntrut, Verbesserungen der Schulräume im Seminar Delsberg, Herstellung des Hauses Baslerstrasse 9, Delsberg, Fassadenrenovationen an Gebäuden der Strafanstalt Hindelbank, Umänderungen und Renovationen in der Strafanstalt Thorberg und im Hause Aebi in Schlosswil; verschiedene Neueinrichtungen, wie neuer Heizkessel in der Anstalt Bellelay, neue Kamine, Böden und Öfen im Schloss Burgdorf und in der Anstalt Tessenberg, neue Ventilationsanlage in der Küche der landwirtschaftlichen Schule Courtemelon, neuer Terrassenanbau Schloss Köniz, Hofpflästerung der Anstalt Loveresse; ferner neue Gas- und Wasserleitung im Seminar Thun, Badzimmereinbau im Stöckli der Amtsschreiberei Trachselwald und neuer Feuerweiher, neue Gartenstützmauer beim Schloss Wimmis; Herrichtung einer Wand in der Universität Bern zur Aufnahme eines Frescobildes; Renovationen des Palmenhauses im botanischen Garten; Renovationen von Aufenthaltsräumen in der Anstalt Kehrsatz; Reparatur der Stützmauer und Erstellen einer Kanalisation bei der Zufahrt zum Schloss Laupen; Herstellungsarbeiten im Hotel des Halles in Pruntrut, des Warteraumes und der WC. im Schloss Schwarzenburg, sowie Instandstellung der Wohnung des Gerichtsschreibers in Interlaken.

Es erfolgten Erneuerungs- und Verbesserungsarbeiten in den Pfarrgebäuden Affoltern, Dürrenroth, Gsteig bei Saanen, Kirchenthurnen, Lengnau, Münchenbuchsee, Radelfingen, Ringgenberg, Rüschegg, Signau, Schangnau, Täuffelen und Wangen a. A.

Fassaden-Erneuerungen erhielten die Pfarrhäuser Albligen, Arch, Erlach, Gerzensee, Köniz, Seedorf, Thun II und Walterswil.

5. Die dem Hochbau angegliederte Prüfstelle für Subventionsgesuche von Hochbauarbeiten begutachtete 1854 Subventionsgesuche und 1415 Subventionsabrechnungen zuhanden der Direktion des Innern (kantonales Arbeitsamt), ferner 2378 Begehren für Zement und Baueisen zuhanden der Sektion für Baustoffe des Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amtes. Dem Wohnungsbau wurden insgesamt 6865 Tonnen Zement und 478 Tonnen Baueisen zugeteilt.

6. Schul- und Anstaltsgebäude der Gemeinden und Korporationen. Für die Direktionen der Erziehung und der Sanität sind 148 Schulhaus- und Spitalprojekte mit Abrechnungen begutachtet worden.

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

Baureglemente	4
Wasserversorgungsreglemente	9
Elektrizitätsreglemente	2
Kanalisationsreglemente	1
Alignementspläne	15

8. Hochbaupolizei. Neben der Begutachtung zahlreicher Bauvorhaben in bezug auf ästhetische oder bautechnische Fragen mussten 9 Rekurse hochbaupolizeilicher Natur behandelt werden.

D. Strassenbau

1. Allgemeines. Im Strassenbau fehlte es vor allem an Teer, Bitumen und an Treibstoffen. Wegen der bescheidenen Kreditzuteilungen und der Einschränkungen in der Zuteilung von Bindemitteln konnte nur der dringendste Unterhalt der ausgebauten Strassen durchgeführt werden. Vom Einbau neuer Beläge musste auch im verflossenen Jahre Abstand genommen werden. Eine leichte Lockerung der kriegswirtschaftlichen Massnahmen trat erst gegen Ende des Berichtsjahres ein.

Grössere Hochwasser waren im Berichtsjahr nicht zu verzeichnen. Dagegen verursachte die plötzliche Schneeschmelze im Februar an Strassen und Böschungen beträchtliche Schäden. Grosse Auswirkungen hatte der Erdschlipf in Mitholz vom 23. August 1945. Eine Schuttmasse von ca. 500,000 m³ löste sich vom linken Talhang, verschüttete 2 Heimwesen, forderte 2 Todesopfer, füllte das Kanderbett zu und drängte den Fluss nach Osten ab, wodurch die Strasse auf eine Länge von ca. 700 m ausgewaschen und zum Teil vollständig zerstört wurde. Die finanziellen Auswirkungen konnten noch nicht endgültig festgestellt werden. Ferner musste durch einen Felssturz an der Spiez–Interlaken-Strasse bei der Krattighalde die Staatsstrasse auf längere Zeit gesperrt werden. Die Räumungsarbeiten betrugen Fr. 74,037.55.

Zu den bereits vorhandenen baureifen Strassenkorrektionsprojekten sind im Jahre 1945 weitere Projektierungsarbeiten an freierwerbende Ingenieure vergeben worden.

Die im Jahre 1944 an den Staatsstrassen verursachten Hochwasserschäden konnten bis Ende 1945 aus Mangel an Arbeitskräften und Baumaterialien noch nicht alle behoben werden. Die Vollendung dieser Arbeiten fällt ins Jahr 1946. Neben den Aufräumungsarbeiten am Felsrutsch in Tüscherz und einer unbedeutenden Fortsetzung der Bauarbeiten im Alpenstrassenausbau an der Zweisimmen–Saanen-Strasse, gelangten im Jahre 1945 nachstehende nennenswerte Arbeiten zur Ausführung: Kurvenumbau beim Steghaltenstutz der Thun–Amsoldingen-Strasse; Kurvenkorrektion und Entwässerung an der Steffisburg–Schwarzenegg-Strasse; Bachverlegung und Strassenkorrektion in Kleingümmenen; Kanalisation Halenbrücke–Herrenschwanden und Halenbrücke–Uettligen; verschiedene Entwässerungsarbeiten an Staatsstrassen zur Behebung von Unwetter- und Frostschäden; Korrektionsarbeiten in Büren a. A.; beim Bahnübergang Buchmatt in Burgdorf und in Herzogenbuchsee; Walzarbeiten an den Staatsstrassen St. Johannsen–Gals, Weier–Affoltern, Koppigen–Utzenstorf, in den Dörfern Réclère und Grandfontaine, sowie auf den Staatsstrassen Pruntrut–Alle, Delsberg–Develier, Glovelier–Boécourt–Bassecourt und Courrendlin–Vicques.

Aus dem Brückenbau sind neben verschiedenen Unterhalts- und Reparaturarbeiten anzuführen: Einbau von Dilatationsfugen an der Schwarzwasserbrücke (Staatsstrasse Bern–Schwarzenburg); Reparaturarbeiten an der Brücke über den Gewerbekanal beim Bahnhof Zäziwil; Dachumdeckung an der hölzernen Brücke in Aarberg; Anstrich der eisernen Kanalbrücke in Büren a. A.; Anstrich der Aarebrücke Studen–Büetigen; Verstärkung der Freudiseibrücke in Eggiwil, inkl. Korrektion der Anfahrten.

