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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1949)

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

Autor: Brawand, Samuel / Feldmann, M.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417406

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 1949

Direktor: Regierungsrat **Samuel Brawand**
Stellvertreter: Regierungsrat Dr. **M. Feldmann**

I. Baudirektion

A. Allgemeines

Die Spannung zwischen dem Ost- und dem Westblock hält unvermindert an, und wir befinden uns in einem sogenannten «kalten Krieg», der schwer auf der Weltwirtschaft lastet.

In der schweizerischen Wirtschaft bildete sich die Hochkonjunktur langsam aber stetig zurück, ohne in einzelnen Wirtschaftszweigen krisenhafte Formen angenommen zu haben.

Das Baugewerbe hat jedoch einen fühlbaren Rückschlag gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Die Unternehmer kämpften wiederum um Aufträge, die sie während früherer Jahre wenig interessiert hatten. Es wurden da und dort Preiskonzessionen erzielt. Durch Verbilligung der Baumaterialien und durch Reduktion der Unternehmergewinne erfuhren die Baupreise eine Senkung von ca. 10 %.

Das Abflauen der Baukonjunktur spiegelte sich bereits in den Arbeitslosenziffern.

Der Schrumpfungsprozess des industriellen und gewerblichen Bauvolumens fand wiederum einen willkommenen Ausgleich durch die Inangriffnahme und Fortsetzung von öffentlichen Bauten, die einerseits als Nachholbedarf und anderseits als nachkriegsbedingte Notwendigkeiten gewertet werden müssen. So ergab sich zum Beispiel auf dem Gebiet des staatlichen Hochbaus allein ein Mehraufwand von ca. 1,5 Millionen Franken gegenüber 1948. Mit einer Gesamtsumme von rund 5,2 Millionen Franken erreichte das kantonale Hochbauamt seine bisher höchste Jahresausgabe. Die Gesamt-Brutto-Aufwendungen des Staates für das Strassenwesen betrugen rund Fr. 18,96 Millionen und überstiegen diejenigen des Vorjahres sogar um 1,7 Millionen Franken.

Im Berichtsjahr wurde das Programm 1947 für den Ausbau der Verbindungsstrassen auf 46 Millionen Franken ergänzt. Das Programm 1950–1959 für den Ausbau der Hauptstrassen wurde in der Volksabstimmung vom 11. Dezember 1949 gutgeheissen. Es sieht einen Bauaufwand von 52 Millionen Franken für die nächsten 10 Jahre vor. Somit sollen in den Jahren 1950–1959 insgesamt 98 Millionen Franken für den Strassenbau verwendet werden. Die Mittel für die Finanzierung dieser Programme fliessen aus der Autosteuer, aus dem Benzinzollanteil und aus der Staatskasse. Für die Jahre 1950 bis 1953 wurde mit Einnahmen von je 6 Millionen Autosteuer und je einer Million Benzinzollanteil gerechnet. Die Automobilsteuer wurde alsdann für die Jahre 1954 bis 1957 mit je 6,5 Millionen Franken budgetiert. In den Jahren 1958 und 1959 sind sogar je 7 Millionen vorgesehen. Für die Jahre 1954–1959 wurde sodann mit einer Erhöhung des Benzinzollanteiles auf 1,2 Millionen Franken gerechnet. Der Beitrag aus allgemeinen Staatsmitteln soll während 10 Jahren je 2,3 Millionen Franken betragen.

Das Jahr 1949 war ausgesprochen niederschlagsarm. Die Trockenheit wirkte sich besonders ungünstig auf den Unterhalt der wassergebundenen Fahrbahndecken aus.

Die *Tätigkeit des technischen Arbeitsdienstes* bewegte sich im Rahmen des Vorjahres. Sie wies eine gewisse Zunahme auf. Die in den letzten Jahren verfolgten Bestrebungen, den technischen Arbeitsdienst der Volkswirtschaftsdirektion (kantonales Arbeitsamt) zu unterstellen, wurden aktiviert.

Die Baudirektion behandelte insgesamt 103 Baubewilligungsgeschäfte, teils abschliessend, teils zuhanden des Regierungsrates. Ferner wurden behandelt: 37 Wasserbaupolizeigeschäfte, 6 Baureglemente, 26 Alignementspläne, 21 Wasserversorgungs- und Kanalisationsreglemente, 4 Elektrizitätsreglemente, 4 Beitragspflichtreglemente, 3 Strassen- und Wegreglemente sowie 6 Schwellenreglemente und -kataster. Ausserdem hatte sich die Baudirektion mit 7 staatsrechtlichen Beschwerden gegen regierungsrätliche Entscheide, deren Antragstellung ihr oblag, zu befassen. Soweit das Bundesgericht überhaupt auf die Beschwerden eingetreten ist, hat es dieselben alle als unbegründet abgewiesen.

Personal. Auf 31. Mai 1949 verliess Fräulein *Margrit Habegger*, gewesene Kanzlistin des Kreisoberingenieurbureaus Burgdorf, den Staatsdienst zufolge Heirat. An ihre Stelle wurde Fräulein *Heidi Zaugg* aus Burgdorf gewählt.

B. Gesetzgebung

Der Entwurf des Gesetzes über die Nutzung des Wassers (bereinigte Fassung Februar 1949) wurde in der Februarsession des Grossen Rates erstmals in Beratung gezogen. Der Grosse Rat beschränkte sich jedoch auf die Eintretensdebatte und wies den Gesetzesentwurf an die grossrätliche Kommission zurück.

Am 20. September erfolgte sodann die erste Lesung durch den Grossen Rat. Der Entwurf wurde mit 102 gegen 1 Stimme angenommen. Die zweite Lesung soll im Januar 1950 stattfinden.

C. Hochbau

1. Allgemeines. Die Ausgaben des Hochbaues betragen im Berichtsjahr Fr. 5 230 613.46 (1948: Franken 3 702 910.47). Sie sind gegenüber dem Vorjahr um Fr. 1 527 702.99 höher.

Die Aufwendungen gliedern sich rubrikenmässig wie folgt:

a) Hochbau-Neubau, Rubrik X. a. D. 1.	Fr.	3 670 271.03
abzüglich Amortisationen . . .	»	3 474 390.—
	Fr.	195 881.03
b) Für Spezialkredite gemäss besondern Beschlüssen	»	3 188 586.38
c) Hochbau-Neubau, Rubrik X. a. D. 2. Heil- und Pflegeanstalten .	»	1 055 977.65
d) Für Unterhaltsarbeiten an staatseigenen Gebäuden, Rubriken X. a. C. 1–5	»	790 168.40
Total	Fr.	5 230 613.46

Von grössern Bauvorhaben wurden neu in Ausführung genommen: Der Umbau des Verwaltungsgebäudes Rathausplatz 1, Bern, das Schwesternhaus für die Heil- und Pflegeanstalt Bellelay, die durchgreifende Umgestaltung des Schlosses Wimmis, der Bau der Schnitzlerschule Brienz, das Schulhaus der Erziehungsanstalt Oberbipp (als erste Ausbauetappe dieser Anstalt), die Vergrösserung des Wagenschuppens der landwirtschaftlichen Schule Waldhof Langenthal, der Neubau der Aussenkolonie Grissachmoos und der Wiederaufbau der Scheune der Kolonie Ins der Anstalt St. Johannsen. In der Waldau erfolgten bedeutende Renovationsarbeiten der Wachstation.

Im Berichtsjahr wurden beendigt: Der Zöglingsbau als 1 Etappe der baulichen Reorganisation der Knabenerziehungsanstalt Landorf b. Köniz, der Neubau der Übungsschule des Lehrerinnenseminars Thun, die beiden Wohnkolonien für Personal der Strafanstalten Hindelbank und Thorberg, die Wohnbauten für Personal der Heil- und Pflegeanstalt Münsingen sowie der Bau für unverheiratetes Personal der Ökonomie der Heil- und Pflegeanstalt Bellelay. Ebenfalls dem Betrieb übergeben wurden die neue Abteilung eines Kindergartens im Seminar Delsberg und die Neueinrichtungen für die Steuerverwaltung im Schloss Burgdorf.

An neuen Projekten liegen vor: die 2. Etappe des Ausbaues der Erziehungsanstalt Oberbipp, Neu- und Umbauten in der Sprachheilschule Münchenbuchsee, das Wiederaufbauprojekt für die Strafanstalt Thorberg und die Unterbringung der Verwaltung der kantonalen Altersversicherung in den Gebäuden Nydegglaube 11/13 in Bern.

Im Studium befinden sich: ein neues zahnärztliches Institut der Universität Bern sowie der Neubau einer schweizerischen Holzfachschule, anzugliedern an das kantonale Technikum in Biel u. a. m.

Die Arbeiten der früher begonnenen Bauten des chemisch-medizinischen und des botanischen Institutes der Universität Bern konnten im Berichtsjahr gefördert werden. Mit deren Beendigung darf 1950 gerechnet werden.

Nach erfolgter Wiederherstellung der eingestürzten Brückenzufahrt zur Lorrainebrücke konnte im Herbst mit den Fundamentsarbeiten des botanischen Institutes begonnen werden. Auf Jahresende waren diese Arbeiten annähernd beendet. Die Verhandlungen über die anteilsmässige Übernahme des durch den Einsturz entstandenen Schadens seitens der Beteiligten gehen weiter.

