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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1942)

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

Autor: Grimm, Robert / Guggisberg, P.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417273

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: 04.07.2025

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

VERWALTUNGSBERICHT

DER

DIREKTION DER BAUTEN UND EISENBAHNEN DES KANTONS BERN

FÜR DAS JAHR 1942

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

I. Baudirektion.

A. Allgemeines.

Die Rohstoffversorgung unseres Landes für das Baugewerbe litt auch im Jahre 1942 weiterhin unter den Einwirkungen des Krieges. Die zunehmende Verteuerung im Arbeits- und Warenmarkt übte einen zusätzlichen lähmenden Einfluss auf den Beschäftigungsgrad im Baugewerbe aus. Trotz des da und dort empfindlichen Rückganges an Bauaufträgen kann dennoch nicht von einer eigentlichen Krise gesprochen werden. Die vielen Bauten von nationalem Interesse, die Arbeiten für die Landesverteidigung und die in vermehrtem Masse in Angriff genommenen Meliorationen boten immerhin derartige Arbeitsgelegenheiten, dass ein Durchhalten möglich war. Die Lage war so, dass der Staat nicht gezwungen war, zur Linderung der Arbeitslosigkeit neue grosse Bauaufgaben auszuführen. Die Möglichkeit einer Arbeitslosigkeit ist aber ins Auge gefasst. Deshalb hat die Baudirektion bereits vor dem Berichtsjahre im Hinblick auf eine allfällig krisenbedingte Arbeitsbeschaffung sowohl im Hoch- wie im Tiefbau Projekte ausarbeiten lassen, um im gegebenen Zeitpunkte bereit zu sein, rechtzeitig Bauten zur Ausführung bringen zu können. Diese Projektarbeiten brachten den besonders unter hinreichender Beschäftigung leidenden Ingenieur- und Architekturbureaux willkommene Arbeitsgelegenheit. Namentlich infolge des grossen Rückganges auf den Erträgnissen der Automobilsteuer und dem Benzinzollanteil reichten die ordentlichen Kredite zur Befriedigung auch der allerdringlichsten Bedürfnisse nicht aus. Um deshalb auch nur dem Notwendigsten und Unumgänglichsten begegnen zu können, war die Bewilligung einiger Spezialkredite nicht zu vermeiden.

Im **Strassenbau** war die enorme Schrumpfung der Automobil- und Benzinzollerträgnisse der Grund, weshalb auch im Berichtsjahr der Ausbau des bernischen Strassennetzes mit Ausnahme der Sustenstrasse und einiger weniger Strecken des Alpen- und Fremdenverkehrsstrassennetzes vollständig ins Stocken geriet. Die weiter andauernde Verknappung der Bindemittel hatte zur unabweislichen Folge, dass selbst dem notwendigsten Unterhalt der ausgebauten Strassen nicht mehr die erforderliche Aufmerksamkeit geschenkt werden konnte. Es zeigen sich deswegen vielerorts Erscheinungen des Zerfalles und der Zerstörung, die zu denken geben.

Der Bau der Sustenstrasse wurde derart gefördert, dass diese am 1. August bis zum Hotel Steingletscher mit schweren Lastwagen befahrbar war.

Im **Hochbau** bewegte sich die Tätigkeit im Rahmen der bisherigen Aufwendungen. Im Mittelpunkt stand die Fertigstellung des Rathausumbaues. Nach zweijähriger Bauzeit konnte das nach Grundsätzen der Wahrung der dem Gebäude innewohnenden Überlieferung, verbunden mit moderner Zweckmässigkeit, neu erstandene Ratsgebäude am 31. Oktober in einem feierlichen Akt seiner Bestimmung übergeben werden. Am 9. November hielt der Grosse Rat zu einer Feiersitzung in würdiger Weise zum ersten Male Einzug in seine umgestaltete Wirkungsstätte. Damit ist mitten in schwerer Kriegszeit ein prächtiges Friedenswerk von historischer Bedeutung ausgeführt und vollendet worden.

Im **Wasserwirtschaftswesen** ist die erfreuliche Tatsache zu verzeichnen, dass auf Ende des Jahres das Kraftwerk Innertkirchen als zweite Stufe der Kraftwerke Oberhasli teilweise in Betrieb genommen werden konnte. So ist auch hier in schwerer Zeit in der erstaunlich kurzen Bauzeit von 2½ Jahren ein für die Elektrizitätsversorgung unseres Landes bedeutungsvolles, technisch hochinteressantes Bauwerk errichtet worden.

Für den **Wasserbau** war das Jahr 1942 wiederum günstig. Von schweren Unwetterkatastrophen sind wir verschont geblieben.

Im ganzen bewegte sich die Hoch-, Strassen- und Wasserbautätigkeit sowie das Vermessungswesen im Rahmen der bewilligten Budget- und Spezialkredite.

Die **Tätigkeit des technischen Arbeitsdienstes** gestaltete sich im Jahre 1942 nach den bisherigen Grundsätzen und ungefähr im gleichen Umfange wie im Vorjahre. Erhebungen bei den Arbeitsämtern und direkte Anmeldungen beim TAD, darunter viele von Wehrmännern aus dem Aktivdienst, ergaben, dass in den technischen Berufen eine ziemliche Arbeitslosigkeit herrschte. Der starke Wechsel im Personal zeigt auch, dass die zu besetzenden Stellen beinahe durchwegs kurzfristig sind.

Es wurden während des Jahres 45 Teilnehmer in 62 Arbeitsturnussen beschäftigt. Übernommen wurden aus dem Jahre 1941 20, Neueinstellungen 12, Wiedereinstellungen 30. Den Höchstbestand erreichte der Monat Januar mit 20, den Mindestbestand der Monat Juni mit 12 Mann.

Durch den TAD wurden Stellen vermittelt:

vorübergehende Stellen von weniger als 3 Wochen	3
Stellen von mehr als 3 Monaten (definitive) . . .	13
Vermittlung von Stellen an Angemeldete vor Eintritt in den TAD	10
Total	26

8 Teilnehmer sind ohne Vermittlung des TAD zu Stellen gekommen.

Von den Teilnehmern entfallen 71,1 % auf Hoch- und Tiefbau, 6,7 % auf Vermessung, 15,5 % auf Maschinen-, Elektrizitäts-, Installations- und Heizungsbranchen, 6,7 % auf Graphiker. Durchschnittliche Altersstufen der Teilnehmer: unter 20 Jahren 4,4 %, 20—30jährige 35,5 %, 31—40jährige 15,6 %, 41—50jährige 20 %, 51jährige und ältere 24,5 %.

Die Gesamtausgaben betrugen Fr. 75,742.60 gegenüber Fr. 77,129.36 im Vorjahre. Daran bezahlte der Bund Fr. 30,237.15; der Rest wurde vom Kanton, den Gemeinden und aus bezahlten Arbeiten bestritten.

Die Arbeiten wurden fast ausschliesslich auf Grund behördlicher Aufträge durchgeführt.

Zur Mitarbeit an **Heimat- und Landschaftsschutz** bot das Berichtsjahr wiederum reichlich Gelegenheit, sei es im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens, der Überprüfung von Baureglementen, sei es durch unsere Tätigkeit in den Uferschutzverbänden des Brienzer-, Thuner- und Bielersees.

Das **Gesamtbudget** der Baudirektion pro 1942 betrug ohne Spezialrubriken (Heil- und Pflegeanstalten, Automobilsteuer, Benzinzoll und die I. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds) an Reinausgaben:

Budget	Fr. 5,372,790.–
Rechnung	» 6,500,016.25

Die Mehrleistungen von Fr. 1,165,183.46, denen Minderausgaben von Fr. 37,957.21 gegenüberstehen, so dass die Mehrausgaben Fr. 1,127,226.25 betragen, fallen zur Hauptsache auf folgende Rubriken:

Rathausumbau, wofür mit Grossratsbeschluss vom 10. November 1941 ein Spezialkredit von Fr. 661,000 bewilligt wurde. Davon wurden im Jahre 1941 Fr. 331,000 verwendet, während auf das Jahr 1942 Fr. 330,000 entfallen. Ferner hat der Grosse Rat am 2. März 1943 für die Rathausmöblierung einen Kredit von Fr. 200,000 auf das Konto des Jahres 1942 bewilligt. Auf der Rubrik Wegmeisterbesoldungen entstanden durch vermehrte Stellvertretungskosten infolge Militärdienstes Mehrleistungen von Fr. 68,751.35. Des weitern bewilligte der Grosse Rat am 14. September 1942 für Lawinen- und Schneeräumungsarbeiten auf die Rubrik X. a. E. 3. einen Spezialkredit von Fr. 158,138.30. Ferner sind auf der gleichen Rubrik für dringende Strassenarbeiten Mehrausgaben von Fr. 44,138.49 entstanden. Am 14. September 1942 endlich bewilligte der Grosse Rat infolge des Ausfalles auf der Automobilsteuer und im Benzinzollanteil einen Kredit von Fr. 372 000 auf der Rubrik X. a. F. für dringende Strassen- und Brückenbauten.

Die **Spezialrubriken** wiesen folgende Reinausgaben auf:

1. Heil- und Pflegeanstalten. . . .	Fr. 58,080.15
2. Automobilsteuer	» 1,146,401.25
3. Benzinzollanteil	» 243,946.37
4. Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen	» 5,032.35
5. Juragewässerkorrektion	» 53,506.63
	Fr. 1,506,966.75

gegenüber Fr. 3,663,076.20 im Vorjahre.

Auf Budgetkrediten und Spezialrubriken wurden von der Baudirektion insgesamt verausgabt Fr. 8,006,983 gegenüber Fr. 9,066,144.38 im Vorjahre und Franken 12,181,121.04 im Jahre 1940.

Die Aufwendungen auf Vorschussrubrik, welche durch jährliche Amortisationen auf dem Budgetwege und insbesondere durch fällig werdende Bundesbeiträge

getilgt werden, sind in diesen Zahlen nicht enthalten. Sie kommen bei den einzelnen Abteilungen zum Ausdruck.

Neben der Bautätigkeit beanspruchten zahlreiche verwaltungsrechtliche Geschäfte im Gebiete der Hochbau-, Strassen- und Wasserbaupolizei sowie des Wasserrechtswesens grossen Zeitaufwand. Ansehnlich war wiederum die Zahl der der Baudirektion zur Prüfung und Antragstellung unterbreiteten Reglemente und Alignementspläne, der Mitberichte für andere Direktionen. Besondere Beanspruchung verursachte die Prüfung der vom kantonalen Arbeitsamt überwiesenen Subventionsgesuche und Abrechnungen sowie als neuer Aufgabenkreis die Prüfung und Antragstellung der Zementzuteilungsgesuche an die eidgenössischen Instanzen.

