

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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1962)

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

Autor: Brawand, Samuel / Huber, Henri / Moine, V.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-417652>

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: 26.01.2026

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

VERWALTUNGSBERICHT
DER
**DIREKTIONEN DER BAUTEN UND EISENBAHNEN
DES KANTONS BERN**
FÜR DAS JAHR 1962

Direktoren: Regierungsrat SAMUEL BRAWAND, zurückgetreten am 31. Mai 1962
Regierungsrat HENRI HUBER, im Amt seit 1. Juni 1962
Stellvertreter: Regierungsrat Dr. V. MOINE

Rücktritt des Direktors

Auf 31. Mai trat Herr Regierungsrat Brawand nach nahezu 15jähriger erfolgreicher Tätigkeit als Direktor der Bauten und Eisenbahnen von seinem Amte zurück, nachdem ihn der Verwaltungsrat der Berner Alpenbahn-Gesellschaft (BLS) am 12. April 1962 zum neuen Direktor der BLS gewählt hatte.

Mit ihm verlor die Direktion einen Chef, der es verstanden hatte, seine Mitarbeiter in vertrauensvoller Zusammenarbeit zu höchstem Einsatz zu begeistern.

Der Magistrat, der sich aus eigener Kraft in die oberste Staatsbehörde emporgearbeitet hat, schuf Werke, die mit seinem Namen verbunden bleiben werden. Da es seiner Bescheidenheit nicht entspräche, wenn hier eine lange Liste dieser Werke folgen würde, beschränken wir uns darauf, nur diejenigen aufzuführen, die ganz besonders für sein grosszügiges Denken und seinen staatsmännischen Weitblick zeugen.

Im Sektor Hochbau verdiensten besondere Erwähnung die Totalrenovation von drei Anstalten, sieben Amtshäusern, zwei stadtbernerischen Verwaltungsgebäuden und zahlreichen Pfarrhäusern; ferner der Umbau einer Reihe von Hochschulgebäuden, Strafanstalten und landwirtschaftlichen Schulen; die Vorarbeiten für das neue Tierspital; die Erweiterung des Inselspitals; sowie der Um- und Neubau zahlreicher Spitäler und Schulhäuser. Unter letzteren lag ihm als Ehemaligem der Anbau des Seminars Hofwil ganz besonders am Herzen, wo er erwirkte, dass 3 Parallelklassen pro Jahr geführt werden können.

Auf dem Gebiet des Straßenbaus galt sein Augenmerk von Anfang an der Staubfreimachung des ber-

nischen Strassennetzes, die er während seiner Amtszeit von 50 % auf über 90 % steigern konnte. Als überzeugter Förderer des Nationalstrassengedankens präsidierte er mit Sachkenntnis und Überlegenheit die Eidgenössische Strassenplanungskommission. Kurz vor seinem Rücktritt durfte er das erste Teilstück der bernischen Autobahn N 1, die Grauhölzstrasse, dem Verkehr übergeben.

Regierungsrat Brawand präsidierte auch die interkantonale Baukommission der II. Juragewässerkorrektion, wo er es verstanden hat, das grosse Werk von 5 Kantonen der Verwirklichung entgegenzuführen.

Als Eisenbahndirektor setzte er sich erfolgreich ein für zahlreiche Verbesserungen am bernischen Privatbahnenetz und für die Tilgung von Fremdkapitalschulden. Er wirkte ebenfalls bei den Beratungen zum neuen Eisenbahngesetz mit und hatte u.a. einen massgebenden Einfluss auf die Kostenverteilung zwischen Bund und Kantonen. Als Direktor des Lötschbergkonzerns bietet sich Herrn Brawand Gelegenheit, dessen Überführung in das Bundes Eigentum, wofür er von jehher grosses Verständnis hatte, zum Abschluss zu bringen.

Seine fast 15jährige Amtstätigkeit fand ihren Niederschlag auch in einer Reihe wichtiger gesetzgeberischer Erässe, die er jeweils mit grosser staatsmännischer Klugheit vor dem kantonalen Parlament und im Abstimmungskampf zu verfechten wusste.

Es sei Herrn Regierungsrat Brawand für sein langjähriges Zielbewusstes Wirken im Dienste der Bau- und Eisenbahndirektion an dieser Stelle Dank und hohe Anerkennung bekundet.

Als sein Nachfolger wurde Herr Regierungsrat Henri Huber, bisher kantonaler Fürsorgedirektor, gewählt.

I. Baudirektion

A. Allgemeines

Als Beitrag zur Konjunkturdämpfung darf notiert werden, dass im Hochbau 6 Millionen Franken weniger als im Vorjahr ausgegeben wurden. Dagegen wurden für den Strassenbau 57,4 Millionen aufgewendet, was einer Zunahme von 11 Millionen gegenüber dem Jahr 1961 entspricht. In diesem Betrag figurieren allein für die Nationalstrassen 15,2 Millionen Franken, während die Ausgaben für den Ausbau von Hauptstrassen 9,8 sowie von Verbindungsstrassen 9,4 Millionen Franken betragen. An die Gemeinden wurden 4,6 Millionen an Staatsbeiträgen ausgerichtet (1961: 3,8 Millionen Franken).

Trotz erheblicher Eingänge an Motorfahrzeugsteuern, Benzinollanteil und an werkgebundenen Bundesbeiträgen für Haupt-, Alpen- und zu Hauptstrassen erklärten Verbindungsstrassen sowie an Nationalstrassen verblieben dem Kanton für den Strassenbau Mehrausgaben von 7,315 Millionen Franken.

Besonders hervorzuheben sind im Hochbau der Neubau des Pharmakologischen Institutes in Bern sowie die Neubauten des Wirtschafts- und Demonstrationsgebäudes in der landwirtschaftlichen Schule Rütti-Zollikofen, ferner Neubauten im Oberseminar Bern, im Inselspital und in mehreren Anstalten.

Im Strassenbau verdient die am 10. Mai 1962 stattgefundene Feier zur Eröffnung der ersten Teilstrecke der Nationalstrasse N 1 eine ganz besondere Erwähnung.

Zahlreich waren im Berichtsjahr die Gesuche der Gemeinden um Strassenbau- und Unterhaltsbeiträge. Die Baudirektion behandelte zuhanden des Regierungsrates 120 Baulinien-, Zonen- und Strassenpläne, 45 Baureglemente sowie zahlreiche Wasserversorgungs-, Weg-, Kanalisations-, Grundeigentümerbeitrags-, Schwellen-, Elektrizitäts- und andere Reglemente, deren Vorprüfung und Antragstellung ebenfalls in ihren Geschäftsbereich fallen.

Bei den Baureglementen kann gesagt werden, dass sich das von der Baudirektion ausgearbeitete Musterbaureglement und ebenfalls die vom Gemeindeschreiberverband herausgegebene gekürzte Fassung sehr gut bewährt haben. Es entstehen daraus sozusagen keine Anwendungsstreitigkeiten. Dagegen ist der Umstand, dass viele Gemeinden unnötig von den genannten Mustern abweichen, sehr bedauerlich. Die Baudirektion dringt deshalb auf eine einheitliche systematische Anordnung des Stoffes in den 492 Gemeinden. Einzig eine solche ermöglicht eine rationelle Anwendung der Baureglemente durch die Aufsichtsorgane.

Alles ist in Zunahme begriffen, insbesondere auch die strassen- und hochbaupolizeilichen Ausnahmegesuche, welche sich schon im Vorjahr auf 260 belaufen haben. Dazu hatte die Baudirektion mehrere Ästhetikentscheide zu treffen, sowie Direktorialentscheide in strassenpolizeilicher Hinsicht. Sie befasste sich ferner mit 46 Baurekursen (1961: 37) sowie mit einigen Beschwerden an das Bundesgericht und an das Verwaltungsgericht durch Ausarbeitung von Vernehmlassungen. Soweit die genannten

Gerichte auf die Beschwerden gegen regierungsrätliche Entscheide eingetreten sind, haben sie diese abgewiesen.

