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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1951)

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

Autor: Brawand, Samuel / Feldmann, M.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417443

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

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

VERWALTUNGSBERICHT

DER

DIREKTION DER BAUTEN UND EISENBAHNEN DES KANTONS BERN

FÜR DAS JAHR 1951

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

I. Baudirektion

A. Allgemeines

Für das Baugewerbe herrschte auch im Berichtsjahr Hochkonjunktur. Einerseits musste namentlich auf dem Gebiet des Hochbaues immer noch ein Nachholbedarf aus den Kriegsjahren gestillt werden, anderseits galt es der drohenden Gefahr einer weitern Preis- und Lohnsteigerung entgegenzutreten durch Zurückhaltung bei den Arbeitsvergebungen des Staates. Aus diesen Überlegungen heraus verzeichnet der Hochbau gegenüber 1950 einen Minderaufwand von nahezu Fr. 800 000.

Die Gesamt-Brutto-Aufwendungen für das Strassenwesen blieben mit 18,024 Millionen Franken um Fr. 700 000 hinter dem Vorjahr und um Fr. 900 000 hinter denjenigen des Jahres 1949 zurück trotz zunehmender Teuerung.

Durch den Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1950 wurde die Finanzierung des Ausbaues der Alpen- und der Talstrassen rückwirkend auf den 1. Januar 1950 auf neuer Grundlage geregelt. Er stellte je 20% der Hälfte des Reinertrages des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke während der Dauer der Finanzordnung 1950 bis 1954 für die Subventionierung des Ausbaues der Tal- und Alpenstrassen zur Verfügung. Der Bundesratsbeschluss vom 27. Juli 1951 enthält die Subventionsbedingungen sowie ein Programm über den Ausbau der Alpen- und Talstrassen in den Jahren 1950/52.

Während die Vorschläge des Kantons Bern für den Ausbau der Talstrassen unverändert in das Programm des Bundes 1950/52 aufgenommen wurden, konnten die Vorschläge für den Ausbau der Alpenstrassen nur zum Teil berücksichtigt werden. Ungeachtet der Hintansetzung des Kantons Bern im Programm über den Ausbau der Alpenstrassen in den Jahren 1950–52 werden die begonnenen Arbeiten auf dem Strassenzug Col des Mosses–Simmental–Spiez–Interlaken–Meiringen–Innertkirchen in angemessenem Umfange im Interesse der Verkehrssicherheit und des Fremdenverkehrs fortgeführt. Dem Eidgenössischen Departement des Innern wurde hievon mit Schreiben der kantonalen Baudirektion vom 11. Dezember 1951 Kenntnis gegeben.

Während wir im Berichtsjahr nicht wie die beklagenswerten Kantone Uri, Graubünden, Tessin und Wallis von Lawinen heimgesucht wurden, ereigneten sich bei uns andere Naturkatastrophen. Wir erinnern an den gewaltigen Murgang vom 4. Mai im Eriz sowie an den Felssturz unterhalb Lauterbrunnen, den Gletscherausbruch in Grindelwald, die Erdschlipfe an der Frutigen–Adelbodenstrasse in Hohstalden und an der Rappenfluh auf der Staatsstrasse Aarberg–Radelfingen. Endlich müssen noch der Abrutsch der Ufermauer an der Brienzerseestrasse in Ebligen und die grossen Geländerutschungen im Gebiet der Gürbe im Gebirge erwähnt werden. Durch letztere wurden wertvolle Verbauungen zerstört.

Die Baudirektion behandelte 134 strassenpolizeiliche Bewilligungen, 12 Baureglemente, 33 Alignementspläne, 15 Wasserversorgungs- und Kanalisationsreglemente, 8 Strassen- und Wegreglemente, 2 Beitragspflichtreglemente, 3 Elektrizitätsreglemente, 1 Plakatreglement, 7 Schwellenreglemente und Kataster, sowie 20 Gesuche um Strassenunterhaltsbeiträge usw.

Ausserdem hatte die Baudirektion in 18 Baurekursen Antrag an den Regierungsrat zu stellen und mehrere staatsrechtliche Beschwerden gegen regierungsrätliche Entscheide zu verfechten.

Personal. Im Berichtsjahr traten die Grundbuchgeometer *Hermann Roth*, in Bern, und *Paul Kübler*, in Bern, beide aus Altersgründen, in den Ruhestand. Die Zurückgetretenen haben der Baudirektion und dem Staat auf ihren verantwortungsvollen Posten während 39 und 40 Jahren treue und gute Dienste geleistet.

Im Kreisoberingenieurbureau III Biel verliess Frl. Katharina Ritter den Staatsdienst.

Neu gewählt, bzw. angestellt, wurden:

Als Adjunkt des Kantonsbaumeisters: *Charles Horlacher*, bisher Architekt des Hochbauamtes.

Als Architekt des Hochbauamtes: *Werner Weilenmann.*

Als Bauführer des Hochbauamtes: *Friedrich Gerber.*

Als Adjunkt des Kantonsgeometers: *Henri Pfanner*, bisher Grundbuchgeometer.

Als Grundbuchgeometer: *Armand Zahnd, Raymond Sulliger.*

Als Vermessungstechniker: *Faustino Lis.*

Als Bauführer des Kreisoberingenieurbureaus I, Thun: *Max Haltmeier.*

Als Kanzleigehilfin des Kreisoberingenieurbureaus III, Biel: Frl. *Margrit Zimmermann.*

Als Ingenieur des Wasserrechtsamtes: *Peter Bolliger, Hans Maurer* (beide obligationenrechtlich).

B. Gesetzgebung

Von den in Artikel 138 des Gesetzes über die Nutzung des Wassers vom 3. Dezember 1950 vorgesehenen Ausführungsvorschriften wurden erlassen:

1. Das Dekret betreffend die Konzessionierung und Bewilligung von Wasserkraftrechten, Wärmepumpen und Gebrauchswasserrechten am 14. November 1951.
2. Die Vollziehungsverordnung am 30. November 1951.
3. Die Verordnung über die Erstellung von Trinkwasserversorgungen und Abwasseranlagen (4. Januar 1952).

Die Baudirektion arbeitete ferner ein Normal- und Kanalisationsreglement aus, welches nach Neujahr gedruckt und sämtlichen Gemeinden abgegeben werden soll.

Die Verordnung über den Wasserzins liegt im Entwurf vor.

C. Hochbau

1. Allgemeines. Die Ausgaben des Hochbaues betrugen im Berichtsjahr Fr. 6 586 255.81 (Vorjahr Franken 7 374 658.17). Minderaufwand gegenüber 1950: Fr. 788 400.96.

Nach Budgetrubriken verteilen sich diese Ausgaben wie folgt:

a)	Konto 705.1, Neu- und Umbauten	Fr. 1 550 804.30
b)	Konto 705.3, Neu- und Umbauten (aus Rückstellungen)	» 3 801 554.08
c)	Konten 700–704, Unterhaltsarbeiten an staatseigenen Gebäuden .	» 1 233 897.43
	Total	Fr. 6 586 255.81

Eine Anzahl der im Vorjahr begonnenen grösseren Neu- und Umbauten ist im Berichtsjahr fertiggeworden. Das neue botanische Institut konnte kurz nach Jahresbeginn dem Betrieb übergeben werden.

Im Knabenerziehungsheim Oberbipp wurde die Ökonomieanlage beendet und der Zöglingsneubau in Angriff genommen. Ferner wurde in Landorf das Schulhaus umgebaut und ein neues Personalgebäude erstellt. Mit dem Wiederaufbau der am Silvester 1950 abgebrannten Scheune sind die in dieser Anstalt durchzuführenden Arbeiten abgeschlossen.

Sodann ist der Neubau des Verwahrungshauses in Thorberg im Berichtsjahr stark gefördert worden, so dass mit dessen Bezug im Frühjahr 1952 gerechnet werden darf. Es bleibt dann noch die Erstellung des Kapellentraktes übrig.

Im Berichtsjahr wurden ferner begonnen: die Bauten und Anlagen der Bergbauernschule Hondrich, der schweizerischen Holzfachschule Biel-Bözingen sowie das neue Mädchenhaus der Sprachheilschule Münchenbuchsee. Sie konnten alle vor Wintereinbruch unter Dach gebracht werden.

In der Heil- und Pflegeanstalt Waldau wurde als weitere Etappe die Sanierung der Männerabteilungen III und IV sowie die Erneuerung und Verbreiterung der Zufahrtsstrasse durchgeführt. Ebenso wurde in der Schwesternanstalt Münsingen ein weiteres Teilstück der Zufahrtsstrasse saniert sowie der Labor- und Röntgenanbau erstellt.

Auf der Schwand ist das Waschküchengebäude saniert und vergrössert worden. Ferner wurde der Neubau einer Demonstrations- und Maschinenhalle begonnen.

Im Frauenspital wurden die Personalzimmer durch Ausbau des Dachstockes im Nordflügel vermehrt.

Im physiologischen Institut wurde mit dem durch die Errichtung einer Nervenforschungsstation bedingten Umbau begonnen.

Die Glaseichstätte wurde aus dem Kellergeschoss des Obergerichts in einen neu geschaffenen Raum beim Salzmagazin Weissenbühl verlegt.