Für die Staubbekämpfung auf Staatsstrassen wurde mangels bituminöser Bindemittel von verschiedenen Gemeinden Sulfitlauge verwendet.

2. Sustenstrasse. Im Berichtsjahr wurde am obersten Teilstück der Sustenstrasse, im Abschnitt Untertaltunnel–Passhöhe, und im Scheiteltunnel gearbeitet. Der ausserordentlich grosse Schneefall im Winter 1944/45 verzögerte den Arbeitsbeginn um einen Monat. Erst als die von der Armee zur Verfügung gestellte Schneeschleuder das Trasse geöffnet hatte, konnten die Arbeitsgruppen vom 4. Juni an eingesetzt werden.

Ausser einigen rasch behobenen Frostschäden des Belages hat der harte Winter 1944/45 keine Beschädigungen, weder an der Fahrbahn, noch an den Kunstbauten verursacht. Am 1. Juli erreichte der Bestand an Arbeitern 200 Mann. In der Folge vermehrte er sich noch um 150. Die Auswölbung des Wasserfalltunnels wurde am 8. August beendet. Mit der Vollendung der Strassenabschlüsse bis hinauf zum Westportal des Scheiteltunnels und der Ergänzung der Stützmauer des Gletscherrankes wurden die Mauerwerksarbeiten abgeschlossen. Diesen Arbeiten schlossen sich die Walzung der Reinplanie sowie die Belagsarbeiten, einschliesslich die Pflästerung in Tunnels und auf Wendeplatten an.

Im Scheiteltunnel wurden im Berichtsjahr die Abdichtungs- und Drainierungsarbeiten durchgeführt, die Widerlager und das Gewölbe betoniert, die Pflästerung erstellt und die Tunnelwände gunitiert.

Als am 7. Oktober Ende-Arbeit gefeiert wurde, war der Bau der Sustenstrasse auf der Bernerseite von Innertkirchen über Gadmen bis Hotel Steingletscher (23 km) fertig und konnte dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Die Arbeitsdauer auf der 2000—2260 m hoch gelegenen Baustelle betrug im Jahre 1945 wegen den anfangs September einsetzenden Schneefällen nur 100 Tage.

Die Vollendung der Arbeiten auf der Bernerseite bis zur Passhöhe ist zusammen mit der Fertigstellung auf der Urnerseite frühestens im Herbst 1946 zu erwarten, vorausgesetzt, dass genügend Arbeitskräfte zur Verfügung stehen.

3. Ausbau der Alpenstrassen. Die Fortsetzung des Ausbaus der Alpenstrassen musste auch im Berichtsjahr noch zurückgestellt werden. Für dringendste Arbeiten auf der Strecke Zweisimmen–Saanen wurden Fr. 38,262.20 aufgewendet.

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. 2,327,063.35. Die Mehrausgaben von Fr. 216,063.35 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 15 auch als Amtsschwellenmeister tätig. Die Zahl der Wegmeister beträgt 488. Einige Wegmeisterstellen waren vorübergehend durch Hilfsarbeiter besetzt.

b) Budgetrubrik X. a. E. **2.** (Strassenunterhalt). Budget Fr. 670,000. Rechnung Fr. 1,479,894.13. 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 zur Finanzierung verschiedener projektierter Korrektionen im Betrage von Fr. 870,000 wurde vom Grossen Rat am 3. September 1945 genehmigt.

Das Strassennetz weist auf Ende 1945 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. 995,210.42. Nachkredite für Wasserschäden im Gesamtbetrage von Fr. 650,000 wurden vom Grossen Rat am 17. Mai und am 8. Juni 1945 bewilligt.

d) Budgetrubrik X. a. E. **4** (Brandversicherung der Brücken). Budget Fr. 2300. Rechnung Fr. 3,059.52. 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. 124,181.35.

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

Ertrag der Automobilsteuer zugunsten der Baudirektion	Fr.	989,236.86
Einnahme aus Rückvergütungen, Gemeindebeiträgen u. a.	»	9,952.85
Benzinzollanteil	»	324,927.—
Beiträge von Gemeinden und Privaten auf Rechnung des Benzinzollanteils	»	35,869.87
Beiträge des Bundes an Werkprojektierungen	»	13,902.95
Beiträge des Bundes an den Ausbau der Alpenstrassen	»	—.—
Verrechnung auf X. a. E. 2 und X. a. F.	»	—.—
Total Einnahmen	Fr.	1,373,889.53
Ausgaben	»	1,302,742.83
Minderausgaben	Fr.	71,146.70

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

1. Beiträge an Gemeinden für Staubbekämpfung	Fr.	16,966.50
2. Automobil- und Motorradausrüstung	»	63,711.10
3. Beiträge an Gemeinden gemäss den Bestimmungen des Strassenbaugesetzes	»	161,055.40
4. Beiträge an Vereinigungen für das Strassenwesen	»	2,387.05
5. Projektierungsarbeiten	»	18,716.75
6. Fremdenverkehrsstrassen, 5. Rate	»	200,000.—
Übertrag	Fr.	462,836.80

Übertrag	Fr.	462,836.80
7. Court–Moutier-Strassenverlegung, 3. Rate	»	140,000.—
8. Verzinsung der Spezialkredite	»	—.—
9. Strassenbau- und Unterhaltsarbeiten aus Automobilsteuer und Benzinzollanteil	»	699,906.03
Total	Fr.	1,302,742.83

6. Gesamt-Brutto-Aufwendungen des Staates für Strassenwesen.

a) Budgetrubrik X. a. E.	Fr.	4,973,927.50
b) Budgetrubrik X. a. F.	»	124,703.40
c) Autosteuer und Benzinzollanteil	»	1,302,742.83
d) Sustenstrasse, Neubau	»	1,902,827.10
Gesamtaufwendungen	Fr.	8,304,200.83

Vom Gesamtnetz der Staatsstrassen von 2311 km hatten auf Ende 1945 1180 km oder rund 50% staubfreie Beläge.

7. Strassenpolizei. Für Bauten innerhalb der Bauverbotzone wurden im Berichtsjahr 42 Bewilligungen gemäss den Bestimmungen des Strassenbaugesetzes erteilt, ferner 560 Bewilligungen für die Benützung des Strassengebietes durch Anlagen und Leitungen. Dazu kamen einige Bewilligungen für Steinsprengungen und Holzreisten.

Auf Grund der Reklameverordnung vom 30. Juni 1939 wird dem Reklamewesen weiterhin grosse Aufmerksamkeit geschenkt.

