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

**Herausgeber:** Kanton Bern

**Band:** - (1961)

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

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

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-417633

**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 1961

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

## I. Baudirektion

### A. Allgemeines

Die staatliche Bautätigkeit hat im Berichtsjahr erheblich zugenommen. Während 1960 im Hochbau die Ausgaben 17,2 Millionen Franken betrugen, stiegen sie 1961 auf 26,1 Millionen Franken. Im Tiefbau kletterten sie von 39,9 auf 46,4 Millionen. Neben der wirtschaftlichen Blüte wuchs auch die Zahl der sich im Verkehr befindlichen Motorfahrzeuge. Daraus resultierten 23,548 Millionen Franken, d. h. 2,4 Millionen mehr Autosteuereingänge als im Vorjahr. Der ständig zunehmende Verkehr überlastet die vorhandenen Strassen und ruft vermehrtem Ausbau. Es flossen dafür vermehrte werkgebundene Bundesbeiträge für Haupt- und Alpenstrassen sowie für Nationalstrassen, die sich gegenüber dem Vorjahr von 1,8 auf 3,2 und von 5,9 auf 9,7 Millionen erhöht, also nahezu verdoppelt haben.

Besonders hervorzuheben sind folgende als 1. Etappe des Inselspitalausbaus in Bern erstellten Gebäude: das Schwesternhaus, das Personalhaus und die Dermatologische Klinik. Ferner seien die Neu- und Umbauten im Lehrerseminar Hofwil und der Neubau des Institutes für exakte Wissenschaften der Universität Bern besonders erwähnt.

Im Strassenbau sind unter den Bauarbeiten an der Nationalstrasse 1 namentlich der Worblentalviadukt und die Brücke über die Worblaufenstrasse zu nennen.

Am 5. März hat das Bernervolk den für die Durchführung der II. Juragewässerkorrektion erforderlichen Kostenanteil von 17,82 Millionen, verteilt auf 11 Jahre, bewilligt.

Zahlreich waren im Berichtsjahr wiederum die Gesuche der Gemeinden um Strassenbau- und Unterhaltsbeiträge. Die Baudirektion behandelte zuhanden des Regierungsrates 77 Baulinien-, Zonen- und Strassenpläne, 33 Baureglemente, 5 Beitragspflichtsreglemente, 15 Kanalisationsreglemente, 36 Wasserversorgungsreglemente, 260 strassen- und hochbaupolizeiliche Ausnahmebewilligungen, 7 Strassen- und Wegreglemente, 5 Schwellenreglemente und Kataster sowie mehrere Reglemente aus andern Gebieten. Ferner traf die Baudirektion mehrere Ästhetikentscheide und solche in strassenpolizeilicher Hinsicht. Sie befasste sich mit 37 Rekursen an den Regierungsrat. Bei einigen staatsrechtlichen Beschwerden gegen regierungsrätliche Entscheide hatte sie sodann die Vernehmlassungen an das Schweizerische Bundesgericht vorzubereiten. Soweit das Bundesgericht auf die staatsrechtlichen Beschwerden eingetreten ist, hat es sie mit einer einzigen Ausnahme abgewiesen. In diesem Ausnahmefall setzte es sich u. a. mit der Anwendung der kantonalen Landschaftsschutzbestimmungen durch die bernischen Behörden auseinander.

In vielen Geschäften anderer Direktionen wurde die Baudirektion um Mitberichte ersucht. Das Direktionssekretariat wird zudem in zunehmender Weise als Auskunftsbureau benützt.

**Personal.** Es traten zurück:

*a)* wegen Übertritt in die Privatwirtschaft:

H. Kienast, Techniker des Kreisoberingenieurbüros IV,

R. Thüler, Zeichner des Büros für Strassenplanung,

H. R. Müller, Techniker des Büros für Wassernutzung;

*b)* aus andern Gründen:

A. Christe, Techniker beim Kreisoberingenieurbüro

III, wegen Übertritt in die Stadtverwaltung Lausanne,

O. Locher, Technischer Angestellter des Büros für Wassernutzung, mangels Eignung,

P. Hunsperger, Ingenieur-Geometer des Vermessungsamtes, wegen Übertritt in die Eidgenössische Vermessungsdirektion (als Vertreter der Nomenklaturkommission wurde er ersetzt durch Grundbuchgeometer Kummer),

P. Mari, Zeichner des Vermessungsamtes, wegen Übertritt in das Tiefbauamt der Stadt Bern,

Frau S. Bolz, Kanzlistin des Vermessungsamtes, wegen Verheiratung;

*c)* wegen Erreichung der Altersgrenze:

F. Zimmermann, Oberwegmeister im Kreis III,

A. Baumann, Dienstchef des Vermessungsamtes,

Frl. F. Neuhaus, Kanzlistin des Büros für Wassernutzung.

Neu wurden gewählt bzw. angestellt:

K. Beck, Techniker beim Kreisoberingenieurbüro II;

*M. Claude, Techniker beim Kreisoberingenieurbüro III;

K. Pauli, Oberwegmeister im Kreis IV;

F. Schwab, Fachbeamter für Landerwerbs- und Grundbuchfragen beim Büro für Autobahnbau;

W. Tschanz, Technischer Beamter beim Büro für Autobahnbau;

*H. Frauchiger, Laborant beim Büro für Autobahnbau;

*R. Gawlik, Technischer Beamter des Büros für Autobahnbau;

*H. Gerhardt, Tiefbautechniker des Büros für Autobahnbau;

*F. Kilchenmann, Bauleiter des Büros für Autobahnbau;

*T. Meyer, Tiefbautechniker des Büros für Autobahnbau;

*H. Pettmann, Vermessungsbeamter des Büros für Autobahnbau;

*F. Stalder, Laborgehilfe des Büros für Autobahnbau;

*M. Szpaits, Bautechniker des Büros für Autobahnbau;

W. Uebelhart, Archivar und Hilfszeichner des Büros für Autobahnbau;

M. Gsell, Ingenieur-Geometer des Vermessungsamtes;

J. Bührer, Dienstchef des Vermessungsamtes;

*G. Berger, Vermessungszeichner des Vermessungsamtes.

* obligationenrechtliche Anstellungen.

Aus organisatorischen Gründen wurde versetzt:

H. U. Joss, bisher Oberwegmeister beim Kreis IV, neu Bauführer beim Büro für Autobahnbau.

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

## B. Gesetzgebung

Im Berichtsjahr sind in Kraft getreten:

*a)* Verordnung vom 3. März 1961 über den Vollzug des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen im Kanton Bern;

*b)* Verordnung vom 17. März 1961 über Sicherheitsvorschriften (Brandschutzmassnahmen) für Hochhäuser;

*c)* Verordnung vom 22. Dezember 1961 über die Verhütung von Unfällen und über die sanitarischen und hygienischen Einrichtungen bei der Ausführung von Bauarbeiten.

Auf Jahresende lagen im Entwurf vor:

*a)* Gesetz über den Bau und Unterhalt der Strassen, steht in Behandlung durch eine ausserparlamentarische Expertenkommission;

*b)* Dekret betreffend die Grenzregulierung und die Umlegung von Baugebiet,

ein erstes Vernehmlassungsverfahren mit den Gemeinden Bern, Biel, Thun und Köniz ist abgeschlossen, ein zweites Vernehmlassungsverfahren unter Einbeziehung des Haus- und Grundeigentümerverbandes soll folgen.

In Vorbereitung befindet sich:

Dekret über das Baubewilligungsverfahren. Dessen Weiterbearbeitung bleibt vorläufig zurückgestellt, bis die gesetzlichen Grundlagen für den modernen Strassenbau, insbesondere den Bau von Expreßstrassen in den Städten, geschaffen worden sind.

## C. Unerledigte Motionen und Postulate

*Postulat Müller* betreffend Staubfreimachung des Strassenzuges Belp–Kirchdorf–Uttigen, namentlich Ausbau des Gelterfingenstutzes.

Dieses am 19. September 1960 eingereichte Postulat wurde am 23. November 1960 vom Grossen Rat angenommen. Der Regierungsrat hatte sich bereit erklärt, den genannten Strassenzug auszubauen. Der im Bauprogramm 1962 vorgesehene Gelterfingenstutz soll im April 1962 in Angriff genommen werden.

*Postulat Comte*, eingereicht als Motion am 14. Februar 1961, betreffend

1. Durchführung von Studien für eine raschere Strassenverbindung zwischen Pruntrut–Basel–Jura einerseits und dem schweizerischen Mittelland, dem Oberland und der Westschweiz anderseits
2. Einleitung der nötigen Schritte beim Eidgenössischen Departement des Innern zur Verwirklichung der gestellten Begehren.

Der Regierungsrat erklärte am 15. Mai 1961 im Grossen Rat, der Kanton sei im heutigen Zeitpunkt nicht in der Lage, den neuen Strassenzug nach der generellen Studie der Ingenieure Minger und Comment aus dem Jahre 1954 für ca. 40–50 Millionen Franken allein zu bauen. Ein Bau könne erst in Erwägung gezogen werden, wenn der Ausbau des bestehenden Strassennetzes und der Nationalstrassen beendet sei. Dem Projekt

werde alle Aufmerksamkeit geschenkt. Hierauf wurde die eingereichte Motion in ein Postulat umgewandelt und vom Grossen Rat angenommen.

*Postulat Stalder* betreffend Ausbau und Staubfreimachung der Staatsstrasse Burgistein (Linde)–Wattenwil.

Dieses am 15. Mai 1961 eingereichte Postulat wurde am 12. September 1961 vom Grossen Rat angenommen. Der Regierungsrat war bereit, diese Strasse, wenn irgendmöglich, ins nächste Zweijahresprogramm 1963/64 zur Fertigstellung aufzunehmen.

*Postulat Wenger* betreffend Ausbau der Strasse Kirchdorf–Uttigen.

Der Grosse Rat hat dieses am 19. September 1961 eingereichte Postulat am 13. November 1961 angenommen. Der Regierungsrat hatte sich bereit erklärt, die Strasse Kirchdorf–Uttigen sobald als möglich auszubauen. Das Strassenprojekt befindet sich in Arbeit und kann voraussichtlich im Frühjahr 1962 öffentlich aufgelegt werden (Plangenehmigungsverfahren). Es wird die Aufnahme ins Zweijahresprogramm 1963/64 in Betracht gezogen.

*Postulat Burri* betreffend Ausbau der Strasse Bern–Riggisberg.

Am 13. November 1961 hat der Grosse Rat das am 19. September 1961 eingereichte Postulat angenommen, nachdem der Regierungsrat erklärt hatte, mit dem Ausbau werde fortgefahren, und es werde danach getrachtet, das letzte Stück ins nächste Strassenbauprogramm aufzunehmen. Die Strassenprojekte sind vorhanden und finden, wenn möglich, Aufnahme im Zweijahresprogramm 1963/64.

*Postulat Mäder* (Ferenbalm) betreffend Ausbau des Strassenstückes Gümmenen–Rizenbach.

Dieses am 26. September 1961 eingereichte Postulat wurde am 13. November 1961 vom grossen Rat angenommen, nachdem der Regierungsrat erklärt hatte, er sei bereit, die nötigen Projektaufnahmen und Berechnungen aufzustellen und die beste Lösung zu suchen, um aus der gegenwärtigen Kalamität so rasch wie möglich herauszukommen. Das Projekt ist ausgearbeitet und wird anfangs 1962 aufgelegt.

*Postulat Wyss* betreffend Ausbau der Strasse Unterseen–Habkern.

Das Postulat wurde vom Grossen Rat am 13. November 1961 angenommen. Der Regierungsrat hatte zugesichert, ins nächste Zweijahresprogramm 250 000 Franken aufzunehmen, also 125 000 Franken pro Jahr. Weitere Etappen sind in späteren Jahren vorgesehen.

## D. Hochbau

**1. Allgemeines.** Die Ausgaben des Hochbaues betrugen im Berichtsjahr 26 145 363.75 Franken (im Vorjahr 17 205 991.90 Franken).

Nach Budgetkrediten verteilen sich die Ausgaben wie folgt:

| | 1961 Fr. | 1960 Fr. |
|---|---|---|
| *a)* 705 1 Neu- und Umbauten. | 7 369 362.50 | 6 474 798.70 |
| *b)* 705 2 Neu- und Umbauten aus Rückstellungen . | 1 499 060.50 | 1 381 843.90 |
| *c)* 705 3 Neu- und Umbauten Inselspital . . . . . | 6 264 795.25 | 1 981 942.35 |
| *d)* 705 4 Neu- und Umbauten exakte Wissenschaften . . . . . | 3 374 061.30 | 2 383 413.10 |
| *e)* 705 5 Neu- und Umbauten Strafanstalt Hindelbank . . . . . | 2 640 948.95 | 1 784 291.30 |
| Sub-Total | 21 148 228.50 | 14 006 289.35 |
| *f)* Kreditoren-Konto 2.7 2105 1, Richigen, Erziehungsheim Viktoria . . . | 2 888 511.75 | 1 357 318.75 |
| Sub-Total | 24 036 740.25 | 15 363 608.10 |
| *g)* Konten 700 – 703 Unterhaltsarbeiten an staatseigenen Gebäuden . . . . . | 2 108 623.50 | 1 842 383.80 |
| Total | 26 145 363.75 | 17 205 991.90 |

Die Bauausgaben sind durchwegs angestiegen. Während sie sich bei den Neu- und Umbauten im Rahmen der Budgetbeträge bewegen, brachten bei den Unterhaltsarbeiten vermehrte Reparaturen aller Art insbesondere an Dächern und Leitungen, eine Budgetüberschreitung mit sich. Die Ausgaben für das Erziehungsheim «Viktoria» in Richigen werden aus dem Erlös der Liegenschaft in Wabern bestritten.

