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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1950)

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

Autor: Brawand, Samuel / Feldmann, M.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417424

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 1950

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

I. Baudirektion

A. Allgemeines

Durch die Ausführung grösserer Neu- und Umbauten wurde dem immer noch vorhandenen Nachholbedarf im Sektor Hochbau nach Möglichkeit Rechnung getragen. Diese Anstrengung führte gegenüber dem Vorjahr zu einem Mehraufwand von 2,1 Millionen Franken.

Die Gesamt-Brutto-Aufwendungen des Staates für das Strassenwesen betrugen rund 18,72 Millionen Franken. Sie blieben um Fr. 200 000 niedriger als im Vorjahr.

Gestützt auf das in der Volksabstimmung vom 11. Dezember 1949 genehmigte Zehnjahresprogramm konnte im Berichtsjahr mit dem grosszügigen Ausbau der Hauptstrasse Bern–Thun begonnen werden. Von dieser Strasse wurden die Teilstrecken Münsingen–Wichtrach und Zulgbrücke–Thun mit Fahrbahnverbreiterungen auf 9 Meter ausgebaut. Auf der Strecke Muri–Allmendingen–Rubigen wurde der Ausbau noch im Herbst in Angriff genommen.

Auch der Ausbau der Verbindungsstrassen wurde programmgemäss weitergeführt. Wegleitend dafür war das vom Grossen Rat am 14. November 1949 genehmigte 11-Millionen-Programm für die Jahre 1950/51. Die wichtigeren Baustellen werden unter D. Strassenbau, 1. Allgemeines, aufgeführt.

Der Spätherbst 1950 brachte erhebliche Hochwasser. Am 17. November ereignete sich bei Gümmenen ein Dammbruch an der Saane, welcher namhaften Schaden verursachte. Der Bieler See erreichte am 27. November einen Höchststand von 430.82. Es waren Überschwemmungen zu beklagen, die an Umfang nicht hinter denjenigen des Jahres 1944 zurückstanden. Einzelheiten sind den Ausführungen über die Juragewässerkorrektion hiernach zu entnehmen.

Der technische Arbeitsdienst hatte pro Monat durchschnittlich 15 Teilnehmer zu verzeichnen. Zwei Drittel derselben befanden sich im Alter von 51–70 Jahren. Neun jüngere Teilnehmer wurden nur für kurze Zeit beschäftigt.

Es konnten durch den technischen Arbeitsdienst 7 definitive und 1 vorübergehende Stelle vermittelt werden. Vier Teilnehmer fanden die Stellen selber.

Die Gesamtausgaben betrugen Fr. 101 659.72 (1949: Fr. 113 801.09). Sie wurden durch Subventionen des Bundes, des Kantons und der Gemeinden, sowie durch Arbeitsleistungen des TAD gedeckt.

Auf 1. Januar 1951 wird der technische Arbeitsdienst mit dem im Berichtsjahr ins Leben gerufenen kaufmännischen Arbeitsdienst vereinigt und der Volkswirtschaftsdirektion (kantonales Arbeitsamt) unterstellt.

Die Baudirektion behandelte 123 strassenpolizeiliche Baubewilligungen, 26 Gesuche um Strassenunterhaltsbeiträge, 15 Baureglemente, 37 Alignementspläne, 24 Wasserversorgungs- und Kanalisationsreglemente, 7 Strassen- und Wegreglemente, 4 Beitragspflichtreglemente, 4 Schwellenreglemente und -kataster. Ausserdem hatte sie dem Regierungsrat in 20 Baurekursen Antrag zu stellen. Endlich befasste sich die

Baudirektion mit 5 staatsrechtlichen Beschwerden gegen regierungsrätliche Entscheide. Soweit das Bundesgericht auf die Beschwerden eingetreten ist, hat es sie als unbegründet abgewiesen.

Personal. Im Mai starb nach langer Krankheit im Alter von 56 Jahren Techniker *Hans Kipfer*, Stellvertreter des Kreisoberingenieurs V in Delsberg. Der Verstorbene hat dem Staat Bern während 30 Jahren, besonders beim Strassendienst im Jura und durch seine perfekte Zweisprachigkeit wertvolle Dienste geleistet.

Kurz darauf starb an einem alten Herzleiden Techniker *Ernst Döbeli*, Stellvertreter des Kreisoberingenieurs II in Bern im Alter von 68 Jahren und nach 38jährigem treuem Staatsdienst. Auch er hinterlässt eine grosse Lücke.

Auf 31. Dezember traten Kantonsbaumeister *Max Egger* in Bern und Kreisoberingenieur *Rudolf Walther* in Thun, ersterer aus Gesundheitsrücksichten und letzterer zufolge Erreichung der Altersgrenze, in den Ruhestand. Die Zurückgetretenen haben der Baudirektion und dem Staat auf ihren verantwortungsvollen Posten während vieler Jahre durch sachkundige Amtsführung treue und gute Dienste geleistet.

Im Kreisoberingenieurbüro I, Thun, wurde Fräulein Alice Stucki, Kanzlistin, nach 31 Dienstjahren aus Gesundheitsrücksichten vorzeitig pensioniert.

Im Berichtsjahr mussten die Oberwegmeister *Paul Zangger*, Neuenstadt, und *Wilhelm Vogler*, Trachselwald, aus dem Staatsdienst entlassen werden.

Als Nachfolger der Ausgeschiedenen wurden gewählt:

Techniker *Henri Tendon*, Bern, Nachfolger des Technikers Hans Kipfer.

Bauinspektor *Ernst Iseli*, Interlaken, Nachfolger des Technikers Ernst Döbeli.

Architekt *Heinrich Türler*, Adjunkt des Kantonsbaumeisters, Bern, Nachfolger des Kantonsbaumeisters Max Egger.

Ingenieur *Samuel Bischoff*, Stadtbaumeister, Thun, Nachfolger des Kreisoberingenieurs Rudolf Walther.

Fräulein *Margrit Wüthrich*, Thun, Nachfolgerin der Kanzlistin Alice Stucki.

Techniker *Hans Aeschlimann*, Rüegsbach, Nachfolger des Oberwegmeisters Wilhelm Vogler.

Bauführer *Ernst Fischer*, Corgémont, trat an Stelle des Oberwegmeisters Grieder, Corgémont, welcher die Funktionen des ausgeschiedenen Oberwegmeisters Zangger übernommen hat.

B. Gesetzgebung

Das Gesetz über die Nutzung des Wassers wurde in der Volksabstimmung vom 3. Dezember 1950 mit 80 409 gegen 24 674 Stimmen angenommen.

Der Regierungsrat hat es auf 1. Januar 1951 in Kraft gesetzt.

Der Grosse Rat beschloss am 23. November 1950 ein Dekret betreffend die Ermässigung der Gemeindeanteile am Ausbau von Hauptstrassen mit rückwirkender Inkraftsetzung auf 1. Januar 1950.

Durch dieses Dekret hat Art. 23 des Gesetzes über den Bau und Unterhalt der Strassen vom 14. Oktober 1934 eine wesentliche Ergänzung erfahren.

C. Hochbau

1. Allgemeines. Die Ausgaben des Hochbaues betrugen im Berichtsjahr Fr. 7 374 658.17 (1949: Franken 5 230 613.46). Der Mehraufwand gegenüber dem Vorjahr beträgt Fr. 2 144 044.70.

Diese Ausgaben verteilen sich auf die Rubriken des Budgets und auf die von der Kantonsbuchhalterei eröffneten zusätzlichen Konten wie folgt:

a) Konto 705[1] und 705[2], Neu- und Umbauten	Fr.	3 647 250.74
b) Konto 6.0 Rückstellungen . . .	»	2 749 634.64
	Fr.	6 396 885.38
c) Konten 700–704, Unterhaltsarbeiten an staatseigenen Gebäuden .	»	977 772.79
Total	Fr.	7 374 658.17

Von den im Vorjahr begonnenen grösseren Neu- und Umbauten sind im Berichtsjahr fertig geworden:

Der Umbau des Verwaltungsgebäudes Rathausplatz 1 in Bern, das neue Schwesternhaus der Heil- und Pflegeanstalt in Bellelay, der Umbau und die Renovation des Schlosses Wimmis, das chemisch-medizinische Institut der Universität Bern, die Schnitzlerschule in Brienz und die Kolonie «Grissachmoos» der Arbeitsanstalt St. Johannsen.

In den Erziehungsanstalten Oberbipp und Landorf sind die Erneuerungsarbeiten nach Programm weitergeführt worden. In Oberbipp wurde der Schulhausneubau beendigt und die Erstellung der neuen Wirtschaftsgebäude in Angriff genommen.

In Landorf fanden vorerst die Umbauten im Verwaltungsgebäude ihren Abschluss, worauf eine Renovation mit Umbau des Schulhauses stattfand. Auf Jahresende wurde noch am Personalhaus mit 2 Lehrerwohnungen gearbeitet. Am Silvesterabend zerstörte ein Brand die ältere Scheune. Der Wiederaufbau derselben wird nicht lange auf sich warten lassen dürfen.

In Thorberg wurde eine abgebrannte Scheune wieder aufgebaut. Ferner ist mit dem Neubau des Verwahrungshauses begonnen worden.

