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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1954)

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

Autor: Brawand, Samuel / Moine, V.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417500

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: 10.12.2025

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

VERWALTUNGSBERICHT

DER

DIREKTIONEN DER BAUTEN UND EISENBAHNEN DES KANTONS BERN

FÜR DAS JAHR 1954

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

I. Baudirektion

A. Allgemeines

Die Bautätigkeit hielt im Berichtsjahr in unverminderter Stärke an. Auch die kommenden Jahre lassen keine Verminderung des Bauvolumens erwarten, da neue Aufgaben ihrer Erledigung harren. Es sei in diesem Zusammenhang auch auf das Fünfjahresprogramm der Neu- und Umbauten von ca. 33 Millionen Franken und auf die bestehenden Strassenbauprogramme der Haupt-, Verbindungs- und Alpenstrassen verwiesen. An Stelle des letztjährigen Minderaufwandes im Hochbau von 2,75 Millionen haben wir im Berichtsjahr einen Mehraufwand von 3,26 Millionen Franken zu verzeichnen. Die Bruttoaufwendungen für das gesamte Strassenwesen betragen 27,66 Millionen Franken. Sie übersteigen diejenigen des Vorjahres um rund 3,5 Millionen.

Die Baudirektion bearbeitete im Berichtsjahr unter anderem 125 strassenbaupolizeiliche Ausnahmebewilligungen, 10 Baureglemente, 48 Alignementspläne, 29 Wasserversorgungs- und Kanalisationsreglemente, 6 Strassen- und Wegreglemente, 6 Beitragspflichtreglemente; 4 Elektrizitätsreglemente, 6 Schwellenreglemente und Kataster sowie 29 Gesuche um Strassenunterhaltsbeiträge.

Ausserdem hatte sich die Baudirektion mit 32 Rekursen an den Regierungsrat zu befassen und bei mehreren staatsrechtlichen Beschwerden gegen regierungsrätliche Entscheide die Vernehmlassung des Regierungsrates an das Schweizerische Bundesgericht vorzubereiten. Alle diese Beschwerden sind vom Bundesgericht, soweit darauf überhaupt eingetreten wurde, abgewiesen worden.

In zahlreichen Fällen hat die Baudirektion Berichte zuhanden der andern Direktionen ausgearbeitet.

Personal. Am 27. Juni starb der 2. Direktionssekretär Dr. *Bruno Walter* im Alter von 46 Jahren an Herzschlag. Er hatte während sechs Jahren als juristischer Sachbearbeiter hauptsächlich auf dem schwierigen Gebiet der Hoch- und Tiefbaupolizei wertvolle Arbeit geleistet, wofür ihm die Baudirektion ein dankbares Andenken bewahrt.

Es traten zurück:

Frl. *Margrit Wüthrich*, Kanzleigehilfin im Kreisoberingenieurbüro Thun, wegen Heirat am 28. Februar;

Joseph Casanova, auf dem Kreisoberingenieurbüro Bern, wegen eigener Geschäftsgründung am 31. März;

Hermann Kohler, Architekt des Hochbauamtes, wegen Erreichung der Altersgrenze am 30. April;

Hans Röthlisberger, Sekretär des Kreisoberingenieurs Burgdorf, wegen Erreichung der Altersgrenze am 31. Mai;

Hermann Brönnimann, Kanzleichef-Rechnungsführer der Baudirektion, vorzeitig wegen Krankheit am 30. Juni;

Alfred Wittwer, Rechnungsführer des Hochbauamtes, wegen Erreichung der Altersgrenze am 30. Juni;

Gottfried Lehmann, Techniker auf dem Kreisoberingenieurbüro Bern, wegen Erreichung der Altersgrenze am 31. August.

Allen Zurückgetretenen sei auch an dieser Stelle für ihre treue Arbeit gedankt.

Neu gewählt wurden:

als 2. Direktionssekretär: Fürsprecher *Hans Siegenthaler,* bisher Gerichtssekretär in Burgdorf;

als Spezialist für Kanalisations- und Abwasserreinigungsprojekte auf dem Tiefbauamt (Büro für Wassernutzung und Abwasserreinigung): Ingenieur *Georges Kubat;*

als Techniker auf dem Kreisoberingenieurbüro Bern: *Fritz Pfäffli* und *Hugo Weibel;*

als Rechnungsführer der Bau- und Eisenbahndirektionen sowie des Hoch- und Tiefbauamtes: *Bruno Wenger,* seit 1. Juni Rechnungsführer des Hochbauamtes;

als Sekretär des Kreisoberingenieurbüros Burgdorf: *Erwin Vogel;*

als Kanzleigehilfin des Kreisoberingenieurbüros Burgdorf: Frl. *Erika Fankhauser;*

als Kanzleigehilfin im Rechnungsführerbüro der Bau- und Eisenbahndirektionen sowie des Hoch- und Tiefbauamtes: Frl. *Liselotte Nikees.*

Vom 18. August bis zu seiner am 15. September erfolgten Demission amtierte als Rechnungsführer der Bau- und Eisenbahndirektionen sowie des Tiefbauamtes: *Charles Zysset.*

B. Gesetzgebung

Die Verordnung betreffend Bezeichnung der öffentlichen Gewässer und der unter öffentliche Aufsicht gestellten Privatgewässer vom 5. Juni 1942 erfuhr zwei Ergänzungen durch Stellung weiterer Gewässer unter öffentliche Aufsicht.

Bearbeitet wurden:

1. das Gesetz über die Bauvorschriften in den Gemeinden.
2. das Dekret über die Erhebung von Beiträgen der Grundeigentümer an die Strassenbaukosten der Gemeinden.
3. die Vollziehungsverordnung zum Strassenbaugesetz.

In allen drei Fällen liegen Entwürfe vor. Ziff. 1 soll nach Neujahr einer Expertenkommission unterbreitet werden. Ziff. 2 liegt bei der grossrätlichen Kommission.

Es wurde in Behandlung des *Postulates Jufer* aus dem Jahr 1953 geprüft, ob es angezeigt sei, die geltenden Bestimmungen über das kantonale Vermessungswesen betreffend die Bereinigung der Gemeindegrenzen in einem neuen Erlass zusammenzufassen. Die Prüfung hat ergeben, dass die kantonale Gesetzgebung über das Vermessungswesen heute den an sie gestellten Anforderungen genügt und dass sich eine Zusammenfassung derselben in einem neuen Gesetzeserlass nicht aufdrängt.

C. Hochbau

1. Allgemeines. Die Ausgaben des Hochbaues betrugen im Berichtsjahr Fr. 9 638 321.71 (Vorjahr Franken 6 370 454.03). Mehraufwand gegenüber 1953 Franken 3 267 867.68.

Nach Budgetkrediten verteilen sich diese Ausgaben wie folgt:

a)	701.1 Neu- und Umbauten . . .	Fr. 1 329 551.85
b)	705.3 Neu- und Umbauten (aus Rückstellungen)	» 6 532 579.20
c)	Prov. Konto 4.14.2105 1 Betasynchrotron- und Isotopen-Institut .	» 260 087.35
		Fr. 8 122 218.40
d)	Konten 700–704 Unterhaltsarbeiten an staatseigenen Gebäuden. .	» 1 516 103.31
		Fr. 9 638 321.71

Auf dem provisorischen Konto 4.14.2105 1 erscheinen wie im Vorjahr die Ausgaben für die Erstellung eines Isotopeninstitutes im Inselspital. Der Kredit wurde durch Grossratsbeschluss vom 18. Februar 1953 zu Lasten des Kontos 1400.949 der Sanitätsdirektion bewilligt. Die Arbeiten werden durch das Hochbauamt geleitet und zuhanden der Sanitätsdirektion abgerechnet.

Im Berichtsjahr konnten verschiedene, zum Teil grosse Bauaufgaben abgeschlossen werden. In erster Linie seien erwähnt: Das neue zahnärztliche Institut und das Haushaltungslehrerinnenseminar, welche beide auf Anfang November bezogen werden konnten.

Im Laufe des Sommers sind das neue Amthaus in Erlach und die beiden Schwesternhäuser der Heil- und Pflegeanstalt Münsingen in Betrieb genommen worden.

Die bauliche Reorganisation des Knabenerziehungsheimes Oberbipp wurde auf Jahresende abgeschlossen.

In Trachselwald ist die 1. Etappe des Schlossumbaues, umfassend das Haus des Gefangenenwärters und den Wehrgang, beendigt und im Mädchenerziehungsheim Kehrsatz konnte die 1. Etappe, Ökonomie, mit dem nachträglich erstellten Schweinestall ebenfalls abgeschlossen werden.

Nachdem das Strassenverkehrsamt in den Neubau «Ringhof» umgezogen war, erfuhren die Gebäude Speichergasse 14/16 eine Umgestaltung zum Zwecke der Unterbringung verschiedener Abteilungen des kantonalen Polizeikommandos.

In der Kantonsschule Pruntrut gelangte die 1. Etappe einer gründlichen Renovation der Klassenzimmer zur Durchführung.

Ferner seien erwähnt: eine Stallsanierung im Verpflegungsheim Sonvilier und ein Gewächshausneubau mit Treibbeeten in der Gartenbauschule Oeschberg sowie Umänderungen und Renovationen von Büros der Richterämter V–VII im Amthaus Bern, der Einbau von 2 Wohnungen im Schloss Interlaken und bauliche Änderungen in der landwirtschaftlichen Schule Schwand.

Endlich sei auf die mit einem Aufwand von ca. 12 Millionen Franken erstellten Inselneubauten (Anna-Seiler-Spital, Schwesternhäuser, unterirdische Gänge und Insel-Heizzentrale) hingewiesen, welche anlässlich der 600-Jahrfeier der «Insel» am 2. Oktober 1954 feierlich eingeweiht wurden.

In Ausführung begriffen sind am Jahresende die Um- und Neubauarbeiten von Hörsaal und Laboratorien an der Dermatologischen Klinik sowie einer Isotopen- und Diagnostikabteilung des Röntgeninstitutes. Der Abschluss dieser Arbeiten ist auf Ende Januar 1955 zu erwarten.

In der Strafanstalt Thorberg sind die Arbeiten durch die Erstellung eines Gewerbetraktes, enthaltend die Schreinerei und Wagnerei, weitergeführt worden.

