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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1940)

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

Autor: Grimm, Robert / Guggisberg, P.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417235

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: 11.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

VERWALTUNGSBERICHT

DER

DIREKTION DER BAUTEN UND EISENBAHNEN DES KANTONS BERN

FÜR DAS JAHR 1940

Direktor: Regierungsrat **Robert Grimm.**
Stellvertreter: Regierungsrat Dr. **P. Guggisberg.**

I. Baudirektion.

A. Allgemeines.

Das Kriegsjahr 1940 war durchaus nicht angetan, die Unternehmungslust im Baugewerbe zu fördern. Die Unsicherheit der Zeiten, mancherorts auch direkte Folgen der gehemmten Kriegswirtschaft wirkten lähmend. Dazu gesellte sich infolge der Mobilisation der Mangel an Arbeitskräften. Das war besonders anlässlich der plötzlichen Wiedermobilmachung im Monat Mai der Fall. Viele begonnenen private und öffentliche Bauten erlitten unliebsame Unterbrüche und konnten in der Folge nur mit Mühe und zum Teil ungeeigneten Arbeitskräften fortgesetzt werden. Die nachfolgende Ablösungsorganisation der Armee brachte dann allerdings wiederum willkommene Arbeitskräfte in die Wirtschaft des Hinterlandes zurück. Neue Bauaufgaben erstanden dem Baugewerbe durch dessen Mitwirkung bei der Landesbefestigung. Die so erhaltenen Aufträge in Verbindung mit dem gesunden Bestreben Privater, der Gemeinden und des Staates, dem Baugewerbe und den mit diesem verbundenen Wirtschaftszweigen Aufträge zuzuführen, vermochten im ganzen gesehen in dieser Wirtschaftsgruppe einen leidlichen Beschäftigungsgrad herzustellen.

In diesem Sinne wurden der Ausbau der Alpenstrassen und der Neubau der Sustenstrasse weiterhin mit Energie fortgesetzt. Dazu wurde durch Grossratsbeschluss vom 3. Juni 1940, gestützt auf den Volksbeschluss vom 3. September 1939, ein Kredit von Fr. 1,200,000 für den weitern Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen und anderer wichtiger Strassen in allen Kantonsteilen bewilligt.

Die staatlichen Aufwendungen im Hochbau gingen im Berichtsjahr zurück, obschon auch hiefür rund Fr. 1,460,000 verausgabt wurden. An bedeutsamen Ereignissen sind zu verzeichnen: die Beendigung der Umbau- und Renovationsarbeiten der Nebengebäude des Rathauses, die Beendigung und der Bezug des neuen Staatsarchivs am Falkenplatz, die Fortsetzung der hochinteressanten Arbeiten der Rathausrenovation. Näheres berichten wir im Abschnitt Hochbau.

Im Wasserwirtschaftswesen melden wir den Beginn der Bauarbeiten für den Ausbau der 2. Stufe der Oberhasliwerke, des Kraftwerkes Innertkirchen.

Einige Unwetterschäden mit allerdings verhältnismässig geringem Umfange verursachten die Bewilligung von besonderen Krediten für Wiederherstellungsarbeiten.

Im ganzen bewegte sich die Hoch-, Strassen- und Wasserbautätigkeit im Rahmen der bewilligten Budgetkredite.

Der **technische Arbeitsdienst** wurde anfangs des Berichtsjahres lediglich aufrecht erhalten, um die im

Gange befindlichen Arbeiten abzuschliessen. Fünf Fachverbände hatten durch Eingabe an den Regierungsrat um Weiterführung dieser segensreichen Institution nachgesucht. Nachstehende Teilnehmerzahlen zeigen, wie nützlich die Weiterführung der Aktion war:

Teilnehmerzahl im:	Juni	10	Mann
	Juli	12	»
	August . . .	16	»
	September . .	16	»
	Oktober . . .	24	»
	November . .	24	»
	Dezember . .	29	»

Das Hauptkontingent des vermehrten Zuwachses stellten die heimkehrenden Auslandschweizer und die Urlauber von kurzer Dauer, welch letztere kaum vorübergehende Beschäftigung finden können.

Es wurden 64 einzelne Personen in 91 Arbeitsturnussen beschäftigt. Übernommen aus 1939 27, Neueinstellungen 31, Wiedereinstellungen 33. Die Durchschnittsbeschäftigung betrug rund 18 Mann, der Höchststand im Monat Dezember mit 29, der niedrigste Bestand mit 10 im Monat Juni. Von den Ausgetretenen konnten 40 in Stellungen von kürzerer oder längerer Dauer vermittelt werden, während 1 ohne Stellung entlassen wurde und 21 austraten wegen längeren Aktivdienstes.

Von den Teilnehmern entfallen 70,32 % auf Hoch- und Tiefbau, 7,82 % auf Vermessung und 21,86 % auf die Branchen Maschinen, Elektrizität, Heizung etc. Durchschnittliche Altersstufen der Teilnehmer: Unter 20 Jahren 1,5 %, 20- bis 30jährige 39,1%, 31- bis 40jährige 20,3 %, 41- bis 50jährige 20,3 %, 51- und mehr jährige 18,8 %.

Seit dem 5jährigen Bestand des TAD Bern ist eine Überalterung der Teilnehmerschaft nicht eingetreten.

Die Gesamtausgaben betrugen Fr. 65,733.70 gegenüber Fr. 117,075 im Vorjahr. Daran bezahlte der Bund Fr. 29,448.10; der Rest wurde vom Kanton, den Gemeinden und aus bezahlten Arbeiten und Spenden bestritten.

Den heutigen Bedürfnissen entsprechend hat der TAD hauptsächlich Vorarbeiten ausgeführt zur Förderung des von den Behörden bereitgehaltenen allgemeinen Arbeitsbeschaffungsprogrammes, wie dies aus dem Jahresbericht des TAD hervorgeht.

Zur Mitarbeit an **Heimat- und Landschaftsschutz** bot das Berichtsjahr neuerdings reichlich Gelegenheit, sei es im Rahmen der Baubewilligungsverfahren, sei es durch unsere Tätigkeit in den Uferschutzverbänden des Brienzer-, Th ner- und Bielersees.

Das **Gesamtbudget** der Baudirektion per 1940 betrug ohne Spezialrubriken (Heil- und Pflegeanstalten, Automobilsteuer, Benzinzoll und die I. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds) an Reinausgaben:

Budget	Fr. 5,085,905.—
Rechnung	» 5,258,450.22

Die Mehrleistungen von Fr. 264,784.57, denen Minderausgaben von Fr. 92,239.35 gegenüberstehen, so dass die reinen Mehrleistungen Fr. 172,545.22 betragen, fallen zur Hauptsache auf die Hochwasserschäden im Januar, Februar und September (vgl. im übrigen die Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1940).

Die **Spezialrubriken** weisen folgende Rohausgaben auf:

1. Heil- und Pflegeanstalten. . .	Fr.	20,353.20
2. Automobilsteuer	»	3,235,478.57
3. Benzinzollanteil	»	1,515,509.40
4. Ausserordentliche Strassenarbeiten:		
Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen	»	1,115,549.95
5. Juragewässerkorrektion	»	35,579.70
	Fr.	6,922,670.82

gegenüber Fr. 10,052,396.45 im Vorjahr.

Auf Budgetkrediten und Spezialrubriken wurden auf der Baudirektion insgesamt verausgabt Franken 12,181,121.04, gegenüber Fr. 15,432,030.06 im Vorjahr.

Wie in früheren Jahren, beanspruchten neben der Bautätigkeit grossen Zeitaufwand zahlreiche verwaltungsrechtliche Geschäfte im Gebiete der Hochbau-, Strassen- und Wasserbaupolizei, sowie des Wasserrechtswesens. Ansehnlich war auch die Zahl der der Baudirektion zur Prüfung unterbreiteten Reglemente und Alignementspläne, der Mitberichte für andere Direktionen, namentlich verursachte aber wiederum die technische Prüfung der vom kantonalen Arbeitsamt überwiesenen Subventionsgesuche viel Arbeit.

Viele Beamte und Angestellte leisteten längeren Aktivdienst. Die zu Hause Gebliebenen sprangen durch vermehrte anerkennenswerte Mehrarbeit so gut wie möglich in die Lücken, so dass der Verwaltungsbetrieb ohne grosse Störungen gesichert blieb.

Für die **obligatorische Unfallversicherung** des Verwaltungs- und Angestelltenpersonals, mit Inbegriff des Technischen Arbeitsdienstes, fiel eine Gesamtlohnsumme von Fr. 2,321,148 in Rechnung. Für Betriebsunfälle wurden an Prämien Fr. 24,094.02 entrichtet. Die Nichtbetriebsunfallprämie, inklusive die Zusatzversicherung für das Wegmeisterpersonal der untern Klassen, betrug Fr. 17,810.90. Beide Prämien zusammen erreichten den Betrag von Fr. 41,904.92. Die SUVA hat den Prämiensatz für die Betriebsunfallversicherung des Betriebs-Personals auf 1. Januar 1940 von 13 auf 11 ‰ herabgesetzt.

Die Leistungen der Anstalt betrugen:

In der Betriebsunfallversicherung:

	Betriebspersonal Fr.	Bureaupersonal Fr.
Heilkosten	2,372.—	—.—
Lohnentschädigungen	3,921.—	—.—
Anteil an den schweren Unfällen (Invalidität und Tod) der Gefahrenklassen 40. m und 60. h .	10,740.15	120.30

In der Nichtbetriebsunfallversicherung:

	Betriebspersonal Fr.	Bureaupersonal Fr.
Heilkosten	1,320.—	—.—
Lohnentschädigungen	1,145.—	—.—
Anteil an den schweren Unfällen (Invalidität und Tod).	8,998.35	441.40

Die SUVA hat demnach im ganzen Fr. 27,059.20 ausgerichtet.

Der Unfallverhütung wird im Benehmen mit der Anstalt alle Aufmerksamkeit geschenkt, um die Zahl der Unfälle möglichst zu reduzieren. Die Gesamtzahl der bei der SUVA im Berichtsjahr abgerechneten Unfälle betrug 83.

Beamtenpersonal. Am 2. April 1940 verstarb im Alter von 59 Jahren der **Sekretär des Tiefbauamtes, David Ueltschi.** Der Verstorbene ist im Jahre 1913 an diese Stelle gewählt worden, nachdem er vorher diejenige eines Aktuars des Regierungsstatthalteramtes II in Bern versehen hatte. Sekretär Ueltschi hat sein Amt in mustergültiger, nie erlahmender Arbeitskraft versehen. Seine umfassende Sachkenntnis und seine treueste Pflichterfüllung machten ihn zu einem ungewöhnlich wertvollen Mitarbeiter des Kantons-Oberingenieurs und der Baudirektion. Es geziemt sich, dem Verstorbenen auch an dieser Stelle den wohlverdienten öffentlichen Dank und hohe Anerkennung auszusprechen.

Am 14. Juni 1940 verstarb nach längerer Krankheit *Oberwegmeister Paul Tena.* Er trat am 1. Oktober 1933 in den Staatsdienst ein. Von Anfang an zeichnete sich Oberwegmeister Tena durch seinen Eifer und grossen Fleiss, durch seine Aufopferung und treue Pflichterfüllung aus. Für seine dem Staate geleisteten vorzüglichen Dienste sei ihm auch hier gedankt.

B. Gesetzgebung.

In diesem Gebiete wurden die Studien für die Revision des Wasserpolizei- und des Wasserrechtsgesetzes fortgesetzt. Neue Erlasse sind keine zu verzeichnen.

C. Hochbau.

1. **Allgemeines.** Die Tätigkeit im Hochbau steht auch im vergangenen Jahr unter den lähmenden Einwirkungen der durch den Krieg hervorgerufenen Veränderungen auf wirtschaftlichem Gebiet. Die Unsicherheit, die jede Planung auf weite Sicht unmöglich macht, aber auch die Schwierigkeiten auf dem Arbeits- und Warenmarkt hemmen in hohem Grade eine normale Entwicklung im privaten wie staatlichen Hochbauwesen. Die andauernde Beanspruchung vieler Arbeitskräfte durch die Armee, wie die zunehmende Verknappung der Rohstoffe störten naturgemäss den normalen Gang des Baugewerbes.

Unter diesen Einwirkungen gingen auch die Aufwendungen des staatlichen Hochbaues im Berichtsjahr gegenüber 1939 um rund Fr. 365,000 zurück. Im ganzen sind aber trotz dieser Schwierigkeiten Fr. 1,459,924.75 verausgabt, womit die Weiterführung der angefangenen Neubauten wie die dringenden Unterhaltsarbeiten an den staatlichen Gebäuden getätigt wurden.

Diese Aufwendungen verteilen sich folgendermassen:

1. Kredit X. a. D. 1 Hochbauten, Neubauten	Fr.	419,731.05
2. Kredit X. a. D. 2 Hochbauten der Heil- und Pflegeanstalten. . . .	»	20,353.20
3. Spezialrubriken gemäss besondern Beschlüssen	»	500,638.35
4. Kredit X. a. C. 1 bis 6, Unterhaltsarbeiten.	»	519,202.15
Totale Aufwendungen	Fr.	1,459,924.75

2. **Neu- und Umbauten, Rubriken X. a. D. 1 und 2.** Auf Neubaukonto und auf Konten der Spezialbeschlüsse sind nachstehende Bauvorgänge erwähnenswert:

Umbau und Renovationsarbeiten der an das Rathaus anschliessenden Gebäude **Postgasse 68, 70 und 72 mit Verbindungsbau zum Rathaus.** Diese Arbeiten sind seit November 1938 bis Februar 1940 durchgeführt und fertiggestellt; in Postgasse 70 und 72 ist nun die Staatskanzlei untergebracht, während das Gebäude Postgasse 68 für das kantonale Arbeitsamt und verwandte Zweige eingerichtet ist.

