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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1957)

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

Autor: Brawand, Samuel / Moine, V.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417557

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 1957

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

I. Baudirektion

A. Allgemeines

Im vergangenen Jahr herrschte wiederum eine sehr gute Beschäftigungslage. Trotz der kräftigen Anspannung des Arbeitsmarktes, dem Mangel an Arbeitskräften und der Überlastung namentlich der projektierenden Ingenieurbüros erfuhren die öffentlichen Bauvorhaben in der ganzen Schweiz eine starke Ausdehnung. Deshalb versuchte der eidgenössische Delegierte für Arbeitsbeschaffung zu erwirken, dass insbesondere die Hochbauvorhaben der öffentlichen Hand nur in reduziertem Ausmass zur Ausführung gelangten. Im Kanton Bern wurden demzufolge im Berichtsjahr nur die allerdringlichsten staatlichen Hochbauten ausgeführt. Der Aufwand dafür betrug aber immerhin 11,4 Millionen Franken und übertraf denjenigen des Vorjahres um 1,6 Millionen. Für das Strassenwesen, wozu neben dem Ausbau von Haupt- und Verbindungs- und Alpenstrassen auch der Strassenunterhalt und die Staatsbeiträge an Gemeinden gerechnet werden, betrugen die Bruttoaufwendungen Fr. 38 422 892.80. Sie übersteigen diejenigen von 1956 um nahezu 7 Millionen Franken

Die Baudirektion bearbeitete im Berichtsjahr unter anderem 48 Alignementspläne, 6 Strassenpläne, 15 Baureglemente, 8 Zonenpläne, 13 Beitragspflichtreglemente, 16 Kanalisationsreglemente, 26 Wasserversorgungsreglemente, 40 Gesuche um Strassenbau- und Unterhaltsbeiträge, zahlreiche strassenpolizeiliche und hochbaupolizeiliche Ausnahmebewilligungen, 27 Strassen- und Wegreglemente sowie 3 Schwellenreglemente und Kataster. Ferner hatte sich die Baudirektion mit 22 Rekursen an den Regierungsrat zu befassen und bei einigen staatsrechtlichen Beschwerden gegen regierungsrätliche Entscheide die Vernehmlassung des Regierungsrates an das schweizerische Bundesgericht vorzubereiten. Soweit das Bundesgericht auf die Beschwerden eingetreten ist, hat es sie abgewiesen.

Personal. Es traten zurück:

Walter Mägli, Oberwegmeister, *Langenthal*, wegen Krankheit am 28. Februar;

Alcide Rottet, Sekretär des Kreisoberingenieurbüros V, wegen Erreichung der Altersgrenze am 30. April;

Peter Knoblauch, Stellvertreter des Kantonsoberingenieurs, wegen Übertrittes in die Privatwirtschaft am 30. Juni;

Karl Gosteli, Oberwegmeister, Schwanden b. Schüpfen, wegen Erreichung der Altersgrenze am 31. Dezember.

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

Neu wurden gewählt:

als Wasserbauingenieur des Tiefbauamtes: *H. U. Lehmann;*

als Techniker des Kreisoberingenieurbüros Thun: *Ed. Kräuchi;*

zwei Techniker des Kreisoberingenieurbüros Biel: *W. Achermann* und *R. Walther;*

als technischer Adjunkt des Kreisoberingenieurbüros Delsberg: *W. Bucher;*

als Sekretär des Kreisoberingenieurbüros Delsberg: *J. Vultier;*

als Kanzleigehilfin auf dem Büro für Wassernutzung und Abwasserreinigung: Frl. *M. Jung;*

zwei Oberwegmeister und Amtsschwellenmeister des Oberingenieurkreises Burgdorf: *Ed. Schmutz* und *H. U. Joss.*

B. Gesetzgebung

Der Entwurf zum *Gesetz über die Bauvorschriften* wurde vom Grossen Rat in zweiter Lesung am 4. September 1957 ohne Gegenstimme angenommen. Die Volksabstimmung wurde auf den 26. Januar 1958 angesetzt.

Am 20. November 1957 hat der Grosse Rat in zweiter Lesung den Entwurf zu einem *Gesetz über die Beiträge des Staates an den Ausbau wichtiger Gemeindestrassen* gutgeheissen. Mit diesem Spezialgesetz wird die Grundlage geschaffen, dass auch weniger schwer belastete Gemeinden beim Ausbau wichtiger Gemeindestrassen in den Genuss von Staatsbeiträgen gelangen. Es sieht in Art. 4 vor, dass für Beiträge an den Ausbau wichtiger Gemeindestrassen bis zu 50 % des frei verfügbaren Bundesbeitrages aus Benzinzoll zur Verfügung gestellt werden können. Reichen 50 % des frei verfügbaren Bundesbeitrages aus Benzinzoll, welcher gegenwärtig rund 5 Millionen pro Jahr beträgt, nicht aus, so kann der Grosse Rat auf den Antrag des Regierungsrates auf dem Budgetweg weitere Kredite beschliessen. Das Spezialgesetz soll sofort nach seiner Annahme durch das Bernervolk in Kraft treten. Die Abstimmung findet ebenfalls am 26. Januar 1958 statt.

In Vorbereitung befinden sich:

a) Ein neues Dekret über das Baubewilligungsverfahren.

b) Ein Musterbaureglement.

C. Hochbau

1. Allgemeines. Die Ausgaben des Hochbaues betrugen im Berichtsjahr Fr. 11 461 706.40 (im Vorjahr Fr. 9 824 015.15). Der Mehraufwand beträgt Franken 1 637 691.25.

Nach Budgetkrediten verteilen sich die Ausgaben wie folgt:

	1957 Fr.	1956 Fr.
a) 705.1 Neu- und Umbauten . .	4 202 299.65	3 145 503.—
b) 705.2 Neu- und Umbauten aus Rückstellungen	4 116 340.65	4 790 392.60
c) Prov. Konto 4.14.2105 1 Inselspital, Kinderlähmungszentrale.	649 766.10	—
Sub-Total	8 968 406.40	7 935 895.60
d) Konten 700.1–703 Unterhaltsarbeiten an staatseigenen Gebäuden	2 029 009.80	1 594 580.05
e) Konten 700.2–701.2 Unterhaltsarbeiten an staatseigenen Gebäuden aus Rückstellungen . .	464 290.20	293 539.50
Total	11 461 706.40	9 824 015.15

Im Berichtsjahr konnten *folgende Bauaufgaben* abgeschlossen werden:

Errichtung eines weitern provisorischen Schulpavillons am Oberseminar in Bern;

Neubau der Offizierskaserne in Bern;

Errichtung eines Mikrofilmarchivs bei der Station Eigerwand der Jungfraubahn;

Umbau in der bisherigen Chemieabteilung und der Abwartwohnung des Altbaues im Technikum Burgdorf;

Erstellung eines Dienstbotenhauses auf dem Schlossgut in Schlosswil;

Saalneubau in der landwirtschaftlichen Schule Rütti-Zollikofen;

Umbau des Schlosses Kehrsatz im Zusammenhang mit der Reorganisation des Mädchenerziehungsheimes;

Umänderung im Zellenbau der Arbeitsanstalt St. Johannsen;

Erneuerung des Gefängnisgebäudes inkl. Gefangenenwärterwohnung im Schloss Büren a. A.;

Bau eines Wäschereigebäudes mit Heizzentrale in Bellelay;

Neubau eines Personalhauses im Erziehungsheim Aarwangen;

Neubau eines Kursgebäudes in der landwirtschaftlichen Schule Waldhof in Langenthal;

Renovation der Süd- und Ostfassade am Stiftsgebäude in Bern;

Pfarrhausumbau in Thunstetten;

Bau von Personalhäusern und Errichtung eines Schweinestalles in der Heil- und Pflegeanstalt Waldau;

Heizungsumbau im Verwaltungstrakt des Amthauses in Bern;

Bau einer Bürobaracke für das kantonale Passbüro Bern;

Umbau einer Dampfheizung in eine Warmwasserheizung und sanitäre Installationen im alten Zellentrakt der Strafanstalt Thorberg;

Erneuerung der Leichenkühlanlage im Gerichtsmedizinischen Institut der Universität Bern;

Kirchenrenovation in Kirchdorf (Kirchenchorabtretung);

Küchenumbau im Knabenerziehungsheim Erlach;

Renovation von Mannschaftszimmern in der Kaserne Bern;

Neubau eines Zöglingstraktes «Châtillon» in der Erziehungsanstalt Tessenberg.

In Ausführung begriffen sind am Jahresende:

Neubau eines Klinik- und Laboratoriumgebäudes in der Heil- und Pflegeanstalt Waldau;

Neubau von 2 Turnhallen mit Abwartwohnung für die Kantonsschule und das Seminar in Pruntrut;

Konsolidierungs- und Renovationsarbeiten im Schloss Nidau;

Neubau eines Betriebsgebäudes der Molkereischule Rütti in Zollikofen;

Errichtung einer neuen Telephonzentrale im Tscharnerhaus in Bern;

Umbau und Aufstockung des Altbaues im botanischen Institut in Bern;

Neubau von Personalhäusern in der landwirtschaftlichen Schule Schwand, Münsingen;

Erstellung eines Personalhauses der landwirtschaftlichen Schule Courtemelon;

Umbau des Bezirksgefängnisses in Laufen;

Umbau im Frauenspital in Bern;

Errichtung einer Wasservorsorgung auf dem Tessenberg;

Einrichtung einer Transformatorenstation in Bellelay;

Umbau der Vorsteherwohnung im Erziehungsheim Brüttelen.

Im Frühjahr 1958 sollen die nachstehenden bereits bewilligten Bauvorhaben in Angriff genommen werden:

Bern, Kramgasse 20–24 und Metzgergasse 17–19, Neu- und Umbauten zur Unterbringung verschiedener Abteilungen der Polizei- und Gemeindedirektion;

Hofwil, Neu- und Umbauten im Lehrerseminar;

La Neuveville, Umbau und Renovation des «Maison de Gléresse» zum Sitz der Bezirksverwaltung;

Biel, Umbau und Erweiterung im Technikum;

Pruntrut, Umbau und Renovation des Schlosses.

In *Vorbereitung* befinden sich:

Bern, Neubau eines Institutes der exakten Wissenschaften;

Münsingen, Heilanstalt, Umbau und Renovation der Männerabteilung 7;

Burgdorf, Übergangsheim der Frauenstrafanstalt Hindelbank;

Tessenberg, Turnhalle, als Anbau an den neuen Zöglingstrakt «Châtillon»;

Bern, Erneuerung der Leichenkühlanlage im Pathologischen Institut;

Bern, Umbau und Erweiterung des Oberseminars und der zugehörigen Übungsschule;

Münsingen, Erweiterung des «Loryheims»;

Münchenbuchsee, Ausbau der kantonalen Sprachheilschule, 2. Etappe.