Das Theodor-Kocher-Institut, welches aus dem Theodor-Kocher-Fonds und Staatsbeiträgen erstellt werden konnte, wurde im Berichtsjahr als Forschungsinstitut dem Betrieb übergeben.

Das botanische Institut stand am Jahresende vor seiner Vollendung. Der im Herbst 1948 durch den Einsturz der Lorrainebrückenzufahrt entstandene Schaden wurde nach eingehender Begutachtung und auf Grund aussergerichtlicher Vergleiche unter den Beteiligten regliert. Mit der Stadt Bern konnte indessen noch kein Vergleich abgeschlossen werden.

In der Heil- und Pflegeanstalt Waldau wurde die Wachstation der Frauenabteilungen gründlich renoviert.

Im Seminar Pruntrut erfolgte die Neueinrichtung einer Internatsabteilung im Dachstock.

In der Kaserne Bern wurde eine erste Etappe von Mannschaftszimmern renoviert.

Das Amthaus Frutigen erfuhr eine gründliche äussere Erneuerung bei Anlass der 550jährigen Zugehörigkeitsfeier der Landschaft Frutigen zu Bern. Grössere Renovationsarbeiten wurden auch im Schloss Blankenburg vorgenommen. Für die Unterbringung des kanto-

nalen Versicherungsamtes müssen die Verwaltungsgebäude Nydegglaube 11/13 umgebaut werden. Diese weitgehenden Arbeiten konnten im Berichtsjahr nicht mehr begonnen werden.

Die Projektierungsarbeiten für das Mädchenhaus der Sprachheilschule Münchenbuchsee, den Neubau des Amthauses Erlach, die Gebäude der Bergbauernschule in Hondrich und die dem kantonalen Technikum in Biel anzugliedernde neue schweizerische Holzfachschule wurden weitergeführt. Alle diese Neubauten können voraussichtlich im Jahre 1951 begonnen werden.

Auch die Projektierung für ein neues zahnärztliches Institut der Universität Bern wurde weiter gefördert.

Im Studium befinden sich: die Verlegung der Bezirksverwaltung in das Schloss Pruntrut, die Hörsaalerweiterung der dermatologischen und der medizinischen Klinik auf dem Inselareal, der Neubau eines pharmakologischen Institutes der Universität Bern, sowie die Unterbringung eines Betatrons, welches dem Inselspital durch die kriegstechnische Abteilung zur Verfügung gestellt wird.

Die finanziellen Aufwendungen des staatlichen Hochbaues pro 1950 weisen sich im einzelnen wie folgt aus:

2. Konto 705.1 Neu- und Umbauten. Die Ausgaben auf diesem Konto im Betrag von *Fr. 3 647 250.74* betreffen:

Bern, Amthaus, Polizeigaragen	Fr.	14 092.05
Bern, Freiburgstrasse 6, Einbau Ärztezimmer	»	1 028.30
Bern, Hochschulsportplatz, Turnhalle und Garderobe	»	14 996.85
Bern, Militäranstalten, Garagen	»	7 040.—
Bern, Kaserne, Mannschaftszimmer	»	105 506.85
Bern, neue Verwaltungsgebäude auf dem Holligenareal, Projektierungen	»	58 200.—
Bern, Nydegglaube 11/13, Projektkosten	»	33 193.90
Bern, Universität, Renovation Senatszimmer	»	46 943.30
Bern, zahnärztliches Institut, Planstudien	»	18 000.—
Bellelay, Wohnbauten für Personal	»	130 400.85
Bellelay, Spannungsnormalisierung	»	17 579.15
Bellelay, Neubau des Schwesternhauses	»	494 372.35
Biel, Amthaus und Gefängnis, Renovation des Gerichtssaales	»	11 177.—
Blankenburg, Schloss, Umbau und Renovation	»	40 409.30
Burgdorf, Schloss, Zugangsweg	»	25 168.05
Courtemelon, landwirtschaftliche Schule, Gemüsekeller	»	4 067.45
Eggiwil, Pfrund, Zugangsweg, Parkplatz und Waschküche	»	25 088.60
Frutigen, Amthaus, Instandstellungen	»	29 636.25
Hofwil, Pachtgut, Renovationen	»	10 973.95
Langenthal, Waldhof, Entwässerungen	»	7 537.65
Übertrag	Fr.	1 095 411.85
Übertrag	Fr.	1 095 411.85
Loveresse, Anstalt, Wasserversorgung, 1. Etappe	»	9 070.80
Münchenbuchsee, Sprachheilschule, Planstudien	»	2 000.—
Münsingen, Heil- und Pflegeanstalt, Zufahrtsstrasse	»	9 800.30
Münsingen, Heil- und Pflegeanstalt, Heizungsumbau	»	27 714.40
Oberbipp, Erziehungsheim, Ökonomie	»	417 385.50
Pruntrut, Seminar, Ausbau	»	107 471.37
Pruntrut, Kantonsschule, Fassadenherstellung	»	42 650.10
Sonvilier, Erziehungsheim, Renovationen	»	59 870.45
St. Johannsen, Grissachmoos, Dachwohnung	»	3 285.05
Thorberg, Strafanstalt, neue Scheune	»	19 000.—
Thorberg, Strafanstalt, untere Scheune, Wiederaufbau	»	43 000.—
Trachselwald, Schloss, Erstellen einer Hydrantenanlage	»	6 122.32
Wangen a. A., Schloss, Büroeinrichtungen	»	4 526.50
Waldau, Heil- und Pflegeanstalt, Erneuerungen	»	280 936.35
Waldau, Heil- und Pflegeanstalt, Neuhaus, Kinderbeobachtungsstation, Fassaden	»	5 728.35
Waldau, Heil- und Pflegeanstalt, Rothaus, Stallgebäude-Instandstellung	»	6 875.60
	Fr.	2 140 848.94

Der Budgetkredit beträgt Franken 4 837 000. Die Rückstellungen (Kreditrestanzen) auf Kreditorenkonto belaufen sich auf Fr. 2 696 151 und sind zur Beendigung der Bauarbeiten im nächsten Jahre bestimmt.

3. Konto 705.2 (zu Lasten Steuerreserven).

Bern, med.-chem. Institut, Neubau	»	1 506 401.80

4. Konto 6.0 Rückstellungen (Spezialkredite). Auf Grund besonderer, vom Grossen Rat oder vom Regierungsrat gefasster Beschlüsse sind nachstehende Neu- und Umbauten ausgeführt und bezahlt worden:

Bern, botanisches Institut, Neu- und Umbauten	»	501 401.60
Bern, Übungsschule, Unterhaltsarbeiten	»	203.95
Bern, Rathausplatz 1—Postgasse 63, Umbau	»	473 939.55
Bern, Theodor-Kocher-Institut, Neubau	»	77 412.—
Biel, Holzfachschule, Vorarbeiten	»	5 756.—
Übertrag	Fr.	4 705 963.84

Übertrag	Fr.	4 705 963.84
Brienz, Schnitzlerschule, Neubau .	»	517 268.99
Burgdorf, Schloss, Umbauarbeiten.	»	7 853.45
Interlaken, Schloss, Wohnungsausbau	»	21 760.30
Landorf, Erziehungsheim, Schulhaus und Personalhaus	»	267 596.65
Langenthal, Waldhof, Erweiterungen	»	85 393.35
Oberbipp, Schulhausneubau. . . .	»	41 124.60
St. Johannsen, Grissachmoos, Kolonie.	»	230 132.80
Thorberg, Einfamilienhäuser und Wasserversorgung	»	7 382.90
Thorberg, Hauptgebäude, Wiederaufbau	»	150 968.—
Thun, Lehrerinnenseminar, Erweiterungsbauten.	»	12 341.45
Wimmis, Schloss, Umbau und Renovationen	»	344 135.20
Münsingen, Heil- und Pflegeanstalt, Personalwohnbauten	»	4 963.85
Summa Bauausgaben auf Konten 705.1 und 2, und 6.0 Rückstellungen	Fr.	6 396 885.38

5. Unterhaltskonten 700—704. Den im Voranschlag enthaltenen Beträgen für den Unterhalt der Staatsgebäude von Fr. 840 000 stehen Ausgaben von Franken 977 772.79 gegenüber. Die Differenz von Franken 137 772.79 wird ausgeglichen durch bereits bewilligten Nachkredit und Verbuchung auf Kreditorenkonto.

Die Ausgaben auf den einzelnen Konten sind folgende:

Konto 700, Unterhalt der Amtsgebäude	Fr.	600 090.92
Nachtrag: Weitere Rechnungen pro 1950 auf Kreditorenkonto . . .	»	106 338.79
Konto 701, Unterhalt der Pfarrgebäude	»	230 052.45
Konto 702, Unterhalt der Kirchen .	»	5 202.40
Konto 703, Unterhalt der öffentlichen Plätze	»	7 091.20
Konto 704, Unterhalt der Wirtschaftsgebäude	»	28 997.03
Total Unterhaltskosten pro 1950 . .	Fr.	977 772.79

Die Ausführung dieser Unterhaltsarbeiten erfolgte auf Grund des vom Regierungsrat genehmigten Jahresprogrammes, worin zur Verhütung von Schäden an Dächern, Brunnenleitungen, Brunnstuben und Kanalisationen wiederum erhebliche Beträge ausgeschieden worden waren. Der Unterhalt brachte viel Kleinarbeit mit sich. Erwähnt seien:

Saal- und Bürorenovationen im Amthaus Bern, im Gebäude Herrengasse 15, im Tierspital, im pathologischen Institut, im Obergerichtsgebäude, im Oberseminar, in den Schlössern Burgdorf und Thun, in den Erziehungsanstalten Köniz und Tessenberg und in der landwirtschaftlichen Schule Schwand.

