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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1958)

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

Autor: Brawand, Samuel / Moine, V.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417576

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 1958

Direktor: Regierungsrat SAMUEL BRAWAND
Stellvertreter: Regierungsrat Dr. V. MOINE

I. Baudirektion

A. Allgemeines

Trotz dem Rückgang der privaten Bautätigkeit war das Baugewerbe im abgelaufenen Jahr wiederum sehr gut beschäftigt, da in beträchtlichem Ausmass Kraftwerkbauten erstellt wurden. Obschon sich der Kanton Bern wiederum auf die allerdringendsten staatlichen Hochbauten beschränkte, belaufen sich die Kosten dafür auf 11,2 Millionen Franken, womit sie nur mit Fr. 200 000.— unter dem Aufwand des Vorjahres blieben. Für das gesamte Strassenwesen betrugen die Bruttoaufwendungen rund 39,012 Millionen Franken. Sie übersteigen diejenigen des Jahres 1957 um eine halbe Million.

Die Baudirektion bearbeitete 1958 u. a. 60 Baulinienpläne (worunter auch Zonenpläne), 10 Strassenpläne, 12 Baureglemente, 7 Beitragspflichtsreglemente, 11 Kanalisationsreglemente, 22 Wasserversorgungsreglemente, 35 Gesuche um Strassenbau- und Unterhaltsbeiträge, zahlreiche strassenpolizeiliche und hochbaupolizeiliche Ausnahmebewilligungen, 20 Strassen- und Wegreglemente sowie 5 Schwellenreglemente und Kataster. Ferner hatte sich die Baudirektion mit 30 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. Am 2. Januar starb *Hans Eyer*, Angestellter des kantonalen Vermessungsamtes, Bern; er stand während 30 Jahren im Dienste der Baudirektion.

Am 5. Januar starb *Hermann Hofer*, Sekretär des Kreisoberingenieurbüros II, Bern. Er stand während 38 Jahren im Staatsdienst.

Den Verstorbenen bewahrt die Baudirektion ein dankbares Andenken.

Es traten zurück:

Fräulein *Rösy Schüpbach*, Kanzleigehilfin des Kreisoberingenieurbüros Thun, wegen Übertrittes in das Grundbuchamt Thun;

Fräulein *Erika Fankhauser*, Kanzleigehilfin des Kreisoberingenieurbüros Burgdorf, wegen Heirat;

Fräulein *M. Jung*, Kanzleigehilfin auf dem Büro für Wassernutzung und Abwasserreinigung in Bern, wegen Übertrittes in den Bundesdienst;

Fräulein *L. Nikees*, Kanzleigehilfin des Hochbauamtes, wegen Heirat;

Karl Weber, Wasserbautechniker des Kreisoberingenieurbüros Burgdorf, wegen Erreichung der Altersgrenze.

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

Neu wurden gewählt:

als Techniker des Büros für Wassernutzung und Abwasserreinigung: *H. R. Müller;*

als Techniker des Kreisoberingenieurbüros III in Biel: *P. Herrmann;*

als Sekretär des Kreisoberingenieurs II in Bern: *P. Gerber;*

als Oberwegmeister des Amtes Fraubrunnen: *E. Scribante;*

als Oberwegmeister und Amtsschwellenmeister des Amtes Trachselwald: *A. Heiniger;*

als Wasserbautechniker des Kreisoberingenieurbüros IV in Burgdorf: *H. Bürki*, früher Oberwegmeister des Amtes Trachselwald;

als Vermessungszeichner: *E. Ruch;*

als Kanzleigehilfin des Kreisoberingenieurbüros Thun: Fräulein *H. Schwendimann;*

als Kanzleigehilfin des Kreisoberingenieurbüros Burgdorf: Fräulein *K. Rauch;*

als Kanzleigehilfin des Hochbauamtes: Frau *H. Münstermann.*

Obligationenrechtlich angestellt wurden auf dem Büro für Wassernutzung und Abwasserreinigung Dr. *W. Nef* als Biologe und Dr. *Hans Zschaler* als Chemiker.

Ferner wurden auf verschiedenen Abteilungen der Baudirektion Aushilfen beschäftigt, sei es zur Erledigung von Subventionsgesuchen, für Wettbewerbe, für allgemeine Büroarbeiten und als Ferien- und Krankheitsstellvertretung.

B. Gesetzgebung

Am 26. Januar 1958 hat das Bernervolk mit 64 413 gegen 30 803 Stimmen das *Gesetz über die Bauvorschriften* angenommen. Die Inkraftsetzung erfolgte auf den 1. März 1958.

In der gleichen Volksabstimmung wurde mit dem wuchtigen Mehr von 83 623 gegen 14 120 Stimmen das *Gesetz über die Beiträge des Staates an die Kosten des Ausbaues wichtiger Gemeindestrassen* angenommen. Es trat sofort nach seiner Annahme in Kraft.

Als *Vollziehungsbestimmung* des Kantons Bern zum *Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer gegen Verunreinigung* genehmigte der Bundesrat mit Verfügung vom 12. August 1958 das bernische Gesetz vom 3. Dezember 1950 über die Nutzung des Wassers und die dazugehörigen Verordnungen.

Die Arbeiten für ein Musterbaureglement sind im Berichtsjahr so weit gediehen, dass im Januar mit der Vorlage eines 1. Entwurfes gerechnet werden kann.

Das Dekret über das Baubewilligungsverfahren befindet sich noch im Studium.

C. Hochbau

1. Allgemeines. Die Ausgaben des Hochbaues betrugen im Berichtsjahr Fr. 11 202 325.90, das sind rund Franken 250 000.— weniger als im Vorjahr.

Nach Budgetkrediten verteilen sich die Ausgaben wie folgt:

	1958 Fr.	1957 Fr.
a) 705.1 Neu- und Umbauten .	6 688 495.35	4 202 299.65
b) 702.2 Neu- und Umbauten aus Rückstellungen	1 711 352.10	4 116 340.65
c) 705.3 Neu- und Umbauten, Inselspital.	265 470.80	—.—
d) 705.4 Neu- und Umbauten, Exakte Wissenschaften . . .	162 877.75	—.—
Sub-Total	8 828 196.	8 318 640.30
e) Prov. Konto 4.14 2105.1 Inselspital, Kinderlähmungszentrale	71 323.65	649 766.10
f) Vorschuss-Konto 2.1 1205.1 Richigen. Erziehungsheim Viktoria	551 543.40	—.—
Sub-Total	9 451 063.05	8 968 406.40
g) Konten 700.1–703 Unterhaltsarbeiten an staatseigenen Gebäuden.	1 721 403.65	2 029 009.80
h) Konten 700.2–701.2 Unterhaltsarbeiten an staatseigenen Gebäuden aus Rückstellungen	29 859.20	464 290.20
Total	11 202 325.90	11 461 706.40

Aus der Gegenüberstellung der Jahre 1957 und 1958 ergibt sich eine starke Verminderung der Aufwendungen aus Rückstellungen und eine Zunahme der Ausgaben aus den laufenden Krediten, was auf neue Weisungen der Finanzdirektion zurückzuführen ist.

Im Berichtsjahr konnten *folgende Bauaufgaben* abgeschlossen werden:

Neubau eines Klinik- und Laboratoriumstraktes 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;

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 Wasserversorgung auf dem Tessenberg;

Einrichtung einer Transformatorenstation in Bellelay;

Umbau der Vorsteherwohnung im Erziehungsheim Brüttelen;

Erneuerung der Leichenkühlanlage im Pathologischen Institut in Bern;

Übergangsheim der Frauenstrafanstalt Hindelbank in Burgdorf.

In Ausführung begriffen sind am Jahresende:

Neubau eines Betriebsgebäudes der Molkereischule Rütti-Zollikofen;

Neu- und Umbau des Gebäudes an der Kramgasse 20–24/ Metzgergasse 17–19 Bern zur Unterbringung verschiedener Abteilungen der Polizei- und Gemeindedirektion;

Neu- und Umbauten im Lehrerseminar Hofwil;

Umbau und Renovation des «Maison de Gléresse» als Sitz der Bezirksverwaltung Neuenstadt;

Umbau und Erweiterung der Uhrmacherschule und der autotechnischen Abteilung im Technikum Biel;

Umbau und Renovation des Schlosses Pruntrut;

Umbau und Renovation der Männerabteilung VII in der Heil- und Pflegeanstalt Münsingen;

Neubau einer Turnhalle (als Anbau an den neuen Zöglingstrakt Châtillon) Tessenberg;

Umbau in der medizinischen Poliklinik der Universität Bern;

Neuorganisation des Pharmazeutischen Institutes der Universität Bern;

Neubau eines Personalhauses in Erlach;

Neubau eines Schmiedegebäudes in der Strafanstalt Thorberg;

Umbau in der Ökonomie des Erziehungsheimes «Viktoria» in Richigen.

Im Frühjahr 1959 sollen die nachstehenden bereits bewilligten Bauvorhaben in Angriff genommen werden:

Neu- und Umbau in der landwirtschaftlichen Schule Rütti-Zollikofen;

Neubau eines Institutes für exakte Wissenschaften der Universität Bern.

In Vorbereitung befinden sich:

Umbau und Renovation in der Gartenbauschule Öschberg;

Pfarrhausrenovation Ätingen;

Neubau des Polizeipostens mit Wohnungen in Boncourt;

Umbauten und Renovationen im Erziehungsheim Brüttelen;

Neubau eines radiochemischen Laborgebäudes im chemischen Institut Bern;

Umbau und Renovation der Kirche Heimenschwand;

Reorganisation der Frauenstrafanstalt Hindelbank;

Umbau und Renovationen nach dem Brand in der Kaserne Bern;

Umbau und Erweiterungen des Oberseminars und der zugehörenden Übungsschule in Bern;

Erweiterung des Loryheimes Münsingen;

Ausbau der kantonalen Sprachheilschule Münchenbuchsee;

Neubau des Pharmakologischen Institutes Bern;

Neubau eines Tierspitales Bern;

Neubau des Inselspitales Bern.