Das gleiche gilt für die Arbeiten in der Arbeitsanstalt St. Johannsen, wo das neue Dienstgebäude in Betrieb genommen wurde. Es bleiben noch vorbehalten: die Fertigstellung der Brunnenscherme und eines Feuerwehrmagazins.

An neuen Aufgaben wurden in Angriff genommen: der Umbau und die Renovation der Häuser Herrengasse 9/11 als Pfarrhäuser der Münsterkirchgemeinde, der Neubau eines Chemiegebäudes für das Technikum Burgdorf, der Neubau eines Zöglingstraktes des Mädchenerziehungsheimes Kehrsatz, die zweite Etappe im Umbau des Schlosses Trachselwald, der Bau einer Wagenremise mit verschiedenen Nebenräumen für die Ökonomie der Heil- und Pflegeanstalt Münsingen und der Wiederaufbau einer abgebrannten Garbenscheune der Strafanstalt Witzwil.

In Vorbereitung befinden sich: der Neubau des Amthauses in Langnau und eines Hörsaal- und Laboratoriumstraktes der medizinischen Klinik auf dem Inselareal; der Um- und Neubau eines Verwaltungsgebäudes an der Gerechtigkeitsgasse 64; die Einrichtungen neuer Sterilisations- und Röntgenanlagen im Frauenspital; ein Mikrofilmarchiv im Gebiet der Jungfraubahn; ein Direktorwohnhaus der Anstalt Bellelay; Umbauten im Verwaltungsgebäude der landwirtschaftlichen Schule Rütti; die zweite Renovationsetappe der Kantonsschule Pruntrut; eine Pfarrhauserweiterung in Wasen i. E. sowie Renovationen der Kirche Koppigen und des Kirchenchores Melchnau.

Für den Neubau einer Offiziers- und Aspirantenkaserne des Waffenplatzes Bern, welcher aus Gründen der Arbeitsmarktlage zurückgestellt war, hat das Eidgenössische Militärdepartement seine Zustimmung erteilt. Das Projekt, welches im kommenden Jahr in Angriff genommen werden soll, hat durch die Verlegung des Standortes auf das alte Kasernenareal eine Veränderung erfahren. Die Kosten bewegen sich im Rahmen der durch Volksbeschluss im Jahre 1943 bewilligten Mittel.

Schliesslich seien noch erwähnt: der Bau einer Zweigsternwarte bei Zimmerwald und Umbauten in der Wichterheerbesitzung bei Oberhofen zur Einrichtung einer Jugendherberge. Diese beiden Bauaufgaben werden durch Baukommissionen, in welchen das kantonale Hochbauamt massgebend vertreten ist, geleitet.

Neben diesen Aufgaben, deren Inangriffnahme als gesichert zu betrachten ist, wird an der Vorbereitung einer grossen Zahl weiterer Bauabsichten gearbeitet. In erster Linie seien erwähnt: der Umbau und die Renovation des Schlosses Pruntrut als Sitz der Bezirksverwaltung, der Neubau eines Institutes für die philosophisch-naturwissenschaftliche Fakultät II und eines Tierspitales, der Umbau der Gebäude Kanonenweg 12/14 als Personalhäuser des Frauenspitals, der Umbau und die Renovation des Schlosses Kehrsatz als Abschluss der Reorganisation des Mädchenerziehungsheimes, ein Neubau für das Seminar Hofwil, ein Wäschereigebäude in Bellelay, Turnhallen für Kantonsschule und Seminar in Pruntrut, ein Personalhaus für das Pachtgut Schlosswil, ein Saalbau der landwirtschaftlichen Schule und ein Reorganisationsprojekt der Molkereischule Rütti in Zollikofen sowie Umbauten auf dem Inselareal und im Altbau des botanischen Institutes.

2. Konten 705, Neu- und Umbauten: Die finanziellen Aufwendungen des staatlichen Hochbaues pro 1954 sind im einzelnen wie folgt ausgewiesen:

	Fr.	Fr.
Konto 705 1 (Bewilligungen von 1954)		
Bern, Amthaus; Umänderungen und Renovationen in den Richterämtern V–VII	25 632.55	
Bern, Herrengasse 9/11; Umbau	211 645.25	
Bern, Speichergasse 14/16; Umbau und Aufstockung	14 235.30	
Burgdorf, Technikum; Neubau Chemiegebäude	263 712.—	
Interlaken, Schloss; Umbau	21 490.75	
Kehrsatz, Mädchenerziehungsheim; Zöglingsneubau	358 048.55	
Münsingen, landwirtschaftliche Schule Schwand; Umbauten	30 908.95	
Münsingen, Heil- und Pflegeanstalt; Ökonomie, Neubau Wagenremise	142 591.45	
Oeschberg, Gartenbauschule; Umbauten	21 493.45	
Pruntrut, Kantonsschule; Umbauten	161 279.70	
Sonvilier, Anstalt Pré aux Bœufs; Stallsanierung	78 315.90	
Thorberg, Strafanstalt; Wasserversorgung (Nachtrag)	198.—	
		1 329 551.85
Konto 705 3 (Bewilligungen von 1953 und früher)		
Bern, Alte Hauptwache; Heizungsumbau	5 896.—	
Bern, Dermatologisches Institut; Um- und Neubau	341 203.60	
Bern, Haushaltungslehrerinnenseminar; Neubau	1 494 299.15	
Bern, Rathaus; Ausschmückung der Empfangshalle	16 000.—	
Bern, Speichergasse 14/16; Umbau und Aufstockung	272 000.—	
Bern, zahnärztliches Institut; Neubau	1 963 207.55	
Bern, Offizierskaserne; Projektierung für Neubau	2 600.—	
Bellelay, Heilanstalt; Kläranlage	89 298.40	
Biel, Amthaus; Zwischenbau, Nachtrag	910.85	
Erlach, Amthaus; Neubau	444 162.80	
Hondrich, Bergbauernschule; Nachtragsarbeiten	8 439.55	
Kehrsatz, Mädchenerziehungsheim; Ökonomie, Schweinestall	86 766.35	
Münsingen, Heil- und Pflegeanstalt; Schwesternhäuser, Neubauten	617 566.80	
Münsingen, landwirtschaftliche Schule Schwand; Milchkammer und Garderobegebäude	3 793.65	
Oberbipp, Knabenerziehungsheim; 4. Etappe, Umbau	492 474.70	
St. Johannsen, Arbeitsanstalt; Ökonomie, Dienstgebäude	91 476.05	
Thorberg, Strafanstalt; Verwahrungs- und Kapellenbau, Neubau	275 500.40	
Thorberg, Strafanstalt; Nebengebäude, Wiederaufbau	2 289.95	
Thorberg, Strafanstalt; Ausschmückung der Kapelle	8 184.30	
Übertrag	6 216 070.10	1 329 551.85

	Fr.	Fr.
Übertrag	6 216 070.10	1 329 551.85
Thorberg, Strafanstalt; neue Terrasse und Einbau Öltank	14 244.80	
Thun, Schloss; Umbau.	13 162.75	
Trachselwald, Schloss; Umbau, 1. Etappe.	206 366.75	
Witzwil, Strafanstalt; Ökonomie, Neubau	82 734.80	
		6 532 579.20
Prov. Konto 4 14 2105 1		
Bern, Betasynchrotron- und Isotopeninstitut . .		260 087.35
Summa Bauausgaben auf Budgetkonten 705. . .		7 122 218.40

3. Unterhaltskonten 700–704: Im Voranschlag war für den Unterhalt der Staatsgebäude ein Betrag von total Fr. 1 522 000 enthalten. Diesem Betrag stehen Ausgaben von Fr. 1 516 103.31 entgegen. Es ergeben sich somit Minderausgaben von Fr. 5896.69.

Die Ausgaben auf den einzelnen Konten sind die folgenden:

Konto 700, Unterhalt der Amtsgebäude	Fr.	963 223.27
Konto 701, Unterhalt der Pfarrgebäude	»	358 470.19
Konto 702, Unterhalt der Kirchengebäude	»	36.90
Konto 703, Unterhalt der öffentlichen Plätze	»	4 362.—
Konto 704, Unterhalt der Wirtschaftsgebäude	»	190 010.95
Total Unterhaltskosten pro 1954 . .	Fr.	1 516 103.31

Die zur Verfügung stehenden Kredite waren gegenüber dem Vorjahr erhöht, und zwar für den Unterhalt der Amtsgebäude um Fr. 60 000 und für den Unterhalt der Wirtschaftsgebäude um Fr. 50 000. 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.

Einen wesentlichen Bestandteil dieser Aufwendungen machen die Raumrenovationen aus, die durch den Wechsel der Inhaber von Dienstwohnungen, insbesondere auch in Pfarrhäusern, verursacht wurden.

Einen weiteren ansehnlichen Betrag erforderte die Sanierung von Kaminanlagen, Öfen und elektrischen Installationen, die von der Brandversicherungsanstalt mit Rücksicht auf die Feuersicherheit verlangt wurden. In den Pfarrhäusern macht sich mehr und mehr der Wunsch nach Einrichtung von Zentralheizungen geltend. Solchen Begehren wurde im Rahmen des Möglichen dort entsprochen, wo sich die Kirchgemeinden bereit erklärten, einen angemessenen Teil der Kosten zu übernehmen.

Es ist unmöglich, in diesem Bericht alle Umänderungen, Renovationen oder Reparaturen, die zu Lasten der Unterhaltskonten ausgeführt wurden, festzuhalten. Einzelheiten sind den Anweisungskontrollen zu entnehmen.

Nachstehend seien folgende grösseren *Umänderungen und Raumrenovationen* erwähnt, welche zu Lasten der Unterhaltskonten ausgeführt wurden: In den Bezirkschefwohnungen der Schlösser Aarwangen und Laupen, der Direktorwohnung der Molkereischule Rütti und in Personalwohnungen der Strafanstalt Thorberg, des Seminars und Pachtgutes Hofwil, der landwirtschaftlichen Schule Rütti (Schützenstrasse 16) und der Strafanstalt Hindelbank. Ferner in verschiedenen Hochschulinstituten, namentlich im Chemiegebäude, dem pathologischen, gerichtsmedizinischen, mineralogisch-petrographischen und botanischen Institut sowie im Obergerichtsgebäude, im Oberseminar Bern und den Seminarien von Delsberg und Thun. Das Schloss Münchenwiler erfuhr im Innern eine allgemeine Auffrischung im Hinblick auf seine Verwendung als Bildungszentrum für Erwachsene im Rahmen der Volkshochschule Bern.