Die *finanziellen Aufwendungen* für den staatlichen Hochbau während des Berichtsjahres weisen sich wie folgt aus:

2. Rubrik X. a. D. 1, Neubauten. Die unter Ziff. 1, lit. *a*, im Betrage von Fr. 3 670 271.03 erwähnten Aufwendungen für Hochbau-Neubau unterteilen sich in:

a) Rücklagen für in Ausführung begriffene Bauarbeiten:

Bern, Rathausplatz 1, Postgasse 63, Gerechtigkeitsgasse 72, Umbau .	Fr.	757 969.—
Bern, Theodor-Kocher-Institut . .	»	176 500.—
Burgdorf, Schloss, Umbau der Steuerveranlagung	»	60 000.—
Interlaken, Schloss, Wohnungsausbau	»	30 000.—
Übertrag	Fr.	1 024 469.—

Übertrag	Fr.	1 024 469.—
Langenthal, Waldhof, Wagenremise	»	95 500.—
Landorf, Erziehungsheim, Umbau und Renovation Schulgebäude	»	310 000.—
St. Johannsen, Anstalt, Kolonie Grissachmoos	»	350 000.—
Wimmis, Schloss, Umbau der Bezirksverwaltung	»	600 000.—
b) Aufwendungen für ausgeführte, noch nicht abgerechnete Bauten:		
Bern, Kanton, Staatsgebäude, Planstudien	»	19 201.65
Brüttelen, Anstalt, Neuer Heizkessel	»	8 549.28
Hindelbank, Anstalt, Erstellen von 6 Einfamilienhäusern	»	294 000.—
Hindelbank, Anstalt, neuer Schopf	»	5 307.55
Landorf, Anstalt, Ausbau	»	165 000.—
Lotzwil, Landjägerposten, Umbau und Renovation	»	24 288.90
Mett, Pfarrhaus, neues Badzimmer und Ofenarbeit	»	26 101.80
Oberbipp, Anstalt, Schulhausneubau	»	283 390.—
Pruntrut, Seminar, Kaminarbeiten	»	4 000.—
Rütti, Molkereischule, neue Kühlanlage	»	18 000.—
Tessenberg, La Praye, Umbau Viehscheune	»	42 462.85
Thorberg, Strafanstalt, Erstellen von 6 Einfamilienhäusern und Wasserversorgung	»	400 000.—
Total	Fr.	3 670 271.03

Der Budgetkredit dieser Rubrik betrug Fr. 3 500 000. Der Mehraufwand von Fr. 170 271.03 ergab sich aus dem Beitrag an die Erstellung des Theodor-Kocher-Institutes.

3. Spezialkredite. Auf Grund besonderer, vom Grossen Rat oder vom Regierungsrat gefasster Beschlüsse sind nachstehende Beträge für Bauprojekte sowie Neu- und Umbauten durch die Baudirektion bezahlt worden:

Bern, neue Verwaltungsgebäude auf dem Holligenareal, Planstudien	Fr.	15 000.—
Bern, botanisches Institut, Neubauten	»	32 311.05
Bern, Kaserne, Neueinrichtungen und Renovationen	»	17 000.—
Bern, med.-chem. Institut, Neubau	»	273 896.20
Bern, Rathausplatz 1, Postgasse 63, Gerechtigkeitsgasse 72, Umbau	»	242 599.25
Bern, Kanton, Staatsgebäude, verschiedene Objekte	»	19 406.25
Bern, Theodor-Kocher-Institut, I. Teilzahlung	»	54 000.—
Biel, Technikum, Errichtung Holzfachschule	»	30 969.25
Brienz, Schnitzlerschule, Neubau	»	230 728.85
Burgdorf, Schloss, Umbau Steuerveranlagung	»	57 605.45
Delsberg, Seminar, Kindergartenabteilung	»	16 901.25
Übertrag	Fr.	990 417.55
Hindelbank, Anstalt, Erstellen von 6 Häusern	»	36 376.60
Landorf, Anstalt, Um- und Ausbau	»	437 502.70
Münsingen, Anstalt, Personalwohnbauten	»	320 481.90
Oberbipp, Anstalt, Schulhausneubau	»	245 330.90
Sonvilier, Asyle, Erweiterung und Umbau	»	8 479.75
St. Johannsen, Grissachmoos, Wiederaufbau	»	122 194.25
St. Johannsen, Scheune Nr. 39 F, Wiederaufbau	»	70 355.05
Thorberg, Strafanstalt, Haupt- und Nebengebäude, Wiederaufbau	»	24 422.—
Thorberg, Strafanstalt, Erstellen von Einfamilienhäusern	»	154 280.75
Thun, Seminar, Erweiterungsbauten	»	540 568.63
Wimmis, Schloss, Umbau	»	238 176.30
Total	Fr.	3 188 586.38

4. Rubrik X. a. D. 2. Heil- und Pflegeanstalten

Bellelay:		
Anschluss Wasserversorgung Freiberge	Fr.	92 829.45
Ökonomie, Neueinrichtung WC	»	12 134.95
Wohnbauten für landwirtschaftliches Personal	»	141 079.40
Neues Schwesternhaus	»	274 279.70
Elektrische Spannungsnormalisierung	»	43 218.05
Münsingen:		
Erneuerung der Wäschereianlage	»	132 628.35
Erneuerung Zufahrtsstrasse, I. Etappe	»	38 927.—
Waldau:		
Renovation Wachstation IV, Frauen	»	320 880.75
Total	Fr.	1 055 977.65

5. Rubriken X. a. C. 1–5, Unterhalt der Staatsgebäude. Dem im Voranschlag bewilligten Betrag von Fr. 707 000 stehen Ausgaben gegenüber von Franken 790 168.40. Die Mehrausgaben sind durch die jeweiligen Ermächtigungen zur Überschreitung des Budgetkredites gedeckt.

Die Ausgaben auf den einzelnen Rubriken betreffen:

X. a. C. 1, Amtsgebäude	Fr.	556 349.47
X. a. C. 2, Pfarrgebäude	»	199 671.68
X. a. C. 3, Kirchengebäude	»	578.45
X. a. C. 4, Öffentliche Plätze	»	4 543.50
X. a. C. 5, Wirtschaftsgebäude	»	29 025.30
Total	Fr.	790 168.40

Im Berichtsjahr wurden nur die notwendigsten Unterhaltsarbeiten ausgeführt: Die Instandstellung der

Dächer, der Brunnstuben und Wasserinstallationen nahm vorweg einen grossen Teil des Budgetkredites in Anspruch. In folgenden Staatsgebäuden wurden Raumrenovationen durchgeführt: Amtshäuser Biel und Münster, Technikum Burgdorf, Schloss Thun, neue Hochschulinstitute Bern, Frauenspital, Oberseminar, Tierspital, Stiftgebäude (Fürsorgedirektion), Hôtel des Halles in Pruntrut, wo beim Schloss zudem noch eine eingestürzte Stützmauer instandgestellt wurde. Dachreparaturen erfolgten für die Sternwarte des Technikums Biel sowie bei den Amtshäusern Erlach, Laupen und Delsberg. Die Badeanlagen der Sprachheilschule Münchenbuchsee und des Seminars Hofwil wurden renoviert. Der Feuerweiher des Schlosses Trachselwald wurde erstellt. In den Wohnungen und im Gefängnis des Schlosses Interlaken erfolgte der Spannungsumbau. Die Garagen zum Amthaus Bern erhielten elektrische Heizungen. Im Bezirksgefängnis Frutigen wurde ein Badezimmer eingerichtet. Die Gebäude der Militäranstalten in Bern erfordern alljährlich erhebliche Unterhaltskosten. Nicht zuletzt wurden in den Pfarrhäusern die notwendigen Unterhalts- und Renovationsarbeiten im Rahmen der Kredite durchgeführt.

6. Die Prüfungsstelle für Subventionierung von Hochbauarbeiten begutachtete 835 Subventionsgesuche zuhanden der Direktion der Volkswirtschaft (kantonales Arbeitsamt).

7. Schul- und Anstaltsgebäude der Gemeinden und Korporationen. Für die Direktionen der Erziehung und der Sanität sind 429 Schulhaus- und Spitalprojekte mit Abrechnungen begutachtet worden.

8. Bau- und andere Reglemente, Alignementspläne. Es wurden zuhanden der Baudirektion geprüft:

6 Baureglemente
18 Wasserversorgungsreglemente
4 Elektrizitätsreglemente
3 Kanalisationsreglemente
26 Alignementspläne

9. Hochbaupolizei. Neben der bautechnischen und ästhetischen Begutachtung zahlreicher Baubewilligungsgesuche wurden der Baudirektion 16 Mitberichte in Rekursfällen abgegeben.