2. Konten 705, Neu -und Umbauten. Die finanziellen Aufwendungen des staatlichen Hochbaues pro 1958 sind im einzelnen wie folgt ausgewiesen:

Konto 705.1 (Bewilligungen von 1958 und früher).	Fr.
Bern, neue Offizierskaserne	91 311.80
Waldau, Schweinestallungen, Um- und Neubau	13 488.75
Rütti-Zollikofen, Molkereischule	1 215 972.30
Waldau, Neubau eines Labortraktes	295 500.05
Waldhof-Langenthal, neues Kursgebäude	137 904.70
Bern, neue Telephonanlage	11 368.20
Bern, Amthaus, Heizungsumbau	58 713.—
Bern, botanisches Institut, Umbau	774 657.35
Brüttelen, Erziehungsheim, Vorsteherwohnung	143 305.45
Tessenberg, Anstalt, Wasserversorgung	89 061.60
Schwand-Münsingen, Personalhäuser	145 579.95
Bern, Frauenspital, Umbau	223 602.75
Bellelay, Anstalt, Transformatorenstation	68 679.45
Courtemelon, Landwirtschafliche Schule, Personalhaus	115 346.75
Laufen, Bezirksgefängnis, Umbau	72 021.75
Bern, Kramgasse/Metzgergasse, Umbau	615 613.65
Hofwil, Lehrerseminar, Neu- und Umbau	1 004 872.25
La Neuveville, Umbau Maison de Gléresse	248 560.30
Laupen, Pfarrhausumbau	67 717.25
Burgdorf, Übergangsheim Hindelbank	150 000.—
Münsingen, Heilanstalt, Männerpavillon VII	192 043.45
Biel, Technikum, Uhrmacherschule	371 872.55
Bern, Pathologisches Institut	62 367.90
Übertrag	6 169 561.20

	Fr.	Fr.
Übertrag	6 169 561.20	
Tessenberg, Anstalt, Turnhalle	95 900.—	
Orpund, Pfarrhausumbau in Gottstatt	65 207.70	
Bern, medizinische Poliklinik	93.40	
Bern, Pharmazeutisches Institut, Umbau	18 447.70	
Meiringen, Pfarrhausumbau	1 274.—	
Bern, Kaserne, Brandfall, Wiederaufbau	37 120.95	
Pruntrut, Kantonsschule und Seminar, Mehrkosten	236 941.75	
Kehrsatz, Erziehungsheim, 2. Etappe Mehrkosten	205.65	
Kehrsatz, Erziehungsheim, 3. Etappe Mehrkosten	4 406.25	
Bellelay, Heilanstalt, Heizzentrale und Wäscherei, Mehrkosten	59 336.75	6 688 495.35
Konto 705.2 (Bewilligungen von von 1956 und früher)		
Pruntrut, Schlossumbau	298 870.55	
Thorberg, Strafanstalt, Korberei	55 645.70	
Kehrsatz, Erziehungsheim, 3. Etappe	11 472.65	
Nidau, Schlossumbau	321 770.70	
Bellelay, Anstalt, Heizzentrale	107 447.05	
Tessenberg, Anstalt, Neubau Châtillon	207 327.65	
Bern, Pulvermagazin Siechenfeld	5 000.—	
Pruntrut, Kantonsschule, Turnhalle	508 859.25	
Bern, Militäranstalten, Mannschaftszimmer	153 131.45	
Thorberg, Strafanstalt, alter Zellentrakt	24 947.30	
Bern, medizinische Klinik, Hörsaal	5 935.25	
Kehrsatz, Erziehungsheim, 2. Etappe	10 944.55	1 711 352.10
Konto 705.3 (Bewilligung von 1958) Bern, Inselspital, Neu- und Umbau		265 470.80
Konto 705.4 (Bewilligung von 1958) Bern, Institut für exakte Wissenschaften		162 877.75
Total der Bauausgaben der Rubriken 705		8 828 196.—

3. Unterhaltskonten 700–703. Der Voranschlag wies für den Unterhalt der Staatsgebäude einen Betrag von Fr. 1 859 000.— auf. Die Ausgaben betragen Franken 1 751 262.85. Der nicht beanspruchte Betrag betrifft die Konten 700.2 und 701.2 aus Rückstellungen, die wegen der im Eingang erwähnten neuen Weisungen der Finanzdirektion nicht zur Auszahlung kamen.

Die Ausgaben auf den einzelnen Konten betragen (Bewilligungen von 1958):

701.1 Unterhalt der Amts-, Anstalts- und Wirtschaftsgebäude	1 123 912.05	
701.1 Unterhalt der Pfarrgebäude	596 361.60	
703 Unterhalt der öffentlichen Plätze	1 130.—	1 721 403.65
(Bewilligung von 1957) 700.2 Unterhalt der Amts-, Anstalts- und Wirtschaftsgebäude aus Rückstellungen		29 859.20

Nachstehend sei noch auf die bedeutenderen Renovationen, Umbauten und Reparaturen hingewiesen:

Amthäuser und Verwaltungsgebäude: Bern, Amthaus, Raumrenovationen; Bern, Staatsarchiv, Raumrenovationen und neue Beleuchtung im Lesesaal; Bern, Stiftgebäude, Renovation des Archivs; Biel, Gefängnis, Renovationen; Blankenburg, Schloss, Umdecken des Schlossdaches; Interlaken, Schloss, Renovationen; Mün-

chenwiler, Schloss, neue Fenster; Münster, Amthaus, Ersatz des Heizkessels; Thun, Schloss, Einbau einer Waschküche und Renovationen; Fraubrunnen, Amthaus, Renovation der Amtswohnung, neue Büros; Büren a. A., Schloss, Gerichtsschreiberei, neues Büro; Trachselwald, Grundbuchamt, Renovation von Zimmern und Korridor; Pruntrut, Schloßscheune, Stallsanierung; Landshut, Schloss, Renovationen.

Universitätsinstitute, Seminarien und Techniken: Bern, Anatomie, Renovationen in verschiedenen Laborräumen; Bern, Bakteriologisches Institut, Renovation 2. Etappe; Bern, Botanisches Institut, verschiedene Unterhaltsarbeiten; Bern, Chemiegebäude, neue Beleuchtung im Arbeitssaal; Bern, Hochschulsportplatz, Fassadenrenovation; Bern, neue Hochschulinstitute, neuer Heizkessel und Raumrenovationen; Bern, Physiologisches Institut, Renovationen; Bern, Universität, Raumrenovationen und Dachunterhalt 5. Etappe; Burgdorf, Technikum, Altbau, Renovation und Ausbau; Delsberg, Seminar, Renovationen; Pruntrut, Seminar, neuer Wandplattenbelag im Waschraum; Thun, Seminar, Renovation im bestehenden Zeichnungssaal.

Landwirtschaftliche Schulen: Waldhof-Langenthal, Zimmerrenovationen, neue Fenster im Schulgebäude und neue Couchenanlage in der Gärtnerei; Schwand-Münsingen, Dachreparaturen; Oeschberg, Gartenbauschule, Neuanstrich von Fenstern und Jalousien; Rütti-Zollikofen, Schule, Erstellung eines neuen Hörsaales und Erneuerung des physikalischen und chemischen Labors.

Militäranstalten: Bern, Kaserne, Zeughäuser, verschiedene Renovationen in Zimmern.

Anstalten (Erziehungs- und Verpflegungsheime, Strafanstalten, sowie Heil- und Pflegeanstalten): Aarwangen, Erziehungsheim, verschiedene Reparaturen; Münchenbuchsee, Sprachheilschule, Erstellung einer Klärgrube; Münsingen, Heilanstalt, Erneuerung von Dächern und Lukarnen; Thorberg, Strafanstalt, Renovation im alten Zellentrakt, Bannholz, WC-Einrichtung; Landorf, Erziehungsheim, Zentralheizung im Angestelltenwohnhaus; Loveresse, Anstalt, Zentralheizung im Personalgebäude; Sonvilier, Versorgungsheim, Dachreparaturen; Erlach, Schloss, Heizungsanschluss, Speisesaal und Vorsteherwohnung; Köniz, Schloss, Fassadenrenovation.

Pfarrhäuser: Arch, Renovation im Gang und Treppenhaus; Aegerten-Bürglen, Renovation im Badzimmer; Diessbach, Küchenumbau, Lauperswil, Kläranlage, Kellertreppenumbau; Limpach, Renovation im Treppenhaus; Oberbipp, Renovation Treppenhaus und in verschiedenen Zimmern; Trachselwald, Zimmerrenovation, Kanalisationsanschluss; Trub, Umbau von frühern Aborten in Wasch- und Heizraum; Rüschegg, Erstellung einer Abwasserleitung; Oberburg, bauliche Massnahmen verursacht durch den Hausschwamm; Garagen wurden eingerichtet in Koppigen, Frutigen, Krauchthal und Röthenbach. Zentralheizungen wurden eingerichtet in Bätterkinden, Beatenberg, Brienz, Gottstatt, Laupen, Lützelflüh, Mett, Neuenstadt, Vinelz, Walperswil und Walterswil.

4. Subventionierung von Schulen, Anstalts- und Spitalgebäuden der Gemeinden und Korporationen. Für die Direktionen des Erziehungswesens, des Fürsorgewesens und der Sanität sind 463 Schulhaus-, 20 Spital- und 45 Anstaltsprojekte, *total 528 Projekte und Abrechnungen* geprüft und begutachtet worden. Die Subventionsgeschäfte haben im Berichtsjahr nochmals um 70 zugenommen. Diese Begutachtungen belasten das Hochbauamt stark.

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 213 Fällen zu Baugesuchen und Rekursen Stellung genommen.

D. Strassenbau

Das Programm für den Ausbau der Haupt- und Verbindungsstrassen konnte im allgemeinen durchgeführt werden.

Das schon in den Vorjahren festgestellte Anwachsen des motorisierten Verkehrs hielt an. Vielerorts mussten die Strassenkörper der vermehrten Belastung angepasst werden. Besonders im Mittelland und im Jura waren wiederum Ermüdungs- und Frostschäden zu beheben. Der Zerfall der älteren Strassendecken mit ungenügendem Unterbau greift hauptsächlich in der Umgebung Berns schneller als erwartet um sich.

Das Netz der Staatsstrassen hat eine Länge von 2305 km, inbegriffen die Paßstrassen. Auf Ende 1958 waren 2018 km, das sind 87,6 %, mit staubfreien Belägen oder Oberflächenbehandlungen versehen. Die Länge der Gemeindestrassen, für die der Staat den Wegmeister stellt oder jährlich einen Unterhaltsbeitrag leistet, beträgt 764 km.

1. Ausbau der Hauptstrassen. Die neue Autostrasse Biel–Lyss konnte am 27. Dezember 1958 dem Verkehr übergeben werden. Der Betonbelag weist eine durchgehende Breite von 9 m mit anschliessenden Rasenbanketten von je 2 m auf. Der Auf- und Abgang in Lyss bleibt beim spätern Vollausbau unverändert.

Der Ausbau der Strasse Thun–Spiez wurde zwischen der SBB-Unterführung und dem Gwattstutz weitergeführt. Der Ausbau der Hauptstrasse Nr. 5 auf der Strecke Biel–Pieterlen konnte termingemäss vor dem Eidgenössischen Schützenfest beendet werden. Die Strasse mit 9 m breiter Fahrspur und 2 Radwegen von je 1,75 m hat sich trotz des schlechten Untergrundes sehr gut gehalten.

Die Vorbereitungsarbeiten für die Grauholz-Autobahn sind im Gange. Insbesondere seien erwähnt die SBB-Unterführung im Sand für den Anschluss der Bielstrasse, Konsolidierungen des Untergrundes, Arbeiten an Flurwegen und die Fertigstellung des Mooskanals.

An der Hauptstrasse Nr. 6 wurden die Teilstücke Reconvilier, Bévilard, Court, Münster, Delsberg, Cornol-Courgenay–Pruntrut weiter ausgebaut und mit einem Belag versehen. Der Abschnitt Courrendlin–Delsberg wurde auf 14,10 m verbreitert, wovon 9 m auf die Fahrbahn, je 80 cm auf beidseitige Rasenstreifen, 1,50 m auf einen Radweg und 2,00 m auf einen zusammengefassten Radweg-Fussweg fallen.

Die Hauptstrasse Nr. 18 Delsberg–Angenstein wurde auf den Strecken Sous le Vorbourg–Bellerive, Liesberg–Bärschwil und Laufen–Zwingen weiter ausgebaut und verbreitert. Durch Profilkorrektionen, Kurvenausbau, Entwässerungen usw. wurden Verbesserungen erzielt auf den Teilstrecken der Strassen bei Thörishaus, in Leimen–Zäziwil, in Bethlehem, in Gäbelbach–Frauenkappelen, beim Spielwald, in Gampelen, zwischen Bützberg und 3 Linden bei Langenthal, bei Wiedlisbach, Wehribach und Oberbipp, sowie bei Schärischachen.

