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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1946)

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

Autor: Grimm, Robert / Feldmann, M.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417349

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 1946

Direktor: Regierungsrat **Robert Grimm**
Stellvertreter: Regierungsrat Dr. **M. Feldmann**

I. Baudirektion

A. Rücktritt des Direktors

Auf Jahresende trat Herr Regierungsrat Grimm nach 8½jähriger erfolgreicher Tätigkeit als Direktor der Bauten und Eisenbahnen von seinem Posten zurück, nachdem er am 19. Oktober 1946 ehrenvoll zum Direktor der Berner Alpenbahn-Gesellschaft (BLS) gewählt worden war.

Mit ihm verlor die Direktion einen Chef, der es durch seine hervorragende Intelligenz und unermüdliche Arbeitskraft, verbunden mit zielbewusster Energie in seltener Weise fertig gebracht hatte, nebst seinem überreichen Arbeitsmass im Dienste des Staates eine Unmenge Arbeit auf eidgenössischem, ja sogar europäischem Boden zu verrichten.

In seiner Leidenschaft zum bernischen Staat und zur Demokratie schuf er Werke, die mit seinem Namen verbunden bleiben werden. Es seien hier besonders erwähnt der Neubau des Staatsarchives auf dem Falkenplatz in Bern (1939—1941) und die Erneuerung des Berner Rathauses (1940—1942), beide Bauten entstanden in schwerer Zeit als Ausdruck stolzen Willens des Bernervolkes.

Nachkriegskonjunktur und Arbeitsmarkt erlaubten ihm nur die dringlichsten Bauvorhaben durchzuführen. Als letzter Bau unter der Direktion Grimm entstand die Vergrösserung der medizinischen Poliklinik auf dem Choisygut in Bern.

Daneben liess er zahlreiche Bauten projektieren und für Zeiten der Arbeitsabnahme bereitstellen. So förderte er in weitblickender Weise Neubauprojekte für das chemisch-physiologische Institut, das botanische Institut, die Erziehungsanstalten Landorf und Kehrsatz, die Schnitzlerschule Brienz sowie für eine Offizierskaserne des Waffenplatzes Bern. Er veranstaltete ferner das Studium eines umfassenden Bauprogrammes für staatliche Hochbauten auf einen Zeitraum von mindestens 15 Jahren.

Im Strassen- und Brückenbau galt seine persönliche Einflussnahme den umfangreichen Belagsarbeiten auf der Strasse Schönbühl–Murgenthal (1939/40), dem Leichtbelag auf der Grimselstrasse, dem Ausbau der Strasse Unterseen–Beatenbucht sowie Teilstrecken der Bielersee-Strasse, den Korrektionen im Strassenzuge Langenthal–Burgdorf und dem 1938 begonnenen und 1946 vollendeten Bau der neuen Sustenstrasse.

Von den durch seine Initiative getätigten Brückenbauten sind besonders zu nennen: die Bogenbrücke über den Lombach, der Umbau der Zollbrücke und der alten Zihlbrücke, sowie Verstärkungen von Holz-

brücken im Emmental und mehrere Brückenprojekte. Auch zahlreiche Wasserbauten wurden unter ihm ausgeführt.

Eng mit Regierungsrat Grimm verbunden bleiben ferner die unter ihm vollendete Stauwehranlage in Nidau sowie der Bau des Kraftwerkes Innertkirchen, ferner Entwässerungsarbeiten im Grossen Moos und im Brüttelen-Hagneck-Moos. Der II. Juragewässerkorrektion widmete er stets sein Augenmerk und veranlasste wertvolle Studien über diese Frage.

Die Verdienste des Demissionärs um das bernische Eisenbahnwesen seien an dieser Stelle ebenfalls bestens verdankt. Seine Amtstätigkeit fiel in den Zeitabschnitt, der eine ausserordentliche Bewegtheit nicht nur durch die Einflüsse des Weltkrieges, sondern auch durch die Massnahmen zum Vollzug des Bundesgesetzes über die Privatbahnhilfe vom 6. April 1939 erhielt. Dass die Inkraftsetzung des Hilfeleistungsgesetzes trotz der 6 Jahre andauernden unablässigen Bemühungen der Privatbahnkantone nicht wenigstens 2 Jahre vor Kriegsausbruch erfolgen konnte, erschwerte alsdann den Vollzug im technischen Sektor ausserordentlich und bereitete dem Lande grossen Schaden. Trotz der kriegsbedingten Erschwernisse war es möglich, eine Reihe wichtiger finanzieller Wiederaufrichtungen und technischer Sanierungen zu verwirklichen und im Eisenbahnwesen unseres Kantons eine wichtige, historisch bedeutsame Wandlung herbeizuführen, die besonders auch gekennzeichnet ist durch die Aufhebung der Zinsgarantiepflicht des Staates Bern zugunsten der Lötschbergbahn. Das grosse Verständnis des Eisenbahndirektors für finanzielle und technische Fragen kam der Behandlung der Sanierungsgeschäfte sehr zustatten. Als Direktor des Lötschbergkonzerns bietet sich Herrn Grimm Gelegenheit, in neuer Schlüsselstellung wertvolle Dienste zum Nutzen des bernischen Eisenbahnwesens zu leisten.

Es sei Herrn Regierungsrat Grimm für seine unermüdliche Tätigkeit im Dienste des Staates Bern an dieser Stelle Dank und hohe Anerkennung bezeugt. Unsere Glückwünsche begleiten ihn.

Als sein Nachfolger wurde am 8. Dezember 1946 Herr Nationalrat Ernst Reinhard, bisher Baudirektor II der Stadt Bern, in den Regierungsrat gewählt.

B. Allgemeines

Das Berichtsjahr brachte uns den ersehnten Weltfrieden noch nicht; die Welt steht weiter zwischen Krieg und Frieden.

1946 war ein Jahr wirtschaftlicher Hochkonjunktur. Überall herrschte Mangel an Arbeitskräften, und die Aufträge stauten sich. Die Zahl der Arbeitslosen sank auf einen bis dahin unerreichten Tiefstand.

Besonders fühlbar war die Überbeschäftigung im Baugewerbe. In Stadt und Land herrschte Wohnungsnot, die auf Jahresende nicht wesentlich gemildert werden konnte. Die Baukosten hatten steigende Tendenz als Folge von Materialknappheit, Arbeitermangel und allgemeine Steigerung von Preis und Lohn. Wiederum halfen Bund, Kanton und Gemeinden mit Subventionen für Wohnbauten nach.

Als besonderes Ereignis im Sektor Strassenbau ist die *Vollendung der Sustenstrasse* mit ihrer würdigen Einweihung am 7. September zu nennen.

Neuschnee im Gebirge und anhaltender Regen im Flachland führten Mitte Juni zu einer Sperrung der Grimselstrasse und bei Därligen zu einer Verschüttung der linksufrigen Thunerseestrasse sowie an verschiedenen Orten zu Hochwassergefahr. Ausserordentliche Hochwasser brachten die Juniregenfälle der Birs zwischen Moutier und Delsberg, wo die Staatsstrasse auf weite Strecken überflutet wurde und demzufolge für den durchgehenden Verkehr gesperrt werden musste.

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

Es wurden während des Jahres 21 Teilnehmer in 32 Arbeitsperioden beschäftigt. Übernommen wurden aus dem Jahre 1945 14 Mann. 5 Personen wurden neu, 13 Arbeitskräfte wieder eingestellt. Den Höchstbestand erreichte der Monat Januar mit 14, den Mindestbestand der Monat Juni mit 6 Mann.

Durch den TAD wurden Stellen vermittelt:

Vorübergehende Stellen von weniger als 3 Monaten	4
Definitive oder Stellen von mehr als 3 Monaten	6
Vermittlung von Stellen an Angestellte *vor* Eintritt in den TAD	7

Von den Teilnehmern entfallen 33,3 % auf den Tiefbau, 14,3 % auf den Hochbau, 9,5 % auf die Vermessung, 28,6 % auf Maschinen-, Elektrizitäts- und Heizungsbranchen, 9,5 % auf die Landwirtschaft und 4,8 % auf Graphiker. Durchschnittliche Altersstufen der Teilnehmer: 20—25jährige 0 %, 26—30jährige 4,8 %, 31—40jährige 19 %, 41—50jährige 23,8 %, 51—60jährige 28,6 %, ältere 23,8 %.

Die Gesamtausgaben betrugen Fr. 70,955.69 gegenüber Fr. 75,982.95 im Vorjahr.

Zur Mitarbeit am **Heimat- und Landschaftsschutz** bot das Berichtsjahr wiederum reichlich Gelegenheit, sei es im Rahmen der Baubewilligungsverfahren, oder durch die Tätigkeit der Organe der Baudirektion in den Uferschutzverbänden des Thuner-, Brienzer- und Bielersees.

Am 24. August 1946 wurde unter dem Vorsitz des Herrn Regierungsrat Grimm die **Regionalplanungsgruppe Bern gegründet,** als deren Präsident Herr Nationalrat Reinhard, städtischer Baudirektor II in Bern und späterer kantonaler Baudirektor, gewählt wurde.

Das **Gesamtbudget** der Baudirektion pro 1946 betrug — ohne Spezialrubriken — an Reinausgaben:

Budget	Fr. 6,492,257.—
Rechnung	» 8,200,200.99

Die Mehrausgaben von Fr. 1,707,943.99 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.	82,820.10
2. Automobilsteuer	»	3,373,905.86
3. Benzinzollanteil	»	579,399.62
4. Werkprojektierungen	»	93,241.50
Total	Fr.	4,129,367.08

gegenüber Fr. 1,326,699.10 im Vorjahr.

Auf Budgetkrediten und Spezialrubriken wurden von der Baudirektion insgesamt verausgabt Fr. 12,329,568.07 gegenüber Fr. 9,014,266.40 im Vorjahr.