Fenster- und Fassadenrenovationen gelangten zur Ausführung im Anatomiegebäude, in den Hochschulinstituten an der Hermann-Sahli-Strasse, in der Übungsschule des Oberseminars, in den Techniken Biel und Burgdorf, in den Erziehungsanstalten Kehrsatz und Tessenberg, in der Kantonsschule Pruntrut, in der Molkereischule Rütti, im Schloss Schwarzenburg und am Gefängnisgebäude des Amthauses Courtelary.

Wohnungs- und Küchenrenovationen erfolgten im botanischen Institut, im Tierspital Bern, in den Schlössern Interlaken und Fraubrunnen, im Erziehungsheim Loveresse, im Loryheim Münsingen, auf dem Polizeiposten Delsberg, in der Gefangenwärterwohnung des Schlosses Blankenburg sowie in den Pfarrhäusern Boltigen, Büren, Gampelen, Gottstatt, Grindelwald, Grossaffoltern, Hindelbank, Ins, Kallnach, Mett, Nidau, Ringgenberg, Steffisburg und Walperswil.

Umbauten von Heizungen oder grössere Heizkesselreparaturen waren in den Schlössern Burgdorf und Thun, im bakteriologischen und physikalischen Institut der Universität Bern, sowie in den Pfarrhäusern Biglen, Burgdorf, Lengnau und Steffisburg erforderlich. Meist waren damit Kaminumbauten oder Erneuerungen verbunden.

Neue Badzimmer und Abortanlagen wurden in der Amtsschreiberwohnung Trachselwald sowie in den Pfarrhäusern Burgdorf, Linden, Meikirch und Schwarzenegg erstellt.

Im Amthaus Langnau und im Pfarrhaus Dürrenroth erfolgte ein elektrischer Spannungsumbau.

Die verschärfte Kontrolle über die Feuersicherheit, welche durch die kantonale Brandversicherungsanstalt ausgeführt wird, ist sehr begrüssenswert. Sie führt allerdings zu vielfachen Ergänzungen und Reparaturen vorhandener Einrichtungen.

6. Prüfstelle von Subventionsgesuchen im Wohnungsbau. Sie begutachtete bis zum 1. Mai 82 Subventionsgesuche zuhanden der Direktion der Volkswirtschaft (kantonales Arbeitsamt). Auf diesen Zeitpunkt wurde sie aufgehoben, weil in der Volksabstimmung vom 29. Januar 1950 die eidgenössische Wohnbauvorlage verworfen worden war. Der Leiter der Prüfungsstelle wird im obligationenrechtlichen Dienstverhältnis weiter beschäftigt.

Während ihres Bestehens, d. h. seit 1937, hat die Prüfungsstelle für Subventionierung von Hochbauarbeiten insgesamt 35 060 Geschäfte behandelt.

7. Schul- und Anstaltsgebäude der Gemeinden und Korporationen. Für die Direktionen der Erziehung und der Sanität sowie des Fürsorgewesens sind 255 Schulhaus-, Spital- und Anstaltsprojekte mit Abrechnungen begutachtet worden.

8. Reglemente und Alignementspläne. Es wurden zuhanden der Baudirektion geprüft:

15 Baureglemente
17 Wasserversorgungsreglemente
6 Kanalisationsreglemente
35 Alignementspläne

9. Hochbaupolizei. Neben der Begutachtung zahlreicher Bauvorhaben in bautechnischer und ästhetischer Beziehung wurden der Baudirektion 20 Mitberichte in Rekursfällen abgegeben.

D. Strassenbau

1. Allgemeines. Neben dem unter A. Allgemeines, hievor aufgeführten Hauptstrassenausbau sind folgende Baustellen auf Verbindungsstrassen zu nennen: Strasse Frutigen – Adelboden, Zweilütschinen – Grindelwald, Spiez–Krattigen, Steffisburg–Schwarzenegg, Kreuzweg–Heimenschwand–Jassbach, Halenbrücke–Ortschwaben – Meikirch, Rubigen – Worb, Riggisberg – Schwarzenburg, Schönbrunnen–Büren a. A., Aarberg–Siselen, Biel–Lengnau, Lengnau–Orpund, Biel–Sonceboz–Corgémont, Burgdorf–Oberburg–Krauchthal, Langenthal–Niederbipp, Langenthal–Melchnau, Oeschenbach–Ursenbach, Ramsei–Huttwil, Eggiwil–Röthenbach, Dorf Seeberg, Les Breuleux–La Chaux d'Abel, La Roche–La Caquerelle, Glovelier–Montfaucon, Charmoille–Porrentruy–Damvant. Von Brückenbauten können angeführt werden: Neue Eisenbetonbrücken über die Aare bei Jaberg und über die Saane bei Laupen, Verbreiterung der Überführung im Dengel bei Seftigen, Verstärkung der Brücke über den Hagneckkanal im Zuge der Strasse Täuffelen–Ins mit Einbau einer neuen Fahrbahnplatte aus Eisenbeton, Verstärkung der Brücke über die Emme in Bätterkinden mit neuer Fahrbahntafel aus Eisenbeton, Einbau einer neuen Fahrbahntafel aus Eisenbeton auf der Brücke über die Aare in Brügg. Neue Stahlbrücke mit Vollwandträger über die Birs bei Grellingen.

2. Alpenstrassenausbau. Die Bewilligung von Bundesbeiträgen für die Fortsetzung des Ausbaues der Alpenstrassen steht noch aus. Aus diesem Grunde konnten lediglich einige Vorarbeiten für die Korrektion der Strasse Spiez–Interlaken ausgeführt werden. Ferner wurden generelle Projektstudien für eine linksufrige Brienzerseestrasse aufgenommen.

3. Verwendung der Budgetkredite 2110, 612, 613, 614, 710, 711 und 712.

a) Budgetrubriken 2110, 612, 613, 614 (Besoldungen inklusive Stellvertretungen). Budget Fr. 4 583 576. Rechnung Fr. 4 509 462.60.

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 22 Hilfswegmeister.

b) Budgetrubrik 2110, 710 (Strassenunterhalt). Budget Fr. 2 905 220. Rechnung Fr. 3 511 443.49. Dieser Kredit wird zur Hauptsache für den Unterhalt der nicht ausgebauten Strassen, der Brücken und anderer Kunstbauten verwendet. Daneben dient er auch der provisorischen Staubfreimachung von offenen Strassenstrecken.

Das Netz der Staatsstrassen weist eine Länge von 2310 km auf, von denen 1482 km oder rund 64 % mit staubfreien Belägen ausgebaut sind. Die Länge der Gemeindestrassen, für welche der Staat den Wegmeister stellt oder jährlich einen Unterhaltsbeitrag leistet, misst 697 km.

c) Budgetrubrik 2110, 711 (Wasserschaden und Schwellenbauten). Budget Fr. 350 000. Rechnung Franken 665 815.75. Im Berichtsjahr ereigneten sich besonders in den Oberingenieurkreisen I und V erhebliche Unwetter- und Frostschäden an Staatsstrassen, wofür Nachkredite bewilligt werden mussten.

d) Budgetrubrik 2110, 712.1 (Hauptstrassen). Budget Fr. 3 300 000. Rechnung Fr. 2 133 595.72. Diese Mittel wurden fast ausschliesslich für den Ausbau der Bern–Thun-Strasse verwendet.

e) Budgetrubrik 2110, 712.2 (Verbindungsstrassen). Budget Fr. 6 000 000. Rechnung Fr. 6 986 445.12. Neben dem programmgemäss weitergeführten Verbindungsstrassenausbau konnten auf verschiedenen Staatsstrassen dringende Korrektionsarbeiten ausgeführt werden. Es wurden hiefür zusätzliche Kredite gesprochen.

f) Budgetkredit 2110, 712.4 (Sonderkonto für Arbeitsbeschaffung). Aus diesem Sonderkonto wurde ein Betrag von Fr. 467 725.10 für die Korrektion der rechtsufrigen Thunerseestrasse auf der Strecke Merligen–Beatenbucht beansprucht.