D. Strassenbau

1. Allgemeines. Im Rahmen des vom Grossen Rat am 24. Oktober 1947 genehmigten Programmes für den Ausbau der Verbindungsstrassen für die Jahre 1948/49 konnten auf folgenden Strassen Korrektions- und Belagsarbeiten in nennenswertem Ausmasse ausgeführt werden: Unterseen–Beatenberg, Zweilütschinen–Grindelwald, Merligen–Beatenbucht, Spiez–Krattigen, Hondrich–Aeschi, Reichenbach–Kiental, Frutigen–Adelboden, Uetendorf–Thierachern–Blumenstein, Oberstocken–Reutigen, Steffisburg–Heimenschwand, Deisswil–Stettlen, Halenbrücke–Uettligen, Münsingen–Konolfingen, Worb–Rubigen, Pfandersmatt–Seftigen (einschliesslich Gürbebrücke bei Lohnstorf), Gerzensee–Thalgut, Kehrsatz–Zimmerwald, Bözingen–Lengnau–Büren a. A., Büren a. A.–Schnottwil, Wengi–Rapperswil, Bargen–Siselen–Treiten, Aarberg–Täuffelen, Safnern–Meinisberg, Sonceboz–La Cibourg, St-Imier–Les Pontins, Lyss–Schüpfen, Ramsei–Huttwil, Utzenstorf–St. Niklaus, Langenthal–Niederbipp, Langenthal–Obersteckholz, Roggwil–Sankt Urban, Hindelbank–Burgdorf, Kleindietwil–Lindenholz, Reconvilier–Saicourt–Le Fuet, La Chaux d'Abel–Les Breuleux, Glovelier–St-Brais, La Roche–Caquerelle, Zwingen–Grellingen, Porrentruy–Bure, Porrentruy–Alle–Charmoille, Alle–Courgenay sowie an zahlreichen Innerortsstrecken.

Darüber hinaus wurden verschiedene Teilkorrektionen durchgeführt und Innerortsstrecken ausgebaut.

Auf der Grimselstrasse konnte die Erstellung von Ausweichstellen zwischen Innertkirchen und Räthericsboden durch die KWO beendet werden. — Die durch die Explosionskatastrophe Mitholz 1947 und durch den Ausbruch des Stegenbaches 1948 zerstörte Strasse Frutigen–Kandersteg wurde wieder hergestellt und dem allgemeinen Verkehr eröffnet.

Von den zahlreichen mit Beiträgen des Staates ausgeführten Strassen- und Brückenbauten durch Gemeinden erwähnen wir den Bau einer Brücke über die Aare in der Felsenau bei Bern sowie der Heidbühlbrücke über die Emme bei Eggiwil und die Rekonstruktion der Stützmauer beim botanischen Garten in Bern.

2. Alpenstrassenausbau. Der Ausbau der Alpenstrassen beschränkte sich auf die Korrektion des unteren Aareschluchtkehrs der Meiringen–Innertkirchen-Strasse.

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

a) Budgetrubrik X.a.E.1 (Wegmeisterbesoldungen). Budget Fr. 3 115 000. Rechnung Fr. 3 171 464.22. Die Mehrausgaben von Fr. 56 464.22 sind aus vermehrten Stellvertretungskosten entstanden.

Diese Rubrik umfasst: Besoldungen der Oberwegmeister und Wegmeister auf Staatsstrassen und auf Gemeindestrassen mit Wegmeisterstellung durch den Staat, Stellvertretungen, Suva-Prämien und Ferienentschädigungen. Von den 22 Oberwegmeistern sind 14 zugleich Amtsschwellenmeister. Die Zahl der Wegmeister beträgt 484. Dazu kommen 19 Hilfswegmeister.

b) Budgetrubrik X.a.E.2 (Strassenunterhalt). Budget Fr. 1 720 000. Rechnung Fr. 1 701 434.17. Dieser Kredit wird zur Hauptsache für den Unterhalt der nicht ausgebauten Strassen, der Brücken und anderer Kunstbauten verwendet.

Das Netz der Staatsstrassen weist nach Neuvermessungen und Geradlegungen eine Länge von 2310 km auf, von denen 1458 km oder rund 63 % mit staubfreien Belägen ausgebaut sind. Die Länge der Gemeindestrassen, für welche der Staat den Wegmeister stellt oder jährlich einen Unterhaltsbeitrag leistet, misst 685 km.

c) Budgetrubrik X.a.E.3 (Wasserschäden und Schwellenbauten). Budget Fr. 350 000. Rechnung Franken 809 069.10. Unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch den Grossen Rat hat der Regierungsrat am 4. November 1949 einen Kredit von Fr. 481 300 für die Behebung ausserordentlicher Unwetter- und Frostschäden an Staatsstrassen bewilligt.

d) Budgetrubrik X.a.E.4 (Brandversicherung der Brücken). Budget Fr. 3000. Rechnung Fr. 2785.05. In

diesem Betrag sind inbegriffen die Brandversicherungskosten der hölzernen Brücken, der Wegmeisterhütten und dergleichen.

4. Eingänge aus der Automobilsteuer und dem Benzinzollanteil und deren Verwendung.

Ertrag der Automobilsteuer zugunsten der Baudirektion	Fr.	7 300 643.70
Einnahmen aus Rückvergütungen, Gemeindebeiträge	»	537 397.40
Benzinzollanteil	»	2 476 964.—
Beiträge von Gemeinden und Privaten auf Rechnung des Benzinzollanteils	»	68 630.58
Beitrag aus Benzinzollanteil an den Strassenbau laut Arbeitsprogramm	»	1 200 000.—
Total Einnahmen	Fr.	11 583 635.68
Ausgaben	»	14 186 542.30
Mehrausgaben	Fr.	2 602 906.62

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

1. Automobilbetrieb	Fr.	130 584.35
2. Beiträge an Gemeinden:		
a) Staubbekämpfung	»	165 389.—
b) Strassenbauten	»	914 598.75
c) Schneeräumungen	»	50 669.70
3. Beitrag an Vereinigung für das Strassenwesen	»	3 644.60
4. Amortisation des Kredites für den Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen	»	364 515.83
5. Verzinsung der Spezialkredite	»	20 724.99
6. Schulden auf A. i. 12 und A. i. 13 aus den Kriegsjahren, II. Rate, Amortisation	»	150 000.—
7. Strassenbau und Unterhalt aus Autosteuer und Benzinzoll	»	12 386 415.08
Total	Fr.	14 186 542.30

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

a) Budgetrubrik X. a. E.	Fr.	5 904 207.57
b) Autosteuer und Benzinzoll	»	12 986 542.30
c) Sustenstrasse	»	63 423.40
d) Werkprojektierungen	»	13 941.—
Gesamtaufwendungen	Fr.	18 968 114.27

Davon ist ein Betrag von Fr. 1 200 000, welcher aus Benzinzoll auf Autosteuer übertragen worden ist, in Abzug gebracht.

6. Strassenpolizei. Im Berichtsjahr wurden der Baudirektion zuhanden des Regierungsrates wiederum zahlreiche Ausnahmebewilligungen für Umbauten an Gebäuden in der Bauverbotzone beantragt. Die Erteilung von Bewilligungen für Benzintankanlagen und für Benützung des Strassengebietes durch Anlagen und Leitungen aller Art hat gegenüber den Vorjahren zugenommen.

Dem Reklamewesen wird immerdar die nötige Aufmerksamkeit geschenkt. Am 19. Mai 1949 urteilte das Bundesgericht über den im letztjährigen Jahresbericht erwähnten Fall. Dieser Entscheid hat einmal mehr bestätigt, dass unsere Praxis richtig ist. In bestimmten Landesteilen ist die Säuberung von überflüssigen oder nicht bewilligten Reklamen bereits durchgeführt. Mit der Zeit wird man in Verbindung mit den Gemeindebehörden im Reklamewesen des ganzen Kantons die erforderliche Ordnung schaffen können.

Gemeinsam mit dem kantonalen Strassenverkehrsamt wurden zahlreiche Verkehrsbeschränkungen begutachtet.

7. Strassen- und Wegreglemente wurden auch im Berichtsjahr geprüft.

E. Wasserbau

1. Budgetkredit X. a. F. 1. Budget Fr. 1 200 000. Rechnung Fr. 1 196 287.70.

Im Oberland blieb man von grösseren Hochwassern verschont. Im Emmental wurde ein einziges kleines Hochwasser der Emme am 7. April in Emmenmatt mit Pegelstand von 0,87 m registriert. Durch ein starkes Gewitter im Gurnigelgebiet entstand am 25. September im Seligraben ein Hochwasser, das an der Staatsstrasse Graben–Rüti und an der Gurnigelstrasse wesentliche Schäden verursachte. Ferner brachte das am gleichen Tag erfolgte Hochwasser am Wyssbach einen grossen Geschiebetransport bis zur Einmündung ins Schwarzwasser. Die grosse Trockenheit schadete namentlich den Holzverbauungen. Dem Unterhalt der Gewässer wurde die gebührende Aufmerksamkeit geschenkt.

2. Juragewässerkorrektion. Für die Regulierung der Juraseen hat das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft einige ergänzende Studien in Arbeit. Beschlüsse wurden auf diesem Gebiet noch keine gefasst.

Im Brüttelen-Hagneckmoos konnte die Finanzierung von drei Wehranlagen nunmehr abgeschlossen werden. Mit ihrem Bau wird aber erst 1950 angefangen.