Von den Renovationen in vielen *Pfarrhäusern* seien erwähnt: Radelfingen, Mühleberg und Münsingen, wo auch die Wohnung im zweiten Obergeschoss des Schlosses umgestaltet und renoviert wurde. In Melchnau wurde die abgebrannte Pfarrscheune wieder aufgebaut.

An *Fassadenrenovationen* sind speziell diejenigen am östlichen Vorbau des Käfigturmes und der Nordseite des sogenannten «Haberhauses» beim Schloss Köniz sowie am Amtsschreibereigebäude Wimmis und den Pfarrhäusern von Lauterbrunnen und Hasle zu erwähnen.

Zentralheizungen wurden in den Pfarrhäusern von Hindelbank, Mühleberg, Köniz und Melchnau installiert. Ferner seien erwähnt: eine Ölfeuerungsanlage im Amthaus Biel, eine Heizungserweiterung im Amthaus Wangen a. A. und in der landwirtschaftlichen Schule Waldhof, Langenthal.

Die *Küchen- und Waschküchenrenovationen, Bad- und Aborteinrichtungen* bewegen sich im Rahmen des üblichen. Erwähnenswert sind Badzimmereinbauten in den Pfarrhäusern von Limpach und Röthenbach sowie eine Hauspumpenanlage mit Wasserreservoir im Pfarrhaus Heimenschwand.

Grössere *Dachreparaturen oder Umdeckungen* sind bei den Amthäusern Wangen a. A. und Saignelégier und bei den Pfarrhäusern Siselen, Wengi bei Büren und Wynigen sowie bei der Tour Réfousse des Schlosses Pruntrut zu verzeichnen.

Schliesslich sei noch auf den Einbau einer Simultanübersetzungsanlage im Grossratssaal und auf die Renovation der Rathausterrasse hingewiesen.

4. Schul- und Anstaltsgebäude der Gemeinden und Korporationen. Für die Direktionen des Erziehungswesens, des Fürsorgewesens und der Sanität sind 487 Schulhaus-, 17 Spital- und 16 Anstaltsprojekte, also total 520 Projekte und Abrechnungen geprüft und begutachtet worden.

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

6. Hochbaupolizei. Neben der Begutachtung vieler Bauvorhaben in bezug auf ästhetische oder bautechnische Fragen mussten in vielen Rekursfällen Mitberichte zuhanden der Baudirektion abgegeben werden. Insgesamt hat das Hochbauamt in 142 Fällen zu Baugesuchen und Rekursen Stellung genommen.

D. Strassenbau

Der Ausbau der vom Bunde subventionierten Hauptstrassen (Tal- und Alpenstrassen) wurde auf den Strecken Muri–Thun und Meiringen–Innertkirchen beendet und auf den Strecken Spiez–Interlaken, Studen–Biel, Tavannes–Delémont–Boncourt, Delémont–Angenstein und Saanenmöser–Saanen weitergeführt.

Die Korrektion und das Staubfreimachen der Verbindungsstrassen konnten im Rahmen des Bauprogrammes gefördert werden.

Der Unterhalt der wassergebundenen Strassen und der bituminösen Fahrbahndecken erfolgte im üblichen Rahmen.

1. Ausbau der Hauptstrassen. An der Bern–Thun-Strasse wurden der Radweg Heimberg–Thun, der Belagseinbau im Dorfe Rubigen und die Verbreiterung der Strassenunterführung zwischen Rubigen und Münsingen vollendet.

Im Zuge der neuen Durchgangsstrasse Biel–Lyss wurden die Arbeiten des Unterbaues in den Gemeinden Brügg–Aegerten–Studen weitergeführt. Im Jahre 1955 wird der Belag aufgebracht werden können. Die Brücke über den Nidau–Büren-Kanal konnte im Rohbau fertig erstellt werden. Die Schüttung der Zufahrten und der Einbau des Brückengeländers erfolgen im Jahre 1955.

An der Thun–Gwattstutz-Strasse wurde der Ausbau der Teilstrecke Talackerstrasse–Schulstrasse in Angriff genommen.

An den Strassen Bern–Bibern und Egghölzli–Worb erzielten Verbreiterungen und Entwässerungen auf kurzen Teilstrecken örtliche Verbesserungen. Ferner erfolgten Profilkorrektionen und Seitenhebungen zwischen Moosseedorf und Zollikofen, zwischen Pieterlen und Biel, in Lengnau, zwischen Schüpfen und Suberg, ferner zwischen Reuchenette–La Heutte–Sonceboz, ebenfalls zwischen Gampelen und Ins; Ausbau der Ortsdurchfahrten in Reconvilier und Liesberg, Korrektionen und Verbreiterungen auf den Strassen Delémont–Porrentruy–Boncourt (zwischen Buix und Boncourt) und Kessiloch–Grellingen.

2. Ausbau der Verbindungsstrassen. Auf folgenden Verbindungsstrassen sind nennenswerte Korrektions- und Belagsarbeiten durchgeführt worden: Frutigen–Adelboden, in Grindelwald, Unterseen–Beatenberg, Unterseen–Habkern, Krattigen–Aeschi, Spiez–Krattigen, Blumenstein–Oberstocken, Thierachern–Blumenstein, Allmendingen–Steghalten, Zweisimmen–Lenk, Gsteig–Pillon, Schwarzenegg–Südern, Zweilütschinen–Lauterbrunnen; Thurnen–Riggisberg, Helgisried–Wislisau, in Aeschlen bei Oberdiessbach, Niedermuhlern–Hasli (auf der Längenbergstrasse), Guggisberg–Riffenmatt, Moos–Gasel (auf der Strasse Köniz–Schwarzenburg) inklusive Ausschaltung der beiden Niveauübergänge, in Ostermundigen und Belp, bei Bolligen (Stockernstutz); Münchenbuchsee–Zuzwil, Teilstrecken Tiergarten–Aspi und Baggwil–Frienisberg der Strasse Aarberg–Meikirch, Teilstrecke Kaltenbrunnen–Wengi–Limpach der Strasse Suberg–Bätterkinden, Gals–Zihlbrück, La Neuveville–Nods–Lamboing, St-Imier–Mont Grosin I. Etappe, Frinvilier–Vauffelin I. Etappe, in Renan; Wynigen–Riedtwil, Oeschenbach–Hofen, in Leimiswil, Oberei–Süllenbach (Strasse Grünen–Wasen), Gommenweg–Tschäppel (Strasse Huttwil–Eriswil), Häusernmoos–Schächli (Strasse Häusernmoos–Oeschenbach), Freudiseybrücke–Brambachbrücke (Strasse Schüpbach–Eggiwil–Röthenbach); Bonfol–Courtavon, in Bellefontaine, Le Grippon–St-Ursanne, Bure–Fahy, Movelier–Soyhières, Laufon–Petit-Lucelle, Blauenstrasse, in Souboz, Lajoux–Saulcy, Souboz–Les Ecorcheresses, Montsevelier–Mervelier, in Montsevelier, Montfaucon–Les Enfers, Epauvillers–Essertfallon.

3. Ausbau der Alpenstrassen. Auf den Alpenstrassen wurden die Bauarbeiten nach Massgabe der vom Bund genehmigten Bauprogramme auf der Spiez–Interlaken-Strasse von Faulensee bis Krattiggraben und auf der Meiringen–Innertkirchen-Strasse vom Lauibach in Willigen bis zum Dorfeingang Innertkirchen fertiggestellt. Ferner wurden die Korrektionsarbeiten auf der Zweisimmen–Saanen-Strasse vom Burrisgraben bis Saanen, auf der Strasse Spiez–Interlaken von der Krattighalde bis Ringelstein und auf der Meiringen–Brünig-Strasse vom Dorf Brünigen bis Neufuhren in Angriff genommen.

4. Rechtsufrige Thunerseestrasse. Die Ausbauarbeiten konnten auf den Strecken Besitzung Hoffmann–Hotel Schönau in Hilterfingen und vom Oertlibach–Hotel Du Lac in Gunten beendigt werden.

5. Verwendung der Budgetkredite (Reinausgaben).

a) Budgetrubrik 2110 612 (Besoldungen) Budget Fr. 4 688 247. Rechnung Fr. 4 595 186.55. Budgetrubrik 2110 613 (Kosten für Stellvertretungen). Budget Fr. 140 000. Rechnung Fr. 160 322.95.

Diese beiden Rubriken umfassen die Besoldungen der Oberwegmeister und Wegmeister auf Staatsstrassen sowie auf Gemeindestrassen mit Wegmeisterstellung durch den Staat, ferner Stellvertretungen, Suva-Prämien und Ferienentschädigungen. Von den 22 Oberwegmeistern sind 15 zugleich Amtsschwellenmeister. Das Wegmeisterpersonal hat einen Bestand von 469, dazu kommen 19 Hilfswegmeister.

b) Budgetrubrik 2110 710.1 (Strassenunterhalt). Budget: Fr. 3 550 000. Rechnung: Fr. 3 596 067.95, davon Fr. 47 340.70 Einlage in Rückstellungen.

Budgetrubrik 2110 710.2 (Strassenunterhalt aus Rückstellungen) Fr. 500 970.55.

In diesem Betrag ist die Loskaufsumme für die Kirchenfeldbrücke in Bern von Fr. 450 000 enthalten.

Der Budgetkredit 2110 710.1 setzt sich zusammen aus einer Zuteilung aus dem Staatskredit

von	Fr. 1 800 000
und der Zuteilung aus dem Benzinzoll von	» 1 750 000
im ganzen	Fr. 3 550 000

Dieser Kredit wird hauptsächlich für den Unterhalt der Strassen, der Brücken und anderer Kunstbauten verwendet, ferner auch für die Staubbekämpfung auf Staatsstrassen mit Chlorcalcium und Chlormagnesium.