Ausgegeben wurden:

Für das Gebäude Postgasse 68	Fr.	155,000
Für die Gebäude Postgasse 70 und 72 .	»	260,000
Für den Verbindungsbau zwischen Rathaus und Postgasse 72	»	41,000

Diese Arbeiten, die mit der Programmänderung über die Erstellung eines neuen Staatsarchives am Falkenplatz und mit dem Umbauprojekt des Rathauses zusammenhängen, boten während ihrer Ausführung willkommene Arbeitsbeschaffung für das Baugewerbe, speziell in den Wintermonaten.

Für das neue **Pfarrhaus in Gadmen,** welches ebenfalls schon Ende August 1939 zum Bezuge bereit war, sind im Berichtsjahr die Gartenanlagen, deren Fertigstellung infolge der Mobilisation der Fachleute sich bis Ende 1940 verzögerte, fertig erstellt. Total wurden für dieses Gebäude Fr. 77,910.15 aufgewendet.

Auch zu den **Wärterhäusern in Bellelay,** 1939 erstellt, sind die Garten- und Umgebungsarbeiten im Februar 1940 beendigt worden. Die Baukosten dieser 8 Einfamilienhäuser inklusive Strassen- und Gartenanlagen belaufen sich auf total Fr. 173,441.40. Die Mehrkosten gegenüber dem ursprünglich bewilligten Kredit von Fr. 142,000 waren durch die unvorhergesehenen Strassen- und Umgebungsarbeiten bedingt.

Der Neubau des **Staatsarchives** auf dem Falkenplatz, in welchen Ende Mai 1940 umgezogen werden konnte, wurde am 14. September 1940 eingeweiht.

Dieses nach den Plänen von Architekt W. von Gunten erstellte Gebäude bietet nun Raum für die systematische Sammlung, Aufbewahrung und Erforschung der Aufzeichnungen über die staatlichen Vorgänge. Der Bau gliedert sich in Verwaltungsflügel und anschliessenden Archivtrakt, denen eine Gartenanlage, welche das öffentliche Gebäude besonders charakterisiert, vorgelagert ist. Die Baukosten betragen Fr. 850,000 und bleiben im Rahmen des bewilligten Kredites.

Für Neueinrichtung des **physiologischen Institutes** der Universität wurde im Berichtsjahr die letzte Amortisationsquote der 1939 durchgeführten Arbeiten im Betrage von Fr. 72,000 verrechnet. Über die Bauvorgänge sei auf den Jahresbericht 1939 verwiesen.

Die Notwendigkeit der besseren Unterbringung der Arbeitsräume des kantonalen Jugendamtes hatte verschiedene Umbau- und Einrichtungsarbeiten in den Gebäuden der **Justizdirektion Kirchgasse 2 und Kramgasse 1** zur Folge. Durch zweckmässige Zusammenlegung kleinerer Räume sind nun hellere Bureaux entstanden.

Für diese Arbeiten wurden Fr. 22,000 aufgewendet.

Im Hallenstall der **landwirtschaftlichen Schule Rütti** erfolgte der Einbau einer neuen Stalldecke, wo-

durch der Luftraum des Stalles wesentlich verkleinert und der Raum besser zu erwärmen ist. An Stelle der durch Feuchtigkeit und Säuren unbrauchbar gewordenen Schweinebuchten musste ein neuer Zucht- und Maststall, der entsprechend den bisherigen Erfahrungen in Holzbauweise erstellt ist, in sonniger Lage errichtet werden. Baukosten Fr. 15,000.

Gemäss Programm für die Reorganisation der kantonalen Erziehungsanstalten wird in nächster Zeit in der **Knabenerziehungsanstalt Landorf** ein Ausbau notwendig. Diese Anstalt soll in Zukunft besonders die zurückgebliebenen schwachbegabten Zöglinge der übrigen staatlichen Knabenerziehungsanstalten aufnehmen, wofür neben dem Umbau der bestehenden Gebäulichkeiten Neubauten erforderlich sind.

Die Projektstudien zu dieser Aufgabe sind vorhanden; infolge der durch die Zeitverhältnisse bedingten Zurückhaltung in der Erfüllung neuer staatlicher Bauaufgaben, die durch die zeitweilige Aufhebung der Subventionszuschüsse aus Arbeitsbeschaffungskrediten behördlicherseits unterstrichen wurden, ist das Projekt im Berichtsjahr den Behörden noch nicht vorgelegt worden. Dagegen ist aus Hochbaukrediten eine erste Rate von Fr. 80,000 für diese Arbeit in Reserve gestellt.

An Stelle der durch Brand zerstörten **Schloßscheune Laupen,** durch welche im Kehlgebälk die einzige Zufahrt zum Schlossfelsen mit den Schlossgebäuden vorhanden war, wurde die Schaffung eines neuen befahrbaren Zuganges notwendig. Das vom Regierungsrat genehmigte Projekt, welches den örtlichen Verhältnissen weitgehend Rechnung trägt, konnte aber infolge Nichtzuteilung notwendiger Baumaterialien durch das eidgenössische Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amt bisher nicht durchgeführt werden. Neben der Brandversicherungsentschädigung von Fr. 19,000 ist ein Betrag von Fr. 10,000 für diese Arbeit in Rechnung gestellt.

Für verschiedene kleinere Arbeiten im **kantonalen Tierspital,** für Projektierungsarbeiten zu einem **Garagegebäude im kantonalen Zeughaus,** ferner für Planaufnahmen verschiedener staatlicher Gebäude sind Fr. 12,419.95 verausgabt.

Erwähnt sei ferner die Neuaufführung und Eindeckung der Kuppel der **Tour du Trésor im Schlosse Pruntrut** und verschiedene Herstellungsarbeiten an der Schloßscheune wie im Schlossgebäude.

Auch im **Hotel des Halles** erfolgten gründliche Renovationsarbeiten in den Beamtenwohnungen der Landjäger.

Als bedeutendste Arbeit des Berichtsjahres ist aber der **Umbau des Rathauses in Bern** zu erwähnen.

Nachdem im November 1939 vom Grossen Rat die Ermächtigung zum Umbau des Rathauses vorlag, konnten in der ersten Hälfte des Jahres die eigentlichen Ausführungspläne ausgearbeitet werden; im August wurde als erste Bauetappe die Erstellung einer Heizungsanlage in einem neu zu schaffenden Keller unter dem Rathaus in Angriff genommen. Durch die Entfernung der Einbauten in der ursprünglichen Erdgeschosshalle sind nun die alten Tragsäulen mit dem eichenen Gebälk freigelegt; die Explorationsarbeiten an den übrigen Gebäudeteilen wie die Inangriffnahme der Umbauten der anstossenden Trakte erfolgten gemäss Bauprogramm.

Der 1865 erstellte Loggiaanbau ist niedergelegt; an seiner Stelle erfolgt die Aufführung eines Zwischenbaues als Verbindung vom Rathaus zu den Räumen der Staatskanzlei.

Ebenso sind die Umbauarbeiten in den Hintergebäuden der Staatskanzlei Postgasse 72, welche für die Unterbringung des Regierungsratssaales und der zu schaffenden Kommissions- und Sitzungszimmer notwendig werden, im Gange.

Gestützt auf den Beschluss betreffend die teilweise Finanzierung der Wehrmannsunterstützungs- und der Ausgleichskassen sowie Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch Arbeitsbeschaffung wurden einige grössere Bauarbeiten durchgeführt. Zu erwähnen sind die Einrichtung von Bureaux im 1. Stock des **Verwaltungsgebäudes im kantonalen Zeughaus** im Betrage von Fr. 72,000.

Ferner erfolgte die dringend notwendige Erneuerung der **Abortanlagen in der Kaserne Bern,** für welche ein Betrag von Fr. 115,000 ausgeschieden wurde. Von diesen Arbeiten ist im Winter 1940/41 die Anlage im westlichen Flügel der Kaserne fertig erstellt; die Durchführung der Umänderung der Anlagen im östlichen Teil fällt in das Frühjahr 1941.

Aus Mitteln dieses Arbeitsbeschaffungskredites erfolgten ebenfalls die Aussenrenovationen der Staatsbesitzungen an der **Herrengasse in Bern,** die Herstellung der Nordfassade der **Taubstummenanstalt Münchenbuchsee,** die Einrichtung von zusätzlichen Bureaux im **Schloss Burgdorf,** ferner Renovationsarbeiten in der **landwirtschaftlichen Schule Waldhof in Langenthal** und in den Bauten der **veterinär-medizinischen Fakultät in Bern.**

Der Kredit für die Heil- und Pflegeanstalten X. a. D. 2 ermöglichte den Ausbau des **Dachstockes der Frauenabteilung III in der Anstalt Münsingen** für Personalzimmer. Die Kosten belaufen sich auf Fr. 18,881.

Nach dem am 23. November 1936 vom Grossen Rat beschlossenen Ausbauprogramm für die **Heil- und Pflegeanstalt Waldau** ist die Erneuerung der **Heizung im Pfründerhaus** fertigerstellt und dem Betrieb übergeben. Die Kosten betragen Fr. 99,682.10.

Auch die Erstellung von Dienstwohnungen im 2. Stock des Hauptgebäudes, an Stelle des ursprünglichen Versammlungssaales und der Ausbau von Mansardenzimmern mit einem Kostenbetrag von Fr. 29,000 ist beendigt und abgerechnet.

3. **Unterhalt der Staatsgebäude; Rubriken X. a C. 1 bis 6.** Für den Unterhalt der Amts-, Pfarr-, Kirchen-, Wirtschaftsgebäude, öffentliche Plätze und für Pfrund- und Kirchenchorloskauf wurden im ganzen verausgabt Fr. 519,202.15.

Diese Summe verteilt sich auf die verschiedenen Gebäudekategorien wie folgt:

Für Amtshäuser, Amtsschreibereien, Gerichtsgebäude	Fr. 106,655.25
Für Straf- und Erziehungsanstalten	» 24,643.65
Für Heil- und Pflegeanstalten . . .	» 32,967.90
Für Universitätsinstitute und Kliniken	» 46,710.20
Für Militäranstalten, Zeughäuser, Pulverhäuser	» 16,060.70
Für Unterrichtsanstalten, Seminarien, Techniken	» 13,792.30
Übertrag	Fr. 240,830.—

Übertrag	Fr. 240,830.—
Für Landjägerposten, Archive und Beamtenwohnungen	» 27,747.95
Für Pfarrgebäude	» 110,238.30
Für Kirchengebäude	» 4,991.60
Für öffentliche Plätze	» 3,161.85
Für Wirtschaftsgebäude	» 17,888.90
Für Pfrund- und Kirchenchorloskäufe	» 2,000.—
Für die Instandstellung der Dächer sowie Wasserinstallationen in den verschiedenen Staatsgebäuden wurden aufgewendet	» 112,343.55
Total	Fr. 519,202.15

Die Ausführung der meisten Unterhaltsarbeiten erfolgte auf Grund der vom Regierungsrat genehmigten Jahresprogramme. An grösseren Unterhaltsarbeiten, die zur Durchführung gelangten, sind zu erwähnen:

Renovation des Gerichtssaales im Amthaus in Aarberg. Anstrich des Palmenhauses im Botanischen Garten Bern. Herstellung von Arbeitsräumen im Chemiegebäude Bern. Renovation von Hörsälen der Universität Bern. Archivumbau und neue Bureaux im Gebäude Junkerngasse 63, Bern. Herstellungsarbeiten in den Militäranstalten Bern. Umbau und Herstellung des Landjägerpostens in Chevenez. Umbau des Betreibungsamtes und Instandstellung der Amtsschreiberwohnung im Schloss Interlaken. Anstrich der Eingangshalle der Anstalt Münsingen und Renovation der Abteilung VII, Männer. Um- und Ausbau verschiedener Räume im Schloss Nidau. Einbau einer Hohlkörperdecke in der grossen Viehscheune, Thorberg.

Durchgreifende Herstellungsarbeiten, Verbesserungen, Neueinrichtungen von Heizungen und Badzimmern wurden ausgeführt in den Pfarrhäusern Aarberg, Aarwangen, Corgémont, Diessbach b. Büren, Eriswil, Fehrenbalm, Grindelwald, Jegenstorf, Lauperswil, Lützelflüh, Oberburg, Reutigen und Wattenwil.

Im Sinne der Bereitstellung von zusätzlicher Arbeit für den Fall veränderter Verhältnisse am Arbeitsmarkt sind im Berichtsjahr neben der Planung für die Anstalt Landorf weitere Projekte durchgearbeitet worden: Für den Waffenplatz Bern ist der Bau einer Offizierskaserne mit Theoriesälen, sowie Unterstellräumen für den Automobilpark der Militärverwaltung, in welchen ebenfalls die Wagen der Staatsverwaltung unterzubringen sind, vorbereitet.

