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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1952)

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

Autor: Brawand, Samuel / Moine, V.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417462

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

DIREKTIONEN DER BAUTEN UND EISENBAHNEN DES KANTONS BERN

FÜR DAS JAHR 1952

Direktor: Regierungsrat **Samuel Brawand**
Stellvertreter: Regierungsrat Dr. **V. Moine**

I. Baudirektion

A. Allgemeines

Angesichts der sehr regen Bautätigkeit im Hochbausektor verzeichnete der Hochbau im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr einen Mehraufwand von rund Fr. 2 530 000.

Ausserordentliche Mittel mussten beansprucht werden für die Wiederinstandstellung der Dächer in der Gegend von Hindelbank, die durch das Hagelwetter vom 7. Juli grossen Schaden erlitten hatten.

Die Gesamt-Brutto-Aufwendungen für das Strassenwesen überstiegen mit 24,435 Millionen Franken diejenigen des Vorjahres um 6,411 Millionen Franken.

Die Baudirektion bearbeitete im Berichtsjahr unter anderem 135 strassenbaupolizeiliche Bewilligungen, 7 Baureglemente, 44 Alignementspläne, 15 Wasserversorgungs- und Kanalisationsreglemente, 4 Strassen- und Wegreglemente, 5 Beitragspflichtreglemente, 1 Elektrizitätsreglement, 6 Schwellenreglemente und Kataster sowie 14 Gesuche um Strassenunterhaltsbeiträge.

Ausserdem hatte sich die Baudirektion mit 31 Rekursen an den Regierungsrat zu befassen und bei mehreren staatsrechtlichen Beschwerden gegen regierungsrätliche Entscheide die Vernehmlassung des Regierungsrates an das Schweizerische Bundesgericht vorzubereiten.

Personal. Im Juli des Berichtsjahres starb nach längerer Krankheit Oberwegmeister *Jules Girardin*. Der Verstorbene hat dem Staat Bern während 33 Jahren als Oberwegmeister der Freiberge auf verantwortungsvollem Posten treue und zuverlässige Dienste geleistet.

Auf 31. Dezember traten Kantonsoberingenieur *Albert von Steiger* und Ingenieur *Arthur Peter* infolge Erreichung der Altersgrenze in den wohlverdienten Ruhestand. Herr von Steiger diente dem Staat seit 1. Juli 1935 als Kantonsoberingenieur, nachdem er schon früher während 4 Jahren im Dienste der Baudirektion gestanden hatte. Herr Ingenieur Peter stand während 22 Jahren dem Wasserrechtsamt vor und kann auf 36 Dienstjahre in der bernischen Verwaltung zurückblicken. Die beiden Zurückgetretenen haben der Baudirektion und dem Staate Bern auf ihren exponierten Posten während all der Jahre durch aufopfernde und sachkundige Amtsführung vorzügliche Dienste geleistet.

Im Kreisoberingenieurbüro I in Thun trat aus Altersgründen Sekretär *Ernst Hodel* nach treu und gewissenhaft geleisteter Arbeit und mit nicht weniger als 53 Dienstjahren in den Ruhestand.

Im Berichtsjahr haben ferner den Staatsdienst verlassen, um in die Privatwirtschaft überzutreten:

dipl. Ing. *H. Maurer*, Wasserrechtsamt,
Tiefbautechniker *R. Buffat*, Wasserrechtsamt,
Tiefbautechniker *S. Hartmann*, Wasserrechtsamt,
Tiefbautechniker *H. Tendon*, Stellvertreter des Kreisoberingenieurs V,
Kanzlist *R. Lüthi*, Kreisoberingenieurbüro I.

Aus gesundheitlichen Gründen ist Kanzlist *Ernst Lüthi* vom Hochbauamt auf 1. Oktober pensioniert worden.

Aus familiären Gründen hat die Kanzlistin *Dora Wenger* ihre Stelle beim Direktionssekretariat aufgegeben.

Neu gewählt bzw. angestellt wurden:

Als Kantonsoberingenieur: Dr. *Emil Gerber*, bisher Kreisoberingenieur II.

Als Kreisoberingenieur II: dipl. Ing. *Ulrich Kunz*, bisher Kantonsingenieur von Appenzell A.-Rh.

Als Stellvertreter des Kreisoberingenieurs V: dipl. Ing. *Jean Eckert*.

Als Mitarbeiter des Büros für Wassernutzung und Abwasserfragen: die Techniker *R. Meister* und *H. Oechslin*.

Als Sekretär des Kreisoberingenieurbüros I: *Alfred Fahner*, bisher Rechnungsführer des I. Kreises.

Als Oberwegmeister der Freiberge: Bauführer *Louis Froidevaux*.

Als Kanzlist des Kreisoberingenieurbüros I: *Otto Wegmüller*.

Als Kanzlistin des Direktionssekretariates: *Esther Augstburger* (Ende des Jahres in die Privatwirtschaft übergetreten).

Als Kanzlistin des Hochbauamtes: *Lisbeth Wenger*.

B. Gesetzgebung

Das Dekret über die Organisation der Direktionen der Bauten und Eisenbahnen wurde am 11. November 1952 vom Grossen Rat erlassen; es tritt an die Stelle des alten Organisationsdekretes vom 28. Januar 1920. Als wichtigste Neuerung sei erwähnt, dass nun keine Abteilung Wasserrechtsamt mehr besteht. Die diesem Amt bisher obliegenden Aufgaben sind dem Tiefbauamt übertragen worden, dem für das Gebiet der Wassernutzung und Wasserreinigung ein Adjunkt beigegeben ist.

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

1. Die Verordnung über die Erstellung von Trinkwasserversorgungen und Abwasseranlagen (VTA) am 4. Januar 1952.
2. Die Verordnung betreffend den Wasserzins und die Wasserrechtsgebühren (VWW) am 29. April 1952.
3. Die Verordnung betreffend die Grundsätze und die Bemessung der staatlichen Leistungen an Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen (VLWA) am 9. September 1952.

Überdies ist ein Entwurf für eine Verordnung betreffend das Wasserbuch und den Wasserwirtschaftsplan ausgearbeitet worden. Hierüber wird der Regierungsrat demnächst beschliessen.

C. Hochbau

1. Allgemeines. Die Ausgaben des Hochbaues betrugen im Berichtsjahr Fr. 9 116 038.02 (Vorjahr Franken 6 586 255.81). Mehraufwand gegenüber 1951: Fr. 2 529 782.21.

Nach Budgetkrediten verteilen sich diese Ausgaben wie folgt:

a)	705.1, Neu- und Umbauten . .	Fr. 752 287.89
b)	705.2, Neu- und Umbauten (aus Zuschlagssteuer)	» 121 016.05
c)	705.3, Neu- und Umbauten (aus Rückstellungen)	» 6 646 684.87
		Fr. 7 519 988.81
d)	Konten 700–704, Unterhaltsarbeiten an staatseigenen Gebäuden .	» 1 597 049.21
	Total	Fr. 9 117 038.02

Das Konto 705.2 erscheint neu in dieser Zusammenstellung. Es betrifft Bauten, die auf Grund von Volksbeschlüssen aus der Zuschlagsteuer (Ziff. 2 des Volksbeschlusses vom 23. Februar 1944) finanziert werden. (Zahnärztliches Institut und Haushaltungslehrerinnen-Seminar.)

Wie aus der Zusammenstellung hervorgeht, war die Bautätigkeit im Hochbausektor eine rege. Die Ausgaben des Kontos 705.3 betreffen allerdings zum grossen Teil Arbeiten, die bereits letztes Jahr in Angriff genommen wurden.

Es konnte eine grosse Anzahl von Bauaufgaben im Berichtsjahr fertiggestellt werden. So sind in Hondrich die Neubauten der Bergbauernschule vollendet und bezogen worden.

Das gleiche gilt für den Umbau der Häuser Nydecklaube Nr. 11 und 13, wo das kantonale Versicherungsamt nun helle, zweckmässige Büroräume besitzt.

In Bözingen sind die Neubauten der schweizerischen Holzfachschule beendet und dem Betrieb übergeben worden, ebenso der Umbau und die Einrichtung eines elektrotechnischen Laboratoriums im kantonalen Technikum in Biel.

Im physiologischen Institut der Universität Bern ist eine Abteilung für Nervenforschung eingerichtet worden.

Stark in Anspruch genommen wurde das Hochbauamt ferner durch die Bauten in der Strafanstalt Thorberg. Dort sind der Neubau des Verwahrungshauses beendet und bezogen, die Kläranlage nahezu fertiggestellt und ein Anbau an den Zellentrakt mit Badzimmern sowie Aborten für Wärterwohnungen erstellt. Ferner wurde mit dem Kapellentrakt begonnen.

In Oberbipp konnte, in Fortsetzung der im dortigen Knabenerziehungsheim etappenweise auszuführenden Sanierung, der Zöglingsbau auf Jahresende zum Bezug bereitgestellt werden. Als letzte Etappe sind nun noch der Umbau des Altbaues und die Herstellung der Umgebung in Aussicht genommen.

In der Sprachheilschule Münchenbuchsee sind der Neubau des Mädchenhauses fertiggestellt und die Heizzentrale für die Gesamtanlage erstellt worden.

Die letztes Jahr angekaufte Besitzung Mandelert in Pruntrut ist nach gründlichem Umbau und Renovation als Wohnheim des jurassischen Haushaltungslehrerinnen-Seminars eingerichtet worden.

Schliesslich wurden in der landwirtschaftlichen Schule Schwand der Neubau einer Demonstrationshalle beendet, in Hindelbank und Courtemelon Schweine-

stallungen erstellt, in Bern ein Umbau der Kramgass-Postfiliale durchgeführt, auf dem Tessenberg die Heizungs- und sanitären Anlagen saniert und in Pruntrut die Fassaden der Kantonsschule renoviert und im Hôtel des Halles Büroräume für den Gerichtspräsidenten II sowie eine Dienstwohnung für den Polizeiwachtmeister eingerichtet.

Sanierungen von Wasserversorgungen wurden, hauptsächlich im Hinblick auf die Verbesserungen der Löschanlagen, für die Anstalten Hindelbank und Münsingen sowie das Ferienheim Rotbad Diemtigtal ausgeführt.