2. Konten 705, Neu- und Umbauten. Die finanziellen Aufwendungen des staatlichen Hochbaues pro 1957 sind im einzelnen wie folgt ausgewiesen:

Konto 705.1 (Bewilligungen von 1956 und 1957)	Fr.
Bern, Stiftgebäude, Fassadenrenovation, Mehrkosten	28 839.05
Büren a.A., Gefängnisumbau, Mehrkosten	14 494.95
Thunstetten, Pfarrhausumbau, Mehrkosten	9 754.30
Münchenwiler, Schlossumbau, Mehrkosten	12 977.10
Bern, Offizierskaserne	1 507 950.95
Waldau, Umbau von Schweinestallungen	357 664.15
Rütti, Umbau der Molkereischule	493 970.05
Waldau, Neubau eines Labortraktes	27 242.95
Waldhof, Neubau eines Kursgebäudes	345 320.65
Bern, Tscharnerhaus, neue Telephonanlage	22 090.45
Waldau, Erstellung von 4 Personalhäusern	194 071.10
Übertrag	3 014 375.70

	Fr.	
Übertrag	3 014 375.70	
Bern, Amthaus, Heizungsumbau	89 729.25	
Bern, Oberseminar, Schulpavillon	54 677.95	
Bern, Bürobaracke des Passbüros	72 178.05	
Bern, Botanisches Institut, Umbau	467 584.60	
Erlach, Erziehungsheim, Umbau der Küche	42 248.90	
Brüttelen, Erziehungsheim, Umbau	3 913.85	
Tessenberg, Anstalt, Wasserversorgung	49 698.75	
Münsingen, Schwand, Personalhäuser	104 052.50	
Bern, Frauenspital, Umbau	85 986.35	
Bellelay, Heilanstalt, Transformatorenstation	21 929.75	
Courtemelon, landwirtschaftliche Schule, Personalhaus	59 000.—	
Bern, Gerichtlich-medizinisches Institut, Umbau	61 470.80	
Thorberg, Strafanstalt, Installationen im Verwaltungstrakt	44 970.10	
Laufen, Bezirksgefängnis, Umbau	30 483.10	4 202 299.65
Konto 705.2 (Bewilligungen von 1956 und früher)		
Bern, Zahnärztliches Institut (Wandfreske)	29 927.10	
Bern, Stiftsfassadenrenovation	159 500.—	
Bern, Oberseminar, Übungsschule	22 983.65	
Rütti, landwirtschaftliche Schule, Saalneubau	269 186.85	
Trachselwald, Schlossumbau	83 705.85	
Kehrsatz, Schlossumbau	454 302.45	
Langnau, Amthausneubau	47 379.85	
Eigerwand, Mikrofilmarchiv	2 157.50	
St. Johannsen, Anstalt, Umbau	91 877.10	
Nidau, Schlossumbau	191 179.70	
Büren a.A., Umbau Bezirksgefängnis	116 389.45	
Thorberg, künstlerische Ausschmükkung Kapelle	11 340.—	
Bellelay, Anstalt, Neubau Heizzentrale	385 387.35	
Tessenberg, Anstalt, Neubau «Châtillon»	180 244.40	
Schlosswil, Erstellung eines Dienstbotenhauses	93 923.30	
Bern, Umbau Gerechtigkeitsgasse 64	64 364.85	
Münchenwiler, Schlossumbau	39 662.30	
Bern, Chemiegebäude, Elektronenmikroskop	6 835.90	
Pruntrut, Turnhalle Kantonsschule und Seminar	423 992.75	
Burgdorf, Technikum, Umbau und Renovation	216 800.75	
Bern, Militäranstalten, Mannschaftszimmer	16 922.10	
Waldau, Neubau eines Labortraktes	402 000.—	
Waldhof-Langenthal, Neubau eines Kursgebäudes	246 867.35	
Aarwangen, Erziehungsheim, Personalhaus	167 861.70	
Thorberg, Strafanstalt, Umbau Zellentrakt	177 549.50	
Bern, alte Hauptwache, Wiederaufbau	44 370.20	
Bern, neue Offizierskaserne	24 114.55	
Thunstetten, Pfarrhausumbau	82 000.—	
Bern, medizinische Klinik, Hörsaal	22 575.60	
Burgdorf, Chemiegebäude des Technikums	11 277.25	
Kehrsatz, Erziehungsheim, Zöglingstrakt	29 661.30	4 116 340.65
Total der Bauausgaben der Rubriken 705		8 318 640.30

3. Unterhaltskonten 700–703. Der Voranschlag wies für den Unterhalt der Staatsgebäude einen Betrag von Fr. 1 859 000 auf. Die Ausgaben betragen Fr. 2 493 300, was Mehrausgaben von Fr. 634 300 ergibt.

Die Ausgaben auf den einzelnen Konten betragen: (Bewilligungen von 1957):

	Fr.	Fr.
700.1 Unterhalt der Amts-, Anstalts- und Wirtschaftsgebäude .	1 352 281.—	
701.1 Unterhalt der Pfarrgebäude.	674 446.—	
703 Unterhalt der öffentlichen Plätze	2 282.80	2 029 009.80
(Bewilligungen von 1956 und früher)		
700.2 Unterhalt der Amtsgebäude usw. aus Rückstellungen	430 547.70	
701.2 Unterhalt der Pfarrgebäude usw. aus Rückstellungen	33 742.50	464 290.20
Total der Unterhaltskonten pro 1957		2 493 300.—

Durch neue Rechnungsablagevorschriften (Aufhebung der bisher üblichen Rückstellungen) wurden wir veranlasst, die Unternehmerrechnungen möglichst vollzählig auf Jahresende einzuholen und zu bezahlen. Aus dieser Änderung lässt sich der um 25 % höhere Umsatz erklären.

Nachstehend sei noch auf die bedeutenderen Renovationen, Umbauten und Reparaturen hingewiesen. Es betrifft dies:

Amthäuser und Verwaltungsgebäude: Aarwangen, Schloss, neue Fenster und Jalousien; Bern, Amthaus, Raumrenovationen; Bern, Obergericht, Heizungsumbau und Raumrenovationen; Bern, Postgasse 68, Raumrenovationen; Biel, Amthaus, Ölfeuerung; Burgdorf, Schloss, Dachreparaturen; Interlaken, Schloss, Raumrenovationen; Kirchenthurnen, Landjägerposten, Renovationen; Köniz, Pachtgut, Stalldeckenisolation; Münchenwiler, Schloss, Erneuerung des Bassins; Moutier, Amthaus, Raumrenovation; Pruntrut, Hôtel des Halles, Renovation von 2 Polizisten-Wohnungen; Schlosswil, Postgebäude, neue Wasserleitung; Schlosswil, Pachtgut, Ausbau im Lehnenhaus; Schwarzenburg, Schloss, Renovationen; Thun, Schloss, neue Fenster und Renovationen; Trachselwald, Amtsschreiberei, Raumrenovationen; Wangen a. A., Schloss, neue Fenster und Renovation des Audienzsaales; Blankenburg, Landjägerposten, Renovationen.

Universitätsinstitute, Seminarien und Techniken: Bern, Anatomie, neue WC-Anlage und Raumrenovationen; Bern, Bakteriologisches Institut, Raumrenovationen; Bern, Chemiegebäude, Fensterrenovationen; Bern, Hochschulsportplatz, neue Kellerräume; Bern, Mineralogisches Institut, Aufzuganlage; Bern, Pathologisches Institut, Raumrenovationen; Bern, Universität, Raumrenovationen; Delémont, Seminar, Ventilation in der Küche; Hofwil, Pachtgut, Milchküchenanbau; Pruntrut, Seminar, Umstellung der Heizung auf Ölfeuerung; Pruntrut, Kantonsschule, Wiederaufbau der Stützmauer beim botanischen Garten; Burgdorf, Technikum, Einbau einer Schulbibliothek;

Landwirtschaftliche Schulen: Münsingen-Schwand, Raumrenovationen; Oeschberg, Milchkammer und Renovationen im Pachtgut; Rütti-Zollikofen: Dachrenovation am Schulgebäude; Waldhof-Langenthal, Autogarage und Veloparkierungsanlage.

Anstalten (Erziehungs- und Verpflegungsheime, Strafanstalten sowie Heil- und Pflegeanstalten): Bellelay, Hotel Bären, neuer Speisesaal; Loveresse, Heizungssanierung; Münsingen, Dachreparaturen; Thorberg, Aussenhof «Bannholz» Wohnungssanierung; Bellelay, Anschluss des Krankenpavillons an die neue Heizzentrale; Münchenbuchsee, Sprachheilschule, Neuausrüstung der Waschküche.

Pfarrhäuser: Affoltern i. E., Umbau der Küche und neues Zimmer; Arch, Umbau der Küche und neues Zimmer; Brienz, Umbau der Küche und neues Zimmer; Grafenried, weitere Renovationen; Heimenschwand, neue WC-Anlage; Jegenstorf, Raumrenovationen; Kappelen, neue DV-Fenster; Kirchdorf, Raumrenovationen; Kirchdorf, Pfrundscheune, Dachrenovationen; Kirchlindach, Raumrenovationen; Madiswil, Raumrenovationen; Mühleberg, neue VD-Fenster; Münsingen, Fassadenrenovation; Ringgenberg, neue Klärgrube; Seedorf, Küchenrenovation; Schüpfen, Dachrenovation; Ursenbach, Raumrenovation; Wasen i. E., Fassadenrenovation am Altbau; Guggisberg, Ofenreparatur; Ins, Wiederaufbau der Stützmauer.

Zentralheizungen wurden eingerichtet in: Kallnach, Erlach, Oberbalm, Frutigen, Wattenwil und Neuenegg, Jegenstorf (Ölfeuerung).

An die Renovation des Kirchenchores in Kirchdorf wurde ein Betrag von Fr. 57 000 bewilligt.

Auch wurde wiederum eine Anzahl Sanierungen von Kaminanlagen und elektrischen Installationen auf Ersuchen der Brandversicherungsanstalt vorgenommen.

4. Subventionierung von Schulen, Anstalts- und Spitalgebäuden der Gemeinden und Korporationen. Für die Direktion des Erziehungswesens, des Fürsorgewesens und der Sanität sind 411 Schulhaus- 21 Spital- und 26 Anstaltsprojekte, also total 458 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 239 Fällen zu Baugesuchen und Rekursen Stellung genommen.

D. Strassenbau

Trotz Mangel an Arbeitskräften konnte das Programm für den Ausbau der Haupt- und Verbindungsstrassen im allgemeinen durchgeführt werden.

Das Anwachsen des Verkehrs, insbesondere des Schwerverkehrs und des ausländischen Touristenverkehrs, brachte eine starke Beanspruchung unseres Strassennetzes mit sich. Vielfach mussten die Strassenkörper der neuen Belastung angepasst werden. Auch im Berichtsjahr mussten, besonders im Mittelland und im Jura, Frostschäden behoben werden.

Die Planung der Autobahnen wurde weiter gefördert. Für die Grauholzstrasse und die Umfahrung von

Muri sowie für die Strecke Schönbühl-Koppigen wurde das Planauflageverfahren durchgeführt.

Das Netz der Staatsstrassen hat eine Länge von rund 2298 km, inbegriffen die Passwege. Auf Ende 1957 waren 1978 km der Staatsstrassen mit Belägen oder Oberflächenbehandlungen versehen. Damit sind 87% der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen staubfrei. Die Länge der Gemeindestrassen, für die der Staat den Wegmeister stellt oder jährlich einen Unterhaltsbeitrag leistet, beträgt 729 km.

1. Ausbau der Hauptstrassen. Die Autostrasse Bern–Biel wurde im Baulos Studen-Lyss weitergeführt. Im Sommer konnte der Bau der Unterführung in Studen mit den zugehörigen Anschlüssen begonnen werden. Die Brücke über die alte Aare bei Busswil wurde fertiggestellt, und das Teilstück Studen-Fulenmatt befindet sich in Ausführung. Die Gestaltung des Salzhausplatzes in Nidau ist fertig projektiert. Die Projekte der Brücke über die alte Aare in Lyss und der Brücke über die Autostrasse in der Fulenmatt befinden sich in Arbeit. Die Projektierung der Unterführung unter der SBB-Linie in Lyss wurde von der SBB übernommen.

Die Korrektion der Strasse Thun–Spiez wurde zwischen der SBB-Unterführung und dem Gwattstutz weitergeführt.

An der Bern–Zürich-Strasse wurden in Verbindung mit den Anschlüssen an die Grauholz-Autobahn und der Autostrasse Bern–Biel die Unterführung in Schönbühl fertiggestellt und der Mooskanal in Moosseedorf verlegt.

An der Hauptstrasse Nr. 6 wurden die Teilstrecken Tavannes, 3. Etappe; Reconvilier, 3. Etappe; Moutier, Rue Centrale; Delsberg-Courrendlin; Delsberg, Bahnhofstrasse; Cornol–Courgenay–Pruntrut, 1. Etappe; Bellevue–Friedhof in Pruntrut; Pont St. Germain in Pruntrut ausgebaut und verbreitert.

An der Hauptstrasse Nr. 18 erfuhren die Teilstrecken Sous le Vorbourg–Bellerive, Liesberg–Bärschwil, Vorstadtplatz Röschenzstrasse und Baselstrasse in Laufen; Laufen–Zwingen; Kessiloch–Grellingen einen Ausbau und eine Verbreiterung.

Durch Profilkorrektionen, Kurvenausbau, Entwässerungen etc. wurden Verbesserungen erzielt auf Teilstrecken der Strassen Bern–Thun beim Haslikehr sowie zwischen Heimberg und Schwäbis (Radweg), Bern–Gümmenen zwischen Gäbelbach und Frauenkappelen und beim Spielwald (Frostschutzschicht, Verbreiterung auf 6,50 m), Ins–Gampelen–Zihlbrücke, Sonceboz (Ausweitung und Verkleidung des Tunnels «Tournedos»), Attiswil–Dürrmühle, Sonnenplatz in Herzogenbuchsee, Anfahrten für die neue Gohlbrücke in Bärau, Steinschlagverbauungen in der Klus von Court.

