

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

**Herausgeber:** Kanton Bern

**Band:** - (1959)

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

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

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-417595>

#### 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:** 15.01.2026

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

VERWALTUNGSBERICHT  
DER  
DIREKTIONEN DER BAUTEN UND EISENBAHNEN  
DES KANTONS BERN  
  
FÜR DAS JAHR 1959

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

### I. Baudirektion

#### A. Allgemeines

Der hohe Beschäftigungsgrad im Baugewerbe hielt auch im Berichtsjahr an und brachte der Baudirektion eine vermehrte Arbeitslast. Die staatliche Bautätigkeit ist gegenüber dem Vorjahr noch gestiegen. Im Hochbau erreichten die Ausgaben 16 328 Millionen Franken (1958: 11 202 Millionen Franken), und das gesamte Strassenwesen kostete brutto, d.h. ohne Motorfahrzeugsteuer, Benzinzzollanteil und werkgebundene Bundesbeiträge 39 876 Millionen Franken (1958: 39 012 Millionen Franken). Die letztgenannten 3 Einnahmepositionen ergaben zusammen 28 462 Millionen Franken (1958: 27 098 Millionen Franken).

Besonders hervorzuheben im Sektor Strassenbau ist der Baubeginn der Nationalstrasse N 1 Bern-Zürich auf der Teilstrecke Bern-Schönbühl (Grauholzstrasse), und im Sektor Wasserbau die Fertigstellung des Projektes der II. Juragewässerkorrektion und dessen Einreichung beim Bundesrat.

Die Baudirektion bearbeitete im Berichtsjahr u.a. 30 Baulinienpläne (worunter auch Zonenpläne), 9 Strassenpläne, 18 Baureglemente, 16 Beitragspflichtreglemente, 17 Kanalisationsreglemente, 28 Wasserversorgungsreglemente, 60 Gesuche um Strassenbau- und Unterhaltsbeiträge, 250 strassen- und hochbaupolizeiliche Ausnahmeverfügungen, 6 Strassen- und Wegreglemente sowie 4 Schwellenreglemente und Kataster. Ferner traf die Baudirektion 8 Ästhetikentscheide und befasste sich mit 42 Rekursen an den Regierungsrat. Bei einigen staatsrechtlichen Beschwerden gegen regierungsrätliche Entscheide hatte sie sodann die Vernehmlassung des Regierungsrates an das Schweizerische Bundesgericht vorzubereiten. Soweit das Bundesgericht auf die Beschwerden eingetreten ist, hat es sie abgewiesen.

In zahlreichen Geschäften anderer Direktionen wurden Mitberichte abgegeben. Dazu kommen die vielen mündlichen Auskunftserteilungen auf allen Gebieten des Bauwesens, insbesondere der Baupolizei.

**Personal.** Es traten zurück:

*P. Herrmann*, Techniker des Kreisoberingenieurbüros Biel;  
*Ch. Bucher*, Oberwegemeister der Ämter Delsberg und Laufen, wegen Erreichung der Altersgrenze;  
*G. Kubat*, Ingenieur des Büros für Wassernutzung und Abwasserreinigung wegen Übertrittes in den Dienst des Kantons Basel-Stadt;  
*E. Zahnd*, Zeichner des Büros für Wassernutzung und Abwasserreinigung, wegen Übertrittes zu den SBB;  
*E. Ruch*, Vermessungszeichner.

Neu wurden gewählt:

*O. Messerli*, Kanzlist des Hochbauamtes;  
*H. Zeindler*, Ingenieur des Kreisoberingenieurbüros Bern (örtlicher Bauleiter und Chef des Erdbau laboratoriums für den Nationalstrassenbau);  
*R. Valloton*, Oberwegemeister der Ämter Delsberg und Laufen;  
*R. Brunschwyler*, Zeichner des Büros für Wassernutzung und Abwasserreinigung;  
*H. Ingold*, Ingenieur des Büros für Wassernutzung und Abwasserreinigung;  
*H. Obi*, Vermessungszeichner;  
*H. Maurer*, Vermessungszeichner.

Ferner wurden auf verschiedenen Abteilungen der Baudirektion Aushilfen beschäftigt, sei es zur Erledigung

von Schulhaussubventionsgesuchen sowie als Ferien- und Krankheitsstellvertretung.

*Motion Scheidegger.* Über die Frage der Erstellung einer Strasse Willisau-Napfgebiet-Trubschachen-Grünenberg-Interlaken (sog. Grünenbergstrasse) hat die nach Rücksprache mit der Baudirektion des Kantons Luzern erfolgte Prüfung ergeben, dass die Kantone Bern und Luzern auf längere Zeit hinaus dermassen mit wichtigen Strassenbauten in Anspruch genommen sind, dass zur Zeit an die Projektierung der Grünenbergstrasse nicht geschritten werden kann. Die weitere Behandlung der am 28.November 1955 angenommenen Motion Scheidegger muss deshalb vorläufig zurückgestellt werden.

## B. Gesetzgebung

Im Berichtsjahr wurde von der Baudirektion ein *Musterbaureglement* in deutscher und französischer Fassung ausgearbeitet. Es soll den Gemeinden die Aufstellung von Baureglementen erleichtern.

In Vorbereitung befinden sich:

- a) Ein neues Dekret über das Baubewilligungsverfahren.
- b) Eine Verordnung betreffend die Verhütung von Unfällen sowie über die sanitarischen und hygienischen Einrichtungen auf Baustellen.
- c) Eine Verordnung über den kantonalen Vollzug des voraussichtlich Mitte 1960 in Kraft tretenden Bundesgesetzes über die Nationalstrassen.
- d) Ein Muster-Schwellenreglement.

## C. Hochbau

**1. Allgemeines.** Die Ausgaben des Hochbaues betragen im Berichtsjahr Fr. 16 328 091.15 (im Vorjahr Franken 11 202 325.90).

Nach Budgetkrediten verteilen sich die Ausgaben wie folgt:

	1959 Fr.	1958 Fr.
a) 705.1 Neu- und Umbauten .	9 279 553.90	6 688 495.35
b) 705.2 Neu- und Umbauten aus Rückstellungen . . .	2 199 745.45	1 711 352.10
c) 705.3 Neu- und Umbauten Inselspital . . . .	580 356.30	265 470.80
d) 705.4 Neu- und Umbauten Exakte Wissenschaften . .	1 679 709.40	162 877.75
e) 705.5 Neu- und Umbauten Strafanstalt Hindelbank . .	160 100.20	—.—
Sub-Total	13 899 465.25	8 828 196.—
f) Prov. Konto 4.14 2105.1 Inselspital, Kinderlähmungszentrale . . . .	28 617.95	71 323.65
g) Vorschuss-Konto 2 1 2105.1 Richigen, Erziehungsheim Victoria . . . .	436 800.35	551 543.40
h) Vorschuss-Konto 2.1 2105.2 Richigen, Erziehungsheim Victoria . . . .	13 245.—	—.—
i) Kreditoren-Konto 2 7 2105.1 Richigen, Erziehungsheim Victoria . . . .	86 915.60	—.—
Sub-Total	14 465 044.15	9 451 063.05

	1959 Fr.	1958 Fr.
Übertrag	14 465 044.15	9 451 063.05
k) Konten 700.1-703 Unterhaltsarbeiten an staatseigenen Gebäuden . . . . .	1 863 047.—	1 721 403.65
l) Konten 700.2-701.2 Unterhaltsarbeiten an staatseigenen Gebäuden aus Rückstellungen	—	29 859.20
Total	16 328 091.15	11 202 325.90

Während bei den Unterhaltskonten nur eine leichte Zunahme der Ausgaben zu verzeichnen ist, zeigt sich nunmehr bei den Konten für Neu- und Umbauten eine starke Zunahme. Diese ist bedingt durch die in Ausführung stehenden Bauten des Seminars Hofwil und des Institutes für exakte Wissenschaften. Das Neu- und Umbaukonto wird noch mehr belastet werden, wenn im nächsten Frühjahr der Inselausbau und die Neubauten der Strafanstalt Hindelbank in Gang kommen.

Im Berichtsjahr konnten folgende Bauaufgaben abgeschlossen werden:

Neubau eines Betriebsgebäudes der Molkereischule Rütti in Zollikofen; Neu- und Umbau des Verwaltungsgebäudes für die Polizeidirektion an der Kramgasse 20-24/Metzgergasse 17-19 in Bern; Umbau und Renovation des «Maison de Gléresse» als Sitz der Bezirksverwaltung in La Neuveville; Umbau und Erweiterung der Uhrmacherschule und der autotechnischen Abteilung im Technikum Biel; Neubau einer Turnhalle (als Anbau an den neuen Zöglingstrakt Châtillon) auf dem Tessenberg; Erweiterung der medizinischen Poliklinik der Universität Bern; Neubau eines Personalhauses für das Knabenerziehungsheim in Erlach; Neubau eines Schmiedegebäudes in der Strafanstalt Thorberg; Um- und Neubauten für die Ökonomie des Erziehungsheimes «Viktoria» in Richigen.

In Ausführung begriffen sind am Jahresende:

Neu- und Umbauten im Lehrerseminar Hofwil; Umbau und Renovation des Schlosses Pruntrut; Umbau und Renovation der Männerabteilung VII in der Heil- und Pflegeanstalt Münsingen; Neuorganisation des Pharmazeutischen Institutes der Universität Bern; Neubau eines Institutes für exakte Wissenschaften der Universität Bern; Neubau eines Laborgebäudes für Radiochemie der Universität Bern; Umbauten in der landwirtschaftlichen Schule Rütti-Zollikofen; Pfarrhausrenovation in Ätingen; Umbauten in der Schule für Obst-, Gemüse- und Gartenbau in Öschberg-Koppigen; Neubau eines Polizeipostens in Boncourt; Umbau im Mädchenerziehungsheim Brüttelen; Renovation der Kirche Heimenschwand;

Wiederaufbau der brandzerstörten Scheune in Witzwil;  
Wiederaufbau der brandzerstörten Scheune in La Praye,  
Tessenberg.

Im Frühjahr 1960 sollen die nachstehenden bereits bewilligten Bauvorhaben in Angriff genommen werden:  
Ausbau des Inselspitales in Bern, Etappe 1a (Schwesternhaus, Personalhaus und dermatologische Poliklinik);  
Neu- und Umbau der Frauenstrafanstalt Hindelbank;  
Neu- und Umbau in der Sprachheilschule Münchenbuchsee;  
Sanierung der Fundamente von Chor und Querschiff der ehemaligen Klosterkirche in St. Johannsen.

In Vorbereitung befinden sich:

Neubau des Pharmakologischen Institutes in Bern;  
Erweiterung des Loryheimes in Münsingen;  
Umbau und Erweiterung des Oberseminars und der zugehörigen Übungsschule Bern;  
Umbau und Renovation der Kaserne Bern;  
Umbau des Küchentraktes in der Heilanstalt Bellelay;  
Umbau und Renovation im Technikum Biel für die Verdoppelung der Klassen in den Abteilungen Maschinen- und Elektro;  
Umbau und Renovation des Pfarrhauses Ins;  
Um- und Neubauten im Knabenerziehungsheim Aarwangen;  
Neubau der veterinär-medizinischen Fakultät Bern;  
Heimneubauten für das Mädchenerziehungsheim «Viktoria» Richigen;  
Wiederaufbau der brandzerstörten Scheunen in Bellelay und Courtemelon.