An neuen Aufgaben wurden in Angriff genommen:

Der Neubau eines Betatrongebäudes für das Röntgeninstitut, Neubauten für einen Wagenschopf und ein Dienstgebäude in St. Johannsen und der Wiederaufbau einer grossen Scheune in Witzwil.

Auch in Kehrsatz konnten die Bauten einer 1. Etappe zur Sanierung des dortigen Mädchenerziehungsheimes und im Seminar Pruntrut die Umänderungen zur Einrichtung von Handfertigkeitsräumen begonnen werden.

Am Jahresende stehen vor der Inangriffnahme: der Neubau des Amthauses in Erlach, des zahnärztlichen Institutes und des Haushaltungslehrerinnen-Seminars in Bern, der Schwesternhäuser in Münsingen und einer Kläranlage für die Heil- und Pflegeanstalt Bellelay. Ferner werden die Durchführung einer 1. Etappe Umbau sowie Renovation des Schlosses Trachselwald und der Umbau der dermatologischen Klinik sowie der Neubau eines Direktor- und Verwaltungshauses in Bellelay vorbereitet.

Im Studium befinden sich: der Umbau der Häuser Gerechtigkeitsgasse Nr. 64–Postgasse Nr. 57 für Zwecke der Steuerverwaltung, Ausbauprojekte des Lehrerseminars Hofwil und der landwirtschaftlichen Schule Rütti sowie eines neuen Chemiegebäudes für das Technikum Burgdorf und der Offizierskaserne des Waffenplatzes Bern.

2. Konten 705, Neu- und Umbauten. Die finanziellen Aufwendungen des staatlichen Hochbaues pro 1952 sind im einzelnen wie folgt ausgewiesen:

Konto 705 1 (Bewilligungen von 1952)	Fr.	Fr.
Bern, Inselspital, Betasynchroton	131 217.—	
Bern, Kramgasse 1/Kirchgasse 2, Postumbau	76 998.25	
Bern, Physikalisches Institut, Werkstattgebäude	24 056.54	
Bellelay, Anstalt Telephon-Nachinstallation	4 759.70	
Courtemelon, landwirtschaftliche Schule, neuer Schweinestall	36 139.10	
Erlach, Amthaus, Erstellung eines Neubaues	126.40	
Kehrsatz, Mädchenerziehungsheim, Ökonomiegebäude	126 043.10	
Münchenbuchsee, Sprachheilschule, Heizzentrale	68 610.70	
Münsingen, Anstalt, Heizanlage Frauen II	18 640.—	
Pruntrut, Ecole normale, Handfertigkeitsräume	15 331.30	
Rotbad-Diemtigen, Ferienheim, Wasserversorgung	3 868.85	
St. Johannsen, Anstalt, Ökonomie, Wiederaufbau	5 296.05	
Übertrag	511 086.99	
Übertrag	511 086.99	
Thorberg, Strafanstalt, Kläranlage, II. Etappe	45 438.35	
Witzwil, neues Ökonomiegebäude	195 762.55	
		752 287.89
Konto 705.2 (Amortisation aus Zuschlagssteuern)		
Zahnärztliches Institut		121 016.05
Konto 705.3 (Bewilligungen von 1951 und früher)		
Bern, Frauenspital, Dachstockausbau	88 386.05	
Bern, Glaseichstätte, Weissenbühl, Verlegung	4 947.85	
Bern, Insel, Betatron	9 355.—	
Bern, Kaserne, Sanierung elektrischer Anlagen	15 086.80	
Bern, Militäranstalten, Erstellung von Garagen	226 749.95	
Bern, Murtenstrasse 21, Abbruch der Wirtschaft zur «Linde»	10 000.—	
Bern, Nydeggasse 11/13, Umbau	887 576.08	
Bern, Physiologisches Institut, Abteilung für Nervenforschung	240 037.29	
Bern, Rathaus, Ausschmückung der Empfangshalle	5 000.—	
Biel, Schweizerische Holzfachschule, Neubauten	1 240 329.80	
Biel, Technikum, Erweiterung des Elektro-Laboratoriums	24 937.85	
Blankenburg Schloss, Landjägerstöckli, Umbau	11 966.35	
Hindelbank, Anstalt, Schweinescheune, Neubau	49 627.05	
Hindelbank, Anstalt, Wasserversorgung Hettiswil	100 000.—	
Hondrich, Bergbauernschule, Neubauten	756 277.70	
Kehrsatz, Erziehungsheim, Ausbau-Projekt	16 747.30	
Münchenbuchsee, Sprachheilschule, Neubau	569 447.60	
Münsingen, Anstalten, Feuerschutz	39 058.—	
Münsingen, Heil- und Pflegeanstalt, Labor- und Röntgenraum	15 617.55	
Münsingen, landwirtschaftliche Schule Schwand, Maschinenhalle	25 986.80	
Münsingen, Heil- und Pflegeanstalt, Zufahrt, II. Etappe	2 887.40	
Oberbipp, Knabenerziehungsheim, Zöglingsbau	631 955.60	
Pruntrut, Hôtel des Halles, Dienstwohnung	33 057.90	
Pruntrut, Kantonsschule, neue Storen	10 244.90	
Pruntrut, ehemalige Besitzung Mandelert, Umbau	144 744.70	
Schlosswil, Gefängnis, Umbauten	18 537.45	
Tessenberg, Anstalt, Sanierung der sanitären Anlagen	89 931.25	
Thorberg, Strafanstalt, Kläranlage, I. Etappe	50 570.40	
Thorberg, Strafanstalt, Umbau Grubenhaus	10 083.70	
Thorberg, Strafanstalt, Verwahrungsbau	1 115 847.55	
Thorberg, Strafanstalt, Wasserversorgung	14 606.20	
Thorberg, Strafanstalt, Zellentrakt W. C.-Anbau	33 434.20	
Waldau, Heil- und Pflegeanstalt, Erneuerungen, I. Etappe	74 103.60	
Waldau, Heil- und Pflegeanstalt, Erneuerungen, II. Etappe	79 545.—	
		6 646 684.87
Summa Bauausgaben auf Budgetkonten 705.1–3		7 519 988.81

3. Unterhaltskonten 700–704. Im Voranschlag war für den Unterhalt der Staatsgebäude ein Betrag von total Fr. 1 367 000 enthalten. Dazu kam als ausserordentliche Bewilligung zur Behebung der Hagelschäden in der Anstalt Hindelbank ein Betrag von Fr. 19 735.55, so dass total ein Kredit von Fr. 1 386 735.55 zur Verfügung stand. Diesem Betrag stehen Ausgaben von Fr. 1 597 049.21 gegenüber. Es ergeben sich somit Mehrausgaben von Fr. 210 313.66.

Die Ausgaben auf den einzelnen Konten sind folgende:

Konto 700, Unterhalt der Amtsgebäude	Fr. 1 119 487.52
Konto 701, Unterhalt der Pfarrgebäude	» 364 165.49
Konto 702, Unterhalt der Kirchengebäude	» 15 298.85
Konto 703, Unterhalt der öffentlichen Plätze	» 3 160.50
Konto 704, Unterhalt der Wirtschaftsgebäude	» 94 936.85
Total Unterhaltskosten pro 1952	Fr. 1 597 049.21
Hievon angewiesen auf Kreditoren-Konto 2. 7 2105.1 pro 1952	» 211 412.09
Ausgaben über Konten 700–704	Fr. 1 385 637.12

Die Mehrausgaben sind weitgehend auf die Behebung von Mängeln an elektrischen Installationen und Feuerungsanlagen zurückzuführen, deren befristete Ausführung von Organen der BVA verfügt wurde. Im übrigen erfolgte die Ausführung der Unterhaltsarbeiten auf Grund eines vom Regierungsrat genehmigten Jahresprogrammes. Wie alljährlich wurden dabei zur Verhütung wachsenden Schadens an Dächern, Wasserleitungen, Brunnstuben und Kanalisationen erhebliche Beträge ausgeschieden.

An grösseren Umänderungen und Renovationen seien erwähnt: Die Neueinrichtung der Küchenanlage im Bezirksgefängnis und Raumrenovationen im Amthaus Bern.

Die Einrichtung von Labors im Chemiegebäude der Universität und im zahnärztlichen Institut, woselbst auch eine Abwartwohnung eingerichtet wurde.

Grössere Fenster- und Raumrenovationen erfolgten auch im Obergerichtsgebäude.

Der Hörsaal II des Tierspitals erfuhr eine Renovation.

Im Amthaus Biel wurden der Assisensaal fertiggestellt, die Polizistenzimmer renoviert und Reparaturen sowie Zellenrenovationen im dortigen Bezirksgefängnis durchgeführt.

Die landwirtschaftliche Schule «Waldhof» in Langenthal erfuhr eine Automatisierung ihrer Telephonanlage und in der Sprachheilschule Münchenbuchsee wurde ein Holz- und Geräteschopf erstellt.

Im Amtshaus Saignelégier konnten endlich die Abortanlagen saniert werden und im Lehrerinnen-Seminar in Delémont wurden die zu grossen Schlafsäle unterteilt.

Hinter der Schnitzlerschule in Brienz wurde eine Brunnenanlage erstellt.

Ziemlich umfangreiche Umänderungen mit dem Einbau von Badzimmern und Küchensanierungen erfolgten in den Personalwohnungen des Grubenhauses Thorberg.

Ferner erfuhren die Pfarrhäuser Frauenkappelen, Roggwil, Utzenstorf und Melchnau grössere Umänderungen. In letzterem wurde auch eine Zentralheizung installiert.

Fassadenrenovationen erfolgten: an den Schlössern Interlaken, Büren a. A., Fraubrunnen, Köniz; beim Helfereigebäude in Thun; an den Pfarrhäusern Aarberg, Oberwil b. Büren, Reutigen und Frutigen; am Amtsschreibereigebäude Wimmis, Blumenhaus Münsingen und Gefängnis Schlosswil. Auch am Pfarrhaus Lützelflüh wurde mit einer 1. Etappe Fassadenrenovation im Hinblick auf das Gotthelfjubiläum im Jahr 1954 begonnen.