Im Berichtsjahr konnten folgende Bauaufgaben abgeschlossen werden:

Neu- und Umbauten im Lehrerseminar Hofwil;

Reorganisation des Pharmazeutischen Institutes der Universität Bern;

Umbau im Mädchenerziehungsheim Brüttelen;

Neubau eines Institutes für exakte Wissenschaften der Universität Bern;

Erstellung einer neuen Treibhausanlage zum botanischen Garten der Kantonsschule Pruntrut;

Umbauten im ehemaligen Kornhaus der Strafanstalt Thorberg;

Renovation der beiden stadtwärts gelegenen Nydeggbrückenpavillons;

Erstellung eines Personalhauses in der Anstalt Pré-aux-Bœufs, Sonvilier;

Heimneubauten für das Mädchenerziehungsheim «Viktoria» Richigen;

Ausbau des Inselspitals Bern, Etappe 1*a* (Schwesternhaus, Personalhaus und Dermatologische Poliklinik).

In Ausführung begriffen sind am Jahresende:

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

Neu- und Umbauten der Frauenstrafanstalt Hindelbank;

Neu- und Umbauten in der Sprachheilschule Münchenbuchsee;

Erweiterung des Loryheimes Münsingen;

Umbau und Erweiterung des Oberseminars und der zugehörigen Übungsschule Bern;

Um- und Neubauten im Knabenerziehungsheim Aarwangen;

Neubau des Pharmakologischen Institutes Bern;

Umbau des Küchentraktes in der Heilanstalt Bellelay;

Wiederaufbau der brandzerstörten Scheunen in Bellelay und Courtemelon;

Umbauten in den Schlössern Thun und Nidau (Gefangenschaft und Polizeihauptwache);

Erstellung von zwei Doppelwohnhäusern in der Knabenerziehungsanstalt Tessenberg;

Ausbau des Inselspitals Bern, Etappe 1*b* (Operationstrakt Ost und Wirtschaftsgebäude);

Neubau einer Betatron- und Asklepitronanlage im Inselspital Bern (im Zusammenhang mit dem Operationstrakt Ost);

Im Frühjahr 1962 sollen in Angriff genommen werden:

Neubau eines Ladengebäudes der Molkereischule Rütti;

Pavillonbauten in den Lehrerinnen-Seminarien Thun und Delsberg;

Ausbau des Hôtels de Gléresse in Pruntrut als Bibliothekgebäude;

Um- und Neubau von Amthaus und Bezirksgefängnis Saignelégier;

Umbau und Renovation des Schlosses Aarwangen;

Korrektion der Zufahrtsstrasse zur Strafanstalt Thorberg;

Umbau und Ergänzungen im Gerichtsmedizinischen Institut und im Simplexgebäude zur Unterbringung von Praktika des Chemischen Institutes Bern;

Garagen und Einstellräume bei der Bergbauernschule Hondrich;

Erstellung von Parkplätzen für Motorfahrzeuge und Roller hinter dem Universitätsgebäude auf der Grossen Schanze Bern.

In Vorbereitung befinden sich:

Telephonzentrale im Frauenspital Bern;

Abteilung für tuberkulöse Geisteskranke und Asoziale in der Heil- und Pflegeanstalt Münsingen;

Neubauten der veterinär-medizinischen Fakultät der Universität Bern.

**2. Konten 705 Neu- und Umbauten.** Die finanziellen Aufwendungen des staatlichen Hochbaues pro 1961 sind im einzelnen wie folgt ausgewiesen:

Konto 705 1 (Bewilligungen von 1961 und früher)

| | Fr. | Fr. |
|---|---|---|
| Rütti-Zollikofen, Landwirtschaftliche Schule, Umbau | 342 616.— | |
| St. Johannsen, Klosterkirche | 87 040.80 | |
| Münchenbuchsee, Sprachheilschule, Neu- und Umbauten | 659 426.75 | |
| Bern, Pharmakologisches Institut, Neubau | 788 393.65 | |
| Münsingen, Neubau im Loryheim | 613 767.25 | |
| Bern, Oberseminar, Neubauten | 1 658 379.20 | |
| Bern, Inselspital, Betatron-Asklepitrongebäude | 136 414.70 | |
| Pruntrut, neue Treibhausanlage in der Kantonsschule | 205 226.60 | |
| Aarwangen, Erziehungsheim, Neubauten | 597 268.60 | |
| Übertrag | 5 088 533.55 | |
| Übertrag | 5 088 533.55 | |
| Bern, Renovation der stadtwärts gelegenen Nydeggbrückenpavillons | 88 317.60 | |
| Nidau, Schloss, Umbauten von Gefängnis und Polizeihauptwache | 378 063.95 | |
| Bellelay, Heilanstalt, Küchenumbau | 413 238.50 | |
| Pruntrut, Schlossumbau | 127 267.75 | |
| Bern, Kaserne, Wiederaufbau | 32 950.10 | |
| Bellelay, Heilanstalt, Ökonomie | 240 310.— | |
| Lauperswil, Pfarrhausumbau | 61 052.20 | |
| Seeberg, Pfarrhausumbau | 59 229.90 | |
| Rütti-Zollikofen, Landwirtschaftliche Schule, Strassensanierung | 60 080.05 | |
| Sonvilier, Anstalt Pré-aux-Bœufs, Personalhaus | 126 127.30 | |
| Hofwil, Lehrerseminar, Neubauten | 222 988.75 | |
| Witzwil, Wiederaufbau der abgebrannten Viehscheune | 2 292.75 | |
| Rütti, Molkereischule, Unterkunftsbaracke | 58 612.85 | |
| Tessenberg, Anstalt, Umbauten | 20 418.80 | |
| Bern, Pharmazeutisches Institut | 27 682.50 | |
| Courtemelon, Landwirtschaftliche Schule, Scheune | 106 500.— | |
| Tessenberg, Anstalt, Personalhäuser | 180 741.65 | |
| Thun, Schlossumbau | 500.90 | |
| Boncourt, Polizeiposten, Neubau | 14 272.— | |
| Münsingen, Umbau im Schloss | 44 708.— | |
| Pruntrut, Hôtel de Gléresse | 10 260.— | |
| Bern, Dermatologische Klinik | 5 213.40 | 7 369 362.50 |

Konto 705 2 (Bewilligungen von 1960 und früher)

| | | |
|---|---|---|
| Bern, Übungsschule Oberseminar | 874.35 | |
| Bern, Pharmazeutisches Institut, Umbau | 62 821.35 | |
| Aarwangen, Erziehungsheim, Neubauten | 78 649.45 | |
| Münchenbuchsee, Sprachheilschule | 78 410.15 | |
| Bern, Pharmakologisches Institut | 115 160.10 | |
| Bern, Oberseminar, Neubauten | 181 511.70 | |
| Bern, Betatron-Asklepitron | 25 883.70 | |
| Rütti-Zollikofen, Landwirtschaftliche Schule | 371 412.45 | |
| Rütti-Zollikofen, Molkereischule | 42 217.40 | |
| La Neuveville, Maison de Gléresse | 14 823.45 | |
| Hofwil, Unterseminar | 1 995.30 | |
| Brüttelen, Erziehungsheim, Umbau | 130 435.30 | |
| Tessenberg, Anstalt, Umbau | 167 716.05 | |
| Witzwil, Strafanstalt, Wiederaufbau | 26 750.50 | |
| Burgdorf, Technikum, Umbau | 12 927.05 | |
| Biel, Technikum, Umbau | 10 969.55 | |
| Gerzensee, Pfarrhausumbau | 19 254.80 | |
| Ringgenberg, Pfarrhausumbau | 7 856.65 | |
| Thorberg, Strafanstalt, Umbau | 42 124.25 | |
| Ins, Pfarrhausumbau | 2 163.90 | |
| Brüttelen, Erziehungsheim, Wasserversorgung | 50 747.20 | |
| Bern, Tankanlagen in verschiedenen Objekten | 25 530.95 | |
| Bern, Schulbaracke Marzili | 3 327.45 | |
| Pruntrut, Schlossumbau | 25 497.45 | 1 499 060.50 |

Konto 705 3 (Bewilligung von 1958)

| | |
|---|---|
| Bern, Inselspital, Ausbau | 6 264 795.25 |

Konto 705 4 (Bewilligung von 1958)

| | |
|---|---|
| Bern, Neubau eines Institutes für exakte Wissenschaften | 3 374 061.30 |

Konto 705 5 (Bewilligung von 1959)

| | |
|---|---|
| Hindelbank, Neu- und Umbauten in der Strafanstalt | 2 640 948.95 |
| Total der Bauausgaben der Rubriken 705 | 21 148 228.50 |

Im Berichtsjahr wurde über folgende Kredite abgerechnet:

| Objekt | Kredit Fr. | Abrechnungsbetrag Fr. | Minderkosten Fr. | Mehrkosten Fr. |
|---|---|---|---|---|
| Täuffelen, Pfarrhausumbau, GRB Nr. 2326 vom 11. Mai 1959 | 78 708.— | 78 638.05 | 69.95 | |
| Aetingen, Pfarrhausumbau, GRB Nr. 476 vom 19. Februar 1959 | 80 000.— | 79 912.90 | 87.10 | |
| Gerzensee, Pfarrhausumbau, GRB Nr. 2470 vom 11. Mai 1960 | 85 000.— | 84 871.60 | 128.40 | |
| Ringgenberg, Pfarrhausumbau, GRB Nr. 2472 vom 11. Mai 1960 | 79 000.— | 77 617.95 | 1 382.05 | |
| Ins, Pfarrhausumbau, GRB Nr. 579 vom 22. Februar 1960 | 112 500.— | 113 755.65 | | 1 255.65 |
| Bern, Brückenpavillons Nydegg, GRB Nr. 4441 vom 14. September 1960 | 140 000.— | 149 052.80 | | 9 052.80 |
| Bern, Pharmazeutisches Institut, GRB Nr. 4058 vom 15. September 1958 | 485 000.— | 512 682.50 | | 27 682.50 |
| Biel, Technikum, Umbau, GRB Nr. 662 vom 22. Februar 1960 | 232 000.— | 231 466.60 | 533.40 | |
| Burgdorf, Technikum, Umbau, GRB Nr. 660 vom 22. Februar 1960 | 69 500.— | 69 452.— | 48.— | |
| Brüttelen, Erziehungsheim, Umbau, GRB Nr. 572 vom 19. Februar 1959 | 818 400.— | 813 378.65 | 5 021.35 | |
| Brüttelen, Erziehungsheim, Wasserversorgung, GRB Nr. 2469 vom 11. Mai 1960 | 150 000.— | 148 546.45 | 1 453.55 | |
| Boncourt, Polizeiposten, GRB Nr. 530 vom 23. Februar 1959 | 200 000.— | | | |
| Beitrag Mr. Garessus | 30 000.— | 244 272.— | | 14 272.— |
| Münsingen, Heilanstalt, Männerpavillon, VB vom 26. Januar 1958 | 1 330 000.— | 1 216 936.— | 113 064.— | |
| La Neuveville, Gléresse, GRB Nr. 5016 vom 3. September 1957 | 792 000.— | 781 710.70 | 10 289.30 | |
| Pruntrut, Schlossumbau, VB vom 2. September 1956 | 1 936 500.— | | | |
| Bundesbeitrag | 268 317.— | 2 238 767.75 | | 33 950.75 |
| Rütti, Molkereischule, VB vom 2. September 1956 | 2 905 200.— | 2 905 188.90 | 11.10 | |
| Sonvilier, Pré-aux-Bœufs, GRB Nr. 537 vom 14. Februar 1961 | 127 000.— | 126 127.30 | 872.70 | |
| St. Johannsen, Klosterkirche, GRB Nr. 5947 vom 12. November 1959 | 130 000.— | 129 445.60 | 554.40 | |
| Tessenberg, Erziehungsanstalt, GRB Nr. 4657 vom 15. September 1959 | 861 500.— | 881 918.80 | | 20 418.80 |
| Thorberg, Strafanstalt, GRB Nr. 2468 vom 11. Mai 1960 | 190 000.— | 189 965.85 | 34.15 | |
| Witzwil, Strafanstalt, RRB Nr. 902 vom 12. Februar 1960 | 316 421.— | 318 713.75 | | 2 292.75 |
| Hofwil, Seminar, VB vom 2. Juni 1957 | 4 599 000.— | | | |
| GRB Nr. 6685 vom 13. November 1961 | 220 429.80 | 4 819 429.80 | | |

**3. Unterhaltskonten 700–703.** Der Voranschlag wies für den Unterhalt der Staatsgebäude einen Betrag von 2 016 000.— Franken auf. Die Ausgaben betragen 2 108 623.50 Franken.

Auf die einzelnen Konten verteilt ergeben sich folgende Beträge:

| | (Bewilligungen von 1961) | |
|---|---|---|
| 700 Unterhalt der Amts-, Anstalts- und Wirtschaftsgebäude | 1 406 322.30 | |
| 701 Unterhalt der Pfarrgebäude | 686 736.70 | |
| 703 Unterhalt der öffentlichen Plätze | 15 564.50 | |
| Tota der Unterhaltskonten pro 1961 | | 2 108 623.50 |

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

*Amtshäuser und Verwaltungsgebäude:* Bern/Amthaus, Raumrenovationen; Bern/Nydeggbrücke, Restaurant «Bärengraben», Umbauarbeiten; Bern/Obergericht, Renovation des Sitzungssaales der III. Zivilkammer; Bern/Stift, Raumrenovationen; Bellelay, Hotel «Bären», neuer Kochherd; Biel/Amthaus, Renovationen; Burgdorf/Schloss, Reparaturen am Wehrturm und Renovationen; Burgdorf/Salzhaus, Dachrenovationen und innerer Ausbau; Fraubrunnen/Amthaus, Konsolidierung der Umfassungsmauer und weitere Reparaturen; Moutier/Amthaus, Neuanstrich der Jalousien; Saanen/Amthaus, neuer Heizkessel und Einrichtung der Ölfeuerung.