2. Ausbau der Verbindungsstrassen. Auf folgenden Verbindungsstrassen sind nennenswerte Korrektions- und Belagsarbeiten ausgeführt worden: Reutigen–Oberstocken–Blumenstein, Unterseen–Beatenberg, Schwarzenegg–Süderen, Frutigen–Adelboden, Zweilütschinen–Grindelwald, Zweilütschinen–Lauterbrunnen, Thierachern–Wattenwil, Reichenbach–Kiental, Unterseen–Habkern, Gstaad–Lauenen, Niederscherli–Oberbalm, Oberdiesbach–Linden, Kehrsatz–Englisberg, Riggisberg–Wislisau, Hasli–Rüeggisberg, Riggisberg–Wattenwil, Milken–Riffenmatt, Kalchstätten–Guggersbach, Wislisau–Mamishaus, Belp–Gelterfingen, Münchenbuchsee–Etzelkofen, Limpach–Büren zum Hof, Fraubrunnen–Aefligen, Schüpfen–Bütschwil, Seedorf-Lyss, Studen–Büetigen, La Neuveville–Lignières, Prêles–Diesse, Erlach–Tschugg, Sonceboz–St-Imier–La Cibourg, Burgdorf–Kirchberg, Burgdorf–Langnau, Langenthal–Melchnau–Altbüron, Langenthal–St. Urban, Eggiwil–Siehen–Schangnau, Häusernmoos–Ursenbach–Weinstegen, Haslebrücke–Affoltern, Schwarzenbach–Wyssachen–Fritzenfluh, Langenthal–Niederbipp, Thörigen–Leimiswil–Lindenholz, Niedergoldbach–Schwanden–Biglen, St-Ursanne–La Motte, Develier–Lucelle, Laufenmühle–Röschenzmühle, Souboz–Perrefitte, Undervelier–Bellelay, Les Bois, Pruntrut–Damvant, Chevenez–Fahy, Grellingen–Nunningen, Rebeuvelier–Choindez, Courchapoix–Montsevelier 1. Etappe, Soyhières–Pleigne, Alle, Strasse Nr. 99, Tavannes–Tramelan, Saulcy–Lajoux, Courroux (Brücke), La Ferrière, Le Boéchet, Ederswiler–Roggenburg, Courtemautruy–Sur la Croix–St. Ursanne.

Beim Schwefelbergbad erfolgte eine Verbreiterung und beim Hübeli in Belp wurde mit der Strassenkorrektion begonnen. In Aarberg wurde die neue Falkenbrücke erstellt und in Safnern der Kreuzplatz ausgestaltet.

3. Ausbau der Alpenstrassen. Die Strasse Gwattstutz–Spiez–Interlaken wurde in den Teilstücken Seebacher–Obere Ey und im Einschnitt Spiezmoos bis Abzweigung korrigiert und ausgebaut. Die Unterführung unter der BLS im Seebacher konnte in Betrieb genommen werden.

An der Meiringen–Brünigstrasse wurden die Korrektions- und Belagsarbeiten auf den Strecken Neufuhren–Mannenboden–Gnoll, Kohlplatz–Dorf Brünigen und Hausenbach–Kohlplatz weitergeführt.

Die Jaunstrasse wurde bei Eschiegg und im Abschnitt Leiteribodenkehr–Eschiegg ausgebaut und korrigiert.

An der Grimselstrasse erfolgten Aufrauh-Arbeiten des Belages und Terrainaufnahmen. Für Ausweichstellen wurden Sprengarbeiten im Fels vorgenommen.

Die Strasse Saanen–Gstaad–Gsteig wurde im Abschnitt Hotel Bellevue–Schulhaus Gstaad ausgebaut.

4. Rechtsufrige Thunerseestrasse. Die Strecke Beatushöhlen–Zwölfikrachen wurde weiter ausgebaut und im Abschnitt Rufeli–Gerbebach bei Merligen wurden die Arbeiten beendigt.

5. Verwendung der Budgetkredite.

Budgetrubrik 2110

612	Besoldungen:	
	Budget	5 033 490.—
	Rechnung	5 111 524.60
613	Kosten für Stellvertretungen:	
	Budget	173 000.—
	Rechnung	162 248.60
710.1	Strassenunterhalt:	
	Budget	3 988 000.—
	Rechnung	3 876 261.30
710.2	dito, Rückstellungen:	
	Budget	50 000.—
	Rechnung	25 813.75
711.1	Wasserschäden und Schwellenbauten an Staatsstrassen:	
	Budget	800 000.—
	Rechnung	634 571.10
711.2	dito, aus Rückstellungen:	
	Budget	50 000.—
	Rechnung	219 083.35
	Übertrag	20 123 992.70

		Fr.
	Übertrag	20 123 992.70
712.10	Hauptstrassen:	
	Budget	2 500 000.—
	Rechnung	3 090 899.05
712.20	Verbindungsstrassen:	
	Budget	10 500 000.—
	Rechnung	10 130 550.75
712.21	dito aus Rückstellungen:	
	Budget	1 500 000.—
	Rechnung	2 086 502.60
712.30	Alpenstrassen:	
	Budget	3 000 000.—
	Rechnung	1 708 385.45
712.31	dito, aus Rückstellungen:	
	Budget	1 500 000.—
	Rechnung	1 521 548.25

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

		Fr.
Ertrag der Motorfahrzeugsteuer		16 231 383.52
Benzinzollanteil (schätzungsweise pro 1957)		5 150 000.—
Werkgebundene Bundesbeiträge (Konto 2110 409.1)		3 828 976.80
Total Einnahmen		25 210 360.32
Verwendung der Eingänge		
Automobilbetrieb (2110 771, 810 und 2110 790)		277 051.35
Beiträge an Gemeinden:	Fr.	
Staubbekämpfung	254 134.45	
Schneeräumung	69 575.70	
Strassenbauten	2 230 593.30	2 554 303.45
Beitrag an den Autostrassenverein		2 400.—
Strassenbau und Unterhalt aus Motorfahrzeugsteuer und Benzinzoll:		
2100 712.10 (Ausbau der Hauptstrassen)	6 252 061.60	
2110 712.11 (dito aus Rückstellungen)	3 090 899.05	
2110 712.20 (Ausbau der Verbindungsstrassen)	10 130 550.75	
2110 712.21 (dito aus Rückstellungen)	2 086 502.60	
2110 712.30 (Ausbau der Alpenstrassen)	1 708 385.45	
2110 712.31 (dito aus Rückstellungen)	1 521 548.25	
2110 710.1 (Strassenunterhalt)	3 876 261.30	
2110 710.2 (dito aus Rückstellungen)	25 813.75	28 692 022.75
		31 525 777.55
	Mehrausgaben	6 315 417.23

7. Bruttoaufwendungen für das gesamte Strassenwesen.

Budgetrubrik 2110		Fr.
612	Besoldungen	5 111 524.60
613	Kosten für Stellvertretungen	162 248.60
614	Zusätzliche Teuerungszulagen	490 757.45
651	Dienstkleider, Werkzeug- und Fahrradentschädigungen	89 756.80
710.1	Strassenunterhalt	3 876 261.30
710.2	dito aus Rückstellungen	25 813.75
	Übertrag	9 756 362.50

		Fr.
	Übertrag	9 756 362.50
711.1	Wasserschäden und Schwellenbauten an Staatsstrassen	634 571.10
711.2	dito aus Rückstellungen	219 083.35
712	Ausbau der Strassen:	
712.10	Hauptstrassen	6 252 061.60
712.11	dito aus Rückstellungen	3 090 899.05
712.20	Verbindungsstrassen	10 130 550.75
712.21	dito aus Rückstellungen	2 086 502.60
712.30	Alpenstrassen	1 708 385.45
712.31	dito aus Rückstellungen	1 521 548.25
770	Anschaffung von Maschinen und Werkzeugen	174 952.70
771	Unterhalt von Maschinen und Werkzeugen	92 968.90
810.1 u. 2	Taggelder und Reiseauslagen	200 703.10
939	Staatsbeiträge an Gemeinden nach Strassenbaugesetz	2 554 303.45
	Total	38 422 892.80

8. Strassenpolizei. Aus- und Umbauten in der Bauverbotzone, Strassenaufbrüche, Weganschlüsse, Sprengarbeiten usw. erforderten im Berichtsjahr über 900 Bewilligungen.

9. Strassen- und Wegreglemente wurden im Berichtsjahr 26 zur Genehmigung durch den Regierungsrat eingereicht.

E. Wasserbau

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

Im Berichtsjahr sind neben einem aussergewöhnlichen Hochwasser an der Emme ein grosser Erdrutsch und ein Murgang in Oberwil i. S. zu vermerken. Als Folge des nassen Sommers lösten sich am 11./12. August im Einbruchkessel des Gutwüschgrabens gewaltige Bergschuttmassen und wälzten sich zu Tale. Durch die Feuerwehren, die BLS und Luftschutztruppen wurden die dringendsten Notarbeiten geleistet, während weitere Sicherungsmassnahmen durch Bauunternehmungen fortgeführt wurden.

a) Fluss- und Wildbachverbauungen. Es wurden an folgenden Gewässern Verbauungsarbeiten ausgeführt: Aare Meiringen–Brienzersee, Brandgraben Gsteig, Bohlbach–Habkern, Bühlersweidgraben und Metschbach Lenk, Bettelriedbach und Seitenbäche Zweisimmen, Eistlenbach Hofstetten und Brienzwiler, Fermelbach St. Stephan, Glyssibach Brienz und Schwanden, Iffigenbach Lenk, Jaunbach Abländschen, Kaltenbrunnengraben Zweisimmen, Kander in Kandersteg, Schwarze Lütschine Schwendi–Burglauenen, Lombach Habkernbrücke bis Schwendisäge, Habkern und Unterseen, Lütschine zwischen Zweilütschinen und Wilderswil, Lütschine Wilderswil–Brienzersee, Weisse Lütschine Lauterbrunnen, Lütschine Eybrücke–Lochbrücke Lauterbrunnen, Schwarze Lütschine Mettenbergbrücke–Schwendi, Lehngraben Boltigen, Lauibach Wilderswil, Öschinenbach Kandersteg, Oeygraben Därstetten und Oberwil, Ruhrsgraben bei Garstatt, Grosse Simme bei

Zweisimmen, Simme zwischen Oey und Wimmis, Simme in St. Stephan, Silerenbach Wilderswil, Simme bei Maulenberg St. Stephan, Simme Laubegg bis Reidenbach, Boltigen, Sund- und Birrengraben Beatenberg, Wildbäche bei Zwischenflüh Diemtigen, Zulg und Zuflüsse Eriz, Zelgbach St. Stephan, Zulg Steffisburg, Schwarzwasser Lindenbach–Rütiplötsch und bei Rüschegg, Sense Schwarzwasser bis Saane und an der Kalten Sense, Aare bei Belp und Kehrsatz, Saane bei Laupen, Dürrbach, Hosbach und Steinengraben im Amt Konolfingen, Gürbe im Gebirge sowie Seitenbäche Wattenwil, Heubach Rüschegg, Radelfingen- und Krebsbach im Amt Bern, Emme I., II., III. und IV. Sektion, Ilfis, Röthenbach, Eggiwil und Röthenbach, Gohl Langnau, Trub in Trubschachen und Trub, Seltenbach, Twärengraben Trub, Grüne Sumiswald, Horenbach Sumiswald, Kurzeneigraben Sumiswald, Ilfisgraben Langnau, Thalgraben Lützelflüh und Walkringen, Goldbach Schwanden bei Landiswil, Nesselgraben, Blindenbach Rüderswil und Lauperswil, Unterer Frittenbach Rüderswil und Lauperswil, Dürrbachgraben Trachselwald, Griesbach Sumiswald, Rohrengraben Hasle, Marchgraben Langnau und Lauperswil, Mühlebachgraben Langnau, Langeten Huttwil, Geissbach Eggiwil, Lüssel Brislach, Allaine Boncourt, Birs Courroux.

Die Gesamtaufwendungen von Bund, Kanton, Gemeinden, Schwellenbezirken und Privaten für diese Verbauungen beliefen sich auf rund 2,5 Mio Franken, woran der Bund Fr. 647 000.— und der Kanton Fr. 790 000.— an Beiträgen leisteten.

b) Budget und Rechnung der Wasserbaukredite 2110.