Für die **obligatorische Unfallversicherung** des Verwaltungs- und Angestelltenpersonals, einschliesslich des technischen Arbeitsdienstes, fiel eine Gesamtlohnsumme von Fr. 2,762,772 in Rechnung. Für Betriebsunfälle wurden an Prämien entrichtet Fr. 28,395.04. Die Nichtbetriebsunfälle, inklusive die Zusatzversicherung für das Wegmeisterpersonal der untern Klassen, betrug Fr. 21,212.37. Beide Prämien zusammen erreichten den Betrag von Fr. 49,607.41.

Die Leistungen der Anstalt betrugen:

	Betriebspersonal Fr.	Bureaupersonal Fr.
Betriebsunfallversicherung:		
Heilkosten	4,322.—	
Lohnentschädigungen	10,622.—	
Anteil an den schweren Unfällen (Invalidität und Tod) der Gefahrenklasse 40 *m* und 60 *h*	12,636.—	167.—
Nichtbetriebsunfallversicherung:		
Heilkosten	2,749.—	
Lohnentschädigungen	5,569.—	
Anteil an schweren Unfällen (Invalidität und Tod)	10,147.—	612.—
	46,045.—	779.—

Die Suva hat demnach im ganzen Fr. 46,824 geleistet gegenüber einer Prämienleistung von Franken 49,607.41.

Die Gesamtzahl der bei der Suva im Berichtsjahr angemeldeten Unfälle betrug 103 gegenüber 90 im Vorjahr.

Personal. Am 15. März starb nach kurzer Krankheit der Oberwegmeister des Amtes Niedersimmental, Karl Ott, in Spiezwiler. Oberwegmeister Ott trat am 1. April 1931 in den Staatsdienst. Er hat die ihm übertragenen Arbeiten allezeit treu, gewissenhaft und zur vollen Zufriedenheit seiner Vorgesetzten ausgeführt. Der Staat hat in dem Verstorbenen einen allgemein geschätzten Mitarbeiter verloren.

Anfangs November trat Oberwegmeister Wilhelm Bettschen in Wattenwil in den Ruhestand. Am 1. Juni 1893 als Nachfolger seines Vaters zum Amtsschwellenmeister gewählt, erfolgte am 1. Januar 1910 seine Ernennung zum Oberwegmeister des Amtes Seftigen. Während seiner langjährigen Dienstzeit bei der kantonalen Baudirektion hat Oberwegmeister Bettschen das ihm zugewiesene Strassennetz mit gründlicher Fachkenntnis beaufsichtigt, die ihm unterstellten Wegmeister zu treuer Pflichterfüllung erzogen und auch die Strassenpolizei in gewissenhafter Weise ausgeübt.

Auf den 30. November trat der seit dem 1. August 1928 im Amte stehende 1. Sekretär der Baudirektion, Fürsprecher Dr. Albert Schorer, zurück. Seinem Rücktrittsgesuch hat der Regierungsrat unter Verdankung der geleisteten Dienste entsprochen.

B. Gesetzgebung.

Die Verordnung vom 21. November 1919 betreffend die Bezeichnung der öffentlichen Gewässer und der unter öffentliche Aufsicht gestellten Privatgewässer wurde einer gründlichen Revision unterzogen, ergänzt und ersetzt durch die Verordnung vom 5. Juni 1942. Die Revision des Gesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte ist in Vorbereitung.

C. Hochbau.

1. Allgemeines. Auch das vergangene Jahr weist für die Tätigkeit im Hochbauwesen des Kantons die Merkmale der ausserordentlichen Zeit auf; die weitgehende Drosselung der privaten Bautätigkeit infolge zunehmender Verknappung der Baustoffe, verbunden mit spürbarer Verteuerung des Arbeits- und Warenmarktes bedingten planmässige Lenkung der vorhandenen Aufgaben und Materialien. Private und öffentliche Bautätigkeit standen unter diesen veränderten Verhältnissen; die Rationierungsmassnahmen für die verschiedenen Baumaterialien wie die Subventionsaktionen von Gemeinden, Kanton und Bund gaben dem Baumarkt des verflossenen Jahres ihr Gepräge.

Die staatlichen Hochbauarbeiten waren denn auch von diesen Verhältnissen beeinflusst. Neue Aufgaben wurden nicht zur Ausführung gebracht. Eine Reihe grösserer Bauten ist vorbereitet, um im Falle der Notwendigkeit dringender Arbeitsbeschaffung in Angriff genommen zu werden. Der innere Ausbau des Rathauses, verschiedene unaufschiebbare grössere Neu- oder Umbauten sowie der Unterhalt der Staatsgebäude boten aber trotzdem Beschäftigungsmöglichkeit, die den Rahmen der bisherigen jährlichen Aufwendungen des Staates auf diesem Gebiet erreichten.

Die Summe der ausgestellten Anweisungen beläuft sich im Berichtsjahr auf total Fr. 3,469,192.39, wovon der Hauptposten auf den Rathausumbau entfällt.

2. Aus **der Neubaurubrik X. a. D. 1,** die Ausgaben im Betrag von Fr. 359,633.31 ausweist, sind ausser einem Amortisationsbetrag an die Umbaukosten des Gebäudes der Staatskanzlei und der Bereitstellung von Mitteln für den vorbereiteten Erweiterungsbau der Erziehungsanstalt Landorf Neubauaufgaben gelöst worden, von denen der Einbau der Automobilgaragen im kantonalen Zeughaus erwähnt sei.

Ferner wurden aus diesem Neubaukredit die Renovation der Pförtnerwohnung im kantonalen Zeughaus in Bern, der Umbau und die Einrichtung der beiden im Berichtsjahr angekauften Gebäude Nydecklaube 11 und 13, in welchen sich die kantonale Zentralstelle für

Kriegswirtschaft befindet, die Neueinrichtung des Grundbuchamtes in Delsberg und der Umbau der Gerichtsabteilung in Pruntrut durchgeführt.

Aus **Spezialkrediten** gemäss besondern Beschlüssen wurden im ganzen Fr. 2,001,771.05 ausgegeben; von diesem Betrag entfallen auf die Bauarbeiten am Rathaus Fr. 1,429,785.75.

Ferner sind neben der Erstellung der Autogaragen im Zeughaus folgende grössere Bauarbeiten durchgeführt worden:

Umbau der Wäscherei des kantonalen Zeughauses in Bern.

Neubau eines Salzmagazines in Burgdorf.

Umbau und Einrichtung des Bureaugebäudes Neuengasse 8, Biel.

Erweiterung der Scheune und der Stallungen im Lehenhaus in Schlosswil.

Wiederaufbau des durch Brand zerstörten Pfarrhauses in Twann.

Fassadenrenovation am Amthaus Aarberg.

Zu den Arbeiten sei im einzelnen nachstehendes erwähnt:

Rathaus-Umbau. Bis zum Herbst 1941 waren die Rohbauarbeiten in der Hauptsache durchgeführt. Es folgte hierauf der innere Ausbau. Diese Arbeiten umfassten alle Handwerksberufe; sie verteilten sich auf viele Firmen von Stadt und Land. Der Einbau der technischen Einrichtungen, die Anfertigung der inneren Ausstattung und des Mobiliars, nicht zuletzt die künstlerische Ausschmückung verlangten grösste Qualitätsarbeit. Am 31. Oktober 1942 erfolgte in einem feierlichen Festakt die Einweihung des umgebauten Gebäudes. Die Abrechnung fällt in das Jahr 1943.

Nach längerer Prüfung der verschiedenen Möglichkeiten der **Unterbringung des staatlichen Automobildienstes** wurde im Berichtsjahr der Einbau solcher Einstellräume im Gebäude C des kantonalen Zeughauses durchgeführt.

Nach den Plänen von Architekt von Gunten und unter seiner Bauleitung sind heizbare Einstellräume für 12 Lastwagen und 12 Personenwagen, eine Wagenwaschanlage sowie die maschinellen Einrichtungen hiezu, ferner verschiedene Nebenräume erstellt worden. Im weitern wurde eine Tankanlage für eine grössere Lagerhaltung von Benzin und Öl gebaut.

Der Bau war zu Jahresende fertig gestellt; die Baukosten im Betrage von Fr. 250,000 sind noch nicht abgerechnet.

Zu den projektierten Um- und Erweiterungsbauten in der **Knabenerziehungsanstalt Landorf** sind die Projektarbeiten beendigt. Für diese Aufgabe, deren Kosten auf Fr. 600,000 errechnet sind, wurden bisher in verschiedenen Jahresraten Fr. 280,000 bereitgestellt. Das Projekt bildet für zukünftige Arbeitsbeschaffung eine Reserve.

Für die **Pförtnerwohnung im kantonalen Zeughaus** waren Renovationsarbeiten notwendig, die sich auf Fr. 14,200 beliefen. Die Durchführung erfolgte zum grossen Teil schon 1941; im Berichtsjahr wurde der vorschussweise von der Militärverwaltung zur Verfügung gestellte Betrag aus den Krediten des Hochbaues zurückvergütet.

In den vom Staat erworbenen Liegenschaften **Nydecklaube 11 und 13** sind Umänderungen zur Unterbringung der kantonalen Zentralstelle für Kriegswirtschaft vorgenommen worden. Die Arbeiten betrafen zur Hauptsache Erstellung neuer Bureauräumlichkeiten, Einrichtung der vollautomatischen Telephonanlage; die Baukosten belaufen sich auf Fr. 26,196.91.

Auf Veranlassung der Justizdirektion wurden im **Amthaus in Delsberg** die Gerichtsabteilung und das Grundbuchamt neu eingerichtet. Infolge Unterbringung des Betreibungsamtes im Gebäude Götschel konnte die notwendige Vergrösserung des Grundbuchamtes vorgenommen werden. Diese Umbaukosten belaufen sich auf ca. Fr. 25,000; die neuen Räume sind bezogen.

Auch im **Hôtel des Halles in Pruntrut** ist die Gerichtsabteilung mit einem Betrage von Fr. 19,937 umgebaut worden. Dadurch ist eine bessere Organisation der Räume durchgeführt.

Die Neugestaltung der **Dampfwaschanlage im kantonalen Zeughaus** war seit längerer Zeit dringend. Durch Regierungsratsbeschluss vom 17. Februar 1942 wurde zu dem Zweck ein Kredit von Fr. 58,000 bewilligt, womit die Anlage auf Heisswasser umgebaut wurde. Neben der Vermehrung und Erneuerung bestehender Waschmaschinen erfolgte ebenfalls der Umbau der Tröcknungseinrichtung. Die Arbeiten sind durchgeführt, die Kosten belaufen sich auf Fr. 65,007.20. Die Mehrkosten wurden durch die Militärdirektion übernommen.