*Universitätsinstitute, Seminarien und Techniken:* Bern/Anatomie, Raumrenovationen; Bern/Bakteriologie, Laboreinbauten für die Virusabteilung; Bern/Botanisches Institut, Werkstattbau; Bern/Chemiegebäude, neue Arbeitstische im grossen Saal für organische Chemie, neue Kesselanlage; Bern/Dermatologie, Umänderungen; Bern/Med. chem Institut, Renovationen; Bern/Frauenspital, Reparaturen und Renovationen; Bern/neue Hochschulinstitute, neuer Heizkessel, Ventilationen und Renovationen; Bern/Pathologie, Renovationen und neue Beleuchtung; Bern/Universität, Raum- und Dachrenovationen; Biel/Technikum, Renovationen der Lehrsäle für Chemie und Physik; Burgdorf/Technikum, Renovation von Unterrichtsräumen; Delsberg/Seminar, Vergrösserung von 4 Klassenzimmern und diverse Renovationen.

*Landwirtschaftliche Schulen:* Waldhof-Langenthal/Schule, Ölfeuerung, Asphaltierung des Schulhausplatzes; Ökonomie, Sanierung der Wohnung in der Schweinescheune; Münsingen-Schwand/Renovation der Schulküche; Oeschberg/Gutsbetrieb, neuer Laufstall für Jungvieh und Renovationen; Rütti/Landwirtschaftliche Schule, Renovation des Speisesaales; Rütti/Molkereischule, Sanierung einer Quellfassung.

*Militäranstalten:* Bern/Kaserne, Sanierung des Daches; Bern/Zeughäuser, Renovationen; Bern/Motorfahrzeughalle, Renovationen.

*Anstalten* (Erziehungs- und Verpflegungsheime, Strafanstalten sowie Heil- und Pflegeanstalten): Erlach/Knabenerziehungsheim, Heizungsinstallation; Köniz/Schlossgut, Sanierung der Dachaufbauten; Münchenbuchsee/Sprachheilschule, neuer Boden im Schwimmbassin; Münsingen/Heilanstalt, Reparatur an Lukarnen; Thorberg/Strafanstalt, Sanierung und Konsolidierungen.

*Pfarrhäuser:* Aarwangen, Renovationen; Bremgarten, neue DV-Fenster; Burgdorf, Konsolidierung der Stützmauer; Eggiwil, Anstrich der Jalousien; Ferenbalm, Renovation der Küche und WC-Anlagen; Ferenbalm, Kirchturmrenovation; Ins, Fassadenrenovation; Mett, Renovation von Zimmern und Treppenhaus; La Neuveville, neue DV-Fenster; Oberbipp, Renovation von Korridoren und Türen; Pieterlen, Renovationen; Radelfingen, Zimmerrenovationen; Rüederswil, Renovationen; Rüschegg, neue DV-Fenster; Wengi bei Büren, Zimmer- und Küchenrenovation; Schüpfen, Einbau einer Garage.

Zentralheizungen mit Ölfeuerungen wurden eingerichtet in: Aarwangen, Eriswil, Grindelwald, Gsteig bei Saanen, Hasle i. E., Kirchenthurnen, Madiswil, Münsingen, Thun I, Twann, Lauperswil und Seeberg.

Von den total 120 Pfarrhäusern im Besitze des Staates Bern weisen bis heute deren 92 Zentralheizungen auf.

**4. Subventionierung von Schulen, Anstalts- und Spitalgebäuden der Gemeinden und Korporationen.** Für die Direktion des Erziehungswesens, des Fürsorgewesens und der Sanität sind 363 Schulhaus-, 34 Spital- und 23 Anstaltsprojekte, also total 420 Projekte und Abrechnungen geprüft und begutachtet worden. Eine leichte Entlastung ist bei den Schulhausprojekten festzustellen; immerhin belastet die Begutachtung der Subventionsprojekte das kantonale Hochbauamt immer noch in starkem Masse.

**5. Reglemente, Bauzonen- und Alignementspläne von Gemeinden.** Zuhanden der Baudirektion wurden zahlreiche Baureglemente und Baulinienpläne 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 305 Fällen zu Baugesuchen und Rekursen Stellung genommen.

## E. Strassenbau

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

Der ständig zunehmende Verkehr stellte das Staatsstrassennetz in bezug auf sein Leistungsvermögen und seine Tragfähigkeit wiederum auf eine harte Probe. Die Gefahren einer Überlastung können nur durch einen vermehrten Ausbau der Strassen vermieden werden. Dieser wird trotz des Mangels an Arbeitskräften und trotz wachsender Schwierigkeiten im Landerwerb vorangetrieben. Der Ausbau der National- und Hauptstrassen erfolgt nach den Bauprogrammen des Bundes. Daneben werden aber auch stark belastete Verbindungs- und Nebenstrassen nach kantonalem Programm ausgebaut.

Damit die bereits ausgebauten Strassen, für welche der seitliche Zutritt weder verboten noch beschränkt werden kann, auch weiterhin den Anforderungen des Durchgangs- und Lokalverkehrs genügen, gilt es dauernd darüber zu wachen, dass nicht sichthindernde Bauten auf anstossenden Grundstücken entstehen. Ferner wird der vorsorglichen Bereitstellung von Projekten für die Beseitigung oder Verbesserung von Niveauübergängen alle Aufmerksamkeit geschenkt.

Die Zunahme des Strassenverkehrs bedingt ebenfalls eine Intensivierung des Strassenunterhaltes, insbesondere der Schneeräumung und der Glatteisbekämpfung. Auf zahlreichen Strassen mussten wiederum schwache Tragschichten und überalterte Leichtbeläge, die während der langen Auftauperiode zerstört worden waren, ersetzt werden.

Das Netz der Staatsstrassen, inbegriffen die Passstrassen, hat eine Länge von 2304,9 km. Auf Ende 1961 waren davon 2118,3 km, das sind 91,9 %, staubfrei. In den Oberingenieurkreisen Biel und Delsberg beträgt die Staubfreiheit der Staatsstrassen 100 %.

Die Länge der Gemeindestrassen, für welche der Staat die Wegmeister stellt oder jährliche Beiträge an den Unterhalt leistet, beträgt 765,6 km.

**1. Nationalstrassen.** Obschon das Büro für Autobahnbau in personeller Hinsicht weiter ausgebaut werden konnte, hatte es am Ende des Jahres seinen Sollbestand noch nicht erreicht. Die Suche nach geeigneten technischen Mitarbeitern verursacht weiterhin beträchtliche Mühe. Der allgemein bestehende Mangel an technischem Personal hat sich infolge des Nationalstrassenbaues noch bedeutend verschärft.

Die Bauarbeiten auf der Nationalstrasse *N 1 Bern–Zürich* sind programmgemäss weitergeführt worden. Auf dem südlichsten Teilstück Bern–Schönbühl (Grauholzstrasse) sind u. a. der grosse Viadukt über das Worblental, nach einer Bauzeit von knapp 18 Monaten, und die Brücke über die Worblaufenstrasse im Rohbau vollendet worden. Die Heissmischtragschicht auf dieser Strecke konnte jedoch infolge verschiedener Schwierigkeiten noch nicht vollständig eingebaut werden.

Auf der nördlich anschliessenden Teilstrecke Mattstetten–Emme der N 1 wurden bis Ende 1961 vier Strassenüber- und -unterführungen errichtet. Weitere drei grosse Kunstbauten befanden sich in Arbeit. Der im September begonnene Erdbau musste wegen ungünstiger Witterung Mitte Oktober praktisch wieder eingestellt werden. Der Aufwand für den Nationalstrassenbau pro 1961 beträgt ohne vorsorglichen Landerwerb rund 10 Millionen Franken.

Das Detailprojekt für die schwierige Umfahrung von Muri (N 6) konnte weiter gefördert werden.

Generelle Projekte für die weiteren Teilstrecken der N 1 (Emme–Kantonsgrenze Solothurn, Bipperamt und Bern–Kantonsgrenze Freiburg) sowie für La Neuveville–Twann (N 5), Bern–Thun–Hani (N 6), Umfahrung von Faulensee und Durchquerung des Bödeli (N 8), sind in Bearbeitung und zum Teil schon öffentlich aufgelegt worden. Für die Planung des neuen Alpenüberganges am Rawil besteht eine Arbeitsgruppe aus Vertretern des Bundes und der Kantone Wallis und Bern.

**2. Ausbau der Hauptstrassen.** Korrektionen auf Hauptstrassen wurden vollendet bzw. weitergeführt in Oberwichtrach (Maurachernkurve), Köniz (Wangenbrüggli) und an der Autostrasse Lyss–Biel bei der Unterführung Zeughaus Lyss. Die Korrektionsarbeiten auf dem Salzhausplatz in Biel befinden sich in Vorbereitung. Die Bauarbeiten für die Aufhebung des Niveauüberganges in Reuchenette wurden im November vergeben. Auf der Hauptstrasse Nr. 6 im Jura sind Bauetappen bei Pont-Sapin, Bévilard–Malleray–Pontenet, in der Schlucht von Court, bei Choindez-Courrendlin und Le Châtelat–La Malcôte–Cornol zum Abschluss gebracht worden. Dasselbe gilt für die Hauptstrasse Nr. 18 bei Soyhières, Liesberg–Bärschwil, Bärschwil–Laufen und Zwingen–Nenzlingenmatten. Auf der Hauptstrasse Nr. 1 sind die Korrektionen beim Bad in Herzogenbuchsee und die Trennung von Schiene und Bahn bei der Kaltenherberge abgeschlossen sowie die alte Brücke in Oberönz ersetzt worden. Die Umfahrung des Dorfes Attiswil im Zuge der Jurafußstrasse ist im Rohbau beendet. Für den Ersatz der Emmebrücke in Kirchberg und der Ilfisbrücke in Langnau sowie für die Aufhebung des Niveauüberganges in Hindelbank sind baureife Projekte vorhanden. Am weitern Ausbau der internationalen Strasse Lucelle–Klösterli hat sich der Kanton Bern wiederum zusammen mit dem Kanton Solothurn beteiligt.

**3. Ausbau von Verbindungsstrassen.** Wesentliche Ausbauarbeiten sind auf folgenden Strecken des Verbindungsstrassennetzes durchgeführt worden: Unterseen–Beatenberg, Blumenstein–Oberstocken–Reutigen, Kreuzweg–Heimenschwand, Unterseen–Habkern, Gstaad–Lauenen, Frutigen–Adelboden, Frutigen–Kandersteg, Gunten–Sigriswil, Brünig–Hohfluh–Reuti, Reichenbach–Kiental, Oey–Diemtigen, Beatenbucht–Interlaken, Schwarzenegg–Eriz, Mamishaus–Gambach, Arnisäge–Obergoldbach, Wohlen–Uettligen, Mühledorf–Kirchdorf, Biglen (Biglenrohr), Walkringen, Wattenwil (Gürbebrücke), Renan–St-Imier–Les Pontins, Twann–Lamboing, Seeberg–Hermiswil, Wasen–Fritzenberg–Eriswil, Röthenbach i. E.–Oberwil i. E., Burgdorf–Wynigen (innere Wynigenbrücke), Burgdorf–Krauchthal, Grünenmatt–Trachselwald–Grünen, Haslebrücke–Rinderbach, Häusernmoss–Huttwil (neue Brücke in Hulligen), Riffershäusern–Goldbach, Courfaivre, Bassecourt, La Roche, Montfaucon–Le Bémont, Le Noirmont, Alle–Miécourt, Tavannes–Tramelan, Tavannes–Le Fuet, Porrentruy–Fontenais, Courchapoix (pont sur la Scheulte), Wahlen.

Die dringende Verstärkung der Schwarzwasserbrücke bei Äkenmatt musste wegen Überlastung der Stahlbaufirmen und der vorgesehene Ausbau der Strasse Münchenbuchsee–Moospinte auf Wunsch der Gemeinde hinausgeschoben werden.

**4. Ausbau der Alpenstrassen.** Im Zuge der Strasse Gwattstutz–Spiez–Interlaken wurde die Strecke Gwattstutz–Kanderbrücke–Oberes Ghei einschliesslich des Umbaues der Kanderbrücke fertiggestellt. Der Ausbau der Strecke Saanen–Dorf und Stöckli–Feutersoey der Gstaad–Gsteig-Strasse wurde ebenfalls vollendet. Durch die neue Überprüfung der Anschlussmöglichkeiten für das Dorf Meiringen und durch die entsprechende Abänderung des Projektes ist eine derartige Verzögerung entstanden, dass der Bau der Umfahrungsstrasse von Balm nach Willigen nicht mehr in Angriff genommen werden konnte.

Ebenfalls musste der Baubeginn für den Ausbau der Strassengabel Gwattstutz und von Innertkirchen-Dorf infolge Landerwerbsschwierigkeiten zurückgestellt werden.

