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

**Herausgeber:** Kanton Bern

**Band:** - (1956)

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

**Autor:** Brawand, Samuel / Moine, V.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-417538

**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 1956

---

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

---

## I. Baudirektion

### A. Allgemeines

Obschon für das Baugewerbe im Wohnungsbau eine gewisse Stabilisierung eingetreten ist, war es kaum schlechter beschäftigt als in den letzten Jahren, indem neben Kraftwerk- und Industriebauten zahlreiche Bauten der öffentlichen Hand erstellt oder umgebaut wurden. So betrug der Aufwand für den staatlichen Hochbau 10,2 Millionen Franken, wodurch die Ausgaben des Vorjahres um 2,7 Millionen übertroffen worden sind. Die Bruttoaufwendungen für das Strassenwesen bezifferten sich auf Fr. 31 555 194. Sie übersteigen die Ausgaben des Jahres 1955 um nahezu 2 Millionen.

Die Baudirektion bearbeitete im Berichtsjahr unter anderem 62 Alignementspläne, 18 Baureglemente, 6 Beitragspflichtreglemente, 4 Kanalisationsreglemente, 23 Wasserversorgungsreglemente, 34 Gesuche um Strassenbau- und Unterhaltsbeiträge, strassenpolizeiliche Ausnahmebewilligungen, 2 Strassen- und Wegreglemente sowie 5 Schwellenreglemente und Kataster. Ausserdem hatte sich die Baudirektion mit 28 Rekursen an den Regierungsrat zu befassen und bei mehreren staatsrechtlichen Beschwerden gegen regierungsrätliche Entscheide die Vernehmlassungen des Regierungsrates an das Schweizerische Bundesgericht vorzubereiten. Soweit das Bundesgericht auf die Beschwerden eingetreten ist, hat es sie abgewiesen mit Ausnahme derjenigen, gegen die vom Regierungsrat genehmigte Änderung des Alignementsplanes Sägematte in der Gemeinde Muri bei Bern. Das Bundesgericht entschied, dass die Tatsache der Überbauung von Nachbargrundstücken mit Einfamilienhäusern, welche einen Strassenabstand von 16 und mehr Metern aufweisen, die Erstellung eines näher an der Strasse gelegenen Sechsfamilienhauses nicht als unerträglich erscheinen lasse.

Am 1. April 1956 erfolgte die Übergabe der Akten betreffend das *Reklamewesen* an die Polizeidirektion.

Am 7. September 1956 einigten sich die an der *II. Juragewässerkorrektion* interessierten Kantone Freiburg, Waadt, Neuenburg, Bern und Solothurn über die Vorbereitung und Durchführung dieses Unternehmens. Der interkantonale Vertrag wurde bis zum Jahresende von allen fünf beteiligten Kantonsregierungen genehmigt. Gemäss Art. 26, Ziffer 4, der bernischen Staatsverfassung unterliegt er noch der Genehmigung durch den Grossen Rat.

Die Oberaufsicht über die Projektierung und Durchführung der II. Juragewässerkorrektion liegt der *interkantonalen Baukommission* ob, welche aus den Baudirektoren der beteiligten Kantone und je einem ihrer Mitarbeiter besteht. Letztere bilden einen *technischen Ausschuss*.

Als *Präsident der interkantonalen Baukommission* wurde Baudirektor Brawand und als *Präsident des technischen Ausschusses* Kantonsoberingenieur Dr. Gerber gewählt. Beide Wahlen erfolgten mit unbeschränkter

Amtsdauer, während diese für die Vizepräsidenten auf 2 Jahre beschränkt bleibt.

Ferner wählte die interkantonale Baukommission ETH Professor Dr. R. Müller, Ingenieur, als *Projektierungs- und Bauleiter*, mit Stellenantritt 1. Januar 1957, und als vorläufig nebenamtlichen *Sekretär der II. Juragewässerkorrektion* Fürsprecher E. Ehrsam, 1. Sekretär der Baudirektion des Kantons Bern. Für den Bauleiter wurde eine Dienstinstruktion erlassen.

Damit sind im Berichtsjahr alle Vorbereitungen für die Bereinigung der bisherigen Projektstudien und die Durchführung des Unternehmens nach vorheriger Beschlussfassung einer möglichst hohen Bundessubvention getroffen worden.

**Personal.** Am 23. April starb Kreisoberingenieur *Adolf Peter*, Delsberg, im Alter von 68 Jahren an Herzschlag. Er stand während mehr als 42 Jahren im Dienste der Baudirektion, wovon 37 Jahre als Oberingenieur des Kreises V.

Am 14. August starb *Fritz Dennler*, Oberwegmeister und Amtsschwellenmeister in Langnau, im 49. Lebensjahr nach langer Herzkrankheit. Er stand während 18 Jahren im Staatsdienst.

Den Verstorbenen bewahrt die Baudirektion ein dankbares Andenken.

Es traten zurück:

Frl. *Rosmarie Fahrni*, Kanzleigehilfin des Kreisoberingenieurbüros Thun, wegen Übertrittes in die Privatwirtschaft am 15. April;

Frl. *Jolande Glanzmann*, Kanzleigehilfin des Kreisoberingenieurbüros Delsberg, wegen Heirat am 30. Juni;

*Max Haltmeier*, Techniker des Kreisoberingenieurbüros Thun, wegen Übertrittes in die Privatwirtschaft am 30. Juni;

*Hugo Weibel*, Techniker des Kreisoberingenieurbüros Bern, wegen Wahl zum Bauinspektor der Gemeinde Zollikofen am 1. Juli;

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

*Heinz Krähenbühl*, Vermessungstechniker des Vermessungsamtes, trat über in das Tiefbauamt, Büro für Strassenplanung, am 1. Oktober.

Neu wurden gewählt:

als Architekt des Hochbauamtes: *Walter Bärfuss*, Hochbautechniker von Thun;

als Oberingenieur des V. Kreises in Delsberg: *Jean Eckert*, Bauingenieur, bisher Adjunkt des Kreisoberingenieurs V, von Delsberg;

als Kanzleigehilfin des Kreisoberingenieurbüros Thun: Frl. *Rösi Schüpbach*;

als Kanzleigehilfin des Kreisoberingenieurbüros Delsberg: Frl. *Nadine Joray;*

als Zeichner des Tiefbauamtes, Büro für Strassenplanung: *Heinz Krähenbühl;*

als Zeichner des Kreisoberingenieurbüros Thun: *Horst Beck;*

als Zeichner des Vermessungsamtes: *Hansjörg Schär;*

als Techniker des Kreisoberingenieurbüros Bern: *Max Gisiger;*

als Techniker des Kreisoberingenieurbüros Biel: *Isidor Rossi.*

## B. Gesetzgebung

Der Entwurf zu einem *Gesetz über die Bauvorschriften* wurde am 6. September vom Regierungsrat ohne grosse Diskussion genehmigt und der grossrätlichen Kommission überwiesen. Diese behandelte anfangs Oktober den Entwurf an 2 Sitzungen. In der Novembersession des Grossen Rates erfolgte sodann die 1. Lesung mit Ausnahme des Art. 6 betreffend die Landwirtschaftszonen, welchem vorwiegend in bäuerlichen Kreisen ein starker Widerstand erwachsen war. Die 1. Lesung des umstrittenen Artikels wird voraussichtlich in der Februarsession 1957 stattfinden

Ein *Dekret über das Baubewilligungsverfahren*, welches unmittelbar nach Annahme des Gesetzes über die Bauvorschriften erlassen werden muss, befindet sich in Vorbereitung.

Ferner wird geprüft, wie dem durch eine *Motion der Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei* vom 14. September 1955 zum Ausdruck gebrachten Verlangen nach vermehrter Subventionierung des Ausbaues und des Unterhaltes wichtiger Gemeindestrassen in einer möglichst einheitlichen und rechtlich unanfechtbaren Weise Rechnung getragen werden kann. Es soll namentlich für den Ausbau der Gemeindestrassen nicht eigentlich schwerbelasteter Gemeinden etwas Wirksames geschaffen werden. Die Baudirektion wird dem Regierungsrat voraussichtlich im nächsten Frühjahr einen Entwurf für eine Abänderung der Art. 26 und 45 des Strassenbaugesetzes oder ein Spezialgesetz über die Ausrichtung von Staatsbeiträgen an die Kosten des Ausbaus wichtiger Gemeindestrassen unterbreiten.

## C. Hochbau

**1. Allgemeines.** Die Ausgaben des Hochbaues betrugen im Berichtsjahr Fr. 9 824 015.15 (im Vorjahr Fr. 7 584 196.07). Der Mehraufwand beträgt Franken 2 239 819.08. Der Neubau der Offizierskaserne schreitet rasch voran. Ferner gelangten einige im Jahr 1955 begonnene Bauten zum Abschluss. Bei den Unterhaltskonten ist der Umsatz etwas zurückgegangen, was jedoch nicht einen Rückgang der Bauvorhaben bedeutet, denn die grossen Renovationsarbeiten am Tscharner- und Manuelhaus sowie am Diessbachhaus haben das Jahr 1955 umsatzmässig besonders stark belastet.

Nach Budgetkrediten verteilen sich diese Ausgaben wie folgt:

| | 1956 Fr. | 1955 Fr. |
|---|---|---|
| *a)* 705.1 Neu- und Umbauten . . | 3 145 503.— | 2 289 346.73 |
| *b)* 705.2 Neu- und Umbauten aus Rückstellungen . . . . . | 4 790 392.60 | 3 279 022.49 |
| *c)* Prov. Konto 4.14.2105 1 Betasynchroton- und Isotopeninstitut . . . . . | | 32 642.55 |
| Sub-Total | 7 935 895.60 | 5 601 011.77 |
| *d)* Konten 700.1–703 Unterhaltsarbeiten an staatseigenen Gebäuden . . . . . | 1 594 580.05 | 1 681 047.60 |
| *e)* Konten 700.2–704.2 Unterhaltsarbeiten an staatseigenen Gebäuden aus Rückstellungen . . | 293 539.50 | 302 136.70 |
| Total | 9 824 015.15 | 7 584 196.07 |

Im Berichtsjahr konnten *folgende Bauaufgaben* abgeschlossen werden:

Neubau eines Hörsaales und eines Labortraktes der med. Klinik auf dem Inselareal in Bern (Mai);

Umbau der Gebäude Kanonenweg 12/14 als Personalhäuser des Frauenspitals (September);

Um- respektive Neubau eines Verwaltungsgebäudes an der Gerechtigkeitsgasse 64 in Bern (Oktober);

Wiederaufbau der brandgeschädigten Hauptwache am Casinoplatz in Bern (September)

Errichtung einer neuen Röntgenanlage im Frauenspital in Bern (Februar);

Errichtung eines Elektronenmikroskopes am chem. Institut der Universtiät Bern (Oktober);

Errichtung eines provisorischen Schulpavillons am Oberseminar in Bern (Mai);

Umbauten und Renovationen am anatomischen Institut der Universität (September);

Renovation des grossen Verhandlungssaales im Obergericht in Bern (September);

Schlossumbau Trachselwald (Juli);

Amthaus-Neubau in Langnau i. E. (August);

Raumrenovationen an der Kantonsschule in Pruntrut (August);

Neubau eines Direktorwohnhauses in Bellelay (Februar);

Zentralheizungsanlage in Mittelbau und Westflügel des Verwaltungsgebäudes der landwirtschaftlichen Schule Rütti, Zollikofen (Januar);

Umbauarbeiten im Schloss Münchenwiler (Brandfall, Dezember);

Umbau des Pfarrhauses Wasen i. E. (Januar);

Renovation der Kirche Koppigen (August);

Renovation des Kirchenchores Melchnau (August);

Bau einer Zweigsternwarte für das astronomische Institut der Universität auf dem Längenberg bei Zimmerwald (September);

Umbau der Wichterheerbesitzung in Oberhofen als Jugendherberge (Mai);

Pfarrhausumbau in Schlosswil (Juni).

