Zeitschrift: Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern ... = Rapport sur

l'administration de l'Etat de Berne pendant l'année ...

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1960)

Artikel: Verwaltungsbericht der Direktionen der Bauten und Eisenbahnen des

Kantons Bern

Autor: Brawand, Samuel / Moine, V.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417614

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.12.2025

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

VERWALTUNGSBERICHT

DER

DIREKTIONEN DER BAUTEN UND EISENBAHNEN DES KANTONS BERN

FÜR DAS JAHR 1960

Direktor:

Regierungsrat SAMUEL BRAWAND

Stellvertreter: Regierungsrat Dr. V. MOINE

I. Baudirektion

A. Allgemeines

Die schweizerische Wirtschaft und mit ihr das Baugewerbe standen im Jahre 1960 im Zeichen eines weiteren Konjunkturanstieges und einer verstärkten Anspannung des Arbeitsmarktes. Die Wohnbautätigkeit zeitigte Rekordziffern. Die übrige Bautätigkeit verlagert sich allmählich vom Kraftwerk- zum Strassenbau. Das Hauptkontingent der berufstätigen Ausländer wurde auch im Kanton Bern in den Bauberufen beschäftigt.

Die staatliche Bautätigkeit ist im Vergleich zum Vorjahr ungefähr gleich geblieben. Während im Hochbau die Ausgaben um 877 900.— Franken auf 17 205 991.-Franken gestiegen sind, blieben sie im Tiefbau um 954 000.— Franken hinter denjenigen des Jahres 1959 zurück. Das gesamte Strassenwesen kostete brutto, d.h. ohne Motorfahrzeugsteuer, Benzinzollanteil und werkgebundene Bundesbeiträge 38 922 Millionen Franken. Die letztgenannten 3 Einnahmepositionen ergaben zusammen 34 897 Millionen Franken (1959: 28 426 Millionen Franken).

Besonders hervorzuheben sind der Abschluss des Neubaus und der Renovation des Schlosses Pruntrut und die durchgeführten Arbeiten auf der Nationalstrasse N 1 Bern-Zürich, Baustellen der Teilstrecke Bern-Schönbühl.

Im Sektor Wasserbau ist von besonderer Wichtigkeit der Bundesbeschluss über die Gewährung eines Bundesbeitrages von 50 Prozent an die Arbeiten der II. Juragewässerkorrektion vom 5. Oktober 1960. Über den dem Kanton Bern verbleibenden Kostenanteil von 17,82 Millionen Franken, verteilt auf 11 Jahre, hat der Grosse Rat am 23. November 1960 einen einstimmigen Beschluss gefasst. Am 5. März 1961 wird das Bernervolk über diese Kreditgewährung abzustimmen haben.

Die Baudirektion bearbeitete im Berichtsjahr neben zahlreichen Gesuchen um Strassenbau- und Unterhaltsbeiträge 66 Baulinienpläne (worunter auch Zonenpläne), 8 Strassenpläne, 20 Baureglemente, 12 Beitragspflichtreglemente, 19 Kanalisationsreglemente, 29 Wasserversorgungsreglemente, 272 strassen- und hochbaupolizeiliche Ausnahmebewilligungen, 4 Strassen- und Wegreglemente sowie 7 Schwellenreglemente und Kataster. Ferner traf die Baudirektion mehrere Ästhetikentscheide und solche in strassenpolizeilicher Hinsicht. Sie befasste sich ebenfalls mit 36 Rekursen an den Regierungsrat. Bei einigen staatsrechtlichen Beschwerden gegen regierungsrätliche Entscheide hatte sie sodann die Vernehmlassungen des Regierungsrates an das schweizerische Bundesgericht vorzubereiten. Soweit das Bundesgericht auf die staatsrechtlichen Beschwerden eingetreten ist, hat es sie abgewiesen. In mehreren Geschäften anderer Direktionen wurden Mitberichte abgegeben. Dazu wurde das Direktionssekretariat um zahlreiche Rechtsauskünfte angegangen.

Personal. Am 7. März starb Arthur Heiniger, Oberwegmeister und Amtsschwellenmeister des Ämtsbezirkes Trachselwald. Er stand während 1½ Jahren im

Am 16. August starb Albert Knutti, Oberwegmeister und Amtsschwellenmeister des Amtsbezirkes Niedersimmental. Er stand während 43 Jahren im Staats-

Den Verstorbenen bewahrt die Baudirektion ein dankbares Andenken.

Es traten zurück:

M.Gerber, Zeichner des Kreisoberingenieurbureaus, wegen Eintritt ins Technikum Burgdorf;

- E. Bangerter, Adjunkt des Kreisoberingenieurs von Burgdorf, wegen Erreichung der Altersgrenze;
- Frau K. Cavaleri-Rauch, Kanzlistin des Kreisoberingenieurbüros Burgdorf, wegen Verheiratung;
- R. Brunschwyler, Zeichner im Bureau für Wassernutzung und Abwasserreinigung.

Neu wurden gewählt:

- H.Freudiger, Oberingenieur des Kreises II in Bern;
 E.v. Steiger, Tiefbautechniker des Kreisoberingenieurbüros Bern;
- Ch. Wenger, Oberwegmeister und Amtsschwellenmeister des Amtsbezirkes Niedersimmental;
- H. Klossner, Oberwegmeister und Amtsschwellenmeister des Amtsbezirkes Trachselwald;
- W. Hähni, Sekretär und Rechnungsführer des Büros für Autobahnbau;
- Frl. H. Troesch, Kanzlistin des Bureaus für Autobahnbau;
- P. Mari, Vermessungszeichner;
- E. Mühlethaler, dipl. Laborant, Chef des kantonalen Strassenbaulaboratoriums;
- H. Scheurer, Fürsprecher, juristischer Fachbeamter;
- A. Christe, Tiefbautechniker des Kreisoberingenieurbüros Biel;
- O.Locher, technischer Angestellter des Büros für Wassernutzung und Abwasserreinigung.
- Aus organisatorischen Gründen wurden versetzt: U.Kunz, bisher Oberingenieur des II. Kreises, neu Leiter des Büros für Autobahnbau;
- H.Zeindler, bisher Kreisoberingenieurbüro II, neu bauleitender Ingenieur in Büro für Autobahnbau;
- F. Pfäffli, bisher Kreisoberingenieurbüro II, neu Tiefbautechniker im Büro für Autobahnbau;
- M. Gisiger, bisher Kreisoberingenieurbüro II, neu Tiefbautechniker im Büro für Autobahnbau;

Obligationenrechtlich wurden angestellt:

- W. Bettschen, Leiter der Materialkontrolle im kantonalen Strassenbaulaboratorium;
- R.Glied, Bauführer/Aufseher im Büro für Autobahn bau.

Die im Jahr 1958 auf dem Büro für Wassernutzung und Abwasserreinigung obligationenrechtlich angestellten *Dr.H.Zschaler*, Chemiker, und *Dr.W.Nef*, Biologe, sind in das chemische Laboratorium der Volkswirtschaftsdirektion übergetreten.

Ferner wurden auf verschiedenen Abteilungen der Baudirektion Aushilfen beschäftigt, sei es zur Erledigung von Schulhaussubventionsgesuchen oder als Ferien- und Krankheitsstellvertretung.

B. Gesetzgebung

Im Berichtsjahr wurde von der Baudirektion ein Musterschwellenreglement in deutscher und französischer Fassung ausgearbeitet in der Absicht, den Gemeinden die Aufstellung von Schwellenreglementen zu erleichtern. Im Entwurf liegen vor:

- a) Dekret betreffend die Grenzregulierung und die Umlegung von Baugebiet.
- b) Dekret über das Baubewilligungsverfahren. Dessen Weiterbearbeitung wird bis zur Annahme des neuen Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege zurückgestellt.
- c) Verordnung über Sicherheitsvorschriften (Brandschutzmassnahmen) für Hochhäuser.
- d) Verordnung über den Vollzug des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen im Kanton Bern.
- e) Verordnung über die Verhütung von Unfällen und über die sanitarischen und hygienischen Einrichtungen bei der Ausführung von Bauarbeiten.

In Vorbereitung befindet sich die Revision des Gesetzes über den Bau und Unterhalt der Strassen.

C. Hochbau

1. Allgemeines. Die Ausgaben des Hochbaues betrugen im Berichtsjahr 17 205 991.90 Franken (im Vorjahr 16 328 091.15 Franken).

Nach Budgetkrediten verteilen sich die Ausgaben wie folgt:

folgt:		
	1960	1959
	Fr.	Fr.
a) 705 1 Neu- und Umbauten.b) 705 2 Neu- und Umbauten	6474798.70	$9\ 279\ 553.90$
aus Rückstellungen . c) 705 3 Neu- und Umbauten	1 381 843.90	2199745.45
Inselspital d) 705 4 Neu- und Umbauten Exakte Wissenschaf-	1 981 942.35	580 356.30
ten	2 383 413.10	1 679 709.40
bank	$1.784\ 291.30$	$160\ 100\ .20$
Sub-Total	14 006 289.35	13 899 465.25
f) Prov. Konto 4.14 2105 1 Inselspital, Kinderläh- mungszentrale		28 617.95
 g) Vorschuss-Konto 2.1 2105 1 Richigen, Erziehungsheim Viktoria h) Vorschuss-Konto 2.1 2105 2 		436 800.35
Richigen, Erziehungsheim Viktoria		13 245
2.7 2105 1, Richigen, Erzie- hungsheim Viktoria	1 357 318.75	86 915.60
$\operatorname{Sub-Total}$	$15\ 363\ 608.10$	$14\ 465\ 044.15$
k) Konten 700 1–703 Unterhaltsarbeiten an staatseige-		
nen Gebäuden	1 842 383.80	1 863 047.—
Total	17 205 991.90	16 328 091.15

Während bei den Unterhaltskonten gegenüber dem Vorjahr nur eine unwesentliche Abweichung festzustellen ist, zeigen sich bei den Konten für Neu- und Umbauten zum Teil grössere Differenzen. Bei den ordentlichen Objekten (705 1) sind Minderausgaben zu verzeichnen, weil die neuen Bauvorhaben erst im Herbst begonnen wurden. Die ausserordentlichen Vorhaben (705 3–5) zeigen die erwartete Zunahme. Die Ausgaben für das Erziehungsheim Viktoria in Richigen werden aus dem Erlös der Liegenschaft in Wabern bestritten.

Im Berichtsjahr konnten folgende Bauaufgaben abgeschlossen werden:

Umbau und Renovation des Schlosses Pruntrut;

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

Neubau eines Laborgebäudes für Radiochemie der Universität Bern;

Neubau eines Polizeipostens in Boncourt;

Renovation der Kirche Heimenschwand;

Wiederaufbau einer brandzerstörten Scheune in Witzwil;

Ersatz einer brandzerstörten Scheune der Erziehungsanstalt Tessenberg in La Praye;

Umbauten in der Schule für Obst-, Gemüse- und Gartenbau in Öschberg-Koppigen;

Schaffung eines grösseren Hörsaales in der Universität Bern;

Wiederaufbau des brandzerstörten Dachstockes West in der Kaserne Bern;

Bau einer Wasserversorgungsanlage im Mädchenerziehungsheim Brüttelen;

Pfarrhausrenovationen in Ätingen und Ins;

Umbauten und Renovationen in den Techniken Biel und Burgdorf.

In Ausführung begriffen sind am Jahresende:

Neu- und Umbauten im Lehrerseminar Hofwil;

Neuorganisation des Pharmazeutischen Institutes der Universität Bern;

Neubauten des Wirtschafts- und Demonstrationsgebäudes in der landwirtschaftlichen Schule Rütti-Zollikofen;

Umbau im Mächenerziehungsheim Brüttelen;

Neubau eines Institutes für exakte Wissenschaften der Universität Bern;

Neu- und Umbauten der Frauenstrafanstalt Hindelbank; Neu- und Umbauten in der Sprachheilschule Münchenbuchsee;

Erweiterung des Loryheimes in Münsingen;

Umbau und Erweiterung des Oberseminars und der zugehörigen Übungsschule Bern;

Erstellung einer neuen Treibhausanlage zum botanischen Garten der Kantonsschule Pruntrut;

Pfarrhausrenovationen in Gerzensee und Ringgenberg; Umbauten in der Strafanstalt Thorberg;

Um- und Neubauten im Knabenerziehungsheim Aarwangen;

Renovation der beiden stadtwärts gelegenen Nydegg-Brückenpavillons in Bern;

Neubau des Pharmakologischen Institutes in Bern; Heimneubauten für das Mädchenerziehungsheim «Viktoria» Richigen;

Ausbau des Inselspitals in Bern, Etappe 1a (Schwesternhaus, Personalhaus und dermatologische Poliklinik). Ferner ist mit dem Aushub für eine weitere Etappe (Operationstrakt Ost und Küche) begonnen worden.