Ferner sind für das **kantonale Arbeitsamt 1260 Subventionsgesuche und eingelangte Abrechnungen** subventionierter Bauarbeiten im Rahmen der ausserordentlichen Arbeitsbeschaffungsmassnahmen des Bundes geprüft worden.

4. **Schul- und Anstaltsgebäude der Gemeinden.** Für die Direktionen der Erziehung, der Sanität, des Kirchen- und Armenwesens begutachtete das Hochbauamt 39 Schulgebäude sowie weitere 14 Anstalts- und Spitalbauten.

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

Baureglemente	4
Wasserversorgungsreglemente	7
Elektrizitätsreglemente	2
Alignementspläne	7
Plakatreglemente	7

Eine gegen einen Entscheid des Regierungsrates über einen Alignementsplan eingereichte staatsrechtliche Beschwerde an das Bundesgericht ist von diesem gutgeheissen und an den Regierungsrat zu neuer Beurteilung zurückgewiesen worden. Die für einen Strassenzug in einer ländlichen Gemeinde aufgestellte 15 m tiefe Bauverbotszone wurde als willkürlicher Eingriff in die Eigentumsgarantie angesehen.

6. **Hochbaupolizei.** Neben der Begutachtung der Bauvorhaben, welche infolge ästhetischer oder bautechnischer Einwendungen zur Behandlung an die Baudirektion gelangten, hatte sie sich mit einem einzigen Rekursfall hochbaupolizeilicher Natur zu befassen. Der Regierungsrat hat den eingereichten Rekurs als unbegründet abgewiesen und den erstinstanzlichen Entscheid bestätigt.

D. Strassenbau.

1. **Allgemeines.** Im Jahre 1940 machten sich die Folgen des europäischen Krieges auch im Strassenbau in vermehrtem Masse fühlbar. Die Remobilmachung der schweizerischen Armee am 11. Mai brachte einen Arbeitermangel. Die Bauarbeiten kamen ins Stocken; viele mussten zeitweilig eingestellt werden. Wo sie fortgesetzt werden konnten, musste man sich in der Hauptsache mit Leuten unter 20 und über 60 Jahren behelfen. Vielerorts entstanden unangenehme Verzögerungen. Einzelne Bauarbeiten konnten überhaupt nicht vollendet werden. Auch die Verknappung von Treibstoffen und flüssigen Brennstoffen für Walzen und Mischmaschinen wirkte sich bei der Ausführung von Belagsarbeiten hindernd aus.

Grosse Verheerungen durch Unwetterschäden sind im Jahr 1940 glücklicherweise keine zu melden. An wichtigen Naturereignissen sind immerhin zu melden: Am 28./29. Januar und 19./20. Februar traten vielerorts Hochwasser infolge rascher Schneeschmelze und gefrorenem Boden auf. Unwetter am 20./21. Juni, sowie am 15. September, richteten Schäden an, so in Aarwangen, wo die Strasse aufgerissen wurde, ferner bei der Güllenbrücke über die Langeten in Roggwil, und in der Gemeinde Röthenbach i. E., wo an verschiedenen Stellen die Staatsstrassen durch Anrisse gefährdet wurden. Auch im Seeland und Jura entstanden im Frühling und Sommer verschiedene Unwetterschäden. Ein sehr heftiges Gewitter hat am 15. September verschiedenen Strassen im Oberland stark zugesetzt. Für die Räumungs- und Wiederherstellungsarbeiten auf Staatsstrassen infolge Hochwassers, welche Arbeiten zum Teil erst im Jahre 1941 vollendet werden können, ist vom Grossen Rat am 14. November 1940 ein ausserordentlicher Kredit von Fr. 95,000 bewilligt worden, nachdem der Rat bereits am 3. Juni zur Behebung der Wasserschäden vom 28./29. Januar und 19./20. Februar einen ausserordentlichen Kredit von Fr. 92,000 bewilligt hatte.

Mit Volksbeschluss vom 3. September 1939 sind für die Weiterführung des Strassenbaues in den folgenden drei Jahren Fr. 3,250,000 bewilligt worden. In diesem Betrag waren Fr. 695,000 für den Ausbau der rechtsufrigen Thunerseestrasse auf der Strecke Merligen-Interlaken inbegriffen. Mit diesen Arbeiten ist sofort begonnen worden. Als Folge des ausgebrochenen Krieges

zeigte sich dann eine Umstellung als notwendig. Der Grosse Rat genehmigte in seiner Sitzung vom 3. Juni 1940 einen gekürzten Kredit von Fr. 1,200,000 für ausserordentliche Strassenbauarbeiten, die folgende Projekte umfassen:

1. Fr. 170,000 für den beschleunigten Ausbau der Fremdenverkehrs-Strassen;
2. Fr. 230,000 für die Fortsetzung des Ausbaues der Gürbetal-Strasse;
3. Fr. 305,000 für Korrektionsarbeiten auf der Staats-Strasse Biel–Neuenstadt;
4. Fr. 250,000 für den Ausbau der Teilstrecke Burgdorf–Wynigen und auf der Staatsstrasse Aarwangen–Niederbipp;
5. Fr. 195,000 für dringende Arbeiten der Staatsstrasse Delle–Pruntrut–Delsberg.

Im Anschluss an den im Jahre 1936 begonnenen Ausbau der **Alpenstrassen** und deren Zufahrten kamen im Berichtsjahr folgende Teilstrecken zur Ausführung: Simmental–Saanen–Vanel-Strasse: Weissenburg–Bäuertweidli (5406 m) = Fr. 474,410.25 Kostenaufwand. Ferner wurden alte Beläge durch neue ersetzt: Därstetten–Friberig (1904 m); in der Enge (231 m); Boltigen–Dorfeingang (330 m) Bausumme Fr. 69,715. Es wurden ferner die nachfolgenden Strecken korrigiert, aber noch nicht mit einem Belag versehen: Garstatt–Lehn, eingeschlossen der Neubau der Garstatt und Laubeggbrücken samt Anfahrten (1521 m); die Arbeiten sind noch nicht beendet. Bisherige Baukosten Franken 374,008.25. Die Arbeiten an der Baustrecke Bachofen–Schlündibach sind noch in vollem Gange.

Die Totalkosten für den Alpenstrassenausbau betragen auf Ende 1940	Fr. 6,606,763.05
An diese hat der Bund bis jetzt geleistet	» 3,964,000.—
Verbleiben zu Lasten des Kantons .	Fr. 2,642,763.05

Sustenstrasse, Neubau: Nachdem im Herbst 1939 die Strecke der I. und II. Sektion Innertkirchen–Wyler–Hinterflühli vollendet worden war, erfolgte im darauffolgenden Frühling die Wiederaufnahme der früher schon begonnenen Arbeit in den Sektionen VI—XIII gleichzeitig mit der Inangriffnahme der Sektion III, IV und V durch Unternehmer aus dem ganzen Kanton Bern.

Somit wurde im Berichtsjahr 1940 auf der Strecke Hinterflühli–Mühletal–Nessenthal–Gadmen–Feldmooshubel–Bäregg durchgehend gearbeitet. Hiezu standen durchschnittlich 660 Schweizerarbeiter und während 3½ Monaten auch ein Kontingent internierter Polen zur Verfügung. Von den zahlreichen Kunstbauten sind die meisten vollendet, so die Viadukte bei der Marmorsäge und beim Rossweidli, die Schwendibrücke und die Brücke über das Wendenwasser sowie die Viadukte in der Strassenentwicklung nach dem Feldmooshubel und zwei grosse Wendeplatten. Die Brücken bei Mühletal–Mattenloch und Hopflauenen werden dem Verkehr übergeben werden können. Auf der erwähnten Strecke sind alle 7 Tunnel durchgeschlagen und ausgeweitet; derjenige zwischen Schwendi und Furen erhielt wegen geringer Überlagerung und Wasserdurchlässigkeit eine vollständige Betonauswölbung, und aus den gleichen Gründen muss die aus Sparmassnahme nur teilweise erstellte Auswölbung im Hinterflühli-Tunnel ergänzt werden. Auf Ende des Jahres 1940 waren von der 28 km betragenden Sustenstrasse auf Bernerseite 8 km fertig erstellt, 12 km bis zu 80 und 90 % vollendet. Die Ausführung der letzten 8 km wurde vorbereitet und mit der Montage der zugehörenden Seilbahnen, Werkstätten und Unterkunftsbauten begonnen. Die genannten Bauausgaben betrugen bis Ende des Jahres 1940 Fr. 6,906,700.

Beschleunigter Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen.

Die Aufwendungen betrugen im Berichtsjahre:

1. Lütschinental-Strasse, Ausbau . .	Fr. 11,574.60
2. Spiez–Frutigen-Strasse, Ausbau. .	» 50,648.90
3. Bern–Thun-Strasse, Ausbau . . .	» 53,326.45
Zusammen	Fr. 115,549.95

Die Gesamtausgaben auf Ende des Jahres betragen Fr. 3,269,048.18. Im März 1940 leistete der Bund die zweite Akontozahlung von Fr. 150,000 und im August eine solche von Fr. 100,000. Im Monat Dezember erfolgte seitens des Bundes, auf Grund der abgelegten Schlussrechnung, die Restzahlung von Fr. 250,000.

Der mit Volksbeschluss vom 8. Mai 1938 bewilligte Kredit von Fr. 3,000,000 zum Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen, an den mit Entscheid des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes vom 27. September 1938 der Bund eine Subvention von Fr. 1,000,000 bewilligte, ist damit aufgebraucht.

Strassenarbeiten aus dem durch Volksbeschluss vom 3. September 1939 bewilligten Kredit zur Durchführung von Massnahmen für die Arbeitsbeschaffung in den Jahren 1940—1942.

Mit Grossratsbeschluss vom 3. Juni 1940 sind folgende Ausbauarbeiten bewilligt worden:

Objekt	Kredit Fr.	Ausbau pro 1940 Fr.
Korrektionsarbeiten auf der Staatsstrasse Biel–Neuenstadt (linksufrige Bielerseestrasse), für die Teilstrecken Vingelz–«Schlössli» und Bipschal–Neuenstadt	305,000.—	304,964.—
Leichter Belag im Dorfe Niederbipp auf der Staatsstrasse Aarwangen–Niederbipp	50,000.—	—.—
Gürbetalstrasse; Fortsetzung des Ausbaues auf den Strecken Toffen–Breitlohnhöhe und Lohnstorf–Amtsgrenze	230,000.—	3,444.90
Beschleunigter Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen: Lütschinentalstrasse und Spiez–Frutigen-Strasse .	170,000.—	13,310.60
Für dringende Arbeiten für die Instandstellung der Strecke Cornol–Les Rangiers–Delémont der Staatsstrasse Delle–Porrentruy–Delsberg.	195,000.—	179,001.45
Ausbau der Teilstrecke Burgdorf–Wynigen der Staatsstrasse Burgdorf–Langenthal mit staubfreiem Belag	250,000.—	250,000.—

Ferner mit Volksbeschluss vom 3. September 1939 bewilligt:

	Kredit Fr.	Ausbau pro 1940 Fr.
Ausbau der Merligen–Interlaken-Strasse	695,000.—	660,205.25

2. **Unterhalt der Strassen.** Budgetrubrik X. a. E. 1 bis 4.

a) Wegmeisterbesoldungen. Rubrik X. a. E. 1. Budget Fr. 1,760,000, Rechnung Fr. 1,808,106.55. Die Mehrausgaben betragen Fr. 48,106.55 und sind bedingt durch die Stellvertretungskosten infolge des Militärdienstes.

Wie in den vorhergehenden Jahren musste der Autosteuer als Ersatz ein Betrag von Fr. 257,000 entnommen werden für den im Jahre 1937 gekürzten Budgetkredit.

Diese Rubrik umfasst, wie bisher, die Besoldungen der Oberwegmeister und Wegmeister auf Staatsstrassen und Gemeindestrassen, auf denen der Staat den Wegmeister stellt. Für letztere können nach dem Gesetz vom 14. Oktober 1934 an Stelle der direkten Wegmeisterstellung Beiträge zu Lasten der Autosteuer ausgerichtet werden.

Im Oberwegmeisterpersonal ist im Berichtsjahr ein Hinscheid zu verzeichnen.

Von den 22 Oberwegmeistern amtieren 12 zugleich als Amtsschwellenmeister.

Die Zahl der Wegmeister beträgt 474. Verschiedene Wegmeisterbezirke waren im Berichtsjahr durch Hilfsarbeiter besetzt.

b) Strassenunterhalt. Rubrik X. a. E. 2. Budget Fr. 670,000, Rechnung Fr. 669,923.60.

Dieser Kredit betrug im Jahre 1937 Fr. 1,050,000. 1938 wurde er auf Fr. 650,000 herabgesetzt und im Jahre 1939 auf Fr. 670,000 erhöht. Der Betrag wird für den Unterhalt der nicht ausgebauten Strassen, den Unterhalt von Brücken und anderen Kunstbauten, Kanalisationen und Entwässerungen sowie für Kiesgrubenerwerb und Verschiedenes verwendet.

Das Strassennetz weist auf Ende 1940 eine Länge von 2312,391 km auf, das der Gemeindestrassen, für welches der Staat den Wegmeister stellt oder jährliche Beiträge hierfür leistet, 613,264 km.

c) Wasserschaden und Schwellenbauten. Rubrik X. a. E. 3. Budget Fr. 350,000, Rechnung Fr. 537,033.30.

