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

**Herausgeber:** Kanton Bern

**Band:** - (1947)

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

**Autor:** Reinhard, Ernst / Brawand, Samuel / Feldmann, M.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-417368

**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 1947

---

Direktoren: Regierungsrat **Ernst Reinhard,** gestorben am 19. Juni 1947
Regierungsrat **Samuel Brawand** im Amt seit 1. Oktober 1947
Stellvertreter: Regierungsrat Dr. **M. Feldmann**

---

### Regierungsrat Ernst Reinhard †

Im Alter von 58 Jahren starb Regierungsrat und Nationalrat Ernst Reinhard in der Nacht vom 18. auf den 19. Juni 1947 an einem Herzschlag. Mit Jahresbeginn hatte er sein Amt als Direktor der Bauten und Eisenbahnen angetreten, in das er sich sofort mit grosser Sachkenntnis und erstaunlicher Energie einzuarbeiten begann. Bereits nach kurzer Zeit trat er auf mehreren Gebieten der Direktion initiativ auf. Besonders deutlich kündigte sich sein Wirken im Sektor Hochbau an, wo er sich mit lebhaftem Interesse für Wohnbauförderung, Altstadtsanierung, Regional- und Landesplanung, sowie für die kantonale Baugesetzgebung verwendete. Aber auch dem Eisenbahnwesen sowie den Strassen- und Kraftwerkproblemen hat er bald nach Amtsantritt seine grosse Arbeitskraft gewidmet. Sofort bereitete er ein umfangreiches Ergänzungsprogramm für die Instandstellung und den Ausbau der Staatsstrassen in den nächsten 20 Jahren vor und forderte hiefür einen Kredit von 100 Millionen mit erheblicher Erhöhung der Automobilsteuer. Allein, die Realisierung dieser Pläne konnte er nicht mehr erleben.

Mitten in die Anlaufzeit fiel sein jähes Ende. Die Direktion der Bauten und Eisenbahnen hat dadurch einen tief zu beklagenden Verlust erlitten. Regierungsrat Reinhard starb aber auch zu früh für die Regierung und den Staat.

Als Nachfolger des im Amt verstorbenen Herrn Regierungsrat Reinhard wurde am 31. August 1947 Herr **Nationalrat Samuel Brawand,** bisher Lehrer in Grindelwald, in den Regierungsrat gewählt. Sein Amtsantritt als Bau- und Eisenbahndirektor erfolgte am 1. Oktober 1947.

## I. Baudirektion

### A. Allgemeines

Zweieinhalb Jahre, nachdem in Europa «Ende Feuer» befohlen worden war, stehen wir immer noch zwischen Krieg und Frieden. Wohl konnten inzwischen verschiedene Friedensverträge abgeschlossen werden, aber unter den Grossmächten wachsen Uneinigkeit und Spannungen, es mehren sich innere und äussere Schwierigkeiten mancher Länder. Wenn zur Zeit nicht von einer absoluten Kriegsgefahr die Rede sein muss, so ist doch der Weltfriede noch weit entfernt.

Im Berichtsjahr hielt die wirtschaftliche Hochkonjunktur an. Sie hatte wiederum eine Preis- und Lohnsteigerung zur Folge, und die Kaufkraft des Schweizerfrankens ging weiter zurück.

Das Baugewerbe war wie im Vorjahr überbeschäftigt. Die steigenden Preise und Löhne brachten eine erneute Steigerung der Baukosten. Allenthalben herrschte die Wohnungsnot weiter an. Trotz Förderung des Wohnbaues durch Subventionen von Bund, Kanton ton und Gemeinden konnte dieser Mangel nicht behoben werden. Mit Bundesbeschluss vom 8. Oktober 1947 wurden die Beiträge des Bundes sowohl für den allgemeinen als auch für den sozialen Wohnungsbau ab Neujahr um 5% herabgesetzt. Der Kanton Bern leistet nunmehr höhere Wohnbausubventionen als der Bund.

Im Frühjahr zeigten sich namentlich auf Strassen im Mittelland und Emmental Frostschäden von bisher unbekanntem Ausmasse. Der Grosse Rat musste zu deren Behebung einen bedeutenden Nachkredit beschliessen. Die mehrmonatige Trockenperiode wirkte sich ebenfalls sehr nachteilig aus auf Strassen mit wassergebundener Fahrbahn. Es hatten sich vielfach starke Bodenwellen gebildet, die im Herbst durch Kieseinwalzung teilweise behoben werden konnten.

Hochwasserschäden von nennenswerter Bedeutung haben wir 1947 keine zu verzeichnen. Dafür ereigneten sich folgende zwei bedauerliche Schadensfälle: In der Nacht vom 31. Juli/1. August brannte die Zollbrücke über die Emme vollständig nieder. Sie war in den Jahren 1838/39 erstellt und 1942/43 umgebaut und verstärkt worden. Mit ihr ist der Nachwelt ein ehrwürdiges Bauwerk echter Zimmermannskunst verloren gegangen. Sodann erfolgte am 20. Dezember die furchtbare Explosionskatastrophe in Mitholz, der neben neun Menschenleben und mehreren Gebäuden auch eine Strecke der Frutigen-Kandersteg-Strasse zum Opfer fiel.

In der Novembersession stimmte der Grosse Rat einem *Ergänzungsprogramm* zu dem am 27. November 1946 genehmigten Programm über die Instandstellung und den Ausbau der Staatsstrassen in den Jahren 1948—1957 mit einem Kostenaufwand von Fr. 72 000 000 zu und genehmigte die Finanzierung des Teilprogrammes 1948/49 im Betrage von Fr. 15 000 000 *mit Erhöhung der Autosteuer um 18—20%*.

Die *Tätigkeit des technischen Arbeitsdienstes* war dank der wirtschaftlichen Hochkonjunktur im Berichtsjahr etwas zurückgegangen. Es wurden während des Jahres 16 Teilnehmer in 17 Arbeitsperioden beschäftigt. Übernommen wurden aus dem Jahre 1946 10 Mann. 3 Personen wurden neu, 4 Arbeitskräfte wieder eingestellt. Den Höchstbestand erreichte der Monat März mit 12, den Mindestbestand der Monat Juli mit 8 Mann.

Durch den TAD wurden Stellen vermittelt:

| | |
|---|---|
| Vorübergehende Stellen von mehr als 3 Monaten | 2 |
| Definitive Stellen | 5 |
| Vermittlung von Stellen an Angemeldete *vor* Eintritt in den TAD | 1 |

Von den Teilnehmern entfallen 43,6% auf den Tiefbau, 18,6% auf den Hochbau, 12,5% auf die Maschinenbranche, 6,4% auf die Landwirtschaft, 12,5% auf Nationalökonomie und verwandte Gebiete, 6,4% auf Graphiker. Durchschnittliche Altersstufen der Teilnehmer: 31—40jährige 31,2%, 41—50jährige 6,4%, 51—60jährige 31,2%, ältere 31,2%.

Die Gesamtausgaben betrugen Fr. 67 645.60 gegenüber Fr. 70 955.69 im Vorjahr.

Zur Mitarbeit am **Heimat- und Landschaftsschutz** bot sich auch im Jahre 1947 manche Gelegenheit bei der Beurteilung von Baubewilligungsgesuchen und Begutachtung von Baureglementen usw. Organe der Baudirektion waren ebenfalls in den bestehenden Seeuferschutzverbänden tätig.

Nach dem Tode des Herrn Regierungsrat Reinhard wurde die **Regonialplanungsgruppe Bern** vorübergehend durch deren Vizepräsidenten, Herr Architekt Hermann Rüfenacht, geleitet. Im Herbst erfolgte die Wahl des *Regionalplaners* in der Person des Herrn Ingenieur Wilhelm Bodmer, Stadt- und Regionalplaner in Genf. Herr Bodmer wird sein Amt auf Neujahr antreten. Der Regierungsrat stellte der Regionalplanungsgruppe Bern einstweilen die notwendigen Büroräumlichkeiten im Untergeschoss des Stiftsgebäudes zur Verfügung. Im Oktober übernahm Herr Baudirektor Brawand das Präsidium der Geschäftsleitung der Regionalplanungsgruppe Bern.

Das **Gesamtbudget der Baudirektion**, ohne Spezialrubriken, pro 1947 betrug an Reinausgaben:

| | |
|---|---|
| Budget | Fr. 7 249 785.— |
| Rechnung | » 8 627 222.22 |

Die Mehrausgaben von Fr. 1 377 437.22 fallen zur Hälfte auf die Besoldungsrubriken. Das revidierte Besoldungsdekret vom 26. November 1946 brachte eine Gesamtlohnerhöhung von Fr. 762 000. Die andere Hälfte wurde unter den Rubriken Neu- und Umbauten von Staatsgebäuden, Wasserbau und Strassenunterhalt verausgabt.

Die **Spezialrubriken** weisen folgende Reinausgaben auf:

| | |
|---|---|
| 1. Heil- und Pflegeanstalten (Erweiterung der Irrenpflege) | Fr. 243 979.70 |
| 2. Automobilsteuer | » 4 545 493.49 |
| 3. Benzinzollanteil | » 1 378 522.37 |
| 4. Werkprojektierungen | » 14 231.70 |
| Total | Fr. 6 182 227.26 |

gegenüber Fr. 4 129 367.08 im Vorjahr.

Auf Budgetkrediten und Spezialrubriken wurden von der Baudirektion insgesamt verausgabt Fr. 14 809 449.48 gegenüber Fr. 12 329 568.07 im Vorjahr.

**Personal.** Ende Dezember 1947 trat Oberwegmeister und Amtsschwellenmeister *August Rüegger* in Frutigen nach Erreichung der Altersgrenze und nach 26 Jahren Staatsdienst in den Ruhestand. Während seiner Dienstzeit hat er die Pflichten seines Amtes treu erfüllt.

Beim Kreisoberingenieurbüro I in Thun wurden als Hilfstechniker *Hans Schöni* und *Fritz Furrer* gewählt.

## B. Gesetzgebung

Der von Dr. Rudolf Probst, gewesener I. Sekretär der kantonalen Finanzdirektion, ausgearbeitete *Entwurf zu einem Baugesetz für den Kanton Bern* wurde von einer kleinen juristischen Expertenkommission unter dem Vorsitz von Herrn alt Regierungsrat Dr. H. Dürrenmatt in Beratung genommen.