		Fr.
720.1	Staatseigene Wasserbauten:	
	Budget	120 000.—
	Rechnung	128 241.90
720.2	dito aus Rückstellungen:	
	Budget	20 000.—
	Rechnung	9 521.55
949.10	Staatsbeiträge an Wasserbauten:	
	Budget	575 000.—
	Rechnung	601 263.60
949.11	dito aus Rückstellungen:	
	Budget	50 000.—
	Rechnung	2 136.—

c) Neue Verbauungsprojekte. Im Berichtsjahr wurden folgende neue Wasserbauprojekte zur Subventionierung eingereicht: Oberwil, Gutwüschgraben; Kander zwischen Simme und Einigenbrücke; Grenzbach am Pillon; Guttannen Rotlauibach; Schattenhalb Eieltibach; Kander zwischen Engstligen und Stegweid; Lenk, Bühlersweidgraben und Metschbach; Buchholterberg Wissibach; Saane, Kantonsgrenze bis Aare; Kaufdorfkanal; Lauperswil und Rüderswil, Blindenbach und Nesselgraben; Landiswil, Rüderswil und Lützelflüh, Goldbach; Eggiwil. Vorder- und Hintergeissbach; Boncourt, Allaine; St. Ursanne, Doubs; Courroux, Birs.

d) Schwellenreglemente und Kataster. Der Regierungsrat genehmigte die Reglemente und Kataster der Schwellenbezirke Leissigen und Signau sowie die Abänderung von Reglement und Kataster mittlere Gürbe. Der Regierungsratsbeschluss Nr. 5691 vom 27. September 1955, womit Schwellenreglement und Kataster des Schwellenbezirks Engstligen, obere Sektion, genehmigt worden waren, wurde auf Grund einer Beschwerde von 180 neuen Schwellenpflichtigen aufgehoben.

e) Juragewässerkorrektion; Allgemeines. Das Jahr 1957 wies keine extremen Wasserstände auf. Nach einem durchgehend nassen Sommer sind im Herbst während langer Zeit die Niederschläge ausgeblieben, so dass diese und die Abflussmengen das langjährige Mittel nicht erreichten. Die erreichten maximalen Wasserstände der drei Juraseen betrugen:

Murtensee	430,69 m am 27. Februar 1957
Neuenburgersee	429,77 m am 2. März 1957
Bielersee	429,66 m am 25. Juni 1957

Unterhalt der Werke der I. Juragewässerkorrektion. Der Unterhalt der Binnenkanäle blieb in normalen Grenzen. Eine Inspektion der Stauwehre für die Bewässerung hat ergeben, dass der Schutzanstrich überall stark gelitten hat, wodurch bedenkliche Rostschäden entstanden sind. Eine Revision dieser Anlagen ist daher unvermeidlich.

Die durch die Schiffahrt benützten Kanäle, besonders der Nidau-Büren-Kanal, wiesen grosse Uferschäden auf, deren Ausbesserung nicht mehr hinausgeschoben werden konnte. Bei Nidau, Brügg, Aegerten, Orpund, Meienried und Büren a. A. wurden grössere Ufersicherungsarbeiten ausgeführt. Beim Stauwehr Port zeigten sich beim Bewegen der Schiebetore gefährliche Vibrationen, deren Ursache erst nach Entleerung der Schleuse festgestellt werden konnte in Form von starken Rostschäden an den untern Dichtungsleisten. Während der langwierigen Reparaturarbeiten wurde auch der Schutzanstrich der Tore und der Umlaufschützen überholt. Wegen dieser Reparatur musste die Schiffschleuse während 2 Monaten ausser Betrieb genommen werden. Die gesamten Kosten der Unterhaltsarbeiten betrugen Fr. 186 652.90.

Mit dem Wehrwärter von Port wurde ein definitiver Anstellungsvertrag abgeschlossen.

II. Juragewässerkorrektion. Am 21. Februar 1957 genehmigte der Grosse Rat den von den Kantonsregierungen von Freiburg, Waadt, Neuenburg, Bern und Solothurn abgeschlossenen Vertrag über die Vorbereitung und Durchführung der II. Juragewässerkorrektion. Die interkantonale Baukommission hielt im Berichtsjahr eine Sitzung ab, an welcher sie den ersten schriftlichen Bericht der Projektierungs- und Bauleitung über den Stand der Projektierung genehmigte. Am 15. Dezember 1957 legte Professor Müller den zweiten Bericht über den Stand der Projektierung vor. Der technische Ausschuss der fünf beteiligten Kantone hielt im Berichtsjahr drei Sitzungen ab.

F. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

a) Ausbau der Wasserkräfte und Wasserrecht. Im Berichtsjahr ist die 5. Turbinen-Generatorgruppe des Elektrizitätswerkes Hagneck in Betrieb genommen und die erweiterte Konzession für das Elektrizitätswerk Hagneck ausgearbeitet worden.

Beim Kirel-Filderich-Werk sind die Zuleitungsstollen durchgebrochen worden, die Arbeiten nehmen einen programmässigen Verlauf.

Die Konzession für die Ausnützung der Tannalpbäche und des Henglibaches durch den Kanton Obwalden wurde am 1. November 1957 erteilt. 7 Konzessionen bestehender Werke wurden für eine Dauer von 50 Jahren erneuert.

Folgende neue Konzessionsgesuche sind eingereicht worden:

Kraftwerk Sanetsch: durch die Stadt Bern und die Bernische Kraftwerke AG,

Kraftwerk Thun: durch die Stadt Thun,

Kraftwerke Niederried: durch die Bernische Kraftwerke AG.

Die Konzessionsverfahren sind im Gange.

Die Konzessionsverfahren für die neuen Kraftwerke «La Tine» und «Neu-Boningen» konnten bisher nicht abgeschlossen werden.

Die Einnahmen aus dem Wasserzins betrugen Fr. 2420902.50. Die Gebühren für Erneuerung, Übertragung und Änderung betrugen Fr. 47210.10.

Es wurden 26 Gesuche um Übertragung (14), Löschung (8), Änderung (4) von Konzessionen behandelt sowie eine Projektierungsbewilligung erteilt.

b) Gebrauchswassernutzungen. Im Jahr 1957 wurden 20 Konzessionen für neue Gebrauchswassernutzungen sowie 5 für bestehende Anlagen erteilt und eine Übertragung wurde bewilligt. Ferner wurden folgende Bewilligungen erteilt: 3 Trinkwasserentnahmen zum Eigenbedarf, je eine Wasserentnahme zur Bewässerung und zu Bauzwecken, 2 Kiesausbeutungen im Grundwassergebiet.

Die Einnahmen an Gebühren für Konzessionen und Bewilligungen betrugen Fr. 8177. Die Wasserzinse brachten eine Summe von Fr. 125745.50 ein, davon Fr. 44500 Nachzahlung für frühere Jahre.

5 Gesuche um Beiträge an Wasserversorgungen konnten berücksichtigt werden. Die bewilligten Beiträge erreichten die Summe von Fr. 189300.

c) Reinhaltung der Gewässer. Die Grundlage für die Gewässersanierung ist die Kenntnis des Zustandes der Gewässer. Es ist deshalb als erste Etappe die chemisch-biologische Untersuchung der Aare vom Brienzersee bis zum Bielersee in Zusammenarbeit mit dem Kantonschemiker, der Universität und der Abteilung Fischerei der Forstdirektion geplant.

Generelle Kanalisationsprojekte sind im Berichtsjahr 24 in Auftrag gegeben worden. An die auf Franken 166986 veranschlagten Kosten sind Beiträge von total Fr. 52190 (im Mittel 31 %) bewilligt worden.

Bis Ende 1957 konnten 92 Projekte genehmigt werden, 54 sind noch in Bearbeitung.

An 13 Abwasseranlagen (Abwasserreinigungsanlagen von Grosshöchstetten, Les Genevez, Asyl Gottesgnad in Beitenwil, Pumpwerk Mett und 9 Zuleitungen) mit einer Kostensumme von Fr. 3248400 sind Staatsbeiträge von total Fr. 1466000 (im Mittel 45 %) bewilligt worden.

Am 20. Juni 1957 wurde das erweiterte Projekt 1955 der Abwasserreinigungsanlage (ARA) der Stadt Bern durch die Baudirektion genehmigt. Im Laufe des Sommers wurde die Abwasserreinigungsanlage von Worben in Betrieb genommen.

Die Erstellung der ARA Grosshöchstetten geht dem Ende entgegen.

Die Bestrebungen für den Zusammenschluss der Gemeinden des Worblentales zur Schaffung einer Gemeinschaftskläranlage haben zur Bildung eines Initiativ-Ausschusses geführt. Die Gemeinden Pfaffnau (LU), Roggwil, Wynau und Murgenthal (AG) sowie Herzogenbuchsee, Ober- und Niederönz und Wanzwil taten dasselbe.

Für die *Einleitung* von Abwasser in ein Gewässer und die Genehmigung der Kläranlagen und Abscheider sind 1995 Bewilligungen erteilt worden. Die dafür eingegangenen Gebühren erreichen den Betrag von Fr. 21340.

Zum Schutz des Grundwassers gegen Verölung sind 1162 Gesuche behandelt und die notwendigen Sicherungsmassnahmen vorgeschrieben worden.

Die *Kehrichtbeseitigung* ist besonders in ausgedehnten Grundwassergebieten schwierig. Für die Gemeinden Aegerten, Studen, Dotzigen, Busswil, Worben, Lyss und Aarberg ist eine Studie für die gemeinsame Abfuhr und Kompostierung des Kehrichts ausgearbeitet und den Gemeinden unterbreitet worden.

d) Wasserbuch und Wasserwirtschaft. Die Wassermessungen im Gebiet der Kander wurden weitergeführt. Der Kredit für den nötigen Umbau der Station am Gornernbach wurde bereitgestellt. Die Deltaaufnahmen im Brienzersee wurden beendet.

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

G. Vermessungswesen

1. Allgemeines

Die programmgemässe Durchführung der Neuvermessungen stösst immer mehr auf Schwierigkeiten, welche durch Mangel an Berufsnachwuchs, zunehmende Überalterung sowie Kritik wegen ungenügender Bezahlung der Vermessungsarbeiten verursacht werden. Die Grundbuchgeometer wenden sich lieber einträglicheren Bau- und Güterzusammenlegungsarbeiten zu. Tarifverhandlungen zwischen Vertretern des Bundes, der Kantone und des Berufsverbandes sind im Gange.

Die kantonale Nomenklaturkommission hat die Erhebung der Lokalnamen in 16 Gemeinden durchgeführt.

	Alter Kantonsteil km²	Jura km²	Total km²
Fertig behandelt und an die eidgenössischen Behörden weitergeleitet sind die Lokalnamen für	2759	1494	4253
in Arbeit sind	1175	—	1175
zusammen	3934	1494	5428
ohne die Seeflächen verbleiben noch zu erheben. . .	1340	—	1340

2. Grenzbereinigungen

a) Landesgrenze. Im September hat Frankreich die von der Bundesversammlung im Jahre 1953 genehmigten Grenzveränderungen ratifiziert. Die noch notwendigen Vermarkungsarbeiten werden nächstes Jahr beendet.

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

c) Gemeindegrenzen. Im Berichtsjahr sind 13 Gemeindegrenzbereinigungen durchgeführt und vom Regierungsrat genehmigt worden.

3. Grundbuchvermessung

a) Triangulation IV. Ordnung.

1. *Sektion Thun.* Im Baugebiet von Thun bis Merligen wurde eine Neutriangulation mit 243 Punkten ausgeführt. Diese ist vom Bund als Grundbuchtriangulation IV. Ordnung anerkannt worden. Im verbleibenden Gebiet des Amtes Thun sind die Feldarbeiten abgeschlossen.

2. *Sektionen Guggisberg-Rüschegg, Adelboden und Saint-Imier.* Diese wurden revidiert und vom Bund genehmigt. Vom Operat Wahlern sind die Feldarbeiten beendet.

3. *Sektion Niedersimmental.* Die Revisionsarbeiten sind weiter geführt worden und kommen 1958 zum Abschluss. Auf dem *Gurnigel* musste die alte, morsche Holzpyramide durch eine eiserne Pyramide ersetzt werden.

b) Kantonale Nivellemente. Im Berichtsjahr sind 9 Nivellementszüge mit total 417 Punkten auf dem Feld kontrolliert worden. Ausserdem wurden 69 Nachführungen erledigt.