**5. Bruttoaufwendungen für das Strassenwesen.**

| | | Budget und Nachkredite Fr. | Ausgaben Fr. |
|---|---|---|---|
| 612 | Besoldungen . . . . . | 6 206 200.— | 6 470 918.10 |
| 613 | Kosten für Stellvertretungen . . . . . | 191 988.10 | 191 988.10 |
| 651 | Dienstkleider-, Werkzeug- und Fahrradentschädigungen . . . . . | 84 000.— | 83 834.60 |
| 710 1 | Strassenunterhalt . . . . | 4 869 476.— | 4 869 476.— |
| 711 1 | Wasserschäden und Schwellenbauten an Staatsstrassen . . . . . | 1 377 000.— | 1 280 795.30 |
| 2 | Dito (aus Rückstellungen) | —.— | 4 010.70 |
| 712 | Ausbau der Strassen: | | |
| 10 | Hauptstrassen . . . . . | 5 800 000.— | 5 669 577.15 |
| 11 | Dito (aus Rückstellungen) | 300 000.— | 34 698.25 |
| 20 | Verbindungsstrassen . . | 11 418 756.05 | 11 418 756.05 |
| | Übertrag | 30 247 420.15 | 30 024 054.25 |

| | | Fr. | Fr. |
|---|---|---|---|
| | Übertrag | 30 247 420.15 | 30 024 054.25 |
| 21 | Dito (aus Rückstellungen) | 100 000.— | 1 075 079.20 |
| 30 | Alpenstrassen . . . . . | 1 600 000.— | 505 764.80 |
| 31 | Dito (aus Rückstellungen) | 500 000.— | 747 938.65 |
| 40 | Nationalstrassen . . . . | 10 394 884.65 | 10 394 884.65 |
| 770 | Anschaffung von Maschinen und Werkzeugen für den Strassenbau . . . . | 165 000.— | 163 667.15 |
| | Übertrag | 43 007 304.80 | 42 911 388.70 |

| | | Fr. | Fr. |
|---|---|---|---|
| | Übertrag | 43 007 304.80 | 42 911 388.70 |
| 771 | Unterhalt von Maschinen und Werkzeugen . . . . | 132 421.55 | 132 421.55 |
| 810 | Taggelder und Reiseauslagen . . . . . | 220 000.— | 210 021.60 |
| 939 | Staatsbeiträge an Gemeinden nach Strassenbaugesetz . . . . . | 3 300 000.— | 3 188 382.70 |
| | Total | 46 659 726.35 | 46 442 214.55 |

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

| | Fr. |
|---|---|
| Ertrag der Motorfahrzeugsteuer . . . . . | 23 548 664.70 |
| Benzinzollanteil (schätzungsweise pro 1961) . . . . . | 6 100 000.— |
| Werkgebundene Bundesbeiträge: | |
| Konto 2110 409 1 Haupt-, Alpen- und Verbindungsstrassen . . . . . | 3 221 054.— |
| Konto 2110 409 2 Nationalstrassen . . . . . | 9 775 894.— |
| Total Einnahmen | 42 645 612.70 |

| | Fr. | Fr. | |
|---|---|---|---|
| Verwendung der Eingänge: | | | |
| Automobilbetrieb (2110 771, 810 und 2100 790) . . . | | 391 986.85 | |
| Beiträge an Gemeinden: | | | |
| Staubbekämpfung . . . . . | 311 673.30 | | |
| Schneeräumung . . . . . | 135 108.— | | |
| Strassenbauten . . . . . | 2 741 601.40 | 3 188 382.70 | |
| Beitrag an Autostrassenverein . . . . . | | 2 400.— | |
| Strassenbau und -unterhalt aus Motorfahrzeugsteuer und Benzinzollanteil: | | | |
| 2110 712 10 . . . . . | 5 669 577.15 | | |
| 11 . . . . . | 34 698.25 | | |
| 20 . . . . . | 11 418 756.05 | | |
| 21 . . . . . | 1 075 079.20 | | |
| 30 . . . . . | 505 764.80 | | |
| 31 . . . . . | 747 938.65 | | |
| 40 . . . . . | 10 394 884.65 | | |
| 2110 710 1 . . . . . | 4 869 476.— | 34 716 174.75 | 38 298 944.30 |
| | | Minderausgaben | 4 346 668.40 |

**7. Strassenpolizei.** Im Berichtsjahr erforderten Strassenaufbrüche, Aus- und Umbauten in der Bauverbotszone, Weganschlüsse, Sprengarbeiten u.a.m. insgesamt 1054 Bewilligungen.

## F. Wasserbau

1961 war für den Wasserbau ein verhältnismässig ruhiges Jahr. Es blieb zwar nicht ohne Hochwasser aber ohne ausserordentliche Wassergrössen. Ganz aussergewöhnlich und überraschend für diese Jahreszeit stellte sich noch am 11./12. Dezember ein Hochwasser ein. Bei den Limnigraphenstationen des Oberlandes wurden die bisherigen Dezember-Maximalabflüsse zum Teil sogar um das Mehrfache überschritten. Schäden von Bedeutung wurden jedoch durch dieses Hochwasser nicht verursacht.

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

Im verflossenen Jahre wurde namentlich im IV. Kreis der Einbau von ausreichenden Sohlensicherungsmassnahmen gefördert, um den nachteiligen Auswirkungen der Sohlenvertiefungen auf Ufer und Grundwasserstand zu begegnen. Vom bewaldeten rechtsseitigen Hang im Einzugsgebiet der Gürbe rutschten im März einige tausend Kubikmeter Erde, Steine und Holz ab und deckten vier Sperren zu. Durch Sprengungen konnte dem Wasser wieder Durchfluss verschafft, und es konnte das Material zum Abschwemmen gebracht werden.

**a) Fluss- und Wildbachverbauungen.** Es wurden an folgenden Gewässern Verbauungsarbeiten durchgeführt: Simme in der Lenk, Kesselbach, Fermelbach und Wildbäche in Ried, Reulissenbach in St. Stephan, Loosbächli in Zweisimmen, Simme in Boltigen, Boltigen-Dorfbach, Vereinigte Lütschinen, Sundgraben in Beatenberg, Lütschine in Grindelwald, Lütschine, Greifenbach und Wildbäche oberhalb Lauterbrunnen in Lauterbrunnen,

Leegraben, Schliefsteingraben, Gwattgraben- und Riedgraben in Därligen, Lombach und Bohlbach in Habkern, Glyssibach und Aare in Brienz, Eistlenbach in Hofstetten, Alpbach und Hohfluhbach in Meiringen und Hasliberg, Gadmenwasser in Gadmen, Rotlauibach in Guttannen, Eieltibach in Rosenlaui, Schlundbach in Wengi, Engstligen und Allenbach in Adelboden, Kander in Kandersteg, Kander zwischen Frutigen und Spiez, Kiene im Kiental, Wissibach bei Heimenschwand, Zulg im Eriz, Zulg in Steffisburg, Kleine Zulg in Sigriswil, Kander in Spiez und Reutigen, Kander und Simme in Wimmis, Dürrbach in Bowil, Gürbe in Wattenwil und Belp-Pfandersmatt, Heubach in Rüschegg, Saane zwischen Kanton Freiburg und Aare, Sense zwischen Saane und Schwarzwasser, Emme I., II. und III. Sektion, Ilfis in Langnau und Trubschachen, Oberer Frittenbach, Grüne in Lützelflüh und Sumiswald, Gohl, Kurzeneigraben, Röthenbach, Geissbach, Dürrgraben in Lützelflüh, Hornbach, Goldbach in Landiswil, Wahlenbach, Allaine in Boncourt, Birs in Moutier und Sorne in Courfaivre.

Die Gesamtaufwendungen von Bund, Kanton, Gemeinden und Schwellenbezirken beliefen sich auf 3 985 000.— Franken, woran der Bund 1 195 000.— Franken und der Kanton 1 313 000.— Franken an Beiträgen leisteten.

**b) Budget und Rechnung der Wasserbaukredite**

| Budgetrubrik 2110 | | Fr. |
|---|---|---|
| 720 1 | Wasserbauten | |
| | Budget | 200 000.— |
| | Rechnung | 178 091.25 |
| 949 10 | Staatsbeiträge an Wasserbauten | |
| | Budget | 1 000 000.— |
| | Rechnung | 925 043.05 |

**c) Neue Verbauungsprojekte.** Im Berichtsjahr wurden folgende neuen Wasserbauprojekte zur Subventionierung eingereicht: Engstligen/Allenbach/Geilsbach in Adelboden, Schlundbach in Wengi, Engstligen in Frutigen, Aare–Zulg-Korrektion Thun–Uttigen, Glyssibach in Brienz.

**d) Schwellenreglemente und -kataster.** Der Regierungsrat genehmigte folgende neuen Schwellenreglemente und -kataster:

Einheitsschwellenkataster Saanen, Vereinigter Schwellenbezirk Kiental, Schwellensektion Wylerau-Diemtigen, Lützelflüh.

**e) Juragewässer** (Unterhalt der Anlagen). Die Wasserführung der Aare und der übrigen Zuflüsse zu den Jurarandseen gibt für 1961 zu keinen Bemerkungen Anlass. Es fanden keine ausgesprochenen Hochwasser statt. Der schöne, trockene Herbst verlangte eine frühzeitige Reduktion der Abflussmenge der Aare unterhalb des Bielersees.

Die höchsten und niedrigsten Wasserstände der drei Juraseen betrugen:

| | Maximum | Minimum |
|---|---|---|
| Murtensee | 430.06 | 429.02 |
| Neuenburgersee | 429.70 | 428.98 |
| Bielersee | 429.55 | 428.57 |

Der höchste Abfluss in Port betrug 404 m³/sek., der niedrigste 104 m³/sek.

Der Unterhalt der Anlagen der *I. Juragewässerkorrektion* erfolgte im normalen Rahmen. An der Schiffschleuse des Stauwehrs Port traten Kurzschlüsse in den Zuleitungskabeln zum Kommandopult auf, so dass die Kabel ersetzt werden mussten. Auch am Wärterhaus in Port sind verschiedene Ausbesserungsarbeiten dringend nötig geworden.

Die stetig zunehmende Schiffahrt im Nidau–Büren-Kanal und auf der Aare unterhalb Solothurn verursacht immer wieder Schäden an den Uferböschungen. Die in Aussicht genommene Sicherung bei Büren a. A. konnte im Berichtsjahr nicht verwirklicht werden, weil keine Fahrzeuge für den Materialtransport erhältlich waren.

Wegen der als Vorbereitungsmassnahme für die II. Juragewässerkorrektion erfolgten Tieferlegung der Schiffschleuse in Port konnten bis zum 21. Mai keine Schleusungen vorgenommen werden. Trotzdem betrug die Zahl der Schleusungen im Berichtsjahr 1791.

Für den Unterhalt der Anlagen der I. Juragewässerkorrektion sind 102 700.70 Franken aufgewendet worden.

Das Bernervolk hat am 5. März 1961 mit 114 077 Ja gegen 30 971 Nein einen Betrag von 17,82 Millionen Franken für die Durchführung der *II. Juragewässerkorrektion* beschlossen. Der Bundesbeschluss vom 5. Oktober 1960 wurde als integrierender Bestandteil des Volksbeschlusses erklärt. Die Kantone Freiburg, Waadt, Neuenburg und Solothurn fassten ähnliche Beschlüsse. Hierauf konnte zur Ausschreibung der Arbeiten am Broyekanal und am Nidau–Büren-Kanal geschritten werden. Mit der Arbeitsvergebung am Broyekanal darf kurz nach Neujahr 1962 gerechnet werden. Im Anschluss sollen die Arbeiten am Nidau–Büren-Kanal vergeben werden. Im Februar/März dürften beide Baulose in Angriff genommen werden.

## G. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

**a) Ausbau der Wasserkräfte.** Die allgemeinen Studien für die Nutzbarmachung der Wasserkräfte im Oberland (Lütschine, Kander, Engstligen und Obere Simme) konnten noch nicht abgeschlossen werden. Die durchgeführten geologischen Untersuchungen im Kiental zur Abklärung der Möglichkeit zur Erstellung von Ausgleichsbecken verliefen ergebnislos, so dass eine Umarbeitung der Projektvorschläge notwendig wurde.

Im Bau befinden sich die Kraftwerke Sanetsch, Simmefluh, Gental, Hopflauenen, Thun, Niederried-Radelfingen und Schiffenen. Das letztgenannte wird durch die Entreprises Electriques Fribourgeoises gebaut.

Am 30. Juni 1961 wurde das neue Elektrizitätswerk Grindelwald kollaudiert.

Das Kraftwerk Gental wurde fertiggestellt und der Probebetrieb schon im Frühjahr aufgenommen. Die Kollaudation konnte noch nicht vorgenommen werden.

Eine Wasserkraftrechtskonzession musste nur für das Kraftwerk Schiffenen erteilt werden.

Durch eine Gesamtkonzession wurde für alle bisherigen Konzessionen und Bewilligungen der Kraftwerke Ober-

hasli AG insbesondere der Zeitpunkt des Heimfalls aller Rechte einheitlich auf den 1. Januar 2042 festgesetzt.

Die Konzessionsgesuche für die Kraftwerke Aarberg (wofür eingehende Grundwasseruntersuchungen angeordnet wurden, um eine allfällige Beeinträchtigung des Grundwassers feststellen zu können), Elektrizitätswerk Jaberg-Kiesen, Erweiterung des Elektrizitätswerk Burglauenen der Jungfraubahn, Kraftwerk Flumenthal (zusammen mit dem Kanton Solothurn) und Kraftwerk Boningen (zusammen mit den Kantonen Solothurn und Aargau) konnten noch nicht erledigt werden.

Es wurden 13 Gesuche um Löschungen (3) und Übertragungen (10) behandelt. Dem Hotel Waldrand, Pochtenalp (Kiental) wurde eine Projektierungsbewilligung ausgestellt.

Die Einnahmen betrugen: an Wasserzins 2 604 079.— Franken, an Gebühren 159 473.50 Franken.