Das Unternehmen für die Entwässerung des Grossen Mooses ist liquidiert. Die Wirkung der Grundwasserregulierung ist eine sehr gute.

Der Schwellenfonds der Juragewässerkorrektion betrug auf Jahresende Fr. 1 064 145.68. Es mussten ihm grössere Beträge zum Neuanstrich der Schützen des Stauwehrs von Port entnommen werden.

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

Rubriken	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wasserbauten von Staat, Gemeinden und Korporationen .	1 200 000.—	1 196 287.70
2. Besoldungen der Schleusen- und Schwellenmeister . . .	9 000.—	5 153.05
3. Juragewässerkorrektion I, Unterhalt	204 022.67	204 022.67
4. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds, Äufnung . .	60 000.—	60 000.—
	1 473 022.67	1 465 463.42

F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft

Die Arbeiten für das *Kraftwerk Handegg II* konnten dank der günstigen Witterung stark gefördert werden. Alle Zulaufstollen sind vollendet, ebenso die Druckleitung. Die Staumauer in der Mattenalp (Urbachtal) ist praktisch ebenfalls fertig. Bereits im Herbst 1949 konnte Wasser vom Gauligletscher nach der Handeck geleitet werden. Bei der Staumauer Rätherichsboden wurden 200 000 m³ Beton eingebracht. Die Totalkubatur beträgt 278 000 m³. Das hiefür benötigte Kiesmaterial ist bereits auf Depot gelegt. Die Mauer wird im Frühsommer 1950 fertig sein, was einen frühzeitigen Beginn der Wasserakkumulierung im Rätherichsboden erlauben wird.

Im Maschinenhaus befindet sich die zweite Maschine in Montage.

Das Werk soll im Herbst 1950 in Betrieb gesetzt werden.

Die Arbeiten für den Aufstau des Trübtensees und für die Ableitung des Wassers des Totensees sind beendet. Es wurde bereits im Herbst des Berichtsjahres von beiden Seen Wasser in den Grimselsee geleitet.

Für das *Kraftwerk Oberaar* wurde die Konzession erteilt. Als Vorbereitung der Bauausführung wurden die Zugänge zu den Baustellen der Stollen erstellt und mit Strom versorgt. Ferner wurde die Zufahrtsstrasse zur Staumauer Oberaar ausgebaut und die Arbeiterunterkunft erstellt. Mit den Aushubarbeiten kann im Frühjahr 1950 begonnen werden. Der Stollen längs des Rätherichsbodens zum späteren Maschinenhaus und der Ablaufstollen vom Maschinenhaus zum Rätherichsbodensee wurden ebenfalls beendigt.

Die *Revision der Wasserkraftwerke* auf dem ganzen Kantonsgebiet wurde abgeschlossen. Sämtliche Wasserwerke wurden auf Karten eingetragen. Die Besitzerverzeichnisse sind ebenfalls in Ordnung. Mit Hilfe der Grundbuchverwalter sollte diese Ordnung erhalten werden können.

Bestand der Wasserkraftwerke:

	Werke unter 20 PS	Werke über 20 PS
Bestand 1914	1287	133
Neu seit 1914	100	22
Total	1387	155
Erloschen seit 1914.	247	15
Bestand auf 31. Dezember 1949 .	1140	140

Nach dem Inkrafttreten des Gesetzes über die Nutzung des Wassers wird ein kantonales Wasserbuch angelegt. Darin sind die rechtlichen, technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse an den Gewässern einzutragen. Bei diesem Anlass werden auch die Leistungen der einzelnen Werke genau festgestellt.

Grundwasser. Gemäss dem Beschluss des Regierungsrates vom 16. März 1948, womit die Grundwasservorkommen, an denen kein Privateigentum nachgewiesen ist, als öffentliche Gewässer erklärt werden, erfolgte die Ausarbeitung von Grundwasserkarten. Vorgängig sind mit Hilfe von Geologen grosse Gebiete des Kantons untersucht worden. Es handelt sich dabei um Untersuchungen im Mittelland, Aare Thun bis Kanton Solothurn, Gürbe, Sense, Saane, Worblen, ebenso obere Emme, Ilfis, Langeten, Oesch, Oenz und im Jura Doubs, Sorne, Birs unterhalb Delsberg und Allaine. Von diesen Gebieten werden nun sukzessive Grundwasserkarten ausgearbeitet.

Während im Vorjahr 12 grössere Grundwasserentnahmen mit insgesamt 23 900 Minutenlitern bewilligt wurden, waren es 1949 10 für total 40 300 Minutenliter.

Der überaus trockene Herbst brachte uns sehr viele Gesuche um Entnahme von Wasser aus öffentlichen Gewässern zur Landbewässerung. Noch grösser war wahrscheinlich die Zahl der Anstösser, welche ohne Bewilligung Wasser entnahmen. Diese Zustände haben naturgemäss Streitigkeiten zwischen den verschiedenen Interessenten (Landwirte, Kraftwerke, Fischer, Abwassererzeuger) zur Folge. Es muss hier durch gegenseitiges Entgegenkommen ein Weg gefunden werden, der allen Ansprüchen möglichst gerecht wird. Bei gutem Willen und weniger Eigennutz sollte dies möglich sein.

G. Vermessungswesen

1. Allgemeines

Nach den eidgenössischen und kantonalen Vorschriften hat das kantonale Vermessungsamt sämtliche Vermessungsarbeiten, die durch die privaten Grundbuchgeometerbureaus ausgeführt werden, zu leiten und zu verifizieren. Der eidgenössischen Vermessungsdirektion muss jeweils darüber schriftlich Rapport erstattet werden mit Beilage der Verifikationsbelege und gleichzeitigem Antrag zur Auswirkung der Bundesbeiträge. Es wird gegenwärtig in ca. 50 Gemeinden die Neuvermessung durchgeführt. 32 Kreisgeometerbureaus besorgen die Nachführungsarbeiten für die bestehenden Vermessungswerke. In Verbindung mit den Vermessungen mussten gegen 50 Gemeindegrenzverlegungen behandelt werden, die viele Begehungen und Besprechungen mit den Behördevertretern notwendig machten. Die Direktionen der Landwirtschaft, der Forsten (Fischereiwesen), der Finanzen (Steuerberechnungen) und der Justiz wurden zur Mitarbeit beigezogen.

Nächstes Jahr wird die Reproduktionsart der Übersichtspläne vom Bund neu geordnet werden. Daraus wird dem Vermessungsamt eine grosse neue Belastung erwachsen.

Von der kantonalen Nomenklaturkommission sind mit den Gemeindebehörden die Lokalnamen von 14 Gemeinden definitiv festgesetzt worden. Es betrifft Aarberg, Alchenstorf, Aefligen, Dürrenroth Los I, Etzelkofen, Fraubrunnenmoos, Golaten, Hellsau, Jegenstorf, Koppigen, Mervelier, Rüdtligen Los I, Wiedlisbach und Willadingen. Erhoben wurden die Namen der Gemeinde Rumendingen sowie für die Übersichtspläne 1 : 10 000 Gantrisch, Montfaucon, Oberbalm, Rüeggisberg, Sonceboz, Schwarzenegg und Thun.

2. Behördliche Erlasse

Der Regierungsrat hat durch Beschluss Nr. 6754 vom 9. Dezember 1949 mit einheitlicher Geltung für das ganze Kantonsgebiet verfügt, dass die Kreisgeometer für die jährlichen Gebäudeaufnahmen direkt der Gemeinde und nicht dem Eigentümer des Gebäudes Rechnung zu stellen haben. In einem Nachführungskreis haben über diesen Punkt Differenzen bestanden.

3. Grenzbereinigungen

a) **Landesgrenze.** Die Grenzprotokolle mit den zugehörigen Plänen für die Strecke von Burg bis zum Dreiländerstein bei Beurnevésin sind erstellt. Die noch notwendigen Ergänzungen durch Frankreich werden im Frühjahr 1950 eingetragen, so dass die Genehmigung durch Kanton, Bund und Frankreich im gleichen Jahre erfolgen kann. Die Vermarkung der Strecke Ocourt bis Clairbief wurde ausgeführt.

b) **Kantonsgrenzen.** Den folgenden Kantonsgrenzveränderungen wurde durch die Kantonsregierungen zugestimmt:

Bern-Freiburg:

zwischen den Gemeinden Dicki und Liebistorf und Ulmiz.

Bern-Luzern:

zwischen den Gemeinden Gondiswil und Fischbach.