Am 10. November 1941 ist die **Salzhausbesitzung in Burgdorf** an die Firma Aebi & Cie., Maschinenfabrik Burgdorf, zwecks Erweiterung ihrer Anlagen für die Summe von Fr. 160,000 verkauft worden. Dieses alte Gebäude war für die Bedürfnisse des Staates zu gross. Es konnte bei der Bahnstation Steinhof ein neues zweckmässiges Gebäude erstellt werden, welches im Oktober 1942 bezogen wurde. Für dieses neue Gebäude sind Fr. 75,000 bezahlt; die Baukosten mit Bahngeleiseanschluss sind veranschlagt auf Fr. 110,000 und werden 1943 abgerechnet.

Für die Steuerveranlagungsbehörde Seeland war das von der Stadt Biel erworbene Gebäude **Neuengasse 8 in Biel** neu einzurichten. In diesen für die Staatsverwaltung notwendigen neuen Räumen sind nun neben der Veranlagungsbehörde Bureaux für die Kantonspolizei sowie Dienstwohnungen für Landjäger im 4. und 5. Stock eingerichtet. Die Kosten dieses Umbaues betragen Fr. 41,283.15 gegenüber dem vorgesehenen Kredit von Fr. 45,000.

Im **Schlossgut in Schlosswil** ist die Vergrösserung der bestehenden Scheune infolge des Mehranbaues von Getreide notwendig geworden. Auch fehlte ein Jungviehstall und eine genügende Remise für die Unterbringung der landwirtschaftlichen Geräte. Zudem war der Neubau der Schweineställe sowohl aus räumlichen wie baulichen Gründen dringend. Durch Grossratsbeschluss vom 10. September 1941 wurde ein Kredit von Fr. 74,150 zu diesem Zweck bewilligt. Die Bauarbeiten sind unter der Leitung von Architekt Wüthrich in Konolfingen durchgeführt und abgerechnet.

Das am 12. Januar 1942 durch Brand zerstörte **Pfarrhaus in Twann** ist an alter Stelle wieder erstellt und bezogen worden. Dieser Wiederaufbau erfolgte nach Plänen von Architekt Sommer in Biel, dem

ebenfalls die Bauleitung übertragen war. Die Kosten belaufen sich auf Fr. 110,000.

Im **Amthaus in Aarberg** sind in den letzten Jahren, hauptsächlich in den Diensträumen, verschiedene Erneuerungen vorgenommen worden; dieses Gebäude bedarf aber einer weitergehenden Herstellung. Insbesondere sind die Partien an der Süd- und Westseite renovationsbedürftig, wie auch die Dienstwohnungen Erneuerungen notwendig machen. In planmässiger Folge sollen diese Arbeiten durchgeführt werden. Im Berichtsjahr wurde die Nordseite erneuert, die das engere Stadtbild schmückt. Für diese Arbeiten wurden Fr. 9817.45 aufgewendet.

Als grössere Planung ist im Berichtsjahr im Zusammenhange mit der Frage der Erweiterung des Waffenplatzes Bern die neue **Offizierskaserne** projektiert worden, nachdem ein Areal von ca. 45,000 m² an der Papiermühleallee vom Staat erworben worden war.

Der Zeitpunkt der Ausführung wird vom eidgenössischen Militärdepartement im Rahmen der Massnahmen für Arbeitsbeschaffung bestimmt werden.

3. **Rubrik X. a. D. 2.** In den **Heil- und Pflegeanstalten** sind für Fr. 57,934 Arbeiten durchgeführt worden; dieselben umfassen hauptsächlich Erneuerungen und Verbesserungen der Warmwasser- und Heizungsinstallationen in Bellelay und Münsingen. In der Anstalt Waldau war eine grössere Reparatur der Flachdächer durch Neueindeckung nicht zu umgehen.

4. **Unterhalt der Staatsgebäude; Rubriken X. a. C. 1—6.** Wie in den Vorjahren erfolgte die Ausführung dieser Arbeiten auf Grund von Jahresprogrammen. Total wurden Fr. 519,913.77 ausgegeben.

An grösseren Unterhaltsarbeiten sind zu erwähnen: Fassadenrenovation Anstalt Hindelbank, Bureaurenovationen in den Amtsgebäuden Burgdorf und Büren, Verbesserung von sanitären Installationen im bakteriologischen, pathologischen, pharmakologischen Institut der Universität Bern, ferner im Tierspital Bern und im Landjägerposten Damvant. Verbesserung der Druckwasserversorgung in Bellelay. Einbau einer Umwälzpumpe im botanischen Garten in Bern. Instandstellung der Transformatorenstation der Anstalt Tessenberg. Im fernern wurden Umbau- und Renovationsarbeiten ausgeführt in den Gebäuden Boêchat in Delsberg, Amthaus Frutigen. Neue Stützmauern wurden beim Schloss Pruntrut und Schloss Erlach errichtet. Im weitern wurden die alljährlich notwendigen Renovationen in den Militäranstalten und dem botanischen Garten in Bern sowie Verbesserungen an den Heizeinrichtungen in verschiedenen Staatsgebäuden vorgenommen.

Die für Pfarrgebäude verausgabten Unterhaltskosten beliefen sich auf Fr. 122,088. Es erfolgten Erneuerungsarbeiten in den Pfarrhäusern Burgdorf, Heimenschwand, Wasen, Bremgarten, Grafenried, Gurzelen, Grossaffoltern, Gsteig b. I., Hasle b. B., Interlaken, Lauterbrunnen, Meiringen, Messen, Niederbipp, Pieterlen, Täuffelen, Ursenbach, Affoltern, Sumiswald, Brienz, Ringgenberg, Büren, Corgémont, Oberbipp, Oberburg, Reutigen, Rüderswil, Rüegsau, Wynau und Zäziwil.

Für das Pfarrhaus Neuenegg ist mit Hilfe der Kirchgemeinde eine bessere Quellfassung erstellt; neue Badzimmereinrichtungen erhielten die Pfrunden Rütti b. B. und Interlaken.

5. Die Kontrolle der staatlichen Heizungs- und Wärmeanlagen wurde auch im Berichtsjahr weitergeführt.

Ferner erledigte die dem Hochbau angegliederte Prüfstelle für Subventionsgesuche der Notstandsarbeiten zuhanden der Direktion des Innern 1427 Geschäfte, die sich in 563 Gesuche um Subventionsbeiträge und in 864 Abrechnungen teilen.

Im August 1942 übertrug das eidgenössische Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amt dem Kanton die Begutachtung der Zementzuteilungen für den privaten Wohnungsbau sowie die Prüfung der Begehren um Zementzuteilung für kantonale und gemeindeeigene Arbeiten.

Organisation und Durchführung dieser Mithilfe wurden dem kantonalen Hochbauamt überbunden, welches diese Arbeit der Prüfstelle für die Subventionsgesuche angliederte. Total sind bis Jahresende von dieser Stelle 585 Gesuche behandelt worden.

6. **Schul- und Anstaltsgebäude der Gemeinden und Korporationen.** Für die Direktionen der Erziehung, der Sanität und des Armenwesens sind 45 Schulhäuser und 16 Anstalts- und Spitalgebäude begutachtet worden.

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

Baureglemente	4
Wasserversorgungsreglemente	11
Elektrizitätsreglemente	1
Kanalisationsreglement	2
Plakatreglement	1
Alignementspläne	12

8. **Hochbaupolizei.** Neben der Begutachtung vieler Bauvorhaben, welche infolge ästhetischer oder bautechnischer Einwendungen zur Behandlung an die Baudirektion gelangten, hatte sich die Baudirektion mit zwei Rekursfällen hochbaupolizeilicher Natur zu befassen. Beide Rekurse wurden gemäss Antrag vom Regierungsrate abgewiesen.

D. Strassenbau.

1. **Allgemeines.** Bau- und Unterhalt der Strassen sind im Berichtsjahre durch den Krieg weiterhin nachteilig beeinflusst worden, vor allem infolge aussergewöhnlicher Schrumpfung der Eingänge aus der Automobilsteuer und dem Benzinzollanteil, dann aber auch wegen der Schwierigkeit in der Beschaffung verschiedener Strassenbaustoffe.

Im Ausbau der Hauptverkehrsstrassen ist ein vollkommener Stillstand eingetreten, während der vom Bunde subventionierte Ausbau der Alpenstrassen und der Fremdenverkehrsstrassen mit Ausnahme der Sustenstrasse auch nur noch in ganz beschränktem Masse fortgesetzt werden konnte. Von nennenswerten Baustellen an Staatsstrassen seien erwähnt: Fortsetzung

des Ausbaues der Simmentalstrasse, Erstellen einer Ufermauer zwischen Merligen und Beatenbucht, Kurvenkorrektion im Zuge der Staatsstrasse Zollhaus-Thierachern, Entwässerungsarbeiten im Zuge der Staatsstrasse Frauenkappelen-Biberen, Hebung von Senkungen in der Staatsstrasse Münchenbuchsee-Schönbrunnen, Walzarbeiten im Dorfe Orvin, Einbau eines Mischbelages in Utzenstorf, Pflästerung der Bahnhofstrasse in St. Ursanne.

Aus dem Brückenbau sind zu erwähnen:

Umbau der Stierenmoosbrücke unterhalb Schwefelbergbad, Neuanstrich der Schlossbrücke in Nidau, teilweiser Anstrich der Aarebrücke in Aarwangen, Rekonstruktionsarbeiten an der gedeckten Holzbrücke in Büren a. A., Auswechseln des Belages und Revisionsarbeiten an der äusseren Wynigenbrücke in Burgdorf und an der Gohlhausbrücke in Wangen a. A., Verstärkungsarbeiten an der Jabergbrücke in Kiesen und Umbau und Verstärkung der Zollbrücke mit Vollendung der Arbeiten 1943.

Die Staubbekämpfung auf Staatsstrassen ist im letzten Jahre ebenfalls weiter zurückgegangen und nur noch in vereinzelten Fällen zur Subventionierung angemeldet worden.