8. Strassen- und Wegreglemente. Von zwei Gemeinden sind im Berichtsjahr Wegreglemente zur Genehmigung vorgelegt worden.

E. Wasserbau

1. Budgetrubrik *X.* **a. G. 1.** Budget Fr. 650,000; Rechnung Fr. 650,121.15. Im Berichtsjahre wurden verschiedene neue Projekte für Verbauung und Korrektion von Gewässern dem Bunde zur Genehmigung und Subventionierung eingereicht. Weitere Projekte sind in Vorbereitung. Für verschiedene Verbauungsarbeiten ist vom eidgenössischen Oberbauinspektorat die Bewilligung zur sofortigen Inangriffnahme der Arbeiten erteilt worden. An der Emme und ihren Zuflüssen haben sich Beton- und Natursteinblockwürfe als Leitwerke gut bewährt. Wegen Zementmangels wurden in den letzten Jahren zur Hauptsache Blockwürfe aus Naturstein ausgeführt. Die grosszügigen Arbeiten für die Trockenlegung des Grubengletschersees konnten im Berichtsjahr vollendet werden. Die Abrechnung fällt jedoch in das Jahr 1946. Die Wiederherstellung der durch die Hochwasser vom Spätherbst 1944 beschädigten Verbauungen und die Behebung von Uferanbrüchen sind noch immer im Gange.

Im Zusammenhang mit Meliorationen wurden der Bibernthal- und Küttikoferbach, der Urtenenbach, der Melchnauer-Dorfbach und in Wangen-Deitingen der Oesch- und Russbach korrigiert.

Dem Unterhalt der Schwellenbauten wurde auch im Jahre 1945 alle Aufmerksamkeit geschenkt.

2. Juragewässerkorrektion. Die Arbeiten zur Vertiefung der Kanäle in Brüttelen-Hagneckmoos wurden beendet. Wegen des schlechten Untergrundes sind die Kanalsohlen noch nicht vollständig fest. Es wird dies erst der Fall sein, wenn die Drainage im Bereich der Kanäle voll zur Wirkung kommt.

Im Grossen Moos wurden alle Kanäle erstellt. Die Vollendung der Kanalverkleidung erfolgt erst im Frühjahr 1946. Die Stauung der Kanäle zur Hebung des Grundwasserstandes hat sich im vergangenen Sommer sehr günstig ausgewirkt. Die beteiligten Grundbesitzer sind ausnahmslos vom Werk befriedigt.

Über den Stand der Studien zur Vermeidung der Seehochwasser lag 1945 noch kein Bericht des eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft vor.

Der Schwellenfonds der Juragewässerkorrektion betrug auf Jahresende Fr. 1,013,106.05.

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

Rubriken	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wasserbauten von Staat, Gemeinden und Korporationen	650,000.—	650,121.15
2. Besoldungen der Schleusen- und Schwellenmeister	9,000.—	8,995.05
3. Juragewässerkorrektion I, Unterhalt	73,951.75	73,951.75
4. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds, Äufnung	60,000.—	60,000.—
	792,951.75	793,067.95

An der Saane wurde mit der Erstellung des Hochwasserdammes in den Gemeinden Ferenbalm und Wileroltigen begonnen. Die Vollendung dieser Arbeit erfolgt voraussichtlich im nächsten Jahr.

4. Im Berichtsjahr wurde die Abänderung des **Schwellenreglementes** von Sonceboz-Sombeval durch den Regierungsrat genehmigt.

5. Unterstellung von Privatgewässern unter öffentliche Aufsicht. Der Dällenbach in der Gemeinde Mühleberg wurde unter öffentliche Aufsicht gestellt.

6. Wasserbaupolizei. Dem Regierungsrat wurden 9 Wasserbaupolizeigeschäfte zur Genehmigung unterbreitet. Die Baudirektion genehmigte eine Überbrückung und Überbauung sowie 10 Abwasserleitungen.

F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft

Die Studien für den weitern Ausbau der Wasserkräfte im Oberhasli wurden fortgesetzt. Es lassen sich dort noch grössere Energiemengen gewinnen. Ebenso wird eine vermehrte Gewinnung von Winterenergie möglich sein.

Im Kanton Freiburg wurde der Bau des Werkes in Rossens begonnen. Dieses Werk wird mit seinem Akkumuliervolumen von 180,000,000 m³ eine Erhöhung der Winterwassermenge in der Saane und wahrscheinlich auch eine Verkleinerung der Hochwasserspitzen bringen.

An der Aare unterhalb des Bielersees sind Studien für einen Wasserwirtschaftsplan im Gange, die gemeinsam mit dem Bund, den beteiligten Kantonen und dem Rhone–Rheinschiffahrtsverband getätigt werden sollen. Es lassen sich namentlich auf der Strecke Bielersee–Olten noch verbesserte Wasserkraftanlagen erstellen. Nach Erstellung des Rossenswerkes wird die Wasserführung auf dieser Strecke zwischen Sommer und Winter viel günstiger sein als bei den reinen Gebirgsflüssen.

G. Vermessungswesen

1. Allgemeines

In den letzten 30 Jahren sind 40 Gemeinden ganz und 27 teilweise neu vermessen worden als Folge von Güterzusammenlegungen oder veralteter Vermessung mit schlechter Vermarkung (Jura).

Gegenwärtig stehen 18 Gemeinden in Neuvermessung, in 40 weitern Gemeinden ist die Güterzusammenlegung im Gang; andere folgen unablässig. In den nächsten 5 Jahren müssen somit in mehr Gemeinden Neuvermessungen durchgeführt werden, als es in den letzten 30 Jahren insgesamt der Fall war. Diese Arbeiten werden ausschliesslich durch Grundbuchgeometer, die in der Regel gleichzeitig als Kreisgeometer die Nachführung der bestehenden Vermessungswerke betreuen, ausgeführt. Es ist daher verständlich, dass alle der Erhaltung der Vermessungswerke dienenden Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten zwangsläufig auf das Notwendigste beschränkt werden mussten. Es wird noch einige Jahre dauern, bis diese Überbeanspruchung der Geometerbureaux in ein normales Arbeitspensum geführt werden kann.

Die Leitung und Verifikation dieser Vermessungsarbeiten brachte für unser Amt eine kaum zu bewältigende Fülle von Arbeit, deren Ausführung spürbar beeinträchtigt wurde durch die lange Krankheit des Kantonsgeometer Hünerwadel und dessen Hinschied im September des Berichtsjahres.

Die seit Jahren angestrebte Förderung der Grundbuchvermessung im Oberland wurde eingeleitet, so dass sie sich nun in den 42 noch zu vermessenden Gemeinden programmässig abwickeln wird.

2. Gesetzliche Erlasse

Die mit Bundesratsbeschluss vom 3. Oktober 1939 erlassene Einschränkung über die Ausfuhr und den Verkauf von Karten, Plänen und andern Geländedarstellungen und deren Herstellungsmaterial wurde am 1. Juni 1945 aufgehoben, ebenso die Bewilligungspflicht für die Herstellung von Auszügen aus den Grundbuchplänen.

3. Grenzbereinigungen

a) **Landesgrenze.** Die Grenzbereinigungs- und Grenzvermarkungsarbeiten konnten mit Frankreich noch nicht aufgenommen werden.

b) **Kantonsgrenzen.**

Bern-Wallis. Auf der Grimselpasshöhe wurde die Vermarkung und Vermessung ausgeführt.