Im Frühjahr 1961 soll der Umbau des Küchentraktes in der Heilanstalt Bellelay in Angriff genommen werden.

Die Sanierung der Fundamente von Chor und Querschiff der ehemaligen Klosterkirche St. Johannsen hat sich als so schwierig und kostspielig erwiesen, dass das Gebäude abgebrochen und später mit Bundeshilfe neu aufgeführt werden soll.

In Vorbereitung befinden sich:

Wiederaufbau brandzerstörter Scheunen in Bellelay und Courtemelon;

Telephonzentrale im Frauenspital in Bern;

Neubau der veterinär-medizinischen Fakultät Bern;

Abteilung für tuberkulöse Geisteskranke und Asoziale in der Heilanstalt Münsingen;

Umbau und Renovation des Amthauses in Saignelégier; Umbau der Schlösser Thun und Aarwangen.

2. Konten 705 Neu- und Umbauten. Die finanziellen Aufwendungen des staatlichen Hochbaues pro 1960 sind im einzelnen wie folgt ausgewiesen:

Konto 705 1 (Bewilligungen von 1960 und früher)

	Fr.	Fr.
Bern, neue Offizierskaserne	19 103.95	
Rütti-Zollikofen, Molkereischule . La Neuveville, Umbau Maison de	$43\ 487.10$	
Gléresse	$23\ 225.20$	
Umbau	$1\ 282\ 786\ .\ 60$	
liche Schule, Umbau Brüttelen, Erziehungsheim, Um-	$790\ 037.10$	
bau	$340\ 211.85$	
pie	$9\ 157.65$	
Heimenschwand, Kirchenrenovation	95 000.—	
Öschberg, Umbauten in der Gartenbauschule	$140\ 267.85$	
Ätingen, Pfarrhausrenovation	4 920.—	
Boncourt, Neubau eines Polizei-		
postens	100 000.—	
Zimmerwald, Pfarrhausumbau	$23\ 123.30$	
St. Johannsen, Klosterkirche, Restauration	$42\ 404.80$	
Tessenberg, Erziehungsanstalt, Wiederaufbau einer Scheune.	598 840.95	
Täuffelen, Pfarrhausrenovation.	57 459.10	
Pruntrut, Kantonsschule, Ba-	37 439.10	
racke	$41\ 619.35$	
racke		
schule, Neu- und Umbauten Witzwil, Strafanstalt, Wiederauf-	409 101 . 05	
bau einer Scheune	$289\ 670.50$	
Bellelay, Heilanstalt, Pump- station	10803.70	
station	000 800 00	
Neubau	220 539 . 90	
Burgdorf, Technikum, Umbauten	56 524.95	
Biel, Technikum, Umbauten	220 497.05	
Münsingen, Loryheim, Neubau	252 782.—	
Bern, Oberseminar, Neubau	121 988.30	
Gerzensee, Pfarrhausumbau	65 616.80	
Ringgenberg, Pfarrhausumbau	$69\ 761.30$	
Bern, Inselspital, Betatron-Askle- pitron, Neubau	12116.30	
Thorberg, Strafanstalt, Umbau des Personalhauses auf Schwendi	147 841 . 60	
Pruntrut, Kantonsschule, neue		
Treibhausanlage	204 500.—	
Übertrag	$5\ 693\ 388\ .\ 25$	

	Fr.	Fr.			Fr.
Übertrag	5693388.25			ť	bertrag 6 474 798.70
Aarwangen, Erziehungsheim, Neu-			Biel, Technikum, U		
bau	$7\ 250.55$		schule		3 984 . 45
Ins, Pfarrhausumbau	$110\ 336.10$		Pruntrut, Schlossumbau		3 364.55
Brüttelen, Erziehungsheim, neue	00 000 05		Bern, med. Poliklinik. Bern, radiochemisches I		9 459 . 45 4 892 . 05
Wasserversorgung	$89\ 039.25$		Bern, pharmazeutisches		7 933.60
Bern, Erweiterung verschiedener	35 264.95		Münsingen, Heilanstalt,		
Öltankanlagen	58 046.20		pavillon		7 209 . 80
Bern, Kaserne, Wiederaufbau	161 178.60				1 381 843.90
Bern, Brückenpavillon Nydegg.	60 735.20		Konto 705 3 (Bewilligung	(von 1958)	1 001 040 05
Bern, Baracke Marzili	18 413.50		Bern, Inselspital, Ausbar Konto 705 4 (Bewilligung		1 981 942.35
Bern, Universität, Hörsaal	78 643.55		Bern, Neubau eines Inst		
Nidau, Schlossumbau	10 000.—		exakte Wissenschafter		2383413.10
Pruntrut, Schlossumbau	$149\ 502.55$		Konto 705 5 (Bewilligung		
Pruntrut, Schlossumbau, aus SEVA	3 000.—		Hindelbank, Neu- und		1 504 001 00
,,		6474798.70	in der Strafanstalt .		$1.784\ 291.30$
Konto 705 2 (Bewilligungen von			Total der Bauausgaben		14 000 000 05
1959 und früher)			briken 705		$\underline{14\ 006\ 289.35}$
T 70 11111 1 1 111					
Im Berichtsjahr wurde über	folgende Kre	dite abgerech			
Objekt			Kredit	Abrechnungsbe	0
Meiringen, Pfarrhausumbau G	RB Nr. 4949 v	${ m om}\ 15.{ m Sep}$ -	Fr.	Fr.	Fr.
tember 1958			$65\ 000.$ —	64986.60	13.40
Bern, medizinische Poliklinik,	Ausbau, GR	B Nr. 4948			
vom 15. September 1958 .			$244\ 200.$ —	$243\ 742.75$	457.25
Bern, Wiederaufbau alte Hau					
vom 29. Mai 1956			$165\ 000.$ —	$164\ 478.70$	521.30
Erlach, Wohnhaus für Erzieh	ungsheim GF	RR Nr 4988	100 000.	101 110.10	, 021.00
vom 15. September 1958 .			185 000.—	$167\ 100.25$	17 899.75
Waldhof-Langenthal, neues			105 000.—	107 100.20	11 000.10
Nr. 2700 vom 14. Mai 1956.	Ruisgebau	ue, Gud	010 650	818 400.—	250.—
			$818\ 650.$ —	616 400.—	250.—
Bern, Erneuerung der Manns			420,000	410 000 7	1 000 45
serne, GRB Nr. 1140 vom 9			$420\ 000.$ —	$418\ 636.55$	$1\ 363.45$
Bern, Kinderlähmungszentra					
Nr. 6592 vom 20. November					
vom 21. Mai 1957			$750\ 000.$ —	749707.70	292.30

3. Unterhaltskonten 700–703. Der Voranschlag wies für den Unterhalt der Staatsgebäude einen Betrag von 1856 000.— Franken auf. Die Ausgaben betragen 1842 383.80 Franken.

Auf die einzelnen Konten verteilt ergeben sich folgende Beträge:

(Bewilligungen von 1960)

1960		1 842 383.80
Total der Unterhaltskonten pro		
Plätze	$3\ 323.55$	
703 Unterhalt der öffentlichen		
701 1 Unterhalt der Pfarrgebäude	$649\ 656.70$	
bäude	1189403.55	
stalts- und Wirtschaftsge-		
700 1 Unterhalt der Amts-, An-	$\mathbf{Fr.}$	$\mathbf{Fr.}$
(Dewningungen von 1900)		

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

Amtshäuser und Verwaltungsgebäude: Bern/Stiftsgebäude, Raumrenovationen; Bern/Obergericht, neuer Parkplatz; Bern/Rathaus, Simultanübersetzungsanlage auf der Publikums- und Pressetribüne; Belp/Schloss, Renovationen im Gefängnis, neue Büroräume; Biel/Amthaus, Umänderungen und Renovationen; Büren a.A./Schloss, neue Heizungsanlage, sowie sanitäre Installationen; Burgdorf/Schloss, Sicherung des Schlossfelsens; Courtelary/Amthaus, neue Gartenmauer; Damvant/Gendarmarie, Sanierung der Landjägerwohnung;

Fraubrunnen/Amthaus, Erweiterungen im Grundbuchamt; Landshut/Schloss, Renovationen.

Universitätsinstitute, Seminarien und Techniken: Bern/Botanisches Institut, Renovation im kleinen Warmhaus; Bern/Chemiegebäude, Renovationen; Bern/neue Hochschulinstitute, Raum- und Fensterrenovationen; Bern, Pathologisches Institut, WC-Umbau im Erdgeschoss; Bern/Universität, neuer Personenaufzug und verschiedene Dachunterhaltsarbeiten; Delsberg/Seminar, Instandstellung der Turn- und Sportplatzanlage, Renovation der Direktorwohnung, neue Schulräume, sowie Dachrenovationen.

Landwirtschaftliche Schulen: Waldhof-Langenthal, 2 neue Silos; Schwand-Münsingen, Teerung der Zufahrtswege; Öschberg-Gutsbetrieb, Instandstellung beim Schweinestall; Öschberg-Gartenbauschule, Ventilation in der Küche, Treibbeetanlage erneuert; Rütti-Zollikofen/Molkereischule, Renovationen und Sanierungen; Rütti-Zollikofen/Landwirtschaftliche Schule, Einbau von Büroräumen, Mehrarbeiten im Schulgebäude.

Militäranstalten: Bern/Kaserne, verschiedene Renovationen; Bern/Zeughäuser, Renovationen im Gebäude L und im Verwaltungsgebäude.

Anstalten: (Erziehungs- und Verpflegungsheime, Strafanstalten sowie Heil- und Pflegeanstalten). Burgdorf/Übergangsheim der Strafanstalt Hindelbank, Renova-

tion in der Treibhausanlage sowie neuer Terrassenbelag; Thorberg/Strafanstalt, Umbau und Renovation am Kornhaus.

Pfarrhäuser: Münsigen/neue Stützmauer; Rüschegg/neue Stützmauer; Trachselwald/Zimmerrenovationen; Meiringen/Zimmer- und Korridorrenovationen; Kirchlindach/Einbau einer Garage.

Zentralheizungen mit Ölfeuerung wurden eingerichtet in:

Bleienbach, Gsteig bei Interlaken, Gurzelen, Krauchthal, Oberwil bei Büren a.A., Roggwil, Rüti bei Büren a.A., Signau, Sumiswald, Steffisburg, Gerzensee, Insund Ringgenberg.

Von den total 120 Pfarrhäusern im Besitze des Staates Bern weisen bis heute deren 80 Zentralheizungen auf.

- 4. Subventionierung von Schulen, Anstalts- und Spitalgebäuden der Gemeinden und Korporationen. Für die Direktion des Erziehungswesens, des Fürsorgewesens und der Sanität sind 413 Schulhaus-, 28 Spital- und 26 Anstaltsprojekte, also total 467 Projekte und Abrechnungen geprüft und begutachtet worden. Diese Arbeit belastet das kantonale Hochbauamt weiterhin in starkem Masse.
- 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 231 Fällen zu Baugesuchen und Rekursen Stellung genommen.

D. Strassenbau

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

Der motorisierte Verkehr nahm im Berichtsjahr weiter zu, besonders auch während der Winterszeit. Demzufolge ist die Beanspruchung der Strassenkörper und -decken wesentlich gestiegen. Es mussten vermehrte Mittel für die Behebung von Ermüdungs- und Frostschäden, insbesondere im Jura, eingesetzt werden. Auch die Schneeräumung und Glatteisbekämpfung kommt dem Staat immer teurer zu stehen.