Von dem von der Sektion für Baustoffe des KIAA für den Unterhalt der Strassen zugeteilten Kontingent an Teer und Bitumen musste ein beträchtlicher Teil für die Sustenstrasse, für die Gemeinden und für industrielle Betriebe abgespalten werden. Die dem kantonalen Tiefbauamt für den Unterhalt der Staatsstrassen verbliebene Zuteilung war selbst für die Durchführung der dringendsten Nachbehandlungen ungenügend, so dass vielerorts Beläge mit bituminösen Bindemitteln, insbesondere Oberflächenbehandlungen, Erscheinungen des Zerfalles zeigen und ihrer Zerstörung entgegengehen. Neue Beläge konnten nur in besondern Fällen und nur in ganz beschränkten Ausmassen eingebaut werden.

Hinsichtlich Hochwasser und Unwetterschäden an Staatsstrassen kann das Jahr 1942 als ein günstiges Jahr bezeichnet werden. Bedeutender Schaden entstand an der Grimselstrasse durch den am 14. September 1942 erfolgten Ausbruch des Grubengletschersees und des unterhalb der Handegg in die Aare einmündenden Ärlenbaches. Die auf Fr. 180,000 devisierten Räumungs- und Instandstellungsarbeiten an der Grimselstrasse konnten zum Teil noch im Berichtsjahre durchgeführt und ihre Kosten mit verfügbaren Kreditrestanzen bestritten werden, während verschiedene Wiederherstellungsarbeiten an Kunstbauten und Verbauungsarbeiten an der Aare zum Schutze von Brücken und der Strasse auf das Jahr 1943 verschoben werden mussten.

Zu erwähnen sind noch die Unwetterschäden in Boll (Amtsbezirk Bern), am Biglenbach und seinen Seitenbächen zwischen Walkringen und Bigenthal und im Einzugsgebiete des Lauterbaches, des Biembaches und des Wydenmattgrabens vom 12. und 25. Juni 1942.

Zur Bereitstellung von Arbeiten im Strassenbau für die Zeiten grösserer Arbeitslosigkeit sind im Berichtsjahre verschiedene Projekte über den Ausbau von Staatsstrassen an freierwerbende Ingenieure übertragen worden, ferner ist für den Bau einer neuen Aarebrücke im Zuge der Staatsstrasse Studen-Biel ein auf den Kanton Bern beschränkter Wettbewerb durchgeführt worden.

2. **Sustenstrasse.** Der Bau der Sustenstrasse wurde nach dem vom Bunde genehmigten Programm fortgeführt und so gefördert, dass am 1. August 1942 auf der Strecke von Innertkirchen bis Hotel Steingletscher der Verkehr mit schweren Lastwagen aufgenommen werden konnte. Vom Steingletscher aufwärts bis zur Passhöhe konnten im Laufe des Jahres auf der ganzen Linie die Bauarbeiten in Angriff genommen werden, so dass die Strasse im Herbst 1943 bis zum Scheiteltunnel befahrbar sein dürfte. Im Scheiteltunnel wurde der Sohlstollen vorgetrieben und am 3. August durchgeschlagen, während die Ausweitung und die übrigen Arbeiten am Scheiteltunnel noch zurückgestellt werden mussten.

Neben den eigentlichen Bauarbeiten konnten in den Sektionen II und VI von der Fahrbahn 32,600 m² mit leichtem Belag überzogen und auf Kehren und in Tunnels rund 2000 m² mit Kleinsteinen gepflästert werden.

Zur Deckung von Mehrkosten infolge von Lohn- und Materialpreissteigerung und wegen Mehrarbeiten bewilligte der Grosse Rat mit Beschluss vom 10. September 1942 einen zusätzlichen Kredit von 25% von Fr. 2,600,000 = Fr. 650,000.

Gemäss Volksbeschluss vom 28. November 1937 ist vom Kantonsanteil von 25% von Fr. 12,632,000 = Fr. 3,158,000, rund die Hälfte oder Fr. 1,658,000 auf sechs Jahre verteilt, aus den Erträgnissen der Automobilsteuer zu bestreiten. Wegen des Ausfalles in den Eingängen aus Autosteuer und zur Entlastung der noch verfügbaren Kredite für den Unterhalt der Strassen werden die beiden letzten Jahresraten für 1943 und 1944 von Fr. 276,500 und Fr. 275,500 von der Finanzdirektion zu Lasten der laufenden Rechnung übernommen.

3. **Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen.** Im Berichtsjahre wurden für die Bern-Thun-Strasse noch Fr. 5032.35 aufgewendet, womit sich die Gesamtausgaben des mit Volksbeschluss vom 8. Mai 1938 bewilligten Ausbaues der Fremdenverkehrsstrassen auf Fr. 3,354,995.08 belaufen.

4. **Strassenarbeiten aus dem Kredite für Arbeitsbeschaffung in den Jahren 1940—1942.** Von dem mit Volksbeschluss vom 3. September 1939 bewilligten Kredite von Fr. 3,250,000 für ausserordentliche Strassenbauarbeiten sind im verflossenen Jahre Fr. 17,012.45 für den auf Fr. 230,000 devisierten Ausbau der Strecke Toffen-Breitlohn und Lohnstorf-Amtsgrenze der Gürbetalstrasse verausgabt worden.

5. **Verwendung der Budgetkredite X. a. E. und X. a. F.**

a) Budgetrubrik X. a. E. 1 (Wegmeisterbesoldungen). Budget Fr. 2,060,000, Rechnung Fr. 2,128,751.35. Die Mehrausgaben infolge Besoldungsrevision und Stellvertretung bei Militärdienst betragen Fr. 68,751.35.

Diese Rubrik X. a. E. 1 umfasst die Besoldungen der Oberwegmeister und der Wegmeister auf Staatsstrassen und auf Gemeindestrassen mit Wegmeisterstellung durch den Staat. Von den 22 Oberwegmeistern, von denen einer Oberwegmeister-Stellvertreter ist, sind 13 ausserdem noch als Amtsschwellenmeister angestellt. Die Zahl der Wegmeister beträgt 490. Einige Wegmeisterbezirke waren durch Hilfsarbeiter besetzt.

b) Budgetrubrik X. a. E. 2 (Strassenunterhalt). Budget Fr. 670,000, Rechnung Fr. 666,577.32. Dieser Kredit X. a. E. 2 wird in erster Linie für den Unterhalt der nicht ausgebauten Strassen, der Brücken und anderer Kunstbauten verwendet.

Das Staatsstrassennetz ist mit 2,313,248 km unverändert geblieben. Die Länge der Gemeindestrassen, für welche der Staat den Wegmeister stellt oder jährlich einen Beitrag leistet, misst 620,608 km.

c) Budgetrubrik X. a. E. 3 (Wasserschäden und Schwellenbauten). Budget Fr. 350,000, Rechnung Fr. 552,276.79. Über einige nennenswerte Unwetterschäden an Staatsstrassen ist eingangs bereits kurz berichtet worden.

Die Kosten der Schneeräumungsarbeiten an der Grimselstrasse sind mit Fr. 11,169.20 dank der günstigen Witterung und der Stillegung des Postautokurses wesentlich unter dem Mittel der Vorkriegsjahre geblieben. Mit der Schneeräumung auf der Grimselstrasse, in allerdings nur beschränktem Masse, wurde vor allem einem Begehren der zahlreichen Radtouristen entsprochen.

Dagegen haben die nach Gesetz vom 3. Dezember 1939 vom Staate auf den Hauptdurchgangsstrassen durchzuführenden Schneeräumungsarbeiten im Winter 1941/1942 ausserordentlich hohe Auslagen verursacht, insbesondere in den Freibergen. Zur Deckung dieser Kosten für Schnee- und Lawinenräumung im Winter 1941/1942 ist mit Beschluss des Grossen Rates vom 14. September 1942 ein zusätzlicher Kredit von Fr. 158,138.30 bewilligt worden.

Überdies sind für rund Fr. 44,000 Mehraufwendungen für allerdringlichste Bauarbeiten notwendig geworden.

d) Budgetrubrik X. a. E. 4 (Brandversicherung der Brücken). Budget Fr. 2300, Rechnung Fr. 2286.53. In diesem Betrage sind inbegriffen die Brandversicherungskosten der hölzernen Brücken, der Wegmeisterhütten und dergleichen.

e) Budgetrubrik X. a. F. (Strassen- und Brückenbau). Budget Fr. 125,000, Rechnung Fr. 499,761.51. Dieser Kredit ist in der Hauptsache für den Neuanstrich von Brücken und für den Unterhalt von Kunstbauten verwendet worden.

Ferner wurde für die Durchführung eines Programmes über dringende Arbeiten im Strassenbau mit Beschluss des Grossen Rates vom 14. September 1942 ein zusätzlicher Kredit von Fr. 350,000 auf Budgetrubrik X. a. F. und für einen durch die Tieferlegung des Hauptkanals im Grossen Moos notwendig gewordenen Brückenbau im Zuge der Staatsstrasse Müntschemier-Kerzers (Kantonsgrenze) vom Regierungsrate mit Beschluss vom 24. November 1942 ein Kredit von Fr. 22,000 bewilligt.

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

Ertrag der Automobilsteuer zugunsten der Baudirektion	Fr.	836,554.83
Einnahme aus Rückvergütungen, Gemeindebeiträgen u. a.	»	124,867.95
Benzinzollanteil	»	300,798.—
Übertrag	Fr.	1,262,220.78
Beiträge von Gemeinden und Privaten auf Rechnung des Benzinzollanteiles	»	63,583.60
Beiträge des Bundes an den Ausbau der Alpenstrassen	»	293,200.—
Total Einnahmen	Fr.	1,619,004.38
Ausgaben	»	1,909,594.42
Mehrausgaben	Fr.	290,590.04

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

1. Beiträge an Gemeinden für Staubbekämpfung	Fr.	9,223.15
2. Beiträge an Gemeinden gemäss den Bestimmungen des Strassenbaugesetzes	»	129,361.85
3. Beiträge an Vereinigungen für das Strassenwesen	»	2,032.55
4. Projektierungsarbeiten	»	7,751.60
5. Sustenstrasse, 3. Rate	»	276,500.—
6. Fremdenverkehrsstrassen, 2. Rate	»	200,000.—
7. Verzinsung der Spezialkredite	»	52,226.47
8. Strassenbau- und Unterhaltsarbeiten. Abtragung von Vorschüssen und verschiedenen Kosten	»	1,232,498.80
Total	Fr.	1,909,594.42

7. **Gesamtaufwendungen des Staates für das Strassenwesen.**

a) Budgetrubrik X. a. E.	Fr.	3,393,560.69
b) Budgetrubrik X. a. F.	»	508,986.91
c) Autosteuer und Benzinzollanteil.	»	1,909,594.42
d) Fremdenverkehrsstrassen	»	5,032.35
e) Arbeitsbeschaffungskredit 1940 bis 1942	»	17,012.45
f) Sustenstrasse, Neubau	»	3,706,283.02
Gesamtaufwendungen	Fr.	9,540,469.84

Von dem rund 700 km betragenden Netz der Hauptdurchgangs- und Hauptverbindungsstrassen sind auf Ende 1942 ausgebaut oder staubfrei 698,248 km. Ausserdem sind auch Nebenstrassen, insbesondere Ortsdurchfahrten, und zwar 480,097 km, mit einem staubfreien Belag versehen.