4. Eingänge aus der Automobilsteuer und dem Benzinzollanteil, Verwendung derselben.

Ertrag aus Autosteuer	Fr.	8 263 384.07
Einnahmen aus Rückvergütungen, Gemeindebeiträge.	»	412 723.40
Benzinzollanteil.	»	2 657 418.—
Total Einnahmen.	Fr.	11 333 525.47
Total Ausgaben	»	15 115 152.58
Mehrausgaben	Fr.	3 781 627.11

Verwendung obiger Eingänge:

1. Automobilbetrieb.	Fr.	175 877.85
2. Beiträge an Gemeinden:		
a) Staubbekämpfungen. . . .	»	112 015.45
b) Strassenbauten	»	900 170.15
c) Schneeräumungen.	»	9 663.95
3. Beitrag an Vereinigung für das Strassenwesen	»	2 400.—
4. Schulden aus den Kriegsjahren, Amortisation, III. Rate. . . .	»	150 000.—
5. Strassenbau und Unterhalt aus Autosteuer und Benzinzoll . .	»	13 765 025.18
Total	Fr.	15 115 152.58

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

a) Budgetrubriken 2110, 612, 613, 614, 710, 711	Fr.	8 716 521.59
b) Autosteuer – Benzinzoll 2110, 712	»	9 968 390.29
c) Sustenstrasse	»	257.45
d) Werkprojektierungen.	»	17 742.50
Total	Fr.	18 702 911.83

6. Strassenpolizei. Im Berichtsjahr ist eine Zunahme der Ausnahmebewilligungen für An- und Umbauten in der Bauverbotzone zu verzeichnen. Ferner mussten wiederum zahlreiche Bewilligungen für Benzintankanlagen und für die Benützung des Strassengebietes durch Anlagen und Leitungen erteilt werden.

Dem Reklamewesen wurde die nötige Aufmerksamkeit geschenkt. In Verbindung mit dem kantonalen Strassenverkehrsamt wurden mehrere Verkehrsbeschränkungen begutachtet.

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

E. Wasserbau

1. Budgetkredite 2110, 720 und 949. Budget Franken 852 500. Rechnung Fr. 1 045 126.25.

Im Oberland blieb man vor ausserordentlichen Hochwassern wiederum verschont. Dagegen überfluteten und durchbrachen die Wasser am 17. November den Damm bei Gümmenen 200 m unterhalb der Eisenbahnbrücke. Dadurch entstand erheblicher Schaden. Ferner wurden am Pegel in Emmenmatt 5 Emmehochwasser registriert, worunter dasjenige vom 17. November mit einem Pegelstand von 1,55 m ausserordentlich war. Der Monat November verursachte ausserdem Überschwemmungen im Gebiet der Juragewässer und kleinere Erdschlipfe. In Langnau i. E. stieg die Niederschlagsmenge von 75 mm Monatsmittel auf 286 mm im November.

Dem Unterhalt der Gewässer wurde überall die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt. Bestehende Verbauungen haben sich in den meisten Fällen bewährt.

2. Juragewässerkorrektion. Während die drei Juraseen am 10. November 1950 noch tief standen, stiegen sie langsam bis zum 12. November. Am folgenden Tag wurde der Zufluss plötzlich gross, was die vollständige Öffnung des Stauwehrs in Port erforderte. Am 16. November sank dann der Bielersee wieder um 20 cm auf 429,50, stieg am 18. auf 430,50, fiel und stieg wieder bis er am 27. November das Maximum von 430,82 erreichte.

Murten- und Neuenburgersee dagegen stiegen konstant. Der Murtensee erreichte am 27. November die Kote 431,69 und der Neuenburgersee stieg am 1. Dezember auf 431,10. Das diesjährige ausserordentliche Hochwasser gewann dadurch, dass die Wassergrössen namentlich aus dem Einzugsgebiet des Neuenburgersees kamen, einen andern Charakter als das Hochwasser des Jahres 1944. Die absoluten Höhen der Seen blieben zwar etwas unter denjenigen von 1944 zurück, was sich aber auf die Grösse der Überschwemmung nicht wesentlich auswirkte, indem diese nahezu gleich war wie im Jahr 1944.

Jedenfalls hat die Katastrophe gezeigt, dass immer wieder solche Überschwemmungen eintreten können. Die schönsten Projekte und die eingehendsten theoretischen Untersuchungen helfen nichts, wenn nicht einmal die für die Durchführung einer Korrektion nötigen finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden. Aus der gleichen Überlegung haben die Baudirektionen der Seekantone noch unter dem Eindruck der Überschwemmungskatastrophe an einer Konferenz beschlossen, die II. Juragewässerkorrektion möglichst zu fördern. Wir dürfen somit hoffen, dass wir bald zu einem befriedigenden Resultat kommen.

Der Schwellenfonds der Juragewässerkorrektion betrug auf Jahresende Fr. 1 080 897.15.

3. Budget und Rechnung des Wasserbaukredites 2110, 720 und 949.

Rubriken	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wasserbauten von Staat, Gemeinden und Korporationen (2110, 720 und 949) . . .	852 500.—	1 045 126.25
2. Besoldungen der Schleusen- und Schwellenmeister und Pegelbeobachter	8 500.—	6 168.—
3. Juragewässerkorrektion, Unterhalt	67 500.—	71 962.85
4. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds, Äufnung . .	60 000.—	60 000.—
	988 500.—	1 183 257.10

F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft

Durch die Annahme des Gesetzes über die Nutzung des Wassers wird es uns möglich werden, in allen Fragen der Wassernutzung die nötige Klarheit und in der Nutzung selbst die lange vermisste Ordnung zu schaffen. Auch können wir jetzt der in den letzten Jahren erschreckend zugenommenen Verschmutzung unserer Gewässer wirksam begegnen. Dies alles setzt zwar eine gewaltige Arbeit voraus und das erstrebte Ziel kann nicht von heute auf morgen erreicht werden.

Die Bauten für das *Kraftwerk Handegg II* wurden nahezu vollendet. Der Stausee Rätherichsboden konnte gefüllt und das Kraftwerk in Probebetrieb genommen werden. Die Anlage hat sich dabei bewährt. Der Inhalt des Stausees wurde bis Neujahr aufgearbeitet. Es wird nun noch die Druckleitung gegen Rost geschützt. Die Kollaudation des Kraftwerkes kann voraussichtlich im Frühjahr 1951 erfolgen.

Im Berichtsjahr konnte der Totensee ebenfalls gestaut und ausgenützt werden.

Für das *Kraftwerk Oberaar* wurden die Zufahrten und Standseilbahnen sowie die Unterkunftsräume, Stromversorgungen und weiteren Installationen der einzelnen Baustellen ausgeführt.

Bei der Staumauer Oberaar ist mit dem Ausbruch begonnen worden.

Vom 4260 m langen Zulaufstollen Oberaar–Wasserschloss wurden von 3 Fenstern aus 1892 m vorgetrieben, was 44 % entspricht.

Vom Druckschacht sind die 3 Fensterstollen erstellt. Von der Steilstrecke wurden 64 m und von der flachen Sektion unter dem Nollen durch 410 m vorgetrieben.

Von der Zentrale sind die Kalotte des Maschinenraumes, die Schieberkammer und der Entlastungsstollen ausgebrochen. Ferner wurde der Ablaufstollen ausgebrochen und der Kabelstollen Gerstenegg–Sommerloch erstellt.

Während des Winters konnte nur an der Zentrale weitergearbeitet werden.

Grundwasser. Es fehlen auf Jahresende noch die Grundwasserkarten für das Oberland sowie für drei Flussgebiete im Emmental und zwei Gebiete im Jura.

Grundwasserentnahmen wurden 10 bewilligt mit einer Wassermenge von total 14 100 l/min.

1950 konnte das Grundwasserwerk der Stadt Bern im Aaretal in definitiven Betrieb genommen werden.

G. Vermessungswesen

1. Allgemeines

In der Grundbuchvermessung ist der Beschäftigungsgrad allgemein noch sehr gross. Weil ein genügender Nachwuchs an Grundbuchgeometern, Vermessungstechnikern und -zeichnern fehlt, können vielfach die Ablieferungstermine nicht rechtzeitig eingehalten werden. Die Leitung und Verifikation der Arbeiten wird dadurch erschwert und verursacht Mehrarbeiten. Es wird gegenwärtig in 37 Gemeinden die Neuvermessung durchgeführt. In Verbindung mit den Vermessungen mussten 42 Gemeindegrenzverlegungen behandelt werden, die viele Begehungen und Besprechungen mit den Behördevertretern notwendig machten. Die Direktionen der Landwirtschaft, der Forsten, der Finanzen und der Justiz wurden zur Mitarbeit beigezogen.

Ausserhalb des Programms wurde im Einvernehmen mit der eidgenössischen Vermessungsdirektion und auf Wunsch der kantonalen Forstdirektion das Berggebiet südlich des Brienzergrates von Brienz bis Hofstetten luftphotogrammetrisch aufgenommen zur Erstellung eines Übersichtsplanes 1 : 10 000. Dieser Plan dient den Forstorganen zur Projektierung der vorgesehenen Verbauungen und Aufforstungen. Die Aufnahmen können ebenfalls für die Grundbuchvermessung ausgewertet werden.

Ein Streit um die Abgrenzung des Lombaches konnte mit der Burgergemeinde Unterseen aussergerichtlich erledigt werden.