Bern-Solothurn. Die Kantonsgrenze auf dem Scheltenpass wurde begangen und die neue Vermarkung vorbereitet. Ebenso die Kantonsgrenze im Gebiet der Güterzusammenlegungen von Höchstetten, Willadingen und Koppigen.

Bern-Freiburg. Als Folge der Güterzusammenlegung in Liebistorf und der Bibern-Korrektion bei Schönenbühl, Gemeinde Dicki, musste die Kantonsgrenze neu vereinbart werden.

Die Genehmigung dieser Kantonsgrenzbereinigungen durch die Kantonsregierungen wird im Jahre 1946 erfolgen können.

c) **Gemeindegrenzen.** Im Berichtsjahr sind folgende Gemeindegrenzbereinigungen durchgeführt und vom Regierungsrat genehmigt worden:

Niedermuhlern-Zimmerwald,
Englisberg-Zimmerwald,
Asuel-Boécourt,
Spiez-Krattigen,
Heiligenschwendi-Hilterfingen,
Montignez-Damphreux,
Montignez-Lugnez,
Damphreux-Lugnez.

4. Grundbuchvermessung

a) **Triangulation IV. Ordnung.** An der Sektion XII (Gruppe Burgdorf-Nord) sind die Berechnungen abgeschlossen. Das vollständige Operat wird im Jahre 1946 zur Verifikation abgeliefert werden können.

In der Sektion XVIII (Interlaken) wurden die Berechnungen im Teilstück Beatenberg-Habkern durchgeführt. Beendet wurden im Berichtsjahr die Feldarbeiten der Gruppe Aeschi, in der Triangulationssektion VII, Frutigen.

Von den ca. 450 Neupunkten der Sektion XXIV, Konolfingen, sind die Feldarbeiten für 120 Punkte durchgeführt worden.

Die Arbeit der Sektion XI, Wangen, ist in Angriff genommen worden und es konnten von den ca. 230 Punkten für ca. 100 Punkte die Feldarbeiten beendet werden.

Die erforderliche Revision und Ergänzung der alten Triangulationen der Gemeinden Lauperswil, Rüderswil, Signau, Langnau, Trub und Trubschachen in der Triangulationssektion XXV, Signau, ist begonnen und für ca. 150 Punkte sind die Feldarbeiten ausgeführt worden.

Im Laufe des Jahres 1945 mussten an 250 Triangulationspunkten Ergänzungen vorgenommen und Schäden behoben werden.

b) **Kantonale Nivellemente.** In den Triangulationssektionen Trachselwald und Signau wurden folgende Nivellementszüge ausgeführt:

Bärau–Gohl–Lüdernalp,
Trubschachen–Trub–Napf–Lüdernalp,
Wasen–Lüdernalp.

Als Grundlage für die trigonometrische Höhenberechnung erfolgte bei diesem Anlass die nivellitische Höhenbestimmung einer grossen Zahl Triangulationspunkte.

c) Parzellarvermessungen. Im Berichtsjahr konnte keine Neuvermessung genehmigt werden.

Taxiert wurden die Neuvermessungen von Höchstetten, Niederried Los I, Ersigen, Oberösch, Niederösch und Utzenstorf (Paradis).

Die Vermessungsverträge wurden abgeschlossen für die Neuvermessungen von Hilterfingen Los I, Höchstetten, Niederried Los I und Utzenstorf (Paradis).

Die kantonale Nomenklaturkommission hat die Lokalnamen im Gebiet der Siegfriedblätter Rüeggisberg und Soyhières bearbeitet und es sind die Namen nach neuer Schreibweise in den Probedrucken der beiden Übersichtspläne 1 : 10,000 verwendet worden.

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

d) Übersichtspläne. Auf Ende 1945 sind genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

im Jura in 141 Gemeinden mit	1409 km²
im alten Kantonsteil	1657 »
Total genehmigt	3066 km²

In Arbeit sind:

im Jura 7 Gemeinden mit	84 km²
im alten Kantonsteil	393 »
Total in Arbeit	477 km²

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

f) Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten. Durch die andauernde starke Beanspruchung der Nachführungsgeometer und ihres Personals mit Ausführung von Meliorationsarbeiten und Aufträgen seitens der Militärverwaltung erfuhren sowohl die Vermarkungsrevisionen als auch die Ergänzungsarbeiten an den Vermessungswerken keine wesentliche Förderung. Nur das ergänzte Vermessungsoperat der Gemeinde Neuenstadt konnte den eidgenössischen Behörden zur Anerkennung als Grundbuchvermessung vorgelegt werden.

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 1945	Fr. 524,186.68
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrage von .	» 340,635.64
Die Rückzahlungen in Form von Bundes- und Staatsbeiträgen sowie durch die Gemeinden erreichten im Jahre 1945 die Summe von	» 213,680.95
Es verbleiben ausstehende und zu amortisierende Vorschüsse im Betrage von.	» 651,141.37

h) Bundesbeiträge. Die im Jahre 1945 für Vermessungsarbeiten vom Bund ausgerichteten Beiträge verteilen sich auf die einzelnen Arbeitsgattungen wie folgt:

Für topographische Übersichtspläne .	Fr. 17,917.10
Für Umarbeitung und Ergänzung eines Vermessungswerkes (Neuenstadt) .	» 1,190.20
Für Nachführung bestehender Vermessungswerke	» 53,281.95
Die Summe aller Bundesbeiträge beträgt	Fr. 72,389.25

II. Eisenbahndirektion

(Eisenbahnen, Schiffahrt, konzessionierter Automobil- und Flugverkehr)

A. Allgemeines

1. Eisenbahnwesen

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr)

Das Berichtsjahr brachte schon kurz nach Einstellung der Feindseligkeiten die Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs mit dem Ausland. Wir nahmen besonderen Anteil an den am 1. August 1945 stattgehabten Feierlichkeiten zur Wiederaufnahme der Eisenbahnverbindungen über Delle–Belfort. Der uns mit Rücksicht auf die Lötschbergbahn besonders interessierende Verkehr mit Italien via Iselle geriet erst ab 28. November 1945 und zunächst nur für den Güterwagenladungsverkehr wieder in Fluss.

Es entbehrt nicht einer gewissen Tragik, dass sich ausgerechnet im Jahre des Kriegsabbruches die Kriegstaxzuschläge erstmals voll auswirkten. Es kann kein Zweifel mehr darüber bestehen, dass den Eisenbahnen ein überaus verspäteter und recht bescheidener Teuerungsausgleich gewährt wurde; leider vermochte die bessere Einsicht der Privatbahnen seinerzeit nicht durchzudringen. Der aus einem Bruchteil der Taxzuschläge gebildete und vom eidgenössischen Amt für Verkehr verwaltete Ausgleichsfonds verdient als Werk der Solidarität Anerkennung und sollte als bleibende Einrichtung zur Stützung der finanzschwächsten Unternehmungen beitragen können.

