

Verwaltungsbericht der Direktionen der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor(en): **Brawand, Samuel / Moine, V.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1959)**

PDF erstellt am: **18.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-417595>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

VERWALTUNGSBERICHT
DER
DIREKTIONEN DER BAUTEN UND EISENBAHNEN
DES KANTONS BERN
FÜR DAS JAHR 1959

Direktor: Regierungsrat SAMUEL BRAWAND
Stellvertreter: Regierungsrat Dr. V. MOINE

I. Baudirektion

A. Allgemeines

Der hohe Beschäftigungsgrad im Baugewerbe hielt auch im Berichtsjahr an und brachte der Baudirektion eine vermehrte Arbeitslast. Die staatliche Bautätigkeit ist gegenüber dem Vorjahr noch gestiegen. Im Hochbau erreichten die Ausgaben 16 328 Millionen Franken (1958: 11 202 Millionen Franken), und das gesamte Strassenwesen kostete brutto, d. h. ohne Motorfahrzeugsteuer, Benzinzollanteil und werkgebundene Bundesbeiträge 39 876 Millionen Franken (1958: 39 012 Millionen Franken). Die letztgenannten 3 Einnahmepositionen ergaben zusammen 28 462 Millionen Franken (1958: 27 098 Millionen Franken).

Besonders hervorzuheben im Sektor Strassenbau ist der Baubeginn der Nationalstrasse N 1 Bern-Zürich auf der Teilstrecke Bern-Schönbühl (Grauholzstrasse), und im Sektor Wasserbau die Fertigstellung des Projektes der II. Juragewässerkorrektion und dessen Einreichung beim Bundesrat.

Die Baudirektion bearbeitete im Berichtsjahr u. a. 30 Baulinienpläne (worunter auch Zonenpläne), 9 Strassenpläne, 18 Baureglemente, 16 Beitragspflichtreglemente, 17 Kanalisationsreglemente, 28 Wasserversorgungsreglemente, 60 Gesuche um Strassenbau- und Unterhaltsbeiträge, 250 strassen- und hochbaupolizeiliche Ausnahmebewilligungen, 6 Strassen- und Wegreglemente sowie 4 Schwellenreglemente und Kataster. Ferner traf die Baudirektion 8 Ästhetikentscheide und befasste sich mit 42 Rekursen an den Regierungsrat. Bei einigen staatsrechtlichen Beschwerden gegen regierungsrätliche Entscheide hatte sie sodann die Vernehmlassung des Regierungsrates an das Schweizerische Bundesgericht vorzubereiten. Soweit das Bundesgericht auf die Beschwerden eingetreten ist, hat es sie abgewiesen.

In zahlreichen Geschäften anderer Direktionen wurden Mitberichte abgegeben. Dazu kommen die vielen mündlichen Auskunfterteilungen auf allen Gebieten des Bauwesens, insbesondere der Baupolizei.

Personal. Es traten zurück:

- P. Herrmann*, Techniker des Kreisoberingenieurbüros Biel;
- Ch. Bucher*, Oberwegmeister der Ämter Delsberg und Laufen, wegen Erreichung der Altersgrenze;
- G. Kubat*, Ingenieur des Büros für Wassernutzung und Abwasserreinigung wegen Übertrittes in den Dienst des Kantons Basel-Stadt;
- E. Zahnd*, Zeichner des Büros für Wassernutzung und Abwasserreinigung, wegen Übertrittes zu den SBB;
- E. Ruch*, Vermessungszeichner.

Neu wurden gewählt:

- O. Messerli*, Kanzlist des Hochbauamtes;
- H. Zeindler*, Ingenieur des Kreisoberingenieurbüros Bern (örtlicher Bauleiter und Chef des Erdbaulaboratoriums für den Nationalstrassenbau);
- R. Vallotton*, Oberwegmeister der Ämter Delsberg und Laufen;
- R. Brunschwyl*, Zeichner des Büros für Wassernutzung und Abwasserreinigung;
- H. Ingold*, Ingenieur des Büros für Wassernutzung und Abwasserreinigung;
- H. Obi*, Vermessungszeichner;
- H. Maurer*, Vermessungszeichner.

Ferner wurden auf verschiedenen Abteilungen der Baudirektion Aushilfen beschäftigt, sei es zur Erledigung

von Schulhaussubventionsgesuchen sowie als Ferien- und Krankheitsstellvertretung.

Motion Scheidegger. Über die Frage der Erstellung einer Strasse Willisau-Napfgebiet-Trubschachen-Grünenberg-Interlaken (sog. Grünenbergstrasse) hat die nach Rücksprache mit der Baudirektion des Kantons Luzern erfolgte Prüfung ergeben, dass die Kantone Bern und Luzern auf längere Zeit hinaus dermassen mit wichtigen Strassenbauten in Anspruch genommen sind, dass zur Zeit an die Projektierung der Grünenbergstrasse nicht geschritten werden kann. Die weitere Behandlung der am 28. November 1955 angenommenen Motion Scheidegger muss deshalb vorläufig zurückgestellt werden.

B. Gesetzgebung

Im Berichtsjahr wurde von der Baudirektion ein *Musterbaureglement* in deutscher und französischer Fassung ausgearbeitet. Es soll den Gemeinden die Aufstellung von Baureglementen erleichtern.

In Vorbereitung befinden sich:

- Ein neues Dekret über das Baubewilligungsverfahren.
- Eine Verordnung betreffend die Verhütung von Unfällen sowie über die sanitarischen und hygienischen Einrichtungen auf Baustellen.
- Eine Verordnung über den kantonalen Vollzug des voraussichtlich Mitte 1960 in Kraft tretenden Bundesgesetzes über die Nationalstrassen.
- Ein Muster-Schwellenreglement.

C. Hochbau

1. Allgemeines. Die Ausgaben des Hochbaues betrugen im Berichtsjahr Fr. 16 328 091.15 (im Vorjahr Franken 11 202 325.90).

Nach Budgetkrediten verteilen sich die Ausgaben wie folgt:

	1959 Fr.	1958 Fr.
a) 705.1 Neu- und Umbauten	9 279 553.90	6 688 495.35
b) 705.2 Neu- und Umbauten aus Rückstellungen	2 199 745.45	1 711 352.10
c) 705.3 Neu- und Umbauten Inselspital	580 356.30	265 470.80
d) 705.4 Neu- und Umbauten Exakte Wissenschaften	1 679 709.40	162 877.75
e) 705.5 Neu- und Umbauten Strafanstalt Hindelbank	160 100.20	—.—
Sub-Total	13 899 465.25	8 828 196.—
f) Prov. Konto 4.14 2105.1 Inselspital, Kinderlähmungszentrale	28 617.95	71 323.65
g) Vorschuss-Konto 2.1 2105.1 Richigen, Erziehungsheim Viktoria	436 800.35	551 543.40
h) Vorschuss-Konto 2.1 2105.2 Richigen, Erziehungsheim Viktoria	13 245.—	—.—
i) Kreditoren-Konto 2.7 2105.1 Richigen, Erziehungsheim Viktoria	86 915.60	—.—
Sub-Total	14 465 044.15	9 451 063.05

	1959 Fr.	1958 Fr.
Übertrag	14 465 044.15	9 451 063.05
k) Konten 700.1–703 Unterhaltsarbeiten an staatseigenen Gebäuden	1 863 047.—	1 721 403.65
l) Konten 700.2–701.2 Unterhaltsarbeiten an staatseigenen Gebäuden aus Rückstellungen	—	29 859.20
Total	16 328 091.15	11 202 325.90

Während bei den Unterhaltskonten nur eine leichte Zunahme der Ausgaben zu verzeichnen ist, zeigt sich nunmehr bei den Konten für Neu- und Umbauten eine starke Zunahme. Diese ist bedingt durch die in Ausführung stehenden Bauten des Seminars Hofwil und des Institutes für exakte Wissenschaften. Das Neu- und Umbaukonto wird noch mehr belastet werden, wenn im nächsten Frühjahr der Inselausbau und die Neubauten der Strafanstalt Hindelbank in Gang kommen.

Im Berichtsjahr konnten folgende Bauaufgaben abgeschlossen werden:

- Neubau eines Betriebsgebäudes der Molkereischule Rütli in Zollikofen;
- Neu- und Umbau des Verwaltungsgebäudes für die Polizeidirektion an der Kramgasse 20–24/Metzgergasse 17–19 in Bern;
- Umbau und Renovation des «Maison de Gléresse» als Sitz der Bezirksverwaltung in La Neuveville;
- Umbau und Erweiterung der Uhrmacherschule und der autotechnischen Abteilung im Technikum Biel;
- Neubau einer Turnhalle (als Anbau an den neuen Zöglingsstrakt Châtillon) auf dem Tessenberg;
- Erweiterung der medizinischen Poliklinik der Universität Bern;
- Neubau eines Personalhauses für das Knabenerziehungsheim in Erlach;
- Neubau eines Schmiedegebäudes in der Strafanstalt Thorberg;
- Um- und Neubauten für die Ökonomie des Erziehungsheimes «Viktoria» in Richigen.

In Ausführung begriffen sind am Jahresende:

- Neu- und Umbauten im Lehrerseminar Hofwil;
- Umbau und Renovation des Schlosses Pruntrut;
- Umbau und Renovation der Männerabteilung VII in der Heil- und Pflegeanstalt Münsingen;
- Neuorganisation des Pharmazeutischen Institutes der Universität Bern;
- Neubau eines Institutes für exakte Wissenschaften der Universität Bern;
- Neubau eines Laborgebäudes für Radiochemie der Universität Bern;
- Umbauten in der landwirtschaftlichen Schule Rütli-Zollikofen;
- Pfarrhausrenovation in Ättingen;
- Umbauten in der Schule für Obst-, Gemüse- und Gartenbau in Öschberg-Koppigen;
- Neubau eines Polizeipostens in Boncourt;
- Umbau im Mädchenerziehungsheim Brüttelen;
- Renovation der Kirche Heimenschwand;

Wiederaufbau der brandzerstörten Scheune in Witzwil;
Wiederaufbau der brandzerstörten Scheune in La Praye,
Tessenberg.

Im Frühjahr 1960 sollen die nachstehenden bereits
bewilligten Bauvorhaben in Angriff genommen werden:
Ausbau des Inselspitales in Bern, Etappe 1 a (Schwestern-
haus, Personalhaus und dermatologische Poliklinik);
Neu- und Umbau der Frauenstrafanstalt Hindelbank;
Neu- und Umbau in der Sprachheilschule Münchenbuch-
see;
Sanierung der Fundamente von Chor und Querschiff der
ehemaligen Klosterkirche in St. Johannsen.

In Vorbereitung befinden sich:

Neubau des Pharmakologischen Institutes in Bern;
Erweiterung des Loryheimes in Münsingen;
Umbau und Erweiterung des Oberseminars und der zu-
gehörigen Übungsschule Bern;
Umbau und Renovation der Kaserne Bern;
Umbau des Küchentraktes in der Heilanstalt Bellelay;
Umbau und Renovation im Technikum Biel für die Ver-
doppelung der Klassen in den Abteilungen Maschinen-
und Elektro;
Umbau und Renovation des Pfarrhauses Ins;
Um- und Neubauten im Knabenerziehungsheim Aarwan-
gen;
Neubau der veterinär-medizinischen Fakultät Bern;
Heimneubauten für das Mädchenerziehungsheim «Vik-
toria» Richigen;
Wiederaufbau der brandzerstörten Scheunen in Bellelay
und Courtemelon.