**b) Gebrauchswasserrechte.** Im Berichtsjahr sind 21 neue Konzessionen für Gebrauchswasserrechte erteilt worden, dazu

2 provisorische Bewilligungen,

4 Bewilligungen für Wasserentnahmen zum Bewässern,

5 Bewilligungen für Wasserentnahme zum Eigenbedarf.

Ferner wurden 2 Löschungen und 2 Übertragungen vorgenommen.

Die Einnahmen betrugen: an Wasserzins für Gebrauchswasserrechte 103 665.50 Franken, an Gebühren 4860.— Franken.

**c) Beiträge an Wasserversorgungen.** Es sind 11 Gesuche um Gewährung von Staatsbeiträgen eingereicht worden. Die bewilligte Beitragssumme beträgt total 364 600.— Franken. Im Jahr 1961 sind an Wasserversorgungen Beiträge von total 451 785.05 Franken ausbezahlt worden.

**d) Reinhaltung der Gewässer.** Im Berichtsjahr sind 15 neue generelle Kanalisationsprojekte sowie 3 Studien über den Zusammenschluss mehrerer Gemeinden für die gemeinsame Reinigung der Abwasser ausgearbeitet worden.

Bis Ende 1961 konnten 148 generelle Projekte genehmigt werden. An Abwasseranlagen wurden Staatsbeiträge von total 2 031 127.30 Franken ausbezahlt, wovon 1 021 300.— Franken an die ARA Bern.

Ferner wurde die staatliche Abwasserreinigungsanlage der Anstalt Tessenberg fertiggestellt und in Betrieb genommen.

Der Bau der Abwasserreinigungsanlage der Stadt Bern wird durch die eingetretenen Schwierigkeiten beim Stollenbau eine gewisse Verzögerung erfahren. Im übrigen ist der Arbeitsfortschritt normal.

Der Bau der Abwasserreinigungsanlagen von Rüfenacht und Niederbipp geht gut vorwärts.

Die Vorbereitungen zur Gründung von Abwasserverbänden der Gemeinden an der Urtenen, der Regionen Thun und Biel, des Mittleren Emmentals, der Gemeinden Pieterlen-Lengnau-Grenchen und Pontenet-Malleray-Bévilard-Sorvilier sowie Bassecourt-Boécourt-Glovelier wurden gefördert.

Für die Einleitung von Abwasser und die Genehmigung von Hauskläranlagen wurden 2824 Gesuche (1960: 2623) behandelt und die notwendigen Bewilligungen ausgestellt. Die daraus resultierenden Gebühren betrugen 31 011.— Franken.

Zum Schutze der Gewässer gegen Verschmutzung durch Lagerflüssigkeiten wurden in 2596 Fällen (1960: 1911) die notwendigen Schutzvorkehren vorgeschrieben. Es wurden 7 Grosstankanlagen bewilligt.

Für 11 neue Kiesgruben sind die Bewilligungen zur Ausbeutung und die Vorschriften zum Schutz des Grundwassers erteilt worden.

Die unschädliche Lagerung von Kehricht und andern Abfällen, insbesondere von Altöl, Schlamm aus Ölabscheidern usw., ist ausserordentlich schwierig. Die Lösung dieser Fragen ist dringend.

**e) Gewässeruntersuchungen.** Die Aufnahmen für die Aareuntersuchung vom Brienzer- bis zum Bielersee sind beendet. Die biologischen Untersuchungen stehen noch aus. Der Bericht kommt später. Gemeinsam mit den Kantonen Solothurn, Baselland und Baselstadt wurde eine Birsuntersuchung für das Jahr 1962 in Aussicht genommen.

**f) Wasserbuch und Wasserwirtschaft.** Die Arbeiten am Wasserbuch konnten wegen Personalmangel nicht gefördert werden.

Im Oberland, am Gewerbekanal in Kirchberg und an der Schüss werden die Wassermengenmessungen für die Wassernutzung weitergeführt.

## H. Vermessungswesen

### 1. Allgemeines

Die zahlreichen Güterzusammenlegungen, welche heute aus Dringlichkeitsgründen durch die Grundbuchgeometer ausgeführt werden müssen, bringen es zwangsläufig mit sich, dass das Programm der Neuvermessung nicht eingehalten werden kann. Die Einführung der Elektronenrechnung für alle Berechnungsarten in der Vermessung und Güterzusammenlegung hilft andererseits den Mangel an Vermessungspersonal spürbar zu kompensieren.

Die kantonale Nomenklaturkommission hat die Erhebung der Lokalnamen weitergeführt. Auf 31. Dezember 1961 ergibt sich folgender Stand der Arbeiten:

| | Alter Kantonsteil km² | Jura km² | Total km² |
|---|---|---|---|
| Fertig behandelt und an die eidgenössischen Behörden weitergeleitet sind die Lokalnamen für . . . . . | 3975 | 1494 | 5469 |
| in Arbeit befinden sich . . . | 1123 | — | 1123 |
| zusammen . . . . . | 5098 | 1494 | 6592 |
| noch zu erheben . . . . . | 176 | — | 176 |
| Totalfläche des Kantons (ohne Seen) . . . . . | 5274 | 1494 | 6768 |

Der von der kantonalen Kartographiekommission ausgearbeitete Karten- und Plankatalog ist im Druck erschienen und wurde in der Fachpresse lobend erwähnt.

Er bildet den zweiten Teil des vorgesehenen Gesamtwerkes «Landesvermessung und Kartographie des Kantons Bern». Aus verschiedenen Gründen musste die textliche Bearbeitung dieses ersten Teiles des Gesamtwerkes auf das Jahr 1962 verschoben werden.

### 2. Grenzbereinigungen

a) **Landesgrenze.** Dem vom Eidgenössischen Politischen Departement vorgelegten Entwurf einer Konvention Schweiz/Frankreich betreffend Unterhalt der Landesgrenze hat der Regierungsrat am 14. Juli 1961 grundsätzlich zugestimmt.

b) **Kantonsgrenze.** Der Regierungsrat genehmigte eine Kantonsgrenzverlegung gegenüber dem Kanton Solothurn. Sie wurde verursacht durch Güterzusammenlegungen in den bernischen Gemeinden Büren an der Aare und Oberwil.

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

### 3. Grundbuchvermessung

a) **Triangulation IV. Ordnung.** In Arbeit sind die Revisionen der Sektionen Bern, Niedersimmental, Laupen und Saignelégier. Die Sektion Röthenbach ist von der eidgenössischen Landestopographie verifiziert und genehmigt worden. Ausserdem wurden 77 Nachführungsfälle behandelt.

b) **Kantonales Nivellement.** Für zerstörte Nivellementspunkte wurden 30 Neupunkte eingemessen. Im Gebiet Aarberg-Kappelen-Worben wurden die Höhen von 35 Punkten neu nivelliert und dabei eine mittlere Senkung von 27 mm festgestellt. Ferner sind die Nivellementszüge Hindelbank-Bätterkinden, Kirchberg-Koppigen, Buchholterberg-Oberlangenegg-Wachseldorn, Trub-Napf-Langnau-Lüdernalp, Unterseen-Beatenberg-Habkern sowie Teilstrecken im Amt Büren mit total 191 Punkten revidiert worden.

c) **Parzellarvermessung.** Vom Regierungsrat genehmigt wurden die Neuvermessungen Mühledorf II und Münchringen. Vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement wurden als Grundbuchvermessung anerkannt: Mattstetten I, Mühledorf II, Münchringen und Rubigen I.

Folgende Neuvermessungen, mit einer Gesamtfläche von ca. 707 km², befinden sich in Arbeit: Adelboden I, Aeschi bei Spiez, Bätterkinden, Bern IX, Biel V, Les Bois, Büetigen, Busswil bei Büren, Därligen, Erlach I, Evilard, Frutigen II und III, Guttannen III, Huttwil I und II, Ins I, Kirchberg BE, Köniz I und II, Krattigen, Leissigen, Lenk II, Rohrbach, Saanen I–III, Safnern I, Saint-Ursanne II–IV, Schalunen, Seehof, Unterseen II, Vinelz und Zweisimmen III.

Infolge des andauernden Mangels an Grundbuchgeometern, Vermessungstechnikern und Zeichnern verzögert sich die Weiterführung und Beendigung verschiedener Neuvermessungen beträchtlich.

d) **Original-Übersichtsplan 1:10 000.** Im Jura ist die Originalaufnahme ganz, im Mittelland zum grössten Teil beendet. Es fehlen noch die Aufnahmen von ca. 160 km² im Raume Burgdorf-Wiedlisbach. 132 km² sind in Arbeit und 28 km² werden im Jahre 1962 in Angriff genommen.

Das Hauptgewicht liegt weiterhin bei den photogrammetrischen Aufnahmen im Oberland, wo westlich der Linie Interlaken-Eiger sowie östlich und nördlich der Linie Interlaken-Lauberhorn-Rosenlaui-Finsteraarhorn-Grimsel insgesamt 22 Operate mit einer Gesamtfläche von 2097 km² in Arbeit sind. Es betrifft dies die Gemeinden Adelboden, Aeschi bei Spiez, Beatenberg, Boltigen, Bönigen, Brienz, Därligen, Diemtigen, Eriz, Frutigen, Gadmen, Gsteig, Guttannen, Habkern, Hasliberg, Horrenbach-Buchen, Innertkirchen, Interlaken, Iseltwald, Isenfluh, Kandergrund, Kandersteg, Krattigen, Lauenen, Lauterbrunnen, Leissigen, Lenk, Matten, Meiringen, Niederried, Oberried, Reichenbach im Kandertal, Ringgenberg, Saanen, St. Stephan, Saxeten, Schattenhalb, Sigriswil, Wilderswil, Wimmis und Zweisimmen.

Die Photogrammeterbüros, die sich mit der Aufnahme von Übersichtsplänen befassen, sind mit den laufenden Arbeiten derart belastet, dass keine weiteren Operate vergeben werden konnten. Aus dem gleichen Grunde wurden im Jahre 1961 auch keine Übersichtspläne fertiggestellt und genehmigt. Der Stand der Übersichtsplanarbeiten auf Ende 1961 ist somit derselbe wie im Vorjahre:

| | km² |
|---|---|
| genehmigt im Jura, sämtliche Gemeinden . . . | 1494 |
| genehmigt im alten Kantonsteil . . . . . | 2799 |
| total genehmigt . . . . . | 4293 |
| in Arbeit . . . . . | 2229 |
| zusammen . . . . . | 6522 |
| noch auszuführen . . . . . | 246 |
| Fläche des Kantons Bern (ohne Seeflächen) . . . | 6768 |

e) **Übersichtsplan-Reproduktion.** Neben der Schwarzzeichnung und der Umzeichnung alter Mehrfarbendrucke sind erstmals Gravurarbeiten im Maßstab 1:10 000 ausgeführt worden. Letztere beziehen sich ausschliesslich auf Gebiete im Oberland, welche photogrammetrisch ausgewertet worden sind. Der konstante Mangel an Kartographen und Zeichnern sowie die zusätzliche Einführung der Gravurmethode haben bewirkt, dass weniger SA-Blätter als vorgesehen im Neudruck erschienen sind.

Neu gedruckt und von den Bundesbehörden genehmigt wurde folgender Übersichtsplan:

SA 87 Réclère (Umzeichnung) 21 km²

In Arbeit sind folgende Blätter:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Neuzeichnung: | SA 9 | Blauen | |
| | SA 96 | Laufen | |
| | SA 109 | Gänsbrunnen | |
| | SA 123 | Grenchen | |
| | SA 134 | La Neuveville | |
| | SA 178 | Langenthal | |
| | SA 313 | Kerzers | |
| | SA 315 | Ulmiz | |
| | SA 321 | Bigenthal | |
| | SA 323 | Schlosswil | |
| | SA 332 | Neuenegg | |
| | SA 368 | Lauperswil | total 369 km² |

Umzeichnung: SA 88 Porrentruy
SA 107 Moutier
SA 352 Wattenwil total 157 km²

Glasgravur: Operate: Adelboden
Diemtigen
Frutigen-Süd
Gemmi-Nord
Guttannen
Iseltwald
Rawil-Nord
St. Stephan
Unterseen-Habkern total 421 km²

Der Stand der Übersichtsplan-Reproduktion auf Ende 1961 ist somit folgender:

| | |
|---|---|
| genehmigter alter Mehrfarbendruck (ohne Umzeichnung) | 559 |
| fertig gedruckte Umzeichnung (nur Jurablätter) | 21 |
| fertig gedruckt im neuen einfarbigen Verfahren | 1851 |
| in Arbeit: Neuzeichnung | 369 |
| Umzeichnung | 157 |
| Glasgravur | 421 |
| total | 3358 |

**f) Güterzusammenlegung und Baulandumlegung.** Die Flurgenossenschaft Ittigenfeld hat die Vermarkung des neuen Zustandes und den Wegbau beendet; die Drainagearbeiten sind im Gange. Die Flurgenossenschaft Erlenmatten in Brügg konnte wegen Beendigung der Arbeiten vom Regierungsrat aufgelöst werden. In der Baulandumlegung Burgersried in Brügg ist der neue Zustand beurkundet, in Lengnau und Pruntrut sind Vorarbeiten für Baulandumlegungen im Gange.

Die Verifikation der Flächen und Wertberechnungen sämtlicher Güterzusammenlegungen im Kanton Bern sowie die Taxation der vermessungstechnischen Arbeiten verursachen eine starke zusätzliche Beanspruchung des Personals.