Die Baurekurse waren in den meisten Fällen auf mangelhafte Reglements vorschriften der Gemeinden zurückzuführen. Deshalb legt die Baudirektion grösstes Gewicht auf eine sorgfältige Prüfung der zur Genehmigung eingereichten Baureglemente und Zonenpläne.

In zahlreichen Geschäften anderer Direktionen hatte die Baudirektion Mitberichte abzugeben.

Personal. Es traten zurück:

a) wegen Erreichung der Altersgrenze:

Armin Buess, Kantonsgeometer, und *Paul Lüdin*, Vorsteher des Büros für Wassernutzung und Abwasserreinigung.

Herr Buess diente dem Staat während 50 Jahren, wovon 17 Jahre als Kantonsgeometer. Herr Lüdin stand während 10 Jahren dem Büro für Wassernutzung und Abwasserreinigung vor, nachdem er vorher viele Jahre lang Adjunkt des früheren Wasserrechtsamtes gewesen war.

Die beiden Zurückgetretenen haben der Baudirektion und dem Staaate Bern auf ihren exponierten Posten während all der Jahre durch aufopfernde und sachkundige Amtsführung vorzügliche Dienste geleistet.

b) wegen Übertritt in die Privatwirtschaft:

H. Beck, Zeichner des Kreisoberingenieurbüros I

**W. Bettchen*, Leiter für Feldversuche des Büros für Autobahnbau,

**H. Frauchiger*, Laborant des Büros für Autobahnbau,

**Frau G. Heiniger*, Verwaltungsbeamte des Büros für Wassernutzung,

Frl. A. Flühmann, Verwaltungsbeamte des Büros für Wassernutzung,

**Frau E. Reinhart*, Büroaushilfe des Büros für Wassernutzung,

B. Frey, Kartograph des Vermessungsamtes.

c) aus andern Gründen:

E. Schwab, Fachbeamter für Landerwerb des Büros für Autobahnbau,

F. Stalder, Laborant des Büros für Autobahnbau.

Neu wurden gewählt bzw. angestellt:

Dr. Peter Meyner, jur. Adjunkt des Direktionssekretariates,

K. Wagner, Architekt des Hochbauamtes,

V. Haller, Sekretär des Hochbauamtes,

W. Chautems, Techniker des Kreisoberingenieurbüros IV,

**M. Stadelmann*, Techniker des Kreisoberingenieurbüros V,

M. Gigon, Zeichner des Kreisoberingenieurbüros V,

F. Lauer, Technischer Beamter des Büros für Autobahnbau,
 W. Schüpbach, Fachbeamter für Landerwerb des Büros für Autobahnbau,
 H. Leuenberger, Laborant des Büros für Autobahnbau,
 *Frl. M. Glaus, Verwaltungsangestellte des Büros für Autobahnbau,
 *F. Schärer, Zeichner des Büros für Autobahnbau,
 *D. Schulthess, Zeichner des Büros für Autobahnbau,
 *F. Berger, Laborant des Büros für Autobahnbau,
 W. Bartlome, Zeichner des Büros für Strassenplanung,
 H. Gerber, Zeichner des Büros für Strassenplanung,
 M. Lehmann, Ingenieur des Büros für Wassernutzung,
 A. Rolli, technischer Angestellter des Büros für Wassernutzung,
 O. Staub, Kanzleichef des Büros für Wassernutzung;
 Frl. S. Lang, Verwaltungsbeamte des Büros für Wassernutzung,
 W. Kummer, Kantonsgeometer,
 G. Berger, Vermessungszeichner des Vermessungsamtes,
 E. Schwärzel, Kartograph des Vermessungsamtes;
 Frl. H. Grossenbacher, Verwaltungsbeamte des Vermessungsamtes.

* obligationenrechtliche Anstellungen.

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

B. Gesetzgebung

Der Rechtsdienst der Baudirektion war im Berichtsjahr auf dem Gebiet der Gesetzgebung fast ausschliesslich mit dem Entwurf zum neuen Gesetz über den Bau und Unterhalt der Strassen beschäftigt. Dieses Gesetz, welches eine inhaltlich sehr komplizierte Materie ordnet, soll in der nächsten Maisession des Grossen Rates zur ersten Lesung kommen.

Über das im Entwurf vorliegende Dekret betreffend die Grenzregulierung und die Umlegung von Baugebiet war das Vernehmlassungsverfahren auf Jahresende noch nicht abgeschlossen.

In Vorbereitung befindet sich eine Revision des Gesetzes über die Nutzung des Wassers.

C. Unerledigte Motionen und Postulate

Motion Scheidegger betreffend den Bau einer Napf-Grünenbergstrasse.

Diese am 12. September 1955 eingereichte und vom Grossen Rat angenommene Motion betreffend den Bau einer Entlastungsstrasse Willisau-Napfgebiet-Trub-

schachen-Grünenberg-Interlaken wurde in der Folge gemeinsam mit dem Bund und dem Baudepartement des Kantons Luzern geprüft. Das Ergebnis war negativ, indem sowohl einer Napf- als auch einer Grünenbergstrasse nur eine lokale Bedeutung zukommen und von einer Transitlinie nicht gesprochen werden kann. Wohl würden die Voralpenverbindungen die durchfahrenden Regionen besser zugänglich machen, woraus jedoch hauptsächlich die Land- und Waldeigentümer vom Verkauf von Bauparzellen für Ferienhäuser und von besseren Holzabfuhrmöglichkeiten und nicht der Durchgangsverkehr Nutzen ziehen würden.

Motion Michel vom 5. Juni 1962 betreffend Brückenerneuerung auf der Staatsstrasse Brienzwiler-Innertkirchen. Annahme der Motion im Grossen Rat am 10. September 1962. Projekte für Neubau der Balmbrücke und der Willigenbrücke in Arbeit. Im Arbeitsprogramm 1963 steht ein Kredit für die Balmbrücke zur Verfügung.

Motion Brawand vom 3. September 1962 betreffend Erneuerung oder Verstärkung der Holzbrücken zwischen Lütschental und Grindelwald. Annahme der Motion im Grossen Rat am 10. September 1962. Projekte für den Ersatz der Stegmatten- und der Zaunbrücke werden bearbeitet. Für den Bau der Stegmattenbrücke wird im kommenden Jahr ein Kredit von Fr. 250 000.— zur Verfügung stehen.

Motion Arni vom 5. September 1962 betreffend vermehrte Unterstützung der Gemeinden im Strassenwesen. Annahme der Motion im Grossen Rat am 28. November 1962. Im Entwurf zum neuen Strassenbaugesetz wurde diesen Forderungen in weitem Masse Rechnung getragen.

Postulat Kunz vom 10. September 1962 betreffend Verkehrssanierung in der Region Thun. Annahme des Postulates im Grossen Rat am 28. November 1962. Die Projektbearbeitung für die Umfahrungsstrasse in Thun wurde zugesichert. Verhandlungen mit den zuständigen Bundesbehörden sind aufgenommen worden.

Postulat Wenger vom 13. September 1961 betreffend Ausbau der Staatsstrasse Kirchdorf-Uttigen. Annahme im Grossen Rat am 13. November 1961. Mit den Bauarbeiten wird, vorausgesetzt dass der Landerwerb bereinigt werden kann, im Herbst 1963 begonnen.

Postulat Zürcher vom 15. November 1961 betreffend den Ausbau der Staatsstrasse Albligen-Lanzenhäusern. Annahme im Grossen Rat am 15. November 1961. Wegen anderer dringlicherer Strassenbauten im Amt Schwarzenburg muss der Ausbau der Strecke Albligen-Ruchmühle noch zurückgestellt werden.

Postulat Jörg vom 23. November 1961 betreffend den Ausbau der Bergstrassen Gurnigel, Siehen-Schalenberg und Fritzenfluh. Annahme im Grossen Rat am 14. Februar 1962. Vorläufig wurden die Arbeiten auf den Strassen bei Siehen und am Fritzenberg weitergeführt.

Postulat Mäder vom 26. September 1961 betreffend Ausbau des Rizenbachstutzes auf der Hauptstrasse Nr. 1. Annahme im Grossen Rat am 14. Februar 1962. Mit dem Ausbau dieser Strecke kann voraussichtlich im Herbst 1963 begonnen werden.

