

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

Band: - (1948)

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

Autor: Brawani, Samuel / Feldmann, M.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-417387>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.10.2024

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

VERWALTUNGSBERICHT

DER

DIREKTION DER BAUTEN UND EISENBAHNEN DES KANTONS BERN

FÜR DAS JAHR 1948

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

I. Baudirektion

A. Allgemeines

Der Weltfriede ist immer noch in weiter Ferne, und der Graben zwischen Ost und West ist im abgelaufenen Jahr nicht schmaler geworden. Überall herrschen Spannungen und Misstrauen unter den Staaten, und wir erleben die Fortsetzung des Spiels entgegengesetzter Gewalten, das die Völker auseinanderbringt und den Frieden erschwert.

In der schweizerischen Wirtschaft hielt die Hochkonjunktur im allgemeinen noch an. In der zweiten Jahreshälfte machten sich allerdings in der Maschinen- und Uhrenindustrie infolge Devisenmangels Exportschwierigkeiten fühlbar.

Das Baugewerbe war immer noch sehr gut beschäftigt, doch dürfte der Wohnungsbedarf vielerorts auf dem Lande als annähernd gedeckt betrachtet werden. In einigen Städten und ihren Vororten nahmen die Unternehmerbauten mit spekulativem Charakter zu. Gelegentlich liess sich eine allerdings noch bescheidene Rückbildung der Baukosten feststellen.

Der durch die kriegs- und nachkriegsbedingte Zurückhaltung entstandene Nachholbedarf in der staatlichen Bautätigkeit ist gross. Als in der zweiten Jahreshälfte die leichte Entspannung des Baumarktes ein vermehrtes Arbeitsangebot mit sich brachte, begrüsst die Bauwirtschaft die Inangriffnahme mehrerer staatlicher Neubauten.

Der Strassenbau stand im Zeichen des Ausbaues der Staatsstrassen auf Grund des am 20. November 1947

vom Grossen Rat genehmigten Strassenbauprogrammes für die Jahre 1948/49. Der Strassenunterhalt holte mit Nachbehandlungen staubfreier Beläge kriegsbedingte Unterlassungen weitgehend nach.

Hochwasserschäden brachten die Gewitter vom 28. und 30. Juli sowie vom 28. August und 4. September 1948. Zuerst wurde das durch die Explosionskatastrophe verwüstete Gelände von Mitholz durch einen Ausbruch des Stegenbaches erneut unter Wasser und Schutt gesetzt. Sodann entstanden grössere Schäden im Einzugsgebiet der Emme, nämlich im Gohlgraben, im obern und untern Frittenbach und im Färzbach.

Das letzte Gewitter suchte das engere Oberland heim und brachte Schäden an Staatsstrassen.

Die *Tätigkeit des technischen Arbeitsdienstes* entspricht ungefähr derjenigen im Vorjahr. Die Anzahl der Teilnehmer bewegte sich während des Berichtsjahres zwischen 7 und 10 Mann (1947: zwischen 8 und 12).

Die Gesamtausgaben betragen Fr. 56 909.76 gegenüber Fr. 67 645.60 im Jahr 1947.

Im Berichtsjahr wurde bei der Beurteilung von Baubewilligungsgesuchen sowie durch die Behandlung von Alignementsplänen und Baureglementen am *Heimat- und Landschaftsschutz* mitgearbeitet. Den bestehenden *Seeuferschutzverbänden* und der *Regionalplanungsgruppe Bern* galt ebenfalls grosses Interesse.

Personal. Auf 1. April 1948 trat Oberwegmeister *Oscar Schmalz* in Konolfingen nach 31 Dienstjahren in

den Ruhestand. Während seiner langen Dienstzeit hat er die Pflichten seines Amtes stets treu und gewissenhaft erfüllt.

Am 1. Juli 1948 trat Fürsprecher *Hermann Krenger*, während 4½ Jahren zweiter Sekretär der Baudirektion, als Amtsvormund II in den Dienst der Stadt Bern über. Dem tüchtigen Juristen wünscht die Baudirektion weitem Erfolg in seiner beruflichen Laufbahn.

Es wurden gewählt:

Dipl. Techniker *Walter Zbinden*, von Frutigen, als Nachfolger des auf Ende 1947 in den Ruhestand getretenen Oberwegmeisters und Amtsschwellenmeisters Rügger.

Dipl. Techniker *Felix Trachsel*, von Wattenwil, als Nachfolger des Oberwegmeisters Oscar Schmalz.

Fürsprecher Dr. *Bruno Walter*, von Biel, als Nachfolger von Fürsprecher Krenger zum II. Direktionssekretär.

B. Gesetzgebung

Der Entwurf zu einem Gesetz über die Nutzung des Wassers wurde neu überarbeitet und erweitert durch einen Abschnitt über die Trinkwasserversorgung und Abwasserreinigung und einen solchen über das Wasserbuch und den Wasserwirtschaftsplan.

In der nächsten Februarsession des Grossen Rates soll die 1. Lesung des Gesetzesentwurfes stattfinden.

C. Hochbau

1. Allgemeines. Die Aufwendungen des Hochbaues belaufen sich im Berichtsjahr auf Fr. 3 702 910.47 (1947: Fr. 3 086 507.45). Sie verteilen sich folgendermassen:

a) Für Neubauten gemäss Rubrik X. a. D. 1 (Fr. 2 066 074.85 abzügl. Fr. 2 011 156 Amortisationen) . . .	Fr. 54 918.75
b) Für Spezialkredite gemäss besonderen Beschlüssen	» 2 693 776.34
c) Für Neubauten in kantonalen Heil- und Pflegeanstalten Rubrik X. a. D. 2	» 164 935.85
d) Für Unterhaltsarbeiten an staats-eigenen Gebäuden, Rubriken X. a. C. 1—5	» 789 279.53
Total	<u>Fr. 3 702 910.47</u>

Zur Ausführung gelangten der Neubau der Übungsschule mit Turnhalle zum Lehrerinnenseminar in Thun; die Erstellung zweier Wohnkolonien von je 6 Einfamilienhäusern für Personal der Anstalten Thorberg und Hindelbank sowie 16 neue Wohnungen für Beamte der Heil- und Pflegeanstalt Münsingen und der zugehörigen Ökonomie.

Im Herbst wurde mit dem Bau des neuen botanischen Institutes der Universität Bern begonnen. Während den Aushubarbeiten der Baugrube stürzte die unmittelbar an das Bauareal anschliessende Eisenbetonkonstruktion der Lorrainebrückenzufahrt ein. Hierauf mussten die Bauarbeiten eingestellt werden. Mit der Abklärung der Ursachen des Einsturzes wurden Fachexperten beauftragt. Die Expertise ist noch nicht

abgeschlossen. Zur Wiederherstellung des Bauwerkes wurde sofort mit der Neufundierung begonnen. Der Bau des botanischen Institutes wird voraussichtlich Mitte nächsten Jahres neu begonnen werden können.

In der Knabenerziehungsanstalt Landorf konnte der Neubau des Familientraktes im Berichtsjahr bezogen werden. Die Änderung des bestehenden alten Anstaltsgebäudes wurde weiter gefördert.

Die Planungsarbeiten zum Schulhaus der Knabenerziehungsanstalt Oberbipp und die Vorbereitung der Bauausführung wurden auf Jahresende beendet.

Für die staatliche Schnitzlerschule in Brienz mussten die Pläne nochmals bearbeitet werden, weil Aligementsverhandlungen stattgefunden hatten. Der Baubeginn ist auf das Frühjahr 1949 vorgesehen.

Ferner mussten im Lehrerinnenseminar Delsberg Schulräume im Erdgeschoss des Westflügels des alten Seminargebäudes zur Aufnahme einer Kindergartenabteilung erstellt werden.

Für das Verpflegungsheim Pré aux bœufs in Sonvilier erfolgte die Neuanlage der Wasserversorgung und in der Anstalt Bellelay wurde der definitive Anschluss des Reservoirs Béroie an die Wasserversorgung der Freiberge vorgenommen.

Zu erwähnen sind ebenfalls die für verschiedene Direktionen durchgeführten oder begonnenen grösseren Planungsarbeiten für Neubauten, wie zum Beispiel die Planungen eines Schwesternhauses und weiterer Personalunterkunftsräume in der Heil- und Pflegeanstalt Bellelay sowie für den Ausbau einer Liegenschaft in Boltigen zu einem Durchgangsheim für Kleinkinder.

Für das am 18. Februar 1948 durch Brand zerstörte Korrektionshaus Thorberg wurde ein umfassendes Vorprojekt über die bauliche Neugestaltung der Strafanstalt ausgearbeitet.