Das Netz der Staatsstrassen, inbegriffen die Passstrassen, hat eine Länge von 2296,0 km. Ende 1960 waren davon 2104,5 km, das sind 91,8%, mit staubfreien Belägen oder Oberflächenbehandlungen versehen. In den Oberingenieurkreisen Biel und Delsberg sind nunmehr alle Staatsstrassen staubfrei. Die Länge der Gemeindestrassen, für welche der Staat die Wegmeister stellt oder Unterhaltsbeiträge leistet, beträgt 766,5 km.

1. Nationalstrassen. Am 1. Juni 1960 wurden die Aufgaben, die sich mit dem Bau der Nationalstrassen stellen,

dem Bureau für Autobahnbau als Unterabteilung des Tiefbauamtes übertragen. Mit der Leitung wurde Oberingenieur Kunz, bisher Kreisoberingenieur von Bern, betraut.

Die Bauarbeiten am Teilstück Bern-Schönbühl (Grauholzstrasse) der Nationalstrasse N 1 Bern-Zürich schreitet programmgemäss vorwärts. Die Erdarbeiten an der Nordrampe sowie die Aushub- und Schüttungsarbeiten an der Südrampe waren im Sommer beendigt. Mit dem Einbau der Fundationsschicht auf der Nordrampe wurde begonnen. Besondere Schwierigkeiten bereitete das nasse Wetter des vergangenen Sommers. Der Bau der grossen Autobahnbrücke über das Worblental (Fundationen, Pfeiler und Lehrgerüst) konnte nach dem Bauprogramm vorangetrieben werden. Die geotechnischen Untersuchungen an der Fortsetzung der Autobahn bis zur Kantonsgrenze wurden an die Hand genommen. Die Detailpläne für die Kunstbauten stehen in Arbeit und die notwendigen Landumlegungen sind im Gange.

Nachdem die Bundesversammlung im Sommer das Netz der Nationalstrassen festgelegt und ebenfalls die linksufrige Brienzerseestrasse als Teilstrecke anerkannt hat, ist damit das bernische Netz definitiv bestimmt worden.

Die Planung und die Aufstellung der generellen Projekte für die Teilstücke der Nationalstrasse N 1 (Bern-Lausanne), N 5 (Luterbach-La Neuveville), N 6 (Bern-Thun-Rawil), N 8 (Spiez-Brünig), N 12 (Bern-Freiburg) und für die städtischen Nationalstrassen (Bern und Biel) erfolgen im Rahmen eines Zeitprogramms.

- 2. Ausbau der Hauptstrassen. Der Ausbau der Hauptstrasse Thun-Gwattstutz konnte mit der Fertigstellung der Teilstrecke Schulstrasse-Pfaffenbühlweg vollendet werden. Die Zufahrten zur neuen Saanebrücke in Gümmenen sowie der Ausbau der Hauptstrasse Nr.12 beim Wangenbrüggli wurden bereitgestellt. An der Hauptstrasse Nr.10 wurden in Worb und Zäziwil grössere Teilstücke mit einem neuen Belag versehen und der Ausbau der Strecke Ins-Müntschemier konnte weitgehend beendet werden. Die Strassenarbeiten an der Hauptstrasse Nr. 5 bei La Neuveville und bei Lengnau sind abgeschlossen. In Lyss wurde die Einfahrt in die Autostrasse Biel-Lyss und die Unterführung unter der Bahn dem Verkehr geöffnet. Mit dem Bau der neuen Brücke über die Birs in der Klus von Court wurde begonnen. Die Hauptstrasse Nr. 18 wurde im Teilstück Liesberg-Bärschwil-Laufen (4 km) durchgehend auf 9 m verbreitert. Durch Profilkorrektionen, Kurvenausbau, Belagseinbau, Entwässerungen, Gehwege und frostsicheren Koffereinbau wurden Verbesserungen erzielt auf den Teilstrecken der Strassen bei Kirchberg, Oberönz-Herzogenbuchsee-Bützberg, Wynau, Dürrmühle, Mallerey-Pontenet, Mallerey-Bévilard, Moutier, Courchavon-Courtemaîche, Bellerive-Soyhières, Laufen-Zwingen sowie Lucelle-Klösterli.
- 3. Ausbau der Verbindungsstrassen. Auf folgenden Teilstücken sind nennenswerte Korrektions- und Belagsarbeiten durchgeführt worden: Reutigen-Oberstocken-Blumenstein, Zollhaus-Uetendorf, Kreuzweg-Heimenschwand, Gunten-Sigriswil, Unterseen-Bea-

tenberg, Unterseen-Habkern, Zweilütschinen-Lauterbrunnen, Brünig-Hohfluh-Reuti, Leissigen-Krattigen, Reichenbach-Kiental, Frutigen-Kandersteg, Frutigen-Adelboden, Öy-Diemtigen, Gstaad-Lauenen, Plötsch bei Riggisberg, Jassbach-Amtsgrenze bei Röthenbach, Obergoldbach, Bach-Bachmühle, Holzweidli-Bütschel, SBB-Unterführung in Ostermundigen, Niedereichi, Thalgut-Kirchdorf, Mamishaus-Gambach, Bremgarten, Sonceboz-St. Imier-La Cibourg, Cormoret-Villeret, Lyss-Aarberg und Etzelkofen, Treiten-Finsterhennen, Twann-Lamboing, Oberburg-Krauchthal, Grünenmatt-Trachselwald-Grünen, Haslebrücke-Affoltern, Thörigen-Linden-Leimiswil, Röthenbach-Oberei, Burgdorf-Wynigen, Tafelei-Roggwil-St. Urban, Sumiswald, Soyhières-Pleigne, Glovelier-Saulcy, Souboz-Le Pichoux, Montmelon, Le Fuet-Moulin Brûlé, St. Ursanne-Ocourt-La Motte, Courfaivre-Courtételle, Bassecourt, Alle, Porrentruy-Courtedoux, Tavannes-Tramelan, Zwingen.

4. Ausbau der Alpenstrassen. Die Teilstrecken Kanderbrücke-Oberes Ghei und Gwattstutz-Kanderbrücke wurden fertig ausgebaut. Mit dem Umbau der Kanderbrücke wurde begonnen. Dorfstrecken in Saanen und Brienz sowie die Schorrenkurve in Niederried wurden korrigiert.

5. 1	Bruttoaufwendungen für	das Strassenw	esen.
Budge	trubrik 2110 Bud	get und Nachkred	lite Ausgaben
Ü		Fr.	Fr.
612	Besoldungen	$6\ 208\ 457.75$	$6\ 208\ 457.75$
613	Kosten für Stellvertretun-		
	gen	$187\ 312.05$	$187\ 312.05$
651	Dienstkleider-, Werkzeug-		
	und Fahrradentschädi-	00.000	00.040 80
=101	gungen	88 000.—	
710 1		$4\ 456\ 197.60$	$4\ 456\ 197.60$
711 1	Wasserschäden und		
	Schwellenbauten an	4 000 500	1 100 000 10
	Staatsstrassen	$1\ 290\ 700.$ —	1162008.40
	Dito (aus Rückstellungen)		14996.45
	Ausbau der Strassen:		
10	Hauptstrassen	4516482.15	4516482.15
11	Dito (aus Rückstellungen)	200 000.—	$538\ 111.55$
20	Verbindungsstrassen	9 900 000.—	$9\ 177\ 605.05$
	Dito (aus Rückstellungen)	$100\ 000.$ —	$440\ 532.$ —
30	Alpenstrassen	$2\ 500\ 000.$ —	$844\ 536.25$
	Dito (aus Rückstellungen)	300 000.—	$833\ 745.25$
40	Nationalstrassen	5986834.30	5896834.30
770	Anschaffung von Maschi-		
	nen und Werkzeugen für		
	den Strassenbau	$162\ 764.60$	162764.60
771	Unterhalt von Maschinen		
	und Werkzeugen	$120\ 968.90$	$120\ 968.90$
810	Taggelder und Reiseaus-		
	lagen	$225\ 167.10$	$225\ 167.10$
939	Staatsbeiträge an Gemein-		
	den nach Strassenbauge-		

 $4\,122\,757.65$

38 992 325.55

 $4\,122\,757.65$ Total 40 365 642.10

6. Eingänge aus der Motorfahrzeugsteuer und dem Benzinzol	lanteil, Verwe	ndung derselben.	Fr.
Ertrag der Motorfahrzeugsteuer			21 101 891.30
Benzinzollanteil (schätzungsweise pro 1960)			$6\ 000\ 000.$ —
Werkgebundene Bundesbeiträge:			
Konto 2110 409 1 Haupt- und Alpenstrassen			1804709.55
Konto 2110 409 2 Nationalstrassen			5 989 973.—
		Total Einnahmen	34 896 573.85
Verwendung der Eingänge:		Fr.	32 000 010100
Automobilbetrieb (2110 771, 810 und 2100 790)		393 301.30	
Beiträge an Gemeinden:	Fr.		
Staubbekämpfung	$276\ 112.75$		
Schneeräumung	71 477.90		
Strassenbauten	3 775 167.—	$4\ 122\ 757.65$	
Beitrag an Autostrassenverein		$2\ 400$	
Strassenbau und -unterhalt aus Motorfahrzeugsteuer und Benzinzollanteil:			
2110 712 10	$4\ 516\ 482.15$		
11	$538\ 111.55$		
20	$9\ 177\ 605.05$		
21	$440\ 532.$ —		
2110 712 30	$844\ 536.25$		
$31 \ldots \ldots \ldots \ldots \ldots \ldots \ldots \ldots$	$833\ 745.25$		
40	5896834.30		
$710\ 1$	$4\ 456\ 197.60$	$26\ 704\ 044.15$	$31\ 222\ 503.10$
		Minderausgaben	3 674 070.75

7. Strassenpolizei. Im Berichtsjahr erforderten Strassenaufbrüche, Aus- und Umbauten in der Bauverbotszone, Weganschlüsse, Sprengarbeiten u.a.m. insgesamt 1019 Bewilligungen.

E. Wasserbau

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

Im Berichtsjahr wurden an den Flüssen trotz des nassen und niederschlagsreichen Sommers keine aussergewöhnlichen Hochwasser gemessen. Dagegen verursachten Gewitter besonders im Oberland teilweise verheerende Schäden. Es sei insbesondere an die Schäden von ca. ½ Million Franken in Meiringen und Hasliberg erinnert, wo der Alpbach, Mühlebach und Hohfluhlauenenbach am 19. Juni riesige Mengen Schlamm, Geröll und Felsblöcke in bewohnte Gebiete trug, ferner an die Unwetterkatastrophe in der Gemeinde Kandergrund, wo am 28. August der Stegenbach grosse Gebiete mit Geschiebe zudeckte. An allen Orten wurden Gebäude, Strassen und Kulturland beschädigt, in Kandergrund nebst der Staatsstrasse auch das Bahntrassé verschüttet. Die bestehenden Gewässerverbauungen erlitten ebenfalls grosse Schäden.

a) Fluss- und Wildbachverbauungen. Es wurden an folgenden Gewässern Verbauungsarbeiten durchgeführt: Brandgraben und Simme in der Lenk, Kesselbach und Fermelbach in St. Stephan, Loosbächli, grosse und kleine Simme, Grubenwaldbruch in Zweisimmen, Vereinigte Lütschinen, Fitzligraben und Sundgraben in Beatenberg, Lütschine in Grindelwald, Lombach, Bohlbach und Habbach in Habkern, Greifenbach und Lütschine in Lauterbrunnen, Holzetbach in Därligen, Glyssibach und Lammbach in Brienz, Eistlenbach in Höfstetten, Hasle-Aare, Alpbach und Hohfluhbach in Meiringen und Hasliberg, Schlundbach in Wengi, Gunggbach in Frutigen, Suld, Engstligen und Allenbach in Adelboden, Kander zwischen Frutigen und Spiez, Wissibach, Rothachen, Guntenbach, Zulg und kleine Zulg in Eriz, Dürrbach und Zuflüsse in Bowil, Gürbe zwischen Belp und Pfandersmatt, zwischen Gauggleren und Forstsäge, und im Gebirge, Seitenbäche der Gürbe und Tiefengraben in Wattenwil, Kaufdorfkanal in Toffen, Saane zwischen Kantonsgrenze Freiburg und Aare, Kalte Sense zwischen Hoflandern und Hengstsense. Schwarzwasser von Rütiplötsch bis unterste Tröhle und zwischen Lindenbach bis Rütiplötsch, Sense zwischen Schwarzwasser und Saane, Emme I., II., III. und IV. Sektion, Ilfis auf der Grenze Langnau-Trubschachen, Unterer Frittenbach und Oberer Frittenbach, Grüne in Sumiswald, Gohl in Langnau, Kurzeneigraben bei Wasen, Trub, Twärengraben, Röthenbach, Alischbach, Dürrgraben in Lützelflüh, Hornbach und Wittenbach, Lauterbach in Oberburg, Krauchtalbach, Känerichbach, Teilstück Bickigen, Brandöschgraben, L'Allaine in Boncourt, Ruisseau de Pleigne in Lucelle, La Pran in Glovelier, Ruisseau de Movelier in Ederswiler, La Sorne bei Pichoux, Birs unterhalb Moutier.