Mit dem Bau der neuen Saanebrücke bei Gümmenen wurde begonnen.

2. Ausbau der Verbindungsstrassen. Auf folgenden Teilstrecken sind nennenswerte Korrektions- und Belagsarbeiten durchgeführt worden: Reutigen–Oberstocken–Blumenstein, Thierachern–Blumenstein, Kreuzweg–Heimenschwand, Gunten–Sigriswil, Frutigen–Adelboden, Unterseen–Beatenberg, Zweilütschinen–Grindelwald, Aeschi–Mülenen, Frutigen–Kandersteg, Gstaad–Gsteig, Schwarzenegg–Süderen, Brünig–Hohfluh, Unterterseen–Habkern, Gstaad–Lauenen, Linden–Jassbach, Belp–Gelterfingen (Heitern–Danielsbach), Kehrsatz–Englisberg, Mättiwil–Rüeggisberg, Rüti-Riggisberg, Schwarzenburg–Heitenried, Neuenmatt–Riffenmatt, in Oberdiessbach, Hübeli bei Belp, in Illiswil, Wattenwil–Riggisberg, Cormoret–Villeret, Villeret–Les Pontins, St. Immer–Les Pontins, Pieterlen–Büren, Arch-Bibern, Rüti–Arch, Studen–Büetigen, Suberg–Grossaffoltern, Schüpfen–Schönbühl, Schüpfen–Meikirch, Nidau–Aarberg, Lyss–Büetigen, Seedorf–Suberg, Biel–Mett, Langenthal–Melchnau, Langenthal–St. Urban, Ursenbach–Walterswil, Burgdorf–Langenthal (bei Wynigen), Utzenstorf–Bätterkinden, Sumiswald–Wasen, Schwarzenbach–Wyssachen–Fritzenfluh, Röthenbach–Linden, Eggiwil–Schangnau-Kantonsgrenze, Thörigen–Leimiswil–Lindenholz, St. Ursanne–La Motte, in Bassecourt, in Alle, in Pruntrut, Le Pichoux–Tunnel supérieur, in Bellelay, Bahnübergang Orange–Tramelan, in Tramelan, Bourrignon-Lucelle, Le Pichoux–Souboz–Perrefitte, Glovelier–Saulcy, Courtételle–Courfaivre, Tavannes–Le Fuet, in Roche d'Or, in Courroux (Brücke), Grandgourt–Montignez und in Damphreux.

Rechtsufrige Thunerseestrasse: Der Tunnel bei den Beatushöhlen wurde mit einem Betongewölbe ausgekleidet. Mit der Korrektion einer Teilstrecke bei Sundlauenen wurde begonnen.

3. Ausbau der Alpenstrassen. Für die Neuanlage der linksufrigen Brienzerseestrasse zwischen Bönigen und Balmhof sowie die Umfahrungsstrasse Spiezmoos–Faulensee wird nach Abschluss der generellen Planung an den Ausführungsprojekten gearbeitet.

Im Strassenzug Gwattstutz–Spiez–Interlaken wurde die Korrektion der Teilstrecke Oberes Ghei–Einschnitt und Seebacher–Obere Ey–Leissigen weitergeführt.

4. Verwendung der Budgetkredite.

Budgetrubrik 2110		Fr.
612	Besoldungen:	
	Budget	5 363 740.—
	Rechnung	5 195 974.25
613	Kosten für Stellvertretungen:	
	Budget	165 000.—
	Rechnung	181 383.80
710.1	Strassenunterhalt:	
	Budget	4 300 000.—
	Rechnung	4 294 696.70
171.1	Wasserschäden und Schwellenbauten: an Staatsstrassen:	
	Budget	20 000.—
	Rechnung	28 896.20
712.10	Hauptstrassen:	
	Budget	7 117 861.—
	Rechnung	7 603 788.95
712.11	dito aus Rückstellungen:	
	Budget	550 000.—
	Rechnung	2 357 492.20
712.20	Verbindungsstrassen:	
	Budget	9 838 000.—
	Rechnung	10 298 925.65
712.21	dito aus Rückstellungen:	
	Budget	300 000.—
	Rechnung	514 290.90
712.30	Alpenstrassen:	
	Budget	3 000 000.—
	Rechnung	3 370 698.95
712.31	dito aus Rückstellungen:	
	Budget	—.—
	Rechnung	97 823.80

5. Eingänge aus der Motorfahrzeugsteuer und dem Benzinzollanteil sowie werkgebundene Beiträge des Bundes; Verwendung derselben.

		Fr.
Ertrag der Motorfahrzeugsteuer		17 744 547.77
Benzinzollanteil (schätzungsweise pro 1958)		5 250 000.—
Werkgebundene Bundesbeiträge (Kto. 2110 409.1)		4 103 460.35
Total Einnahmen		27 098 008.12
Verwendung der Eingänge		
Automobilbetrieb (2110 771 810 und 2100 790)		378 796.20
Beiträge an Gemeinden (2110 939):		
– Staubbekämpfung	225 908.25	
– Schneeräumung	128 342.40	
– Strassenbauten	2 765 156.25	3 119 406.90
Beitrag an den Autostrassenverein		2 400.—
Strassenbau und Unterhalt aus Motorfahrzeugsteuer und Benzinzollanteil:		
– Ausbau Hauptstrassen (712.10)	7 603 788.95	
dito aus Rückstellungen (712.11)	2 357 492.20	
– Ausbau Verbindungsstrassen (712.21)	10 298 925.65	
– dito aus Rückstellungen (712.21)	514 290.90	
– Ausbau der Alpenstrassen (712.30)	3 370 698.95	
dito aus Rückstellungen (712.31)	97 823.80	
– Strassenunterhalt (710.1)	4 294 696.70	28 537 717.15
Total Ausgaben		32 038 320.25
Mehrausgaben		4 940 312.13

6. Bruttoaufwendungen für das gesamte Strassenwesen.

Budgetrubrik 2110		Fr.
612	Besoldungen	5 195 974.25
613	Kosten für Stellvertretungen	181 383.80
614	Zusätzliche Teuerungszulagen	617 665.15
651	Dienstkleider, Werkzeug- und Fahrradentschädigungen	87 257.85
710.1	Strassenunterhalt	4 294 696.70
711.1	Wasserschäden und Schwellenbauten an Staatsstrassen	744 734.55
711.2	dito, aus Rückstellungen	28 896.20
712	Ausbau der Strassen:	
712.10	– Hauptstrassen	7 603 788.95
712.11	– dito, aus Rückstellungen	2 357 492.20
712.20	– Verbindungsstrassen	10 298 825.65
	Übertrag	31 410 715.30

		Fr.
	Übertrag	31 410 715.30
712.21	– dito, aus Rückstellungen	514 290.90
712.30	– Alpenstrassen	3 370 698.95
712.31	– dito, aus Rückstellungen	97 823.80
770	Anschaffung von Maschinen und Werkzeugen	169 015.75
771	Unterhalt von Maschinen und Werkzeugen	117 721.90
810	Taggelder und Reiseauslagen	212 703.10
939	Staatsbeiträge an Gemeinden nach Strassenbaugesetz	3 119 406.90
	Total	39 012 476.60

7. Strassenpolizei. Im Berichtsjahr forderten Strassenaufbrüche, Aus- und Umbauten in der Bauverbotszone, Weganschlüsse, Sprengarbeiten u. a. m. die Erteilung von 740 Bewilligungen.

8. Strassen- und Wegreglemente wurden im Berichtsjahr 20 zur Genehmigung durch den Regierungsrat eingereicht.

E. Wasserbau

Die Gewässerkorrektionen und -verbauungen wurden im Rahmen der subventionierten Projekte und der im Einvernehmen mit den Bundesbehörden und den betreffenden Gemeinden, resp. Schwellenbezirken aufgestellten Bauprogramme weitergeführt. Bund und Kanton bewilligten an mehrere neue Wasserbauprojekte Beiträge. Der Ansatz für die Gesamtsubvention wurde auf Grund des Tragfähigkeitsfaktors der betreffenden Gemeinde ermittelt (gemäss Beantwortung Postulat Kunz, Oberwil i. S.). Dieser objektive Maßstab erscheint gerecht und hat sich seither bewährt.

Im Berichtsjahr ist neben mehreren Hochwassern an der Emme ein ausserordentliches Hochwasser an der Grüne zu verzeichnen. Es wurden Bahn, Kulturland, Häuser und bestehende Verbauungen in Mitleidenschaft gezogen. Im Holzetbach in Därligen gingen zwei grössere Murgänge nieder, wovon derjenige vom 25. Februar die Strasse und die Bahn beschädigte und den Verkehr unterbrach. Trotz sofortigem Abholzen und Einlegen von Entwässerungsleitungen ist das Abrutschgebiet noch nicht zur Ruhe gekommen. Es sind weitere Murgänge zu erwarten.

a) Fluss- und Wildbachverbauungen. Es wurden an folgenden Gewässern Verbauungsarbeiten durchgeführt: Aare Meiringen–Brienzersee und Handegg–Innertkirchen, Allaine Boncourt und Pruntrut, Alpbach Kiental, Betelriedbach Zweisimmen, Bipperbach Niederbipp, Birs Courroux, Bohlbach Habkern, Brandgraben am Pillon, Brandlöschgraben Trub, Dürrbach Bowil, Dürrgraben Trachselwald, Eistlenbach Hofstetten und Brienzwiler, Emme I., II., III. und IV. Sektion, Fallbach Blumenstein, Unterer Frittenbach Rüederswil, Geissbach Eggiwil, Gohl Langnau, Goldbach Hasle und Rüederswil, Griesbach Sumiswald, Grüne Lützelflüh und Sumiswald, Grünibach und Zuflüsse Rüeggisberg, Gürbe im Gebirge und Gauggleren–Forstsäge, Gutwüschgraben Oberwil, Habbach Habkern, Hornbach Sumiswald, Hünigenbach Niederhünigen, Jaunbach Abländschen, Ilfisgraben Langnau, Kaltenbrunnengraben Zweisimmen Kander Kandersteg, Engstligen–Kien–Stegweid, und Simme–Einigenbrücke; Kiene Kiental, Kirchbach St. Stephan, Kirel Oey, Kurzeneigraben Sumiswald, Lauigraben Lauterbrunnen, Lauterbach Oberburg, Lombach Habkernbrücke–Schwendisäge, Lütschine Zweilütschinen–Wilderswil–Brienzersee und Eybrücke–Lochbrücke, Schwarze Lütschine Mettenbergbrücke–Schwendi–Burglauenen, Weisse Lütschine Lauterbrunnen, Riedbach Leissigen, Rothachen, Röthenbach Eggiwil, Ruhrsgraben Boltigen, Saane Kantonsgrenze–Aare, Seitenbäche der Gürbe Wattenwil, Sense–Schwarzwasser–Saane, Simme Wylerau–Oey–Port, Boltigen, Zweisimmen, St. Stephan und Lenk; Sund- und Birrengraben Beatenberg, Schwarzwasser Lindenbach–Rütiplötsch–Unterste Tröli; Stegenbach Kandergrund, Steinenbach Bowil, Thalgraben Lützelflüh und Walkringen, Trub, Seltenbach und Twärengraben, Turbach Gstaad, Wildbäche Lauterbrunnen, Wissibach und Buchholterberg, Wüstenbach Oberwil, Wydimattgraben Walkringen, Zelgbach St. Stephan, Zulg Eriz.