In Ausführung begriffen sind am Jahresende:

Neubau der Offizierskaserne in Bern, Neubau eines Labortraktes und Errichtung eines Schweinestalles in der Heil- und Pflegeanstalt Waldau, Neubau «Châtillon» in der Erziehungsanstalt Tessenberg, Umbau des Schlosses Kehrsatz im Zusammenhang mit der Reorganisation des Mädchenerziehungsheimes, Bau eines Wäschereigebäudes mit Heizzentrale in Bellelay, Neubau eines Personalhauses im Erziehungsheim Aarwangen, Erneuerung des Gefängnisgebäudes inkl. Gefangenwärterwohnung im Schloss Büren a. A., Umänderungen in der bisherigen Chemieabteilung und Abwartwohnung des Altbaues im Technikum Burgdorf, Neubau eines Kursgebäudes in der landwirtschaftlichen Schule Waldhof in Langenthal, Neubau von 2 Turnhallen mit Abwartwohnung für die Kantonsschule und das Seminar in Pruntrut, Saalneubau in der landwirtschaftlichen Schule Rütti-Zollikofen, Erstellung eines Dienstbotenhauses auf dem Schlossgut Schlosswil, Umbau einer Dampfheizung in eine Warmwasserheizung und sanitäre Installationen im alten Zellentrakt der Strafanstalt Thorberg, Umänderungen im Zellenbau der Arbeitsanstalt St. Johannsen, Konsolidierungs- und Renovationsarbeiten im Schloss Nidau, Pfarrhausumbau in Thunstetten.

Im Frühjahr 1957 sollen die nachstehenden bereits bewilligten Bauvorhaben in Angriff genommen werden:

Neubau eines Betriebsgebäudes der Molkereischule Rütti in Zollikofen, Umbau und Renovation des Schlosses Pruntrut, Heizungsumbau im Verwaltungstrakt des Amthauses Bern, Renovation von Süd- und Ostfassade des Stiftsgebäudes in Bern, Errichtung einer neuen Telephonzentrale im Tscharnerhaus in Bern, Erstellung von Wohnhäusern für landwirtschaftliches Personal der Heil- und Pflegeanstalt Waldau.

In *Vorbereitung befinden* sich: Bern, botanisches Institut, Umbau und Aufstockung des Altbaues; Bern, Kramgasse 20–24 und Metzgergasse 17–19, Neu- und Umbauten zur Unterbringung verschiedener Abteilungen der Polizei- und Gemeindedirektion; Bern, Erstellung einer Baracke für das kantonale Passbüro; Bern; Oberseminar, Erstellung eines weitern Schulpavillons, Hofwil, Seminar, neue Konviktgebäude, Turnhalle und Umbauten im Altbau; Münsingen-Schwand, Erstellung von Personalhäusern an der landwirtschaftlichen Schule; Courtemelon, Erstellung von Personalhäusern an der landwirtschaftlichen Schule; Neuenstadt, Umbau und Renovation des «Maison de Gléresse» für die Bezirksverwaltung; Bern, Neubau eines physikalischen Institutes; Bern, Amthaus, Studien zum Neubau für Gefängnis und Polizeiverwaltung; Münsingen, Heil- und Pflegeanstalt, Männerpavillon.

Für den Neubau eines Tierspitales der Universität Bern wurde ein allgemeiner Projektwettbewerb ausgeschrieben.

Für die bauliche Erneuerung des Inselspitals in Bern sind Vorprojektierungen und Abklärungen über die technische und administrative Organisation im Gange.

**2. Konten 705, Neu- und Umbauten.** Die finanziellen Aufwendungen des staatlichen Hochbaues pro 1956 sind im einzelnen wie folgt ausgewiesen:

| Konto 705.1 (Bewilligungen von 1955 und 1956) | Fr. | Fr. |
|---|---|---|
| Aarwangen, Erziehungsheim; Personalhaus | 47 468.30 | |
| Bern, Oberseminar; Schulpavillon | 51 952.50 | |
| Bern, Elektronenmikroskop am Chemischen Institut | 45 374.95 | |
| Bern, Waldau; Labor und Unterrichtsgebäude | 98 000.— | |
| Bern, Anatomisches Institut; Umbau | 54 016.10 | |
| Bern, Obergericht; grosser Audienzsaal | 20 704.15 | |
| Bern, Alte Hauptwache; Wiederaufbau | 119 004.10 | |
| Bern, neue Offizierskaserne | 975 885.45 | |
| Bern, Schwesternhäuser für das Frauenspital | 39 937.45 | |
| Bern, Hörsaal für die medizinische Klinik | 185 737.85 | |
| Bern, Rathaus; Empfangssaal, Fresken | 18 000.— | |
| Büren a. A., Umbau Gefängnisgebäude | 69 610.55 | |
| Burgdorf, Technikum; Umbau | 90 647.95 | |
| Kehrsatz, Schlossumbau | 445 224.90 | |
| Koppigen, Kirchenrenovation | 30 671.35 | |
| Langenthal, Waldhof; Kursgebäude | 71 782.65 | |
| Nidau, Schlossumbau | 121 696.20 | |
| Übertrag | 2 485 714.45 | |

| | | |
|---|---|---|
| Übertrag | 2 485 714.45 | |
| Pruntrut, Kantonsschule; Turnhallen | 49 648.— | |
| Pruntrut, Kantonsschule; Renovationen | 93 168.90 | |
| Rütti, landw. Schule; Saalneubau | 207 405.55 | |
| Schlosswil, Pfarrhausumbau | 55 009.40 | |
| St. Johannsen, Arbeitsanstalt; Umbau | 57 799.— | |
| Thorberg, Strafanstalt; Umbau | 196 757.70 | |
| | | 3 145 503.— |
| Konto 705.2 (Bewilligungen von 1955 und früher) | | |
| Bern, Zahnärztliches Institut | 14 046.85 | |
| Bern, Diessbachhaus; Fassadenrenovation | 13 077.70 | |
| Bern, Rathaus; Wandfresken | 4 400.— | |
| Bern, neue Offizierskaserne | 20 387.50 | |
| Bern, Frauenspital; neue Sterilisation | 2 485.50 | |
| Bern, Hörsaal in der medizinischen Klinik | 472 852.85 | |
| Bern, Frauenspital; neue Röntgenanlage | 21 971.80 | |
| Bern, Haushaltungslehrerinnenseminar | 10 653.55 | |
| Bern, Schwesternhäuser am Kanonenweg | 583 408.20 | |
| Bern, Umbau Gerechtigkeitsgasse 64 | 1 024 068.85 | |
| Bern, Hochschulsportplatz; Abwartwohnung | 372.— | |
| Bern-Bümpliz, Pfarrhausneubau | 20 985.10 | |
| Bellelay, Neubau des Direktorhauses | 74 089.60 | |
| Bellelay, Neubau einer Heizzentrale | 389 246.10 | |
| Biel, Garagegebäude beim Amthaus | 28 433.40 | |
| Burgdorf, Technikum; Platzsanierung | 2 946.05 | |
| Bern, Übungsschule Oberseminar | 7 956.35 | |
| Burgdorf, Technikum; Chemiegebäude | 33 889.50 | |
| Eigerwand, Mikrofilmarchiv | 13 921.60 | |
| Erlach, Amthaus-Neubau | 4 518.— | |
| Kehrsatz, Erziehungsheim; Zöglingstrakt | 16 028.85 | |
| Koppigen, Kirchenrenovation | 93 474.65 | |
| Längenberg, Zweigsternwarte | 33 300.— | |
| Münchenwiler, Schlossumbau | 245 634.60 | |
| Langnau, Amthaus-Neubau | 559 441.15 | |
| Oberhofen, Wichterheerbesitzung; Umbau | 138 335.10 | |
| Pruntrut, Kantonsschule; Umbau | 75 774.80 | |
| Rütti, landw. Schule; Heizung | 53 088.60 | |
| Schlosswil, Erstellen eines Dienstbotenhauses | 91 012.85 | |
| Tessenberg, Neubau «Châtillon» | 265 465.80 | |
| St. Johannsen, Gewächshausanlage | 43 548.— | |
| Thorberg, Wiederaufbau Korberei | 1 595.70 | |
| Thorberg, Nebengebäude | 2 894.15 | |
| Thorberg, Künstlerische Ausschmückung der Kapelle | 93.50 | |
| Thun, Schlossumbau | 3 305.55 | |
| Trachselwald, Schlossumbau | 417 145.95 | |
| Wasen i. E., Pfarrhausumbau | 6 542.85 | |
| | | 4 790 392.60 |
| Total der Bauausgaben der Rubriken 705 | | 7 935 895.60 |

**3. Unterhaltskonten 700–703.** Der Voranschlag enthielt für den Unterhalt der Staatsgebäude einen Betrag von Fr. 1 739 000. Die Ausgaben betragen Franken 1 888 119.55, was Mehrausgaben von Fr. 149 119.55 ergibt.

Die Ausgaben auf den einzelnen Konten betragen:

| | | |
|---|---|---|
| (Bewilligungen von 1956) | | |
| 700.1, Unterhalt der Amts-, Anstalts- und Wirtschaftsgebäude | 988 211.30 | |
| 701.1, Unterhalt der Pfarrgebäude | 602 949.60 | |
| 703, Unterhalt der öffentlichen Plätze | 3 419.15 | 1 594 580.05 |
| (Bewilligungen von 1955 und früher) | | |
| 700.2, Unterhalt der Amtsgebäude usw. aus Rückstellungen | 198 056.30 | |
| 701.2, Unterhalt der Pfarrgebäude aus Rückstellungen | 40 055.45 | |
| 704.2, Unterhalt der Wirtschaftsgebäude aus Rückstellungen | 55 427.75 | 293 539.50 |
| Total der Unterhaltskosten pro 1956 | | 1 888 119.55 |

Erstmals sind die Ausgaben für die Unterhaltsarbeiten an den Amts-, Anstalts- und Wirtschaftsgebäuden und diejenigen für die Pfarr- und Kirchengebäude im Konto 701.1 vereinigt.

Wir beschränken uns im Nachstehenden darauf, die bedeutenderen Renovationen aufzuführen.

*Amtshäuser und Verwaltungsgebäude:* Aarwangen, Schloss, Zimmer und Waschküchenrenovation; Belp, Schloss, Erstellung einer neuen WC-Anlage; Bern, Amthaus, Raumrenovationen, Lukarneneinbauten, Waschkücheneinrichtung; Bern, Herrengasse 5 und 7, Umbau und Renovation für Büros der Regionalplanung; Biel, Amthaus, Renovationen; Burgdorf, Schloss, Renovationen, Dachreparaturen, Ausbau des Wärterraumes im 1. Stock; Courtelary, Amthaus, Renovationen, Wohnung des Gefangenwärters; Delsberg, Polizeiwache, Renovation von 2 Dienstwohnungen; Meiringen, Amthaus, Büroeinbau in der Gerichtsschreiberei; Münster, Amthaus Neugestaltung des Grundbuchamtes und Renovationen; Pruntrut, Amthaus, Renovationen und Reparaturen; Thun, Schloss, Renovationen im Büro des Kreisoberingenieurs, Kanzlei und WC-Anlage im Schlosshof.

*Militäranstalten:* Kaserne, Reparatur am Heizkessel, Renovationen von Zimmern und Böden; Zeughäuser, Renovation von Zimmern und neue Böden; Stallungen, Reparatur von Decken und Böden; Motorfahrzeughäuser, Anstrich einer Eisenkonstruktion in der Reithalle.

*Universitätsinstitute, Seminarien und Techniken:* Bern, botanisches Institut, erstellen eines Regenwasserbassins, neue Galerien; Bern, chemisches Institut, Treppenhausrenovation, neue Kapellen, Flügelanbau in der anorganischen Abteilung; Bern, Hallerstrasse 5, Steinhauerarbeiten, Renovationen; Mineralogisches, Pharmazeutisches und Gerichtsmed. Institut, Renovation; Bern, Oberseminar, Renovation der WC-Anlage Südwest; Biel, Technikum, Bodenreparaturen und Renovationen; Burgdorf, Technikum, neue D. V. Fenster.

*Landwirtschaftliche Schulen:* Langenthal, Waldhof, Renovationen, Lukarnen- und Fensterreparaturen, neue Jalousieladen; Münsingen, Schwand, Umbau Badzimmer, Heizungsinstallationen; Öschberg, Gartenbauschule Kippkesselanlage in der Schulküche, Renovationen; Öschberg, Gutsbetrieb, Instandstellung des alten Speichers.