2. Konten 705, Neu- und Umbauten. Die finanziellen
Aufwendungen des staatlichen Hochbaues pro 1959 sind
im einzelnen wie folgt ausgewiesen:

Konto 705 1 (Bewilligungen von 1959 und früher)

	Fr.	Fr.
Bern, neue Offizierskaserne	175 076.15	
Rütti-Zollikofen, Molkereischule	1 109 542.05	
Waldau, Labortrakt	16 775.95	
Waldhof-Langenthal, neues Kurs- gebäude	16 524.65	
Bern, neue Telephonanlage	4 360.—	
Bern, botanisches Institut, Umbau	77 814.55	
Courtemelon, Landwirtschaftliche Schule, Personalhaus	9 417.—	
Bern, Kramgasse/Metzgergasse, Umbau	1 690 009.80	
Hofwil, Lehrerseminar, Neu- und Umbau	2 309 345.85	
La Neuveville, Umbau Maison de Gléresse	495 101.75	
Übertrag	5 903 967.75	

	Fr.	Fr.
Übertrag	5 903 967.75	
Münsingen, Heilanstalt, Männer- pavillon	737 682.75	
Bern, Pathologisches Institut	5 628.80	
Orpund Pfarrhausumbau in Gott- statt	34 981.35	
Bern, Pharmazeutisches Institut, Umbau	295 797.35	
Erlach, Erziehungsheim, Personal- haus	167 100.25	
Meiringen, Pfarrhausumbau	63 712.60	
Bern, Kaserne, Brandfall	5 372.79	
Rütti-Zollikofen, landwirtschaftliche Schule, Umbau	591 910.45	
Brüttelen, Erziehungsheim, Umbau Bern, Neubau eines Laborgebäudes für Radiochemie	351 491.50	
Heimenschwand, Kirchenrenova- tion	311 161.10	
Öschberg, Umbauten in der Gar- tenbauschule	140 000.—	
Aetingen, Pfarrhausumbau	192 043.70	
Boncourt, Neubau eines Polizeipo- stens	74 992.90	
Täuffelen, Pfarrhausumbau	130 000.—	
Waldau, Heilanstalt, Umbau in der Klinik	21 178.95	
Zimmerwald, Pfarrhausumbau	49 077.40	
Bellelay, Heilanstalt, Brandfall der Scheune	19 959.10	
Bern, Inselspital, Mechano-Thera- pie	40 146.60	
Courtemelon, Landwirtschaftliche Schule, Brandfall	1 203.80	
Tessenberg, Erziehungsheim, Wie- deraufbau	34 713.—	
Münchenbuchsee, Sprachheilschule, Umbau	94 943.—	
	12 488.80	
	9 279 553.90	
Konto 705.2 (Bewilligungen von 1958 und früher)		
Tessenberg, Erziehungsheim, Turn- halle	190 970.85	
Biel, Technikum, Uhrmacherschule und Automobiltechnische Abtei- lung	502 494.30	
Pruntrut, Schlossumbau	1 064 264.90	
Bern, Erweiterung der medizinischen Poliklinik	194 189.90	
Thorberg, Strafanstalt, Schmiede- gebäude	40 393.20	
Nidau, Schlossumbau	15 353.40	
Bern, Zeughaus, Einbau von Waren- aufzügen	49 001.75	
Bern, Kaserne, Renovationen von Mannschaftszimmern (3. Etappe)	143 077.15	
	2 199 745.45	
Konto 705.3 (Bewilligung von 1958)		
Bern, Inselspital, Ausbau	580 356.30	
Konto 705.4 (Bewilligungen von 1958)		
Bern, Neubau eines Institutes für exakte Wissenschaften	1 679 709.40	
Konto 705.5 (Bewilligungen von 1959)		
Hindelbank, Neu- und Umbauten in der Strafanstalt	160 100.20	
Total der Bauausgaben der Rubriken 705	13 899 465.25	

Im Berichtsjahr wurde über folgende Kredite abgerechnet:

Objekt	Kredit	Abrechnungsbetrag	Minderkosten	Mehrkosten
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Thorberg, Strafanstalt, Umbau alter Zellentrakt GRB Nr. 2527 vom 14. Mai 1956	400 000.—	399 254.50	745.50	—.—
Tessenberg, Erziehungsanstalt, neue Turnhalle GRB Nr. 581 17. Februar 1958	287 000.—	286 870.85	129.15	—.—
Nidau, Schlossumbau GRB Nr. 6301 24. No- vember 1955	650 000.—	650 000.—	—.—	—.—

Objekt	Kredit	Abrechnungsbetrag	Minderkosten	Mehrkosten
Laupen, Pfarrhausumbau, GRB Nr. 4480	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
19. September 1958	66 600.—	67 717.25	—.—	1 117.25
Courtemelon, Landw. Schule, Personalhaus, GRB Nr. 2569 vom 14. Mai 1957	175 000.—	183 763.75	—.—	8 763.75
Orpund, Pfarrhausumbau Gottstatt, GRB Nr. 4195 vom 15. September 1958	65 500.—	100 189.05	—.—	34 689.05
Bern, Umbau am botanischen Institut, Volks- beschluss vom 3. März 1957	1 295 000.—	1 320 056.50	—.—	25 056.50
Bern, neue Offizierskaserne, Volksbeschluss vom 11. Juli 1943	2 850 000.—	2 843 526.40	6 473.60	—.—
Bern, Pathologisches Institut GRB Nr. 466 17. Februar 1958, Leichenkühlanlage . . .	67 000.—	67 996.70	—.—	996.70
Bern, Waldau, neues Laborgebäude, GRB Nr. 2075 vom 14. Mai 1956	840 000.—	839 518.95	481.05	—.—
Brüttelen, Erziehungsanstalt, Umbau, GRB Nr. 2593 vom 14. Mai 1957	150 000.—	147 219.30	2 780.70	—.—

Den Mehrkosten beim Umbau des botanischen Institutes steht eine Einnahme aus der Rockefeller-Stiftung von Fr. 52 000.— gegenüber, während die aussergewöhnlichen Mehrkosten beim Pfarrhausumbau Gottstatt auf Leistungen zurückzuführen sind, die sich während den Bauarbeiten als unumgänglich erwiesen, im Kostenvoranschlag aber nicht berücksichtigt waren.

3. Unterhaltskonten 700–703. Der Voranschlag wies für den Unterhalt der Staatsgebäude einen Betrag von Fr. 1 856 000.— auf. Die Ausgaben betragen Franken 1 863 047.—.

Auf die einzelnen Konten verteilt ergeben sich folgende Beträge:

(Bewilligungen von 1959)

700.1 Unterhalt der Amts-, Anstalts- und Wirtschaftsgebäude	Fr.	Fr.
701.1 Unterhalt der Pfarrgebäude	1 211 486.45	
703 Unterhalt der öffentlichen Plätze	648 829.70	
	2 730.85	
Total der Unterhaltskonten pro 1959		1 863 047.—

Nachstehend sei noch auf folgende bedeutendere Renovationen, Umbauten und Reparaturen hingewiesen:

Amtshäuser und Verwaltungsgebäude: Belp/Schloss, Erneuerung der Schlossbrunnenleitung; Bern/Amthaus, Umbau der WC-Anlagen Süd sowie Zimmerrenovationen; Bern/Stift, verschiedene Zimmerrenovationen; Biel/Amthaus, Installation der Warmwasserheizung; Erlach/Schloss, Kücheneinbau für Verwalterwohnung; Interlaken/Schloss, Renovation der Büros Gerichtspräsident I und II; Pruntrut/Schloss-Ökonomie, Renovation der Wohnung Gerber; Schlosswil/Amthaus, Heizungserweiterung für die Wohnungen; Thun, Helfereigebäude, Fasadrenovation; Delsberg/Bezirksgefängnis, Sicherungs- und Sanierungsarbeiten; Fraubrunnen/Schloss, Sanierungsarbeiten.

Universitätsinstitute, Seminarien und Techniken: Bern/Anatomie, Raumrenovationen; Bern/Bakteriologisches Institut, Umbauten und Renovationen, Schlussetappe; Bern/Botanisches Institut, Fensterrenovation im Neubau; Bern/Chemiegebäude, Renovation im Arbeitssaal der anorganischen Chemie; Bern/Frauenspital, neuer Heizkessel; Bern/neue Hochschulinstitute, Konsolidierung einer Stützmauer, Raumrenovationen; Bern/Pharmakologisches Institut, Treppenhausrenovation; Bern/Tierspital, Wohnungsrenovationen; Bern/Universität,

Raumrenovationen; Biel/Technikum, Renovation eines Unterrichtsraumes; Burgdorf/Technikum, verschiedene Raumrenovationen; Delémont/Seminar, Ölfeuerungsinstallation; Bern/Mineralogisches Institut, Um- und Einbau von Laboratorien.

Landwirtschaftliche Schulen: Langenthal/Waldhof, Renovation von Fenstern und Zimmern; Münsingen/Schwand, verschiedene Renovationen im Kälberstall und Küche; Zollikofen/Rütti, Erstellen eines Schweineauslaufes.

Militäranstalten: Bern/Kaserne und Zeughäuser, Abbruch und Neuerstellung von 2 Kaminen sowie Instandstellung des Hofes bei der Spedition.

Anstalten: (Erziehungs- und Verpflegungsheime, Strafanstalten sowie Heil- und Pflegeanstalten): Münsingen/Heilanstalt, Renovation von Dächern und Lukarnen; Thorberg/Strafanstalt, verschiedene Renovationen; Belletay/Heilanstalt, Sanierungsarbeiten im Aussenhof «Grosse Fin».

Pfarrhäuser: Bätterkinden/Vortreppe bei Gartenausgang sowie Zimmerrenovationen; Diemtigen/neues Badzimmer; Grindelwald/Gartengestaltung; Linden/Sanierungsarbeiten; Walperswil/Zimmerrenovation; Walterswil/Zimmerrenovation; Kerzers/Zimmerrenovation; Messen/Sanierungsarbeiten; Kirchenthurnen/Neubau einer Garage.

Zentralheizungen mit Ölfeuerung wurden eingerichtet in: Boltigen, Grossaffoltern, Heimiswil, Koppigen, Ligerz, Trub, Wengi bei Büren, Trachselwald, Kappelen, Meiringen, Aetingen, Täuffelen und Zimmerwald.

4. Subventionierung von Schulen, Anstalten und Spitalgebäuden der Gemeinden und Korporationen. Für die Direktion des Erziehungswesens, des Fürsorgewesens und der Sanität sind 389 Schulhaus-, 16 Spital- und 28 Anstaltsprojekte, total 433 Projekte und Abrechnungen geprüft und begutachtet worden. Diese Arbeit belastet das kantonale Hochbauamt stark.

5. Reglemente, Bauzonen- und Alignementspläne von Gemeinden. Zuhanden der Baudirektion wurden zahlreiche Baureglemente und Alignementspläne vorgeprüft.

6. Hochbaupolizei. Neben der Begutachtung vieler Bauvorhaben in bezug auf ästhetische oder bautechnische Fragen mussten in zahlreichen Rekursfällen Mitberichte zuhanden der Baudirektion abgegeben werden. Insgesamt hat das Hochbauamt in 290 Fällen zu Baugesuchen und Rekursen Stellung genommen.

D. Strassenbau

Das Programm für den Ausbau der Haupt- und Verbindungsstrassen konnte im allgemeinen durchgeführt werden.

Die schon in den Vorjahren festgestellte beträchtliche Zunahme des motorisierten Verkehrs hielt weiter an. Vielenorts mussten die Strassenkörper und -decken der vermehrten Belastung angepasst werden. In allen Kantons teilen, jedoch besonders im Jura, waren wiederum Ermüdungs- und Frostschäden an Strassen zu beheben.

Das Netz der Staatsstrassen hat eine Länge von 2305 km, inbegriffen die Pass-Strassen. Ende 1959 waren davon 2077 km, das sind 90,1%, mit staubfreien Belägen oder Oberflächenbehandlungen versehen. Im Kreis III (Biel) ist nunmehr das ganze Staatsstrassennetz staubfrei. Die Länge der Gemeindestrassen, für die der Staat den Wegmeister stellt oder jährlich Unterhaltsbeiträge leistet, beträgt 775 km.

1. Nationalstrassen. Der Kanton Bern hat nach dem Vorschlag der Planungskommission 178 km Nationalstrassen zu bauen. Das sind 11% des gesamten Nationalstrassennetzes. Die Nationalstrasse N 1 Bern–Zürich, Teilstrecke Bern–Schönbühl (Grauholzstrasse), ist im Bau. Nach Fertigstellung der Kunstbauten wurde auf der Nordrampe mit den Erdbewegungen (ca. 250 000 m³) begonnen. Nach der Genehmigung des generellen Projektes für das Teilstück Schönbühl–Kantonsgrenze bei Koppigen wurde das Bauprojekt in Arbeit genommen. Das generelle Projekt für das restliche Teilstück im Bipperamt wurde öffentlich aufgelegt.

Die generellen Projekte für die Nationalstrassen N 1 (Bern–Lausanne), N 5 (Luterbach–La Neuveville), N 6 (Bern–Thun) sowie N 12 (Bern–Freiburg) werden bearbeitet.

2. Ausbau der Hauptstrassen. An der Hauptstrasse Nr. 1 konnte bei Gümmenen die neue Saanebrücke (Spannbeton) mit einer auf längere Strecke verlegten Zufahrt dem Verkehr übergeben werden. Die Korrektionsarbeiten auf der Hauptstrasse Nr. 10 wurden bei Ins beendet und bei Müntschemier begonnen. Die Hauptstrasse Nr. 6 wurde zwischen Malleray und Pontenet auf eine Länge von 2 km von 5,5 m auf 9 m Breite ausgebaut. Mit dem Belageinbau zwischen Delémont und Courrendlin wurden die Korrektionsarbeiten dieses wichtigen Teilstücks abgeschlossen.