Personal. Am 27. Juni 1946 starb nach längerem Leiden im Alter von 58 Jahren Ingenieur S. I. A. *Hermann Steudler*, Stellvertreter des Kreisoberingenieurs I in Thun. Der Verstorbene hat dem Staate Bern während seiner 30jährigen Dienstzeit, besonders beim Strassen- und Wasserbau im Oberland, wertvolle und sachkundige Dienste geleistet.

Am 23. März 1946 starb nach längerer Krankheit im Alter von 53 Jahren Oberwegmeister *Alexander Heller*, Grünenmatt. Der Verstorbene hat alle ihm zugewiesenen Aufgaben im Amtsbezirk Trachselwald mit grosser Fachkenntnis und in treuer Pflichterfüllung versehen.

Auf 31. Dezember 1946 trat *Wilhelm Straub*, in Bern, Geschäftskontrolleur der Baudirektion, nach 42 Jahren Staatsdienst zufolge Erreichung der Altersgrenze in den Ruhestand. Während seiner langjährigen Dienstzeit auf der kantonalen Baudirektion hat Geschäftskontrolleur Straub seine Aufgaben treu und gewissenhaft erfüllt und sich durch seine Tüchtigkeit und Loyalität stets ausgezeichnet.

Ende Dezember 1946 trat Oberwegmeister *Paul Worpe* in Sonceboz nach 25 Jahren Staatsdienst in den Ruhestand. Während seiner Dienstzeit hat er die Pflichten seines Amtes treu und gewissenhaft erfüllt.

Am 30. April 1946 trat *Rudolf Röthlisberger*, während 6 Jahren Kanzlist der Baudirektion, in den Dienst der Stadt Bern über. Dem tüchtigen jungen Angestellten wünscht die Baudirektion weitern Erfolg in seiner beruflichen Laufbahn.

Als Nachfolger der Ausgeschiedenen wurden gewählt:

Hilfstechniker *Alfred Burkhardt*, Thun, Nachfolger des Ingenieurs Hermann Steudler.

Bauführer *Wilhelm Vogler*, Trachselwald, Nachfolger des Oberwegmeisters Alexander Heller.

Kanzlist *Fritz Sauser*, Bern, Archivar der Baudirektion, Nachfolger des Geschäftskontrolleurs Wilhelm Straub.

Bauführer *Walter Grieder*, Delsberg, Nachfolger des Oberwegmeisters Paul Worpe.

Kanzlist *Rolf Lüthy*, Bern, Nachfolger des Kanzlisten Rudolf Röthlisberger.

Beim kantonalen Vermessungsamt wurden als Verifikatoren die Grundbuchgeometer *Walter Kummer* und *Paul Hunsperger* und als Stenodaktylographin *Elisabeth Lüthi* gewählt.

C. Gesetzgebung

Die 1. Lesung des Gesetzesentwurfes über die Nutzung des Wassers wurde vom Grossen Rat auf einen spätern Zeitpunkt verschoben.

An Stelle der blossen Revision des Alignementsgesetzes wurde im Berichtsjahr ein *Entwurf zu einem Baugesetz für den Kanton Bern* vorbereitet.

D. Hochbau

1. Allgemeines. Die Ausgaben für die staatliche Hochbautätigkeit sind 1946 um eine Million höher als im Vorjahr. Sie belaufen sich auf Fr. 2,363,567.71. Diese Ausgabenerhöhung ist einerseits begründet durch die Inangriffnahme einiger unmittelbar dringlicher Arbeiten, die während des Krieges zurückgehalten werden mussten, und anderseits durch die ständig wachsende Verteuerung der Baukosten. Gegenüber dem Vorkriegsjahr 1938 errechnete man am 1. August 1946 für Baukosten einen Teuerungsindex von 77,7%, der bis zum Jahresende nochmals anstieg.

Die Überbeschäftigung im Baugewerbe und der beschränkte Baumaterialienmarkt führten weiterhin zu einer zurückhaltenden Baupolitik. Der Regierungsrat sah sich im Frühjahr 1946 zu einem Kreisschreiben an sämtliche Gemeinden veranlasst, worin er die Weisungen des eidgenössischen Militärdepartementes, alle nicht unmittelbar dringlichen Bauarbeiten erst in Zeiten geringeren Beschäftigungsgrades auszuführen, weitergab und interpretierte.

Es wurden somit im Berichtsjahr in erster Linie Instandstellungs- oder Unterhaltsarbeiten an den staatlichen Gebäuden ausgeführt. Die Umbauten beschränkten sich auf die Vergrösserung der medizinischen Poliklinik der Universität Bern, die Erstellung eines Frauenpavillons in Sonvilier für das Verpflegungsheim Worben, die Neueinrichtung des pharmakologischen Instituts der Universität, sowie auf die Erstellung von Wohnhäusern für Angestellte der Anstalten St. Johannsen und Tessenberg und für Assistenzärzte in Bellelay.

Ferner wurden Projekte zur Erweiterung oder Neugestaltung staatlicher Erziehungsheime, Verwaltungsgebäude und Hochschulinstitute sowie für Wohnungen von Angestellten verschiedener Anstalten ausgearbeitet, zu deren Ausführung in den kommenden Jahren ein umfassendes Programm in Vorbereitung ist.

Die finanziellen Aufwendungen im Berichtsjahr betrugen:

a) Hochbau, Neubau Rubrik X. a. D. 1	Fr.	747,951.80
Hievon entfallen auf Amortisationen	»	424,000.—
Verbleiben	»	323,951.80
b) Spezialrubriken gemäss besondern Beschlüssen	»	1,435,325.81
c) Hochbau-Neubau, Heil- und Pflegeanstalten Rubrik X. a. D. 2	»	82,820.10
d) Unterhaltsarbeiten, Rubriken X. a. C. 1—5	»	521,470.—
Total	Fr.	2,363,567.71

2. Rubrik X. a. D. 1, Neu- und Umbauten. Die Ausgaben dieser Rubrik im Betrag von Fr. 747,951.80 betreffen:

Rückstellung für bevorstehende oder in Ausführung begriffene Bauarbeiten:

Bern, botanisches Institut	Fr.	260 000.—
Bern, pharmakologisches Institut, Sammlungsraum	»	30,000.—
Courtelary, Amthaus, Neueinrichtungen von Arbeitsräumen	»	70,000.—
Delsberg, Lehrerinnenseminar, Neueinrichtung der Turnhalle	»	15 000.—
Münchenwiler, Schloss, Neuanlage der Kanalisation	»	30,000.—
Rütti, Molkereischule, Herstellung der Käserei	»	12,000.—
Tessenberg, Erziehungsheim, Erweiterung des elektrischen Netzes	»	7,000.—
	Fr.	424,000.—

Fertiggestellte, nicht abgerechnete Umbauten:

Aarwangen, Anstalt, elektr. Küche	Fr.	27,000.—
Loveresse, Anstalt, elektr. Küche	»	15,000.—
Thorberg, Anstalt, Umbau der Schlossküche	»	15,000.—
Courtemelon, landwirtschaftliche Schule, neue Deckenkonstruktion in Viehscheune	»	20,097.85
Unterseen, Neueinrichtung des Landjägerpostens	»	30,014.30
Pruntrut, Schloss, Fassadenänderung der Conciergerie	»	15,000.—
Bern, Pfarrhaus Herrengasse 13, Neueinrichtung	»	27,992.—
Bern, Universität, neuer Hörsaal	»	20,000.—
Bern, physiologisches Institut, Renovationen	»	21,000.—
Bern, bakteriologisches Institut, Fassadenherstellung	»	33,000.—
Bern, Rathaus, Ausschmückung der Rathaushalle mit Standesscheiben	»	3,414.—
Kantonale Verwaltungsgebäude: Verschiedene Erneuerungen in den Anstalten Kehrsatz, Hindelbank, Erlach, Brüttelen, in den Amtshäusern Biel, Burgdorf, Laufen total	»	66,000.—
Projektstudien für kommende Hochbauten	»	30,433.65
Total	Fr.	323,951.80

Total: Rückstellung	Fr.	424,000.—
Fertiggestellte, nicht abgerechnete Umbauten	»	323,951.80
Total	Fr.	747,951.80

3. Spezialkredite. Auf Grund besonderer, vom Grossen Rat oder vom Regierungsrat gefasster Beschlüsse, sind zu Lasten der verschiedenen Direktionen nachstehende Aufgaben durch die Baudirektion ausgeführt und bezahlt worden:

St. Johannsen, Beamtenwohnhäuser, Neubauten	Fr.	128,377.11
Sonvilier, Anstalt, Neubau Frauenpavillon	»	168,077.—
Delsberg, Seminar, Turnhalleeinrichtung	»	22,385.05
Münchenwiler, Schloss, Neueinrichtungen	»	70,951.60
Tessenberg, Neubau von Wohnungen	»	57,314.80
Burgdorf, Umgestaltung von Beamtenwohnungen	»	29,995.45
Courtelary, Amthaus, Umbauten	»	12,280.80
Bellelay, Ärztewohnhäuser	»	69,420.50
Landorf, Anstalt, Umbauten in Vorsteherwohnung	»	14,365.—
Kehrsatz, Anstalt, Planstudien zu Umbau	»	3,000.—
Bern, Kaserne, Erneuerung der Mannschaftsküchen	»	35,901.40
Bern, Militäranstalten, neues Munitionsmagazin	»	25,676.70
Bern, pharmakologisches Institut, Neueinrichtung	»	148,126.55
Bern, Neufeld, Ausbau Hochschulsportplatz	»	113,156.85
Bern, Neubau medizinische Poliklinik	»	430,050.—
Bern, neues medizinisch-chemisches Institut, Planstudien	»	20,502.05
Bern, chemisches Institut, Einrichtung von Räumen für ein Elektronenmikroskop	»	28,000.—
Bern, Frauenspital, Umbau des Aufzuges und Renovationen	»	35,075.55
Bern, Tscharnerhaus, Einrichtung Ölfeuerung	»	10,804.55
Bern, Amthaus-Neubau, Planwettbewerb	»	6,704.15
Bern, Übungsschule, Unterhalt	»	5,160.70
Total	Fr.	1,435,325.81

4. Rubrik X. a. D. 2, Heil- und Pflegeanstalten. Die Bauausgaben dieser Rubrik belaufen sich auf Fr. 82,820.10.

In Münsingen erfolgte in einer IV. Etappe der Anschluss der Heizeinrichtungen weiterer Abteilungen an das zentrale Heizungssystem.