Die Gesamtaufwendungen von Bund, Kanton, Gemeinden, Schwellenbezirken und Dritten für diese Verbauungen beliefen sich auf Fr. 2 782 000.—, woran der Bund Fr. 845 000.— und der Kanton Fr. 881 000.— an Beiträgen leisteten.

b) Budget und Rechnung der Wasserbaukredite.

2110		Fr.
720.1	Staatseigene Wasserbauten:	
	Budget	140 000.—
	Rechnung	137 939.05
720.2	dito, aus Rückstellungen:	
	Budget	—.—
	Rechnung.	2 672.75
949.10	Staatsbeiträge an Wasserbauten:	
	Budget	550 000.—
	Rechnung	864 288.25
949.11	dito, aus Rückstellungen:	
	Budget	25 000.—
	Rechnung.	—.—

c) Neue Verbauungsprojekte. Im Berichtsjahr wurden folgende neue Wasserbauprojekte zur Subventionierung eingereicht: Wüstenbach, Oberwil; Kander zwischen Simme und Einigenbrücke; Kander zwischen Engstligen und Stegweid; Kaufdorfkanal Kaufdorf; Dürrgraben, Trachselwald; Nesselgraben, Landiswil, Lauperswil und Rüderswil; Goldbach, Landiswil, Rüderswil und Lützelflüh; Brandlöschgraben, Trub; Allaine, Boncourt; Doubs, St. Ursanne.

d) Schwellenreglemente und Kataster. Der Regierungsrat genehmigte die Neufassung des Reglementes und des Katasters des Schwellenbezirks «Untere Saane», sowie die Revisionen der Reglemente von Habkern, Niederstocken–Oberstocken–Höfen und Courfaivre. Der Regierungsratsbeschluss Nr. 3043 betreffend die Genehmigung des Reglementes und Katasters von Signau wurde auf Gesuch des Gemeinderates von Signau in Verbindung mit einer staatsrechtlichen Beschwerde aufgehoben. Durch diese Aufhebung wurde die staatsrechtliche Beschwerde gegenstandslos. Die Kosten des Abschreibungsbeschlusses hat das Bundesgericht der Einwohnergemeinde Signau auferlegt.

e) **Juragewässerkorrektion; Allgemeines.** Im Jahr 1958 traten keine extremen Hochwasser auf. Die maximalen Wasserstände der Seen betrugen:

Murtensee	430,20
Neuenburgersee	429,82
Bielersee	429,65

Der grösste Abfluss in Brügg betrug 408 m³/sek.

Unterhalt der Anlagen der I. Juragewässerkorrektion. Der Unterhalt der Binnenkanäle blieb in normalen Grenzen. Die Reparaturen an den Bewässerungseinrichtungen konnten nur teilweise vorgenommen werden. Der Uferschutz am Nidau–Büren-Kanal wurde weitergeführt. Ende Dezember öffnete sich auf eine Länge von 45 m im rechtsseitigen Reckweg bei Meienried längs des Ufers eine Spalte. Durch rasches Eingreifen konnte der beginnenden Uferabbruch aufgehalten werden. Die Sicherungsarbeiten an den Ufern müssen weitergeführt werden. Die Reparaturen am Stauwehr Port wurden beendet. Neben den Schiebetoren konnten auch Schäden an den Umlaufkanälen der Schiffsschleuse ausgebessert werden.

Die Gesamtkosten der Unterhaltsarbeiten beliefen sich auf Fr. 138 387.40.

II. Juragewässerkorrektion. Auf Jahresende hat Professor Müller seine Projektierungsarbeiten abgeschlossen. Nach Neujahr soll das wohldurchdachte Projekt dem Bundesrat zur Subventionierung unterbreitet werden. Die Kantone erwarten eine Bundessubvention von 50 % an die auf 88,7 Mio Franken veranschlagten Kosten der Arbeiten der II. Juragewässerkorrektion.

F. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

a) **Ausbau der Wasserkräfte und Wasserrecht.** Die im Auftrag des Amtes für Wasserwirtschaft ausgeführten Studien für die Nutzbarmachung der Wasserkräfte des Oberlandes (Projekt Grimm) wurden im Frühjahr 1958 fertiggestellt. Sie wurden den Ingenieuren Lüthi und Minnig zur Begutachtung übergeben. Diese vorhandenen Untersuchungen ergeben, dass im Oberland noch wesentliche Kräfte nutzbar gemacht werden können, deren Ausbau sich auch lohnt.

Im Berichtsjahr ist das Kirel-Filderichwerk der Simmertaler Kraftwerke AG (SKW) fertiggestellt und der Probebetrieb mit einer Maschinengruppe auf Ende des Jahres aufgenommen worden. Der Einbau der zweiten Maschinengruppe ist im Gang.

Die Arbeiten am Kraftwerk Fuhren der KWO sind stark gefördert worden.

An neuen Konzessionen wurden erteilt:

An die Einwohnergemeinde Thun für das neue Elektrizitätswerk Thun im Schwäbis am 7. März 1958.

An die Bernischen Kraftwerke AG für das erweiterte Kraftwerk Hagneck am 18. März 1958.

An die Stadt Bern und die Bernische Kraftwerke AG für das Kraftwerk Sanetsch am 15. April 1958.

Ferner sind, gestützt auf die Bestimmungen des WNG, für 21 bestehende kleinere Werke neue Konzessionen ausgestellt worden, 16 weitere sind in Vorbereitung.

Die Gemeinden Gsteig und Saanen haben gegen die Konzessionserteilung für das Sanetschwerk beim Bundesgericht und beim Bundesrat Rekurse eingereicht, was die Vorbereitungen für den Baubeginn verzögerte. Beide Rekurse wurden abgelehnt.

Während des Berichtsjahres wurden folgende Konzessionsgesuche eingereicht:

durch die SKW für das Kraftwerk Erlenbach-Simmefluh,

durch die BKW für das Kraftwerk Aarberg an der Aare,

durch die Aluminium Laufen AG für die Erweiterung ihres Werkes an der Birs,

durch die Elektrizitätswerk Grindelwald AG für die Erweiterung des Elektrizitätswerkes Grindelwald am Mühlebach.

Das Konzessionsverfahren ist für diese Gesuche eingeleitet worden.

Es wurden 18 Gesuche um Übertragung (7) und Löschung (11) von Wasserkraftrechten behandelt, sowie 3 Projektierungsbewilligungen erteilt.

Die Einnahmen aus dem Wasserzins betrugen Franken 2 514 458.15. Die Gebühren für Erneuerung, Übertragung und Änderung erreichen den Betrag von Franken Fr. 45 198.50.

b) **Gebrauchswassernutzungen.** Im Jahre 1958 wurden 16 Konzessionen für Gebrauchswassernutzungen erteilt, dazu 2 für bereits bestehende Nutzungen. Im weitern wurden 6 Wasserentnahmen aus öffentlichem Grundwasser für den Eigenbedarf, 1 Wasserentnahme zum Zwecke der Bewässerung bewilligt.

Die Einnahmen an Gebühren und Wasserzins für die Gebrauchswassernutzungen betrugen:

Gebühren Fr. 2690.—.

Wasserzins Fr. 111 036.— (davon Fr. 22 666.— als Nachzahlung für frühere Jahre).

Beiträge an Wasserversorgungen:

Eingelangte Gesuche 5. Beiträge konnten in 4 Fällen bewilligt werden im Totalbetrag von Fr. 119 700.—.

c) **Reinhaltung der Gewässer.** Im Berichtsjahr sind 13 neue generelle Kanalisationsprojekte in Auftrag gegeben worden. An die auf Fr. 80 158.— veranschlagte Honorarsumme sind Staatsbeiträge von Fr. 24 985.— (im Mittel 31 %) bewilligt worden.

Bis Ende 1958 konnten 110 Projekte genehmigt werden.

An 15 Abwasseranlagen, darunter die ARA Bern mit ihren Zuleitungen, mit einem Kostenaufwand von Fr. 31 655 628.—, sind Staatsbeiträge von Franken 8 277 340.— (davon Fr. 7 440 000.— an die ARA Bern) bewilligt worden. Der Ansatz beträgt im Mittel 26 % bei Einschluss der ARA Bern. Das Mittel ohne ARA Bern beträgt 43 %.

Der Beitrag von 7,4 Mio Franken für die ARA Bern wurde am 15. September 1958 durch den Grossen Rat bewilligt. Die Frage, ob die Bewilligung des Beitrages dem Finanzreferendum unterliegt, wurde von der Regierung und vom Grossen Rat verneint.

Mit den Vorarbeiten für die ARA Bern ist im Herbst begonnen worden. Durch einen ständigen Vertreter des

Staates in der Baukommission und der Kommission für die Bearbeitung des Vertrages über den Anschluss der Gemeinde Köniz ist eine gute Zusammenarbeit sichergestellt.

An die erste Etappe des Ausbaues der Abwasseranlagen der Anstalt Tessenberg (Kanalisation und Abwasserreinigung) ist ein Betrag von Fr. 65 000.— bewilligt worden. Die Arbeiten sind im Gang.

Für das Tal von Tavannes–Court ist vom Büro für Wassernutzung und Abwasserreinigung eine generelle Studie für die Sammlung und Reinigung der Abwasser in Ausarbeitung. Die Studie steht vor dem Abschluss.

Die Untersuchungen über die wirtschaftlichste Linienführung der Zuleitungen und den Standort der ARA für die Region Thun (Gemeinde Oberhofen, Hilterfingen, Spiez, Thun, Thierachern, Uetendorf, Steffisburg und Heimberg) sind abgeschlossen worden.

Am 29. August 1958 konnte, nach einjähriger Betriebserfahrung, die ARA Worben eingeweiht werden.

Nachdem die ARA Grosshöchstetten im Juni den Betrieb aufnehmen konnte, fand die Einweihung und offizielle Abnahme der Anlage am 18. Oktober 1958 statt.

Die Gemeinde Leissigen hat im Herbst 1958 den Bau der Zentralen Abwasserreinigungsanlage beschlossen.

Die Baudirektion hat ihre Bestrebungen zur Bildung von Gemeindeverbänden zur Verwirklichung von Gemeinschaftsreinigungsanlagen der Regionen Thun, Worblental, Biel, Herzogenbuchsee, Pieterlen-Lengnau, Roggwil–Wynau–Murgenthal fortgesetzt.

Für die Einleitung von Abwasser und die Genehmigung der Kläranlagen sind 1857 Bewilligungen ausgestellt worden. Die dafür erhobenen Gebühren betrugen Fr. 19 245.—.

Zum Schutz der Grundwasser gegen Verschmutzung durch Lagerflüssigkeiten sind 1368 Gesuche behandelt und die notwendigen Sicherheitsmassnahmen vorgeschrieben worden.

Die Kehrichtbeseitigung in den Grundwassergebieten wird immer schwieriger. Der Kehricht muss durch Aufbereitung oder Verbrennung für das Grundwasser unschädlich gemacht werden. Das Verständnis dafür ist noch wenig verbreitet.

d) **Gewässeruntersuchung.** In Zusammenarbeit mit der Forstdirektion, dem kantonalen chemischen Laboratorium, der Universität Bern und der eidgenössischen Anstalt für Wasserversorgung, Abwasserreinigung und Gewässerschutz (EAWAG) wurden die Vorbereitungen für die Untersuchung der Aarestrecke Brienzersee bis Brügg, einschliesslich Thuner- und Bielersee, getroffen. Am 10. Juni hat der Regierungsrat den Kredit für den Beginn der Arbeiten bewilligt, worauf ein Biologe und ein Chemiker angestellt wurden. Diese haben im Herbst eine erste Untersuchung vorgenommen, die sehr interessante Resultate zeitigte. Der Bund hat einen Beitrag von 30 % an die Kosten zugesichert; der Beschluss steht noch aus.

e) **Wasserbuch und Wasserwirtschaft.** Die Wassermessungen im Gebiet der Kander, die für die Weiterbearbeitung der Projekte für die Nutzbarmachung der Wasserkräfte unerlässlich sind, wurden weitergeführt.