Die Punkte des im Jahre 1922 ausgeführten Nivellementszuges Boltigen–Jaun mussten vollständig neu versichert und nivelliert werden, da die alten Fixpunkte durch Strassenkorrektion grösstenteils zerstört worden sind.

c) Parzellarvermessung. Vom Regierungsrat genehmigt wurden die Neuvermessungen Thurnenmoos, d.h. Gelterfingen Los I, Mühledorf Los I, Rümligen Los I, Kirchenthurnen Los I, Mühlethurnen Los I und Lohnstorf Los I, ferner Mühlethurnen Los II, Vauffelin Los I, Romont Los I, Seedorf Los I, Grossaffoltern Los I und Reisiswil. Letztere wurde vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement als Grundbuchvermessung anerkannt. Für die übrigen Operate erfolgt der Genehmigungsantrag zu Beginn des nächsten Jahres.

Taxiert wurden Köniz Los I und Adelboden Los I. Für diese zwei Neuvermessungen sind mit den betreffenden Gemeinden Verträge abgeschlossen worden.

Es waren folgende Neuvermessungen in Arbeit: Aarberg II, Aeschi 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, Golaten, Guttannen I, II, III, Hilterfingen I, Huttwil I, II, Ins I, Kirchberg (BE), Köniz Los I, Krattigen, Leissigen, Lenk I, Limpach, Mattstetten I, Meikirch I, Meiringen I, Melchnau, Mervelier II, Mirchel, Montmelon I, II, Mühledorf I, Mülchi, Münchringen, Nidau I, Oberwil im Simmental II, Rebévelier, Rohrbach, Rubigen, Ruppoldsried, Saanen I, II, III, Schelten, Seehof, Saint-Ursanne II, III, IV, Unterseen II, Vinelz, Wangen an der Aare II, Wengi bei Büren, Wiler bei Utzenstorf, Zweisimmen II, III.

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

	km²
im Jura von sämtlichen Gemeinden	1494
im alten Kantonsteil	2753
total genehmigt.	4247
in Arbeit befinden sich noch	1407

Übersichtsplan-Neuerstellung. Im Mittelland wird die bestehende Lücke Burgdorf–Seeberg–Wangenamt ausgefüllt. Es sind 6 Blätter nach der Messtischmethode und 7 Blätter nach der luftphotogrammetrischen Methode in Arbeit. Diese betreffen:

Messtischblätter. Operat Wiedlisbach 3 Blätter; Gemeinden Seeberg, Alchenstorf, Rumendingen, Wynigen, Heimiswil, 3 Blätter.

Luftphotogrammetrie. Operat Rumisberg (von Attiswil bis Niederbipp) 3 Blätter; Operat Oberburg mit Gemeindeteilen von Oberburg, Hasle, Lützelflüh, Rüegsau, Heimiswil, 4 Blätter.

Zusammen handelt es sich um 134 km².

Im *Oberland* sind weitere Übersichtspläne nach der luftphotogrammetrischen Methode begonnen worden, so dass jetzt folgende Gemeindegebiete in Arbeit sind: Gsteig, Saanen, Lenk, St. Stephan, Zweisimmen, Boltigen, Diemtigen, Wimmis, Reichenbach im Kandertal, Frutigen, Kandersteg, Kandergrund, Adelboden, Aeschi, Krattigen, Leissigen, Därligen, Interlaken, Matten, Wilderswil, Bönigen, Iseltwald, Brienz, Meiringen, Guttannen, Gadmen, Sigriswil, Horrenbach-Buchen, Eriz, Habkern, Ringgenberg, Niederried, Oberried. Es handelt sich um 1273 km².

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

	km²
im alten Mehrfarbendruck	824
fertig gedruckt im neuen einfarbigen Verfahren	1096
in Arbeit nach dieser Methode	509
Total	2429

Neu gedruckt und von den Bundesbehörden genehmigt sind die Übersichtspläne

SA 3 Bure	SA 320 Bolligen
SA 137 Kallnach	SA 337 Konolfingen
SA 317 Kirchlindach	SA 353 Thun

In Arbeit sind die Blätter:

SA 4bis Boncourt	SA 139 Grossaffoltern
SA 5bis Beurnevésin	SA 144 Hindelbank
SA 87bis Damvant	SA 319 Bern
SA 90 Ocourt	SA 322 Worb
SA 98 Erschwil	SA 333 Oberbalm
SA 100 Vautenaivre	SA 336 Münsingen
SA 110 Welschenrohr	SA 339 Heimberg
SA 130/131 Renan	SA 355 Spiez

f) Güter- und Waldzusammenlegungen. Die auf Bundeskosten durchgeführte Güterzusammenlegung Aegerten, Gemeinde Wilderswil, die wegen der Pistenverlängerung des Militärflugplatzes notwendig war, ist im Berichtsjahr unter unserer Leitung ausgeführt worden.

Bei folgenden Taxierungen haben wir mitgewirkt: Güterzusammenlegungen Crémines und Saignelégier.

g) Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten. Der Dienstvertrag von Herrn H. Reimann, Kreisgeometer im Amt Trachselwald, wurde vom Regierungsrat genehmigt.

h) Vorschüsse des Staates an die Gemeinden für Vermessungsarbeiten.

	Fr.
Stand des Vorschusskredites am 31. Dezember 1956	647 322.30
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrage von	331 868.80
	979 191.10
Die Rückzahlungen der Gemeinden und die Verrechnung der Bundesanteile und Staatsbeiträge erreichten im Jahre 1957 die Summe von	306 252.40
Stand des Vorschusskredites am 31. Dezember 1957	672 938.70

Bern, den 10. April 1958.

Der Baudirektor des Kantons Bern:

Brawand

II. Eisenbahndirektion

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

A. Allgemeines

Die einzelnen Träger des öffentlichen Verkehrs entwickelten sich in ähnlicher Weise wie im Vorjahr. Stabile Transportmengen und Erträge und unangenehmes Zunehmen der Kosten waren im letzten Vierteljahr von einem beunruhigenden Verkehrsrückgang begleitet, der sich vorerst auf die Importe und den Transitverkehr erstreckte. Einzig beim öffentlichen Luftverkehr ist neuerdings eine deutliche Steigerung der Passagiere und der Frachten von rund 25 Prozenten feststellbar.

Personal. Auf den 1. September trat Fräulein Ursula Wüthrich aus dem Kantonsdienst wegen bevorstehender Verheiratung aus. Seit 1954 als Kanzleigehilfin tätig, hat sie die ihr zugewiesenen Arbeiten zuverlässig und initiativ erledigt. Wir danken ihr bestens für die geleisteten Dienste. Als Ersatz wurde auf den 15. September Fräulein Susanne Wüthrich, geb. 1936, angestellt. Trotz erheblichen zusätzlichen Arbeiten, verursacht durch die zunehmende Notlage der bernischen Privatbahnen, technische Sanierungen und die Mitarbeit bei den Vorbereitungen des neuen Eisenbahngesetzes, konnte auf Aushilfskräfte verzichtet werden. Das ist vor allem dem guten Einsatz des Personals zuzuschreiben, wofür ihm Dank gebührt.

B. Das neue Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957

Die Bundesversammlung verabschiedete am 20. Dezember 1957 das neue Eisenbahngesetz, dessen Entwurf den eidgenössischen Räten mit Botschaft vom 3. Februar 1956 vorgelegt worden war.

Der Entwurf des Bundesrates hat in den parlamentarischen Beratungen wesentliche Verbesserungen erfahren. Ein neuer Abschnitt des Gesetzes regelt den Anspruch der Bahnen auf die «Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und unternehmungsfremde Lasten». Für den erstern Anspruch erhalten die Bahnen des allgemeinen Verkehrs eine Globalentschädigung von einem Drittel der gesetzlichen Abschreibungen. Ein weiterer Abschnitt regelt die «Förderung der Eisenbahnen und die Hilfeleistung». Der Bund gewährt nach den neuen Bestimmungen dieses Abschnittes den Bahnen Beiträge für technische Verbesserungen an Anlagen und Rollmaterial, wenn dadurch die Wirtschaftlichkeit des Betriebes wesentlich verbessert werden kann. Es werden aber auch Beiträge für die Änderung des Traktionssystems und für die Beseitigung oder Anpassung von Niveauübergängen sowie für andere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsbeziehungen Schiene/Strasse gewährt, wenn letztere für die Bahnunternehmung mit unverhältnismässig hohen Kosten verbunden sind.

Eine wesentliche Verbesserung tritt auch in der Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes notleidender Bahnunternehmungen ein. Wenn bis jetzt den defizitären Bahnen durch die öffentliche Hand die Betriebsfehlbeträge ohne die Abschreibungen bezahlt wurden, so werden gestützt auf den Artikel 58 des neuen Gesetzes die Betriebsfehlbeträge einschliesslich der gesetzlichen Abschreibungen vergütet, wobei vorgesehen ist, die Abschreibungen wesentlich zu erhöhen, um die Erneuerungen zu beschleunigen.

Für technische Verbesserungen entrichtet der Bund Beiträge, wenn sich die Kantone angemessen beteiligen. Bei der Kostenteilung für die Betriebshilfe gemäss Artikel 58 galt bis jetzt der Verteilungsschlüssel 50:50 Prozent. Die neuen Bestimmungen sehen nun eine Verteilung von zwei Dritteln zu Lasten des Bundes und einen Drittel zu Lasten der beteiligten Kantone vor. Begründet wurde dieser Schlüssel in den parlamentarischen Beratungen vor allem mit einer Entlastung der Gemeinden, soweit sie von den Kantonen zur Beteiligung beigezogen wurden.

Ein weiterer Abschnitt des neuen Gesetzes über das Tarifwesen gibt auch die Möglichkeit, Privatbahntarife an diejenigen der Bundesbahnen anzunähern, vorausgesetzt, dass die Verhältnisse des Landes oder einer Landesgegend solche Massnahmen rechtfertigen.

Im Artikel 95 des Gesetzes wird schliesslich vorgesehen, dass auf schienenfreien Betrieb umgestellte Unternehmungen während zehn Jahren auch in Genuss der Leistungen gemäss Artikel 58 kommen werden. Für bereits umgestellte Betriebe werden diese Leistungen während zehn Jahren vom Inkrafttreten des Gesetzes an ausgerichtet.

Die vorstehend erwähnten Änderungen bilden keine abschliessende Darstellung aller Verbesserungen. Der Bundesrat hat die Absicht, das Gesetz im Laufe des Jahres 1958 in Kraft zu setzen. Es werden damit achtzehn verschiedene gesetzliche Erlasse, die zum Teil aus dem letzten Jahrhundert stammen, aufgehoben. Das neue Eisenbahngesetz ersetzt das Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872, das noch aus der Zeit des reinen Privatbahnsystems stammt.

Für den Kanton Bern bringt das neue Gesetz keine finanzielle Entlastung. Es muss vielmehr, besonders in den ersten Jahren seiner Rechtskraft, mit zusätzlichen Aufwendungen gerechnet werden. Für die Hilfeleistung gemäss Artikel 58 tritt aber für hundert bis hundertzwanzig bernische Gemeinden eine wesentliche Entlastung ein, indem die bisherigen Defizitbeiträge in Wegfall kommen, vorausgesetzt, dass der Bund das neue Gesetz in vollem Umfange auf die betreffenden Unternehmungen anwendet. Mit den zukünftigen Aufwendungen des Kantons und des Bundes tritt aber eine wesentliche Verbesserung in der laufenden Modernisierung und Erneuerung von Anlagen und Material der Privatbahnen ein. Zahlreiche Unternehmungen litten seit zwanzig und mehr Jahren an einer bedenklichen Überalterung, wodurch der Betrieb dauernd erhebliche Aufwendungen erforderte, ohne dass eine bessere Wirtschaftlichkeit erzielt werden konnte.

Das neue Eisenbahngesetz des Bundes bedingt für den Kanton Bern eine Anpassung des bernischen Gesetzes über die Beteiligung des Staates (Bern) am Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 21. März 1920. Die ersten Vorarbeiten zu dieser Gesetzesrevision wurden im Herbst 1957 an die Hand genommen.

C. Die Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger

1. Schweizerische Bundesbahnen

Die Transportmengen stiegen im Berichtsjahr auf eine neue Rekordhöhe von 218 Millionen beförderten Personen, während der Güterverkehr gegenüber dem Vorjahr stabil blieb und im letzten Vierteljahr rückläufig war. Der Betriebsüberschuss beträgt 268 Millionen Franken gegenüber 237 Millionen im Vorjahr. Das Ansteigen der Personalkosten ist zur Hauptsache auf die zunehmende Teuerung zurückzuführen. Weitere Gründe sind aber auch verbesserte Beförderungsvorschriften für das Personal, vermehrte Personalrekrutierungen, Verbesserung der Nebenbezüge und weitere soziale Leistungen, die sich nach und nach auch auf die Privatbahnen auswirken werden. Dass auch die Sachkosten erheblich gestiegen sind, ist auf die steigenden Materialpreise und auf die Beschleunigung wichtiger Erneuerungsarbeiten zurückzuführen.