Die beiden Wohnhäuser für Ärzte in Bellelay, wofür der Grosse Rat am 12. November 1945 Fr. 136,000 bewilligte, wurden im Frühjahr 1946 begonnen und werden im Frühjahr 1947 bezugsbereit sein.

5. Rubriken X. a. C. 1—5, Unterhalt der Staatsgebäude. Vom bewilligten Betrag von Fr. 517,500 wurden Fr. 514,615.65 ausgegeben, die sich wie folgt verteilen:

X. a. C. 1 Amtsgebäude	Fr.	359,845.20
X. a. C. 2 Pfarrgebäude	»	125,915.50
X. a. C. 3 Kirchengebäude	»	4,119.65
X. a. C. 4 Öffentliche Plätze	»	2,760.20
X. a. C. 5 Wirtschaftsgebäude	»	21,975.10
Total	Fr.	514,615.65

Von grössern Unterhaltsarbeiten seien erwähnt: Fassadenrenovationen am Schloss Köniz, Einrichtung des Postgebäudes Schlosswil, Bureaux- und Zimmerrenovationen in den Amtshäusern Aarberg, Biel, Nidau, Thun, Laupen, Delsberg. Zellenrenovationen in den Gefängnissen Pruntrut und Wimmis, Herstellung des Amtsgerichtssaales in Schwarzenburg, Reparaturen an Heizeinrichtungen im botanischen Institut und in den neuen Hochschulbauten sowie im Amthaus Biel. Im Rathaus Bern erfolgte der Einbau einer Lautsprecheranlage. Das durch die Gemeinde Langenthal mit einem Fresko geschmückte Kommissionszimmer Nr. 5 des Rathauses erhielt neue Beleuchtungskörper.

Der Dachunterhalt der Staatsgebäude und die zu den Staatsdomänen gehörenden Brunnen erforderten, wie alljährlich, bedeutende Unterhaltskosten.

Ausser dem normalen Unterhalt an den Pfarrgebäuden des Staates wurden besondere Aufwendungen für Bürglen, Bremgarten, Corgémont, Diemtigen, Hasle, Kerzers, Koppigen, Münsingen und Neuenegg gemacht. In den Pfarrhäusern Trub und Rüschegg wurden Badezimmer eingebaut.

6. Die dem Hochbau angegliederte Prüfstelle für Subventionsgesuche von Hochbauarbeiten begutachtete 2428 Subventionsgesuche und 1773 Subventionsabrechnungen zuhanden der Direktion der Volkswirtschaft (kantonales Arbeitsamt), ferner 913 Begehren für Zementzuteilung zuhanden der Sektion für Baustoffe des Kriegs-, Industrie- und -Arbeits-Amtes. Die Zementrationierung wurde ab 1. Mai 1946 aufgehoben. Damit fiel die seit August 1942 vom KIAA dem Kanton zur Begutachtung überwiesene Bewirtschaftung von Baueisen und Zement dahin.

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	3
Wasserversorgungsreglemente	10
Elektrizitätsreglemente	2
Kanalisationsreglemente	1
Alignementspläne	26

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

E. Strassenbau

1. Allgemeines. Die Aufhebung der Benzinrationierung brachte eine erhebliche Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs für das Berichtsjahr. Gleichzeitig wurden wiederum Klagen über die Staubplage laut, denen namentlich im Oberingenieurkreis I durch Einbau leichter Beläge an Ortsdurchfahrten unter Gemeindebeteiligung entsprochen werden konnte.

Am 11. Februar 1946 erfolgte die Freigabe der bituminösen Bindemittel. Diese gestattete den Beginn gründlicher Ausbesserungsarbeiten an Belägen, die während des Krieges stark gelitten hatten. Neue Beläge dagegen konnten auch im Jahre 1946 nur ausnahmsweise eingebaut werden. Arbeitsbeschaffungskredite standen nur für den Ausbau von Alpenstrassen zur Verfügung.

Grosse Hochwasser und andere Naturereignisse mit nennenswerten Schäden an den Staatsstrassen sind aus dem Berichtsjahr keine zu melden. Die an der Emme und ihren Zuflüssen im Verlaufe des Sommers registrierten Hochwasser verursachten ausser 2 Erdschlipfen an der Burgdorf-Langnau-Strasse in Lützelflüh und Ranflüh keine grösseren Schäden.

Die Behebung der Hochwasserschäden aus dem Jahre 1944 konnte im Berichtsjahr noch nicht durchwegs vollendet werden. Im Herbst war die durch den Erdschlipf in Mitholz vom August 1945 zerstörte Strecke der Staatsstrasse Frutigen–Kandersteg mit grösserer Fahrbahnbreite und mit einem Schutzdamm gegen die Mitholzlawine wieder hergestellt und konnte dem Verkehr übergeben werden.

Das Jahr 1946 brachte freierwerbenden Ingenieuren wiederum Beschäftigung mit der Ausarbeitung von Projekten für den Ausbau von Hauptstrassen und für ein II. Alpenstrassenprogramm sowie für den Umbau und die Verstärkung von Brücken.

Ausser den im Eingang erwähnten Leichtbelagseinbauten und zahlreichen Ausbesserungen und Nachbehandlungen gelangten 1946 folgende nennenswerte Arbeiten zur Ausführung:

Vollendung der neuen Sustenstrasse; Korrektion und Verbreiterung der Staatsstrasse bei der Wirtschaft «Zum Tell» in Ostermundigen; II. Teilstück der Kanalisation im Dorf Mühleberg; Einbau von Leitschienen bei sieben Bahnübergängen von Dekretsbahnen; Korrektionsarbeiten an den Staatsstrassen Zollikofen–Schönbühl und Lyss–Worben; Fahrbahnverbreiterung und Kanalisation der Büren–Oberwil-Strasse; Walzarbeiten auf der Weier–Affoltern-Strasse; Ausbau von Kurven auf der Schallenbergstrasse; Korrektionsarbeiten an der Koppigen–Gerlafingen-Strasse mit Abzweigung nach Recherswil; Wiederherstellungsarbeiten an der Staatsstrasse Alle–Vendlincourt–Bonfol–Beurnevésin.

In der Novembersession nahm der Grosse Rat von einem Bericht der Baudirektion über die Instandstellung und den Ausbau von Staatsstrassen Kenntnis. Er stimmte dem vorgelegten, auf einen Kostenaufwand von Fr. 34,000,000 geschätzten Fünfjahresprogramm, grundsätzlich zu und ersuchte den Regierungsrat, ihm zum Zwecke der beschleunigten Durchführung des Strassenbauprogrammes in den nächsten fünf Jahren eine entsprechende Finanzierungsvorlage in der Februarsession 1947 zu unterbreiten.

Aus dem Brückenbau sind anzuführen:

Geländeranstrich an der Schwarzwasserbrücke und an der Sensebrücke in Laupen; Erneuerung der Eisenteile an der Neubrücke; Umbau der alten Zihlbrücke; Dachumbau an der hölzernen Brücke in Aarberg; Verstärkung und Umbau der Oelebrücke auf der Trubschachen–Trub-Strasse und der Rebenbrücke in Schangnau mit Korrektion der Anfahrten.

2. Sustenstrasse. Es wurden 1946 folgende Ergänzungsarbeiten ausgeführt:

a) Strasse: Futtermauern beim Laubbach, Fertigstellung des Oberflächenbelages der Fahrbahn im obersten Teilstück der Sektion XV und kleinere mit dem anschliessenden Grundeigentum vereinbarte Anschlussarbeiten auf der ganzen Strecke. Ferner wurde in allen Sektionen der 28 km langen Bernerstrecke eine Nachbehandlung der wegen kriegsbedingtem Materialmangel bis dahin nur leichten Bitumenbeläge vorgenommen.

b) Scheiteltunnel: Fertigstellung des Voreinschnittes am Westportal, des Trottoirs im Tunnel und Voreinschnitt, des Parkplatzes beim Westportal, der Strassenplanie vor dem Passhaus.

Programmässig erfolgten im Berichtsjahr die Räumung der Baustellen und der Strassenstrecken sowie die Konsolidierungs- und Sicherungsarbeiten der Steilhänge über der Fahrbahn. Die provisorischen Bauten der Unternehmer wurden entweder abgebrochen oder blieben dort, wo die Eigentümer sich zum Ausbau verpflichteten, bestehen, unter der Bedingung, dass sie nach Weisung der Direktion der Sustenstrasse der Umgebung angepasst werden. Die Unterkunftsbaracke auf der Bäregg wurde von der kantonalen Baudirektion zur Verwendung als Wegmeisterhütte erworben. Das Passhaus ging in das Eigentum des Bundes über, und das Passrestaurant wurde zu einem schönen Berghaus umgestaltet. Beim Polenbrunnen wurde eine Gedenktafel zur Ehrung der internierten polnischen Soldaten angebracht, die auf dieser Strassenstrecke gearbeitet hatten.