Die kantonale Nomenklaturkommission hat mit den Gemeindebehörden die Lokalnamen von Biel II, Rumendingen, Limpach, Mülchi, Wiler, Gsteig und im Gebiet der Übersichtsplanblätter 1 : 10 000 von Rüeggisberg und Montfaucon besprochen und definitiv festgelegt. Ferner wurde die Schreibweise der Namen im Gebiet der Übersichtsplanblätter 1 : 10 000 Thun, Schwarzenegg, Soyhières, Burg sowie in den Gemeinden Saanen, Le Bémont, Les Enfers, Epauvillers, Lajoux, Montfaucon, Les Pommerats, St-Brais und Sonceboz endgültig bestimmt.

2. Behördliche Erlasse

Der Regierungsrat hat am 13. Oktober 1950 die Vorschriften über die Erhebung und Schreibweise der Lokalnamen im Kanton Bern (deutsches Sprachgebiet) genehmigt. Ferner wurde durch die Direktionen der Bauten und der Justiz ein Kreisschreiben an die Grundbuchverwalter und die im Kanton Bern selbständig praktizierenden Notare und Grundbuchgeometer über die Behandlung der Dienstbarkeiten im Grundbuch und im Vermessungswerk erlassen.

3. Grenzbereinigungen

a. Landesgrenze. Der Regierungsrat hat Kantonsgeometer A. Buess als Staatsvertreter in die schweizerisch-französische Kommission für die Landesgrenze delegiert. Diese Kommission wurde speziell für die rasche Behandlung der vorgeschlagenen kleinen Landesgrenzveränderungen auf der Strecke zwischen Boncourt und Fahy eingesetzt. Ein Stück der Landesgrenze von ca. 1 km längs der Gemeinde Roche d'Or wurde neu versichert.

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

Bern-Solothurn:

zwischen den Gemeinden Diessbach und Schnottwil, Niederbipp und Kestenholz, Niederbipp und Laupersdorf, Balsthal, Niederbipp und Oensingen.

Bern-Wallis:

zwischen den Gemeinden Kandersteg und Ferden auf dem Lötschenpass.

c. Gemeindegrenzen. Im Berichtsjahr sind 42 Gemeindegrenzbereinigungen durchgeführt und vom Regierungsrat genehmigt worden. Es betrifft die Gemeinden:

Bern-Bolligen
Bern-Köniz
Biel-Brügg
Bleienbach-Lotzwil
Bleienbach-Thörigen
Bolligen-Stettlen
Bowil-Signau, Röthenbach
Brenzikofen-Heimberg
Burgistein-Gurzelen, Lohnstorf
Crémines-Grandval
Dürrenroth-Wyssachen
Etzelkofen-Fraubrunnen
Grossaffoltern-Wengi
Hellsau-Seeberg
Hindelbank-Mötschwil
Koppigen-Alchenstorf, Utzenstorf, Willadingen
Limpach-Bätterkinden, Büren z. Hof
Melchnau-Madiswil, Busswil, Untersteckholz
Mülchi-Etzelkofen, Limpach
Niederwichtrach-Oberwichtrach
Oberburg-Rüti b. L.
Obersteckholz-Untersteckholz
Pery-La Heutte
Rumendingen-Wynigen
Siselen-Finsterhennen, Lüscherz
Steffisburg-Thun
Uetendorf-Uttigen
Wattenwil-Gurzelen
Wengi-Ruppoldsried
Wiedlisbach-Attiswil, Oberbipp, Rumisberg, Wangen.

4. Grundbuchvermessung

a. Triangulation IV. Ordnung. Im Berichtsjahr sind die folgenden Triangulationsgruppen zum Abschluss gebracht und vom Bund als Grundbuchtriangulationen genehmigt worden:

1. Gruppe Thurnen, als Teil der Amtstriangulation Seftigen (61 Punkte).
2. Gruppe Frutigen-Reichenbach als III. und letzter Teil der Triangulation des Amtes Frutigen (252 Punkte).

Die Winkelmessung der Sektion Burgdorf-Süd wurde beendigt.

Das Operat der transformierten Triangulationsgruppe Trub-Trubschachen von 1893 wurde der eidgenössischen Landestopographie zur Verifikation abgeliefert.

Die Triangulation IV. Ordnung, «Sektion Brienzersee» ist taxiert und deren Ausführung dem Ingenieurbureau Leupin & Schwank in Bern übertragen worden. Ca. $^1/_3$ der Feldarbeiten ist erledigt.

Die Arbeiten der periodischen Revisionen der Sektion Seeland werden 1951 beendigt sein.

An permanenten Nachführungen wurden 123 Punkte behandelt.

b. Kantonale Nivellemente. Folgende Nivellementszüge wurden einer periodischen Revision unterzogen:

Nr. 39 Meiersmaad–Sigriswil–Gunten–Interlaken = 74 Punkte.
Nr. 45 Steffisburg–Buchen–Eriz–Schwarzenegg = 51 Punkte.
Nr. 48 Thun–Heiligenschwendi–Tschingel–Gunten = 48 Punkte.
20 verlorene Punkte wurden ersetzt.

c. Parzellarvermessung. Vom Regierungsrat genehmigt und von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessung anerkannt wurden die Neuvermessungen von Biel I, Ersigen, Münchenbuchsee II, Niederried I, Niederösch, Oberösch, Seleute I und Utzenstorf (Paradies).

Taxiert wurden die Arbeiten für die Neuvermessungen von Grosshöchstetten, Mattstetten I, Münchringen, Ruppoldsried, Schelten, Unterseen II und Wengi.

Vermessungsverträge konnten abgeschlossen werden für die Neuvermessungen von Grosshöchstetten, Kirchberg, Wangen a. A. I, Wiler, Wengi, Schelten.

Es waren in Arbeit: Aarberg II, Aefligen, Alchenstorf, Bern VIII, Biel II, Dürrenroth I, Etzelkofen, Fraubrunnen I, Frutigen I, Gelterfingen I, Golaten, Guttannen I und II, Hellsau, Hilterfingen I, Jegenstorf, Kirchenthurnen I, Koppigen, Limpach, Lyssach, Lohnstorf I, Mervelier II, Montmelon Enklave, Mülchi, Mühledorf, Mühlethurnen I, Nidau I, Oberwil i. S. Talgebiet, Rümligen I, Rumendingen, Rüdtligen I, Saanen I, Souboz I, St. Ursanne II und III, Unterseen I, Willadingen, Wiedlisbach, Zweisimmen I.

d. Übersichtspläne. Auf Ende 1950 sind folgende genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

im Jura von sämtlichen 148 Gemeinden mit	1494 km²
im alten Kantonsteil	2019 »
Total genehmigt	3513 km²
In Arbeit sind:	
im alten Kantonsteil	507 km²
Total in Arbeit	507 km²

e. Güterzusammenlegung. Im Berichtsjahr hat die Taxationskommission keine Kostenberechnungen für Güterzusammenlegungen aufgestellt. Die Flächen- und Wertberechnungen des alten und neuen Besitzstandes der Güterzusammenlegung Vauffelin wurden verifiziert.

f. Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten. Im September ist der Nachführungsgeometer des Kreises Pruntrut I gestorben. Die Gemeinden dieses Kreises haben beschlossen, sich mit den Gemeinden des Kreises Pruntrut II zu einem Nachführungskreis zusammenzuschliessen und die Nachführung ihrer Vermessungswerke ebenfalls dem Nachführungsgeometer des bisherigen Kreises Pruntrut II, Grundbuchgeometer Robert Dietlin in Pruntrut zu übertragen. Die vertraglich geregelte Neuordnung wurde vom Regierungsrat und der eidgenössischen Vermessungsdirektion genehmigt.

Die am 29. März 1950 unter der Leitung des Kantonsgeometers stattgefundene Konferenz der Nachführungsgeometer befasste sich u. a. mit neuen Weisungen betreffend die Nachführung der Vermessungswerke sowie mit den Verfahrensvorschriften für Verlegungen der Kantons-, Amts- und Gemeindegrenzen und mit dem Entwurf zu dem unter den behördlichen Erlassen aufgeführten Kreisschreiben an die Grundbuchverwalter, Notare und Grundbuchgeometer über die Behandlung der Dienstbarkeiten im Grundbuch und im Vermessungswerk.

Die Revision der Gebäudeeintragungen in den Vermessungswerken auf Grund der neuen Schatzungsprotokolle der kantonalen Brandversicherungsanstalt und der neuen amtlichen Bewertung der Grundstücke ist weiterhin im Gange. Zufolge der Einschatzung vieler Kleingebäude, die bis anhin von der Versicherung und Bewertung ausgenommen waren, ergeben sich für die Nachführungsgeometer in verschiedenen Gemeinden beträchtliche Mehrarbeiten und für die letzteren entsprechende Mehrkosten.

Die Umarbeitung des Vermessungswerkes der Gemeinde Wynigen ist beendigt und diejenige des Vermessungswerkes der Gemeinde Burgdorf ist begonnen worden.

Die Ergänzungsarbeiten am Vermessungswerk der Gemeinde Grandfontaine stehen vor dem Abschluss; in Ausführung begriffen ist die Ergänzung des Vermessungswerkes der Gemeinde Montignez.

In Verbindung mit der kantonalen Forstdirektion und der kantonalen Naturschutzkommission wurde die Anmerkung der geschützten Naturdenkmäler in den Grundbüchern sowie ihre Eintragung in den Grundbuchplänen kontrolliert. Differenzen wurden bereinigt, fehlende Planunterlagen neu erstellt und mangelhafte ergänzt.