Das ausgebaute oder mit staubfreiem Belag versehene Strassennetz beträgt insgesamt 1178,345 km oder rund 51 % des Gesamtnetzes von 2293,498 km.

8. **Strassenpolizei.** Gemäss den Bestimmungen des Strassenbaugesetzes sind im Berichtsjahre 28 Bewilligungen für Bauten innerhalb der Bauverbotzone längs öffentlicher Strassen erteilt worden, ferner Bewilligungen für Benützung des Strassengebietes durch Anlagen und Leitungen.

Das Aufstellen und Anbringen von Aussen- und Strassenreklamen wird weiterhin auf Grund der Verordnung vom 30. Juni 1939 beaufsichtigt und geordnet.

9. **Strassen- und Wegreglemente.** Dem Regierungsrate wurde ein Grundeigentümerbeitragsreglement (Münsingen) zur Genehmigung unterbreitet.

E. Wasserbau.

1. **Budgetrubrik R. a. G. 1.** Budget Fr. 650,000, Rechnung Fr. 649,767.96.

Besondere Vorkommnisse im Wasserbau sind vom verflossenen Jahre keine zu melden. Die Beanspruchung des Kredites X. a. G. 1 durch die laufenden Verbauungsarbeiten an Wildbächen und Flüssen ist im Rahmen der früheren Jahre geblieben. Dagegen mussten für die Korrektion des Limpaches und für die Arbeiten am Hauptkanal im Grossen Moos Vorschusskredite von Fr. 250,000 und Fr. 865,000 eröffnet werden, die zu Lasten der Budgetrubrik X. a. G. 1 mit Jahresraten von Fr. 50,000 und Fr. 100,000 amortisiert werden.

Von Verbauungs- und Korrektionsarbeiten aus Budgetrubrik X. a. G. 1 können erwähnt werden:

Einbau von Sperren am Sund- und Birrengraben, Verbauungsarbeiten an der Emme und an der Ilfis, Abschluss der Schüsskorrektion in Sonceboz und Fertigstellung der Korrektion der Allaine oberhalb Pruntrut.

Über sämtliche hängigen Wasserbaugeschäfte wurde ein Verzeichnis aufgestellt, das über den Stand der Arbeiten und Verpflichtungen orientiert. Dieses Verzeichnis liegt auf dem kantonalen Tiefbauamt zur Einsichtnahme auf.

2. **Juragewässerkorrektion.** Die Regulierung der Juraseen hätte nach dem provisorischen, vom Bundesrat genehmigten Reglemente 1917/1941 erfolgen sollen. Als es sich jedoch darum handelte, aus unsern Flüssen möglichst viel elektrische Energie zu gewinnen, zeigte sich, dass die Anwendung dieses Reglementes den Bedürfnissen nicht genügte.

Die Regulierung erfolgte dann im Einverständnis mit dem vom Bundesrat ernannten Kommissär in der Weise, dass das Akkumulierungsvermögen der Seen so weitgehend als möglich ausgenützt wurde.

Die Projekte für die Verbesserung der Binnenkorrektion im Grossen Moos durch Vertiefung der dortigen Kanäle wurden im Jahre 1942 so gefördert, dass im August mit den Ausführungsarbeiten begonnen werden konnte. Es werden nun drei verschiedene Entwässerungsunternehmen durchgeführt.

Von der Aarberg-Siselenstrasse und vom Bahnhof Siselen westwärts wird durch den bisherigen Hauptkanal das ganze Gebiet gegen die Broye entwässert.

Das Walperswilmoos nordöstlich der Aarberg-Siselenstrasse soll durch eine Pumpstation in den Hagneckkanal entwässert werden.

Das Gebiet von Brüttelen, Lüscherz, Hagneck bis zum Hagneckkanal wird durch einen Stollen vom Hagneckmoos gegen den Bielersee entwässert.

Die Kosten betragen für das Grosse Moos Fr. 2,450,000, für das Walperswilmoos inklusive Betriebsfonds für die Pumpstation und Drainage Fr. 390,000, für das Brüttelen-Hagneckmoos Fr. 1,150,000.

Im Grossen Moos wurde im August mit den Baggerarbeiten in den Kanälen begonnen. Bis zum Jahresende konnte die Baggerung auf eine Länge von 5,5 km und die Sohlenverkleidung auf eine Länge von 3,5 km fertiggestellt werden. Ebenso wurden zwei Stauwehre erstellt. Die Terrainschwierigkeiten, welche sich den Arbeiten entgegenstellen, sind teilweise sehr gross.

Mit dem Stollen im Hagneckmoos wurde am 1. Dezember begonnen. Im Berichtsjahr konnte noch der Voreinschnitt mit dem Ablaufkanal zum See ausgeführt werden. Der eigentliche Stollenvortrieb fällt in das Jahr 1943; ebenso die Arbeiten auf der Südseite.

Das Projekt für die Sanierung des Grissachmooses konnte noch nicht subventioniert werden.

Der Schwellenfonds hatte auf Jahresende eine Höhe von Fr. 923,590.32.

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.—	649,767.96
2. Besoldungen der Schleusen- und Schwellenmeister . . .	9,000.—	8,429.—
3. Juragewässerkorrektion I, Unterhalt	53,506.63	53,506.63
4. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds, Äufnung . .	30,000.—	30,000.—
	742,506.63	741,703.59

4. **Schwellenreglemente und Kataster** kamen im Berichtsjahre vier zur Genehmigung durch den Regierungsrat.

5. **Unter-öffentliche-Aufsichtstellung von Privatgewässern.** Hier sei auf die unter Abschnitt B erwähnte Verordnung vom 5. Juni 1942 verwiesen.

6. **Wasserbaupolizei.** Gestützt auf die §§ 9 und 37 des Wasserbaupolizeigesetzes wurden dem Regierungsrate zwei Überbrückungen und Überbauungen zur Genehmigung unterbreitet.

Die Baudirektion bewilligte zwei Abwasserleitungen sowie zwei Überbrückungen.

F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.

Die Arbeiten beim Bau des Kraftwerkes Innertkirchen konnten im Berichtsjahr so gefördert werden, dass die Inbetriebnahme der Zentrale auf 1. Januar 1943 möglich war. Allerdings konnten noch nicht alle Anlageteile fertiggestellt werden, so dass im Sommer 1943 der Betrieb für 3—4 Monate unterbrochen werden muss, um die Vollendungsarbeiten auszuführen. Es handelt sich namentlich um Dichtungsarbeiten im Stollen Handeck-Wasserschloss und um Fertigstellung des Anstriches. Zentrale und Druckleitung mit Wasserschloss sind vollendet. Die Tatsache der unter schwierigen Verhältnissen ermöglichten raschen Inbetriebnahme des Werkes ist eine Hochleistung der beteiligten Unternehmungen.

Durch den Ausbruch des Grubensees wurden die Arbeiten am Ausgleichsweiher gehindert. Diese Arbeiten werden 1943 weitergeführt.

Mit der Inbetriebnahme des Kraftwerkes Innertkirchen wird die mögliche Energieerzeugung um 311,000,000 kWh pro Jahr vergrössert. Es handelt sich um gleichmässige Jahresenergie, wozu noch ca. 70,000,000 kWh Sommerenergie kommen.

Finanziell ergibt sich für den Kanton eine jährliche Erhöhung der Einnahmen aus Wasserrechtsabgaben von Fr. 300,000, wozu ein ungefähr gleich hoher Betrag an Steuern kommen wird.

G. Vermessungswesen.

1. Allgemeines.

Die kriegswirtschaftlich bedingten Massnahmen und Umstellungen wirken sich auch im Vermessungswesen aus. Die Anzahl der nicht vermessenen Gemeinden beträgt immer noch 42, jene der vermessenen 453. Daraus darf nicht geschlossen werden, dass im Jahr 1942 keine Vermessungsarbeiten durchgeführt worden wären. Die so dringende Anbauvermehrung verlangte von den Geometern volle Hingabe an die Meliorationsarbeiten. Drainagen und Güterzusammenlegungen standen im Vordergrund, und auch die Waldrodungen machten Absteckungsarbeiten und die Erstellung von Spezialplänen notwendig. Ausserdem wurden verschiedene Geometer mit Arbeiten betraut, die militärischen Zwecken dienen, und selbst die zeitbedingten Bergbauarbeiten stellten unsern Geometern Vermessungs- und Absteckungsaufgaben, die ihnen in Friedenszeiten kaum erwachsen wären.

Begreiflicherweise mussten die Arbeiten zur Erfüllung des ordentlichen Vermessungsprogrammes etwas zurückgestellt werden. Man beschränkte sich im allgemeinen auf die Erhaltung der trigonometrischen und nivellitischen Vermessungsgrundlagen und auf die Nachführung der bestehenden Vermessungswerke.

In den nächsten Jahren müssen in den Gemeinden, in denen jetzt Güterzusammenlegungen durchgeführt werden, Neuvermessungen folgen, damit das Grundbuch entsprechend dem neuen Zustand umgearbeitet, bzw. neu angelegt werden kann.

Im Jahresbericht für 1941 wurde erläutert, wie vorzugehen ist, um auch in den 42 noch nicht vermessenen Gebirgsgemeinden die Vermessung durchzuführen. Es wurde auch nachgewiesen, dass angesichts der grossen Beitragsleistungen von Bund und Kanton die Durchführung der Vermessung für keine Gemeinde ein untragbares Unternehmen darstellt. Es macht sich denn auch nach und nach in jenen Gemeinden das Bedürfnis nach Grundbuchvermessungen geltend, und es ist zu erwarten, dass nach Rückkehr normaler Zeiten jene Arbeiten in Angriff genommen werden können.

2. Neue gesetzliche Erlasse.

Im Berichtsjahr sind in bezug auf das Vermessungswesen keine neuen Gesetzesbestimmungen erlassen worden.