Bern-Solothurn:

zwischen den Gemeinden Bätterkinden und Kyburg-Buchegg, Küttigkofen, Lüterkofen, Lohn und Biberist;

zwischen den Gemeinden Koppigen, Willadingen, Höchstetten, Hellsau und Obergerlafingen, Recherswil, Heinrichswil und Winistorf;

im Limpachtal zwischen den Gemeinden Etzelkofen, Limpach, Mülchi, Rapperswil, Ruppoldsried, Scheunen, Wengi und Aetingen, Balm, Brunnenthal, Messen, Schnottwil, Oberramsern und Unterramsern;

zwischen den Gemeinden Niederbipp und Oensingen. Die Flächenzunahme für den Kanton Bern beträgt 13 ha 74 a. Grundsätzlich haben beide Kantonsregierungen zugestimmt, dass bei den verbleibenden Kantonsgrenzbereinigungen die Kantonsgrenze auf die bestehende Gemeindegrenze verlegt wird. Im Gesamtprojekt zwischen beiden Kantonen wird der Flächenausgleich erhalten bleiben. Daher wurde auf eine Entschädigung der ausfallenden Steuern für den Flächenabgang von 13 ha 74 a von seiten Solothurns verzichtet mit der Verpflichtung, dass bei den übrigen Regulierungen der Kanton Bern Gegenrecht halte;

zwischen den Gemeinden Wangen a. A.-Wangenried und Deitingen. Hier machte die Grenzziehung längs der Aare sowie das Fischereirecht vorerst etwelche Schwierigkeiten; eine befriedigende Lösung konnte aber gefunden werden;

zwischen den Gemeinden Montsevelier, Mervelier, Schelten und Beinwil;

Bern-Waadt:

zwischen den Gemeinden Saanen und Rougemont (2. Teilstück) für die Strecke der Kantonsgrenzsteine 29–32.

c) **Gemeindegrenzen.** Im Berichtsjahr sind 48 Gemeindegrenzbereinigungen durchgeführt und vom Regierungsrat genehmigt worden. Es betrifft die Gemeinden:

Bern-Köniz
Chevenez-Rocourt
Ersigen-Kirchberg
Ersigen-Oberösch
Ersigen-Utzenstorf
Gelterfingen-Mühledorf
Gurzelen-Alchenstorf
Herzogenbuchsee-Niederönz
Höchstetten-Alchenstorf
Höchstetten-Koppigen, Hellsau, Willadingen
Ins-Müntschemier
Kaufdorf-Gelterfingen, Toffen
Kiesen-Oppligen
Kirchenthurnen-Gelterfingen, Mühledorf, Rümligen
Langenthal-Obersteckholz
Lohnstorf-Kirchdorf, Mühlethurnen
Lyssach-Burgdorf, Kernenried, Rüdtligen
Mühledorf-Kirchdorf
Mühlethurnen-Kirchdorf, Kirchenthurnen, Mühledorf
Münchenbuchsee-Diemerswil, Kirchlindach, Moosseedorf
Niederösch-Alchenstorf, Koppigen, Rumendingen, Utzenstorf
Niederried-Golaten
Oberösch-Niederösch, Utzenstorf
Rumendingen-Alchenstorf, Kirchberg, Wynigen
Rümligen-Gelterfingen, Kaufdorf
Toffen-Gelterfingen
Treiten-Müntschemier
Wangen a. A.-Wangenried
Wileroltigen-Golaten

4. Grundbuchvermessung

a) **Triangulation IV. Ordnung.** Die Arbeiten der Triangulationssektion Saanen mit 397 Punkten sind abgeschlossen. Das Operat ist vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement als Grundbuchtriangulation anerkannt worden.

Von der Sektion Frutigen, III. Teil, wurden die Feldarbeiten ausgeführt, so dass das Operat 1950 zur Verifikation abgeliefert werden kann.

Von den in Ausführung befindlichen Umarbei-

tungen der Triangulationsgruppen Langnau und Trub der Sektion Signau wurde die Gruppe Langnau der eidgenössischen Landestopographie zur Verifikation abgeliefert und genehmigt. Die Arbeiten der Triangulationsgruppe Trub stehen vor dem Abschluss.

Als Folge der Ausführung von Güterzusammenlegungen musste als Grundlage für die Neuvermessungen über das Gebiet Thurnen der Sektion Seftigen eine Neutriangulation ausgeführt werden.

An der Erstellung der Versicherungsprotokolle für die periodische Revision der Sektion Seeland, 610 Punkte, wurde weiter gearbeitet; ferner wurde mit der periodischen Begehung der Sektion Fraubrunnen begonnen.

Ausserdem sind umfangreiche permanente Nachführungen an Triangulationspunkten erledigt worden.

b) Kantonale Nivellemente. Der Nivellementszug Nr. 28, Steffisburg–Schallenberg–Schangnau wurde einer Revision und Ergänzung unterzogen. Hier müssen sämtliche Versicherungsprotokolle neu erstellt werden.

Im Zusammenhang mit der Revision der Triangulationssektion Fraubrunnen wurden die Nivellementszüge Nrn. 43, 44 und 61 revidiert.

c) Parzellarvermessung. Vom Regierungsrat genehmigt und von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessung anerkannt wurden die Neuvermessungen von Delsberg Los II und Höchstetten.

Taxiert wurden die Arbeiten für die Neuvermessungen von Biel II, Gelterfingen I, Kirchberg, Kirchenthurnen I, Lohnstorf I, Mühledorf, Mühlethurnen I, Rümligen I, St. Ursanne III, Wiler, Wangen I, Zweisimmen I.

Vermessungsverträge konnten abgeschlossen werden für die Neuvermessungen von Biel II, Gelterfingen I, Frutigen I, Kirchenthurnen I, Limpach, Lohnstorf I, Mülchi, Mühledorf, Mühlethurnen I, Rümligen I, Sankt Ursanne III, Zweisimmen I.

Es waren in Arbeit: Aarberg II, Aefligen, Alchenstorf, Biel I, Bern VIII, Dürrenroth I, Etzelkofen, Ersigen, Fraubrunnen I, Golaten, Guttannen I und II, Hellsau, Hilterfingen I, Jegenstorf, Koppigen, Lyssach, Montmelon Enklave, Mervelier II, Münchenbuchsee II, Niederösch, Niederried I, Nidau I, Oberösch, Oberwil i. S. Talgebiet, Rumendingen, Rüdtligen I, Saanen I, Seleute I, Souboz I, St. Ursanne II, Unterseen I, Utzenstorf (Paradies), Willadingen, Wiedlisbach.

d) Übersichtspläne. Auf Ende 1949 sind folgende genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

im Jura 147 Gemeinden mit	1485 km²
im alten Kantonsteil	1940 »
Total genehmigt	3425 km²
In Arbeit sind:	
im Jura 1 Gemeinde mit.	9 km²
im alten Kantonsteil	454 »
Total in Arbeit	463 km²

e) Güterzusammenlegung. In Verbindung mit dem kantonalen Kulturingenieurbureau und der Taxationskommission des bernischen Geometervereins wurde die Kostenberechnung für die Güterzusammenlegung Wengi aufgestellt. Die Flächen- und Wertberechnungen vom neuen Besitzstand der Güterzusammenlegung Vinelz wurden verifiziert.

Durch den Bau des Bipperkanals drängte sich eine Felderregulierung im Einzugsgebiet auf. Der Flurgenossenschaft Matten in den Gemeinden Niederbipp (Kanton Bern) und Oensingen (Kanton Solothurn) wurde durch beide Kantonsregierungen die Genehmigung der Statuten des Perimeterplanes, des Kostenvoranschlages und später der Neuzuteilung erteilt. Das Unternehmen umfasst ca. 95 ha, wovon 63 ha in der Gemeinde Niederbipp und 32 ha in der Gemeinde Oensingen liegen. Sämtliche Einsprachen konnten von der Schatzungskommission und dem Regierungsstatthalter erledigt werden. Die Herbstarbeiten konnten auf den neuen Grundstücken gemacht werden. Die Vermarkung und der Wegebau sind ausgeführt, so dass im Frühjahr 1950 die Neuvermessung erfolgen kann. Die Leitung besorgt das Vermessungsamt Bern.

f) Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten. Im Auftrag der kantonalen Naturschutzkommission wurden die Planunterlagen für eine Anzahl unter Schutz zu stellende Naturdenkmäler beschafft.

Die Ergänzung des Vermessungswerkes der Gemeinde Lyss wurde vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement genehmigt.

Die Bereinigung der Gebäudeeintragungen in den Vermessungswerken anhand der neuen Schatzungsprotokolle der kantonalen Brandversicherungsanstalt wurde fortgesetzt.

g) Vorschüsse des Staates an Vermessungsarbeiten.