Infolge der Beanspruchung der Nachführungsgeometer durch die Gebäuderevisionen und vermehrte andere Arbeiten erlitt die Weiterführung der Vermarkungsrevisionen in verschiedenen Gemeinden einen Unterbruch.

g. Vorschüsse des Staates an Vermessungsarbeiten.

Die ausstehenden Vorschüsse betrugen am 31. Dezember 1949	Fr. 351 656.93
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrage von .	» 271 647.30
Die Rückzahlung durch die Gemeinden sowie durch Verrechnung der ihnen zukommenden Bundes- und Staatsbeiträge und die Rückerstattung der Kosten von speziellen Arbeiten erreichten im Jahr 1950 die Summe von	» 340 901.58
Es verbleiben ausstehende und zu amortisierende Vorschüsse im Betrage von.	» 282 402.65

II. Eisenbahndirektion

(Eisenbahnen, Schiffahrt, konzessionierter Automobil- und Flugverkehr)

A. Allgemeines

1. Eisenbahnwesen

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr)

Das Betriebsjahr 1950 ist bei nahezu allen schweizerischen Eisenbahnen — und insbesondere bei den Flachlandbahnen — durch eine ausserordentliche Entwicklung gekennzeichnet. Die ausserordentlichen Merkmale betreffen vor allem den Güterverkehr, der, gleich dem Personenverkehr, während des ersten Halbjahres stark abschwächende Tendenz verzeichnete, dann aber unter den Folgewirkungen des Koreakrieges einen starken Aufschwung erfuhr. Die Neubelebung der industriellen Konjunktur, dann besonders auch die Vorratspolitik der Wirtschaft, ergaben eine erhebliche Steigerung der Transporte und verwischten das düstere Entwicklungsbild des Jahresanfangs. Leider konnte der Personenverkehr diese Wandlung zum Besseren nicht mitmachen, litt er doch während des ganzen Jahres unter einer sich verschärfenden Automobilkonkurrenz. Sowohl die Bundesbahnen als auch die von uns kontrollierten Dekretsbahnen (hier vorab die Schmalspurbahnen) verzeichnen durchwegs einen Rückgang ihrer Einnahmen aus dem Personenverkehr; besonders hart wurden unsere dem Fremden- und Saisonverkehr dienenden Schmalspurbahnen betroffen, wobei auch die unbeständige Witterung des vergangenen Sommers von Einfluss war. Während der Aufschwung des Güterverkehrs im zweiten Halbjahr bei den Bundesbahnen das Betriebsergebnis dermassen zu verbessern vermochte, dass der Einnahmenüberschuss schliesslich denjenigen des Vorjahres um nahezu 23 Millionen Franken überstieg, bewahrte er die meisten unserer normalspurigen Dekretsbahnen lediglich vor weiteren Rückschlägen. Eine Sonderstellung nimmt die Lötschbergbahn ein, deren Personenverkehr zwar ebenfalls rückläufig blieb; die neuen Impulse im Gütertransitverkehr bewirkten insgesamt aber doch eine Steigerung des Betriebsüberschusses um rund 1 Million Franken. Wenn auch die im zweiten Halbjahr zufolge der Güterverkehrsentwicklung eingetretene Wendung ausserordentlich willkommen war, gibt man sich doch Rechenschaft darüber, dass diese Entwicklung des Verkehrsvolumens eine erhebliche Vorwegnahme von Transporten, also kein Merkmal dauernder und gesunder Grundtendenz, bedeutet.

Zu den Sorgen der Privatbahnen um die Beschaffung der Gelder für notwendige Erneuerungs- und Modernisierungsmassnahmen gesellt sich folglich weiterhin die ungewisse Entwicklung der Betriebswirtschaft. Die grossen Kernfragen des Privatbahnproblems, und damit der aktiven Verkehrspolitik des Bundes, sind immer noch ungelöst. Die vom Bunde eingesetzten Expertenkommissionen zur Prüfung der Verkehrskoordination einerseits und zur Prüfung der Möglichkeit einer umfassenden weiteren Privatbahnverstaatlichung anderseits waren bis zum Ende des Berichtsjahres noch nicht zu eindeutigen Auffassungen und Anträgen gelangt und konnten demzufolge ihre Berichte noch nicht erstatten. Im Eisenbahn-Bundesrecht kam es wohl zu einigen Reformen; das überaus wichtige neue Eisenbahn-Bundesgesetz jedoch gelangte nicht über das Stadium eines jetzt schon stark umstrittenen Vorentwurfes hinaus.

Alle bernischen Normalspurbahnen (ohne Lötschbergbahn) und Schmalspurbahnen verzeichnen einen Überschuss der Betriebseinnahmen von total Franken 1 753 000 (1 880 000), also Fr. 127 000 weniger als im Vorjahr; die Einnahmen sind um Fr. 1 315 000, die Ausgaben um Fr. 1 188 000 zurückgegangen. Das Ergebnis der Lötschbergbahn (inkl. Schiffsbetrieb) ist um Fr. 914 000 günstiger als im Vorjahr, indem die Einnahmen um Fr. 444 000 angestiegen, die Ausgaben dagegen um Fr. 470 000 zurückgegangen sind. Der Einnahmenüberschuss der BLS beträgt Fr. 4 569 000 (3 655 000); das Obligationenkapital II. Ranges muss sich erneut mit einer Verzinsung von 2 % begnügen, nachdem allerdings eine erhebliche Rückstellung für Bau- und Betriebslasten vorgenommen wurde.

Die Schmalspurbahnen erzielten einen Einnahmenüberschuss von Fr. 529 000 (930 000), was einem Rückschlag um Fr. 401 000 entspricht. Für alle in die Kontrolle einbezogenen Unternehmungen zusammen resultiert ein Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 6 322 000 (5 535 000), also Fr. 787 000 mehr als im Vorjahr. Für 1950 ergibt sich ein Betriebskoeffizient (Ausgaben in % der Einnahmen) von 88,8 (90,3).

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
1950	» 1 224 000
b) Berner Alpenbahn (inkl. Schiffsbetriebe)	
1947	» 6 256 000
1948	» 5 317 000
1949	» 3 655 000
1950	» 4 569 000
c) Schmalspurbahnen	
1947	» 1 371 000
1948	» 1 121 000
1949	» 930 000
1950	» 529 000
d) Sämtliche bernische Dekretsbahnen	
1947	» 10 130 000
1948	» 7 976 000
1949	» 5 535 000
1950	» 6 322 000
Betriebskoeffizient	
1947	80,9
1948	86,4
1949	90,3
1950	88,8

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:

1930	1,91 %	1941	1,97 %
1931	1,92 %	1942	5,73 %
1932	0,88 %	1943	4,11 %
1933	0,95 %	1944	2,29 %
1934	0,96 %	1945	1,60 %
1935	0,81 %	1946	2,16 %
1936	0,72 %	1947	2,01 %
1937	0,69 %	1948	2,12 %
1938	0,98 %	1949	1,36 %
1939	0,81 %	1950	1,34 %
1940	1,02 %		

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

1930	1,96 %	1940	3,16 %
1931	1,50 %	1941	3,79 %
1932	0,70 %	1942	4,06 %
1933	0,60 %	1943	3,45 %
1934	0,75 %	1944	3,28 %
1935	0,46 %	1945	2,35 %
1936	0,39 %	1946	1,82 %
1937	1,24 %	1947	2,45 %
1938	1,32 %	1948	1,76 %
1939	1,31 %	1949	0,49 %

(Die Berechnungen pro 1950 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	1941	440,0
1931	373,5	1942	352,4
1932	330,8	1943	462,0
1933	324,2	1944	485,5
1934	321,3	1945	493,0
1935	303,0	1946	563,8
1936	279,3	1947	611,6
1937	323,6	1948	619,7
1938	307,6	1949	582,4
1939	347,8	1950	589,7
1940	384,0		

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst ausgeglichen ab. (Vorjahr: Passivsaldo Fr. 39 766 700.)

Die *Privatbahnhilfe* gemäss Bundesgesetzen vom 6. April 1939 und 21. Dezember 1949 verzeichnete im Berichtsjahr insofern einen Fortschritt, als die Einzelfälle der Compagnie des chemins de fer du Jura, der Rechtsufrigen Thunerseebahn und der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn dem Grossen Rate am 6. September 1950 zur Beschlussfassung unterbreitet werden konnten. Im ersterwähnten Falle war überdies eine Volksabstimmung erforderlich, die am 2./3. Dezember 1950 stattfand und in sämtlichen Amtsbezirken eine annehmende Mehrheit ergab. Die Verhandlungen mit den Gemeinden konnten nicht durchwegs schon im Berichtsjahr abgeschlossen werden; demzufolge wurde auch die Unterzeichnung der bezüglichen Vereinbarungen mit dem Bunde und den Bahngesellschaften zum Teil hinausgezögert. Diese 3 Hilfeleistungsgeschäfte sehen insgesamt Aufwendungen vor in der Höhe von Fr. 24 558 135. Die öffentlichen Gemeinwesen haben in folgenden Beträgen frisches Geld aufzubringen:

Eidgenossenschaft	Fr. 8 750 000
Staat Bern	» 9 200 000
Bernische Gemeinden	» 2 400 000
Staat Solothurn (inkl. Gemeinden)	» 200 000
	Fr. 20 550 000

Die restliche Summe von Fr. 4 008 138 war von den Bahngesellschaften aufzubringen, wobei die Rechtsufrige Thunerseebahn zur Ergänzung ihres Baukapitals noch ein Anleihen von 1 Million Franken zu beschaffen hatte, das durch die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt in Luzern gewährt wurde.