Das Netz der Staatsstrassen hat eine Länge von 2298 km; davon waren auf Ende 1954 1754 km oder 76,4% mit Belägen ausgebaut oder durch Oberflächenbehandlungen staubfrei gemacht. Die Länge der Gemeindestrassen, für die der Staat den Wegmeister stellt oder jährlich einen Unterhaltsbeitrag leistet, beträgt 756 km.

c) Budgetrubrik 2110 711.1 (Wasserschäden und Schwellenbauten an Staatsstrassen). Budget: Fr. 795 000.

In diesem Budgetbetrag ist der Nachkredit von Fr. 165 000, den der Grosse Rat am 17. November 1954 bewilligt hat, enthalten.

Rechnung: Fr. 819 366.80, davon Fr. 171 953 Einlage in Rückstellungen.

Budgetrubrik 2110 711.2 (Wasserschäden und Schwellenbauten an Staatsstrassen aus Rückstellungen).

Budget: Fr. 20 000, Rechnung: Fr. 100 870.25.

d) Budgetrubrik 2110 712.10 (Ausbau der Hauptstrassen), Budget: Fr. 4 500 000, Rechnung Fr. 6 047 113, davon Fr. 1 393 715.55 Einlage in Rückstellungen.

Budgetrubrik 2110 712.11 (Ausbau der Hauptstrassen aus Rückstellungen).

Budget: Fr. 1 200 000, Rechnung: Fr. 3 007 352.35.

e) Budgetrubrik 2110 712.20 (Ausbau der Verbindungsstrassen).

Budget	Fr. 4 779 500
inklusive Nachkredit von Fr. 29 500 gemäss RRB Nr. 206 vom 4. Januar 1955	
Übertrag von Konto 2110 712.31 . . .	» 730 000
	Fr. 5 509 500

Rechnung: Fr. 6 614 202.90, davon Fr. 1 180 638.11 Einlage in Rückstellungen.

Budgetrubrik 2110 712.21 (Ausbau der Verbindungsstrassen aus Rückstellungen).

Budget: Fr. 1 000 000, Rechnung: Fr. 1 025 643.30.

f) Budgetrubrik 2110 712.30 (Ausbau der Alpenstrassen). Budget: Fr. 1 700 000, Rechnung: Franken 2 162 000, davon Fr. 1 780 808.95 Einlage in Rückstellungen.

Budgetrubrik 2110 712.31 (Ausbau der Alpenstrassen aus Rückstellungen).

Rechnung: Fr. 1 248 885.65. Der Kredit von Fr. 730 000 für die rechtsufrige Thunerseestrasse auf Konto 2110 712.20 übertragen.

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

	Fr.
Ertrag der Autosteuer	12 135 245.66
Benzinzollanteil (schätzungsweise pro 1954) . .	3 150 000.—
Total Einnahmen	15 285 245.66

Verwendung der Eingänge:

		Fr.
Automobilbetrieb (2110 790 und 2110 810.2)		208 990.95
Beiträge an Gemeinden	Fr.	
Staubbekämpfung	83 864.25	
Schneeräumung .	132 746.35	
Strassenbauten .	1 620 100.—	
		1 836 710.60
Beitrag an Autostrassenverein . .		2 400.—

Strassenbau und Unterhalt aus Autosteuer und Benzinzoll

		Fr.		
2110	712.10 . . .	4 653 397.45	(Ausbau der Hauptstrassen)	
	712.11 . . .	3 007 352.35	(Ausbau der Hauptstrassen aus Rückstellungen)	
	712.20 . . .	5 433 564.79	(Ausbau der Verbindungsstrassen)	
	712.21 . . .	1 025 643.30	(Ausbau der Verbindungsstrassen a. Rückstellungen)	
	710.1 . . .	1 750 000.—	(Strassenunterhalt)	
			15 869 957.89	17 918 059.44
			Mehrausgaben	2 632 813.78

7. Brutto-Aufwendungen für das gesamte Strassenwesen.

Budgetrubrik 2110

612	Besoldungen	Fr.	4 609 007.85
613	Kosten für Stellvertretungen	»	160 322.95
651	Dienstkleider, Werkzeug- und Fahrradentschädigung .	»	83 113.—
710.1	Strassenunterhalt	»	3 548 734.35
710.2	Strassenunterhalt, Rückstellungen	»	500 970.55
711.1	Wasserschäden und Schwellenbauten an Staatsstrassen	»	647 413.80
711.2	Wasserschäden und Schwellenbauten, Rückstellungen .	»	100 870.05
712.10	Ausbau der Hauptstrassen .	»	4 653 397.45
712.11	Ausbau der Hauptstrassen, Rückstellungen	»	3 007 352.35
712.20	Ausbau der Verbindungsstrassen	»	5 433 564.79
712.21	Ausbau der Verbindungsstrassen, Rückstellungen . .	»	1 025 643.30
712.30	Ausbau der Alpenstrassen .	»	381 191.05
712.31	Ausbau der Alpenstrassen, Rückstellungen	»	1 248 885.65
770	Anschaffung von Maschinen und Werkzeugen	»	82 297.35
771	Unterhalt von Maschinen und Werkzeugen	»	66 004.85
810.1	und 2 Taggelder und Reiseauslagen (inkl. 2100 790) . .	»	275 913.30
839	Staatsbeiträge an Gemeinden nach Strassenbaugesetz . .	»	1 836 856.70
	Total	Fr.	27 661 539.34

8. Strassenpolizei. Infolge der regen Bautätigkeit im Berichtsjahr wurde die Erteilung einer grossen Anzahl von Ausnahmebewilligungen für An- und Umbauten in der Bauverbotzone erforderlich. Ausserdem mussten viele Bewilligungen für Benzintankanlagen, ferner für die Benützung des Strassengebietes durch Leitungen und für Anlagen verschiedener Art ausgestellt werden.

Dem Reklamewesen wurde die nötige Aufmerksamkeit geschenkt.

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

E. Wasserbau

Die Gewässerkorrektionen und -verbauungen wurden im Rahmen der subventionierten Projekte und gestützt auf die vom Eidgenössischen Oberbauinspektorat genehmigten Programme weitergeführt. Bund und Kanton bewilligten im Laufe des Jahres an mehrere neue Wasserbauprojekte Subventionen.

Der niederschlagsreiche Sommer bewirkte eine grössere Wasserführung der Gewässer; es mussten deshalb wesentlich mehr dringliche Verbauungsarbeiten durchgeführt werden als in Jahren mit geringeren Niederschlägen.

Das Projekt der Kantone Freiburg und Bern über die Verbauung der Sense zwischen Schwarzwasser und Saane wurde vom Kanton Freiburg dem Eidgenössischen

Departement des Innern zur Genehmigung unterbreitet. Ein Subventionsbeschluss ist jedoch noch nicht erfolgt:

Budget und Rechnung der Wasserbaukredite 2110.

720.1 Staatseigene Wasserbauten:

Budget	Fr. 130 000.—
Rechnung	» 114 602.40

949.1 Staatsbeiträge an Wasserbauten:

Budget	» 500 000.—
Rechnung	» 496 409.45

davon Fr. 33 912.45 Einlage in Rückstellungen.

Juragewässerkorrektion. Die Arbeiten für den Unterhalt der Kanäle und Anlagen der Juragewässerkorrektion forderten einen Aufwand von Fr. 55 808.40. Verschiedene vorgesehene Reparaturen und Ergänzungen der Ufersicherungen an der Zihl, am Nidau–Bürenkanal und an der Aare bei Büren konnten der hohen Wasserstände wegen im letzten Herbst nicht ausgeführt werden.

Der Schwellenfonds wurde durch die Einnahmen aus der Vermietung des Klappschiffes auf Fr. 1 225 520.45 erhöht.

In der Finanzierung und technischen Abklärung der II. Juragewässerkorrektion wurden keine wesentlichen Fortschritte erzielt.

F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft

a) Ausbau der Wasserkräfte. Am 14. Juni 1954 fand die Kollaudation des Kraftwerkes Oberaar statt, nachdem die Anlage seit dem Herbst 1953 den Probebetrieb aufgenommen hatte.

Die Arbeiten für die Zuleitung des Wenden-, Stein- und Triftwassers in die Zentrale Innertkirchen sind praktisch abgeschlossen, so dass die Zuleitung voraussichtlich schon im Frühjahr 1955 in Betrieb genommen werden kann.

Das Konzessionsgesuch für die Ausnützung der Gewässer des Gentales wurde eingereicht, das Verfahren ist nocht nicht abgeschlossen.

Die Arbeiten für die Ausnützung von Kirel und Filderich in einer Zentrale Erlenbach durch die zu gründenden Simmentaler Kraftwerke AG. sind noch nicht begonnen worden.

Die interkantonale Konzession für den Aufstau des Arnensees um weitere 8 m zur Ausnützung der Wasserkraft in einer Zentrale in Les Diablerets konnte am 2. November 1954 erteilt werden. Mit der Ausführung des Staudammes ist begonnen worden.

Die Verhandlungen mit Frankreich betreffend die Erteilung einer internationalen Konzession für die Erhöhung der Staukote des französischen Elektrizitätswerkes Le Refrain am Doubs sind noch nicht abgeschlossen. Die Arbeiten am neuen Stauwehr sind schon weit fortgeschritten.

Die Société d'électricité de la Goule hat ein Gesuch um Bewilligung zur Erstellung eines festen, 1,9 m hohen Wehres eingereicht. Die diesbezüglichen Verhandlungen mit Frankreich sind noch in der Schwebe.

Am 31. Dezember 1954 wurde das neu erstellte Kraftwerk Bellefontaine kollaudiert, nachdem der Probebetrieb am 20. Juni aufgenommen worden war.

Die Einnahmen aus dem Wasserzins für Kraftnutzung stiegen von Fr. 1 166 787 im Jahr 1953 auf Fr. 1 598 930. An Gebühren wurden Fr. 4785 bezogen.

Es wurden 25 Gesuche betreffend Änderungen, Übertragungen und Löschungen von Wasserrechten behandelt.

b) Grundwasser und Trinkwasserversorgung. Die Karte der öffentlichen Grundwasser konnte wegen Mangel an Personal noch nicht beendigt werden.