*Anstalten:* (Erziehungs- und Verpflegungsheime, Strafanstalten sowie Heil- und Pflegeanstalten). Aarwangen, Erziehungsheim, Bad- und WC-Anbau, Umgestaltung Wohnküche, Ökonomie, Kaminreparatur und Lukarnenrenovationen; Bellelay, Hotel Bären, Ventilation in der Gaststube; Bellelay, Kirche, Zugang mit Passerelle; Hindelbank, Frauenstrafanstalt, Ökonomie, Reparatur an der Einfahrt, Umbau des Personalhauses am Moosweg; Loveresse, Erziehungsheim, neuer Belag

auf dem Terrassendach über der Waschküche, Sanierung der Kanalisation und Kläranlage; Sonvilier, Anstalt, Sanierung des Schweinestalles; St. Johannsen, Arbeitsanstalt, Kolonie Ins, Erneuerung der Wasserleitung; Thorberg, Strafanstalt, Renovation der Südwestfassade; Oberhofen, Wichterheerbesitzung, Jugendherberge, Fassadenrenovation.

*Pfarrhäuser:* Albligen, Renovation anlässlich Pfrundwechsel; Corgémont (deutsches Pfarramt), Renovation; Gsteig bei Interlaken, hauptsächlich Renovation des Treppenhauses; Kirchenthurnen, Erstellung einer Kläranlage, Umbau der Küche; Messen, Erneuern der Waschküche; Ursenbach, Umbau der Küche; Jegenstorf, allgemeine Renovationen; Guggisberg, Sanierung der sanitären Installationen; Dürrenroth, allgemeine Renovationen; Madiswil, Fassadenrenovation; Rüschegg, Fassadenrenovation.

*Zentralheizungen* wurden eingerichtet in den Pfarrhäusern Gampelen, Grafenried, Lauterbrunnen, Oberbipp, Oberburg, Schüpfen, Thun I, Unterseen und Wangen a. A.

Zu erwähnen sind noch die vielen Sanierungen von Kaminanlagen und elektrischen Installationen auf Ersuchen der Brandversicherungsanstalt.

**4. Subventionierung von Schulen, Anstalts- und Spitalgebäuden der Gemeinden und Korporationen.** Für die Direktionen des Erziehungswesens, des Fürsorgewesens und der Sanität sind 453 Schulhaus-, 17 Spital- und 21 Anstaltsprojekte, also total 491 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 zahlreichen Rekursfällen Mitberichte zuhanden der Baudirektion abgegeben werden. Insgesamt hat das Hochbauamt in 234 Fällen zu Baugesuchen und Rekursen Stellung genommen.

## D. Strassenbau

Der andauernde Mangel an Arbeitskräften, die Überlastung der projektierenden Ingenieurbüros und die Schwierigkeiten beim Landerwerb haben sich hemmend auf den Strassenbau ausgewirkt.

Trotzdem konnte der Ausbau der Hauptstrassen und der Verbindungsstrassen im allgemeinen im Rahmen des Bauprogrammes gefördert werden.

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

**1. Ausbau der Hauptstrassen.** Das vom Bund subventionierte Hauptstrassennetz ist weiter ausgebaut worden.

An der Bern–Zollikofenstrasse wurden auf der Strecke Steinibach–Tanne die Verbreiterungsarbeiten weitergeführt.

In Schönbühl konnte die Bahnunterführung der Hauptstrasse Nr. 1 auf Jahresende teilweise fertiggestellt und eine Abzweigung dem Verkehr übergeben werden.

Im Zuge der neuen Autostrasse Biel–Lyss ist die Betonfahrbahn des Teilstückes in den Gemeinden Nidau und Biel erstellt worden.

Die Strecke Neuenstadt–Ligerz wird in Verbindung mit den Geleiseverlegungsarbeiten der SBB seit 1956 ausgebaut.

An der Thun–Gwattstutz-Strasse wurden die Ausbauarbeiten auf den Teilstrecken SBB-Unterführung–Talackerstrasse und Pfaffenbühlweg–Obermattweg weitergeführt. Auf der Strecke Obermattweg–Stationsstrasse konnte der neue Belag aufgebracht werden.

Die Strasse Tavannes–Münster wurde zwischen Reconvilier und Pontenet bei Pont-Sapin korrigiert. Die 3. Etappe der Verbreiterungsarbeiten ist bei Tavannes und Reconvilier im Gange.

Bei Pruntrut wird die Hauptstrasse Nr. 6 ebenfalls verbreitert auf der Teilstrecke Bellevue–Cimetière.

An der Strasse Delsberg–Basel sind die Verbreiterungsarbeiten bei Liesberg (900 m) und Kessiloch–Grellingen (1200 m) beendet worden. Die letzte Etappe der Verbreiterungsarbeiten auf der Strecke Kessiloch–Grellingen ist in Ausführung begriffen. Ferner wurden die Verbreiterungsarbeiten bei Le Vorbourg-Bellerive und bei Laufen begonnen.

Durch Profilkorrektionen, Seitenhebungen, Entwässerungen etc. auf kurzen Teilstücken wurden Verbesserungen erzielt auf den Strassen Worb–Rubigen, Bern–Ritzenbach bei Bethlehem und Frauenkappelen, Lengnau–Grenchen beim Eingang Lengnau, Bern–Luzern bei Trubschachen und bei der Avenue de la Gare in Delsberg.

Rad- und Gehwege wurden auf der Attiswil–Dürrmühlestrasse zwischen Dürrmühle und Önsingen erstellt.

In Gümmenen ist die Brücke über die Saane verstärkt worden und in Bärau wurde die neue Gohlbrücke gebaut.

**2. Ausbau der Verbindungsstrassen.** Auf folgenden Verbindungsstrassen sind nennenswerte Korrektions- und Belagsarbeiten durchgeführt worden: Stockentalstrasse, Eyacker–Wattenwil, Schwarzenegg–Süderen, Krattigen–Äschi–Gsteig–Pillon, Gstaad–Lauenen, Zweilütschinen–Grindelwald, Unterseen–Habkern, Frutigen–Adelboden, Stockernhöhe–Amtsgrenze (Gemeinde Bolligen), Äschlen–Grafenbühl, Riggisberg–Burgistein, Riggisberg–Rüti, Jaberg–Kirchdorf, Thalgut–Gerzensee, Rüscheggraben–Wislisau, Schwarzenburg–Milken, Schlieren–Scherliau, in Albligen, Wislisau–Mamishaus, in Niedermuhlern, Rubigenstrasse in Belp, Vechigenstrasse in Worb, Helgisried–Wislisau, Zuzwil–Iffwil–Etzelkofen, Fraubrunnen–Zauggenried, Büren zum Hof–Fraubrunnen, Büren–Oberwil, Seedorf–Suberg, Neuenstadt–Prêles, Neuenstadt–Lignières, in Gals, Treiten–Ins, St. Immer–Mont Crosin–Tramelan, Frinvillier–Vauffelin, Dorfausgang Cortébert, Westausgang St. Immer, Oberburg Dorfeingang, Wynigen–Riedtwil, Schächli–Amtsgrenze Aarwangen, Emmenmatt–Schüpbach, in Schangnau, Dorfgasse Sumiswald, Fahmbach–Röthenbach, in Wyssachen, Melchnau–Altbüron, Neubau Haslebrücke mit Zufahrten, Bahnunterführung Wangen a. A., Les Malettes–St-Ursanne, Pont sur le Creugenat in Pruntrut, Beurnevésin–Réchésy, in Alle, Movelier–Moulin-Neuf, Develier–Bourrignon–Lucelle, Grellingen–Seewen, Wahlen–Grindel, Boncourt-Boécourt, in Mettemberg, Courchapoix–Montsevelier, Perrefitte–Souboz, in Les Bois, Saulcy–Lajoux.

**3. Ausbau der Alpenstrassen.** Auf den Alpenstrassen sind die Bauarbeiten nach Massgabe der vom Bund genehmigten Bauprogramme weitergeführt worden.

An der Gwattstutz–Spiez–Interlaken-Strasse erfolgten die Arbeiten beim Einschnitt Spiezmoos, dann auf der Strecke Krattiggraben-Krattighalde–Ringelstein, ferner für die Bahnunterführung Seebacher.

An der Zweisimmen–Saanen-Strasse wurden die Fertigstellungsarbeiten von Burrisgraben bis Saanen ausgeführt.

An der Meiringen–Brünigstrasse erfolgten Korrektions- und Belagsarbeiten auf den Teilstrecken Kohlplatz–Brünigen, Neufuhren–Mannenboden, Mannenboden–Gnoll.

Korrektionen und Belag wurden in Gstaad-Dorf ausgeführt.

Ein leichter Ausbau der Jaunpass-Strasse erfolgte bei den Sommeraukehren und auf der Passhöhe.

Die Grimselstrasse ist von der Seeuferegg bis Kantonsgrenze teilweise korrigiert worden.

**4. Rechtsufrige Thunerseestrasse.** Die Ausbauarbeiten konnten auf den Strecken Besitzung Meyer–Hotel Marbach, Hotel Du Lac–Guntenbach und Guntenbach–Gerbebach durchgeführt werden.

**5. Verwendung der Budgetkredite** (Reinausgaben).

*a)* Budgetrubrik 2110 612 (Besoldungen). Budget: Fr. 4 719 038. Rechnung: Fr. 5 056 122. Die starke Überschreitung des Voranschlages ist eine Folge der Besoldungsrevision. Budgetrubrik 2110 613 (Kosten für Stellvertretungen) Budget: Fr. 168 000. Rechnung: Franken 159 707. Diese beiden Rubriken umfassen die Besoldungen der Oberwegmeister und Wegmeister auf Staatsstrassen sowie auf Gemeindestrassen mit Wegmeisterstellung durch den Staat, Schleusenmeister, ferner Stellvertretungen, Suva-Prämien und Ferienentschädigungen. Von den 22 Oberwegmeistern sind 15 zugleich Amtsschwellenmeister. Das Wegmeisterpersonal hat einen Bestand von 453, dazu kommen 25 Hilfswegmeister, 2 Schleusenmeister und 1 Abwartin.

*b)* Budgetrubrik 2110 710.1 (Strassenunterhalt). Budget: Fr. 4 000 000. Rechnung: Fr. 3 984 845. Budgetrubrik 2110 710.2 (Strassenunterhalt aus Rückstellungen) Rechnung: Fr. 2 263.

Der Budgetkredit 2110 710.1 wird zur Hauptsache aus einer Zuteilung aus dem Benzinzollanteil gedeckt.

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 1956 1882 km oder 81,8% 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 727 km.

*c)* Budgetrubrik 2110 711.1 (Wasserschäden und Schwellenbauten an Staatsstrassen). Budget: Franken 650 000, dazu kommt ein Nachkredit von Fr. 526 900, den der Grosse Rat am 13. September 1956 bewilligte. Rechnung: Fr.842 632, dazu Fr. 293 451.70 Einlage in Rückstellungen.

Budgetrubrik 2110 711.2 (Wasserschäden und Schwellenbauten an Staatsstrassen aus Rückstellungen). Budget: Fr. 50 000. Rechnung: Fr. 59 701. Die Gesamtausgabe wurde den bestehenden Rückstellungen belastet.

*d)* Budgetrubrik 2110 712.10 (Ausbau der Hauptstrassen). Budget: Fr. 4 550 000. Rechnung: Fr. 3 213 396.

Für bewilligte, nicht ausgeführte Projekte mussten Fr. 5 255 001 zurückgestellt werden. VA 0710. Der Gesamtkredit beträgt Fr. 8 570 000, die Gesamtbelastung: Fr. 8 468 398.

Budgetrubrik 2110 712.11 (Ausbau der Hauptstrassen aus Rückstellungen). Budget: Fr. 2 500 000. Rechnung: Fr. 2 545 915.

*e)* Budgetrubrik 2110 712.20 (Ausbau der Verbindungsstrassen). Budget: Fr. 9 000 000, dazu kommen Nachkredite von insgesamt Fr. 789 000. Der Gesamtkredit beträgt Fr. 11 289 000. Rechnung: Fr. 9 120 822. Für bewilligte, nicht ausgeführte Projekte mussten Fr. 2 347 931 zurückgestellt werden.

Budgetrubrik 2110 712 21 (Ausbau der Verbindungsstrassen aus Rückstellungen). Budget: Fr. 1 500 000. Rechnung: Fr. 1 601 369.

*f)* Budgetrubrik 2110 712 30 (Ausbau der Alpenstrassen) Budget: Fr. 1 500 000. zusätzlich budgetierte Rückstellung Fr. 1 900 000. Rechnung: Franken 923 713. Zusätzliche Rückstellung für bewilligte, doch nicht ausgeführte Projekte Fr. 2 475 755.