2. Rubrik X. a. D. 4, Neu- und Umbauten. Die unter Ziff. 1, lit. a, hievor erwähnten Aufwendungen im Betrage von Fr. 2 066 074.85 lassen sich zergliedern in:

a) *Amortisation für bevorstehende oder in Ausführung begriffene Bauarbeiten:*

Brienz, Schnitzlerschule, Neubau . .	Fr. 510 000.—
Thun, Lehrerinnenseminar, Erweiterung	» 962 000.—
Burgdorf, Schloss, Raum für Fahrräder	» 6 000.—
Bern, botanisches Institut, Um- und Neubau	» 95 000.—
Landorf, Anstalt, Neu- und Umbau	» 162 000.—
Thorberg, Personalbauten, Schopf für Motorrad	» 4 000.—
Oberbipp, Anstalt, Badzimmereinrichtung	» 8 600.—

b) *Ausgaben für ausgeführte, noch nicht abgerechnete Bauten:*

Bern, Frauenspital, Poliklinik, Ausbau	» 40 000.—
Sonvilier, Asyl, Wasserversorgungsanlage	» 29 000.—

Übertrag Fr. 1 816 600.—

Übertrag	Fr. 1 816 600.—
Langenthal, Waldhof, Kocheinrichtung	» 15 556.10
Courtelay, Amthaus, Landjägerwohnung	» 20 000.—
Delsberg, Seminar, Kindergarten	» 150 000.—
Mitholz, Ruine Felsenburg, Sicherungsarbeiten	» 8 900.—
Münchenwiler, Schloss, Bauarbeiten, Nachkredit	» 9 000.—
Courtemelon, landwirtschaftliche Schule, neue Kippkessel	» 26 683.30
Bern, Kanton, Staatsgebäude, Projektstudien	» 9 314.25
Utzenstorf, Flugplatzprojekt i. S. Brechbühler	» 10 021.20
Total	Fr. 2 066 074.85

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

Bern, botanisches Institut, Neu- und Umbauten	Fr. 121 623.10
Bern, Frauenspital, Poliklinik, Ausbau	» 272 791.44
Bern, Kaserne, Erneuerung Mannschaftsküchen	» 6 623.25
Bern, Kaserne, Renovationen	» 15 254.95
Bern, med. Poliklinik, Vergrösserung	» 561.75
Bern, med.-chem. Institut, Neubau	» 1 765.55
Bern, Metzgergasse 1, Umbau	» 72 448.25
Bern, Rathaus, Umbau, Ausschmückung im Innern	» 3 000.—
Bern, Übungsschule Oberseminar, Unterhalt	» 2 438.90
Brüttelen, Aebiheim, Wohnblock für Personal	» 55 171.95
Brienz, Schnitzerschule, Neubau	» 5 640.80
Bellelay, Anstalt, Ärztewohnungen	» 17 162.85
Courtelay, Amthaus, Landjägerwohnung	» 19 940.—
Delsberg, Seminar, Kindergartenabteilung	» 133 123.—
Hindelbank, Anstalt, Einfamilienwohnungen	» 257 481.50
Langenthal, Waldhof, Kocheinrichtung	» 15 556.10
Loveresse, Anstalt, Wohngebäude	» 31 970.75
Landorf, Anstalt, Um- und Ausbau	» 552 143.40
Münsingen, Anstalt, Personalwohnungen	» 345 874.—
Münchenwiler, Schloss, Kapellenrenovation	» 647.40
Münchenwiler, Schloss, Umbauten	» 14 036.40
Sonvilier, Anstalt, Pré aux bœufs, Erweiterung	» 50 330.85
Sonvilier, Asyl, Wasserversorgungsanlage	» 26 217.15
Übertrag	Fr. 2 021 803.34

Übertrag	Fr. 2 021 803.34
Thorberg, Anstalt, Hauptgebäude Wiederaufbau	» 18 198.25
Thorberg, Anstalt, Bau von 6 Einfamilienhäusern	» 197 792.35
Thun, Seminar, Erweiterungsbauten	» 349 911.55
Bern, Kanton, Staatsgebäude «Verschiedene Objekte»	» 8 579.30
Bern, Staatsgebäude, Kreditübertragungen 1947/48	» 97 491.55
Total	Fr. 2 693 776.34

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

Bellelay:

Provisorische Baracke für Laboratorium und Apotheke	Fr. 22 194.75
Neue Kühlanlage	» 15 651.05
Verbesserung Trinkwasserversorgung	» 1 648.10
Ärztewohnhäuser (Mehrkosten)	» 8 994.—
Einrichtung von Waschgelegenheiten	» 11 475.30
Ökonomie, Dachreparaturen	» 6 166.80
Anschluss an Wasserversorgung der Freiberge	» 68 024.—

Münsingen:

Ausbau Dachstock Männerabteilung	» 1 268.80
Konsolidierung an Dächern	» 16 004.65

Waldau:

Renovation Wachstation IV, Schlafsäle diverser Abteilungen	» 13 508.40
Total	Fr. 164 935.85

5. Rubriken X. a. C. 1 bis 5, Unterhalt der Staatsgebäude. Den im Voranschlag bewilligten Betrag von Fr. 707 000 stehen Ausgaben gegenüber von Franken 803 031.18. Die Differenz ist durch die jeweiligen Ermächtigungen zur Überschreitung des Budgetkredites gedeckt.

Auf den einzelnen Rubriken wurden ausgegeben:

X. a. C. 1, Amtsgebäude	Fr. 589 537.93
X. a. C. 2, Pfarrgebäude	» 168 078.50
X. a. C. 3, Kirchengebäude	» 347.80
X. a. C. 4, Öffentliche Plätze	» 2 416.45
X. a. C. 5, Wirtschaftsgebäude	» 28 898.85
Total	Fr. 789 279.53

Grössere und umfangreichere Unterhaltsarbeiten wurden durchgeführt im Audienzsaal und in der Wohnung des Regierungsstatthalters von Belp, sowie in den Hauswartwohnungen der Hochschulinstitute an der Muldenstrasse und im Gebäude des anatomischen Institutes in Bern. Das pathologische Institut der Universität erhielt eine grössere Ventilationsanlage.

Ferner sind zu erwähnen die Unterhaltsarbeiten in den Militäranstalten des Platzes Bern, im Oberseminar und im Gebäude der Universität. Im Amthaus

Biel erfolgten ein Umbau der Abortanlagen und der Einbau neuer fugenloser Bodenbeläge im Gefängnis.

In den Schlössern Blankenburg und Büren a. d. A. waren sanitäre und elektrische Einrichtungen zu erneuern. In den Amtshäusern Delsberg, Fraubrunnen, Interlaken, Laupen, Nidau und Saignelégier wurden unumgängliche Renovationsarbeiten vorgenommen.

Sodann mussten in vielen andern Amtsgebäuden des Staates dringende Unterhaltsarbeiten im Rahmen der zur Verfügung gestellten Kredite vorgenommen werden.

6. Die Prüfstelle für Subventionsgesuche von Hochbauarbeiten begutachtete 750 Subventionsgesuche und 10 Subventionsabrechnungen zuhanden der Direktion der Volkswirtschaft (kantonales Arbeitsamt).

7. Schul- und Anstaltsgebäude der Gemeinden und Korporationen. Für die Direktionen der Erziehung und der Sanität sind 193 Schulhaus- und Spitalprojekte mit Abrechnungen begutachtet worden.

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

- 8 Baureglemente
- 10 Wasserversorgungsreglemente
- 1 Elektrizitätsreglement
- 3 Kanalisationsreglemente
- 27 Alignementspläne.

Abgewiesen wurde: Bolligen, Alignementsplan Hühnerbühl.

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

D. Strassenbau

1. Allgemeines. Nennenswerte Korrektions- und Belagsarbeiten wurden auf den Strassen nach Lauterbrunnen und Grindelwald ausgeführt, auf den Strassen im Simmental, im Kiental und im Kandertal, auf den Strassen Frutigen-Adelboden, Unterseen-Beatenberg, an der rechtsufrigen Thunerseestrasse, auf den Strassen Blumenstein-Gürbebrücke, Zollhaus-Thierachern, Uetendorf-Seftigen, Kreuzweg-Oberlangenegg, im Dorf Heimenschwand, am Muristalden und an der Tiefenaustrasse, auf den Strassen Boll-Lindenthal, Halenbrücke-Uettligen, Ortschaften-Meikirch, in Säriswil, Innerberg, Oberbalm, Rüeggisberg und Grosshöchstetten, ferner auf den Strassen Worb-Rubigen, Lohnstorf-Ziegelhütte, Schwarzwasser-Lanzenhäusern, Schwarzenburg-Guggisberg, in Gambach, in den Dörfern Büren z. Hof, Radelfingen, Barga, bei der alten Zihlbrücke, in Oberwil, Frinvillier, Nods, St-Imier, auf den Strassen Schönbrunnen-Dieterswil, Safnern-Meinsberg, Büren a. d. A.-Lengnau, Büren a. d. A.-Schnottwil, Erlach-Lüscherz, Langenthal-Huttwil in Huttwil, Ramsei-Huttwil vor Weier, Haslemühle-Pfarrhaus Hasle, Thörigen-Bleienbach, Burgdorf-Rohrmoos, Burgdorf-Lyssach, Aeschi-Oberönz, Grünen-Wasen, Aeschau-Neuhof, ferner im Jura auf den Strassen Tavannes-Le Fuet-Bellelay, Glovelier-Boécourt-Basse-

court, Glovelier-La Roche, Lajoux-Les Reussilles, Les Breuleux-Les Reussilles, Porrentruy-Alle, Zwingen-Grellingen-Angenstein und im Val Terbi. Besonders zu erwähnen sind noch die Verbauungen und Felsräumungen an der Bielerseestrasse in Tüscherz und Bipschal.