Die ausstehenden Vorschüsse betrugen am 31. Dezember 1948	Fr. 378 515.93
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrage von .	» 632 418.95
Die Rückzahlungen in Form von Bundes- und Staatsbeiträgen sowie durch die Gemeinden und die Rückerstattung von Kosten ausgeführter Arbeiten erreichten im Jahr 1949 die Summe von.	» 659 277.95
Es verbleiben ausstehende und zu amortisierende Vorschüsse im Betrage von.	» 351 656.93

h) Bundesbeiträge. Der Bund subventionierte die Vermessungsarbeiten im Kanton Bern pro 1949 wie folgt:

Triangulations- und Nivellementsarbeiten	Fr. 51 321.30
Topographische Übersichtspläne. . .	» 143 614.75
Vermarkung und Neuvermessung . .	» 27 483.15
Nachführung bestehender Vermessungswerke	» 120 142.75
Total	Fr. 342 561.95

II. Eisenbahndirektion

(Eisenbahnen, Schiffahrt, konzessionierter Automobil- und Flugverkehr)

A. Allgemeines

1. Eisenbahnwesen

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr)

Wir hatten in unserem letzten Bericht das Jahr 1948 als Wende, als Übergang zu wesentlich schlechteren Betriebsergebnissen der Eisenbahnen bezeichnet. Leider hat die absinkende Tendenz im Berichtsjahr unvermindert angehalten. Bei sinkenden Einnahmen hielten sich die Ausgaben im grossen und ganzen auf der vorjährigen Höhe. Es rächt sich immer mehr, dass es den Eisenbahnen während der kriegs- und nachkriegszeitlichen Hochkonjunktur nicht ermöglicht wurde, die Tarife der allgemeinen Betriebsverteuerung anzupassen und entsprechende Reserven zu bilden. Der Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes bezifferte das von den Eisenbahnen im Dienste der Niedrighaltung der Lebenskosten gebrachte Tax- und Einnahmenopfer auf annähernd 2 Milliarden Franken. Der Anteil der bernischen Dekretsbahnen an diesem Opfer übersteigt 200 Millionen Franken. Hinzu kommt das Fehlen einer gerechten Gesamtkonzeption in der Verkehrspolitik unseres Landes. Nach einer fast zehnjährigen Periode gedrosselter Tarife, technischer Überbeanspruchung und unaufhaltsamer Ausgabensteigerung bei erheblichen Soziallasten, sehen sich die Eisenbahnen erneut der unbändigen Konkurrenz des motorisierten Strassenverkehrs ausgesetzt. Die Erkenntnis, dass auch den Privat- bzw. Kantonsbahnen selbst dann nicht ausreichende Möglichkeiten zur Selbsterhaltung und Erneuerung geboten werden, wenn das Verkehrsbedürfnis sozusagen ausschliesslich auf die Schienenwege angewiesen ist, hat den Regierungsrat veranlasst, am 31. Mai 1949 in einer umfangreichen Eingabe beim Bundesrate eine umfassende zweite Etappe der Privatbahnverstaatlichung anzubegehren. Die eingetretene Entwicklung lässt die nachteiligen Folgen des Systemzwiespaltes im schweizerischen Eisenbahnwesen das Ausmass einer nationalen Ungerechtigkeit erreichen. Das bernische Verstaatlichungspostulat wird von einer Reihe weiterer Privatbahnkantone unterstützt. Der Bundesrat hat erst anfangs 1950 eine Expertenkommission zur Begutachtung des Rückkaufs- und Tarifausgleichsproblems eingesetzt. Dagegen hat schon in 1949 eine Kommission für die Koordinierung des Verkehrs ihre Tätigkeit zuhanden des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes aufgenommen.

Das Privatbahnproblem ist sehr weitschichtig und wird zufolge des Verkehrsrückganges immer heikler und dringlicher. Die Lösung der Kardinalfragen ist nicht von heute auf morgen zu erwarten. Deshalb drängt sich ein Zwischenhilfeverfahren des Bundes auf. Der Anstoss zu einem solchen Verfahren wurde schon gegeben durch eine Eingabe der Bern-Neuenburg-Bahn und durch Eingaben ausserkantonaler Privatbahnen an den Bund um Gewährung einer Soforthilfe. Ein Entscheid des Bundes lag zu Ende des Berichtsjahres noch nicht vor.

Alle bernischen Normalspurbahnen (ohne Lötschbergbahn) und Schmalspurbahnen verzeichnen einen Überschuss der Betriebseinnahmen von total Franken 1 880 000 (2 659 000), was eine Verschlechterung um Fr. 779 000 bedeutet. Das Ergebnis der Lötschbergbahn (inkl. Schiffsbetrieb) hat eine weitere Verschlechterung erfahren; die Einnahmen sind um Fr. 374 000 zurückgegangen und die Ausgaben um Fr. 1 288 000 angestiegen, so dass eine Gesamtverschlechterung von Fr. 1 662 000 resultiert. Der Einnahmenüberschuss der BLS beträgt Fr. 3 515 000 (5 246 000); das Obligationenkapital II. Ranges muss sich mit einer Verzinsung von 2% begnügen.

Die Schmalspurbahnen erzielten einen Einnahmenüberschuss von Fr. 930 000 (1 121 000). Der Rückschlag beträgt hier Fr. 191 000. Für alle in die Kontrolle einbezogenen Unternehmungen zusammen resultiert ein Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 5 535 000 (7 976 000), also Fr. 2 441 000 weniger als im Vorjahr. Für 1949 ergibt sich ein Betriebskoeffizient (Ausgaben in % der Einnahmen) von 90,3 (86,4).

Wir setzen die Vergleiche im Sinne der letztjährigen Darstellung fort und verweisen auf folgende Gegenüberstellungen:

	Betriebsüberschuss
a) Normalspurbahnen ohne BLS	
1947	Fr. 2 503 000
1948	» 1 538 000
1949	» 950 000
b) Berner Alpenbahn (inkl. Schiffsbetriebe)	
1947	» 6 256 000
1948	» 5 317 000
1949	» 3 655 000
c) Schmalspurbahnen	
1947	» 1 371 000
1948	» 1 121 000
1949	» 930 000

d) Sämtliche bernische Dekretsbahnen

1947	Fr. 10 130 000
1948	» 7 976 000
1949	» 5 535 000

Betriebskoeffizient

1947	80,9
1948	86,4
1949	90,3

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 %	1938	0,98 %
1927	1,37 %	1939	0,81 %
1928	1,99 %	1940	1,02 %
1929	2,35 %	1941	1,97 %
1930	1,91 %	1942	5,73 %
1931	1,92 %	1943	4,11 %
1932	0,88 %	1944	2,29 %
1933	0,95 %	1945	1,60 %
1934	0,96 %	1946	2,16 %
1935	0,81 %	1947	2,01 %
1936	0,72 %	1948	2,12 %
1937	0,69 %	1949	1,36 %

Der verfügbare Ertrag für Fremdkapitalverzinsung, Amortisationen, Abschreibungen, Reservestellungen (exkl. Erneuerungsfondseinlagen) und Eigenkapitalverzinsung hat in % des ertragsberechtigten Kapitals betragen:

1926	1,95 %	1938	1,32 %
1927	2,11 %	1939	1,31 %
1928	2,43 %	1940	3,16 %
1929	2,41 %	1941	3,79 %
1930	1,96 %	1942	4,06 %
1931	1,50 %	1943	3,45 %
1932	0,70 %	1944	3,28 %
1933	0,60 %	1945	2,35 %
1934	0,75 %	1946	1,82 %
1935	0,46 %	1947	2,45 %
1936	0,39 %	1948	1,76 %
1937	1,24 %		

(Die Berechnungen pro 1949 können noch nicht abgeschlossen werden, da verschiedene Unternehmungen ihre Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen noch nicht erstellt haben.)

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	391,2	1936	279,3
1931	373,5	1937	323,6
1932	330,8	1938	307,6
1933	324,2	1939	347,8
1934	321,3	1940	384,0
1935	303,0	1941	440,0
1942	452,4	1946	563,8
1943	462,0	1947	611,6
1944	485,5	1948	619,7
1945	493,0	1949	582,4

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Passivsaldo von Fr. 39 766 700 (Vorjahr Aktivsaldo Fr. 15 000 000) ab.

Die *Privatbahnhilfe* gemäss Bundesgesetz vom 6. April 1939 machte weitere Fortschritte im technischen Programmvollzug bei den Berner-Oberland-Bahnen. Die durch die Eingabe vom 11. Juli 1947 des Regierungsrates angestrebte ergänzende Privatbahnhilfe erhielt durch das Ergänzungsgesetz vom 21. Dezember 1949 endlich festen Boden. Leider sah die Gesetzesnovelle einen Zusatzkredit des Bundes von nur 15 Millionen Franken vor. Gemäss bundesrätlicher Botschaft sollten mit diesem Zusatzkredit rund 40% der Baukosten der noch hängigen, d. h. angemeldet gewesenen technischen Sanierungen gedeckt werden. Leider wurde nachträglich der Kreis der Anwärter erweitert ohne gleichzeitige Bereitstellung entsprechender zusätzlicher Bundesgelder, so dass nun die Bundesbeiträge in verschiedenen Fällen weit unter die Quote von 40% absinken. In den für uns ganz besonders wichtigen Sanierungsfällen der Jurassischen Nebenbahnen, der Rechtsufrigen Thunerseebahn, der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn, der Langenthal-Jura-Bahn und der Langenthal-Melchnau-Bahn erschliesst die Gesetzesnovelle aber doch Mittel und Wege zur Erreichung der Sanierungsziele. Die nähere Behandlung dieser Fälle kann erst in 1950 erfolgen, da die Referendumsfrist zum Ergänzungsgesetz erst Ende April 1950 abläuft.

Das Verhältnis zwischen *Eisenbahn und Automobil* hat eine weitere Zuspitzung erfahren. Zwar hat auch beim Automobil die Transportnachfrage ihren Höhepunkt im allgemeinen deutlich überschritten. Lediglich der Gesellschaftswagentransport vermochte seine Position einigermassen zu halten. Vom Rückgang wurde sowohl der gewerbsmässige Verkehr als auch der gemischte Verkehr erfasst. Das Automobiltransportgewerbe vermochte noch keine Tarifordnung vorzulegen. Die grundsätzliche Regelung des Verhältnisses Schiene/Strasse lässt immer noch auf sich warten.