Die Hauptstrasse Nr. 18 wurde auf den Strecken Liesberg–Bärschwil und Laufen–Zwingen weiter ausgebaut und verbreitert. An der internationalen Strasse Lucelle–

Klösterli beteiligte sich der Kanton mit einem Drittel der Ausbaukosten. Durch Profilkorrekturen, Kurvenausbau, Entwässerungen sowie frostsicherem Koffereinbau wurden Verbesserungen erzielt auf den Teilstrecken der Strassen bei Thörishaus, in Worb und Zäziwil, in Münchenbuchsee, zwischen La Neuveville und Ligerz, Kirchberg und Seebach, Unterwald und Bützberg, drei Linden und Langenthal, Oberbipp und Buchli, Bärau und Schärtschachen, in Bäreggstalden, in Bévillard sowie zwischen Cornol und Pruntrut.

3. Ausbau der Verbindungsstrassen. Auf folgenden Teilstrecken sind nennenswerte Korrektions- und Belagsarbeiten durchgeführt worden: Reutigen–Oberstocken–Blumenstein, Thierachern–Blumenstein, Thierachern–Uetendorf, Zollhaus–Uetendorf, Kreuzweg–Heimenschwand, Gunten–Sigriswil, Unterseen–Beatenberg, Unterseen–Habkern, Zweilütschinen–Grindelwald, Brünig–Hohfluh–Reuti, Leissigen–Krattigen, Äschi–Mülenen, Reichenbach–Kiental, Frutigen–Kandersteg, Frutigen–Adelboden, Gstaad–Gsteig, Gstaad–Lauenen, Zweisimmen–Lenk, Rechtsufrige Thunerseestrasse bei Sundlauenen, Wattenwil–Riggisberg (Weiherboden–Hohlenwegen), Danielsbach–Gelterfingen, Holzweidli–Bütschegg–Schneit, Plötsch–Riggisberg (Gurnigelzufahrt), Rüschegggraben–Rütiplötschbrücke, Biglen–Obergoldbach, Kriesbaumen–Obergoldbach, Schwarzenburg–Brüllenstutz, Scherliu–Bach (Köniz–Niedermuhlern), Cormoret–Villeret, St-Imier–les Pontins, Arch–Bibern, Büren–Schnottwil (neue Brücke über die SBB), Studen–Büetigen, Schüpfen–Schönbühl, Schüpfen–Meikirch, Lyss–Aarberg, Gampelen–La Sauge (neue Brücke über den Binnenkanal), Thörigen–Linden–Lindenholz, Haslebrücke–Affoltern, Sumiswald–Wasen, Schwarzenbach–Wysacher–Fritzenfluh, Ramsei–Huttwil–Kantonsgrenze, Langenthal–Niederbipp, Röthenbach–Jassbach, Eggwil–Schangnau–Marbach, Grünenmatt–Trachselwald, Oberburg–Krauchthal, Röthenbach–Süderen, Herzogenbuchsee–Wangen a. A., Langenthal–Huttwil (in Gutenberg), Burgdorf–Langenthal (neue Wynigenbrücke über die kleine Emme in Burgdorf), St-Ursanne–La Motte, Le Pichoux–Bellelay, Le Pichoux–Souboz, Tavannes–Tramelan, Mettemberg–Pleigne, Bourrignon–Lucelle, Essertfallon–Soubey, Les Breuleux–Les Vacheries, Zwingen–Brislach, Grellingen–Duggingen.

Weitere Ausbauarbeiten wurden durchgeführt in: Oberdiessbach, Neuenegg, Ostermüden (Verbreiterung der SBB-Unterführung), Courtelary, Rüti, Lyss, Unterführung Rosengasse, Courtételle, Bassecourt (Brücken-erweiterung), La Ferrière, La Largé Journée, Le Noirmont, Miécourt, Sornetan.

4. Ausbau der Alpenstrassen. Die Ausführungsprojekte für die Neuanlage der linksufrigen Brienzerseestrasse zwischen Bönigen und Bahnhof sowie für die Umfahrungsstrasse Spiezmoos–Faulensee wurden weiter bearbeitet. Die Teilstrecken Oberes Ghei–Einschnitt und Seebacher–Obere Ey (Leissigen) sind fertig ausgebaut. Mit der Korrektionsarbeiten Kanderbrücke–Oberes Ghei wurde begonnen.

Nach Beendigung der Profilkorrekturen und Einbau eines leichten Belags auf den Reststrecken ist nunmehr der Jaunpass auf Kantonsgebiet durchgehend staubfrei. Schwierigkeiten im Landerwerb verzögerten den Ausbau der Dorfstrasse in Saanen.

5. Bruttoaufwendungen für das Strassenwesen.

Budgetrubrik 2110		Budget und Nachkredite	
		Fr.	Ausgaben Fr.
612	Besoldungen	5 835 151.—	5 845 692.40
613	Kosten für Stellvertre- tungen	165 000.—	172 770.20
651	Dienstkleider-, Werkzeug- und Fahrradentschädigun- gen	90 000.—	82 797.85
710	1 Strassenunterhalt . . .	4 300 000.—	4 334 193.10
711	1 Wasserschäden und Schwellenbauten an Staatsstrassen	857 900.—	747 904.40
	2 Dito (aus Rückstellun- gen)	—.—	13 224.10
712	Ausbau der Strassen . . .		
	10 Hauptstrassen	5 444 000.—	5 593 387.50
	11 Dito (aus Rückstellungen)	500 000.—	216 180.15
712.20	Verbindungsstrassen . . .	12 200 000.—	12 503 712.05
	21 Dito (aus Rückstellungen)	300 000.—	26 226.05
	30 Alpenstrassen	3 000 000.—	1 963 571.60
	31 Dito (aus Rückstellungen)	—.—	540 511.85
	40 Nationalstrassen	4 000 000.—	4 076 420.90
770	Anschaffung von Maschi- nen und Werkzeugen für den Strassenbau	165 000.—	153 002.45
771	Unterhalt von Maschinen und Werkzeugen	95 000.—	104 394.65
810	Taggelder und Reiseaus- lagen	205 000.—	215 095.40
939	Staatsbeiträge an Gemein- den nach Strassenbau- gesetz	2 500 000.—	3 287 591.70
Total		39 657 051.—	39 876 676.35

6. Eingänge aus der Motorfahrzeugsteuer und dem Benzinzollanteil, Verwendung derselben.

	Fr.
Ertrag der Motorfahrzeugsteuer	19 067 311.45
Benzinzollanteil (schätzungsweise pro 1959)	5 600 000.—
Werkgebundene Bundesbeiträge (Konto 2110 409.1)	3 795 243.60
Total Einnahmen	28 462 555.05
Verwendung der Eingänge:	
Automobilbetrieb (2110 771 810 und 2100 790)	Fr. 293 800.20
Beiträge an Gemeinden:	
Staubbekämpfung	212 456.85
Schneeräumung	67 103.65
Strassenbauten	3 008 031.20
Beitrag an Autostrassenverein	2 400.—
Strassenbau und -unterhalt aus Motorfahrzeugsteuer und Ben- zinzollanteil:	
2110 712.10	5 593 387.50
11	216 180.15
20	12 503 712.05
21	26 226.05
30	1 963 571.60
31	540 511.85
40	4 076 420.90
710. 1	4 334 193.10
	29 254 203.20
	32 837 995.10
Mehrausgaben	4 375 340.05

7. Strassenpolizei. Im Berichtsjahr erforderten Strassenaufbrüche, Aus- und Umbauten in der Bauverbotszone, Weganschlüsse, Sprengarbeiten u. a. m. 857 Bewilligungen.

E. Wasserbau

Die Gewässerkorrekturen und -verbauungen wurden im Rahmen der genehmigten und subventionierten Projekte weitergeführt. Bund und Kanton bewilligten an mehrere neue Wasserbauprojekte Beiträge.

Im Berichtsjahr wurden an den Flüssen keine aussergewöhnlichen Hochwasser gemessen. Dagegen verursachten einige Bäche folgende Schäden: Im Rosenlaui wurden Alpen und die Strasse mit Geschiebmassen überführt. Die Wildbäche längs des Brienzergrates verschütteten wiederholt die Brienzerseestrasse und unterbrachen den Strassenverkehr. In Wattenwil traten der Horn- und Ölebach über die Ufer und zogen das Dorfgebiet in Mitleidenschaft. Weitere Schäden verursachten der Mühlebach in Riggisberg und Mühlethurnen, die Biberzen zwischen Rüti und Gambach, der Hornbach sowie der Schmittengraben in Eggwil.

a) Fluss und Wildbachverbauungen. Es wurde an folgenden Gewässern Verbaubarbeiten durchgeführt: Aare, Meiringen-Brienzersee, Alpbach Gorneren-Kiental, Brandgraben Lenk, Bohlbach Habkern, Engstligen-Allenbach, Adelboden, Fallbach Blumenstein, Greifenbach Lauterbrunnen, Glyssibach Brienz, Grenzbach am Pillon, Habbach Habkern, Kander zwischen Engstligen-Kien-Stegweid, Kirel, Lüttschine Grindelwald, Weisse Lüttschine Lauterbrunnen, Lauibach Oberried, Lombach Unterlauf, Lombach von der Habkernbrücke abwärts, Lombach von der Habkernbrücke aufwärts, Rothachen, Simme Oberwil, Simme Oey-Latterbach, Tieferlegung der Simme in der Lenk, Wildbäche oberhalb Lauterbrunnen, Wissibach Zug und Zuflüsse, Eriz Kleine Zug und Zuflüsse, Diessbach und Zuflüsse Bowil und Oberdiessbach, Mittlere Gürbe Pfandersmatt, Gürbe im Gebirge, Seitenbäche der Gürbe Wattenwil, Hosbach Walkringen, Saane zwischen Kantonsgrenze und Aare, Sense zwischen Saane und Schwarzwasser, Kalte Sense zwischen Hoflandern und Hengstsense, Schwarzwasser Rütiplötsch bis unterste Tröhle, Stämp- und Radelfingenbach, Vechigen, Tiefengraben Wattenwil, Dorfbach Oberwil b. Büren, Emme I., II., III. und IV. Sektion, Ilfis Langnau, Röhrenbach mit Sandgraben und Rambach, Gohl Langnau, Fankhausgraben, Twärengraben, Brandöschgraben, Kurzeneigraben Sumiswald, Goldbach Lützelflüh, Dürrengraben Trachselwald, Wydimattgraben Walkringen, Unterer Frittenbach, Geissbach Eggwil, Känerichbach, Krauchthalbach Krauchthal, Doubs St-Ursanne, Sorne Undervelier, La Combe Courtételle, La Vendline Bonfol.

Die Gesamtaufwendungen von Bund, Kanton, Gemeinden und Schwellenbezirken beliefen sich auf Fr. 4 004 000, woran der Bund Fr. 1 423 000.— und der Kanton Fr. 1 211 000.— an Beiträgen leisteten.

b) Budget und Rechnung der Wasserbaukredite.

Budgetrubrik 2110		Fr.
720.1	Staatseigene Wasserbauten:	
	Budget	140 000.—
	Rechnung	157 190.95
720.2	dito aus Rückstellungen:	
	Budget	—.—
	Rechnung	1 389.65
949.10	Staatsbeiträge an Wasserbauten:	
	Budget	600 000.—
	Rechnung	1 053 342.35

c) **Neue Verbauungsprojekte.** Im Berichtsjahr wurden folgende neue Wasserbauprojekte zur Subventionierung eingereicht: Brandgraben, Lenk; Riedbach, Därligen; Wüstenbach, Oberwil i/S.; Kühlaunengraben, Beatenberg; Riderbach Oberhofen, Sigriswil, Heiligenschwendi; Bösbach, Steffisburg; Kaufdorfkanal, Kaufdorf; Mittlere Gürbe; Brandöschgraben, Trub; Alischbachgraben, Lauperswil; Dürrgraben, Lützelflüh; Hornbach, Sumiswald; Lauterbach, Oberburg; Allaine, Boncourt.

d) **Schwellenreglemente und Kataster.** Der Regierungsrat genehmigte die Revision des Reglementes des Lom-bachschwellenbezirkes Unterseen. Verschiedene Reglemente wurden zur Vorprüfung und Stellungnahme unterbreitet.

e) **Juragewässer.** Das Jahr 1959 war durch eine besonders geringe Wasserführung gekennzeichnet. Die höchsten und tiefsten Wasserstände der drei Juraseen betrugen:

	Maximum	Minimum
Murtensee	430.09	428.88
Neuenburgersee	429.58	428.82
Bielsee	429.44	428.49

Der maximale Abfluss in Brugg erreichte 350 m³/sek., das Minimum betrug 96 m³/sek.