**g) Nachführung der Vermessungswerke.** Im Nachführungskreis Aarwangen ist für den verstorbenen Kreisgeometer E. Kormann Kulturingenieur und Grundbuchgeometer G. Hefermehl gewählt worden. Im Kreis Moutier I konnte der seit 1960 verwaiste Posten des Kreisgeometers an Grundbuchgeometer A. Auer übertragen werden. Der bisherige Kreisgeometer H. Schori des Nachführungskreises Schwarzenburg trat aus gesundheitlichen Gründen zurück. Als Nachfolger wurde Grundbuchgeometer H. Ebinger gewählt. Die Dienstverträge mit den neuen Kreisgeometern wurden von den kantonalen und eidgenössischen Behörden genehmigt.

Nach den Verhandlungen mit dem Berufsverband bewilligte der Regierungsrat auf Antrag des Kantonsgeometers einen Teuerungszuschlag auf dem Akkordtarif für Nachführungsarbeiten.

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

| | Fr. |
|---|---|
| Stand der Vermessungsarbeiten am 31. Dezember 1960 | 787 376.50 |
| Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrage von | 256 257.05 |
| | 1 043 633.55 |
| Die Rückzahlung der Gemeinden und die Verrechnung der Bundesanteile und Staatsbeiträge erreichten im Jahre 1961 die Summe von | 331 821.40 |
| Stand des Vorschusskredites am 31. Dezember 1961 | 711 812.15 |

*Bern*, den 10. März 1962.

*Der Baudirektor des Kantons Bern:*

**Brawand**

# II. Eisenbahndirektion

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

Die öffentlichen Transportmittel wiesen im Berichtsjahr neuerdings wachsende Verkehrsmengen auf. Das gilt vor allem für die Bundesbahnen, die Städtischen Verkehrsbetriebe und den gewerbsmässigen Luftverkehr der Swissair. Weniger deutlich ist der weitere Zuwachs bei den Privatbahnen, soweit diese nicht entweder dem Transitverkehr oder aber dem Vorortsverkehr nach grösseren Zentren dienen. Diese Entwicklung dürfte in den weitern Jahren andauern, wobei sich die weitere Individualisierung des Berufsverkehrs in den grössern Städten und deren Vororten eher in bescheidenem Rahmen halten wird. Dagegen ist anzunehmen, dass in weniger dicht besiedelten Gebieten und vor allem dort, wo der öffentliche Transport keine genügende dichte und rasche Verbindungen anbieten kann, die Abwanderung zum eigenen Fahrzeug noch weiter gehen wird. Dieser Entwicklung gilt es rechtzeitig die ihr zukommende Aufmerksamkeit zu schenken. Über die Verhältnisse bei den einzelnen Teilnehmern am öffentlichen Transport geben die nachstehenden Abschnitte summarisch Auskunft.

## A. Schweizerische Bundesbahnen

Das Rechnungsjahr 1961 stand im Zeichen von Rekordzahlen. Der Gesamtertrag überschritt erstmals die Grenze einer Milliarde Franken. 231 Millionen beförderte Personen und 31 Millionen Gütertonnen bedeuteten für Verwaltung und Personal Leistungen, die oft bis an die Zerreissgrenze gingen.

Das zurzeit grösste *Bauvorhaben der Bundesbahnen, der Neubau des Personenbahnhofes Bern HB* machte weitere erfreuliche Fortschritte. Anfangs Dezember konnten der Donnerbühltunnel und das neue Perron 6 dem Betriebe übergeben werden, womit die Züge der Bern–Neuenburg-Bahn und der Gürbetal–Bern–Schwarzenburg-Bahn die Rangiergeleise am Westkopf des Bahnhofes nicht mehr durchschneiden. Seit der Inbetriebnahme stehen den beiden bernischen Privatbahnen bis nach Weiermannshaus zwei Streckengeleise zur Verfügung.

Ein wesentlicher Fortschritt konnte bezüglich des *Neu- und Umbaues des Bahnhofes Langenthal* erzielt werden, indem zwischen Bundesbahnen, Bund, dem Kanton Bern und den beiden dort einmündenden bernischen Privatbahnen für die Kostenverteilung eine Verständigung gefunden wurde. Die dafür notwendige Beschlussfassung durch den Grossen Rat erfolgt in der Februarsession des Grossen Rates des Jahres 1962.

Die Arbeiten zur Einführung des *doppelspurigen Betriebes zwischen Busswil und Biel* machte gute Fortschritte. Nach Eröffnung der neu gebauten Station Busswil wurden gleiche Arbeiten im Gebiet der Station Brügg begonnen. Zur Entlastung des wichtigen Bahnhofes Biel soll so bald als möglich der doppelspurige Betrieb auf der Teilstrecke Biel–Brügg aufgenommen werden. Mit diesen Bauarbeiten ist auch die Beseitigung sämtlicher Niveauübergänge zwischen Lyss und Biel projektiert, um die Stationen Brügg und Busswil in den Nachtstunden von Biel oder Lyss fernzusteuern.

Bedeutende Bauvorhaben der Bundesbahnen sind auch in *Liesberg* weitergeführt worden. Vorerst wird das Ausweichgeleise dieser Station verbessert, um die nachher in Angriff zu nehmende Doppelspur Liesberg–Soyhières zu erleichtern.

Betrieblich standen die Bundesbahnen besonders im Herbst beim Güterverkehr vor fast unlösbaren Aufgaben. Durch Einsatz von Einheiten der Motortransporttruppe der Armee wurden in den Zentren Biel und Glarus die Stückgüter mit Lastwagen gesammelt und verteilt. Dieses Vorgehen diente auch zur Abklärung eines neuen Betriebskonzeptes der Bundesbahnen durch Zentralisierung des Stückgutverkehrs in grösseren Umschlagsplätzen und Bedienung der Zwischenstationen mit Strassenfahrzeugen.

Die Arbeit des vom Regierungsrat ernannten Delegierten für *französisch-bernische Eisenbahnfragen* war von Erfolg begleitet, indem es gelang, den Güterverkehr des Grenzüberganges Delle weiter zu beleben. Der in Aussicht gestellte Entscheid über den Bau eines Transithafens in Bourogne ist im Jahre 1961 wider Erwarten seitens der französischen Behörden nicht gefallen.

## B. Eisenbahngesetz und Privatbahnen

Die Bearbeitung der technischen Programme verschiedener bernischer Privatbahnen unter Anwendung von Artikel 56 des Eisenbahngesetzes machte im Berichtsjahr bedeutende Fortschritte.

In der Februarsession bewilligte der Grosse Rat einen Kantonskredit von 1,8 Millionen Franken für die Verlängerung des Schanzentunnels der Solothurn–Zollikofen–Bern-Bahn (SZB) von ursprünglich 550 Meter auf rund 1200 Meter Länge. Die Stadt Bern beschloss zum gleichen Zweck einen Beitrag von 1,4 Millionen Franken. Der Bund sicherte dafür einen Anteil von 3,2 Millionen Franken zu.

Wegen des unablässig wachsenden Güterstromes Nord–Süd und umgekehrt stellte sich in der Maisession des Grossen Rates die Frage des Ausbaues der Strecke Spiez (Hondrich-Süd)–Frutigen auf Doppelspur. Bewilligt wurde ein Kantonskredit von fünf Millionen

Franken unter Vorbehalt einer Bundesleistung in gleichem Ausmasse. Eine diesbezügliche Vereinbarung wurde im Sommer 1961 gegenseitig unterzeichnet. Die Bauarbeiten wurden unverzüglich begonnen.

Schliesslich hatte der Grosse Rat in der Herbstsession über die technischen und finanziellen Erneuerungs- oder Sanierungsprogramme der von der BLS mitbetriebenen drei Unternehmungen Beschluss zu fassen. Er erfolgte bei einer Kostenfolge von rund acht Millionen Franken Kantonsmittel ohne Opposition. Mit den technischen Erneuerungen sind bei der BN und der GBS auch Bilanzsanierungen verbunden, die seither von den zuständigen Verwaltungsorganen beschlossen wurden.

In der Novembersession wurden Teilkredite für das Jahr 1962 zu Lasten der Privatbahnhilfe gemäss Volksbeschluss vom 5. Juli 1959 bewilligt und der Regierungsrat zum Kapitaleinsatz für die Kantonsleitungen ermächtigt. Das gleiche Vorgehen wird auch in den künftigen Jahren zweckmässig sein.

In *Vorbereitung* standen im Jahre 1961 die technischen Programme der Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn (EBT), der Vereinigten Huttwil-Bahnen (VHB) und der Solothurn–Münster-Bahn (SMB).

## C. Bauarbeiten und Betriebsfragen einzelner Privatbahnen

Auf der Strecke Spiez–Frutigen begann die *Bern–Lötschberg–Simplon-Bahn* (BLS) im Laufe des Sommers mit Dammschüttungen und der Herstellung des Unterbaues für den Ausbau auf Doppelspur. Mit einer erheblichen Zahl von Grundbesitzern wurden Landerwerbsverhandlungen begonnen. Zwischen Faulensee und Leissigen wurde die ferngesteuerte Ausweichstation «Krattighalde» dem Betrieb übergeben. Ferner begannen die Bauarbeiten zur Schaffung eines schienenfreien Zuganges zur Station Einigen.

Bei der *Bern–Neuenburg-Bahn* (BN) wurde in der Station Bern–Bümpliz-Nord ein leistungsfähiger Mittelperron mit Personenunterführungen dem Betrieb übergeben. Bemerkenswert ist für die Strecke Bern–Schwarzenburg die Inbetriebnahme von drei Halbbarrierenanlagen auf Staatsstrassenübergängen und an zwei Gemeindewegen in der Nähe des Dorfes Schwarzenburg. In Belp wurden ebenfalls zwei Sicherungsanlagen an unbewachten Niveauübergängen dem Betriebe übergeben.

Die *Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn* (EBT) beendete die Bauarbeiten an der neuen Emmebrücke zwischen Lützelflüh und Ramsei, die von der öffentlichen Hand mit einem Beitrag von Fr. 700 000.— finanziert wurde. Dieses Bauvorhaben bildet einen Teil des allgemeinen technischen Erneuerungsprogrammes der EBT.

Das Schwergewicht technischer Verbesserungen lag bei den *Vereinigten Huttwil-Bahnen* (VHB) beim Bau von Sicherungsanlagen. In Langenthal konnten drei bewachte, beziehungsweise bisher unbewachte Niveauübergänge in ein automatisch und zentral gesteuertes Sicherungssystem mit Barrieren zusammengefasst werden.

Im Zusammenhang mit einer Güterzusammenlegung wurden bei der *Solothurn–Münster-Bahn* (SMB) in Crémines und Eschert zwei bisher unbewachte Bahnübergänge (Gemeindewege) durch Strassenunterführungen ersetzt.

Bei der *Solothurn–Zollikofen–Bern*-Bahn (SZB) lag das Hauptgewicht der Bauarbeiten beim *Schanzentunnel* in Bern. Für die Fortsetzung der Ausbrucharbeiten Seite Bern HB wurde ein Materialstollen unter den Geleisen des SBB-Bahnhofes durchgetrieben. Im frühern Hirschenpark an der Tiefenaustrasse begannen die Bauplatzinstallationen, um ab dort durch ein Stollenfenster die Tunnelarbeiten Richtung Bahnhof und Richtung Felsenau in Angriff nehmen zu können.

Für die Gümliger Strecke der *Vereinigten Bern–Worb-Bahnen* (VBW) galt es für Bahn und Behörden, zu dem im Juni abgelieferten Gutachten von Prof. Leibbrand betreffend allfällige Umstellung dieser Strecke auf schienenfreie Traktion Stellung zu nehmen. Der Entscheid über diese Angelegenheit tangiert weitgehend auch die Frage der Gestaltung des öffentlichen Transportes im Gebiet der Stadt Bern und insbesondere die Art der Verkehrsbedienung im obern und untern Murifeld.

Bei der *Biel–Täuffelen–Ins-Bahn* (BTI) führte die Eisenbahndirektion vom 19.–21. September während drei Tagen Fahrversuche mit Autobussen zwischen Biel und Täuffelen und teilweise auch bis Ins durch. Behörden und Bahnbenützern waren die Versuche frühzeitig bekanntgegeben worden. Die Versuche wurden durch Einsatz von sechs Autobussen, zwei Personenanhänger und einem halben Dutzend ein- beziehungsweise zweiachsigen Gepäckanhängern sorgfältig vorbereitet und gegen teilweise beträchtlichen Widerstand der Bevölkerung ohne nennenswerte Zwischenfälle durchgeführt.

Unter Einsatz von Betriebs- und Abschreibungsmitteln setzten die *Chemins de fer du Jura* (CJ) vor allem die Erneuerungsarbeiten an den Geleisen fort. Geplant wurde die Einführung des Streckenblockes zur Erhöhung der Betriebssicherheit, nachdem sich besonders bei unbedienten Haltestellen in den letzten Jahren einige schwere Verkehrsgefährdungen oder Zusammenstösse mit Todesopfern und Verletzungen ereignet hatten. Das Blocksystem bedingt die Beseitigung der Ausweichgeleise in unbedienten Stationen.

Die beiden Schmalspurbahnen im Oberaargau, die *Solothurn–Niederbipp-Bahn* (SNB) und die *Oberaargau-Jura-Bahnen* setzten ihre Verbesserungsarbeiten besonders an den Geleiseanlagen fort. In Flumenthal (SO) wird die verlegte Staatsstrasse die SNB mit einer Strassenunterführung schienenfrei kreuzen, während in Attiswil ein Gemeindeweg unterführt wurde. Ein weiterer Niveauübergang in der gleichen Gemeinde wurde mit einer Blinklichtanlage besser gesichert.

Die *OJB* führte die Erneuerung der Geleise zwischen Melchnau und Langenthal weiter. Der Abschluss dieser Arbeiten ist auf Frühjahr 1962 zu erwarten. Beendigt wurde die Trennung von Bahn und Strasse im Gebiet der «Kalten Herberge» (Gemeinde Roggwil) mit Ausnahme einer Sicherungsanlage, die im Jahre 1962 gebaut wird.