**2. Konten 705, Neu- und Umbauten.** Die finanziellen Aufwendungen des staatlichen Hochbaues pro 1959 sind im einzelnen wie folgt ausgewiesen:

	Konto 705 1 (Bewilligungen von 1959 und früher)	
	Fr.	Fr.
Bern, neue Offizierskaserne . . . . .	175 076.15	
Rütti-Zollikofen, Molkereischule . . . . .	1 109 542.05	
Waldau, Labortrakt . . . . .	16 775.95	
Waldhof-Langenthal, neues Kursgebäude . . . . .	16 524.65	
Bern, neue Telephonanlage . . . . .	4 360.—	
Bern, botanisches Institut, Umbau . . . . .	77 814.55	
Courtemelon, Landwirtschaftliche Schule, Personalhaus . . . . .	9 417.—	
Bern, Kramgasse/Metzgergasse, Umbau . . . . .	1 690 009.80	
Hofwil, Lehrerseminar, Neu- und Umbau . . . . .	2 309 345.85	
La Neuveville, Umbau Maison de Gléresse . . . . .	495 101.75	
Übertrag . . . . .	5 903 967.75	

	Fr.	Fr.
Münsingen, Heilanstalt, Männerpavillon . . . . .	Übertrag 5 903 967.75	737 682.75
Bern, Pathologisches Institut . . . . .		5 628.80
Orpund Pfarrhausumbau in Gottstatt . . . . .		34 981.35
Bern, Pharmazeutisches Institut, Umbau . . . . .		295 797.35
Erlach, Erziehungsheim, Personalhaus . . . . .		167 100.25
Meiringen, Pfarrhausumbau . . . . .		63 712.60
Bern, Kaserne, Brandfall . . . . .		5 372.79
Rütti-Zollikofen, landwirtschaftliche Schule, Umbau . . . . .		591 910.45
Brüttelen, Erziehungsheim, Umbau . . . . .		351 491.50
Bern, Neubau eines Laborgebäudes für Radiochemie . . . . .		311 161.10
Heimenschwand, Kirchenrenovation . . . . .		140 000.—
Öschberg, Umbauten in der Gartenbauschule . . . . .		192 043.70
Aetingen, Pfarrhausumbau . . . . .		74 992.90
Boncourt, Neubau eines Polizeiposten . . . . .		130 000.—
Täuffelen, Pfarrhausumbau . . . . .		21 178.95
Waldau, Heilanstalt, Umbau in der Klinik . . . . .		49 077.40
Zimmerwald, Pfarrhausumbau . . . . .		19 959.10
Bellelay, Heilanstalt, Brandfall der Scheune . . . . .		40 146.60
Bern, Inselspital, Mechanotherapie . . . . .		1 203.80
Courtemelon, Landwirtschaftliche Schule, Brandfall . . . . .		34 713.—
Tessenberg, Erziehungsheim, Wiederaufbau . . . . .		94 943.—
Münchenbuchsee, Sprachheilschule, Umbau . . . . .		12 488.80
		9 279 553.90
Konto 705.2 (Bewilligungen von 1958 und früher)		
Tessenberg, Erziehungsheim, Turnhalle . . . . .		190 970.85
Biel, Technikum, Uhrmacherschule und Automobiltechnische Abteilung . . . . .		502 494.30
Pruntrut, Schlossumbau . . . . .		1 064 264.90
Bern, Erweiterung der medizinischen Poliklinik . . . . .		194 189.90
Thorberg, Strafanstalt, Schmiedegebäude . . . . .		40 393.20
Nidau, Schlossumbau . . . . .		15 353.40
Bern, Zeughaus, Einbau von Warenaufzügen . . . . .		49 001.75
Bern, Kaserne, Renovationen von Mannschaftszimmern (3. Etappe) . . . . .		143 077.15
		2 199 745.45
Konto 705.3 (Bewilligung von 1958)		
Bern, Inselspital, Ausbau . . . . .		580 356.30
Konto 705.4 (Bewilligungen von 1958)		
Bern, Neubau eines Institutes für exakte Wissenschaften . . . . .		1 679 709.40
Konto 705.5 (Bewilligungen von 1959)		
Hindelbank, Neu- und Umbauten in der Strafanstalt . . . . .		160 100.20
Total der Bauausgaben der Rubriken		13 899 465.25

Im Berichtsjahr wurde über folgende Kredite abgerechnet:

Objekt	Kredit Fr.	Abrechnungsbetrag Fr.	Minderkosten Fr.	Mehrkosten Fr.
Thorberg, Strafanstalt, Umbau alter Zellentrakt GRB Nr. 2527 vom 14. Mai 1956 . . . . .	400 000.—	399 254.50	745.50	—.—
Tessenberg, Erziehungsanstalt, neue Turnhalle GRB Nr. 581 17. Februar 1958 . . . . .	287 000.—	286 870.85	129.15	—.—
Nidau, Schlossumbau GRB Nr. 6301 24. November 1955 . . . . .	650 000.—	650 000.—	—.—	—.—

## Bauten und Eisenbahnen

Objekt	Kredit	Abrechnungsbetrag	Minderkosten	Mehrkosten
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Laupen, Pfarrhausumbau, GRB Nr. 4480 19. September 1958 . . . . .	66 600.—	67 717.25	—.—	1 117.25
Courtemelon, Landw. Schule, Personalhaus, GRB Nr. 2569 vom 14. Mai 1957 . . . . .	175 000.—	183 763.75	—.—	8 763.75
Orpund, Pfarrhausumbau Gottstatt, GRB Nr. 4195 vom 15. September 1958 . . . . .	65 500.—	100 189.05	—.—	34 689.05
Bern, Umbau am botanischen Institut, Volks- beschluss vom 3. März 1957 . . . . .	1 295 000.—	1 320 056.50	—.—	25 056.50
Bern, neue Offizierskaserne, Volksbeschluss vom 11. Juli 1943 . . . . .	2 850 000.—	2 843 526.40	6 473.60	—.—
Bern, Pathologisches Institut GRB Nr. 466 17. Februar 1958, Leichenkühlwanlage . . .	67 000.—	67 996.70	—.—	996.70
Bern, Waldau, neues Laborgebäude, GRB Nr. 2075 vom 14. Mai 1956 . . . . .	840 000.—	839 518.95	481.05	—.—
Brüttelen, Erziehungsanstalt, Umbau, GRB Nr. 2593 vom 14. Mai 1957 . . . . .	150 000.—	147 219.30	2 780.70	—.—

Den Mehrkosten beim Umbau des botanischen Institutes steht eine Einnahme aus der Rockefeller-Stiftung von Fr. 52 000.— gegenüber, während die aussergewöhnlichen Mehrkosten beim Pfarrhausumbau Gottstatt auf Leistungen zurückzuführen sind, die sich während den Bauarbeiten als unumgänglich erwiesen, im Kostenvoranschlag aber nicht berücksichtigt waren.

**3. Unterhaltskonten 700–703.** Der Voranschlag wies für den Unterhalt der Staatsgebäude einen Betrag von Fr. 1 856 000.— auf. Die Ausgaben betragen Franken 1 863 047.—

Auf die einzelnen Konten verteilt ergeben sich folgende Beträge:

(Bewilligungen von 1959)

700.1 Unterhalt der Amts-, Anstalts- und Wirtschaftsgebäude . . .	Fr. 1 211 486.45	Fr.
701.1 Unterhalt der Pfarrgebäude . . .	648 829.70	
703 Unterhalt der öffentlichen Plätze . . . . .	2 730.85	
Total der Unterhaltskonten pro 1959		1 863 047.—

Nachstehend sei noch auf folgende bedeutendere Renovationen, Umbauten und Reparaturen hingewiesen:

*Amtshäuser und Verwaltungsgebäude:* Belp/Schloss, Erneuerung der Schlossbrunnenleitung; Bern/Amthaus, Umbau der WC-Anlagen Süd sowie Zimmerrenovationen; Bern/Stift, verschiedene Zimmerrenovationen; Biel/Amthaus, Installation der Warmwasserheizung; Erlach/Schloss, Kücheneinbau für Verwalterwohnung; Interlaken/Schloss, Renovation der Büros Gerichtspräsident I und II; Pruntrut/Schloss-Ökonomie, Renovation der Wohnung Gerber; Schlosswil/Amthaus, Heizungserweiterung für die Wohnungen; Thun, Helfereigebäude, Fassadenrenovation; Delsberg/Bezirksgefängnis, Sicherungs- und Sanierungsarbeiten; Fraubrunnen/Schloss, Sanierungsarbeiten.

*Universitätsinstitute, Seminarien und Techniken:* Bern/Anatomie, Raumrenovationen; Bern/Bakteriologisches Institut, Umbauten und Renovationen, Schlussetappe; Bern/Botanisches Institut, Fensterrenovation im Neubau; Bern/Chemiegebäude, Renovation im Arbeitssaal der anorganischen Chemie; Bern/Frauenspital, neuer Heizkessel; Bern/neue Hochschulinstitute, Konsolidierung einer Stützmauer, Raumrenovationen; Bern/Pharmakologisches Institut, Treppenhausrenovation; Bern/Tierspital, Wohnungsrenovationen; Bern/Universität,

Raumrenovationen; Biel/Technikum, Renovation eines Unterrichtsraumes; Burgdorf/Technikum, verschiedene Raumrenovationen; Delémont/Seminar, Ölfeuerungsinstallations; Bern/Mineralogisches Institut, Um- und Einbau von Laboratorien.

*Landwirtschaftliche Schulen:* Langenthal/Waldhof, Renovation von Fenstern und Zimmern; Münsingen/Schwand, verschiedene Renovationen im Kälberstall und Küche; Zollikofen/Rütti, Erstellen eines Schweineauslaufes.

*Militäranstalten:* Bern/Kaserne und Zeughäuser, Abbruch und Neuerstellung von 2 Kaminen sowie Instandstellung des Hofes bei der Spedition.

*Anstalten:* (Erziehungs- und Verpflegungsheime, Strafanstalten sowie Heil- und Pflegeanstalten): Münsingen/Heilanstalt, Renovation von Dächern und Lukarnen; Thorberg/Strafanstalt, verschiedene Renovationen; Bellelay/Heilanstalt, Sanierungsarbeiten im Aussenhof «Grosse Fin».

*Pfarrhäuser:* Bätterkinden/Vortreppe bei Gartenausgang sowie Zimmerrenovationen; Diemtigen/neues Badzimmer; Grindelwald/Gartengestaltung; Linden/Sanierungsarbeiten; Walperswil/Zimmerrenovation; Walterswil/Zimmerrenovation; Kerzers/Zimmerrenovation; Messen/Sanierungsarbeiten; Kirchenthurnen/Neubau einer Garage.

Zentralheizungen mit Ölfeuerung wurden eingerichtet in: Boltigen, Grossaffoltern, Heimiswil, Koppigen, Ligerz, Trub, Wengi bei Büren, Trachselwald, Kappelen, Meiringen, Aetingen, Täuffelen und Zimmerwald.

**4. Subventionierung von Schulen, Anstalten und Spitalgebäuden der Gemeinden und Korporationen.** Für die Direktion des Erziehungswesens, des Fürsorgewesens und der Sanität sind 389 Schulhaus-, 16 Spital- und 28 Anstaltsprojekte, total 433 Projekte und Abrechnungen geprüft und begutachtet worden. Diese Arbeit belastet das kantonale Hochbauamt stark.

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

**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 290 Fällen zu Baugesuchen und Rekursen Stellung genommen.

## D. Strassenbau

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

Die schon in den Vorjahren festgestellte beträchtliche Zunahme des motorisierten Verkehrs hielt weiter an. Vieleorts mussten die Strassenkörper und -decken der vermehrten Belastung angepasst werden. In allen Kantonsteilen, jedoch besonders im Jura, waren wiederum Erdmündungs- und Frostschäden an Strassen zu beheben.

Das Netz der Staatsstrassen hat eine Länge von 2305 km, inbegriffen die Pass-Strassen. Ende 1959 waren davon 2077 km, das sind 90,1%, mit staubfreien Belägen oder Oberflächenbehandlungen versehen. Im Kreis III (Biel) ist nunmehr das ganze Staatsstrassennetz staubfrei. Die Länge der Gemeindestrassen, für die der Staat den Wegmeister stellt oder jährlich Unterhaltsbeiträge leistet, beträgt 775 km.

**1. Nationalstrassen.** Der Kanton Bern hat nach dem Vorschlag der Planungskommission 178 km Nationalstrassen zu bauen. Das sind 11% des gesamten Nationalstrassennetzes. Die Nationalstrasse N 1 Bern-Zürich, Teilstrecke Bern-Schönbühl (Grauholzstrasse), ist im Bau. Nach Fertigstellung der Kunstdämmen wurde auf der Nordrampe mit den Erdbewegungen (ca. 250 000 m<sup>3</sup>) begonnen. Nach der Genehmigung des generellen Projektes für das Teilstück Schönbühl-Kantongrenze bei Kopfingen wurde das Bauprojekt in Arbeit genommen. Das generelle Projekt für das restliche Teilstück im Bippertal wurde öffentlich aufgelegt.

Die generellen Projekte für die Nationalstrassen N 1 (Bern-Lausanne), N 5 (Luterbach-La Neuveville), N 6 (Bern-Thun) sowie N 12 (Bern-Freiburg) werden bearbeitet.

**2. Ausbau der Hauptstrassen.** An der Hauptstrasse Nr. 1 konnte bei Gümmenen die neue Saanebrücke (Spannbeton) mit einer auf längere Strecke verlegten Zufahrt dem Verkehr übergeben werden. Die Korrektionsarbeiten auf der Hauptstrasse Nr. 10 wurden bei Ins beendet und bei Müntschemier begonnen. Die Hauptstrasse Nr. 6 wurde zwischen Malleray und Pontenet auf eine Länge von 2 km von 5,5 m auf 9 m Breite ausgebaut. Mit dem Belagseinbau zwischen Delémont und Courrendlin wurden die Korrektionsarbeiten dieses wichtigen Teilstücks abgeschlossen.