Die Aufgaben der *Verkehrswerbung* gestalten sich nach wie vor schwierig. Die Normalisierung des Fremdenverkehrs hat auch im Berichtsjahr keine wesentlichen Fortschritte gemacht. Schwerwiegend war die Abwertung der Währungen durch annähernd 30 Staaten, welche die Konkurrenzfähigkeit der Schweiz stark bedroht. Das Berichtsjahr erwies sich auch in bezug auf die Gästefrequenz als bisher schlechtestes Nachkriegsjahr. Im Vergleich zum Rekordjahr 1947 gingen dem schweizerischen Gastgewerbe rund 2,9 Millionen Übernachtungen verloren. Folgende Zahlen sind aufschlussreich:

Jahr	Logiernächte der Inlandgäste	Logiernächte der Auslandgäste	Total Logiernächte	Prozentuale Bettenbesetzung nach verfügbaren Betten
1939	7 810 000	5 843 000	13 653 000	27,7 ½
1945	14 386 000	3 185 000	17 571 000	40,5%
1946	14 862 000	6 076 000	20 938 000	45,8%
1947	14 756 000	8 449 000	23 205 000	49,4%
1948	13 675 000	8 060 000	21 735 000	45,9%
1949	12 572 000	7 771 000	20 343 000	43,0%

Angesichts dieser Sachlage wird unter Führung der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung eine Intensivierung der touristischen Werbung in jenen Gebieten (besonders auch USA) in die Wege geleitet, aus denen mehr Gäste zu erwarten sind. Der Fremdenverkehr findet auch zunehmende Beachtung in den von der Schweiz eingegangenen Handels- und Zahlungsabkommen.

Unsere Mitarbeit in den Landes- und Regionalorganisationen bewegte sich im üblichen Rahmen. Die Erhöhung des Budgetkredites für die Verkehrswerbung ermöglicht besonders dem Verkehrsverein des Berner Oberlandes eine sehr nützliche Intensivierung seiner Werbetätigkeit.

Technische Verbesserungen wurden auch im Berichtsjahr von den SBB und von den bernischen Privatbahnen ausgeführt. Die SBB nahmen Erweiterungen der Anlagen vor in Bern, Biel, Brügg, Mett-Bözingen, Pruntrut, Zollikofen und Zwingen. Hinsichtlich des Ausbaues der Doppelspuren konnten trotz Interventionen bei der SBB-Generaldirektion sowie beim Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement im Berichtsjahr leider keine Fortschritte erwirkt werden.

In der *Berner Bahnhoffrage* ergab sich insofern ein Fortschritt, als der schon letztes Jahr erwähnte Ideenwettbewerb anfangs Juli 1949 zur Ausschreibung gelangte. Über das Ergebnis des Wettbewerbes kann noch nichts mitgeteilt werden, da die Frist zur Einreichung von Projekten bis zum 31. März 1950 läuft.

Von den durch die Privatbahnen vorgenommenen Um- und Erweiterungsbauten sind besonders zu erwähnen: Ausbau der Bahnhofanlagen Huttwil, Erweiterung der EBT-Werkstätte Burgdorf, Erstellung verschiedener Wärterhäuschen durch die EBT, Verlängerung der Güterrampe in Belp, Stationserweiterung in Grindelwald, Errichtung einer neuen Haltestelle Jegenstorf-Spital, Verbesserung zahlreicher Niveauübergänge und deren Signalisierung.

Die Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn hatte das am 4. September 1949 infolge Zugsentgleisung in Heimberg entstandene *Unglück* zu beklagen. Die Katastrophe forderte 2 Todesopfer. Das Bedauern mit den Opfern, ihren Angehörigen und der Bahnverwaltung war allgemein.

2. Schiffahrt

Die öffentlichen Schiffsbetriebe auf dem Thunersee, dem Brienzersee und dem Bielersee versahen ihre Dienste in gewohnter Weise. Die Bundeskonzession für den Schiffsbetrieb auf dem Thuner und Brienzer See wurde bis zum 31. Dezember 1953 verlängert. Die BLS schritt zur Anschaffung eines neuen Motorschiffes «MS Rothorn» für den Brienzer See. Die Indienstnahme dieses Schiffes, das 400 Passagierplätze aufweist, erfolgt erst im Frühjahr 1950.

Im Berichtsjahr befanden sich 11 Flussfähren mit kantonaler Bewilligung im Betrieb.

Die Kontrolle der nicht nach Bundesgesetz konzessionierten Schiffahrt wurde im Berichtsjahr nach den 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. Verschiedene Bestimmungen des interkantonalen Reglementes erfuhren im Berichtsjahr Abänderungen.

3. Konzessionierter Postautomobilverkehr

Die den Inhabern einer Postkonzession A bisher gewährte Steuererleichterung wurde 1949 beibehalten.

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

Zahlreiche Fahrplanverbesserungen wurden durchgeführt.

4. Konzessionierter Flugverkehr

Anfangs 1949 wurde die Liquidation der ALPAR abgeschlossen. Das verhältnismässig günstige Liquidationsergebnis ermöglichte, wie vorausgesagt, die Abfindung des Aktienkapitals zu 80,5 %, was für den Staat Bern einen Anteil von Fr. 177 100 ergab.

Der Fluglinienverkehr (SWISSAIR) ab dem Belpmoos erfuhr im Berichtsjahr einen weitern Ausbau; die Linie Bern–London wurde vom 15. Mai bis 1. Oktober beflogen, und zwar mit wöchentlich 7 Kursen in jeder Richtung. Die belgische Gesellschaft SABENA bediente die Linie Bern–Brüssel vom 16. Mai bis 1. Oktober mit wöchentlich 3 Kursen in jeder Richtung. Es waren keine Kursausfälle oder sonstige Unregelmässigkeiten zu verzeichnen. Der Linienverkehr erzielte seine wirtschaftliche Selbsterhaltung dank einer wesentlich gesteigerten Ausnützung der Transportkapazität.

Um die Startsicherheit auch bei ungünstigeren Bodenverhältnissen absolut zu gewährleisten, wurde nach Schluss der Saison eine Pistenverlängerung in Angriff genommen.

Die Studien betreffend einen topographisch günstigeren Pistenflugplatz nördlich der Bundesstadt wurden im Berichtsjahr fortgesetzt, doch waren die Schwierigkeiten unüberwindlich.

B. Fahrplan

Das Interesse aller Bevölkerungsschichten an der Gestaltung der Jahresfahrpläne 1949/50 der SBB und der Privatbahnen war gross. Trotz der Anzeichen einer Abschwächung der wirtschaftlichen Hochkonjunktur erfuhren die Fahrpläne weitere Verbesserungen, wobei indessen der Mangel an Triebfahrzeugen und sonstigem Rollmaterial immer noch fühlbar blieb und gewisse Schranken setzte. Es gelangten insgesamt 128 Abänderungsbegehren zur Behandlung.

Vom Fahrplanwechsel am 15. Mai 1949 hinweg setzte die BLS ein Rapid-Zugspaar Bern–Mailand mit nur 4 Stunden 30 Minuten Fahrzeit in Verkehr. Die neue Verbindung war ein ausgesprochener Erfolg und konnte bis Ende Oktober aufrechterhalten bleiben; für 1950 kann die ganzjährige Führung des Zugspaares in Aussicht genommen werden.

C. Eisenbahnen im Betrieb

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

Approximative Betriebsergebnisse bernischer Privatbahnen pro 1949

Gesellschaft	Einnahmen	Ausgaben	Überschuss
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Normalspurbahnen			
Lötschbergbahn (exklusive Schiff)	22 081 000	18 566 000	+ 3 515 000
Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee	1 438 000	1 298 000	+ 140 000
Simmentalbahn	2 102 000	1 764 000	+ 338 000
Bern-Neuenburg-Bahn	4 083 000	4 128 000	— 45 000
Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn	3 414 000	3 268 000	+ 146 000
Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn	7 408 000	6 519 000	+ 889 000
Solothurn-Münster-Bahn	1 072 000	992 000	+ 80 000
Vereinigte Huttwil-Bahnen	2 669 000	2 582 000	+ 87 000
Sensetalbahn	302 000	258 000	+ 44 000
Compagnie des chemins de fer du Jura (gemischte Spur)	1 273 000	1 862 000	— 589 000
II. Schmalspurbahnen			
Berner Oberland-Bahnen	1 837 000	1 450 000	+ 387 000
Montreux-Berner Oberland-Bahn	3 222 000	2 999 000	+ 223 000
Rechtsufrige Thunerseebahn	874 000	821 000	+ 53 000
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1 326 000	1 190 000	+ 136 000
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	2 722 000	2 419 000	+ 303 000
Solothurn-Niederbipp-Bahn	388 000	423 000	— 35 000
Langenthal-Jura-Bahn	202 000	279 000	— 77 000
Langenthal-Melchnau-Bahn	204 000	267 000	— 18 000
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	489 000	486000	+ 3 000
Total	57 106 000	51 571 000	+ 5 535 000
Ergebnis 1948	58 901 000	50 925 000	+ 7 976 000
Ergebnis 1947	53 231 000	43 101 000	+10 130 000

D. Projektierte Bahnen

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

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

Im Jahre 1949 wurden zuhanden der Bundesbehörden und des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen

Trainerskilift «Zwerg» in Adelboden (Schlegeli) an Alfred Zryd, Adelboden.