Budgetrubrik 2110 712.31 (Ausbau der Alpenstrassen aus Rückstellungen). Budget: Fr. 600 000. Rechnung: Fr. 1 389 778. Die Gesamtausgabe wurde den bestehenden Rückstellungen belastet.

**6. Eingänge aus der Motorfahrzeugsteuer und dem Benzinzollanteil sowie werkgebundene Beiträge des Bundes, Verwendung derselben.**

| | Fr. |
|---|---|
| Ertrag der Motorfahrsteuer | 14 789 453.47 |
| Benzinzollanteil (schätzungsweise pro 1956) | 4 200 000.— |
| Werkgebundene Bundesbeiträge (Konto 2110 409.1) | 2 376 358.35 |
| Total Einnahmen | 21 365 811.82 |

| *Verwendung der Eingänge:* | | Fr. | Fr. |
|---|---|---|---|
| Automobilbetrieb (2110 771, 810.2, 2100 790) | | | 230 580.55 |
| Beiträge an Gemeinden | Fr. | | |
| Staubbekämpfung | 223 705.75 | | |
| Schneeräumung | 66 893.20 | | |
| Strassenbauten | 1 400 598.65 | | 1 691 197.60 |
| Beitrag an Autostrassenverein | | | 2 400.— |
| Strassenbau und Unterhalt aus Autosteuer und Benzinzoll | | Fr. | |
| 2110 712.10 | | 3 213 396.45 | (Ausbau der Hauptstrassen) |
| 2110 712.11 | | 2 545 915.35 | (dito aus Rückstellungen) |
| 2110 712.20 | | 9 120 821.70 | (Ausbau der Verbindungsstrassen) |
| 2110 712.21 | | 1 601 368.65 | (dito aus Rückstellungen) |
| 2110 710.1 | | 3 984 844.88 | (Strassenunterhalt) |
| 2110 710.2 | | 2 262.70 | (dito aus Rückstellungen) |
| | | | 20 468 609.73 |
| Ausbau der Alpenstrassen | | | |
| 2110 712.30 | | 923 713.35 | (Ausbau der Alpenstrassen) |
| 2110 712.31 | | 1 389 777.65 | |
| | | | 2 313 491.— 24 706 278.88 |
| | | | Mehrausgaben 3 340 467.06 |

**7. Bruttoaufwendungen für das gesamte Strassenwesen.**

| Budgetrubrik 2110 | | Fr. |
|---|---|---|
| 612 | Besoldungen | 5 056 122.45 |
| 613 | Kosten für Stellvertretungen | 159 706.85 |
| 614 | Zusätzliche Teuerungszulagen | 400 367.80 |
| 651 | Dienstkleider, Werkzeug und Fahrradentschädigung | 87 717.50 |
| 710.1 | Strassenunterhalt | 3 984 844.88 |
| 710.2 | Strassenunterhalt aus Rückstellungen | 2 262.70 |
| 711.1 | Wasserschäden und Schwellenbauten an Staatsstrassen | 842 632.20 |
| 711.2 | Wasserschäden und Schwellenbauten aus Rückstellungen | 59 700.60 |
| 712 | Ausbau der Strassen: | |
| 712.10 | Hauptstrassen | 3 213 396.45 |
| 712.11 | Hauptstrassen aus Rückstellungen | 2 545 915.35 |
| 712.20 | Verbindungsstrassen | 9 120 821.70 |
| 712.21 | Verbindungsstrassen aus Rückstellungen | 1 601 368.65 |
| 712.30 | Alpenstrassen | 923 713.35 |
| 712.31 | Alpenstrassen aus Rückstellungen | 1 389 777.65 |
| 770 | Anschaffung von Maschinen und Werkzeugen | 167 070.65 |
| 771 | Unterhalt von Maschinen und Werkzeugen | 99 511.37 |
| 810.1 u. 2 | Taggelder und Reiseauslagen | 209 067.— |
| 939 | Staatsbeiträge an Gemeinden nach Strassenbaugesetz | 1 691 197.60 |
| | Total | 31 555 194.75 |

**8. Strassenpolizei.** Die rege Bautätigkeit forderte insgesamt 900 strassenpolizeiliche Bewilligungen (Aus- und Umbauten in der Bauverbotszone, Strassenaufbrüche, Weganschlüsse in Strassennähe, Benzintankanlagen, Reklamen).

**9. Strassen- und Wegreglemente** wurden im Berichtsjahr 18 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.

Das Jahr 1956 war sehr niederschlagsreich, was die Zahl der dringlichen Verbauungsarbeiten vermehrte.

**a) Fluss- und Wildbachverbauungen.** Es wurden an folgenden Gewässern Verbauungs- oder Korrektionsarbeiten ausgeführt: Aare Meiringen–Brienzersee, Bohlbach Habkern, Engstligen Frutigen, Filderichbach, Fallbach im Oberlauf, Fitzligarben im Unterlauf, Glyssibach, Gunggbach bei Wengi, Habbach Habkern, Kaltenbrunnengraben bei Öschseite, Kander Engstligen–Kien–Stegweid, Klosterbach Därstetten, Kander bei Spiezwilerbrücke, Kander zwischen Simme und Einigenbrücke, Lombach Unterseen, Schwarze Lütschine Grindelwald, Lütschine Lauterbrunnen, Lammbach bei Brienz, Mannriedbach, Öschinenbach, Plachtigraben Reutigen, Rothachen, Riedernbach und Zuflüsse, Reulissenbach, Grosse Simme St.Stephan und Zweisimmen, Sund- und Birrengraben Beatenberg, Simme bei Boltigen, Därstetten, Erlenbach und Diemtigen, Kleine Simme im Oberlauf und Unterlauf, Äusserer Seitenbach Lenk, Zulg und Zuflüsse im Eriz, Brandgraben Gsteig, Marchgraben Frutigen und Adelboden, Steinengraben und Dürrbach Bowil, Aare Schützenfahr–Elfenau, Gürbe im Gebirge und im mittleren Bezirk, Seitenbäche der Gürbe, Tiefengraben Wattenwil, Schwarzwasser Lindenbach–Rütiplötsch, Kalte Sense Guggisberg und Rüschegg, Gambach–Rüschegg, Sense zwischen Schwarzwasser und Saane, Saane zwischen Kantonsgrenze Bern/Freiburg und Aare. Aare im Gauchert Radelfingen und in St. Verena, Matten, Emme I., II., III. und IV. Sektion, Ilfis Langnau und Trubschachen, Röthenbach in Röthenbach, Gohl Langnau, Trub bei Trub und Trubschachen, Seltenbach und Twärengraben bei Trub, Grüne Sumiswald, Hornbach und Kurzeneigraben Sumiswald. Ilfisgraben Langnau, Thalgraben Lützelflüh, Goldbach, Nesselgraben, Blindenbach, unterer Frittenbach, Dürrgraben, La Lüssel Brislach, La Sorne zwischen Bassecourt und Berlincourt.

Die Gesamtaufwendungen von Bund, Kanton, Gemeinden und Schwellengemeinden und Privaten für diese Verbauungen beliefen sich auf rund 2,6 Millionen Franken.

**b) Budget und Rechnung der Wasserbaukredite 2110.**

| | | Fr. |
|---|---|---|
| 720.1 | Staatseigene Wasserbauten: | |
| | Budget | 120 000.— |
| | Rechnung | 132 000.— |
| 720.2 | dito aus Rückstellungen: | |
| | Budget | 20 000.— |
| | Rechnung | 17 117.70 |
| 949.10 | Staatsbeiträge an Wasserbauten | |
| | Budget | 500 000.— |
| | Rechnung | 527 239.— |
| 949.11 | dito aus Rückstellungen: | |
| | Budget | 100 000.— |
| | Rechnung | 65 947.70 |

**c) Neue Verbauungsprojekte.** Im Berichtsjahr wurden folgende neuen Subventionsvorlagen eingereicht:

Lehngraben Boltigen; Simme Boltigen, Projekt XII; Fallbach im Unterlauf; Guntenbach Sigriswil; Lauibach Oberried; Alpbach Kiental; Rothachen; Hünigenbach; Diessbach; Gürbe, Gauggleren–Forstsäge; Saane im Schwellenbezirk untere Saane; Rütibach, Rüti bei Büren; Röthenbach und Zuflüsse; Löffelgraben, Langnau; Marchgraben, Langnau und Lauperswil; Geissbach, Eggiwil; l'Allaine, in Boncourt und Pruntrut.

**d) Schwellenreglemente und Kataster.** Der Regierungsrat bewilligte folgende Schwellenreglemente und Kataster:

Reichenbach, Meiringen und Schattenhalb; Alpbach, Kiental; Wissibach, Buchholterberg; Erweiterung Kataster der vereinigten Lütschinen.

**Juragewässerkorrektion.** *Allgemeines.* Das Gebiet der Jurarandseen blieb im Jahr 1956 von Hochwassern

verschont. Durch ausgiebige Niederschläge während des ganzen Sommers war die Wasserführung der Zuflüsse und der Aare immer sehr hoch.

*Unterhalt.* Die Kosten der Unterhaltsarbeiten wurden beeinflusst durch den Bruch der Bewässerungsleitung bei Kallnach, die auf eine Strecke von 220 m aus Schleuderbetonröhren neu erstellt werden musste, um Schäden an den in der Nähe gelegenen Gebäuden zu verhüten.

Der dauernd hohe Wasserstand des Sommers und der rege Schiffsverkehr auf dem Nidau–Büren-Kanal und der Aare unterhalb von Büren haben an den Ufern grosse Schäden verursacht, die dringend ausgedehnte Ufersicherungen notwendig gemacht haben. Ein starker Uferabrutsch am rechten Ufer des Nidau–Büren-Kanals konnte bisher noch nicht konsolidiert werden. Die Kosten für den Unterhalt betrugen Fr. 164 056.15.

## F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft

**a) Ausbau und Nutzung der Wasserkräfte.** Im Berichtsjahr sind keine neuen Kraftwerke in Betrieb genommen worden. Dagegen wurde mit den Arbeiten am Kirel-Filderichwerk der Simmentaler-Kraftwerke AG begonnen. Das Konzessionsgesuch vom 18. August 1949 für die Ausnützung der Saane und des Geltenwassers in einer Zentrale bei Gsteig wurde mit Beschluss vom 4. Dezember 1956 abgewiesen und gleichzeitig die Gesuchsteller eingeladen, ein Konzessionsgesuch für die Ausnützung der Saane allein einzureichen.

Am Doubs wurden die Anlagen für den Höherstau beim Elektrizitätswerk Le Refrain (franz.) beendet und die provisorische Bewilligung zu ihrer Inbetriebnahme vor der Bereinigung der internationalen Konzession erteilt. Die Konzession für die Ableitung des Hengli- und der Tannalpbäche nach dem Elektrizitätswerk Melchsee-Frutt konnten noch nicht erteilt werden, doch wurde vorgängig den Bauprojekten für die Fassungsanlagen zugestimmt. Die Konzessionsverfahren für die Ausnützung der Saane in einem Kraftwerk «La Tine» der Compagnie vaudoise d'électricité und der Aare unterhalb Wynau in einem Kraftwerk «Neu-Boningen» der ATEL sind eingeleitet.

Die Einnahmen aus dem Wasserzins betrugen Franken 2 446 638 (womit die Anpassung an die Bestimmungen des Wassernutzungsgesetzes erfolgt ist). An Gebühren für Erneuerung und Übertragung von Wasserrechten sind Fr. 79 800 eingegangen. Es wurden insgesamt 24 Gesuche um Übertragung, Löschung, Erneuerung und Änderung von Wasserrechtskonzessionen behandelt sowie 3 Projektierungsbewilligungen erteilt.

**b) Gebrauchswassernutzungen.** Der Druck der Karte der öffentlichen Grundwasser musste neuerdings verschoben werden.

Für *bestehende* Nutzungen wurden 19 Konzessionen ausgestellt, dazu *17* neue Anlagen konzessioniert.

An besondern Bewilligungen wurden erteilt: 2 zur Wasserentnahme zum Zwecke der Bewässerung, 1 zur Entnahme von Trinkwasser für den Eigenbedarf, 6 zur Eröffnung von Kiesgruben im Grundwassergebiet, wovon 2 in Verbindung mit einer Gebrauchswasserkonzession, je 1 für Löschung und Übertragung.

Der eingegangene Wasserzins für die Gebrauchswassernutzungen betrug Fr. 79 119.25, davon Franken 24 000 als Nachzahlung für frühere Jahre.