Der Unterhalt der Binnenkanäle der *I. Juragewässerkorrektur* blieb in normalen Grenzen. Dagegen verursachten die Reparaturen an den Bewässerungseinrichtungen bedeutende Kosten.

Der Uferschutz am Nidau-Büren-Kanal wurde weitergeführt. Das linke Ufer bei Nidau wurde auf eine Länge von 650 m repariert und mit Bruchsteinwurf versehen. Die Uferabbrüche bei Meienried und Büren haben sich konsolidiert. Bei Büren konnte eine längst fällige Sicherung während des tiefen Wasserstandes im Dezember in Angriff genommen werden.

Am Stauwehr in Port mussten die Motoren der Windwerke der Schiffsschleuse überholt werden.

Die Gesamtkosten der Unterhaltsarbeiten beliefen sich auf Fr. 129 443.60.

Die II. Juragewässerkorrektur. Am 1. März 1959 unterbreiteten die Kantone Freiburg, Waadt, Neuenburg, Bern und Solothurn dem Bundesrat eine gedruckte Eingabe betreffend Subventionierung der mit 88,7 Millionen Franken veranschlagten Kosten der Arbeiten der II. Juragewässerkorrektur. Sie ersuchten um eine Subvention von 50%.

Am 29. Juli 1959 teilte das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement den Regierungen der fünf Juragewässerkantone im Auftrag des Bundesrates mit, die Subventionseingabe sei einer ersten Beratung unterzogen worden, der Bundesrat könne aber keinen höheren Ansatz als 40% beantragen.

In ihrem Wiedererwägungsgesuch vom 21. September 1959 an das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement unterstrichen die Juragewässerkantone nochmals die Bedeutung der II. Juragewässerkorrektur als Gemeinschaftswerk fünf verschiedenartiger Kantone. Es wurde insbesondere darauf verwiesen, dass eine höhere Bundessubvention den Stimmbürgern der fünf Kantone die Zustimmung erleichtern würde.

Die Botschaft des Bundesrates an die eidgenössischen Räte konnte dem Parlament in der Dezembersession nicht mehr vorgelegt werden. Nach Mitteilung des Eidgenössischen

Post- und Eisenbahndepartementes dürfte sie jedoch vor der Märzsession 1960 erscheinen, an welcher dann die Kommissionen bestellt werden können.

Sofern die Volksabstimmungen in den Kantonen im Herbst 1960 durchgeführt werden können, darf noch vor Ende 1960 mit dem Beginn der II. Juragewässerkorrektur gerechnet werden.

F. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

a) **Ausbau der Wasserkräfte und Wasserrecht.** Die Studien für den Ausbau der Wasserkräfte des Oberlandes wurden durch Sondierungen weitergeführt.

Die BKW studieren die Möglichkeit der Nutzung der Aare unterhalb Thun. In erster Linie kommt ein Flusswerk oberhalb der Jabergrücke in Frage.

Nach durchgeführtem Probetrieb ist das Kirel-Fil derich-Werk am 2. Oktober kollauiert und dem normalen Betrieb übergeben worden.

Die Arbeiten an den Kraftwerken Sanetsch, Grindelwald, Simme-fluh, Thun und Niederried sind in Angriff genommen worden.

Neue Konzessionen wurden während des Berichtsjahres erteilt:

für das Kraftwerk Grindelwald am 7. Juli 1959

für das Kraftwerk Simme-fluh am 10. Februar 1959

für das Kraftwerk Niederried am 28. April 1959

Das Verfahren für das Kraftwerk Aarberg ist im Gang.

In Ausführung von § 6 der Vollziehungsverordnung zum Wassernutzungsgesetz sind für 52 bestehende Wasserrechte neue Konzessionsurkunden ausgestellt worden. Zirka 30 weitere befinden sich in Arbeit.

Während der Berichtsperiode wurden folgende Konzessionsgesuche eingereicht: Kraftwerk Aarberg, Elektrizitätswerk Hopflauen und Innertkirchen.

Es wurden 37 Gesuche um Übertragung und Löschung behandelt und 3 Projektierungsbewilligungen erteilt.

Die Einnahmen aus dem Wasserzins betrugen Franken 2 512 592.—. Die Gebühren für Erneuerung, Übertragung und Änderung erreichten den Betrag von Franken 122 672.—.

b) **Gebrauchwassernutzungen.** Im Jahr 1959 wurden 13 Konzessionen für Gebrauchwassernutzungen erteilt, dazu eine für eine bereits bestehende Nutzung.

Im weitem wurden bewilligt:

7 Wasserentnahmen aus öffentlichen Gewässern für den Eigenbedarf. 6 Wasserentnahmen für Bewässerung. 14 Kiesausbeutungen im Grundwassergebiet.

Die Einnahmen an Wasserzins für Gebrauchwassernutzungen betrugen Fr. 125 883.50, an Gebühren Franken 7985.—.

c) **Beiträge an Wasserversorgungen.** In 7 Fällen konnten Beiträge bewilligt werden im Totalbetrag von Fr. 481 150.—.

d) **Reinhaltung der Gewässer.** Im Berichtsjahr sind 16 neue generelle Kanalisationsprojekte in Auftrag gegeben worden. An die auf Fr. 75 984.— veranschlagte

Honorarsumme sind Staatsbeiträge von Fr. 24 860.— bewilligt worden (im Mittel 32,5%).

Bis Ende 1959 konnten 132 generelle Projekte genehmigt werden.

An 12 Abwasseranlagen mit einem subventionsberechtigten Kostenvoranschlag von Fr. 5 381 660.— sind Staatsbeiträge von Fr. 1 452 535.— gesprochen worden (im Mittel 27%).

An die Ausführungskosten von Abwasseranlagen sind Staatsbeiträge von total Fr. 665 983.— ausgerichtet worden.

Im Laufe des Jahres konnten die mechanisch-biologischen Abwasserreinigungsanlagen der Gemeinde Les Genevez und Vellerat in Betrieb genommen werden.

Die Studie über die abwassertechnische Zusammenarbeit der Gemeinden des Tales von Tavannes konnte den Gemeinden im Laufe des Herbstes zugestellt werden. Die Gemeinden haben beschlossen, die Variante mit drei Reinigungsanlagen auszuführen. Die Bestrebungen zur Gründung von Gemeindeverbänden für die Vorbereitung der gemeinsamen Abwasserreinigung für die Region Thun und das Worblental sind schon weit gediehen. Die Bemühungen zur Förderung der Zusammenarbeit der Gemeinden für die gemeinsame Abwasserreinigung der Regionen Biel, Herzogenbuchsee, Pieterlen-Lengnau, Roggwil-Wynau-Murgenthal wurden weitergeführt.

Für die Einleitung von Abwasser und die Genehmigung der Kläranlagen sind 2 169 Bewilligungen ausgestellt worden. Die hierfür eingegangenen Gebühren belaufen sich auf Fr. 21 230.—.

Zum Schutz des Grundwassers gegen die Verschmutzung durch Lagerflüssigkeiten sind in 1550 Fällen die notwendigen Sicherheitsmassnahmen vorgeschrieben worden.

Die Frage der *Kehrichtbeseitigung* wird immer schwieriger und die Schaffung günstiger Ablagerungsplätze eine dringende Notwendigkeit. Besonders dringend ist diese Frage für alle Gemeinden in Grundwassergebieten und im Bereich der Seen.

e) **Gewässeruntersuchung.** Die Untersuchung der Aare und des Thuner- und Bielersees haben gute Fortschritte gemacht. Es liegen schon wertvolle Resultate vor. Durch lange Lieferfristen für bestimmte Messgeräte sind besonders die Untersuchungen der Seen etwas verzögert worden. Da die Messungen sich über ein Jahr erstrecken müssen, wird das kommende Jahr dafür noch wesentlich ausgenützt. Die an diesen Arbeiten zugesicherte Bundes-subsidierung ist noch nicht beschlossen worden.

f) **Wasserbuch und Wasserwirtschaft.** *Wasserbuch:* Auf einheitlichen Karten werden die wichtigsten Daten (Begründung, Umfang und Dauer des Wasserrechts) als Grundlage des Wasserbuches zusammengestellt.

Wasserwirtschaft: Die Wassermessungen im Gebiet der Kander als Grundlage für die Projektierung der Nutzbar-machung der Wasserkräfte dieses Gebiets werden fort-gesetzt.

Am Gewerbekanal, Sägebach oder Grüttbach zwischen Kirchberg und Derendingen sind drei Meßstationen errich-tet worden, um die Abflussverhältnisse, die seit Jahren zu Differenzen geführt haben, abzuklären.

G. Vermessungswesen

1. Allgemeines

Der seit Jahrzehnten angewandte paritätische Tarif für die Grundbuchvermessungen ist vom Schweizerischen Verein für Vermessungswesen und Kulturtechnik auf den 31. Dezember 1958 gekündigt worden. An seine Stelle tritt in Zukunft das kantonal vorgeschriebene Submis-sionsverfahren. Der Tarif für Nachführungsarbeiten wurde der Teuerung angepasst und von Bund und Kan- ton im Juli 1959 genehmigt. Die Überbeschäftigung der freierwerbenden Grundbuchgeometer und der Mangel an Personal dauern leider an.

Die kantonale Nomenklaturkommission hat die Erhe- bung der Lokalnamen im Oberland weitergeführt.

Fertig behandelt und an die eidgenössischen Behörden weitergeleitet sind die Lo- kalnamen für	Alter Kantonsteil km ²	Jura km ²	Total km ²
2759	1494	4253	
in Arbeit sind	1507	—	1507
zusammen	4266	1494	5760
ohne die Seeflächen verblei- ben sie noch zu erheben für	1008	—	1008

2. Grenzbereinigungen

a) **Landesgrenze.** Die Ausarbeitung der Grenzprotokolle und Pläne ist abgeschlossen. Eine neue Konvention zwischen Frankreich und der Schweiz, die den grenzbe-schreibenden Teil der Konventionen von 1780 und 1824 ersetzen wird, ist im Jahre 1960 zu erwarten.

b) **Kantonsgrenze.** Wegen Veränderung der Eigentums- grenzen wurde der Verlauf folgender Teilstücke durch die beteiligten Kantonsregierungen genehmigt.

Bern–Freiburg: Zwischen den Gemeinden Golaten–Wiler- oltigen und Kerzers.

Bern–Solothurn: Zwischen den Gemeinden Seehof und Herbetswil sowie zwischen den Gemeinden Laufen und Bärschwil.

c) **Gemeindegrenzen.** Im Berichtsjahr sind 18 Gemeinde- grenzbereinigungen durchgeführt und vom Regierungs- rat genehmigt worden.

3. Grundbuchvermessung

a) **Triangulation IV. Ordnung.** Von der Revision der Sektionen Scherli, Mühleberg und Röthenbach sind die Feldarbeiten abgeschlossen. Ausserdem sind 79 Nach- führungsfälle behandelt worden.

b) **Kantonales Nivellement.** Im Seeland sind die Höhen- messungen von 78 Triangulationspunkten beendet wor- den. Dabei konnten Senkungen bis 383 mm (Brüttelen- moos) ermittelt werden. Die durchschnittliche Senkung beträgt 114 mm. Die Nivellementszüge 19 A, 19 B und 20 (Nidau–Täuffelen–Gampelen) wurden neu gemessen.

Im Berichtsjahr sind die Nivellementszüge 26 (Schwarzenburg-Rüeggisberg), 38 (Oberdiessbach-Röthenbach), 59 (Amt Laupen), 61 (Amt Aarberg), 66 (Signau-Röthenbach) und 67 (Amt Courtelary) mit total 296 Punkten auf dem Felde kontrolliert worden.

An 31 Punkten des kantonalen Nivellements mussten Nachführungen vorgenommen werden.

c) Parzellarvermessung. Vom Regierungsrat genehmigt wurden die Neuvermessungen Schelten, Golaten, Mülchi, Melchnau, Busswil bei Melchnau I, Ruppoldsried und Wangen an der Aare II. Vom eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement wurden als Grundbuchvermessungen anerkannt: alle obengenannten Vermessungen mit Ausnahme von Ruppoldsried und Wangen an der Aare II, welche anfangs 1960 behandelt werden, sowie die im Jahr 1957 vom Regierungsrat genehmigten Vermessungen Lohnstorf I, Mühletturnen I, II, Kirchenthurnen I, Rümligen I, Gelterfingen I und Mühledorf BE I.