Die in der Nacht vom 31. Juli zum 1. August 1947 verbrannte hölzerne Zollbrücke ist durch eine Eisenbetonbrücke ersetzt worden. Die neue Brücke konnte am 15. September 1948 dem Verkehr übergeben werden.

Am 9. August 1948 wurde die durch den Bau des Kraftwerkes Handegg II bedingte Verlegung der Grimselstrasse zwischen Gersteneegg und Sommerloch dem durchgehenden Verkehr geöffnet. Die Erstellung von Ausweichstellen zwischen Innertkirchen und Rätchrichsboden für den Materialtransport der KWO wird weitergeführt.

In mehreren Ortschaften wurden Staubbekämpfungen mit Gemeindebeteiligung durchgeführt.

2. Sustenstrasse. Im Berichtsjahr wurde mit der Instandstellung des Parkplatzes auf der Sustenpasshöhe begonnen.

3. Alpenstrassen-Ausbau. Der vom Bund bewilligte Überbrückungskredit ermöglichte auf der Strecke Moosenried-Schlündigraben der Strasse Zweisimmen-Saanen den Einbau eines staubfreien Belages. Ferner konnte die Korrektur des oberen Aareschluchtkehres auf der Meiringen-Innertkirchen-Strasse in Angriff genommen werden. Die Vollendung und die Abrechnung fallen ins Jahr 1949.

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

a) *Budgetrubrik X. a. E. 1* (Wegmeisterbesoldungen). Budget Fr. 2 906 000, Rechnung Fr. 2 937 218. Die Mehrausgaben von Fr. 31 218 sind aus vermehrten Stellvertretungskosten entstanden.

Diese Rubrik umfasst: Besoldungen der Oberwegmeister und Wegmeister auf Staatsstrassen und auf Gemeindestrassen mit Wegmeisterstellung durch den Staat, Stellvertretungen, Suva-Prämien und Ferienentschädigungen. Von den 22 Oberwegmeistern sind 14 zugleich Amtsschwellenmeister. Die Zahl der Wegmeister beträgt 484. Dazu kommen 21 Hilfwegmeister.

b) *Budgetrubrik X. a. E. 2* (Strassenunterhalt). Budget Fr. 1 700 000. Rechnung Fr. 1 705 327.13. Die Mehrausgaben von Fr. 5327.13 sind mit Regierungsratsbeschluss Nr. 5215 vom 9. September 1948 bewilligt worden. Dieser Kredit wird zur Hauptsache für den Unterhalt der nicht ausgebauten Strassen, der Brücken und anderer Kunstbauten verwendet.

Das Netz der Staatsstrassen weist wie im Vorjahr eine Länge von 2335 km auf, von denen 1352 km oder rund 58 % mit staubfreien Belägen ausgebaut sind. Die Länge der Gemeindestrassen, für welche der Staat den Wegmeister stellt oder jährlich einen Beitrag leistet, misst 673 km.

c) *Budgetrubrik X. a. E. 3* (Wasserschäden und Schwellenbauten). Budget Fr. 350 000. Rechnung Franken 714 314.45.

Mit Beschluss des Grossen Rates vom 8. November 1948 wurde ein Nachkredit von Fr. 372 500 bewilligt.

d) *Budgetrubrik X.a.E.4* (Brandversicherung der Brücken). Budget Fr. 3000. Rechnung Fr. 2263.16. In diesem Betrage sind inbegriffen die Brandversicherungskosten der hölzernen Brücken, der Wegmeisterhütten und dergleichen.

5. Eingänge aus der Automobilsteuer und dem Benzinollanteil und deren Verwendung.

Ertrag der Automobilsteuer zugunsten der Baudirektion	Fr. 6 567 519.03
Einnahmen aus Rückvergütungen, Gemeindebeiträge u. a.	» 440 518.65
Benzinollanteil	» 2 302 050.—
Beiträge von Gemeinden und Privaten auf Rechnung des Benzinollanteils	» 56 325.20
Beitrag aus Benzinollanteil an den Strassenbau laut Arbeitsprogramm	» 800 000.—
Total Einnahmen	Fr. 10 166 412.88
Ausgaben	» 12 109 403.73
Mehrausgaben	Fr. 1 942 990.85

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

1. Automobilbetrieb	Fr. 127 336.50
2. Beiträge an Gemeinden:	
a) Staubbekämpfung	» 126 015.83
b) Strassenbauten	» 426 265.65
c) Schneeräumungen	» 45 672.45
3. Beitrag an Vereinigung für das Strassenwesen	» 3 644.60
4. Amortisation des Kredites für den Ausbau der Fremdenverkehrsstrassen	» 200 000.—
5. Verzinsung der Spezialkredite	» 16 113.17
6. Schulden auf A. i. 12 und A. i. 13 aus den Kriegsjahren, I. Rate, Amortisation	» 150 000.—
7. Strassenbau und Unterhalt aus Autosteuer und Benzinoll.	» 11 014 355.53
Total	Fr. 12 109 403.73

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

a) Budgetrubrik X. a. E.	Fr. 5 570 752.29
b) Autosteuer und Benzinoll.	» 11 309 403.73
c) Sustenstrasse	» 249 308.25
d) Werkprojektierungen	» 167 786.80
Gesamtaufwendungen	Fr. 17 297 251.07

Davon ist ein Betrag von Fr. 800 000, welcher aus Benzinoll auf Autosteuer übertragen worden ist, in Abzug gebracht.

7. **Strassenpolizei.** Die Zahl der Ausnahmegewilligungen für An- und Umbauten an Gebäuden in der Bauverbotzone hat gegenüber dem Vorjahre etwas ab-

genommen. Wiederum wurden zahlreiche Bewilligungen für Benzintankanlagen und für Benützung des Strassengebietes durch Anlagen und Leitungen erteilt.

Dem *Reklamewesen* wird weiterhin grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Von besonderem Interesse für dieses Fachgebiet wird ein an das Bundesgericht weitergezogener Entscheid der Strafkammer des Obergerichts werden.

In Verbindung mit dem kantonalen Strassenverkehrsamt wurden zahlreiche Verkehrsbeschränkungen begutachtet.

8. **Strassen- und Wegreglemente.** Im Berichtsjahr wurden verschiedene Wegreglemente geprüft.

E. Wasserbau

1. **Budgetkredit X. a. G. 1.** Budget Fr. 850 000. Rechnung Fr. 1 165 000. Die Mehrausgaben von Franken 315 000 sind mit Beschluss des Grossen Rates vom 8. November 1948 bewilligt worden.

Die Verbauungen, u. a. auch diejenigen infolge des Hochwassers vom November 1944, nahmen ihren normalen Fortgang. Neue Verbauungsprojekte wurden durch die bereits erwähnten ausserordentlichen Hochwasser im Oberland vom 28. Juli und 4. September 1948 notwendig.

Vom Wasserbaulaboratorium der ETH wurde der Bericht über die Modellversuche für Kolkenschutz bei Überfallwehren in der Emme abgeliefert.

Dem Unterhalt der Gewässer wurde die gebührende Aufmerksamkeit geschenkt. Die bestehenden Verbauungen haben sich gut bewährt.

2. **Juragewässerkorrektion.** Die Studien des eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft für die II. Juragewässerkorrektion sind in der Hauptsache abgeschlossen. Das Ergebnis ist identisch mit dem von der technischen Kommission 1928 vorgeschlagenen Projekt und sieht ebenfalls eine Erweiterung der Kanäle zwischen den Seen und dem Nidau-Büren-Kanal vor. Die Aarekorrektion Büren-Solothurn wurde abgetrennt, obschon diese Trennung praktisch kaum möglich sein wird.

Die ergänzenden Staueinrichtungen im Brüttelen-Hagneckmoos konnten auch im Berichtsjahr nicht ausgeführt werden, weil die Finanzierungsfrage noch nicht gelöst ist.

Die Bauten für die Entwässerung des Grossen Mooses bedürfen noch einer Ergänzung bei Kallnach.

Die Regulierung der Juraseen wurde im Winter zum Zwecke vermehrter Kraftproduktion nach den Weisungen des eidgenössischen Kommissärs gehandhabt. Die sich im Sommer trotz offenem Wehr wiederum bei St. Johannsen ereigneten Überschwemmungen sollen nunmehr durch lokale Massnahmen des Kantons verhindert werden.

Der Schwellenfonds der Juragewässerkorrektion betrug auf Jahresende Fr. 1 159 063.83.