D. Hochbau

1. Allgemeines. Die Ausgaben des Hochbaues betragen im Berichtsjahr 20 157 710.85 Franken (im Vorjahr 26 145 363.75 Franken).

	1962 Fr.	1961 Fr.
a) 705 1 Neu- und Umbauten	7 993 171.05	7 369 362.50
b) 705 2 Neu- und Umbauten aus Rückstellungen	968 425.50	1 499 060.50
c) 705 3 Neu- und Umbauten Inselspital	6 668 013.65	6 264 795.25
d) 705 4 Neu- und Umbauten Exakte Wissenschaften	—	3 374 061.30
e) 705 5 Neu- und Umbauten Strafanstalt Hindelbank	1 495 105.50	2 640 948.95
f) 705 6 Neu- und Umbauten Tierspital	671 652.80	—
Sub-Total	<u>17 796 368.50</u>	<u>21 148 228.50</u>
g) Kreditoren-Konto	247 850.55	2 888 511.75
2.7 2105 1, Richigen, Erziehungsheim Viktoria	<u>2 113 491.80</u>	<u>2 108 623.50</u>
h) Konten 700 - 703 Unterhaltsarbeiten an staatseigernen Gebäuden	<u>20 157 710.85</u>	<u>26 145 363.75</u>

Im Berichtsjahr konnten folgende Bauaufgaben abgeschlossen werden:

Neubauten des Wirtschafts- und Demonstrationsgebäudes in der landwirtschaftlichen Schule Rütti-Zollikofen; Neubau des Pharmakologischen Institutes in Bern; Umbau im Schloss Nidau; Erstellung von zwei Doppelwohnhäusern in der Knabenerziehungsanstalt Tessenberg; Umbauten im Lehrerinnenseminar in Delsberg; Erstellung eines Zeichenpavillons im Lehrerinnenseminar in Thun; Umbauten bzw. Renovationen in den Techniken Biel und Burgdorf; Garage und Einstellräume bei der Bergbauernschule Hondrich.

In Ausführung begriffen sind am Jahresende:

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 (teilweise zurückgestellt); Um- und Neubauten im Knabenerziehungsheim Aarwangen; Umbau des Küchentraktes in der Heilanstalt Bellelay; Wiederaufbau der brandzerstörten Scheunen in Bellelay und Courtemelon; Umbau im Schloss Thun; Neubau eines Ladengeschäftes der Molkereischule Rütti; Umbau und Renovation des Hôtel de Gléresse in Pruntrut als Bibliothekgebäude;

Um- und Neubau von Amthaus und Bezirksgefängnis in Saignelégier;

Umbau und Renovation des Schlosses Aarwangen; Korrektion der Zufahrtsstrasse zur Strafanstalt Thorberg;

Umbauten und Ergänzungen im Gerichtsmedizinischen Institut;

Einrichtungen im Simplexgebäude zur Unterbringung von Laboratorien der chemischen Institute;

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

Erstellung einer Notbaracke im Verpflegungsheim Préaux-bœufs in Sonvilier;

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

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

Neubauten der veterinär-medizinischen Fakultät der Universität Bern;

Telephonzentrale im Frauenspital.

Im Frühjahr sollen in Angriff genommen werden:

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

Erweiterung und Umbau des zahnärztlichen Institutes in Bern;

Restoration der Jesuitenkirche in Pruntrut zum Zwecke der Verwendung als Aula der Kantonsschule;

Umbau und Renovation im Hauptgebäude der landw. Schule Schwand in Münsingen;

Neubau eines Schulgebäudes für das Haushaltungslehre-rinnenseminar in Pruntrut;

Neu- und Umbauten für die Ökonomie der Heil- und Pflegeanstalt Waldau;

Neubau für Werkstätten, Einstellräume und Personalwohnungen in der landwirtschaftlichen Schule in Courtemelon;

Erstellung eines weiteren Schulpavillons im Lehrerinnen-seminar Delsberg;

Neubauten im Technikum Burgdorf;

In Vorbereitung befinden sich:

Neubau eines Verwaltungsgebäudes in Delsberg;

Weitere Umbauten im Loryheim in Münsingen;

Erstellung eines neuen Gewächshauses mit zwei Treibhäusern im Unterseminar Hofwil;

Installation einer Warmwasserheizung mit Ölfeuerung in der Schweinescheune der landwirtschaftlichen Schule Waldhof in Langenthal.

2. Konten 705 Neu- und Umbauten. Die finanziellen Aufwendungen des staatlichen Hochbaues pro 1962 sind im einzelnen wie folgt ausgewiesen :

Konto 705 1 (Bewilligungen von 1962 und früher)

	Fr.
Bern, dermatologische Klinik	8 751.35
Bern, gerichts-medizinisches Institut, Umbau	62 644.90
Bern, Universität, Parkierung	59 191.95
Übertrag	<u>130 588.26</u>

	Fr.		Fr.	
Übertrag		130 588.20	Übertrag	7 419 697.95
Bern, Frauenspital, Telephonzentrale	29 777.30	Thun, Lehrerinnenseminar, Zeichenpavillon	169 283.70	
Bern, Betatron-Aesklepitron, Inselspital	32 029.55	Bern, Universität, Simplexgebäude	132 507.—	
Bern, Oberseminar, Neubauten	1 192 588.05	Waldfhof, Landw. Schule, Umbau	20 000.70	
Bern, pharmakologisches Institut Neubauten	702 452.60	Thun, Schlosshof	465.50	
Aarwangen, Erziehungsheim, Neubauten	268 948.50	Bern, Amthaus, Gantlokal	33 198.70	
Aarwangen, Schloss, Umbau	325 741.40	Rüderswil, Pfarrhausumbau	58 504.15	
Ätingen, Pfrund, Beitrag	18 000.—	Biel, Technikum, Umbau	24 717.55	
Bellelay, Heilanstalt, Küche	487 404.85	Burgdorf, Technikum, Umbau	8 853.40	
Bellelay, Heilanstalt, Ökonomie	524 971.70	Delsberg, Lehrerinnenseminar	77 376.60	
Burgdorf, Technikum, Umbau	59 613.80	Bellelay, Heilanstalt, Melkanlage	7 989.—	
Courtemelon, Landw. Schule, Wiederaufbau	342 772.40	Sonvilier, Pré-aux-boeufs, Baracke	40 576.80 7 993 171.05	
Delsberg, Seminar, Umbau	99 170.60			
Hofwil, Seminar, Umbau	59 993.60			
Hondrich, Bergbauerschule, Umbau	40 852.15			
Lauperswil, Pfarrhausumbau	17 441.95			
Münsingen, Schloss, Umbau	483.—			
Münsingen, Loryheim, Neubauten	17 245.35			
Münchenbuchsee, Sprachheilschule, Neubauten	625 983.50			
Nidau, Schlossumbau	180 397.70			
Pruntrut, Hôtel de Gléresse, Umbau	375 097.35			
Rütti, Landw. Schule, Strassenkorrektion	29 904.05			
Rütti, Landw. Schule, Umbau	277 786.75			
Rütti, Molkereiladen, Neubau	295 224.30			
Saignelégier, Amthaus, Umbau	335 331.—			
Tessenberg, Anstalt, Personalhaus Thorberg, Strafanstalt, Strassenkorrektion	69 626.55			
Thorberg, Strafanstalt, Strassenkorrektion	176 841.50			
Thun, Schlossumbau	703 980.25			
Übertrag	7 419 697.95			

Im Berichtsjahr wurde über folgende Kredite abgerechnet:

Objekt	
Lauperswil, Pfarrhaus, GRB. Nr. 2381 vom 10. Mai 1961	
Öschberg, Schule, GRB. Nr. 581 vom 19. Februar 1959	
Delsberg, Lehrerinnenseminar, GRB. Nr. 6765 vom 13. November 1961	
Thun, Lehrerinnenseminar, GRB. Nr. 6760 vom 13. November 1961	

3. Unterhaltskonten 700–703. Der Voranschlag wies für den Unterhalt der Staatsgebäude einen Betrag von Fr. 2 156 000.— auf. Die Ausgaben betragen Franken 2 113 491.80.