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

G. Vermessungswesen

1. Allgemeines

Die Tarifverhandlungen zwischen Vertretern des Bundes, der Kantone und der Taxationskommission des Schweizerischen Vereins für Vermessungswesen und Kulturtechnik haben zu keiner Lösung geführt. Eine von Herrn Bundesrat Dr. Feldmann vorgesehene Vermittlungskonferenz konnte wegen seines unerwarteten Hinschiedes nicht stattfinden. Die Gruppe der freierwerbenden Grundbuchgeometer hat darauf den Tarif von 1955 auf den 31. Dezember 1958 gekündigt. Es sind nunmehr neue Verhandlungen mit Herrn Bundesrat Prof. Dr. Wahlen vorgesehen. Die abgeschlossenen Verträge für laufende Arbeiten, Neuvermessungen und Nachführung, bleiben in Kraft, der verlangte Teuerungszuschlag ist noch zu vereinbaren. Aus den genannten Gründen konnten im Berichtsjahr keine neuen Arbeiten taxiert und an Private übergeben werden. Zudem sind die freierwerbenden Grundbuchgeometer überbeschäftigt, und der Personalmangel ist immer noch gross. Mit den technischen Hochschulen Zürich und Lausanne sind Verhandlungen zur besseren Anpassung des Studienplanes an die neuzeitlichen Anforderungen im Gange.

Die kantonale Nomenklaturkommission hat die Erhebung der Lokalnamen in 20 Gemeinden durchgeführt.

	Alter Kantonsteil km²	Jura km²	Tota km
Fertig behandelt und an die eidgenössischen Behörden weitergeleitet sind die Lokalnamen für	2759	1494	4253
in Arbeit sind	1316	—	1316
zusammen	4075	1494	5569
ohne die Seeflächen verbleiben noch zu erheben . .	1199	—	1199

2. Grenzbereinigungen

a) **Landesgrenze.** Die Vermarkungs- und Vermessungsarbeiten sind beendet. Die Ausarbeitung der Grenzprotokolle und Pläne kann 1959 abgeschlossen werden. Eine neue Konvention, die den grenzbeschreibenden Teil der Konventionen von 1780 und 1824 ersetzt, ist zwischen der Schweiz und Frankreich noch zu beschliessen.

b) **Kantonsgrenze.** Festlegungen. Der Verlauf der Kantonsgrenze Bern–Nidwalden, Bern–Obwalden über die verschiedenen Berggipfel und Gräte konnte mit den Kantons- und Gemeindevertretern festgelegt werden. Die Gemeinden und die Kantonsregierungen haben die Pläne genehmigt.

Verlegungen. Wegen Veränderungen der Eigentumsgrenzen wurde der Verlauf folgender Teilstücke durch die beteiligten Kantonsregierungen genehmigt:

Bern–Neuenburg: Zwischen den Gemeinden Les Bois–La Chaux-de-Fonds.

Bern–Solothurn: Zwischen den Gemeinden Zielebach–Gerlafingen.

c) **Gemeindegrenzen.** Im Berichtsjahr sind 29 Gemeindegrenzbereinigungen durchgeführt und vom Regierungsrat genehmigt worden.

3. Grundbuchvermessung

a) **Triangulation IV.** Ordnung. Die Revision der Sektion Wahlern ist abgeschlossen und das Operat der eidgenössischen Landestopographie zur Verifikation übergeben worden, Zudem sind 69 Nachführungsfälle behandelt worden.

b) **Kantonales Nivellement.** Im Zeitraum von 30 Jahren sind im Grossen Moos Senkungen entstanden, hervorgerufen durch Entwässerungsarbeiten, die im Mittel 5 cm bis maximal 16 cm betragen. Die eidgenössische Landestopographie hat daher die Nivellementszüge Bern–Lyss–Biel und La Sauge–Gampelen–Ziehlbrücke neu gemessen. Die kantonalen Nivellements- und Triangulationspunkte in den Ämtern Aarberg und Erlach müssen an diese neuen Höhen angeschlossen werden. Mit den erforderlichen Arbeiten ist im Berichtsjahr begonnen worden.

Die Messung des revidierten Nivellementszuges Boltigen–Jaun ist abgeschlossen. An 65 Punkten mussten Nachführungen vorgenommen werden.

c) **Parzellarvermessung.** Vom Regierungsrat genehmigt wurden die Neuvermessungen Wiler bei Utzenstorf, Aarberg II, Hilterfingen I, Bern VIII, Biel IV, Limpach, Mirchel. – Vom eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement wurden als Grundbuchvermessung anerkannt: Seedorf I, Grossaffoltern I, Vauffelin I, Romont I (regierungsrätliche Genehmigung 1957) und alle oben genannten, vom Regierungsrat genehmigten Neuvermessungen.

Taxiert wurde einzig Biel Los V. Das städtische Vermessungsamt Biel hat diese Arbeit begonnen.

Folgende Neuvermessungen befanden sich in Arbeit: Adelboden I, Aeschi bei Spiez, Bätterkinden, Bern IX, Biel V, Les Bois, Brienz I, Büetigen, Busswil bei Büren, Busswil bei Melchnau, Därligen, Erlach I, Evilard, Frutigen II, Golaten, Guttannen III, Huttwil I, II, Ins I, Kirchberg (BE), Köniz I, Krattigen, Leissigen, Lenk I, Mattstetten I, Meikirch I, Meiringen I, Melchnau, Mervelier II, Montmelon I, II, Mühledorf I, Mülchi, Münchringen, Nidau I, Oberwil im Simmental II, Rebévilier, 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, Zweisimmen II, III.

d) **Original-Übersichtsplan 1:10 000.** Auf Ende 1958 sind folgende genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

	km²
im Jura von sämtlichen Gemeinden	1494
im alten Kantonsteil	2753
total genehmigt	4247
in Arbeit	1429

Im Mittelland wird die bestehende Lücke Burgdorf–Seeberg–Wangenamt aufgefüllt. Es befinden sich 6 Blätter nach der Messtischmethode und 7 nach der luftphotogrammetrischen Methode in Arbeit. Dies betrifft:

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, Sigriswil, Horrenbach-Buchen, Eriz, Habkern, Ringgenberg, Niederried, Oberried. Es handelt sich um 1296 km².

Flugaufnahmen liegen vor über Gemeindegebiete von Gsteig, Lauenen, Hasleberg, Meiringen, Schattenhalb, Innertkirchen und Gadmen, über ca. 250 km² (Reserve).

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

	km²
im alten Mehrfarbendruck	824
fertig gedruckt im neuen einfarbigen Verfahren	1427
in Arbeit nach dieser Methode	499
zusammen	2750

Neu gedruckt und von den Bundesbehörden genehmigt sind die Übersichtspläne (334 km²):

SA 4bis/5bis Boncourt, Beurnevésin
SA 87bis/100 Damvant, Vautenaivre
SA 90 Ocourt
SA 130–131 Renan
SA 144 Hindelbank
SA 319 Bern
SA 322 Worb
SA 333 Oberbalm
SA 336 Münsingen

In Arbeit sind die Blätter (499 km²):

SA 5 Bonfol	SA 119 Sonceboz
SA 86 Fahy	SA 122 Pieterlen
SA 98 Erschwil	SA 139 Grossaffoltern
SA 101 Saignelégier	SA 313 Kerzers
SA 109 Gänsbrunnen	SA 339 Heimberg
SA 110 Welschenrohr	SA 352 Wattenwil
SA 114 Biaufond	SA 355 Spiez
SA 116 La Ferrière	

f) **Güter- und Waldzusammenlegungen.** Das Vermessungsamt wirkte mit bei den Taxationen von Güterzusammenlegungen der Gemeinden Attiswil, Büren–Dotzigen, Lenk (Aegerten), Moosseedorf und Wynau.

g) **Nachführung der Vermessungswerke.** Die anhaltend grosse Bautätigkeit macht sich bei den Kreisgeometern in grösseren Ortschaften durch eine Überbeanspruchung spürbar. Dabei bedeutet der Mangel an Vermessungsfachleuten weiterhin ein unangenehmes Hindernis für den reibungslosen und flüssigen Ablauf der Geschäfte. Als neue Kreisgeometer wurden von den Delegierten der Kreisgemeinden gewählt die Herren H. Brunner in Pruntrut, R. Häberli in Spiez, U. Henauer in Lyss, J. Rebetez in Saignelégier und A. Wenger in Herzogenbuchsee. Die Dienstverträge wurden durch den Regierungsrat, mit einer Ausnahme genehmigt. Die Wahl

von Herrn H. Brunner fand erst Ende des Jahres statt und sein Dienstvertrag wird 1959 zur Genehmigung gelangen.

Die bei der Nachführung der Vermessungswerke verwendeten, verschiedenen Messurkundenformulare wurden neu bearbeitet und im Normalformat A 4 herausgegeben.

h) Vorschüsse des Staates an die Gemeinden für Vermessungsarbeiten.

	Fr.
Stand des Vorschusskredites am 31. Dezember 1957	672 938.70
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrage von	428 724.70
	1 101 663.40
Die Rückzahlung der Gemeinden und die Verrechnung der Bundesanteile und Staatsbeiträge erreichten im Jahre 1958 die Summe von	377 131.90
Stand des Vorschusskredites am 31. Dezember 1958	724 531.50

Bern, den 1. April 1959.

Der Baudirektor des Kantons Bern:

Brawand

II. Eisenbahndirektion

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

A. Allgemeines

Für die meisten öffentlichen Verkehrsbetriebe trat im Jahre 1958 ein Verkehrsrückgang ein. Die Transportmengen im Güterverkehr gingen erheblich zurück, während der Personenverkehr stagnierte oder aber ebenfalls leicht abnahm. Die Finanzlage derjenigen Betriebe, die gemäss Gesetz und Konzession zu beiden Beförderungsarten verpflichtet sind, erlitt damit eine weitere Schwächung, der allerdings im 2. Halbjahr die verbesserten Hilfemassnahmen gemäss neuem Eisenbahngesetz gegenüberstehen. Eine Ausnahme machen in dieser negativen Entwicklung die meisten städtischen Verkehrsbetriebe und vor allem der Linienverkehr der Swissair. Beide Verkehrsträger weisen erneut eine Zunahme der Transportmengen auf.

Personal: Ausser den zunehmenden laufenden Arbeiten waren im Berichtsjahr die Vorbereitungen zur Anwendung des neuen Eisenbahngesetzes auf die kantonalbernischen Privatbahnen zu treffen. Dank dem Einsatz des Personals und guter Zusammenarbeit mit den einzelnen Verwaltungen konnten diese zusätzlichen Arbeiten ohne wesentliche Überzeitleistungen und insbesondere ohne Aushilfspersonal erledigt werden. Um die bedeutenden Privatbahnaufgaben auch in den kommenden Jahren ohne Personalvermehrung bewältigen zu können, wird eine noch engere Zusammenarbeit mit den verschiedenen Verwaltungen erforderlich sein. Mutationen sind im Personalbestand keine zu verzeichnen.