Gestützt auf die eingelangten Anmeldungen wurden für 36 bestehende Nutzungen die Konzessionen bereinigt und genehmigt. Dazu wurde für 11 neue Gesuche das Konzessionsverfahren durchgeführt. Ferner erhielten 8 Gesuchsteller eine Bewilligung zur Wasserentnahme für Bewässerungszwecke. Für eine grössere Anzahl längst bestehender Nutzungen konnten die Konzessionen noch nicht erteilt werden.

An 15 Wasserversorgungen wurden Staatsbeiträge im Gesamtbetrag von Fr. 453 450 bewilligt.

An Wasserzinsen aus den Gebrauchswassernutzungen wurden pro 1954 Fr. 29 676.25 und nachträglich pro 1953 noch Fr. 10 722.50 bezogen. An Konzessionsgebühren wurden Fr. 41 455 bezogen.

c) Reinhaltung der Gewässer. Im Berichtsjahr konnte das Projekt für die Abwasserreinigungsanlage der Gemeinde Bern genehmigt und die Vorlage für die Beitragsleistung des Staates im Betrag von Fr. 5 750 000 vorbereitet werden. Der Beschluss bedarf noch der Genehmigung durch das Bernervolk.

Grössere Reinigungsanlagen sind im Berichtsjahr nicht in Betrieb gekommen; es haben jedoch viele Gemeinden durch die Ausarbeitung des generellen Kanalisationsprojektes die Grundlage für den Ausbau dieser Anlagen im Hinblick auf die zentrale Reinigung der Abwasser geschaffen oder in Auftrag gegeben.

An Projekte sowie an Kanalisationsarbeiten, die als Zuleitung zur Reinigungsanlage gemäss Art. 123 WNG zu betrachten sind, wurden an 5 Gemeinden und Genossenschaften Staatsbeiträge mit einer Gesamtsumme von Fr. 62 050 bewilligt.

Für die Einleitung von Abwasser in ein Gewässer und für die Genehmigung von Haus- und Gruppenkläranlagen sind 1043 Gesuche eingelangt und behandelt worden. An Gebühren für die erteilten Bewilligungen sind Fr. 15 323 eingegangen.

Zum Schutz der Grundwasser gegen die Verschmutzung durch Lagerflüssigkeiten (Benzin, Heizöl etc.) sind mehrere hundert Anlagen beurteilt und die entsprechenden Sicherheitsmassnahmen vorgeschrieben worden.

d) Wasserwirtschaftsplan. Der Schlussbericht über den Wasserkraftwirtschaftsplan der obern Simme und der Kander wurde abgeliefert. Das Resultat zeigt, dass im Gebiet der Kander noch bedeutende ausbauwürdige Wasserkräfte vorhanden sind.

Zum Wasserwirtschaftsplan der Aare unterhalb des Bielersees, der in Verbindung mit den Studien für den transhelvetischen Kanal ausgearbeitet wurde, ist eine sehr interessante wirtschaftliche Studie erschienen, die alle Aspekte im Zusammenhang mit dem Ausbau dieser Wasserstrasse beleuchtet.

G. Vermessungswesen

1. Allgemeines

In den privaten Geometerbüros herrscht Personalmangel. Gesuche verschiedener Gemeinden für die Ausführung einer Neuvermessung mussten deswegen zurückgestellt werden. Ein Kreisschreiben an alle Gymnasien hatte soweit Erfolg, als sich letztes Jahr an der ETH vermehrt Studenten bei der Abteilung für Kultur- und Vermessungsingenieure angemeldet haben. Die Oberlandvermessung schreitet langsam vorwärts.

Die in Ausführung begriffenen Grundbuchvermessungen in 50 Gemeinden setzen sich zusammen aus: 13 Neuvermessungen im Oberland, 26 als Folge von Güterzusammenlegungen, 11 im Mittelland wegen schlechter Vermarkung und Überalterung des Vermessungswerkes.

Zur Sicherung der Vermessungswerke wurde mit der Mikrofilmaufnahme begonnen.

In die kantonale Marchkommission wurden an Stelle des verstorbenen Kreisoberingenieurs F. Greppin gewählt die Kreisoberingenieure S. Bischoff als Mitglied und U. Kunz als Ersatzmann.

Die kantonale Nomenklaturkommission führt die Erhebungen der Lokalnamen weiter für den Druck der Landeskarte und des Übersichtsplanes sowie für die Anwendung in den neu vermessenen Gemeinden.

	Alter Kantonsteil	Jura	Total
Fertig behandelt und an die eidgenössischen Behörden weitergeleitet sind	913 km²	1419 km²	2332 km²
die Lokalnamen für in Arbeit	1771 »	75 »	1846 »
zusammen	2684 km²	1494 km²	4178 km²
ohne die Seeflächen verbleiben noch zu erheben	2590 km²	—	2590 km²

Die kantonale Kartographiekommission hat die Redaktion des Registers über das vorhandene Kartenmaterial soweit gefördert, dass im Sommer 1955 der Druckauftrag erteilt werden kann.

Die 3 vorgenannten Kommissionen wurden vom Regierungsrat für eine weitere Amtsdauer bestätigt.

2. Behördliche Erlasse

Durch Bundesratsbeschluss vom 5. Februar 1954 ist die Orts-, Gemeinde- und Stationsnamensgebung neu geordnet worden. Das Eidgenössische statistische Amt hat das amtliche Gemeindeverzeichnis der Schweiz herausgegeben.

3. Grenzbereinigungen

a) Landesgrenze. Die letztes Jahr von der Bundesversammlung ratifizierten 13 Grenzbereinigungen an der Landesgrenze im Jura warten immer noch auf die Ratifikation durch Frankreich. Durch die Erhöhung der Staudämme der Elektrizitätswerke La Goule und Refrain wird streckenweise auch das rechte Ufer des Doubs, das die Landesgrenze bildet, überschwemmt werden. Verhandlungen mit Frankreich zur Grenzversicherung des alten Doubs-Ufers sind im Gange.

b) Kantonsgrenzen.

Bern–Solothurn: Von den Kantonsregierungen wurden genehmigt die Kantonsgrenzen zwischen den Gemeinden Röschenz und Kleinlützel, sowie Duggingen und Dornach.

Die Vermarkungsrevision der rund 14 km betragenden Strecke rings um die solothurnische Gemeinde Kleinlützel wurde beendet. Es waren verschiedene Ergänzungsaufnahmen und Verhandlungen mit den Grundeigentümern notwendig.

Bern–Freiburg: Der Verlauf der Kantonsgrenze entlang der bernischen Gemeinde Laupen und der freiburgischen Gemeinde Bösingen wurde neu vermarkt und aufgenommen.

c) Gemeindegrenzen. Im Berichtsjahr sind 18 Gemeindegrenzbereinigungen durchgeführt und vom Regierungsrat genehmigt worden.

4. Grundbuchvermessung

a) Triangulation IV. Ordnung.

1. Sektion Brienzersee. Dieses Operat ist vom Bund als Grundbuchtriangulation IV. Ordnung genehmigt worden.

2. Sektion Kandergrund. Die Arbeiten an dieser Sektion sind so weit gefördert, dass sie 1955 zum Abschluss kommen.

3. Sektion Thun. Vom Gebiet der Neutriangulation sind die Messungen abgeschlossen. An den Berechnungen wurde weiter gearbeitet. Vom übrigen Teil ist die Revision auf dem Felde ebenfalls beendet, so dass von der ganzen Sektion nur noch die Versicherungsprotokolle und die Punktkarten zu erstellen sind.

Es wurden total 113 Nachführungsfälle erledigt; davon sind 27 Neupunkte oder Punktneubestimmungen. Die Steine von 23 Triangulationspunkten mussten höher oder tiefer gesetzt werden.

b) Kantonale Nivellemente. Vom Nivellementszug 35 sind die Fixpunkte der Strecke Wilderswil–Zweilütschinen–Grindelwald versichert und die Höhen gemessen. Von der Teilstrecke Zweilütschinen–Lauterbrunnen–Stechelberg sind die Punkte auf dem Felde kontrolliert, die Messung wird 1955 ausgeführt. Es wurden 27 permanente Fälle behandelt, davon sind die Höhen von 11 Punkten neu bestimmt worden.

c) Parzellarvermessung. Vom Regierungsrat genehmigt und von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessung anerkannt wurden die Neuvermessungen Rumendingen, Wangen a. A. Los I, Grosshöchstetten, Fraubrunnen Los I, Aefligen, Rüdtligen–Alchenflüh Los I und Jegenstorf.

Taxiert wurden die Vermarkungen und Neuvermessungen:

Im Oberland: Saanen Los III, photogrammetrische Arbeiten, inklusive Übersichtsplan; Zweisimmen Los III, inklusive Übersichtsplan.

Im Mittelland: Biel Los IV, Bätterkinden, Büetigen, Busswil b. B., Erlach Los I, Ins Los I, Meikirch Los I, Mühlethurnen Los II, Vinelz.

Vermessungsverträge wurden abgeschlossen für folgende Gemeinden:

Im Oberland: Aeschi und Guttannen Los III (Vermarkung ganz und Vermessung Grimselstrasse).

Im Mittelland: Biel Los IV, Bätterkinden, Büetigen, Busswil b. B., Busswil b. M. Los I, Erlach Los I, Ins Los I, Meikirch Los I und Wangen a. A. Los II.

Die Verträge von Saanen III, Zweisimmen III, Mühlethurnen II und Vinelz sind in Arbeit.

Es waren folgende Neuvermessungen in Arbeit: Aarberg II, Aeschi, Bern VIII und IX, Biel III und IV, Brienz I, Busswil b. M., Därligen, Evilard, Frutigen I und II, Gelterfingen I, Golaten, Grossaffoltern I, Guttannen I, II und III, Hilterfingen I, Huttwil I, Kirchberg, Kirchenthurnen I, Krattigen, Leissigen, Lenk I, Limpach, Lohnstorf I, Mattstetten I, Meiringen I, Melchnau, Mervelier II, Montmelon I, Mühledorf I, Mühlethurnen I und II, Mülchi, Münchringen, Nidau I, Oberwil i. S. II, Rebévelier, Reisiwil, Romont I, Rubigen, Rümligen I, Ruppoldsried, Saanen I, II und III, Schelten, Seedorf I, Souboz I, St-Ursanne III und IV, Unterseen I und II, Vauffelin I, Wangen a. A. II, Wengi, Wiler b. U. und Zweisimmen I, II und III.

d) Original-Übersichtsplan 1: 10 000. Auf Ende 1954 sind folgende genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

im Jura von sämtlichen 148 Gemeinden . .	1494 km²
im alten Kantonsteil	2691 km²
Total genehmigt	4185 km²

Da die 1953 taxierten neuen Übersichtspläne noch nicht vergeben werden konnten, sind keine weitern Übersichtspläne taxiert worden.