3. Grenzbereinigungen.

a) **Schweizergrenze Bern-Frankreich.** Da Frankreich zurzeit von einer fremden Macht besetzt ist, können diese Arbeiten vorläufig nicht weitergeführt werden.

b) **Kantonsgrenze Bern-Solothurn.** Die im Jahr 1941 begonnenen Revisionen des Teilstückes längs der solothurnischen Gemeinde Gänsbrunnen wurden weitergeführt und können im folgenden Jahr voraussichtlich abgeschlossen werden.

c) **Kantonsgrenzen Bern-Obwalden und Bern-Nidwalden.** Zur Ergänzung des Protokolles wurden die erforderlichen Berechnungen durchgeführt.

d) **Kantonsgrenze Bern-Baselland.** Die Vermarchung des Grenzzuges Duggingen-Aesch ist durchgeführt. Die Aufnahme der neuen Grenze erfolgte in Verbindung mit der Neuvermessung von Aesch. Das Protokoll über diese Bereinigung ist den beiden Regierungen zur Genehmigung vorgelegt worden.

e) **Kantonsgrenze Bern-Uri.** Das Protokoll über Ergänzung und Neuvermarchung des Grenzzuges über die Passhöhe am Susten ist von beiden Kantonsregierungen genehmigt worden.

f) **Kantonsgrenze Bern-Freiburg.** Infolge der Korrektion der Saane als Grenzfluss musste die Grenzstrecke zwischen den Gemeinden Dicki und Laupen einerseits und Klein- und Grossbösingen anderseits revidiert werden. Protokoll und Grenzplan sind von beiden Kantonsregierungen genehmigt worden.

g) **Gemeindegrenzbereinigungen.** Im Berichtsjahr sind acht Gemeindegrenzbereinigungen durchgeführt und vom Regierungsrat genehmigt worden. Es betrifft dies folgende Gemeinden:

Oberwichtrach-Kiesen, Oppligen-Kiesen, Burgdorf-Wynigen, Cortébert-Nods, Schlosswil-Worb, Hasle-Lützelflüh, Tschugg-Erlach und Tschugg-Gals.

4. Grundbuchvermessung.

a) **Triangulation IV. Ordnung.** Die Triangulation in der Sektion IV, Gruppe Courtelary, ist durchgeführt; sie konnte noch kurz vor Jahresende an die eidgenössischen Behörden zur Prüfung abgegeben werden.

Als neue Sektionen wurden die Triangulationen Büren und Burgdorf-Nord zur Ausführung in Auftrag gegeben.

Als Grundlage für die Erstellung neuer Übersichtspläne, benötigt durch die Armee, mussten zwei Teilsektionen mit 40 beziehungsweise ca. 50 Neupunkten bestimmt, vermessen und berechnet werden.

Eine der Hauptaufgaben ist die Instandhaltung und Nachführung der Vermessungsfixpunkte. Im Laufe des Jahres wurden an 50 Triangulationspunkten Schäden behoben.

b) **Kantonale Nivellemente.** Für die Höhengrundlage der Triangulation Büren, Sektion XV, wurden die Züge Dotzigen–Orpund–Biel, Orpund–Meinisberg–Lengnau, Büren–Arch–Leuzigen (total 25 km) mit 38 Nivellementsbolzen versichert. Ebenfalls wurde für die Höhengrundlage der Triangulationssektion XVIII[a] Beatenberg ein Zug von 17 km, umfassend 15 Nivellementsbolzen, versichert und gemessen.

c) **Parzellarvermessungen.** Vom Regierungsrat genehmigt und von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessungen anerkannt wurden die Neuvermessungen der Berggebiete von Därstetten und Oberwil i. S.

Taxiert wurden die Arbeiten für die Neuvermessungen von Lyssach, Hilterfingen Los I und des zu-

sammengelegten Gebietes in Wattenwil. Die Vermessungsverträge sind noch nicht abgeschlossen.

Es waren in Arbeit: Unterseen Los I, Därstetten Talgebiet, Guttannen Los I und II, Grafenried Los I, Bargen-Kallnach Zusammenlegungsgebiet, Münchenbuchsee Los II, Delsberg Los II, Soyhières Los I, Jegenstorf, Bern Los VIII.

d) Übersichtspläne. Auf Ende 1942 sind genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

im Jura in 136 Gemeinden mit	1336 km²
im alten Kantonsteil	1383 »
Total genehmigt	2719 km²

In Arbeit sind:

im Jura 7 Gemeinden mit	99 km²
im alten Kantonsteil	484 »
Total in Arbeit	583 km²

e) Güterzusammenlegungen. Über diese Arbeiten werden im Jahresbericht der kantonalen Landwirtschaftsdirektion nähere Angaben zu finden sein.

f) Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten. Die überaus starke und allgemeine Beanspruchung der Grundbuchgeometer und ihres Personals durch die angeforderte Projektierung und Leitung von Meliorationsarbeiten sowie die dringliche Ausführung militärischer Aufträge für die Landesverteidigung sind auch auf diesem Gebiete die Ursache, dass im Berichtsjahr keine Ergänzungen und Umarbeitungen bestehender Vermessungswerke zum Abschluss kamen.

Die Anzahl der mit dem Grundbuch in Übereinstimmung stehenden Vermessungsoperate ist daher gleich geblieben, nämlich: 298 Operate im alten Kantonsteil und 119 im Jura. 12 weitere Operate sind vom Regierungsrat genehmigt. Sie können den eidgenössischen Behörden erst zur Anerkennung vorgelegt werden, wenn die in Ausführung stehenden Übersichtspläne über die betreffenden Gemeinden fertiggestellt sind. Dies dürfte für verschiedene dieser Operate im Laufe des Jahres 1943 der Fall sein.

Ebenso sind die Vermarkungsrevisionen wegen der vorerwähnten Beanspruchung der Nachführungsgeometer nur in einigen wenigen Gemeinden fortgeführt worden. Aus der generellen Überwachung der permanenten Nachführung der Vermessungswerke ergab sich im Laufe der Jahre immer mehr das Bedürfnis nach einer vermehrten Kontrolle der Arbeiten der Kreisgeometer. Von 1942 hinweg prüft nun ein Verifikator des kantonalen Vermessungsamtes die Nachtragungen in den Vermessungswerken seit Beginn der permanenten Nachführung in eingehender, systematischer Weise. Über die Befunde und Feststellungen werden Berichte erstellt, auf Grund derer die Kreisgeometer die verlangten Ergänzungen vornehmen. Die Erhaltung der auf den Gemeinden aufbewahrten Doppel der Grundbuchpläne wird in diese Kontrolle einbezogen.

g) Vorschüsse des Staates an Vermessungsarbeiten. Gestützt auf die Dekrete vom 29. November 1838, 8. Dezember 1845, 22. November 1866 und 26. Februar 1930 wurden Vorschüsse an verschiedene Gemeinden ausgerichtet:

Die ausstehenden Vorschüsse betrugen am 1. Januar 1942	Fr. 582,690.85
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrage von .	» 281,197.80
Die Rückzahlungen in Form von Bundes- und Staatsbeiträgen sowie durch die Gemeinden erreichten im Jahre 1942 die Summe von	» 286,756.95
Es verbleiben ausstehende und zu amortisierende Vorschüsse im Betrage von.	» 577,131.70

h) Bundesbeiträge. Die im Jahre 1942 für Vermessungsarbeiten vom Bunde ausgerichteten Beiträge verteilen sich auf die einzelnen Arbeitsgattungen wie folgt:

Für Triangulation IV. Ordnung (Nachführung)	Fr. 10,027.—
Für topographische Übersichtspläne .	» 51,987.65
Für Nachführung und Umarbeitung bestehender Vermessungswerke, inkl. Bundesbeitrag von Fr. 33,232.35 für die permanente Nachführung der Vermessungswerke im alten Kantonsteil und im Jura pro 1940	» 74,068.15
Die Summe aller Bundesbeiträge beträgt	Fr. 136,082.80

II. Eisenbahndirektion

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

A. Allgemeines.

1. Eisenbahnwesen.

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr.)

Mengen- und einnahmenmässig hat sich die kriegsbedingte Transportkonjunktur der bernischen Privatbahnen — gesamthaft betrachtet — auch im Berichtsjahr zu halten vermocht. Es ist sogar ein leichtes weiteres Ansteigen der Betriebseinnahmen festzustellen; allein die Entwicklung der Betriebsausgaben schlug ein noch rascheres Tempo an, so dass im Gesamtabschluss der Betriebsrechnungen gegenüber dem Vorjahr ein Rückschlag von mehr als Fr. 700,000 resultiert. Das Resultat wäre ungünstiger ausgefallen, falls es nicht doch einigen wenigen Unternehmungen (Lötschbergbahn, Simmentalbahn, Solothurn-Bern-Bahn, Biel-Täuffelen-Ins-Bahn) gelungen wäre, das Betriebsergebnis im Vergleich zum Vorjahr noch leicht zu verbessern. Während die Betriebsausgaben bei allen Gruppen und Unternehmungen höher ausfielen, resultierte für die Gesamtheit der Normalspurbahnen bereits schon ein Rückgang der Betriebseinnahmen trotz des günstigen Einflusses des BLS-Ergebnisses. Die Schmalspurbahnen vermochten dagegen insgesamt ihr Einnahmentotal noch leicht zu steigern, wiesen aber eine verhältnismässig wesentlich stärkere Ausgabenzunahme auf. Das Jahr 1942 bedeutet demnach unverkennbar einen Wendepunkt, der von den Bahnverwaltungen nicht übersehen werden darf und von ihnen äusserste Sorgfalt in der Anordnung betriebswirtschaftlicher Massnahmen verlangt. Die Beherrschung der Sachlage wird sowohl eine relative Steigerung des Transportertrages (Teuerungszuschläge) als auch eine noch vorsichtigere Ausgabengebarung erfordern. Nach wie vor befinden sich die dampfbetriebenen jurassischen Nebenbahnen zufolge des Grenzabschlusses und der teuren Traktion in einer ausnehmend schwierigen Situation.

Auch die bernischen Privatbahnen zeigten sich dank eines bereitwilligen Einsatzes auf der ganzen Linie den ausserordentlichen Verkehrsansprüchen neuerdings gewachsen. Die approximativen Betriebseinnahmen der in die Kontrolle einbezogenen bernischen Unternehmungen belaufen sich pro 1942 auf rund Fr. 47,509,000 (Fr. 46,489,000), haben um Fr. 1,020,000 zugenommen. Die approximativen Betriebsausgaben (ohne die zu Lasten der Erneuerungsfonds gehenden Kosten) betragen rund Fr. 31,859,000 (Fr. 30,134,000), was eine Vermehrung um Fr. 1,725,000 bedeutet. Für das Berichtsjahr resultiert ein Betriebskoeffizient (Ausgaben in % der Einnahmen) von $67,_1$ ($64,_8$). Der erzielte Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 15,650,000 (Fr. 16,355,000) ist um Fr. 705,000 niedriger 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	10,978,000	3,621,000
1941	16,723,000	12,697,000	4,026,000
1942	16,386,000	13,027,000	3,359,000

b) Berner Alpenbahn.