B. Das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957

Nach unbenützt abgelaufener Referendumsfrist hat der Bundesrat das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 auf den 1. Juli 1958 in Kraft gesetzt. Kurz vor Jahresende genehmigte der Bundesrat mehrere Vollzugsvorschriften zum neuen Gesetz, so diejenige zu den Abschnitten sechs und sieben (Abgeltung bahnfremder Lasten, Förderung der Eisenbahnen und Hilfeleistung) zum Gesetz, eine neue Rechnungs- und Abschreibungsverordnung und Vorschriften über die Personalhilfskassen. Mit Ausnahme des erstgenannten Erlasses handelt es sich weitgehend um administrative Vorschriften. Die Vollzugsverordnung zu den Abschnitten sechs und sieben gab in Privatbahnkreisen insofern Anlass zu eingehenden Diskussionen, als erste Entwürfe den Eindruck erweckten, das Post- und Eisenbahndepartement unternehme den Versuch, die vom Gesetzgeber ausdrücklich gewünschte loyale Anwendung des Gesetzes auf dem Verordnungswege wesentlich einzuschränken.

Mit Botschaft vom 3. Oktober unterbreitete der Bundesrat der Bundesversammlung den Beschlussesentwurf zu einem Globalkredit zugunsten der Privatbahnen und konzessionierten Transportunternehmungen im Betrage von 120 Millionen Franken, der für die kommenden zehn Jahre für die Massnahmen gemäss Artikel 56, 57, 58 und 59 des Gesetzes genügen soll. Gestützt auf den zustimmenden Beschluss der Bundesversammlung vom 17. Dezember arbeitete die Eisenbahndirektion einen Bericht zuhanden des Regierungsrates aus, in welchem gleiche oder ähnliche Massnahmen für die bernischen Privatbahnen vorgeschlagen werden. Der gleiche Bericht befasste sich auch mit der besonderen Lage derjenigen Privatbahnen, die mit Fremdkapital belastet sind. Die Fortsetzung dieser Arbeiten fällt in das Jahr 1959.

C. Die Entwicklung der einzelnen Unternehmungen

1. Schweizerische Bundesbahnen

Der gegen Ende 1957 eingetretene allgemeine Verkehrsrückgang trat im Berichtsjahre mit jedem einzelnen Monatsbetreffnis der Bundesbahnen in Erscheinung. Der Betriebsüberschuss beträgt noch rund 212 Millionen Franken und ist damit um rund 55 Millionen Franken niedriger als im Vorjahr. Immerhin resultiert noch ein bescheidener «Reingewinn» von annähernd zehn Millionen Franken. Er wird verwendet zur Speisung der gesetzlich vorgeschriebenen Reserve (8 Millionen Franken), während eine Restquote von 1,9 Millionen Franken auf neue Rechnung vorgetragen wird. Eine Verzinsung des Dotationskapitals im Betrage von 16 Millionen Franken ist beim vorliegenden Rechnungsabschluss nicht möglich.

Stabilen oder zurückgehenden Transportmengen stehen steigende Personal- und Sachaufwendungen gegenüber. Diese Entwicklung, die bei den meisten Privatbahnen schon seit einigen Jahren feststellbar war, hat nun im Rahmen der allgemeinen Stabilisierung der Konjunktur unverzüglich auch auf die Bundesbahnen übergegriffen.

Trotz dieser nicht ganz erfreulichen Entwicklung versuchen die Bundesbahnen, mit umfangreichen baulichen

und organisatorischen Massnahmen den Anforderungen modernen Transportes in vielen Sektoren gerecht zu werden. Alle diese Massnahmen müssen indessen in einer sinnvollen Relation zu den weit mehr beschränkten Möglichkeiten der Privatbahnen stehen, wenn damit dem schienengebundenen Verkehr als Ganzes betrachtet, wirksam geholfen werden soll. Gleiche oder ähnliche Zentralisationsbestrebungen, wie sie in einigen Nachbarländern durchgeführt wurden oder geplant werden, müssen geprüft, aber auch der besonderen Struktur der schweizerischen Wirtschaft muss Rechnung getragen werden. Dass dafür eine loyale Zusammenarbeit zwischen Bundes- und Privatbahnen notwendig ist, steht ausser jedem Zweifel.

An wichtigen Bauvorhaben seien im Gebiet des Kantons Bern erwähnt die Beendigung des Umbaues des Bahnhofes Lyss, die Beschlussfassung über den Bau der Doppelspur zwischen Busswil und Biel-PB und den Ausbau der Station Liesberg durch den Verwaltungsrat der Bundesbahnen. Im Gebiet des Kreises I sind, insbesondere im Jura, mehrere Über- und Unterführungen zur Ausmerzung von Niveauübergängen projektiert oder vollendet worden.

Beschlossen ist vom Verwaltungsrat der SBB der grosszügige Umbau des Bahnhofes Langenthal, wobei in einer ersten Bauetappe Personenunterführungen gebaut wurden, um Sicherheit und Leistungsfähigkeit der bisherigen Anlagen zu vergrössern. Innerhalb des Ausbauprogrammes der Bundesbahnen sollen auch die Oberaargau–Jura-Bahnen (Niederbipp- und Melchnau-Bahn) in den neuen Bahnhof eingeführt werden.

Das grösste Bauvorhaben, der Umbau des Bahnhofes Bern, hat im Berichtsjahr gemäss Programm erfreuliche Fortschritte gemacht. Die Abgrabungsarbeiten an der Grossen Schanze sind durch Einsatz modernster Baumaschinen weitgehend beendigt worden. Vergeben wurden die recht komplizierten Tiefbauarbeiten für den Tunnel im Gebiet des Lindenhügels, der zum Teil im Tagbau, zum Teil bei sehr geringer Überlagerung bergmännisch im Schildverfahren gebaut werden soll. Baureif geworden ist der Ersatz und die Verlängerung der Schanzenbrücke und die Erstellung einer Autoeinstellhalle «Parkterrasse Grosse Schanze».

Leider ist hinsichtlich der Verkehrsentwicklung über den Grenzübergang Delle nach wie vor keine Änderung zu verzeichnen. Der vom Regierungsrat ernannte Delegierte für französisch-schweizerische Eisenbahnfragen hat seine Tätigkeit am 1. April aufgenommen, und er hat sich sehr rasch in seine heiklen Aufgaben eingearbeitet. Die dem Regierungsrat periodisch zugegangenen Berichte zeigen, dass diese Frage unmöglich kurzfristig gelöst werden kann, weil dabei tarifarische Besonderheiten, betriebswirtschaftliche Überlegungen der SNCF, aber auch die Montanunion eine massgebliche Rolle spielen.

2. Bernische Privatbahnen

An Beiträgen bewilligte der Grosse Rat in der Februarsession einen Kantonskredit von 250 000 Franken für den Neubau des Bahnhofes Huttwil. Die Gemeinde stellte für dieses bedeutende Bauvorhaben einen gleich hohen Kredit zur Verfügung. Ferner beschloss der Grosse Rat eine Beteiligung an einem dringenden Erneuerungsprogramm der Vereinigten Bern–Worb-Bahnen im Ausmasse von Fr. 199 000.—. Der Kredit wird ergänzt durch einen gleich hohen Gemeindebeitrag und durch eine Summe von Fr. 175 000.— Bundesmittel, während die Bahn eine Eigenleistung von Fr. 25 000.— zu erbringen hat. Vorgesehen ist die Anschaffung eines neuen Triebfahrzeuges, der Bau einer Gleichrichterstation und Beschaffung von mechanischen Gleisbearbeitungsgeräten.

Der Regierungsrat bewilligte im Rahmen seiner Kompetenzen Beiträge an sechs Blinklichtanlagen und drei Halbbarrieren sowie zwischen Kanton und Bund vereinbarte Anteile an Sicherungsanlagen der Chemins de fer du Jura und der Solothurn–Bern-Bahn. Für die Einführung der Solothurn–Bern-Bahn und der Worblentalstrecke der Vereinigten Bern–Worb-Bahnen in den neuen unterirdischen Bahnhof Bern wurden die Projektarbeiten weitergeführt, wobei Kanton und Stadt Bern an die Projektkosten angemessene Beiträge leisteten. Die Planungsarbeiten für eine erste Bauetappe zwischen Worblaufenviadukt SBB und Bahnhof Worblaufen wurden bis zur Baureife weitergeführt.

Im übrigen wurden die mit frühern Krediten bewilligten Bauvorhaben einzelner Bahnen weitergeführt oder vollendet. In Moosseedorf wurde eine 300 Meter lange Strassenstrecke der SZB durch Trennung von Bahn und Strasse korrigiert. Die getroffene Lösung hat sich in jeder Beziehung bewährt und fand in der Presse grosse und positive Beachtung.

Bei den Oberaargauer Bahnen wurden zwischen Solothurn–Niederbipp–Aarwangen rund 20 Kilometer Fahrleitung für die elektrische Zugbeförderung neu gebaut. Projektiert wurde die Trennung von Bahn und Strasse im Buchli (Gemeinden Oberbipp und Niederbipp), in Scharnageln (Niederbipp), und im Gebiet der Gemeinde Bannwil wurden die Geleiseanlgen auf mehr als einen Kilometer vollständig neu gebaut, wobei insbesondere alle Kurven mit kleinem Radius wesentlich verbessert wurden.

Im übrigen beschränkten sich die meisten Bahnen auf den laufenden Unterhalt ihrer Anlagen, weil in der Regel für konsequente Erneuerungsarbeiten wenig oder nur bescheidene Mittel zur Verfügung standen. Eine Ausnahme bildet die Lötschbergbahn, die den Umbau des Bahnhofes Spiez und besonders den Bau einer modernen Stellwerkanlage sehr stark vorwärts treiben konnte.

Auch in *administrativer* Hinsicht sind einige Fortschritte zu verzeichnen. Die Langenthal–Jura-Bahn und die Langenthal–Melchnau-Bahn schlossen sich rückwirkend auf den 1. Januar 1958 durch Fusion zu einer einzigen Unternehmung zusammen, und die zusammengeschlossene Bahn schloss anfangs 1959 einen Betriebsvertrag mit der benachbarten Solothurn–Niederbipp-Bahn ab, womit die Betriebsleitung in Solothurn durch Pensionierung des bisherigen Stelleninhabers aufgehoben werden konnte.

Eine analoge – wenn auch nicht sofort gleich weit gehende – Massnahme drängte sich gegen Jahresende bei der Sensetalbahn auf durch den Tod des Betriebsleiters, der durch eine in Aussicht genommene vermehrte Zusammenarbeit mit der BLS-Gruppe nicht mehr ersetzt werden soll.

Wenn wir für dieses Jahr darauf verzichten, über die Entwicklung der einzelnen Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs zu berichten, möchten wir zusammenfassend erwähnen, dass die Schrumpfung des Güterverkehrs-

volumens sich vor allem auf diejenigen Umternehmungen nachteilig auswirkte, die am Import- oder Exportgeschäft beteiligt sind. Betriebe, die sich mehr mit der Inlandverteilung zu befassen haben, zeigten stabile oder zum Teil wachsende Transportmengen. Es zeigt sich darin erneut die Tatsache, dass die Bahnen ein sehr empfindliches «Wirtschaftsbarometer» sind. Im übrigen wird auf das Zahlenmaterial am Schlusse des Berichtes verwiesen. Um Leistungen und Finanzlagen der Gesamtheit der bernischen Privatbahnen, aber auch diejenige jeder einzelnen Unternehmung, auf einen längern Zeitabschnitt besser beurteilen zu können, wurde eine detaillierte statistische Arbeit in Angriff genommen, die im Laufe des Jahres 1959 veröffentlicht wird. Der Wert des Zahlenmaterials, das dafür verarbeitet wurde, liegt darin, vor allem die zahlreichen kleinen Elemente, die den öffentlichen schienengebundenen Verkehr beeinflussen, darzustellen und die mannigfaltigen Wechselwirkungen der einzelnen «Verkehrselemente» zu überprüfen.