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

Rubriken	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wasserbauten von Staat, Gemeinden und Korporationen .	850 000.—	1 165 000.—
2. Besoldungen der Schleusen- und Schwellenmeister . . .	9 000.—	5 511. 35
3. Juragewässerkorrektion I, Unterhalt	71 323. 87	71 323. 87
4. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds, Aufnung . .	60 000.—	60 000.—
	990 323. 87	1 301 835. 22

F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft

Der nasse Sommer 1948 ergab für die Laufwerke genügend Wasser, dagegen füllten sich die Stauseen infolge geringerer Gletscherschmelze weniger rasch. Die Anlagen an der Grimsel waren im Herbst auf Vollstau.

Kraftwerk Handegg II. Der Stand der Bauarbeiten war auf Ende des Berichtsjahres folgender:

Die Bauten an der bestehenden Grimselstrasse von Innertkirchen bis zur Baustelle waren beinahe vollendet. Die neue Strasse längs des Stausees im Rätherichsboden ist dem Verkehr übergeben worden.

Der Stollen vom Rätherichsboden bis zum Wasserschloss, Handeggfluh, ist durchschlagen. Die Sohle wird betoniert. Der Zulaufstollen vom Urbachtal zum Wasserschloss ist durchschlagen zwischen Fenster Aeren bis Wasserschloss. Zwischen Fenster Aeren und Urbachfassung sind noch 1500 m vorzutreiben. Der Durchschlag dürfte im Mai 1949 erfolgen. Im durchschlagenen Stollen ist die Sohlenverkleidung in Arbeit.

Im Druckschacht sind die Rohre auf 158 m Länge eingebracht und hinterbetoniert. Die Zentrale ist fertig ausgebrochen, und zum grossen Teil sind auch die Betonierungsarbeiten ausgeführt. Die Installationen für die Betonierung der Talsperre sind weitgehend ausgeführt. Der Aushub für die Staumauer ist vollendet. Im Herbst konnte noch mit dem Betonieren begonnen werden (2750 m³).

Von der Wasserfassung im Urbachtal ist ein Teil der Kernmauer vollendet. Ebenso ist der Felsaushub der Staumauer grösstenteils fertig. Die Seilbahn zur Baustelle ist fertiggestellt. Alle Arbeiten sind entsprechend dem Bauprogramm fortgeschritten.

Die Zahl der Arbeitsstunden betrug 3 041 400, die Zahl der Arbeiter variierte im Monatsmittel von 473 im Januar bis 1520 im Juli.

Kraftwerkkonzessionen. 1948 wurden folgende Kraftwerke konzidiert: *Klusi* mit 280 PS, *Gsteig* mit 430 PS und *Bidmi Meiringen* mit 1090 PS. In 8 Fällen wurden bestehende Konzessionen erweitert.

Revision der Wasserkraftrechte: Als Vorbereitung für das *Wasserbuch* wurden für die verschiedenen Flussgebiete die Übersichtskarten der Kraftnutzung erstellt. Es fehlt noch das Oberland (ohne Simmental.)

227 Wasserrechte mit 1580 PS mussten auf neue Besitzer übertragen werden, und 256 Wasserrechte mit

725 PS wurden gelöscht, weil sie nicht mehr gebraucht wurden. Bei vielen Werken liegt der Grund der Löschung im Entzug der konstanten Wassermengen durch Fassung von Quellen zu Trinkwasserzwecken.

Die Vorarbeiten des *allgemeinen Wasserwirtschaftsplanes* wurden fortgesetzt. Es handelt sich dabei in erster Linie um die Bestimmung der Wassermengen und um geologische Untersuchungen.

Auf dem Wasserrechtsamt wurde die *Registratur* neu geordnet.

Die *Grundwassernutzungen* nehmen immer mehr zu. Im Berichtsjahr wurden 12 grössere Grundwasserentnahmen mit insgesamt 23 900 Minutenlitern bewilligt. Das Bundesgericht hat den Kantonen mit Entscheiden, abgedruckt in **55 I 939** und **65 I 150 ff.** die Befugnis zugestanden, alle grösseren Grundwasservorkommen, an denen kein Privateigentum nachgewiesen ist, *als öffentlich zu erklären* und sie den Vorschriften über die öffentlichen Gewässer zu unterstellen. Da auch im Kanton Bern mit der systematischen Behandlung des Grundwassers nicht mehr länger zugewartet werden konnte, hat der Regierungsrat auf Grund der erwähnten Bundesgerichtsentscheide und gestützt auf Art. 38 der Staatsverfassung die Grundwasservorkommen, an denen kein Privateigentum nachgewiesen ist, als öffentlich erklärt.

G. Vermessungswesen

1. Allgemeines

Die grossen Meliorationsunternehmungen im Limpachtal, im Amt Seftigen und im Raume Koppigen-Hellsau gehen ihrem Abschluss entgegen. Den Güterzusammenlegungen muss nun die Neuvermessung der im Perimeter eingeschlossenen Gebiete folgen. Die Vorbereitung dazu, Verhandlungen und Vertragsabschlüsse mit den Gemeinden, wurden durchgeführt.

Von der kantonalen Nomenklaturkommission sind die Namen für den Übersichtsplan 1:5000 von Langenthal sowie für die Neuvermessungen der Gemeinden Etzelkofen, Niederried und Mervelier erhoben worden.

2. Behördliche Erlasse

Das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement hat am 27. Oktober 1948 Weisungen für die Erhebung und die Schreibweise der Lokalnamen bei Grundbuchvermessungen in der deutschsprachigen Schweiz erlassen. Im Anhang dieser Weisungen wurden die Grundsätze und Schreibregeln niedergelegt.

Von den Direktionen der Justiz und der Bauten ist eine Instruktion an die Grundbuchverwalter, Grundbuchgeometer und praktizierenden Notare des Kantons Bern über die grundbuchliche Behandlung der Güterzusammenlegungen herausgegeben worden. Ein Kreisreiben regelt die mit Güterzusammenlegungen verbundenen Grenzänderungen an ausserhalb des Perimeters gelegenen Grundstücken und deren Nachtragung in den Vermessungswerken.

Zwischen dem eidgenössischen Vermessungsdirektor und dem schweizerischen Verein für Vermessungs-

wesen und Kulturtechnik wurde im August 1948 im Einverständnis der eidgenössischen Preiskontrollstelle eine Erhöhung der Teuerungszuschläge zu den Tarifränsätzen für Vermessungsarbeiten vereinbart. In Anpassung an diese Vereinbarung hat der Regierungsrat die ab Oktober 1946 gewährten Teuerungszuschläge zu den Ansätzen des amtlichen Akkordtarifs für die Nachführung der Grundbuchvermessung vom 18. August 1925 entsprechend erhöht (Regierungsratsbeschluss Nr. 6756 vom 3. Dezember 1948).

3. Grenzberäinigungen

a) Landesgrenze. Die Wiederherstellungsarbeiten auf der Strecke von Burg bis zum Dreiländerstein bei Beurnevésin sind ausgeführt worden. Ein Landesgrenzplan 1:5000 sowie die Grenzprotokolle sind in Arbeit. Mit dem französischen Delegierten des Département du Doubs wurde die Landesgrenze von Ocourt bis Clairbief begangen. Über die vorzunehmenden Wiederherstellungsarbeiten wurde ein Protokoll aufgenommen. Das eidgenössische Politische Departement hat der Ausführung dieser Arbeiten zugestimmt.

b) Kantonsgrenzen.

Bern-Wallis: Dem Projekt der Kantonsgrenze auf dem Lötschenpass haben beide Kantonsregierungen zugestimmt.

c) Gemeindegrenzen. Im Berichtsjahr sind 13 Gemeindegrenzberäinigungen durchgeführt und vom Regierungsrat genehmigt worden. Es betrifft dies folgende Gemeinden:

Burgdorf-Oberburg (2)
Epauvillers-Seleute
Dürrenroth-Affoltern
Dürrenroth-Walterswil
Forst-Gurzelen
Rubigen-Worb
Burgstein-Seftigen
Lützelflüh-Rüegsau
Reutigen-Wimmis
Biel-Port
Brügg-Port
Nidau-Port

4. Grundbuchvermessung

a) Triangulation IV. Ordnung. Die Sektion Konolfingen sowie die Gruppe Aeschi der Sektion Frutigen sind im Berichtsjahr vom eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement als Grundbuchtriangulationen anerkannt worden.

In der Sektion XVIII Interlaken, Teilstück Beatenberg-Habkern, sind die Berechnungen und die Erstellung der Versicherungsprotokolle weitergeführt worden.

Die gemeldeten Schäden an Triangulationspunkten wurden behoben.

Die Feldarbeiten für die Revision der Triangulationssektion Seeland, 610 Punkte, konnten beendet werden.

b) Kantonale Nivellemente. Im Nivellements zug Nr. 22, Strecke Seeberg-Koppigen, wurde ein Präzisionsnivelement ausgeführt.

Im Zusammenhang mit der Revision der Triangulationssektionen Seeland und Trachselwald wurden die folgenden Nivellements züge einer Kontrolle unterzogen: 18^A, 18^B, 19^A, 19^B, 23, 40 und 41.