Folgende Neuvermessungen befanden sich in Arbeit: Adelboden I, Aeschi bei Spiez, Bätterkinden, Bern IX, Biel V, Les Bois, Brienz I, Büetigen, Busswil bei Büren, Därigen, Erlach I, Evillard, Frutigen II, III, Guttannen III, Huttwil I, II, Ins I, Kirchberg BE, Köniz I, II, Krattigen, Leissigen, Lenk I, II, Mattstetten I, Meikirch I, Meiringen I, Mervelier II, Montmelon I, II, Mühledorf II, Münchringen, Nidau I, Oberwil im Simmental II, Rebéviér, Rohrbach, Rubigen, Ruppoldsried, Saanen I, II, III, Seehof, Saint-Ursanne II, III, IV, Unterseen II, Vinelz, Wangen an der Aare II, Wengi bei Büren, Zweisimmen II, III.

d) Original-Übersichtsplan 1 : 10 000. Im Jura ist die Originalaufnahme ganz und im Mittelland zum grössten Teil beendet. Die noch bestehende Lücke im Raume Burgdorf-Seeberg-Wangenamt ist zu $\frac{2}{3}$ in Arbeit. Das Hauptgewicht liegt auf den photogrammetrischen Aufnahmen im Oberland. Westlich der Linie Därigen-Schwalmeren-Gspaltenhorn und nördlich der Linie Interlaken, Faulhorn-Rosenlau-Grimsel ist der Übersichtsplan, aufgeteilt in 20 Operate, in Arbeit. Auf Ende 1959 sind folgende genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

	km ²
im Jura von sämtlichen Gemeinden	1494
im alten Kantonsteil	2753
total genehmigt	4247
in Arbeit	1742
zusammen	5989
noch auszuführen	779
Fläche des Kantons Bern (ohne Seeflächen). .	6768

Im Mittelland sind 8 Blätter nach der Messtischmethode und 7 Blätter nach der luftphotogrammetrischen Methode in Arbeit.

Es betrifft:

Messtischblätter: Operat Wiedlisbach 3 Blätter; Gemeinden Seeberg, Alchenstorf, Wynigen, Heimiswil, Kirchberg, Ersigen, Oberoesch, Niederoesch, und Rumendingen 5 Blätter; zusammen 87 km².

Luftphotogrammetrie: Operat Rumisberg (von Attiswil bis Niederbipp) 3 Blätter; Operat Oberburg mit Gemeindeteilen von Oberburg, Hasle, Lützelflüh, Rüeg-

au, Heimiswil 4 Blätter; auf den 7 Blättern sind 64 km² in Arbeit.

Im Mittelland sind total 151 km² in Arbeit.

Im Oberland sind folgende Gemeinden oder Gemeindeteile in Arbeit: Gsteig, Saanen, Lenk, St. Stephan, Zweisimmen, Boltigen, Diemtigen, Wimmis, Krattigen, Aeschi, Reichenbach im Kandertal, Frutigen, Kandergrund, Kandersteg, Adelboden, Leissigen, Därigen, Interlaken, Matten, Wilderswil, Bönigen, Iseltwald, Brienz, Oberried am Brienzersee, Niederried bei Interlaken, Ringgenberg, Habkern Beatenberg, Sigriswil, Horrenbach-Buchen, Eriz, Meiringen, Schattenhalb, Hasliberg, Innertkirchen, Gadmen und Guttannen. Es handelt sich um 1591 km².

Flugaufnahmen liegen vor über Gemeindegebiete von Gsteig, Lauenen, Saxeten und Gadmen, zusammen 142 km².

e) Übersichtsplan-Reproduktion. Neben der Fortführung der Schwarzzeichnung der bis jetzt noch nicht reproduzierten Übersichtspläne (Neuzeichnung) müssen alte Mehrfarbendrucke jetzt auch in reine Schwarzzeichnung übergeführt werden (Umzeichnung).

Der Stand ist folgender:	km ²
genehmigter alter Mehrfarbendruck	824
fertig gedruckt im neuen einfarbigen Verfahren. .	1516
fertig gedruckte Umzeichnung	26
in Arbeit Neuzeichnung	361
in Arbeit Umzeichnung	112
zusammen	2839

Neu gedruckt und von den Bundesbehörden genehmigt sind die Übersichtspläne (115 km²):

SA Bonfol (Umzeichnung)
SA 119 Sonceboz (Neuzeichnung)
SA 355 Spiez (Neuzeichnung)

In Arbeit sind die Blätter:

Neuzeichnung (361 km ²):	98 Erschwil
	101 Saignelégier
	109 Gänsbrunnen
	110 Welschenrohr
	114/116 Biaufond/La Ferrière
	122 Pieterlen
	123 Grenchen
	139 Grossaffoltern
	313 Kerzers
	323 Schlosswil
	339 Heimberg
Umzeichnung (112 km ²):	86 Fahy
	87 Réclère
	352 Wattenwil

f) Güterzusammenlegung. In der Viertelsgemeinde Ittigen wurde im September die Flurgenossenschaft Ittigenfeld gegründet. Im Perimeter liegt die neue Grauholzstrasse.

g) Nachführung der Vermessungswerke. Der Mangel an vermessungstechnischem Personal verursacht bei den Kreisgeometern immer wieder Verzögerungen bei der Ausführung laufender Arbeiten, was zu vermehrten Reklamationen bei der Vermessungsaufsicht führte. Die Dienstverträge über die Nachführung der Vermessungswerke im Amt Porrentruy mit Kreisgeometer H. Brunner, Pruntrut, und im Amt Fraubrunnen mit Kreisgeometer H. R. Bangerter, Fraubrunnen, wurden von den kantonalen und eidgenössischen Behörden genehmigt.

h) Vorschüsse des Staates an die Gemeinden für Vermessungsarbeiten.

Stand des Vorschusskredites am 31. Dezember 1958	Fr. 724 531.50
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrage von	486 266.05
Übertrag	1 210 797.55

	Fr. Übertrag	1 210 797.55
Die Rückzahlung der Gemeinden und die Verrechnung der Bundesanteile und Staatsbeiträge erreichten im Jahre 1959 die Summe von		386 920.80
Stand des Vorschusskredites am 31. Dezember 1959		823 876.75

Bern, den 22. März 1960.

Der Baudirektor des Kantons Bern:

Brawand

II. Eisenbahndirektion

(Eisenbahnen, Schifffahrt, konzessionierter Automobil- und Flugverkehr,
Kleinseilbahnen und Skilifte, Verkehrswerbung)

A. Allgemeines

Das Jahr 1959 brachte den öffentlichen Transportmitteln keine wesentlich andere Entwicklung, als sie im Verwaltungsbericht des Vorjahres dargelegt wurde. Für die Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs und die Bundesbahnen trat eine positive Wendung deshalb ein, indem die Personentarife auf den 1. Oktober um rund zehn Prozent erhöht wurden. Gleichgerichtete Massnahmen sind auch für die Gütertarife in Aussicht genommen. Im Blick auf die immer stärker werdende Konkurrenz des Strassenverkehrs ist in diesem Transportsektor Klugheit und Vorsicht am Platz.

Das Endergebnis der begonnenen und weiter zu führenden Anpassung der Transporttaxen der Bahnen wird so zu beurteilen sein, dass der Personenverkehr die notwendigen Mehrerträge bringen wird, während beim Güterverkehr an Mehrertrag wenig zu gewärtigen ist. Damit wird ohne Zweifel das ganze bisherige Tarifgefüge der Bundes- und Privatbahnen zusätzlich erschüttert werden. Bei vielen Privatbahnen nähern wir uns bezüglich der Tarifgestaltung denjenigen Tarifüberlegungen, die für Betriebe massgebend sind, welche sich vorwiegend oder ausschliesslich mit dem Personentransport befassen. Dazu ist festzuhalten, dass die Tarifgestaltung unserer Bahnen in den vergangenen Jahrzehnten so konzipiert war, dass der Güterverkehr den Hauptertrag lieferte und der Personenverkehr eine willkommene zusätzliche Ertragsquelle darstellte.

Die zunehmende Verlagerung der Verkehrsaufgaben vom Güterverkehr weg zum Personenverkehr führt in der Regel zu einer Verschlechterung der Finanzlage. Wo diese verhängnisvolle Entwicklung schliesslich endigen wird, kann heute noch nicht gesagt werden.

Personal: Auf Ende August schied Frau Johner wegen Verhehlung aus dem Staatsdienst aus. Sie wurde durch Anstellung von Frl. G. Bürgi ersetzt. Der Abteilungschef war zufolge einer Blinddarmoperation mit Komplikationen während zwei Monaten ausser Dienst. Trotzdem konnten die Arbeiten ohne Beizug von Aushilfspersonal erledigt werden, was vor allem durch guten Arbeitseinsatz möglich war. Dafür wird dem Personal Dank und Anerkennung ausgesprochen. Zur Vermeidung von Personalvermehrung ist für die Zukunft eine noch weitergehende Zusammenarbeit mit den Privatbahnverwaltungen unerlässlich. Bisherige Versuche in dieser Richtung haben sich in jeder Beziehung bewährt.

B. Eisenbahngesetzgebung

Wie weit das neue Eisenbahngesetz des Bundes vom 20. Dezember 1957, das auf Jahresmitte 1958 in Kraft

getreten ist, die finanzielle Lage der Eisenbahnen zu beeinflussen vermag, kann bis jetzt nicht schlüssig überblickt werden. Tatsache ist aber, dass trotz allen Unzulänglichkeiten, die der Gesetzesnovelle anhaften, eine Konsolidierung der Bahnen in technischer Hinsicht möglich wird. Wenn auch klar ist, dass der Bund die neuen gesetzlichen Bestimmungen restriktiv anwendet, tritt doch mit dem Einschluss der verordnungsgemässen Abschreibungen eine Verbesserung ein, die beachtenswert ist.

Das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 bedingte kantonale Ergänzungsmassnahmen. Sie bestanden für den Kanton Bern in einem Volksbeschluss, der 25 Millionen Franken für technische Erneuerungen und 17 Millionen Franken für Tilgung von Fremdkapital der Bahnen vorsah.

Die Vorlage wurde vom Grossen Rat einstimmig gutgeheissen, und das Bernervolk stimmte ihr am 4./5. Juli 1959 bei einer Stimmbeteiligung von rund 42 Prozent mit 76 742 Ja zu 24 527 Nein zu. Regierungsrat und Grosser Rat wurden mit dem Volksbeschluss ermächtigt, die Kredite zugunsten der einzelnen Unternehmungen festzulegen. Formell ist damit das Vorgehen für die kommenden zehn Jahre bezüglich der Investitionshilfe zugunsten der Privatbahnen festgelegt. Entscheidend ist die Neuerung, dass die Gemeinden für die jährlichen Betriebsfehlbeträge keine Beiträge mehr zu entrichten haben werden. Bei technischen Verbesserungen sind die Gemeinden aber verpflichtet, für ortsbedingte Bauvorhaben angemessene Beiträge zu leisten, deren Ausmass von Fall zu Fall ermittelt werden muss.

Die neue Ordnung wird neben einer willkommenen Entlastung der Gemeinden auch dazu führen, dass Bund und Kanton Bern ihren Einfluss auf die einzelnen Privatbahnen vermehren werden.

Mit der Annahme des Volksbeschlusses vom 4./5. Juli über die Privatbahnhilfe wurden die notwendigen Voraussetzungen zu einem neuen kantonalen Eisenbahngesetz geschaffen. Das jetzige Gesetz über die Beteiligung des Staates (Bern) am Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 21. März 1920 wird einer neuen gesetzlichen Grundlage Platz machen müssen. Vorgesehen ist bei den in Angriff genommenen Revisionsarbeiten nicht ein reines Eisenbahngesetz, sondern vielmehr ein «Gesetz über die Beteiligung des Staates (Bern) an öffentlichen Transportunternehmungen».

Wir hoffen, mit den Vorarbeiten zu diesem Gesetz bis Frühjahr 1961 fertig zu werden. Bis zu diesem Zeitpunkt wird auch klar sein, welche Ergänzungsmassnahmen sich zur Bundesgesetzgebung aufdrängen.