Die Hauptstrasse Nr. 18 wurde auf den Strecken Liesberg-Bärschwil und Laufen-Zwingen weiter ausgebaut und verbreitert. An der internationalen Strasse Lucelle-

Klösterli beteiligte sich der Kanton mit einem Drittel der Ausbaukosten. Durch Profilkorrektionen, Kurvenausbau, Entwässerungen sowie frostsicherem Koffereinbau wurden Verbesserungen erzielt auf den Teilstrecken der Strassen bei Thörishaus, in Worb und Zäziwil, in Münchenbuchsee, zwischen La Neuveville und Ligerz, Kirchberg und Seeburg, Unterwald und Bützberg, drei Linden und Langenthal, Oberbipp und Buchli, Bärau und Schärischachen, in Bäreggstadlen, in Bévilard sowie zwischen Cornel und Pruntrut.

**3. Ausbau der Verbindungsstrassen.** Auf folgenden Teilstrecken sind nennenswerte Korrektions- und Belagsarbeiten durchgeführt worden: Reutigen-Oberstocken-Blumenstein, Thierachern-Blumenstein, Thierachern-Uetendorf, Zollhaus-Uetendorf, Kreuzweg-Heimenschwand, Gunten-Sigriswil, Unterseen-Beatenberg, Unterseen-Habkern, Zweilütschin-Grindelwald, Brünig-Hohfluh-Reuti, Leissigen-Krattigen, Äschi-Mülenen, Reichenbach-Kiental, Frutigen-Kandersteg, Frutigen-Adelboden, Gstaad-Gsteig, Gstaad-Lauenen, Zweisimmen-Lenk, Rechtsufrige Thunerseestrasse bei Sundlauenen, Wattenwil-Riggisberg (Weiherboden-Hohlenwegen), Danielsbach-Gelterfingen, Holzweidli-Bütschelgschneit, Plötsch-Riggisberg (Gurnigelzufahrt), Rüscheegggraben-Rütiplötschbrücke, Biglen-Obergoldbach, Kriesbaum-Obergoldbach, Schwarzenburg-Brüllenstein, Scherliau-Bach (Köniz-Niedermuhlern), Cormoret-Villeret, St-Imier-les Pontins, Arch-Bibern, Büren-Schnottwil (neue Brücke über die SBB), Studen-Bütiggen, Schüpfen-Schönbühl, Schüpfen-Meikirch, Lyss-Aarberg, Gampelen-LaSauge (neue Brücke über den Binnenkanal), Thörigen-Linden-Lindenholz, Haslebrücke-Affoltern, Sumiswald-Wasen, Schwarzenbach-Wyssacher-Fritzenfluß, Ramsei-Huttwil-Kantongrenze, Langenthal-Niederbipp, Röthenbach-Jassbach, Eggiwil-Schangnau-Marbach, Grünenmatt-Trachselwald, Oberburg-Krauchthal, Röthenbach-Süderen, Herzogenbuchsee-Wangen a. A, Langenthal-Huttwil (in Gutenburg), Burgdorf-Langenthal (neue Wynigenbrücke über die kleine Emme in Burgdorf), St-Ursanne-La Motte, Le Pichoux-Bellelay, Le Pichoux-Souboz, Tavannes-Tramelan, Mettemberg-Pleigne, Bourrignon-Lucelle, Esertfallon-Soubey, Les Breuleux-Les Vacheries, Zwingen-Brislach, Grellingen-Duggingen.

Weitere Ausbauarbeiten wurden durchgeführt in: Oberdiessbach, Neuenegg, Ostermundigen (Verbreiterung der SBB-Unterführung), Courtelary, Rüti, Lyss, Unterführung Rosengasse, Courtételle, Bassecourt (Brückenverweiterung), La Ferrière, La Largé Journée, Le Noirmont, Miécourt, Sornetan.

**4. Ausbau der Alpenstrassen.** Die Ausführungsprojekte für die Neuanlage der linksufrigen Brienzseestrasse zwischen Bönigen und Bahnhof sowie für die Umfahrungsstrasse Spiezmoos-Faulensee wurden weiter bearbeitet. Die Teilstrecken Oberes Ghei-Einschnitt und Seebacher-Obere Ey (Leissigen) sind fertig ausgebaut. Mit der Korrektion Kanderbrücke-Oberes Ghei wurde begonnen.

Nach Beendigung der Profilkorrekturen und Einbau eines leichten Belags auf den Reststrecken ist nunmehr der Jaunpass auf Kantonsgelände durchgehend staubfrei. Schwierigkeiten im Landerwerb verzögerten den Ausbau der Dorfstrecke in Saanen.

### 5. Bruttoaufwendungen für das Strassenwesen.

Budgetrubrik 2110	Budget und Nachkredite Ausgaben	Fr.	Fr.
612 Besoldungen . . . . .	5 835 151.—	5 845 692.40	
613 Kosten für Stellvertre- tungen . . . . .	165 000.—	172 770.20	
651 Dienstkleider-, Werkzeug- und Fahrradentschädigun- gen . . . . .	90 000.—	82 797.85	
710 1 Strassenunterhalt . . .	4 300 000.—	4 334 193.10	
711 1 Wasserschäden und Schwellenbauten an Staatsstrassen . . . . .	857 900.—	747 904.40	
2 Dito (aus Rückstellun- gen) . . . . .	—.—	13 224.10	
712 Ausbau der Strassen . . .			
10 Hauptstrassen . . . . .	5 444 000.—	5 593 387.50	
11 Dito (aus Rückstellungen)	500 000.—	216 180.15	
712.20 Verbindungsstrassen . .	12 200 000.—	12 503 712.05	
21 Dito (aus Rückstellungen)	300 000.—	26 226.05	
30 Alpenstrassen . . . . .	3 000 000.—	1 963 571.60	
31 Dito (aus Rückstellungen)	—.—	540 511.85	
40 Nationalstrassen . . . .	4 000 000.—	4 076 420.90	
770 Anschaffung von Maschi- nen und Werkzeugen für den Strassenbau . . . . .	165 000.—	153 002.45	
771 Unterhalt von Maschinen und Werkzeugen . . . . .	95 000.—	104 394.65	
810 Taggelder und Reiseaus- lagen . . . . .	205 000.—	215 095.40	
939 Staatsbeiträge an Gemein- den nach Strassenbau- gesetz . . . . .	2 500 000.—	3 287 591.70	
Total	39 657 051.—	39 876 676.35	

### 6. Eingänge aus der Motorfahrzeugsteuer und dem Benzinzollanteil, Verwendung derselben.

	Fr.
Ertrag der Motorfahrzeugsteuer . . . . .	19 067 311.45
Benzinzollanteil (schätzungsweise pro 1959) . . . . .	5 600 000.—
Werkgebundene Bundesbeiträge (Konto 2110 409.1)	3 795 243.60
Total Einnahmen	28 462 555.05
Verwendung der Eingänge:	
Automobilbetrieb (2110 771 810 und 2100 790). . . . .	Fr. 293 800.20
Beiträge an Gemeinden:	
Staubbekämpfung . . . . .	212 456.85
Schneeräumung . . . . .	67 103.65
Strassenbauten . . . . .	3 008 031.20
Beitrag an Autostrassenverein . . . . .	2 400.—
Strassenbau und -unterhalt aus Motorfahrzeugsteuer und Ben- zinzzollanteil: . . . . .	
2110 712.10 . . . . .	5 593 387.50
11 . . . . .	216 180.15
20 . . . . .	12 503 712.05
21 . . . . .	26 226.05
30 . . . . .	1 963 571.60
31 . . . . .	540 511.85
40 . . . . .	4 076 420.90
710. 1 . . . . .	4 334 193.10
Mehrausgaben	29 254 203.20
	32 837 995.10
Mehrausgaben	4 375 340.05

**7. Strassenpolizei.** Im Berichtsjahr erforderten Strassenaufrüttungen, Aus- und Umbauten in der Bauverbotszone, Weganschlüsse, Sprengarbeiten u.a.m. 857 Bewilligungen.

### E. Wasserbau

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

Im Berichtsjahr wurden an den Flüssen keine aussergewöhnlichen Hochwasser gemessen. Dagegen verursachten einige Bäche folgende Schäden: Im Rosenlau wurde Alpen und die Strasse mit Geschiebemassen überführt. Die Wildbäche längs des Brienzgrates verschütteten wiederholt die Brienzseestrasse und unterbrachen den Strassenverkehr. In Wattenwil traten der Horn- und Ölebach über die Ufer und zogen das Dorfgebiet in Mitleidenschaft. Weitere Schäden verursachten der Mühlbach in Riggisberg und Mülethurnen, die Biberen zwischen Rüti und Gambach, der Hornbach sowie der Schmittengraben in Eggiwil.

**a) Fluss und Wildbachverbauungen.** Es wurde an folgenden Gewässern Verbauungsarbeiten durchgeführt: Aare, Meiringen-Brienzsee, Alpbach Gorneren-Kiental, Brandgraben Lenk, Bohlbach Habkern, Engstligen-Allenbach, Adelboden, Fallbach Blumenstein, Greifenbach Lauterbrunnen, Glyssibach Brienz, Grenzbach am Pillon, Habbach Habkern, Kander zwischen Engstligen-Kien-Stegweid, Kirel, Lütschine Grindelwald, Weisse Lütschine Lauterbrunnen, Lauibach Oberried, Lombach Unterlauf, Lombach von der Habkernbrücke abwärts, Lombach von der Habkernbrücke aufwärts, Rothachen, Simme Oberwil, Simme Oey-Latterbach, Tieferlegung der Simme in der Lenk, Wildbäche oberhalb Lauterbrunnen, Wissibach Zulg und Zuflüsse, Eriz Kleine Zulg und Zuflüsse, Diessbach und Zuflüsse Bowil und Oberdiessbach, Mittlere Gürbe Pfandersmatt, Gürbe im Gebirge, Seitenbäche der Gürbe Wattenwil, Hosbach Walkringen, Saane zwischen Kantongrenze und Aare, Sense zwischen Saane und Schwarzwasser, Kalte Sense zwischen Hoflandern und Hengstsense, Schwarzwasser Rütiplötsch bis unterste Tröhle, Stämp- und Radelfingenbach, Vechigen, Tiefengraben Wattenwil, Dorfbach Oberwil b. Büren, Emme I., II., III. und IV. Sektion, Ilfis Langnau, Röthenbach mit Sandgraben und Rambach, Gohl Langnau, Fankhausgraben, Twärengraben, Brandöschgraben, Kurzeneigraben Sumiswald, Goldbach Lützelflüh, Dürrgraben Trachselwald, Wydimattgraben Walkringen, Unterer Frittenbach, Geissbach Eggiwil, Känerichbach, Krauchthalbach Krauchthal, Doubs St-Ursanne, Sorne Undervelier, La Combe Courtételle, La Vendline Bonfol.

Die Gesamtaufwendungen von Bund, Kanton, Gemeinden und Schwellenbezirken beliefen sich auf Fr. 4 004 000, woran der Bund Fr. 1 423 000.— und der Kanton Fr. 1 211 000.— an Beiträgen leisteten.

#### b) Budget und Rechnung der Wasserbaukredite.

##### Budgetrubrik 2110

720.1	Staatseigene Wasserbauten:	Fr.
	Budget . . . . .	140 000.—
	Rechnung . . . . .	157 190.95
720.2	dito aus Rückstellungen:	
	Budget . . . . .	—.—
	Rechnung . . . . .	1 389.65
949.10	Staatsbeiträge an Wasserbauten:	
	Budget . . . . .	600 000.—
	Rechnung . . . . .	1 053 342.35

**c) Neue Verbauungsprojekte.** Im Berichtsjahr wurden folgende neue Wasserbauprojekte zur Subventionierung eingereicht: Brandgraben, Lenk; Riedbach, Därligen; Wüstenbach, Oberwil i/S.; Kühlauenengraben, Beatenberg; Riderbach Oberhofen, Sigriswil, Heiligenschwendi; Bösbach, Steffisburg; Kaufdorfskanal, Kaufdorf; Mittlere Gürbe; Brandöschgraben, Trub; Aischbachgraben, Lauwerswil; Dürrgraben, Lützelflüh; Hornbach, Sumiswald; Lauterbach, Oberburg; Allaine, Boncourt.

**d) Schwellenreglemente und Kataster.** Der Regierungsrat genehmigte die Revision des Reglementes des Lombachschwellenbezirkes Unterseen. Verschiedene Reglemente wurden zur Vorprüfung und Stellungnahme unterbreitet.

**e) Juragewässer.** Das Jahr 1959 war durch eine besonders geringe Wasserführung gekennzeichnet. Die höchsten und tiefsten Wasserstände der drei Juraseen betrugen:

	Maximum	Minimum
Murtensee . . . . .	430.09	428.88
Neuenburgersee . . . . .	429.58	428.82
Bielersee . . . . .	429.44	428.49

Der maximale Abfluss in Brügg erreichte 350 m<sup>3</sup>/sek., das Minimum betrug 96 m<sup>3</sup>/sek.