Im Mai wurde im Gebiet des Stadtbaches mit den bedeutenden Erdarbeiten für den neuen Bahnhof Bern begonnen. Das Bernervolk hat am 3. März 1957 mit 77 795 Ja und 29 360 Nein mit grosser Mehrheit einen Kredit von 13,35 Millionen Franken an dieses gewaltige Bauvorhaben bewilligt. Im Laufe des Jahres befassten sich die Behörden der Bundesbahnen, der PTT, des Kantons und der Stadt Bern mit dem Projekt einer Autoeinstellhalle über den Geleisen des neuen Personenbahnhofes. Dieses Projekt gibt die Möglichkeit, die Grosse Schanze in ihrer heutigen Form weitgehend zu erhalten und sie nach Abschluss der Bauarbeiten neu zu gestalten. Alle Beteiligten haben dem Projekt gegen Jahresende zugestimmt und eine angemessene finanzielle Beteiligung zugesichert.

Als weitere grössere Bauvorhaben der Bundesbahnen sind zu erwähnen der Umbau des Ostkopfes des Bahnhofes Lyss, verbunden mit dem Bau einer Strassenunterführung in Lyss und zwischen Busswil und Brügg mit Anschluss an die Autostrasse Biel–Bern. Für die Doppelspur am Bielersee wurde die Projektierung fortgesetzt. Das gleiche gilt für den dringend notwendigen Umbau des Bahnhofes Langenthal unter Einbezug der oberaargauischen Schmalspurbahnen (LJB/LMB).

Im übrigen wird die systematische Erneuerung des Rollmaterials durch die Erhöhung der festverzinslichen Schuld der Bundesbahnen um 500 Millionen gefördert. Gleichzeitig tritt eine begrüssenswerte Standardisierung von Triebfahrzeugen und Wagenmateriel für den Personen- und Güterverkehr ein.

Es muss aber erneut auf die zum Teil ungenügende Leistungsfähigkeit einzelner Strecken im Gebiet des Kantons Bern aufmerksam gemacht werden. Unbefriedigend sind die Verhältnisse insbesondere auf den Strekken Bern–Biel und Bern–Olten. Die Kreisdirektionen I und II prüfen, welche Massnahmen zu treffen sind, um eine schrittweise Verbesserung herbeizuführen.

Über den Grenzübergang Delle der Bundesbahnen erstattete die Eisenbahndirektion im August zuhanden des Grossen Rates einen umfassenden Bericht, der die geschichtliche Entwicklung und Zukunftsaussichten darlegt. Der Grosse Rat nahm in seiner Herbstsession von diesem Bericht in zustimmendem Sinne Kenntnis und beauftragte die Regierung, die Bestrebungen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs weiterzuführen. Zu diesem Zwecke wurde Herr alt Regierungsrat und Ständerat Georges Moeckli in Delémont vom Regierungsrat als Delegierter für französisch/schweizerische Eisenbahnfragen gewählt. Rechte und Pflichten des Delegierten wurden in einer Vereinbarung festgelegt. Der Delegierte wird seine Tätigkeit am 1. April 1958 aufnehmen.

2. Bernische Privatbahnen

Wenn die Entwicklung der Bundesbahnen als erfreulich bezeichnet werden kann, gilt diese Tatsache für die meisten bernischen Privatbahnen nicht. Der Grosse Rat hatte sich in der Maisession mit der dringend notwendigen technischen Sanierung der Langenthal–Jura-Bahn zu befassen und bewilligte einen Kapitaleinsatz von 800 000 Franken zu deren Erneuerung. In der gleichen Session wurde auch ein Kredit von 60 500 Franken als Betriebshilfe zugunsten der Vereinigten Huttwil-Bahnen beschlossen. In der Herbstsession genehmigte er einen Kredit von 250 000 Franken für den Ersatz des Trambetriebes zwischen Thun und Steffisburg durch einen Autobusbetrieb. In der Novembersession stimmte der Grosse Rat einem Kredit von 700 000 Franken zugunsten der Langenthal-Melchnau-Bahn zu. Er knüpfte den Kapitaleinsatz allerdings an die Bedingung, dass sich die drei oberaargauischen Schmalspurbahnen zu einer Betriebsgemeinschaft zusammenschliessen und zu einer spätern Fusion Hand bieten werden. Der Zusammenschluss soll im Laufe des Jahres 1958, wenn möglich auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Eisenbahngesetzes, zur Tatsache werden, weil die drei Bahnen sonst riskieren müssen, nicht oder nicht vollumfänglich in Genuss der Leistungen des Bundes zu kommen.

Der Regierungsrat hat im übrigen einigen Privatbahnen aus Mitteln, die im Voranschlag enthalten sind,

Kredite für gewisse Verbesserungen von Anlagen und Material bewilligt. Am 27. September beschloss der Regierungsrat einen wiederkehrenden Kredit von 30 000 Franken aus Staatsmitteln und 60 000 Franken aus dem Fonds für technische Verbesserungen, zur Erstellung von Blinklichtanlagen beziehungsweise Halbbarrieren, um die Sicherheit auf unbewachten Bahnübergängen bernischer Privatbahnen zu verbessern. Der Kredit wird ergänzt werden durch Leistungen der Bahnunternehmungen und der interessierten Gemeinden. Gestützt auf diesen Beschluss konnte im Berichtsjahr die Finanzierung von 18 Anlagen gesichert werden. Bis zum Jahre 1960 werden alle Staatsstrassenübergänge, die bisher nur mit Warnkreuzen gesichert waren, erheblich verbessert werden.

Über die Entwicklung der einzelnen Betriebe ist folgendes zu berichten.

Die *Lötschbergbahn* hat sich neuerdings gut entwickelt. Daran war vor allem der grosse Import- und Transitverkehr beteiligt, der aber gegen Jahresende erheblich zurückging. Als grössere Bauvorhaben seien erwähnt die Linienverlegung im «Seebacher», verbunden mit der Ausmerzung eines gefährlichen Niveauüberganges zwischen Leissigen und Därligen und der Beginn umfassender Bauarbeiten im Bahnhof Spiez, der mit einem modernen Gleisbildstellwerk ausgerüstet wird. Die BLS bestellte ferner zwei schwere Lokomotiven Typ Ae 8/8 für den Güterzugsdienst am Lötschberg, die später bei veränderten Verhältnissen ohne wesentliche Kosten in vier Lokomotiven Typ Ae 4/4 umgebaut werden können.

Leider ist die Entwicklung der von der BLS «mitbetriebenen Unternehmungen» wesentlich unerfreulicher. Bei der *Bern–Neuenburg-Bahn* trat ein neuer Benützungsvertrag für die Bundesbahnhöfe Bern, Kerzers und Neuenburg in Kraft, womit eine erhebliche Entlastung eintrat, so dass pro 1957 an Stelle des vorjährigen Fehlbetrages ein bescheidener Betriebsüberschuss ausgewiesen werden konnte.

Dagegen ist die Finanzlage der *Gürbetal–Bern–Schwarzenburg-Bahn* nach wie vor unbefriedigend. Möglicherweise wird hier eine Änderung dann eintreten, wenn die grossen Lagerhäuser des VSK in Bern-Weissenbühl in vollem Umfange in Betrieb genommen werden und mit bedeutenden Zufuhren gerechnet werden kann. Es sei aber darauf hingewiesen, dass die Anlagen der GBS in einem baldigen Zeitpunkt wesentlich erneuert werden müssen.

Die *Simmental-Bahn* vermochte bis jetzt mit ihren Betriebsüberschüssen alle Verbindlichkeiten der Gewinn- und Verlustrechnung zu decken. Mehr und mehr zeigt sich aber, dass durch die steigenden Kosten möglicherweise schon im Jahre 1958 ebenfalls Fehlbeträge ausgewiesen werden müssen.

Die übrigen *oberländischen Bahnen (BOB, WAB, JB)* geben hinsichtlich der Rechnungsabschlüsse zu keinen besonderen Bemerkungen Anlass. Immerhin sei erwähnt, dass die BOB einen bedeutenden Nachholbedarf aufweist, der gestützt auf das neue Eisenbahngesetz finanziert werden muss, weil der Unternehmung eigene Mittel fehlen.

Die zweite grosse Bahnengruppe, bestehend aus der Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn, den Vereinigten Huttwil-Bahnen und der Solothurn–Münster-Bahn, weist – ähnlich wie die BLS-Gruppe – sehr unterschiedliche Verhältnisse auf.

Die *Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn* als betriebsführende Verwaltung vermochte mit eigenen Mitteln Anlagen und Material zu erneuern und wird das – gleichbleibender Verkehr vorausgesetzt – auch in der nähern Zukunft tun können. Der Güterverkehr steht aber im Zeichen des allgemeinen Verkehrsrückganges. Sollte diese Entwicklung das ganze Jahr 1958 andauern, stünde die Unternehmung innert kurzer Zeit vor erheblichen Schwierigkeiten.

Zu ernster Besorgnis gibt aber die Lage der mitbetriebenen *Vereinigten Huttwil-Bahnen* Anlass. Auf den 1. Januar 1957 trat für das Personal die gleiche Lohnordnung in Kraft, wie sie vor einem Jahr für das Personal der EBT verabschiedet worden war, was zusammen mit dringend notwendigen Erneuerungsarbeiten zu Mehraufwendungen von rund 350 000 Franken führte. Der damit zu gewärtigende Fehlbetrag muss gemäss Bundesbeschluss vom 3. Oktober 1951/21. März 1957 durch den Bund und die Kantone Bern/Luzern gedeckt werden. Der Grosse Rat stimmte dieser zusätzlichen Leistung für den Kanton Bern mit GRB vom 15. Mai zu. Die Gemeinden und der Kanton Luzern haben ebenfalls in diesem Sinne beschlossen. Glücklicherweise trat im Laufe des Jahres eine vorübergehende Verkehrszunahme im Güterverkehr ein, so dass eine gewisse Entlastung eintreten wird.

Die *Solothurn–Münster-Bahn* gibt zu keinen besonderen Bemerkungen Anlass. Sie ist aber stark vom Import aus Frankreich über Delle abhängig und würde beim Zusammenbruch dieses Verkehrs sehr rasch in eine prekäre Finanzlage kommen.

Die *Sensetalbahn* weist nach wie vor einen guten Güterverkehr auf und kaufte im Berichtsjahr von der Südostbahn einen leistungsfähigen Triebwagen, der dort seit 1940 im Dienste steht. Die Ablieferung dieses Fahrzeuges erfolgt im Jahre 1958. Finanziert wird dieses Triebfahrzeug aus einem Restkredit des Bundes unter Beteiligung der Kantone Bern und Freiburg sowie aus eigenen Mitteln der Bahn.

Die *Vereinigten Bern–Worb-Bahnen* sind durch Verpflichtungen aus einer Obligationen-Anleihe seit mehreren Jahren nicht in der Lage, die gesetzlichen Abschreibungen zu erwirtschaften und gelangten gegen Jahresende an den Bund und den Kanton Bern mit dem Gesuch um Finanzierung eines neuen Triebwagens, einer Gleichrichteranlage und von Gerätschaften für den mechanischen Gleisunterhalt. Die Behandlung dieses Gesuches fällt in das Jahr 1958.

Die *Solothurn–Zollikofen–Bern-Bahn* steht vor grossen Bauvorhaben in der Umgebung der Stadt Bern, im Zusammenhang mit der direkten Einführung in den unterirdischen Bahnhof Bern. Diese Bauvorhaben spielen auch für die Worblentalstrecke der Bern–Worb-Bahnen eine wichtige Rolle. Die Unternehmung hat im Berichtsjahre den Streckenblock bis nach Worblaufen eingerichtet, wobei Bundesmittel und Kredite der Kantone Bern und Solothurn in Anspruch genommen wurden. Sie projektierte auch eine Geleiseverlegung in Moosseedorf um eine noch vorhandene Strassenstrecke in der

stark befahrenen Staatsstrasse Nr. 1 auszumerzen. Der Grosse Rat bewilligte dafür in seiner Herbstsession einen Beitrag von 120 000 Franken. Das Projekt wird im Jahre 1958 ausgeführt werden können, nachdem zwischen allen Beteiligten eine Verständigung gefunden werden konnte.