## D. Tilgung von Fremdkapital

Im Berichtsjahre konnte die einmalige Ablösung eines zwei Millionen Franken betragenden Obligationenkapitals der *Vereinigten Bern–Worb-Bahnen* (VBW) in einer Obligationärenversammlung in die Wege geleitet werden. Die Bahnunternehmung wurde damit auf Anfang des Berichtsjahres «schuldenfrei». Sie kommt nun in Genuss der eisenbahngesetzlichen Hilfeleistung.

Eine analoge Schuldentilgung wurde bei der SZB in in die Wege geleitet, wobei sich der Kanton Solothurn hälftig beteiligte. Auch hier mussten sich die Geldgeber mit einem Verzicht am seinerzeit eingesetzten Kapital im Ausmasse von fünfzehn Prozent beteiligen. Als Geldgeber standen bei der SZB die Kantonalbank von Bern mit rund 1,864 Millionen Franken und Obligationäre mit einem Betrag von zwei Millionen Franken im Vordergrund. Die Kantonalbank von Bern stimmte einem Angebot von fünfzehn Prozent auf dem eingesetzten Kapital zu. Die Obligationäre schlossen sich dem Angebot der Kantone: Abfindung mit einem Verzicht von fünfzehn Prozent mit einer über die Zweidrittelsmehrheit hinausgehenden Mehrheit an. Anfangs Dezember wurde der Beschluss der Obligationärenversammlung der SZB vom Bundesgericht sanktioniert.

## E. Konzessionierte Automobilbetriebe

Die Verkehrsbetriebe *Steffisburg–Thun–Interlaken* (STI) entwickelten sich im Berichtsjahre erfreulich. Trotz Abschreibungsbeträgen im Ausmasse von rund 300 000 Franken mit einem Abschreibungssatz von zehn Prozent war es der Unternehmung möglich, Betriebsfehlbeträge zu vermeiden. Die STI nahm im Laufe des Berichtsjahres verschiedene Ausstellbuchten längs der Thunerseeroute in Betrieb, die die Verkehrsverhältnisse erheblich verbesserten. Zu beachten ist vor allem die neue Stationsanlage in Hilterfingen, wo in Zusammenarbeit zwischen Baudirektion, Eisenbahndirektion, den STI und der Gemeinde eine grosszügige Lösung gefunden werden konnte. Die Verbesserungen werden in den kommenden Jahren weitergeführt.

Eine zusätzliche Aufgabe bildet die Prüfung einer engern Zusammenarbeit zwischen den STI und den Verkehrsbetrieben der Stadt Thun (SAT). Nach einem Gutachten, das im Berichtsjahre abgeliefert wurde, zeigten sich die Vorteile einer engern Zusammenarbeit recht eindeutig. Das gilt vor allem für die Betriebs- und Abschreibungskosten eines integrierten öffentlichen Verkehrsdienstes im Gebiet der Region Thun.

Die *Auto-AG Biel–Meinisberg* zeigt in dieser Richtung gangbaren Weg: Zwischen dieser Unternehmung und den Verkehrsbetrieben der Stadt Biel besteht seit zwei Jahrzehnten eine kostensparende Integration, die wir auch im Verkehrsgebiet von Thun als zweckmässig erachten.

## F. Konzessionierte Schiffahrt

Beim Schiffsbetrieb der der BLS angeschlossenen Unternehmung *Thuner- und Brienzersee* ist zu bemerken, dass leider die Umstellung vom Dampf- zum Dieselbetrieb keine genügenden Fortschritte machte. Sie wird in den bernischen Gewässern nur durch Kapitaleinsatz der öffentlichen Hand innert wenigen Jahren möglich sein.

Beim *Bielersee* geht es darum, in naher Zukunft das letzte «Dampfschiff» durch ein Motorschiff zu ersetzen.

Die Hilfe für technische Verbesserungen wird seitens des Bundes an den Vorbehalt des Zusammenschlusses durch Fusion der drei Unternehmungen der Juraseen und der Aare geknüpft. Touristisch und betrieblich gesehen, scheint diese Lösung richtig. Sie bedarf aber noch weiterer Abklärung, die nur durch schrittweise Betriebsgemeinschaft erfolgen kann. Ein erster Versuch wurde im Jahre 1961 so durchgeführt, indem die Unternehmung des Neuenburgersees zwei tägliche Kurse von Neuenburg nach Biel ausführte, wobei über die Besetzung der Schiffe statistische Erhebungen gemacht wurden.

## G. Luftverkehrsfragen

Die Bedienung des Flugplatzes Bern durch die Swissair erfolgte im Berichtsjahre unter den gleichen Bedingungen wie im Vorjahre. Der Anschluss der Bundesstadt an den öffentlichen Luftverkehr ist für Kanton und Stadt Bern mit Kosten von jährlich rund 60 000 Franken verbunden. Dazu kommen die jährlichen Verluste der Alpar, die sich auf 225 000 Franken belaufen. Kanton und Stadt Bern haben für diese Kosten hälftig aufzukommen.

Verhandlungen mit der Swissair ergaben im Berichtsjahr für Bern ein nicht erfreuliches Ergebnis, indem die DC-3-Maschinen der Swissair sobald als möglich aus dem Flugzeugpark der nationalen Fluggesellschaft ausgeschieden werden sollen. Damit geht für Bern der Anschluss an das internationale Luftverkehrsnetz verloren. Immerhin gelang es, für das Jahr 1962 den Anschluss an das Netz der Swissair nochmals zu sichern.

Die Projektierungsarbeiten für einen neuen Flughafen Bern wurden weitergeführt. Sie mussten dem seit zwei Jahren neuen Konzept des gewerbsmässigen Luftverkehrs angepasst werden. Dabei zeigte sich, dass die zunehmende Überbauung eines Gebietes der Gemeinde Zollikofen möglicherweise einer neuen Planung rufen wird. Der Einsatz von Strahlflugzeugen für den Europaverkehr der Swissair stellt weitere Probleme.

## H. Rohrleitungen (Pipelines)

Unsere Ausführungen im Verwaltungsbericht über das Jahr 1960 sind in der Weise zu ergänzen, dass die geplante Rohrleitung von Italien durch die Schweiz nach Süddeutschland nunmehr durch die Kantone Tessin, Graubünden und St. Gallen erstellt werden soll. Die Bauarbeiten sind bereits im Gange. Der Kanton Bern hielt sich bezüglich des Gesuches der italienischen Ölgesellschaft an die Empfehlung des Bundesrates, bis zur Verabschiedung einer bundesrechtlichen Regelung *keine* Bewilligungen oder Ablehnungen auf kantonaler Basis zu erteilen.

## I. Luftseilbahnen und Skilifte

Soweit der Bund für die Erteilung von Konzessionen zuständig ist, hatte die Eisenbahndirektion bei der Erteilung der Konzession für die Schilthornbahn und derjenigen der Luftseilbahn Reuschboden–Oldenalp–Gemskopf im Gebiet der Gemeinde Gsteig mitzuwirken. Anfangs des Jahres wurde die Luftseilbahn Wasserwendi–Käserstatt im Gebiet des Brünigs in Betrieb genommen. Ferner wurde die Konzessionsfrist für die «Stockhornbahn» um ein weiteres Jahr verlängert. Deren Bau scheiterte bis jetzt an der Finanzierungsfrage.

Der mehr und mehr zunehmende «Skipistensport» führte zu einer vermehrten Zahl von Konzessionsgesuchen. Wenn keine Ablehnungen erfolgten, will das nicht heissen, dass die antragstellende Eisenbahndirektion der Erstellung weiterer Skiliftanlagen nicht mit gewisser Besorgnis entgegensieht. Der Fremdenverkehr erheischt aber besonders im Oberland eine zunehmende Zahl von Skiliftanlagen.

## K. Fahrplanwesen

In der kantonalen Fahrplankonferenz waren erneut über hundert Fahrplanbegehren zu behandeln. Unser Kanton stellte damit rund einen Drittel sämtlicher Fahrplanwünsche. Wir wiesen darauf hin, dass die grosse Zahl von Begehren der Realisierung der verschiedenen Wünsche hinderlich sei. Insbesondere wurde klargestellt, dass bezüglich der Fahrplanbegehren die bundesrätliche Verordnung über die Aufstellung der Fahrpläne wegleitend sein muss. Wer grosse Änderungen wünscht, hat diese schon vor der allgemeinen Prozedur den Bahnen bekanntzugeben.

Von den zahlreichen Begehren konnten rund zehn Prozent verwirklicht werden. Die übrigen wurden wegen Mangel an Frequenz, Fehlen eines Bedürfnisses oder wegen betrieblichen Besonderheiten abgelehnt.

## L. Kleinschiffahrt

Das neue interkantonale Reglement über die Kleinschiffahrt hat sich im ersten Geltungsjahr gut bewährt. Für das Gebiet des Kantons Bern wurden verschiedene Fahrverbote verfügt, so zum Beispiel das Wasserskifahren in künstlichen Wasserbecken (Stauseen), das Motorbootfahren in kleineren Stauseen und der Sperrung einzelner Gewässerteile für den Bootsverkehr aus Gründen des Natur- und Vogelschutzes.

Erhebliche Fortschritte wurden bezüglich des Sturmwarnungsdienstes und der Seerettung erzielt, indem Kredite gewährt wurden zur Verbesserung derartiger Anlagen.

Vorbereitet wurde eine Änderung des Gebührenbezuges für die Kleinschiffahrt.

## M. Schlussbemerkungen

Die vergangenen Jahre guter Wirtschaftslage brachten eine rasch zunehmende Individualisierung des Transportes von Personen und Sachen. Parallel dazu stellte sich die Frage des weitern Ausbaues öffentlicher Transportmittel mit dem Ziel, deren Leistungsfähigkeit zu steigern. Damit verbunden war in verschiedenen Gegenden unseres Kantons und andernorts auch der Entscheid über die Erhaltung von Nebenbahnstrecken oder deren Ersatz durch Autobusbetriebe.

Mehr und mehr zeigt sich bezüglich der Umstellung von Bahnbetrieben auf schienenfreie Traktion eine Wandlung der Auffassungen, die vor allem vom motorisierten privaten Strassenverkehr herkommt: Gewünscht werden genügend ausgebaute Strassen, die ausschliesslich dem Individualverkehr dienen und gewünscht wird ferner, dass der öffentliche Verkehr auf eine von der Strasse getrennten Fahrbahn verwiesen wird. Diese Überlegungen scheinen uns richtig und für die Zukunft wegleitend zu sein.

Ferner müssen wir in unserem Lande in zunehmendem Masse den Grund und Boden würdigen, den der private und der öffentliche Transport beansprucht. Der private Verkehr, der in stetem Wachsen begriffen ist, braucht mit Autobahnen, Expreßstrassen und den dazugehörenden Zufahrten ganz einfach vermehrten Platz. Demgegenüber ist der schienengebundene öffentliche Transport eher ein raumsparendes Element in der Abwicklung des Transportgeschäftes. Er ist aber ausgesprochen kapitalintensiv. Für beide Verkehrsträger sind erhebliche Mittel der öffentlichen Hand erforderlich. Diesen wichtigen Sektor des wirtschaftlichen Seins des Bernerlandes weiterhin zukunftsbewusst zu betreuen, ist und bleibt Aufgabe der Bau- und Eisenbahndirektion.

**1. Approximative Betriebsergebnisse pro 1961 der bernischen Transportanstalten und der SBB**

| Verwaltung | Ertrag | Aufwand inkl. Abschreibungen | Überschuss + Fehlbetrag — | Deckung der Fehlbeträge | | Kantonskredit nach Voranschlag 1962 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Anteil Bund | Anteil Kt. Bern | |
| | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. |
| **1. Schweiz. Bundesbahnen** . . . | 1 054 200 000 | 809 000 000 | +245 200 000 | — | — | — |
| **2. Bernische Privatbahnen** | | | | | | |
| *a) Normalspur* | | | | | | |
| Bern–Lötschberg–Simplon . . | 48 868 616 | 38 543 093 | + 10 325 523 | — | — | — |
| Bern–Neuenburg-Bahn . . . | 5 382 336 | 6 014 643 | — 632 307 | 421 580 | 137 013 | 150 000 |
| Gürbetal–Bern–Schwarzenburg | 4 792 585 | 5 583 883 | — 791 298 | 527 532 | 263 766 | 350 000 |
| Simmentalbahn . . . . . | 2 786 326 | 2 935 095 | — 148 769 | 99 178 | 49 589 | 120 000 |
| Sensetalbahn. . . . . | 462 316 | 462 291 | + 25 | — | — | — |
| Emmental–Burgdorf–Thun . | 12 230 122 | 11 208 221 | + 1 021 901 | — | — | — |
| Vereinigte Huttwil-Bahnen . | 3 927 913 | 4 603 037 | — 675 124 | 450 082 | 164 280 | 200 000 |
| Solothurn–Münster-Bahn . . | 1 340 920 | 1 634 123 | — 293 203 | 195 468 | 39 093 | 32 000 |
| *b) Schmalspur* | | | | | | |
| Chemins de fer du Jura . . . | 1 807 577 | 2 598 941 | — 791 364 | 395 682 | 360 682 | 324 000 |
| Montreux–Oberland. . . . . | 4 284 180 | 4 381 118 | — 96 938 | 94 626 | 16 156 | 50 000 |
| Berner-Oberland-Bahnen . . | 4 204 214 | 4 056 416 | + 147 798 | — | — | — |
| Solothurn–Zollikofen–Bern. . | 4 108 702 | 4 011 640 | + 97 062 | — | — | — |
| Vereinigte Bern–Worb-Bahnen | 2 145 908 | 2 243 948 | — 98 040 | 65 360 | 32 680 | 20 000 |
| Biel–Täuffelen–Ins . . . . . | 646 000 | 861 743 | — 215 743 | 143 500 | 72 250 | 40 000 |
| Solothurn–Niederbipp-Bahn . | 588 877 | 653 158 | — 64 281 | 42 600 | 12 780 | 24 000 |
| Oberaargau–Jura-Bahnen . . | 675 717 | 971 139 | — 295 422 | 193 300 | 92 700 | 80 000 |
| | 98 252 309 | 90 762 489 | + 7 489 820 | 2 628 908 | 1 240 989 | 1 390 000 |
| **3. Schiffahrtsbetriebe** | | | | | | |
| Thuner-Brienzersee . . . . . | 2 209 541 | 2 139 080 | + 70 461 | — | — | — |
| Bielersee-Schiffahrtsgesellschaft (BSG) . . . . . | 451 103 | 421 329 | + 29 774 | — | — | — |
| | 2 660 644 | 2 560 409 | + 100 235 | | | |
| **4. Konzessionierte Autobetriebe** | | | | | | |
| Steffisburg–Thun–Interlaken . | 1 643 363 | 1 632 943 | + 10 420 | — | — | — |
| Biel–Meinisberg . . . . . | 115 918 | 98 821 | + 17 097 | — | — | — |
| | 1 759 281 | 1 731 764 | + 27 517 | — | 1 240 989 | 1 390 000 |