Am 1. März 1946 erfolgte die Abrechnung der Direktion der Sustenstrasse über sämtliche, bis zu diesem Zeitpunkt ausgeführten Strassenbauarbeiten, inklusive Scheiteltunnel.

Einschliesslich aller Ergänzungsarbeiten betragen die Abrechnungssummen der Sustenstrasse auf Bernerseite: . . . . . Fr. 18,400,000
des Scheiteltunnels . . . . . » 2,100,000

Der Strassenkilometer kostete
im Kanton Bern . . . . . » 660,000
im Kanton Uri. . . . . » 800,000

Ausführungspläne und Abrechnungsbelege befinden sich im Archiv der kantonalen Baudirektion.

Nach achtjähriger Bauzeit konnte am 19. August 1946 die Sustenstrasse auf der Urner- und Bernerseite für den durchgehenden Verkehr geöffnet werden. Am 7. September 1946 erfolgte die offizielle Übergabe mit einer würdigen Einweihungsfeier unter Beteiligung der Vertreter des Bundes, der Kantonsregierungen von Uri und Bern, sowie zahlreicher Gäste auf der Passhöhe. Am 12. September fuhren Regierung und Grosser Rat über den Susten, am 3. Oktober erfolgte die Besichtigung durch die gesamte Bundesversammlung.

3. Ausbau der Alpenstrassen. Mit der Korrektion der Teilstrecke Schlündibach–Ledigraben auf der Zweisimmen–Saanen-Strasse sind die mit Bundesratsbeschluss vom 26. Februar 1937 bewilligten Kredite für die Durchführung des I. Alpenstrassenprogrammes erschöpft. Von der Simmentalstrasse bleiben noch einige Teilstrecken zwischen Zweisimmen und Saanen, von der Brünigzufahrt bleibt die Bergstrecke Hausen–Gnoll auszubauen.

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

a) Budgetrubrik X. a. E. 1 (Wegmeisterbesoldungen). Budget Fr. 2,232,000, Rechnung Fr. 2,293,052.30. Die Mehrausgaben von Fr. 61,052.30 sind auf Stellvertretungen, SUVA-Prämien und Ferienentschädigungen 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 491. Einige Wegmeisterstellen waren vorübergehend durch Hilfsarbeiter besetzt.

b) Budgetrubrik X. a. E. 2 (Strassenunterhalt). Budget Fr. 1,170,000, Rechnung Fr. 1,169,497.65. Dieser Kredit wird in erster Linie für den Unterhalt der nicht ausgebauten Strassen, der Brücken und anderer Kunstbauten verwendet.

Das Netz der Staatsstrassen weist auf Ende 1946 eine Länge von 2312 km auf, von denen 1180 oder rund 50 % mit staubfreien Belägen ausgebaut sind. Die Länge der Gemeindestrassen, für welche der Staat den Wegmeister stellt oder jährlich einen Beitrag leistet, misst 699 km.

c) Budgetrubrik X. a. E. 3 (Wasserschäden und Schwellenbauten). Budget Fr. 350,000, Rechnung Fr. 1,664,105.60. Nachkredite für Wasserschäden im Gesamtbetrage von Fr. 1,308,000 sind vom Grossen Rat am 5. November 1946 und am 11. November 1946 bewilligt worden.

d) Budgetrubrik X. a. E. 4. (Brandversicherung der Brücken). Budget Fr. 2300, Rechnung Fr. 2865.96. 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. 111,598.10.

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

Ertrag der Automobilsteuer zugunsten der Baudirektion.	Fr. 3,254,527.65
Einnahme aus Rückvergütungen, Gemeindebeiträgen u. a.	» 145,782.60
Benzinzollanteil.	» 158,584.—
Beiträge von Gemeinden und Privaten auf Rechnung des Benzinzollanteils.	» 34,283.05
Beiträge des Bundes an Werkprojektierungen	» 1,600.—
Beiträge des Bundes an den Ausbau der Alpenstrassen.	» 202,300.—
Beitrag des Kantons an den Ausbau der Alpenstrassen (aus Sonderkonto für Arbeitsbeschaffung gemäss GRB. vom 10. Mai 1944: Franken 996,000)	» 400,000.—
Total Einnahmen.	Fr. 4,197,077.30
Ausgaben	» 4,737,271.13
Mehrausgaben	» 540,193.83

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

1. Beiträge an Gemeinden für Staubbekämpfung	Fr.	167,116.—
2. Automobil- und Motorradausrüstung	»	102,293.80
3. Beiträge an Gemeinden gemäss den Bestimmungen des Strassenbaugesetzes	»	202,970.45
4. Beiträge an Vereinigungen für das Strassenwesen	»	2,397.40
5. Projektierungsarbeiten	»	36,962.20
6. Fremdenverkehrsstrassen, 6. Rate	»	200,000.—
7. Verzinsung der Spezialkredite	»	24,886.47
8. Strassenbau- und Unterhaltsarbeiten aus Automobilsteuer und Benzinzollanteil	»	4,000,644.81
Total	Fr.	4,737,271.13

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

a) Budgetrubrik X. a. E.	Fr.	5,252,740.43
b) Budgetrubrik X. a. F.	»	111,598.10
c) Autosteuer und Benzinzollanteil	»	4,737,271.13
d) Sustenstrasse, Neubau	»	1,760,428.75
Gesamtaufwendungen	Fr.	11,862,038.41

7. Strassenpolizei. Für Bauten innerhalb der Bauverbotszone sind im Berichtsjahr 91 Bewilligungen gemäss den Bestimmungen des Strassenbaugesetzes erteilt worden. Ferner wurde die Benützung des Strassengebietes durch Anlagen und Leitungen in 657 Fällen bewilligt. Dazu kamen noch einige Bewilligungen für Steinsprengungen und Holzreisten.

Dem Reklamewesen wird auf Grund der Reklameverordnung vom 30. Juni 1939 weiterhin grosse Aufmerksamkeit geschenkt.

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

F. Wasserbau

1. Budgetrubrik X. a. G. 1. Butget Fr. 850,000: Rechnung Fr. 849,999.46. Im Berichtsjahr sind an zahlreichen Gewässern die vom Bund und Kanton subventionierten Korrektions- und Verbauungsarbeiten fortgesetzt worden. Verschiedene neue Projekte wurden dem Bund zur Genehmigung und Subventionierung eingereicht. Weitere Projekte sind in Vorbereitung. Hochwasserschäden an Bachverbauungen entstanden im Mai 1946 im Gebiete des Groppbaches, des Imschmattgrabens und des Steinengrabens bei Bowil sowie im Juni 1946 im Birsgebiet. Dem Unterhalt der durchgeführten Verbauungsobjekte ist von den Schwellenpflichtigen auch dieses Jahr 1946 alle Aufmerksamkeit geschenkt worden.

2. Juragewässerkorrektion. Als Erweiterung der beendigten Kanalarbeiten im Brüttelen-Hagneckmoos sollten noch 3 Stauvorrichtungen eingebaut werden, deren Finanzierungsmöglichkeit mit Bundesmitteln noch unabgeklärt ist. Der Kanalunterhalt bietet Schwierigkeiten wegen des schlechten Untergrundes.

Die Arbeiten im Grossen Moos haben auch im Berichtsjahr ein sehr befriedigendes Resultat gezeitigt. Die sich aus ihnen ergebende Möglichkeit zur Hebung des Grundwasserstandes in trockenen Zeiten bietet neben der sicheren Entwässerung viele Vorteile.

Die Studien des eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft für die Seeregulierung zur Vermeidung künftiger Hochwasserkatastrophen sind noch nicht abgeschlossen.

Der Schwellenfonds der Juragewässerkorrektion betrug auf Jahresende Fr. 1,083,327.48.

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

Rubriken	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wasserbauten von Staat, Gemeinden und Korporationen	850,000.—	849,999.46
2. Besoldungen der Schleusen- und Schwellenmeister	9,000.—	13,694.80
3. Juragewässerkorrektion I, Unterhalt	86,048.66	86,048.66
4. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds, Äufnung	60,000.—	60,000.—
	1,005,048.66	1,009,742.92

4. Im Berichtsjahr wurden die **Schwellenreglemente und Kataster** von Sumiswald, St. Stephan, Erlenbach i. S. (für Latterbach und Simme) sowie Därstetten und Boltigen durch den Regierungsrat genehmigt.

5. Unterstellung von Privatgewässern unter öffentliche Aufsicht. Der Hünigenbach bei Niederhünigen wurde unter öffentliche Aufsicht gestellt.

6. Wasserbaupolizei. Dem Regierungsrat wurden 11 Wasserbaupolizeigeschäfte zur Genehmigung unterbreitet. In einem Fall wurde die Genehmigung verweigert. Die Baudirektion genehmigte 3 Überbrückungen sowie 14 Abwasserleitungen und eine Telephonkabeleinlegung.

G. Wasserrecht und Wasserwirtschaft

Der zunehmende Energiehunger und die sich im Winter immer drohender auswirkende Energieknappheit rufen nach vermehrtem Ausbau unserer Wasserkräfte. Da wir uns nicht auf die Winterkraftwerke anderer schweizerischer Gebiete verlassen können, müssen wir die kantonseigenen Möglichkeiten systematisch zu erfassen suchen, sei es durch Kraftwerkbauten oder durch den Weiterausbau bestehender Werke.

Im Berichtsjahr wurde das Konzessionsgesuch der Kraftwerke Oberhasli AG. in Innertkirchen eingereicht für die Nutzbarmachung der Aare zwischen Grimsel und Handegg mit Gruben-, Ärlenbach- und Urbachwasser in den Gemeinden Guttannen und Innertkirchen. Die auf das Frühjahr 1947 erwartete Konzession wird

nach einer ca. 4jährigen Bauzeit ein Kraftwerk erstehen lassen, das mit dem Kraftwerk Innertkirchen zusammen eine Mehrproduktion von 92 Millionen kWh Winter- und 152,5 Millionen kWh Sommerenergie liefern wird.