1921	12,582,000	8,041,000	4,541,000
1922	9,567,000	7,448,000	2,119,000
1923	9,194,000	6,957,000	2,237,000
1924	10,932,000	7,468,000	3,464,000
1925	10,260,000	7,644,000	2,616,000
1926	11,187,000	8,414,000	2,773,000
1927	12,020,000	8,420,000	3,600,000
1928	12,372,000	8,532,000	3,840,000
1929	13,127,000	8,729,000	4,398,000

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
	Fr.	Fr.	Fr.
1930	12,414,000	8,615,000	3,799,000
1931	11,529,000	8,575,000	2,954,000
1932	9,660,000	7,983,000	1,677,000
1933	9,573,000	7,815,000	1,758,000
1934	9,760,000	7,728,000	2,032,000
1935	9,333,000	7,662,000	1,671,000
1936	8,844,000	7,411,000	1,433,000
1937	11,942,000	8,111,000	3,831,000
1938	10,783,000	8,080,000	2,703,000
1939	12,170,000	8,226,000	3,944,000
1940	18,878,000	9,575,000	9,303,000
1941	22,071,000	11,447,000	10,624,000
1942	23,026,000	12,257,000	10,769,000
	c) Schmalspurbahnen.		
1921	6,809,000	5,788,000	1,021,000
1922	6,516,000	5,525,000	991,000
1923	7,144,000	5,433,000	1,711,000
1924	7,407,000	5,519,000	1,888,000
1925	7,773,000	5,694,000	2,079,000
1926	7,380,000	5,637,000	1,743,000
1927	7,687,000	5,685,000	2,002,000
1928	8,142,000	5,848,000	2,294,000
1929	8,230,000	5,947,000	2,283,000
1930	8,001,000	5,920,000	2,081,000
1931	7,299,000	5,918,000	1,381,000
1932	6,168,000	5,542,000	626,000
1933	5,918,000	5,295,000	623,000
1934	5,812,000	5,223,000	589,000
1935	5,524,000	5,061,000	463,000
1936	5,239,000	4,799,000	440,000
1937	5,808,000	4,925,000	883,000
1938	5,593,000	4,973,000	620,000
1939	5,336,000	4,956,000	380,000
1940	6,069,000	5,118,000	951,000
1941	7,695,000	5,990,000	1,705,000
1942	8,097,000	6,575,000	1,522,000
	d) Sämtliche bernische Dekretsbahnen.		
1921	33,218,000	27,298,000	5,920,000
1922	29,924,000	24,720,000	5,204,000
1923	31,223,000	24,210,000	7,013,000
1924	33,245,000	24,900,000	8,345,000
1925	32,383,000	24,850,000	7,533,000
1926	31,628,000	24,745,000	6,883,000
1927	32,768,000	24,778,000	7,990,000
1928	34,221,000	24,854,000	9,367,000
1929	35,328,000	25,421,000	9,907,000
1930	33,941,000	25,523,000	8,418,000
1931	32,290,000	25,517,000	6,773,000
1932	28,305,000	24,069,000	4,236,000
1933	27,760,000	23,435,000	4,325,000
1934	27,592,000	23,107,000	4,485,000
1935	26,107,000	22,644,000	3,463,000
1936	24,798,000	21,555,000	3,243,000
1937	29,010,000	22,720,000	6,290,000
1938	27,206,000	22,727,000	4,479,000
1939	30,017,000	23,247,000	6,770,000
1940	39,546,000	25,671,000	13,875,000
1941	46,489,000	30,134,000	16,355,000
1942	47,509,000	31,859,000	15,650,000

Betriebskoeffizient.

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

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 %
1941	1,97 %
1942	5,73 %

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

1926	1,95 %
1927	2,11 %
1928	2,43 %
1929	2,41 %
1930	1,96 %
1931	1,50 %
1932	0,70 %
1933	0,60 %
1934	0,75 %
1935	0,46 %
1936	0,39 %
1937	1,24 %
1938	1,32 %
1939	1,31 %
1940	3,16 %
1941	3,79 %

(Die Berechnungen pro 1942 können noch nicht abgeschlossen werden, da verschiedene Unternehmungen ihre Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen noch nicht erstellt haben.)

Die **Kriegshilfe** gemäss Bundesratsbeschluss vom 17. Mai 1940 über ausserordentliche Hilfsmassnahmen zugunsten notleidender privater Eisenbahn- und Schiff-

fahrtsunternehmungen wurde im Berichtsjahr der RPB, RSGund SC gewährt. Die Kantonsbetreffnisse wurden wiederum dem Seva-Hilfsfonds entnommen.

Die **Privatbahnhilfe des Bundes** gemäss Bundesgesetz vom 6. April 1939 verzeichnete im Berichtsjahr einen entschiedenen Fortschritt, war es doch möglich, dem Grossen Rat in der Novembersession bereinigte Pläne für die Sanierung der Lötschbergbahn und der Bern-Neuenburg-Bahn, die Sanierung und Fusion der Spiez-Erlenbach-Bahn und der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn sowie die Sanierung und Fusion der Emmental-Bahn und der Burgdorf-Thun-Bahn zu unterbreiten. Der Bundesrat stimmte diesen Plänen am 9. März 1943 ebenfalls endgültig zu. Damit war nach Vorarbeiten, die wesentlich über ein Jahrzehnt zurückreichten, endlich eine Hauptetappe der Dekretsbahnsanierung erreicht, der historische Bedeutung beigemessen werden muss. Der dem Grossen Rate unterbreitete Vortrag ist so ausführlich gehalten, dass es sich erübrigt, an dieser Stelle noch auf Einzelheiten einzutreten. Im Berichtsjahr wurde weitergearbeitet an der Abklärung der Hilfeleistungs- und Sanierungspläne für die Montreux-Berner Oberland-Bahn, die Huttwiler Bahnen und die jurassischen Nebenbahnen. Die Weiterverfolgung dieser Geschäfte sowie einzelner technischer Sanierungsfälle, die sich nach dem zweiten Abschnitt des Bundesgesetzes beurteilen, fällt in das Jahr 1943.

Finanzsanierungen, die nicht im Zusammenhang mit dem Bundesgesetz über die Privatbahnhilfe stehen, also nicht in erster Linie die Beschaffung neuer Geldmittel, sondern Bilanzbereinigungen zum Ziel haben, wurden im Berichtsjahr lediglich vorbereitet, nicht aber durchgeführt. Durch den Grossratsbeschluss vom 2. März 1943 betreffend die Neubewertung des Staatsvermögens wurde rechtlich eine Grundlage geschaffen, die es dem Regierungsrat ermöglicht, solche unbedeutendere Sanierungsgeschäfte in eigener Kompetenz zu erledigen.

Das **Verhältnis zwischen Eisenbahn und Automobil** konnte in seiner Abklärung einen Schritt weiter geführt werden. Das Berichtsjahr brachte die Schlussabstimmung der eidgenössischen Räte über den Verkehrsartikel der Bundesverfassung mit folgender Formulierung: «Art. 23ter. Der Bund ordnet auf dem Wege der Gesetzgebung im Sinne von Art. 89, Absatz 2, der Bundesverfassung den Verkehr auf der Eisenbahn sowie die motorisierten Transporte auf der öffentlichen Strasse, zu Wasser oder in der Luft, unter Wahrung der Interessen der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung. Zu diesem Zwecke regelt die Gesetzgebung im besondern die Zusammenarbeit und den Wettbewerb der Verkehrsmittel. Dabei kann sie nötigenfalls vom Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit abweichen.»

Die weitere Entwicklung der Angelegenheit bleibt abzuwarten.

Der **Verkehrswerbung** wurde auch im Berichtsjahr bei allerdings etwas geringeren finanziellen Aufwendungen die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt. Da die Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung in der Auslandwerbung sozusagen ganz gehemmt ist, hat sie sich in starkem Masse der Inlandwerbung angenommen und eine Zusammenarbeit mit den Regionalverbänden entwickelt, die von den letztern als wertvolle Unterstützung und Entlastung empfunden wird. Die bernischen Regional- und Lokalverbände vermochten deshalb trotz zeitbedingten Budgeteinschränkungen ihre Aufgaben zu erfüllen.

Technische Verbesserungen verschiedener Art wurden im Berichtsjahr sowohl von den Bundesbahnen als auch von den Dekretsbahnen durchgeführt. Es handelte sich dabei vorwiegend um Massnahmen zur Erhöhung der technischen Leistungsfähigkeit, die sich zufolge der Verkehrszunahme als besonders dringlich erwiesen, also vor allem um Erweiterungen von Stations- und Geleiseanlagen.

Auf dem Gebiete der **SBB-Bahnhofumbauten** ist besonders der Hauptbahnhof Bern zu erwähnen. Im Berichtsjahr bildete die Bereinigung des Projektes für die nordseitige Erweiterung der Geleise- und Perronanlagen den Gegenstand zahlreicher Sitzungen und Besprechungen. Regierungsrat, Gemeinderat und SBB-Generaldirektion einigten sich schliesslich grundsätzlich auf einen Kompromiss, der von der ursprünglich geplanten hohen Stützmauer und ebenso von der vorgeschlagenen maximalen Abgrabung der grossen Schanze absieht, d. h. nur noch das hinterste Geleise (Lokomotivgeleise) in einen bergmännisch zu erstellenden Tunnel verlegen will. Hinsichtlich des Aufnahmegebäudes, dessen Erstellung als nächstfolgende Umbauetappe vorgesehen ist, kam man im Berichtsjahre nicht über die Erstellung verschiedener Projektvarianten hinaus. Auch der Grundsatz, ob ein neuer Bahnhof à niveau oder aber ein sogenannter Reiterbahnhof mit Hochbauanlagen über den Geleisen zu erstellen sei, fand im Berichtsjahr keine genügende Abklärung.

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
1941	440,0
1942	452,3

Die Verkehrseinnahmen sind im Vergleich zum Vorjahr um rund 12,3 Millionen Franken gestiegen. Die Betriebsrechnung weist bei rund 468,3 Millionen Franken Einnahmen und rund 288,4 Millionen Franken Ausgaben einen Einnahmenüberschuss von rund 179,9 Millionen Franken auf. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Einnahmenüberschuss von rund 2,5 Millionen Franken ab gegenüber 18,4 Millionen Franken im Vorjahr.