Dazu sind die laufenden Nachführungsarbeiten erledigt worden.

c) Parzellarvermessung. Vom Regierungsrat genehmigt und von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessung anerkannt wurde die Neuvermessung Watte wil Los I.

Taxiert wurden die Arbeiten für die Neuvermessungen von Alchenstorf, Bern Eymatten Erweiterung der Sektion VIII, Dürrenroth Los I, Frutigen Los I, Hellsau, Limpach, Mülchi, Rumendingen, Souboz Los I.

Vermessungsverträge konnten abgeschlossen werden für die Neuvermessungen von Aefligen, Alchenstorf, Dürrenroth Los I, Hellsau, Rumendingen, Rüttligen Los I, Saanen Los I, Souboz Los I.

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

d) Übersichtspläne. Auf Ende 1948 sind folgende genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

im Jura 144 Gemeinden mit	1457 km ²
im alten Kantonsteil	1867 »
	<hr/>
Total genehmigt	3324 km ²
	<hr/>
In Arbeit sind:	
im Jura 4 Gemeinden mit	36 km ²
im alten Kantonsteil	434 »
	<hr/>
Total in Arbeit	470 km ²

e) Güterzusammenlegung. In Verbindung mit dem kantonalen Kulturingenieurbüro und der Taxationskommission des bernischen Geometervereins wurden nach dem eidgenössischen Tarif 1944 die Kostenberechnungen für die Güterzusammenlegungen vom Fraubrunnenmoos, Höchstetten, Mervelier, Meikirch-Wohlen und Nenzlingen aufgestellt. Die Flächen- und Wertberechnungen der Güterzusammenlegungen Melchnau-Busswil und Meikirch-Wohlen (neuer Besitzstand) wurden verifiziert, ebenso die Berechnungen des alten Besitzstandes der Güterzusammenlegung von Vinelz.

f) Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten. Im Berichtsjahr ist Grundbuchgeometer Arnold Beyeler, Kreisgeometer in Laupen, gestorben. Die Delegierten der Kreisgemeinden wählten als dessen Nachfolger Grundbuchgeometer Marcel Taillard von Muriaux.

Die Ergänzung des Vermessungswerkes Meienried ist vom eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement genehmigt worden.

In Verbindung mit der im ganzen Kanton stattfindenden Neuschätzung der Gebäude wurde eine Kontrolle der Gebäudeeintragungen in den Vermessungswerken durch die Kreisgeometer anhand der Angaben auf den neuen Schätzungsprotokollen angeordnet.

Von den vereinbarten Vermarktungsrevisionen sind im Berichtsjahr einige weitergeführt worden. Der Mangel an technischem Personal für die Vermessungsarbeiten wirkt sich immer noch hemmend für die dringliche Erneuerung überalteter Grundbuchpläne aus.

g) Vorschüsse des Staates an Vermessungsarbeiten.

Die ausstehenden Vorschüsse betragen
 am 1. Januar 1948 Fr. 380 622.72
 Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrage von . . » 440 933.01
 Die Rückzahlungen in Form von Bundes- und Staatsbeiträgen sowie durch die Gemeinden und diverser Kostenvergütungen erreichten im Jahre 1948 die Summe von » 443 039.80

Es verbleiben ausstehende und zu amortisierende Vorschüsse im Betrage von Fr. 378 515.93

h) Bundesbeiträge. Die im Jahre 1948 für Vermessungsarbeiten vom Bund ausgerichteten Beiträge verteilen sich auf die einzelnen Arbeitsgattungen wie folgt:

Für Triangulations- und Nivellementsarbeiten	Fr. 62 800.45
Für topographische Übersichtspläne	» 64 684.80
Für die Nachführung bestehender Vermessungswerke	» 101 560.80
Die Summe aller Bundesbeiträge beträgt:	<u>Fr. 229 046.05</u>

II. Eisenbahndirektion

(Eisenbahnen, Schifffahrt, konzessionierter Automobil- und Flugverkehr)

A. Allgemeines

1. Eisenbahnwesen

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr)

Das Berichtsjahr bedeutete für die schweizerischen Eisenbahnen und insbesondere auch für die bernischen Privatbahnen eine Wende. Das Abflauen der wirtschaftlichen Hochkonjunktur, die zunehmende Automobilkonkurrenz, der damit verbundene Verkehrs- und Einnahmenverlust und schliesslich der nochmals andauernde Ausgabenanstieg bewirkten bei den in unsere Kontrolle einbezogenen bernischen Bahngesellschaften ein Absinken des Betriebseinnahmenüberschusses auf Franken 7 976 000 (Fr. 10 130 000). Ein Wendepunkt hat sich auch für das Rechnungswesen der Eisenbahnen ergeben, indem erstmals die bundesrätliche Verordnung vom 13. Juni 1947 über das Rechnungswesen der Eisenbahnen zur Anwendung gelangte. Durch die neuen Vorschriften wird das Rechnungswesen der Eisenbahnen nach Form und Inhalt auf veränderte Grundlagen gestellt. Im Buchungswesen gelangt nunmehr das sog. Bruttoprinzip zur Anwendung, das die gegenseitige, d. h. direkte Verrechnung von Aufwand- und Ertragsposten ausschliesst; dabei erfährt namentlich die Kostengliederung der Betriebsrechnungen einen vollständig neuen Aufbau, und zwar nach Kostenarten und Kostenstellen. Die Rechnungen werden dadurch in materieller Beziehung durchsichtiger, doch resultieren in den einzelnen Rubriken und Konti derartige Verschiebungen, dass sich viele Zahlen des Jahres 1948 nicht mehr unmittelbar mit denjenigen früherer Jahre vergleichen lassen. Vergleichbar bleiben selbstverständlich weiterhin die Endergebnisse. Angesichts dieser veränderten Sachlage verzichten wir im Verwaltungsbericht auf den bisherigen bis 1921 zurückreichenden Zahlenvergleich und beginnen eine neue Vergleichsperiode.

Alle bernischen Normalspurbahnen (ohne Lötschbergbahn) und Schmalspurbahnen verzeichnen einen Einnahmenüberschuss von Fr. 2 659 000 (Fr. 3 874 000), was einer Verschlechterung um Fr. 1 215 000 entspricht. Das Ergebnis der Lötschbergbahn ist ebenfalls ungünstiger ausgefallen; wohl verzeichnen die Einnahmen eine Vermehrung um Fr. 3 658 000. Da jedoch die Ausgaben um Fr. 4 597 000 angestiegen sind, reduziert sich der Einnahmenüberschuss auf Fr. 5 317 000 (Franken 6 256 000), d. h. um Fr. 939 000. Der Rückschlag ist angesichts einer Verkehrseinnahmensumme von rund Fr. 20 300 000 noch recht erträglich, und es gereicht uns zur Genugtuung feststellen zu können, dass die Lötschbergbahn in der Lage ist, alle Lasten der Jahresrechnung einschliesslich die volle Verzinsung des Obligationenkapitals II. Hypothek zu bestreiten. Für ausserordentliche Betriebslasten konnte eine weitere Rücklage von Fr. 465 000 gemacht werden.

Die Schmalspurbahnen erzielten einen Einnahmenüberschuss von Fr. 1 121 000 (Fr. 1 371 000), was einen Rückschlag von Fr. 250 000 bedeutet.

Für alle Unternehmungen zusammen resultiert gegenüber 1947 ein Einnahmenüberschuss von Franken 7 976 000 (10 130 000), also Fr. 2 154 000 weniger als im Vorjahr.

Für das Betriebsjahr 1948 ergibt sich ein Betriebskoeffizient (Ausgaben in % der Einnahmen) von 86,4 (80,9).

Mit nochmaligem Hinweis auf die teilweise gestörte zahlenmässige Vergleichbarkeit beschränken wir uns für dieses Mal auf folgende Gegenüberstellungen:

a) Normalspurbahnen ohne BLS	Betriebsüberschuss
1947.	Fr. 2 503 000
1948.	» 1 538 000
b) Berner Alpenbahn	
1947.	» 6 256 000
1948.	» 5 317 000
c) Schmalspurbahnen	
1947.	Fr. 1 371 000
1948.	» 1 121 000
d) Sämtliche bernische Dekretsbahnen	
1947.	Fr. 10 130 000
1948.	» 7 976 000
Betriebskoeffizient	
1947.	80,9
1948.	86,4

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

1926	1,19 %	1938	0,98 %
1927	1,37 %	1939	0,81 %
1928	1,99 %	1940	1,02 %
1929	2,35 %	1941	1,97 %
1930	1,91 %	1942	5,73 %
1931	1,92 %	1943	4,11 %
1932	0,88 %	1944	2,29 %
1933	0,95 %	1945	1,60 %
1934	0,96 %	1946	2,16 %
1935	0,81 %	1947	2,01 %
1936	0,72 %	1948	2,12 %
1937	0,69 %		

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

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

(Die Berechnungen pro 1948 können noch nicht abgeschlossen werden, da verschiedene Unternehmungen ihre Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen noch nicht erstellt haben.)