Die Gesamtaufwendungen von Bund, Kanton, Gemeinden und Schwellenbezirken beliefen sich auf 4042000.— Franken, woran der Bund 1130000.— Franken und der Kanton 1281000.— Franken an Beiträgen leisteten.

b) Budget und Rechnung der Wasserbaukredite.

Bud	getrubrik 2110					
720.1	Wasserbauten					Fr.
	Budget					$160\ 000.$ —
	Rechnung					$158\ 676.65$

- 949.10 Staatsbeiträge an Wasserbauten Fr.

 Budget und Nachkredite . . . 1 005 699.55

 Rechnung 1 005 699.55
- c) Neue Verbauungsprojekte. Im Berichtsjahr wurden folgende neuen Wasserbauprojekte zur Subventionierung eingereicht: Kienbach in Lütschental und Gündlischwand, Boltigenbach in Boltigen, Kühlauenenbach in Beatenberg, Bösbach in Steffisburg, Loosbächli in Zweisimmen, Lütschine in Gündlischwand, Riderbach in Oberhofen, Wagisbach in Habkern, Öygraben in Oberwil und Därstetten, Bärbach in Mirchel, Schlosswil und Zäziwil, Bipperbach in Niederbipp, Emme I. Sektion, Krauchtalbach in Krauchtal, Emme II. Sektion, Wydimattgraben in Walkringen, Hasle und Vechigen, Doubs in St-Ursanne, Wahlenbach in Wahlen, Sorne in Courfaivre.
- d) Schwellenreglemente und -Kataster. Das von der Baudirektion als Ersatz für das vergriffene und überholte Normalschwellenreglement aus dem Jahre 1920 aufgestellte neue Musterschwellenreglement enthält alle wesentlichen Bestimmungen, welche die Gemeinden beim Erlass von Schwellenreglementen zu berücksichtigen haben.

Der Regierungsrat genehmigte folgende neuen Schwellenreglemente und Kataster:

Vereinigter Schwellenbezirk Bachlibach, Kienbach, Richtigraben, Erlibach, Kiental (Gemeinde Reichenbach). Schwellenbezirk Schwändigraben und Brunnenbach in den Gemeinden Oberthal, Bowil und Zäziwil. Einheitsschwellenbezirk Rüderswil. Ferner wurden die Revision der Schwellensektionen Kirel und Zwischenfluh und die Änderung des Reglementes Oberer Gürbeschwellenbezirk sanktioniert.

e) Juragewässer. In bezug auf die Wasserführung der Aare und ihrer Zuflüsse ist das Jahr 1960 in zwei Abschnitte zu teilen. Nach einem verhältnismässig trockenen Frühling und Sommer setzten Mitte August ergiebige Niederschläge ein, durch die die Wasserführung der Flüsse beträchtlich erhöht wurde. Ausgesprochene Hochwasser fanden keine statt.

Die höchsten und niedrigsten Wasserspiegelkoten der drei Juraseen betrugen:

	${ m h\ddot{o}chster}$	tiefster Wasserstand
Murtensee	430.07	429.15
Neuenburgersee	429.92	429.08
Bielersee	. 430.11	428.53

Der höchste Abfluss in Port betrug 498 m³/sek., der niedrigste 150 m³/sek.

Der Unterhalt der Anlagen der I. Juragewässerkorrektion blieb im normalen Rahmen. Die immer zunehmende Schiffahrt auf den Kanälen und der Aare hat zum Teil schwere Schäden an den Böschungen verursacht, die grössere Reparaturen erforderten. Bei Büren konnte eine dringende Ufersicherung von 270 m erstellt werden.

Ein Bild über die Bedeutung der Schiffahrt zeigt die Zahl der durchgeführten Schleusungen beim Stauwehr Port: 1960 wurden 1886 Schleusungen durchgeführt. Die Kosten für die Unterhalts- und Reparaturarbeiten beliefen sich auf 123 881.40 Franken.

Zur II. Juragewässerkorrektion wird auf das unter A. Allgemeines Gesagte verwiesen.

F. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

a) Ausbau der Wasserkräfte. Die allgemeinen Studien für die Nutzbarmachung der restlichen Wasserkräfte im Oberland, besonders im Gebiet der Simme, Kander und Lütschine, konnten nicht zum Abschluss gebracht werden. Dagegen ist vorläufig die Studie über die Möglichkeit der Nutzung der Aare unterhalb Thun abgeschlossen worden.

Die Bauarbeiten an den Kraftwerken Fuhren, Grindelwald, Sanetsch, Simmefluh und Niederried-Radelfingen nahmen ihren programmgemässen Fortgang. Im Dezember 1960 konnte das neue Elektrizitätswerk Grindelwald seinen Probebetrieb aufnehmen.

Die Injektionen für die vollständige Abdichtung des Staudammes beim Arnensee hatten nicht den erwarteten vollen Erfolg. Die kleinen Durchsickerungen sind aber wesentlich zurückgegangen und bleiben heute konstant. Sie bilden keine Gefahr für die Standfestigkeit des Dammes.

Während der Berichtsperiode konnte eine neue Konzession an die Kraftwerke Oberhasli AG erteilt werden für die Kraftwerke Hopflauenen und Innertkirchen II.

Die Konzession des Elektrizitätswerkes Kallnach wurde erneuert.

Das Verfahren für die Erteilung der Konzession für das Elektrizitätswerk Schiffenen (bernischer Anteil) der Freiburgischen Elektrizitätswerke wurde abgeschlossen (Konzessionserteilung am 10. Januar 1961).

Nach § 6 der Vollziehungsverordnung zum Gesetz über die Nutzung des Wassers sind 25 neue Konzessionen

ausgestellt worden.

Zur Abklärung einer allfälligen Beeinflussung des Grundwassers durch das Kraftwerk Aarberg sind aus-

gedehnte Untersuchungen im Gange.

Über die Konzessionserteilung für die interkantonalen Werke Boningen und Flumental, welch letzteres für die II. Juragewässerkorrektion von grosser Bedeutung ist, fanden Verhandlungen mit den beteiligten Kantonen Solothurn und Aargau statt, ohne dass bisher eine endgültige Verständigung möglich war.

Es wurden 21 Gesuche um Übertragung (10) oder Löschung (11) von Wasserkraftrechten behandelt und 4 Projektierungsbewilligungen ausgestellt (an die BKW für Elektrizitätswerk Neubannwil und Flumental, an die ATEL für das Elektrizitätswerk Flumental und an das Elektrizitätswerk Lauterbrunnen für den Ausbau seines Werkes).

Die Einnahmen an Wasserzins betrugen 2 591 323.— Franken, für Gebühren, Erneuerung, Übertragung etc. 29 857.— Franken.

- b) Gebrauchswasserrechte. Im Berichtsjahr sind 17 Konzessionen für neue und Erweiterungen von Gebrauchswasserrechten erteilt worden, dazu
- 5 Bewilligungen zur Wasserentnahme aus öffentlichen Gewässern,
- 2 Bewilligungen zur Wasserentnahme für landwirtschaftliche Bewässerung,
- 9 Bewilligungen zur Kiesausbeutung in Grundwassergebieten.

Die Einnahmen an Wasserzins betrugen 126 627.45 Franken, dazu an Gebühren 3325.— Franken.

- c) Beiträge an Wasserversorgungen. Es sind 11 Gesuche eingereicht worden; 10 davon konnten berücksichtigt werden mit einer totalen Subventionssumme von 452 660.— Franken. Ausbezahlt wurden 5 Beiträge, insgesamt 51 388.— Franken.
- d) Reinhaltung der Gewässer. Im Berichtsjahr sind 11 neue generelle Kanalisationsprojekte sowie 3 generelle Studien über den Zusammenschluss mehrerer Gemeinden für die gemeinsame Reinigung der Abwasser ausgearbeitet worden. An die auf 229 920.— Franken veranschlagten Honorarsumme wurden 63 555.— Franken, im Mittel 27,7%, bewilligt.

Bis Ende 1960 konnten 138 generelle Projekte genehmigt werden. An 22 Abwasseranlagen mit einem subventionsberechtigten Kostenvoranschlag von 4 064 500.—Franken sind Staatsbeiträge von 1 697 092.—Franken,

im Mittel 42%, bewilligt worden.

Der Bau der Abwasserreinigungsanlage der Stadt Bern geht programmgemäss vorwärts. Ein Wassereinbruch im Zuleitungsstollen hat diese Arbeit etwas in Rückstand gebracht. Die Abwasserreinigungsanlagen für Rüfenacht (Worb) und Niederbipp stehen vor der Ausführung.

Der Gemeindeverband Abwasserwerk Worblental ist gegründet worden, und er hat das Land für die Reinigungsanlage angekauft. Die Vorbereitungen für die Schaffung weiterer Abwasserverbände in der Region Thun, Pieterlen-Lengnau-Grenchen, Herzogenbuchsee, Roggwil-Murgenthal und Pontenet-Malleray-Bévilard-Sorvilier wurden fortgesetzt.

Für die Einleitung von Abwasser und die Genehmigung der Einzelkläranlagen wurden 2623 (1959 = 2169) Gesuche behandelt und die notwendigen Bewilligungen ausgestellt. Die dafür eingegangenen Gebühren belaufen sich auf 28 430.— Franken. Ca. 800 Gesuche wurden bearbeitet, für welche keine speziellen Bewilligungen erteilt werden mussten.

Zum Schutze der Gewässer gegen Verschmutzung durch Lagerflüssigkeiten sind in 1911 (1959 = 1550) Fällen die notwendigen Schutzvorkehren vorgeschrieben worden.

Die unschädliche Beseitigung von Kehricht, Industrieund andern Abfällen und die Ablagerung aus Kläranlagen, Öl- und Fettabscheidern werden immer schwieriger, da sie Gefahren der Verunreinigung ober- oder unterirdischer Gewässer mit sich bringen. Der regionale Bau von Kehrichtaufbereitungs- oder Verbrennungsanlagen, eventuell unter Verwendung des Klärschlammes, wird wohl bald eine im Interesse des Gewässerschutzes notwendige öffentliche Aufgabe werden.

e) Gewässeruntersuchung. Das Untersuchungsprogramm für die Aare vom Brienzer- bis zum Bielersee ist bis auf wenige Untersuchungen erfüllt. Der Bericht sollte im Laufe des Frühjahrs 1961 herauskommen.

f) Wasserbuch und Wasserwirtschaft.

- Wasserbuch: Die Vervollständigung des Verzeichnisses der Wasserkraftrechte wurde fortgesetzt, ist aber noch nicht abgeschlossen.
- Wasserwirtschaft (Hydrometrie): Die Wassermengenmessungen im Gebiet der Kander gehen als Grundlage für die Projektierung der Nutzbarmachung der Wasserkräfte weiter. Ebenso wurden die Wasser-

mengen des Gewerbekanals in Kirchberg fortlaufend gemessen.

Eine neue Wassermeßstation wurde in Sonceboz an der Schüss erstellt.

G. Vermessungswesen

1. Allgemeines

Die bernischen Grundbuchgeometer sind durch Güterzusammenlegungen längs den Autobahnen zusätzlich stark beansprucht, so dass Neuvermessungen nur im Oberland gefördert werden können. Dazu kommt, dass die vom Bund als beitragspflichtig erklärten Kosten für Neuvermessungen von der Geometerschaft als zu niedrig abgelehnt werden. Mehrkosten müssten die Gemeinden tragen, was diesen nicht zugemutet werden kann. Die Kostenfrage muss mit den Bundesbehörden unbedingt neu geregelt werden.