Raumrenovationen erwiesen sich als notwendig in den Schlössern Aarberg, Nidau, Laupen, Burgdorf und Blankenburg; in den Verwaltungsgebäuden Stift, Postgasse Nr. 68 und 70/72; in den Hochschulinstituten für Bakteriologie und Pathologie; in den Anstalten Tessenberg und Aarwangen; im Loryheim Münsingen; in den landwirtschaftlichen Schulen Rütti und Schwand; im Seminar Hofwil; im Hôtel de l'Ours in Bellelay; in den Pfarrhäusern Biglen, Bürglen, Diemtigen, Grindelwald, Radelfingen, Röthenbach, Trub, Walkringen und Oberbalm.

Bad- und Aborteinrichtungen wurden vorgenommen im Technikum Burgdorf, im Schloss Fraubrunnen und in den Pfarrhäusern Eggiwil, Meiringen sowie Wattenwil.

Küchen- oder Waschküchenrenovationen waren notwendig im Hause Herrengasse Nr. 7, Bern, in der Anstalt Loveresse, in den Pfarrhäusern Gampelen, Laupen, Madiswil, Niederbipp, Wengi b. Büren sowie Kirchdorf und im Schlossgut Köniz.

Dachsanierungen erfolgten an der Orangerie des Botanischen Gartens, an der Villa Jurablick in Burgdorf, im Rotbad und im Schloss Trachselwald sowie an den Pfarrhäusern Diessbach, Ringgenberg und Sutz. Die Dächer der Gegend um Hindelbank hatten durch das Hagelwetter vom 7. Juli so stark gelitten, dass ausserordentliche Mittel eingesetzt werden mussten.

Sanierungen an Heizungsanlagen und Kaminen waren ebenfalls an vielen Orten notwendig, so im Technikum und im Schloss Burgdorf, im Rotbad, im Schloss Erlach, im Amthaus Frutigen, in den Anstalten St. Johannsen und Brüttelen, in den Pfarrhäusern Beatenberg, Brienz, Rüegsau, Täuffelen, Innertkirchen, Kallnach und Kappelen.

Stallsanierungen wurden durchgeführt in der Anstalt Landorf und dem Gehöft «La Praye» der Anstalt Tessenberg.

Schliesslich seien noch Arbeiten an Zufahrtsstrassen, Vorplätzen, Gartenanlagen sowie Stützmauern bei den Schlössern Aarwangen und Pruntrut, der landwirtschaftlichen Schule «Schwand» sowie den Pfarrhäusern Bremgarten, Corgémont, Meikirch usw. erwähnt.

4. Schul- und Anstaltsgebäude der Gemeinden und Korporationen. Für die Direktionen des Erziehungswesens, des Fürsorgewesens und der Sanität sind 440 Schul-

haus-, 11 Spital- und 16 Anstaltsprojekte oder Abrechnungen geprüft und begutachtet worden.

5. Zahlreiche Reglemente, Bauzonen- und Alignementspläne von Gemeinden wurden zuhanden der Baudirektion geprüft.

6. Hochbaupolizei. Neben der Begutachtung vieler Bauvorhaben in bezug auf ästhetische oder bautechnische Fragen mussten in 28 Rekursfällen Mitberichte zuhanden der Baudirektion abgegeben worden.

D. Strassenbau

Infolge Kürzung des Programmes für das Jahr 1952 über den Ausbau der vom Bunde subventionierten Strassenzüge gemäss Schreiben des Regierungsrates an den Schweizerischen Bundesrat vom 6. Mai 1952 beschränkte sich der Ausbau der subventionierten Talstrassen hauptsächlich auf die Weiterführung der Arbeiten auf der Bern–Thun-Strasse, auf den Ausbau der Alpenstrassen, auf die Fortsetzung des Ausbaues der Simmentalstrasse und auf Korrektionsarbeiten auf den Strecken Spiez–Interlaken sowie Meiringen–Innertkirchen.

Der Ausbau der Verbindungsstrassen konnte im Rahmen des vom Grossen Rat bewilligten Strassenbauprogrammes für die Jahre 1952/53 weitergeführt werden, wobei sich der Mangel an einheimischen Arbeitskräften verzögernd auf die Vollendung einiger Baulose auswirkte.

Im Februar des vergangenen Jahres führten ausserordentlich grosse Schneemassen zu kostspieligen Schneeräumungsarbeiten, insbesondere auf den Strassen der Jurahöhen. Auch für Räumungs- und Instandstellungsarbeiten, verursacht durch Lawinen, und für die Behebung von Frostschäden mussten im Berichtsjahr erneut zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Zur Bekämpfung der Staubplage während der Trockenperiode des vergangenen Sommers kamen auf verschiedenen Staatsstrassen Verfahren mit Chlorcalcium oder Chlormagnesium zur Anwendung. Die damit erzielten Erfolge waren im allgemeinen befriedigend, jedoch naturgemäss nur kurzfristig.

1. Ausbau der Hauptstrassen. Im Zuge der Bern–Thun-Strasse kamen Korrektions- und Belagsarbeiten auf den Teilstrecken Rubigen (Böslohngrube)–Münsingen, Dorfeingang Niederwichtrach–Dorfausgang–Oberwichtrach und Rothachen–Haslikehr–Heimberg–Zulg zur Ausführung. Vollendet wurde eine neue Brücke in Spannbeton über die Zulg nach «System Stahlton» mit 28,20 m Spannweite, 9,00 m Fahrbahnbreite und mit Gehwegen von 2,00 m und 1,50 m Breite. Die im Jahr 1952 aufgewendeten Baukosten für den vom Bunde mit 30% subventionierten Ausbau der Strasse Muri–Thun belaufen sich auf Fr. 4 796 272.45.

In Tavannes und Moutier konnte der Ausbau der Ortsdurchfahrten nach den Richtlinien des Bundes fortgesetzt werden. Weitere Arbeiten zu Lasten des Kredites für den Ausbau der Hauptstrassen wurden auf den Strecken Leimern–Mühleberg der Bern–Biberen-Strasse, Bümpliz–Thörishaus und Biel–Sonceboz ausgeführt.

2. Ausbau der Verbindungsstrassen. Von den zahlreichen Baustellen für den Ausbau der Verbindungsstrassen verdient besondere Erwähnung der Bau der Engstligenbrücke im Zuge der Staatsstrasse Frutigen–Adelboden, ein Eisenbetonbogen von 68 m Spannweite mit Anschlussviadukten von 66 m Länge. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,00 m, die Breite der beidseitigen Gehsteige je 0,80 m. Mit dem Bau der Brücke wurde im Jahr 1951 begonnen. Im Sommer 1952 konnte die Brücke dem Verkehr übergeben werden. Die durch die EMPA in Zürich durchgeführte Belastungsprobe zeitigte ein günstiges Ergebnis. Die Gesamtkosten der neuen Brücke mit allen Anpassungsarbeiten, einschliesslich Abtransport der durch das Militär gesprengten eisernen Brücke «Hoher Steg» und Räumen der Brückenstelle belaufen sich auf Fr. 660 000.

Nennenswerte Korrektions- und Belagsarbeiten sind auf folgenden Verbindungsstrassen durchgeführt worden: Frutigen–Adelboden, Spiez–Krattigen, Hondrich–Aeschi, Thierachern–Blumenstein, Stockentalstrasse, Unterseen–Beatenberg, Wohlen–Murzelen–Frieswil, Bremgarten–Stuckishaus, Bolligen–Krauchtal, Boll–Lindenthal, Rubigen–Worb, Riggisberg–Wislisau–Schwarzenburg, Cortébert–Courtelary, Prêles–Diesse–Lamboing, Sonceboz–St-Imier, St-Imier–Les Pontins, Treiten–Ins, Aarberg–Meikirch, Aarberg–Radelfingen–Frieswil, Fraubrunnen–Zauggenried–Kernenried, Etzelkofen–Bätterkinden, Niedergoldbach–Rüderswil–Zollbrück, Niedergoldbach–Schwanden, Grünen–Wasen, Langenthal–Melchnau, Burgdorf–Langenthal, Aeschi–Bettenhausen, Bätterkinden–Utzenstorf, Huttwil–Eriswil, Häusernmoos–Ursenbach–Kleindietwil, Trubschachen–Trub, Burgdorf–Heimiswil, Ursenbach–Walterswil, Grellingen–Seewen, Grellingen–Nunningen, Porrentruy–Alle–Miécourt, Charmoille–Scholis, Bellelay–Pichoux, Glovelier–La Roche–La Caquerelle, St-Ursanne–Ocourt–La Motte, Les Pommerats–Goumois, Undervelier–Soulce, Les Genevez–Le Cernil.

Mit Beschluss des Grossen Rates vom 15. Mai 1951 ist für die Korrektion der Sektionen IV und V der Staatsstrasse St-Ursanne–Les Malettes ein Kredit von Fr. 797 000 bewilligt worden. Die Arbeiten wurden im verflossenen Jahr soweit gefördert, dass die Strasse bereits im Herbst dem Verkehr übergeben werden konnte. Die Vollendung der Korrektion ist für den Sommer 1953 vorgesehen.

Im Einvernehmen mit dem «Service des Ponts et Chaussées, Département du Haut-Rhin» wurde die im Mai 1940 von der französischen Armee gesprengte Brücke über die Lützel bei Neumühle durch eine Betonbrücke ersetzt. Da die Brücke von 6,00 m auf 7,00 m verbreitert und auch sonst den Bedürfnissen des durchgehenden Verkehrs besser angepasst wurde, übernimmt der Kanton Bern $^1/_6$ der Baukosten von ca. 9 Millionen französischen Franken.

Für den Ausbau der Verbindungsstrassen standen der im Finanzplan vom Oktober 1949 vorgesehene Kredit von 5 Millionen Franken, ein zusätzlicher Kredit für leichten Ausbau von 1 Million Franken und die erste Rate für die Korrektion der Staatsstrasse St-Ursanne–Les Malettes von Fr. 250 000 zur Verfügung.

3. Ausbau der Alpenstrassen. Auf Grund der vom Bunde genehmigten Bauprogramme konnten im Jahre 1952 folgende Arbeiten ausgeführt werden: Simmentalstrasse: Vollendung der Korrektionsarbeiten und des Belagseinbaues auf den Strecken Gruebiweidli–March-

graben–Simmengraben, — Verbreiterung der Simmengrabenbrücke. Spiez-Interlaken: Fortsetzung der Korrektionsarbeiten und des Belagseinbaues auf der Strecke Faulensee–Krattiggraben und Beginn der Korrektion vom Krattiggraben aufwärts. Meiringen–Innertkirchen: Fortsetzung der Korrektionsarbeiten und Belagseinbau von Willigen bis Kirchet sowie im oberen Winkelkehr.