Die von der Regierung des Kantons Graubünden und der Rhätischen Bahn ausgehenden Begehren um Gewährung eines Bundesbeitrages von 4 Millionen Franken zum Zwecke der Herabsetzung der bündnerischen Eisenbahntaxen, berühren indirekt auch eisenbahnpolitische Belange des Kantons Bern und wurden deshalb aufmerksam verfolgt. Der Regierungsrat nahm Veranlassung, dem Bundesrate die gebotenen Vorbehalte zu eröffnen.

Der fast gänzliche Ausfall an internationalem Transitverkehr der Lötschbergbahn bildet ein Hauptmerkmal des Verkehrsjahres 1945 unserer bernischen Privatbahnen; seine finanziellen Auswirkungen überschatten die übrige Entwicklung. Ein analoges Charakteristikum liegt übrigens auch für die SBB vor. Erstmals in der Geschichte der SBB und erstmals in der Geschichte der BLS seit 1913, überstiegen die Einnahmen aus dem Personenverkehr diejenigen aus dem Güterverkehr. Möge das Jahr 1945 in diesem Sinne ein Sonderfall bleiben und möge der internationale Transitverkehr nun rasch den erhofften Aufschwung erfahren.

Ein zweites hervorstechendes Merkmal des Betriebsjahres 1945 liegt darin, dass die Aufwärtsentwicklung der Betriebsausgaben diejenige der Betriebseinnahmen deutlich überholt hat, was zwangsläufig zu einer Verschlechterung des Endergebnisses führte.

Alle bernischen Normalspurbahnen (exkl. Lötschbergbahn) und Schmalspurbahnen verzeichnen einen Einnahmenüberschuss von Fr. 5,994,000, was einer Verschlechterung um Fr. 999,000 entspricht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Auswirkung der Kriegstaxzuschläge erstmals ganzjährig war. Das Ergebnis der Lötschbergbahn ist um Fr. 2,415,000 ungünstiger als im Vorjahr. Für alle Unternehmungen zusammen resultiert gegenüber 1944 eine Ergebnisverschlechterung von Fr. 3,414,000 (Fr. 456,000). Die approximativen Betriebseinnahmen der in die Kontrolle einbezogenen Unternehmungen belaufen sich 1945 auf Fr. 48,763,000 (Fr. 49,076,000) und haben um Fr. 313,000 abgenommen. Die approximativen Betriebsausgaben (ohne Kosten zu Lasten der Erneuerungsfonds) betragen rund Fr. 39,063,000 (Fr. 35,962,000) was einer Vermehrung um rund Fr. 3,101,000 entspricht. Für das Betriebsjahr 1945 resultiert ein Betriebskoeffizient (Ausgaben in % der Einnahmen) von 80,0 % (73,2 %). Da der erzielte Überschuss der Betriebseinnahmen nur Fr. 9,700,000 (Fr. 13,114,000) beträgt, zeigt sich die oben schon erwähnte Verschlechterung des Gesamtergebnisses von Fr. 3,414,000.

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

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
	Fr.	Fr.	Fr.
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
1945	22,805,000	19,190,000	3,615,000
	b) Berner Alpenbahn		
1921	12,582,000	8,041,000	4,541,000
1922	9,567,000	7,448,000	2,119,000
1923	9,194,000	6,957,000	2,237,000
1924	10,932,000	7,468,000	3,464,000
1925	10,260,000	7,644,000	2,616,000
1926	11,187,000	8,414,000	2,773,000
1927	12,020,000	8,420,000	3,600,000
1928	12,372,000	8,532,000	3,840,000
1929	13,127,000	8,729,000	4,398,000
1930	12,414,000	8,615,000	3,799,000
1931	11,529,000	8,575,000	2,954,000
1932	9,660,000	7,983,000	1,677,000
1933	9,573,000	7,815,000	1,758,000
1934	9,760,000	7,728,000	2,032,000
1935	9,333,000	7,662,000	1,671,000
1936	8,844,000	7,411,000	1,433,000
1937	11,942,000	8,111,000	3,831,000
1938	10,783,000	8,080,000	2,703,000
1939	12,170,000	8,226,000	3,944,000
1940	18,878,000	9,575,000	9,303,000
1941	22,071,000	11,447,000	10,624,000
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
1945	15,396,000	11,690,000	3,706,000
	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
1945	10,562,000	8,183,000	2,379,000
	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
1945	48,763,000	39,063,000	9,700,000

Betriebskoeffizient

1921	$82,_0$	1934	$83,_7$
1922	$80,_0$	1935	$86,_7$
1923	$77,_0$	1936	$86,_9$
1924	$75,_0$	1937	$78,_3$
1925	$77,_0$	1938	$83,_5$
1926	$78,_0$	1939	$77,_4$
1927	$75,_6$	1940	$64,_9$
1928	$72,_6$	1941	$64,_8$
1929	$71,_9$	1942	$67,_1$
1930	$75,_2$	1943	$72,_2$
1931	$79,_1$	1944	$73,_2$
1932	$85,_0$	1945	$80,_0$
1933	$84,_4$		

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 %
1945	1,60 %

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 %
1944	3,28 %

(Die Berechnungen pro 1945 können noch nicht abgeschlossen werden, da verschiedene Unternehmungen ihre Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen noch nicht erstellt haben.)

Die **Privatbahnhilfe** gemäss Bundesgesetz vom 6. April 1939 machte im Berichtsjahr weitere Fortschritte. Nachdem die Fusion im Jahre 1944 vollzogen war, wandten sich die Vereinigten Huttwilbahnen energisch der Verwirklichung der Elektrifikation zu. Der Übergang zum elektrischen Betrieb konnte in folgenden Etappen stattfinden:

Langenthal–Huttwil	8. Juli 1945
Huttwil–Hüswil	6. August 1945
Ramsei–Wasen	7. Oktober 1945
Hüswil–Wolhusen	7. Dezember 1945

Den Strecken Sumiswald–Huttwil und Huttwil–Eriswil wird die neue Traktionsart erst anfangs 1946 zugute kommen.

Die schon im letztjährigen Bericht erwähnte Finanzsanierung und Fusion der Jurassischen Nebenbahnen, grundsätzlich ebenfalls auf der Privatbahnhilfe beruhend, konnte im Berichtsjahr abgeschlossen werden. Es handelte sich dabei um eine Vorstufe zur technischen Reorganisation. Die daherigen Studien sind in vollem Gange, führten jedoch im Berichtsjahr noch nicht zu einer definitiven Abklärung.