Anschliessend ist ein Weiterausbau durch das Staubecken Oberaar und eine Erhöhung des Grimselsees geplant, der eine bedeutende Winterenergievermehrung mit sich bringen wird. Nach Beendigung dieser Bauarbeiten dürfen wir in diesem Gebiet mit einer Gesamtproduktion von 700 Millionen kWh Winter- und ca. 350 Millionen kWh Sommerenergie rechnen.

Der Studienkredit für den Wasserwirtschaftsplan der Aare unterhalb des Bielersees bis Murgenthal, bzw. bis zum Rhein, ist im Berichtsjahr von der Bundesversammlung noch nicht genehmigt worden.

H. Vermessungsamt

A. Allgemeines

Auch im Vermessungsamt herrschte im Berichtsjahr Hochkonjunktur, hervorgerufen durch zahlreiche Meliorationen. Neben den laufenden Geschäften bearbeitete das Vermessungsamt neue Reglemente für die Lehrlingsausbildung. Im Gegensatz zur bisherigen Praxis werden in Zukunft nicht mehr Vermessungstechniker, sondern Vermessungszeichner in der Lehre ausgebildet. Nach 6 Jahren praktischer Betätigung kann sich der Vermessungszeichner zu einer Prüfung anmelden; nach deren Bestehen erhält er einen Fachausweis, der ihn als Vermessungstechniker zur Ausführung spezieller Arbeiten der Grundbuchvermessung berechtigt.

Der kantonalen Marchkommission wurde ein Grenzstreit unterbreitet, der zwischen der Gemeinde Wiedlisbach und den Gemeinden Attiswil und Oberbipp als Folge der in Wiedlisbach durchgeführten Güterzusammenlegung entstanden war.

Ein von der kantonalen Nomenklaturkommission ausgearbeiteter Entwurf über die Grundsätze für die Aufnahme der Lokalnamen im deutschen Kantonsteil wurde der eidgenössischen Vermessungsdirektion unterbreitet. Die Bundesbehörden haben darüber noch nicht befunden.

2. Gesetzliche Erlasse

Das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement erliess am 22. März 1946 Weisungen betreffend die Verwendung des Personals bei Grundbuchvermessungen.

3. Grenzbereinigungen

a) Landesgrenze. Die Weiterführung der Grenzbereinigungs- und Vermarkungsarbeiten für das Jahr 1947 wurde mit dem Delegierten Frankreichs konferenziell behandelt. Die 41 Grenzsteine der Strecke Montvoie–La Motte (Ocourt) wurden gesetzt und eingemessen.

b) Kantonsgrenzen.

Bern-Baselland: Die Vermarkung und teilweise Verlegung der Kantonsgrenze zwischen den bernischen Gemeinden Nenzlingen-Grellingen und Duggingen und der basellandschaftlichen Gemeinde Pfeffingen wurde durch die beteiligten Kantonsregierungen genehmigt.

Bern-Freiburg: Wegen Durchführung von Güterzusammenlegungen zwischen den Gemeinden Golaten und Kerzers sowie Dicki und Liebistorf erfolgte eine Projektierung der Verlegung der Kantonsgrenze. Die Genehmigung kann erst nach durchgeführter Neuvermessung erfolgen.

Bern-Luzern: Die Kantonsgrenze gegen die bernische Gemeinde Gondiswil muss neu vermarkt und zum Teil verlegt werden wegen Neuvermessung in der luzernischen Gemeinde Fischbach.

Bern-Solothurn: Die Kantonsgrenze Bern-Solothurn deckt sich auf kilometerlange Strecken nicht mit den Gemeindegrenzen und durchquert willkürlich Privatgrundstücke. Ferner haben Berner- und Solothurner-Gemeinden Teile ihres Gemeindegebietes im andern Kanton liegen. Ein genereller Plan für die Verlegung der Kantonsgrenze ist im Jahre 1915 vom Vermessungsamt des Kantons Bern ausgearbeitet worden. Seither haben auch viele Verhandlungen darüber stattgefunden. Die grundsätzliche Zustimmung liegt vor. Die grossen Güterzusammenlegungen im Limpachtal (in den Gemeinden Bätterkinden bis Diessbach), im Gebiet der Gemeinden Hellsau bis Wiler, sowie zwischen Wangen a. d. Aare und Deitigen erlauben nun die Verlegung der Kantonsgrenze auf die Gemeindegrenzen. Die bezüglichen Arbeiten sind im Gange.

In Bearbeitung ist ebenfalls die Kantonsgrenze zwischen den Gemeinden Grellingen und Himmelried.

Bern-Waadt: Die Kantonsgrenze zwischen den Gemeinden Saanen und Rougemont wurde vermarkt. Sie wird nach durchgeführter Vermessung zur Genehmigung vorgelegt werden.

Bern-Wallis: Der Kantonsgrenzplan für die Vermarkung der Grimselpasshöhe wurde von beiden Regierungen genehmigt.

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

Siselen-Walperswil,
Nenzlingen-Zwingen,
Brügg-Orpund,
Bowil-Zäziwil,
Englisberg-Kehrsatz
Tramelan-dessus-Saignelégier,
Heimberg-Oppligen,
Tramelan-dessus-Tramelan-dessous,
Blumenstein-Pohlern,
Charmoille-Pleigne,
Steffisburg-Homberg.

4. Grundbuchvermessung

a) Triangulation IV. Ordnung. Im Berichtsjahr sind die Arbeiten der Neutriangulation der Sektion XII (Gruppe Burgdorf-Nord), sowie die Revision und Transformation der im Jahre 1886 erstellten Triangulation der Sektion Trachselwald beendigt und der eidgenössischen Landestopographie zur Verifikation abgeliefert worden.

In der Sektion XVIII (Interlaken) wurden die Berechnungen der Gruppe Äschi, I. und II. Teil, weiter-

geführt. Für den III. Teil wurde der Vertrag abgeschlossen. Die Absteckung und die Punktversicherung ist im östlichen Teil in Angriff genommen worden.

Von den zirka 450 Neupunkten der Sektion XXIV, Konolfingen, konnten die Feldarbeiten für 300 Punkte und deren Koordinatenberechnung durchgeführt und die Meereshöhen für 100 Punkte berechnet werden.

Für die Ausführung der Triangulation IV. Ordnung, Gruppe VI *b* Saanen, wurde der Vertrag abgeschlossen. Von den 362 Neupunkten sind bis Ende 1946 die Feldarbeiten für 140 Punkte beendet.

Die Arbeiten der Sektion XI, Wangen, wurden soweit gefördert, dass das vollständige Operat im Jahre 1947 zur Verifikation und Genehmigung abgeliefert werden kann.

Im Berichtsjahr ist die Revision und Transformation der alten Triangulation der Gemeinden Lauperswil, Rüderswil und Signau beendigt worden. In den Gemeinden Langnau, Trub und Trubschachen stehen die Feldarbeiten vor dem Abschluss. Es wurden zirka 370 Punkte revidiert. Als Grundlage für die Höhenberechnungen müssen noch eine Anzahl Triangulationspunkte nivelliert, sowie einige Neupunkte bestimmt werden.

Im Sinne der Weisungen für die Nachführung der Vermessungsfixpunkte des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes vom 14. März 1932 wurden im Laufe des Jahres 1946 an 77 Triangulationspunkten Ergänzungsarbeiten vorgenommen und Schäden behoben.

b) Kantonale Nivellemente. Im Berichtsjahr sind die Nivellementszüge Nr. 23, 40 und 41 in den Triangulationssektionen Trachselwald und Aarwangen revidiert und die laufenden Nachführungen abgeschlossen worden

c) Parzellarvermessung. Obschon einige Vermessungswerke fertig erstellt sind, konnten diese wegen Differenzen mit dem Grundbuch noch nicht genehmigt werden. Wo Güterzusammenlegungen durchgeführt worden sind, muss der neue Zustand vorgängig der Genehmigung der Vermessung, notariell verurkundet werden, was zu Verzögerungen führt. Die Baudirektion hat der Justizdirektion Vorschläge zur Behebung dieser Verzögerungen unterbreitet.

Die Neuvermessungen von Aarberg Los II, Biel Los I, Nidau Los I, Mervelier Los II, Seleute Los I wurden taxiert.

Für die Neuvermessungen von Aarberg Los II, Mervelier Los II, Seleute Los I, Ersigen, Oberösch, Niederösch, Utzenstorf II (Paradies) konnten Vermessungsverträge abgeschlossen werden.