4. Rechtsufrige Thunerseestrasse. Korrektionsarbeiten wurden auf den Strecken Beatus–Gerbebach (Merligen), Hotel Du Lac–Hirschen Gunten, Schönau–Bären (Oberhofen) und Rufeli–Hünibach weitergeführt, ferner Belagseinbau auf den Strecken Merligen (Beatus)–Beatenbucht und Instandstellung des Belages nach Entfernung des STI-Geleises auf der Strecke Rufeli–Merligen (Beatus).

5. Verwendung der Budgetkredite (Reinausgaben):

a) Budgetrubrik 2110 612 (Besoldungen). Budget Fr. 4 533 295.—. Rechnung: Fr. 4 762 599.60.

Budgetrubrik 613 (Kosten für Stellvertretungen). Budget Fr. 140 000.—. Rechnung Fr. 149 682.15.

Diese beiden Rubriken umfassen 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 472. Dazu kommen 19 Hilfswegmeister.

b) Budgetrubrik 2110 710.1 (Strassenunterhalt). Budget Fr. 3 335 220.—. Rechnung Fr. 3 625 667.04 (davon Fr. 1 600 000.— Anteil aus Benzinzoll).

710.2 (Strassenunterhalt). Zahlungen aus Rückstellungen Fr. 1625.—.

Der Budgetkredit Rubrik 710.1 setzt sich zusammen aus einer Zuteilung aus dem Staatskredit . . . . . Fr. 1 735 220.—
Zuteilung aus dem Benzinzoll . . . » 1 600 000.—
im ganzen Fr. 3 335 220.—

Dieser Kredit wird zur Hauptsache für den Unterhalt der Strassen, der Brücken und anderer Kunstbauten verwendet, darüber hinaus für die Staubbekämpfung auf Staatsstrassen mit Chlorcalcium, Chlormagnesium und dergleichen.

Das Netz der Staatsstrassen weist eine Länge von 2310 km auf, von denen auf Ende 1952 1628 km oder 70,5 % mit Belägen ausgebaut oder durch Oberflächenbehandlungen staubfrei gemacht sind. Die Länge der Gemeindestrassen, für die der Staat den Wegmeister stellt oder jährlich einen Unterhaltsbeitrag leistet, misst 704 km.

c) Budgetrubrik 2110 711.1 (Wasserschäden und Schwellenbauten an Staatsstrassen). Budget Franken 650 000.—. Rechnung Fr. 609 478.36.

711,2 (Zahlungen aus Rückstellungen). Rechnung Fr. 93 510.40.

d) Budgetrubrik 2110 712.10 (Ausbau der Hauptstrassen). Budget Fr. 4 000 000.—. Rechnung Franken 4 068 003.15.

712.11 (Zahlungen aus Rückstellungen). Rechnung: Fr. 728 269.30.

e) Budgetrubrik 2110 712.20 (Ausbau der Verbindungsstrassen). Budget Fr. 6 250 000.—. Rechnung Fr. 5 817 350.21.

712.21 (Zahlungen aus Rückstellungen). Rechnung Fr. 982 178.60.

712.30 (Alpenstrassen-Ausbau). Budget 752 000.— Franken. Rechnung Fr. 728 864.15.

712.31 (Rechtsufrige Thunerseestrasse). Budget Fr. 1 472 000.—. Rechnung Fr. 1 235 546.15.

Ausser dem Ausbau der Verbindungsstrassen nach genehmigtem Programm konnten verschiedene dringende Korrektionsarbeiten mit Zuteilung zusätzlicher Kredite zu Lasten der Budgetrubrik 2110 712.20 ausgeführt werden.

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

		Fr.	Fr.
Ertrag aus Autosteuer			10 074 578.37
Benzinzollanteil			3 942 314.—
Total Einnahmen			14 016 892.37
Verwendung der Eingänge:			
Automobilbetrieb (2100 790 und 2110 810.2)		188 028.95	
Beiträge an Gemeinden	Fr.		
Staubbekämpfung	97 759.40		
Schneeräumung .	173 342.15		
Strassenbauten .	770 939.35		
		1 042 040.90	
Beitrag an Vereinigung für das Strassenwesen		2 400.—	
Strassenbau und Unterhalt aus Autosteuer und Benzinzoll	Fr.		
712.10	4 068 003.15		
712.20	5 817 350.21		
710.1	1 600 000.—		
		11 485 353.36	
Amortisation der Restanz Autosteuerschuld		383 643.31	13 101 466.52
Mehrausgaben			84 574.15

7. Brutto-Aufwendungen für das gesamte Strassenwesen.

Budgetrubrik 2110			
612	Besoldungen	Fr.	4 767 707.75
613	Kosten für Stellvertretungen	»	149 682.15
651	Dienstkleider, Werkzeug- und Fahrradentschädigung .	»	82 015.70
710.1	Strassenunterhalt	»	3 625 860.64
710.2	Strassenunterhalt, Rückstellungen	»	1 625.—
711.1	Wasserschäden und Schwellenbauten an Staatsstrassen	»	617 057.21
711.2	Wasserschäden und Schwellenbauten, Rückstellungen .	»	93 510.40
712.10	Ausbau der Hauptstrassen .	»	4 087 935.25
712.11	Ausbau der Hauptstrassen, Rückstellungen	»	728 269.30
712.20	Ausbau Verbindungsstrassen	»	5 817 350.21
712.21	Ausbau Verbindungsstrassen, Rückstellungen	»	982 178.60
712.30	Alpenstrassen-Ausbau . . .	»	728 864.15
712.31	Rechtsufrige Thunerseestrasse	»	1 235 546.15
	Übertrag	Fr.	22 917 602.51

	Übertrag	Fr. 22 917 602.51
770	Anschaffung von Maschinen und Werkzeugen	» 133 951.15
771	Unterhalt der Maschinen und Werkzeuge	» 94 841.45
810.1	und 2 Taggelder und Reiseauslagen (inkl. 2100 790) . .	» 247 078.—
939	Staatsbeiträge an Gemeinden nach Strassenbaugesetz . .	» 1 042 040.90
	Total	Fr. 24 435 514.01

8. Strassenpolizei. Auch im Berichtsjahr musste eine grosse Anzahl Ausnahmebewilligungen für An- und Umbauten in der Bauverbotzone erteilt werden.

Für Benzintankanlagen und für die Benützung des Strassengebietes durch Leitungen und Anlagen aller Art wurden ebenfalls viele Bewilligungen ausgestellt.

Dem Reklamewesen wurde die erforderliche Aufmerksamkeit geschenkt.

9. Strassen- und Wegreglemente wurden im Berichtsjahr 4 vorgeprüft.

E. Wasserbau

Trotz gewaltiger Schneemassen im Winter 1951/52 traten im Einzugsgebiet des Thuner- und Brienzersees keine ausserordentlichen Hochwasser auf. Kander und Simme zeigten erst gegen Ende des Jahres ein merkliches Anschwellen, ohne jedoch grösseren Schaden zu hinterlassen. Die Korrektions- und Verbauungsarbeiten wurden auf Grund der vom Eidgenössischen Oberbauinspektorat genehmigten, jedoch gemäss Schreiben des Regierungsrates an den Bundesrat vom 6. Mai 1952 im Mittel um 22,5 % gekürzten Programme weitergeführt.

Auch von der Gürbe und von der Emme wurden keine ausserordentlichen Hochwasser registriert und hier blieben die Verbauuungsarbeiten ebenfalls im Rahmen der ordentlichen, vom Bunde bewilligten Programme.

Erfreulich ist das zunehmende Verständnis, besonders im Oberland, für das Aufstellen von Schwellenreglementen und Schwellenkatastern, wobei gelegentlich auch das Zusammenfassen zu Einheitskatastern Anklang findet.

Der Erdrutsch im Hüttligraben im Eriz ist zum Stillstand gekommen. Mit der Sicherung des Zulgbettes am Fusse des Murganges wurde begonnen.

Die im Frühjahr 1951 aufgetretenen Rutschungen an der Gürbe im Gebirge, die bis zum Jahresende gefahrdrohendes Ausmass annahmen, sind scheinbar zum Stillstand gekommen. Da das Gürbebett auf eine längere Strecke mit Geschiebe eingedeckt wurde, ist bei stärkeren Niederschlägen im Einzugsgebiet der Gürbe mit ausserordentlichen Geschiebeabschwemmungen zu rechnen.

Angesichts der Vertiefung des Sensebettes zwischen Schwarzwasser und Saane wird ein neues Verbauungsprojekt von den Kantonen Freiburg und Bern im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Oberbauinspektorat ausgearbeitet, das im Jahr 1953 dem Bunde zur Genehmigung und Subventionierung eingereicht werden soll. Das Verbot der Materialausbeutung aus der Sense zwischen Schwarzwasser und Saane musste weiterhin aufrechterhalten bleiben.

Budget und Rechnung der Wasserbaukredite 2110,

720.1	Wasserbauten. Budget Franken 160 000.—. Rechnung . .	Fr. 104 808.10
720.2	Wasserbauten aus Rückstellungen.	» 5 599.50
949.1	Staatsbeiträge an Wasserbauten. Budget Fr. 832 000. Rechnung.	» 378 895.40
949.2	Staatsbeiträge an Wasserbauten aus Rückstellungen	» 61 398.05

Juragewässerkorrektion. Im Herbst des Berichtsjahres stiegen infolge der anhaltenden Regenperiode die drei Juraseen wieder bedrohlich an. Die Höchststände betrugen: Murtensee 430,99 am 3. Dezember, Neuenburgersee 430,70 am 6. Dezember und Bielersee 430,60 am 3. Dezember. Trotz vollständig offenem Wehr in Port seit dem 25. Oktober und damit einem über 1 m tieferen Seestand des Bielersees während mehrerer Wochen senkte sich der Neuenburgersee nur sehr langsam. Es ergab sich wieder mit aller Deutlichkeit, dass der Querschnitt des Zihlkanals ungenügend ist.