Die Angelegenheit der Soforthilfe zugunsten der Bern-Neuenburg-Bahn wurde im Berichtsjahr weiterbearbeitet, es kam jedoch noch nicht zu verbindlichen Beschlussfassungen. Zum analogen Hilfeleistungsgesuch der Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn hat der Bund im Berichtsjahr überhaupt noch keine Stellung bezogen. In den früher verabschiedeten Hilfeleistungsfällen der Montreux-Berner Oberland-Bahn und der Berner Oberland-Bahnen erfolgten finanzielle Vollzugsmassnahmen, die nicht zu besondern Bemerkungen Anlass geben.

Die Sanierungs- und Hilfeleistungsprobleme der Langenthal-Jura-, der Langenthal-Melchnau-Bahn und der Solothurn-Niederbipp-Bahn befinden sich immer noch in einem teils recht bewegten Abklärungsstadium.

Im Verhältnis zwischen *Eisenbahn und Automobil* zeitigte das Berichtsjahr keine grundlegende Wandlung. Der Motorfahrzeugbestand ist um weitere rund 45 000 Einheiten angestiegen auf rund 264 500. Die Volksabstimmung über die ATO fiel nicht mehr in das Berichtsjahr. Wie früher schon erwähnt, kam in der Angelegenheit der Verkehrskoordination noch keine Lösung zustande. Die Eisenbahnen als öffentliche Dienste sehen sich sowohl im internationalen als auch im nationalen Verkehr genötigt, ein direktes Interesse an den gewerbsmässigen Strassentransporten zur Geltung zu bringen. Es ist in diesem Zusammenhang besonders auch zu erinnern an den touristischen Strassenverkehr, der sich vermittelst Autocars abwickelt. Dem Ausbau der Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Autoverkehr ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Im Rahmen der *Verkehrswerbung* standen die Interessen des Fremdenverkehrs weiterhin im Vordergrund. Unsere Mitarbeit in den Landes- und Regionalorganisationen bewegte sich im üblichen Rahmen. Die Liberalisierung des Fremdenverkehrs, d. h. vor allem dessen Befreiung von devisenpolitischen Einschränkungen, verzeichnet zu langsame Fortschritte. Die Werbung sieht sich dadurch vor besondere Erschwerungen gestellt. Die englische Zuteilung der 100-Pfund-Quote für Schweizer Reisen erfolgte erst im Dezember 1950, war also nicht mehr von Nutzen für die Sommersaison; dagegen bedeutete sie einen wertvollen Impuls für die Wintersaison. Zur Förderung der letzteren trugen auch noch verschiedene schweizerische und bernische Massnahmen bei (Spezialkredite für vermehrte Werbung, Reduktion der Skischultaxen, Gewährung eines Bonus von Fr. 50 an Ausländer bei mindestens 2wöchigem Hotelaufenthalt). Für 1950 verzeichnete das Berner Oberland im Vergleich zum Vorjahr eine Abnahme der Logiernächte um 19,2 %.

Den Verkehrswerbungsinteressen der übrigen Regionen unseres Kantons wurde die übliche Aufmerksamkeit und Hilfe gewährt.

Technische Verbesserungen konnten im Berichtsjahr sowohl durch die SBB als auch durch die bernischen Privatbahnen verwirklicht werden. Die SBB nahmen eine Erweiterung des Bahnhofbuffets Delsberg, ferner Erweiterungen der Bahnhof- und Depotanlagen sowie den Bau von Nebengebäuden für die Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn in Burgdorf vor. Eine Verbesserung erfuhren auch die Geleiseanlagen (Ostkopf) in Langnau. Innerhalb der Betriebsgemeinschaft der Lötschbergbahn wurden Verbesserungen in den Depotanlagen, Brückenverstärkungen und verschiedene Hochbauarbeiten ausgeführt. Auch die Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn sowie die Vereinigten Huttwil-Bahnen konnten ihre Anlagen verbessern (Ausbau der Werkstätte- und Depotanlagen Burgdorf, Erweiterung der Station Utzenstorf, Ausbau der Station Lotzwil). Die Biel-Täuffelen-Ins-Bahn nahm den Umbau der Eisenbahnbrücke in Hagneck in Angriff; die Brücke wurde mit der ebenfalls umgebauten Strassenbrücke fest verbunden zwecks Verbreiterung und Verbesserung der Strassenfahrbahn.

Die Verbesserung des Abschlusses und der Signalisierung von Niveauübergängen machte im Berichtsjahr ebenfalls Fortschritte.

In der *Berner Bahnhoffrage* gelangte der letztes Jahr erwähnte Ideenwettbewerb betreffend die Erlangung von Vorschlägen für die Verkehrsgestaltung in der innern Stadt (insbesondere auf dem Bahnhof- und Bubenbergplatz) in Verbindung mit der generellen Projektierung neuer Bahn- und Postdienstgebäude, zur Durchführung. Es langten 64 Entwürfe ein, die zahlreiche wertvolle Vorschläge und Anregungen enthielten. Das Preisgericht setzte 6 Preise im Gesamtbetrage von Fr. 50 000 aus und bestimmte überdies 14 Projektankäufe, die Fr. 30 000 erforderten. Die Bundesbahnen bemühten sich unter Ausnützung des Wettbewerbsergebnisses um die Erstellung eines endgültigen Projektes und befassten sich auch mit grundsätzlichen Fragen der Projektfinanzierung. Konkrete Vorschläge, die den Kanton vor die Notwendigkeit verbindlicher Entscheidungen gestellt hätten, trafen im Berichtsjahr indessen noch nicht ein.

2. Schiffahrt

Die öffentlichen Schiffsbetriebe auf dem Thunersee, dem Brienzersee und dem Bielersee versahen ihre Dienste in gewohnter Weise. Die Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft sieht sich immer grösseren Erneuerungsaufgaben gegenüber und ist gezwungen, zur Aufstellung eines durchgreifenden Sanierungsprojektes zu schreiten.

Im Berichtsjahr befanden sich 12 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.

3. Konzessionierter Postautomobilverkehr

Die den Inhabern einer Postkonzession A bisher gewährte Steuererleichterung wurde 1950 beibehalten.

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

Zahlreiche Fahrplanverbesserungen wurden durchgeführt.

Besondere Anstrengungen wurden unternommen, um die Postverbindungen innerhalb der Gemeinde Guggisberg zu verbessern; ein gewisser Fortschritt konnte erzielt werden.

4. Konzessionierter Flugverkehr

Der Fluglinienverkehr (Swissair) ab dem Flughafen Bern-Belp mit London setzte am 13. Mai des

Berichtsjahres ein. Die von der SABENA im Vorjahr geschaffene Verbindung Bern–Basel–Brüssel wurde aus Frequenzgründen dagegen fallen gelassen. Die Londoner Linie stand bis zum 1. Oktober, also während der gleichen Dauer wie im Vorjahr (4½ Monate) im Betrieb; von Anfang Juni bis Mitte September täglich, in der Vor- und Nachsaison dagegen nur dreimal wöchentlich. Die englische Zuteilung von 50 Pfund an Ferienreisende war zu niedrig und beeinträchtigte die Frequenz. Auch die ungünstige Witterung während des Sommers war unserem Flugverkehr nicht förderlich. Hervorzuheben bleibt einmal mehr die absolute Betriebsregelmässigkeit auf dieser Fluglinie.

Die Studien betreffend einen topographisch günstigeren Pistenflugplatz nördlich der Bundesstadt wurden auch im Berichtsjahr fortgesetzt. Ein spruchreifes Projekt kam indessen nicht zustande.

5. Kleinseilbahnen und Skilifte

Auf Grund kantonaler Bewilligungen erstellt und betrieben und unserer periodischen technischen Kontrolle unterstellt waren: 1 Kleinseilbahn (4plätzig) und 15 Skilifte. Bei der Kleinseilbahn handelt es sich um die Anlage Adelboden–Engstligenalp, d. h. um eine «land- und forstwirtschaftlichen Zwecken dienende Luftseilbahn mit Personenbeförderung ohne Bundeskonzession» im Sinne der Bundesratsbeschlüsse vom 13. Oktober 1932 und 3. Juli 1934.

Die Skiliftanlagen befinden sich ausnahmslos in einem betriebssicheren, technisch einwandfreien Zustand.