Der Unterhalt der Binnenkanäle der *I. Juragewässerkorrektion* blieb in normalen Grenzen. Dagegen verursachten die Reparaturen an den Bewässerungseinrichtungen bedeutende Kosten.

Der Uferschutz am Nidau-Büren-Kanal wurde weitergeführt. Das linke Ufer bei Nidau wurde auf eine Länge von 650 m repariert und mit Bruchsteinwurf versehen. Die Uferabbrüche bei Meienried und Büren haben sich konsolidiert. Bei Büren konnte eine längst fällige Sicherung während des tiefen Wasserstandes im Dezember in Angriff genommen werden.

Am Stauwehr in Port mussten die Motoren der Windwerke der Schiffsschleuse überholt werden.

Die Gesamtkosten der Unterhaltsarbeiten beliefen sich auf Fr. 129 443.60.

**Die II. Juragewässerkorrektion.** Am 1. März 1959 unterbreiteten die Kantone Freiburg, Waadt, Neuenburg, Bern und Solothurn dem Bundesrat eine gedruckte Eingabe betreffend Subventionierung der mit 88,7 Millionen Franken veranschlagten Kosten der Arbeiten der II. Juragewässerkorrektion. Sie ersuchten um eine Subvention von 50%.

Am 29. Juli 1959 teilte das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement den Regierungen der fünf Juragewässerkantone im Auftrag des Bundesrates mit, die Subventionseingabe sei einer ersten Beratung unterzogen worden, der Bundesrat könne aber keinen höheren Ansatz als 40% beantragen.

In ihrem Wiedererwägungsgesuch vom 21. September 1959 an das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement unterstrichen die Juragewässerkantone nochmals die Bedeutung der II. Juragewässerkorrektion als Gemeinschaftswerk fünf verschiedenartiger Kantone. Es wurde insbesondere darauf verwiesen, dass eine höhere Bundessubvention den Stimmbürgern der fünf Kantone die Zustimmung erleichtern würde.

Die Botschaft des Bundesrates an die eidgenössischen Räte konnte dem Parlament in der Dezembersession nicht mehr vorgelegt werden. Nach Mitteilung des Eidgenössi-

schen Post- und Eisenbahndepartementes dürfte sie jedoch vor der Märzesession 1960 erscheinen, an welcher dann die Kommissionen bestellt werden können.

Sofern die Volksabstimmungen in den Kantonen im Herbst 1960 durchgeführt werden können, darf noch vor Ende 1960 mit dem Beginn der II. Juragewässerkorrektion gerechnet werden.

## F. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

**a) Ausbau der Wasserkräfte und Wasserrecht.** Die Studien für den Ausbau der Wasserkräfte des Oberlandes wurden durch Sondierungen weitergeführt.

Die BKW studieren die Möglichkeit der Nutzung der Aare unterhalb Thun. In erster Linie kommt ein Flusswerk oberhalb der Jabergbrücke in Frage.

Nach durchgeföhrtem Probebetrieb ist das Kirel-Fil derich-Werk am 2. Oktober kollaudiert und dem normalen Betrieb übergeben worden.

Die Arbeiten an den Kraftwerken Sanetsch, Grindelwald, Simmefluh, Thun und Niederried sind in Angriff genommen worden.

Neue Konzessionen wurden während des Berichtsjahres erteilt:

für das Kraftwerk Grindelwald am 7. Juli 1959

für das Kraftwerk Simmefluh am 10. Februar 1959

für das Kraftwerk Niederried am 28. April 1959

Das Verfahren für das Kraftwerk Aarberg ist im Gang.

In Ausführung von § 6 der Vollziehungsverordnung zum Wassernutzungsgesetz sind für 52 bestehende Wasserrrechte neue Konzessionsurkunden ausgestellt worden. Zirka 30 weitere befinden sich in Arbeit.

Während der Berichtsperiode wurden folgende Konzessionsgesuche eingereicht: Kraftwerk Aarberg, Elektrizitätswerk Hopflaenen und Innertkirchen.

Es wurden 37 Gesuche um Übertragung und Löschung behandelt und 3 Projektierungsbewilligungen erteilt.

Die Einnahmen aus dem Wasserzins betragen Franken 2 512 592.—. Die Gebühren für Erneuerung, Übertragung und Änderung erreichten den Betrag von Franken 122 672.—.

**b) Gebrauchswassernutzungen.** Im Jahr 1959 wurden 13 Konzessionen für Gebrauchswassernutzungen erteilt, dazu eine für eine bereits bestehende Nutzung.

Im weitern wurden bewilligt:

7 Wasserentnahmen aus öffentlichen Gewässern für den Eigenbedarf. 6 Wasserentnahmen für Bewässerung. 14 Kiesausbeutungen im Grundwassergebiet.

Die Einnahmen an Wasserzins für Gebrauchswassernutzungen betragen Fr. 125 883.50, an Gebühren Franken 7985.—.

**c) Beiträge an Wasserversorgungen.** In 7 Fällen konnten Beiträge bewilligt werden im Totalbetrag von Fr. 481 150.—.

**d) Reinhaltung der Gewässer.** Im Berichtsjahr sind 16 neue generelle Kanalisationsprojekte in Auftrag gegeben worden. An die auf Fr. 75 984.— veranschlagte

Honorarsumme sind Staatsbeiträge von Fr. 24 860.— bewilligt worden (im Mittel 32,5%).

Bis Ende 1959 konnten 132 generelle Projekte genehmigt werden.

An 12 Abwasseranlagen mit einem subventionsberechtigten Kostenvoranschlag von Fr. 5 381 660.— sind Staatsbeiträge von Fr. 1 452 535.— gesprochen worden (im Mittel 27%).

An die Ausführungskosten von Abwasseranlagen sind Staatsbeiträge von total Fr. 665 983.— ausgerichtet worden.

Im Laufe des Jahres konnten die mechanisch-biologischen Abwasserreinigungsanlagen der Gemeinde Les Genevez und Vellerat in Betrieb genommen werden.

Die Studie über die abwassertechnische Zusammenarbeit der Gemeinden des Tales von Tavannes konnte den Gemeinden im Laufe des Herbstes zugestellt werden. Die Gemeinden haben beschlossen, die Variante mit drei Reinigungsanlagen auszuführen. Die Bestrebungen zur Gründung von Gemeindeverbänden für die Vorbereitung der gemeinsamen Abwasserreinigung für die Region Thun und das Worblental sind schon weit gediehen. Die Bemühungen zur Förderung der Zusammenarbeit der Gemeinden für die gemeinsame Abwasserreinigung der Regionen Biel, Herzogenbuchsee, Pieterlen-Lengnau, Roggwil-Wynau-Murgenthal wurden weitergeführt.

Für die Einleitung von Abwasser und die Genehmigung der Kläranlagen sind 2 169 Bewilligungen ausgestellt worden. Die hiefür eingegangenen Gebühren belaufen sich auf Fr. 21 230.—.

Zum Schutz des Grundwassers gegen die Verschmutzung durch Lagerflüssigkeiten sind in 1550 Fällen die notwendigen Sicherheitsmassnahmen vorgeschrieben worden.

Die Frage der *Kehrichtbeseitigung* wird immer schwieriger und die Schaffung günstiger Ablagerungsplätze eine dringende Notwendigkeit. Besonders dringend ist diese Frage für alle Gemeinden in Grundwassergebieten und im Bereich der Seen.

**e) Gewässeruntersuchung.** Die Untersuchung der Aare und des Thuner- und Bielersees haben gute Fortschritte gemacht. Es liegen schon wertvolle Resultate vor. Durch lange Lieferfristen für bestimmte Messgeräte sind besonders die Untersuchungen der Seen etwas verzögert worden. Da die Messungen sich über ein Jahr erstrecken müssen, wird das kommende Jahr dafür noch wesentlich ausgenutzt. Die an diesen Arbeiten zugesicherte Bundessubvention ist noch nicht beschlossen worden.

**f) Wasserbuch und Wasserwirtschaft.** *Wasserbuch:* Auf einheitlichen Karten werden die wichtigsten Daten (Begründung, Umfang und Dauer des Wasserrechts) als Grundlage des Wasserbuches zusammengestellt.

*Wasserwirtschaft:* Die Wassermessungen im Gebiet der Kander als Grundlage für die Projektierung der Nutzbarmachung der Wasserkräfte dieses Gebiets werden fortgesetzt.

Am Gewerbekanal, Sägebach oder Grüttbach zwischen Kirchberg und Derendingen sind drei Meßstationen errichtet worden, um die Abflussverhältnisse, die seit Jahren zu Differenzen geführt haben, abzuklären.

## G. Vermessungswesen

### 1. Allgemeines

Der seit Jahrzehnten angewandte paritätische Tarif für die Grundbuchvermessungen ist vom Schweizerischen Verein für Vermessungswesen und Kulturtechnik auf den 31. Dezember 1958 gekündigt worden. An seine Stelle tritt in Zukunft das kantonal vorgeschriebene Submissionsverfahren. Der Tarif für Nachführungsarbeiten wurde der Teuerung angepasst und von Bund und Kanton im Juli 1959 genehmigt. Die Überbeschäftigung der freierwerbenden Grundbuchgeometer und der Mangel an Personal dauern leider an.

Die kantonale Nomenklaturkommission hat die Erhebung der Lokalnamen im Oberland weitergeführt.

Fertig behandelt und an die eidgenössischen Behörden weitergeleitet sind die Lokalnamen für . . . . .	Alter Kantonsteil km <sup>2</sup>	Jura km <sup>2</sup>	Total km <sup>2</sup>
in Arbeit sind . . . . .	2759	1494	4253
zusammen . . . . .	1507	—	1507
ohne die Seeflächen verbleiben sie noch zu erheben für	4266	1494	5760
	1008	—	1008

### 2. Grenzbereinigungen

**a) Landesgrenze.** Die Ausarbeitung der Grenzprotokolle und Pläne ist abgeschlossen. Eine neue Konvention zwischen Frankreich und der Schweiz, die den grenzbeschreibenden Teil der Konventionen von 1780 und 1824 ersetzen wird, ist im Jahre 1960 zu erwarten.

**b) Kantongrenze.** Wegen Veränderung der Eigentumsgrenzen wurde der Verlauf folgender Teilstücke durch die beteiligten Kantonsregierungen genehmigt.

Bern-Freiburg: Zwischen den Gemeinden Golaten-Wileroltigen und Kerzers.

Bern-Solothurn: Zwischen den Gemeinden Seehof und Herbetswil sowie zwischen den Gemeinden Laufen und Bärschwil.

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

### 3. Grundbuchvermessung

**a) Triangulation IV. Ordnung.** Von der Revision der Sektionen Scherli, Mühlberg und Röthenbach sind die Feldarbeiten abgeschlossen. Außerdem sind 79 Nachführungsfälle behandelt worden.

**b) Kantonales Nivellement.** Im Seeland sind die Höhenmessungen von 78 Triangulationspunkten beendet worden. Dabei konnten Senkungen bis 383 mm (Brüttelenmoos) ermittelt werden. Die durchschnittliche Senkung beträgt 114 mm. Die Nivellementsüge 19 A, 19 B und 20 (Nidau-Täuffelen-Gampelen) wurden neu gemessen.

Im Berichtsjahr sind die Nivellementsüge 26 (Schwarzenburg–Rüeggisberg), 38 (Oberdiessbach–Röthenbach), 59 (Amt Laupen), 61 (Amt Aarberg), 66 (Signau–Röthenbach) und 67 (Amt Courtelary) mit total 296 Punkten auf dem Felde kontrolliert worden.

An 31 Punkten des kantonalen Nivellements mussten Nachführungen vorgenommen werden.

**c) Parzellarvermessung.** Vom Regierungsrat genehmigt wurden die Neuvermessungen Schelten, Golaten, Mülchi, Melchnau, Busswil bei Melchnau I, Ruppoldsried und Wangen an der Aare II. Vom eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement wurden als Grundbuchvermessungen anerkannt: alle obengenannten Vermessungen mit Ausnahme von Ruppoldsried und Wangen an der Aare II, welche anfangs 1960 behandelt werden, sowie die im Jahr 1957 vom Regierungsrat genehmigten Vermessungen Lohnstorf I, Mühletturnen I, II, Kirchenthurnen I, Rümligen I, Gelterfingen I und Mühlendorf BE I.