Auf die einzelnen Konten verteilt ergeben sich folgende Beträge:

(Bewilligungen von 1962)

	Fr.	Fr.
700 Unterhalt der Amts-, Anstalts- und Wirtschaftsgebäude	1 476 686.25	
701 Unterhalt der Pfarrgebäude	631 246.20	
703 Unterhalt der öffentl. Plätze	5 559.35	

Total der Unterhaltskonten pro 1962

2 113 491.80

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

Amtshäuser und Verwaltungsgebäude: Bern/Amthaus, Raumrenovationen; Bern/Kramgasse 24, Kühlung für

Kredit	Abrechnungsbetrag	Minderkosten	Mehrkosten
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
75 000.—	78 494.15		3 494.15
348 000.—	346 376.10	1 623.90	
91 500.—	99 170.60		7 670.60
174 800.—	169 283.70	5 516.30	

die Schalterhalle; Biel/Amthaus, Renovation der Dienstwohnung, Erneuerung der Dachabdeckung; Büren a. A./Schloss, Renovation im Grundbuch- und Betreibungsamt; Burgdorf/Schloss Platzsanierung beim Sodbrunnen; Courtelary/Amthaus, Umgebungsarbeiten; Delsberg/Polizeiposten, Heizungssanierung; Fraubrunnen/Amthaus, Renovation der Gerichtspräsidentenwohnung; Landshut/Schloss, Renovationen; Laupen/Schloss, Instandstellungen am Freiburgtor und an der Ringmauer; Pruntrut/Hôtel des Halles, Wohnungsrenovationen; Schlosswil/Gutsbetrieb, Sanierungsarbeiten in Ställen, Scheune und Mistplatz; Trachselwald/Grundbuchamt, Installation einer Etagenheizung; Bern/Rathaus, Renovation von Küche und Bad der Weibelwohnung.

Universitätsinstitute, Seminarien und Techniken: Bern/Anatomie, Ersatz des Heizkessels und Raumrenovationen; Bern/Chemiegebäude, 4 neue Labortische für die organische Chemie; Bern/med. chem. Institut, Raum-

renovationen; Bern/Frauenspital, neue Kühlranlage und Raumrenovationen; Bern/neue Hochschulinstitute, Sanierung der Heizungsanlage und Laborrenovationen; Bern/Universität, Raum- und Dachrenovationen; Biel/Technikum, neuer Heizkessel und Sanierung der WC-Anlagen; Hofwil/Seminar, Personalwohnungen; Thun/Seminar, Erneuerung der Heizzentrale.

Landwirtschaftliche Schulen: Waldhof-Langenthal/Asphaltierung von Zufahrtswegen und Renovationen; Öschberg/Gartenbauschule, Renovationen; Rütti/Molkereischule, Einbau von 2 Ölfernern und Verbesserung der Wasserversorgung; Rütti/Landwirtschaftliche Schule, Einbau von WC und Bad in der Personalwohnung Schützenstrasse 16.

Militäranstalten: Bern/Kaserne, Reparatur an Heizkessel, Kaminabbruch; Bern/Zeughaus, Renovation im Gebäude H; Bern/Stallungen und Motorfahrzeughalle, Renovationen.

Anstalten: (Erziehungs- und Verpflegungsheime, Strafanstalten, sowie Heil- und Pflegeanstalten). Bellelay/Hotel Bären, neues Kamin sowie Dachreparaturen; Hindelbank/Übergangsheim Burgdorf, Neubedachung mit Eternit; Erlach/Erziehungsheim, Renovationen in der Verwalterwohnung; Köniz/Schlossgut, neue Milchkammer und Renovationen in den Personalräumen; Münchenbuchsee/Sprachheilschule und Pfarrhaus, verschiedene Unterhaltsarbeiten; Thorberg/Strafanstalt, Fassadenrenovation, neuer Wagenschopf und neue Wasserleitung.

Pfarrhäuser: Aarwangen/Umbauarbeiten; Eriswil/Zimmerrenovationen; Ferenbalm/neue D.V. - Fenster; Grossaffoltern/Küchenrenovation; Jegenstorf/Badzimmereinbau; Kirchenthurnen/neue D.V. - Fenster; Neuenstadt/Renovationen; Rüti bei Büren/Renovationen; Thun II/neue DV-Fenster; Trub/neue Kläranlage; Wattenwil/Küchenrenovation; Wengi bei Büren/Renovationen; Oberbalm/Kanalisationsanschluss.

Garagen wurden eingerichtet in: Aarwangen, Albligen, Kerzers, Lauterbrunnen, Limpach, Sumiswald und Trub.

Zentralheizungen mit Ölfeuerungen wurden eingerichtet in:

Äschi, Dürrenroth, Frauenkappelen, Heimenschwand, Meikirch, Wynigen und Rüderswil.

In Melchnau wurde die Heizung von Koks auf Öl umgestellt.

Von den total 119 Pfarrhäusern im Staatseigentum weisen bis 31. Dezember 1962 92 Zentralheizungen auf. Im Jahr 1963 sind Zentralheizungseinbauten in den Pfarrhäusern Ägerlen, Diemtigen, Gadmen, Utzenstorf, Eggwil, Niederbipp, Walkringen und Linden geplant.

4. Subventionierung von Schulen, Anstalts- und Spitalgebäuden der Gemeinden und Korporationen. Für die Direktionen des Erziehungswesens, des Fürsorgewesens und der Sanität sind 373 Schulhaus-, 49 Spital- und 21 Anstaltsprojekte, also total 443 Projekte und Abrechnungen geprüft und begutachtet worden. Es ist nochmals eine Zunahme der Geschäfte festzustellen. Die Begutachtung dieser Subventionsprojekte belastet das kantonale Hochbauamt in beträchtlicher Weise.

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 zahlreiche Berichte der Baudirektion abgegeben werden. Insgesamt hat das Hochbauamt 291 Stellungnahmen und Berichte erfasst.

E. Strassenbau

Das Programm für den Ausbau der Haupt- und Verbindungsstrassen konnte im allgemeinen eingehalten werden. Anfängliche witterungsbedingte Rückstände wurden während des niederschlagsarmen Herbstes aufgeholt.

Die zunehmenden Verkehrsbelastungen haben den überalterten Strassenbelägen auf schwachem Unterbau insbesondere während Frost- und Auftauperioden stark zugesetzt und umfangreiche Erneuerungen notwendig gemacht. Auch die Schneeräumungs- und Glatteisbekämpfungsarbeiten erforderten einen grossen personellen und finanziellen Einsatz.

Das Netz der Staatsstrassen, inbegriffen die Paßstrassen und die dem Verkehr übergebene Autobahnstrecke hat eine Länge von 2315 km. Auf Ende 1962 waren davon 2140,4 km oder 92,45 % staubfrei. In den Oberingenieurkreisen Biel und Delsberg sind praktisch alle Staatsstrassen staubfrei. Die Oberingenieurkreise Bern, Burgdorf und Thun weisen 83,7 – 92,8 % staubfreie Strassen auf.

Die Länge der Gemeindestrassen, für welche der Staat die Wegmeister stellt oder jährliche Beiträge an den Unterhalt leistet, beträgt 777 km.

Im Berichtsjahr wurden folgende Strassenneu- und Ausarbeiten getätigt:

1. Nationalstrassen. Die Planung der Nationalstrassen wurde im Berichtsjahr weiter gefördert. Der Bundesrat hat die generellen Projekte für die Teilstrecken Rüdtlig-Koppigen (Kantongrenze) und für die Strecken des Bippertamtes genehmigt. Damit ist das Trasse des ganzen bernischen Anteiles der Autobahn N 1 Bern-Zürich festgelegt. Generelle Projekte wurden auferlegt für die Strecken Twann-La Neuveville (N 5), Bern-Thun (N 6) und für die Umfahrungen von Spiez und Därligen (N 8). Diejenigen für die Rawilstrasse (N 6) und für die Autobahn im Wangental Bern-Freiburg (N 12) sind in Bearbeitung.