An Konzessionsgebühren wurden Fr. 12 602.50 eingenommen.

Es wurden 7 Gesuche um Beiträge an Trinkwasserversorgungen behandelt; in 6 Fällen konnten Subventionen zugesichert werden im Totalbetrag von Fr. 91 300.

**c) Reinhaltung der Gewässer.** Durch die Erstellung von Sammelreinigungsanlagen für Gemeinden und Industrie wurde unsern Bestrebungen auch im Berichtsjahr in zahlreichen Fällen nachgelebt.

Es haben 25 weitere Gemeinden die Ausarbeitung der *generellen Kanalisationsprojekte* in Auftrag gegeben. An die Kosten dieser Arbeiten konnten Staatsbeiträge von total Fr. 59 050, entsprechend einer Honorarsumme von Fr. 184 000, bewilligt werden. Bis Ende 1956 wurden 82 generelle Projekte genehmigt, 43 sind in Arbeit und mit zahlreichen weitern Gemeinden sind die Verhandlungen über die Ausarbeitung der generellen Projekte im Gang. Im Spätherbst wurde die Reinigungsanlage von Worben beendigt. Sie wird im Frühjahr 1957 in Betrieb genommen.

An 10 Abwasseranlagen, 8 Zuleitungen zur Reinigungsanlage, 1 Rückhaltebecken und eine Kläranlage (Feutersoey) sind Staatsbeiträge von total Fr. 496 100 bewilligt worden. Die Bausumme beträgt Fr. 1 615 400, der mittlere Subventionssatz somit 31%.

Das Bauprojekt für die Reinigungsanlage von Grosshöchstetten wurde genehmigt, Mit dessen Ausführung wird 1957 begonnen.

Für das Gebiet des Worblentales, d.h. die Gemeinden Worb, Vechigen, Deisswil, Viertelsgemeinden Ostermundigen, Bolligen, Ittigen und Zollikofen wurde von unserem Büro für Wassernutzung und Abwasserreinigung eine Studie über die Abwasserreinigung in einer Gemeinschaftsanlage ausgearbeitet und den Gemeinden zur Verfügung gestellt. Für die Abwasserreinigung im Gebiet der Stadt Thun wurde ebenfalls eine generelle Studie über den Standort der Gemeinschaftsreinigungsanlage ausgearbeitet.

Für die Einleitung von Abwasser in Gewässer und für die Genehmigung von Kläranlagen sind 1924 Bewilligungen erteilt worden. Ausserdem wurden einige hundert Gesuche behandelt, für die keine Kläranlage vorgeschrieben werden musste. Die Bewilligungsgebühren betragen Fr. 21 080.

Im Interesse des Schutzes der Grundwasser gegen Verunreinigung durch Lagerflüssigkeiten (Heizöl, Benzin etc.) wurden 1230 Gesuche bearbeitet und die notwendigen Sicherungsmassnahmen vorgeschrieben.

Die Beseitigung des Kehrichts bildet für die Gemeinden, besonders in den ausgedehnten Grundwassergebieten, ein oft schwierig zu lösendes Problem, dem aber vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt werden muss.

**d) Wasserbuch und Wasserwirtschaft.** Die Wassermessungen im Gebiet der Kander wurden weitergeführt. An die Aufnahmen des Aaredeltas im Brienzersee, welche wichtige Angaben über die Geschiebeführung liefern werden, wurde ein Beitrag von Fr. 10 000 bewilligt.

Besondere Arbeiten am Wasserbuch und am Wasserwirtschaftsplan konnten nicht ausgeführt werden.

## G. Vermessungswesen

### 1. Allgemeines

Von den im letzten Jahr gemeldeten 60 Gemeinden, in welchen Neuvermessungen in Ausführung begriffen sind, konnten 3 Vermessungswerke abgeschlossen und genehmigt werden. Die rege Bautätigkeit mit dem damit verbundenen vermehrten Liegenschaftsverkehr sowie die Zunahme der Güterzusammenlegungen steigern das Arbeitsvolumen. Der Mangel an Berufsnachwuchs macht sich immer bedenklicher bemerkbar und verzögert die Durchführung der Arbeiten.

Die kantonale Nomenklaturkommission hat die Erhebung der Lokalnamen in 18 Gemeinden durchgeführt. Im Jura sind die Namenerhebungen beendet. Den eidgenössischen Stellen konnten die Lokalnamen für ein Gebiet von 1258 km² abgeliefert werden.

| | Alter Kantonsteil | Jura | Total |
|---|---|---|---|
| Fertig behandelt und an die eidgenössischen Behörden weitergeleitet sind die Lokalnamen für | 2759 km² | 1494 km² | 4253 km² |
| in Arbeit sind . . . . | 498 km² | — | 498 km² |
| zusammen . . . . . | 3257 km² | 1494 km² | 4751 km² |

### 2. Behördliche Erlasse

Gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 5. Februar 1954 über die Orts-, Gemeinde- und Stationsnamen hat der Regierungsrat mit Beschluss vom 7. Februar 1956 die amtliche Schreibweise der Gemeindenamen für den Kanton Bern festgelegt.

### 3. Grenzbereinigungen

a) **Landesgrenze.** Ausser der Erhebung einiger Schäden an Landesgrenzsteinen konnte die Bereinigung nicht weiter gefördert werden. Für den Abschluss einer Konvention zwischen der Schweiz und Frankreich fehlt immer noch die Ratifikation der von der Bundesversammlung genehmigten Grenzveränderungen.

b) **Kantonsgrenze.** Verschiedene Kantonsgrenzveränderungen sind in Behandlung mit den Nachbarkantonen.

c) **Gemeindegrenzen.** Im Berichtsjahr sind 23 Gemeindegrenzbereinigungen durchgeführt und vom Regierungsrat genehmigt worden.

### 4. Grundbuchvermessung

a) **Triangulation IV. Ordnung.**

*1. Sektion Thun:* Die Arbeiten der Neutriangulation und Revision stehen vor dem Abschluss.

*2. Sektionen Guggisberg–Rüschegg, Wahlern und Saint-Imier:* Die Revision dieser Sektionen mit total 630 Punkten ist beendet, vom Operat Guggisberg–Rüschegg werden die Protokolle neu erstellt.

*3. Sektion Nieder-Simmental:* Ungefähr die Hälfte von 740 Punkten ist kontrolliert worden.

Im Berichtsjahr wurden 150 Nachführungsfälle behandelt. Diese setzen sich zusammen aus 20 Neupunkten, 25 Punktversetzungen, 41 Neuversicherungen und 64 Punktergänzungen. Durch die grosse Bautätigkeit nehmen auch diese Arbeiten zu.

b) **Kantonale Nivellemente.** Mit der Kontrolle von 8 weiteren kantonalen Nivellementszügen mit total 160 Punkten ist nun die im Jahr 1952 begonnene Revision im Jura abgeschlossen.

Ferner wurden die Punkte im Amt Oberhasli revidiert. 16 zerstörte Punkte mussten ersetzt werden.

c) **Parzellarvermessung.** Vom Regierungsrat genehmigt und von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessung anerkannt wurden die Neuvermessungen Zweisimmen Los I, Unterseen Los I, Frutigen Los I. Als Vermarkung in Berggebieten wurde von den Bundesbehörden genehmigt: Frutigen Los II. Taxiert wurden:

Im Oberland: Lenk Los II.
Im Mittelland: Mühlethurnen Los II, Melchnau Waldzusammenlegung.
Im Jura: Ocourt Los I.

Für diese Neuvermessungen sind mit den betreffenden Gemeinden Verträge abgeschlossen worden.

Es waren folgende Neuvermessungen in Arbeit: Aarberg II, Äschi bei Spiez, Bätterkinden, Bern VIII, Bern IX, Biel IV, Les Bois, Brienz I, Büetigen, Busswil bei Büren, Busswil bei Melchnau, Därligen, Erlach I, Evilard, Frutigen II, Gelterfingen I, Golaten, Grossaffoltern I, Guttannen I, II, III, Hilterfingen I, Huttwil I, Huttwil II, Ins I, Kirchberg (BE), Kirchenthurnen I, Krattigen, Leissigen, Lenk I, Limpach, Lohnstorf I, Mattstetten I, Meikirch I, Meiringen I, Melchnau, Mervelier II, Mirchel, Montmelon I, II, Mühledorf I, Mühlethurnen I, II, Mülchi, Münchringen, Nidau I, Oberwil im Simmental II, Rebévelier, Reisiswil, Rohrbach, Romont I, Rubigen, Rümligen, Ruppoldsried, Saanen I, II, III, Schelten, Seedorf I, Seehof, Saint-Ursanne II, III, IV, Unterseen II, Vauffelin I, Vinelz, Wangen an der Aare II, Wengi bei Büren, Wiler bei Utzenstorf, Zweisimmen II, III.

d) **Original-Übersichtsplan 1:10 000.** Auf Ende 1956 sind folgende genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

| | |
|---|---|
| im Jura von sämtlichen Gemeinden . . . . | 1494 km² |
| im alten Kantonsteil . . . . . | 2753 km² |
| Total genehmigt | 4247 km² |

Durch die Bundesbehörden neu genehmigt wurden die Übersichtspläne der Gemeinden Clavaleyres und Münchenwiler sowie ein Operat Habkern-Unterseen.

Für Strassenbaustudien wurden im Dringlichkeitsverfahren Pläne im Maßstab 1:5000 erstellt: Operat Wiedlisbach und linkes Brienzerseeufer. Diese Pläne werden für den definitiven Übersichtsplan 1:10 000 verwendet.

Im Oberland sind weitere Übersichtspläne nach der luftphotogrammetrischen Methode begonnen worden. In Arbeit sind die Gemeindegebiete Gsteig, Saanen, Lenk, St. Stephan, Zweisimmen, Boltigen, Diemtigen, Wimmis, Reichenbach bei Frutigen, Frutigen, Kandersteg, Kandergrund, Adelboden, Wilderswil, Bönigen, Iseltwald, Brienz, Meiringen und Guttannen. Es handelt sich um 1153 km².

**e) Übersichtsplan-Reproduktion.** Es sind folgende Übersichtspläne reproduziert:

| | |
|---|---|
| im alten Mehrfarbendruck . . . . . | 824 km² |
| fertig gedruckt im neuen einfarbigen Verfahren . . . . . | 830 km² |
| in Arbeit nach dieser Methode . . . . . | 647 km² |
| zusammen | 2301 km² |

Neu gedruckt und von den Bundesbehörden genehmigt sind die Übersichtspläne:

| | |
|---|---|
| SA 4 Courtemaîche | SA 117 St. Immer |
| SA 102 Montfaucon | SA 318 Laupen |

In Arbeit sind die Blätter:

| | |
|---|---|
| SA 3 Bure | SA 317 Kirchlindach |
| SA 4 bis Boncourt | SA 319 Bern |
| SA 5 bis Beurnevésin | SA 320 Bolligen |
| SA 90 Ocourt | SA 322 Worb |
| SA 98 Erschwil | SA 333 Oberbalm |
| SA 110 Welschenrohr | SA 337 Konolfingen |
| SA 137 Kallnach | SA 353 Thun |
| SA 139 Grossaffoltern | SA 355 Spiez |
| SA 144 Hindelbank | |

**f) Güter- und Waldzusammenlegungen.** Mitwirkung bei folgenden Taxationen:

1. Güterzusammenlegung Müntschemier
2. Güterzusammenlegung Mühledorf II
3. Güterzusammenlegung Kappelen-Worben
4. Güterzusammenlegung Bittwil-Zimlisberg-Vogelsang
5. Güterzusammenlegung Rüti bei Büren
6. Waldzusammenlegung Grafenried.

**g) Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten.** Die für die Nachführung der Vermessungswerke zwischen den Kreisgemeinden des Amtes Laufen mit Grundbuchgeometer A. Jäckle und des Amtes Nidau mit Grundbuchgeometer R. Schmid abgeschlossenen Dienstverträge wurden vom Regierungsrat genehmigt.

Nach Abschluss der Ergänzungsarbeiten in der Gemeinde Souboz, Amt Moutier, konnte der Regierungsrat dieses Vermessungswerk als Grundbuchvermessung genehmigen.

Die Kreisgeometer waren auch im Jahre 1956 mit der Nachführung der Vermessungswerke wieder bis zur Grenze ihrer Leistungsmöglichkeit beschäftigt. Die durch den Liegenschaftenverkehr verursachten Nachführungsarbeiten haben jedoch nicht mehr so sprunghaft zugenommen wie in den Jahren seit 1945.