Die *oberaargauischen Schmalspurbahnen* (Solothurn–Niederbipp, Langenthal–Jura- und Langenthal–Melchnau-Bahn) standen im Zeichen der technischen Erneuerung und des Zusammenschlusses gemäss Eisenbahngesetzgebung des Bundes und des Kantons Bern. Eine während des Jahres durchgeführte betriebswirtschaftliche Untersuchung zeigt, dass der Zusammenschluss Kostenreduktionen von annähernd 100 000 Franken bringen wird. Die Erneuerungsarbeiten wurden bei der SNB fortgesetzt und bei den beiden übrigen Bahnen unmittelbar nach den Grossratsbeschlüssen vom 15. Mai und 14. November 1957 in Angriff genommen. Die Programme werden rascher als ursprünglich vorgesehen, verwirklicht werden können.

Die *Biel–Täuffelen–Ins-Bahn* gewärtigt einen wichtigen Bericht über die Erneuerung der Bahnanlagen, unter weitgehender Ausmerzung der vorhandenen Strassenstrecken oder aber deren Umstellung auf schienenfreie Traktion, wobei ein Autobusbetrieb im Vordergrund stehen wird. Leider konnte der Bericht im Jahre 1957 noch nicht abgeliefert werden. Immerhin wurden die Arbeiten von den beiden Beauftragten so weit gefördert, dass im Jahre 1958 die Ergebnisse der Experten vorliegen werden. Wie andernorts ist die Meinung in den beteiligten Gemeinden sehr unterschiedlich. Wie weit der zu gewärtigende Bericht den Entscheid für das eine oder andere Transportmittel erleichtern wird, bleibt abzuwarten.

Schliesslich ist zu erwähnen, dass sich die Finanzlage der *Chemins de fer du Jura* im Berichtsjahr wesentlich verschlechtert hat. Mit zunehmendem Personenverkehr, aber deutlich rückläufigem Güterverkehr, konnten die Erträge nur in bescheidenem Masse gesteigert werden, während die Aufwendungen durch Erhöhung der Löhne und vermehrte Kosten für den Geleiseunterhalt wesentlich anstiegen. Durch das Grösserwerden des jährlichen Betriebsfehlbetrages einschliesslich Abschreibungen, musste im Voranschlag 1958 der jährliche Kredit des Kantons Bern von 400 000 auf 500 000 Franken erhöht werden. Mit dem Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes wird der Kanton Bern versuchen, die im Jahre 1951 mit dem Bund abgeschlossene Vereinbarung so zu ändern, dass die Unternehmung vollumfänglich in den Genuss der Bundesleistungen kommen wird.

Leider kommt auch die *Montreux–Oberland-Bahn* mehr und mehr in eine prekäre Finanzlage, deren Konsequenzen der Staat Bern gemeinsam mit den Kantonen Freiburg und Waadt und dem Bund zu tragen haben.

3. Konzessionierte Schiffahrtsbetriebe

Das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement wünschte im Berichtsjahre von den Kantonsregierungen eine Stellungnahme zur Frage der Konzessionierung von Seetaxis und Seerundfahrten mit grösseren Schiffseinheiten. Gestützt auf Mitberichte der Polizeidirektion und der Volkswirtschaftsdirektion befürworteten wir für die kleinen Schiffseinheiten bis zu zehn oder zwölf Personen eine möglichst freiheitliche Praxis, während sich bei grösseren Einheiten Berührungspunkte mit den Konzessionsinhabern ergeben und einer Konkurrenz der öffentlichen Schiffahrt entgegengewirkt werden muss. Vor allem sprechen aber auch Sicherheitsgründe für eine Unterstellung von Rundfahrten mit grösseren Einheiten unter die Gesetzgebung des Bundes, weil damit auch eine laufende Kontrolle der Schiffe gewährleistet ist. Dem Vernehmen nach haben sich sozusagen alle Kantone in diesem Sinne geäussert.

Der Schiffsbetrieb auf dem *Thuner- und Brienzersee* entwickelte sich trotz dem ausgesprochen schlechten Sommer befriedigend. Während der Betrieb auf dem Thunersee positive Ergebnisse auswies, war der Betrieb des Brienzersees wie im Vorjahr defizitär.

Die *Bielersee-Dampfschiffgesellschaft* stand wie bereits im Vorjahre, in Verhandlungen mit der Schiffahrtsgesellschaft des Neuenburger- und Murtensees, um eine Konzession für die Dreiseenfahrt zu erhalten. Auf Antrag des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes kam im Einvernehmen mit den beteiligten Kantonen und den beiden Unternehmungen für das Jahr 1957 eine provisorische Lösung zustande, die die Weiterführung des bisherigen Zustandes bedeutete. Eine etwas andere Lösung wird für das Jahr 1958 in Aussicht genommen.

4. Nahverkehrsmittel und konzessionierte Automobilbetriebe

Die Entwicklung zeigt, dass vor allem denjenigen Betrieben, die Zubringerdienste in grosse und mittlere Zentren besorgen, zusätzlicher Verkehr zufloss. Um ein finanzielles Gleichgewicht zu erzielen, sind aber die Betriebe nach wie vor gezwungen, dem Linienverkehr einen Ausflugsdienst anzugliedern, weil sonst entweder die Tarife erhöht werden oder aber die Gemeinden Zuschüsse leisten müssten.

Eine der grössten schienenfreien Unternehmungen, an welcher der Staat Bern beteiligt ist, die *Rechtsufrige Thunerseebahn* (STI), beschloss im Berichtsjahr, den noch verbleibenden Trambetrieb zwischen Thun und Steffisburg auf den Fahrplanwechsel 1958 auf Autobusverkehr umzustellen. Durch Kredite des Bundes und des Kantons Bern von je 250 000 Franken und weitere Kredite der Gemeinden Thun und Steffisburg von je 100 000 Franken, wird der Betrieb im Frühjahr 1958 mit drei modernen Autobussen auf der Grundlage eines starren Zwanzigminutenfahrplanes aufgenommen werden.

Auf den gleichen Zeitpunkt wird die *Auto AG Oberdiessbach–Heimenschwand* mit drei Kursen ab Heimenschwand direkt zum Bahnhof Thun fahren, womit für die Benützer das lästige Umsteigen in Steffisburg wegfällt. Im weitern wurden zwischen dem Stadtautobus Thun und der STI Verhandlungen für eine engere Zusammenarbeit aufgenommen. Das Ziel ist eine rationellere Ausnützung der vorhandenen Fahrzeuge und des Personals zum Wohle beider Unternehmungen.

Die STI weist eine erfreuliche Konsolidierung ihrer bisher prekären Finanzlage auf, die durch zielbewusste

Sparmassnahmen der neuen Leitung dieser Unternehmung möglich wurden.

Für einen einwandfrei funktionierenden Betrieb müssen besonders am rechten Thunerseeufer nach und nach bei den Haltestellen der STI sogenannte Ausstellbuchten gebaut werden, deren Bau mit erheblichen Kosten verbunden sein wird. In Beantwortung einer Einfachen Anfrage von Grossrat Tschumi wurden Massnahmen in dieser Richtung in Aussicht gestellt. Der zuständige Kreisoberingenieur I hat im Benehmen mit der Leitung der STI bereits gewisse Vorarbeit geleistet.

Der Staat Bern ist auch am *Autobusbetrieb Biel–Meinisberg* beteiligt, der sich neuerdings gut entwickelt hat. Wohl macht sich die zunehmende «Motorisierung» der Bevölkerung negativ bemerkbar. Dafür erfolgte indessen eine Zunahme der Zahl der Reisenden mit gewöhnlichen Billetten. Vor allem tritt zutage, dass die Betriebsgemeinschaft mit den Verkehrsbetrieben der Stadt Biel grosse Vorteile bringt.

Von Bedeutung ist die Entwicklung der konzessionierten *Automobilstrecken der Chemins de fer du Jura.* Die aus dem Verkehr erzielten Überschüsse vermögen seit einigen Jahren einen Teil der Fehlbeträge des Bahnbetriebes zu decken.

5. Kleinseilbahnen, Skilifte

An Stelle des Ende 1956 zurückgetretenen technischen Experten, Herrn Dietrich, betraute die Eisenbahndirektion interimistisch Herrn Ing. Schönholzer in Spiez mit der Kontrolltätigkeit, die in jeder Beziehung befriedigte. Es zeigte sich im Laufe des Jahres, dass ein Beitritt zum bestehenden Skilift- und Seilbahnkonkordat sowohl für den Bau als auch für den Betrieb der Skilifte von Vorteil wäre, weil diesem Konkordat das notwendige Fachpersonal zur Verfügung steht und damit einheitliche Konzessionsvorschriften bestehen. Die in Aussicht genommene Lösung ist auch vom Standpunkt der Forsten und des Naturschutzes wünschbar.

6. Flugverkehr

Der schlechte Zustand der Piste des *Flugplatzes Belpmoos* veranlasste im Juli die Swissair, das Startgewicht des Kurses nach London massiv herabzusetzen. An Stelle von zwanzig Passagieren durften nur noch deren vierzehn aufgenommen werden. In einer Konferenz vom 22. Juli erklärte die Swissair auch, dass ab 1958 der Londoner Kurs nicht mehr geführt werden könne. Begründet wurde diese mit schweren Konsequenzen verbundene Massnahme mit dem Zustand der Piste, Mangel an Piloten, die auf Naturpisten starten und landen können, Navigationsbehinderung über den Großstädten Paris und London und bevorstehender Rückzug der DC-3 aus dem Flugzeugpark der Swissair. Schliesslich sei erwähnt, dass der Flugplatz Belpmoos wegen den umliegenden Hügeln nie an die Erfordernisse der Sicherheit des modernen Flugverkehrs angepasst werden kann.

Aus allen diesen Gründen befasste sich der Regierungsrat eingehend mit der *Verlegung des Flugplatzes* in die Gegend nördlich Herrenschwanden, Gemeinde Kirchlindach. Ein technisches Vorprojekt und ein ausführliches betriebs- und finanzwirtschaftliches Gutachten von Prof. Dr. H. R. Meyer, bildeten die Grundlage eines Regierungsratsbeschlusses vom 8. Februar 1957, in welchem das weitere Vorgehen in dieser wichtigen Frage festgelegt wurde. Der Eisenbahndirektion sowie den Direktionen der Landwirtschaft, der Forsten, der Finanzen und der Baudirektion wurden später in einem Arbeitsplan bestimmte Aufgaben zugewiesen. Die von den Gegnern eines Flugplatzes Bern bestrittene Bedürfnisfrage kann auf Grund ausgedehnter Erhebungen, die zusätzlich zum Gutachten von Prof. Meyer durchgeführt wurden, bejaht werden. Der Grosse Rat nahm in der Maisession von einer Antwort auf eine Interpellation Kammer Kenntnis, wobei sich in einer anschliessenden Diskussion Gegner und Befürworter zum Worte meldeten. Die Notwendigkeit des Anschlusses der Stadt Bern an den internationalen Luftverkehr wurde aber von keiner Seite bestritten, so dass die Vorarbeiten weitergeführt werden.

—

Über die Entwicklung einzelner Verkehrsträger orientieren die statistischen Zahlen am Schluss dieses Berichtes. Wir verweisen auch auf die Angaben über die Erteilung, Verlängerung oder Ablehnung von Konzessionen öffentlicher Verkehrsmittel.

D. Fahrplanwesen

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Fahrplan 1957/58 erhielt die Eisenbahndirektion im Januar rund 120 Abänderungsbegehren, von denen 104 auf die Strecken der Bundesbahnkreise I und II und deren 16 auf Privatbahnen entfielen. Die kantonale Fahrplankonferenz, die am 24. Januar einberufen wurde, gab den Vertretern der verschiedenen Landesgegenden Gelegenheit, sich zu den Begehren mündlich zu äussern. Eine grosse Zahl von Begehren musste neuerdings von den Bundes- und Privatbahnen abgelehnt werden, wobei besonders für die in Bern einmündenden Strecken als Begründung der bevorstehende Ausbau der Geleiseanlagen angeführt wurde. Daneben spielen die Traktionsmittel, die Leistungsfähigkeit von Bahnhöfen, Stationen und Strecken eine wichtige Rolle.