Im Laufe des Jahres stimmten die Regierungen der Kantone Freiburg, Waadt, Neuenburg, Solothurn und Bern dem von Bern vorgelegten Finanzierungsplan für die 2. Juragewässerkorrektion zu, so dass dem Bundesrat am 22. August 1952 ein gemeinsames Gesuch zur Ausrichtung eines Bundesbeitrages eingereicht werden konnte. Die Kosten des Projektes betragen heute Fr. 52 000 000.—. Gegenüber dem Jahr 1932 ergibt sich eine Kostenvermehrung im Betrag von Fr. 20 000 000.—. Um die Kosten erträglicher zu gestalten, ist eine Bauzeit von 15 Jahren in Aussicht genommen. Die Verteilung wurde wie folgt vorgesehen:

	%	Total Fr.	Pro Jahr (aufgerundet) Fr.
Bund	50	26 000 000.—	1 734 000.—
Kraftwerke . .	10	5 200 000.—	350 000.—
Freiburg. . . .	5,17	2 688 000.—	179 200.—
Waadt	4,52	2 352 000.—	156 800.—
Neuenburg. . .	3,23	1 680 000.—	112 000.—
Bern	16,09	8 366 140.—	557 800.—
Solothurn . . .	10,99	5 713 860.—	381 000.—
Total	100	52 000 000.—	3 470 800.—

Diese Jahresbeiträge können von allen Beteiligten aufgebracht werden. Wesentlich wird die Stellungnahme der Bundesbehörden sein.

Der Unterhalt der Kanäle war normal. Das Projekt zur Sanierung des Seeboden- und Islerengebietes (Gemeinden Ins, Gampelen, Gals) wurde fertiggestellt.

Der Schwellenfonds der Juragewässerkorrektion betrug auf Jahresende Fr. 1 115 872.05.

F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft

a. Zum Gesetz über die Nutzung des Wassers wurden im Berichtsjahr verschiedene Verordnungen erlassen oder dem Regierungsrat zum Beschluss vorgelegt, wovon unter B. Gesetzgebung weiter vorn die Rede war.

Damit sind die wichtigsten Dekrete und Verordnungen gemäss Art. 138 des Wassernutzungsgesetzes erlassen bzw. ausgearbeitet. Es fehlt eigentlich nur noch

die Verordnung über die Rechnungsführung von Elektrizitätsunternehmungen, die aber gegenwärtig noch nicht dringend benötigt wird und wohl ohnehin nur einige allgemeine Grundsätze enthalten kann.

Für die Konzessionsurkunden von Kraftwerken, Wärmepumpen und Gebrauchswassernutzungen wurden die neuen Formulare am 8. Februar 1952 durch den Regierungsrat genehmigt.

Ausserdem erwies sich ein Normal-Kanalisationsreglement zuhanden der Gemeinden als absolut notwendig. Ein solches wurde von der Baudirektion ausgearbeitet; es steht den Gemeinden zur Verfügung. Ihnen wurde damit eine wichtige Aufgabe weitgehend abgenommen, die immer schwer zu lösen war, was die eingereichten Reglemente jeweils zeigten.

In gleicher Weise ist ein Musterreglement für Wasserversorgungen erwünscht. An diese Aufgabe soll demnächst herangetreten werden.

Das Anmeldeverfahren für die Gebrauchswassernutzungen und die noch nicht genehmigten Wasserkraftnutzungen wurde im Oktober und November des Berichtsjahres durchgeführt. Die Bereinigung der Anmeldungen wird einige Zeit beanspruchen.

Für die grossen Kraftwerke wurden die zukünftigen Wasserzinse berechnet. Mit der Ausstellung und gleichzeitigen Bereinigung der neuen Konzessionen konnte noch nicht begonnen werden. Diese Arbeit wird mehrere Jahre beanspruchen.

b. Ausbau der Wasserkräfte. Neue Wasserkraftwerke kamen nicht in Betrieb. Am 17. Oktober 1952 wurde die Zusatzkonzession für das Kraftwerk Innertkirchen betreffend die Ausnützung der Gadmerwasser (Wenden-, Stein- und Triftwasser) erteilt. Mit den Bauarbeiten ist bereits begonnen worden.

Die Arbeiten am Kraftwerk Oberaar schritten normal vorwärts. Die teilweise Inbetriebnahme wird 1953, die Fertigstellung und Kollaudation 1954 erfolgen.

Am Wasserwirtschaftsplan im Gebiet der Simme und der Kander wurde weiter gearbeitet. Ein Resultat liegt noch nicht vor. Dagegen sind für das Gebiet der Aare zwischen Bielersee bis Murgenthal die Projektstudien vollendet. Sie führten zu einer befriedigenden Lösung. Es können dort noch ca. 260 Millionen kWh gewonnen werden.

Die Einnahmen aus Wasserzinsen stiegen von Fr. 573 562.— im Jahr 1951 auf Fr. 848 821.—.

c. Grundwasser. Die Grundwasserkarten im Massstab 1 : 25 000 sind fertig bearbeitet. Für den ganzen Kanton ist die Grundwasserkarte im Maßstab 1 : 100 000 gezeichnet. Der Druck wird erst im Jahr 1953 erfolgen können.

Die einzelnen Grundwasservorkommen werden nun systematisch beobachtet und untersucht werden müssen, bilden sie doch unsere einzige Reserve für Wasserversorgungen. Die Sorge um das Grundwasser ist noch nicht genügend in das Bewusstsein des Volkes eingedrungen.

d. Abwasser. Am 9. Januar 1952 fand in Bern eine aufklärende Versammlung statt, zu welcher diejenigen Gemeinden eingeladen wurden, die dringend eine Abwasserreinigung durchführen müssen. Die Einsicht scheint überall vorhanden zu sein, aber praktisch sehen die Gemeinden oft nur die Kosten und suchen dann nach allen möglichen Ausflüchten, um die Erstellung der Anlagen hinauszuschieben. Es wird dabei nicht bedacht, dass die entstehenden Schäden nur durch jahrelange Arbeit wieder behoben oder überhaupt nicht mehr gut gemacht werden können. Wenigstens 100 Gemeinden im Kanton Bern benötigen dringend Reinigungsanlagen. Auch die industriellen Unternehmungen müssen dieser Frage ihre volle Aufmerksamkeit schenken.

In Langenthal ist die erste moderne Abwasserreinigungsanlage des Kantons Bern erstellt worden. Die für die Anstalt Thorberg gebaute Anlage wird im Frühjahr 1953 dem Betrieb übergeben werden können. Die Kläranlage für die Anstalt Bellelay ist finanziert und kommt im Jahr 1953 zur Ausführung.

Für die Erstellung von Hauskläranlagen und die Einleitung von Kanalisationen in Gewässer wurden im Jahr 1952 183 Bewilligungen erteilt.

Abwasserkarten sind für den ganzen Kanton ohne das Oberland erstellt. Sie ergeben ein betrübliches Bild.

e. Wasserbuch und Wasserwirtschaftsplan. Zur Aufstellung des Wasserbuches und des Wasserwirtschaftsplanes ist mit der Erstellung der Gewässerkarten begonnen worden. Die Karten der öffentlichen Grundwasser und der Kraftwerke bestehen bereits. Im Entstehen begriffen sind die Karten der Gebrauchswasserrechte und der Rest der Abwasserkarten.

Die Aufstellung des Wasserbuches selbst wird mehrere Jahre beanspruchen, doch wird alsdann eine grössere Rechtssicherheit bestehen, was den Einblick in die Wasserverhältnisse wesentlich erleichtern dürfte.

G. Vermessungswesen

1. Allgemeines

In der Grundbuchvermessung ist der Beschäftigungsgrad immer noch sehr gross. Die Neuvermessungsarbeiten im Oberland konnten programmgemäss gefördert werden, doch macht sich immer mehr der Mangel an jungem Berufspersonal ungünstig bemerkbar.

Die in Ausführung begriffenen Grundbuchvermessungen in 48 Gemeinden setzen sich zusammen aus: 5 im Oberland, 36 als Folge von Güterzusammenlegungen, 7 im Mittelland wegen schlechter Vermarkung und Überalterung des Vermessungswerkes.

Die kantonale Nomenklaturkommission setzt die Erhebungen der Lokalnamen für den Druck der Landeskarte und des Übersichtsplanes sowie für die Anwendung in den neuvermessenen Gemeinden fort.

	Alter Kantonsteil	Jura	Total
Fertig behandelt und an die eidgenössischen Behörden weitergeleitet sind die Lokalnamen für	604 km²	1046 km²	1650 km²
in Arbeit	754 »	121 »	875 »
zusammen	1358 km²	1167 km²	2525 km²

In die kantonale Marchkommission wurden für den demissionierenden a. Kreisoberingenieur Rudolf Walther, Kreisoberingenieur Adolf Peter, Delémont, und als Ersatzmann Kreisoberingenieur Samuel Bischoff, Thun, gewählt.

Der Regierungsrat ernannte für die Erstellung eines Registers des vorhandenen Kartenmaterials sowie die Vorbereitung einer Publikation über «Landesvermessung und Kartographie des Kantons Bern» eine kantonale Kartographiekommission (Präsident Kantonsgeometer A. Buess). Diese Kommission hat ihre Arbeiten sofort aufgenommen. Bis Ende 1953 sollten die Sammlung und die Sichtung des Kartenmaterials beendet sein.

2. Behördliche Erlasse

Der im Vorjahr zwischen den eidgenössischen und kantonalen Behörden und den Berufsverbänden ausgearbeitete Tarif für Grundbuchvermessungen ist nach Genehmigung der eidgenössischen Preiskontrollstelle durch das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement auf 1. Januar 1952 in Kraft gesetzt worden. Der kantonale Akkordtarif für Nachführungsarbeiten wurde dem neuen Tarif angepasst und vom Regierungsrat und dem Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement im April 1952 genehmigt.

3. Grenzbereinigungen

a) **Landesgrenze.** An einer Sitzung mit der eidgenössischen Landesgrenzkommission wurden die vom Kanton Bern vorgelegten 13 Grenzbereinigungsvorschläge grundsätzlich gutgeheissen. Im Frühjahr 1953 soll die erste Sitzung mit der Landesgrenzkommission für Frankreich stattfinden.

b) **Kantonsgrenzen.** Die Kantonsregierungen haben folgenden Kantonsgrenzveränderungen zugestimmt:

Bern-Aargau zwischen den Gemeinden Wynau und Murgenthal.