**h) Vorschüsse des Staates an die Gemeinden für Vermessungsarbeiten.**

| | Fr. |
|---|---|
| Stand des Vorschusskredites am 31. Dezember 1955 . . . . . | 619 961.55 |
| Im Betriebsjahr wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrage von . . . . . | 366 605.30 |
| | 986 566.85 |
| Die Rückzahlungen der Gemeinden und die Verrechnung der Bundesanteile und Staatsbeiträge erreichten im Jahre 1956 die Summe von . . . . . | 339 244.55 |
| Stand des Vorschusskredites am 31. Dezember 1956 . . . . . | 647 322.30 |

*Bern*, im März 1957.

*Der Baudirektor des Kantons Bern:*

**Brawand**

# II. Eisenbahndirektion

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

## A. Allgemeines

Sozusagen sämtliche Träger des öffentlichen Verkehrs unseres Landes standen im Berichtsjahr im Zeichen stabiler Transportmengen und Erträge, währenddem die Aufwendungen durch die Entwicklung der Preise und Löhne rapid anstiegen. Eine Ausnahme macht dabei der Flugverkehr, der, wie in frühern Jahren, neuerdings um rund 25 Prozent zugenommen hat. Eine ähnliche Entwicklung ist auch beim privaten motorisierten Strassenverkehr feststellbar.

Trotz den wachsenden Schwierigkeiten sind und bleiben die öffentlichen Verkehrsmittel zu Wasser und zu Land unsere wichtigsten Verkehrsträger und müssen laufend ausgebaut und verbessert werden, wenn sie ihre wichtigen volkswirtschaftlichen Funktionen auch in Zukunft erfüllen sollen.

*Personal.* Auf Jahresende ist der seit 34 Jahren amtende Abteilungschef der Eisenbahndirektion, Herr Dr. Charles Moser, aus Gesundheitsrücksichten in den wohlverdienten Ruhestand getreten. Seine Amtszeit fiel zusammen mit einem sehr wechselvollen Schicksal der Verkehrsmittel und der Wirtschaft unseres Landes. Der Regierungsrat hat Herrn Dr. Moser für seine wertvolle Tätigkeit den besten Dank ausgesprochen und seinen Rücktritt genehmigt. Er wählte in seiner Sitzung vom 28. September Herrn Fritz Anderegg, geb. 1913, von Wangen an der Aare zum neuen Abteilungschef. Am 9. Oktober übertrug der Regierungsrat dem Neugewählten auch die Staatsvertretungen in Dekretsbahnverwaltungen, die bisher sein Vorgänger innegehabt hatte. Ab 1. November nahm Herr Anderegg halbtagsweise die Arbeit in der Eisenbahndirektion auf, um auf den 1. Januar 1957 definitiv in den Staatsdienst überzutreten. Auf den gleichen Zeitpunkt trat auch Fräulein Dick, geb. 1936 in die Eisenbahndirektion ein. Durch bevorstehende zusätzliche Aufgaben wird möglicherweise der Personalbestand in einem baldigen Zeitpunkt überprüft werden müssen, ohne dass sofort eine definitive Lösung gefunden werden muss.

## B. Die Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger

1. *Die Schweizerischen Bundesbahnen* verzeichneten pro 1956 abermals einen Rekord hinsichtlich der Transportmengen und der daraus erzielten Erträge. Gegenüber dem Vorjahre hat der Personenverkehr eine Zunahme von zwei Prozenten (212,2 Millionen beförderte Personen) und der Güterverkehr eine solche von nahezu 8 Prozenten zu verzeichnen. Der Güterverkehr erreichte mit 25,3 Millionen Tonnen einen seit Bestehen der Bundesbahnen bisher unbekannten Rekord.

Anderseits kletterten aber auch die Aufwendungen auf eine neue Maximalhöhe. Sie verteilen sich sowohl auf die Personal- als auch auf die Sachkosten. Die kostentreibenden Faktoren werden auch in den kommenden Jahren weiterwirken, so dass die Bundesbahnen nach wie vor alle Möglichkeiten einer weitern Rationalisierung des Betriebes ausschöpfen müssen. Durch das Bundesbahngesetz vom Jahre 1944 sind ihnen aber in dieser Beziehung ziemlich enge Grenzen gezogen, indem die Anlagen und das Rollmaterial nur im Ausmasse der gesetzlichen Abschreibungen erneuert werden dürfen.

Um diese Unzulänglichkeit zu überwinden, beantragte der Bundesrat auf Antrag des Verwaltungsrates der Bundesbahnen mit Botschaft vom 20. November, die festverzinsliche Schuld der Bundesbahnen um 500 Millionen Franken zu erhöhen. Unter anderem wurde diese Massnahme auch notwendig zum Umbau des *Personenbahnhofes Bern.*

Dieser seit Jahren in der Öffentlichkeit diskutierte grosszügige Umbau konnte im Berichtsjahr stark vorwärtsgetrieben werden. Nachdem eine allfällige Verlegung des bisherigen Standortes in einer Gemeindeabstimmung der Stadt Bern mit grossem Mehr verworfen worden war, legte der Stadtrat den Stimmbürgern im Oktober eine Kreditvorlage für einen Umbau am bisherigen Standort vor. Die Vorlage wurde in der Gemeindeabstimmung vom 28. Oktober mit grossem Mehr gutgeheissen.

Über die Finanzierung dieses ausserordentlichen Bauvorhabens ist am 13. September 1956 zwischen den Bundesbahnen einerseits, der Stadt und dem Kanton Bern anderseits eine Vereinbarung unterzeichnet worden, die unter anderem auch die dafür zu gewährenden Kredite festlegt. Mit Einschluss der unterirdischen Einfahrt der Solothurn–Bern-Bahn (9,2 Millionen) erreicht die Bausumme annähernd 90 Millionen Franken. Daran beteiligt sich der Staat Bern mit insgesamt 13,35 Millionen Franken. Der Grosse Rat hat nach Kenntnisnahme eines Vortrages der Eisenbahndirektion in seiner Sitzung vom 27. November dieser Beteiligung zugestimmt. Im Dezember wurde die Botschaft an das Bernervolk ausgear-

beitet, das ihr am 3. März mit erdrückender Mehrheit zustimmte. Damit steht dem Baubeginn nichts mehr im Wege. Die Arbeiten für den Umbau dieses Gemeinschaftsbahnhofes werden voraussichtlich zehn Jahre dauern.

Im letztjährigen Verwaltungsbericht wurde unter anderem auch über den *Grenzbahnhof Delle und dessen Zufahrtslinien* orientiert. Die Bundesbahnen erstatteten am 26. Januar einen umfassenden Bericht über die Elektrifikation der Strecke Delle–Belfort und schätzten die mutmasslichen Kosten auf rund 9 Millionen Franken.

Zu diesen einmaligen Bauaufwendungen kämen die wiederkehrenden Betriebsfehlbeträge dieser Strecke, die weder von den Bundesbahnen noch der anschliessenden französischen Staatsbahngesellschaft übernommen würden, sondern vom Staat Bern aufzubringen wären. Am 14. Dezember empfing eine regierungsrätliche Delegation eine Abordnung der Association pour la défense des Intérêts du Jura (ADIJ) um ihr darzulegen, aus welchen Gründen die bernische Regierung die Elektrifikation der Strecke Delle–Belfort mit grosser Vorsicht prüfen und darüber noch eingehende Untersuchungen anstellen müsse. Ein diesbezüglicher Entscheid dürfte gestützt auf eine Motion der jurassischen Deputation im Jahre 1957 getroffen werden.

Im übrigen haben die Bundesbahnen im Berichtsjahre in unserm Kanton mehrere wichtige Bauvorhaben vollendet. Zu erwähnen sind die neuen Bahnhöfe in Lyss und in Burgdorf, die Unterführungen in Wangen a/Aare und Schönbühl, der Ausbau der Jurafusslinie auf Doppelspur und der laufende Erastz von alten Sicherungsanlagen durch moderne Gleisbildstellwerke. Trotz allen diesen Umbauten muss in den nächsten Jahren versucht werden, die Anschlusslinien des Bahnhofes Bern durch verschiedene technische Verbesserungen leistungsfähiger auszubauen, sei es durch Ausbau auf Doppelspur oder durch Verbesserung der teilweise ungenügenden Stationsanlagen.

## 2. Bernische Privatbahnen

Wenn die Entwicklung der Bundesbahnen gesamthaft als erfreulich zu bezeichnen ist, kann leider für die *bernischen Privatbahnen* nicht das gleiche gesagt werden. Von den siebzehn Bahnunternehmungen, an denen der Staat Bern massgeblich beteiligt ist, müssen mehrere als notleidend bezeichnet und acht Betriebe aus Mitteln der öffentlichen Hand unterstützt werden.

Währenddem die *Lötschbergbahn* neuerdings einen guten Rechnungsabschluss aufweist, scheint festzustehen, dass ihre «mitbetriebenen Linien» mit wachsenden Betriebsdefiziten zu kämpfen haben werden.

Das gleiche gilt für die zweite grosse bernische Bahnengruppe, nämlich der *Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn* und den mitbetriebenen Huttwiler Bahnen und der Solothurn–Münster-Bahn. Die erstere leidet in verstärktem Masse an den anlässlich der Elektrifikation nicht beendeten technischen Massnahmen und die letztere vor allem am unsicheren Güterverkehr im Transit zwischen Solothurn und Münster. Demgegenüber partizipiert die betriebsführende Emmentalbahn nach wie vor an der guten Konjunktur der von ihr bedienten Landesgegend.

Die *Chemins de fer du Jura* weisen zufolge Durchführung des schweizerischen Pfadfinderlagers in den Freibergen eine vorübergehende Verbesserung der Betriebsrechnung auf. Gesamthaft gesehen ist indessen damit zu rechnen, dass die Unternehmung inskünftig noch in vermehrtem Masse unterstützungsbedürftig werden wird als bisher.

Ferner weist auch die *Biel–Täuffelen–Ins-Bahn* erstmals seit ihrem Bestehen einen Fehlbetrag auf. Sowohl die Verwaltungsorgane dieser Bahn als auch die Stadt Biel erteilten im Berichtsjahre je einem Experten den Auftrag, festzustellen, ob die Bahn technisch zu erneuern oder auf schienenfreie Traktion umzustellen sei. Die Ablieferung dieses Berichtes ist auf Jahresende 1957 zu gewärtigen.

Bei den *oberaargauischen Schmalspurbahnen* liegen die Dinge so, dass nach dem Beschluss des Grossen Rates des Kantons Bern die technische Sanierung der Solothurn–Niederbipp-Bahn langsame Fortschritte macht und eine durchgreifende Rationalisierung durchgeführt wird. Nach eingehender betriebswirtschaftlicher Untersuchung scheint ein Zusammenschluss der heutigen drei Betriebe eine wesentliche Entlastung der gespannten Finanzlage zu bringen.

Die *Solothurn–Bern-Bahn* hat gemäss einem mehrjährigen Erneuerungsprogramm ihr Rollmaterial verbessert, und zwar sowohl durch Neuanschaffungen als auch durch zweckmässige Umbauten. Sie ist im übrigen bestrebt, nach und nach die Bahn vollständig von der Strasse zu trennen und die Geleiseanlagen so zu verbessern, dass die Reisegeschwindigkeit in erheblichem Masse gesteigert werden kann. Vorgesehen ist auch die etappenweise Einführung des Streckenblockes und die vermehrte Sicherung der Niveauübergänge durch Blinklichtanlagen.

Die *Sensetalbahn*, die nach wie vor einen recht intensiven Güterverkehr uafweist, befasst sich ernsthaft mit dem Gedanken der Anschaffung eines weitern Triebwagens. Durch Rückstellungen, die während den letzten Jahren gemacht werden konnten, wird dessen Finanzierung erleichtert werden. Ohne Einsatz von Geldern der öffentlichen Hand wird aber kaum eine Lösung gefunden werden können.

Die *Vereinigten Bern–Worb-Bahnen* haben besonders im Vorortsverkehr zunehmende Transportaufgaben zu lösen, wobei die finanziellen Verhältnisse eine besonders vorsichtige Kalkulation erheischen. Gemeinsam mit der Solothurn–Bern-Bahn wird gegenwärtig an der projektierten Einführung der Worblentalstrecke via Worblaufen in den neuen Gemeinschaftsbahnhof Bern gearbeitet.