Im Jahre 1954 wurden 12 Blätter mit 118 km² genehmigt. In diesem Jahr sind umfangreiche Originalübersichtspläne auf luftphotogrammetrischem Wege in Angriff genommen worden in den Gemeinden Saanen und Zweisimmen, in Verbindung mit luftphotogrammetrischer Parzellarvermessung. Die besonders vergebenen Übersichtspläne umfassen Teile der Gemeinden Frutigen, Reichenbach, Wimmis, Diemtigen und Boltigen.

Auf Wunsch des Kantonsoberingenieurs sind Planunterlagen für Projektstudien der Alpenübergänge Sanetsch, Rawil und Gemmi in Arbeit. Es wurde so vorgegangen, dass aus diesen Arbeiten die definitiven Originalübersichtspläne entstehen.

e) Übersichtsplan-Reproduktion. Die Übersichtsplan-Reproduktion erfolgt blattweise im Umfang eines Siegfriedblattes. Dabei werden Namen und Nummern der Siegfriedblatt-Einteilung übernommen. Mehrfarbig nach altem System sind reproduziert 824 km², hauptsächlich im Jura. Nach der neuen Methode der einfarbigen Reproduktion, welche im Jahre 1952 begonnen wurde, liegen jetzt folgende genehmigte Blätter vor:

SA 115 Les Bois	SA 140 Aarberg
SA 120 Chasseral	SA 141 Schüpfen
SA 138 Lyss	SA 338 Gerzensee

In Arbeit sind die Blätter:

SA 4 Courtemaîche	SA 137 Kallnach
SA 98 Erschwil	SA 142 Fraubrunnen
SA 102 Montfaucon	SA 316 Mühleberg
SA 104 Tramelan	SA 317 Kirchlindach
SA 110 Welschenrohr	SA 318 Laupen
SA 117 St-Imier	SA 319 Bern
SA 118 Courtelary	SA 337 Konolfingen
SA 121 Orvin	SA 353 Thun
SA 124 Biel	SA 355 Spiez

f) Güter- und Waldzusammenlegung. Das kantonale Vermessungsamt hat mitgewirkt bei den Taxationen der Güterzusammenlegungen Safnern II, Zielebach–Obergerlafingen, Oberwil b. B.

Im Einvernehmen mit dem kantonalen Meliorationsamt leitet der Kantonsgeometer 2 Güterzusammenlegungen in Brügg und Aegerten. Sie bezwecken die Neueinteilung der von der neuen Autostrasse Lyss–Biel zerschnittenen Grundstücke und den Bau der zur Bewirtschaftung notwendigen Feldwege ohne Subvention durch Bund und Kanton. Statuten mit Projekt und Kostenvoranschlag wurden vom Regierungsrat genehmigt.

g) Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten. Die anhaltende grosse Bautätigkeit beanspruchte die Kreisgeometer für die Nachführung der Vermessungswerke erneut in vermehrtem Masse. Bei den durchgeführten Verifikationen wurde ganz besonders darauf geachtet, dass die Vermarkungen in bezug auf Steinmaterial und Steinsatz richtig ausgeführt wurden. Ein Rapport mit den Kreisgeometern bot Gelegenheit, Probleme der Nachführung zu behandeln und vorkommende Mängel zu beseitigen. Die Ergänzung und Umarbeitung des Vermessungswerkes der Gemeinde Champoz wurde durch den Kreisgeometer begonnen. Die Umarbeitung des Vermessungswerkes der Gemeinde Burgdorf konnte beendigt werden.

h) Vorschüsse des Staates an die Gemeinden für Vermessungsarbeiten.

Stand des Vorschusskredites am 31. Dezember 1953	Fr. 550 170.20
Im Berichtsjahre wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrage von. .	» 329 250.75
	Fr. 879 420.95
Die Rückzahlungen der Gemeinden und die Verrechnung der Bundesanteile und Staatsbeiträge erreichten im Jahre 1954 die Summe von . .	» 369 364.90
Stand des Vorschusskredites am 31. Dezember 1954	Fr. 510 056.05

Bern, den 23. März 1955.

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)

Das Anhalten der guten allgemeinen Wirtschaftskonjunktur begünstigte auch das Berichtsjahr. Trotzdem verzeichnen die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs in der Personenbeförderung, zufolge der vermehrten Konkurrenz durch den Strassenverkehr, eher eine Stagnation, denn einen weiteren Fortschritt. Im Güterverkehr dagegen machte sich eine erfreuliche Aufwärtsbewegung geltend. Immerhin muss erneut gesagt werden, dass die Tendenzen bei den Privatbahnen immer noch recht unterschiedlich verlaufen. Als hervorstechendes Merkmal bestätigt sich sowohl bei den SBB als auch bei der BLS einmal mehr die günstige Entwicklung des internationalen Transitverkehrs. Bei den von uns kontrollierten bernischen Privatbahnen resultierte insgesamt eine Steigerung der Betriebseinnahmen um rund 1,7 Millionen Franken, während die Betriebsausgaben gleichzeitig um nahezu 1,1 Millionen Franken anstiegen. Insgesamt ist somit im Vergleich zum Vorjahr eine leichte Ergebnisverbesserung zu verzeichnen, doch handelt es sich dabei lediglich um einen Saldo, der fast ausschliesslich der BLS zu verdanken ist. Die übrigen Privatbahnen sehen sich im grossen und ganzen unverminderten Schwierigkeiten gegenübergestellt.

Die wichtigsten Privatbahn- und sonstigen Verkehrsprobleme verzeichneten auch im Berichtsjahr keine erheblichen praktischen Fortschritte. Immer noch warten wir auf das neue Eisenbahn-Bundesgesetz, von dem wir eine Verbesserung der Lage unserer bedrängten Privatbahnen erhoffen. Das Problem der Verkehrskoordination muss immer noch als ungelöst bezeichnet werden, denn die auf privatrechtlicher Grundlage eingeleiteten Versuche führten nicht zum erhofften Ziele und konnten insbesondere den Eisenbahninteressen nicht genügen. Die Befreiung der Eisenbahnen von betriebsfremden Lasten und die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen warten ebenfalls noch auf eine Regelung. Die Bundeshilfe für Graubünden ist verwirklicht worden; in der Angelegenheit des Rückkaufes weiterer Privatbahnen durch den Bund konnten aber keine Fortschritte verzeichnet werden. Die im letzten Geschäftsbericht erwähnten Verhandlungen über eine schweizerische Darlehensgewährung für die Elektrifizierung der französischen Linien Strasbourg–Basel und Dijon–Vallorbe gelangten zum Abschluss. Dank unserer energischen Intervention, die durch die Kantone Solothurn und Neuenburg unterstützt wurde, erfolgte der Einbezug der Strecke Frasne–Les Verrières in das Elektrifikationsprogramm. Die Elektrifizierung der Abzweigungen von Frasne nach Pontarlier und Les Verrières ergänzt jene der Linie Dijon–Vallorbe; damit wird eine vollständig elektrifizierte Verbindung zwischen Paris–Neuenburg und Bern hergestellt und eine durchgehende elektrifizierte Transitverbindung von Paris nach Italien über den Lötschberg realisiert. Leider war die Elektrifizierung der Linie Delle–Belfort trotz aller Anstrengungen nicht erreichbar, da die französische Nationalbahngesellschaft vorläufig nicht an den Umbau der Linie Paris–Mülhausen via Belfort denkt. Das Abkommen mit Frankreich bzw. der Nationalgesellschaft der französischen Eisenbahn (SNCF) sieht die Schaffung einer aus Vertretern der SNCF, der SBB und der BLS gebildeten Kommission vor, die jährlich mindestens einmal zusammenzutreten hat, um die Eisenbahnverkehrsfragen zu behandeln, welche zwischen den beiden Ländern entstehen können oder sich aus den getroffenen Abmachungen ergeben. Es erscheint uns als besonders wertvoll, dass auch die BLS in dieser Kommission vertreten ist und dadurch auf unmittelbare Weise speziell auch die mit dem Übergang Delle verknüpften bernischen Interessen zur Geltung bringen kann. Die gemischte Kommission wird ihre Tätigkeit erst im Jahre 1955 aufnehmen.

Alle bernischen Normalspurbahnen (ohne Lötschberg) und Schmalspurbahnen erzielten einen Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 1 815 000 (2 268 000), also Fr. 453 000 weniger als im Vorjahr; die Einnahmen stiegen um Fr. 373 000, wogegen die Ausgaben um Fr. 825 000 zunahmen.

Das Ergebnis der Lötschbergbahn (inkl. Schiffsbetrieb) ist um Fr. 1 061 000 günstiger als im Vorjahr, da die Einnahmen um Fr. 1 313 000 höher ausfielen, die Ausgaben dagegen nur um Fr. 252 000 anstiegen. Der Einnahmenüberschuss der BLS beträgt Fr. 9 288 000 (8 227 000). Das Obligationenkapital erhält neuerdings den vollen Zins. Auch ist eine weitere Äufnung der Reserven zu technischen Zwecken möglich.

Die Schmalspurbahnen (inkl. Jurabahnen) erzielten einen Einnahmenüberschuss von Fr. 339 000 (646 000), was einer weiteren Verschlechterung um Fr. 307 000 gleichkommt.

Für alle in die Kontrolle einbezogenen Unternehmungen resultiert ein Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 11 103 000 (10 495 000), also Fr. 608 000 mehr als im Vorjahr. Wie man sieht, ist das günstigere Gesamtresultat nahezu ausschliesslich der Lötschbergbahn zu verdanken; weder die Normalspurbahngruppe noch diejenige der Schmalspurbahnen vermochte wesentlich an die Verbesserung beizutragen. In ihrer Gesamtheit betrachtet, erwirtschafteten diese beiden Gruppen auch keine nennenswerten bzw. genügenden effektiven Abschreibungsmöglichkeiten. Für das Berichtsjahr resultiert insgesamt ein Betriebskoeffizient (Ausgaben in Prozent der Einnahmen) von 83,6 (84,1). Erwähnt sei noch, dass die Postentschädigungen an die Nebenbahnen endlich die längst fälligen Erhöhungen erfuhren, und zwar mit Rückwirkung auf den 1. Januar 1952; die Erhöhungen bewirkten eine willkommene Verbesserung der Rechnungsergebnisse.