Folgende Neuvermessungen befanden sich in Arbeit: Adelboden I, Aeschi bei Spiez, Bätterkinden, Bern IX, Biel V, Les Bois, Brienz I, Büetigen, Busswil bei Büren, Därligen, Erlach I, Evilard, Frutigen II, III, Guttannen III, Huttwil I, II, Ins I, Kirchberg BE, Köniz I, II, Krattigen, Leissigen, Lenk I, II, Mattstetten I, Meikirch I, Meiringen I, Mervelier II, Montmelon I, II, Mühlendorf II, Münchringen, Nidau I, Oberwil im Simmental II, Rebévelier, Rohrbach, Rubigen, Ruppoldsried, Saanen I, II, III, 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.** Im Jura ist die Originalaufnahme ganz und im Mittelland zum grössten Teil beendet. Die noch bestehende Lücke im Raume Burgdorf–Seeberg–Wangenamt ist zu  $\frac{2}{3}$  in Arbeit. Das Hauptgewicht liegt auf den photogrammetrischen Aufnahmen im Oberland. Westlich der Linie Därligen–Schwalmeren–Gspaltenhorn und nördlich der Linie Interlaken, Faulhorn–Rosenlau–Grimsel ist der Übersichtsplan, aufgeteilt in 20 Operate, in Arbeit. Auf Ende 1959 sind folgende genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

	km <sup>2</sup>
im Jura von sämtlichen Gemeinden . . . . .	1494
im alten Kantonsteil . . . . .	<u>2753</u>
total genehmigt . . . . .	4247
in Arbeit . . . . .	1742
zusammen . . . . .	5989
noch auszuführen . . . . .	<u>779</u>
Fläche des Kantons Bern (ohne Seeflächen) . .	<u>6768</u>

Im Mittelland sind 8 Blätter nach der Messtischmethode und 7 Blätter nach der luftphotogrammetrischen Methode in Arbeit.

Es betrifft:

Messtischblätter: Operat Wiedlisbach 3 Blätter; Gemeinden Seeberg, Alchenstorf, Wynigen, Heimiswil, Kirchberg, Ersigen, Oberoesch, Niederoesch, und Rumendingen 5 Blätter; zusammen 87 km<sup>2</sup>.

Luftphotogrammetrie: Operat Rumisberg (von Attiswil bis Niederbipp) 3 Blätter; Operat Oberburg mit Gemeindeteilen von Oberburg, Hasle, Lützelflüh, Rüegs-

au, Heimiswil 4 Blätter; auf den 7 Blättern sind 64 km<sup>2</sup> in Arbeit.

Im Mittelland sind total 151 km<sup>2</sup> in Arbeit.

Im Oberland sind folgende Gemeinden oder Gemeinde- teile in Arbeit: Gsteig, Saanen, Lenk, St. Stephan, Zweisimmen, Boltigen, Diemtigen, Wimmis, Krattigen, Aeschi, Reichenbach im Kandertal, Frutigen, Kandergrund, Kandersteg, Adelboden, Leissigen, Därligen, Interlaken, Matten, Wilderswil, Bönigen, Iseltwald, Brienz, Oberried am Brienzersee, Niederried bei Interlaken, Ringgenberg, Habkern Beatenberg, Sigriswil, Horrenbach-Buchen, Eriz, Meiringen, Schattenhalb, Hasliberg, Innertkirchen, Gadmen und Guttannen. Es handelt sich um 1591 km<sup>2</sup>.

Flugaufnahmen liegen vor über Gemeindegebiete von Gsteig, Lauenen, Saxeten und Gadmen, zusammen 142 km<sup>2</sup>.

**e) Übersichtsplan-Reproduktion.** Neben der Fortführung der Schwarzzeichnung der bis jetzt noch nicht reproduzierten Übersichtspläne (Neuzeichnung) müssen alte Mehrfarbendrucke jetzt auch in reine Schwarzzeichnung übergeführt werden (Umzeichnung).

Der Stand ist folgender:	km <sup>2</sup>
genehmigter alter Mehrfarbendruck . . . . .	824
fertig gedruckt im neuen einfarbigen Verfahren.	1516
fertig gedruckte Umzeichnung . . . . .	26
in Arbeit Neuzeichnung . . . . .	361
in Arbeit Umzeichnung . . . . .	112
zusammen . . . . .	<u>2839</u>

Neu gedruckt und von den Bundesbehörden genehmigt sind die Übersichtspläne (115 km<sup>2</sup>):

- SA Bonfol (Umzeichnung)  
SA 119 Sonceboz (Neuzeichnung)  
SA 355 Spiez (Neuzeichnung)

In Arbeit sind die Blätter:

Neuzeichnung (361 km <sup>2</sup> ):	98 Erschwil
	101 Saignelégier
	109 Gänzenbrunnen
	110 Welschenrohr
114/116 Biaufond/La Ferrière	
	122 Pieterlen
	123 Grenchen
	139 Grossaffoltern
	313 Kerzers
	323 Schlosswil
	339 Heimberg

Umzeichnung (112 km <sup>2</sup> ):	86 Fahy
	87 Réclère
	352 Wattwil

**f) Güterzusammenlegung.** In der Viertelsgemeinde Ittigen wurde im September die Flurgenossenschaft Ittigenfeld gegründet. Im Perimeter liegt die neue Grauholzstrasse.

**g) Nachführung der Vermessungswerke.** Der Mangel an vermessungstechnischem Personal verursacht bei den Kreisgeometern immer wieder Verzögerungen bei der Ausführung laufender Arbeiten, was zu vermehrten Reklamationen bei der Vermessungsaufsicht führte. Die Dienstverträge über die Nachführung der Vermessungswerke im Amt Porrentruy mit Kreisgeometer H. Brunner, Pruntrut, und im Amt Fraubrunnen mit Kreisgeometer H. R. Bangerter, Fraubrunnen, wurden von den kantonalen und eidgenössischen Behörden genehmigt.

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

Stand des Vorschusskredites am 31. Dezember 1958 . . . . .	Fr. 724 531.50
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrage von . . . . .	486 266.05
Übertrag	<u>1 210 797.55</u>

Übertrag	Fr. <u>1 210 797.55</u>
Die Rückzahlung der Gemeinden und die Verrechnung der Bundesanteile und Staatsbeiträge erreichten im Jahre 1959 die Summe von . . . . .	386 920.80
Stand des Vorschusskredites am 31. Dezember 1959 . . . . .	<u>823 876.75</u>

Bern, den 22. März 1960.

*Der Baudirektor des Kantons Bern:  
Brawand*

## II. Eisenbahndirektion

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

### **A. Allgemeines**

Das Jahr 1959 brachte den öffentlichen Transportmitteln keine wesentlich andere Entwicklung, als sie im Verwaltungsbericht des Vorjahres dargelegt wurde. Für die Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs und die Bundesbahnen trat eine positive Wendung deshalb ein, indem die Personentarife auf den 1. Oktober um rund zehn Prozent erhöht wurden. Gleichgerichtete Massnahmen sind auch für die Gütertarife in Aussicht genommen. Im Blick auf die immer stärker werdende Konkurrenz des Strassenverkehrs ist in diesem Transportsektor Klugheit und Vorsicht am Platz.

Das Endergebnis der begonnenen und weiter zu führenden Anpassung der Transporttaxen der Bahnen wird so zu beurteilen sein, dass der Personenverkehr die notwendigen Mehrerträge bringen wird, während beim Güterverkehr an Mehrertrag wenig zu gewärtigen ist. Damit wird ohne Zweifel das ganze bisherige Tarifgefüge der Bundes- und Privatbahnen zusätzlich erschüttert werden. Bei vielen Privatbahnen nähern wir uns bezüglich der Tarifgestaltung denjenigen Tarifüberlegungen, die für Betriebe massgebend sind, welche sich vorwiegend oder ausschliesslich mit dem Personentransport befassen. Dazu ist festzuhalten, dass die Tarifgestaltung unserer Bahnen in den vergangenen Jahrzehnten so konzipiert war, dass der Güterverkehr den Hauptertrag lieferte und der Personenverkehr eine willkommene zusätzliche Ertragsquelle darstellte.

Die zunehmende Verlagerung der Verkehrsaufgaben vom Güterverkehr weg zum Personenverkehr führt in der Regel zu einer Verschlechterung der Finanzlage. Wo diese verhängnisvolle Entwicklung schliesslich endigen wird, kann heute noch nicht gesagt werden.

*Personal:* Auf Ende August schied Frau Johner wegen Verehelichung aus dem Staatsdienst aus. Sie wurde durch Anstellung von Fr. G. Bürgi ersetzt. Der Abteilungschef war zufolge einer Bliddarmoperation mit Komplikationen während zwei Monaten ausser Dienst. Trotzdem konnten die Arbeiten ohne Beizug von Aushilfspersonal erledigt werden, was vor allem durch guten Arbeitseinsatz möglich war. Dafür wird dem Personal Dank und Anerkennung ausgesprochen. Zur Vermeidung von Personalvermehrung ist für die Zukunft eine noch weitergehende Zusammenarbeit mit den Privatbahnverwaltungen unerlässlich. Bisherige Versuche in dieser Richtung haben sich in jeder Beziehung bewährt.

### **B. Eisenbahngesetzgebung**

Wie weit das neue Eisenbahngesetz des Bundes vom 20. Dezember 1957, das auf Jahresmitte 1958 in Kraft

getreten ist, die finanzielle Lage der Eisenbahnen zu beeinflussen vermag, kann bis jetzt nicht schlüssig überblickt werden. Tatsache ist aber, dass trotz allen Unzulänglichkeiten, die der Gesetzesnovelle anhaften, eine Konsolidierung der Bahnen in technischer Hinsicht möglich wird. Wenn auch klar ist, dass der Bund die neuen gesetzlichen Bestimmungen restriktiv anwendet, tritt doch mit dem Einschluss der verordnungsgemässen Abschreibungen eine Verbesserung ein, die beachtenswert ist.

Das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 bedingte kantonale Ergänzungsmassnahmen. Sie bestanden für den Kanton Bern in einem Volksbeschluss, der 25 Millionen Franken für technische Erneuerungen und 17 Millionen Franken für Tilgung von Fremdkapital der Bahnen vorsah.

Die Vorlage wurde vom Grossen Rat einstimmig gutgeheissen, und das Bernervolk stimmte ihr am 4./5. Juli 1959 bei einer Stimmabteilung von rund 42 Prozent mit 76 742 Ja zu 24 527 Nein zu. Regierungsrat und Grosser Rat wurden mit dem Volksbeschluss ermächtigt, die Kredite zugunsten der einzelnen Unternehmungen festzulegen. Formell ist damit das Vorgehen für die kommenden zehn Jahre bezüglich der Investitionshilfe zugunsten der Privatbahnen festgelegt. Entscheidend ist die Neuerung, dass die Gemeinden für die jährlichen Betriebsfehlbeträge keine Beiträge mehr zu entrichten haben werden. Bei technischen Verbesserungen sind die Gemeinden aber verpflichtet, für ortsbedingte Bauvorhaben angemessene Beiträge zu leisten, deren Ausmass von Fall zu Fall ermittelt werden muss.

Die neue Ordnung wird neben einer willkommenen Entlastung der Gemeinden auch dazu führen, dass Bund und Kanton Bern ihren Einfluss auf die einzelnen Privatbahnen vermehren werden.

Mit der Annahme des Volksbeschlusses vom 4./5. Juli über die Privatbahnhilfe wurden die notwendigen Voraussetzungen zu einem neuen kantonalen Eisenbahngesetz geschaffen. Das jetzige Gesetz über die Beteiligung des Staates (Bern) am Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 21. März 1920 wird einer neuen gesetzlichen Grundlage Platz machen müssen. Vorgesehen ist bei den in Angriff genommenen Revisionsarbeiten nicht ein reines Eisenbahngesetz, sondern vielmehr ein «Gesetz über die Beteiligung des Staates (Bern) an öffentlichen Transportunternehmungen».

Wir hoffen, mit den Vorarbeiten zu diesem Gesetz bis Frühjahr 1961 fertig zu werden. Bis zu diesem Zeitpunkt wird auch klar sein, welche Ergänzungsmassnahmen sich zur Bundesgesetzgebung aufdrängen.

### C. Die Entwicklung der einzelnen Unternehmungen

#### 1. Schweizerische Bundesbahnen

Die zu Beginn des Jahres eingetretene Schrumpfung des Transportvolumens konnte im Laufe des Berichtsjahres aufgehalten werden und machte später einer Konsolidierung des Verkehrsvolumens Platz. Entscheidend war dabei die Erhöhung der Personentarife auf den 1. Oktober 1959. Der provisorische Rechnungsabschluss des Berichtsjahrs ergibt für die Bundesbahnen ein erfreuliches Resultat, auch wenn es nicht möglich sein wird, das Dotationskapital von 400 Bundesmillionen zu verzinsen.