B. Fahrplan

Die Abschwächung der wirtschaftlichen Hochkonjunktur war am Jahresanfang deutlich fühlbar. Trotzdem waren die Bundesbahnen und die Privatbahnen bemüht, noch vorhandene Fahrplanlücken zu schliessen und das Rollmaterial mit unverminderter Intensität einzusetzen. Eine derartige Fahrplanpolitik erwies sich auch im Hinblick auf die Automobilkonkurrenz als notwendig. Der guten Bedienung des Fernverkehrs und der tunlichen Beschleunigung der Züge wurde besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Im Fahrplanbereinigungsverfahren gelang es, an den aufgelegten ersten Entwürfen noch mancherlei Verbesserungen anzubringen. Wir vertraten gegenüber den Bahnverwaltungen 136 Abänderungsbegehren.

Der Städteschnellzug Bern–Mailand–Bern erfreute sich weiterhin einer guten Frequenz und wurde deshalb zum Jahreszug ausgebaut.

Besondere Anstrengungen wurden unternommen, um den stark gehemmten Personen- und Güterverkehr via Delle zu heben und zu verbessern. Die praktischen Erfolge waren indessen zufolge der französischen Verkehrspolitik nur minim. Gegen Jahresende wurde mit der Generaldirektion der französischen Nationalbahngesellschaft eine Konferenz vereinbart, die im Frühjahr 1951 stattfinden und der Besprechung der aktuellen Probleme dienen wird.

C. Eisenbahnen im Betrieb

Die verfügte Einschränkung des Verwaltungsberichtes macht es notwendig, dass wir uns auf eine Zusammenstellung der Betriebsergebnisse in der nachstehenden Übersichtstabelle beschränken. Für Einzelheiten verweisen wir auf die gedruckten Geschäftsberichte und Jahresrechnungen der Unternehmungen. (Siehe S. 199)

D. Projektierte Bahnen

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

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

Im Jahre 1950 wurden zuhanden der Bundesbehörden und des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen

Skilift Schwefelberg (Gemeinde Rüschegg) an die Skilift Schwefelberg AG.

Luftseilbahn Wengen–Männlichen an das Initiativkomitee für eine Luftseilbahn Wengen–Männlichen.

Luftseilbahn Kandersteg–Stock an die AG. Luftseilbahn Kandersteg–Stock.

b) Provisorische Konzessionen

Keine Bemerkungen.

c) Konzessionserneuerungen

Konzession für den Skilift Hornberg–Hornfluh.

Konzession für den Skilift Gstaad–Wispillen.

Automobilkonzession Grindelwald-Bahnhof–Hotel Wetterhorn.

Konzession für die Schlittenseilbahn Fussweg–Bodmi in Grindelwald.

Konzession für die Schlittenseilbahn Hornkessel–Hühnerspiel bei Saanenmöser.

Konzession für den Schlittenaufzug Geilsmäder–Hahnenmoos, bei Adelboden.

Automobilkonzession Blauen–Zwingen SBB.

Automobilkonzession der Städtischen Transportanstalten, Biel.

Automobilkonzession des Automobilbetriebs Biel–Meinisberg AG.

Automobilkonzession Wimmis–Reutigen–Oberstocken.

Automobilkonzession St-Imier/Bahnhof–St-Imier/Spital.

Approximative Betriebsergebnisse bernischer Privatbahnen pro 1950

Gesellschaft	Einnahmen	Ausgaben	Überschuss
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Normalspurbahnen			
Lötschbergbahn (exklusive Schiff)	22 740 000	18 173 000	+ 4 567 000
Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee	1 223 000	1 221 000	+ 2 000
Simmentalbahn	1 926 000	1 582 000	+ 344 000
Bern-Neuenburg-Bahn	3 882 000	3 825 000	+ 57 000
Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn	3 326 000	3 323 000	+ 3 000
Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn	7 229 000	6 280 000	+ 949 000
Solothurn-Münster-Bahn	1 037 000	965 000	+ 72 000
Vereinigte Huttwil-Bahnen	2 629 000	2 536 000	+ 93 000
Sensetalbahn	286 000	266 000	+ 20 000
Chemins de fer du Jura (gemischte Spur)	1 196 000	1 510 000	— 314 000
II. Schmalspurbahnen			
Berner Oberland-Bahnen	1 707 000	1 506 000	+ 201 000
Montreux-Berner Oberland-Bahn	2 987 000	2 979 000	+ 8 000
Rechtsufrige Thunerseebahn	870 000	916 000	— 46 000
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1 297 000	1 130 000	+ 167 000
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	2 635 000	2 328 000	+ 307 000
Solothurn-Niederbipp-Bahn	377 000	424 000	— 47 000
Langenthal-Jura-Bahn	201 000	249 000	— 48 000
Langenthal-Melchnau-Bahn	203 000	241 000	— 38 000
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	484 000	459 000	+ 25 000
Total	56 235 000	49 913 000	+ 6 322 000
Ergebnis 1949	57 106 000	51 571 000	+ 5 535 000
Ergebnis 1948	58 901 000	50 925 000	+ 7 976 000

Automobilkonzession Bern–Flugplatz Belpmoos.
Automobilkonzession Konolfingen–Münsingen–Belp.

d) Konzessionsausdehnungen

Ausdehnung der Kraftwagenkonzession der Genossenschaft Autokurse Langnau und Umgebung auf die Strecke Bärau–Gohl.

Ausdehnung der Automobilkonzession von E. Geiser, Langenthal, für Arbeitertransporte Rütschelen–Langenthal.

Ausdehnung der Automobilkonzession der Genossenschaft Autokurs Grenchen und Umgebung für Arbeiterkurse Büren–Meinisberg–Lengnau–Grenchen.

e) Fristverlängerungen

Keine Bemerkungen.

f) Konzessionsablehnungen

Keine Bemerkungen.

g) Erloschene Konzessionen

Keine Bemerkungen.

F. Schiffahrt

1. Bestand der kontrollierten Schiffe pro 1950

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse und kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	584	694	316	889	2483
Motorgondeln	666	219	70	219	1174
Motorboote	102	103	7	5	217
Segelboote verschiedener Art	83	142	8	7	240
Segelboote mit Aussenbordmotor	45	13	—	—	58
Segeljachten	26	50	—	—	76
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	11	10	2	58	81
Fähren	—	—	—	12	12
Faltboote und Paddelboote	197	199	48	488	932
Faltboote mit Segel	98	34	11	100	243
Faltboote mit Aussenbordmotor	20	8	—	30	58
Total 1950	1832	1472	462	1808	5574
Total 1949	1718	1432	418	1681	5249
Veränderungen im Berichtsjahr	+114	+ 40	+44	+127	+325

2. Schifferpatente und Fähigkeitsausweise

Der Bestand der Schifferpatente beläuft sich auf Ende 1950 auf 598 (596). Ausserdem wurden 4 Fähigkeitsausweise visiert.

3. Rechnung

Einnahmen:		
Gebühren und Stempelmarken	Fr. 26 332.—	
Reglemente	» 315.50	
		Fr. 26 647.50
Ausgaben:		» 17 507.05
Überschuss (1949: Fr. 9 289.45)		Fr. 9 140.45

G. Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1950

Budgetrubrik 2200	Budgetierte Einnahmen Fr.	Erzielte Einnahmen Fr.	Budgetierte Ausgaben Fr.	Wirkliche Ausgaben Fr.
Sekretariat und Eisenbahnabteilung	22 400.—	31 122.90	261 188.—	237 295.—

Bern, den 22. Mai 1951.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

Brawand

Vom Regierungsrat genehmigt am 26. Juni 1951

Begl. Der Vize-Staatsschreiber: **H. Hof**

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1950

(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	1 184 786	20 395 286	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	2 000 000	206 507	9 520 257	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	3 531 888	178 553	7 212 941	2 420 000	849 500
	a) Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	20. VIII. et 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	35 000	157 141	1 892 141	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	193 507	10 046 186	3 754 400	1 000 000
6	Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn	—	—	—	2 908 600	6 044 956	521 822	9 475 378	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	—	107 732	995 412	674 320	—
8	Freiburgerbahnen	—	—	—	9 751 000	6 207 855	1 356 357	17 315 212	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	895 822	109 691	2 140 588	60 750	—
	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	87 526 625	4 918 552	152 228 677	23 839 000	19 628 645
				Total	103 877 605	118 409 825	8 934 648	231 222 078	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	2 413 040	398 716	5 049 706	1 238 560	1 238 560
2	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	3 541 690	7 114 400	173 071	10 829 161	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	24 760	1 366 760	463 500	—
4	Biel-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	97 050	—	1 268	98 318	42 960	—
5	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	18. XI. 1912 / 11. III. 1918	4. XII. 1916	1 003 000	—	37 266	1 040 266	706 200	—
6	Solothurn-Zollikofen-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4 556 500	2 000 000	1 880 485	8 436 985	2 094 000	2 094 000
7	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1 872 000	153 300	105 751	2 131 051	40 250	—
8	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987 000	300 000	614 379	1 901 379	567 500	—
9	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	1 840 300	—	632 285	2 472 585	523 700	523 700
10	Berner-Oberland-Bahnen	29. IV. 1887	22. XII. 1947	1. VII. 1890	3 843 000	2 490 000	449 428	6 782 428	213 800	213 800
				Total	20 920 490	14 870 740	4 317 409	40 108 639	6 088 470	4 070 060
				Gesamttotal	124 798 095	133 280 565	13 252 057	271 330 717	44 455 240	28 246 905