## C. Hochbau

**1. Allgemeines.** Die Ausgaben des Hochbaues belaufen sich im Berichtsjahr auf Fr. 3 116 507.45. Sie sind gegenüber dem Vorjahr um rund Fr. 700 000 gestiegen, weil trotz der kriegs- und nachkriegsbedingten Zurückhaltung eine Reihe unaufschiebbarer Bauaufgaben ausgeführt werden musste und weil die Baupreise seit August 1946 neuerdings um 17,7 Punkte gestiegen sind.

Grosse Bauobjekte gelangten jedoch entsprechend den behördlichen Weisungen, in der öffentlichen Bautätigkeit zurückzuhalten, nicht zur Ausführung. Der Ausgabenbetrag verteilt sich daher auf viele mittlere und kleinere unerlässliche Arbeiten für bauliche Staatsaufgaben.

Neubauten, die bereits 1946 begonnen worden waren, wurden weitergeführt. Vollendet wurden der Umbau des Verwaltungsgebäudes Metzgergasse 1 in Bern, der Neubau der Poliklinik des kantonalen Frauenspitals in Bern, die Erneuerung der Mannschaftsküchen in der Kaserne Bern, Wohnungen für das landwirtschaftliche Personal in der Anstalt Brüttelen und eine erste Etappe der schon 1947 durch den Grossen Rat bewilligten Neugestaltung der Knabenerziehungsanstalt Landorf.

Wie im Vorjahr wurde wiederum eine Anzahl Projekte zur Erweiterung oder Umgestaltung staatlicher Erziehungsheime, sowie für Wohnungen von Angestellten verschiedener Anstalten ausgearbeitet.

Auf Jahresende lag auf Grund umfassender Erhebungen der Hochbaubedürfnisse sämtlicher Verwaltungszweige des Staates eine Übersicht vor. Auf dieser Basis wurden alsdann die vordringlichsten Arbeiten und deren finanzielle Aufwendungen zusammengestellt. Sie bildet ferner die Unterlage für ein systematisches Bauprogramm, das in den kommenden Jahren verwirklicht werden soll.

Die finanziellen Aufwendungen im Berichtsjahr betrugen:

| | | |
|---|---|---|
| *a)* Hochbau, Neubau Rubrik X. a. D. 1 | Fr. | 731 490.70 |
| Hievon entfallen auf Amortisationen | » | 475 700.70 |
| Verbleiben | Fr. | 255 790.— |
| *b)* Spezialrubriken gemäss besondern Beschlüssen | » | 1 997 664.18 |
| *c)* Hochbau-Neubau, Heil- und Pflegeanstalten Rubrik X. a. D. 2 | » | 243 979.70 |
| *d)* Unterhaltsarbeiten, Rubriken X. a. C. 1—5 | » | 619 073.57 |
| Total | Fr. | 3 116 507.45 |

**2. Rubrik** *X.* **a. D. 1. Neu- und Umbauten.** Die Ausgaben dieser Rubrik im Betrage von Fr. 701 490.70 betreffen:

*Rückstellung für bevorstehende oder in Ausführung begriffene Bauarbeiten:*

| | | |
|---|---|---|
| Bern, Botanisches Institut | Fr. | 250 000.— |
| Bern, Frauenspital, Umbau der Besitzung Gaudard | » | 138 700.— |
| Courtelary, Amthaus, Umbau | » | 70 000.— |
| Münchenwiler, Schloss, Mehrkosten für sanitäre Einrichtungen | » | 12 000.— |
| Tessenberg, Erziehungsanstalt, Mehrkosten für Personalwohnungen | » | 5 000.— |
| | Fr. | 475 700.— |

*Ausgeführte, noch nicht abgerechnete Umbauten:*

| | | |
|---|---|---|
| Bern, Amthaus, Einbau von Büros | Fr. | 30 080.35 |
| Bern, Frauenspital, Telephonzentrale | » | 20 000.— |
| Bern, Frauenspital, Schaltanlage und Transformer-Reparatur | » | 6 780.— |
| Bern, Insel, Ohrenklinik, schalldichte Kammer | » | 4 000.— |
| Bern, Kanton, Staatsgebäude, Planstudien | » | 23 454.90 |
| Bern, pharmazeutisches Institut, Umänderung von drei Räumen | » | 18 700.— |
| Bern, Rathaus, Ölfeuerung | » | 17 964.30 |
| Bern, Rathaus, Empfangshalle, Malerei | » | 3 000.— |
| Gadmen, altes Pfarrhaus, Umbau | » | 16 000.30 |
| Hofwil, Seminar, Kartonageraum | » | 18 000.— |
| Langenthal, Waldhof, Wohnung für Schweinewärter | » | 10 720.45 |
| Münchenbuchsee, Sprachheilschule, Umbau Aborte und Bad | » | 21 000.— |
| Münsingen, Schwand, Aufzugsanlage (Beitrag) | » | 4 100.— |
| Pruntrut, Hotel des Halles, Einrichtung Polizeiposten | » | 30 000.— |
| Unterseen, Landjägerposten, Mehrkosten für Umbau | » | 1 990.40 |
| Total | Fr. | 225 790.70 |

| | | |
|---|---|---|
| Rückstellung | Fr. | 475 700.— |
| Fertiggestellte, nichtabgerechnete Umbauten | » | 225 790.70 |
| Total | Fr. | 701 490.70 |

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

| | | |
|---|---|---|
| Bern, Amthaus-Neubau, Planwettbewerb | Fr. | 58 601.80 |
| Bern, Frauenspital, Poliklinikausbau | » | 97 115.58 |
| Bern, Frauenspital, Umbau Besitzung Gaudard | » | 138 700.— |
| Übertrag | Fr. | 294 417.38 |

| | | |
|---|---|---|
| Übertrag | Fr. | 294 417.38 |
| Bern, Kanton, Staatsgebäude, verschiedene Objekte | » | 61 909.36 |
| Bern, med. chem. Institut | » | 127.99 |
| Bern, med. Poliklinik, Vergrösserung | » | 266 441.05 |
| Bern, Kaserne, Material- und Munitionsmagazine | » | 66 934.60 |
| Bern, Kaserne, Erneuerung der Mannschaftsküchen | » | 181 453.50 |
| Bern, Offizierskaserne | » | 4 000.— |
| Bern, Kaserne, Renovationen | » | 10 091.05 |
| Bern, Metzgergasse 1, Umbau | » | 217 346.90 |
| Bern, pharmakologisches Institut, Renovationen | » | 14 635.70 |
| Bern, Rathaus, Umbau | » | 500.— |
| Bern, Tscharnerhaus, Ölfeuerung | » | 271.15 |
| Bern, Oberseminar, Übungsschule, Unterhalt | » | 472.10 |
| Bellelay, Anstalt, Arztwohnhäuser | » | 56 410.20 |
| Brüttelen, Anstalt, Wohnungen für Personal | » | 93 017.21 |
| Brienz, Schnitzlerschule, Neubau | » | 5 000.— |
| Courtelary, Amthaus, Umbau | » | 127 695.53 |
| Delsberg, Seminar, Instandstellung Turnhalle | » | 7 612.80 |
| Kehrsatz, Anstalt, Projektarbeiten | » | 3 000.— |
| Loveresse, Anstalt, Einrichtung Wohngebäude | » | 52 589.55 |
| Landorf, Anstalt, Um- und Ausbau | » | 189 128.15 |
| Münchenwiler, Schloss, Umbauten | » | 4 549.50 |
| Münchenwiler, Schloss, Wasserversorgung | » | 841.40 |
| Rütti, Molkereischule, Herstellung der Käserei | » | 12 000.— |
| Sonvilier, Anstalt, Erweiterung und Umbau | » | 267 842.15 |
| St. Johannsen, Beamtenwohnhäuser | » | 33 660.15 |
| Tessenberg, Anstalt, Beamtenwohnungen | » | 25 716.85 |
| Total | Fr. | 1 997 664.18 |

**4. Rubrik X. a. C. 2. Heil- und Pflegeanstalten.**

| | | |
|---|---|---|
| Bellelay, prov. Baracke für Laboratorium, Apotheke und W. C.-Anlage | Fr. | 13 960.— |
| Bellelay, Erstellen von Autogaragen | » | 27 698.60 |
| Bellelay, Bau von zwei Ärztewohnhäusern | » | 68 000.— |
| Bellelay, Ökonomie, verschiedene Neuerungen | » | 7 847.15 |
| Bellelay, neue Kühlanlage | » | 4 500.— |
| Bellelay, Verbesserung der Wasserversorgung | » | 47 913.65 |
| Bellelay, Ökonomie, Umbau-Personal-Unterkünfte | » | 285.20 |
| Münsingen, Heizungserneuerung, Restzahlungen | » | 16 450.40 |
| Münsingen, Dachstockausbau, Männer I | » | 28 639.15 |
| Münsingen, Einbau Wachsaal, Männer II | » | 28 685.55 |
| Total | Fr. | 243 979.70 |

**5. Rubriken X. a. C. 1.—5. Unterhalt der Staatsgebäude** (bewilligt laut Budget: Fr. 673 000.—).

| | | |
|---|---|---|
| X. a. C. 1 Amtsgebäude | Fr. | 443 867.— |
| X. a. C. 2 Pfarrgebäude | » | 143 674.78 |
| X. a. C. 3 Kirchengebäude | » | 96.25 |
| X. a. C. 4 Öffentliche Plätze | » | 2 295.47 |
| X. a. C. 5 Wirtschaftsgebäude | » | 29 140.07 |
| Total | Fr. | 619 073.57 |

Von diesen Unterhaltsarbeiten seien erwähnt: Fassadenrenovationen am bakteriologischen Institut der Universität Bern und am Schloss Köniz, äussere Fensterrenovationen am Anatomiegebäude in Bern und in der Molkereischule Rütti, Renovationen und Umänderungen in der Gerichtsschreiberwohnung in Belp, im Hochschulgebäude in Bern, im Amthaus und Gefängnis Biel, im Technikum Biel, in den Schlössern Blankenburg, Burgdorf, Erlach, Nidau und Schwarzenburg, in den Amtshäusern Fraubrunnen und Frutigen, sowie in den Anstalten Thorberg und Tessenberg, neue Badzimmereinrichtungen in den Gefangenwärter-Wohnungen Aarberg und Interlaken, neue Kühlanlage im pharmakologischen Institut Bern, neue Waschküche zum Gefängnis Pruntrut, Ventilationsanlage in der neuen Scheune der landwirtschaftlichen Schule in Courtemelon, grössere Dachreparaturen auf den Gebäuden der Heil- und Pflegeanstalt Bellelay.