Ein Teil der Militärstallungen bei der Kaserne Bern ist im Berichtsjahr zu einer geräumigen Motorfahrzeughalle umgebaut worden.

In den Anstalten Tessenberg und Brüttelen haben die veralteten Waschküchen eine Erneuerung erfahren. In Schlosswil, Blankenburg sowie im Hôtel des Halles in Pruntrut wurden die Landjägerwohnungen umgebaut und renoviert.

Am Technikum Biel wurde mit der Einrichtung eines Elektro-Laboratoriums begonnen. In Pruntrut wurde die Gartenfassade der Kantonsschule renoviert.

Die vom Staat angekaufte, baufällige Besitzung Murtenstrasse 21 wurde abgebrochen und durch eine Autohalle ersetzt.

Die Projektierung für ein neues zahnärztliches Institut der Universität Bern konnte abgeschlossen werden.

Im Studium befinden sich: der Neubau des Haushaltungs-Lehrerinnenseminars in Bern, Schwesternhäuser in der Heil- und Pflegeanstalt Münsingen, der Neubau des Amthauses Erlach, die Hörsaalerweiterung der dermatologischen Klinik, die Bauten zur Unterbringung eines Betatrons auf dem Inselareal und die Bauten einer ersten Etappe zur Reorganisation des Mädchen-Erziehungsheimes Kehrsatz.

Die finanziellen Aufwendungen des staatlichen Hochbaues pro 1951 sind im einzelnen wie folgt ausgewiesen:

Bern, zahnärztliches Institut, Projektierungen	Fr.	68 716.50
Bern, pharmakologisches Institut, Planstudien	»	6 415.—
Bern, Murtenstrasse 21, Abbruch Autohalle	»	40 000.—
Bern, Frauenspital, Dachstockausbau	»	56 302.20
Bern, physiologisches Institut, Abteilung Nervenforschung	»	15 353.—
Bern, Frauenspital, neuer Öltank	»	24 993.20
Bern, Glaseichstätte, Verlegung	»	28 198.95
Bern, Haushaltungslehrerinnenseminar	»	30 000.—
Bern, path. und pharm. Institut, Umänderungen	»	25 804.25
Bern, Kaserne und Stallungen, Sanieren von elektrischen Installationen	»	6 053.30
Bern, botanisches Institut, Neubauten	»	4 447.40
Bellelay, Beitrag an Société coopérative	»	20 300.—
Biel, Technikum, Elektro-technisches Laboratorium	»	27 000.—
Blankenburg, Schloss, Landjägerstöckli-Umbau	»	2 327.95
Courtemelon, landwirtschaftliche Schule, Bauarbeiten	»	21 721.75
Hindelbank, Anstalt, Wasserversorgung Hettiswil	»	3 000.—
Hindelbank, Schweinestall	»	425.—
Hondrich, Bergbauernschule, Neubauten	»	227 063.95
Landorf, Anstalt, Scheune-Wiederaufbau	»	158 461.25
Oberbipp, Anstalt, Zöglingsbau	»	92 999.65
Münsingen, Anstalt, Labor und Röntgenabteilung	»	23 882.45
Pruntrut, Kantonsschule, neue Sonnenstoren	»	22 632.60
Übertrag	Fr.	906 098.40
Übertrag	Fr.	906 098.40
Pruntrut, Hôtel des Halles, Dienstwohnungen	»	4 775.40
Schlosswil, Umbau Gefängnis	»	54 328.15
Schwand, Haushaltungsschule, Umbau Waschhaus	»	62 643.10
Schwand, landwirtschaftliche Schule, Maschinenhalle	»	40 286.85
Tessenberg, Anstalt, Wäscherei	»	22 981.90
Thorberg, Kläranlage	»	3 387.40
Waldau, Anstalt, Zufahrtsstrasse	»	26 131.40
Waldau, Anstalt, Erneuerung zweite Etappe	»	430 171.70
	Fr.	1 550 804.30

3. Konto 705.3 Neu- und Umbauten.

Bern, botanisches Institut, Neu- und Umbauten	»	318 891.40
Bern, Rathausplatz 1 und Postgasse 63, Umbau	»	10 313.05
Bern, Theodor-Kocher-Institut	»	43 730.—
Bern, Militäranstalten, Garagen	»	652 519.10
Bern, Nydegglaube 11/13, Umbau	»	154 851.15
Bern, Freiburgstrasse 6, Ärztezimmer	»	15 073.75
Blankenburg, Schloss, Umbau	»	7 062.90
Bellelay, Anstalt, neues Schwesternhaus	»	202 990.65
Bellelay, Anstalt, Personalwohnbauten	»	80 819.40
Biel, Holzfachschule, Neubauten	»	624 486.05
Landorf, Anstalt, Umbau Schulhaus	»	93 298.20
Langenthal, Waldhof, Erweiterung	»	8 158.—
Laufen, Amthaus, Umbau	»	59 742.90
Langenthal, Waldhof, Zugangsstrasse	»	11 640.10
Loveresse, Anstalt, Wasserversorgung	»	20 776.55
Münsingen, Anstalt, Zufahrtsstrasse	»	39 677.15
Münchenbuchsee, Sprachheilschule, Mädchenhaus	»	136 224.20
Oberbipp, Anstalt, Ökonomie	»	100 791.15
Pruntrut, Kantonsschule, Herstellung der Fassaden	»	48 595.55
St. Johannsen, Grissachmoos, Wiederaufbau	»	3 764.70
St. Johannsen, Anstalt, neue Dachwohnung	»	9 335.90
Thorberg, Einfamilienhäuser und Wasserversorgung	»	33 467.60
Thorberg, Verwahrungsbau, Wiederaufbau	»	924 800.38
Thorberg, Strafanstalt, Wiederaufbau und Scheune	»	39 037.10
Waldau, Anstalt, Erneuerungen, 1. Etappe	»	93 933.30
Wimmis, Schloss	»	67 554.55
Summa Bauausgaben auf Konten 705.1 und 705.3	Fr.	5 352 339.08

4. Unterhaltskonten 700–704. Den im Voranschlag enthaltenen Beträgen für den Unterhalt der Staatsgebäude von Fr. 1 320 000 stehen Ausgaben von Fr. 1 233 897.43 gegenüber. Minderausgaben Fr. 86 102.57.

Die Ausgaben auf den einzelnen Konten sind folgende:

Konto 700, Unterhalt der Amtsgebäude	Fr.	934 828.42
Konto 701, Unterhalt der Pfarrgebäude	»	259 239.71
Konto 702, Unterhalt der Kirchengebäude	»	5 082.95
Konto 703, Unterhalt der öffentlichen Plätze	»	2 506.25
Konto 704, Unterhalt der Wirtschaftsgebäude	»	32 240.10
Total Unterhaltskosten 1951	Fr.	1 233 897.43

Die Kredite für den Gebäudeunterhalt waren etwas höher als im Vorjahr. Das erlaubte einen vermehrten Unterhalt der Amts- und Pfarrgebäude. Man ging dabei nach dem Grundsatz vor, dort, wo sich Sanierungen aufdrängten, gründlichere und umfassendere Renovationen vorzunehmen, statt zahlreiche kleine, auf das Notwendigste beschränkte Reparaturen. Die Ausführung dieser Arbeiten erfolgte auf Grund eines vom Regierungsrat genehmigten Jahresprogrammes. Zur Verhütung wachsenden Schadens an Dächern, Wasserleitungen, Brunnstuben und Kanalisationen wurden erhebliche Beträge ausgeschieden.

Folgende Renovationen seien erwähnt:

Raum- und Fassadenrenovationen in den Amthäusern Bern, Biel und Meiringen, in den Schlössern Aarwangen, Blankenburg, Burgdorf, Erlach, Interlaken, Laupen und in den Pfarrhäusern Aeschi, Boltigen, Bremgarten, Brienz, Bürglen, Eggiwil, Hasle, Heimenschwand, Reutigen, Utzenstorf, Walterswil und Wengi bei Büren.

Im Schloss Thun wurden eine Erneuerung des Daches über dem Gefängnis und eine interessante Renovation des Rittersaales, verbunden mit Konsolidierung des darüber befindlichen Helmdaches vorgenommen.

In der Universität Bern wurden die Räume der Hochschulverwaltung, insbesondere der Kassenraum, neugestaltet.

Ferner wurde das Garderobengebäude auf dem Hochschulsportplatz ausgebaut, und im Chemiegebäude war die Einrichtung einer Werkstätte im Keller erforderlich.

Im Pfarrhaus Beatenberg wurde ein Dachzimmerausbau vorgenommen. Das Pfarrhaus Bümpliz erfuhr umfangreiche allgemeine Umänderungen und Renovationen.

Badzimmer- und Abortanlagen wurden saniert oder neu eingerichtet in den Amtshäusern Bern und Fraubrunnen, im Obergerichtsgebäude, im Zellenbau der Strafanstalt Thorberg, in der Hufbeschlagschule des Tierspitals in Bern sowie in den Pfarrhäusern Oberbipp und Bümpliz.