Mit der neuen Eisenbahngesetzgebung wird ein Vergleich hinsichtlich der Finanzen mit rückliegenden Jahren wegen Veränderung der Rechnungsablage nicht mehr möglich sein, oder aber es müssen bei Vergleichen zahlreiche Vorbehalte gemacht werden. Mit Beschluss vom 19. Dezember 1957 hat der Bundesrat die neue Rechnungsverordnung auf den 1. Juli 1958 in Kraft gesetzt. In den Geschäftsberichten der einzelnen Privatbahnen pro 1958 erscheint daher die neue Darstellungsweise, die mit den vorhergehenden Jahren nicht ohne zahlreiche Vorbehalte verglichen werden darf.

3. Konzessionierte Schiffahrt

Die Ergebnisse des Schiffsbetriebes Thuner- und Brienzersee zeigen gegenüber dem Vorjahr ein wenig verändertes Bild, wobei wir auf die oben erwähnten Vorbehalte hinweisen, die nicht nur für die Bahnen, sondern zum Teil auch für die Schiffahrtsbetriebe Geltung haben.

Ungelöst und unerfreulich sind die Konzessionsverhältnisse für die Dreiseenfahrten der *Bielersee-Dampfschiffgesellschaft.* Seit einigen Jahren werden über diese Angelegenheiten mit der Aufsichtsbehörde, dem Post- und Eisenbahndepartement, Verhandlungen geführt, die aber immer nur zu provisorischen Lösungen mit Gültigkeit von Jahr zu Jahr führten. Um diesem sicher unbefriedigenden Zustand ein Ende zu bereiten, wurde gegen Ende des Berichtsjahres Herr Professor Huber, Bern, gebeten, ein Rechtsgutachten über gegenseitige Abgabepflichten zwischen den einzelnen Schiffahrtsgesellschaften auszuarbeiten. Wer einen zeitgemässen Tourismus und einen möglichst freizügigen öffentlichen Transport befürwortet, muss im Falle, wie er vorliegt, ganz einfach zum Schlusse kommen, die beiden Schiffahrtsunternehmungen zu verpflichten, sich gegenseitig möglichst rationell zu ergänzen, um ihren öffentlichen Aufgaben so weit als möglich gerecht zu werden.

4. Nahverkehrsmittel und konzessionierte Automobilbetriebe

Auf den 1. Juni wurde der Trambetrieb zwischen Thun und Steffisburg durch Autobusbetrieb ersetzt. Gleichzeitig wurde die Weiterführung von drei Kurspaaren der Auto-AG Oberdiessbach von Steffisburg nach Thun-Bahnhofplatz vereinbart, wodurch besonders die Gegend von Schwarzenegg einen bessern Anschluss an Thun erhält. Die Zusammenarbeit hat sich in jeder Beziehung als vorteilhaft erwiesen.

Für eine Integration der öffentlichen Verkehrsbetriebe in Thun und Umgebung wäre ohne Zweifel eine noch engere Zusammenarbeit zwischen den städtischen Verkehrsbetrieben Thun und der nunmehr vollständig auf schienenfreie Traktion umgestellten Unternehmung «Verkehrsbetriebe Steffisburg–Thun–Interlaken» (STI) wünschenswert. Die Bereitschaft dazu ist seitens der STI vollumfänglich vorhanden. Wie weit das auch bei der Stadt Thun zutrifft, wird das Jahr 1959 zeigen. Anschaffung von Rollmaterial, Verbesserung der Finanzlage beider Unternehmungen, betriebswirtschaftliche Überlegungen und andere Beurteilungsfaktoren bedürfen noch einer eingehenden sachlichen Untersuchung.

Gleiche oder ähnliche Überlegungen dürften aber auch bei vielen andern konzessionierten Autounternehmungen unseres Kantonsgebietes eine massgebliche Rolle spielen. Trotz der zunehmenden Individualisierung des Verkehrs bleiben auch die mittleren und kleinen konzessionierten Automobilbetriebe wichtige Bestandteile des bernischen Verkehrsnetzes. Wenn durch vermehrte Zusammenarbeit bessere Voraussetzungen für Finanzlage und Betrieb geschaffen werden können, so darf sich niemand einer zweckmässigen Organisation ernsthaft widersetzen.

5. Kleinseilbahnen, Skilifte

Kleinseilbahnen mit einer Kabinenkapazität von höchstens vier Personen werden gemäss Bundesratsbeschluss vom 3. Juli 1934 vom Kanton konzessioniert. Für den Bau solcher Anlagen werden auch Kredite der öffentlichen Hand in Erwägung gezogen, wobei land- und forstwirtschaftliche Gesichtspunkte im Vordergrund stehen. Trotz diesen Voraussetzungen sind Konzessionsgesuche für Anlagen auf dieser gesetzlichen Basis recht selten gestellt worden. Gestützt auf eine «Einfache Anfrage» von Herrn Grossrat Boss im Grossen Rat, erklärte sich die Eisenbahndirektion bereit, den Gemeinden bei der Projektierung von kleinen Luftseilbahnen beratend an die Hand zu gehen und in besonderen Fällen die Projektierungskosten zu ihren Lasten zu übernehmen, wenn ausgesprochen finanzschwache Gemeinden sich einen zeitgemässen Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz sichern möchten.

Skiliftkonzessionen wurden im Berichtsjahre in weniger grossem Ausmasse verlangt als in frühern Jahren. Über die Einzelheiten orientiert die weiter hinten enthaltene Zusammenstellung über bewilligte, erneuerte oder abgelehnte Konzessionsgesuche. Ein Konzessionsgesuch im Gebiet des «Parc jurassien de la Combe-Crède» musste abgelehnt werden, weil das Tracé dieses Skiliftes sozusagen in seiner Gesamtheit dieses schutzwürdige Gebiet durchquert hätte.

Für eine Anlage im Gebiet des Jochpasses wurde im Frühjahr 1958 eine Baubewilligung erteilt und die Konzessionserteilung nach Inangriffnahme der Bauarbeiten zugesichert. Es zeigte sich, dass es dem Konzessionsbewerber weniger darum ging, einen Skilift zu bauen, als sich ganz einfach um eine Konzession zu bewerben.

6. Flugverkehr

Trotz umfassenden Ausbesserungsarbeiten an der Piste des Flugplatzes Belpmoos zeigte sich im Sommer 1958 deutlich, dass die drei letzten regnerischen Sommer der Rasenpiste in weit grösserem Ausmasse Schaden zugefügt hatten, als anzunehmen war. Nachdem in den Monaten Juni und Juli rund die Hälfte der flugplanmässigen Kurse der Swissair wegen schlechtem Zustand der Piste ausfallen mussten, entschlossen sich die kantonalen und kommunalen Behörden zum Bau einer Belagspiste von 1200 Meter Länge und 30 Meter Breite im Sinne eines Provisoriums, um der Stadt Bern und deren Umgebung den Anschluss an das internationale Luftverkehrsnetz für einige Jahre zu sichern.

Der Grosse Rat beschloss in der Herbstsession, gestützt auf einen Vortrag der Eisenbahndirektion, einen Beitrag von Fr. 495 000.— für den Bau dieser Belagspiste. Die Stimmbürger der Stadt Bern pflichteten in einer Volksabstimmung einem gleich hohen Kredit bei und bewilligten zugleich auch einen zusätzlichen Kredit von Franken 210 000.— für Landerwerb.

Die Bauarbeiten wurden zu Beginn des Jahres 1959 in Angriff genommen.

Die neue Belagspiste wird einem regelmässigen Flugverkehr nach und ab Bern besser als früher dienen, indem wegen Aufweichung der Piste durch Regenfälle keine Kurse mehr ausfallen müssen. Alle andern zahlreichen Unsicherheitsfaktoren bleiben aber bestehen, und insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass die Hindernisfreiheit für einen zeit- und vorschriftsgemässen Allwetterbetrieb im Belpmoos nicht vorhanden ist.

Die Projektierungsarbeiten für einen neuen *Flughafen Bern-Nord* wurden im Berichtsjahr wegen der Vorbereitung der Verbesserungen im Belpmoos zurückgestellt. Wenn die Bauarbeiten im Belpmoos abgeschlossen sind und die Erfahrungen des ersten Betriebssommers vorliegen, wird man aber sehen, dass der Flugplatz Belpmoos – genau wie das seit mehr als zehn Jahren gesagt wird – nie zu einem Allwetterflugplatz des europäischen Luftverkehrs ausgebaut werden kann. Damit dürfen die Behörden die baldige Verlegung des Flugplatzes in ein Gebiet, das den heutigen und zukünftigen Anforderungen des Luftverkehrs in vollem Umfange entspricht, nicht etwa fallen lassen, sondern diese Arbeiten müssen weiter gefördert werden.

Über die Entwicklung einzelner Verkehrsträger orientieren die statistischen Angaben am Schlusse dieses Berichtes.

D. Fahrplanwesen

Die jedes Jahr stattfindende kantonale Fahrplankonferenz vom 24. Januar 1958 stand im Zeichen zahlreicher Fahrplanwünsche, womit zum Ausdruck kommt, dass trotz der allgemeinen individuellen Motorisierung dem rasch, sicher und zweckmässig funktionierenden öffentlichen Verkehr nach wie vor seine Bedeutung zukommt. Die meisten der eingegangenen Verbesserungswünsche müssen meistens für einige Jahre zurückgestellt werden, weil Bundes- und Privatbahnen nicht in der Lage sind, die grosse Zahl von Fahrplanbegehren unter Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit zu erfüllen. Aber auch Anlagen, Betriebsmittel und Personal setzen den Bahnen ganz bestimmte Schranken. Die beste Begründung für Verbesserungen von Fahrplänen ist und bleibt eine genügende Besetzung der Züge, und jeder öffentliche Verkehr lässt sich am besten erweitern, wenn ihm ein angemessenes Verkehrsvolumen zuteil wird.

Gegenüber dem Vorjahr sind die Fahrplanbegehren erneut zurückgegangen. Das ist zum Teil auf die Tatsache zurückzuführen, dass mit den Gemeinden laufend ein Kontakt bestand, und dass versucht wurde, einzelne Gemeinden oder Regionen darüber aufzuklären, aus welchen Gründen ihre Verbesserungswünsche nicht kurzfristig zu realisieren sind.

E. Kleinschiffahrt

Die Besprechungen zur Vereinheitlichung der Schiffahrtsreglemente der westschweizerischen Kantone wurden im Berichtsjahr fortgesetzt und kommen voraussichtlich im Jahre 1959 zu einem erfolgreichen Abschluss.