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

1930	391,2	1940	384,0
1931	373,5	1941	440,0
1932	330,8	1942	452,4
1933	324,2	1943	462,0
1934	321,3	1944	485,5
1935	303,0	1945	493,0
1936	279,3	1946	563,8
1937	323,6	1947	611,6
1938	307,6	1948	619,7
1939	347,8		

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Berichtsjahres schliesst mit einem Aktivsaldo von Fr. 15 000 000 (Fr. 25 400 000) ab. Berücksichtigt man die in 1947 ausgiebiger vorgenommenen Abschreibungen, so ergibt sich pro 1948 sogar eine Verschlechterung um Fr. 30 500 000 im Vergleich zum Vorjahr. Die Anträge des Verwaltungsrates sehen keine Verzinsung des Dotationskapitals vor.

Die *Privatbahnhilfe* gemäss Bundesgesetz vom 6. April 1939 machte auch im Berichtsjahr gewisse Fortschritte, speziell hinsichtlich des Programmvollzuges bei den Berner Oberland-Bahnen.

In der grossen Angelegenheit einer ergänzenden Privatbahnhilfe, d. h. der Gewährung eines vor allem teuerbedingten Zusatzkredites durch den Bund zwecks Ermöglichung der seinerzeit zurückgestellten technischen Sanierungen, trat im Berichtsjahr noch kein positives Resultat zutage. Es war immerhin bekannt, dass die Eingabe vom 11. Juli 1947 des bernischen Regierungsrates, über die wir schon letztes Jahr berichteten, ihren Eindruck auf die Bundesbehörden nicht verfehlt, sondern eine einlässliche Prüfung des Problems ausgelöst hatte.

Die Botschaft des Bundesrates über die Ergänzung des Bundesgesetzes vom 6. April 1939 erschien erst am 25. Januar 1949, also nicht mehr im Berichtsjahr.

Die Abklärung der technischen Sanierung unserer jurassischen Nebenbahnen wurde zwar fortgesetzt, vermochte aber auch im Berichtsjahr nicht zum Abschluss zu gelangen. Der Entscheid der Generalversammlung vom 13. September 1947, der zugunsten des Projektes 9 lautete, wurde in der Folge von verschiedenen Gemeinden stark angefochten. Die Opposition trat besonders zutage anlässlich einer am 27. Februar 1948 in Saignelégier durchgeführten Konferenz mit den Gemeindevertretungen. Verhandlungsgegenstand war der

den Gemeinden am 19. Dezember 1947 durch den Regierungsrat zugestellte Finanzierungsvorschlag. Dabei handelte es sich vorweg darum, einen angemessenen Verteilungsschlüssel für die den Gemeinden insgesamt zugemutete Baukostenanteilsomme von Fr. 2 000 000 zu finden. Die Opposition richtete sich sowohl gegen das Projekt 9 als auch gegen den entworfenen Verteilungsschlüssel. In der Generalversammlung vom 12. Oktober 1948 machte sich ein Umschwung zugunsten des Projektes 4, das bekanntlich auch für die Teilstrecke Glovelier-Saignelégier die elektrische Schmalspurbahn vorsieht, geltend. Dies freilich nicht ohne Opposition der vom heutigen Automobildienst direkt bedienten Ortschaften bzw. Gemeinden. Es wurde immerhin beschlossen, beide Projekte, also Nr. 4 und 9, nochmals gründlich, d. h. unter Berücksichtigung der seitherigen Preisentwicklung, zu berechnen. Diese Berechnungen waren am Ende des Berichtsjahres noch nicht abgeschlossen. Da indessen auch noch kein Beschluss des Bundes hinsichtlich der angeforderten Erhöhung seiner Baubsubvention von Fr. 3 500 000 auf Fr. 7 000 000 vorlag, bestand auch in jenem Zeitpunkt noch keine Möglichkeit zu irgendeiner praktischen Projektverwirklichung.

Die übrigen letztes Jahr ebenfalls als pendent gemeldeten Hilfeleistungsfälle hängen in ihrer weiteren Entwicklung ab vom Erlass eines Bundesgesetzes über die Ergänzung der Privatbahnhilfe. Die Bundesversammlung wird sich 1949 mit den daherigen Vorschlägen des Bundesrates zu befassen haben.

Der Kanton Bern hat die Vorkehren gemäss Privatbahnhilfegesetz immer auch im Lichte einer bevorstehenden endgültigen eisenbahnpolitischen Auseinandersetzung mit dem Bunde, d. h. einer weiteren *Privatbahnverstaatlichung*, betrachtet. Der Zeitpunkt für diese Auseinandersetzung hätte sich nach dem Vollzuge der technischen Sanierung der Jurabahnen einstellen können. Durch den am 30. Juli 1948 seitens des Kantons Graubünden beim Bunde unternommenen Vorstoss, der die Übernahme der Rhätischen Bahn durch den Bund unter gleichzeitiger Durchführung einer Senkung der Bahntaxen zum Ziele hatte, wurde das Privatbahnproblem, etwas früher als bernischerseits beabsichtigt, in seinem ganzen grossen Umfange akut.

Der Regierungsrat des Kantons Bern sah sich, gleich wie die Regierungen verschiedener anderer Kantone, gezwungen, beim Bunde für den Kanton Bern sowie die bernischen Privatbahnen die nämlichen Zugeständnisse anzubeglehen, die allenfalls dem Kanton Graubünden und der Rhätischen Bahn gemacht würden. Ausgehend von der schon vorhandenen Auffassung, wonach das unserem Lande unentbehrliche Privatbahnnetz in seinem Bestande nur durch eine weitere umfassende Verstaatlichungsaktion des Bundes für die Zukunft gesichert zu werden vermag, ergab sich auch die Erkenntnis, dass sich die in Betracht fallenden Privatbahnkantone zu einem gemeinsamen Vorgehen finden sollten. Die weiteren Bestrebungen in dieser Sache fallen nicht mehr in das Berichtsjahr.

Das Verhältnis zwischen *Eisenbahn* und *Automobil* hat sich im Berichtsjahr wieder stark zugespitzt. Alle Flachland- und Talbahnen waren einer überhandnehmenden Automobilkonkurrenz ausgesetzt. Da das Transportbedürfnis des Landes insgesamt aber nicht gestiegen ist, ergab die Konkurrenz nachteilige Auswirkungen für die Eisenbahn. Auch der ausländische

Automobilismus hat im Berichtsjahr ein gewaltiges Ausmass angenommen. Über 450 000 fremde Autocars und Personautomobile kamen vorübergehend in die Schweiz.

Die Gültigkeitsdauer der Autotransportordnung (Bundesbeschluss vom 30. September 1938) läuft am 31. Dezember 1950 ab. Es sind Bestrebungen im Gange, diesen Beschluss in die ordentliche Gesetzgebung überzuführen.

Der *Verkehrswerbung* erwachsen im Auslande zunehmende Schwierigkeiten. Von einem normalen internationalen Reise- und Fremdenverkehr kann immer noch nicht gesprochen werden. Während sich die technischen Bedingungen des Verkehrs in Europa rasch verbessert haben, wachsen die hemmenden Einflüsse der Devisenbeschränkungen und der sonstigen Besonderheiten des zwischenstaatlichen Zahlungsverkehrs zusehends an. Es nimmt auch die Konkurrenz ausländischer Kurgelände stark zu. Trotz der bestehenden Schwierigkeiten sollte die Werbung immer wirksamer gestaltet werden, was erhöhte Geldmittel erfordert. Es ist deshalb verständlich, dass sich vor allem der Verkehrsverein des Berner Oberlandes um eine Verstärkung seines Jahresbudgets bemüht.

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

Technische Verbesserungen wurden auch im Berichtsjahr von den SBB und von den bernischen Privatbahnen ausgeführt. Erweiterungen der Geleiseanlagen, Ergänzungen der Sicherungsanlagen erfolgten in Aarberg, Brügg und Schüpfen. In Delsberg wurde der neue Zwischenperron III erstellt. In Pruntrut erfolgten Umbauten im Aufnahmegebäude.

Unter den von den Privatbahnen vorgenommenen Um- und Erweiterungsbauten sind besonders zu erwähnen: Der Umbau des Bahnhofbuffets in Spiez, die Verbesserung der Geleiseanlagen in Fraubrunnen sowie Verbesserungen an verschiedenen Niveauübergängen. Hinzuweisen ist auch auf zahlreiche Rollmaterialmodernisierungen. Was den Ausbau von SBB-Linien auf Doppelspur anbelangt, so verweisen wir auf die ausführlichen Darlegungen unter Ziff. 20 des Berichtes des Regierungsrates über die Beziehungen des Staates Bern zu seinem jurassischen Landesteil vom Januar 1949.