An grösseren Bauvorhaben der Bundesbahnen im Kanton Bern ist vorab das Fortschreiten des Neubaues des *Bahnhofes Bern* zu erwähnen. Die Abtragungsarbeiten an der Grossen Schanze wurden weitgehend beendet. Im Herbst wurde mit dem Bau des Tunnels für die Dekretsbahnen im Lindenbügel begonnen. Wegen geringer Überlagerung und schlechtem Baugrund wird mit dem nur langsam vorrückenden Schildverfahren gearbeitet. Ebenfalls im Herbst wurde der Tunnel für die SZB/VBW unter der Grossen Schanze in Angriff genommen. Das ursprüngliche Projekt musste in wesentlichen Punkten geändert werden, und zwar durch den Neubau des Institutes für exakte Wissenschaften und wegen schlechten Bodenverhältnissen im Gebiet der Neubrückstrasse. Der Tunnel wird dadurch über 1200 Meter lang. Er kann aber voraussichtlich in kompakten Sandsteinfelsen gebaut werden.

In *Langenthal* begannen die Unterbauarbeiten für den neuen Güterbahnhof Wolfhusen. Für den Landerwerb musste in einzelnen Fällen das Enteignungsverfahren nach Bundesrecht durchgeführt werden. Die Projektionsarbeiten für den Personen- und Güterbahnhof Langenthal standen am Jahresende vor dem Abschluss.

In *Busswil* begannen die Bauarbeiten für die *Doppelspur Busswil-Biel PB*. Vorerst wird die Stationsanlage neu gebaut; auch die Hochbauten wurden in Angriff genommen.

Im Jura wurden Bauarbeiten zur Eliminierung von Niveauübergängen begonnen, weitergeführt und teilweise beendet. In *Lyss* wird demnächst ein gefährlicher Niveauübergang der Broyelinie durch eine Strassenunterführung ersetzt werden.

Der Güterverkehr im *Grenzübergang Delle* hat im Berichtsjahr eine erfreuliche Zunahme erfahren. Im argen liegt aber nach wie vor der Personenverkehr. Der vom Regierungsrat ernannte Delegierte für französisch/bernische Eisenbahnfragen, Herr Ständerat Moeckli, befasste sich mit allen Fragen des internationalen Verkehrs über Delle. Einige Belebung des Verkehrs dürfte eintreten, wenn im Gebiet von Bourogne ein Transithafen (Rhein-Rhone-Kanal) gebaut wird.

#### 2. Bernische Privatbahnen

Die Finanzlage der meisten bernischen Privatbahnen hat sich weiterhin verschlechtert. Immerhin kann festgestellt werden, dass die auf den 1. Oktober wirksame Tariferhöhung gewisse Konsolidierungen bringen wird. Auf den gleichen Zeitpunkt trat auch die Tarifannäherung und die Abgabe von Einheimischenbillets in Kraft. Diese Massnahmen wirken sich für

einen grossen Teil des Oberlandes und das Gebiet der Freiberge vorteilhaft aus. Leider vermag die beschlossene Lösung nicht alle Regionen zu befriedigen. Es wird versucht, in einer Eingabe an die Bundesbehörden eine Erweiterung der anspruchsberechtigten Gebiete zu erwirken. Gleichen Bestrebungen anderer Kantone war allerdings bis jetzt kein Erfolg beschieden.

In technischer Beziehung stand das Berichtsjahr bei allen Privatbahnen im Zeichen der *Bereinigung der Erneuerungsprogramme für die kommenden zehn Jahre* gemäss Volksbeschluss vom 5. Juli 1959. Der Grossen Rat hat mit Beschluss vom 12. November eine erste Kreditrate von 3,6 Millionen Franken für die Jahre 1959 und 1960 freigegeben. Die Programme der einzelnen Unternehmungen werden gegenwärtig von den Dienststellen der Aufsichtsbehörde (Finanzdienst, Dienst für Technik und Betrieb) untersucht. Gewisse Verzögerungen sind dabei nicht zu vermeiden, weil sozusagen sämtliche schweizerische Privatbahnen Hilfegesuche eingereicht haben.

Der Regierungsrat bewilligte erneut einen Jahreskredit von total 90 000 Franken für die Ausrüstung von zehn unbewachten Niveauübergängen mit Sicherungsanlagen (Blinklichter, Halbbarrieren etc.). Bis Ende 1960 werden voraussichtlich alle Staatsstrassenübergänge mindestens eine Blinklichtanlage aufweisen. In den Jahren 1957 bis und mit 1959 wurden insgesamt 28 Anlagen finanziert. 15 Anlagen sind bereits im Betrieb.

An grösseren Bauarbeiten ist folgendes zu erwähnen: Die *Lötschbergbahn* hat im Bahnhof Spiez ein modernes Gleisbildstellwerk in Betrieb genommen, von welchem aus sämtliche Weichen und Signale fernbedient werden. Zwei bisherige Wärterstellwerke konnten damit ausser Betrieb gesetzt werden. Ferner wurde eine neue Doppellokomotive Typ Ae 8/8 abgeliefert. Sie dient vor allem dem schweren Güterdienst auf den Bergstrecken, zum Teil wird sie auch im Schnellzugsdienst eingesetzt.

Die von der *BLS* mitbetriebenen Linien leiden nach wie vor unter einem erheblichen Überalterungszustand der Geleiseanlagen. Mit den verbesserten Bedingungen des neuen Eisenbahngesetzes wird es aber im Laufe der kommenden Jahre möglich sein, Geleise- und Fahrleitungsanlagen in einen zeitgemässen Zustand zu bringen.

Die *Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn* musste sich im Benehmen mit der Eisenbahndirektion und der Kantonalbank intensiv mit der Durchführung der Tilgung der Obligationenanleihe befassen. Die Erledigung dieser Angelegenheit fällt in das Jahr 1960. Die EBT hat die Absicht, eine Anzahl bisher örtlich bewachter Niveauübergänge mit automatischen Barrieren auszurüsten, um Bewachungskosten einzusparen. Eine erste Versuchsanlage in Oberdiessbach hat sich im ersten Betriebsjahr sehr gut bewährt.

Die von der *EBT* mitbetriebenen Unternehmungen (Huttwiler-Bahnen und Solothurn-Münster-Bahn) haben nach wie vor mit finanziellen Schwierigkeiten zu rechnen. Im Sommer 1959 konnte der neue Bahnhof in Huttwil dem Betrieb übergeben werden. Der moderne Zweckbau wurde mit Krediten des Kantons und der Gemeinde Huttwil finanziert.

Bei der *Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn* wurde zwischen Worblaufen und Zollikofen (Rüttlinie) der Streckenblock eingeführt, woran Bund sowie die Kantone Bern und Solothurn Beiträge leisteten. Die Projektierungsarbeiten für die Verbindungsline Ittigen-

Worblaufen zur Einführung der VBW in den unterirdischen Bahnhof Bern wurden abgeschlossen und Landeswerbsverhandlungen begonnen. Ferner wurde die Verlegung der SZB/VBW in eine zweite Verkehrsebene zwischen Tiefenaubrücke und Bern-Wildparkstrasse projektiert.

Bei den *Vereinigten Bern-Worb-Bahnen* wurde in Sinneringen eine neue Gleichrichterstation dem Betrieb übergeben, die von Bund, Kanton Bern und den Gemeinden finanziert worden ist. Über die Sanierung der Verkehrsverhältnisse in Muri und der Muriallee legte Herr Prof. Leibbrand im Frühjahr den Entwurf zu einem Gutachten vor. Ende Juni wurden an zwei Tagen Fahrversuche mit einem Autobus und Anhänger der STI durchgeführt, die zeigten, dass der heutige Fahrplan der Bahn per Autobus besonders während der Verkehrs spitzen nicht eingehalten werden kann. Die Trennung von Bahn und Strasse bringt der Bahn aber noch weitere Fahrzeitverkürzungen, womit der Fahrzeitenvergleich Bahn/Autobus sich noch wesentlich mehr zugunsten der Bahnlösung verschiebt. Der Entscheid über die künftige Traktion dürfte aus diesen Erwägungen zugunsten der Bahn fallen. Wichtiger ist aber die Tatsache, dass dieser Entscheid nicht mehr zu lange auf sich warten lässt, weil die Benützung dieser Ausfallstrasse durch die Bahn zu zahlreichen Stockungen und Unfällen führt.

Im Sommer wurde ein Sachverständigengutachten über die Sanierung der Verkehrsverhältnisse im Gebiet der *Biel-Täuffelen-Ins-Bahn* (BTI) abgeliefert. Die beiden Experten (Dr. Fahm, Direktor der SZB, und Herr Iten, Direktor der Zugerland-Verkehrsbetriebe) weisen nach, dass bezüglich des einmaligen Kapitaleinsatzes die Erhaltung der Bahn einen Aufwand von rund 7 Millionen Franken bedingen wird, während die Umstellung auf einen Strassentransportdienst ungefähr 3,5 Millionen Franken betragen wird. Die mutmasslichen jährlichen Fehlbeträge der Betriebsrechnung weichen für beide Traktionsarten nur unwesentlich voneinander ab. Da die Bahn auf rund elf Kilometer Länge die Staatsstrasse Biel-Ins mitbenutzt, muss die Frage der Traktionsänderung gewissenhaft studiert werden.

Die *Schmalspurbahnen im Oberaargau* setzten die Erneuerungsarbeiten besonders beim Oberbau fort. Im Gebiet von Flumenthal wurde die SNB auf eine Länge von rund 600 Meter von der Strasse getrennt. Sieht man von der eigentlichen Stadt einfahrt in Solothurn ab, wird die SNB bis in zwei Jahren im Gebiet des Kantons Solothurn keine Strassenstrecken mehr aufweisen. Für die Sanierung der einzigen Strassenstrecke der SNB auf Berner Boden im «Buchli» wurde ein Projekt ausgearbeitet, um Bahn und Strasse zu trennen und gleichzeitig einen gefährlichen Niveauübergang durch eine Strassenüberführung zu ersetzen.

Bei den *Oberaargau-Jura-Bahnen* (OJB) erfolgte eine totale Geleiseerneuerung auf der Strecke Melchnau-Untersteckholz mit einer Baulänge von zwei Kilometern. Ferner wurde in Langenthal eine Geleiseverlegung auf eine Länge von rund 400 Metern durchgeführt.

Die *Chemins de fer du Jura* setzten den Bau von Sicherungsanlagen bei unbewachten Niveauübergängen fort. Leider bewährte sich eine anlässlich der technischen Erneuerung angeschaffte Hochfrequenztelephonanlage in der Praxis nicht, so dass die Anlage von der Lieferfirma wieder zurückgenommen werden musste. Mit Eingabe vom 30. September 1958 stellte der Regierungsrat dem

Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement das Gesuch um Aufhebung der Vereinbarung vom Jahre 1951, womit sich der Kanton Bern verpflichtete, für die Betriebsfehlbeträge der CJ in vollem Umfange aufzukommen. Trotz verschiedener Rechargen ist diese Angelegenheit immer noch pendent. Auch hier sollte ein Entscheid nicht mehr lange hinausgeschoben werden.

Zusammenfassend kann über die Lage der Privatbahnen des Kantons Bern gesagt werden, dass eine noch engere Zusammenarbeit von Bahn zu Bahn zweckmäßig und dringend wünschbar ist. Die Bereitschaft dazu ist vorhanden.

Um den kantonalen Behörden einen zeitlichen Überblick über die bernischen Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs zu geben, publizierte die Eisenbahndirektion im Oktober 1959 eine statistische Arbeit über Leistungen und Finanzen der bernischen Privatbahnen 1920 bis 1957. Die Publikation hat beträchtliche Beachtung gefunden.

Über die Finanzlage und die Leistungen der einzelnen Unternehmungen geben die Tabellen am Schlusse des Berichtes Auskunft. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass Vergleiche mit früheren Jahren nicht möglich sind, weil die Abschreibungen nunmehr in der Betriebsrechnung aufgeführt sind, während diese bis und mit 1957 in der Gewinn- und Verlustrechnung figurieren.

### 3. Konzessionierte Schiffahrt

Beim Schiffsbetrieb *Thuner- und Brienzsee* wurde im Laufe des Jahres das neue Motorschiff «Niederhorn» dem Betrieb übergeben. Die guten Überschüsse des Thunersees genügten, um die im Gebiet des Brienzersees eingetretenen Fehlbeträge auszugleichen.

Die *Bielersee-Dampfschiffgesellschaft* (BDG) bestellte im Sommer 1959 ein neues Motorschiff, das den Namen «Chasseral» erhalten soll. Die Ablieferung erfolgt im Sommer 1960. Die Finanzierung erfolgte durch Beiträge des Kantons Bern und der Stadt Biel von je 250 000 Franken. Das Ausmass eines Bundesbeitrages steht noch zur Diskussion. Die abwartende Haltung des Bundes kann mit den nach wie vor unbefriedigenden Konzessionsdiskussionen zwischen den beiden Schiffahrtsgesellschaften begründet werden. Ohne Zweifel ist, vom Standpunkt des Gesamtverkehrs aus gesehen, eine enge Zusammenarbeit zwischen den konzessionierten Schiffahrtsunternehmungen des Bieler-, Neuenburger- und Murtensees zu befürworten. Es ergeben sich aber in der Praxis mancherlei Schwierigkeiten, und die Finanzlage der beiden Gesellschaften ist dermassen unterschiedlich, dass eine engere Zusammenarbeit eingehender Prüfung ruft.