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

Im Jahre 1961 wurden zuhanden der Bundesbehörden oder des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

**a) Definitive Konzessionserteilungen**

Automobilkonzession:
- Biel–Les Prés-d'Orvin
- Thun–Schwäbis–alte Bernstrasse

Sesselbahn:
- Stock–Sunnbühl
- Stock–Winteregg

Skilift:
- Bühlberg–Hahnenmoos
- Bumbach–Roseggli
- Käserstatt–Hohbühl
- «Bödeli», Wasen i. E.
- Geils–Laveygrat
- Eggweide–Rinderberg
- Fidertschi–Rinderberg

**b) Provisorische Konzessionserteilungen**

Automobilkonzession:
- Boncourt-Frontière–Courgenay
- Interlaken-West–Interlaken-Ost
- Ortsbetrieb Kandersteg
- Plagne–Biel

Skilift:
- Egg–First, Grindelwald
- First–Oberjoch, Grindelwald
- Geils–Laveygrat
- Trockenlift HYSPA
- Jaunpass–Oberegg
- Melchsee–Balmeregghorn
- Les Prés-d'Orvin
- Les Bugnenets

Sesselbahn:
- HYSPA

### c) Konzessionserneuerungen

Automobilkonzession:
- Adelboden–Geilsbrücke
- Brienz–Hofstetten
- Frutigen–Adelboden
- Rütschelen–Langenthal
- Langnau–Wasen
- Zwingen–Büsserach

Luftseilbahn:
- Erlenbach i. S.–Stockhorn

## 3. Schiffahrt

### a) Bestand der kontrollierten Schiffe pro 1961

| Art | Bielersee | Thunersee | Brienzersee | Flüsse und kleine Gewässer | Total |
|---|---|---|---|---|---|
| Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis zu 10 Personen . . . . | 546 | 607 | 248 | 566 | 1967 |
| Ruderboote von 11 und mehr Personen . . . | — | 7 | — | 47 | 54 |
| Motorgondeln (Wasserfahrzeuge mit Aussenbordmotor) . . . | 1074 | 473 | 127 | 409 | 2083 |
| Motorboote mit einer Tragfähigkeit von 1 bis 6 Personen . . . | 395 | 200 | 12 | 11 | 618 |
| Motorboote mit einer Tragfähigkeit von 7 und mehr Personen . | 129 | 55 | 8 | — | 192 |
| Lastschiffe ohne Motor. | — | — | — | 17 | 17 |
| Motorlastschiffe. . . . | 4 | 9 | 1 | — | 14 |
| Segelboote aller Art . . | 218 | 305 | 2 | 9 | 534 |
| Falt- und Paddelboote aller Art . . . . . | 350 | 348 | 65 | 805 | 1568 |
| *Pro 1961* . . . . . | 2716 | 2004 | 463 | 1864 | 7047 |
| *Pro 1960* . . . . . | 2507 | 1835 | 458 | 1666 | 6466 |
| *Veränderungen* . . . . | +209 | +169 | +5 | +198 | +581 |

### b) Schifferpatente und Fähigkeitsausweise

Bestand der Schifferpatente Ende 1961: 2904 (2580).
Visierte Fähigkeitsausweise: 4 (4)

### c) Rechnung

| *Einnahmen:* | Fr. | Fr. |
|---|---|---|
| Gebühren- und Stempelmarken . | 50 013.— | |
| Drucksachen . . . . . | 1 163.— | |
| Mietzinse der Bootsanbindepl. . | 2 281.— | 53 457.— |
| *Ausgaben:* | | |
| Besoldungsanteile, Telephon- und Reisespesen, Drucksachenauslagen, Büromaterial usw. . | | 29 547.— |
| *Überschuss* (1960: Fr. 30 570.—) | | 23 910.— |

*Bern*, den 21. Mai 1962.

*Der Eisenbahndirektor*
*des Kantons Bern:*

sig. **Brawand**

Vom Regierungsrat genehmigt am 8. Juni 1962.

Begl. Der Staatsschreiber: **Hof**

## Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1961

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

| № | Name der Bahn | Datum | | | Kapital | | | | Aktienbeteiligung des Staates | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | der Konzession | des Subventionsbeschlusses des Grossen Rates | der Betriebseröffnung | Aktien | Feste Verbindlichkeiten | Laufende Verbindlichkeiten | Total | Nominell | Buchwert |
| | | | | | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. |
| | **I. Normalspurbahnen** | | | | | | | | | |
| 1 | Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn | 2. VI. u. 14. IX. 1871 | — | — | 9 210 500 | 10 000 000 | 1 205 374 | 20 415 874 | 2 825 250 | 1 505 218 |
| | a) Burgdorf-Solothurn | | | 26. V. 1875 | — | — | — | — | — | — |
| | b) Burgdorf-Langnau | 19. XII. 1872 | 2. VII. 1879 | 12. V. 1882 | — | — | — | — | — | — |
| | c) Burgdorf-Thun | 23. XII. 1896 | 21. V. 1897 | 21. VII. 1899 | — | — | — | — | — | — |
| 2 | Vereinigte Huttwilbahnen | — | — | — | 7 313 750 | 2 000 000 | 299 606 | 9 613 356 | 2 001 750 | 1 328 245 |
| | a) Langenthal-Huttwil | 12. XII. 1884 | 28. XI. 1887 | 1. XI. 1889 | — | — | — | — | — | — |
| | b) Huttwil-Wolhusen | 10. IV. 1891 | 23. II. 1893 | 9. V. 1895 | — | — | — | — | — | — |
| | c) Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen | 15. X. 1897 | 23. XI. 1905 28. II. 1907 | 1. VI. 1908 | — | — | — | — | — | — |
| 3 | Simmentalbahn | — | — | — | 3 502 500 | 3 448 940 | 165 381 | 7 116 821 | 2 420 000 | 1 081 934 |
| | a) Spiez-Erlenbach | 27. VI. 1890 | 20. VIII. u. 13. IX. 1895 | 16. VIII. 1897 | — | — | — | — | — | — |
| | b) Erlenbach-Zweisimmen | 15. X. 1897 | 22. XI. 1899 | 1. XI. 1902 | — | — | — | — | — | — |
| 4 | Bern-Neuenburg | 10. X. 1890 | 29. III. 1898 | 1. VII. 1901 | 7 685 000 | 5 141 829 | 598 096 | 13 424 925 | 3 754 400 | 1 000 000 |
| 5 | Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn | — | — | — | 2 908 600 | 6 044 956 | 803 470 | 9 757 026 | 1 957 700 | — |
| | a) Gürbetalbahn | 17. IV. 1891 | 17. V. 1899 27. II. 1901 | 14. VIII. 1901 1. XI. 1902 | — | — | — | — | — | — |
| | b) Bern-Schwarzenburg | 17. XII. 1898 | 25. I. 1904 | 1. VI. 1907 | — | — | — | — | — | — |
| 6 | Sensetalbahn | 1. VII. 1898 | 29. VII. 1902 | 23. I. 1904 | 887 680 | — | 152 443 | 1 040 123 | 674 320 | — |
| 7 | Freiburgerbahnen | — | — | — | 9 751 000 | 6 341 001 | 720 467 | 16 812 468 | 32 200 | 32 200 |
| | a) Freiburg-Murten und | 21. XII. 1888 | 29. VIII. 1902 | 23. VIII. 1898 | — | — | — | — | — | — |
| | b) Murten-Ins | 30. V. 1892 | | 23. VII. 1903 | — | — | — | — | — | — |
| 8 | Solothurn-Münster | 9. XII. 1889 | 7. X. 1903 | 1. VIII. 1908 | 1 135 075 | 1 205 822 | 424 742 | 2 765 639 | 60 750 | — |
| 9 | Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee) | Einheitskonzession. (21. VI. 1913) | 27. VI. 1906 (19. III. 1899) — | 15. VII. 1913 (1. VI. 1893) 15. V. 1836 | 59 783 500 | 87 356 625 | 5 820 774 | 152 960 899 | 23 839 000 | 19 628 645 |
| | Total | | | | 102 177 605 | 121 539 173 | 10 190 353 | 233 907 131 | 37 565 370 | 24 576 242 |
| | **II. Schmalspurbahnen** | | | | | | | | | |
| 1 | Compagnie des chemins de fer du Jura | | | | 10 850 000 | 34 259 | 739 158 | 11 623 417 | 5 551 400 | 4 750 000 |
| | a) Pruntrut-Bonfol | 15. X. 1897 | 21. XI. 1898 | 13. VII. 1901 | — | — | — | — | — | — |
| | Verlängerung Bonfol-Grenze | 5. X. 1905 | 26. V. 1908 | 1. XI. 1910 | — | — | — | — | — | — |
| | b) Saignelégier-Glovelier | 26. III. 1897 29. III. 1901 | 9. X. 1907 | 21. V. 1904 | — | — | — | — | — | — |
| | c) Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont | 23. XII. 1881 | 31. I. 1883 | 16. VIII. 1884 | — | — | — | — | — | — |
| | Elektrifikation Tramelan-Tavannes | — | 3. XII. 1913 | 16. XII. 1913 | — | — | — | — | — | — |
| | d) Saignelégier-La Chaux-de-Fonds | 27. VI. 1890 | 26. VIII. 1897 | 7. XII. 1892 | — | — | — | — | — | — |
| 2 | Vereinigte Bern-Worb-Bahnen | 1. X. 1927 | 20. IX. 1897 26. II. 1908 | 21. X. 1898 | 2 237 950 | 2 374 830 | 364 161 | 4 976 941 | 1 238 560 | 1 238 560 |
| 3 | Montreux-Berner Oberland | 16. IV. 1898 | 24. II. 1903 | 17. XII. 1901 | 3 541 690 | 7 084 400 | 275 001 | 10 901 091 | 198 000 | 15 840 |
| | Zweisimmen-Lenk | 30. III. 1906 | 29. III. 1909 | 8. VI. 1911 | | | | | | |
| 4 | Langenthal-Jura | 30. III. 1906 | 29. XI. 1905 | 26. X. 1907 | 942 000 | 400 000 | 15 739 | 1 357 739 | 463 500 | — |
| 5 | Biel-Meinisberg (jetzt Autoverkehr) | 22. XII. 1909 | 24. IV. 1912 | 29. XII. 1913 | 97 050 | — | 7 794 | 104 844 | 42 960 | — |
| 6 | Biel-Täuffelen-Ins | 22. XII. 1908 | 18. XI. 1912 11. III. 1918 | 4. XII. 1916 | 1 003 000 | — | 66 511 | 1 069 511 | 706 200 | — |
| 7 | Solothurn-Zollikofen-Bern | 22. VI. 1912 | 24. IV. 1912 | 10. IV. 1916 | 4 976 500 | 2 000 000 | 704 644 | 7 681 144 | 2 184 000 | 2 184 000 |
| 8 | Solothurn-Niederbipp | 20. XII. 1913 | 26. V. 1913 | 9. I. 1918 | 1 872 000 | 145 300 | 35 414 | 2 052 714 | 402 500 | — |
| 9 | Langenthal-Melchnau | 12. III. 1912 | 26. V. 1913 | 6. X. 1917 | 987 000 | 300 000 | 711 625 | 1 998 625 | 567 500 | — |
| 10 | Steffisburg-Thun-Interlaken | 19. XII. 1905 | 19. IX. 1916 | 10. X. 1913 | 1 840 300 | 1 416 126 | 275 050 | 3 531 476 | 867 500 | 867 500 |
| 11 | Berner-Oberland-Bahnen | 29. IV. 1887 | 22. XII. 1947 | 1. VII. 1890 | 3 843 000 | 4 049 898 | 214 433 | 8 107 331 | 238 200 | 218 192 |
| 12 | Jungfraubahn | — | — | — | — | — | — | — | 63 000 | 63 000 |
| 13 | Leuk-Leukerbad | — | — | — | — | — | — | — | 1 000 | 700 |
| | | | | Total | 32 190 490 | 17 804 813 | 3 409 530 | 53 404 833 | 12 524 320 | 9 337 792 |
| | | | | Gesamttotal | 134 368 095 | 139 343 986 | 13 599 883 | 287 311 964 | 50 089 690 | 33 914 034[1] |

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