Es waren in Arbeit: Bern VIII, Därstetten Talgebiet, Delsberg II, Guttannen I und II, Hilterfingen I, Höchstetten, Jegenstorf, Lyssach, Montmelon Enklave, Münchenbuchsee II, Unterseen I, Wattenwil I, Niederried I, Soyhières I, St. Ursanne II.

d) Übersichtspläne. Auf Ende 1946 sind folgende genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

im Jura in 143 Gemeinden mit	1446 km²
im alten Kantonsteil	1708 »
Total	3154 km²

In Arbeit sind:

im Jura 5 Gemeinden mit	47 km²
im alten Kantonsteil	400 »
Total	477 km²

e) Güterzusammenlegungen. Gemäss der vom eidgenössischen Meliorationsamt 1944 herausgegebenen Instruktion für die Projektierung, Honorierung und Abrechnung von Meliorationen wurden in Verbindung mit dem kantonalen Kulturingenieurbureau und der Taxationskommission des bernischen Geometervereins für die Güterzusammenlegungen von Niederried-Au, Ruppoldsried, Münchringen, Mattstetten, Aarberg, Melchnau-Busswil, Guttannen, Busswil-Büetigen, Ersigen-Oesch und Kirchberg-Bütikofen Kostenberechnungen aufgestellt. Gemeinsam mit dem kantonalen Kulturingenieurbureau wurde ein Normalvertrag für alle Meliorationsarbeiten aufgestellt, dazu technische Weisungen. Da die Überprüfung und Leitung der vermessungstechnischen Arbeiten Sache unseres Vermessungsamtes ist, hat diese Abteilung verschiedene Wert- und Flächenberechnungen von Güterzusammenlegungen verifiziert.

f) Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten. Die starke Beanspruchung der Nachführungsgeometer und ihres Personals durch die Ausführung von Meliorationsarbeiten hat auch in diesem Jahr die Förderung der Ergänzungsarbeiten an jurassischen Vermessungswerken und der Revision der Vermarkungen im alten Kantonsteil beeinträchtigt. Immerhin sind die ergänzten Operate von 6 weitern jurassischen Gemeinden zur Anerkennung als Grundbuchvermessungen durch die eidgenössischen Behörden bereit. Verschiedene zurückgestellte Nachführungsarbeiten, besonders Gebäuderevisionen, sind durch den Nachführungsgeometer aufgeholt worden.

Die für eine Erneuerung der Landesarealstatistik von der eidgenössischen Vermessungsdirektion angeforderten Angaben aus den Vermessungswerken wurden nach dem neuesten Stand ermittelt und die arealstatistische Tabelle für jede Gemeinde abgeliefert. Die Gemeindebehörden erhielten ein Doppel dieser Tabellen.

Das neue Steuergesetz bedingt eine Neubewertung aller Grundstücke. Dazu sollen die Vermessungswerke dienen. Es hat sich gezeigt, dass die Angaben der Vermessungswerke betreffend die Waldflächen vielerorts nicht mehr mit der Wirklichkeit übereinstimmen. Die Waldgrenzen haben sich seit der vor Jahrzehnten erfolgten Erstellung der Vermessungswerke durch die natürliche Ausdehnung der Wälder verändert. Sodann sind während des Krieges bedeutende Waldflächen gerodet worden. Um für die Bewertung die richtigen Flächen zu erhalten, müssen daher die Waldgrenzen in den Vermessungswerken mit ihrem heutigen Verlauf in Übereinstimmung gebracht werden. Die notwendigen Ergänzungsaufnahmen sollen in den nächsten Jahren zur Ausführung kommen.

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 1946	Fr. 384,141.37
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrage von .	» 391,524.60
Die Rückzahlungen in Form von Bundes- und Staatsbeiträgen sowie durch die Gemeinden und diverser Kostenvergütungen erreichten im Jahre 1946 die Summe von	» 402,859.15
Es verbleiben ausstehende und zu amortisierende Vorschüsse im Betrage von.	» 372,806.82

h) Bundesbeiträge. Die im Jahre 1946 für Vermessungsarbeiten vom Bund ausgerichteten Beiträge verteilen sich auf die einzelnen Arbeitsgattungen wie folgt:

Für topographische Übersichtspläne .	Fr. 50,417.60
Für Nachführung bestehender Vermessungswerke.	» 78,418.35
Für Triangulations- und Nivellementsarbeiten	» 28,506.45
Die Summe aller Bundesbeiträge beträgt	Fr. 157,342.40

II. Eisenbahndirektion

(Eisenbahnen, Schiffahrt, konzessionierter Automobil- und Flugverkehr)

A. Allgemeines

1. Eisenbahnwesen

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr)

Im internationalen Verkehr brachte das Berichtsjahr weitere Fortschritte und Verbesserungen; die Devisen- und Passvorschriften waren immerhin noch so rigoros, dass der Entfaltung des Personenverkehrs enge Grenzen gesetzt waren. Die Kontingente amerikanischer Urlauber aus den deutschen und italienischen Besetzungsgebieten verzeichneten im Herbst 1946 eine fühlbare Abnahme, vermochten aber trotzdem den bernischen Reiseverkehr in willkommener Weise zu beleben.

Unsere Bestrebungen zur Vereinfachung und Zusammenfassung der französischen und schweizerischen Zollformalitäten in Pruntrut hatten leider im Berichtsjahr noch keinen Erfolg; die ohnehin nicht genügenden Fahrplanverhältnisse dieses Grenzüberganges wurden dadurch noch unbefriedigender.

Eine sehr erfreuliche Zunahme war im Güterverkehr zwischen italienischen Häfen und der Schweiz zu verzeichnen, wobei uns speziell die starke Erholung des Transitverkehrs über die Lötschbergbahn interessierte. Diese Wandlung hat bewirkt, dass die Güterverkehrseinnahmen der Lötschbergbahn wiederum höher sind als die Personenverkehrseinnahmen — dies im Gegensatz zum letztjährigen Ergebnis. Die BLS hat damit jene Einnahmenstruktur zurückgewonnen, die eine Voraussetzung der betriebswirtschaftlichen Konsolidierung ist.

In der Angelegenheit der schon in unserem letztjährigen Bericht erwähnten Bündnerbegehren erwies sich im Interesse speziell der BLS und der Montreux-Berner-Oberland-Bahn eine nochmalige Intervention beim Bundesrat als notwendig. Sie hat zweifellos dazu beigetragen, dass übereilte Massnahmen unterblieben. Infolge der geplanten allgemeinen Tarifreform und Tariferhöhung sieht sich auch der Kanton Graubünden einer stark veränderten Ausgangslage gegenüber.

Im Binnenverkehr verlangsamte sich der Anstieg der Betriebseinnahmen wegen der wiederum kräftig in Erscheinung getretenen Automobilkonkurrenz einerseits und des fast gänzlich sistierten Militärverkehrs anderseits. Der Militärverkehr während des Aktivdienstes war für die Eisenbahnen recht ergiebig, vermittelte er doch z. B. den Bundesbahnen allein jährlich rund 50 Millionen Franken Einnahmen. Die Aufwärtsbewegung der Betriebsausgaben hat dagegen an Heftigkeit noch zugenommen, weshalb es nicht verwunderlich ist, dass das Endergebnis der Betriebsrechnungen der bernischen Dekretsbahnen für das Berichtsjahr eine deutliche Verschlechterung aufweist. Es rächt sich immer mehr, dass den Privatbahnen nicht entsprechend ihren frühzeitigen Begehren ein angemessener tarifarischer Teuerungsausgleich ermöglicht wurde. Das Jahr 1947 wird eine weitere Verschärfung der Situation bringen, weil die SBB mit ihren Tarifmassnahmen im Güterverkehr noch zuwarten und dadurch auch die meisten Privatbahnen der bestehenden Konkurrenzverhältnisse wegen behindern. Neben den stark angestiegenen Sozialleistungen macht sich bei den Privatbahnen auch der technische Nachholbedarf mit erheblichen Finanzansprüchen geltend.

Alle bernischen Normalspurbahnen (ohne Lötschbergbahn) und Schmalspurbahnen verzeichnen einen Einnahmenüberschuss von Fr. 4,738,000 (5,994,000), was einer Verschlechterung um Fr. 1,256,000 entspricht. Das Ergebnis der Lötschbergbahn ist dagegen um Fr. 1,046,000 günstiger als im Vorjahr. Für alle Unternehmungen zusammen resultiert gegenüber 1945 eine Ergebnisverschlechterung von Fr. 210,000 (Fr. 3,214,000). Die approximativen Betriebseinnahmen der in die Kontrolle einbezogenen Unternehmungen belaufen sich in 1946 auf Fr. 50,435,000 und haben folglich um Fr. 1,672,000 zugenommen. Die approximativen Betriebsausgaben (ohne Kosten zu Lasten der Erneuerungsfonds) betragen rund Fr. 40,945,000 (Fr. 39,063,000), was einer Vermehrung um Fr. 1,882,000 entspricht. Für das Betriebsjahr 1946 resultiert ein Betriebskoeffizient (Ausgaben in % der Einnahmen) von 81,3 (80,0). Da der erzielte Überschuss der Betriebseinnahmen auf Fr. 9,490,000 (Fr. 9,700,000) zurückgegangen ist, resultiert die schon erwähnte Verschlechterung des Gesamtergebnisses. 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

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
	Fr.	Fr.	Fr.
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
1945	22,805,000	19,190,000	3,615,000
1946	22,354,000	19,221,000	3,133,000

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
1946	17,978,000	13,226,000	4,752,000

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
1946	10,103,000	8,498,000	1,605,000

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
1946	50,435,000	40,945,000	9,490,000

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	1946	81,3

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 %
1946	2,16 %

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 %
1945	2,35 %

(Die Berechnungen pro 1946 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 konnte auch im Berichtsjahr gefördert werden. Nachdem auf den Teilstrecken Sumiswald–Huttwil am 11. April 1946 und Huttwil–Eriswil am 5. Mai 1946 der elektrische Betrieb aufgenommen werden konnte, verfügte das ganze Netz der Vereinigten Huttwilbahnen über die neue Traktionsart.

Die Abklärung der technischen Sanierung der Jurassischen Nebenbahnen machte im Berichtsjahr ebenfalls Fortschritte, konnte jedoch nicht abgeschlossen werden. Der auf alle Fälle erforderliche ausserordentlich hohe Finanzaufwand, zwingt zur Prüfung aller irgendwie angeregten oder in Erwägung tretenden Lösungen, und es ist deshalb nicht verwunderlich, dass schliesslich 9 Projektvarianten in Vergleich gestellt werden müssen.