Umbauten von Heizungsanlagen waren erforderlich im Frauenspital und in den Pfarrhäusern Ringgenberg, Limpach, Corgémont und Trub.

Einen grossen Aufwand erforderte im Berichtsjahr auch die Behandlung der durch Kontrollberichte der Brandversicherungsanstalt des Kantons Bern gemeldeten Mängel an Kaminen, Blitzschutzanlagen und elektrischen Installationen.

Neben den Gebäuden mussten auch Anlagen ausserhalb der Gebäude in Stand gehalten werden. So wurde bei der Wichterheerbesitzung in Oberhofen eine neue Uferschutzmauer und beim Pfarrhaus Melchnau eine neue Gartenmauer erstellt. Ausserdem wurden beim Schloss Pruntrut Stützmauern konsolidiert und bei den Hochschulinstituten und beim Schloss Pruntrut Zufahrtswege und Plätze geteert.

5. Schul- und Anstaltsgebäude der Gemeinden und Korporationen. Für die Direktionen des Erziehungswesens, des Fürsorgewesens und der Sanität sind 283 Schulhaus-, Spital- und Anstaltsprojekte sowie Abrechnungen begutachtet worden.

6. Zahlreiche Reglemente und Alignementspläne wurden zuhanden der Baudirektion geprüft.

7. Hochbaupolizei. Neben der Begutachtung vieler Bauvorhaben in bezug auf ästhetische oder bautechnische Fragen mussten in 18 Rekursfällen Mitberichte zuhanden der Baudirektion abgegeben werden.

D. Strassenbau

Der Ausbau der Talstrassen mit Beiträgen und nach Richtlinien des Bundes beschränkte sich auf die Fortführung des Ausbaues der Strasse Bern–Thun. Als wichtigste Baustellen sind die Strecken Dorfausgang Muri bis Rubigen und Haslikehr bis Heimberg zu nennen. Mit dem Kredit für den Ausbau der Hauptstrassen wurden auch die Vorarbeiten für die neue Brücke über den Nidau–Büren-Kanal in Brügg bestritten.

Der Ausbau der Verbindungsstrassen wurde im Rahmen des 10-Jahresprogramms mit einem Bauaufwand von 5 Millionen Franken weitergeführt. Zur Beschleunigung der Staubbekämpfung auf Staatsstrassen durch Einbau leichter Beläge wurde ein zusätzlicher Kredit von 1 Million Franken zur Verfügung gestellt.

Nennenswerte Korrektions- und Belagsarbeiten sind auf folgenden Verbindungsstrassen ausgeführt worden: Unterseen–Beatenberg, Spiez–Krattigen, Stokkentalstrasse, Thierachern–Blumenstein, Amsoldingen–Glütsch, Schwarzenegg–Süderen, Riggisberg–Wislisau–Schwarzenburg, Englisberg–Zimmerwald–Niedermuhlern, Oberdiessbach–Linden, Bern–Neubrück, Wohlen–Murzelen–Frieswil–Radelfingen–Aarberg, Uettligen–Säriswil–Weiermatt, Aarberg–Meikirch, Aarberg–Täuffelen – Nidau, Suberg – Bätterkinden, Münchenbuchsee – Zuzwil–Mülchi, Ins–Murten, Vinelz–Erlach, Riedtwil–Bettenhausen, Burgdorf–Heimiswil, St. Niklaus–Alchenstorf – Wynigen, Langenthal – Melchnau, Ramsei – Huttwil, Grünen–Wasen, Dorf Lotzwil und Dorf Trub, Frinvilier–Orvin, St-Imier–Les Pontins, Renan–La Cibourg, Reconvilier–Le Fuet, Bellelay–Châtelat, Saignelégier–Goumois, La Roche–La Caquerelle, Glovelier–St-Brais, St-Ursanne–Epauvillers, Delémont Route de Berne, Porrentruy–Lugnez–Beurnevésin, Charmoille–

Alle–Porrentruy, Porrentruy–Bure–Fahy, Porrentruy–Bressaucourt, Grandgourt–Montignez.

Aus dem Brückenbau im Zuge von Verbindungsstrassen sind zu nennen: Der Bau der Engstligenbrücke auf der Frutigen–Adelboden-Strasse, die Vollendung der Eisenbetonbrücken über die Aare bei Jaberg und über die Saane bei Laupen, der Umbau der Hagneckbrücke, die Fertigstellung der Brücke über die Birs in Grellingen und die Verstärkung der Holzbrücke bei Gohlhaus in der Gemeinde Lützelflüh.

2. Alpenstrassenausbau. Auf Grund des vom Bund genehmigten Programms 1950–52 wurde im Berichtsjahr auf folgenden Teilstrecken begonnen: Meiringen–Innertkirchen-Strasse: Strassenkorrektion im Muer, in den oberen und untern Winkelkehren. Zweisimmen–Saanen-Strasse: Strassenkorrektion Gruebiweidli bis Marchgrabenbrücke (ohne diese). Ab Marchgrabenbrücke bis inklusive Simmengrabenbrücke. Faulensee–Krattiggraben: Schüpfligraben bis Blindenbad.

3. Verwendung der Budgetkredite.

a) Budgetrubriken 2110, 612, 613 (Besoldungen und Stellvertretungen) Budget Fr. 4 754 359.—. Rechnung Fr. 4 731 470.10.

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 477. Dazu kommen 23 Hilfswegmeister.

b) Budgetrubrik 2110, 710.1 (Strassenunterhalt). Budget Fr. 3 105 220.—. Rechnung Fr. 3 276 318.16.

Dieser Kredit wird zur Hauptsache für den Unterhalt der nicht ausgebauten Strassen, der Brücken und anderer Kunstbauten verwendet. Daneben dient er auch der provisorischen Staubfreimachung von offenen Strassenstrecken.

Das Netz der Staatsstrassen weist eine Länge von 2310 km auf, von denen 1575 km oder rund 68% mit staubfreien Belägen ausgebaut sind. Die Länge der Gemeindestrassen, für welche der Staat den Wegmeister stellt oder jährlich einen Unterhaltsbeitrag leistet, misst 704 km.

c) Budgetrubrik 2110, 711.1 (Wasserschäden und Schwellenbauten). Budget Fr. 350 000.—. Rechnung Fr. 776 660.65. Infolge Frostschäden mussten Nachkredite bewilligt werden.

d) Budgetrubrik 2110, 712.1 (Ausbau der Hauptstrassen). Budget Fr. 4 300 000.—. Rechnung Franken 2 351 025.45. Diese Mittel wurden zum grossen Teil für den Ausbau der Bern–Thun-Strasse verwendet.

e) Budgetrubrik 2110, 712.2 (Ausbau der Verbindungsstrassen). Budget Fr. 6 000 000.—. Rechnung Fr. 6 128 348.95. Neben dem programmässig weitergeführten Verbindungsstrassenausbau konnten auf verschiedenen Staatsstrassen dringende Korrektionsarbeiten ausgeführt werden. Es wurden hiefür zusätzliche Kredite gesprochen.

f) Budgetrubrik 2110, 712.3 (Alpenstrassen). Budget Fr. —.—. Rechnung Fr. 1 454 638.75.

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

Ertrag aus Autosteuer	Fr.	9 113 497.95
Einnahmen aus Rückerstattungen, Gemeindebeiträge.	»	2 443 224.94
Benzinzollanteil.	»	3 245 408.—
Total Einnahmen	Fr.	14 802 130.89
Total Ausgaben	Fr.	13 750 374.26
Minderausgaben	Fr.	1 051 756.63

Verwendung obiger Eingänge:

1. Automobilbetrieb.	Fr.	185 240.50
2. Beiträge an Gemeinden:		
a) Staubbekämpfung.	»	102 085.40
b) Schneeräumung.	»	70 691.55
c) Strassenbauten	»	707 603.60
3. Beitrag an Vereinigung für das Strassenwesen	»	2 400.—
4. Strassenbau und Unterhalt aus Autosteuer und Benzinzoll . .	»	12 532 353.21
5. Schulden aus den Kriegsjahren, Amortisation, IV. Rate	»	150 000.—
Total	Fr.	13 750 374.26

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

a) Budgetrubriken 2110, 612, 613, 710, 711	Fr.	8 820 485.96
b) Autosteuer – Benzinzoll 2110, 712	»	9 194 497.70
c) Werkprojektierungen	»	9 772.60
Total	Fr.	18 024 756.26

6. Strassenpolizei. Die erteilten Ausnahmebewilligungen für An- und Umbauten in der Bauverbotzone bewegten sich ungefähr im Rahmen des Vorjahres. Die Zahl der Bewilligungen für Benzintankanlagen nahm in unerwünschtem Masse zu.

Ferner mussten zahlreiche Bewilligungen für die Benützung des Strassengebietes durch Anlagen und Leitungen erteilt werden.

Dem Reklamewesen wurde im Berichtsjahr wiederum die erforderliche Aufmerksamkeit geschenkt. Man konnte dabei beachtliche Erfolge verzeichnen, welche sogar von Ausländern anerkannt wurden.