Ausser dem alljährlich wiederkehrenden ordentlichen Dach- und Brunnenunterhalt auf allen Staatsgebäuden wurden für Pfarrgebäude grössere Beträge verausgabt. Erwähnt seien Reparaturarbeiten in den Pfarrhäusern Brienz, Herrengasse 5 in Bern, Bremgarten, Gsteig b. I., Kallnach, Ligerz, Neuenegg, Niederbipp, Vinelz, Kerzers, Kappelen, Münsingen, Wattenwil und Corgémont.

**6. Die dem Hochbau angegliederte Prüfstelle für Subventionsgesuche von Hochbauarbeiten** begutachtete 1544 Subventionsgesuche und 147 Subventionsabrechnungen zu Handen der Direktion der Volkswirtschaft (Kantonales Arbeitsamt).

**7. Schul- und Anstaltsgebäude der Gemeinden und Korporationen.** Für die Direktionen der Erziehung und der Sanität sind 152 Schulhaus- und Spitalprojekte begutachtet worden.

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

| | |
|---|---|
| Baureglemente | 7 |
| Wasserversorgungsreglemente | 11 |
| Elektrizitätsreglemente | 2 |
| Kanalisationsreglemente | 2 |
| Alignementspläne | 24 |

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

## D. Strassenbau

**1. Allgemeines.** Im Rahmen des mit Beschluss des Grossen Rates vom 27. November 1946 genehmigten Programmes für die Instandstellung und den Ausbau der Staatsstrassen, sowie nach Massgabe der eingegangenen Autosteuern und des für das Jahr 1947 zugeteilten Benzinzollanteiles konnten im Berichtsjahr erstmals seit Kriegsende wieder nennenswerte Korrektions- und Belagsarbeiten an Staatsstrassen in Angriff genommen und zum Teil auch vollendet werden. Von diesen Arbeiten seien hier angeführt:

Korrektionsarbeiten auf der Frutigen–Adelboden-Strasse, die Korrektion der Staatsstrassen Blumenstein–Gürbebrücke und Wattenwil–Station Burgistein, die Verbreiterung der rechtsufrigen Thunersee-Strasse in der Beatenbucht, der Ausbau des Muristaldens, die Fortsetzung der Korrektionsarbeiten auf den Staatsstrassen Halenbrücke–Üttligen und Konolfingen–Zäziwil, der Ausbau der Strecken von der Kirche in Schlosswil bis Grosshöchstetten-Höhe, Äckenmattstutz-Lanzenhäusern, Langenthal–Bleienbach, Moutier–Perrefitte, der Ausbau von Kurven der Taubenlochstrasse, die Korrektion und der Ausbau von Innerortsstrecken im Kiental, in Heimenschwand, Riggisberg, Ortschwaben, Stettlen, Biglen, Huttwil, Niederbipp, Gals, Oberwil, Radelfingen, Orvin, Delsberg, Moutier, Malleray, Vendlincourt und Lugnez; verschiedene Entwässerungsarbeiten, so in Thierachern, Bümpliz und an den Strassen Hoflandern–Schwefelberg und Kaufdorf–Riggisberg. Auch konnten Nachbehandlungen in grösserem Umfange wieder durchgeführt werden, so vor allem auf Fahrbahndecken, die während des Krieges besonders gelitten haben. Von den Belagsarbeiten verdienen Erwähnung: der Einbau eines Mischbelages auf der Strasse Wengi–Frutigen, eines Leichtbelages auf der Brünig-Haslibergstrasse, auf der Zweisimmen–Lenk- und der Gstaad–Gsteig–Strasse, sowie auf der Strasse Porrentruy–Alle, Oberflächenbehandlung auf der Staatsstrasse Biel–Lengnau und Schönbrunnen–Rapperswil, Instandstellungsarbeiten zwischen Trubschachen und Trub, auf den Strecken Burgdorf–Heimiswil in Burgdorf und Burgdorf–Krauchthal im Pleer bei Burgdorf, Aeschi–Oberönz in Oberönz und im Val Terbi.

Aus dem Brückenbau nennen wir die Umbauten der Kanalbrücke bei Zauggenried, der Leimenbrücke mit Korrektion der Anfahrten im Zuge der Staatsstrasse Eggiwil–Röthenbach, die Verstärkung der Schachenhausbrücke bei Trub und den Bau von zwei neuen Brücken über die Lützel im Zuge der internationalen Strasse Grand Lucelle–Klösterli.

Die Räumungs- und Verbauungsarbeiten beim Felssturz in Tüscherz wurden im Berichtsjahre in der Hauptsache beendet.

In vielen Ortschaften sind Staubbekämpfungen mit Beiträgen des Staates durchgeführt worden.

Die durch den Bau des Kraftwerkes Handegg II bedingte Verlegung der Grimselstrasse zwischen Gerstenegg und Sommerloch konnte im Jahre 1947 zur Hauptsache durchgeführt werden. Auch mit der Erstellung von Ausweich- und Überholungsstellen für den Materialtransport zwischen Innertkirchen und Rätherichsboden wurde begonnen.

Die Projektierungsarbeiten für den Ausbau der Hauptstrassen und für ein zweites Alpenstrassenprogramm wurden während des Berichtsjahres weitgehend gefördert.

**2. Sustenstrasse.** Im Berichtsjahre wurde mit der Konsolidierung steiler Einschnittsböschungen fortgefahren. Am 24. Juni ereignete sich in Hopflauenen ein Felsbruch, der einen kurzen Verkehrsunterbruch zur Folge hatte.

**3. Ausbau der Alpenstrassen.** Auf Jahresende wurde dem Bund die Abrechnung über den Ausbau der Simmental- und Brünigstrasse unterbreitet. Mit Bundesratsbeschluss vom 26. Februar 1937 ist hiefür ein Bundesbeitrag von 8 Millionen Franken bewilligt worden. Da dieser nicht ausreichte, musste die Fortsetzung des Ausbaues noch zurückgestellt werden. Dagegen konnte mit Zustimmung des Bundes eine neue Marchgrabenbrücke im Zuge der Zweisimmen–Saanen–Strasse erstellt werden, die in das zweite Alpenstrassenprogramm aufzunehmen sein wird.

**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. 2 906 545.50. Die Mehrausgaben von Fr. 674 545.50 sind auf Besoldungsrevision, 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 483. Einige Wegmeisterstellen waren vorübergehend durch Hilfsarbeiter besetzt.

*b) Budgetrubrik X. a. E. 2* (Strassenunterhalt). Budget Fr. 1 670 000, Rechnung Fr. 1 668 300.15. 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 2335 km auf, von denen 1190 km oder rund 54% mit staubfreien Belägen ausgebaut sind. Die Länge der Gemeindestrassen, für welche der Staat den Wegmeister stellt oder jährlich einen Beitrag leistet, misst 652 km.

*c) Budgetrubrik X. a. E. 3* (Wasserschäden und Schwellenbauten). Budget Fr. 350 000, Rechnung Fr. 821 019.50. Ein Nachkredit für die Behebung von Frost- und Wasserschäden im Gesamtbetrage von Fr. 477 000 ist vom Grossen Rat am 10. November 1947 bewilligt worden.

*d) Budgetrubrik X. a. E. 4* (Brandversicherung der Brücken). Budget Fr. 2300, Rechnung Fr. 2779.27. In diesem Betrage sind inbegriffen die Brandversicherungskosten der hölzernen Brücken, die Wegmeisterhütten und dergleichen.

*e) Budgetrubrik X. a. F.* (Strassen- und Brückenbau). Budget Fr. 125 000, Rechnung Fr. 125 000.

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

| | |
|---|---|
| Ertrag der Automobilsteuer zugunsten der Baudirektion | Fr. 4 785 243.02 |
| Einnahme aus Rückvergütungen, Gemeindebeiträgen u. a. | » 392 937.40 |
| Benzinzollanteil | » 1 379 138.— |
| Beiträge von Gemeinden und Privaten auf Rechnung des Benzinzollanteils | » 43 995.90 |
| Einnahmen aus Kreditübertragungen, Anteil an Automobilbetrieb | » 100 000.— |
| Übertrag des Kredites X. a. F. | » 125 000.— |
| Übertrag aus Arbeitsbeschaffungskredit a. i. 29, Restanz | » 154 766.15 |
| Total Einnahmen | Fr. 6 981 080.47 |
| Ausgaben | » 6 740 715.31 |
| Minderausgaben | Fr. 240 365.16 |

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

| | |
|---|---|
| 1. Automobilbetrieb | Fr. 128 881.20 |
| 2. Beiträge an Gemeinden: | |
| *a)* Staubbekämpfung | » 209 135.— |
| *b)* Strassenbauten | » 254 264.45 |
| *c)* Schneeräumungen | » 42 851.05 |
| 3. Beiträge an Vereinigung für das Strassenwesen | » 2 400.— |
| 4. Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen, 7. Rate | » 200 000.— |
| 5. Projektierungsarbeiten | » 5 295.— |
| 6. Verzinsung der Spezialkredite | » 21 808.22 |
| 7. Strassenbau und Unterhalt aus Autosteuer und Benzinzoll | » 5 876 080.39 |
| Total | Fr. 6 740 715.31 |

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

| | |
|---|---|
| *a)* Budgetrubrik X. a. E. | Fr. 5 610 271.41 |
| *b)* Budgetrubrik X. a. F. | » 125 000.— |
| *c)* Autosteuer und Benzinzollanteil | » 6 515 715.31 |
| *d)* Sustenstrasse, Neubau | » 620 452.90 |
| *e)* Werkprojektierungen | » 65 995.30 |
| Gesamtaufwendungen | Fr. 12 937 434.92 |

Von *c* sind die Beträge von Fr. 225 000, welche aus *a* und *b* übertragen worden sind, in Abzug gebracht.