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
1952	» 1 918 000
1953	» 1 622 000
1954	» 1 476 000
b) Berner Alpenbahn (inkl. Schiffsbetrieb)	
1947	» 6 256 000
1948	» 5 317 000
1949	» 3 655 000
1950	» 4 569 000
1951	» 5 922 000
1952	» 8 370 000
1953	» 8 227 000
1954	» 9 288 000
c) Schmalspurbahnen	
1947	» 1 371 000
1948	» 1 121 000
1949	» 930 000
1950	» 529 000
1951	» 703 000
1952	» 760 000
1953	» 646 000
1954	» 339 000
d) Sämtliche bernische Dekretsbahnen	
1947	» 10 130 000
1948	» 7 976 000
1949	» 5 535 000
1950	» 6 322 000
1951	Fr. 8 216 000
1952	» 11 239 000
1953	» 10 495 000
1954	» 11 103 000

Betriebskoeffizient	
1947	80,9
1948	86,4
1949	90,3
1950	88,8
1951	86,3
1952	82,9
1953	84,1
1954	83,6

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

1930	1,91 %	1943	4,11 %
1931	1,92 %	1944	2,29 %
1932	0,88 %	1945	1,60 %
1933	0,95 %	1946	3,16 %
1934	0,96 %	1947	2,01 %
1935	0,81 %	1948	2,12 %
1936	0,72 %	1949	1,36 %
1937	0,69 %	1950	1,34 %
1938	0,98 %	1951	1,60 %
1939	0,81 %	1952	1,92 %
1940	1,02 %	1953	1,77 %
1941	1,97 %	1954	1,70 %
1942	5,73 %		

Der verfügbare Ertrag für Fremdkapitalverzinsung, Amortisationen, ausserordentliche Abschreibungen, Reservestellungen und Eigenkapitalverzinsung hat in Prozenten des ertragsberechtigten Kapitals betragen:

1930	1,96 %	1942	4,06 %
1931	1,50 %	1943	3,45 %
1932	0,70 %	1944	3,28 %
1933	0,60 %	1945	2,35 %
1934	0,75 %	1946	1,82 %
1935	0,46 %	1947	2,45 %
1936	0,39 %	1948	1,76 %
1937	1,24 %	1949	0,49 %
1938	1,32 %	1950	0,72 %
1939	1,31 %	1951	1,49 %
1940	3,16 %	1952	2,09 %
1941	3,79 %	1953	1,76 %

(Die Berechnungen pro 1954 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	1943	462,0
1931	373,5	1944	485,5
1932	330,8	1945	493,0
1933	324,2	1946	563,8
1934	321,3	1947	611,6
1935	303,0	1948	619,7
1936	279,3	1949	582,4
1937	323,6	1950	589,7
1938	307,6	1951	657,2
1939	347,8	1952	670,7
1940	384,0	1953	687,1
1941	440,0	1954	718,6
1942	352,4		

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Aktivsaldo von Fr. 9 552 765.51 ab (Vorjahr: Fr. 8 821 524.88), wovon 8 Millionen Franken den Reserven überwiesen werden.

Den SBB wurde im Laufe der letzten zehn Jahre eine erhebliche Bereitstellung von Erneuerungs- und Baureservemitteln ermöglicht. Diese Bereitstellung vollzog sich teilweise im Sinne einer Beeinträchtigung der Dotationskapitalverzinsung, was aber im Interesse der öffentlichen Verkehrsbedienung in den Kauf genommen wurde. Leider fehlen den Privatbahnen analoge Möglichkeiten, was in erheblichem Masse zu einem Substanzverzehr und zu ständig wachsenden finanziellen Schwierigkeiten führt.

Die *Privatbahnhilfe* gemäss Bundesgesetzen vom 6. April 1939 und 21. Dezember 1949 stand immer noch im Zeichen der Verwirklichung beschlossener Projekte. Unsere Jurabahn-Gesellschaft (CJ) hatte sich mit Ergänzungsarbeiten zu befassen, die im Berichtsjahr noch nicht zum Abschluss kamen. Der Umbau von Stationsgebäuden ist besonders hervorzuheben.

Die der STI für den Umbau auf Trolleybusbetrieb zur Verfügung gestellten Kredite erwiesen sich hauptsächlich zufolge der eingetretenen Kupferpreiserhöhungen als nicht ganz ausreichend, weshalb eine kleine Ergänzungsfinanzierung notwendig wurde, die mit Hilfe des Bundes vollzogen werden konnte.

Das im letztjährigen Bericht erwähnte Hilfeleistungsdarlehen von 2 Millionen Franken zugunsten einer technischen Sanierung der Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn wurde im Berichtsjahr nach Massgabe des Fortschreitens der Arbeiten beansprucht, d. h. rund zur Hälfte ausbezahlt.

Die Sanierung der Solothurn-Niederbipp-Bahn, ferner der Langenthal-Jura-Bahn und der Langenthal-Melchnau-Bahn vermochte auch im Berichtsjahr nicht konkrete Formen anzunehmen. Umfangreiche und langwierige Verhandlungen bewirkten keine genügende Lockerung der sehr versteiften Haltung des Eidgenössischen Amtes für Verkehr. Vorab die Lage der Solothurn-Niederbipp-Bahn ist demzufolge sehr prekär geworden.

Defizitdeckungsbeiträge des Bundes, des Kantons und der Gemeinden kamen auf Grund des Bundesbeschlusses vom 3. Oktober 1951 der Langenthal-Jura-Bahn, der Langenthal-Melchnau-Bahn und der Solothurn-Niederbipp-Bahn zugute.

Das *Verhältnis zwischen Eisenbahn und Automobil* oder, besser gesagt, öffentlichem und privatem Verkehr ist, wie schon einleitend bemerkt, noch nicht in das Stadium einer öffentlich-rechtlichen Regelung gelangt. Die privatrechtlichen Bemühungen (deren abschliessende Beurteilung zwar noch zu verschieben ist) vermochten einstweilen ungesunde Weiterentwicklungen (einseitige Kapazitätssteigerungen) nicht zu verhindern.

Die *Verkehrswerbung* fand auch im Berichtsjahr unsere volle Aufmerksamkeit. Der Fremdenverkehr unseres Landes erfuhr dank des Zustromes aus dem Auslande eine weitere Steigerung. Erstmals wieder seit 1937 deckte sich die Menge der ausländischen Logiernächte ziemlich genau mit derjenigen der inländischen. Das Berner Oberland vermochte seine Vorjahresposition ziemlich genau zu halten.

Technische Verbesserungen wurden auch im Berichtsjahr seitens der SBB und der bernischen Privatbahnen verwirklicht. An wichtigeren SBB-Bauten sind zu erwähnen: Erstellung einer Personenunterführung in Bern-Bümpliz Süd, Ausbau verschiedener Anlagen im Bahnhof Biel, Ausbauten im Aufnahmegebäude Delsberg, Vollendung des Verbindungsgeleises in Grellingen, Erstellung einer Personenunterführung in Laufen, Fortsetzung des Ausbaues der Bahnhofanlagen in Lyss, Erstellung einer elektrischen Stellwerkanlage in Pruntrut, Vollendung eines neuen Geleises in Reuchenette-Péry, Erstellung eines Express-Buffets in Thun, Vollendung der Erweiterungen im Bahnhof Burgdorf, Vorarbeiten für den Bau eines neuen Güterbahnhofes in Langenthal, Umbau der Station Lengnau und Erstellung einer Personenunterführung, Ausbau der Depotwerkstätte Meiringen.

Gegen Jahresende legten die SBB ihr Projekt für den Ausbau der Strecke La Neuveville–Twann auf Doppelspur vor. Unter dem Gesichtspunkt des Eisenbahnverkehrs erscheint das Vorhaben der SBB als dringlich und begrüssenswert. Angesichts des gleichzeitigen Bedürfnisses nach einem Ausbau der Strasse und mit Rücksicht auf die Raumknappheit zwischen See und Berg, begegnet das Doppelspurprojekt einigen Schwierigkeiten, die uns im nächstjährigen Bericht näher beschäftigen werden.

Die bernischen Dekretsbahnen haben ihrerseits zahlreiche Verbesserungsarbeiten ausgeführt, deren Aufzählung hier zu weit führen würde.

Die Berner Bahnhoffrage verzeichnete im November einen weiteren Fortschritt, indem die Stadtverwaltung das Gutachten der Herren Prof. Dr. Walther und Prof. Dr. Leibbrand «über die Strassenverkehrsplanung im Hinblick auf den Bahnhofneubau» gedruckt der Öffentlichkeit zur Verfügung stellte. Auf Grund dieses Gutachtens wurden die notwendigen Arbeiten zur endgültigen Abstimmung der Bahn- und Strassenplanung in die Wege geleitet. Die Bekanntgabe des bereinigten Bahnhofprojektes der SBB wird im Frühjahr 1955 erfolgen.

2. Schiffahrt

Die Bundeskonzessionen für die öffentliche Kursschiffahrt auf dem Thuner- und Brienzersee und dem Bielersee, letztere unter gleichzeitiger Ausdehnung auf die Aarestrecke bis zur Wehranlage Nidau-Port, wurden erneuert.

Für die Kursschiffahrt auf dem Brienzersee ergibt sich die Notwendigkeit der Anschaffung eines weiteren modernen Motorschiffes; mit der Projektvorlage ist für das nächste Jahr zu rechnen.

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. Wir verweisen auf Abschnitt F hienach.

3. Konzessionierter Postautomobilverkehr

Die den Inhabern einer Postkonzession A bisher gewährte Steuererleichterung wurde 1954 beibehalten.

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

4. Konzessionierter Flugverkehr

Die SWISSAIR beflog die Strecke Bern–London vom 21. Mai bis zum 3. Oktober, also während 4½ Monaten, wobei 266 Kurse verzeichnet wurden. Die Kursregelmässigkeit betrug 98%. Die Frequenz litt etwas unter der regnerischen Witterung im Sommer. Die Platzausnützung sank von 72% auf 67,1%.