7. Strassen- und Wegreglemente wurden im Berichtsjahr 8 vorgeprüft.

E. Wasserbau

1. Budgetkredit 2110, 720.1 und 949.1. Budget Fr. 870 000. Rechnung Fr. 522 594.90.

Genügender Gewässerunterhalt bedingt das Vorhandensein von Schwellenreglementen und Katastern. Nur auf diese Weise ist es möglich, die oft sehr grossen Schwellenlasten auf möglichst viele Schultern zu verteilen. Die bestehenden Verbauungen haben sich grösstenteils bewährt.

Insbesondere sind aus dem Berichtsjahr zu erwähnen: Die Vertiefung der Flußsohle der Sense zwischen Schwarzwasser und Neuenegg sowie die Rutschungen im

Gebiet der Gürbe im Gebirge, gegenüber der Einmündung des Meierisligrabens. Auf Veranlassung des eidgen. Oberbauinspektorates haben die Kantone Freiburg und Bern jegliche Materialausbeutung in der Sense auf der obgenannten Strecke untersagt. Die Aufnahme der Flußsohle wurde durch das eidgenössische Oberbauinspektorat angeordnet. Sie wird die Grundlage bilden für die Aufstellung eines neuen Verbauungsprojektes, dessen Ausführung durch die genannten Kantone gemeinsam erfolgen wird. Die Rutschungen an der Gürbe begannen schon im Vorjahr. Sie haben sich im Berichtsjahr in vermehrtem Masse weiterentwickelt. Das Gürbebett wurde im Dezember auf eine Länge von 150 m ausgefüllt und die Sperren Nrn. 18–24 sind vollständig eingedeckt worden. Es konnten Räumungs- aber keine Verbauungsarbeiten vorgenommen werden. Die Verhältnisse werden durch periodische Kontrollen überwacht.

Das Berichtsjahr war regenreich. Am Pegel in Emmenmatt wurden vier Hochwasser registriert, von welchen dasjenige vom 16. Juli 1951 einen Pegelstand von 1.45 m aufwies.

2. Juragewässerkorrektion. Die aussergewöhnlichen Hochwasser des Herbstes 1950 haben die Dringlichkeit einer Verbesserung der Abflussverhältnisse aus den drei Juraseen erneut dargetan. Die Studien des eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft wurden einer eingehenden Prüfung unterzogen und ein gemeinsamer Vorschlag der beteiligten Kantone über die für den Ausbau zu wählenden Varianten festgelegt. Gestützt auf dieses bereinigte Projekt wurde der Kostenvoranschlag zusammengestellt und ein Plan für die Kostenverteilung den interessierten Kantonen unterbreitet. Die Zustimmung der Kantone steht noch aus, ebenso haben die interessierten Kraftwerke dem ihnen zugemuteten Beitrag an die Kosten noch nicht zugestimmt. Es ist jedoch zu erwarten, dass in kurzer Zeit eine Einigung erzielt werden kann, worauf ein gemeinsamer Vorschlag der Kantone für die Finanzierung des Ausbaues der Juragewässerkorrektion dem Bundesrat unterbreitet werden soll.

Während des Berichtsjahres wurde die Revision und der Neuanstrich der letzten Schützen und der Tore der Schiffsschleuse des Stauwehres in Port vorgenommen, so dass diese wichtigen Teile für längere Zeit vor äussern Angriffen gesichert sein sollten.

Der Schwellenfonds der Juragewässerkorrektion betrug auf Jahresende Fr. 1 035 788.55.

3. Budget und Rechnung des Wasserbaukredites 2110, 720.1 und 949.1.

Rubriken	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wasserbauten von Staat, Gemeinden und Korporationen (2110, 720.1 und 949.1) . .	870 000.—	522 594.90
2. Besoldungen der Schleusenwärter, Schwellenmeister, Pegelbeobachter	8 500.—	5 837.—
3. Juragewässerkorrektion, Unterhalt	67 500.—	154 232.55
4. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds, Äufnung . .	60 000.—	60 000.—
	1 006 000.—	742 664.45

F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft

Zum *Gesetz über die Nutzung des Wassers* konnten im Berichtsjahr einige Ausführungsbestimmungen erlassen werden, wovon unter B. Gesetzgebung weiter vorn die Rede war.

Am 16. August 1951 wurde das neue *Kraftwerk Handegg II* kollaudiert und dem Betrieb übergeben. Der Bau des *Kraftwerkes Oberaar* wird programmgemäss fortgeführt, so dass mit der Aufnahme des Probebetriebes in der neuen Zentrale Grimsel im Jahr 1953 zu rechnen ist. Im Dezember 1951 reichten die KWO ein Konzessionsgesuch ein für die Ausnützung des Gadmenwassers in der Zentrale Innertkirchen. Das Konzessionsverfahren ist im Gang.

Studien für die *Ausnützung der Kander* werden durch das eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft mit Unterstützung des Kantons betrieben. Die BKW studieren den *Ausbau der Simmentaler Wasserkräfte.*

Über die Frage der *Stockenseewerke* fanden verschiedene Verhandlungen statt, ohne dass die Verhältnisse bisher klar gelöst werden konnten.

Grundwasser: Die Ermittlung der grössern Grundwasservorkommen wurde weiter gefördert. Heute fehlen nur noch ganz kleine Gebiete. Im Gebiet des Aaregrundwassers zwischen Aarberg und Büren wird eine eingehende Untersuchung über Höhe und Qualität des Wassers durchgeführt, die uns Aufschlüsse über den Einfluss der Verschmutzung geben soll.

Abwasserreinigung: Dem Problem der Reinhaltung der Gewässer wurde viel Aufmerksamkeit geschenkt. Als erste grössere Gemeinde hat Langenthal mit der Erstellung einer Sammelkläranlage begonnen. Der Staat erstellt für die Anstalt Thorberg eine Kläranlage mit mechanischer und biologischer Reinigung. Für die Irrenanstalt Bellelay sind die Vorarbeiten für die Sanierung der Abwasserverhältnisse mit Sammelreinigungsanlage in vollem Gange.

Während des Berichtsjahres wurden über 150 Einzelkläranlagen bewilligt oder vorgeschrieben. Man sollte überall zur Einsicht gelangen, dass nur mit fachmännisch gewarteten *Sammelanlagen* ein befriedigender Zustand erreicht wird.

G. Vermessungswesen

1. Allgemeines

Die Vermessungswerke im Jura sind im Mittel 100 Jahre alt und konnten nur provisorisch als Grundbuchvermessungen anerkannt werden. Die Pläne und die Vermarkung sind schlecht. Die grosse Zerstückelung in den meisten Juragemeinden verhindert die Durchführung einer Neuvermessung.

Im mittleren Kantonsteil ist die Situation bedeutend besser, aber das bald 80jährige Planmaterial und die schlechte Vermarkung in sehr vielen Gemeinden rufen einer Neuvermessung. Die Gemeinden Huttwil und Grosshöchstetten haben sich schon zu diesem Schritt entschlossen, mit andern Gemeinden wird noch verhandelt.

Im Oberland schreitet die Grundbuchvermessung programmgemäss vorwärts, die finanzielle Seite ist geordnet. Schwierigkeiten verursacht der Mangel an Grundbuchgeometern.

Die gleichen Schwierigkeiten verunmöglichen die Inangriffnahme von Güterzusammenlegungen und Vermessungen im Jura. Der Geometerberuf scheint sich zu einem richtigen Mangelberuf zu entwickeln. An der ETH melden sich Jahr für Jahr weniger Studenten an der Abteilung für Kulturtechnik und Grundbuchgeometer. Die Konferenzen der eidgenössischen und kantonalen Vermessungsaufsichts- und der Meliorationsbeamten werden die Direktionen der Mittelschulen über diese Situation orientieren und für den Geometer- und Kulturingenieurberuf Propaganda machen.

Das Berichtsjahr stand im Zeichen von Tarifverhandlungen zwischen den Verbänden und den interessierten Behörden. Auf 1. Januar 1952 werden den beruflichen Erfahrungen und der Teuerung angepasste neue Tarife zur Anwendung kommen.

Es wird gegenwärtig in 43 Gemeinden die Neuvermessung durchgeführt. In Verbindung mit Vermessungsarbeiten mussten 26 Gemeindegrenzverlegungen behandelt werden.

Mit der Vorbereitung der Vervielfältigung der Übersichtspläne im Einfarbendruck wurde begonnen. Der Umlegung des Baugebietes Aalmatten-Weidteile in der Gemeinde Nidau hat der Regierungsrat die Genehmigung erteilt.

Die kantonale Nomenklaturkommission hatte entsprechend dem Programm für den Druck der neuen Landeskarte ein grosses Pensum zu bewältigen. In 130 Gemeinden des deutschen Sprachgebietes und in 84 Gemeinden des Jura wurden die Erhebungen für die Namengebung in den Übersichtsplänen durchgeführt. Die Mehrzahl dieser Erhebungen konnte in den Sitzungen behandelt und nachher mit den Gemeindebehörden besprochen werden. Die Namen wurden erhoben und mit den Gemeindebehörden besprochen für die Neuvermessungen: Frutigen I, Gelterfingen, Huttwil I, Kirchberg, Kirchenthurnen, Lohnstorf, Mattstetten, Mühledorf, Mühlethurnen, Rümligen, Saanen I, Vinelz, Wangen a. A. I.