Über die verschiedenen Schadenereignisse haben wir eingangs berichtet. Die Räumungs- und Instandstellungsarbeiten an Strassen und Brücken erforderten eine Mehrausgabe von Fr. 187,000. Durch Regierungsratsbeschlüsse vom 23. April und 8. November 1940 wurden Nachkredite in dieser Höhe bewilligt.

Auf militärisches Verlangen musste die Grimselstrasse raschmöglichst geöffnet werden.

Zu den Schneeräumungsarbeiten auf der Grimselstrasse verwendete man vom 14.—29. Mai deshalb mit Erfolg die vom Kur- und Verkehrsverein Adelboden gemietete Schneeschleudermaschine. Die Kosten für diese Schneeräumungsarbeiten beliefen sich — die Bezahlung der dabei eingesetzten Militärhilfsdienstpflichtigen nicht eingerechnet — auf Fr. 22,524.75. Die Entschädigung der bei diesen Schneeräumungsarbeiten verwendeten Militärhilfsdienstpflichtigen kommt auf Franken 5632.50 zu stehen. Die Grimselstrasse war auf Bernerseite am 8. Juni offen.

Brandversicherung der Brücken. Rubrik X. a. E. 4. Budget Fr. 2300, Rechnung Fr. 2290.07.

Wie bisher sind darin inbegriffen die Brandversicherungskosten der hölzernen Brücken, der Wegmeisterhütten und dergleichen.

Zusammenfassend ergibt sich über die Rubriken des gewöhnlichen Strassenunterhaltes folgendes Bild:

Rubriken	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wegmeisterbesoldungen . .	1,760,000.—	1,808,106.55
2. Gewöhnlicher Strassenunterhalt	670,000.—	669,923.60
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	350,000.—	537,033.30
4. Brandversicherung hölzerner Brücken	2,300.—	2,290.07
	2,782,300.—	3,017,353.52

Nachkredite für die Unwetterschäden gemäss Regierungsratsbeschlüssen vom 23. April 1940 Fr. 92,000 und vom 8. November 1940 Fr. 95,000.

3. **Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen aus Autosteuer und Benzinzollanteil.**

Der Reinertrag der Automobilsteuer, soweit er der Baudirektion zukommt, betrug . .	Fr.	2,974,753.57
Einnahmen aus Rückvergütungen, Gemeindebeiträgen und Saldovortrag vom Vorjahre	»	356,888.09
Benzinzollanteil vom Jahre 1939 auf Grund der Ausgaben 1936—1938	»	1,558,452.—
Einnahmen, Gemeindebeiträge und Saldovortrag vom Jahre 1939 .	»	118,184.35
Subventionen des Bundes an den Alpenstrassenausbau	»	384,100.—
Total	Fr.	5,392,378.01
Verwendet wurden	»	4,750,987.97
Es ergeben sich Minderleistungen von	Fr.	641,390.04

Davon kommen jedoch für Arbeiten, die bereits in Angriff genommen waren, die Abrechnung aber die Rechnung des Jahres 1941 belastet, Fr. 313,616.20 in Abzug.

In der Hauptsache wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

Weissenburg–Bäuertweidli: Korrektion und Belag; Därstetten–Friberig, in der Enge und Boltigen–Dorfeingang: Belagsarbeiten; Garstatt–Lehn: Korrektion, mit Neubau der Garstatt- und Laubeggbrücken und Anfahrten; Beatenbucht–Unterseen, ohne Dorfdurchfahrt: Korrektion und Belag. Vor Winterbeginn wurde mit der Korrektion der Spiez–Frutigen-Strasse begonnen; die Vollendung fällt ins Jahr 1941. Auch das Baulos Bachofen–Schlündibach wurde erst im Herbst mit reduziertem Betrieb in Angriff genommen; auch diese Arbeit wird erst im Jahre 1941 vollendet werden. Weitere Arbeiten des Berichtsjahres: Bigenthal–Leimern-

brücke: Ausbau und Belag; Kappelen–Bühl, Bühl–Hermrigen, Dorf Bühl, Biel–Neuenburgstrasse bis «Schlössli» in Vingelz, Ligerz-Dorf und Ligerz–Neuenstadt: Belagsarbeiten; in Oeschberg: Belagsarbeiten; Tafeleistutz: Umpflästerung; Bahnübergang bei Hasle bei Burgdorf: Korrektion und Oberflächenbehandlung; Kirchberg–Utzenstorf, vom Duboisgut bis Wydenhof: Belagsarbeiten; Röthenbach–Moosacher: Belagsarbeiten; Burgdorf–Wynigen: Belagsarbeiten; Aeschau–Neuhof: Korrektionsarbeiten. St-Brais–La Roche: Belag; desgleichen auf den Strecken Les Malettes–Cornol bei Le Chételat; Belagsarbeiten auf den Strecken Les Malettes–La Caquerelle, Cœuve–Damphreux, Bassecourt–Boécourt und im Dorfe Duggingen. Neben diesen grösseren Arbeiten wurden viele kleinere ausgeführt. Durch die immer schärfere Benzinrationierung ging auch der motorisierte Strassenverkehr stark zurück. Daher konnte vielerorts die Staubbekämpfung etwas reduziert werden.

Die Verwendung von Autosteuer und Benzinzollanteil setzt sich wie folgt zusammen:

1. Beiträge an Gemeinden für Staubbekämpfung	Fr.	74,495.10
2. Beiträge an die Gemeinden nach den Bestimmungen des Strassenbaugesetzes	»	247,390.80
3. Beiträge an Vereinigungen für das Strassenwesen	»	2,032.55
4. Ersatz auf Budgetrubrik X. a. E. 1	»	257,000.—
5. Werkprojektierung	»	14,229.20
6. Amortisation der 2. Rate an den Neubau der Sustenstrasse	»	276,500.—
7. Verzinsung der Spezialkredite	»	71,800.07
8. Korrektionen, Walzungen, Belagsarbeiten, Unterhalt der ausgebauten und teilweise nicht ausgebauten Strassen und Abtragung von Vorschüssen	»	3,807,540.25
Total	Fr.	4,750,987.97

4. **Strassen- und Brückenbau** aus dem ordentlichen Budgetkredit X. a. F. Budget Fr. 125,000, Rechnung Fr. 124,921.40.

Aus diesem Kredit wurden in der Hauptsache eine Anzahl Brücken verstärkt und verschiedene kleinere Korrektionen ausgeführt.

5. **Die Gesamtaufwendungen des Staates für das Strassenwesen,** einschliesslich der Einnahmen, betragen:

a) ordentlicher Unterhalt, Budgetrubriken X. a. E.	Fr.	3,456,816.22
b) Strassen- und Brückenbauten X. a. F.	»	129,592.10
c) Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen aus Autosteuer und Benzinzollanteil	»	4,750,987.97
d) Fremdenverkehrsstrassen	»	115,549.95
e) Sustenstrasse, Neubau	»	3,023,247.35
Verbleiben als Gesamtaufwendungen	Fr.	11,476,193.59

Von dem rund 700 km betragenden Netz der Hauptdurchgangs- und Hauptverbindungsstrassen sind auf Ende 1940 ausgebaut 696,776 km.

Ausserdem sind auf Nebenstrassen, insbesondere Ortsdurchfahrten, noch 477,327 km mit einem staubfreien Belag versehen.

Das ausgebaute und mit staubfreiem Belag versehene Strassennetz beträgt insgesamt 1174,103 km oder rund 51 % des Gesamtnetzes von 2293,498 km.

6. **Strassenpolizei.** Gestützt auf Art. 60 des Strassenbaugesetzes erteilte der Regierungsrat auf Antrag der Baudirektion 16 Bewilligungen für Neu-, Um- oder Anbauten in Strassennähe. Ferner wurden von der Baudirektion eine Anzahl Bewilligungen erteilt für Überspannung von Strassen, Holzreistungen, kleinere Steinsprengungen, Einlegung von unterirdischen Leitungen etc.

Die Bekämpfung der Strassenreklame auf Grund der Verordnung vom August 1939 zeigt erfreuliche Wirkungen. Doch fehlt noch mancherorts Privaten das Verständnis für eine möglichste Beschränkung der Aufstellung von Reklame-Tafeln. Die Gemeinden betätigen sich in diesem Gebiete in erfreulicher Weise, indem im Berichtsjahr zahlreiche Plakatreglemente zur Genehmigung vorgelegt worden sind.

7. **Strassen- und Wegreglemente.** Auch im Berichtsjahre wurde 1 Strassen- und Wegreglement begutachtet und dem Regierungsrat zur Genehmigung vorgelegt.

E. Wasserbau.

1. **Budgetrubrik X. a. G. 1.** Kredit Fr. 650,000, Rechnung Fr. 635,575.30.

Darin ist inbegriffen ein Betrag von Fr. 200,000 für die Stauwehranlage in Nidau.

Auch im Berichtsjahr haben sich die bestehenden Verbauungen im grossen und ganzen gehalten. Wie eingangs erwähnt, sind grössere Schäden nicht entstanden, immerhin sind verschiedene Ergänzungsvorlagen in Behandlung genommen worden. Entsprechend dem Fortschreiten der Arbeiten konnten die fälligen Subventionen ausbezahlt werden. Die bereits subventionierten Verbauungen und Korrektionen wurden nach Massgabe der vorgelegten Bauprogramme fortgesetzt. Infolge der Ablösungsdienste machte sich auch hier zeitweiliger Arbeitermangel bemerkbar, so dass nur die dringendsten Arbeiten zur Ausführung gelangten.

Im Jahre 1940 wurden an der Emme 20 Hochwasser registriert, wovon die beiden ausserordentlichen Hochwasser vom 25. Juni und 15. September annähernd die gleichen Pegelstände aufwiesen wie die Katastrophen vom 15. Juni 1910 und 14. Juni 1912. Infolge der Mobilmachung konnten auch hier die durch die Hochwasser verursachten Anbrüche wegen Fehlens von Fachleuten nicht überall verbaut werden.

Im ganzen bewilligte der Bund an 12 Objekte im Kostenvoranschlag von Fr. 864,400 Beiträge in der Höhe von Fr. 229,150. Der Kanton seinerseits bewilligte an 8 Objekte mit einer Kostenvoranschlagssumme von Fr. 401,000 Beiträge in der Höhe von Fr. 99,250.

Über sämtliche hängigen Wasserbaugeschäfte wurde ein Verzeichnis aufgestellt, das über den Stand der

Arbeiten und Verpflichtungen Aufschluss gibt. Dasselbe liegt auf dem kantonalen Tiefbauamt zur Einsicht auf.

Auf Ende 1940 betrug die Zahl der hängigen Wasserbaugeschäfte 157.

Namentlich in der verdienstarmen Winterszeit bieten die Wasserbauten, die in der Hauptsache während der Niederwasserperiode ausgeführt werden, eine sehr willkommene Verdienstgelegenheit. Dem Unterhalt der ausgeführten Verbauungen und Korrektionen wurde, wie bisher, alle Aufmerksamkeit geschenkt.

2. **Juragewässerkorrektion.**

Im Sommer 1940 wurden die Arbeiten an der *Wehranlage Nidau* bis auf den Felsaushub im Unterwasser fertiggestellt.

Mit der Inbetriebnahme des neuen Wehres tritt mehr und mehr in Erscheinung, dass das Abflussvermögen auf der Strecke Bielersee–Solothurn ungenügend ist und dass auch der Zihlkanal zwischen Bieler- und Neuenburgersee zum Ausgleich der Seestände zu klein ist. Es kann heute wohl das Sinken des Sees unter einen bestimmten Wasserstand vermieden werden, aber eine Senkung der Hochwasser ist nach wie vor nicht möglich. Trotzdem öfter betont wurde, dass durch das Wehr die Hochwasser nicht vermieden werden, erhoffte die Bevölkerung des Seelandes gleichwohl diese Wirkung. An den Hochwassern war eben schon früher nicht die Wehranlage schuld, sondern das ungenügende Abflussvermögen. Es muss deshalb bei den Bundesbehörden nach wie vor darauf gewirkt werden, dass die Baggerungen zur Vergrösserung des Abflussvermögens ausgeführt werden können.

Die Regulierung des Sees erfolgt heute nach einem provisorischen Reglement, welches den Zweck hat, eine gewisse Wassermenge im Sommer zu akkumulieren und dieselbe den Kraftwerken im Winter abzugeben. Dieses Reglement ist durch die Bundesbehörden verfügt worden, trotzdem die Kraftwerke an die Kosten der Wehranlage nichts bezahlten. Die Massnahme ist nur verständlich für die gegenwärtigen Verhältnisse, bei welchen eher Energieknappheit herrscht.

Im Sommer 1940 wurde im Häftli bei Büren ein grosses Lager für die internierten Polen errichtet. Dies gab sofort Anlass, die Frage zu prüfen, ob nicht die Aaredurchstiche bei Arch und Leuzigen durch diese Leute ausgeführt werden könnten. Die Sondierungen und Projektarbeiten wurden unverzüglich aufgenommen, und die Eingabe an die Bundesbehörden wurde gemacht. Eine Antwort ist aber bis im Frühjahr 1941 noch nicht erfolgt.

Es ist selbstverständlich, dass nicht der Kanton Bern diese Arbeit, welche ein Kapital von ungefähr 8 Millionen Franken erfordert, finanzieren kann, sondern es müssen hier in erster Linie die Bundesmittel verfügbar sein.