Im Berichtsjahr gelang es sodann auch noch, eine per 1. Januar 1944 rückwirkende Finanzsanierung und Fusion der Gürbetalbahn und der Bern-Schwarzenburg-Bahn abzuschliessen. Die entstandene Einheitsunternehmung nennt sich Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn (GBS). Auch dieser Zusammenschluss stand im Zusammenhang mit der Privatbahnhilfe. Letztere vermittelte der Einheitsunternehmung neue Geldmittel in der Höhe von Fr. 650,000, welche der Anschaffung von 5 Personenwagen (Leichtkonstruktion) und der Verbesserung von Sicherungsanlagen zu dienen haben. Die Verwirklichung der technischen Notprogramme bei der Langenthal-Jura-Bahn und der Langenthal-Melchnau-Bahn machte im Berichtsjahr gute Fortschritte. Auch die Biel-Täuffelen-Ins-Bahn ist mit der Verwirklichung ihres technischen Programms beschäftigt.

Die Privatbahnhilfe zugunsten der Solothurn-Münster-Bahn konnte immer noch nicht wirksam werden, da die Bestrebungen zur vorgängigen Finanzsanierung bei den Obligationären nicht durchzudringen vermochten.

Die Privatbahnhilfe zugunsten der südlich Interlaken gelegenen Schmalspurbahnen (BOB, WAB und JB) bildete im Berichtsjahr lediglich den Gegenstand allgemeiner Vorbesprechungen. Letzteres gilt auch für allfällige Privatbahnhilfeaktionen zugunsten der Rechtsufrigen Thunerseebahn, der Vereinigten Worb-Bahnen, sowie der Sensetalbahn.

Mit Einschluss der voraussichtlichen Bundesleistungen zugunsten unserer jurassischen Nebenbahnen, aber ohne Berücksichtigung der noch zu wenig abgeklärten Aktion zugunsten der Solothurn-Münster-Bahn, ergeben sich bis jetzt folgende *Bundesleistungen* zugunsten der bernischen Privatbahnen:

A. Gemäss Abschnitt I des Privatbahnhilfegesetzes:

	Fr.
a) à fonds perdu	40,417,235
b) gegen Obligationen	12,000,000
c) gegen Prioritätsaktien	6,000,000
d) gegen Stammaktien	2,500,000
e) gegen Forderungsverrechnungen	82,765
f) Abschreibungen	230,500
	61,230,500

B. Gemäss Abschnitt II des Privatbahnhilfegesetzes:

a) à fonds perdu	825,000
b) gegen Prioritätsaktien	200,000
	1,025,000

Im gleichen Zusammenhange gestalten sich die Leistungen des *Staates Bern* wie folgt:

A. Gemäss Abschnitt I des Privatbahnhilfegesetzes:

	Fr.
a) Neue Darlehen (MOB)	320,000
b) Abschreibungen auf Anleihen . . .	13,915,250
c) Verzicht auf Zinsregress	30,990,850
d) Abschreibungen auf Aktien. . . .	9,870,300
e) Abschreibung von Vorschüssen . .	41,650
f) Barleistung gegen neue Aktien . .	1,814,500
g) Barleistung à fonds perdu	1,120,000
	58,072,550

B. Gemäss Abschnitt II des Privatbahnhilfegesetzes:

a) Abschreibungen auf Anleihen . . .	1,648,800
b) Abschreibungen auf Aktien. . . .	3,262,600
c) Abschreibung auf Elektr. Darlehen	325,000
d) Barleistung à fonds perdu	187,500
	5,423,900

Das Verhältnis zwischen **Eisenbahn und Automobil** konnte nicht im Sinne des geplanten neuen Art. 23ter der Bundesverfassung geregelt werden. Der verwerfende Volksentscheid fiel nicht mehr in das Berichtsjahr. Die Autotransportordnung, deren Gültigkeitsdauer bis 1950 verlängert wurde, wird sich auf das Konkurrenzverhältnis mässigend auswirken. Das Berichtsjahr brachte dem Automobilverkehr eine Besserung der Versorgungslage. Grosse Mengen flüssiger Treibstoffe gelangten gegen Ende des Jahres in unser Land. Am 8. Oktober 1945 wurde das Sonntagsfahrverbot für Automobile aufgehoben.

Verkehrswerbung. Die Mitarbeit in den Landes- und Regionalorganisationen gestaltete sich wie bisher. Neben der Förderung des Binnenverkehrs stellten sich sofort nach Abbruch der Kriegsaktionen in Europa die ersten Probleme nachkriegszeitlicher Auslandwerbung zur Behandlung. Trotzdem dem internationalen Reiseverkehr noch starke Schranken gesetzt waren, erwies sich die allmähliche Aufnahme einer Aufklärungswerbung in verschiedenen Richtungen als unerlässlich.

Die bernischen Interessen wurden auch im Rahmen der Organisation amerikanischer Armee-Urlaube berücksichtigt. Hotellerie, Transportanstalten und weitere Interessenkreise vermerkten mit Genugtuung, dass diese Urlauborganisation im kommenden Jahr weiterbestehen wird.

Technische Verbesserungen verschiedener Art wurden im Berichtsjahr sowohl von den Bundesbahnen als auch den Dekretsbahnen durchgeführt. Bei den Dekretsbahnen spielten die technischen Massnahmen im Rahmen der Privatbahnhilfe die Hauptrolle.

Auf dem Gebiete der **SBB-Bahnhofumbauten** beschäftigte uns weiterhin in erster Linie der Bahnhof Bern. Die Ausführung des behördlich genehmigten, vom Januar 1944 datierten Projektes der SBB betreffend die nordseitige Erweiterung der Perron- und Geleiseanlagen, konnte nicht in Angriff genommen werden, weil die Arbeitsbeschaffungskredite des Bundes nicht verfügbar wurden und sich die SBB ausserstande erklärten, das Projekt ohne diese Finanzbeihilfe auszuführen. Die Arbeitslosigkeit, als Voraussetzung der Kreditfreigabe, fehlte. Aber auch wenn die Projektfinanzierung perfekt gewesen wäre, hätten sich die für eine programmgemässe Projektausführung (grosse Abgrabungsarbeiten während der ersten Etappe) benötigten Arbeitskräfte kaum finden lassen. Die eingetretene Zwangspause bot Gelegenheit, die Probleme des Bahnhof-Aus- und -Umbaues wieder einmal in ihrer Gesamtheit zu überdenken und das Fehlen eines Generalplanes festzustellen. Die Öffentlichkeit wurde sodann beeindruckt durch eine Projektidee der Herren Ing. Nater und Arch. Hostettler, die eine Verlegung des Hauptbahnhofes um ca. 500 m nach Westen, d. h. an die Laupenstrasse, vorschlug. Gegen Ende des Berichtsjahres einigten sich die SBB, der Gemeinderat der Stadt Bern und der Regierungsrat auf die Einsetzung einer dreiköpfigen Expertenkommission, die zur Aufgabe hat, das Bahnhofproblem in seiner Gesamtheit und insbesondere auch die Standortfrage zu prüfen. Seitens des Regierungsrates wurde Herr D. Boutet, Vizepräsident des Verwaltungsrates der nationalen Gesellschaft der französischen Eisenbahnen, Paris, als Experte bezeichnet. Das Ergebnis der Expertise bleibt nun abzuwarten.