2. Behördliche Erlasse

In einem Kreisschreiben der Justiz- und der Baudirektion an die Grundbuchverwalter, Notare und Grundbuchgeometer im Kanton Bern wurden Erläuterungen und Weisungen über die Behandlung von Dienstbarkeiten in Grundbuch und Vermessungswerk erlassen.

3. Grenzbereinigungen

a) **Landesgrenze.** Der Bundesrat hat eine eidgenössische Landesgrenzkommission ernannt, in der Kantonsgeometer A. Buess die Interessen des Kantons Bern vertreten wird. Dieser Kommission wurden für die Landesgrenzstrecke von Boncourt bis zum Kanton Neuenburg 13 Grenzbereinigungsvorschläge unterbreitet zur Behandlung mit der Landesgrenzkommission von Frankreich.

b) **Kantonsgrenzen.** Der Kantonsgrenzveränderung *Bern-Freiburg:* zwischen den Gemeinden Golaten und Kerzers wurde durch die Kantonsregierungen zugestimmt.

Verschiedene andere Kantonsgrenzbereinigungen sind noch in Behandlung.

c) **Gemeindegrenzen.** Im Berichtsjahr sind folgende 26 Gemeindegrenzbereinigungen durchgeführt und vom Regierungsrat genehmigt worden:

Bern-Köniz
Biel-Brügg
Biglen-Grosshöchstetten (2)
Brislach-Nenzlingen
Brüttelen-Finsterhennen, Lüscherz
Burgdorf-Lyssach
Burgistein-Seftigen
Cormoret-Nods
Courroux-Delémont
Dürrenroth-Walterswil
Fahrni-Steffisburg
Grosshöchstetten-Zäziwil
Hagneck-Täuffelen
Hindelbank-Kernenried, Lyssach
Jegenstorf-Iffwil, Mattstetten, Münchringen, Urtenen
Konolfingen-Tägertschi
Mattstetten-Münchringen
Obersteckholz-Untersteckholz
Vauffelin-Plagne, Romont.

4. Grundbuchvermessung

a) **Triangulation IV. Ordnung.** Im Berichtsjahr ist die Triangulationsgruppe Trub-Trubschachen (191 Punkte) vom Bund als Grundbuchtriangulation IV. Ordnung genehmigt worden.

Bei den Sektionen Burgdorf-Süd und Brienzersee wurden die Feldarbeiten abgeschlossen.

Die Revision der Sektion Seeland (682 Punkte) wurde beendet.

Von der Revision der Sektionen Aarwangen und Fraubrunnen sind die Feldarbeiten erledigt.

Die Umarbeitung der im Jahre 1900 ausgeführten Triangulation Kandergrund ist begonnen worden.

An permanenten Nachführungen wurden 165 Punkte behandelt.

b) **Kantonale Nivellemente.** Folgende Nivellementsauszüge wurden einer periodischen Revision unterzogen:

Nr. 20 Jens–Aarberg–Kallnach = 47 Punkte.
Nr. 21 Niederbipp–Aarwangen = 18 Punkte.
Nr. 29 Schangnau–Kemmeriboden = 20 Punkte.
Nr. 42 Zollikofen–Uettligen–Dettligen = 34 Punkte.

Als Grundlage für die Höhenberechnung der Triangulationssektion Burgdorf-Süd sind die folgenden Nivellementszüge ausgeführt worden:

Hasel–Biembach–Luterbachgraben–Oberburg,
Burgdorf–Heimiswil–Lueg–Affoltern.

Als Ersatz für verlorene Nivellementspunkte mussten 19 Neupunkte bestimmt werden.

c) **Parzellarvermessung.** Vom Regierungsrat genehmigt und von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessung anerkannt wurden die Neuvermessungen von Hellsau und Lyssach.

Die Vermarkung von Zweisimmen I wurde abgeschlossen. Der entsprechende Bundesbeitrag ist be-

willigt worden (Bundesbeschluss betreffend Hilfe für die Gebirgsbevölkerung).

Taxiert wurden die Arbeiten folgender Vermarkungen und Neuvermessungen: Frutigen II, Krattigen, Saanen II und Vermarkung III, Zweisimmen II; ferner infolge Güterzusammenlegung: Melchnau, Seedorf I mit Grossaffoltern I, Vauffelin I mit Romont I; im weitern Bern IX und Huttwil I.

Vermessungsverträge konnten abgeschlossen werden für die Neuvermessungen von Krattigen, Mattstetten I, Melchnau, Münchringen, Romont I, Ruppoldsried, Saanen II und III, Unterseen II, Vauffelin I und Zweisimmen II.

Es waren in Arbeit: Aarberg II, Aefligen, Alchenstorf, Bern VIII, Biel II, Dürrenroth I, Etzelkofen, Fraubrunnen I, Frutigen I, Gelterfingen I, Golaten, Grosshöchstetten, Guttannen I und II, Hilterfingen I, Jegenstorf, Kirchberg, Kirchenthurnen I, Koppigen, Limpach, Lohnstorf I, Mervelier II, Montmelon I, Mühledorf, Mühlethurnen I, Mülchi, Nidau I, Oberwil II, Rüdtligen I, Rumendingen, Rümligen I, Saanen I, Schelten, Souboz I, St. Ursanne II und III, Unterseen I, Wangen a. A. I, Wengi, Wiedlisbach, Wiler, Willadingen und Zweisimmen I.

d. Übersichtspläne. Auf Ende 1951 sind folgende genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

im Jura von sämtlichen 148 Gemeinden mit	1494 km²
im alten Kantonsteil	2105 »
Total genehmigt	3599 km²
In Arbeit sind:	
im alten Kantonsteil	607 km²
Total in Arbeit	607 km²

e) Güterzusammenlegung. Die Vermessung des Zusammenlegungsgebietes der Flurgenossenschaft Matten in Niederried ist beendigt.

f) Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten. Die Gemeinden des Nachführungskreises Laupen haben Herrn Grundbuchgeometer Walter Gruber zum neuen Nachführungsgeometer gewählt.

Die ergänzten Vermessungswerke der folgenden jurassischen Gemeinden wurden vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement als Grundbuchvermessung anerkannt: Bémont, Les Breuleux, La Chaux des Breuleux, Muriaux und Saignelégier.

Die Ergänzungsarbeiten für die Vermessungswerke der Gemeinden Grandfontaine, Lugnez und Montignez wurden beendigt und können nach Vergleichung mit dem Grundbuch genehmigt werden. In Angriff genommen wurden die Arbeiten zur Ergänzung des Vermessungswerkes der Gemeinde Buix.

Der Regierungsrat und das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement genehmigten die Änderung der Vermessungsverordnung und den neuen Gebührentarif des Vermessungsamtes der Stadt Biel.

Verträge für neue Marchrevisionen wurden keine mehr abgeschlossen, da die vorhandenen alten Vermessungswerke die Tendenz begünstigen, an Stelle von Marchrevisionen Neuvermessungen durchzuführen. Die Gemeinden kommen dabei in den Genuss der höheren Bundessubvention. Die entstehenden Kosten sind deshalb nur wenig höher als bei einer Marchrevision, was durch die neuen Pläne und Berechnungen mehr als aufgewogen wird.

g) Vorschüsse des Staates an die Gemeinden für Vermessungsarbeiten.

Die ausstehenden Vorschüsse betrugen am 31. Dezember 1950	Fr. 282 402.65
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrag von . .	» 341 660.25
Die Rückzahlungen der Gemeinden sowie die Verrechnung der ihnen zukommenden Bundes- und Staatsbeiträge erreichten im Jahre 1951 die Summe von	» 354 589.45
Es verbleiben ausstehende und zu amortisierende Vorschüsse im Betrage von	» 269 473.45

II. Eisenbahndirektion

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

A. Allgemeines

1. Eisenbahnwesen

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr)

Die letztes Jahr im Zusammenhang mit dem Koreakrieg festgestellte Neubelebung der wirtschaftlichen Konjunktur erfuhr im Berichtsjahr 1951 eine weitere Steigerung. Diese allgemeine Entwicklung hatte auch ihre günstigen Auswirkungen auf die Verkehrsvolumen und die Betriebsabschlüsse der Eisenbahnen. Die Steigerung der Verkehrsmengen war besonders ausgeprägt im Güterverkehr; die Zunahme der motorisierten Strassenfahrzeuge — als Begleiterscheinung der günstigen Wirtschaftslage — vermochte den Anstieg der Reisendenzahl im Eisenbahnverkehr im allgemeinen lediglich zu dämpfen, nicht aber zu unterdrücken. Die Entwicklung ist indessen nicht einheitlich. Einzelne bernische Dekretsbahnen weisen im Personenverkehr neuerdings Rückschläge auf, wogegen z. B. die SBB erstmals seit 1948 wieder einen Verkehrsanstieg konstatieren. Sonderstellungen nehmen die Lötschbergbahn einerseits und die Montreux-Berner Oberland-Bahn anderseits im Berichtsjahr ein. Die Lötschbergbahn vermochte ihre Lage am ausgeprägtesten zu festigen, stiegen ihre Verkehrseinnahmen doch um annähernd 2,2 Millionen Franken, wobei $^4/_5$ der Verbesserung aus dem Güterverkehr herrühren. Die Montreux-Berner Oberland-Bahn dagegen litt unter der teilweise ungünstigen Witterung im Sommer, was ihr, bei gleichzeitig steigenden Ausgaben, im Abschluss einen Rückschlag von rund Fr. 100 000 verursachte.