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

Fertig behandelt und an die eidgenössischen Behörden weitergeleitet sind die Lo-	Alter Kantonsteil km²	Jura km²	Total km²
kalnamen für	3174	1494	4668
in Arbeit sind	1589	-	1589
zusammen	4763	1494	6257
ohne die Seeflächen verbleiben noch zu erheben für .	511		511

Die kantonale Kartographiekommission hat die Erhebung der Karten und Pläne für das ganze Kantonsgebiet abgeschlossen. Der Karten- und Plankatalog liegt nun in 500 Exemplaren im Druck vor. Er bildet den zweiten Teil des vorgesehen Gesamtwerkes «Landesvermessung und Kartographie des Kantons Bern». Der erste Teil wird die geschichtliche Entwicklung behandeln und ungefähr 60 Kartenausschnitte enthalten. Die textliche Bearbeitung wird im Jahre 1961 ihren Anfang nehmen.

2. Grenzbereinigungen

- a) Landesgrenze. Beim Bund befindet sich eine Konvention über die Versicherung und den Unterhalt der Landesgrenzvermarkung zwischen Frankreich und der Schweiz in Vorbereitung. Ihre Genehmigung durch die beiden Landesregierungen bleibt abzuwarten. Längs des Kantons Bern sind alle Arbeiten beendet. Die Pläne und Versicherungsprotokolle für jeden Grenzpunkt sind vorhanden.
- b) Kantonsgrenze. Eine Kantonsgrenzverlegung ist im Gebiet des Amtsbezirkes Büren in Vorbereitung. Sie ist bedingt durch die Güterzusammenlegungen in bernischen und solothurnischen Gemeinden.
- c) Gemeindegrenzen. Im Berichtsjahr sind 11 Gemeindegrenzbereinigungen durchgeführt und vom Regierungsrat genehmigt worden.

3. Grundbuchvermessung

a) Triangulation IV. Ordnung. Von den Sektionen Bern und Saignelégier mit total 580 Punkten wurden die Feldkontrollen ausgeführt und von der Sektion Röthenbach die Revisionsakten der eidgenössischen Landestopographie zur Verifikation übergeben. Ausserdem wurden 120 Nachführungsfälle behandelt, wovon 32 Punktversetzungen betreffen. Durch den Autobahnbau und die dadurch bedingten Güterzusammenlegungen werden viele Triangulationspunkte gefährdet, weshalb sie rechtzeitig versetzt werden müssen.

- b) Kantonales Nivellement. An 156 eidgenössischen und kantonalen Nivellementspunkten sind Ergänzungen vorgenommen worden.
- c) Parzellarvermessung. Vom Regierungsrat genehmigt wurden die Neuvermessungen Brienz I; Mattstetten I, Meikirch I, Rebévelier, Wengi bei Büren, Wilderswil (prov. Grundbuchplan der Güterzusammenlegung Ägerten) und Zweisimmen II. Vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement wurden als Grundbuchvermessung anerkannt: Brienz I, Meikirch I, Rubigen I, Ruppoldsried, Wangen an der Aare II, Wengi bei Büren und Zweisimmen II.

Folgende Neuvermessungen befanden sich in Arbeit: Adelboden I, Äschi bei Spiez, Bätterkinden, Bern IX, Biel V, Les Bois, 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 II, Meiringen I, Mervelier II, Montmelon I, II, Mühledorf II, Münchringen, Nidau I, Oberwil im Simmental II, Rohrbach, Saanen I, II, III, Seehof, Saint-Ursanne II, III, IV, Unterseen II, Vinelz, Zweisimmen 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 4/5 in Arbeit. Das Hauptgewicht liegt auf den photogrammetrischen Aufnahmen im Oberland. Westlich der Linie Interlaken-Eiger und nördlich der Linie Interlaken-Faulhorn-Rosenlaui-Grimsel ist der Übersichtsplan, aufgeteilt in 22 Operate, in Arbeit. Der Stand der Übersichtsplanarbeiten auf Ende 1960 ist folgender: km²

ĕ		
Genehmigt im Jura, sämtliche Gemeinden		1494
genehmigt im alten Kantonsteil		2799
total genehmigt		4293
in Arbeit		2229
zusammen		$\overline{6522}$
noch auszuführen		246
Fläche des Kantons Bern (ohne Seefläche)		6768

Im Mittelland sind 7 Blätter nach der Messtischmethode und 7 Blätter nach der luftphotogrammetrischen Methode in Arbeit. Es betrifft:

Messtischblätter: Operate Wiedlisbach 3 Blätter, Gemeinden Kirchberg, Ersigen, Oberösch, Niederösch, Rumendingen, Alchenstorf, Koppigen, Willadingen und Höchstetten, 4 Blätter, zusammen 68 km².

Luftphotogrammetrie: Operat Rumisberg (von Attiswil bis Niederbipp) 3 Blätter; Operat Oberburg mit Gemeindeteilen von Oberburg, Hasle, Lützelflüh, Rüegsau, Heimiswil, 4 Blätter, total 64 km². Im Mittelland sind somit 132 km² in Arbeit.

Im Oberland sind folgende Gemeinden oder Gemeindeteile in Arbeit: Gsteig, Saanen, Lauenen; Lenk, St. Stephan, Zweisimmen, Boltigen, Diemtigen, Wimmis; Krattigen, Äschi bei Spiez, Reichenbach im Kandertal, Frutigen, Kandergrund, Kandersteg, Adelboden; Leissigen, Därligen, Saxeten, Isenfluh, Lauterbrunnen, Interlaken, Matten, Wilderwil, Bönigen, Iseltwald, Brienz, Oberried, Niederried, Ringgenberg, Habkern, Beatenberg; Sigriswil, Horrenbach-Buchen, Eriz; Meiringen, Schattenhalb, Hasliberg, Innertkirchen, Gadmen und Guttannen, total 2097 km².

e) Übersichtsplan-Reproduktion. Die Arbeit geht, entsprechend den zur Verfügung stehenden Zeichnern, weiter. Der Stand ist folgender:

genehmigter alter Mehrfarbendruck (ohne Um-	$ m km^2$
zeichnung)	580
fertig gedruckt im neuen einfarbigen Verfahren.	1757
fertig gedruckte Umzeichnung (nur Jurablätter)	67
in Arbeit Neuzeichnung	282
in Arbeit Umzeichnung	179
zusammen	2865

Neu gedruckt und von den Bundesbehörden genehmigt sind die Übersichtspläne (282 km²):

SA 86 Fahy (Umzeichnung)

SA 98 Erschwil (Neuzeichnung)

SA 101 Saignelégier (Neuzeichnung)

SA 110 Welschenrohr (Neuzeichnung)

SA 114 Biaufond (Neuzeichnung)

SA 116 La Ferrière (Neuzeichnung)

SA 122 Pieterlen (Neuzeichnung)

SA 139 Grossaffoltern (Neuzeichnung)

SA 339 Heimberg (Neuzeichnung)

In Arbeit sind die Blätter:

Neuzeichnung (283 km²) SA 96 Laufen

SA 109 Gänsbrunnen

SA 123 Grenchen

SA 134 La Neuveville

SA 313 Kerzers

SA 321 Bigenthal

SA 323 Schlosswil

SA 332 Neuenegg

SA 368 Lauperswil

Umzeichnung (179 km²) SA 87 Réclère SA 88 Porrentruy

SA 107 Moutier

SA 352 Wattenwil

f) Güterzusammenlegung. Der Regierungsrat hat im Januar die Statuten und im September den Neuzuteilungsentwurf der Flurgenossenschaft Ittigenfeld genehmigt. Der Neuantritt erfolgte im Oktober. Der Wegbau und die Entwässerungsarbeiten sind im Gange.

Die Verifikationen der Flächen- und Wertberechnungen sämtlicher Güterzusammenlegungen im Kanton erfordern eine starke zusätzliche Beanspruchung des

Personals.

g) Nachführung der Vermessungswerke. In den Nachführungskreisen Delémont I, Konolfingen I, Saint-Imier und Thun I sind die bisherigen Kreisgeometer altershalber zurückgetreten und im Kreis Moutier I ist Kreisgeometer Oeuvray im Berichtsjahr gestorben. Wegen des ausserordentlichen Personalmangels übten zwei zurückgetretene Kreisgeometer ihr Amt bis ins hohe Alter von 83 und 75 Jahren aus. Im Amt Delémont mussten zur Einsparung von Personal die bisherigen Kreise zu einem Nachführungskreis vereinigt werden. Die Dienstverträge mit den neuen Kreisgeometern R. Meier, Delémont, T. Schmalz, Konolfingen, H. Meister, Saint-Imier und H. Dütschler, Thun, wurden von den kantonalen und eidgenössischen Behörden genehmigt. Im Kreis Moutier I wurde bis zur Wiederbesetzung des Postens ein Stellvertreter bestimmt.

h) Vorschüsse des Staates an die Gemeinden für Vermessungsarbeiten.

Stand des Vorschusskredites am 31. De-	Fr.
zember 1959	$823\ 876.75$
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse	
gewährt im Betrage von	<u>373 098.—</u>
	$1\ 196\ 974.75$
Die Rückzahlung der Gemeinden und die	
Verrechnung der Bundesanteile und	
Staatsbeiträge erreichten im Jahre	100 500 05
1960 die Summe von	409598.25
Stand des Vorschusskredites am 31. De-	
zember $1960 \dots \dots \dots \dots$	$787\ 376.50$
Roma don 11 März 1961	

Bern, den 11. März 1961.

Der Baudirektor des Kantons Bern:

Brawand

II. Eisenbahndirektion

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

Die öffentlichen Transportmittel unseres Landes entwickelten sich im Berichtsjahr nicht wesentlich anders als im Vorjahr. Die Bundesbahnen erreichten einen neuen Verkehrsrekord. Ähnlich ist die Lage bei den Privatbahnen, die am Transit- oder Fernverkehr beteiligt sind. Demgegenüber bleibt die Finanzlage der übrigen Privatbahnen prekär. Eine gewisse Stagnation ist auch bei kleinern und mittleren konzessionierten Automobilkursen feststellbar. Hauptgrund dieser unerfreulichen Entwicklung ist der immer zunehmende Lastwagentransport und die Individualisierung im Berufs- und Ausflugsverkehr. Dagegen verläuft die Kurve der beförderten Personen im Luftverkehr ununterbrochen aufwärts. Das Berichtsjahr stand im Zeichen lebhafter Diskussionen betreffend Bau von Ölleitungen durch die Schweiz. Über die Finanzlage der Bundes- und Privatbahnen gibt das Zahlenmaterial am Schlusse des Berichtes Auskunft.

A. Schweizerische Bundesbahnen

Mit annähernd 226 Millionen beförderten Personen und nicht ganz 30 Millionen Gütertonnen wurden die Zahlen des Vorjahres wesentlich überschritten. Der Rechnungsabschluss erlaubt den SBB die Äufnung von Reserven und die Verzinsung des Dotationskapitals. Es können 7,4 Millionen Franken Überschuss auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die Bundesbahnen prüfen in Zusammenarbeit mit den Bundesbehörden eine neuerliche Erhöhung der festverzinslichen Schulden, um die Modernisierung von Anlagen und Material in beschleunigtem Tempo weiterführen zu können.

Das grösste Bauvorhaben der Bundesbahnen, der Neubau des Bahnhofes Bern, machte im vierten Baujahr wesentliche Fortschritte. Die neue Schanzenbrücke in vorgespanntem Beton konnte im Herbst dem Betrieb übergeben werden, und gegen Jahresende wurde der im Schildverfahren gebaute Donnerbühltunnel durchstossen. Das Geleisegebiet zwischen Schanzenbrücke und Bollwerk wird mit einer Betonplatte vollständig zugedeckt, um Raum für Parkplätze und ein Postgebäude sowie ein Einkaufszentrum zu schaffen.