Als erste Strecke der Nationalstrasse Genf-Bern-St. Margarethen (N 1) wurde die 8 km lange Grauholzstrasse von Bern (Wankdorf) bis Schönbühl am 10. Mai dem Verkehr, verbunden mit einer eindrücklichen Eröffnungsfeier, übergeben. Die Grauholzstrasse wird seither von durchschnittlich 8000 Fahrzeugen pro Tag befahren und entlastet den Engpass in Zollikofen um 50 %. Ihr Unterhalt ist dem Büro für Autobahnbau unterstellt. Es steht dafür ein provisorischer Werkhof am Schermenweg (Wankdorffplatz) zur Verfügung.

Auf der N 1 wurden von Bern bis Schönbühl zwei Überführungen und von Mattstetten bis zur Kantongrenze zwei SBB-Unterführungen, zwei EBT-Überführungen und die Emmebrücke bei Rüdtligi sowie weitere vier Kunstbauten vollendet.

Die Erdarbeiten auf dem Anschluss der Bielstrasse bei Schönbühl und auf dem Abschnitt Mattstetten-Kantongrenze konnten programmgemäß durchgeführt wer-

den. Der Landerwerb wickelte sich z.T. im Zuge von Güterzusammenlegungen ab und bot dank vorsorglich erworberner Landreserven keine nennenswerten Schwierigkeiten. Die Ausschreibung der Bauarbeiten für die Autobahn im Bippertamt ist vorbereitet.

Für die N 6 Bern (Freudenbergerplatz)–Muri wurden im Berichtsjahre die Projekte genehmigt und umfangreiche Vorarbeiten für die Entwässerung des Gümligenfeldes und des Füllerichs ausgeführt. Es konnte noch mit zwei Kreuzungsbauwerken und mit den Erdarbeiten begonnen werden.

Für die erwähnten Arbeiten auf dem Gebiet des Nationalstrassenbaus hat der Kanton Bern ohne den vorsorglichen Landerwerb im Berichtsjahr rund 22 Millionen Franken aufgewendet, woran sich der Bund mit 84% beteiligen wird.

2. Hauptstrassen. Grössere Korrekturen wurden weitergeführt oder vollendet auf:

Nr. 1 (Bern–Zürich) in Kirchberg (Emmenbrücke) und bei der Kaltenherberge;

Nr. 5 (Solothurn–Olten) in Attiswil (Umfahrung) und Niederbipp;

Nr. 6 (Bern–Biel–Boncourt) in Biel (Salzhausplatz), Rondchâtel–Reuchenette (Neuanlage), Pont Sapin–Pontenet, Gorges de Court, Choindez–Courrendlin und Les Malettes–Cornol;

Nr. 10 (Bern–Luzern) in Zäziwil;

Nr. 18 (Delsberg–Basel) in Liesberg–Bärschwil und Zwingen–Nenzlingenmatten;

Nr. 107 (Sonceboz–La Cibourg) in Sonvilier und Renan–La Cibourg.

3. Verbindungsstrassen. Folgende nennenswerten Ausbauarbeiten auf Verbindungsstrassen wurden ausgeführt:

Oberingenieurkreis I (Oberland) Unterseen–Beatenberg, Blumenstein–Oberstocken–Reutligen, Unterseen–Habkern, Gstaad–Lauenien, Frutigen–Adelboden, Frutigen–Kandersteg, Gunten–Sigriswil, Schwarzenegg–Eriz und Beatenbucht–Interlaken.

Oberingenieurkreis II (Mittelland) Mamishaus–Gambach, Arnisäge–Obergoldbach, Wohlen–Uettligen, Gelterfingen–Gerzensee, Schwarzenburg–Guggisberg, Biglenrohr, Bahnhofstrasse Biglen, Walkringen, Kiesen, Stettlen, Belp (Gürbebrücke) und Äkenmatt (Verstärkung Schwarzwasserbrücke).

Oberingenieurkreis III (Seeland/Südjura) Bätterkinden, Lohn, Orvin und Twann–Lamboing.

Oberingenieurkreis IV (Emmental/Oberaargau) Thöriegen–Linden, Eriswil–Wasen, Oberei–Süderen, Krauchthal–Bolligen, Kirchberg, Trachselwald–Grünen, Utzenstorf–Zielebach, Siehen und Rinderbach.

Oberingenieurkreis V (Jura) Bassecourt, Montfaucon–Le Bémont, Tavannes–Tramelan und Alle–Miécourt.

4. Alpenstrassen. Folgende Aus- und Neubauten wurden vorgenommen:

Strassengabelung Gwattstutz, Spiezmoos–Spiezviler, Spiez–Faulensee, Balm–Willigen (Umfahrung von Meiringen) und Innertkirchen. Landerwerbsschwierigkeiten haben namentlich die Bauarbeiten am Gwattstutz, zwischen Spiez und Faulensee und in Innertkirchen stark behindert und verzögert.

5. Bruttoaufwendungen für das Strassenwesen.

Konten Nr.		Kredite Fr.	Ausgaben Fr.
2100 790	Aufwand für staats-eigene Motorfahrzeuge	63 892.70	63 892.70
899	Beitrag an Auto-strassenverein	2 400.—	2 400.—
2110 612	Besoldungen Tief-bauamt	5 411 800.—	7 558 461.65
613	Kosten für Stellver-tretungen	185 000.—	183 189.20
651	Dienstkleider, Werk-zeug und Fahrradent-schädigungen	86 000.—	85 856.90
710	Strassenunterhalt	6 254 642.—	5 254 642.—
711 11	Wasserschäden und Schwellenbauten an Staatsstrassen	1 450 900.—	1 357 337.25
2	Dito (aus Rück-stellungen).	—.—	85 917.25
712	Ausbau der Strassen: 10 Hauptstrassen	9 830 948.15	9 830 948.15
11	Dito (aus Rück-stellungen).	100 000.—	147 042.30
20	Verbindungsstrassen	10 000 000.—	9 432 694.85
21	Dito (aus Rück-stellungen).	400 000.—	279 594.15
30	Alpenstrassen	2 400 000.—	1 718 141.70
31	Dito (aus Rück-stellungen).	500 000.—	779 372.45
* 40	Nationalstrassen	15 300 000.—	15 290 910.80
770	Anschaffung von Ma-schinen und Werk-zeugen für den Strassenbau	401 080.—	371 079.20
771	Unterhalt von Ma-schinen und Werk-zeugen	157 828.45	157 828.45
810	Taggelder, Reiseaus-lagen und Automobi-lentschädigungen	227 516.—	214 192.35
939	Tiefbauamt	Staatsbeiträge an Ge-meinden nach Stras-senbaugesetz.	4 639 677.05
		Total	57 411 684.35
			57 403 178.40

* Im Voranschlag pro 1962 war der Netto-Kantonsteil von Franken 5 000 000.— budgetiert. Da der Bund den Zahlungsdienst erst ab 1. Oktober 1962 übernahm, sind im obigen Betrag Franken 3 655 845.— Bruttoausgaben enthalten. Siehe Bundesanteil auf Konto 2110 409 2 unten.

6. Eingänge aus der Motorfahrzeugsteuer und dem Benzinollanteil, Verwendung derselben.

Fr.

Ertrag der Motorfahrzeugsteuer 1962	26 485 523.60
Benzinollanteil	6 233 610.—
Werkgebundene Bundesbeiträge:	
Konto 2110 409 1 Haupt-, Alpen- und zu Hauptstrassen erklärt Verbindungsstrassen	5 342 112.40
Konto 2110 409 2 Nationalstrassen (Siehe 712 40 oben)	12 026 291.40
Total Einnahmen	50 087 587.40

	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag			50 087 527.40
Verwendung der Eingänge:			
Automobilbetrieb und Beitrag an Autostrassenverein (2110 790 und 899, 2110 810)		280 485.05	
Besoldungen Tiefbauamt, Kosten für Stellvertretungen und Dienstkleider-, Werkzeug- und Fahrradentschädigungen (2110 612, 613, 651)		7 827 507.75	
Anschaffung und Unterhalt von Maschinen und Werkzeugen für den Strassenbau (2110 770, 771)		528 907.65	
Strassenbau und -unterhalt aus Motorfahrzeugsteuer und Benzinzollanteil:			
2110 710 1	5 254 642.—		
711 1	1 357 337.25		
2	35 917.25		
712 10	9 830 948.15		
11	147 042.30		
20	9 432 694.85		
21	279 594.15		
30	1 718 141.70		
31	779 372.45		
40	<u>15 290 910.80</u>		
Beiträge an Gemeinden nach Strassenbaugesetz:			
Staubbekämpfung	286 777.20		
Schneeräumung	185 233.25		
Strassenbauten	4 167 666.60	4 639 677.05	57 403 178.40
		Mehrausgaben	<u>7 315 641.—</u>

7. Strassenpolizei. Über 1000 Bewilligungen mussten für Strassenaufrübre, Aus- und Umbauten in der Bauverbotszone, Weganschlüsse und dgl. erteilt werden.