Wir stellten letztes Jahr fest, dass die grossen Kernfragen des Privatbahnproblems und damit der aktiven Verkehrspolitik des Bundes, immer noch ungelöst seien. Das Berichtsjahr vermochte die erhofften Klarstellungen ebenfalls nicht zu zeitigen. Die vom Bunde zur Prüfung der Verkehrskoordination eingesetzte Expertenkommission erstattete allerdings einen Zwischenbericht, doch fehlen konkrete Vorschläge und Lösungen. Der seit langem erwartete Bericht der Kommission für Verstaatlichungsfragen steht immer noch aus. Der Vorentwurf zu einem neuen Eisenbahn-Bundesgesetz wurde einem ausgedehnten Vernehmlassungsverfahren unterzogen; die dabei zutage getretenen mannigfachen Auffassungsdifferenzen konnten im Berichtsjahr naturgemäss noch keine wesentliche Abklärung oder Aussöhnung erfahren.

Alle bernischen Normalspurbahnen (ohne Lötschbergbahn) und Schmalspurbahnen erzielten einen Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 2 224 000 (1 753 000), also Fr. 471 000 mehr als im Vorjahr; die Einnahmen stiegen um Fr. 1 691 000 und die Ausgaben um Fr. 1 220 000. Das Ergebnis der Lötschbergbahn (inkl. Schiffsbetrieb) ist um Fr. 1 423 000 günstiger als im Vorjahr, da die Einnahmen um Fr. 2 050 000 angestiegen sind und die Ausgaben lediglich um Fr. 627 000 höher ausfielen. Der Einnahmenüberschuss der BLS beträgt Fr. 5 992 000 (4 569 000). Das Obligationenkapital II. Ranges erhält einen Zins von 3% (2%), trotzdem rund 1½ Millionen Franken für künftige Bau- und Betriebslasten rückgestellt werden.

Die Schmalspurbahnen erzielten einen Einnahmenüberschuss von Fr. 703 000 (529 000), was einer Verbesserung um Fr. 174 000 entspricht.

Für alle in die Kontrolle einbezogenen Unternehmungen zusammen resultiert ein Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 8 216 000 (6 322 000), also Fr. 1 894 000 mehr als im Vorjahr. Für 1951 resultiert ein Betriebskoeffizient (Ausgaben in Prozent der Einnahmen) von 86,3 (88,8).

Wir setzen die Vergleiche in reduziertem Ausmasse fort und verweisen auf folgende Gegenüberstellungen.

	Betriebsüberschuss
a) Normalspurbahnen ohne BLS	
1947	Fr. 2 503 000
1948	» 1 538 000
1949	» 950 000
1950	» 1 224 000
1951	» 1 521 000
b) Berner Alpenbahn (inkl. Schiffsbetrieb)	
1947	» 6 256 000
1948	» 5 317 000
1949	» 3 655 000
1950	» 4 569 000
1951	» **5 992 000**

c) Schmalspurbahnen

	Betriebsüberschuss
1947	Fr. 1 371 000
1948	» 1 121 000
1949	» 930 000
1950	» 529 000
1951	» 703 000

d) Sämtliche bernische Dekretsbahnen

1947	» 10 130 000
1948	» 7 976 000
1949	» 5 535 000
1950	» 6 322 000
1951	» 8 216 000

Betriebskoeffizient

1947	80,9
1948	86,4
1949	90,3
1950	88,8
1951	86,3

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

1930	1,91 %	1941	1,97 %
1931	1,92 %	1942	5,73 %
1932	0,88 %	1943	4,11 %
1933	0,95 %	1944	2,29 %
1934	0,96 %	1945	1,60 %
1935	0,81 %	1946	2,16 %
1936	0,72 %	1947	2,01 %
1937	0,69 %	1948	2,12 %
1938	0,98 %	1949	1,36 %
1939	0,81 %	1950	1,34 %
1940	1,02 %	1951	1,60 %

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

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 %
1937	1,24 %	1948	1,76 %
1938	1,32 %	1949	0,49 %
1939	1,31 %	1950	0,72 %
1940	3,16 %		

(Die Berechnungen pro 1951 können noch nicht abgeschlossen werden, da verschiedene Unternehmungen ihre Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen noch nicht erstellt haben.)

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

1930	391,2	1941	440,0
1931	373,5	1942	352,4
1932	330,8	1943	462,0
1933	324,2	1944	485,5
1934	321,3	1945	493,0
1935	303,0	1946	563,8
1936	279,3	1947	611,6
1937	323,6	1948	619,7
1938	307,6	1949	582,4
1939	347,8	1950	589,7
1940	384,0	1951	657,2

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Aktivsaldo von Fr. 8 000 000 ab. (Vorjahr: Ausgeglichene Rechnung.)

Die *Privatbahnhilfe* gemäss Bundesgesetzen vom 6. April 1939 und 21. Dezember 1949 verzeichnete im Berichtsjahr weitere Fortschritte. In den vom Grossen Rate am 6. September 1950 gutgeheissenen Sanierungsfällen der Jurabahngesellschaft (CJ), der Rechtsufrigen Thunerseebahn (STI) und der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB) kam es zur Unterzeichnung der Hilfeleistungsvereinbarungen und zum technischen Vollzug. In der Angelegenheit der Jurabahngesellschaft erfuhren wir insofern eine arge Enttäuschung, als der Bund entgegen unserer berechtigten Gutgläubigkeit und entgegen unserer Proteste, im Rahmen seines für die Jahre 1951, 1952 und 1953 massgeblichen Bundesbeschlusses vom 3. Oktober 1951 (über eine vorübergehende Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen) ein Mittel fand, um sich der Mithilfe bei der Deckung der CJ-Betriebsdefizite einstweilen zu entziehen. Die so entstandene Situation ist sehr ungerecht, trotzdem sie auch für die Freiburger Bahnen und die Nebenbahnen des Neuenburger Jura gilt. Die drei Kantone werden mit vereinten Kräften dafür eintreten müssen, dass ab 1953 wieder eine Mithilfe des Bundes platzgreift. Neu hinzu kam die Hilfeleistungsaktion zugunsten der Bern-Neuenburg-Bahn, welche am 15. Mai 1951 durch den Grossen Rat zustimmend verabschiedet wurde; ferner eine kleine Hilfeleistungsaktion zugunsten der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen für den Ausbau der elektrischen Signal- und Weichenanlagen in Worb.

Zu der ebenfalls hängigen Hilfeleistungsangelegenheit der Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn, welche die Gewährung eines Darlehens von 2 Millionen Franken zum Ziel hat, nahm der Bund im Laufe des Berichtsjahres noch nicht Stellung. Auch die geplante Hilfsaktion zugunsten der Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft vermochte im Berichtsjahr nicht spruchreif zu werden.

Die grundsätzlichen Sanierungs- und Hilfeleistungspläne der Langenthal-Jura- und der Langenthal-Melchnau-Bahn und Solothurn-Niederbipp-Bahn erreichten im Berichtsjahr noch kein entscheidendes Stadium.

Defizitdeckungsbeiträge erhielten die Compagnie des chemins de fer du Jura, die Langenthal-Jura-Bahn, die Langenthal-Melchnau-Bahn, die Rechtsufrige Thunerseebahn und die Brienz-Rothorn-Bahn. In den 4 letztgenannten Fällen bezogen sich die Beiträge auf das

Rechnungsjahr 1950 und wurden unter Mitwirkung des Bundes, d. h. unter Verwendung des Restbestandes des seinerzeit durch Bundesratsbeschlüsse geschaffenen Ausgleichsfonds gewährt.

Das Bundesgesetz über die Trolleybusunternehmungen vom 29. März 1950 ist am 20. Juli 1951 mit einer dazugehörigen Vollziehungsverordnung in Kraft gesetzt worden. Nachdem Trolleybusbetriebe schon in den Städten Bern und Biel bestehen, wird im Laufe des Jahres 1952 auch die STI-Strecke Thun-Beatenbucht unter das Regime dieses Spezialgesetzes gelangen. Hervorzuheben ist, dass den Trolleybusunternehmungen gleich wie den Eisenbahnen, das Enteignungsrecht nach Massgabe des Bundesgesetzes über die Enteignung zusteht.

Das Verhältnis zwischen *Eisenbahn und Automobil* wurde im Berichtsjahr immer noch beherrscht von der Autotransportordnung gemäss Bundesbeschluss vom 30. September 1938, dessen Gültigkeitsdauer bis zum 31. März 1951 reichte. Da ein neuer Bundesbeschluss über den nämlichen Gegenstand in einer Volksabstimmung vom 25. Februar 1951 verworfen wurde, ist der gewerbsmässige Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen frei, ausgenommen die der Postverkehrsgesetzgebung unterstehende Beförderung von Personen mit regelmässigen Fahrten. Bestrebungen zur Herbeiführung einer freiwilligen Zusammenarbeit von Schiene und Strasse sind im Gange.