Die *oberländischen Privatbahnen* (BOB, WAB, JB) weisen eine befriedigende Entwicklung auf. Allerdings legt die BOB Wert auf die baldige Durchführung eines technischen Erneuerungsprogrammes, dessen Realisierung vor Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes auf ernsthafte Schwierigkeiten stossen wird.

Dagegen werden die Verhältnisse bei der *Montreux–Berner Oberland-Bahn* mehr und mehr kritisch. Das zeigen am besten die Zahlen am Schlusse unseres Berichtes.

Gesamthaft betrachtet vermag die Finanzlage der Privatbahnen, an denen der Staat Bern beteiligt ist, keineswegs zu befriedigen. Ganz besonders gilt das für die 9 Schmalspurbahnbetriebe, von denen nur 3 (BOB, VBW, SZB) Betriebsüberschüsse aufweisen, während die übrigen 6 mit Fehlbeträgen abschliessen. Eine Besserung kann erst erwartet werden, wenn andere gesetzliche Voraussetzungen bestehen werden.

3. *Das neue Eisenbahngesetz* ist den eidgenössischen Räten mit Botschaft vom 3. Februar 1956 unterbreitet worden. Die ständerätliche Kommission, die den Gesetzesentwurf im Frühjahr 1956 einer ersten Prüfung unterzog, wurde vom bernischen Regierungsrat mit Eingabe vom 13. April unverzüglich auf zahlreiche Verbesserungen aufmerksam gemacht, die am vorliegenden Entwurf noch notwendig sind. Umstritten war am Jahresende hauptsächlich die Art der «Abgeltung bahnfremder Lasten und der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Bahnen», nicht weniger aber auch die Besteuerung der Privatbahnen und die Entschädigung für die Gemeinschaftsbahnhöfe. Die wichtigen parlamentarischen Arbeiten werden in das Jahr 1957/58 fallen.

Mit dem Inkrafttreten der neuen bundesrechtlichen Bestimmungen über das Eisenbahnwesen, werden auch die *Bestimmungen des bernischen Gesetzes* über die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 21. März 1920 den veränderten Verhältnissen angepasst werden müssen. Unter anderem wird hier auch die Beteiligung der Gemeinden an der Betriebshilfe eine wichtige Rolle spielen. Die Eisenbahndirektion hat jährlich mit annähernd hundert Gemeinden teilweise komplizierte Verhandlungen zu führen, weil die Gemeinden mehr und mehr die Beteiligung an Betriebsfehlbeträgen als ein Unrecht empfinden. Da es sich um eine Gesetzesrevision handelt, werden der Grosse Rat und das Bernervolk Gelegenheit erhalten, sich auszusprechen.

### 4. Konzessionierte Schiffahrtsbetriebe

Die beiden *Schiffahrtsbetriebe*, das heisst diejenigen des Thuner- und Brienzersees und des Bielersees, weisen im Berichtsjahr eine stabile Entwicklung auf. Sie litten natürlich unter der schlechten Witterung des Sommers. Für den Brienzersee gelangte im Frühjahr das neue Kursschiff «Interlaken» zur Ablieferung, das unter Mitwirkung des Kantons mit Fr. 400 000 finanziert worden war. Die rasche Umstellung des Betriebes auf Dieseltraktion wäre dringend erwünscht. Es fehlen dazu aber die erforderlichen Mittel, so dass eine wichtige Rationalisierungsmassnahme nur langsame Fortschritte macht.

Die Bielersee-Dampfschiffgesellschaft führte wie in früheren Jahren die bekannte Dreiseenfahrt aus. Da sie damit ausserhalb ihres Konzessionsbereiches fährt, wünschte sie gegen Jahresende diese Kurse auf den sichern Rechtsboden der Konzession zu stellen. Ob das gelingen wird, konnte am Ende des Jahres noch nicht überblickt werden.

### 5. Nahverkehrsmittel und konzessionierte Automobilbetriebe

Die *konzessionierten Nahverkehrsmittel sowie die Automobilbetriebe* weisen ebenfalls eine stabile Verkehrsentwicklung auf. Mehr und mehr zeigt sich, dass der eigentliche Linienverkehr zahlreicher Unternehmungen zu Betriebsdefiziten neigt, die aber mit der Angliederung eines Ausflugsverkehrs gedeckt werden können. Bei mehreren Unternehmungen erreichen die Erträge aus dem Ausflugsverkehr einen Anteil bis zu fünfzig Prozent des Gesamtertrages.

Der Staat Bern ist an zwei schienenfreien Verkehrsmitteln beteiligt, nämlich an der *Rechtsufrigen Thunerseebahn* und am Autobusbetrieb *Biel–Meinisberg*. Bei der ersteren Unternehmung wurde im Berichtsjahr eine durchgreifende Reduktion des Personalbestandes sowie eine straffere Betriebsorganisation wirksam. Die Finanzlage wurde dadurch sehr vorteilhaft beeinflusst.

Der Autobusbetrieb Biel–Meinisberg entwickelte sich im Rahmen einer weitgehenden Betriebsgemeinschaft mit den Verkehrsbetrieben der Stadt Biel ebenfalls in befriedigendem Sinne.

### 6. Kleinseilbahnen, Skilifte

Der Bau von *Kleinseilbahnen und Skiliften*, deren Konzession vom Kanton erteilt wird, nahm wie in früheren Jahren erneut zu. Alle Anlagen wurden von einem beigezogenen Experten laufend auf ihren technischen Zustand untersucht. Auf Jahresende ist unser Experte, Herr Dietrich, dipl. Ing. ETH, Burgdorf, aus Gesundheitsrücksichten von seinem Amte zurückgetreten. Er wurde provisorisch durch Herrn Ing. Schönholzer, Spiez, ersetzt. Der Entscheid, wer inskünftig die Kontrollaufgaben zu übernehmen habe, wird im Jahre 1957 getroffen werden müssen. Leider ereignete sich am 31. Dezember ein schwerer Unfall am Lauberhorn-Skilift und in den ersten Tagen des Jahres 1957 ein tödlicher Unfall beim Skilift Schönried–Horneggli. Die administrative und gerichtliche Untersuchung war bei der Niederschrift dieses Berichtes noch nicht abgeschlossen. Die beiden Unfälle geben Anlass, die sicherheitsdienstlichen Vorschriften in naher Zukunft zu verschärfen und die laufenden Kontrollen nach strengeren Maßstäben vorzunehmen.

### 7. Flugverkehr

Die Entwicklung des Flugplatzes Bern wies gegenüber den Vorjahren insofern eine Veränderung auf, als erstmals der Saisonkurs der Swissair Bern–London nach Zürich verlängert wurde. Zufolge schlechter Witterung mussten einige Kurse ausfallen, das heisst deren Landung auf andere Flugplätze verlegt werden. Um die Jahresmitte erschien ein von Herrn Prof. Meyer, Delegierter für Wirtschaftsfragen des Post- und Eisenbahndepartementes, erstattetes Gutachten über die volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Beurteilung eines Städteflugplatzes Bern. Im Dezember wurde dazu ein technisches Vorprojekt des Ingenieurbüros Kissling und Zbinden, Bern vorgelegt. Über die Verlegung des bestehenden und den heutigen Verhältnissen keineswegs mehr entsprechenden Flugplatzes Bern dürfen im Jahre 1957 wichtige Entscheide fallen.

—

Über die Finanzlage der einzelnen Verkehrsträger orientieren die Tabellen am Schlusse dieses Berichtes. Wir verweisen auch auf die statistischen Angaben über die Erteilung, Erneuerung und Ablehnung von Konzessionsgesuchen aller Art die wir nachstehend zum Abdruck bringen.

## C. Fahrplanwesen

Im Rahmen des üblichen Vernehmlassungsverfahrens zum Fahrplan 1956/57 erhielten die Regierungsstatthalterämter zu Beginn des Jahres die ersten Fahrplanentwürfe. Die Regierungsstatthalterämter nahmen

insgesamt etwa 130 Abänderungsbegehren entgegen, die in einer Fahrplankonferenz am 20. Januar 1956 bereinigt und den zuständigen Organen der Bundes- und Privatbahnen sowie dem Eidgenössischen Amt für Verkehr übermittelt wurden. Während etwa dreissig Begehren verwirklicht werden konnten, wurden annähernd hundert Begehren mit verschiedensten Begründungen abgelehnt. Als Hauptablehnungsgründe seien erwähnt: Fehlende Wirtschaftlichkeit von zusätzlichen Leistungen, Mangel an Betriebsmitteln (Wagen, Lokomotiven), ungenügende Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe (Bern), Interessekollision verschiedener Bahnbenützer und die in Entwicklung begriffene «Leichtschnellzugskonzeption» der Bundesbahnen für den Nah- und Fernverkehr. Die begrenzten Möglichkeiten einer weitern ins Gewicht fallenden Verbesserung der Fahrpläne müssen für die kommenden Jahre nach Massgabe ihrer Dringlichkeit geprüft werden. Der Vorrang ist dabei dem Berufsverkehr zu geben, weil dieser Verkehr ausschliesslich grosse volkswirtschaftliche Werte vermittelt. Die Verbesserung dieses Verkehrs ist ohne Zweifel auch das wirksamste Mittel im Kampf gegen die immer bedrohlicher werdende Landflucht.

## D. Die Kleinschiffahrt

Die der kantonalen Hoheit unterstellte Kleinschiffahrt erfreut sich mehr und mehr grosser Beliebtheit. Ähnlich wie im Strassenverkehr erfolgt die Entwicklung im Zeichen einer zunehmenden «Motorisierung». Damit verbunden ist unter anderem auch eine vermehrte Kontrolltätigkeit unserer Schiffahrtsaufseher, die unter anderem auch die Funktionen der «Seepolizei» innehaben. Es stellt sich wahrscheinlich bald einmal die Frage, ob die Dienstboote unserer Aufseher den heutigen Anforderungen noch zu genügen vermögen oder ob diese durch leistungsfähigere Schiffseinheiten ersetzt werden müssen.

Am 13. Juli beschloss der Regierungsrat eine Anzahl von Änderungen des kantonalen Polizeireglementes für die Schiffahrt, Fähren und Flösserei vom 16. Februar 1940. Unter anderem wurden auch die Versicherungsgebühren für Bootsvermieter dem heutigen Stand der Teuerung angepasst. Während sich die Bootsvermieter im engern Sinn des Wortes den neuen Bestimmungen unterzogen, zeigten sich Schwierigkeiten bei einigen Wasserfahrvereinen, die nur gelegentlich als Bootsvermieter auftreten. Die Erledigung eingegangener Gesuche betreffend Sonderbestimmungen für die Wasserfahrvereine fällt in das Jahr 1957.

Wie in frühern Jahren wünschte der Kanton Solothurn erneut wieder den Beitritt zum interkantonalen Reglement über die Schiffahrt auf den drei Juraseen vom 18. März 1936. Nachdem ausser dem Kanton Bern an diesem Reglement auch die Kantone Neuenburg, Freiburg und Waadt beteiligt sind, muss vor einer definitiven Regelung wahrscheinlich eine provisorische Lösung gesucht werden, die für einen später zu beschliessenden definitiven Beitritt des Kantons Solothurn als Grundlage dienen wird.

## E. Schlussbemerkungen

Die gestiegenen Anforderungen der Wirtschaft unseres Landes und des Staates Bern und die Bestrebungen nach noch vermehrter Freizeit aller Kreise unseres Volkes, stellen das gesamte öffentliche und private Verkehrswesen unseres Kantons vor neue zusätzliche Aufgaben. Ends aller Enden ist der Verkehr schliesslich niemals Selbstzweck. Vielmehr hat er Dienste zu vermitteln, die unter ganz bestimmten Voraussetzungen in den Rahmen der Gesamtwirtschaft hineinzustellen sind. Mehr und mehr tritt dabei deutlich zutage, dass sowohl der öffentliche als auch der private Verkehr nicht ausschliesslich vom Standpunkt der in Kauf zu nehmenden Kosten beurteilt werden kann, sondern dass dabei die direkten und ebensosehr die indirekten volkswirtschaftlichen Werte, die durch den Verkehr geschaffen oder vermittelt werden, im Vordergrund zu stehen haben. Je mehr und je rascher im gesamten Verkehrswesen eine von ganz klar gesehenen Tatbeständen geleitete Gesamtkonzeption gefunden werden kann, je eher werden sich auch betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Aspekte des Verkehrs auf eine gemeinsame Basis bringen und einer kostensparenden Integration entgegen führen lassen.