C. Die Entwicklung der einzelnen Unternehmungen

1. Schweizerische Bundesbahnen

Die zu Beginn des Jahres eingetretene Schrumpfung des Transportvolumens konnte im Laufe des Berichtsjahres aufgehoben werden und machte später einer Konsolidierung des Verkehrsvolumens Platz. Entscheidend war dabei die Erhöhung der Personentarife auf den 1. Oktober 1959. Der provisorische Rechnungsabschluss des Berichtsjahres ergibt für die Bundesbahnen ein erfreuliches Resultat, auch wenn es nicht möglich sein wird, das Dotationskapital von 400 Bundesmillionen zu verzinsen.

An grösseren Bauvorhaben der Bundesbahnen im Kanton Bern ist vorab das Fortschreiten des Neubaus des *Bahnhofes Bern* zu erwähnen. Die Abtragungsarbeiten an der Grossen Schanze wurden weitgehend beendet. Im Herbst wurde mit dem Bau des Tunnels für die Dekretsbahnen im Lindenhügel begonnen. Wegen geringer Überlagerung und schlechtem Baugrund wird mit dem nur langsam vorrückenden Schildverfahren gearbeitet. Ebenfalls im Herbst wurde der Tunnel für die SZB/VBW unter der Grossen Schanze in Angriff genommen. Das ursprüngliche Projekt musste in wesentlichen Punkten geändert werden, und zwar durch den Neubau des Institutes für exakte Wissenschaften und wegen schlechten Bodenverhältnissen im Gebiet der Neubrückstrasse. Der Tunnel wird dadurch über 1200 Meter lang. Er kann aber voraussichtlich in kompakten Sandsteinfelsen gebaut werden.

In Langenthal begannen die Unterbauarbeiten für den neuen Güterbahnhof Wolfhusen. Für den Landerwerb musste in einzelnen Fällen das Enteignungsverfahren nach Bundesrecht durchgeführt werden. Die Projektierungsarbeiten für den Personen- und Güterbahnhof Langenthal standen am Jahresende vor dem Abschluss.

In Busswil begannen die Bauarbeiten für die *Doppelspur Busswil-Biel P.B.* Vorerst wird die Stationsanlage neu gebaut; auch die Hochbauten wurden in Angriff genommen.

Im Jura wurden Bauarbeiten zur Eliminierung von Niveauübergängen begonnen, weitergeführt und teilweise beendet. In *Lyss* wird demnächst ein gefährlicher Niveauübergang der Broyelinie durch eine Strassenunterführung ersetzt werden.

Der Güterverkehr im *Grenzübergang Delle* hat im Berichtsjahr eine erfreuliche Zunahme erfahren. Im argen liegt aber nach wie vor der Personenverkehr. Der vom Regierungsrat ernannte Delegierte für französisch/bernerische Eisenbahnfragen, Herr Ständerat Moeckli, befasste sich mit allen Fragen des internationalen Verkehrs über Delle. Einige Belebung des Verkehrs dürfte eintreten, wenn im Gebiet von Bourogne ein Transit-hafen (Rhein-Rhone-Kanal) gebaut wird.

2. Bernische Privatbahnen

Die Finanzlage der meisten bernischen Privatbahnen hat sich weiterhin verschlechtert. Immerhin kann festgestellt werden, dass die auf den 1. Oktober wirksam gewordene Tarifierhöhung gewisse Konsolidierungen bringen wird. Auf den gleichen Zeitpunkt trat auch die Tarifannäherung und die Abgabe von Einheimischenbilletten in Kraft. Diese Massnahmen wirken sich für

einen grossen Teil des Oberlandes und das Gebiet der Freiberge vorteilhaft aus. Leider vermag die beschlossene Lösung nicht alle Regionen zu befriedigen. Es wird versucht, in einer Eingabe an die Bundesbehörden eine Erweiterung der anspruchsberechtigten Gebiete zu erwirken. Gleichen Bestrebungen anderer Kantone war allerdings bis jetzt kein Erfolg beschieden.

In technischer Beziehung stand das Berichtsjahr bei allen Privatbahnen im Zeichen der *Bereinigung der Erneuerungsprogramme für die kommenden zehn Jahre* gemäss Volksbeschluss vom 5. Juli 1959. Der Grosse Rat hat mit Beschluss vom 12. November eine erste Kreditrate von 3,6 Millionen Franken für die Jahre 1959 und 1960 freigegeben. Die Programme der einzelnen Unternehmungen werden gegenwärtig von den Dienststellen der Aufsichtsbehörde (Finanzdienst, Dienst für Technik und Betrieb) untersucht. Gewisse Verzögerungen sind dabei nicht zu vermeiden, weil sozusagen sämtliche schweizerische Privatbahnen Hilfesuche eingereicht haben.

Der Regierungsrat bewilligte erneut einen Jahreskredit von total 90 000 Franken für die Ausrüstung von zehn unbewachten Niveauübergängen mit Sicherungsanlagen (Blinklichter, Halbbarrieren etc.). Bis Ende 1960 werden voraussichtlich alle Staatsstrassenübergänge mindestens eine Blinklichtanlage aufweisen. In den Jahren 1957 bis und mit 1959 wurden insgesamt 28 Anlagen finanziert. 15 Anlagen sind bereits im Betrieb.

An grösseren Bauarbeiten ist folgendes zu erwähnen: Die *Lötschbergbahn* hat im Bahnhof Spiez ein modernes Gleisbildstellwerk in Betrieb genommen, von welchem aus sämtliche Weichen und Signale fernbedient werden. Zwei bisherige Wärterstellwerke konnten damit ausser Betrieb gesetzt werden. Ferner wurde eine neue Doppel-lokomotive Typ Ae 8/8 abgeliefert. Sie dient vor allem dem schweren Güterdienst auf den Bergstrecken, zum Teil wird sie auch im Schnellzugsdienst eingesetzt.

Die *von der BLS mitbetriebenen Linien* leiden nach wie vor unter einem erheblichen Überalterungszustand der Geleiseanlagen. Mit den verbesserten Bedingungen des neuen Eisenbahngesetzes wird es aber im Laufe der kommenden Jahre möglich sein, Geleise- und Fahrleuchtungsanlagen in einen zeitgemässen Zustand zu bringen.

Die *Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn* musste sich im Benehmen mit der Eisenbahndirektion und der Kantonalbank intensiv mit der Durchführung der Tilgung der Obligationenanleihe befassen. Die Erledigung dieser Angelegenheit fällt in das Jahr 1960. Die EBT hat die Absicht, eine Anzahl bisher örtlich bewachter Niveauübergänge mit automatischen Barrieren auszurüsten, um Bewachungskosten einzusparen. Eine erste Versuchsanlage in Oberdiessbach hat sich im ersten Betriebsjahr sehr gut bewährt.

Die *von der EBT mitbetriebenen Unternehmungen* (Huttwiler-Bahnen und Solothurn-Münster-Bahn) haben nach wie vor mit finanziellen Schwierigkeiten zu rechnen. Im Sommer 1959 konnte der neue Bahnhof in Huttwil dem Betrieb übergeben werden. Der moderne Zweckbau wurde mit Krediten des Kantons und der Gemeinde Huttwil finanziert.

Bei der *Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn* wurde zwischen Worblaten und Zollikofen (Rüttilinie) der Streckenblock eingeführt, woran Bund sowie die Kantone Bern und Solothurn Beiträge leisteten. Die Projektierungsarbeiten für die Verbindungslinie Ittigen-

Worblauen zur Einführung der VBW in den unterirdischen Bahnhof Bern wurden abgeschlossen und Landwerbsverhandlungen begonnen. Ferner wurde die Verlegung der SZB/VBW in eine zweite Verkehrsebene zwischen Tiefenaubrücke und Bern-Wildparkstrasse projektiert.

Bei den *Vereinigten Bern-Worb-Bahnen* wurde in Sinneringen eine neue Gleichrichterstation dem Betrieb übergeben, die von Bund, Kanton Bern und den Gemeinden finanziert worden ist. Über die Sanierung der Verkehrsverhältnisse in Muri und der Muriallee legte Herr Prof. Leibbrand im Frühjahr den Entwurf zu einem Gutachten vor. Ende Juni wurden an zwei Tagen Fahrversuche mit einem Autobus und Anhänger der STI durchgeführt, die zeigten, dass der heutige Fahrplan der Bahn per Autobus besonders während der Verkehrsspitzen nicht eingehalten werden kann. Die Trennung von Bahn und Strasse bringt der Bahn aber noch weitere Fahrzeitverkürzungen, womit der Fahrzeitenvergleich Bahn/Autobus sich noch wesentlich mehr zugunsten der Bahnlösung verschiebt. Der Entscheid über die künftige Traktion dürfte aus diesen Erwägungen zugunsten der Bahn fallen. Wichtiger ist aber die Tatsache, dass dieser Entscheid nicht mehr zu lange auf sich warten lässt, weil die Benützung dieser Ausfallstrasse durch die Bahn zu zahlreichen Stockungen und Unfällen führt.

Im Sommer wurde ein Sachverständigengutachten über die Sanierung der Verkehrsverhältnisse im Gebiet der *Biel-Täuffelen-Ins-Bahn* (BTI) abgeliefert. Die beiden Experten (Dr. Fahm, Direktor der SZB, und Herr Iten, Direktor der Zugerland-Verkehrsbetriebe) weisen nach, dass bezüglich des einmaligen Kapitaleinsatzes die Erhaltung der Bahn einen Aufwand von rund 7 Millionen Franken bedingen wird, während die Umstellung auf einen Strassentransportdienst ungefähr 3,5 Millionen Franken betragen wird. Die mutmasslichen jährlichen Fehlbeträge der Betriebsrechnung weichen für beide Traktionsarten nur unwesentlich voneinander ab. Da die Bahn auf rund elf Kilometer Länge die Staatsstrasse Biel-Ins mitbenützt, muss die Frage der Traktionsänderung gewissenhaft studiert werden.

Die *Schmalspurbahnen im Oberaargau* setzten die Erneuerungsarbeiten besonders beim Oberbau fort. Im Gebiet von Flumenthal wurde die SNB auf eine Länge von rund 600 Meter von der Strasse getrennt. Sieht man von der eigentlichen Stadteinfahrt in Solothurn ab, wird die SNB bis in zwei Jahren im Gebiet des Kantons Solothurn keine Strassenstrecken mehr aufweisen. Für die Sanierung der einzigen Strassenstrecke der SNB auf Bernerboden im «Buchli» wurde ein Projekt ausgearbeitet, um Bahn und Strasse zu trennen und gleichzeitig einen gefährlichen Niveauübergang durch eine Strassenüberführung zu ersetzen.

Bei den *Oberaargau-Jura-Bahnen* (OJB) erfolgte eine totale Geleiseerneuerung auf der Strecke Melchnau-Untersteckholz mit einer Baulänge von zwei Kilometern. Ferner wurde in Langenthal eine Geleiseverlegung auf eine Länge von rund 400 Metern durchgeführt.

Die *Chemins de fer du Jura* setzten den Bau von Sicherungsanlagen bei unbewachten Niveauübergängen fort. Leider bewährte sich eine anlässlich der technischen Erneuerung angeschaffte Hochfrequenztelefonanlage in der Praxis nicht, so dass die Anlage von der Lieferfirma wieder zurückgenommen werden musste. Mit Eingabe vom 30. September 1958 stellte der Regierungsrat dem

Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement das Gesuch um Aufhebung der Vereinbarung vom Jahre 1951, womit sich der Kanton Bern verpflichtete, für die Betriebsfehlbeträge der CJ in vollem Umfange aufzukommen. Trotz verschiedener Rechargen ist diese Angelegenheit immer noch pendent. Auch hier sollte ein Entscheid nicht mehr lange hinausgeschoben werden.

Zusammenfassend kann über die Lage der Privatbahnen des Kantons Bern gesagt werden, dass eine noch engere Zusammenarbeit von Bahn zu Bahn zweckmässig und dringend wünschbar ist. Die Bereitschaft dazu ist vorhanden.

Um den kantonalen Behörden einen zeitlichen Überblick über die bernischen Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs zu geben, publizierte die Eisenbahndirektion im Oktober 1959 eine statistische Arbeit über Leistungen und Finanzen der bernischen Privatbahnen 1920 bis 1957. Die Publikation hat beträchtliche Beachtung gefunden.

Über die Finanzlage und die Leistungen der einzelnen Unternehmungen geben die Tabellen am Schlusse des Berichtes Auskunft. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass Vergleiche mit früheren Jahren nicht möglich sind, weil die Abschreibungen nunmehr in der Betriebsrechnung aufgeführt sind, während diese bis und mit 1957 in der Gewinn- und Verlustrechnung figurierten.