Bern-Solothurn zwischen den Gemeinden Leuzigen und Nennigkofen.

Verschiedene andere Kantonsgrenzbereinigungen sind noch in Behandlung.

c) **Gemeindegrenzen.** Im Berichtsjahr sind folgende 20 Gemeindegrenzbereinigungen durchgeführt und vom Regierungsrat genehmigt worden:

Beatenberg-Sigriswil
Belp-Kehrsatz
Belp-Zimmerwald
Bremgarten-Zollikofen
Burgdorf-Kirchberg
Burgdorf-Heimiswil
Erlach-Tschugg, Vinelz
Gampelen-Ins
Gurzelen-Seftigen
Ins-Tschugg, Vinelz
Kirchberg-Utzenstorf
Lüscherz-Vinelz
Münsingen-Niederwichtrach
Münsingen-Tägertschi
Rapperswil-Scheunen
Steffisburg-Thun
Thun-Uetendorf
Walkringen-Worb

4. Grundbuchvermessung

a) **Triangulation IV. Ordnung.** Abgeschlossen und vom Bund genehmigt wurden:

1. Die Revision der Sektion Fraubrunnen = 418 Punkte
2. Die Revision der Sektion Seeland . = 682 »
3. Die Neutriangulation der Sektion Burgdorf-Süd. . . . . = 205 »

Von der Neutriangulation der Sektion Brienzersee und der Revision der Sektion Aarwangen sind die Arbeiten soweit gefördert, dass diese Operate 1953 zur Genehmigung kommen.

Die Revisionsarbeiten vom Operat Kandergrund sind auf dem Felde beendet. Ferner wurde die Revision und Umarbeitung der Sektion Thun in Angriff genommen.

An permanenten Nachführungen wurden 68 Punkte behandelt.

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

Nr. 1 Porrentruy–Damvant, Porrentruy–Bure–Buix–Montignez . . . . . = 53 Punkte
Nr. 2 Alle–Lugnez–Bonfol–Vendlincourt–Miécourt–Asuel . . . . . = 46 »
Nr. 3 St-Ursanne–La Motte, St-Ursanne–Soubey, St-Ursanne–Les Rangiers–St-Brais–Saignelégier . . . . . = 74 »
Nr. 55 St-Ursanne längs des Doubs bis Soubey . . . . . = 22 »

Als Grundlage für die Höhenberechnung der Triangulationssektion Brienzersee wurde ein Nivellementszug längs dem linken Brienzerseeufer erstellt.

c) **Parzellarvermessung.** Vom Regierungsrat genehmigt und von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessung anerkannt wurden die Neuvermessungen von Dürrenroth Los I und Biel Los II.

Die Vermarkungen von Frutigen Los I und Saanen Los I wurden abgeschlossen und der entsprechende Bundesbeitrag wurde bewilligt (Bundesbeschluss betreffend Hilfe für die Gebirgsbevölkerung).

Taxiert wurden im Oberland: Vermarkung und Vermessung Därligen, Leissigen, Brienz Los I; Vermarkung Zweisimmen Los III. Photogrammetrische Vermessung Frutigen Los II und Vermarkung Frutigen Los III. Weiter wurden taxiert: Vermessung Biel Los III, Marchrevision und Vermessung Rubigen und Wangen a. A. Los II.

Vermessungsverträge wurden abgeschlossen für die taxierte Vermarkung Zweisimmen Los III, während die Verträge für die andern taxierten Arbeiten um die Jahreswende vorbereitet werden.

Es waren folgende Neuvermessungen in Arbeit: Aarberg II, Aefligen, Alchenstorf, Bern VIII und IX, Etzelkofen, Fraubrunnen I, Frutigen I und II, Gelterfingen I, Golaten, Grossaffoltern I, Grosshöchstetten, Guttannen I und II, Hilterfingen I, Huttwil I, Jegenstorf, Kirchberg, Kirchenthurnen I, Koppigen, Krattigen, Limpach, Lohnstorf I, Mattstetten I, Melchnau, Mervelier II, Mühledorf, Mühlethurnen, Mülchi, Münchringen, Nidau I, Oberwil i. S. II, Romont I, Rüdtligen, Rumendingen, Rümligen I, Ruppoldsried. Saanen I, II

und III, Schelten, Seedorf I, Souboz I, St-Ursanne II und III, Unterseen I und II, Vauffelin I, Wangen a. A. I, Wengi, Wiedlisbach, Wiler b. U., Willadingen, Zweisimmen I, II und III.

d) Übersichtspläne. Auf Ende 1952 sind folgende genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

im Jura von sämtlichen 148 Gemeinden .	1494 km²
im alten Kantonsteil	2281 »
Total genehmigt	3775 km²

Da infolge der dringlich erklärten Erstellung der Landeskarte viele Übersichtspläne auf Ende 1952 bis Frühling 1953 abgegeben, dazu einige Abgabetermine vorverschoben werden mussten, wurde davon abgesehen, im Jahre 1952 neue Übersichtspläne zu vergeben. Die Arbeitskapazität der Grundbuchgeometer war punkto Übersichtsplanerstellung voll ausgenützt.

In Arbeit im alten Kantonsteil waren demnach 431 km².

Mit der Schwarzzeichnung der zu reproduzierenden Übersichtspläne ist im Jahre 1952 begonnen worden. Taxiert und vergeben sind:

Blatt Lyss S. A. 138
» Aarberg S. A. 140
» Schüpfen S. A. 141
» Gerzensee S. A. 338
» Les Bois S. A. 115

e) Güterzusammenlegung. Der Regierungsrat genehmigte die Grundbuchvermessung des Güterzusammenlegungsgebietes Matten in der Gemeinde Niederbipp sowie das Wegunterhaltsreglement.

Der Gründung der Flurgenossenschaft Banfeld in Aarwangen, sowie der Bonitierung und Neuzuteilung wurde die Genehmigung erteilt.

f) Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten. Im Nachführungskreis Signau und in der Gemeinde Evilard haben die bisherigen Nachführungsgeometer aus Altersgründen den Rücktritt erklärt. Als Nachfolger wurden gewählt: Grundbuchgeometer H. Schweizer für den Kreis Signau und Grundbuchgeometer G. Froidevaux für die Gemeinde Evilard.

Die Ergänzungsarbeiten für das Vermessungswerk der Gemeinde Buix wurden fortgeführt und für die Vermessungswerke der Gemeinden Courtemaîche und Damphreux in Angriff genommen. Nach Abschluss dieser Arbeiten können die letzten 6, bisher nicht genehmigten Vermessungswerke in der Ajoie durch Kanton und Bund als Grundbuchvermessung anerkannt werden und kommen in den Genuss des Bundesbeitrages an die Kosten der Nachführung.

Nach Abschluss der Umarbeitung und Vergleichung des Vermessungswerkes der Gemeinde Burgdorf mit dem Grundbuch wurde die gleiche Arbeit für das Vermessungswerk in der Gemeinde Oberburg in Auftrag gegeben.

Anlässlich von Verifikationen konnte festgestellt werden, dass die Überbeanspruchung der Kreisgeometer bei Nachführungsarbeiten während der ersten Nachkriegsjahre nachgelassen und einem normalen Beschäftigungsgrad Platz gemacht hat.

g) Vorschüsse des Staates an die Gemeinden für Vermessungsarbeiten.

Die ausstehenden Vorschüsse betrugen am 31. Dezember 1951	Fr. 269 473.45
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrage von .	» 498 170.35
	Fr. 767 643.80
Die Rückzahlung der Gemeinden sowie die Verrechnung der ihnen zukommenden Bundes- und Staatsbeiträge erreichten im Jahr 1952 die Summe von	» 362 168.95
Es verbleiben ausstehende und zu amortisierende Vorschüsse im Betrage von.	Fr. 405 474.85

Bern, den 26. März 1953.

Der Baudirektor des Kantons Bern:

Brawand

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 im Vorjahr festgestellte günstige allgemeine Wirtschaftskonjunktur hat sich im Berichtsjahr im grossen und ganzen fortgesetzt. Ihre Auswirkung auf das Verkehrsvolumen und die Erträge der Eisenbahnen ist jedoch unterschiedlich. Von besonderem Einfluss auf die Betriebserträge waren sodann die zu Beginn des Berichtsjahres in Kraft gesetzten Tariferhöhungen, trotzdem insbesondere die Gütertarifreform nicht allen Erwartungen der Bahnverwaltungen zu entsprechen vermochte. Als bezeichnend darf festgehalten werden, dass sowohl die SBB als auch die BLS in ihren Betriebserträgen einen neuen Höchststand erreichten. Bei den SBB steht einer Zunahme um 2,6 % des Personenverkehrs ein sehr beachtlicher, gar 9,2 % betragender Rückgang des Güterverkehrs gegenüber, wobei der Einnahmenausfall im Güterverkehr zufolge der Tarifreform immerhin auf 3,1 % abgeschwächt wurde. Die BLS verzeichnet auch eine bescheidene Zunahme des Personenverkehrs, verdankt ihr Rekordergebnis indessen einem sehr kräftigen Aufschwung des Güterverkehrs. Nicht unbedenklich ist die Tatsache, dass sowohl bei den Bundesbahnen als auch bei verschiedenen Privatbahnen die Betriebsausgaben eine stärkere Tendenz zum Anstieg aufweisen als die Einnahmen. Kann dieser Tendenz in der Folge nicht Einhalt geboten werden, so werden sich bald ernstliche Schwierigkeiten einstellen.

Neuerdings müssen wir feststellen, dass die grossen Privatbahn- und sonstigen Verkehrsprobleme nur zum Teil einer weiteren Abklärung entgegengeführt werden konnten. Der Schlussbericht der vom Bunde zur Prüfung der Verkehrskoordination eingesetzten Expertenkommission stand am Jahresende immer noch aus. Dagegen hat die eidgenössische Expertenkommission für Eisenbahn-Rückkaufsfragen dem Bundesrate ihren Bericht im Mai des Berichtsjahres zugestellt. Wir stehen nicht an, den Bericht als eine sehr verdienstvolle, der Klärung zahlreicher Einzelfragen sehr dienliche Arbeit zu bezeichnen, trotzdem wir nicht mit allen Auffassungen und Folgerungen einiggehen. Eine Stellungnahme des Bundesrates steht noch aus. Der Vorentwurf zu einem neuen Eisenbahn-Bundesgesetz befand sich im Zusammenhang mit dem durchgeführten umfangreichen Vernehmlassungsverfahren im Stadium weiterer Überarbeitung; ein bereinigter neuer Entwurf dürfte im Jahre 1953 zustande kommen.