F. Wasserbau

1962 sind keine Katastrophenhochwasser aufgetreten. Die zweite Jahreshälfte war durch ausserordentlich schönes, niederschlagsarmes und gewitterfreies Wetter gekennzeichnet. Alle Gewässer führten minimale Wassermengen. Zahlreiche Flussbette waren zeitweilig ausgetrocknet, z.B. die Emme unterhalb Burgdorf und zwischen Eggwil und Emmenmatt. In dieser wasserarmen Periode konnten viele Gewässerverbauungen unter günstigen Verhältnissen ausgeführt werden.

a) Fluss- und Wildbachverbauungen. Im Rahmen der von Bund und Kanton genehmigten und subventionierten Projekte wurden an folgenden Gewässern Verbauungen durchgeführt:

Simme in der Lenk, Kesselbach, Reulissenbach, Kleine Simme, Dorfbach Boltigen, Brandgraben am Pillon, Simme in Därstetten, Oberwil und Oey-Latterbach-Wimmis, Kander, Frutigen-Spiez, Oeygraben, Gutwüschgraben, Kirel, Kiene im Kiental, Zulg in Steffisburg, Kleine Zulg in Sigriswil, Wissibach, Rothachen, Vereinigte Lütschinen, Sundgraben, Lütschine in Grindelwald,

Greifenbach und Lauibach in Lauterbrunnen, Lombach, Bohlbach, Glissibach, Alpbach Hasliberg, Gadmenwasser, Eieltibach in Rosenlaui.

Aare Schützenfahr-Elfenau, Gürbe mit Seitenbächen im Gebirge und Pfandersmatt-Belp, Saane, Sense, Schwarzwasser, Bärbach, Emme Sektionen I-IV, Ilfis, Oberer Frittenbach, Griesbach, Grüne Sumiswald, Gohl, Kurzeneigraben, Trub, Röthenbach, Nesselgraben, Dürrgraben Trachselwald, Horenbach, Lauterbach, Wydimattdgraben, Fankhausgraben.

Birs in Münster und Roches, Sorne, Wahlenbach und Allaine in Boncourt.

b) Budget und Rechnung der Wasserbaukredite.

	Budgetrubrik 2110	Fr.
720 1 Wasserbauten		
Budget	200 000.—	
Rechnung	84 195.60	
949 10 Staatsbeiträge an Wasserbauten		
Budget	1 000 000.—	
Rechnung	954 516.—	

c) Neue Verbauungsprojekte. Im Berichtsjahr wurden zur Genehmigung und Subventionierung eingereicht für:

Riederbach in Oberhofen, Heiligenschwendi und Sigriswil, Brandgraben am Pillon, Ried- und Rüdelisgraben

in Blumenstein, Wetterbach und Öschinenbach in Kandersteg, Richtigraben im Kiental, Alpbach in Meiringen und Hasliberg, Seitenbäche der Gürbe, Fankhausgraben in Trub, Schmittengraben in Sumiswald, Grüne in Sumiswald und Sorne in Courfaivre.

d) Schwellenreglemente und -kataster. Vom Regierungsrat wurden das Schwellenreglement für die Emme III. Sektion (Burgdorf–Emmenmatt) und das Schutzverbandsreglement für die Gürbe genehmigt. In Bearbeitung befinden sich drei Einheitsschwellenkataster und mehrere Schwellenreglemente.

e) Juragewässer (Unterhalt der Anlagen der I. Juragewässerkorrektion). Zufolge der erwähnten Trockenheit betrug die Abflussmenge der Aare beim Wehr Port in der Zeit vom 23. Oktober bis zum 15. Dezember weniger als 100 m³/sec, was seit Jahren nicht mehr registriert worden ist.

Als höchste und niedrigste Wasserstände der drei Seen wurden registriert:

	Maximum	Minimum
Murtensee	430.81	428.60
Neuenburgersee.	429.84	428.58
Bielersee.	429.56	428.52

Die höchste Abflussmenge beim Wehr Port betrug 424 m³/sec.

Der Unterhalt der Anlagen erfolgte im normalen Rahmen. Es wurden dafür 122 867 Franken aufgewendet. Die Fernmeldeeinrichtung weist sehr viele Störungen auf, weshalb die alten Apparate mit der Zeit erneuert werden müssen. Am Wärterhaus in Port wurden kleinere Renovierungsarbeiten gemacht.

Infolge Reparaturarbeiten war die Schiffsschleuse im Monat Januar geschlossen. Während des Hochwassers im April und Mai war sie durchgehend geöffnet.

Infolge dem Niederwasser im Herbst musste die Schiffahrt zum Teil eingestellt werden. Die «Romandie» konnte z.B. nur bis Ende September fahren.

Die Zahl der Schleusungen betrug im Berichtsjahr 1471.

Oberhalb der Aarebrücke von Büren wurde linksufrig auf einer kleinen Strecke die Uferböschung mit Blockwurf geschützt.

Bei der II. Juragewässerkorrektion wurden die Arbeiten am Broyekanal am 20. Februar begonnen, während diejenigen am Nidau-Büren-Kanal vorbereitet wurden. Im Frühjahr 1963 sollen die eigentlichen Bauarbeiten vom Bielersee flussabwärts aufgenommen werden. Gleichzeitig soll die Ausschreibung der Aarestrecke Büren bis Emmemündung erfolgen.

G. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

a) Ausbau der Wasserkräfte. Die allgemeinen Studien für die Nutzbarmachung der Wasserkräfte im Oberland (Engstligen, Kander, Kiene, weisse Lütschine) konnten auch im Berichtsjahr nicht abgeschlossen werden. Durch die Vorverhandlungen der BKW mit den Gemeinden des Einzugsgebietes wurde im Oberland insbesondere

im Lauterbrunnental eine Protestkampagne gegen diesen Kraftwerkbau ausgelöst. Am Jahresende waren die technischen Vorabklärungen soweit fortgeschritten, dass nunmehr ein Konzessionsprojekt ausgearbeitet werden kann.

Die Vorstudien des Kraftwerkes Neubannwil wurden stark gefördert, weil im Zusammenhang mit dem Kraftwerk Flumenthal die Wasserspiegelkoten fixiert werden mussten.

Im Bau befinden sich folgende Kraftwerke: KW Sanetsch der Sanetsch AG; KW Simmenfluh der Simmentaler Kraftwerke AG; KW Hopflauen der KWO; KW Thun der Stadt Thun; KW Niederried-Radelfingen der BKW; KW Aarberg der BKW und KW Schiffenen der Entreprises Electriques Fribourgeoises.

Am 12. Januar wurde der KWO eine Gesamtkonzession für die Wasserkraftnutzung im Oberhasli erteilt.

Am 1. September erfolgte die Kollaudation des Kraftwerkes Gentala mit Zentrale Fuhren.

Die Konzession des KW Aarberg wurde für das reduzierte Projekt ohne Vertiefung im Unterwasserkanal am 5. Oktober erteilt. Infolge der Beeinträchtigung des Grundwassers musste das ursprüngliche Projekt auf Grund der Einsprachen der betroffenen Wasserversorgungen abgeändert werden.