3. Konzessionierte Schifffahrt

Beim Schiffsbetrieb *Thuner- und Brienzersee* wurde im Laufe des Jahres das neue Motorschiff «Niederhorn» dem Betrieb übergeben. Die guten Überschüsse des Thunersees genügten, um die im Gebiet des Brienzersees eingetretenen Fehlbeträge auszugleichen.

Die *Bielersee-Dampfschiffgesellschaft* (BDG) bestellte im Sommer 1959 ein neues Motorschiff, das den Namen «Chasseral» erhalten soll. Die Ablieferung erfolgt im Sommer 1960. Die Finanzierung erfolgte durch Beiträge des Kantons Bern und der Stadt Biel von je 250 000 Franken. Das Ausmass eines Bundesbeitrages steht noch zur Diskussion. Die abwartende Haltung des Bundes kann mit den nach wie vor unbefriedigenden Konzessionsdiskussionen zwischen den beiden Schifffahrtsgesellschaften begründet werden. Ohne Zweifel ist, vom Standpunkt des Gesamtverkehrs aus gesehen, eine enge Zusammenarbeit zwischen den konzessionierten Schifffahrtsunternehmungen des Bieler-, Neuenburger- und Murtensees zu befürworten. Es ergeben sich aber in der Praxis mancherlei Schwierigkeiten, und die Finanzlage der beiden Gesellschaften ist dermassen unterschiedlich, dass eine engere Zusammenarbeit eingehender Prüfung ruft.

4. Nahverkehrsmittel und konzessionierte Autobetriebe

Die seit 1. Juni 1958 vollständig schienenfreie Unternehmung *Steffisburg-Thun-Interlaken* (STI) konnte ihre Finanzlage weiter konsolidieren. Diese Entwicklung wird in Zukunft noch fortgesetzt werden können durch die Entlastung der STI vom Fremdenkapitalzinsendienst. Der Grosse Rat des Kantons Bern gewährte der Unternehmung am 12. November ein Darlehen von 900 000 Franken, um das anlässlich der Umstellung der Strecke Thun-Beatenbucht bei der SUVAL aufgenommene und von den Gemeinden verbürgte Darlehen zu

tilgen. Das Darlehen des Staates wird im Rahmen des Volksbeschlusses vom 5. Juli 1959 über die Privatbahnhilfe getilgt werden, und zwar mit Jahresquoten von 50 000 Franken. Es wird geprüft, wie weit die STI den Darlehenszins von zwei Prozent in einer einmaligen Leistung pro 1960 entrichten kann, womit die Unternehmung von sämtlichen Zinslasten befreit würde. Die Generalversammlung beschloss die Anschaffung von zwei neuen Autobussen, die im Frühjahr 1960 abgeliefert werden.

Versuchsweise eröffnete die STI zwischen Thun und Steffisburg eine zweite konzessionierte Strecke ins Gebiet Schwäbis/Steffisburg-Bernstrasse. Vorläufig deckt die Gemeinde Steffisburg den eintretenden Streckenverlust und eine Entschädigung an die Emmentalbahn.

Die Unternehmung *Biel-Meimsberg* entwickelte sich im Berichtsjahr weiterhin erfreulich. Die Generalversammlung beschloss die Anschaffung eines neuen Autobusses, wofür die Mittel aus zurückgestellten Abschreibungsgeldern ausreichen.

Die enge Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben der Stadt Biel hat sich für die Unternehmung einmal mehr bewährt. Eine gleiche oder ähnliche Zusammenarbeit sollte auch zwischen der STI und den Verkehrsbetrieben der Stadt Thun erwogen werden.

5. Kleinseilbahnen, Skilifte

Konzessionsgesuche für Kleinseilbahnen mit einem Fassungsvermögen der Kabinen bis zu vier Personen sind im Berichtsjahr keine eingereicht worden. Auch bei den Skiliften scheint eine gewisse Sättigungsgrenze erreicht zu sein. Die Eisenbahndirektion prüfte die Möglichkeiten des Anschlusses an das sogenannte Seilbahnkonkordat für die der Kantonshoheit abdelegierten Anlagen. Die Zusammenarbeit mehrerer Kantone umfasst vor allem die technische Aufsicht und die periodischen Kontrollen, wobei der Regierungsrat nach wie vor Konzessionserteilungsbehörde bleibt und nach freiem Ermessen über Zustimmung oder Ablehnung von Konzessionsgesuchen zu entscheiden hat. Der Anschluss an das Konkordat, dem bereits elf Kantone angeschlossen sind, kann in jeder Beziehung befürwortet werden. Er wird voraussichtlich im Laufe des Jahres 1960 erfolgen. Die Eisenbahndirektion wird dadurch von zeitraubenden administrativen Aufgaben angemessen entlastet.

6. Flugverkehr

Zu Beginn des Jahres wurden die Arbeiten für den *Bau einer Belagspiste im Belpmoos* in Angriff genommen. Durch mildes Wetter begünstigt, schritten die Arbeiten planmässig vorwärts, trotzdem gegenüber dem ursprünglich vorgesehenen Bauvorgang bedeutende Abänderungen berücksichtigt werden mussten.

Am 5. Juni konnte die Belagspiste dem Verkehr übergeben werden, was in Anwesenheit von Vertretungen der Stadt und des Kantons Bern, der Swissair, der Alpar und weiteren Gästen erfolgte. Als Dank an die Behörden und die Bauunternehmungen offerierte die Swissair Rundflüge mit einer DC 3, wobei sämtliche Arbeiter der Bauunternehmungen Gelegenheit zu einem viertelstündigen Rundflug hatten.

Die Zahl der beförderten Passagiere wies am Ende der Saison gegenüber dem Vorjahr ungefähr eine Ver-

doppelung auf. Es zeigte sich aber, dass dieser Zubringerdienst trotz guter Auslastung der Kurse defizitär ist.

Bewiesen hat aber die Belagspiste, dass Bern und Umgebung eine genügend grosse Basis für einen regelmässig bedienten Städteflugplatz bildet. Dieser eindeutig erbrachte Beweis veranlasste die Behörden, die Projektierungsarbeiten für einen *Flughafen Bern-Nord* weiterzuführen. Es wurde Auftrag erteilt, die Vorarbeiten für eine Güterzusammenlegung an die Hand zu nehmen, die Wirkungen von Waldrodungen zu untersuchen und den Wasserhaushalt des Flughafengebietes näher zu untersuchen.

D. Fahrplanwesen

Die Zahl der bei den Regierungsstatthalterämtern eingegangenen Fahrplanbegehren ging gegenüber dem Vorjahr erheblich zurück. Trotzdem hatte die Eisenbahndirektion über achtzig Abänderungsbegehren gegenüber den Bundes- und Privatbahnen zu vertreten. Gesamtschweizerisch gesehen, stellt der Kanton Bern annähernd einen Drittel sämtlicher Fahrplanwünsche. Entsprechend bescheiden ist jeweils auch das Resultat unserer Bemühungen. Eine grosse Zahl der Begehren wird abgelehnt. Es werden lediglich einige unwesentliche Wünsche erfüllt. Für die Gesuchsteller sollte in Zukunft wegleitend sein, sich auf einige wesentliche Punkte zu beschränken.

Im Oktober fand eine Konferenz zwischen Bundesbahnen einerseits, Delegationen des Regierungsrates und des Gemeinderates der Stadt Bern andererseits statt mit dem Ziele, die Verbindung Basel-Bern-Oberland zu beschleunigen und der Bundesstadt in Zukunft Anschluss an das internationale TEE-Zugnetz zu gewährleisten. Die TEE-Züge (Trans-Europa-Express) vermitteln gute Verbindungen mit allen wichtigen Städten Westeuropas. Vorläufig werden in der Schweiz die Städte Basel, Zürich und Lausanne bedient. Die Bundesbahnen stellten die Beschleunigung der Schnellzüge für eine nahe Zukunft in Aussicht. Ob Bern an das TEE-Netz angeschlossen werden kann, wurde nicht verbindlich zugesichert.

E. Kleinschifffahrt

Leider gelang es im Berichtsjahr nicht, die Vereinheitlichung der kantonalen Schifffahrtsreglemente der westschweizerischen Kantone zum Abschluss zu bringen. Das Eidgenössische Amt für Verkehr beantragte zum vorliegenden Entwurf verschiedene Änderungen, denen im Blick auf eine neue eidgenössische Verordnung über die Schifffahrt Rechnung getragen werden muss.

Das weitere Vorgehen in dieser Sache kann folgendermassen umschrieben werden:

Sobald der Text zum neuen Reglement bereinigt ist, wird das Reglement dem Regierungsrat zur Genehmigung unterbreitet. Die Gebühren werden dem Ermessen der einzelnen Kantone vorbehalten. Ferner soll den einzelnen Kantonen vorbehalten bleiben, für einzelne Gewässer oder Gewässerzonen besondere Bestimmungen bezüglich Fahrgeschwindigkeiten, Verbot oder Zulassung des Motorbootfahrens und Wasserskisportes usw. zu erlassen.

Die provisorischen Seeordnungen für den Thuner- und den Bielersee haben sich im Berichtsjahr bewährt. Sie werden auch pro 1960 im Sinne der weiteren Abklärung verfügt werden.

F. Schlussbemerkungen

Die heutige Generation steht vor baulichen Verkehrsaufgaben, die bedeutend weiter gehen als beispielsweise der Bau der Eisenbahnen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Man hat sich zudem vor Augen zu halten, dass viele Bahnbauten in der Gründerepoche mehr oder weniger deutliche Spekulationsbauten waren mit der Absicht, auf dem eingeworfenen Kapital massive Gewinne zu realisieren.

Mehr und mehr werden aber Verkehrsbauten zu Bauvorhaben der öffentlichen Hand. Die damit verbundenen Aufwendungen beeinflussen in zunehmendem Masse die Bundes-, Kantons- und Gemeindefinanzen.

Zu beurteilen ist deshalb vor allem die Frage, welche Mittel der öffentlichen Hand für den öffentlichen und den privaten Motorfahrzeugverkehr zur Verfügung stehen. Noch entscheidender ist die Frage wie weit die jährlich zunehmende Individualisierung des Verkehrs den Aufgabenkreis des öffentlichen Verkehrs einschränken wird. Bisherige Erfahrungen lehren, dass eine Aufgabenteilung zwischen den beiden Verkehrsträgern notwendig ist und notwendig bleiben wird.

Für unser Land und für den Kanton Bern stellen sich innerhalb einer Gesamtverkehrsplanung schon deshalb ganz besondere Aufgaben, weil Bundes- und Privatbahnen, der Nationalstrassenbau und schliesslich der Luftverkehr zu berücksichtigen sind. Alle Bedürfnisse des Verkehrs müssen in den Rahmen unserer volkswirtschaftlichen Gegebenheiten hineingestellt werden.

Jeder Verkehr bedingt Kosten, und für jeden Verkehrsträger ist abzuwägen, ob die aufzubringenden Gelder in einer vertretbaren Relation zum jetzigen oder künftigen Verkehrsaufkommen stehen. Leistungsfähige Verkehrsbänder für den öffentlichen und privaten Verkehr müssen Grundsatz für künftige Verkehrsbauten sein. Verkehr wird niemals Selbstzweck werden, sondern seine Dienstleistungen kommen direkt oder indirekt der Wohlfahrt des Volkes zugute.

So gesehen, ist kein Grund vorhanden, um zwischen öffentlichem und privatem Verkehr zum Mittel der Kriegserklärung zu greifen. Grund ist aber vorhanden zu einer sinnvollen Zusammenarbeit sämtlicher Verkehrsträger. Je eher sich derartiges Gedankengut durchzusetzen vermag, um so grösser wird der volkswirtschaftlich messbare Nutzen für alle Verkehrsteilnehmer sein.