Eine Klärung ist bezüglich des Neu- und Umbaues des Bahnhofes Langenthal eingetreten, indem eine grundsätzliche Einigung über die Kostenverteilung zustandekam. Die in Aussicht genommenen Kantonskredite sind mit der Einfahrt der Vereinigten Huttwil-Bahnen (VHB) und den Oberaargau-Jura-Bahnen (OJB) begründet. Sie werden aus Mitteln der Privatbahnhilfe gemäss Volksbeschluss vom 5. Juli 1959 aufzubringen sein. Die Gemeinde Langenthal hat den ihr zugemuteten Anteil

von 725 000 Franken mit über 1000 Ja gegen nur 43 Nein-Stimmen beschlossen. Das ganze Bauvorhaben wird mit rund 20 Millionen Franken veranschlagt.

Die Doppelspur zwischen Busswil und Biel macht gute Fortschritte. In einer ersten Bauetappe wurden die Geleiseanlage, das Stationsgebäude in Busswil und eine neue Brücke über die alte Aare erstellt.

Grössere Umbauarbeiten sind auch in der Station Liesberg im Gange, wobei die Geleiseanlage für die projektierte Doppelspur Richtung Soyhières vorgesehen wird. Gleichzeitig werden auch verschiedene Niveauübergänge durch Über- oder Unterführungen ersetzt.

Die gute Finanzlage erlaubt den Bundesbahnen eine wesentliche Beschleunigung verschiedener Bauarbeiten. Es fehlt aber bei der heutigen Konjunktur meistens an den erforderlichen Arbeitskräften. Das gilt nicht nur für die Arbeiter, sondern in gleichem Masse auch für das technische und administrative Personal. Mit Einsatz mechanischer Mittel wird laufend versucht, weitere Rationalisierungsmassnahmen zu realisieren, um dem Personalmangel entgegentreten zu können.

Der vom Regierungsrat im Jahre 1958 ernannte Delegierte für französisch-bernische Eisenbahnfragen befasste sich eingehend mit der Belebung des Verkehrs über den Grenzübergang Delle. Trotz steigender Zahl der Gütertonnen tendiert die französische Staatsbahn nach wie vor zu massiven Verkehrseinschränkungen auf ihren Nebenlinien. Es ist dem Delegierten gelungen, einen gut ausgewiesenen Werbebeamten mit den Transitaufgaben in Delle zu betreuen. Sollte der projektierte Hafen in Bourogne Tatsache werden, stellt sich die Frage der Wiederbelebung des Grenzüberganges Delle in wesentlich besserem Licht. Dem Vernehmen nach soll dieser Entscheid im Jahre 1961 fallen.

B. Eisenbahngesetz und Privatbahnen

Die Anwendung des Eisenbahngesetzes auf die einzelnen Privatbahnen bringt den Bundesbehörden zusätzliche Aufgaben. Das gilt insbesondere für die Beurteilung der Erneuerungsprogramme, die von über dreissig Privatbahnen im Zusammenhang mit dem Eisenbahngesetz eingereicht wurden. 14 Gesuche stammen von Unternehmungen, an denen der Kanton Bern interessiert ist. Angesichts der Zahl der Gesuche ist es verständlich, dass die Anwendung des Artikels 56 des Gesetzes, der die technischen Verbesserungen betrifft, den Behörden einige Schwierigkeiten bereitet. Leider sind mit den eingetretenen Verzögerungen auch Preiserhöhungen verbunden, denen mit Kollektivbestellungen

entgegengewirkt werden soll. Eine Standardisierung ist besonders beim Rollmaterial zu begrüssen. Es sind ihr aber gewisse Grenzen gesetzt, die nicht übersehen werden dürfen.

Im Vordergrund der Anwendung von Artikel 56 standen im Berichtsjahr die von der BLS mitbetriebenen Unternehmungen, also die Bern-Neuenburg-Bahn (BN), die Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn (GBS) und die Simmentalbahn (SEZ). Das gleiche gilt für die Emmentalgruppe, also die Emmentalbahn (EBT), die Vereinigten Huttwil-Bahnen (VHB) und die Solothurn-Münster-Bahn (SMB). Für beide Bahngruppen wird der Abschluss einer Vereinbarung über den Kapitaleinsatz der öffentlichen Hand im Laufe des Jahres 1961 möglich sein.

Als dringlich wurde vom Bund ein Gesuch der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB) betreffend die Verlängerung des Schanzentunnels in Bern behandelt, weil mit den Bauarbeiten im Frühjahr 1961 begonnen werden muss.

Bezüglich der Anwendung des Artikels 57 des Eisenbahngesetzes erstattete das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement im Frühjahr der Eisenbahndirektion einen Bericht über die Wünschbarkeit der Umstellung der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn (BTI) auf schienenfreie Traktion. Eine Ersetzbarkeitsuntersuchung ist vom Delegierten für Wirtschaftsfragen auch für die Solothurn-Niederbipp-Bahn und die Oberaargau-Jura-Bahn (OJB) in die Wege geleitet worden. Der diesbezügliche Bericht wurde bis Jahresende wider Erwarten nicht abgeliefert.

Der Wert von Ersetzbarkeitsuntersuchungen soll in keiner Weise bestritten werden. In den erwähnten Fällen machten sich aber in den betroffenen Gegenden sofort Widerstände gegen Betriebsumstellungen bemerkbar. Verständlich sind diese Widerstände besonders bei den Oberaargauer Bahnen, wo in den letzten vier Jahren rund 4 Millionen Franken zur Verbesserung von Anlagen und Material durch die Kantone Bern und Solothurn sowie die bernischen Gemeinden investiert wurden. Ersatzbarkeitsuntersuchungen verlangen grosse Gewissenhaftigkeit und Gründlichkeit. Fehlbeurteilungen können sehr unliebsame Konsequenzen haben.

In das Jahr 1960 fiel die Behandlung der Gesuche betreffend Deckung der Defizite der bernischen Privatbahnen pro 1959. Die Behandlung der Gesuche zog sich in einigen Fällen in die Länge. Teilweise erfolgten die Auszahlungen erst anfangs 1961. Um Liquiditätsschwierigkeiten zu überbrücken, wurden einzelnen Unternehmungen durch den Kanton Vorschüsse ausgerichtet, die mit der definitiven Erledigung der Gesuche saldiert wurden.

Nach zweijährigen Bemühungen ist es gelungen, bei den Chemins de fer du Jura (CJ) die hälftige Bundesbeteilung an den Betriebsfehlbeträgen zu erwirken. Die im Jahre 1951 unterzeichnete Vereinbahrung wurde entsprechend geändert. Der Kanton Bern wird durch diese Revision jährlich mit 300 000 Franken entlastet.

Die Lastenverteilung bei der Defizitdeckung erfolgt seit 1959 nach neuem Eisenbahngesetz. Zwei Drittel übernimmt der Bund und ein Drittel die Kantone. Durch Einbezug der ordentlichen Abschreibungen ist für den Kanton Bern keine Entlastung eingetreten. Die Aufwendungen sind vielmehr gestiegen. Für das Rechnungsjahr 1959 der Bahnen betrug der Aufwand des Staates annähernd 1,5 Millionen Franken. Diesem Betrag stehen Bundesmittel von etwas mehr als drei Millionen Franken gegenüber.

Die Belastung für das Jahr 1960 kann nur auf Grund von Schätzungen überblickt werden. Gegenüber 1959 sind die Fehlbeträge einzelner Unternehmungen kleiner geworden, während bei andern Bahnen eine Verschlechterung der Finanzlage festzustellen ist. Insbesondere werden inskünftig die Personalkosten bei sämtlichen Unternehmungen ansteigen. Diese Entwicklung folgt aus einer in Vorbereitung stehenden Verfügung des Postund Eisenbahndepartementes betreffend die Normierung

der Personalaufwendungen. Damit sollen die Personal-

kosten im Mittel pro Angestellten in eine gewisse Rela-

tion zu den analogen Aufwendungen der Bundesbahn-

beamten gebracht werden. Die Abstufungen erfolgen

nach der Bedeutung der einzelnen Unternehmungen.

C. Bauarbeiten und Betriebsfragen einzelner Privatbahnen

Mit den Kompetenzen gemäss Volksbeschluss vom 5. Juli 1959 über die Privatbahnhilfe bewilligte der Grosse Rat in der Novembersession des Berichtsjahres Teilkredite von 1,85 Millionen Franken für Bauvorhaben der Privatbahnen. Wegen den im Abschnitt B erwähnten Verzögerungen wurde die bewilligte Summe nicht in vollem Umfange benötigt.

Als wichtige Bauarbeiten seien erwähnt: Neubau der Farbschachenbrücke der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn bei Lützelflüh, Trennung von Bahn und Strasse im Gebiet der Kaltenherberge (Gemeinde Roggwil), Totalumbau der Strecke Roggwil bis Melchnau mit Ausnahme von zwei kleinern Abschnitten, für welche eine neue Linienführung gewählt wird, Einrichtung des Streckenblockes zwischen Tavannes und Tramelan, Ersatz einer Eisenbrücke durch eine Betonbrücke für den Bahn- und Strassenverkehr in La-Chaux-de-Fonds, Bau eines Teiles der unterirdischen Station der SZB in Bern und des Schanzentunnels auf eine Länge von rund 150 Metern.

Im Laufe des Jahres konnten bei verschiedenen Bahnen zehn Blinklicht- oder Halbbarrierenanlagen dem Betrieb übergeben werden. Die Eisenbahndirektion orientierte den Grossen Rat mit einem schriftlichen Bericht über die künftigen Finanzierungsmöglichkeiten zur bessern Sicherung unbewachter Niveauübergänge bernischer Privatbahnen. Es sollen in den kommenden fünf Jahren je 200 000 Franken Kantonsmittel für diesen Zweck zum Einsatz kommen.

Mit Hilfe des Kantons und der Gemeinde Biel konnte die Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft (BDG) ein neues Motorschiff (Chasseral) in Betrieb nehmen.

Auf der Strecke Thun-Beatenbucht der Verkehrsbetriebe Steffisburg-Thun -Interlaken (STI) wurden im Sommer Ausstellbuchten in der Seematte, der Chartreuse in Oberhofen-Dorf (bergseits) und Gunten (seeseits) erstellt. Ferner wurde ein Beitrag von 80 000 Franken an den Abbruch einer Liegenschaft im Dorfzentrum Hilterfingen bewilligt, um dort im Jahre 1961 beidseits der Strasse genügend Platz zu schaffen. Der Bau von Aus-

stellbuchten soll in den kommenden Jahren fortgesetzt werden

Bei der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn (BTI) trat der Betriebsleiter im Herbst von seinem Amt zurück. Wegen der noch nicht abgeklärten Traktionsfrage wurde seine Stelle nicht neu besetzt. Die Funktionen wurden zum Teil dem Verwaltungsbeamten, einem Stationsvorstand und dem Depotchef übertragen, währenddem die Buchhaltung von den OJB geführt wird. Deren Direktor übernahm auch die Oberaufsicht über die BTI. Trotzdem diese Lösung ein Provisorium darstellt, lassen sich daraus praktische Erfahrungen über weitere Möglichkeiten der Zentralisation bernischer Privatbahnen sammeln. Bei der Sensetalbahn, wo der im Jahre 1959 verstorbene Betriebsleiter ebenfalls nicht ersetzt wurde, hat sich die getroffene Lösung bewährt.

D. Tilgung von Fremdkapital

Gemäss Volksbeschluss vom 5. Juli 1959 über die Privatbahnhilfe übernimmt der Kanton Bern die Tilgung von Fremdkapital einzelner bernischer Unternehmungen. Es stehen dafür insgesamt 17 Millionen Franken zur Verfügung, die in den Jahren 1960 bis 1979, also in einer Zeit von 20 Jahren in möglichst gleichbleibenden Quoten zum Einsatz kommen werden.