Die Abwicklung des technischen Programmes der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn sowie des technischen Notprogrammes der Langenthal-Jura- und Langenthal-Melchnau-Bahn gestaltete sich im grossen und ganzen erwartungsgemäss. Dass in der Ablieferung der 2 neuen Motorwagen der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn eine annähernd halbjährige Verspätung eintreten und die Indienstnahme nicht mehr im Berichtsjahr möglich sein werde, liess sich angesichts der Fabrikationsschwierigkeiten voraussehen. Bei den oberaargauischen Nebenbahnen wird sich im kommenden Jahre, d. h. nach Abschluss des Notprogrammes, die Frage nach der endgültigen künftigen Gestaltung des Betriebes stellen.

Die Vereinbarung über die Privatbahnhilfe zugunsten der Solothurn-Münster-Bahn konnte gegen Ende des Berichtsjahres endlich abgeschlossen werden. Eine nochmalige gründliche Begutachtung des Weissensteintunnels ist im Gange und wird mitbestimmend sein für das Programm der in 1947 zu beginnenden technischen Sanierung.

Auch die Sensetalbahn konnte im Berichtsjahr noch in den Genuss einer kollektiven Hilfsaktion gelangen, die ihr Fr. 225,000 an neuen Barmitteln zuführte. Im Vordergrund steht hier die Notwendigkeit der Beschaffung eines zweiten elektrischen Motorwagens.

Die Bemühungen um eine Privatbahnhilfeaktion zugunsten der Solothurn-Niederbipp-Bahn vermochten im Berichtsjahr nicht ans Ziel zu gelangen. Ob die bestehenden Schwierigkeiten überwunden zu werden vermögen, lässt sich im Zeitpunkt der Abfassung dieses Berichtes noch nicht erkennen.

Die Privatbahnhilfe zugunsten der Berner-Oberland-Bahnen (Wengernalpbahn und Jungfraubahn verzichteten auf eine Hilfeleistung, um die Lösung zugunsten der BOB zu erleichtern) liegt nun in den Grund-

zügen fest. Der Bund schlägt Gesamtaufwendungen im Betrage von Fr. 3,200,000 vor, die ausschliesslich für technische Verbesserungen einzusetzen wären. Kanton und Gemeinden hätten die Hälfte der genannten Summe beizusteuern. Die Bearbeitung der Einzelheiten des Planes fällt nicht mehr in das Berichtsjahr.

Auch die Hilfeleistungsaktion zugunsten der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen konnte gegen Ende des Berichtsjahres noch definitiv abgeklärt werden. Die Hilfeleistung erstreckt sich auf Fr. 200,000, woran Kanton und Gemeinden die Hälfte beitragen müssen. Die Summe von Fr. 200,000 ist ausschliesslich für technische Verbesserungen bestimmt. Die grundlegende Beschlussfassung lag seitens des Kantons in der Kompetenz des Regierungsrates. Die Unterzeichnung der Vereinbarung wird jedoch erst im Frühjahr 1947 möglich sein.

Die Rechtsufrige Thunerseebahn und die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn haben ihre Begehren noch nicht abschliessend formuliert, da die Absichten in technischer Hinsicht noch nicht restlos abgeklärt sind. Im Falle der Rechtsufrigen Thunerseebahn erweist sich die durchgreifende technische Sanierung als unerlässlich, und es ist nicht ausgeschlossen, dass die im Gange befindlichen Studien die Notwendigkeit eines geleisefreien Verkehrsmittels überzeugend dartun werden.

Die Privatbahnhilfefälle der jurassischen und oberaargauischen Nebenbahnen, dann auch diejenigen der Berner-Oberland-Bahnen und der Rechtsufrigen Thunerseebahn, werden erhebliche Ansprüche an die Staatsfinanzen stellen.

Im Verhältnis zwischen **Eisenbahn und Automobil** trat eine neue Aera ein. Die Besserung in der Versorgungslage gab dem Automobilverkehr neuen Auftrieb und führte zu den früher schon erwähnten recht fühlbaren Konkurrenzerscheinungen. Die Verwerfung des Verkehrsartikels 23ter der Bundesverfassung in der Volksabstimmung vom 9./10. Februar 1946 begünstigte diese Entwicklung. Die Autotransportordnung, deren Gültigkeitsdauer bis 1950 verlängert wurde, wird mässigend auf die Konkurrenz einwirken.

Der **Verkehrswerbung** erwuchsen im Auslande neue Aufgaben, wogegen sich die Inlandwerbung eine gewisse Mässigung auferlegen konnte. Unsere Mitarbeit in den Landes- und Regionalorganisationen gestaltete sich wie üblich und gibt nicht Anlass zu besonderen Bemerkungen.

Technische Verbesserungen wurden von den Bundesbahnen und den Privatbahnen durchgeführt, wobei — soweit die Privatbahnen betreffend — die Arbeiten nach Massgabe des Privatbahnhilfegesetzes einmal mehr ausschlaggebend waren.

Auf dem Gebiete der **SBB-Bahnhofumbauten** behielt der Bahnhof Bern weiterhin den Vorrang. Die im letzten Verwaltungsbericht erwähnte Expertise konnte zufolge der Weitschichtigkeit der Probleme im Berichtsjahr nicht abgeschlossen werden. Die Arbeiten der Expertenkommission wurden ergänzt und erleichtert durch die rege Tätigkeit eines aus Beamten der SBB, der PTT, der Stadt Bern und des Kantons gebildeten Studienausschusses. Im November des Berichtsjahres gelangte das Projekt für den Neubau eines Nebengebäudes für Warteräume, W.-C.-Anlagen, Gepäckräume etc. im Bahnhof Bern zur Behandlung. Diese Erweiterung der bestehenden Bahnhofanlage drängte sich mit Rücksicht auf die in den Jahren 1947/48 zu erwartenden Grossveranstaltungen (eidgenössisches Turnfest, eidgenössisches Sängerfest, Feier 100 Jahre Bundesstaat) gebieterisch auf, sie präjudiziert jedoch in keiner Weise den Entscheid über die in Prüfung befindliche Frage nach dem zweckmässigsten Bahnhofstandort.

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
1946	563,8

Die Betriebsrechnung weist bei rund 586,5 Millionen Franken Einnahmen und rund 387,4 Millionen Franken Ausgaben einen Einnahmenüberschuss von rund 199,1 Millionen Franken auf. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Aktivsaldo von 21,3 Millionen Franken ab, gegenüber einem Passivsaldo von 25,6 Millionen Franken im Vorjahr.

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 besser gewordene Versorgung mit Benzin und Öl führte auch auf dem Gebiete der Schiffahrt zu einer wesentlichen Belebung. Die meisten Motorboote und Motorgondeln, die während des Krieges stillgelegt waren, wurden nun wieder in Betrieb genommen. Über die Zahl der kontrollierten Schiffe orientiert die Tabelle auf Seite 209.

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 1946 beibehalten.

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

Die Verbesserung in der Triebstoffversorgung ermöglichte viele Fahrplanverbesserungen.

4. Konzessionierter Flugverkehr

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

Die notwendig gewordene Ausrichtung des Schweiz. Luftverkehrs auf nationale Gesichtspunkte ergab für die bernische Luftverkehrspolitik vorweg eine dreifache Zielsetzung: Die Erlangung ausreichender Gewähren beim Bunde hinsichtlich der künftigen Berücksichtigung im Flugprogramm, die Stärkung und Überführung der Alpar gemeinsam mit der Swissair in die zu schaffende nationale Luftverkehrsgesellschaft, und die Schaffung einer dem Linienverkehr genügenden bernischen Bodenorganisation.

Der Umstand, dass die Swissair naturgemäss nicht in der Lage war, Bern Gewähr für die künftige Bedienung zu geben, stand bekanntlich einer Fusion zwischen Swissair und Alpar im Wege; denn Bern war auf die Erhaltung der Alpar angewiesen, solange die zuständigen Behörden des Bundes die nationalen Richtlinien noch nicht festgelegt und die nötigen Erklärungen nicht abgegeben hatten. Der Beschluss des Grossen Rates vom 11. September 1946 betreffend eine zusätzliche Beteiligung von Fr. 200,000 des Staates Bern am Aktienkapital der Alpar, brachte eine Ausweitung dieser Gesellschaft zum Abschluss, die schon zu Beginn des Jahres in die Wege geleitet worden war. Unmittelbar nach dem Bekanntwerden der Alpar-Erweiterung glaubte es die Swissair ihrer Position schuldig zu sein, ebenfalls eine Ausdehnung vorzunehmen, d. h. ihr Aktienkapital von 1 Million Franken auf 20 Millionen Franken zu erhöhen. Nachdem der Bundesrat beschlossen hatte, in Verbindung mit den Schweizerischen Bundesbahnen und der Generaldirektion der PTT eine Bundesbeteiligung von insgesamt 4 Millionen an der Aktienkapitalerhöhung der Swissair vorzusehen, zeichnete sich eine grundsätzlich neue Situation ab. Hinzu kam, dass die vom eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement eingesetzte Studienkommission zur Schaffung einer nationalen Luftverkehrsgesellschaft mehrheitlich eine Neugründung ablehnte, d. h. den vom Departement primär empfohlenen Weg verliess und die Ausgestaltung der Swissair zur nationalen Gesellschaft empfahl. Die neue Sachlage wurde vollends erhärtet durch ein Schreiben vom 29. November 1946 des Vorstehers des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes an den Präsidenten der Swissair. In diesem Schreiben wurde die Bildung der nationalen Unternehmung aus der Swissair heraus als bereits weitgehend festgelegt bezeichnet. Anderseits wurde in diesem Schreiben aber auch den «Empfehlungen zur schweizerischen Luftverkehrspolitik» zugestimmt, wie sie von der Studienkommission in Vorschlag gebracht worden waren. Desgleichen wurde dem von der Kommission am 14. November 1946 genehmigten Linienprogramm für 1947 grundsätzlich zugestimmt. Aus diesen Zustimmungserklärungen ergaben sich indirekt und in befriedigendem Umfange die Garantien, deren Bern für seine Berücksichtigung im künftigen Linienverkehr bedurfte. Noch nicht genügend geregelt bzw. abgeklärt waren in jenem Zeitpunkt indessen die Sicherstellung der neuerfolgten Beteiligung der öffentlichen Hand am Aktienkapital und die Sicherung ihrer Vertretung im Verwaltungsrate der Swissair. Es ist deshalb verständlich, dass im Schreiben vom 29. November 1946 des Herrn Departementsvorstehers verschiedene Änderungen und Ergänzungen zum Entwurf der neuen Swissair-Statuten angebracht wurden, die auf eine der öffentlichen Hand genehme Struktur der erweiterten Swissair abzielten. Dabei war auch noch ungewiss, inwieweit Finanzstruktur und Organisation der zur nationalen Unternehmung prädestinierten Swissair schliesslich durch Vorschriften des in Vorberatung befindlichen schweizerischen Luftfahrtsgesetzes mitbestimmt würden. Das bernische Augenmerk konnte sich von jenem Zeitpunkt an konzentrieren auf eine durch den Vorsteher des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes zu vermittelnde Einigung zwischen Alpar und Swissair einerseits und die Schaffung einer ausreichenden bernischen Bodenorganisation (Ausbau des Flugplatzes Bern-Belpmoos) anderseits. Diese beiden Programmpunkte konnten bis zum Ende des Berichtsjahres indessen nicht erledigt werden.