Inzwischen sind die Polen, nachdem die französischen Internierten in ihre Heimat zurückbefördert worden waren, zum grossen Teil für andere Zwecke verwendet worden. Die Projekte für die Durchstiche sind noch weiter behandelt worden, so dass bei eintretender Arbeitslosigkeit mit der Ausführung sofort begonnen werden kann, sofern die finanziellen Mittel verfügbar sind. Es ist vorauszusehen, dass unter unseren einheimischen Arbeitskräften in absehbarer Zeit wegen Rohstoffmangel Arbeitslosigkeit eintreten wird. Die Aaredurchstiche eignen sich wie wohl kein anderes Objekt für die Arbeitsbeschaffung, können doch dort je nach Bauprogramm bis 1000 Mann eingesetzt werden.

Im Grossen Moos ist das Projekt für die Vertiefung der Binnenkanäle weiter gefördert worden.

Der Schwellenfonds der Juragewässerkorrektion hatte auf Jahresende die Höhe von Fr. 916,165.10.

3. Budget und Rechnung des Wasserbaukredites X. a. G. stellen sich wie folgt:

Rubriken	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wasserbauten von Staat, Gemeinden und Korporationen .	650,000. —	635,575. 30
2. Besoldung der Schleusen- und Schwellenmeister	9,000. —	8,239. 60
3. Juragewässerkorrektion I, Unterhalt	35,579. 70	35,579. 70
4. Juragewässerkorrektion II, Äufnung des Schwellenfonds . .	60,000. —	60,000. —
	754,579. 70	739,394. 60

4. **Die Wasserversorgung der Freiberge,** an die das Bernervolk am 27. August 1933 eine Subvention von Fr. 1,000,000 beschloss und zudem in der Abstimmung vom 11. April 1937 noch ein Darlehen von Fr. 500,000 gewährte, konnte Ende 1940 dem Betrieb übergeben werden. Die Wasserfassung erfolgte nicht, wie ursprünglich vorgesehen war, am Doubs in Theusseret, sondern als Grundwasserentnahme im St. Immertale bei Cortébert. Das Vorprojekt hatte den Anschluss von 21 Gemeinden mit 13,500 Einwohnern vorgesehen; am ausgeführten Werk sind leider nur 13 Gemeinden mit 6000 Einwohnern beteiligt. Die Disposition der Anlage und die Dimensionierung des Verteilungsnetzes mit den Reservoiren ist aber so getroffen, dass einer in den nächsten 10—20 Jahren möglichen Entwicklung mit einer sechsmal grösseren Wasserabgabe Rechnung getragen ist. Der Wasserpreis beträgt, bei einem Bezug von 50 Liter pro Kopf, im Tag, wozu die Gemeinden im Verhältnis zur Einwohnerzahl verpflichtet sind, 60 Rp.; er wird sich senken, wenn, was erfahrungsgemäss zu erwarten ist, der Wasserkonsum ansteigt. Die Wasserversorgung der Freiberge war devisiert mit Fr. 3,950,000. Trotz Lohnerhöhungen und Materialpreissteigerungen ist die Abrechnung im Rahmen des Kostenvoranschlages geblieben, sie beträgt Fr. 3,957,585.

Dem Werke kommt eine segensreiche und volkswirtschaftlich höchst interessante Bedeutung zu. Möge es zum Nutzen der versorgten Landesgegend rasch einer guten Entwicklung entgegengehen.

5. **Schwellenreglement und Kataster.** Dem Regierungsrat wurden im Berichtsjahre Schwellenreglemente und Kataster der Gemeinden Saicourt und Zwingen zur Genehmigung unterbreitet. Einige Reglemente und Kataster grösseren Umfangs sind bei der Baudirektion noch in Prüfung.

6. **Wasserbaupolizei.** Gestützt auf §§ 9 und 37 des Wasserbaupolizeigesetzes wurden dem Regierungsrat 1 Kanalisationsanlage, 4 Überbrückungen und Überbauungen zur Bewilligung vorgelegt, sowie 1 Abwasserleitung.

Ferner bewilligte die Baudirektion eine Anzahl Holzflössungen auf dem Brienzer- und Thunersee, sowie einige kleinere Überbrückungen und Abwasserleitungen.

F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.

Die Genehmigung des Bauprojektes für das Kraftwerk Innertkirchen durch die Baudirektion erfolgte am 21. März 1940.

Die Bauarbeiten wurden im Sommer 1940 vergeben und konnten dank den früher durchgeführten Vorarbeiten energisch gefördert werden. Auf Ende des Jahres war der Stand folgender: Der Zulaufstollen von der Handeck bis zum Wasserschloss mit einer totalen Länge von 9950 m war auf 42 % vorgetrieben. Der Angriff erfolgte nicht nur von den beiden Enden, sondern auch von 4 Zwischenfenstern aus.

Der Druckschacht mit 2043 m Totallänge inklusive Verteilleitung war mit 50 % vorgetrieben, und ebenso war beim Wasserschloss der Ausbruch zur Hälfte durchgeführt.

Von der Zentrale waren 22 % ausgebrochen.

Beim Ablaufkanal mit einer totalen Länge von 1317 m war der Vortrieb auf 24 % der Länge durchgeführt.

Das Material für die Stollenauspanzerungen und für die Druckleitungen konnte bis Ende 1940 beschafft werden.

Die Maschinen waren auf Jahresende in Arbeit.

Sowohl die Bauarbeiten wie die Werkstattausführungen der Maschinen blieben trotz den aussergewöhnlichen Zeitumständen im Rahmen des allgemeinen Bauprogramms, so dass damit gerechnet werden kann, dass das Werk im Herbst 1942 in Betrieb kommt.

G. Vermessungswesen.

1. Allgemeines.

Wie in früheren Berichten schon gemeldet wurde, besitzen 453 Gemeinden des Kantons Bern Vermessungswerke. Vor 100 Jahren wurde im Jura mit der Erstellung von Katasterwerken begonnen; seit 1867 ist die Vermessung auch im alten Kantonsteil obligatorisch. Das Z. G. B. hat das Grundbuch und damit die Grundbuchvermessung gebracht und für die ganze Schweiz obligatorisch erklärt.

Die Anforderungen, die an die Vermessungswerke gestellt werden, sind begreiflicherweise im Laufe von 100 Jahren mehrmals im Sinne der Verschärfung geändert worden; die Fortschritte im Instrumentenbau und neue Arbeitsmethoden führten dazu. Die Instruktionen wurden dementsprechend aufgestellt. Das Grundbuch mit seiner weitgehenden Rechtswirkung stellt an die Grundbuchvermessung grosse Anforderungen. Für die in Ausführung begriffenen und noch auszuführenden Vermessungswerke sind entsprechende eidgenössische Vorschriften einzuhalten.

Glücklicherweise ist es möglich, unsere alten Vermessungswerke durch Ergänzungen und eine sorgfältige Umarbeitung so zu vervollständigen, dass sie der Grundbuchführung dienen können. Im Laufe der letzten 30 Jahre sind 428 Vermessungswerke umgearbeitet worden. In 25 Gemeinden sind diese Arbeiten noch im Gange.

Nicht nur die Vermessungswerke müssen umgearbeitet werden, sondern auch das Grundbuch wird bei dieser Gelegenheit bereinigt; nur so ist eine völlige Übereinstimmung erreichbar. Die Sache der permanenten Nachführung ist es nun, diese Übereinstimmung dauernd zu erhalten, was eine immerwährende Zusammenarbeit von Grundbuchamt und Kreisgeometer erfordert. Es dürfen keine Marchveränderungen vorgenommen und im Vermessungswerk dargestellt werden, die nicht auch im Grundbuch eingetragen sind, und im Grundbuch dürfen keine Eigentumsveränderungen eingetragen werden, die nicht auch im Vermessungswerk zur Darstellung gelangen und durch eine Messurkunde belegt sind.

Es genügt aber nicht, dass die Eigentumsverhältnisse im Grundbuch und im Vermessungswerk, also auf dem Papier, übereinstimmend und vorschriftsgemäss dargestellt sind. Für den Grundeigentümer ist es ebenso wichtig, dass die Grenzen auf dem Terrain sichtbar, also richtig vermarcht sind. Leider wurde der Vermarchung früher zu wenig Beachtung geschenkt, und es ist nun notwendig, dass systematisch Marchrevisionen durchgeführt werden. Erfreulicherweise haben zahlreiche Gemeindebehörden sich von dieser Notwendigkeit überzeugen lassen; sie haben Marchrevisionen angeordnet. Jedes Jahr wird das Gebiet einiger Planblätter der Revision unterzogen.

Es ist zu hoffen, dass alle diese Massnahmen dazu beitragen werden, die vorhandenen Vermessungswerke möglichst lange in brauchbarem Zustand zu erhalten.

Die Kriegsereignisse im Mai und Juni des Berichtsjahres, die sich nahe unserer Grenzen abspielten, liessen es geboten erscheinen, für gewisse Zonen die schon im Jahre vorher sorgfältig vorbereitete Evakuation der Vermessungswerke durchzuführen. Das brachte einige Schwierigkeiten in der Verwendung des Originalaufnahme-Materials und der Pläne mit sich. Im Herbst konnten die Pläne und Vermessungsakten wieder an ihren normalen Aufbewahrungsort verbracht werden.

Die im letztjährigen Bericht erwähnten Einschränkungen bezüglich Erstellung von Plankopien und Verkauf von Karten mussten auch im Berichtsjahr eingehalten werden. Durch Verfügung des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes wurde die Kompetenz, Bewilligungen zur Herstellung von Auszügen aus den Grundbuchplänen zu erteilen, den Kantonsgeometern übertragen. Die Beurteilung der Gesuche und die damit verbundene administrative Arbeit bedeuten eine erhebliche Belastung des Vermessungsamtes. In normalen Zeiten werden insbesondere von Amtsstellen und Grossunternehmen mit musterhaft ausgebauten Registraturen in der Regel zuviel Plankopien als Beilage zu Gesuchen und Projekten aller Art verlangt. Das ist eine kostspielige Unsitte. Wenn die in der Kriegszeit notwendige Einschränkung im Kopieplanverbrauch zur Folge hat, dass dies bei den zuständigen Amtsstellen erkannt und abgeschafft wird, so bedeutet das auch für die Zukunft eine erwünschte Sparmassnahme.

2. Neue gesetzliche Erlasse.

Unter diesem Titel ist für das Berichtsjahr nichts zu melden. Es waren aber 1940 schon Vorarbeiten im Gange für den Erlass gewisser Zwangsvorschriften be-

züglich Bodenverbesserungen zur Erzielung einer grösseren Lebensmittelproduktion. Die erforderlichen Meliorationsarbeiten, insbesondere die Güterzusammenlegungen, sind eng mit dem Vermessungswesen verbunden, und die inzwischen erlassenen Vorschriften erfordern auch vermessungstechnische Massnahmen.

3. Grenzbereinigungen.

a) **Schweizergrenze Bern–Frankreich.** Aus begreiflichen Gründen konnte die Revision an dieser Grenze im Berichtsjahr nicht weitergeführt werden.

b) **Kantonsgrenze Bern–Solothurn.** Da die Frage der Kostentragung immer noch nicht entschieden ist, konnte auch die Revision dieser Grenze nicht begonnen werden.

c) **Kantonsgrenze Bern–Obwalden und Bern–Nidwalden.** Die Protokolle können erst vervollständigt und zur Genehmigung vorgelegt werden, wenn die Grenzpläne erstellt sind.

d) **Kantonsgrenze Bern–Baselland.** An dieser Grenze muss das Teilstück zwischen den Gemeinden Duggingen und Pfäffingen einer Revision unterzogen werden. Die Arbeit konnte im Berichtsjahr nicht weiter gefördert werden.

e) **Gemeindegrenzbereinigungen.** Diese sind meist durch Marchveränderungen an den die Grenze berührenden Grundstücken bedingt. Jede Veränderung muss gemäss Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 über die Bereinigung und Vermarchung der Gemeindegrenzen vom Regierungsrat genehmigt werden. Im Berichtsjahr sind in nachgenannten Grenzzügen solche Grenzveränderungen durchgeführt und vom Regierungsrat genehmigt worden: Biel–Nidau, Biel–Brügg, Herbligen–Oberdiessbach, Heimiswil–Rüegsau.

4. Grundbuchvermessung.

a) **Triangulation IV. Ordnung.** Die beiden Triangulationsoperate Sektion IV, Freibergen–Courtelary (Gruppe Saignelégier) und Röthenbach, als Teilstück der Sektion XXV, Signau, wurden von den eidgenössischen Behörden geprüft und genehmigt.

Die Feldarbeiten in der Gruppe Courtelary, der Sektion IV Freibergen–Courtelary, konnten zum grössten Teil ausgeführt werden, so dass im Laufe des Jahres 1941 mit der Abgabe des Operates gerechnet werden kann.

Als neue Sektion wurde die Triangulation Aarberg in Auftrag gegeben.

Den durch die periodische Revision der Sektion VI, Obersimmental, entstandenen Nachführungsarbeiten hat die Landestopographie die Genehmigung erteilt. Die Feldarbeiten für die Revision der Sektionen Jura II, Münster und Jura III, Delsberg–Laufen, konnten abgeschlossen werden. Diejenigen für die Sektion Jura I, Pruntrut, sind noch im Gange.