**7. Strassenpolizei.** Entsprechend vermehrter Tätigkeit im Hochbau ist auch die Zahl der vom Regierungsrat erteilten Ausnahmebewilligungen für Bauten innerhalb der Bauverbotszone wesentlich gestiegen. Ferner hat die Baudirektion zahlreiche Gesuche für die Benützung des Strassengebietes durch Anlagen und Leitungen bewilligt.

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

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

## E. Wasserbau

**1. Budgetkredit X. a. G. 1.** Budget Fr. 867 000, Rechnung Fr. 896 998.95. Die Mehrausgaben von Fr. 29 998.95 sind mit Regierungsratsbeschluss vom 18. April 1947 bewilligt worden.

Die Arbeiten an den Gewässerverbauungen konnten im Rahmen der bewilligten Kredite und im Benehmen mit dem eidgenössischen Oberbauinspektorat weitergeführt werden, so auch die Verbauungen, die durch das Hochwasser vom November 1944 verursacht wurden.

Im Berichtsjahr hat es sich erneut gezeigt, dass der Wasserbaukredit X. a. G. 1 für eine zeitgerechte Anweisung der fälligen Staatsbeiträge an die zahlreichen Verbauungen unzureichend ist. Trotzdem wurde von der Vorlage eines Nachkreditbegehrens für den Budgetkredit X. a. G. 1 (Wasserbau) Abstand genommen und die Auszahlung fälliger Kantonsbeiträge an subventionierte Wasserbauten zurückgestellt.

Dem Unterhalt der durchgeführten Verbauungsobjekte ist von den Schwellenpflichtigen auch im Jahr 1947 alle Aufmerksamkeit geschenkt worden.

**2. Juragewässerkorrektion.** Die im letztjährigen Verwaltungsbericht für die Erweiterung der Kanalarbeiten im Brüttelen-Hagneckmoos als wünschbar bezeichneten drei Stauvorrichtungen konnten mangels Finanzierung noch nicht eingebaut werden.

Die Bauarbeiten im Grossen Moos sind vollendet und es kann im nächsten Jahr mit der Liquidation des Unternehmens gerechnet werden.

Die Studien des eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft für die Seeregulierung zur Vermeidung künftiger Hochwasserkatastrophen konnten noch nicht beendigt werden.

Der Schwellenfonds der Juragewässerkorrektion betrug auf Jahresende Fr. 1 125 577.70. Bei den heutigen Arbeitslöhnen und Materialpreisen reicht das Zinserträgnis für die notwendigen Unterhaltsarbeiten nicht aus.

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

| Rubriken | Budget | Rechnung |
|---|---|---|
| | Fr. | Fr. |
| 1. Wasserbauten von Staat, Gemeinden und Korporationen | 867 000.— | 896 998.95 |
| 2. Besoldungen der Schleusen- und Schwellenmeister | 9 000.— | 5 035.10 |
| 3. Juragewässerkorrektion I, Unterhalt | 58 738.65 | 58 738.65 |
| 4. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds, Äufnung | 60 000.— | 60 000.— |
| | 994 738.65 | 1 020 772.70 |

**4.** Der Regierungsrat genehmigte das **Schwellenreglement und den Kataster** von Kandersteg.

**5. Unterstellung von Privatgewässern unter öffentliche Aufsicht.** Der Marfeldingenbach zu Mühleberg wurde unter öffentliche Aufsicht gestellt.

**6. Wasserbaupolizei.** Dem Regierungsrat wurden 15 Wasserbaupolizeigeschäfte zur Genehmigung unterbreitet. Die Baudirektion genehmigte 3 Überbrückungen sowie 23 Abwasserleitungen, eine Durchquerung mit einer Wasserleitung und eine Telephonkabelleitung.

## F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft

Die lange Trockenheit im Sommer brachte bei allen Flüssen, die nicht durch grosse Gletscher gespeist werden, ausserordentliche Niederwasser. Mitte November wurden auch die in den Jurarandseen vorhandenen Reserven erschöpft. Bielersee, Neuenburger- und Murtensee fielen auf minimale Koten. Starke Niederschläge ermöglichten im November die Auffüllung, so dass die Einschränkungen im Elektrizitätsverbrauch auf Jahresende stark gelockert werden konnten.

Für das Kraftwerk Handegg II wurde die Konzession erteilt. Mit den Bauarbeiten wurde sogleich begonnen.

Auf Ende des Berichtsjahres ergab sich folgender Stand der Bauarbeiten:

*Verlegung der Grimselstrasse:* Es wurden ausgeführt: Felsausbruch zu rund 80%, Stützmauern und Böschungsrollierungen zu 70%, Steinbett zu 20%. Der Gerstenbach wurde umgeleitet, der oberste Tunnel durchschlagen und teilweise ausgeweitet. Die Arbeiten mussten Ende November unterbrochen werden.

Für das eigentliche Kraftwerk bestehen fünf Baustellen:

1. Rätherichsboden,
2. Wasserschloss mit Druckschacht (oberhalb Handegg),
3. Fenster C Zulaufstollen vom Urbachtal,
4. Zentrale Handegg,
5. Urbachtal.

Zu allen Baustellen, mit Ausnahme von Urbachtal, konnten die Seilbahnen zum Transport der Lebensmittel und Baumaterialien erstellt werden. Diese Massnahme ermöglichte die Weiterführung der Arbeiten auch im Winter.

Bei der Baustelle Rätherichsboden sind *Umlauf-* und *Überlaufstollen* durchschlagen.

Vom *Zulaufstollen* sind alle Fenster ausgebrochen. Von der Strecke Rätherichsboden–Wasserschloss mit einer Länge von 2794 m sind 560 m vorgetrieben.

Von der Strecke Urbachtal–Wasserschloss mit einer Totallänge von 5730 m sind 144 m ausgebrochen.

Vom *Druckschacht* mit 849 m Länge sind 452 m ausgebrochen.

In der *Zentrale* sind Hauptzugang und Kabelstollen ausgebrochen und das Deckengewölbe ist teilweise betoniert. Mit dem Abbau der Hauptmasse wurde begonnen.

Alle Arbeiten gingen programmgemäss vor sich.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Die Arbeiterzahl | betrug | im | Mai | 100 |
| » | » | » | im Juni | 346 |
| » | » | » | im Juli | 638 |
| » | » | » | im August | 685 |
| » | » | » | im September | 645 |
| » | » | » | im Oktober | 741 |
| » | » | » | im November | 640 |
| » | » | » | im Dezember | 446 |

Es wurden im Total 1 100 120 Arbeitsstunden aufgewendet.

Über die weitern Bauetappen zum Ausbau der Anlagen im Oberhasli ist noch nicht entschieden.

1947 wurden die Vorarbeiten zur Aufstellung eines *allgemeinen Wasserwirtschaftsplanes* im Kanton Bern begonnen. Der Studienkredit für den Wasserwirtschaftsplan an der Aare, vom Bielersee abwärts, ist beschlossen.

Als Folge des trockenen Sommers wachsen die *Gesuche um Grundwassernutzung.* Der Bedarf an Trinkwasser, sowie an reinem, gesunden Wasser für die Industrie nimmt immer mehr zu. Es entwickeln sich auch neue Anwendungsformen des Gebrauchswassers (Wärmepumpen, Beregnungsanlagen usw.).

Der steigende Bedarf an Grundwasser führt oft zu Schwierigkeiten, weil häufig mehrere Interessenten gleichzeitig auftreten und dann ein Ausgleich im Sinne rationeller Bewirtschaftung gefunden werden muss.

Nach der neuesten bundesgerichtlichen Praxis unterstehen grössere Grundwasservorkommen der Staatshoheit und es ist einzig der Staat darüber verfügungsberechtigt. Das bedeutet eine Durchbrechung des in Art. 704, Abs. 3 ZGB verankerten Grundsatzes, dass Grundwasser den Quellen gleichgestellt wird und als Bestandteil der Grundstücke zugleich mit dem Boden, dem es entspringt, zu Eigentum erworben werden kann. Ein Grundwasservorkommen wird ganz selten nur durch einzelne Grundstücke begrenzt. Es kann daher zufolge seiner Ausdehnung und seiner Entstehung selbst nicht einem bestimmten Grundstück zugeordnet werden.

Wir werden dem Regierungsrat gleich zu Beginn des neuen Jahres beantragen, die Grundwasservorkommen den öffentlichen Gewässern gleichzustellen und einen Kredit für eine Untersuchung des ganzen Kantonsgebietes in geologischer Hinsicht zu bewilligen. Auf diese Weise soll festgestellt werden, wo überall öffentliche Grundwasservorkommen liegen.

## G. Vermessungswesen

### 1. Allgemeines

Nach dem vom Bundesrat im Jahre 1923 genehmigten allgemeinen Plan über die Durchführung von Grundbuchvermessungen in der Schweiz, sollte bis Ende 1976 die ganze Schweiz vermessen sein. Wegen des Krieges und der Teuerung muss dieser Termin bis über das Jahr 2000 hinausgeschoben werden.

Zusammen mit der eidgenössischen Vermessungsdirektion wurde das Vermessungsprogramm für den ganzen Kanton unter Berücksichtigung der Bundesbeiträge aufgestellt. Im Rahmen dieses kantonalen Programmes ist auch dasjenige für die Vermessung der 42 Gemeinden des Oberlandes aufgestellt worden, dem der Regierungsrat am 22. August 1947 zugestimmt hat. Als erste hat die Gemeinde Saanen nach diesem Programm die Neuvermessung beschlossen und in Angriff genommen.

Im Grenzstreit der Gemeinde Wiedlisbach gegen die Gemeinden Attiswil und Oberbipp wurde dem Entscheid der kantonalen Marchkommission zugestimmt.

Von der kantonalen Nomenklaturkommission sind die Namen für die Übersichtsplanblätter 1:10 000 von

Courtemaîche und Ocourt, sowie für die Neuvermessung der Gemeinden Ersigen, Niederösch und Oberösch erhoben worden.

## 2. Gesetzliche Erlasse

Das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement hat am 6. Dezember 1947, mit Inkraftsetzung auf 1. Februar 1948, die Reglemente über die Lehrlingsausbildung und die Mindestanforderungen der Lehrabschlussprüfung für Vermessungszeichner genehmigt.

## 3. Grenzbereinigungen

**a) Landesgrenze.** Mit dem französischen Delegierten des Département du Haut-Rhin wurde die Landesgrenze von Burg bis zum Dreiländerstein bei Beurnevésin begangen. Über die vorzunehmenden Wiederherstellungsarbeiten wurde ein Protokoll aufgenommen.