In üblicher Weise fügen wir den 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
1944	485,5
1945	492,9

Die Betriebsrechnung weist bei rund 511,6 Millionen Franken Einnahmen und rund 365,2 Millionen Franken Ausgaben einen Einnahmenüberschuss von rund 146,4 Millionen Franken auf. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Passivsaldo von rund 25,6 Millionen Franken ab, gegenüber einem Aktivsaldo von Fr. 23,418 im Vorjahr.

Das Gebiet des Kantons Bern blieb von ausserordentlichen Unfällen und Verkehrsstörungen im Berichtsjahr verschont.

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.

Die Benzin- und Ölknappheit hielt auch im Berichtsjahr noch an und beeinträchtigte den motorisierten Schiffsverkehr.

Die Zahl der Segel- und Ruderboote ist weiter angestiegen. Wir verweisen im übrigen auf die Tabelle auf Seite 15.

Der **Bielersee-Dampfschiffgesellschaft** musste wiederum die im Grossratsbeschluss vom 10. September 1928 geregelte Finanzunterstützung durch den Staat und die interessierten Gemeinden gewährt werden.

3. Konzessionierter Postautomobilverkehr

Die den Inhabern einer Postkonzession A bisher gewährte Steuererleichterung wurde in 1945 beibehalten.

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

Die im Berichtsjahr eingetretene Verbesserung in der Versorgung mit flüssigen Treibstoffen ermöglichte die Aufhebung des Sonntagsfahrverbotes auf den 8. Oktober 1945.

4. Konzessionierter Flugverkehr

Der im Budget bereitgestellte Kredit von Franken 30,000 wurde auch im Berichtsjahr zum Zwecke der Betriebsstützung verwendet und zwar mit Fr. 10,000 zugunsten der Flugplatzgenossenschaft und mit Fr. 20,000 zugunsten der ALPAR.

Kurz nach Eintritt der Waffenruhe in Europa, d. h. am 30. Juli 1945, konnte der regelmässige internationale Luftverkehr wieder aufgenommen werden. In seiner Botschaft vom 13. Februar 1945 gab der Bundesrat seine Auffassungen über den Ausbau der Zivilflugplätze und die zu gewährenden Bundesbeiträge bekannt. Dabei wurde lediglich der Flughafen Zürich für eine Erweiterung zum interkontinentalen Flughafen vorgesehen. Die allenfalls bei Basel, Bern und Genf zu erstellenden Flughäfen sollten von vornherein nur für den kontinentalen Luftverkehr bemessen und keines zusätzlichen Baukostenbeitrages teilhaftig werden. Kommissionen der eidgenössischen Räte besichtigten nicht nur die bestehenden Flugplätze, sondern auch die für einen interkontinentalen Flughafen Schweiz grundsätzlich in Betracht fallenden Gebiete von Utzenstorf und Kloten-Zürich. Durch Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945 über den Ausbau der Zivilflugplätze entschied sich die Bundesversammlung im Sinne des bundesrätlichen Antrages für die Erweiterung des Flughafens Zürich zum interkontinentalen Flughafen. Dieser Entscheid war auch beeinflusst von der Opposition, die gewisse Kreise der bernischen Bevölkerung dem Flughafenprojekt Utzenstorf je und je bereitet hatten.

Die Aufstellung von Finanzierungsrichtlinien für die Bodenorganisationen bedeutet nicht zugleich auch eine Regelung des kursmässigen Flugverkehrs. Der öffentliche Flugverkehr unseres Landes ist auf erhebliche Zuschüsse der öffentlichen Hand angewiesen. Die Verhältnisse drängen dazu, die Probleme des Luftverkehrs in ihrer Gesamtheit abzuklären. Die Schaffung einer nationalen schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft drängt sich auf; wir haben sie deshalb zuständigen Ortes angeregt. Die heutigen Luftverkehrsgesellschaften SWISSAIR und ALPAR hätten in der nationalen Gesellschaft aufzugehen. Eine vorgreifende Fusion zwischen SWISSAIR und ALPAR, wie sie auch schon Gegenstand von Erörterungen bildete, erachten wir nicht als den bernischen Interessen förderlich. Bern wird eine geeignete Lösung für den Anschluss an den Grossverkehr finden und im Sinne eines Zwischenstadiums den bestehenden Flugplatz Belpmoos vervollkommnen müssen.

B. Fahrpläne

Der Jahresfahrplan 1945/46 entstand unter dem Einfluss der Tatsache, dass der Automobilverkehr fast ganz stillgelegt und die Eisenbahnen einer Überlastung ausgesetzt waren. Die SBB sahen sich gezwungen, die seit dem Herbst 1941 unterdrückten Züge wieder einzuführen und viele zu schwer gewordene Schnellzüge in 2 Teilen zu führen. Ausserdem wurden die noch bestehenden grösseren Lücken sowohl im Schnellzugsverkehr als auch im Lokalverkehr ausgefüllt. Auch die elektrifizierten Privatbahnen erhöhten die Zugsdichtigkeit. So kam ein Fahrplan zustande, der an friedenszeitliche Verhältnisse gemahnte. Im Bereinigungsverfahren erzielten wir trotzdem noch zahlreiche Verbesserungen.

Die Fahrpläne der konzessionierten Automobillinien erfuhren erst mit der Aufhebung des Sonntags-Fahrverbotes eine fühlbare Verbesserung.

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 1945

Gesellschaft	Einnahmen	Ausgaben (ohne Erneuerungskosten)	Überschuss (ohne Erneuerungskosten)
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Normalspurbahnen			
Lötschbergbahn (exklusive Schiff)	14,404,000	10,685,000	+ 3,719,000
Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee	992,000	1,005,000	— 13,000
Simmentalbahn	2,445,000	1,910,000	+ 535,000
Bern-Neuenburg-Bahn	4,204,000	3,410,000	+ 794,000
Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn	3,477,000	2,747,000	+ 730,000
Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn	6,890,000	5,476,000	+ 1,414,000
Solothurn-Münster-Bahn	1,055,000	929,000	+ 126,000
Vereinigte Huttwil-Bahnen	2,885,000	2,760,000	+ 125,000
Sensetalbahn	319,000	259,000	+ 60,000
Compagnie des chemins de fer du Jura (gemischte Spur)	1,530,000	1,699,000	— 169,000
II. Schmalspurbahnen			
Berner Oberland-Bahnen	1,251,000	937,000	+ 314,000
Montreux-Berner Oberland-Bahn	3,281,000	2,493,000	+ 788,000
Rechtsufrige Thunerseebahn	788,000	595,000	+ 193,000
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1,264,000	970,000	+ 294,000
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	2,595,000	1,943,000	+ 652,000
Solothurn-Niederbipp-Bahn	375,000	364,000	+ 11,000
Langenthal-Jura-Bahn	231,000	227,000	+ 4,000
Langenthal-Melchnau-Bahn	216,000	204,000	+ 12,000
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	561,000	450,000	+ 111,000
Total	48,763,000	39,063,000	+ 9,700,000
Ergebnis 1944	49,076,000	35,962,000	+ 13,114,000
Ergebnis 1943	48,788,000	35,230,000	+ 13,558,000

D. Projektierte Bahnen

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

E. Eisenbahn-, Automobil-, Aufzugs- und Seilbahn (inkl. Ski- und Sessellift)-Konzessionen

Im Jahre 1945 wurden zuhanden der Bundesbehörden und des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen

Kraftwagenkonzession für Arbeiterfahrten Büren–Lengnau–Meinisberg, an F. Krummen-Gribi, Büren.