Die Ergänzungsarbeiten für die Triangulation Eggiwil–Schangnau konnten nur für die Gemeinde Eggiwil durchgeführt werden. Als Grundlage für die Erstellung neuer Übersichtspläne mussten im Raume Signau noch ca. 30 Neupunkte bestimmt, vermessen und berechnet werden.

b) **Kantonale Nivellemente.** Für die Höhengrundlage der Triangulation Aarberg, Sektion XIV, wurden die Züge Suberg–Seedorf–Ruchwil–Frieswil–, Seedorf–Frienisberg–Bundkofen, Frienisberg–Meikirch–Säriswil, Uettligen–Meikirch–Schüpfen und Detligen–Ostermanigen–Oltigen (total 42 km) mit 31 Nivellementsbolzen versichert. Ebenfalls für die Höhengrundlage der Triangulation Courtelary, Sektion IV *c*, wurden die Züge Corgémont–Jeanbrenin–Mont Crosin, Jeanbrenin–Pierre Pertuis, Courtelary–Gugeli–La Citerne–Orvin (total 52 km) mit 22 Nivellementsbolzen versichert.

c) **Parzellarvermessungen.** Vom Regierungsrat genehmigt und von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessungen anerkannt wurden die Neuvermessungen von Bern Los VII, Lyss Zusammenlegungsgebiet und Thun Los III.

Taxiert wurden keine Neuvermessungen.

Es waren in Arbeit: Utzenstorf, Unterseen Los I, Därstetten Berg- und Talgebiet, Oberwil i. S. Berggebiet, Guttannen Los I, Grafenried Los I, Bargen–Kallnach Zusammenlegungsgebiet, Münchenbuchsee Los II, Delsberg Los II, Soyhières Los I und Bure Los I.

d) **Übersichtspläne.** Auf Ende 1940 sind genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

Im Jura in 133 Gemeinden mit	1316 km²
Im alten Kantonsteil	1278 »
Total genehmigt	2594 km²

In Arbeit sind:

Im Jura in 9 Gemeinden mit	107 km²
Im alten Kantonsteil	313 »
Total in Arbeit	420 km²

e) **Güterzusammenlegungen.** Als neue Unternehmen wurden in Angriff genommen Aarberg und das Fraubrunnenmoos. In Jegenstorf geht der Wegbau dem Ende entgegen; in Lyssach ist mit dieser Arbeit erst begonnen worden.

f) **Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten.** Im Berichtsjahr sind keine weiteren Vermessungswerke des alten Kantonsteils fertig bereinigt worden. Die Anzahl der mit dem Grundbuch in Übereinstimmung stehenden Operate beträgt demnach 297, wie am Ende des Jahres 1939. Zu bereinigen sind noch 8 Operate, wovon 3 in Arbeit sind.

Im Jura sind von den in Ausführung stehenden Ergänzungen von Vermessungswerken die bezüglichen Arbeiten an den Operaten der Gemeinden Delémont, St. Immer und Villeret beendigt worden. Von den 148 Vermessungswerken jurassischer Gemeinden sind nunmehr 119 von den eidgenössischen Behörden als Grundbuchvermessungen anerkannt, 12 weitere sind vom Regierungsrat genehmigt, und die restlichen 17 Operate sind in Ergänzung begriffen.

Die permanente Nachführung ging ihren normalen Gang. Der unruhigen Zeit wegen sind in allen Kreisen verhältnismässig wenig Mutationen zu verzeichnen. Der Liegenschaftsverkehr war gering.

g) **Vorschüsse des Staates an Vermessungsarbeiten.** Gestützt auf die Dekrete vom 29. November 1938, 8. Dezember 1845, 22. November 1866 und 26. Februar 1930 werden Vorschüsse an die Gemeinden ausgerichtet.

Die ausstehenden Vorschüsse betrugen am 1. Januar 1940	Fr. 597,256.35
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse ausgerichtet im Betrage von	» 297,459.75
Die Rückzahlungen in Form von Bundes- und Staatsbeiträgen sowie durch die Gemeinden erreichten im Jahre 1940 die Summe von	» 298,202.30
Es bleiben also ausstehende und zu amortisierende Vorschüsse im Betrage von	» 596,513.80

Da viele Geometer und ihr Personal Aktivdienst zu leisten hatten, traten Verzögerungen in der Ablieferung von Arbeiten ein.

Es konnte im Berichtsjahr auch nur eine geringe Verminderung der ausstehenden Vorschüsse erzielt werden.

Weil nach den oben genannten Dekreten Vorschüsse gewährt werden können, ist die Einhaltung des mit den Bundesbehörden vereinbarten Vermessungsprogramms möglich. Wenngleich die Vorschussrubrik zeitweise etwas stärker belastet wird, was schon in der Botschaft zum Dekret von 1930 vorausgesagt war, so wird doch alljährlich eine namhafte Summe für Amortisation zur Verfügung stehen. Ein allzustarkes Anwachsen des Vorschusses kann daher vermieden werden.

h) Bundesbeiträge. Die im Jahre 1940 für Vermessungsarbeiten vom Bunde ausgerichteten Beiträge verteilen sich auf die einzelnen Arbeitsgattungen wie folgt:

Für Triangulation IV. Ordnung (Neutriangulation und Nachführung). .	Fr. 22,557.50
Für Neuvermessungs- und Vermarkungsarbeiten	» 19,977.70
Für topographische Übersichtspläne .	» 46,476.75
Für Nachführung bestehender Vermessungswerke	» 40,658.45
Die Summe aller Bundesbeiträge beträgt	Fr. 129,670.40

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1940.

Budgetrubrik X. *a*	Budgetkredite		Reinausgaben		Mehrausgaben		Minderausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. Zentralverwaltung der Baudirektion	188,755	—	169,288	20	—	—	19,466	80
B. Kreisverwaltung des Tiefbauamtes.	181,085	—	177,575	05	—	—	3,509	95
C. Staatsgebäude, Unterhalt	527,500	—	503,605	10	—	—	23,894	90
D. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten	390,000	—	419,731	05	29,731	05	[1]) —	—
E. Strassenunterhalt	2,782,300	—	3,017,353	52	235,053	52	[2]) —	—
F. Neue Strassen- und Brückenbauten.	125,000	—	124,951	40	—	—	48	60
G. Wasserbauten	719,000	—	703,814	90	—	—	15,185	10
H. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.	38,805	—	9,412	70	—	—	29,392	30
J. Vermessungswesen	133,460	—	132,718	30	—	—	741	70
Total	5,085,905	—	5,258,450	22	264,784	57	92,239	35
					Mehrausgaben		172,545	22

[1]) Infolge Verrechnung des Vorschusskontos: Bern, Staatskanzlei: Möblierung Postgasse 70/72 gemäss Regierungsratsbeschluss Nr. 329 vom 26. Januar 1940.

[2]) Infolge Hochwasserschäden im Januar, Februar und September 1940. Grossratsbeschluss vom 3. Juni und 13. November 1940.

Spezialrubriken	Budget		Rohausgaben		Einnahmen		Reinverwendungen des Staates	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Heil- und Pflegeanstalten (Erweiterung der Irrenpflege)	—	—	20,353	20	30	70	20,322	50
Automobilsteuer	3,000,000	—	3,235,487	57	505,476	70	2,730,001	87
Benzinzollanteil	1,200,000	—	1,515,509	40	44,506	95	1,471,002	45
Ausserordentliche Strassenarbeiten:								
Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen .	—	—	115,549	95	788,109	80	[1]) 672,559	85
Juragewässerkorrektion	67,000	—	35,579	70	4,617	—	30,962	70
						Total	3,639,409	67

[1]) Bedeutet Mehreinnahmen aus Bundesbeitrag und Deckung der Mehrkosten aus Autosteuer.

II. Eisenbahndirektion

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

A. Allgemeines.

1. Eisenbahnwesen.

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr.)

Der im letzten Quartal des Vorjahres, d. h. seit Kriegsausbruch bei den meisten bernischen Privatbahnen eingetretene Verkehrszuwachs hat im Berichtsjahr angedauert und in vielen Fällen sogar eine wesentliche weitere Steigerung erfahren. Die Lage ist im grossen und ganzen durch eine kriegszeitliche Transport-Hochkonjunktur der Eisenbahnen unseres Landes gekennzeichnet. Neben dem regeren internationalen Transitverkehr tritt auch eine erhebliche Zunahme des inländischen Verkehrs in Erscheinung, die in besonderem Masse auf den Brennstoffmangel des Automobils, d. h. die weitgehende Stillegung des Automobilverkehrs, zurückzuführen ist. Der europäische Krieg hat indessen einzelnen bernischen Privatbahnen auch übel mitgespielt und sie in recht schwierige Verhältnisse gebracht. Es gilt dies insbesondere für die vom Grenzverkehr völlig abgeschnittene Pruntrut-Bonfol-Bahn, für die (zufolge der Abriegelung der Grenzübergänge Delle und Bonfol) im Transitverkehr stark geschädigte Solothurn-Münster-Bahn und die überwiegend vom Fremdenverkehr abhängigen Berner Oberland-Bahnen. Die Saignelégier-Glovelier-Bahn erlitt ihren Ergebnisrückgang zufolge einer Ausgabensteigerung, die teils auf die Kohlenverteuerung, teils auf Unwetterschäden zurückzuführen war.

Die approximativen Betriebseinnahmen der in die Kontrolle einbezogenen 28 bernischen Privatbahnen belaufen sich pro 1940 auf rund Fr. 39,555,000 (30,017,000 Franken), haben folglich um Fr. 9,538,000 zugenommen. Die approximativen Betriebsausgaben (ohne die zu Lasten der Erneuerungsfonds gehenden Kosten) betragen rund Fr. 25,737,000 (Fr. 23,247,000), sind also um Fr. 2,490,000 angestiegen. Für das Berichtsjahr resultiert ein Betriebskoeffizient (Ausgaben in % der Einnahmen) von $65,_1$ ($77,_4$). Der erzielte Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 13,818,000 (Fr. 6,770,000) ist um Fr. 7,048,000 höher als der vorjährige.

Die nachfolgenden Tabellen orientieren über die Entwicklung seit dem ersten nachkriegszeitlichen Tiefstandjahr 1921:

a) Normalspurbahnen ohne BLS.

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
	Fr.	Fr.	Fr.
1921	13,271,000	12,650,000	621,000
1922	13,294,000	10,991,000	2,303,000
1923	14,215,000	11,115,000	3,100,000
1924	14,203,000	11,208,000	2,995,000
1925	13,552,000	10,795,000	2,757,000
1926	13,060,000	10,693,000	2,367,000
1927	13,061,000	10,673,000	2,388,000
1928	13,708,000	10,474,000	3,234,000
1929	13,971,000	10,745,000	3,226,000
1930	13,526,000	10,988,000	2,538,000
1931	13,462,000	11,024,000	2,438,000
1932	12,477,000	10,544,000	1,933,000
1933	12,269,000	10,325,000	1,944,000
1934	12,020,000	10,156,000	1,864,000
1935	11,250,000	9,921,000	1,329,000
1936	10,715,000	9,345,000	1,370,000
1937	11,260,000	9,684,000	1,576,000
1938	10,830,000	9,674,000	1,156,000
1939	12,511,000	10,065,000	2,446,000
1940	14,599,000	11,008,000	3,591,000

b) Berner Alpenbahn.

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
1921	12,582,000	8,041,000	4,541,000 (grosse Reparationskohlentransporte)
1922	9,567,000	7,448,000	2,119,000
1923	9,194,000	6,957,000	2,237,000
1924	10,932,000	7,468,000	3,464,000
1925	10,260,000	7,644,000	2,616,000
1926	11,187,000	8,414,000	2,773,000
1927	12,020,000	8,420,000	3,600,000
1928	12,372,000	8,532,000	3,840,000
1929	13,127,000	8,729,000	4,398,000
1930	12,414,000	8,615,000	3,799,000
1931	11,529,000	8,575,000	2,954,000
1932	9,660,000	7,983,000	1,677,000
1933	9,573,000	7,815,000	1,758,000
1934	9,760,000	7,728,000	2,032,000
1935	9,333,000	7,662,000	1,671,000
1936	8,844,000	7,411,000	1,433,000
1937	11,942,000	8,111,000	3,831,000
1938	10,783,000	8,080,000	2,703,000
1939	12,170,000	8,226,000	3,944,000
1940	18,878,000	9,575,000	9,303,000

c) Schmalspurbahnen.

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
	Fr.	Fr.	Fr.
1921	6,809,000	5,788,000	1,021,000
1922	6,516,000	5,525,000	991,000
1923	7,144,000	5,433,000	1,711,000
1924	7,407,000	5,519,000	1,888,000
1925	7,773,000	5,694,000	2,079,000
1926	7,380,000	5,637,000	1,743,000
1927	7,687,000	5,685,000	2,002,000
1928	8,142,000	5,848,000	2,294,000
1929	8,230,000	5,947,000	2,283,000
1930	8,001,000	5,920,000	2,081,000
1931	7,299,000	5,918,000	1,381,000
1932	6,168,000	5,542,000	626,000
1933	5,918,000	5,295,000	623,000
1934	5,812,000	5,223,000	589,000
1935	5,524,000	5,061,000	463,000
1936	5,239,000	4,799,000	440,000
1937	5,808,000	4,925,000	883,000
1938	5,593,000	4,973,000	620,000
1939	5,336,000	4,956,000	380,000
1940	6,078,000	5,154,000	924,000

d) Sämtliche bernische Dekretsbahnen.