Sesselbahn Adelboden–Tschentenalp an die Berg- und Sportbahn Adelboden AG. in Adelboden.

Sesselbahn im Ausstellungsareal der KABA an die Genossenschaft Kantonal-Bernische Ausstellung Thun 1949.

Automobilkonzession Blauen–Zwingen SBB an August Saner, Büsserach.

Automobilkonzession St-Imier-Bahnhof–St-Imier-Spital an Heinr. Stetter, St-Imier.

Automobilkonzession Grindelwald-Bahnhof–Hotel Wetterhorn an Ad. Lauener, Grindelwald.

Automobilkonzession Konolfingen–Münsingen–Belp an Chr. Kunz, Münsingen.

Automobilkonzession Autobusbetrieb der Stadt Thun an den Gemeinderat von Thun.

Automobilkonzession Wimmis–Reutigen–Oberstocken an die Autogenossenschaft «Autoverkehr Wimmis–Stockental» in Wimmis.

b) Provisorische Konzessionen

Automobilbetrieb Adelboden–Boden an den Kur- und Verkehrsverein, Adelboden.

c) Konzessionserneuerungen

Konzession für den Skilift Schiltwald–Innere Allmend, Wengen.

Konzession für den Skilift Schönried–Horneggli, Schönried.

Konzession für die Schlittenseilbahn Fussweg–Bodmi in Grindelwald.

Konzession für den Schlittenaufzug Geilsmäder–Hahnenmoos bei Adelboden.

Automobilkonzession für Arbeiterkurse Meinisberg–Büren, Schnottwil–Büren, Grenchen–Büren.

Automobilkonzession Schwarzenburg–Hinterfultigen.

Automobilkonzession der Stadt Biel.

d) Konzessionsausdehnungen

Ausdehnung der Kraftwagenkonzession der Oberaarg. Automobilkurs AG. auf die Strecke Wiedlisbach–Rumisberg.

Ausdehnung der Kraftwagenkonzession von E. Geiser, Langenthal, auf die Strecke Rütschelen–Langenthal (Winter-Arbeiterkurs).

e) Fristverlängerungen

Keine Bemerkungen.

f) Konzessionsablehnungen

Sesselbahn Unterseen–Beatenberg.

g) Erloschene Konzessionen

Konzession für eine Luftseilbahn Kandersteg–Stock.

F. Schiffahrt

1. Bestand der kontrollierten Schiffe pro 1949

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse und kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	585	708	293	857	2443
Motorgondeln	561	178	56	184	979
Motorboote	101	100	6	7	214
Segelboote verschiedener Art	74	142	7	3	226
Segelboote mit Aussenbordmotor	60	16	2	1	79
Segeljachten	26	45	—	—	71
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	10	—	2	55	67
Fähren	—	—	—	12	12
Faltboote	179	203	42	432	856
Faltboote mit Segel	106	33	10	105	254
Faltboote mit Aussenbordmotor	16	7	—	25	48
Total 1949	1718	1432	418	1681	5249
Total 1948	1659	1348	412	1658	5077
Veränderungen im Berichtsjahr	+ 59	+ 84	+ 6	+ 23	+172

2. Schifferpatente und Fähigkeitsausweise

Der Bestand der Schifferpatente beläuft sich auf Ende 1949 auf 596 (618). Ausserdem wurde 1 Fähigkeitsausweis visiert.

3. Rechnung

Einnahmen:		
Gebühren und Stempelmarken	Fr. 25 354.55	
Reglemente	» 241.50	
		Fr. 25 596.05
Ausgaben:		» 16 306.60
Überschuss (1948: Fr. 7 615.50) . .		Fr. 9 289.45

G. Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1949

Budgetrubrik X. *b*	Budgetkredit	Reinausgaben	Mehrausgaben	Minderausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Eisenbahn- und Schifffahrtswesen	169 000	135 118.25	—.—	33 881.75
		Minderausgaben		33 881.75

Bern, den 23. Mai 1950.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

Brawand

Vom Regierungsrat genehmigt am 4. Juli 1950

Begl. Der Staatschreiber: **Schneider**

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1949

(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	Feste Verbindlichkeiten	Laufende Verbindlichkeiten	Total	Nominell	Buchwert
					Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
	I. Normalspurbahnen									
1	Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn	2. VI. et 14. IX. 1871	—	—	9 210 500	10 000 000	620 441	19 830 941	2 825 250	1 352 000
	a) Burgdorf-Solothurn	19. XII. 1872	2. VII. 1879	26. V. 1875	—	—	—	—	—	—
	b) Burgdorf-Langnau	23. XII. 1896	21. V. 1897	12. V. 1882	—	—	—	—	—	—
	c) Burgdorf-Thun	—	—	21. VII. 1899	—	—	—	—	—	—
2	Vereinigte Huttwilbahnen	12. XII. 1884	28. XI. 1887	—	7 313 750	2 000 000	261 151	9 574 901	2 001 750	1 314 500
	a) Langenthal-Huttwil	10. IV. 1891	23. II. 1893	1. XI. 1889	—	—	—	—	—	—
	b) Huttwil-Wolhusen	15. X. 1897	23. XI. 1905, 28. II. 1907	9. V. 1895	—	—	—	—	—	—
	c) Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	—	—	1. VI. 1908	—	—	—	—	—	—
3	Simmentalbahn	27. VI. 1890	20. VIII. et 13. IX. 1895	—	3 502 500	3 531 888	247 876	7 282 264	2 420 000	849 500
	a) Spiez-Erlenbach	15. X. 1897	22. XI. 1899	16. VIII. 1897	—	—	—	—	—	—
	b) Erlenbach-Zweisimmen			1. XI. 1902	—	—	—	—	—	—
4	Compagnie des chemins de fer du Jura (gem. Spur)	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	1 700 000	35 000	140 236	1 875 236	801 400	—
	a) Pruntrut-Bonfol	5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910	—	—	—	—	—	—
	Verlängerung Bonfol-Grenze	26. III. 1897, 29. III. 1901	9. X. 1907	21. V. 1904	—	—	—	—	—	—
	b) Saignelégier-Glovelier	23. XII. 1881	31. I. 1883	16. VIII. 1884	—	—	—	—	—	—
	c) Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont	—	3. XII. 1913	16. XII. 1913	—	—	—	—	—	—
	Elektrifikation Tramelan-Tavannes	27. VI. 1890	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	—	—	—	—	—	—
	d) Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	7 685 000	2 167 679	387 700	10 240 379	3 754 400	1 000 000
5	Bern-Neuenburg	—	—	—	2 908 600	6 044 956	327 103	9 280 659	1 957 700	—
6	Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn	17. IV. 1891	17. V. 1899, 27. II. 1901	14. VIII. 1901, 1. XI. 1902	—	—	—	—	—	—
	a) Gürbetalbahn	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	—	—	—	—	—	—
	b) Bern-Schwarzenburg	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	887 680	—	99 566	987 246	674 320	—
7	Sensetalbahn	—	—	—	9 751 000	5 363 149	1 709 254	16 823 403	32 200	32 200
8	Freiburgerbahnen	21. XII. 1888	29. VIII. 1902	23. VIII. 1898	—	—	—	—	—	—
9	a) Freiburg-Murten und	30. V. 1892		23. VII. 1903	—	—	—	—	—	—
10	b) Murten-Ins	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	1 135 075	925 822	94 506	2 155 403	60 750	—
	Solothurn-Münster	Einheits-Konzession (21. VI. 1913)	27. VI. 1906 (19. III. 1899) —	15. VII. 1913 (1. VI. 1893) 15. V. 1836	59 783 500	87 526 625	4 839 104	152 149 229	23 839 000	19 628 645
	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee)			Total	103 877 605	117 595 119	8 726 937	230 199 661	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	2 398 063	407 608	5 043 621	1 238 560	1 238 560
2	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	3 541 690	7 124 400	334 873	11 000 963	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	62 722	1 404 722	463 500	—
4	Biel-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	97 050	—	1 606	98 656	42 960	—
5	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	18. XI. 1912, 11. III. 1918	4. XII. 1916	1 003 000	—	47 322	1 050 322	706 200	—
6	Solothurn-Zollikofen-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4 556 500	2 000 000	741 499	7 297 999	2 094 000	2 094 000
7	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1 872 000	155 300	68 228	2 095 528	40 250	—
8	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987 000	300 000	698 168	1 985 168	567 500	—
9	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	2 080 600	—	352 707	2 433 307	1 047 610	1 047 610
				Total	17 317 790	12 377 763	2 714 733	32 410 286	6 398 580	4 380 170
				Gesamttotal	121 195 395	129 972 882	11 441 670	262 609 947	44 765 350	28 557 015