Zu der *Berner Bahnhoffrage* ist zu bemerken, dass die Experten am 19. Januar des Berichtsjahres den Auftraggebern (SBB, Stadt Bern und Kanton) ihr Gutachten übergeben haben. Die Drucklegung des Gutachtens war Ende Juli 1948 beendet. Die Auftraggeber einigten sich hierauf über das weitere Vorgehen und beschlossen die möglichst baldige Durchführung des von den Experten als notwendig bezeichneten Ideenwettbewerbes für eine Gesamtlösung am bisherigen Bahnhofstandort. Die Vorarbeiten zum Wettbewerb konnten im Berichtsjahr nicht mehr beendet werden.

2. Schifffahrt

Die Kontrolle der nicht nach Bundesgesetz konzessionierten Schifffahrt wurde im Berichtsjahr nach Massgabe der Vorschriften des Polizeireglementes vom 16. Februar 1940 betreffend Schifffahrt, Fähren und Flösserei im Kanton Bern sowie des interkantonalen

Reglementes vom 16. März 1936 betreffend die Schifffahrtspolizei auf dem Neuenburger-, Bieler- und Murtensee, auf den Kanälen der Zihl und der Broye, von den kantonalen Schifffahrtsoberleitern durchgeführt.

Über die Zahl der kontrollierten Schiffe orientiert die Tabelle auf Seite 195.

3. Konzessionierter Postautomobilverkehr

Die den Inhabern einer Postkonzession A bisher gewährte Steuererleichterung wurde 1948 beibehalten.

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

Zahlreiche Fahrplanverbesserungen wurden durchgeführt.

4. Konzessionierter Flugverkehr

Die ALPAR setzte 1948 ihre Liquidationsmassnahmen fort und konnte sie kurz nach Abschluss des Berichtsjahres beenden; das Aktienkapital erhält eine Abfindung von 80,5 % des Nominalwertes.

Am 23. Dezember 1947 beschloss die Flugplatzgenossenschaft Bern an ihrer Generalversammlung die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft unter der Firmenbezeichnung Flugplatz- und Fluggesellschaft AG. Bern. Die neue Aktiengesellschaft sieht sich vor drei Hauptaufgaben gestellt: Die Schaffung eines ganzjährig, dem internationalen Linienverkehr genügenden Flugplatzes, die Sicherstellung eines beschränkten internationalen Linienverkehrs mit Hilfe der eher behelfsmässigen Bodenorganisation im Belpmoos und im Benehmen mit der SWISSAIR, die Übernahme des bisher von der ALPAR betreuten lokalen und regionalen Flugbetriebes.

Die Studien für den Platzausbau wurden im Berichtsjahr fortgesetzt. Angesichts des Einsatzes immer schnellerer Grossflugzeuge im internationalen Linienverkehr setzte sich bei den Organen der Platzgesellschaft schon im Laufe des Berichtsjahres die Erkenntnis durch, dass der Flugplatz Belpmoos nicht geeignet sei für eine auf die Dauer genügende Lösung.

Während längerer Zeit durchgeführte Windmessungen haben ergeben, dass sich ein nördlich der Bundesstadt gelegenes, topographisch günstiges Gebiet eignen könnte für die Errichtung eines sog. Pistenflugplatzes mit minimalen Hochbauanlagen. Aber auch die Verwirklichung eines solchen Projektes erfordert einen erheblichen Kapitalaufwand, dessen Bestreitung ohne tatkräftige Mithilfe der interessierten privatwirtschaftlichen Kreise nicht möglich ist. Die Platzgesellschaft hat deshalb auch besondere organisatorische Vorkehren getroffen im Hinblick auf die harrenden grossen Finanzierungsaufgaben.

Die Einzelheiten über den Ausbau der Gesellschaft, die Projektbereinigung sowie die Finanzierungspläne werden uns im nächsten Bericht beschäftigen.

Vorläufig haben wir noch die Genugtuung festhalten zu können, dass im Berichtsjahre auch vom Flugplatz Belpmoos aus ein regelmässiger Linienverkehr mit London und Brüssel durchgeführt werden konnte. Die Betriebsdauer erstreckte sich auf die Zeit vom 15. Juni bis 18. September. Beiden Linien wurden wöchentlich dreimal hin und zurück befliegen. Der Linienverkehr mit London wurde durch die SWISSAIR

ausgeführt und ergab bei 78 % Platzausnutzung die wirtschaftliche Selbsterhaltung. Den Verkehr mit Brüssel besorgte die belgische Gesellschaft SABENA; hier war das finanzielle Ergebnis weniger günstig, da die angebotenen Sitzplätze zufolge einer verspäteten und ungenügenden Propaganda nur zu 24 % ausgenützt wurden.

Für den Sommer 1949 ist speziell für die Strecke Bern-London mit einem wesentlich dichteren Verkehr zu rechnen.

Der Staat Bern leistete pro 1948 an die Flugplatz- und Fluggesellschaft Bern Betriebsbeiträge von insgesamt Fr. 40 000; die Beiträge der Stadt Bern erreichten Fr. 120 000.

Die Frage einer allfälligen Mitbedienung von Interlaken im regelmässigen Linienverkehr wurde erneut geprüft. Die Prüfung ergab ein negatives Resultat. Es sind vor allem die topographischen Verhältnisse, die eine regelmässige Benützung des Flugplatzes Interlaken durch Grossflugzeuge verhindern.

Am 21. Dezember 1948 haben die eidgenössischen Räte nach jahrelangen Vorarbeiten das neue Luftfahrtsgesetz angenommen.

B. Fahrplan

Das Interesse an der Gestaltung des Jahresfahrplanes 1948/49 der SBB und der Privatbahnen war in

allen Bevölkerungsschichten ausserordentlich rege, zumal im Frühjahr noch keinerlei ernstliche Zeichen einer Abschwächung der wirtschaftlichen Hochkonjunktur vorlagen. Trotzdem sich der Fahrplan schon gemäss Entwurf als sehr dicht und auch den verschiedensten Sonderinteressen Rechnung tragend darbot, lief eine grosse Zahl Abänderungswünsche ein, von denen wir rund 130 in unsere Begehrensverzeichnisse aufnahmen. Es gelang in der Folge, erhebliche Verbesserungen zu erzielen, wofür den Transportanstalten gedankt sei.

Die Weiterentwicklung des SBB-Fahrplanes wurde in vielen Fällen beeinträchtigt durch den immer noch vorliegenden Rollmaterialmangel. Die Lücken werden jedoch in zunehmendem Masse geschlossen, was schon daraus hervorgeht, dass die SBB in ihrem Bestellungsbestand u. a. verzeichneten: 40 Lokomotiven und über 250 Personenwagen.

C. Eisenbahnen im Betrieb

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

Approximative Betriebsergebnisse bernischer Privatbahnen pro 1948

Gesellschaft	Einnahmen	Ausgaben	Überschuss
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Normalspurbahnen			
Lötschbergbahn (exklusive Schiff)	22 664 000	17 418 000	+ 5 246 000
Schiffsbetrieb Thuner- und Brienersee	1 229 000	1 158 000	+ 71 000
Simmentalbahn	2 160 000	1 672 000	+ 488 000
Bern-Neuenburg-Bahn	4 160 000	4 052 000	+ 108 000
Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn	3 545 000	3 534 000	+ 11 000
Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn	8 152 000	6 942 000	+ 1 210 000
Solothurn-Münster-Bahn	1 077 000	973 000	+ 104 000
Vereinigte Huttwil-Bahnen	2 703 000	2 600 000	+ 103 000
Sensetalbahn	301 000	258 000	+ 43 000
Compagnie des chemins de fer du Jura (gemischte Spur)	1 363 000	1 892 000	— 529 000
II. Schmalspurbahnen			
Berner Oberland-Bahnen	1 748 000	1 448 000	+ 300 000
Montreux-Berner Oberland-Bahn	3 468 000	3 114 000	+ 354 000
Rechtsufrige Thunerseebahn	847 000	794 000	+ 53 000
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1 350 000	1 148 000	+ 202 000
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	2 768 000	2 456 000	+ 312 000
Solothurn-Niederbipp-Bahn	399 000	434 000	— 35 000
Langenthal-Jura-Bahn	211 000	295 000	— 84 000
Langenthal-Melchnau-Bahn	224 000	242 000	— 18 000
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	532 000	495 000	+ 37 000
Total	58 901 000	50 925 000	+ 7 976 000
Ergebnis 1947	53 231 000	43 101 000	+ 10 130 000
Ergebnis 1946	50 435 000	40 945 000	+ 9 490 000

D. Projektierte Bahnen

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

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

Im Jahre 1948 wurden zuhanden der Bundesbehörden und des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen

Trainerskilift in Wengen (Bätzenboden) an die Genossenschaft Übungsskilift Wengen.
Sesselbahn Kienthal-Gehrihorn, an die Sesselbahn Kienthal-Gehrihorn AG. in Kienthal.
Sesselbahn Lenk-Bettelberg, an die Genossenschaft Lenk-Bettelberg in Lenk i. S.
Automobilkonzession Ortsbetrieb Langenthal an E. Geiser, Autotransporte, Langenthal.

b) Provisorische Konzessionen

Keine Bemerkungen.

c) Konzessionserneuerungen

Konzession für den Skilift Boden-Kuonisbergli, Adelboden.
Konzession für den Skilift Oeschseite-Rinderberg bei Zweisimmen.
Konzession für die Schlittenseilbahn Saanenmöser-Hornberg.
Automobilkonzession für Arbeiterkurse Meinisberg-Büren, Schnottwil-Büren, Grenchen-Büren.

d) Konzessionsausdehnungen

Ausdehnung der Kraftwagenkonzession der AG. Automobilverkehr Koppigen und Umgebung auf die Strecke Koppigen-Gerlafingen.