Zur Zeit sind folgende Konzessionsgesuche hängig: KW Jaberg-Kiesen; Erweiterung KW Burglauen, KW Flumenthal (zusammen mit dem Kt. Solothurn) und KW Bonigen (zusammen mit den Kantonen Solothurn und Aargau). Von der ATEL wurde für das KW Flumenthal ein Ergänzungsprojekt eingereicht, das die Einsprache von Wangen a. A. betreffend Staukote bei der Holzbrücke berücksichtigt.

Wegen Personalmangel konnte die in § 6 der Vollziehungsverordnung zum Wassernutzungsgesetz vorgesehene Ausstellung neuer, den heutigen Verhältnissen und den gesetzlichen Grundlagen entsprechender Konzessionen (ca. 600) für die bestehenden Wasserkraftrechte auch im Berichtsjahr nicht weitergeführt werden, was einen Verlust an Staatsgebühren zur Folge hat.

Es wurden 5 Gesuche um Löschungen und 12 Übertragungen von Konzessionen behandelt.

b) Gebrauchswasserrechte. Im Berichtsjahr wurden 7 neue Konzessionen für Gebrauchswassernutzung, 9 Bewilligungen für Trinkwasserentnahme, 1 Bewilligung zur Grundwasserentnahme für Feuerlöschzwecke und 1 Projektierungsbewilligung erteilt.

Für die Wasserentnahme zu landwirtschaftlichen Bewässerung wurden 52 neue Bewilligungen ausgestellt und 104 abgelaufene Bewilligungen erneuert.

c) Beiträge an Wasserversorgungen. Es sind 8 Gesuche um Gewährung von Staatsbeiträgen eingereicht worden. Die zugesicherte Beitragssumme beträgt total Fr. 427 550.—. Ausbezahlt wurden 1962 Beiträge von total Fr. 172 077.— an Wasserversorgungen.

Für folgende Gruppenwasserversorgungen wurden Verhandlungen aufgenommen: Köniz – Muri – Worblental, Unteres Emmental und Lüsseltal. Bei den beiden letztgenannten grossen Projekten sind Gemeinden des Kantons Solothurn beteiligt.

d) Reinhaltung der Gewässer. Im Berichtsjahr sind 14 neue generelle Kanalisationsprojekte erstellt worden.

Bis Ende 1962 konnten 162 generelle Projekte genehmigt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt sind Studien von 28 Abwasserverbänden erstellt bzw. gefördert worden.

18 Gemeinden genehmigten das Reglement eines regionalen Abwasserverbandes.

Gegründet wurden die Abwasserverbände Worblental, Thun, Münchenbuchsee-Hindelbank und Herzogenbuchsee. Die Gemeinden Pieterlen und Lengnau haben das Reglement des Abwasserverbandes Grenchen genehmigt. Muri hat mit Allmendingen einen Vertrag betr. den Bau und Betrieb einer gemeinsamen Kläranlage abgeschlossen.

1962 gelangten 67 Gemeinden mit 71 Subventionsgesuchen an den Kanton. Subventionen wurden im Betrage von Fr. 4 579 045.— bewilligt.

Im Berichtsjahr wurden an Abwasseranlagen Staatsbeiträge von total Fr. 3 649 644.— ausbezahlt, wovon Fr. 1 349 400.— an die ARA Bern.

Im Bau sind die Kläranlagen von Bern, Niederbipp und Rüfenacht.

Für die Einleitung von Abwasser und die Genehmigung von Hauskläranlagen wurden 3065 Gesuche (1961: 2824) behandelt und die notwendigen Bewilligungen ausgestellt.

Zum Schutze der Gewässer gegen Verschmutzung durch Lagerflüssigkeiten wurden in 3298 Fällen (1961: 2596) die notwendigen Schutzvorkehren vorgeschrieben.

Es wurden 12 Grosstankanlagen bewilligt. Im Zusammenhang mit den Gesuchen der Abwasserbewilligungen und der Tankgesuche mussten zusätzlich 1500 Anfragen schriftlich beantwortet werden.

Für 3 neue Kiesgruben sind die Bewilligungen zur Ausbeutung und die Vorschriften zum Schutze des Grundwassers erteilt worden.

Kehrichtdeponien wurden 9 bewilligt.

Im Berichtsjahr wurden alle Gemeinden des Kantons angefragt, ob in ihrer Gemeinde Deponiemöglichkeiten für die unschädliche Lagerung von Kehricht, Altöl, Industrieabfällen usw. bestehen. Ein Geologe bearbeitet auf Grund der eingelangten Antworten das Problem der Deponieplätze. Die Lösung dieser Fragen ist ausserordentlich schwierig. Sie muss regional erfolgen.

Über die zu treffenden Massnahmen bei Tankwagenunfällen wurde die Kantonspolizei instruiert. Die Wegleitungen an alle Polizeiposten haben sich bewährt.

e) Gewässeruntersuchungen. Der Schlussbericht der Aareuntersuchung vom Brienzer- bis zum Bielersee liegt immer noch nicht vor.

Gemeinsam mit den Kantonen Solothurn, Baselland und Baselstadt wurde am 28./29. August die Birsuntersuchung durchgeführt.

Auf breiter Basis wurden in Muri, im untern Emmental und im Seeland Grundwasseruntersuchungen gemacht.

Infolge der zunehmenden Knappheit an Grundwasser und dessen Qualitätsverschlechterung sind in den nächsten Jahren genaue Abklärungen der Grundwasserverhältnisse von grösster Bedeutung.

f) Wasserbuch und Wasserwirtschaft. Die Arbeiten am Wasserbuch konnten wegen Personalmangel auch 1962 nicht gefördert werden.

Hydrometrie: Die Wassermessungen im Oberland am Gewerbekanal in Kirchberg und an der Schüss bei Sonceboz für die Wassernutzung werden weitergeführt.

H. Vermessungswesen

1. Allgemeines

Die programmässige Durchführung von Neuvermessungen stösst auf immer grössere Schwierigkeiten. Einerseits sehen sich zahlreiche Ingenieurbüros infolge des Personalmangels ausserstande, die vertraglich übernommenen Vermessungen rechtzeitig fertigzustellen, anderseits wird die Vergebung von Grundbuchvermessungen im Submissionsverfahren wegen der Preisdifferenz zwischen den von den Vermessungsbehörden errechneten beitragspflichtigen Kostenvoranschlägen und den Offerten der Übernehmer immer schwieriger. Dazu kommt die Überbeanspruchung der Vermessungsbüros im Kanton Bern mit Meliorationsarbeiten im Zusammenhang mit dem Autobahnbau. Eine Entlastung wird nur möglich sein durch Rationalisierung und vermehrten Einsatz der Elektronik in der Grundbuchvermessung.

Die kantonale Nomenklaturkommission hat die Erledigung der Lokalnamen weitergeführt. Im Berichtsjahr konnte der Rest des alten Kantonsteils in Angriff genommen werden.

Stand Ende 1962 (Stand 1961 in Klammern)

	Alter Kantons- teil, km ²	Jura km ²	Total km ²
Fertig behandelt und an eidg. Behörden abgegeben	3975 (3975)	1494	5469
in Arbeit	1299 (1123)		1299
zusammen	5274 (5098)	1494	6768
noch nicht begonnen		(176)	
Fläche des Kantons Bern ohne Seen	5274 (5274)	1494	6768

Die kantonale Kartographiekommision musste ihre Arbeit am ersten Teil des Gesamtwerkes «Landesvermessung und Kartographie des Kantons Bern» wegen anderer Beanspruchungen ihrer Mitglieder auf einige Vorarbeiten beschränken.

2. Grenzbereinigungen

a) Landesgrenze. Nach Abschluss der grossen Revision an der Landesgrenze beschränkte sich die Arbeit auf die Behebung von Schäden an einzelnen Grenzsteinen.

Nach dem Rücktritt von Kantonsgeometer A. Buess als ständiger Delegierter der Schweiz für den Unterhalt der Landesgrenze, wurde der neue Kantonsgeometer W. Kummer zu seinem Nachfolger gewählt.

b) Kantongrenze. Der im Vorjahr genehmigte Grenzzug der Kantongrenze, entlang den Gemeinden Diessbach, Büren an der Aare und Oberwil, wurde durch das Vermessungsamt vermarktet.

c) Gemeindegrenzen. Im Berichtsjahr sind 20 Gemeindegrenzbereinigungen durchgeführt und vom Regierungsrat genehmigt worden.