**b) Kantonsgrenzen.**

*Bern-Freiburg:* Die Neuvermarkung der Kantonsgrenze längs den Gemeinden Müntschemier und Ins wurde von beiden Kantonsregierungen genehmigt.

*Bern-Solothurn:* Von den Vermessungsämtern beider Kantone wurde ein Projekt über die Kantonsgrenzregulierung im Gebiete der Güterzusammenlegungen von Bätterkinden bis Scheunen ausgearbeitet. Die Gemeinden haben demselben zugestimmt; das Projekt kann 1948 beiden Kantonsregierungen zur Genehmigung vorgelegt werden.

Die Gemeinden Wangen und Wangenried haben dem bernischen Vorschlag für die Kantonsgrenzregulierung gegen Solothurn (Gemeinde Deitingen) zugestimmt.

Eine Übereinkunft über die gegenseitigen Territorialverhältnisse ist in Bearbeitung. Da verschiedene Güterzusammenlegungsunternehmungen über die Kantonsgrenze hinaus reichen und ausserdem Gebiete bernischer Gemeinden im Kanton Solothurn, Teile solothurnischer Gemeinden im Kanton Bern liegen, ist eine Korrektur bisheriger Rechtsunsicherheit dringend notwendig geworden.

*Bern-Waadt:* Der Kantonsgrenzbereinigung zwischen den Gemeinden Saanen und Rougemont wurde von beiden Kantonsregierungen die Genehmigung erteilt.

**c) Gemeindegrenzen.** Im Berichtsjahr sind 16 Gemeindegrenzbereinigungen durchgeführt und vom Regierungsrat genehmigt worden. Es betrifft dies folgende Gemeinden:

Burgistein-Seftigen
Golaten-Mühleberg
Golaten-Radelfingen
Mühleberg-Radelfingen
Glovelier-Saulcy
Seleute-St-Ursanne
Tavannes-Reconvilier
Bern-Bolligen
Kirchlindach-Zollikofen
Kirchlindach-Meikirch
Asuel-Cornol
Bern-Köniz
Heimberg-Steffisburg
Buix-Courtemaîche
Buix-Montignez
Homberg-Steffisburg.

## 4. Grundbuchvermessung

**a) Triangulation IV. Ordnung.** Die Sektion Wangen und die Gruppe Lauperswil-Rüderswil-Signau wurden im Berichtsjahr vom eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement als Grundbuchtriangulationen anerkannt.

In der Sektion Konolfingen sind die Feldarbeiten beendigt worden. Von der Sektion Frutigen I. und II. Teil können die Akten anfangs 1948 der eidgenössischen Landestopographie zur Prüfung vorgelegt werden. Im III. Teil von Frutigen und in der Sektion Saanen sind die Arbeiten so weit gefördert worden, dass ihre Fertigstellung im Jahre 1949 zu erwarten ist.

In der Sektion XVIII (Interlaken) sind die Messungen vom letzten Teilstück Beatenberg–Habkern auf dem Felde abgeschlossen. Mit der Erstellung der Versicherungsprotokolle wurde begonnen.

Die Feldarbeiten für die Revision und Transformation der alten Triangulationen der Gemeinden Langnau, Trub und Trubschachen fanden ebenfalls ihren Abschluss. Die Berechnungen sowie die Erstellung der Versicherungsprotokolle sind in Arbeit.

Gemäss den Weisungen für die Nachführung der Vermessungsfixpunkte des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes vom 14. März 1932 wurden im Laufe des Jahres an 114 Triangulationspunkten Schäden behoben. Es wurde ebenfalls mit der Revision der Triangulationssektion Seeland begonnen.

**b) Kantonale Nivellemente.** Im Berichtsjahr sind die Nivellementszüge Nr. 21, 22 und 24 in den Triangulationssektionen Aarwangen und Wangen revidiert worden. Dazu wurden die laufenden Nachführungen erledigt.

Als Grundlage für die trigonometrische Höhenberechnung in den Triangulationssektionen Konolfingen, Frutigen III. Teil und Saanen wurden die folgenden Präzisionsnivellemente ausgeführt: Lützelflüh-Goldbach-Arni; Kienthal; Turbachthal und Kalberhönithal.

**c) Parzellarvermessung.** Vom Regierungsrat genehmigt und von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessung anerkannt wurden die Neuvermessungen des zusammengelegten Gebietes in Soyhières und des Talgebietes der Gemeinde Därstetten.

Taxiert wurden die Arbeiten für die Neuvermessungen von Aefligen, Etzelkofen, Fraubrunnen Los I, Golaten, Koppigen, Oberwil i. S. Talgebiet, Rüdtligen Los I, Saanen Los I, Willadingen, Wiedlisbach.

Vermessungsverträge konnten abgeschlossen werden für die Neuvermessungen von Etzelkofen, Fraubrunnen Los I, Golaten, Koppigen, Oberwil i. S. Talgebiet, Willadingen, Wiedlisbach.

Es waren in Arbeit: Aarberg II, Biel I, Bern VIII Delsberg II, Guttannen I und II, Hilterfingen I, Höchstetten, Jegenstorf, Lyssach, Montmelon Enklave, Münchenbuchsee II, Unterseen I, Wattenwil I, Niederried I, St.-Ursanne II, Mervelier II, Seleute I, Ersigen, Oberösch, Niederösch, Utzenstorf (Paradies).

**d) Übersichtspläne.** Auf Ende 1947 sind folgende genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

| | |
|---|---|
| im Jura 143 Gemeinden mit . . . . . | 1446 km² |
| im alten Kantonsteil . . . . . | 1758 » |
| Total | 3204 km² |

In Arbeit sind:

| | |
|---|---|
| im Jura 5 Gemeinden mit . . . . . | 47 km² |
| im alten Kantonstei . . . . . | 402 » |
| Total | 449 km² |

**e) Güterzusammenlegungen.** In Verbindung mit dem kantonalen Kulturingenieurbureau und der Taxationskommission des bernischen Geometervereins wurden nach der vom eidgenössischen Meliorationsamt im Jahre 1944 herausgegebenen Instruktion für die Güterzusammenlegungen die Kostenberechnungen folgender Unternehmungen aufgestellt: Aefligen, Alchenstorf, Bätterkinden, Etzelkofen, Golaten, Hellsau, Koppigen-Willadingen, Limpach, Mülchi, Rumendingen, Seedorf, Thurnen, Vauffelin, Waltrigenmoos, Wiedlisbach und Wiler. Die Flächen- und Wertberechnungen verschiedener Güterzusammenlegungen wurden verifiziert.

**f) Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten.** Im Berichtsjahr sind die Grundbuchgeometer Fritz Guggisberg, Kreisgeometer in Thun (Kreise Thun II und Kandergrund-Kandersteg) und Fritz Luder, Kreisgeomter in Burgdorf gestorben. Die Delegierten der Kreisgemeinden wählten zu deren Nachfolger Kulturingenieur und Grundbuchgeometer Andres Bühlmann in Thun und Kulturingenieur und Grundbuchgeometer Ernst Albrecht in Burgdorf.

Zwischen der eidgenössischen Vermessungsdirektion und dem schweizerischen Geomterverein wurde im Einverständnis der eidgenössischen Preiskontrollstelle im Jahre 1946 eine Erhöhung der Teuerungszuschläge zu den Tarifansätzen für Vermessungsarbeiten vereinbart. In Anpassung an die 1946 zwischen der eidgenössischen Vermessungsdirektion und dem schweizerischen Geometerverein vereinbarte Erhöhung der Teuerungszuschläge zu den Tarifansätzen für Vermessungsarbeiten hat der Regierungsrat die im Jahre 1943 gewährten Teuerungszuschläge zu den Ansätzen des amtlichen Akkordtarifes für die Nachführung der Grundbuchvermessungen vom 19. August 1925 entsprechend erhöht (Regierungsratsbeschluss Nr. 1627 vom 21. März 1947).

Anlässlich der vom kantonalen Vermessungsamt durchgeführten Inspektionen der permanenten Nachführung der Vermessungswerke wurde festgestellt, dass Grenzänderungen, die die Nachführungsgeometer schon vor Jahren auf dem Terrain vermarkt haben, grundbuchlich noch nicht behandelt sind. Die kantonale Justizdirektion wurde darüber orientiert und gebeten, die geeigneten Massnahmen vorzukehren, damit die Übereinstimmung der Eigentumsverhältnisse auf dem Terrain mit den Angaben des Grundbuches innert angemessener Frist hergestellt wird.

Die ergänzten und nachgetragenen Vermessungswerke der genannten Gemeinden Les Bois, Corgémont, Cormoret, Cortébert, Courtelary, Crémines, Noirmont und Les Pommerats sind vom Regierungsrat genehmigt und vom eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement als Grundbuchvermessungen anerkannt worden.

Von den in Ausführung stehenden Vermarkungsrevisionen sind im Berichtsjahr nur wenige fortgeführt worden, da die Nachführungsgeometer durch Meliorationen und Parzellierungen zu Bauzwecken stark beansprucht waren.

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

| | |
|---|---|
| Die ausstehenden Vorschüsse betrugen am 1. Januar 1947 . . . . . | Fr. 372 806.82 |
| Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrage von | » 376 535.80 |
| Die Rückzahlungen in Form von Bundes- und Staatsbeiträgen sowie durch die Gemeinden und diverser Kostenvergütungen erreichten im Jahre 1947 die Summe von . . . | » 368 719.90 |
| Es verbleiben ausstehende und zu amortisierende Vorschüsse im Betrage von. . . . . | » 380 622.72 |

**h) Bundesbeiträge.** Die im Jahre 1947 für Vermessungsarbeiten vom Bund ausgerichteten Beiträge verteilen sich auf die einzelnen Arbeitsgattungen wie folgt:

| | |
|---|---|
| Für Neuvermessungen im Jura . . . | Fr. 2 833.50 |
| Für topographische Übersichtspläne . | » 30 755.85 |
| Für die Nachführung und Ergänzungsarbeiten der im Jahr 1947 anerkannten Vermessungswerke . . . . | » 36 363.25 |
| Für die Nachführung bestehender Vermessungswerke . . . . . | » 88 788.50 |
| Für die Triangulations- und Nivellementsarbeiten . . . . . | » 39 578.40 |
| Die Summe aller Bundesbeiträge beträgt . . . . . | Fr. 198 319.50 |

# II. Eisenbahndirektion

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

## A. Allgemeines

### 1. Eisenbahnwesen

Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr)

Das Jubiläum «100 Jahre Schweizerbahnen» brachte unseren Eisenbahnen viel Anerkennung und Genugtuung. Dem Volke wurde einmal mehr bewusst, welch leistungsfähiges, wertvolles und unentbehrliches Verkehrsmittel die Eisenbahnen darstellen.