Leider blieb das auf bernischem Kantonsgebiet liegende SBB-Netz auch in 1942 von einer Betriebskatastrophe nicht verschont. Nachdem wir im Vorjahr auf die Ereignisse in Münsingen und Kiesen hin-

zuweisen hatten, müssen wir diesmal den am 2. Oktober 1942 bei Tüscherz-Alfermée erfolgten Zugszusammenstoss erwähnen, der 11 Todesopfer forderte. Die Bestrebungen zur Vervollkommnung der Signal- und Sicherungsanlagen werden andauernd fortgesetzt, um die der menschlichen Unzulänglichkeit entspringenden Betriebsgefahren nach Möglichkeit herabzumindern.

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 16. Februar 1940, sowie des interkantonalen Reglementes betreffend die Schiffahrtspolizei auf dem Neuenburger-, Bieler- und Murtensee, auf den Kanälen der Zihl und der Broye, vom 16. März 1936, von den kantonalen Schiffahrtsaufsehern durchgeführt.

Die ausserordentlich starke Benzin- und Ölknappheit bewirkte auch im Berichtsjahr die Stillegung fast sämtlicher Motorboote und Motorgondeln (Aussenbordmotore). Dagegen hat sich die Ruderschiffahrt wiederum stark belebt.

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

3. Konzessionierter Postautomobilverkehr.

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

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

4. Konzessionierter Flugverkehr.

Auch im Jahre 1942 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 Flugbetrieb beschränkte sich wie im Vorjahr auf die Durchführung von Kontrollflügen.

Angesichts der durch den Krieg bedingten sprunghaften und gewaltigen flugtechnischen Entwicklung, die auch für den nachkriegszeitlichen zivilen Flugverkehr grosse Umwälzungen verspricht, wurde auch in der Schweiz das Interesse für den Anschluss an den künftigen transkontinentalen Luftverkehr wach. Die Voraussetzungen für einen solchen Anschluss liegen vor allem in der Bereitstellung einer zweckdienlichen Bodenorganisation. Das Problem «Flugplatz Schweiz» rief deshalb verständlicherweise zahlreichen technischen und verkehrspolitischen Erörterungen, die jedoch im Berichtsjahr noch nicht zu endgültigen Richtlinien führten. Dass die Erstellung eines zentralen Grossflugplatzes auch im Rahmen der vorsorglich aufgestellten Arbeitsbeschaffungsprogramme eine gewisse Rolle spielt, liegt in der Natur der Sache. Namhafte Experten bezeichnen das zwischen Kirchberg-Aefligen-Utzenstorf und Koppigen gelegene flache Gelände als prädestinierten Standort. Projektierungsarbeiten sind im Gange, eine allfällige Verwirklichung wäre in erster Linie Sache des Bundes.

B. Fahrpläne.

Das Jahr 1942 brachte erstmals kriegsbedingte Beschränkungen der Reisezugsleistungen. Bei den SBB betrug die Verminderung für den Sommerabschnitt 13,3 % und für den Winterabschnitt 2,3 % täglich. Diese Beschränkungen waren auf die sich verschärfende Knappheit an Brenn- und sonstigen Betriebsstoffen zurückzuführen. Einschneidend wurde der Fahrplan sodann auch beeinflusst durch die Ausdehnung der Fahrzeiten der meisten Züge. Es gelang dadurch allerdings, die Zugsaufgaben planmässiger zu lösen und die unter dem zusätzlichen Verkehrsandrang alsbald chronisch gewordenen Zugsverspätungen auszumerzen.

Im Bereinigungsverfahren für den Jahresfahrplan 1942/43 vertraten wir gegenüber den Eisenbahnverwaltungen 111 Abänderungsbegehren, und es gelang uns manche Verbesserung zu erreichen.

Schon vorgängig der Inkraftsetzung des Jahresfahrplanes vom 4. Mai 1942, d. h. ab Anfang März, wurden die Eisenbahnverwaltungen durch die eidgenössischen Aufsichtsbehörden zu einer vorübergehenden Einschränkung der Fahrleistungen verhalten, die teils auf die ungünstige Versorgungslage in elektrischer Energie, teils auf die zunehmende Knappheit an technischen Fetten und Ölen sowie Schmiermitteln zurückzuführen war.

Die Fahrpläne der konzessionierten Automobillinien geben nicht zu Bemerkungen Anlass.

C. Eisenbahnen im Betrieb.

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

Approximative Betriebsergebnisse bernischer Privatbahnen pro 1942.

Gesellschaft	Einnahmen	Ausgaben (ohne Erneuerungskosten)	Überschuss (ohne Erneuerungskosten)
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Normalspurbahnen.			
Lötschbergbahn (exklusive Schiff)	22,153,000	11,470,000	+10,683,000
Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee	873,000	787,000	+ 86,000
Simmentalbahn	2,103,000	1,134,000	+ 969,000
Bern-Neuenburg-Bahn	3,003,000	2,335,000	+ 668,000
Gürbetalbahn	1,868,000	1,410,000	+ 458,000
Bern-Schwarzenburg-Bahn	757,000	571,000	+ 186,000
Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn	5,231,000	4,218,000	+ 1,013,000
Solothurn-Münster-Bahn	773,000	662,000	+ 111,000
Langenthal-Huttwil-Bahn	827,000	783,000	+ 44,000
Huttwil-Wolhusen-Bahn	833,000	778,000	+ 55,000
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	427,000	462,000	— 35,000
Sensetalbahn	187,000	161,000	+ 26,000
Saignelégier-Glovelier-Bahn	246,000	345,000	— 99,000
Pruntrut-Bonfol-Bahn	131,000	168,000	— 37,000
II. Schmalspurbahnen.			
Berner Oberland-Bahnen	811,000	773,000	+ 38,000
Montreux-Berner Oberland-Bahn	2,463,000	1,980,000	+ 483,000
Rechtsufrige Thunerseebahn	528,000	403,000	+ 125,000
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	909,000	664,000	+ 245,000
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	1,816,000	1,280,000	+ 536,000
Solothurn-Niederbipp-Bahn	252,000	240,000	+ 12,000
Langenthal-Jura-Bahn	177,000	169,000	+ 8,000
Langenthal-Melchnau-Bahn	142,000	135,000	+ 7,000
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	350,000	310,000	+ 40,000
Tavannes-Noirmont-Bahn	319,000	281,000	+ 38,000
Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn	330,000	340,000	— 10,000
Total	47,509,000	31,859,000	+15,650,000
Ergebnis 1941 [1]	46,489,000	30,134,000	+16,355,000
Ergebnis 1940	39,546,000	25,671,000	+13,875,000

[1]) Inkl. Freiburg-Murten-Ins-Bahn.

NB. Der Vollzug der Privatbahnhilfeabschlüsse verzögert bei verschiedenen Unternehmungen die Aufstellung der Bilanzen pro 1942 derart, dass die jeweils am Schluss unseres Berichtes angebrachte Kapitalübersichtstabelle für einmal weggelassen werden muss.

D. Projektierte Bahnen.

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

E. Eisenbahn-, Automobil- und Aufzugskonzessionen.

Im Jahre 1942 wurden zuhanden der Bundesbehörden bzw. des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen.

Keine Bemerkungen.

b) Provisorische Konzessionen.

Keine Bemerkungen.

c) Konzessionserneuerungen.

Kraftwagenkonzession der Oberaargauischen Automobilkurse AG.

Kraftwagenkonzession der Automobilgesellschaft Burgdorf und Umgebung.

Kraftwagenkonzession der Genossenschaft Automobilverkehr Aarberg und Umgebung.

Kraftwagenkonzession der Genossenschaft Autoverkehr Signau-Eggiwil-Röthenbach.

Kraftwagenkonzession der Greyerzerbahnen.

Kraftwagenkonzession für die Personentransporte zwischen Interlaken und Wilderswil.

Kraftwagenkonzession der Autogenossenschaft Steffisburg-Oberdiessbach.

Kraftwagenkonzession der AG. Automobilverkehr Koppigen und Umgebung.

Skilift Mürren-Schiltgrat.

d) Konzessionsausdehnungen.

Keine Bemerkungen.

e) Fristverlängerungen.

Standseilbahn Grindelwald-First.

f) Konzessionsablehnungen.

Keine Bemerkungen.

g) Erloschene Konzessionen.

Auto-Transports d'Ajoie S. A. (Übergang an die PTT).

F. Schiffahrt.

1. Bestand der kontrollierten Schiffe.

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse u. kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	763	712	242	850	2565
Motorgondeln	82	31	25	5	143
Motorboote[1])	92	69	8	8	177
Segelboote verschiedener Art	91	106	9	2	208
Segelboote mit Aussenbordmotor	14	—	—	—	14
Segeljachten	13	33	—	—	46
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	3	2	3	49	57
Fähren	—	—	—	11	11
Faltboote	186	172	16	509	883
Faltboote mit Segeleinrichtung	86	26	2	44	158
Faltboote mit Aussenbordmotor[1])	2	1	—	2	5
Total 1942	1332	1152	305	1480	4269
Total 1941	1185	1128	269	1360	3942
Veränderungen im Berichtsjahr	+147	+ 24	+ 36	+120	+327

[1]) in 1942 grösstenteils ausser Betrieb.

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

2. Schifferpatente und Fähigkeitsausweise.

Im Berichtsjahr wurden 15 neue Patente ausgestellt und 9 Stück annulliert, so dass sich der Bestand pro 31. Dezember 1942 auf 399 (gegenüber 393 im Vorjahr) beläuft.

Im Sinne von Art. 11 des Polizeireglementes betreffend Schiffahrt, Fähren und Flösserei im Kanton Bern, vom 16. Februar 1940, wurden bis jetzt 26 von der Segelschule Thunersee ausgestellte Fähigkeitsausweise visiert.

3. Rechnung.

Einnahmen:		
Gebührenmarken	Fr. 10,825.50	
Stempelmarken	» 443.75	
Reglemente	» 289.70	
		Fr. 11,558.95
Ausgaben		» 8,071.35
Überschuss (1941: Fr. 2,481.20)		Fr. 3,487.60

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1942.

Budgetrubrik X. *b*	Budgetkredit	Reinausgaben	Mehrausgaben	Minderausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Eisenbahn- und Schifffahrtswesen	116,820	107,335.08	—.—	9,484.92
		Minderausgaben		9,484.92

Bern, den 21. Mai 1943.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

Grimm.

Vom Regierungsrat genehmigt am 11. Juni 1943.

Begl. Der Staatschreiber: **Schneider.**