1921	33,218,000	27,298,000	5,920,000
1922	29,924,000	24,720,000	5,204,000
1923	31,223,000	24,210,000	7,013,000
1924	33,245,000	24,900,000	8,345,000
1925	32,383,000	24,850,000	7,533,000
1926	31,628,000	24,745,000	6,883,000
1927	32,768,000	24,778,000	7,990,000
1928	34,221,000	24,854,000	9,367,000
1929	35,328,000	25,421,000	9,907,000
1930	33,941,000	25,523,000	8,418,000
1931	32,290,000	25,517,000	6,773,000
1932	28,305,000	24,069,000	4,236,000
1933	27,760,000	23,435,000	4,325,000
1934	27,592,000	23,107,000	4,485,000
1935	26,107,000	22,644,000	3,463,000
1936	24,798,000	21,555,000	3,243,000
1937	29,010,000	22,720,000	6,290,000
1938	27,206,000	22,727,000	4,479,000
1939	30,017,000	23,247,000	6,770,000
1940	39,555,000	25,737,000	13,818,000

Betriebskoeffizient.

1921	$82,_0$	1931	$79,_1$
1922	$80,_0$	1932	$85,_0$
1923	$77,_0$	1933	$84,_4$
1924	$75,_0$	1934	$83,_7$
1925	$77,_0$	1935	$86,_7$
1926	$78,_0$	1936	$86,_9$
1927	$75,_6$	1937	$78,_3$
1928	$72,_6$	1938	$83,_5$
1929	$71,_9$	1939	$77,_4$
1930	$75,_2$	1940	$65,_1$

Die in der Staatsrechnung zur Buchung gelangten Zinserträgnisse der Beteiligungskapitalien (jeweils auf den im Vorjahr von den Bahngesellschaften herausgewirtschafteten Ertrag Bezug habend) betrugen in % des Buchwertes:

1926	$1,_{19}$ %
1927	$1,_{37}$ %
1928	$1,_{99}$ %
1929	$2,_{35}$ %
1930	$1,_{91}$ %
1931	$1,_{92}$ %
1932	$0,_{88}$ %
1933	$0,_{95}$ %
1934	$0,_{96}$ %
1935	$0,_{81}$ %
1936	$0,_{72}$ %
1937	$0,_{69}$ %
1938	$0,_{98}$ %
1939	$0,_{81}$ %
1940	$1,_{02}$ %

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

1926	$1,_{95}$ %
1927	$2,_{11}$ %
1928	$2,_{43}$ %
1929	$2,_{41}$ %
1930	$1,_{96}$ %
1931	$1,_{50}$ %
1932	$0,_{70}$ %
1933	$0,_{60}$ %
1934	$0,_{75}$ %
1935	$0,_{46}$ %
1936	$0,_{39}$ %
1937	$1,_{24}$ %
1938	$1,_{32}$ %
1939	$1,_{31}$ %

(Die Berechnungen pro 1940 können noch nicht abgeschlossen werden, da verschiedene Unternehmungen ihre Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen noch nicht erstellt haben.)

Der Bundesbeschluss vom 22. Oktober 1937 über **Krisenhilfe** zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahnen und Schiffsunternehmen trat am 31. Dezember 1939 ausser Kraft. Er wurde abgelöst durch den Bundesratsbeschluss vom 17. Mai 1940 über ausserordentliche Hilfsmassnahmen zugunsten notleidender privater Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen (**Kriegshilfe**), dem rückwirkende Gültigkeit auf den 1. Januar 1940 zukam. In 1940 wurde der Saignelégier-Glovelier-Bahn, der Pruntrut-Bonfol-Bahn und der Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn die Wohltat kollektiver Hilfeleistungsmassnahmen gewährt, zur Überwindung der in 1940 entstandenen Betriebsdefizite; es handelte sich hier somit um vorschüssige Leistungen, die angesichts der Betriebsmittelknappheit schon vorgängig des Rechnungsabschlusses

gewährt werden mussten. Die Kantonsbetreffnisse wurden wiederum dem SEVA-Hilfsfonds entnommen.

Die **Privatbahnhilfe des Bundes,** gemäss Bundesgesetz vom 6. April 1939, wurde im Berichtsjahr noch nicht wirksam. Die eidgenössische Expertenkommission und das eidgenössische Amt für Verkehr förderten die Vorarbeiten immerhin so, dass kurz nach Jahresschluss mit den interessierten Kantonen die Verbindung aufgenommen werden konnte, zwecks Abklärung einzelner Vorfragen. Im Zuge der Vorarbeiten verlangten die eidgenössischen Aufsichtsbehörden von den Privatbahnen zunächst zwar Massnahmen, die sich als neue Lasten und nicht als Hilfeleistungen qualifizierten. So z. B. die Erhöhung der Erneuerungsfondseinlagen und gestützt darauf die rückwirkende Ermittlung der Erneuerungsfondsdefizite; dann auch die Aufstellung der Pensionskassenbilanzen anhand wesentlich verschärfter Rechnungsgrundlagen. Im Falle der BLS bot die Eidgenossenschaft vorschüssig Hand zu einer Teilaktion, die auf den Erwerb der im Privatbesitz befindlichen Obligationen I. Ranges zum Kurse von 70 gerichtet war. Dieser Aufkauf wird die Durchführung der Sanierung erleichtern, doch konnte sein Zusammenhang mit den endgültigen Sanierungs- und Hilfeleistungsmassnahmen im Berichtsjahr noch nicht geregelt werden.

Die kantonale Expertenkommission setzte im Berichtsjahr ihre Untersuchungen fort und erstellte verschiedene Teilberichte; sie wird ihre Arbeiten voraussichtlich im Jahr 1941 zu Ende führen können.

Die **Finanzsanierung** der Pruntrut-Bonfol-Bahn, d. h. die Verlängerung des Abkommens mit den Obligationären, konnte im Berichtsjahr vollzogen werden. Die hängige, analoge Aktion der Sensetalbahn wird voraussichtlich im kommenden Jahr erledigt werden können.

Das Verhältnis zwischen **Eisenbahn und Automobil** hat im Berichtsjahr nicht so sehr eine rechtliche, sondern vielmehr eine tatsächliche Wandlung erfahren. Der Bundesrat hat zwar am 15. August 1940 die sogenannte Automobiltransportordnung in Kraft gesetzt, allein die Bemühungen für eine gesetzgeberische Lösung traten doch eher in den Hintergrund angesichts der Benzinverknappung und der daraus zwangsläufig folgenden weitgehenden Stillegung des Automobilverkehrs. Die Eisenbahn hat das Land recht eigentlich vor einer Transportkatastrophe bewahrt und sich damit in ausserordentlichem Masse Sympathien gefestigt und zurückgewonnen. Von Bedeutung für die gesetzliche Neuordnung der schweizerischen Verkehrswirtschaft nach dem Krieg sind die Arbeiten der Expertenkommission für einen Verfassungsartikel.

Der **Verkehrswerbung und der Fremdenverkehrsförderung** wurde im Rahmen des Möglichen ebenfalls unverminderte Aufmerksamkeit geschenkt. Dank der SEVA-Reinerträgnisse war es einmal mehr möglich, den dringendsten Bedürfnissen gerecht zu werden.

Unsere Bestrebungen zur Schaffung einer stabilen Finanzgrundlage für die volkswirtschaftlich so wichtige Fremdenverkehrswerbung müssen ruhen, bis die Zeitumstände die notwendige Reisefreizügigkeit bringen und die Weiterbehandlung unserer Gesetzesvorlage über die Erhebung einer staatlichen Taxe gestatten.

Die bisherige Nationale Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs (Schweizerische Verkehrszentrale) wurde aufgelöst, d. h. in eine neue, auch den Publizitätsdienst der SBB umfassende Einheitsorganisation «Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung» übergeführt.

Technische Verbesserungen verschiedener Art wurden im Berichtsjahr sowohl von den Bundesbahnen als auch den Dekretsbahnen durchgeführt. Die Lötschbergbahn legte besondern Wert auf die Verstärkung ihres Lokomotivparkes. Die von eidgenössischen Instanzen neuerdings aufgeworfene Frage des Einbaues einer dritten Schiene von Zweisimmen bis Interlaken-Ost wurde wiederum abschlägig entschieden. Zur Bewerkstelligung der Wagenübergänge wird ein normalspuriger Rollschemelbetrieb vorgesehen.

Bemerkenswert ist sodann, dass im Laufe des Berichtsjahres die Biel-Meinisberg-Bahn abgebrochen und durch einen Autobusbetrieb ersetzt wurde; diese Massnahme bildete eine Zwangsfolge der von der Gemeinde Biel vollzogenen Umstellung der Tramstrecke Mett-Biel auf Trolleybus. Im Zuge der Massnahmen zur Sanierung der Verkehrsverhältnisse am rechten Thunerseeufer erfolgte die Ersetzung des Strassenbahnbetriebes durch einen Autobusbetrieb auf der Teilstrecke Beatenbucht-Interlaken. Die Beseitigung der Geleiseanlage ermöglichte den seit langem ersehnten Strassenumbau.

In beiden hievor erwähnten Fällen gestaltete sich die Verwertung der frei gewordenen Materialien und Anlagen recht befriedigend.

Auf dem Gebiete der **Verbesserung von Niveauübergängen** ist während des Berichtsjahres verhältnismässig weniger geschehen.

Die **SBB-Bahnhofumbauten** nahmen ihren programmgemässen Fortgang. Die Verlegung der Bahnlinie Wylerfeld-Bern an die Lorrainehalde mit gleichzeitigem Ausbau auf zwei Doppelspuren wird anfangs Herbst 1941 beendigt sein. In Burgdorf wurde das Geleise A IV als Überholungsgeleise ausgebaut und die Erstellung der Unterführung Kirchbergstrasse gefördert.

Der Kampf um vollständige oder teilweise (Interlaken-Meiringen) Normalisierung der auf elektrische Traktion umzustellenden Brünig-Bahn hatte keinen Erfolg. Auch unter dem militärischen Gesichtspunkt entschlossen sich die Bundesinstanzen für die elektrische Schmalspurbahn. Auf der Strecke Luzern-Meiringen soll der elektrische Betrieb bereits im Herbst 1941 aufgenommen werden; die Strecke Meiringen-Interlaken/Ost soll in 1942 dem elektrischen Betrieb übergeben werden.

Gegenüber der eidgenössischen Arbeitsbeschaffungskommission befürworteten wir die Inangriffnahme verschiedener Verbesserungen innerhalb des bernischen SBB-Netzes, so z. B.: Erstellung der Doppelspuren Choindez-Moutier und Äsch-Delsberg, Erstellung eines dritten Bahnsteiges im Bahnhof Delsberg und Schaffung einer Blockstation im Münster-Grenchen-Tunnel.

In üblicher Weise fügen wir diesen allgemeinen Ausführungen noch einige Bemerkungen über das **Betriebsergebnis der SBB** bei. Die Gesamtverkehrseinnahmen der SBB betrugen in Millionen Franken:

1929	401,9
1930	391,2
1931	373,5
1932	330,8
1933	324,2
1934	321,3
1935	303,0
1936	279,3
1937	323,6
1938	307,6
1939	347,8
1940	384,0

Die Verkehrseinnahmen sind im Vergleich zum Vorjahr um rund 36,2 Millionen Franken gestiegen. Die Betriebsrechnung weist bei rund 397,8 Millionen Franken Einnahmen und rund 238,8 Millionen Franken Ausgaben einen Einnahmenüberschuss von rund 159 Millionen Franken auf. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Einnahmenüberschuss von 13,4 Millionen Franken ab, gegenüber 7,5 Millionen Franken im Vorjahr.

2. Schiffahrt.

Die Kontrolle der nicht nach Bundesgesetz konzessionierten Schiffahrt wurde im Berichtsjahr nach Massgabe der Vorschriften des Polizeireglementes betreffend Schiffahrt, Fähren und Flösserei im Kanton Bern, vom 28. Januar 1916, sowie des interkantonalen Reglementes betreffend die Schiffahrtspolizei auf dem Neuenburger-, Bieler- und Murtensee und auf den Kanälen der Zihl und der Broye, vom 18. März 1936, von den kantonalen Schiffahrtsaufsehern durchgeführt. Das neue kantonale Schiffahrtspolizeireglement wurde vom Regierungsrat am 16. Februar 1940 in Kraft gesetzt.

Zufolge der Wiedermobilmachung der Armee und der wachsenden Benzinknappheit wurden im Berichtsjahr verhältnismässig viele Betriebsbewilligungen nicht erneuert; diese Tatsache beeinträchtigte auch unsere Gebühreneinnahmen.

Die **Bielersee-Dampfschiffgesellschaft** war im Berichtsjahr abermals gezwungen, die in verschiedenen Grossratsbeschlüssen niedergelegte Finanzunterstützung des Staates und der interessierten Gemeinden in Anspruch zu nehmen.

Die neuen **Ländtebauten** der BLS in Neuhaus und Därligen wurden im Berichtsjahr vollendet und dem Betrieb übergeben.