Dringlich war nach Annahme des Volksbeschlusses die rasche Behandlung, des Obligationenkapitals der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (EBT) im Betrage von 10 Millionen Franken, das am 30. Juni 1960 zur Rückzahlung oder Konversion fällig war. Eine anfangs März durch das Bundesgericht einberufene Obligationärenversammlung stimmte nach Überwindung erheblicher Schwierigkeiten mit qualifiziertem Mehr folgender Lösung zu: Der Zins wird von 3 auf 2 Prozent herabgesetzt und die Laufzeit der Anleihe um zehn Jahre verlängert. Jedes Jahr werden 500 000 Franken Titel zum Nominalwert ausgelost oder auf dem Markt zu Börsenkursen zurückgekauft. Nach Homologierung des Mehrheitsbeschlusses durch das Bundesgericht erfolgte Mitte des Jahres die erste Auslosung, bzw. der Rückkauf einer Quote von 500 000 Franken. Damit trat eine Zinsentlastung von 100 000 Franken ein. Die weitere Entlastung beträgt jedes Jahr mindestens 10 000 Franken.

Recht bedrohlich wurde im Frühjahr 1960 die Lage bei den Vereinigten Bern-Worb-Bahnen (VBW), indem einige Obligationäre beim Bundesgericht die Zwangsliquidation der VBW verlangten. Das Bundesgericht setzte der Unternehmung eine dreimonatige Frist zur Befriedigung der Geldgeber. Begründet wurde dieses Vorgehen mit der 1959 eingetretenen Sistierung des Zinsendienstes der VBW.

In der Septembersession bewilligte der Grosse Rat einen Kredit von 1,7 Millionen Franken zur Abfindung der Obligationäre zu einem Kurswert von 85% des Nominalbetrages der Titel auf Jahresende 1960. Durch Opposition einzelner Geldgeber gegen diese Lösung konnte die Abfindung nicht wie vorgesehen, auf Jahresende, sondern erst auf Ende April 1961 erfolgen.

Eine Schuldverpflichtung der Verkehrsbetriebe Steffisburg-Thun-Interlaken (STI) gegenüber der SUVA wurde

Ende 1959 durch ein Darlehen des Kantons Bern im Betrag von 900 000 Franken abgelöst. Zu regeln war im Berichtsjahr noch die Frage des Zinses. Er wurde auf Jahresende unter Gewährung eines Diskontes von 2% für die ganze Laufzeit einmalig entrichtet, wobei der Unternehmung zusätzliche Hilfe aus dem Privatbahnhilfefonds der Eisenbahndirektion gewährt wurde. Damit ist die Schuldverpflichtung der STI als erledigt zu betrachten.

Unerledigt bleibt das Schuldkapital der SZB im Betrage von 4 Millionen Franken. Angesichts der Finanzlage der Unternehmung drängt sich ein ähnliches Vorgehen wie bei den VBW auf. An der zu treffenden Lösung ist auch der Kanton Solothurn beteiligt. Erste Kontakte zum gemeinsamen Vorgehen sind im Berichtsjahr aufgenommen worden.

Zusammenfassend kann zu den drei vorstehenden Abschnitten festgestellt werden, dass das Schwergewicht der kantonalen Arbeiten eindeutig bei der Tilgung des Fremdkapitals der erwähnten Unternehmungen lag. Die technischen Verbesserungen nach Artikel 56 des Eisenbahngesetzes gehen weniger rasch vorwärts. Die Erledigung der Schuldverpflichtungen der Unternehmungen mit Fremdkapital gewährleistet den Unternehmungen die vollumfängliche Anwendung des neuen Eisenbahngesetzes.

E. Konzessionierte Automobilbetriebe

Der Kanton Bern ist an zwei früher als Eisenbahnen betriebenen Unternehmungen massgeblich beteiligt: An den Verkehrsbetrieben Steffisburg-Thun-Interlaken (STI) und an der Biel-Meinisberg AG (BM). Beide Unternehmungen weisen im Berichtsjahr angemessene Betriebsüberschüsse aus. Die STI konnten zwei Autobusse, die aus eigenen Mitteln finanziert werden, in Auftrag geben. Ein Wagen wurde im Laufe des Jahres abgeliefert.

Die BM nahm im Frühjahr einen neuen mit eigenen Mitteln finanzierten neuen Autobus in Betrieb. Die enge Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben der Stadt Biel hat sich neuerdings bewährt. In Thun sind begrüssenswerte Bestrebungen zu einer engen Zusammenarbeit mit dem Stadtautobus Thun im Gange mit dem Ziel, beide Betriebe (STI und SAT) einer dauernden wirtschaftlichen Selbsterhaltung entgegenzuführen. Kantonsseitig werden diese Bestrebungen unterstützt.

F. Konzessionierte Schiffahrt

Die BLS nahm ein neues Motorschiff «Niederhorn» in Betrieb, das mit eigenen Mitteln finanziert wurde.

Die Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft (BDG) führte ihre Besprechungen für eine engere Zusammenarbeit mit der Schiffahrtsgesellschaft des Neuenburger- und Murtensees (LNM) weiter. Eine Lösung konnte noch nicht gefunden werden, weil an der LNM die Kantone Neuenburg, Freiburg und Waadt beteiligt sind, während die BDG eine rein bernische Unternehmung ist. Weitere Komplikationen ergeben sich aus der sehr unterschiedlichen Finanzlage beider Betriebe.

G. Luftverkehrsfragen

Zwischen Kanton und Gemeinde Bern wurde ab 1961 die hälftige Lastenverteilung für die Betriebsfehlbeträge der Alpar vereinbart. Gegenüber der Swissair, die Bern in den Sommermonaten mit zwei Kurspaaren von und nach Kloten bedient, mussten Zusicherungen für den eintretenden Streckenverlust übernommen werden. Mit Hilfe des Kantons und der Stadt Bern konnten für den Flugplatz Belpmoos die Ausbesserung der Rasenpiste (Schulung) finanziert und ein Löschfahrzeug angeschafft werden.

Die Projektierungsarbeiten für den Flughafen Bern-Nord bestanden in einem Auftrag zur Ausarbeitung eines Projektes für eine Güterzusammenlegung. Es ist zu überprüfen, ob der zunehmende Düsenverkehr der meisten Fluggesellschaften zu einer Änderung des gesamten Flugverkehrskonzeptes führen wird.

H. Rohrleitungen (Pipelines)

Die italienische nationale Erdölgesellschaft (ENI = Ente Nazionale Idrocarburi) gelangte Ende 1959 mit dem Gesuch um Bewilligung einer Rohrleitung vom Saanenland nach dem Oberaargau an den bernischen Regierungsrat. Ein gleiches Gesuch ging an die aargauischen Kantonsbehörden um Fortsetzung dieser Leitung nach Turgi-Koblenz nach München. Der Bau dieser Leitung mit grosser Kapazität war Bestandteil von Expansionsbedürfnissen des italienischen Ölmarktes nach dem süddeutschen Raum. Die Kantonsbehörden sahen in diesem Bauvorhaben kein genügend grosses bernisch-öffentliches Interesse zur Erteilung des kantonalen Enteignungsrechtes. Ferner hielt sich der Regierungsrat an die Abmachungen, die im Februar zwischen Bundesbehörden und Regierungsvertretern mehrerer Kantone getroffen wurden. Nach Beantwortung grossrätlicher Interventionen in der Maisession wurde der ENI durch den Regierungsrat mitgeteilt, der Kanton Bern werde den Erlass bundesrechtlicher Bestimmungen abwarten.

Im Mai wurden die Kantonsregierungen eingeladen, zum Entwurf eines Bundesverfassungsartikels Stellung zu nehmen, der die Erteilung von Bewilligungen für Rohrleitungen dem Bundesrecht vorbehält. Der Regierungsrat befürwortete den ihm vorgelegten Text. In einer Volksabstimmung vom 5. März 1961 stimmte das Schweizervolk der Vorlage der eidgenössischen Räte mit erdrückender Mehrheit zu.

I. Luftseilbahnen und Skilifte

Anfangs des Jahres konnte die Gondelbahn Hasliberg-Käserstatt dem Betrieb übergeben werden. Es ist geplant, in einem spätern Zeitpunkt den Anschluss an Meiringen zu finden. Das Post- und Eisenbahndepartement erteilte die Konzession für eine leistungsfähige Luftseilbahn von Gsteig (Reuschboden)—Oldenalp-Gemskopf-Scex-Rouge. Die Kantonsbehörden hatten zu einem weitern Grossprojekt, der «Schilthornbahn» Stellung zu nehmen, dem ein anderes Projekt Mürren-Engetal gegenüberstand. Der regierungsrätliche Entscheid fiel zugunsten der «Schilthornbahn».

Skiliftkonzessionen werden durch den im Berichtsjahr erfolgten Beitritt zum Konkordat der nicht durch den Bund zu konzessionierenden Luftseilbahnen und Skilifte nach Massgabe der Konkordatsvorschriften erteilt. Es ergeben sich daraus technische und vor allem administrative Vereinfachungen.

K. Fahrplanwesen

In der kantonalen Fahrplankonferenz waren einmal mehr rund hundert Änderungsbegehren zu behandeln. Die Eisenbahndirektion machte die Vertreter der einzelnen Landesgegenden neuerdings auf die Schwierigkeiten aufmerksam, die der Erfüllung aller dieser Wünsche entgegenstehen. Wenige aber gut begründete Begehren haben sicher mehr Aussicht auf Erfolg. Es darf nicht übersehen werden, dass das Fahrplan-Vernehmlassungsverfahren niemals dazu Anlass geben kann, die Fahrpläne einzelner Strecken von Grund auf zu ändern. Noch weniger sind Änderungen möglich, wenn es sich um international festgelegte Züge handelt. Bern als Bundesstadt muss dem Fremdenverkehr die notwendige Beachtung schenken. Das gilt vor allem für die Verbindungen zwischen Frankreich/Deutschland, Basel-Bern-Brig bzw. ab Delle nach dem Süden.

L. Kleinschiffahrt

Am 15. Mai trat ein neues interkantonales Polizeireglement für die Schiffahrt auf sämtlichen Gewässern der westschweizerischen Kantone in Kraft. Es soll die Freizügigkeit der Kleinschiffahrt wesentlich erleichtern. Mit dem einführenden Regierungsratsbeschluss wird die Eisenbahndirektion ermächtigt, für einzelne Gewässer und Gewässerteile Sondervorschriften bezüglich Fahrgeschwindigkeiten oder Fahrverboten zu erlassen. Die zunehmende Motorisierung der Kleinschiffahrt und das Wasserskifahren erfordern eine vermehrte Überwachung der Gewässer durch die Schiffahrtsaufseher. Unumgänglich wird eine angemessene Erhöhung der Gebühren sein, die seit 1936/40 unverändert geblieben sind. Die Massnahmen werden voraussichtlich im Jahre 1962 in Kraft treten.

M. Schlussbemerkungen

Die Aufgaben der öffentlichen Transportmittel sind trotz zunehmender Zahl der Motorfahrzeuge nicht kleiner geworden. Sie sind vielmehr gewachsen und diese Entwicklung geht ohne Unterbruch weiter. Möglicherweise stehen wir an einem ähnlichen Wendepunkt wie in Amerika oder in andern stark motorisierten Ländern. Der Staat hat sich in diesen Ländern mit einer Vielzahl von wichtigen Transportaufgaben zu befassen: Verbesserungen des vorhandenen Strassennetzes, beschleunigter Bau von Autobahnen und Ausbau der Gemeindestrassen. Nicht weniger wichtig ist aber auch die Verbesserung der öffentlichen Transportmittel und vor allem die Schaffung getrennter Fahrbahnen für den individuellen und öffentlichen Transport. Unabhängig von der Art der Traktion stehen sich zwei Verkehrsträger gegenüber, die ihren Aufgaben nur dann zeitgemäss nachkommen können, wenn sie sich gegenseitig unterstützen und die öffentliche Hand der Gesamtheit der Verkehrsträger laufend die erforderliche Beachtung schenkt.