Während die SBB im Jubiläumsjahr sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eine weitere leichte Verbesserung sowohl der Transportquantitäten als auch der Transporteinnahmen verzeichnen können, ergibt sich für die in unsere Kontrolle einbezogenen bernischen Privatbahnen keine derart eindeutige Tendenz. Wohl gelang es einzelnen Unternehmungen, und vorab der Lötschbergbahn dank des ansteigenden internationalen Transitverkehrs, noch Fortschritte zu verzeichnen; die Mehrzahl der Unternehmungen ist aber gezwungen, Verkehrs- und Einnahmenrückgänge festzustellen, die vor allem dem Einflusse der ganz wesentlich erstarkten Automobilkonkurrenz zuzuschreiben sind. Der Bestand an Personenautomobilen und Autobussen erreichte schon im Verlaufe des Berichtsjahres wieder denjenigen des Jahres 1938, während die Zahl der Lastwagen mit 30 000 Einheiten fast um die Hälfte grösser war als vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges. Auch der ausländische Autotourismus nach unserem Lande verzeichnete einen kräftigen Aufschwung, reisten doch rund 225 000 fremde Personenautomobile und Autocars zu einem vorübergehenden Aufenthalt in die Schweiz, was im Vergleich zum Vorjahr eine Verdreifachung bedeutet. In der Mehrzahl der Fälle, da unsere Privatbahnen eine Stagnation bzw. einen Rückgang der Verkehrsquantitäten und - Einnahmen zu verzeichnen haben, sind die Betriebsausgaben indessen weiter angestiegen. Wenn insgesamt doch eine Verbesserung der Betriebsabschlüsse um rund Fr. 640 000 resultiert, so bleibt festzuhalten, dass dies ausschlaggebend vom günstigeren Ergebnis der Lötschbergbahn herrührt und die recht kritisch gewordene Situation verschiedener Nebenbahnen nicht zu verdecken vermag. Ob die in 1948 wirksam werdenden Taxerhöhungen die unbedingt nötigen Korrekturen herbeizuführen vermögen, wird sich erweisen.

Alle bernischen Normalspurbahnen (ohne Lötschbergbahn) und Schmalspurbahnen verzeichnen einen Einnahmenüberschuss von Fr. 3 874 000 (4 738 000), was einer Verschlechterung um Fr. 864 000 entspricht. Das Ergebnis der Lötschbergbahn ist dagegen um Franken 1 504 000 günstiger als im Vorjahr. Die Schmalspurbahnen vermochten ihre Einnahmen wohl noch zu steigern, doch führte das stärkere Anwachsen der Ausgaben zu einer Ergebnisverschlechterung von Franken 234 000 (774 000). Für alle Unternehmungen zusammen resultiert gegenüber 1946 eine Ergebnisverbesserung von Fr. 640 000 (Verschlechterung 210 000). Die approximativen Betriebseinnahmen der in die Kontrolle einbezogenen Unternehmungen belaufen sich in 1947 auf Fr. 53 231 000 (50 435 000) und haben folglich um Fr. 2 796 000 zugenommen. Die approximativen Betriebsausgaben (ohne Kosten zulasten der Abschreibungs- bzw. Erneuerungsrechnung) betragen rund Franken 43 101 000 (40 945 000), was einer Vermehrung um Fr. 2 156 000 entspricht. Für das Betriebsjahr 1947 resultiert ein Betriebskoeffizient (Ausgaben in % der Einnahmen) von 80,9 (81,3). Da der erzielte Überschuss der Betriebseinnahmen auf Fr. 10 130 000 (9 490 000) angestiegen ist, resultiert die schon erwähnte Verbesserung des Gesamtergebnisses von Fr. 640 000.

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 |
| 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 |

| Jahr | Betriebseinnahmen | Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung | Betriebsüberschuss |
|---|---|---|---|
| | Fr. | Fr. | Fr. |
| 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 |
| 1947 | 22 122 000 | 19 619 000 | 2 503 000 |
| | *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 |
| 1947 | 20 235 000 | 13 979 000 | 6 256 000 |
| | *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 |
| 1947 | 10 874 000 | 9 503 000 | 1 371 000 |
| | *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 |
| 1947 | 53 231 000 | 43 101 000 | 10 130 000 |

*Betriebskoeffizient*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1921 | 82,0 | 1935 | 86,7 |
| 1922 | 80,0 | 1936 | 86,9 |
| 1923 | 77,0 | 1937 | 78,3 |
| 1924 | 75,0 | 1938 | 83,5 |
| 1925 | 77,0 | 1939 | 77,4 |
| 1926 | 78,0 | 1940 | 64,9 |
| 1927 | 75,6 | 1941 | 64,8 |
| 1928 | 72,6 | 1942 | 67,1 |
| 1929 | 71,9 | 1943 | 72,2 |
| 1930 | 75,2 | 1944 | 73,2 |
| 1931 | 79,1 | 1945 | 80,9 |
| 1932 | 85,0 | 1946 | 81,3 |
| 1933 | 84,4 | 1947 | 80,9 |
| 1934 | 83,7 | | |

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 % |
| 1947 | 2,01 % |

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 % |
| 1946 | 1,82 % |

(Die Berechnungen pro 1947 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. Die Erkenntnis, dass mit Hilfe der durch das genannte Gesetz bereitgestellten Bundeskredite, ein befriedigender und vor allem gerechter Abschluss der noch hängigen ausschliesslich auf technische Verbesserungen gerichteten Aktionen nicht möglich ist, führte am 11. Juli 1947 zu einer ausführlichen Eingabe des Regierungsrates an das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement. Der Bund sollte aus Gründen der Gerechtigkeit und mit Rücksicht auf die eingetretene Teuerung namhafte Ergänzungskredite zur Verfügung stellen, die es ihm in jedem Einzelfalle ermöglichen die Hälfte der Projektkosten zu übernehmen. Die in den eidgenössischen Räten anhängig gemachten Postulate der Herren Dr. Mouttet und Dr. Moine, sind ebenfalls auf die Erlangung dieser dringend benötigten Zusatzkredite gerichtet und interessieren auch verschiedene andere Privatbahnkantone. Bis zum Ende des Berichtsjahres konnte noch kein Entscheid erwirkt werden.

Die Abklärung der technischen Sanierung unserer jurassischen Nebenbahnen wurde fortgesetzt. Die am 13. September 1947 stattgehabte Generalversammlung der Compagnie des chemins de fer du Jura entschied sich für das Projekt Nr. 9 mit einem Kostenaufwand von 14 Millionen Franken, das folgende Massnahmen in Aussicht nimmt :

*Tavannes–Le Noirmont:* Diese elektrische Schmalspurstrecke soll modernisiert werden;

*Saignelégier–La Chaux-de-Fonds:* Diese dampfbetriebene Schmalspurstrecke soll elektrifiziert werden;

*Saignelégier–Glovelier:* Diese dampfbetriebene Normalspurstrecke soll einen Dieselbetrieb für den Güter- und Viehverkehr erhalten. Der Personenverkehr soll vermittelst eines Automobildienstes auf die Staatsstrasse gelegt werden;

*Porrentruy–Bonfol:* Diese dampfbetriebene Normalspurstrecke soll nach System SBB elektrifiziert werden. (Es wird auch die Möglichkeit einer Verpachtung an die SBB geprüft. Erwiese sich ein sehr langfristiger oder gar endgültiger Übergang als möglich, so wäre kein Rollmaterial anzuschaffen, dafür aber bei annähernd gleichem Kostenaufwand eine Verstärkung des Unterbaues und der Geleiseanlage vorzunehmen.)

Vorausgesetzt dass der Bund seine in Reserve gestellte Beitragssumme von 3½ Millionen Franken auf 7 Millionen erhöht und die Gemeinden insgesamt einen Beitrag von 2 Millionen Franken leisten, wäre der Regierungsrat geneigt, dem Grossen Rate einen Staatsbeitrag von 5 Millionen Franken in Vorschlag zu bringen. Die Gemeinden, die gemäss konstanter Praxis die Hälfte des Kantonsbetreffnisses, d. h. 3½ Millionen Franken beizutragen hätten, würden diesfalls mit Rücksicht auf ihre finanzielle Lage eine Entlastung im Ausmasse von 1½ Millionen Franken durch den Staat erfahren. Verschiedene Gemeinden, die eine Normalisierung der Teilstrecke Saignelégier–La Chaux-de-Fonds, d. h. die Ausführung eines Projektes im Kostenbetrage von 16½ bis 20 Millionen Franken befürworten, bereiten dem auch von Bund und dem Kanton Neuenburg befürworteten Projekt 9 eine Opposition, die bis zum Ende des Berichtsjahres nicht überwunden werden konnte. Bevor Einigkeit über das auszuführende Projekt be-

steht, die Gemeinden zur Übernahme einer Leistung von 2 Millionen Franken bereit sind und der Bund seinen Beitrag auf 7 Millionen Franken erhöht, können die ausschlaggebenden Verhandlungen über die Privatbahnhilfeaktion und den Wortlaut der zu treffenden Vereinbarung nicht eingeleitet werden.

Die Privatbahnhilfe zugunsten der Berner Oberland-Bahnen konnte im Berichtsjahr nahezu abgeschlossen werden. Nachdem die zustimmenden Beschlüsse der Gemeinden vorlagen, war es möglich, dem Grossen Rat in der Dezembersession die erforderlichen Anträge zu stellen, denen dann auch zugestimmt wurde.

Die Hilfeleistungsfälle der Rechtsufrigen Thunerseebahn, der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn, der Langenthal-Jura- und der Langenthal-Melchnau-Bahn, sowie der Solothurn-Niederbipp-Bahn blieben weiterhin pendent. Ihr Ausgang wird ebenfalls wesentlich mitbestimmt durch den Entscheid des Bundes in der Frage der Gewährung von Zusatzkrediten.