Ausdehnung der Kraftwagenkonzession der Genossenschaft Autokurs Grenchen und Umgebung auf die Strecke Arch-Leuzigen und Rüti b. B.

e) Fristverlängerungen

Keine Bemerkungen.

f) Konzessionsablehnungen

Keine Bemerkungen.

g) Erloschene Konzessionen

Konzession für eine Standseilbahn Adelboden-Tschentenegg.

Konzession für eine Schlittenseilbahn Lenk-Balmen.

F. Schifffahrt

I. Bestand der kontrollierten Schiffe

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse und kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	605	694	291	872	2462
Motorgondeln	517	150	45	165	877
Motorboote	96	90	6	6	198
Segelboote verschiedener Art	77	140	6	3	226
Segelboote mit Aussenbordmotor	53	12	2	1	68
Segeljachten	24	46	—	—	70
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	8	2	3	60	73
Fähren	—	—	—	10	10
Faltboote	169	176	48	428	821
Faltboote mit Segel	90	33	11	84	218
Faltboote mit Aussenbordmotor	20	5	—	29	54
Total 1948	1659	1348	412	1658	5077
Total 1947	1778	1348	387	1809	5322
Veränderungen im Berichtsjahr	-119	—	+ 25	-151	-245

2. Schifferpatente und Fähigkeitsausweise

Der Bestand der Schifferpatente beläuft sich auf Ende 1948 auf 618 (584). Fähigkeitsausweise wurden 3 Stück visiert.

3. Rechnung*Einnahmen:*

Gebühren und Stempel-			
marken	Fr. 24 759.65		
Reglemente	» 292.—		
		Fr. 25 051.65	
<i>Ausgaben:</i>		» 17 436.15	
<i>Überschuss</i> (1947: Fr. 16 081.80) .		Fr. 7 615.50	

G. Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1948

Budget-rubrik X. b	Budget-kredit	Rein-ausgaben	Mehr-ausgaben	Minder-ausgaben
Eisenbahn- und Schiff-fahrtswesen	Fr. 128 256	Fr. 112 201.21	Fr. —, —	Fr. 16 054.79
			Minderausgaben	16 054.79

Bern, den 19. Mai 1949.

*Der Bau- und Eisenbahndirektor
des Kantons Bern:*

Brawand

Vom Regierungsrat genehmigt am 17. Juni 1949.

Begl. Der Staatschreiber: **Schneider**

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1948

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

N ^o	Name der Bahn	Datum		der Betriebs- eröffnung	Kapital			Aktienbeteiligung des Staates		
		der Subventions- beschlusses des Grossen Rates	der Konzession		Aktien	Feste Verbindlich- keiten	Laufende Verbindlich- keiten	Total	Nominell	Buchwert
I. Normalspurbahnen										
1	Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn	(2. VI. und { 14. IX. 1871 } 19. XII. 1872	—	—	9 210 500	10 000 000	830 371	20 040 871	Fr. 2 825 250	Fr. 1 352 000
	a) Burgdorf-Solothurn	21. V. 1897	26. V. 1875	26. V. 1875	—	—	—	—	—	—
	b) Burgdorf-Launau	28. XI. 1887	12. V. 1882	12. V. 1882	—	—	—	—	—	—
	c) Burgdorf-Thun	23. II. 1893	21. VII. 1899	21. VII. 1899	7 313 750	2 000 000	125 057	9 438 807	2 001 750	1 314 500
2	Vereinigte Huttwilbahnen	10. IV. 1891	—	—	—	—	—	—	—	—
	a) Langenthal-Huttwil	23. XI. 1905	1. VI. 1895	1. VI. 1895	—	—	—	—	—	—
	b) Huttwil-Wolhusen	28. II. 1907	1. VI. 1908	1. VI. 1908	—	—	—	—	—	—
3	Ramsel-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	—	—	—	3 502 500	3 531 888	343 300	7 377 688	2 420 000	849 500
	a) Simmentalbahnen	27. VI. 1890	{ 20. VIII. und { 13. IX. 1895 } 22. XI. 1899	16. VIII. 1897	—	—	—	—	—	—
	b) Spiez-Erlenbach	15. X. 1897	21. XI. 1898	1. XI. 1902	1 700 000	—	202 672	1 902 672	801 400	—
4	Compagnie des chemins de fer du Jura (gem. Spur)	15. X. 1897	26. V. 1908	13. VII. 1901	—	—	—	—	—	—
	a) Pruntrut-Bonfol	26. III. 1897	9. X. 1907	1. XI. 1910	—	—	—	—	—	—
	b) Verlängerung Bonfol-Grenze	28. XII. 1881	31. I. 1883	21. V. 1904	—	—	—	—	—	—
	c) Saignelégier-Glovelier	27. VI. 1890	26. VIII. 1897	16. VIII. 1884	—	—	—	—	—	—
	d) Elektrifikation Tramelan-Tavannes	10. X. 1890	29. III. 1898	3. XII. 1913	—	—	—	—	—	—
5	Bern-Neuenburg	—	—	7. XII. 1892	7 685 000	2 167 679	354 129	10 206 808	3 754 400	1 000 000
6	Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn	17. IV. 1891	{ 17. V. 1899 { 27. II. 1901 25. I. 1904 29. VII. 1902	{ 14. VIII. 1901 { 1. XI. 1902 1. VI. 1907 23. I. 1904	2 908 600	6 044 956	450 912	9 404 468	1 957 700	—
	a) Gürbetalbahn	17. XII. 1898	1. VII. 1908	1. VII. 1901	—	—	—	—	—	—
	b) Bern-Schwarzenburg	1. VII. 1898	29. VII. 1902	1. VII. 1901	887 680	—	86 469	974 149	674 320	—
7	Sensetalbahn	21. XII. 1888	30. V. 1892	{ 23. VIII. 1898 { 23. VII. 1903 1. VIII. 1908	9 751 000	3 633 291	1 858 091	15 242 382	32 200	32 200
8	Freiburgerbahnen	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	—	—	—	—	—	—
	a) Freiburg-Mürten und	22. XII. 1905	27. VI. 1906	15. VII. 1913	—	—	—	—	—	—
	b) Mürten-Ins	22. XII. 1905	(19. III. 1899)	(1. VI. 1893)	1 135 075	955 822	171 275	2 262 172	60 750	—
9	Solothurn-Münster	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon	—	—	—	59 783 500	86 556 625	6 577 785	152 917 910	23 839 000	19 628 645
	(inkl. Thunerseebahn und Dampfschiff- gesellschaft Thuner- und Brienzsee)	—	—	—	103 877 605	114 890 261	11 000 061	229 767 927	38 866 770	24 176 845
II. Schmalspurbahnen										
1	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1. X. 1927	{ 20. IX. 1897 { 26. II. 1908 24. II. 1903	21. X. 1898	2 237 950	2 167 116	416 583	4 821 649	1 238 560	1 238 560
2	(Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	29. III. 1909	17. XII. 1901	3 541 690	7 144 400	297 578	10 983 668	198 000	—
3	(Zweisimmen-Lenk	30. III. 1906	29. XI. 1905	8. VI. 1911	942 000	400 000	32 543	1 374 543	463 500	—
4	Langenthal-Jura	22. XII. 1909	24. IV. 1912	26. X. 1907	97 050	—	744	97 794	42 960	—
5	Biel-Meinsberg	22. XII. 1908	{ 18. XI. 1912 { 11. III. 1918 24. IV. 1912	29. XII. 1913	1 003 000	—	58 911	1 061 911	706 200	—
	a) Biel-Täuffelen-Ins	22. VI. 1912	26. V. 1913	4. XII. 1916	4 556 500	2 000 000	664 691	7 221 191	2 094 000	2 094 000
6	Solothurn-Zollikofen-Bern	20. XII. 1913	12. III. 1912	10. IV. 1916	1 872 000	163 500	68 829	2 104 329	40 250	—
7	Solothurn-Niederbipp	12. III. 1912	19. IX. 1916	9. I. 1918	987 000	300 000	652 072	1 939 072	567 500	—
8	Langenthal-Melchnau	19. XII. 1905	—	6. X. 1917	2 080 600	—	157 253	2 237 853	1 047 610	—
9	Steffisburg-Thun-Interlaken	—	—	10. X. 1913	17 317 790	12 175 016	2 349 204	31 842 010	6 398 580	4 380 170
Total					121 195 395	127 065 277	13 349 265	261 609 937	44 765 350	28 557 015
Gesamttotal					—	—	—	—	—	—