1. Approximative Betriebsergebnisse pro 1960 der bernischen Transportanstalten und der SBB

Verwaltung	Ertrag	Aufwand inkl. Abschrei-		erschuss +	Deckung der	Fehlbeträge	Kantonskre- dit nach
v et wattung	Ermag	bungen	Fel	nlbetrag —	Anteil Bund	Anteil Kt. Bern	Voranschlag 1961
	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Schweiz. Bundesbahnen	1079540912	962 662 002	+1	16 878 910		_	
2. Bernische Privatbahnen							
a) Normalspur							
Bern-Lötschberg-Simplon	43 204 687 5 108 766 4 533 151 2 521 992 418 506 11 311 908 3 783 402	35 769 977 5 749 873 5 609 427 2 828 971 414 587 10 954 186 4 376 513	+ - + +	7 434 710 641 107 1 076 276 306 979 3 919 357 722 593 111	427 406 717 516 204 653 — — 394 096	138 907 358 758 102 326 — — — — — — — 143 800	250 000 400 000 165 000 — — 210 000
Solothurn-Münster-Bahn	1 294 302	1 517 843		$223\ 541$	149 028	$22\ 254$	32 000
b) Schmalspur							
Chemins de fer du Jura	1 561 053 3 707 033 3 536 738	$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	 - +	$614\ 336 \\ 302\ 692 \\ 65\ 366$	307 168 201 794	307 168 47 422	230 000 150 000
Solothurn-Zollikofen-Bern.	3 922 513	3 883 353	+	$39\ 160$	_		
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen Biel-Täuffelen-Ins Solothurn-Niederbipp-Bahn . Oberaargau-Jura-Bahnen	$\begin{array}{c c} 1 & 965 & 070 \\ 582 & 702 \\ 564 & 660 \\ 742 & 728 \end{array}$	1 939 481 715 000 619 373 1 001 293	+ -	25 589 132 298 54 713 258 565	$ \begin{array}{c c}\\ 88 198\\ 36 476\\ 172 378 \end{array} $	44 100 10 943 86 189	34 000 50 000 24 000 80 000
o sozuazga a aza zamion ()	88 759 211	85 036 363	+	3 722 848	$\frac{2698713}{2698713}$	$\frac{60180}{1261867}$	$\frac{1625000}{1625000}$
3. Schiffahrtsbetriebe							
Thuner-Brienzersee Bielersee-Dampfschiffgesell-	2 020 893	1 949 029	+	71 864		_	_
schaft	352 719	374 692		21 973	1)		
	2 373 612	2 323 721	+	49 891			
4. Konzessionierte Autobetriebe		,					
Steffisburg-Thun-Interlaken . Biel-Meinisberg	1 563 181 117 031	1 520 221 158 480	+	42 960 41 449			60 000
¹) Aus vorhandenen Reserven gedeckt	1 680 212	1 678 701	+	1 511			60 000
	1	I	1		1 1		1

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

Im Jahre 1960 wurden zuhanden der Bundesbehörden oder des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen

Automobilkonzession:

Grindelwald Tuffbach-Kirche,

Grindelwald Bahnhof-Station Grund

Lenk i. S.-Bühlberg

Laupersdorf-Münster

Belfort-Pruntrut

Tramelan-Lajoux

Sesselbahn:

Schönried-Horneggli

Skilift:

St. Immer-Les Savagnières

Läger-Männlichen

Jochpass-Jochstock

b) Provisorische Konzessionserteilungen

Skilift:

 $B\ddot{\mathbf{u}}\mathbf{h}\mathbf{l}\mathbf{b}\mathbf{e}\mathbf{r}\mathbf{g}\mathbf{-H}\mathbf{a}\mathbf{h}\mathbf{n}\mathbf{e}\mathbf{n}\mathbf{m}\mathbf{o}\mathbf{o}\mathbf{s}$

Bumbach-Roseggli

Käserstatt-Hohbühl

«Bödeli», Wasen i. E.

Geils-Laveygrat

c) Konzessionserneuerungen

Automobilkonzession:

Wimmis-Oberstocken

Tramelan-St. Immer

Bern-Belpmoos

Münsingen-Konolfingen

Meiringen-Aareschlucht

Laufen-Kleinlützel

St. Immer Station-Hôpital

Ortsautobusbetrieb Burgdorf

Bergstation Drahtseilbahn Beatenberg-Talstation

Sesselbahn Beatenberg-Niederhorn

Zwingen-Büsserach

Rütschelen-Langenthal Tramelan-Reussilles Kandersteg BLS-Kandersteg Stock Erlenbach i. S.-Stockhorn

d) Konzessionsausdehnungen

Ausdehnung der Automobilkonzession Nr. 3014 des Herrn Walter Borer, Kleinlützel, auf die Strecke Neumühle-Ederswiler.

Ausdehnung der Automobilkonzession Nr.152 der Genossenschaft Autokurse Langnau und Umgebung bis Wasen i.E.

e) Konzessionsablehnungen

 ${\bf Luftseilbahn\ Wasserngrat-Berzgumm\ Schilthornbahn/Allmendhubel-Engetal}$

3. Schiffahrt

a) Bestand der kontrollierten Schiffe pro 1960

Art	Bieler- see	Thuner- see	Brien- zersee	Flüsse und kleine Ge- wässer	Total
Ruderboote mit einer					
Tragfähigkeit bis zu		W1200			
10 Personen	611	608	268	448	1935
Ruderboote von 11 und mehr Personen		2	1		3
Motorgondeln (Wasser-		_	_		
fahrzeuge mit Aus-					
senbordmotor)	874	465	115	440	1894
Motorboote mit einer					
Tragfähigkeit von 1 bis 6 Personen	301	98	2	3	404
Motorboote mit einer	501		_		101
Tragfähigkeit von 7					
und mehr Personen .	210	52	7	5	274
Lastschiffe ohne Motor.	_	_	-	64	64
Motorlastschiffe	3	11		1	15
Segelboote aller Art	202	303	17	_	522
Falt- und Paddelboote		200	40		4022
aller Art	306	296	48	705	1355
Pro 1960	2507	1835	458	1666	6466
Pro 1959	2202	1665	450	1482	5799
Veränderungen	+305	+170	+8	+184	+667

b) Schifferpatente und Fähigkeitsausweise

Bestand der Schifferpatente Ende 1960: 2580 (2179). Visierte Fähigkeitsausweise: 4 (4)

c) Rechnung

Einnahmen:	Fr.	Fr.
Gebühren- und Stempelmarken .	48 008.—	
Drucksachen	1268.—	
Mietzinse der Bootsanbindepl	1832.—	51 108.—

Ausgaben:	
Besoldungsanteile, Telephon- und Reisespesen, Drucksachen- auslagen, Büromaterial usw	27 538.—
Überschuss (1959: Fr. 30 380.—)	23 570.—

4. Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1960

Budgetrubrik 2200	Budgetierte Einnahmen	Erzielte Einnahmen	Budgetierte Ausgaben	Wirkliche Ausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Sekretariat und Eisen- bahnabtei-	000 100	207.424		4 445 005
lung	$296\ 100$	$305\ 634$	$9\ 578\ 898$	$4\ 667\ 327$

Bern, den 6. Juni 1961.

Der Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

Brawand

Vom Regierungsrat genehmigt am 23. Juni 1961.

Begl. Der Staatsschreiber: Hof

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1960

n berücksichtigt.
Zahle
nachstehenden
den
in
sind
Aktienkapital
dem
auf
Abschreibungen
(Die

	,		Doctores			T/ox	1401		Alrtionbotoilign	ne dea Ctentes
,			Datum			Napita	litai		AKUEHDETEHIĞU	Artiembeteingung des Staates
ž	Name der Bahn	der Konzession	des Subventions- beschlusses des Grossen Rates	der Betriebs- eröffnung	Aktien	Feste Verbindlich- keiten	Laufende Verbindlich- keiten	Total	Nominell	Buchwert
	I. Normalspurbahnen		3		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Н	Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn	. VI. u	Ţ		9 210 500	10 000 000	1205374	20 415 874	2825250	1 505 218
	a) Burgdorf-Solothurn	(14. 1A. 1871) 19. XII. 1872	2. VII. 1879	26. V. 1875 12. V. 1882	1 1	11	1 1			
c	c) Burgdorf-Thun Vorsiniere Huffwilhahnen	23. XII. 1896		21.VII. 1899	7.313.750	2 000 000	909 666	9 613 356	2 001 750	1 328 245
4	a) Langenthal-Huttwil.	12. XII. 1884	28. XI. 1887	1. XI. 1889	001 010 1		000 664	0000100	1007	070
	Huttwil-Wolhusen		23. II. 1893 (23. XI. 1905)	9. V. 1895	ı		I		1	1
	c) Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	19. A. 1897	28. II. 1907	1. VI. 1908						
က	Simmentalbahn	l	1 11 11 06)	l	3 502 500	3 448 940	165 381	7 116 821	2 420 000	1 081 934
	a) Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	13. IX. 1895	16.VIII.1897	1	ı	1	1	l	1.
4	b) Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	22.XI. 1899 29 III 1898	1. XI. 1902 1. VII. 1901	7 685 000	5 141 829	598 096	13 494 995	3 754 400	1 000 000
ı vo	Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn.	į			2 908 600	6 044 956	803 470	9 757 026	1 957 700	
	a) Gürbetalbahn	17. IV. 1891	77. V. 1899 27. II. 1901	14.VIII. 1901 1. XI. 1902	1	1	I	1	1	ı
,	b) Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907			1		ı	1
9 1	Sensetalbahn	1. VII. 1898 —	29. VII. 1902	23. I. 1904 —	9 751 000	6.341.001	152443 720467	1 040 123	674 320 32 200	32 200
-	(a) Freiburg-Murten und	21. XII. 1888)	99 VIII 1909	(23.VIII.1898)
	(b) Murten-Ins Solothurn-Münster	30. V. 1892 9. XII. 1889		(23. VII. 1903 1. VIII. 1908	1 135 075	1 205 822	424 742	2 765 639	09 120	
6	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon		27. VI. 1906	15. VII. 1913						
	(inkl. Thunerseebahn und Damptschiff- gesellschaft Thuner- und Brienzersee)	konzession. (21.VI. 1913)	H		89 783 500	87 356 625	5 820 774	152 960 899	23 839 000	19 628 645
	II. Schmalspurbahnen			Total	102 177 605	121 539 173	10 190 353	283 907 131	37 565 370	24 576 242
-	Compagnie des chemins de fer du Iura				10.850.000	34 259	739 158	11 693 417	5 551 400	4 750 000
-	a) Pruntrut-Bonfol	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	100000	007 ±0	00100			
		5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910	1	1		1	1	
	b) Saignelégier-Glovelier		9. X. 1907	21. V. 1904	1	ı		-		
	c) Tayannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont . Ellektrifkation Tramelan-Tayannes	23. XII. 1881	31. I. 1883 3 XII 1913	16.VIII.1884 16. XII. 1913		11			[]	
	d) Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	26.VIII.1897	7. XII. 1892	1	1	I			
-23	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1. X. 1927	20. IX. 1897 26. II. 1908	21. X. 1898	2237950	2 374 830	364 161	4 976 941	1 238 560	1 238 560
<u>ශ</u>	[Montreux-Berner Oberland] Zweisimmen-Lenk	16. IV. 1898 30 III 1906	ΗE	17. XII. 1901 8. VI. 1911	3 541 690	7 084 400	275 001	10 901 091	198 000	15 840
4 rc	Langenthal-Jura Biel-Meinishero (jetzt Antoverkehr)				942 000	400 000	15 739	1 357 739	463 500	11
9	Biel-Täuffelen-Ins.	' '	X	} 4. XII. 1916	1 003 000		66 511	1 069 511	706 200	1
7	Solothurn-Zollikofen-Bern	_	ΞĖ.	10. IV. 1916	4 976 500	2 000 000	704 644	7 681 144	2 184 000	2 184 000
∞ σ	Solothurn-Niederbipp	XIII	٠. ۱	9. I. 1918		145 300	35 414	2 052 714	402 500	ı
10	Langentnal-Melchnau Steffisburg-Thun-Interlaken		26. V. 1913 19. IX. 1916	6. A. 1917 10. X. 1913	987 000 1 840 300	300 000 1 416 126	275 050	3 531 476	006 798	867 500
112	Berner-Oberland-Bahnen Jungfraubahn	29. IV. 1887 —	22. XII. 1947 —	1. VII. 1890 —	3 843 000	4 049 898	214 433	8 107 331	238 200 63 000	218 192 63 000
13	Leuk-Leukerbad	I	1	1.					1 000	200
	1) Buchwert ohne die von der Verwaltung			Total	32 190 490	17 804 813	3 409 530	53 404 833	12 524 320	9 337 792
	vorgenommenen Wertberichtigungen.			Gesamttotal	134368095	139343986	13 599 883	287 311 964	50 089 690	33914034^{1}
_				-						