Auf dem Gebiete der *Verkehrswerbung* beanspruchten die Interessen des Fremdenverkehrs nach wie vor besondere Beachtung. Unsere Mitarbeit in den Landes- und Regionalorganisationen bewegte sich im herkömmlichen Rahmen. Die englische Zuteilung der 100-Pfund-Quote für Schweizerreisen kam der Sommersaison des Berichtsjahres zugute, dagegen nur teilweise der Wintersaison 1951/52, da im November des Berichtsjahres wiederum eine Reduktion auf 50 Pfund verfügt wurde.

Im Rahmen der durch den Grossratsbeschluss vom 22. November 1950 geschaffenen Möglichkeiten wurde eine Sonderzuteilung von Fr. 80 000 für Propagandazwecke vollzogen deren nützliche Auswirkungen dem Berichtsjahr zugute kamen.

Technische Verbesserungen wurden im Berichtsjahr sowohl durch die SBB als auch durch die bernischen Privatbahnen verwirklicht. An wichtigeren SBB-Bauten sind zu erwähnen: Erweiterung der Bahnhof- und Depotanlagen sowie Erstellung von Nebengebäuden für die EBT in Burgdorf; Erstellung einer Militärrampe in Bern-Wylerfeld, Erweiterung der Bahnhofbuffets in Bern und Delsberg; Verbesserung der Geleiseanlagen im Ostkopf von Langnau; Ausrüstung der Strecken Liesberg–Zwingen, Moutier–Court und Gümligen–Worb mit dem Streckenblock; Erstellung einer Personenunterführung zum Zwischenperron sowie eines Treppenabstieges zur Strassenunterführung, in Konolfingen. Innerhalb der Betriebsgemeinschaft der Lötschbergbahn wurden Erweiterungen der Sicherungsanlagen, Erweiterungen von Werkstätten und Magazinen, Brückenumbauten, Streckenblocks, Verbindungsgeleise sowie verschiedene Hochbauten ausgeführt. Aber auch bei den übrigen Dekretsbahnen wurden zahlreiche Bauarbeiten angeordnet. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhange besonders die sehr vielseitigen Arbeiten zur technischen Reorganisation unserer Jurassischen Nebenbahnen, ferner die Umstellung der Strassenbahnstrecke Thun–Beatenbucht auf Trolleybusbetrieb.

In der *Berner Bahnhoffrage* wurde im Anschluss an den stattgehabten Ideenwettbewerb weitergearbeitet an der Erstellung eines bereinigten Projektes, und im Zusammenhang damit, an der Klarstellung aller Beziehungen des Bahnhofes zum städtischen Verkehr. Endgültige Vorschläge gelangten im Berichtsjahr aber noch nicht an den Kanton.

2. Schiffahrt

Die öffentlichen Schiffsbetriebe auf dem Thunersee, dem Brienzersee und dem Bielersee, versahen ihre Dienste in gewohnter Weise. Die Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft hat ihre grösseren Erneuerungsaufgaben nun in ein Projekt zusammengefasst, dessen Ausführung einen Kapitalaufwand von Fr. 1 150 000 erfordern wird. Die abschliessende Behandlung dieses Geschäftes fällt in das Jahr 1952.

Im Berichtsjahr befanden sich immer noch 12 Flussfähren mit kantonaler Bewilligung im Betrieb.

Die Kontrolle der nicht nach Bundesgesetz konzessionierten Schiffahrt wurde im Berichtsjahr nach den Vorschriften des Polizeireglementes vom 16. Februar 1940 betreffend Schiffahrt, Fähren und Flösserei im Kanton Bern sowie des interkantonalen Reglementes vom 16. März 1936 betreffend die Schiffahrtspolizei auf dem Neuenburger-, Bieler- und Murtensee, auf den Kanälen der Zihl und der Broye von den kantonalen Schiffahrtsaufsehern durchgeführt.

3. Konzessionierter Postautomobilverkehr

Die den Inhabern einer Postkonzession A bisher gewährte Steuererleichterung wurde 1951 beibehalten.

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

4. Konzessionierter Flugverkehr

Die von der SWISSAIR ab dem Flughafen Bern-Belp nach und von London durchgeführten regelmässigen Kurse waren im Berichtsjahr auf 3½ Monate, d. h. die Zeit vom 9. Juni bis 17. September, beschränkt. Trotzdem dadurch im Vergleich zum Vorjahr eine rund 20%ige Verminderung der Zahl der Flugkurse eintrat, wurde ein höherer Verkehr bewältigt. Die Regelmässigkeit des Flugdienstes war sehr gut; nur 2 Kurse verzeichneten nennenswerte Verspätungen.

Die Notwendigkeit der Schaffung eines topographisch günstig gelegenen Pistenflughafens nördlich der Bundesstadt bleibt weiterhin bestehen. Eine genügende Projektabklärung kam indessen auch im Berichtsjahr nicht zustande.

In 1951 wurde eine kantonale Verordnung zum Bundesgesetz über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 bearbeitet; die Inkraftsetzung dieser Verordnung erfolgte erst am 15. Februar 1951.

5. Kleinseilbahnen und Skilifte

Auf Grund kantonaler Bewilligungen erstellt und betrieben und unserer periodischen technischen Kontrolle unterstellt waren: 1 Kleinseilbahn (4plätzig), 15 stationäre Skiliftanlagen und 5 transportable Skilifte.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit musste ein Bewilligungs- und Kontrollverfahren auch für transportable Skiliftanlagen eingeführt werden.

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

B. Fahrplan

Die wirtschaftliche Hochkonjunktur ermöglichte es den Eisenbahnen, die Fahrpläne des Reisezugsverkehrs neuerdings zu verbessern. Im offiziellen Bereinigungsverfahren war es möglich, eine Reihe zusätzlicher Wünsche zu befriedigen. Wir vertraten gegenüber den Bahnverwaltungen 133 Abänderungsbegehren.

Unsere Anstrengungen zur Verbesserung des Eisenbahnverkehrs via Delle und zur Wiederaufnahme eines regelmässigen Personenzugsverkehrs zwischen Pfetterhouse und Bonfol, wurden fortgesetzt. Trotzdem in der französischen Eisenbahnpolitik Tendenzen zutage treten, die auf eine zu einseitige Begünstigung der Grenzübergänge von Basel und Genf gerichtet sind, war einer am 21. Juni 1951 in Paris stattgehabten Aussprache zwischen einer Delegation des Regierungsrates und der Generaldirektion der Französischen Nationalbahn-Gesellschaft ein kleiner Erfolg beschieden, indem an Samstagen und Sonntagen wieder Lokalzüge zwischen Belfort und Delle (mit Anschlussverbindungen von bzw. ab Porrentruy) zur Einführung gelangten.

Nicht mehr im Berichtsjahr, aber doch schon am 10. Januar 1952 nahm eine Delegation des Regierungsrates in Colmar teil an einer Aussprache über die Eisenbahnverbindung Dannemarie–Pfetterhouse–Bonfol. Die Aussprache hatte vorbereitenden und orientierenden Charakter; Beschlussfassungen kamen um so weniger in Betracht als die schweizerische Anschlußstrecke Porrentruy–Bonfol zufolge des Umbaues auf elektrische Traktion einstweilen ausser Betrieb stand.

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 [S. 195]. Für Einzelheiten verweisen wir auf die gedruckten Geschäftsberichte und Jahresrechnungen der Unternehmungen.

D. Projektierte Bahnen

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

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

Im Jahre 1951 wurden zuhanden der Bundesbehörden oder des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen

Trainerskilift Zweisimmen an die Skischule Zweisimmen.

Automobilkonzession St-Imier–Les Pontins–Chasseral an Herrn G. Gfeller, Les Pontins.

Automobilkonzession Kerzers–Golaten–Wileroltigen an die Transportunternehmung Schwander & Mattmüller in Kerzers.

Automobilkonzession für Arbeitertransporte Rütschelen–Langenthal an Herrn Hans Schürch, Gutenburg.

Automobilkonzession Hasle-Rüegsau–Biembach an Herrn F. Rettenmund, Hasle-Rüegsau.

b) Provisorische Konzessionen

Automobilkurse Adelboden–Geils, Sommerbetrieb, an den Kur- und Verkehrsverein Adelboden.

c) Konzessionserneuerungen

Automobilkonzession Thun–Stocken–Gürbetal.

Automobilkonzession Blauen–Zwingen SBB.

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

Automobilkonzession Schwarzenburg–Hinterfultigen.

Automobilkonzession Frutigen–Adelboden.

Automobilkonzession Beatenbucht–Interlaken.

Automobilkonzession Konolfingen–Münsingen–Belp.

Automobilkonzession Grindelwald/Bahnhof–Hotel Wetterhorn.

Automobilkonzession der Städtischen Verkehrsbetriebe Bern.

Trolleybuskonzession der Städtischen Verkehrsbetriebe Bern.

d) Konzessionsausdehnungen

Ausdehnung der Automobilkonzession der Genossenschaft Autokurs Grenchen und Umgebung auf die Strecke Grenchen–Romont bei Biel.