Alle bernischen Normalspurbahnen (ohne Lötschbergbahn) und Schmalspurbahnen erzielten einen Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 2 869 000 (2 224 000), also Fr. 645 000 mehr als im Vorjahr; die Einnahmen stiegen um Fr. 2 942 000 und die Ausgaben um Fr. 2 297 000. Auch dieser Gesamtvergleich unterstreicht die starke Tendenz des Ausgabenanstieges.

Das Ergebnis der Lötschbergbahn (inkl. Schiffsbetrieb) ist um Fr. 2 378 000 günstiger als im Vorjahr, da die Einnahmen um Fr. 2 715 000 angestiegen sind und die Ausgaben lediglich um Fr. 337 000 höher ausfielen. Der Einnahmenüberschuss der BLS beträgt Fr. 8 370 000 (5 992 000). Auch das Obligationenkapital II. Ranges erhält nun den vollen Zins von 4 %, und eine weitere Rückstellung von rund 3 Millionen Franken für Bau- und Betriebslasten wird möglich.

Die Schmalspurbahnen (exkl. Jurabahnen) erzielten einen Einnahmenüberschuss von Fr. 951 000 (703 000), was einer Verbesserung um Fr. 248 000 entspricht.

Für alle in die Kontrolle einbezogenen Unternehmungen zusammen resultiert ein Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 11 239 000 (8 216 000), also Fr. 3 023 000 mehr als im Vorjahr. Für 1952 resultiert ein Betriebskoeffizient (Ausgaben in Prozent der Einnahmen) von 82,9 (86,3).

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

a) Normalspurbahnen ohne BLS	Betriebsüberschuss
1947	Fr. 2 503 000
1948	» 1 538 000
1949	» 950 000
1950	» 1 224 000
1951	» 1 521 000
1952	» 1 918 000

b) Berner Alpenbahn (inkl. Schiffsbetrieb)

	Betriebsüberschuss
1947	Fr. 6 256 000
1948	» 5 317 000
1949	» 3 655 000
1950	» 4 569 000
1951	» 5 992 000
1952	» 8 370 000

c) Schmalspurbahnen

1947	» 1 371 000
1948	» 1 121 000
1949	» 930 000
1950	» 529 000
1951	» 703 000
1952	» 951 000

d) Sämtliche bernische Dekretsbahnen

1947	» 10 130 000
1948	» 7 976 000
1949	» 5 535 000
1950	» 6 322 000
1951	» 8 216 000
1952	» 11 239 000

Betriebskoeffizient

1947	80,9
1948	86,4
1949	90,3
1950	88,8
1951	86,3
1952	82,9

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

1930	1,91 %	1942	5,73 %
1931	1,92 %	1943	4,11 %
1932	0,88 %	1944	2,29 %
1933	0,95 %	1945	1,60 %
1934	0,96 %	1946	3,16 %
1935	0,81 %	1947	2,01 %
1936	0,72 %	1948	2,12 %
1937	0,69 %	1949	1,36 %
1938	0,98 %	1950	1,34 %
1939	0,81 %	1951	1,60 %
1940	1,02 %	1952	1,92 %
1941	1,97 %		

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

1930	1,96 %	1935	0,46 %
1931	1,50 %	1936	0,39 %
1932	0,70 %	1937	1,24 %
1933	0,60 %	1938	1,32 %
1934	0,75 %	1939	1,31 %
1940	3,16 %	1946	1,82 %
1941	3,79 %	1947	2,45 %
1942	4,06 %	1948	1,76 %
1943	3,45 %	1949	0,49 %
1944	3,28 %	1950	0,72 %
1945	2,35 %	1951	1,49 %

(Die Berechnungen pro 1952 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* — die im Berichtsjahr übrigens das Jubiläum ihres 50jährigen Bestehens feiern konnten — bei. Die Gesamtverkehrseinnahmen der SBB betrugen in Millionen Franken:

1930	391,2	1942	352,4
1931	373,5	1943	462,0
1932	330,8	1944	485,5
1933	324,2	1945	493,0
1934	321,3	1946	563,8
1935	303,0	1947	611,6
1936	279,3	1948	619,7
1937	323,6	1949	582,4
1938	307,6	1950	589,7
1939	347,8	1951	657,2
1940	384,0	1952	670,7
1941	440,0		

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Aktivsaldo von Fr. 8 100 000 ab (Vorjahr: Fr. 8 000 000).

Die *Privatbahnhilfe* gemäss Bundesgesetzen vom 6. April 1939 und 21. Dezember 1949 stand vornehmlich im Zeichen der Verwirklichung beschlossener Projekte. So bei der Jurabahngesellschaft (CJ), der Rechtsufrigen Thunerseebahn (STI), der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB) und der Bern-Neuenburg-Bahn (BN). Die Jurabahngesellschaft konnte die umgebaute Linie Porrentruy–Bonfol (Normalspur) am 18. Mai des Berichtsjahres dem elektrischen Betrieb übergeben. Die Rechtsufrige Thunerseebahn eröffnete den Trolleybus-Betrieb auf der Strecke Thun–Beatenbucht am 19. August 1952.

In der Hilfeleistungsangelegenheit der Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn stellte der Bund gegen Jahresende einen ersten Vereinbarungsentwurf zu, dessen Bedingungen aber nicht durchwegs annehmbar waren. Die Bereinigungsverhandlungen erstreckten sich in das Jahr 1953, so dass sich unser nächster Jahresbericht des näheren mit dem Geschäft zu befassen haben wird.

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

Defizitdeckungsbeiträge erhielten die Jurabahngesellschaft (CJ), die Solothurn-Niederbipp-Bahn, die Langenthal-Jura-Bahn und die Langenthal-Melchnau-Bahn. In den zwei letztgenannten Fällen bezogen sich die Beiträge auf das Jahr 1951 und wurden unter Mitwirkung des Bundes nach Massgabe des Bundesbeschlusses vom 3. Oktober 1951 gewährt.

Das *Verhältnis zwischen Eisenbahn und Automobil* ist seit der Verwerfung der ATO gekennzeichnet durch eine kräftige Zunahme der Automobilkonkurrenz und eine entsprechende Abwanderung von Schienenverkehr auf die Strasse. Am 1. Mai 1952 ist das zwischen den SBB, dem Treuhandverband des Autotransportgewerbes und der Gemeinschaft für den Überlandverkehr abgeschlossene Verständigungsabkommen für den Fernverkehr in Kraft getreten. Diesem Versuch zu einer Zusammenarbeit auf freiwilliger Grundlage konnten sich die Privatbahnen zufolge berechtigter Bedenken nicht sogleich anschliessen, zumal ihnen keinerlei Gewähren für den Nahverkehr geboten wurden. Das Koordinations- und Zusammenarbeitsproblem dürfte im kommenden Jahre eine weitere Abklärung erfahren.

Auf dem Gebiete der *Verkehrswerbung* standen die Fremdenverkehrsinteressen nach wie vor im Vordergrund. Die Zusammenarbeit mit den Landes- und Regionalorganisationen verlief im bisherigen Rahmen. Sonderaktionen des Verkehrsvereins des Berner Oberlandes wurden gefördert.

Technische Verbesserungen wurden auch im Berichtsjahr sowohl seitens der SBB als der bernischen Privatbahnen verwirklicht. An wichtigeren SBB-Bauten sind zu erwähnen: Erstellung der Geleise- und Fahrleitungsanlagen für eine neue Rampe Bern–Wylerfeld; Ergänzung der Sicherungsanlagen in Gümligen; Erstellung einer Personenunterführung in Laufen; Beginn des Ausbaues der Bahnhofanlagen in Lyss; Umbauten im Aufnahmegebäude Pruntrut; Erstellung einer elektrischen Stellwerkanlage in St-Imier; Erweiterung der Bahnhof- und Depotanlagen sowie Erstellung von Nebengebäuden für die EBT in Burgdorf; Remiseerweiterungen in Meiringen; Einrichtung des einspurigen Streckenblocks Delémont–St-Ursanne; Einrichtung des Streckenblocks Worb–Zäziwil und einer elektrischen Stellwerkanlage in Tägertschi. Bezüglich der durchgehenden Doppelspur Biel–Bern konnte leider noch kein praktischer Erfolg erzielt werden. Die bernischen Dekretsbahnen haben ihrerseits zahlreiche Erweiterungs- und Verbesserungsarbeiten ausgeführt, deren Aufzählung hier zu weit führen würde.

In der *Berner Bahnhoffrage* wurden die Studien im Hinblick auf die Schaffung eines bereinigten technischen Projektes fortgesetzt, wobei die Anpassung des städtischen Verkehrs an die Bahnhoflösung im Vordergrund stand.

2. Schiffahrt

Die öffentlichen Schiffsbetriebe auf dem Thunersee, dem Brienzersee und dem Bielersee versahen ihre Dienste in gewohnter Weise. Das im letztjährigen Bericht erwähnte technische Sanierungsprojekt der Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft wurde mittlerweilen spruchreif und fand am 15. Mai 1952 die Zustimmung des Grossen Rates. Sofort nach der Beschlussfassung wurden die technischen Arbeiten in die Wege geleitet. Das Projekt sieht u. a. die Anschaffung von zwei neuen Schiffen zu 400 bzw. 100 Passagierplätzen vor.

In Spiez wurde ein neues Stationsgebäude für den Schiffsbetrieb geschaffen.

Die Zahl der mit kantonaler Bewilligung betriebenen Flussfähren betrug 12.

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. Das interkantonale Schiffahrtspolizeireglement erfuhr einige Abänderungen.

3. Konzessionierter Postautomobilverkehr

Die den Inhabern einer Postkonzession A bisher gewährte Steuererleichterung wurde 1952 beibehalten.