Ohne den immer wiederkehrenden Fahrplanwünschen zum vorneherein entgegenzutreten, sei bemerkt, dass insbesondere die Vermehrung von Fahrleistungen bei der gegenwärtigen Lage der Bahnen nicht kurzfristig realisiert werden können. Konsequent werden auch neue Schnellzugshalte abgelehnt. Dagegen prüfen die Bundesbahnen besonders auf der Strecke Bern–Olten einen vermehrten Sammler- und Verteilerdienst um die Zwischenbahnhöfe besser zu bedienen.

E. Die Kleinschiffahrt

In einer Konferenz zwischen den Kantonen Genf, Waadt, Wallis, Neuenburg, Freiburg und Bern wurde im Berichtsjahre geprüft, ob die verschiedenen kantonalen Schiffahrtsreglemente nicht vereinheitlicht werden könnten, unter Beibehaltung der bisherigen unterschiedlichen Gebührenordnungen. Es zeigte sich, dass auch einheitliche Gebühren eine Vereinfachung bringen

würden. Die Arbeiten sollen so weitergeführt werden, dass ein neues einheitliches Reglement auf den 1. Januar 1959 in Kraft treten kann. Gleichzeitig wird versucht, auch den Kanton Solothurn zum Beitritt in dieses Konkordat zu bewegen.

Die Bestände der verschiedenen Schiffskategorien gehen aus der nachstehenden Tabelle hervor. Vergleicht man die Zahlen mit denjenigen des Jahres 1947, kann festgestellt werden, dass die Zahl der motorisierten Einheiten sich ungefähr verdoppelt hat, während die übrigen Schiffe eher eine rückläufige Entwicklung aufweisen. Damit wird die Arbeit unserer Schiffahrtsaufseher, die auch die Funktionen der Seepolizei ausüben, wesentlich erschwert. Im Sinne eines Versuchs wurde im Sommer 1957 dem Schiffahrtsaufseher des Thunersees ein leistungsfähiges gemietetes Motorboot zugeteilt. Die guten Erfahrungen bewogen die Eisenbahndirektion zur Anschaffung von je einem Motor-Dienstboot für den Thuner- und Bielersee. Deren Ablieferung fällt in das Jahr 1958.

F. Schlussbemerkungen

Trotz der rasch zunehmenden Zahl privater Motorfahrzeuge kommt den öffentlichen Transportmitteln nach wie vor grosse Bedeutung zu. Wünschenswert wäre, wenn der öffentliche und der private Verkehr auf voneinander getrennten Fahrbahnen geführt werden könnten, wie das bei den normalspurigen Bahnen der Fall ist. Dieses Ziel auch bei den Schmalspurbahnen zu realisieren, stellt die öffentliche Hand besonders im Gebiet der Stadt Bern, aber auch in der engern Umgebung, vor grosse Aufgaben. Ähnlich liegen die Dinge in bezug auf die Korrektion von Dorfdurchfahrten in verschiedenen Landesgegenden.

Alle diese Arbeiten drängen sich nicht zuletzt aus Gründen der Verkehrssicherheit gebieterisch auf. Erst wenn es gelingt, die Verkehrsströme des öffentlichen und privaten Verkehrs ohne oder mit einem Minimum von Berührungspunkten zu führen, wird sich die Gesamtheit des Verkehrs rasch, sicher und bequem abwickeln können.

1. Betriebsergebnisse 1957

	Ertrag	Aufwand	Überschuss + Fehlbetrag —
	Fr.	Fr.	Fr.
1. Schweizerische Bundesbahnen	936 391 570	668 841 350	+267 550 220
2. Bernische Privatbahnen			
a) Normalspur			
Bern–Lötschberg–Simplon (BLS)	37 716 153	26 760 912	+ 10 955 241
Bern–Neuenburg (BN)	4 503 546	4 492 750	+ 10 796
Gürbetal–Bern–Schwarzenburg (GBS)	3 795 445	3 946 150	— 150 705
Simmentalbahn (SEZ)	2 104 657	1 971 375	+ 133 282
Sensetalbahn (STB) *)	383 991	353 839	+ 30 152
Emmental–Burgdorf–Thun (EBT)	9 922 005	8 799 777	+ 1 122 228
Vereinigte Huttwil-Bahnen (VHB)	3 438 944	3 589 700	— 150 756
Solothurn–Münster-Bahn (SMB)	1 266 550	1 177 543	+ 89 007
b) Schmalspur			
Chemins de fer du Jura (CJ)	1 374 906	1 580 197	— 205 291
Montreux–Oberland-Bahn (MOB)	2 947 042	3 196 243	— 249 201
Berner Oberland-Bahnen (BOB)	2 445 646	2 117 944	+ 327 702
Vereinigte Bern–Worb-Bahnen (VBW)	1 645 840	1 431 821	+ 214 019
Solothurn–Zollikofen–Bern (SZB)	3 310 238	3 022 592	+ 287 646
Biel–Täuffelen–Ins-Bahn (BTI)	541 336	592 609	— 51 273
Solothurn–Niederbipp-Bahn (SNB)	454 341	452 091	+ 2 250
Langenthal–Jura-Bahn (LJB)	210 475	330 261	— 119 786
Langenthal–Melchnau-Bahn (LMB)	243 052	311 557	— 68 505
	76 304 167	64 127 361	+ 12 176 806
3. Konzessionierte Nahverkehrsmittel und Automobilbetriebe			
Steffisburg–Thun–Interlaken (STI)	1 217 986	1 016 613	+ 201 373
Biel–Meinisberg AG (BM)	112 905	91 860	+ 21 045
	1 330 891	1 108 473	+ 222 418
4. Schiffahrtsbetriebe			
Thuner- und Brienzersee (BLS)	1 778 038	1 486 009	+ 292 029
Bielersee (BDG) *)	302 000	272 000	+ 30 000
	2 080 038	1 758 009	+ 322 029

*) Die Zahlen sind approximativ.

2. Verkehrsleistungen der bernischen Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs

Indices, wenn 1930 = 100

	Beförderte Personen							Beförderte Gütertonnen						
	1936	1939	1943	1945	1950	1953	1956	1936	1939	1943	1945	1950	1953	1956
BLS	79	88	164	183	166	179	198	81	120	208	72	110	137	186
BN	87	97	147	182	146	140	144	71	99	128	144	127	141	150
GBS	78	78	140	176	158	157	164	91	109	118	108	119	106	114
SEZ	82	90	141	158	121	125	130	77	100	173	144	77	88	80
STB	94	120	157	186	178	169	167	46	80	104	125	111	112	102
EBT	91	93	159	201	182	195	205	79	123	130	147	142	149	197
VHB	77	82	124	169	213	220	234	77	93	145	108	61	68	71
SMB	81	104	221	256	195	261	232	58	78	66	70	74	80	78
CJ	70	82	158	180	125	141	170	112	98	147	184	87	69	61
MOB	77	79	143	158	126	125	110	53	64	193	176	69	86	73
BOB	85	79	99	120	127	156	169	63	62	97	102	100	100	100
VBW	88	83	115	145	136	134	142	79	104	102	123	127	133	151
SZB	74	75	123	150	157	170	186	78	84	90	101	106	111	126
BTI	79	87	160	200	187	215	225	91	105	190	213	146	105	109
SNB	61	65	114	138	116	107	110	46	54	82	101	87	83	92
LJB	58	59	70	80	60	59	59	71	85	114	152	96	72	85
LMB	61	63	111	150	146	136	146	76	105	148	164	111	106	103
Mittelwerte *a)* Bernische Privatbahnen														
a)	78	84	138	167	149	158	164	73	92	131	131	103	103	115
b) Sämtliche schweizerische Privatbahnen														
b)	80	85	139	168	156	168	177	75	98	145	109	102	112	140
c) Schweizerische Bundesbahnen														
c)	84	93	138	160	152	159	166	69	92	111	72	97	105	136

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

Im Jahre 1957 wurden zuhanden der Bundesbehörden oder des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen

Automobilkonzession für Arbeitertransporte der Isola-Werke Breitenbach;
Gondelbahn Zweisimmen–Rinderberg;
Skilift Tschentenalp Nord, Adelboden;
Skilift Waldegg, Beatenberg;
Skilift Schopfe–Eggli, Gstaad;
Skilift Jaunpass;
Skilift Axalp b. Brienz;
Skilift Lochstafel, Saanenmöser;
Skilift Muriaux, Saignelégier;
Skilift La Golatte sur Montoz.

b) Konzessionserneuerungen

Automobilkonzession Wimmis–Oberstocken;
Automobilkonzession Blauen–Zwingen;
Automobilkonzession Kandersteg–Talstation Stock-Bahn und Kandersteg–Talstation Sesselbahn Öschinensee;
Automobilkonzession Büsserach–Zwingen;
Automobilkonzession Glovelier–Les Rangiers;
Automobilkonzession Interlaken–Wilderswil;
Automobilkonzession Kandersteg–Selden;
Automobilkonzession Schwarzenburg–Hinterfultigen;
Automobilkonsession Lauterbrunnen–Trümmelbach;
Automobilkonzession Grenchen und Umgebung;
Automobilkonzession Münsingen–Konolfingen;
Automobilkonzession Frienisberg/Anstalt–Schüpfen;
Automobilkonzession Rütschelen–Langenthal;
Automobilkonzession Evilard–Près d'Orvin;
Automobilkonzession Tramelan–Les Reussilles;
Skilift Norro, Adelboden;
Skilift Oberdorf, Gstaad;
Trainerskilift Lenk i. S.;
Skilift Mürren–Maulerhubel;

Skilift Hornberg–Hühnerspiel;
Skilift Öschinenalp b. Kandersteg;
Skilift Mürren–Schiltgrat;
Skilift Kl. Scheidegg–Lauberhorn.

c) Konzessionsausdehnungen

Ausdehnung der Automobilkonzession Spiez–Krattigen–Aeschi für sonntägliche Autokurse zwischen Faulensee und Spiez.

Ausdehnung der Konzession der Städtischen Verkehrsbetriebe Biel auf die Strecke Schützengasse–Pilatusstrasse–Fuchsenried; Ausdehnung nach der Schiessanlage Bözingen und Ausdehnung auf die Strecke Mettstrasse–Orpundstrasse–Beaulieuweg/Safnernweg.

Ausdehnung der Konzession der Genossenschaft Sesselbahn Lenk–Betelberg auf die Strecke Stoss–Leiterli.

4. Schiffahrt

a. Bestand der kontrollierten Schiffe pro 1957

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse und kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	478	641	266	774	2159
Motorgondeln	920	382	105	263	1670
Motorboote	125	130	6	6	267
Segelboote verschiedener Art	80	154	4	3	241
Segelboote mit Motor	66	16	1	2	85
Segeljachten	11	36	—	—	47
Lastschiffe etc.	7	15	1	17	40
Fähren	—	1	—	11	12
Faltboote und Paddelboote	193	273	31	462	959
Faltboote mit Segel	55	22	12	92	181
Faltboote mit Motor	12	10	2	27	51
Total 1957	1947	1680	428	1646	5701
Total 1956	2067	1629	430	1632	5758
Veränderungen im Berichtsjahr	—120	—51	— 2	+14	— 57

b. Schifferpatente und Fähigkeitsausweise

Bestand der Schifferpatente Ende 1957: 1581 (1410).
Visierte Fähigkeitsausweise: 6 (6).

c. Rechnung

Einnahmen:

Gebühren und Stempelmarken	Fr. 34 681.—	
Reglemente	» 285.—	
		Fr. 34 966.—
Ausgaben		» 12 937.—
Überschuss (1956: Fr. 16 894.—)		Fr. 22 029.—

5. Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1957

Budgetrubrik 2200	Budgetierte Einnahmen Fr.	Erzielte Einnahmen Fr.	Budgetierte Ausgaben (inkl. Nachkredite) Fr.	Wirkliche Ausgaben Fr.
Sekretariat und Eisenbahnabteilung	288 673.—	301 207.—	3 074 705	2 904 059.25

Bern, den 10. Juni 1958.

Der Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

Brawand

Vom Regierungsrat genehmigt am 27. Juni 1958.

Begl. Der Vize-Staatsschreiber: **H. Hof**

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1957

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

№	Name der Bahn	Datum			Kapital				Aktienbeteiligung des Staates	
		der Konzession	des Subventionsbeschlusses des Grossen Rates	der Betriebseröffnung	Aktien	Feste Verbindlichkeiten	Laufende Verbindlichkeiten	Total	Nominell	Buchwert
					Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
	I. Normalspurbahnen									
1	Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn	2. VI. et 14. IX. 1871	—	—	9 210 500	10 000 000	1 205 374	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	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	3 541 690	7 084 400	275 001	10 901 091	198 000	15 840
	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	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.