3. Konzessionierter Postautomobilverkehr.

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

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

4. Konzessionierter Flugverkehr.

Auch im Berichtsjahre musste der im Budget der laufenden Verwaltung enthaltene, für Defizitdeckungen bestimmte Kredit von Fr. 30,000 vollständig in Anspruch genommen und auf die ALPAR, Schweizerische Luftverkehrs AG., sowie die Flugplatzgenossenschaft Bern verteilt werden.

Der Linienverkehr der ALPAR blieb weiterhin eingestellt. Mit Ermächtigung der Militärbehörden wurden lediglich Kontrollflüge und Höhenflüge mit keuchhustenkranken Kindern ausgeführt.

B. Fahrpläne.

Von den Schweizerischen Bundesbahnen wie von den Privatbahnen ist an der Verbesserung der Fahrpläne weitergearbeitet worden. Das Bereinigungsverfahren wurde in üblicher Weise nach Massgabe der bundesrätlichen Verordnung durchgeführt und brachte im Vergleich zu den ersten Entwürfen noch verschiedene wertvolle Verbesserungen für unser Kantonsgebiet. Das System der regionalen Vorkonferenzen und der anschliessenden kantonalen Schlusskonferenzen hat sich neuerdings bewährt.

Die Fahrpläne der konzessionierten Automobillinien und die Fahrpläne des konzessionierten Luftverkehrs gaben nicht zu Bemerkungen Anlass.

C. Eisenbahnen im Betrieb.

Der Raummangel des Verwaltungsberichtes zwingt, uns auf eine Zusammenstellung der Betriebsergebnisse in der nachstehenden Übersichtstabelle (Seite 159) zu beschränken. Für die Einzelheiten verweisen wir auf die gedruckten Geschäftsberichte und Jahresrechnungen der Unternehmungen.

D. Projektierte Bahnen.

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

E. Eisenbahn-, Automobil- und Aufzugskonzessionen.

Im Jahre 1940 wurden zuhanden der Bundesbehörden bzw. des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen.

Kraftwagenkonzession Biel-Meinisberg (Biel-Meinisberg-Bahn).

Trolleybus Bern/Bahnhof - Zeitglocken - Bärengraben-Schosshalde.

b) Provisorische Konzessionen.

Kraftwagenkonzession des Automobilbetriebes Beatenbucht-Interlaken (Rechtsufrige Thunerseebahn).

c) Konzessionserneuerungen.

Kraftwagenkonzession des Automobilkurses Beatenberg-Waldegg.

Approximative Betriebsergebnisse bernischer Privatbahnen pro 1940.

Gesellschaft	Einnahmen	Ausgaben (ohne Erneuerungskosten)	Überschuss (ohne Erneuerungskosten)
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Normalspurbahnen.			
Lötschbergbahn (exklusive Schiff)	18,192,000	8,935,000	+ 9,257,000
Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee	686,000	640,000	+ 46,000
Spiez-Erlenbach-Bahn	620,000	322,000	+ 298,000
Erlenbach-Zweisimmen-Bahn	836,000	498,000	+ 338,000
Bern-Neuenburg-Bahn	2,566,000	1,873,000	+ 693,000
Gürbetalbahn	1,681,000	1,223,000	+ 458,000
Bern-Schwarzenburg-Bahn	613,000	455,000	+ 158,000
Burgdorf-Thun-Bahn	2,537,000	1,906,000	+ 631,000
Emmentalbahn	2,339,000	1,719,000	+ 620,000
Solothurn-Münster-Bahn	623,000	538,000	+ 85,000
Langenthal-Huttwil-Bahn	714,000	646,000	+ 68,000
Huttwil-Wolhusen-Bahn	660,000	532,000	+ 128,000
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	377,000	356,000	+ 21,000
Freiburg-Murten-Ins-Bahn	582,000	465,000	+ 117,000
Sensetalbahn	206,000	152,000	+ 54,000
Saignelégier-Glovelier-Bahn	160,000	191,000	— 31,000
Pruntrut-Bonfol-Bahn	85,000	132,000	— 47,000
II. Schmalspurbahnen.			
Berner Oberland-Bahnen	651,000	686,000	— 35,000
Montreux-Berner Oberland-Bahn	1,654,000	1,384,000	+ 270,000
Rechtsufrige Thunerseebahn	377,000	303,000	+ 74,000
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	828,000	601,000	+ 227,000
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	1,381,000	1,063,000	+ 318,000
Solothurn-Niederbipp-Bahn	192,000	183,000	+ 9,000
Langenthal-Jura-Bahn	137,000	133,000	+ 4,000
Langenthal-Melchnau-Bahn	116,000	106,000	+ 10,000
Biel-Meinisberg-Bahn [1])	16,000	20,000	— 4,000
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	265,000	236,000	+ 29,000
Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn	240,000	213,000	+ 27,000
Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn	221,000	226,000	— 5,000
Total	39,555,000	25,737,000	+13,818,000
Ergebnis 1939	30,017,000	23,247,000	+ 6,770,000
Ergebnis 1938	27,206,000	22,727,000	+ 4,479,000

[1]) 1. Juli 1940: Umstellung auf Autobus.

Kraftwagenkonzession des Autozubringerdienstes Bern/Bahnhof-Flugplatz Belpmoos.

d) Konzessionsausdehnungen.

Kraftwagenkonzession des Stadtomnibus Bern (sonntäglicher Kurs nach der Waldau).

e) Fristverlängerungen.

Bergbahn Grindelwald-First AG.
Skilift Kleine Scheidegg-Lauberhorn.
Schlittenseilbahn auf den Hornberg (Kesselstafel-Hühnerspiel).

f) Konzessionsablehnungen.

Keine Bemerkungen.

g) Erloschene Konzessionen.

Kraftwagenkonzession der Automobilgesellschaft Burgdorf und Umgebung; vorübergehende Einstellung des Betriebes auf der Strecke Krauchthal-Bolligen.
Kraftwagenkonzession des Stadtomnibus Bern (Bern/Bahnhof-Zeitglocken-Bärengraben-Schosshalde).
Rechtsufrige Thunerseebahn; Aufhebung der Teilstrecke Beatenbucht-Interlaken.
Biel-Meinisberg-Bahn.

F. Schiffahrt.

1. Bestand der kontrollierten Schiffe.

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse u. kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	501	604	236	631	1972
Motorgondeln	283	115	26	106	530
Motorboote	91	70	8	8	177
Segelboote verschiedener Art	38	83	4	3	128
Segelboote mit Aussenbordmotor	17	10	—	—	27
Segeljachten	5	27[1])	—	—	32
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	2[2])	4[2])	1	50	57
Fähren	—	—	—	11	11
Faltboote	137	165	8	459	769
Faltboote mit Segeleinrichtung	58	7	—	17	82
Faltboote mit Aussenbordmotor	13	5	—	15	33
Total 1940	1145	1090	283	1300	3818
Total 1939	1149	1076	288	1315	3828
Veränderungen im Berichtsjahr	—4	+14	—5	—15	—10

[1]) 4 mit Aussenbordmotor.
[2]) 1 mit Aussenbordmotor

Die auf dem Bielersee stationierten Motorboote waren im Berichtsjahr wieder der interkantonalen Kontrolle unterstellt.

2. Schifferpatente und Fähigkeitsausweise.

Im Berichtsjahr wurden 31 neue Patente ausgestellt und 35 Stück annulliert, so dass sich der Bestand pro 31. Dezember 1940 auf 392 Patente (gegenüber 396 im Vorjahr) beläuft.

Im Sinne von Art. 11 des Polizeireglementes betreffend Schiffahrt, Fähren und Flösserei im Kanton Bern, vom 28. Februar 1940, wurden bisher 8 von der Segelschule Thunersee ausgestellte Fähigkeitsausweise visiert.

3. Rechnung.

Einnahmen:		
Gebührenmarken	Fr. 11,582.70	
Stempelmarken	» 244.75	
Reglemente	» 830.—	
		Fr. 12,657.45
Ausgaben		» 8,369.05
Überschuss (1939: Fr. 6,547.20)		Fr. 4,288.40

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1940.

Budgetrubrik X. *b*	Budgetkredit	Reinausgaben	Mehrausgaben	Minderausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Eisenbahn- und Schifffahrtswesen	119,988	118,758.15	—.—	1,229.85
		Minderausgaben		1,229.85

Bern, den 4. Juni 1941.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

Grimm.

Vom Regierungsrat genehmigt am 11. Juli 1941.

Begl. Der Staatschreiber i. V.: **E. Meyer.**

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1940.

(Die Abschreibungen auf dem Aktienkapital sind in den nachstehenden Zahlen berücksichtigt.)

№	Name der Bahn	Datum: der Konzession	Datum: des Subventionsbeschlusses des Grossen Rates	Datum: der Betriebseröffnung	Kapital: Aktien	Kapital: Anleihen	Kapital: Schwebende Schulden	Kapital: Total	Aktienbeteiligung des Staates: Nominell	Aktienbeteiligung des Staates: Buchwert
					Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
	I. Normalspurbahnen.									
1	Emmentalbahn									
	a) Burgdorf-Solothurn	2. VI. und 14. IX. 1871	—	26. V. 1875	5,880,500	5,500,000	2,368,833	13,749,333	1,542,000	1,542,000
	b) Burgdorf-Langnau	19. XII. 1872	2. VII. 1879	12. V. 1882	—	—	—	—	—	—
2	Langenthal-Huttwil	12. XII. 1884	28. XI. 1887	1. XI. 1889	1,252,000	73,607	639,777	1,965,384	419,500	419,500
3	Huttwil-Wolhusen	10. IV. 1891	23. II. 1893	9. V. 1895	1,837,000	250,000	—	2,087,000	160,000	160,000
4	Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	20. VIII. und 13. IX. 1895	16. VIII. 1897	1,000,000	2,271,461	43,540	3,315,001	849,500	799,540
5	Burgdorf-Thun	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	4,133,350	4,500,000	475,588	9,108,938	2,109,550	2,109,300
6	Pruntrut-Bonfol Verlängerung Bonfol-Grenze	15. X. 1897 5. X. 1905	21. XI. 1898 26. V. 1908	13. VII. 1901 1. XI. 1910	566,200	968,400	67,386	1,601,986	364,400	268,100
7	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	3,680,000	15,072,820	489,836	19,242,656	2,262,000	2,262,000
8	Gürbetalbahn	17. IV. 1891	17. V. 1899 27. II. 1901	14. VIII. 1901 1. XI. 1902	2,770,000	6,242,487	2,378,577	11,391,064	1,725,000	1,724,761
9	Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	2,803,500	4,891,732	125,535	7,820,767	2,184,700	2,184,350
10	Saignelégier-Glovelier	26. III. 1897 29. III. 1901	9. X. 1907	21. V. 1904	1,100,000	642,500	105,873	1,848,373	500,000	500,000
11	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	642,480	1,018,100	344,006	2,004,586	484,320	484,320
12	Freiburg-Murten und Murten-Ins	21. XII. 1888 30. V. 1892	29. VIII. 1902	23. VIII. 1898 23. VII. 1903	3,175,000	727,100	205,709	4,107,809	64,500	64,500
13	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	1,730,000	2,836,324	1,192,764	5,759,088	980,000	980,000
14	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	1,620,150	3,897,183	120,665	5,637,998	122,700	121,500
15	Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	15. X. 1897	23. XI. 1905 28. II. 1907	1. VI. 1908	1,301,850	640,853	47,000	1,989,703	845,325	820,575
16	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee)	Einheitskonzession (21. VI. 1913)	27. VI. 1906 (13. III. 1899) —	15. VII. 1913 (1. VI. 1893) 15. V. 1836	59,783,500	120,209,859	8,475,683	188,469,042	23,839,000	19,628,645
				Total	93,275,530	169,742,426	17,080,772	280,098,728	38,452,495	34,069,091
	II. Schmalspurbahnen.									
1	Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont Elektrifikation Tramelan-Tavannes	23. XII. 1881 —	31. I. 1883 3. XII. 1913	16. VIII. 1884 16. XII. 1913	2,070,000	80,000	61,824	2,211,824	1,108,000	1,008,000
2	Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	1,425,000	325,000	67,658	1,817,658	352,000	350,200
3	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1. X. 1927	20. IX. 1897 26. II. 1908	21. X. 1898	2,237,950	1,529,200	569,825	4,336,975	1,238,560	1,238,560
4	Montreux-Berner Oberland Zweisimmen-Lenk	16. IV. 1898 30. III. 1906	24. II. 1903 29. III. 1909	17. XII. 1901 8. VI. 1911	7,903,650	10,876,000	1,296,992	20,076,642	1,500,000	1,500,000
5	Langenthal-Jura	30. III. 1906	29. XI. 1905	26. X. 1907	942,000	400,000	45,093	1,387,093	463,500	463,500
6	Mett-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	694,400	45,000	—	739,400	303,680	303,680
7	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	18. XI. 1912 11. III. 1918	4. XII. 1916	1,690,000	1,564,900	354,482	3,609,382	828,400	828,400
8	Solothurn-Zollikofen-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4,556,500	3,158,000	306,481	8,020,981	2,094,000	2,094,000
9	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1,872,000	520,600	82,700	2,475,300	402,500	402,500
10	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987,000	300,000	483,106	1,770,106	567,500	567,500
11	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	2,080,600	380,000	131,168	2,591,768	135,700	135,700
				Total	26,459,100	19,178,700	3,399,329	49,037,129	8,993,840	8,892,040
				Gesamttotal	119,734,630	188,921,126	20,480,101	329,135,857	47,446,335	42,961,131