Die nachfolgende Tabelle über den Bestand der einzelnen Schiffseinheiten zeigt, dass die «Motorisierung» auch auf den bernischen Gewässern Fortschritte macht. Um den Bedürfnissen einer vermehrten Kontrolltätigkeit gerecht zu werden, wurden die Schiffahrtsaufseher des Thuner- und des Bielersees mit je einem neuen und leistungsfähigen Motorboot ausgerüstet. Dasjenige des Bielersees gelangte im Spätsommer 1958 zum Einsatz, während das Boot für den Thunersee im Frühjahr 1959 abgeliefert wurde. Es wird geprüft, wie weit diese Schiffseinheiten auch dem kantonalen Polizeikorps und dem Seerettungsdienst zur Verfügung stehen können.

Diejenigen Wasserfahrvereinigungen, die Kurse für die Rekrutierung von Sappeuren und Pontonieren der Armee durchführen, wurden von den Gebühren für die nicht der Armee gehörenden Schiffseinheiten befreit.

Ferner wurde im Sinne eines Versuches geprüft, wie weit im Thunersee auf Grund einer freiwilligen Vereinbarung eine See- und Uferschutzordnung eingeführt werden könnte. Die bisher gesammelten Erfahrungen zeigen, dass auf freiwilliger Basis keine dauernde Lösung möglich sein wird, und dass damit – um der Mehrheit zu dienen – nur behördliche Verfügungen zum Ziele führen können. Je grösser die Zahl der Schiffseinheiten wird, je mehr haben sich auch die Benützer der öffentlichen, dem Staat gehörenden Gewässer einer «Mindestordnung in der Freiheit» zu unterziehen.

F. Schlussbemerkungen

Seit bald drei Jahrzehnten herrscht in unserem Lande ein Kampf zwischen Schiene und Strasse, der sich in den letzten Jahren zu einem Kampf der öffentlichen und privaten Transportmittel entwickelt hat.

Beide «Kampfformen» müssen wegen volkswirtschaftlichen Bedürfnissen und insbesondere im Blick auf die Kosten, die jeglicher Transport bedingt, weitgehend als überlebt und vor allem unwirtschaftlich bezeichnet werden. Bisher ist es nicht gelungen, zwischen diesen beiden Transportarten eine sinnvolle Relation herzustellen, trotzdem auf beiden Seiten zu einer Verständi-

gung Hand geboten wurde. Aufgaben und Ziele des öffentlichen und privaten Verkehrs sind aber derart verschieden, dass eine Zusammenarbeit nur sehr schwer möglich sein wird.

Gerade in dieser heiklen Frage muss aber – allen Schwierigkeiten zum Trotz – möglichst bald eine brauchbare und in unserer Demokratie realisierbare Lösung gefunden werden. Anzustreben ist dabei eine gleiche oder ähnliche Einheit in der Vielheit, mit welcher sich unser Land politisch, sozial und wirtschaftlich eh und je unter schwierigen Verhältnissen zu behaupten vermochte.

1. Betriebsergebnisse 1958

	Ertrag	Aufwand [1]	Überschuss + Fehlbetrag —
	Fr.	Fr.	Fr.
1. Schweizerische Bundesbahnen	911 241 052	698 799 156	+212 441 895
2. Bernische Privatbahnen			
a) Normalspur			
Bern–Lötschberg–Simplon (BLS)	38 082 867	32 874 888	+ 5 207 979
Bern–Neuenburg (BN)	4 537 579	5 473 506	— 935 927
Gürbetal–Bern–Schwarzenburg (GBS)	3 851 358	4 597 192	— 745 834
Simmentalbahn (SEZ)	2 356 085	2 538 323	— 182 238
Sensetalbahn (STB)	334 412	399 333	— 64 921
Emmental–Burgdorf–Thun (EBT)	10 254 679	9 981 772	+ 272 907
Vereinigte Huttwil-Bahnen (VHB)	3 334 242	3 889 654	— 555 412
Solothurn–Münster-Bahn (SMB)	1 154 753	1 329 410	— 174 657
b) Schmalspur			
Chemins de fer du Jura (CJ)	1 504 993	2 265 478	— 760 485
Montreux–Oberland-Bahn (MOB)	3 022 034	3 784 087	— 762 053
Berner Oberland-Bahnen (BOB)	2 997 956	2 935 559	+ 62 397
Vereinigte Bern–Worb-Bahnen (VBW)	1 734 191	1 750 442	— 16 251
Solothurn–Zollikofen–Bern (SZB)	3 484 461	3 568 362	— 83 901
Biel–Täuffelen–Ins-Bahn (BTI)	526 487	609 494	— 83 007
Solothurn–Niederbipp-Bahn (SNB)	503 744	570 109	— 66 365
Oberaargau–Jura-Bahnen (OJB)	533 839	751 765	— 217 926
	78 213 680	77 319 374	+ 894 306
3. Konzessionierte Nahverkehrsmittel und Automobilbetriebe			
Steffisburg–Thun–Interlaken (STI)	1 228 659	1 263 258	— 34 598
Biel–Meinisberg AG (BM)	112 905	91 860	+ 21 045
	1 341 564	1 355 118	— 13 553
4. Schiffahrtsbetriebe			
Thuner- und Brienzersee (BLS)	1 797 755	1 519 946	+ 277 809
Bielersee (BDG) [2]	342 003	341 903	+ 100
	2 139 758	1 861 849	+ 277 909

[1]) Einschliesslich Abschreibungen.
[2]) 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	1957	1936	1939	1943	1945	1950	1953	1957
BLS	79	88	164	183	166	179	212	81	120	208	72	110	137	187
BN	87	97	147	182	146	140	144	71	99	128	144	127	141	158
GBS	78	78	140	176	158	157	164	91	109	118	108	119	106	161
SEZ	82	90	141	158	121	125	135	77	100	173	144	77	88	93
STB	94	120	157	186	178	169	172	46	80	104	125	111	112	110
EBT	91	93	159	201	182	195	212	79	123	130	147	142	149	195
VHB	77	82	124	169	213	220	240	77	93	145	108	61	68	88
SMB	81	104	221	256	195	261	233	58	78	66	70	74	80	87
CJ	70	82	158	180	125	141	163	112	98	147	184	87	69	65
MOB	77	79	143	158	126	125	117	53	64	193	176	69	86	72
BOB	85	79	99	120	127	156	192	63	62	97	102	100	100	105
VBW	88	83	115	145	136	134	152	79	104	102	123	127	133	158
SZB	74	75	123	150	157	170	193	78	84	90	101	106	111	137
BTI	79	87	160	200	187	215	227	91	105	190	213	146	105	107
SNB	61	65	114	138	116	107	110	46	54	82	101	87	83	93
OJB	59	61	90	115	103	97	83	73	95	131	158	103	89	103
Mittelwerte *a)* Bernische Privatbahnen														
a)	78	84	138	167	149	158	172	73	92	131	131	103	103	120
b) Sämtliche schweizerische Privatbahnen														
b)	80	85	139	168	156	168	181	75	98	145	109	102	112	142
c) Schweizerische Bundesbahnen														
c)	84	93	138	160	152	159	171	69	92	111	72	97	105	144

3. Veränderungen bei Eisenbahn-, Automobil-, Aufzugs- und Seilbahnkonzessionen, inkl. Skilifte und Sesselbahnen

Im Jahre 1958 wurden zuhanden der Bundesbehörden oder des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen

Automobilkonzession Thun–Steffisburg
Automobilkonzession Deisswil–Kohlgrube
Automobilkonzession Evilard–Orvin–Les Prés d'Orvin
Automobilkonzession Brienz–Schwanden–Hofstetten
Skilift Rübeldorf, Saanen
Skilift Heiligenschwendi
Trainerskilift Wannenthal, Dürrenroth

b) Provisorische Konzessionserteilungen

Automobilkonzession Brienz–Axalp

c) Konzessionserneuerungen

Automobilkonzession Büsserach–Zwingen
Automobilkonzession Grindelwald–Unterer Gletscher
Automobilkonzession Faulensee–Spiez
Automobilkonzession Kandersteg–Station Sesselbahn Stock und Kandersteg–Station Sesselbahn Oeschinensee
Automobilkonzession St-Imier–Hôpital
Automobilkonzession Beatenberg TBB–Station Sesselbahn Niederhorn
Automobilkonzession Münsingen–Konolfingen
Automobilkonzession Tramelan Gare–St-Imier Gare
Automobilkonzession Bern–Waldau
Automobilkonzession Rütschelen–Langenthal
Automobilkonzession Wimmis Oberstocken
Automobilkonzession Tramelan–Les Reussilles
Skilift Kleine Scheidegg–Lauberhorn
Skilift Oeschseite–Rinderberg
Skilift Zwerg, Adelboden
Skilift Winterrain, Unterfluh

d) Konzessionsausdehnungen

Ausdehnung der Konzession Brienz–Schwanden auf die Strecke Unterschwanden–Hofstetten–Kienholz–Brienz.

e) Konzessionsablehnungen

Automobilkonzession Frutigen–Elsigbach
Automobilkonzession Adelboden–Boden
Automobilkonzession Lenk–Bühlberg
Automobilkonzession Lenk–Iffigenalp
Skilift Hubel b. Villeret, St-Imier

4. Schiffahrt

a) Bestand der kontrollierten Schiffe pro 1958

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse und kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	605	597	270	654	2126
Motorgondeln	957	404	112	288	1761
Motorboote	169	131	6	4	310
Segelboote verschiedener Art	92	161	3	4	260
Segelboote mit Motor	68	15	1	1	85
Segeljachten	19	45	—	—	64
Lastschiffe etc.	8	15	1	19	43
Fähren	—	1	—	16	17
Faltboote und Paddelboote	204	254	40	565	1063
Faltboote mit Segel	52	19	14	94	179
Faltboote mit Motor	12	9	2	34	57
Total 1958	2186	1651	449	1679	5965
Total 1957	1947	1680	428	1646	5701
Veränderungen im Berichtsjahr	+239	—29	+21	+33	+264

b) Schifferpatente und Fähigkeitsausweise

Bestand der Schifferpatente Ende 1958: 1845 (1581).
Visierte Fähigkeitsausweise: 6.

c) Rechnung

Einnahmen:

Gebühren und Stempelmarken	Fr. 36 836.—	
Drucksachen (Reglemente)	» 291.—	Fr. 37 127.—
Ausgaben		Fr. 13 010.—
Überschuss (1957: Fr. 22 029.—)		Fr. 24 117.—

5. Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1958

Budgetrubrik 2200	Budgetierte Einnahmen	Erzielte Einnahmen	Budgetierte Ausgaben	Wirkliche Ausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Sekretariat und Eisenbahnabteilung	292 814	296 444	3 854 993	3 881 703

Bern, den 30. Mai 1959.

Der Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

Brawand

Vom Regierungsrat genehmigt am 16. Juni 1959.

Begl. Der Staatsschreiber: **Schneider**

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1958

(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
	I. Normalspurbahnen				Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1	Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn	2. VI. und 14. IX. 1871	—	—	9 210 500	10 000 000	1 205 374	20 415 874	2 825 250	1 505 218
	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
4	Zweisimmen-Lenk	30. III. 1906	29. III. 1909	8. VI. 1911						
5	Langenthal-Jura	30. III. 1906	29. XI. 1905	26. X. 1907	942 000	400 000	15 739	1 357 739	463 500	—
6	Biel-Meinisberg (jetzt Autoverkehr)	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	97 050	—	7 794	104 844	42 960	—
7	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	—
8	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
9	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1 872 000	145 300	35 414	2 052 714	402 500	—
10	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987 000	300 000	711 625	1 998 625	567 500	—
11	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
12	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
13	Jungfraubahn	—	—	—	—	—	—	—	63 000	63 000
	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.