B. Fahrplan

Der Jahresfahrplan 1946/47 brachte allgemein Verbesserungen. Da es sich gewissermassen um den ersten «Friedensfahrplan» handelte, war die Anteilnahme der Verkehrskreise und eines weiteren Publikums am Bereinigungsverfahren ausserordentlich intensiv und lebhaft. Es wurden auch viele Begehren mehr nur programmatischer Bedeutung anhängig gemacht. Die SBB hatten von sich aus eine Mehrleistung von rund 12,000 Zugskilometern pro Tag vorgesehen, die sich teils auf die Wiedereinführung aufgehobener Züge, teils auf die Trennung besonders schwerer Schnellzüge und schliesslich auf die Ausfüllung grösserer Zugslücken erstreckten. Im Laufe des Berichtsjahres wurde sodann eine Revision der Fahrplanverordnung durchgeführt, die unter Auswertung der kriegszeitlichen Erfahrungen zu einem etwas vereinfachten Bereinigungssystem führte.

Die Fahrpläne der konzessionierten Automobillinien geben nicht zu besonderen Bemerkungen Anlass.

C. Eisenbahnen im Betrieb

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

Approximative Betriebsergebnisse bernischer Privatbahnen pro 1946

Gesellschaft	Einnahmen	Ausgaben (ohne Erneuerungskosten)	Überschuss (ohne Erneuerungskosten)
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Normalspurbahnen			
Lötschbergbahn (exklusive Schiff)	17,070,000	12,136,000	+ 4,934,000
Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee	908,000	1,090,000	— 182,000
Simmentalbahn	2,138,000	1,737,000	+ 401,000
Bern-Neuenburg-Bahn	4,010,000	3,372,000	+ 638,000
Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn	3,451,000	2,910,000	+ 541,000
Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn	7,275,000	5,900,000	+ 1,375,000
Solothurn-Münster-Bahn	1,127,000	977,000	+ 150,000
Vereinigte Huttwil-Bahnen	2,673,000	2,456,000	+ 217,000
Sensetalbahn	318,000	269,000	+ 49,000
Compagnie des chemins de fer du Jura (gemischte Spur)	1,362,000	1,600,000	— 238,000
II. Schmalspurbahnen			
Berner Oberland-Bahnen	1,321,000	1,035,000	+ 286,000
Montreux-Berner Oberland-Bahn	2,896,000	2,470,000	+ 426,000
Rechtsufrige Thunerseebahn	784,000	630,000	+ 154,000
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1,207,000	1,051,000	+ 156,000
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	2,567,000	2,022,000	+ 545,000
Solothurn-Niederbipp-Bahn	384,000	371,000	+ 13,000
Langenthal-Jura-Bahn	218,000	234,000	+ 16,000
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	513,000	464,000	+ 49,000
Langenthal-Melchnau-Bahn	213,000	221,000	— 8,000
Total	50,435,000	40,945,000	+ 9,490,000
Ergebnis 1945	48,763,000	39,063,000	+ 9,700,000
Ergebnis 1944	49,076,000	35,962,000	+13,114,000

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 1946 wurden zuhanden der Bundesbehörden und des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen

Skilift Achseten (Frutigen)–Metschalp an Ernst Pieren und Fritz Trachsel, Frutigen.

Skilift im Bütschels bei Kandersteg an Peter Wymann, Skilehrer, Kandersteg.

b) Provisorische Konzessionen

Keine Bemerkungen.

c) Konzessionserneuerungen

Konzession für Autobusdienst der Städtischen Transportanstalten Biel.

Kraftwagenkonzession Adelboden–Geilsbrücke (Hahnenmoosstrasse) an den Kur- und Verkehrsverein Adelboden.

Kraftwagenkonzession Beatenbucht–Interlaken an die Rechtsufrige Thunerseebahn.

Kraftwagenkonzession Thun–Strandbad–Dürrenast während des Sommers an den Gemeinderat von Thun.

Konzession für einen Schlittenaufzug von Geilsmäder auf das Hahnenmoos an Frau L. Jaggi-Zeller und Herrn F. Lauber, Adelboden.

Konzession für eine Schlittenseilbahn Lenk–Balmen an den Verkehrsverein von Lenk i. S.

d) Konzessionsausdehnungen

Ausdehnung der Automobilkonzession an die Oberaargauische Automobilkurse AG. für die Strecke Winistorf–Herzogenbuchsee.

Ausdehnung der Automobilkonzession an die Compagnie des chemins de fer fribourgeois für die Strecke Plaffeien–Guggisberg.

e) Fristverlängerungen

Keine Bemerkungen.

f) Konzessionsablehnungen

Konzessionsgesuch P. Imboden, Interlaken, für einen Autobusdienst Interlaken–Ringgenberg.

Konzessionsgesuch P. Gafner, Thun, für Arbeiterfahrten Wimmis–Thun.

g) Erloschene Konzessionen

Keine Bemerkungen.

F. Schiffahrt

1. Bestand der kontrollierten Schiffe

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse u. kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	639	703	270	926	2538
Motorgondeln	358	125	28	130	641
Motorboote	104	82	7	9	202
Segelboote verschiedener Art	91	144	8	2	245
Segelboote mit Aussenbordmotor	51	19	1	—	71
Segeljachten	24	44	—	—	68
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	3	1	3	35	42
Fähren	—	—	—	11	11
Faltboote	183	235	44	508	970
Faltboote mit Segel	112	56	7	81	256
Faltboote mit Aussenbordmotor	17	3	—	23	43
Total 1946	1582	1412	368	1725	5087
Total 1945	1561	1304	353	1820	5038
Veränderungen im Berichtsjahr	+ 21	+108	+ 15	— 95	+ 49

2. Schifferpatente und Fähigkeitsausweise

Im Jahre 1946 wurden 131 neue Patente ausgestellt und 9 Fähigkeitsausweise visiert. Der Bestand der Schifferpatente beläuft sich auf Ende 1946 auf 503 (gegenüber 412 im Vorjahr).

3. Rechnung

Einnahmen:

Gebühren und Stempelmarken	Fr. 21,277.95	
Reglemente	» 258.50	
		Fr. 21,536.45
Ausgaben:		» 8,905.85
Überschuss (1945: Fr. 5264.35)		Fr. 12,630.60

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1946

Budgetrubrik X. *b*	Budgetkredit	Reinausgaben	Mehrausgaben	Minderausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Eisenbahn- und Schifffahrtswesen	114,633	97,363.20	—.—	17,269.80
		Minderausgaben		17,269.80

Bern, den 2. Juni 1947.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

Reinhard

Vom Regierungsrat genehmigt am 22. Juli 1947.

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

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1946

(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	1,994,225	21,204,725	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	—	480,751	7,794,501	2,001,750	1,314,500
	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	3,635,359	236,335	7,374,194	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	—	593,406	2,293,406	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	2,167,679	617,530	10,470,209	3,754,400	1,000,000
6	Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn	—	—	—	2,908,600	6,044,956	434,518	9,388,074	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	887,680	—	57,067	944,747	674,320	—
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	1,135,075	1,885,822	187,382	3,208,279	60,750	—
10	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee)	Einheits-Konzession (21. VI. 1913)	27. VI. 1906 (19. III. 1899) —	15. VII. 1913 (1. VI. 1893) 15. V. 1836	59,783,500	86,556,625	9,046,595	155,386,720	23,839,000	19,628,645
				Total	103,877,605	110,290,441	14,414,175	228,582,221	38,366,770	24,176,845
	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	557,249	4,321,999	1,238,560	1,238,560
2	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	3,541,690	7,154,400	1,176,481	11,872,571	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	25,531	1,367,531	463,500	—
4	Biel-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	97,050	—	296	97,346	42,960	—
5	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	18. XI. 1912, 11. III. 1918	4. XII. 1916	1,003,000	—	128,379	1,131,379	706,200	—
6	Solothurn-Zollikofen-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4,556,500	2,000,000	725,899	7,282,399	2,094,000	2,094,000
7	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1,872,000	167,500	53,485	2,092,985	40,250	—
8	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987,000	300,000	677,204	1,964,204	567,500	—
9	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	2,080,600	22,740	81,545	2,184,885	1,047,610	1,047,610
				Total	17,317,790	11,571,440	3,426,069	32,315,299	6,398,580	4,380,170
				Gesamttotal	121,195,395	121,861,881	17,840,244	260,897,520	44,765,350	28,557,015