Bezüglich des Verhältnisses zwischen *Eisenbahn und Automobil* ist zu sagen, dass die Autotransportordnung weiterhin mässigend auf die Konkurrenz einwirkte. Der Abschluss des Gesamtarbeitsvertrages für das schweizerische Autotransportgewerbe vom 28. Februar 1947, der durch Bundesratsbeschluss vom 18. Dezember 1947 allgemeinverbindlich erklärt wurde, bedeutet ebenfalls einen wichtigen Faktor in der Verkehrswirtschaft unseres Landes. Anderseits ist es noch nicht gelungen, die Tarifordnung im gewerbsmässigen Autotransport zu verwirklichen.

Die *Verkehrswerbung* erfüllte ihre durch die Zeitumstände bedingten Aufgaben und trug bei zum ausserordentlich erfreulichen Ergebnis der Sommersaison. Die auf die Wintersaison gesetzten grossen Hoffnungen wurden zunichte gemacht durch die im Herbst von der britischen Regierung getroffenen Einschränkungen. An amerikanischen Armeeurlaubern waren in 1947 insgesamt lediglich noch 28 047 gegenüber 112 469 im Vorjahr zu verzeichnen.

Unsere Mitarbeit in den Landes- und Regionalorganisationen bewegte sich im üblichen Rahmen und gibt nicht Anlass zu besonderen Bemerkungen.

*Technische Verbesserungen* verschiedener Art wurden im Berichtsjahr sowohl von den Bundesbahnen als auch von den Privatbahnen ausgeführt. Die SBB erweiterten verschiedene Stationsanlagen und legten auch ein Projekt vor für die Doppelspur Olten-Hammer–Oensingen, das von wesentlicher Bedeutung für die Jurafusslinie ist. Unsere neuerlichen Bestrebungen zum Vollausbau der Doppelspuren Choindez–Moutier und Biel–Bern hatten leider keinen praktischen Erfolg, dagegen erhielten wir die Zusicherung, dass der III. Perron im Bahnhof Delsberg in 1948 zur Ausführung gelangen soll. Im Bahnhof Bern wurde eine neues Nebengebäude erstellt, das die Abwicklung des Verkehrs bei Grossanlässen etwas erleichtern half.

In der *Berner Bahnhoffrage* an sich wurde auch im Berichtsjahr viel gearbeitet. Der spezielle Studienausschuss beendigte seine Berichte zuhanden der Expertenkommission, doch vermochte letztere entgegen den gehegten Erwartungen, ihr Gutachten nicht vor Ablauf des Jahres herauszugeben. Die Experten gaben immerhin am 6. Dezember 1947 in einer vorläufigen Erklärung ihrer Auffassung wie folgt Ausdruck: «Man kann die Vor- und Nachteile der beiden Bahnhofstandorte nicht mit mathematischer Genauigkeit gegeneinander abwägen. Wie man sich aber zu den verschiedenen Punkten, die für oder gegen den einen oder andern Standort sprechen, auch stellen mag, so wird man auf keinen Fall feststellen können, dass eine Verlegung des heutigen Bahnhofes an die Laupenstrasse sich gebieterisch aufdränge. Eine Verlegung des Bahnhofes an die Laupenstrasse, nach dem Vorschlag der Herren Nater und Hostettler, würde sehr viel mehr kosten, als eine Erweiterung und Verbesserung des bestehenden Bahnhofes nach dem Projekt SBB. Diese Mehrkosten erscheinen den Experten nicht tragbar, wenn sie die Bilanz der Vor- und Nachteile der beiden Lösungen ziehen.

Weder das eine noch das andere Projekt löst alle Verkehrsfragen in befriedigender Weise. Sobald sich die Behörden über den Standort des Bahnhofes geeinigt haben werden, sollten durch einen Ideenwettbewerb alle noch schwebenden Fragen abgeklärt werden. Für die Postanlagen liegen beachtenswerte Vorschläge vor, die uns aber noch nicht reif erscheinen. Diese Tatsache hat auf das Urteil der Experten jedoch keinen entscheidenden Einfluss, weil für beide Bahnhofstandorte Lösungen möglich sind, die den Anforderungen entsprechen, welche die Post den Experten bekannt gegeben hat.

Damit stand allerdings schon fest, dass auch das Gutachten nicht die erwartete eindeutige Klarheit erbringen werde.

Durch das *Explosionsunglück* in Blausee-Mitholz, das 9 Menschenopfer forderte, wurde auch die Lötschbergbahn betroffen und zu einem vollständigen Betriebsunterbruch von 9 Tagen gezwungen. Der an den Bahnanlagen entstandene Schaden wird auf rund 1 Million Franken geschätzt und wird in der Hauptsache durch den Bund zu decken sein.

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:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1930 . . . | 291,2 | 1939 . . . | 347,8 |
| 1931 . . . | 373,5 | 1940 . . . | 384,0 |
| 1932 . . . | 330,8 | 1941 . . . | 440,0 |
| 1933 . . . | 324,2 | 1942 . . . | 452,3 |
| 1934 . . . | 321,3 | 1943 . . . | 462,6 |
| 1935 . . . | 303,0 | 1944 . . . | 485,5 |
| 1936 . . . | 279,3 | 1945 . . . | 492,9 |
| 1937 . . . | 323,6 | 1946 . . . | 563,8 |
| 1938 . . . | 307,6 | 1947 . . . | 634,8 |

## 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 private Schiffahrt und die nautischen Veranstaltungen erfuhren eine weitere Zunahme. Über die Zahl der kontrollierten Schiffe orientiert die Tabelle auf Seite 202.

### 3. Konzessionierter Postautomobilverkehr

Die den Inhabern einer Postkonzession A bisher gewährte Steuererleichterung wurde in 1947 beibehalten.

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

Zahlreiche Fahrplanverbesserungen wurden durchgeführt.

### 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 Bern und mit Fr. 20 000 zugunsten der ALPAR.

Wie wir schon im letzten Verwaltungsbericht bemerkten, ergaben sich hinsichtlich des bernischen Anschlusses an den nationalen und internationalen Linienverkehr im Berichtsjahr zwei vordringliche Aufgaben: Einmal die Verständigung zwischen ALPAR und SWISSAIR im Sinne der Fusion, und sodann die Schaffung einer ausreichenden Bodenorganisation in Bern-Belpmoos. Der Vorsteher des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements hatte es freundlicherweise übernommen, in der Fusionsfrage zwischen den beiden Gesellschaften zu vermitteln. Es zeigte sich alsbald, dass rechtliche und praktische Schwierigkeiten einer Fusion im Wege standen und lediglich ein Ankauf des gesamten, dem Linienverkehr dienlichen Materials der ALPAR durch die SWISSAIR, in Betracht fallen konnte. Da es nicht zu verantworten gewesen wäre, für den verbleibenden bescheidenen lokalen Flugbetrieb eine besondere Gesellschaft aufrechtzuerhalten, nahm die ALPAR zugleich auch ihre Liquidation in Aussicht. Da sich SWISSAIR und ALPAR hinsichtlich der Materialpreise nicht einigen konnten, wurde Zuflucht zu einem Schiedsspruch des Vorstehers des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes genommen. Der Schiedsspruch veranlasste die SWISSAIR zu einer Erhöhung ihres Preisangebotes um Fr. 100 000 und sicherte der ALPAR ferner eine Ausgleichsleistung des Bundes von Fr. 120 000. Die ALPAR fasste ihren Liquidationsbeschlusss am 21. Oktober 1947 und beauftragte den Verwaltungsrat mit der Liquidationsdurchführung. Letztere konnte bis Ende des Berichtsjahres noch nicht abgeschlossen werden.

Den Bemühungen für den Ausbau des Flugplatzes Bern-Belpmoos war leider der erhoffte Erfolg nicht beschieden. Die Stadt Bern verwarf in der Gemeindeabstimmung vom 5. Oktober 1947 das mit einer Kostensumme von Fr. 5 457 000 rechnende Projekt. Das Ausbauproblem wurde indessen weiterbearbeitet. In der Erkenntnis, dass nur ein Ausbauprojekt mit erheblicher finanzieller Unterstützung durch private Kreise beim Souverän Gnade finden kann, weitete sich die Flugplatzgenossenschaft zur Aktiengesellschaft aus. Massnahmen zur Aufbringung einer grösseren privaten Aktienbeteiligung fallen nicht mehr in das Berichtsjahr. Es besteht indessen berechtigte Hoffnung, dass die Bundesstadt schon im Sommer 1948 einen ersten Anschluss an das nationale und internationale Luftverkehrsnetz erhalten wird.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flugplatzes Bern wurde auch die Frage geprüft, ob der Flugplatz Interlaken (ziviler Sektor des Militärflugplatzes) die Rolle des Ausweichplatzes übernehmen könnte, d. h. sich immer dann einsetzen liesse, wenn Bodennebel Landungen in Bern verunmöglichen. Die in dieser Sache geführten Verhandlungen, welche sich sowohl auf Fragen des Ausbaues als auch des Betriebes erstreckten, führten zu keinem befriedigendem Resultat.

## B. Fahrplan

Die wirtschaftliche Hochkonjunktur brachte es mit sich, dass zum Entwurf des Jahresfahrplanes 1947/1948 zahlreiche Ergänzungs- und Abänderungsbegehren gestellt wurden. Im Rahmen des Möglichen machten die Bahnverwaltungen im Verlaufe des Bereinigungsverfahrens noch Zugeständnisse. Die Knappheit an Triebfahrzeugen und Personenwagen setzten dem weiteren Fahrplanausbau indessen recht enge Grenzen.

Strommangel zwang ab 16. September 1947 zu Einschränkungen in der Zugsheizung, zur Kürzung der Zugskompositionen sowie — speziell bei den SBB — zum Einsatz von Dampflokomotiven an Stelle von elektrischen Triebfahrzeugen. Ab 10. Oktober 1947 wurde die Einschränkung von Extrazügen verfügt und ab 10. November eine 5 %ige Reduktion des Fahrplanes für Reisezüge. Die im Dezember einsetzenden ergiebigen Niederschläge brachten eine Verbesserung in der Stromversorgung und erlaubten die Aufhebung der Fahrplaneinschränkungen schon auf Mitte Dezember.