### 4. Nahverkehrsmittel und konzessionierte Autobetriebe

Die seit 1. Juni 1958 vollständig schienenfreie Unternehmung *Steffisburg-Thun-Interlaken* (STI) konnte ihre Finanzlage weiter konsolidieren. Diese Entwicklung wird in Zukunft noch fortgesetzt werden können durch die Entlastung der STI vom Fremdenkapitalzinsendienst. Der Grosse Rat des Kantons Bern gewährte der Unternehmung am 12. November ein Darlehen von 900 000 Franken, um das anlässlich der Umstellung der Strecke Thun-Beatenbucht bei der SUVAL aufgenommene und von den Gemeinden verbürgte Darlehen zu

tilgen. Das Darlehen des Staates wird im Rahmen des Volksbeschlusses vom 5. Juli 1959 über die Privatbahnhilfe getilgt werden, und zwar mit Jahresquoten von 50 000 Franken. Es wird geprüft, wie weit die STI den Darlehenszins von zwei Prozent in einer einmaligen Leistung pro 1960 entrichten kann, womit die Unternehmung von sämtlichen Zinslasten befreit würde. Die Generalversammlung beschloss die Anschaffung von zwei neuen Autobussen, die im Frühjahr 1960 abgeliefert werden.

Versuchswise eröffnete die STI zwischen Thun und Steffisburg eine zweite konzessionierte Strecke ins Gebiet Schwäbis/Steffisburg-Bernstrasse. Vorläufig deckt die Gemeinde Steffisburg den eintretenden Streckenverlust und eine Entschädigung an die Emmentalbahn.

Die Unternehmung *Biel-Meinisberg* entwickelte sich im Berichtsjahr weiterhin erfreulich. Die Generalversammlung beschloss die Anschaffung eines neuen Autobusses, wofür die Mittel aus zurückgestellten Abschreibungsgeldern ausreichen.

Die enge Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben der Stadt Biel hat sich für die Unternehmung einmal mehr bewährt. Eine gleiche oder ähnliche Zusammenarbeit sollte auch zwischen der STI und den Verkehrsbetrieben der Stadt Thun erwogen werden.

### 5. Kleinseilbahnen, Skiliste

Konzessionsgesuche für Kleinseilbahnen mit einem Fassungsvermögen der Kabinen bis zu vier Personen sind im Berichtsjahr keine eingereicht worden. Auch bei den Skiliftanlagen scheint eine gewisse Sättigungsgrenze erreicht zu sein. Die Eisenbahndirektion prüfte die Möglichkeiten des Anschlusses an das sogenannte Seilbahnkonkordat für die der Kantonshoheit abdelegierten Anlagen. Die Zusammenarbeit mehrerer Kantone umfasst vor allem die technische Aufsicht und die periodischen Kontrollen, wobei der Regierungsrat nach wie vor Konzessionserteilungsbehörde bleibt und nach freiem Ermessen über Zustimmung oder Ablehnung von Konzessionsgesuchen zu entscheiden hat. Der Anschluss an das Konkordat, dem bereits elf Kantone angeschlossen sind, kann in jeder Beziehung befürwortet werden. Er wird voraussichtlich im Laufe des Jahres 1960 erfolgen. Die Eisenbahndirektion wird dadurch von zeitraubenden administrativen Aufgaben angemessen entlastet.

### 6. Flugverkehr

Zu Beginn des Jahres wurden die Arbeiten für den Bau einer Belagsfläche im *Belpmoos* in Angriff genommen. Durch mildes Wetter begünstigt, schritten die Arbeiten planmäßig vorwärts, trotzdem gegenüber dem ursprünglich vorgesehenen Bauvorgang bedeutende Abänderungen berücksichtigt werden mussten.

Am 5. Juni konnte die Belagsfläche dem Verkehr übergeben werden, was in Anwesenheit von Vertretungen der Stadt und des Kantons Bern, der Swissair, der Alpar und weiteren Gästen erfolgte. Als Dank an die Behörden und die Bauunternehmungen offerierte die Swissair Rundflüge mit einer DC 3, wobei sämtliche Arbeiter der Bauunternehmungen Gelegenheit zu einem viertelstündigen Rundflug hatten.

Die Zahl der beförderten Passagiere wies am Ende der Saison gegenüber dem Vorjahr ungefähr eine Ver-

doppelung auf. Es zeigte sich aber, dass dieser Zubringerdienst trotz guter Auslastung der Kurse defizitär ist.

Bewiesen hat aber die Belagsfläche, dass Bern und Umgebung eine genügend grosse Basis für einen regelmässig bedienten Stadteflugplatz bildet. Dieser eindeutig erbrachte Beweis veranlasste die Behörden, die Projektierungsarbeiten für einen *Flughafen Bern-Nord* weiterzuführen. Es wurde Auftrag erteilt, die Vorarbeiten für eine Güterzusammenlegung an die Hand zu nehmen, die Wirkungen von Waldrodungen zu untersuchen und den Wasserhaushalt des Flughafengebietes näher zu untersuchen.

### D. Fahrplanwesen

Die Zahl der bei den Regierungsstatthalterämtern eingegangenen Fahrplanbegehren ging gegenüber dem Vorjahr erheblich zurück. Trotzdem hatte die Eisenbahndirektion über achtzig Abänderungsbegehren gegenüber den Bundes- und Privatbahnen zu vertreten. Gesamtschweizerisch gesehen, stellt der Kanton Bern annähernd einen Drittel sämtlicher Fahrplanwünsche. Entsprechend bescheiden ist jeweilen auch das Resultat unserer Bemühungen. Eine grosse Zahl der Begehren wird abgelehnt. Es werden lediglich einige unwesentliche Wünsche erfüllt. Für die Gesuchsteller sollte in Zukunft wegleitend sein, sich auf einige wesentliche Punkte zu beschränken.

Im Oktober fand eine Konferenz zwischen Bundesbahnen einerseits, Delegationen des Regierungsrates und des Gemeinderates der Stadt Bern anderseits statt mit dem Ziele, die Verbindung Basel-Bern-Oberland zu beschleunigen und der Bundesstadt in Zukunft Anschluss an das internationale TEE-Zugnetz zu gewähren. Die TEE-Züge (Trans-Europa-Express) vermittelten gute Verbindungen mit allen wichtigen Städten Westeuropas. Vorläufig werden in der Schweiz die Städte Basel, Zürich und Lausanne bedient. Die Bundesbahnen stellten die Beschleunigung der Schnellzüge für eine nahe Zukunft in Aussicht. Ob Bern an das TEE-Netz angeschlossen werden kann, wurde nicht verbindlich zugesichert.

### E. Kleinschiffahrt

Leider gelang es im Berichtsjahr nicht, die Vereinheitlichung der kantonalen Schiffsreglemente der westschweizerischen Kantone zum Abschluss zu bringen. Das Eidgenössische Amt für Verkehr beantragte zum vorliegenden Entwurf verschiedene Änderungen, denen im Blick auf eine neue eidgenössische Verordnung über die Schiffahrt Rechnung getragen werden muss.

Das weitere Vorgehen in dieser Sache kann folgendermassen umschrieben werden:

Sobald der Text zum neuen Reglement bereinigt ist, wird das Reglement dem Regierungsrat zur Genehmigung unterbreitet. Die Gebühren werden dem Ermessen der einzelnen Kantone vorbehalten. Ferner soll den einzelnen Kantonen vorbehalten bleiben, für einzelne Gewässer oder Gewässerzonen besondere Bestimmungen bezüglich Fahrgeschwindigkeiten, Verbot oder Zulassung des Motorbootfahrens und Wasserskisportes usw. zu erlassen.

Die provisorischen Seeordnungen für den Thuner- und den Bielersee haben sich im Berichtsjahr bewährt. Sie werden auch pro 1960 im Sinne der weiteren Abklärung verfügt werden.

## F. Schlussbemerkungen

Die heutige Generation steht vor baulichen Verkehrs-aufgaben, die bedeutend weiter gehen als beispielsweise der Bau der Eisenbahnen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Man hat sich zudem vor Augen zu halten, dass viele Bahnbauten in der Gründerepoche mehr oder weniger deutliche Spekulationsbauten waren mit der Absicht, auf dem eingeworfenen Kapital massive Gewinne zu realisieren.

Mehr und mehr werden aber Verkehrsbauten zu Bauvorhaben der öffentlichen Hand. Die damit verbundenen Aufwendungen beeinflussen in zunehmendem Masse die Bundes-, Kantons- und Gemeindefinanzen.

Zu beurteilen ist deshalb vor allem die Frage, welche Mittel der öffentlichen Hand für den öffentlichen und den privaten Motorfahrzeugverkehr zur Verfügung stehen. Noch entscheidender ist die Frage wie weit die jährlich zunehmende Individualisierung des Verkehrs den Aufgabenkreis des öffentlichen Verkehrs einschränken wird. Bisherige Erfahrungen lehren, dass eine Aufgabenteilung zwischen den beiden Verkehrsträgern notwendig ist und notwendig bleiben wird.

Für unser Land und für den Kanton Bern stellen sich innerhalb einer Gesamtverkehrsplanung schon deshalb ganz besondere Aufgaben, weil Bundes- und Privatbahnen, der Nationalstrassenbau und schliesslich der Luftverkehr zu berücksichtigen sind. Alle Bedürfnisse des Verkehrs müssen in den Rahmen unserer volkswirtschaftlichen Gegebenheiten hineingestellt werden.

Jeder Verkehr bedingt Kosten, und für jeden Verkehrsträger ist abzuwägen, ob die aufzubringenden Gelder in einer vertretbaren Relation zum jetzigen oder künftigen Verkehrsaufkommen stehen. Leistungsfähige Verkehrsbänder für den öffentlichen und privaten Verkehr müssen Grundsatz für künftige Verkehrsbauten sein. Verkehr wird niemals Selbstzweck werden, sondern seine Dienstleistungen kommen direkt oder indirekt der Wohlfahrt des Volkes zugute.

So gesehen, ist kein Grund vorhanden, um zwischen öffentlichem und privatem Verkehr zum Mittel der Kriegserklärung zu greifen. Grund ist aber vorhanden zu einer sinnvollen Zusammenarbeit sämtlicher Verkehrsträger. Je eher sich derartiges Gedankengut durchzusetzen vermag, um so grösser wird der volkswirtschaftlich messbare Nutzen für alle Verkehrsteilnehmer sein.

### 1. Approximative Betriebsergebnisse pro 1959 der bernischen Transportanstalten und der SBB

Verwaltung	Ertrag	Aufwand inkl. Abschrei- bungen	Überschuss + Fehlbetrag —	Deckung der Fehlbeträge		Kantonskre- dit nach Voranschlag 1960
				Anteil Bund	Anteil Kt. Bern	
<b>1. Schweiz. Bundesbahnen . . .</b>	Fr. 960 900 000	Fr. 740 600 000	Fr. +220 300 000	Fr. —	Fr. —	Fr. —
<b>2. Bernische Privatbahnen</b>						
<i>a) Normalspur</i>						
Bern-Lötschberg-Simplon . . .	41 865 110	34 380 268	+ 7 484 842	—	—	—
Bern-Neuenburg . . . . .	4 824 095	5 639 710	— 815 615	543 800	177 000	240 000
Gürbetal-Bern-Schwarzenburg	4 133 281	5 524 413	— 1 391 132	927 000	464 000	240 000
Simmentalbahn . . . . .	2 520 819	2 759 817	— 238 998	159 000	80 000	70 000
Sensetalbahn . . . . .	405 036	402 615	+ 2 421	—	—	—
Emmental-Burgdorf-Thun . .	10 546 556	10 203 756	+ 342 800	—	—	—
Vereinigte Hettwil-Bahnen .	3 468 611	4 137 806	— 669 195	446 130	156 200	150 000
Solothurn-Münster-Bahn . .	1 207 506	1 403 447	— 195 941	130 628	20 000	60 000
<i>b) Schmalspur</i>						
Chemins de fer du Jura . . .	1 767 291	2 476 994	— 709 703	478 000	220 000	260 000
Montreux-Oberland . . . . .	3 204 514	3 995 937	— 791 423	527 616	124 000	150 000
Berner-Oberland-Bahn . . .	3 456 188	3 278 404	+ 177 784	—	—	—
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1 815 194	1 813 212	+ 1 982	—	—	40 000
Solothurn-Zollikofen-Bern . .	3 714 460	3 642 174	+ 72 286	—	—	60 000
Biel-Täuffelen-Ins . . . . .	586 937	696 000	— 109 062	72 700	36 300	30 000
Solothurn-Niederbipp-Bahn .	598 023	686 333	— 88 310	59 000	18 000	30 000
Oberaargau-Jura-Bahnen . .	688 365	922 742	— 234 377	156 200	78 100	90 000
	84 801 986	81 963 628	+ 2 838 359	3 495 074	1 373 600	1 420 000
<b>3. Schiffahrtsbetriebe</b>						
Thuner/Brienzersee . . . . .	2 051 331	1 697 573	+ 353 758	—	—	—
Bielersee . . . . .	367 797	367 700	+ 97	—	—	—
	2 419 128	2 065 273	+ 353 855	—	—	—
<b>4. Konzessionierte Autobetriebe</b>						
Steffisburg-Thun-Interlaken .	1 385 043	1 460 064	— 75 021	50 014	25 007	40 000
Biel-Meinisberg . . . . .	110 111	85 988	+ 24 123	—	—	—
	1 495 154	1 546 052	— 50 898	50 014	25 007	40 000