Das von der ALPAR bekanntgegebene Projekt für einen Flugplatz nördlich der Bundesstadt stiess auf Opposition und blieb umstritten. Die Einsetzung einer besonderen Flugplatzkommission verfolgt das Ziel, alle mit der Flugplatzfrage zusammenhängenden Probleme einlässlich abzuklären.

5. Kleinseilbahnen und Skilifte

Auf Grund kantonaler Bewilligungen erstellt und betrieben und unserer periodischen technischen Kontrolle unterstellt waren: 1 Kleinseilbahn (4plätzig), 23 stationäre Skiliftanlagen und 6 transportable Skilifte.

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

B. Fahrplan

Auch der Vorentwurf zum Jahresfahrplan 1954/55 brachte verschiedene Verbesserungen, liess aber doch etliche Wünsche offen. Wir vertraten neuerdings rund 150 Abänderungs- und Ergänzungsbegehren, wovon sich rund $^2/_3$ auf den SBB-Fahrplan bezogen.

In annähernd der Hälfte der Fälle gelang es uns, Verbesserungen zu erzielen.

C. Eisenbahnen im Betrieb

Die verfügte Einschränkung des Verwaltungsberichtes macht es notwendig, dass wir uns auf eine Zusammenstellung der approximativen Betriebsergebnisse in der auf nächster Seite folgenden 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 1954 wurden zuhanden der Bundesbehörden oder des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen

Sessellift Geilsmäder–Hahnenmoos.
Skilift Eggli, Gstaad.
Skilift Saanen (Tanniger Matte).
Skilift Beatenberg.
Skilift Schönried.
Skilift Saanenmöser.
Skilift Prés d'Orvin.

b) Provisorische Konzessionen

Automobilkonzession Beatenberg-Bergstation TBB–Beatenberg-Talstation SBN.
Automobilkonzession Grindelwald-Bf.–Gletscherschlucht.
Automobilkonzession Baggwil–Schüpfen.
Automobilkonzession Erschwil–Zwingen (Spätkurse).

c) Konzessionserneuerungen

Automobilkonzession Chemins de fer du Jura für die Strecken Glovelier–Saignelégier und Glovelier–Lajoux.
Automobilkonzession Rebeuvelier–Choindez.
Automobilkonzession Blauen–Zwingen.
Automobilkonzession Kandersteg-Bf.–Talstation Stockbahn–Seilbahn Öschinensee.
Automobilkonzession St-Imier-gare–St-Imier-hôpital.
Automobilkonzession Gunten–Sigriswil.
Automobilkonzession Münsingen–Konolfingen.
Automobilkonzession Kerzers–Wileroltigen.
Automobilkonzession Langnau und Umgebung.
Automobilkonzession Rütschelen–Langenthal.
Automobilkonzession Evilard–Les Prés d'Orvin.
Automobilkonzession Tramelan-dessous–Les Reussilles.
Automobilkonzession Wimmis–Oberstocken.
Automobilkonzession Le Plan Marmet–Les Bugnenets.
Skiliftkonzession Gstaad–Wispillen.
Skiliftkonzession Hornberg–Hornfluh.
Skiliftkonzession Schönried–Horneggli.
Skiliftkonzession «Zwerg», Adelboden.

Approximative Betriebsergebnisse bernischer Privatbahnen pro 1954

Gesellschaft	Einnahmen	Ausgaben	Überschuss
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Normalspurbahnen			
Lötschbergbahn (exklusive Schiff)	29 387 000	20 261 000	+ 9 126 000
Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee	1 473 000	1 311 000	+ 162 000
Simmentalbahn	1 982 000	1 755 000	+ 227 000
Bern-Neuenburg-Bahn	4 376 000	4 230 000	+ 146 000
Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn	3 571 000	3 562 000	+ 9 000
Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn	8 658 000	7 779 000	+ 879 000
Solothurn-Münster-Bahn	1 317 000	1 209 000	+ 108 000
Vereinigte Huttwil-Bahnen	3 149 000	3 086 000	+ 63 000
Sensetalbahn	353 000	309 000	+ 44 000
II. Schmalspurbahnen			
Chemins de fer du Jura	1 381 000	1 744 000	— 363 000
Berner Oberland-Bahnen	2 137 000	1 918 000	+ 219 000
Montreux-Berner Oberland-Bahn	2 977 000	3 022 000	— 45 000
Rechtsufrige Thunerseebahn	1 093 000	976 000	+ 117 000
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1 446 000	1 225 000	+ 221 000
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	3 118 000	2 711 000	+ 407 000
Solothurn-Niederbipp-Bahn	428 000	465 000	— 37 000
Langenthal-Jura-Bahn	202 000	353 000	— 151 000
Langenthal-Melchnau-Bahn	228 000	272 000	— 44 000
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	544 000	529 000	+ 15 000
Total	67 820 000	56 717 000	+11 103 000
Ergebnis 1953	66 135 000	55 640 000	+10 495 000
Ergebnis 1952	65 633 000	54 394 000	+11 239 000

d) Konzessionsausdehnungen

Ausdehnung der Automobilkonzession Grenchen und Umgebung auf die Strecke Rüti b. Büren–Oberwil b. Büren.

Ausdehnung der Automobilkonzession St-Imier–Chasseral auf die Strecke St-Imier–Mont Crosin.

e) Fristverlängerungen

Keine Bemerkungen.

f) Konzessionsablehnungen

Sesselbahnkonzession Nods–Chasseral.

g) Erloschene Konzessionen

Keine Bemerkungen.

F. Schiffahrt

1. Bestand der kontrollierten Schiffe pro 1954

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse und kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	525	650	293	783	2251
Motorgondeln	841	303	87	260	1491
Motorboote	103	85	4	6	198
Segelboote verschiedener Art	81	149	2	4	236
Segelboote mit Aussenbordmotor	50	35	2	—	87
Segeljachten	23	51	—	—	74
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	11	13	1	56	81
Fähren	—	—	—	11	11
Faltboote und Paddelboote	199	232	38	502	971
Faltboote mit Segel	69	26	10	89	194
Faltboote mit Aussenbordmotor	13	8	3	27	51
Total 1954	1915	1552	440	1738	5645
Total 1953	1711	1528	444	1818	5501
Veränderungen im Berichtsjahr	+204	+24	—4	—80	+144

2. Schifferpatente und Fähigkeitsausweise

Der Bestand der Schifferpatente beläuft sich auf Ende 1954 auf 1184 (958). Ausserdem wurden 3 Fähigkeitsausweise visiert.

3. Rechnung

Einnahmen:

Gebühren und Stempelmarken	Fr. 30 507.05	
Reglemente	» 264.35	
		Fr. 30 771.40
Ausgaben		» 14 860.50
Überschuss (1953: Fr. 14 463.20)		Fr. 15 910.90

G. Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1954

Budgetrubrik 2200	Budgetierte Einnahmen Fr.	Erzielte Einnahmen Fr.	Budgetierte Ausgaben Fr.	Wirkliche Ausgaben Fr.
Sekretariat und Eisenbahnabteilung	114 877.—	333 023.45	1 744 370.—	1 919 333.94

Bern, den 20. Mai 1955.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

Brawand

Vom Regierungsrat genehmigt am 7. Juni 1955.

Begl. Der Staatsschreiber: **Schneider**

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1954

(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	1 205 374	20 415 874	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	299 606	9 613 356	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	3 448 940	165 381	7 116 821	2 420 000	849 500
	a) Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	20. VIII. u. 13. IX. 1895	16. VIII. 1897	—	—	—	—	—	—
	b) Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	—	—	—	—	—	—
4	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	7 685 000	5 141 829	598 096	13 424 925	3 754 400	1 000 000
5	Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn	—	—	—	2 908 600	6 044 956	803 470	9 757 026	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	—	—	—	—	—	—
6	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	887 680	—	152 443	1 040 123	674 320	—
7	Freiburgerbahnen	—	—	—	9 751 000	6 341 001	720 467	16 812 468	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	—	—	—	—	—	—
8	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	1 135 075	1 205 822	424 742	2 765 639	60 750	—
9	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee)	Einheitskonzession (21. VI. 1913)	27. VI. 1906 (19. III. 1899) —	15. VII. 1913 (1. VI. 1893) 15. V. 1836	59 783 500	87 356 625	5 820 774	152 960 899	23 839 000	19 628 645
				Total	102 177 605	121 539 173	10 190 353	233 907 131	37 565 370	24 176 845
	II. Schmalspurbahnen.									
1	Compagnie des chemins de fer du Jura				10 850 000	34 259	739 158	11 623 417	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	—	—	—	—	—	—
2	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1. X. 1927	20. IX. 1897 / 26. II. 1908	21. X. 1898	2 237 950	2 374 830	364 161	4 976 941	1 238 560	1 238 560
3	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	3 541 690	7 084 400	275 001	10 901 091	198 000	—
	Zweisimmen-Lenk	30. III. 1906	29. III. 1909	8. VI. 1911						
4	Langenthal-Jura	30. III. 1906	29. XI. 1905	26. X. 1907	942 000	400 000	15 739	1 357 739	463 500	—
5	Biel-Meinisberg (jetzt Autoverkehr)	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	97 050	—	7 794	104 844	42 960	—
6	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	18. XI. 1912 / 11. III. 1918	4. XII. 1916	1 003 000	—	66 511	1 069 511	706 200	—
7	Solothurn-Zollikofen-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4 976 500	2 000 000	704 644	7 681 144	2 184 000	2 184 000
8	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1 872 000	145 300	35 414	2 052 714	402 500	—
9	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987 000	300 000	711 625	1 998 625	567 500	—
10	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	1 840 300	1 416 126	275 050	3 531 476	867 500	867 500
11	Berner-Oberland-Bahnen	29. IV. 1887	22. XII. 1947	1. VII. 1890	3 843 000	4 049 898	214 433	8 107 331	238 200	213 800
				Total	32 190 490	17 804 813	3 409 530	53 404 833	12 460 320	9 253 860
				Gesamttotal	134 368 095	139 343 986	13 599 883	287 311 964	50 025 690	33 430 705