Ausdehnung der Automobilkonzession der Autoverkehr Thun–Goldiwil–Heiligenschwendi AG. für Wintersportfahrten Fuchsloch–Berntor–Melli.

e) Fristverlängerungen

Keine Bemerkungen.

f) Konzessionsablehnungen

Automobilkonzession Brienz–Hofstetten.

g) Erloschene Konzessionen

Keine Bemerkungen.

Approximative Betriebsergebnisse bernischer Privatbahnen pro 1951

Gesellschaft	Einnahmen	Ausgaben	Überschuss
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Normalspurbahnen			
Lötschbergbahn (exklusive Schiff)	24 668 000	18 779 000	+ 5 889 000
Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee	1 345 000	1 242 000	+ 103 000
Simmentalbahn	1 961 000	1 638 000	+ 323 000
Bern-Neuenburg-Bahn	3 986 000	3 787 000	+ 199 000
Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn	3 367 000	3 299 000	+ 68 000
Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn	7 792 000	6 814 000	+ 978 000
Solothurn-Münster-Bahn	1 242 000	1 152 000	+ 90 000
Vereinigte Huttwil-Bahnen	2 846 000	2 743 000	+ 103 000
Sensetalbahn	335 000	281 000	+ 54 000
Chemins de fer du Jura (gemischte Spur)	1 278 000	1 572 000	— 294 000
II. Schmalspurbahnen			
Berner Oberland-Bahnen	1 856 000	1 607 000	+ 249 000
Montreux-Berner Oberland-Bahn	2 921 000	3 007 000	— 86 000
Rechtsufrige Thunerseebahn	875 000	860 000	+ 15 000
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1 370 000	1 157 000	+ 213 000
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	2 808 000	2 402 000	+ 406 000
Solothurn-Niederbipp-Bahn	404 000	403 000	+ 1 000
Langenthal-Jura-Bahn	204 000	271 000	— 67 000
Langenthal-Melchnau-Bahn	209 000	242 000	— 33 000
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	509 000	504 000	+ 5 000
Total	59 976 000	51 760 000	+ 8 216 000
Ergebnis 1950	56 235 000	49 913 000	+ 6 322 000
Ergebnis 1949	57 106 000	51 571 000	+ 5 535 000

F. Schiffahrt

1. Bestand der kontrollierten Schiffe pro 1951

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse und kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	573	670	309	868	2420
Motorgondeln	692	222	68	227	1209
Motorboote	101	101	6	6	214
Segelboote verschiedener Art	80	141	9	5	235
Segelboote mit Aussenbordmotor	46	15	2	2	65
Segeljachten	24	52	—	—	76
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	11	10	1	59	81
Fähren	—	—	—	12	12
Faltboote und Paddelboote	164	190	48	515	917
Faltboote mit Segel	95	35	11	98	239
Faltboote mit Aussenbordmotor	19	7	—	31	57
Total 1951	1805	1443	454	1823	5525
Total 1950	1832	1472	462	1808	5574
Veränderungen im Berichtsjahr	—27	—29	—8	+15	—49

2. Schifferpatente und Fähigkeitsausweise

Der Bestand der Schifferpatente beläuft sich auf Ende 1951 auf 684 (598). Ausserdem wurden 3 Fähigkeitsausweise visiert.

3. Rechnung

Einnahmen:		
Gebühren und Stempelmarken	Fr. 26 794.25	
Reglemente	» 254.40	
		Fr. 27 048.65
Ausgaben:		» 16 556.75
Überschuss (1950: Fr. 9 140.45)		Fr. 10 491.90

G. Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1951

Budgetrubrik 2200	Budgetierte Einnahmen Fr.	Erzielte Einnahmen Fr.	Budgetierte Ausgaben Fr.	Wirkliche Ausgaben Fr.
Sekretariat und Eisenbahnabteilung	25 000.—	32 092.50	515 365.—	541 462.35

Bern, den 15. Mai 1952.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

Brawand

Vom Regierungsrat genehmigt am 17. Juni 1952.

Begl. Der Staatsschreiber: **Schneider**

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1951

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

№	Name der Bahn	Datum			Kapital				Aktienbeteiligung des Staates	
		der Konzession	des Subventionsbeschlusses des Grossen Rates	der Betriebseröffnung	Aktien	Feste Verbindlichkeiten	Laufende Verbindlichkeiten	Total	Nominell	Buchwert
					Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
	I. Normalspurbahnen									
1	Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn	2. VI. und 14. IX. 1871	—	—	9 210 500	10 000 000	1 227 316	20 437 816	2 825 250	1 352 000
	a) Burgdorf-Solothurn			26. V. 1875	—	—	—	—	—	—
	b) Burgdorf-Langnau	19. XII. 1872	2. VII. 1879	12. V. 1882	—	—	—	—	—	—
	c) Burgdorf-Thun	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	—	—	—	—	—	—
2	Vereinigte Huttwilbahnen	—	—	—	7 313 750	2 000 000	224 055	9 537 805	2 001 750	1 314 500
	a) Langenthal-Huttwil	12. XII. 1884	28. XI. 1887	1. XI. 1889	—	—	—	—	—	—
	b) Huttwil-Wolhusen	10. IV. 1891	23. II. 1893	9. V. 1895	—	—	—	—	—	—
	c) Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	15. X. 1897	23. XI. 1905 / 28. II. 1907	1. VI. 1908	—	—	—	—	—	—
3	Simmentalbahn	—	—	—	3 502 500	3 531 888	188 366	7 222 754	2 420 000	849 500
	a) Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	20. VIII. und 13. IX. 1895	16. VIII. 1897	—	—	—	—	—	—
	b) Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	—	—	—	—	—	—
4	Compagnie des chemins de fer du Jura (gem. Spur)				10 850 000	34 825	157 141	11 041 966	5 551 400	4 750 000
	a) Pruntrut-Bonfol	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	—	—	—	—	—	—
	Verlängerung Bonfol-Grenze	5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910	—	—	—	—	—	—
	b) Saignelégier-Glovelier	26. III. 1897 / 29. III. 1901	9. X. 1907	21. V. 1904	—	—	—	—	—	—
	c) Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont	23. XII. 1881	31. I. 1883	16. VIII. 1884	—	—	—	—	—	—
	Elektrifikation Tramelan-Tavannes	—	3. XII. 1913	16. XII. 1913	—	—	—	—	—	—
	d) Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	—	—	—	—	—	—
5	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	7 685 000	2 167 679	193 085	10 045 764	3 754 400	1 000 000
6	Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn	—	—	—	2 908 600	6 044 956	727 554	9 681 110	1 957 700	—
	a) Gürbetalbahn	17. IV. 1891	17. V. 1899 / 27. II. 1901	14. VIII. 1901 / 1. XI. 1902	—	—	—	—	—	—
	b) Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	—	—	—	—	—	—
7	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	887 680	—	107 732	995 412	674 320	—
8	Freiburgerbahnen	—	—	—	9 751 000	6 452 402	1 238 957	17 442 359	32 200	32 200
	a) Freiburg-Murten und	21. XII. 1888	29. VIII. 1902	23. VIII. 1898	—	—	—	—	—	—
	b) Murten-Ins	30. V. 1892		23. VII. 1903	—	—	—	—	—	—
9	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	1 135 075	865 822	130 013	2 130 910	60 750	—
10	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee)	Einheits-Konzession (21. VI. 1913)	27. VI. 1906 (19. III. 1899) —	15. VII. 1913 (1. VI. 1893) 15. V. 1836	59 783 500	87 526 625	6 119 017	153 429 142	23 839 000	19 628 645
				Total	113 027 605	118 624 197	10 313 236	241 965 038	43 116 770	28 926 845
	II. Schmalspurbahnen.									
1	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1. X. 1927	20. IX. 1897 / 26. II. 1908	21. X. 1898	2 237 950	2 421 290	436 012	5 095 252	1 238 560	1 238 560
2	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	3 541 690	7 104 400	262 872	10 908 962	198 000	—
	Zweisimmen-Lenk	30. III. 1906	29. III. 1909	8. VI. 1911						
3	Langenthal-Jura	30. III. 1906	29. XI. 1905	26. X. 1907	942 000	400 000	20 899	1 362 899	463 500	—
4	Biel-Meinisberg (jetzt Autoverkehr)	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	97 050	—	1 646	98 696	42 960	—
5	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	18. XI. 1912 / 11. III. 1918	4. XII. 1916	1 003 000	—	39 737	1 042 737	706 200	—
6	Solothurn-Zollikofen-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4 556 500	2 000 000	785 069	7 341 569	2 184 000	2 184 000
7	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1 872 000	153 300	38 125	2 063 425	402 500	—
8	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987 000	300 000	631 736	1 918 736	567 500	—
9	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	1 840 300	1 000 000	632 285	3 472 585	867 400	867 400
10	Berner-Oberland-Bahnen	29. IV. 1887	22. XII. 1947	1. VII. 1890	3 843 000	2 490 000	1 168 741	7 501 741	238 200	213 800
				Total	20 920 490	15 868 990	4 017 122	40 806 602	6 908 820	4 503 760
				Gesamttotal	133 948 095	134 493 187	14 330 358	282 771 640	50 025 590	33 430 605