Kraftwagenkonzession für Arbeiterfahrten Grenchen–Meinisberg, an Gebr. Schild, Grenchen.

Schmalspurbahn Meiringen–Innertkirchen an die Kraftwerke Oberhasli.

Sessellift Wasserngrat an die Sitzlift Wasserngrat AG., Gstaad.

Sesselbahn Beatenberg–Niederhorn an die Drahtseilbahn Thunersee–Beatenberg.

b) Provisorische Konzessionen

Keine Bemerkungen.

c) Konzessionserneuerungen

Konzession für eine Schlittenseilbahn Fussweg–Bodmi Grindelwald.

Trolleybuskonzession Bern/Insel–Bümpliz an die Städtische Strassenbahn Bern.

Konzession für eine Schlittenseilbahn Kesselstaffel–Hühnerspiel, Saanenmöser.

Kraftwagenkonzession Beatenberg–Waldegg an die Drahtseilbahn Thunersee–Beatenberg.

Trolleybuskonzession Bern/Hauptbahnhof–Schosshalde an die Städtische Strassenbahn Bern.

d) Konzessionsausdehnungen

Ausdehnung der Tramkonzession Hauptbahnhof–Burgernziel bis Laubeggplatz; Städtische Strassenbahn Bern.

e) Fristverlängerungen

Fristverlängerung für den Bau eines Skiliftes vom Schiltwald nach der Innern Allmend in Wengen; Konzessionär Friedrich Ammeter, Wengen.

f) Konzessionsablehnungen

Keine Bemerkungen.

g) Erloschene Konzessionen

Konzession für einen Schlittenaufzug Lochstaffel–Hornbergläger.

F. Schiffahrt

1. Bestand der kontrollierten Schiffe

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse u. kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	849	658	266	920	2693
Motorgondeln	109	106	30	56	301
Motorboote[1])	67	44	3	11	125
Segelboote verschiedener Art	149	169	4	12	334
Segelboote mit Aussenbordmotor	21	14	—	—	35
Segeljachten	21	13	—	—	34
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	25	27	7	27	86
Fähren	—	—	—	11	11
Faltboote	205	213	39	690	1147
Faltboote mit Segel	115	60	4	93	272
Faltboote mit Aussenbordmotor	—	—	—	—	—
Total 1945	1565	1304	353	1820	5038
Total 1944	1502	1281	318	1525	4626
Veränderungen im Berichtsjahr	+ 59	+ 23	+ 35	+295	+412

[1]) Im Berichtsjahr ausser Betrieb.

2. Schifferpatente und Fähigkeitsausweise

Im Jahre 1945 wurden 5 neue Patente ausgestellt, so dass sich der Bestand pro 31. Dezember 1945 auf 412 (gegenüber 407 im Vorjahr) beläuft.

3. Rechnung

Einnahmen:

Gebühren und Stempelmarken	Fr. 13,866.	
Reglemente	» 171.	
		Fr. 14,037.
Ausgaben:		» 8,772.65
Überschuss (1944: Fr. 2318.04)		Fr. 5,264.35

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1945

Budgetrubrik X. *b*	Budgetkredit	Reinausgaben	Mehrausgaben	Minderausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Eisenbahn- und Schifffahrtswesen	113,454	105,638.63	—.—	7,815.37
		Minderausgaben		7,815.37

Bern, den 22. Mai 1946.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

Grimm

Vom Regierungsrat genehmigt am 26. Juli 1946.

Begl. Der Staatschreiber i. V.: **Hubert**

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1945

(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	2,064,963	21,275,463	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	—	1,189,164	8,502,914	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	3,684,737	184,391	7,371,628	2,420,000	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	1. XI. 1902	—	—	—	—	—	—
4	Compagnie des chemins de fer du Jura (gem. Spur)				1,700,000	—	299,637	1,999,637	801,400	—
	a) Pruntrut-Bonfol	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	—	—	—	—	—	—
	Verlängerung Bonfol-Grenze	5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910	—	—	—	—	—	—
	b) Saignelégier-Glovelier	26. III. 1897, 29. III. 1901	9. X. 1907	21. V. 1904	—	—	—	—	—	—
	c) Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont	23. XII. 1881	31. I. 1883	16. VIII. 1884	—	—	—	—	—	—
	Elektrifikation Tramelan-Tavannes	—	3. XII. 1913	16. XII. 1913	—	—	—	—	—	—
	d) Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	—	—	—	—	—	—
5	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	7,685,000	2,197,747	285,855	10,168,602	3,754,400	1,000,000
6	Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn	—	—	—	2,908,600	6,064,321	285,383	9,258,304	1,957,700	—
	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	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	642,000	955,600	111,690	1,709,290	484,320	—
8	Freiburgerbahnen	—	—	—	9,751,000	—	766,366	10,517,366	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	—	—	—	—	—	—
9	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	1,620,150	3,888,005	141,547	5,649,702	122,700	121,500
10	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	11,244,369	157,584,494	23,839,000	19,628,645
				Total	104,117,000	113,347,035	16,573,365	234,037,400	37,187,120	23,246,745
	II. Schmalspurbahnen.									
1	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1. X. 1927	20. IX. 1897, 26. II. 1908	21. X. 1898	2,237,950	1,526,800	297,277	4,062,027	1,238,560	1,238,560
2	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	3,541,690	7,164,400	1,521,592	12,227,682	198,000	—
	Zweisimmen-Lenk	30. III. 1906	29. III. 1909	8. VI. 1911						
3	Langenthal-Jura	30. III. 1906	29. XI. 1905	26. X. 1907	942,000	400,000	39,972	1,381,972	463,500	—
4	Biel-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	97,050	—	1,692	98,742	42,960	—
5	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	18. XI. 1912, 11. III. 1918	4. XII. 1916	1,003,000	—	122,227	1,125,227	706,200	—
6	Solothurn-Zollikofen-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4,556,500	2,000,000	497,328	7,053,828	2,094,000	2,094,000
7	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1,872,000	216,500	30,276	2,118,776	402,500	—
8	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987,000	300,000	654,303	1,941,303	567,500	—
9	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	2,080,600	26,100	114,929	2,221,629	1,047,610	1,047,610
				Total	17,317,790	11,633,800	3,279,596	32,231,186	6,760,830	4,380,170
				Gesamttotal	121,434,790	124,980,835	19,852,961	266,268,586	43,947,950	27,626,915