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

4. Konzessionierter Flugverkehr

Es war beabsichtigt, die von der SWISSAIR ab dem Flughafen Bern-Belp nach und von London durchgeführten regelmässigen Kurse auszudehnen auf die Zeit vom 30. Mai bis 15. September. Da im Frühjahr jedoch plötzlich eine starke Knappheit an Flugbenzin eintrat, konnte der regelmässige Verkehr erst am 9. Juni einsetzen. Die Kürzung der Pfund-Zuteilung für Auslandreisen einerseits und die zunehmende Konkurrenz der wesentlich billigeren Nachtflugkurse bewirkten eine Frequenzabnahme auf unserer Linie. Die Regelmässigkeit der Kursflüge war wiederum sehr gut.

Die Möglichkeiten der Schaffung eines Allwetter-Pistenflughafens nördlich der Bundesstadt wurden weiter studiert, doch hat sich noch kein bestimmtes Projekt herausgeschält. Dem Helikopterflug wurde im Hinblick auf mögliche künftige Entwicklungen besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

5. Kleinseilbahnen und Skilifte

Auf Grund kantonaler Bewilligungen erstellt und betrieben und unserer periodischen technischen Kontrolle unterstellt waren: 1 Kleinseilbahn (4plätzig), 17 stationäre Skiliftanlagen und 5 transportable Skilifte.

All diese Anlagen befinden sich in technisch einwandfreiem, betriebssicherem Zustand.

B. Fahrplan

Die allgemeine Wirtschafts- und Verkehrslage gestattete die Beibehaltung und in vielen Fällen sogar die Vermehrung der Leistungen im Reisezugsverkehr. Im Kampf gegen die Automobil-Konkurrenz liessen sich die SBB ganz besonders die Pflege des Schnellzugsverkehrs angelegen sein. Wo sich diese Tendenz allzusehr zu Lasten des Lokal- und Regionalverkehrs durchzusetzen versucht, müssen wir Einspruch erheben. Im offiziellen Bereinigungsverfahren vertraten wir gegenüber den SBB und den Privatbahnverwaltungen insgesamt 120 Abänderungsbegehren. Neben den erzielten Verbesse-

Approximative Betriebsergebnisse bernischer Privatbahnen pro 1952

Gesellschaft	Einnahmen	Ausgaben	Überschuss
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Normalspurbahnen			
Lötschbergbahn (exklusive Schiff)	27 307 000	19 079 000	+ 8 228 000
Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee	1 421 000	1 279 000	+ 142 000
Simmentalbahn	2 196 000	1 780 000	+ 416 000
Bern-Neuenburg-Bahn	4 285 000	3 951 000	+ 334 000
Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn	3 542 000	3 428 000	+ 114 000
Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn	8 748 000	7 688 000	+ 1 060 000
Solothurn-Münster-Bahn	1 292 000	1 205 000	+ 87 000
Vereinigte Huttwil-Bahnen	3 078 000	3 019 000	+ 59 000
Sensetalbahn	361 000	322 000	+ 39 000
Chemins de fer du Jura (gemischte Spur)	1 326 000	1 517 000	— 191 000 (Budget)
II. Schmalspurbahnen			
Berner Oberland-Bahnen	2 091 000	1 802 000	+ 289 000
Montreux-Berner Oberland-Bahn	3 100 000	3 123 000	— 23 000
Rechtsufrige Thunerseebahn	959 000	919 000	+ 40 000
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1 474 000	1 231 000	+ 243 000
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	3 011 000	2 516 000	+ 495 000
Solothurn-Niederbipp-Bahn	457 000	457 000	—
Langenthal-Jura-Bahn	225 000	284 000	— 59 000
Langenthal-Melchnau-Bahn	225 000	264 000	— 39 000
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	535 000	530 000	+ 5 000
Total	65 633 000	54 394 000	+ 11 239 000
Ergebnis 1951	59 976 000	51 760 000	+ 8 216 000
Ergebnis 1950	56 235 000	49 913 000	+ 6 322 000

rungen bleiben aber recht viele berechtigte Wünsche unberücksichtigt, teils aus technischen, teils aus betriebswirtschaftlichen Gründen.

Die Anstrengungen zur Verbesserung des Eisenbahnverkehrs via Delle und zur Wiederaufnahme eines regelmässigen Personenverkehrs zwischen Pfetterhouse und Bonfol wurden fortgesetzt. Wenn auch nicht mit einem unmittelbaren Erfolg zu rechnen war, so scheinen sich doch allmählich die Aussichten auf eine stufenweise Verbesserung der Zustände zu mehren.

C. Eisenbahnen im Betrieb

Die verfügte Einschränkung des Verwaltungsberichtes macht es notwendig, dass wir uns auf eine Zusammenstellung der approximativen Betriebsergebnisse in der nebenstehenden Übersichtstabelle beschränken. 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 1952 wurden zuhanden der Bundesbehörden oder des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen

Skilift Mürren/Allmendhubel–Maulerhubel an die Skilift Mürren AG.

Skilift Hornberg–Hühnerspiel an die Herren Jutzeler, Saanenmöser, und J. Schmid, Saanen.

Automobilkonzession Kandersteg–Selden an Adolf Schnydrig, Kandersteg.

b) Provisorische Konzessionen

Keine Bemerkungen.

c) Konzessionserneuerungen

Skiliftkonzession «Bütschels», Kandersteg.

Skiliftkonzession Kleine Scheidegg–Lauberhorn.

Skiliftkonzession «Oberbort», Gstaad.

Skiliftkonzession Mauren–Hohliebe, Lenk.

Luftseilbahnkonzession Adelboden–Engstligenalp.

Automobilkonzession Wimmis–Oberstocken.

Automobilkonzession Rebeuvelier–Choindez.

Automobilkonzession Lauterbrunnen–Stechelberg.

Automobilkonzession Blauen–Zwingen SBB.

Automobilkonzession der Oberaargauischen Automobilkurse.

Automobilkonzession St-Imier–Chasseral.

Automobilkonzession Steffisburg–Oberdiessbach.

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

Automobilkonzession der Automobilgesellschaft Burgdorf und Umgebung.

Automobilkonzession Rütschelen–Langenthal.

Automobilkonzession Kerzers–Wileroltigen.

Automobilkonzession Koppigen und Umgebung.

d) Konzessionsausdehnungen

Ausdehnung der Automobilkonzession Adelboden–Geils, Sommerbetrieb

Ausdehnung der Automobilkonzession Wilderswil–Interlaken.

e) Fristverlängerungen

Keine Bemerkungen.

f) Konzessionsablehnungen

Automobilkonzession St-Imier–Tramelan.

Ausdehnung der Automobilkonzession Steffisburg–Oberdiessbach auf die Strecke Steffisburg–Thun Bf.

Automobilkonzession Grellingen–Nenzlingen.

Sesselbahn Zweisimmen–Rinderberg.

Gondelbahn Eggweide–Rinderberg.

g) Erloschene Konzessionen

Keine Bemerkungen.

F. Schiffahrt

1. Bestand der kontrollierten Schiffe pro 1952

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse und kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	562	666	313	839	2380
Motorgondeln	746	252	65	253	1316
Motorboote	99	103	6	5	213
Segelboote verschiedener Art	73	151	6	3	233
Segelboote mit Aussenbordmotor	49	11	2	—	62
Segeljachten	23	52	—	—	75
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	10	10	1	65	86
Fähren	—	—	—	12	12
Faltboote und Paddelboote	198	205	42	520	965
Faltboote mit Segel	89	30	7	28	154
Faltboote mit Aussenbordmotor	23	6	1	96	126
Total 1952	1872	1486	443	1821	5622
Total 1951	1805	1443	454	1823	5525
Veränderungen im Berichtsjahr	+67	+43	—11	—2	+97

2. Schifferpatente und Fähigkeitsausweise

Der Bestand der Schifferpatente beläuft sich auf Ende 1952 auf 932 (684). Ausserdem wurden 5 Fähigkeitsausweise visiert.

3. Rechnung

Einnahmen:

Gebühren und Stempelmarken	Fr. 28 881.90	
Reglemente	» 298.40	
		Fr. 29 180.30
Ausgaben		» 15 410.70
Überschuss (1951: Fr. 10 491.90) .		Fr. 13 769.60

G. Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1952

Budgetrubrik 2200	Budgetierte Einnahmen Fr.	Erzielte Einnahmen Fr.	Budgetierte Ausgaben Fr.	Wirkliche Ausgaben Fr.
Sekretariat und Eisenbahnabteilung . . .	109 300.—	156 775.90	863 095.—	539 792.70

Bern, den 1. Juni 1953.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

Brawand

Vom Regierungsrat genehmigt am 19. Juni 1953.

Begl. Der Staatsschreiber: **Schneider**

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1952

(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. et 14. IX. 1871	—	—	9 210 500	10 000 000	1 169 142	20 379 642	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	226 415	9 540 165	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	3 477 710	204 574	7 184 784	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	67 153	10 951 978	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	4 481 729	191 402	12 358 131	3 754 400	1 000 000
6	Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn	—	—	—	2 908 600	6 044 956	835 723	9 789 279	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	—	143 701	1 031 381	674 320	—
8	Freiburgerbahnen	—	—	—	9 751 000	6 546 386	778 364	17 076 150	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	1 235 822	145 540	2 516 437	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	5 347 532	152 657 657	23 839 000	19 628 645
				Total	113 027 605	121 348 453	9 109 546	243 485 604	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	2 406 487	376 620	5 021 057	1 238 560	1 238 560
2	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	3 541 690	7 094 400	322 912	10 959 002	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	16 533	1 358 533	463 500	—
4	Biel-Meinisberg (jetzt Autoverkehr)	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	97 050	—	3 774	100 824	42 960	—
5	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	18. XI. 1912 / 11. III. 1918	4. XII. 1916	1 003 000	—	29 734	1 032 734	706 200	—
6	Solothurn-Zollikofen-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4 976 500	2 000 000	694 036	7 670 536	2 184 000	2 184 000
7	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1 872 000	149 300	52 890	2 074 190	402 500	—
8	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987 000	300 000	700 886	1 987 886	567 500	—
9	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	1 840 300	1 431 753	160 555	3 432 608	867 400	867 400
10	Berner-Oberland-Bahnen	29. IV. 1887	22. XII. 1947	1. VII. 1890	3 843 000	4 066 600	243 717	8 153 317	238 200	213 800
				Total	21 340 490	17 848 540	2 601 657	41 790 687	6 908 820	4 503 760
				Gesamttotal	134 368 095	139 196 993	11 711 203	285 276 291	50 025 590	33 430 605