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 Unternehmen.

**Approximative Betriebsergebnisse bernischer Privatbahnen pro 1947**

| Gesellschaft | Einnahmen | Ausgaben (ohne Erneuerungskosten) | Überschuss (ohne Erneuerungskosten) |
|---|---|---|---|
| | Fr. | Fr. | Fr. |
| **I. Normalspurbahnen** | | | |
| Lötschbergbahn (exklusive Schiff) | 18 975 000 | 12 832 000 | + 6 143 000 |
| Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee | 1 260 000 | 1 147 000 | + 113 000 |
| Simmentalbahn | 2 108 000 | 1 619 000 | + 489 000 |
| Bern-Neuenburg-Bahn | 4 003 000 | 3 680 000 | + 323 000 |
| Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn | 3 497 000 | 3 179 000 | + 318 000 |
| Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn | 7 249 000 | 5 710 000 | + 1 539 000 |
| Solothurn-Münster-Bahn | 1 076 000 | 982 000 | + 94 000 |
| Vereinigte Huttwil-Bahnen | 2 618 000 | 2 386 000 | + 232 000 |
| Sensetalbahn | 312 000 | 270 000 | + 42 000 |
| Compagnie des chemins de fer du Jura (gemischte Spur) | 1 259 000 | 1 793 000 | — 534 000 |
| **II. Schmalspurbahnen** | | | |
| Berner Oberland-Bahnen | 1 579 000 | 1 200 000 | + 379 000 |
| Montreux-Berner Oberland-Bahn | 3 295 000 | 3 000 000 | + 295 000 |
| Rechtsufrige Thunerseebahn | 803 000 | 683 000 | + 120 000 |
| Vereinigte Bern-Worb-Bahnen | 1 293 000 | 1 108 000 | + 185 000 |
| Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn | 2 619 000 | 2 176 000 | + 443 000 |
| Solothurn-Niederbipp-Bahn | 380 000 | 396 000 | — 16 000 |
| Langenthal-Jura-Bahn | 199 000 | 260 000 | — 61 000 |
| Langenthal-Melchnau-Bahn | 202 000 | 240 000 | — 38 000 |
| Biel-Täuffelen-Ins-Bahn | 504 000 | 440 000 | + 64 000 |
| Total | 53 231 000 | 43 101 000 | +10 130 000 |
| Ergebnis 1946 | 50 435 000 | 40 945 000 | + 9 490 000 |
| Ergebnis 1945 | 48 763 000 | 39 063 000 | + 9 700 000 |

## D. Projektierte Bahnen

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

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

Im Jahre 1947 wurden zuhanden der Bundesbehörden und des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

### a) Definitive Konzessionserteilungen

Sesselbahn Grindelwald–First, an die Bergbahn Grindelwald-First AG. in Grindelwald.

Sesselbahn Kandersteg–Öschinen, an die Sesselbahn Kandersteg-Öschinen AG. in Kandersteg.

Luftseilbahn Kandersteg–Stock zuhanden einer zu gründenden Gesellschaft.

Trainerskilift Mauren–Hohliebe in Lenk, an die Trainerskilift-Gesellschaft Lenk i. S.

Trainerskilift «Oberbort» in Gstaad, an die Herren Hermann und M. Reuteler in Gstaad.

Automobilkonzession Gstaad-Talstation–Sesselbahn Wasserngrat, an die Sitzlift Wasserngrat AG. in Gstaad.

Automobilkonzession Schwarzenburg–Hinterfultigen, an den Gemeinderat von Wahlern.

### b) Provisorische Konzessionen

Keine Bemerkungen.

### c) Konzessionserneuerungen

Kraftwagenkonzession Interlaken–Wilderswil, an die Direktion der Berner Oberland-Bahnen.

Kraftwagenkonzessionen für Arbeiterkurse Leuzigen–Grenchen, Rüti–Grenchen und Schnottwil–Büren–Lengnau–Grenchen.

Konzession für eine Schlittenseilbahn von Gstaad nach dem Eggli, an die Eggli Funi AG. in Gstaad.

Konzession für den Personenaufzug Matte–Plattform in Bern.

Konzession für den Skilift Kleine Scheidegg–Lauberhorn.
Konzession für den Skilift Mürren–Schiltgrat.

### d) Konzessionsausdehnungen

Ausdehnung der Automobilkonzession der Genossenschaft «Autokurse Langnau und Umgebung», für die Strecke Langnau–Bärau bis Kreuzbrücke Gohl.

Ausdehnung der Automobilkonzession der Compagnie des chemins de fer fribourgeois, für die Strecken Freiburg–Guggisberg und Schwefelbergbad.

Ausdehnung der STI-Automobilkonzession Interlaken–Beatenbucht für Kurse Interlaken–Thun.

### e) Fristverlängerungen

Fristverlängerung für den Bau einer Luftseilbahn Adelboden–Tschentenegg.

### f) Konzessionsablehnungen

Keine Bemerkungen.

### g) Erloschene Konzessionen

Konzession für einen Skilift Achseten/Frutigen–Metschalp.
Konzession für eine Standseilbahn Grindelwald–First.

## F. Schiffahrt

### 1. Bestand der kontrollierten Schiffe

| Art | Bielersee | Thunersee | Brienzersee | Flüsse und kleine Gewässer | Total |
|---|---|---|---|---|---|
| Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen | 750 | 703 | 273 | 984 | 2710 |
| Motorgondeln | 420 | 132 | 35 | 160 | 747 |
| Motorboote | 96 | 82 | 5 | 9 | 192 |
| Segelboote verschiedener Art | 117 | 150 | 8 | 4 | 279 |
| Segelboote mit Aussenbordmotor | 25 | 12 | 2 | — | 39 |
| Segeljachten | 30 | 51 | — | — | 81 |
| Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen | 10 | 7 | 3 | 53 | 73 |
| Fähren | — | — | — | 10 | 10 |
| Faltboote | 170 | 166 | 52 | 477 | 865 |
| Faltboote mit Segel | 136 | 40 | 9 | 89 | 274 |
| Faltboote mit Aussenbordmotor | 24 | 5 | — | 23 | 52 |
| Total 1947 | 1778 | 1348 | 387 | 1809 | 5322 |
| Total 1946 | 1582 | 1412 | 368 | 1725 | 5087 |
| *Veränderungen im Berichtsjahr* | +196 | — 64 | + 19 | + 84 | +235 |

### 2. Schifferpatente und Fähigkeitsausweise

Der Bestand der Schifferpatente beläuft sich auf Ende 1947 auf 584 (503). Fähigheitsausweise wurden 11 Stück visiert.

### 3. Rechnung

*Einnahmen:*

| | | |
|---|---|---|
| Gebühren und Stempelmarken | Fr. 25 175.65 | |
| Reglemente | » 132.50 | |
| | | Fr. 25 308.15 |
| *Ausgaben:* | | » 9 226.35 |
| *Überschuss* (1946: Fr. 12 630.60) | | Fr. 16 081.80 |

**Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1947**

| Budgetrubrik X. *b* | Budgetkredit | Reinausgaben | Mehrausgaben | Minderausgaben |
|---|---|---|---|---|
| | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. |
| Eisenbahn- und Schifffahrtswesen | 126 707 | 108 165.68 | —.— | 18 541.32 |
| | | Minderausgaben | | 18 541.32 |

*Bern*, den 31. Mai 1948.

*Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:*

**Brawand**

Vom Regierungsrat genehmigt am 9. Juli 1948

Begl. Der Staatschreiber: **Schneider**

**Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1947**

(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 | 1 622 936 | 20 833 436 | 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 | 1 000 000 | 563 671 | 8 877 421 | 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 | 3 584 538 | 358 082 | 7 445 120 | 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 | 430 653 | 10 283 332 | 3 754 400 | 1 000 000 |
| 6 | Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn | — | — | — | 2 908 600 | 6 044 956 | 246 495 | 9 200 051 | 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 | — | 70 015 | 957 695 | 674 320 | — |
| 8 | Freiburgerbahnen | — | — | — | 9 751 000 | 1 250 000 | 1 731 675 | 12 732 675 | 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 | 985 822 | 278 803 | 2 399 700 | 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 | 7 127 416 | 153 467 541 | 23 839 000 | 19 628 645 |
| | | | | Total | 103 877 605 | 111 589 620 | 13 023 152 | 228 490 337 | 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 | 2 026 000 | 427 424 | 4 691 374 | 1 238 560 | 1 238 560 |
| 2 | Montreux-Berner Oberland | 16. IV. 1898 | 24. II. 1903 | 17. XII. 1901 | 3 541 690 | 7 144 400 | 369 251 | 11 055 341 | 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 | 30 600 | 1 372 600 | 463 500 | — |
| 4 | Biel-Meinisberg | 22. XII. 1909 | 24. IV. 1912 | 29. XII. 1913 | 97 050 | — | 3 203 | 100 253 | 42 960 | — |
| 5 | Biel-Täuffelen-Ins | 22. XII. 1908 | 18. XI. 1912 / 11. III. 1918 | 4. XII. 1916 | 1 003 000 | — | 121 575 | 1 124 515 | 706 200 | — |
| 6 | Solothurn-Zollikofen-Bern | 22. VI. 1912 | 24. IV. 1912 | 10. IV. 1916 | 4 556 500 | 2 000 000 | 661 106 | 7 217 606 | 2 094 000 | 2 094 000 |
| 7 | Solothurn-Niederbipp | 20. XII. 1913 | 26. V. 1913 | 9. I. 1918 | 1 872 000 | 165 500 | 56 327 | 2 093 827 | 40 250 | — |
| 8 | Langenthal-Melchnau | 12. III. 1912 | 26. V. 1913 | 6. X. 1917 | 987 000 | 300 000 | 641 066 | 1 928 066 | 567 500 | — |
| 9 | Steffisburg-Thun-Interlaken | 19. XII. 1905 | 19. IX. 1916 | 10. X. 1913 | 2 080 600 | — | 89 593 | 2 170 193 | 1 047 610 | 1 047 610 |
| | | | | Total | 17 317 790 | 12 035 900 | 2 400 145 | 31 753 835 | 6 398 580 | 4 380 170 |
| | | | | Gesamttotal | 121,195,395 | 123 625 520 | 15 423 297 | 260 244 212 | 44 765 350 | 28 557 015 |