## **2. Veränderungen bei Eisenbahn-, Automobil-, Aufzugs- und Seilbahnkonzessionen (inkl. Skilifte und Sesselbahnen)**

Im Jahre 1959 wurden zuhanden der Bundesbehörden oder des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

#### a) Definitive Konzessionserteilungen

Automobilkonzession Lenk–Iffigenalp  
Automobilkonzession Brienz–Axalp  
Automobilkonzession Meiringen–Reichenbach–  
Aareschlucht  
Gondelbahn Hasliberg–Käserstatt  
Trainerskilift Ahorn, Eriswil  
Trainerskilift «La Bragarde», Les Prés d'Orvin  
Trainerskilift Schermtanne, Adelboden  
Trainerskilift Salzegg–Eigerletscher

### b) Provisorische Konzessionserteilungen

## Automobilkonzession Grindelwald–Itramen Automobilkonzession Lenk–Bühlberg

### c) Konzessionserneuerungen

Automobilkonzession Zwingen–Büsserach  
Automobilkonzession Kandersteg BLS–Selden  
Automobilkonzession Tramelan–St. Immer  
Automobilkonzession Rütschelen–Langenthal  
Skilift Gstaad–Wispillen  
Skilift Adelboden–Kuonisbergli  
Skilift Hornberg–Hornfluh  
Skilift Habkern  
Skilift Schönried–Horneggli  
Skilift Innere Allmend Wengen  
Skilift Bätzenboden, Wengen  
Skilift Schiltwald–Innere Allmend, Wengen  
Skilift «Eggli» b. Gstaad  
Skilift Moron–Les Ecorcheresses

#### d) Konzessionsausdehnungen

Ausdehnung der Automobilkonzession 3017 der städtischen Verkehrsbetriebe Biel auf die Strecke Bözingen-Restaurant Zollhaus-Bözingenberg Berg hotel.

Ausdehnung der Automobilkonzession 647 der städtischen Verkehrsbetriebe Biel auf die Strecke Biel Bahnhofstrasse Hotel Elite–Güterstrasse Einmündung Wyttensbachstrasse und die Strecke Biel Brüggstrasse Einmündung Alex. Moserstrasse–Portstrasse–Port–Hauptstrasse–Neumatt.

Ausdehnung der Automobilkonzession 476 der städtischen Verkehrsbetriebe Bern auf die Strecke Hauptbahnhof-Länggasse.

## Ausdehnung der Automobilkonzession der STI, Thun, auf die Strecke Thun–Steffisburg–Bären.

#### e) Konzessionsablehnung

Automobilkonzession Magglingen–Hohmatt

### **3. Schiffahrt**

**a) Bestand der kontrollierten Schiffe pro 1959**

Art	Bieler- see	Thuner- see	Brien- zensee	Flüsse und kleine Ge- wässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis zu 10 Personen . . . . .	576	568	274	546	1964
Motorgondeln . . . . .	957	417	104	277	1755
Motorboote . . . . .	208	132	7	6	353
Segelboote verschiedener Art . . . . .	104	176	8	1	284
Segelboote mit Motor . . . . .	96	20	1	4	121
Segeljachten . . . . .	5	40	—	—	45
Lastschiffe inkl. Weidlinge über 10 Pers. . . . .	5	16	1	28	50
Fähren . . . . .	—	—	—	9	9
Faltboote und Paddelboote inkl. Kayaks . . . . .	194	264	46	485	989
Faltboote mit Segel . . . . .	47	22	12	88	169
Faltboote mit Motor . . . . .	10	10	2	38	60
Total 1959	2202	1665	450	1482	5799
Total 1958	2186	1651	449	1679	5965
Veränderungen . . . . .	+ 16	+ 14	+ 1	- 197	- 166

**b) Schifferpatente und Fähigkeitsausweise**

Bestand der Schifferpatente Ende 1959: 2179 (1845).  
Visierte Fähigkeitsausweise: 4 (6)

### c) Rechnung

### *Einnahmen:*

Gebühren und Stempel- marken . . . . .	Fr. 45 562.—
Drucksachen . . . . .	» 26.—
	Fr. 45 588.—
<i>Ausgaben:</i> Besoldungsanteile, Tele- fons etc. . . . . . . . . . . . .	» 15 208.—
Überschuss (1958: Fr. 24 117.—) . . .	Fr. 30 380.—

#### **4. Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1959**

Budgetrubrik 2200	Budgetierte Einnahmen  Fr.	Erzielte Einnahmen  Fr.	Budgetierte Ausgaben  Fr.	Wirkliche Ausgaben  Fr.
Sekretariat und Eisen- bahnabtei- lung . . .	294 500	302 202	4 656 550	4 495 231

Bern, den 8. Juni 1960.

## *Der Eisenbahndirektor des Kantons Bern:*

Brawand

Vom Begierungsrat genehmigt am 28. Juni 1960.

Begl. Der Staatsschreiber: **Schneider**

**Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1959**

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

Bauten und Eisenbahnen

237

Nr.	Name der Bahn	Konzession	Datum des Subventionsbeschusses des Grossen Rates	der Betriebseröffnung	Kapital			Aktienbeteiligung des Staates	
					Aktien	Feste Verbindlichkeiten	Total	Nominell	Buchwert
<b>I. Normalspurbahnen</b>									
1	Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn . . . . .	{ 2. VI. u. 14. IX. 1871 }	—	26. V. 1875 12. V. 1882 21. VII. 1899	9 210 500 — 7 313 750	10 000 000 — 2 000 000	1 205 374 — 299 606	20 415 874 — 9 613 356	2 825 250 — 2 001 750
2	a) Burgdorf-Solothurn . . . . .	19. XII. 1872	—	—	—	—	—	—	1 505 218 — —
	b) Burgdorf-Thun . . . . .	23. XII. 1896	21. V. 1897	—	—	—	—	—	—
	c) Vereinigte Huttwilbahnen . . . . .	—	—	12. XII. 1884 10. IV. 1891	28. XI. 1887 23. II. 1893	1. XI. 1889 9. V. 1895	—	—	1 328 245 — —
	a) Langenthal-Huttwil . . . . .	—	—	10. IV. 1891	28. XI. 1905	1. VI. 1908	—	—	—
	b) Huttwil-Wolhusen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
	c) Ramsen-Suniswald-Huttwil und Grünen-Wesen . . . . .	15. X. 1897	—	—	3 502 500	3 448 940	165 381	7 116 821	2 420 000
	a) Spiez-Erlenbach . . . . .	—	—	27. VI. 1890	{ 20. VIII. u. 13. IX. 1895 }	16. VIII. 1897	—	—	1 081 934 — —
	b) Erlenbach-Zweisimmen . . . . .	15. X. 1897	—	15. X. 1897 10. X. 1890	29. III. 1898	1. XI. 1902 1. VII. 1901	7 685 000 2 908 600	5 141 829 6 044 956	13 424 925 803 470
4	Bern-Neuenburg . . . . .	—	—	—	—	—	—	598 096	3 754 400
5	Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn . . . . .	—	—	17. IV. 1891	{ 17. V. 1899 27. II. 1901 }	14. VIII. 1901 1. XI. 1902	—	—	9 757 026
	a) Gürbetalbahn . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	1 957 700
	b) Bern-Schwarzemburg . . . . .	17. XII. 1898	25. I. 1907	29. VII. 1902	23. I. 1904	1. VII. 1907	887 680	—	—
	Sensetalbahn . . . . .	1. VII. 1898	—	—	9 751 000	—	—	—	—
6	Freiburgerbahnen . . . . .	—	—	21. XII. 1888 30. V. 1892	29. VIII. 1902 { 23. VII. 1903 1. VIII. 1903 }	—	—	—	1 040 123 16 812 468
	a) Freiburg-Murten und . . . . .	—	—	9. XII. 1889	7. X. 1903	15. VII. 1906 (1. VI. 1893)	1 135 075	1 205 822	1 52 443 720 467
	b) Murten-Ins . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	674 320 32 200
7	Solothurn-Münster . . . . .	—	—	27. VI. 1906 (19. III. 1899)	15. V. 1893	59 783 500	87 356 625	5 820 774	2 765 639
8	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzsee)	(21.VI. 1913)	—	—	—	—	—	152 960 899	60 750
9	—	—	—	—	—	—	—	23 839 000	—
	Total	102 177 605	121 539 173	10 190 353	283 907 131	37 556 370	—	—	24 576 242
<b>II. Schmalspurbahnen</b>									
1	Compagnie des chemins de fer du Jura	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	10 850 000	34 259	739 158	11 623 417	5 551 400
	a) Pruntrut-Bonfol . . . . .	5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910	—	—	—	—	4 750 000
	Verlängerung Bonfol-Grenze . . . . .	{ 26. III. 1897 }	9. X. 1907	21. V. 1904	—	—	—	—	—
	b) Saignelégier-Glovelier . . . . .	{ 29. III. 1901 }	31. I. 1883	16. VIII. 1884 3. XII. 1913	—	—	—	—	—
	c) Tayavnes-Tramelan-Brienz-Mörnmont . . . . .	{ 23. XII. 1881 }	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	—	—	—	—	—
	Elektrifikation Tramelan-Tavannes	—	—	—	—	—	—	—	—
	d) Saignelégier-La Chaux-de-Fonds . . . . .	27. VI. 1890	24. IV. 1912	21. XII. 1913	2 237 950	2 374 830	364 161	4 976 941	1 238 560
2	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen . . . . .	1. X. 1927	26. II. 1908	17. XII. 1901	{ 3 541 690 }	7 084 400	275 001	10 901 091	198 000
	{ Montreux-Berner Oberland . . . . .	16. IV. 1898	24. IV. 1912	8. VI. 1911	9 442 000	400 000	15 739	1 357 739	15 840
3	Zweisimmen-Lenk . . . . .	30. III. 1906	29. III. 1909	26. X. 1907	97 050	—	7 794	104 844	46 500
4	Langenthal-Jura . . . . .	30. III. 1906	29. XI. 1905	6. X. 1913	—	—	—	—	42 960
5	Biel-Meinischberg (jetzt Autoverkehr) . . . . .	22. XII. 1909	24. IV. 1912	1. XII. 1916	1 003 000	—	66 511	1 069 511	706 200
6	Biel-Täuffelen-Ins . . . . .	22. XII. 1908	{ 18. XI. 1912 1. III. 1918 }	4. XII. 1916	4 976 500	2 000 000	704 644	7 681 144	2 184 000
7	Solothurn-Zollikofen-Bern . . . . .	22. VI. 1912	24. IV. 1912	9. I. 1918	1 872 000	145 300	35 414	2 052 714	402 500
8	Solothurn-Niederbipp . . . . .	20. XII. 1913	26. V. 1913	6. X. 1917	987 000	300 000	711 625	1 998 625	567 500
9	Langenthal-Melchnau . . . . .	12. III. 1912	19. IX. 1916	10. X. 1913	1 416 300	4 049 898	214 433	3 531 476	867 500
10	Steffisburg-Thun-Interlaken . . . . .	19. XII. 1905	22. XII. 1947	1. VII. 1909	3 843 000	—	—	8 107 331	238 200
11	Berner-Oberland-Bahnen . . . . .	29. IV. 1887	—	—	—	—	—	63 000	218 192
12	Jungfraubahn . . . . .	—	—	—	—	—	—	1 000	63 000
13	Leuk-Leukerbad . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	700
	Total	32 190 490	17 804 813	3 409 530	53 404 833	12 542 320	9 337 792	—	—
	Gesamttotal	134 368 095	139 343 986	13 599 883	287 311 964	50 089 690	33 914 034 <sup>1)</sup>	—	—

<sup>1)</sup> Buchwert ohne die von der Verwaltung vorgenommenen Wertberichtigungen.