1. Approximative Betriebsergebnisse pro 1959 der bernischen Transportanstalten und der SBB

Verwaltung	Ertrag	Aufwand inkl. Abschreibungen	Überschuss + Fehlbetrag —	Deckung der Fehlbeträge		Kantonskredit nach Voranschlag 1960
				Anteil Bund	Anteil Kt. Bern	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Schweiz. Bundesbahnen . . .	960 900 000	740 600 000	+220 300 000	—	—	—
2. Bernische Privatbahnen						
<i>a) Normalspur</i>						
Bern-Lötschberg-Simplon . .	41 865 110	34 380 268	+ 7 484 842	—	—	—
Bern-Neuenburg	4 824 095	5 639 710	— 815 615	543 800	177 000	240 000
Gürbetal-Bern-Schwarzenburg	4 133 281	5 524 413	— 1 391 132	927 000	464 000	240 000
Simmentalbahn	2 520 819	2 759 817	— 238 998	159 000	80 000	70 000
Sensetalbahn	405 036	402 615	+ 2 421	—	—	—
Emmental-Burgdorf-Thun .	10 546 556	10 203 756	+ 342 800	—	—	—
Vereinigte Huttwil-Bahnen .	3 468 611	4 137 806	— 669 195	446 130	156 200	150 000
Solothurn-Münster-Bahn . .	1 207 506	1 403 447	— 195 941	130 628	20 000	60 000
<i>b) Schmalspur</i>						
Chemins de fer du Jura . . .	1 767 291	2 476 994	— 709 703	473 000	220 000	260 000
Montreux-Oberland	3 204 514	3 995 937	— 791 423	527 616	124 000	150 000
Berner Oberland-Bahn . . .	3 456 188	3 278 404	+ 177 784	—	—	—
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1 815 194	1 813 212	+ 1 982	—	—	40 000
Solothurn-Zollikofen-Bern . .	3 714 460	3 642 174	+ 72 286	—	—	60 000
Biel-Täuffelen-Ins	586 937	696 000	— 109 062	72 700	36 300	30 000
Solothurn-Niederbipp-Bahn .	598 023	686 333	— 88 310	59 000	18 000	30 000
Oberraargau-Jura-Bahnen . .	688 365	922 742	— 234 377	156 200	78 100	90 000
	84 801 986	81 963 628	+ 2 838 359	3 495 074	1 373 600	1 420 000
3. Schiffahrtsbetriebe						
Thuner/Brienzersee	2 051 331	1 697 573	+ 353 758	—	—	—
Bielersee	367 797	367 700	+ 97	—	—	—
	2 419 128	2 065 273	+ 353 855			
4. Konzessionierte Autobetriebe						
Steffisburg-Thun-Interlaken .	1 385 043	1 460 064	— 75 021	50 014	25 007	40 000
Biel-Meinisberg	110 111	85 988	+ 24 123	—	—	—
	1 495 154	1 546 052	— 50 898	50 014	25 007	40 000

2. Veränderungen bei Eisenbahn-, Automobil-, Aufzugs- und Seilbahnkonzessionen (inkl. Skilifte und Sesselbahnen)

Im Jahre 1959 wurden zuhanden der Bundesbehörden oder des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionerteilungen

Automobilkonzession Lenk-Iffigenalp
Automobilkonzession Brienz-Axalp
Automobilkonzession Meiringen-Reichenbach-Aareschlucht
Gondelbahn Hasliberg-Käserstatt
Trainerskilift Ahorn, Eriswil
Trainerskilift «La Bragarde», Les Prés d'Orvin
Trainerskilift Schermatane, Adelboden
Trainerskilift Salzegg-Eigergletscher

b) Provisorische Konzessionerteilungen

Automobilkonzession Grindelwald-Itamen
Automobilkonzession Lenk-Bühlberg

c) Konzessionserneuerungen

Automobilkonzession Zwingen-Büsserach
Automobilkonzession Kandersteg BLS-Selden
Automobilkonzession Tramelan-St. Immer
Automobilkonzession Rütshelen-Langenthal
Skilift Gstaad-Wispillen
Skilift Adelboden-Kuonisbergli
Skilift Hornberg-Hornfluh
Skilift Habkern
Skilift Schönried-Horneggli
Skilift Innere Allmend Wengen
Skilift Bätzenboden, Wengen
Skilift Schiltwald-Innere Allmend, Wengen
Skilift «Eggli» b. Gstaad
Skilift Moron-Les Ecorcheresses

d) Konzessionsausdehnungen

Ausdehnung der Automobilkonzession 3017 der städtischen Verkehrsbetriebe Biel auf die Strecke Bözingen Restaurant Zollhaus-Bözingenberg Berghotel.

Ausdehnung der Automobilkonzession 647 der städtischen Verkehrsbetriebe Biel auf die Strecke Biel Bahnhofstrasse Hotel Elite-Güterstrasse Einmündung Wytenbachstrasse und die Strecke Biel Bruggstrasse Einmündung Alex. Moserstrasse-Portstrasse-Port-Hauptstrasse-Neumatt.

Ausdehnung der Automobilkonzession 476 der städtischen Verkehrsbetriebe Bern auf die Strecke Hauptbahnhof-Länggasse.

Ausdehnung der Automobilkonzession der STI, Thun, auf die Strecke Thun-Steffisburg-Bären.

e) Konzessionsablehnung

Automobilkonzession Magglingen-Hohmatt

3. Schifffahrt

a) Bestand der kontrollierten Schiffe pro 1959

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse und kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis zu 10 Personen	576	568	274	546	1964
Motorgondeln	957	417	104	277	1755
Motorboote	208	132	7	6	353
Segelboote verschiedener Art	104	176	3	1	284
Segelboote mit Motor	96	20	1	4	121
Segeljachten	5	40	—	—	45
Lastschiffe inkl. Weidlinge über 10 Pers.	5	16	1	28	50
Fähren	—	—	—	9	9
Faltboote und Paddelboote inkl. Kayaks	194	264	46	485	989
Faltboote mit Segel	47	22	12	88	169
Faltboote mit Motor	10	10	2	38	60
Total 1959	2202	1665	450	1482	5799
Total 1958	2186	1651	449	1679	5965
Veränderungen	+ 16	+ 14	+ 1	—197	—166

b) Schifferpatente und Fähigkeitsausweise

Bestand der Schifferpatente Ende 1959: 2179 (1845).
Visierte Fähigkeitsausweise: 4 (6)

c) Rechnung

Einnahmen:

Gebühren und Stempelmarken	Fr. 45 562.—	
Drucksachen	» 26.—	Fr. 45 588.—
Ausgaben: Besoldungsanteile, Telefons etc.		» 15 208.—
Überschuss (1958: Fr. 24 117.—) . . .		Fr. 30 380.—

4. Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1959

Budgetrubrik 2200	Budgetierte Einnahmen	Erzielte Einnahmen	Budgetierte Ausgaben	Wirkliche Ausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Sekretariat und Eisenbahnabteilung . . .	294 500	302 202	4 656 550	4 495 231

Bern, den 8. Juni 1960.

Der Eisenbahndirektor
des Kantons Bern:

Brawand

Vom Regierungsrat genehmigt am 28. Juni 1960.

Begl. Der Staatsschreiber: **Schneider**

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1959

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

№	Name der Bahn	Datum		Kapital				Aktienbeteiligung des Staates			
		der Konzession	des Subventionsbeschlusses des Grossen Rates	der Betriebs-eröffnung	Aktien	Feste Verbindlichkeiten	Laufende Verbindlichkeiten	Total	Nominell	Buchwert	
I. Normalspurbahnen											
1	Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn	{ 2. VI. u. 14. IX. 1871 }	—	—	9 210 500	10 000 000	1 205 374	20 415 874	Fr.	Fr.	1 505 218
	a) Burgdorf-Solothurn	19. XII. 1872	2. VII. 1879	26. V. 1875	—	—	—	—	—	—	—
	b) Burgdorf-Launau	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	—	—	—	—	—	—	—
	c) Burgdorf-Thun	—	—	—	7 313 750	2 000 000	299 606	9 613 356	2 001 750	1 328 245	—
2	Vereinigte Huttwilbahnen	12. XII. 1884	28. XI. 1887	1. XI. 1889	—	—	—	—	—	—	—
	a) Langenthal-Huttwil	10. IV. 1891	23. II. 1893	9. V. 1895	—	—	—	—	—	—	—
	b) Huttwil-Wohlen	15. X. 1897	{ 23. XI. 1905 }	1. VI. 1908	—	—	—	—	—	—	—
	c) Ramsai-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	—	{ 28. II. 1907 }	—	3 502 500	3 448 940	165 381	7 116 821	2 420 000	1 081 934	—
3	Simmentalbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	a) Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	{ 20. VIII. u. 13. IX. 1895 }	16. VIII. 1897	—	—	—	—	—	—	—
	b) Erlenbach-Zweismimen	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	—	—	—	—	—	—	—
	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	7 685 000	5 141 829	598 096	13 424 925	3 754 400	1 000 000	—
4	Güretal-Bern-Schwarzenburg-Bahn.	—	—	—	2 908 600	6 044 956	803 470	9 757 026	1 957 700	—	—
	a) Gürtelbahn	17. IV. 1891	{ 17. V. 1899 }	14. VIII. 1901	—	—	—	—	—	—	—
	b) Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	—	—	—	—	—	—	—
	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	887 680	6 341 001	152 443	1 040 123	674 320	32 200	—
6	Freiburgerbahnen.	—	—	—	9 751 000	—	—	—	—	—	—
	{ a) Freiburg-Murtlen und b) Murtlen-Ins	21. XII. 1888 }	29. VIII. 1902	{ 23. VIII. 1898 }	—	—	—	—	—	—	—
	{ 30. V. 1892 }	23. VII. 1903	{ 23. VII. 1903 }	—	—	—	—	—	—	—	—
	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	1 135 075	1 205 822	424 742	2 765 639	60 750	—	—	—
8	Solothurn-Münster	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiff-gesellschaft Thuner- und Brienzsee)	—	27. VI. 1906 (19. III. 1899)	15. VII. 1913 (1. VI. 1893) 15. V. 1836	59 783 500	87 356 625	5 820 774	152 900 899	23 839 000	19 628 645	—
	Total	—	—	—	102 177 605	121 539 173	10 190 353	233 907 131	37 565 370	24 576 242	—
	Compagnie des chemins de fer du Jura	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	10 850 000	34 259	739 158	11 623 417	5 551 400	4 750 000	—
1	a) Pruntrut-Bonfol	5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910	—	—	—	—	—	—	—
	Verlängerung Bonfol-Grenze.	{ 26. III. 1897 }	9. X. 1907	21. V. 1904	—	—	—	—	—	—	—
	b) Saignelégier-Glovelier	{ 29. III. 1901 }	31. I. 1883	16. VIII. 1884	—	—	—	—	—	—	—
	c) Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont	23. XII. 1881	3. XII. 1913	16. XII. 1913	—	—	—	—	—	—	—
2	Elektrifikation Tramelan-Tavannes	—	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	—	—	—	—	—	—	—
	d) Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	20. IX. 1897	21. X. 1898	2 237 950	2 374 830	364 161	4 976 941	1 238 560	1 238 560	—
	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1. X. 1927	{ 26. II. 1903 }	17. XII. 1901	3 541 690	7 084 400	275 001	10 901 091	198 000	15 840	—
	{ Montreux-Berner Oberland }	16. IV. 1898	24. II. 1903	8. VI. 1911	942 000	400 000	15 739	1 357 739	463 500	—	—
3	{ Zweismimen-Leuk	30. III. 1906	29. III. 1909	26. X. 1907	97 050	—	7 794	104 844	42 960	—	—
	Langenthal-Jura	30. III. 1906	29. XI. 1905	29. XII. 1913	—	—	—	—	—	—	—
	Biel-Meimsberg (jetzt Autoverkehr)	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	1 003 000	—	66 511	1 069 511	706 200	—	—
	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	{ 18. XI. 1912 }	4. XII. 1916	—	—	—	—	—	—	—
6	{ 11. III. 1918 }	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4 976 500	2 000 000	704 644	7 681 144	2 184 000	2 184 000	—
	Solothurn-Zollikofen-Bern	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1 872 000	145 300	35 414	2 052 714	402 500	—	—
	Solothurn-Niederbipp	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987 000	300 000	711 625	1 998 625	567 500	—	—
	Langenthal-Melchnau	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	1 840 300	1 416 126	275 050	3 531 476	867 500	867 500	—
10	Steffisburg-Thun-Interlaken	29. IV. 1887	22. XII. 1947	1. VII. 1890	3 843 000	4 049 893	214 433	8 107 331	238 200	218 192	—
	Berner Oberland-Bahnen	—	—	—	—	—	—	—	63 000	63 000	—
	Jungfraubahn	—	—	—	—	—	—	—	1 000	700	—
	Leuk-Leukerbad	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Total	—	—	—	32 190 490	17 804 813	3 409 530	53 404 833	12 524 320	9 337 792	—
	Buchwert ohne die von der Verwaltung vorgenommenen Wertberichtigungen.	—	—	—	134 368 095	139 343 986	13 599 833	287 311 964	50 089 690	33 914 034 ¹⁾	—
Gesamttotal											

¹⁾ Buchwert ohne die von der Verwaltung vorgenommenen Wertberichtigungen.