## 1. Betriebsergebnisse

| | Ertrag | Aufwand | Überschuss + Fehlbetrag — |
|---|---|---|---|
| | Fr. | Fr. | Fr. |
| **1. Schweizerische Bundesbahnen** | 885 544 949 | 648 102 814 | +237 442 135 |
| **2. Bernische Privatbahnen** | | | |
| *a) Normalspur* | | | |
| Bern–Lötschberg–Simplon | 35 500 035 | 24 179 075 | + 11 320 960 |
| Bern–Neuenburg-Bahn | 4 325 422 | 4 425 801 | — 100 379 |
| Gürbetal–Bern–Schwarzenburg-Bahn | 3 795 011 | 3 870 294 | — 75 283 |
| Simmentalbahn | 2 040 511 | 1 779 794 | + 260 717 |
| Sensetalbahn [1]) | 361 500 | 320 500 | + 41 000 |
| Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn | 9 650 729 | 8 561 495 | + 1 089 234 |
| Solothurn–Münster-Bahn | 1 159 514 | 1 133 094 | + 26 420 |
| Vereinigte Huttwil-Bahnen | 3 178 476 | 3 170 832 | + 7 644 |
| *b) Schmalspur* | | | |
| Montreux–Oberland-Bahn | 2 912 555 | 3 108 756 | — 196 201 |
| Chemins de fer du Jura | 1 580 123 | 1 630 902 | — 50 779 |
| Berner Oberland-Bahnen | 2 246 840 | 1 953 319 | + 293 521 |
| Vereinigte Bern–Worb-Bahnen | 1 562 836 | 1 357 323 | + 205 513 |
| Solothurn–Zollikofen–Bern-Bahn | 3 190 716 | 2 821 653 | + 369 063 |
| Biel–Täuffelen–Ins-Bahn [1]) | 569 098 | 587 469 | — 18 371 |
| Solothurn–Niederbipp-Bahn | 438 691 | 450 834 | — 12 143 |
| Langenthal–Jura-Bahn | 224 350 | 304 662 | — 80 312 |
| Langenthal–Melchnau-Bahn | 234 133 | 306 230 | — 72 097 |
| | 72 970 540 | 59 962 033 | + 13 008 507 |
| **3. Konzessionierte Nahverkehrsmittel und Automobilbetriebe** | | | |
| Steffisburg–Thun–Interlaken | 1 085 631 | 949 319 | + 136 312 |
| Biel–Meinisberg AG | 109 601 | 88 348 | + 21 253 |
| | 1 195 232 | 1 037 667 | + 157 565 |
| **4. Schiffahrtsbetriebe** | | | |
| Thuner- und Brienzersee | 1 632 773 | 1 395 434 | + 237 339 |
| Bielersee [1]) | 280 000 | 260 000 | + 20 000 |
| | 1 912 773 | 1 655 434 | + 257 339 |

[1]) Die Zahlen sind approximativ.

## 2. Zeitliche Übersicht

*Betriebsüberschüsse*

| | 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 |
| 1955 | » 1 457 000 |
| 1956 | » 1 249 000 |
| *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 |
| 1955 | » 9 894 000 |
| 1956 | » 11 558 000 |
| *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 |
| 1955 | » 442 000 |
| 1956 | » 438 000 |
| *d) Sämtliche bernischen 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 |
| 1953 | » 10 495 000 |
| 1954 | » 11 103 000 |
| 1955 | » 11 793 000 |
| 1956 | » 13 245 000 |

*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 |
| 1955 | 83,4 |
| 1956 | 82,1 |

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 % | 1944 | 2,29 % |
| 1931 | 1,92 % | 1945 | 1,60 % |
| 1932 | 0,88 % | 1946 | 3,16 % |
| 1933 | 0,95 % | 1947 | 2,01 % |
| 1934 | 0,96 % | 1948 | 2,12 % |
| 1935 | 0,81 % | 1949 | 1,36 % |
| 1936 | 0,72 % | 1950 | 1,34 % |
| 1937 | 0,69 % | 1951 | 1,60 % |
| 1938 | 0,98 % | 1952 | 1,92 % |
| 1939 | 0,81 % | 1953 | 1,77 % |
| 1940 | 1,02 % | 1954 | 1,70 % |
| 1941 | 1,97 % | 1955 | 1,50 % |
| 1942 | 5,73 % | 1956 | 1,43 % |
| 1943 | 4,11 % | | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1930 | 1,96 % | 1943 | 3,45 % |
| 1931 | 1,50 % | 1944 | 3,28 % |
| 1932 | 0,70 % | 1945 | 2,35 % |
| 1933 | 0,60 % | 1946 | 1,82 % |
| 1934 | 0,75 % | 1947 | 2,45 % |
| 1935 | 0,46 % | 1948 | 1,76 % |
| 1936 | 0,39 % | 1949 | 0,49 % |
| 1937 | 1,24 % | 1950 | 0,72 % |
| 1938 | 1,32 % | 1951 | 1,49 % |
| 1939 | 1,31 % | 1952 | 2,09 % |
| 1940 | 3,16 % | 1953 | 1,76 % |
| 1941 | 3,79 % | 1954 | 1,48 % |
| 1942 | 4,06 % | 1955 | 1,69 % |

(Die Berechnungen pro 1956 können noch nicht abgeschlossen werden, da verschiedene Unternehmungen ihre Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen noch nicht erstellt haben.)

## 3. Veränderungen bei Eisenbahn-, Automobil-, Aufzugs- und Seilbahnkonzessionen (inkl. Skilift und Sesselbahnen)

Im Jahre 1956 wurden zuhanden der Bundesbehörden oder des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

### a) Definitive Konzessionserteilungen

Automobilkonzession Tramelan–Mt.Crosin–St.Immer;
Trainerskilift Gürmschbühl, Wengernalp;
Trainerskilift Magglingen;
Trainerskilift Winterrain, Unterfluh.

### b) Konzessionserneuerungen

Automobilkonzession Glovelier–Saignelégier; Glovelier–Lajoux;
Automobilkonzession der Autoverkehr Steffisburg–Oberdiessbach AG, für die Strecke Kuhstelle–Rohrimoosbad;
Automobilkonzession St. Immer–Chasseral; Le Plan Marmet–Les Bugnenets;
Automobilkonzession Rebeuvelier-Choindez;
Automobilkonzession Erschwil–Zwingen;
Automobilkonzession Blauen-Zwingen;
Automobilkonzession Gwatt Dorf–Allmendingen;
Automobilkonzession Adelboden-Geilsbrücke;
Konzession der Städtischen Transportanstalten Biel;
Automobilkonzession Frienisberg-Schüpfen;
Automobilkonzession Kerzers–Wileroltigen;
Automobilkonzession Münsingen–Konolfingen;
Automobilkonzession Evilard–Prés d'Orvin;
Automobilkonzession Rütschelen–Langenthal;
Automobilkonzession Langnau und Umgebung;
Automobilkonzession Tramelan-Dessous–Les Reussilles;
Automobilkonzession Wimmis–Oberstocken;
Automobilkonzession Beatenberg/Bergstation TBB–Talstation/SBN;
Konzession Skilift Bütschels, Kandersteg;
Konzession Luftseilbahn Adelboden–Engstligenalp.

### c) Konzessionsausdehnungen

Ausdehnung der Automobilkonzession der Chemins de fer du Jura auf die Strecke Glovelier–Boécourt–Les Malettes;

Ausdehnung der Konzession der Städtischen Transportanstalten Biel auf die Strecke Beaulieuweg–Büttenbergstrasse;

Ausdehnung der Automobilkonzession des Autobusbetriebes Burgdorf auf die Strecke Lyssachstrasse–Eystrasse;

Ausdehnung der Automobilkonzession Langnau und Umgebung auf Strecken Bärau-Trubschachen und Langnau–Oberfrittenbach.

### d) Konzessionsablehnungen

Ausdehnung der Konzession Nr. 504 auf Strecke Tramelan–St. Immer;
Ausdehnung der Konzession Nr. 65 auf Strecke Steffisburg–Thun;
Automobilkonzession Interlaken West–Interlaken Ost.

## 4. Schiffahrt

### a. Bestand der kontrollierten Schiffe pro 1956

| Art | Bielersee | Thunersee | Brienzersee | Flüsse und kleine Gewässer | Total |
|---|---|---|---|---|---|
| Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen | 519 | 629 | 274 | 717 | 2139 |
| Motorgondeln | 947 | 354 | 99 | 248 | 1648 |
| Motorboote | 121 | 118 | 6 | 11 | 256 |
| Segelboote verschiedener Art | 91 | 157 | 3 | 3 | 254 |
| Segelboote mit Aussenbordmotor | 59 | 23 | 1 | — | 83 |
| Segeljachten | 12 | 46 | — | — | 58 |
| Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen | 8 | 14 | 1 | 20 | 43 |
| Fähren | — | — | — | 11 | 11 |
| Faltboote und Paddelboote | 226 | 258 | 33 | 503 | 1020 |
| Faltboote mit Segel | 68 | 21 | 11 | 91 | 191 |
| Faltboote mit Motor | 16 | 9 | 2 | 28 | 55 |
| Total 1956 | 2067 | 1629 | 430 | 1632 | 5758 |
| Total 1955 | 1936 | 1604 | 443 | 1665 | 5648 |
| *Veränderungen im Berichtsjahr* | +131 | +25 | —13 | —33 | +110 |

### b. Schifferpatente und Fähigkeitsausweise

Bestand der Schifferpatente Ende 1956: 1410 (1315).
Visierte Fähigkeitsausweise: 6 (3).

### c. Rechnung

*Einnahmen:*

| | | |
|---|---|---|
| Gebühren und Stempelmarken | Fr. 33 095.— | |
| Reglemente | » 169.— | |
| | | Fr. 33 264.— |
| *Ausgaben* | | » 16 370.— |
| *Überschuss* (1955: Fr. 16 587.85) | | Fr. 16 894.— |

## 5. Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1956

| Budgetrubrik 2200 | Budgetierte Einnahmen Fr. | Erzielte Einnahmen Fr. | Budgetierte Ausgaben Fr. | Wirkliche Ausgaben Fr. |
|---|---|---|---|---|
| Sekretariat und Eisenbahnabteilung . . . | 37 200.— | 292 674.30 | 2 308 372.— | 1 500 690.98 |

Die Mehreinnahmen sind auf die Kapitalrückzahlungen der BLS und der BOB zurückzuführen, während die Minderausgaben daher rühren, dass für die Sanierung der SNB während des Berichtsjahres nur ein Teil des rückgestellten Kredites verwendet wurde.

*Bern,* den 6. Juni 1957.

*Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:*

**Brawand**

Vom Regierungsrat genehmigt am 28. Juni 1957.

Begl. Der Staatsschreiber: **Schneider**

## Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1956

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

| № | Name der Bahn | Datum der Konzession | Datum des Subventionsbeschlusses des Grossen Rates | Datum der Betriebseröffnung | Kapital: Aktien | Kapital: Feste Verbindlichkeiten | Kapital: Laufende Verbindlichkeiten | Kapital: Total | Aktienbeteiligung des Staates: Nominell | Aktienbeteiligung des Staates: 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 | 1 205 374 | 20 415 874 | 2 825 250 | 1 505 218 |
| | 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 | 1 328 245 |
| | 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 | 1 081 934 |
| | 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 | 24 576 242 |
| | **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 / Zweisimmen-Lenk | 16. IV. 1898 / 30. III. 1906 | 24. II. 1903 / 29. III. 1909 | 17. XII. 1901 / 8. VI. 1911 | 3 541 690 | 7 084 400 | 275 001 | 10 901 091 | 198 000 | 15 840 |
| 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 | 218 192 |
| 12 | Jungfraubahn | — | — | — | — | — | — | — | 63 000 | 63 000 |
| 13 | Leuk-Leukerbad | — | — | — | — | — | — | — | 1 000 | 700 |
| | | | | Total | 32 190 490 | 17 804 813 | 3 409 530 | 53 404 833 | 12 524 320 | 9 337 792 |
| | | | | Gesamttotal | 134 368 095 | 139 343 986 | 13 599 883 | 287 311 964 | 50 089 690 | 33 914 034 [1] |

[1]) Buchwert ohne die von der Verwaltung vorgenommenen Wertberichtigungen.