Iseltwald	
Rawil-Nord	
St. Stephan	
Unterseen-Habkern	
Total	520 km ²

Der Stand der Übersichtsplan-Reproduktion auf Ende 1962 ist folgender:

genehmigter alter Mehrfarbendruck (ohne Umzeichnung)	km ²	550
fertig gedruckte Umzeichnung (Jura)	52	
fertig gedruckt im neuen Einfarben-Verfahren	2052	
in Arbeit: Neuzeichnung.	209	
Umzeichnung.	135	
Glasgravur	520	
Total	<u>3518</u>	

f) Baulandumlegung. In der Gemeinde Lengnau wurde die Baulandumlegungsgenossenschaft «Kleinfeld» gegründet und vom Regierungsrat genehmigt. Die Arbeiten für die Berechnung des alten Bestandes sind im Gange.

g) Nachführung der Vermessungswerke. In drei Nachführungskreisen erfolgte der Rücktritt der Kreisgeometer aus Altersgründen. Ersatz konnte in zwei Fällen

in der Wahl der Söhne der bisherigen Amtsinhaber und in einem Fall durch Übertragung der Nachführung an ein im Kreis bestehendes zweites Vermessungsbüro gefunden werden. Die neuen Dienstverträge wurden genehmigt.

h) Vorschüsse des Staates an die Gemeinden für Vermessungsarbeiten.

	Fr.
Stand des Vorschusskredites am 31. Dezember 1961	711 812.15
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrage von	298 185.65
	<u>1 009 997.80</u>
Die Rückzahlung der Gemeinden und die Verrechnung der Bundesanteile und Staatsbeiträge erreichten im Jahre 1962 die Summe von	396 217.30
Stand des Vorschusskredites am 31. Dezember 1962	<u>613 780.50</u>

Bern, den 26. April 1963.

Der Baudirektor des Kantons Bern:

Huber

II. Eisenbahndirektion

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

Die öffentlichen Transportmittel waren im Berichtsjahr einmal mehr sehr unterschiedliche Nutzniesser der guten Konjunktur unseres Landes. Auf den Hauptlinien der Bundesbahnen und bei Privatbahnen, die am Transitverkehr beteiligt sind, schwollen die Verkehrsmengen besonders gegen Jahresende sehr stark an. Leider partizipieren die Nebenstrecken, die im Gebiet unseres Kantons vorwiegend von Privatbahnen betrieben werden, wenig oder nicht an der Verkehrszunahme.

Demgegenüber mussten die meisten öffentlichen Transportunternehmungen mit steigendem Personal- und Sachaufwand rechnen. Ihre Finanzlage verschlechterte sich, vor allem weil die Verlagerung der Erträge vom Güterverkehr weg zum Personenverkehr weitere Fortschritte machte. Das Ende dieser Entwicklung ist noch nicht sichtbar. Möglicherweise tritt eine gewisse Wendung im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des neuen Strassenverkehrsgesetzes ein (Arbeits- und Ruhezeiten der Berufsschauffeure).

A. Schweizerische Bundesbahnen

Das Jahr 1962 ergab neuerdings Rekordergebnisse bezüglich Transportmengen, aber auch beim Aufwand und Ertrag. Mit einer Revision des Bundesbahngesetzes vom Jahre 1944 wurde das Dotationskapital der Bundesbahnen von bisher 400 Millionen Franken auf 800 Millionen Franken erhöht. Ferner wird den Bundesbahnen gestattet, eine der Geldentwertung angemessene Erhöhung der festverzinslichen Schulden in die Wege zu leiten.

Begünstigt durch das gute Sommer- und Herbstwetter schritten die Bauarbeiten am Bahnhof Bern rüstig voran. Das neue Perron Fünf konnte dem Betrieb übergeben werden, währenddem das frühere Perron vier abgebrochen wurde. Bis zur Eröffnung der Landesausstellung im Jahre 1964 in Lausanne soll das neue Perron Vier (Richtungen Zürich und Basel) dem Betrieb übergeben werden. Die Hochbauten der PTT-Verwaltung im Gebiet der Schanzenbrücke machten wesentliche Fortschritte, und auch die vollständige Überdeckung der Perronanlage nimmt mehr und mehr Gestalt an. Die Weichenzone des Ostkopfes wurde vollständig neu gebaut und auf das künftige Betriebskonzept ausgerichtet.

Beträchtliche Baufortschritte sind auch für die Doppelspur Busswil bis Biel zu verzeichnen. Zwischen Brügg und der Signalstation Madretsch konnte der doppelspurige Betrieb im Laufe des Jahres aufgenommen werden. Das Stationsgebäude in Brügg wurde neu gebaut und mit einer modernen Sicherungsanlage ausgerüstet.

Im Zusammenhang mit dem Bau der Nationalstrasse 1 und Güterzusammenlegungen werden auf der Strecke

Schönbühl bis Langenthal mehrere örtlich bewachte oder fernbediente Niveauübergänge durch Über- oder Unterführungen ersetzt, womit die Leistungsfähigkeit der Bahnanlagen verbessert werden kann und vor allem die Sicherheit des Bahn- und Strassenverkehrs wesentlich erhöht wird.

Erfreuliche Ergebnisse zeigten schliesslich auch die Projektierungsarbeiten für die Doppelspur zwischen Biel und Ligerz der Jurafusslinie. Die Bundesbahnen arbeiten im erwähnten Gebiet eng mit dem Nationalstrassenbau (N 5) zusammen.

Der Delegierte für französisch-bermische Eisenbahnfragen, Herr alt Regierungsrat Moeckli, leitete – zusammen mit einem kommerziell gut ausgebildeten Sachbearbeiter – die Schaffung einer Werbestelle für den Grenzübergang Delle in die Wege. Es gelang, besonders den Güterverkehr über Delle beträchtlich zu beleben. Die Resultate ermutigen die bernischen Behörden, diese Werbestelle angemessen auszubauen.

B. Eisenbahngesetz und Privatbahnen

In der Februarssession bewilligte der Grosser Rat zugunsten der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (EBT) einen Kantonskredit von Fr. 2 025 000.—, für die Vereinigten Huttwil-Bahnen (VHB) einen solchen von Fr. 3 040 000.— und für die Solothurn-Münster-Bahn (SMB) einen Kredit von Fr. 200 000.— zur Durchführung von technischen Erneuerungsprogrammen. Den Kantonsmitteln stehen – zusammen mit den Nachbarkantonen Solothurn und Luzern – gleich hohe Bundesmittel gegenüber.

In Vorbereitung standen gegen Jahresende die technischen Erneuerungsprogramme der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB) und der Berner-Oberland-Bahnen (BOB). Deren Verabschiedung durch den Grossen Rat fällt in das Jahr 1963.

Um die Kantonsbehörden über die Anwendung des Eisenbahngesetzes des Bundes vom 20. Dezember 1957 von Jahr zu Jahr orientieren zu können, wurde eine bermische Privatbahnstatistik aufgebaut, die erstmals im Frühjahr 1963 als Drucksache der Eisenbahndirektion erscheinen wird. Damit kann die Berichterstattung im Staatsverwaltungsbericht erheblich gekürzt werden. Dieser besondere Bericht gibt Auskunft über die Bundes- und Kantonsleistungen für technische Verbesserungen (Artikel 56), Verbesserung der Niveauübergänge, Dekunkung von Betriebsfehlbeträgen (Artikel 58) und die Tilgung von Fremdkapital einzelner bermischer Unternehmungen.

C. Bauarbeiten und Betriebsfragen einzelner Privatbahnen

Durch recht eindrückliches Vorantreiben der Bauarbeiten der Doppelspur der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) zwischen Hondrich-Süd und Frutigen konnte gegen Jahresende der erste Streckenabschnitt (Hondrich-Süd bis Heustrich) zum Doppelspurbetrieb freigegeben werden. In den weitern Streckenabschnitten wurden die Erdarbeiten und die Landerwerbsverhandlungen sehr weit gefördert, so dass im Jahre 1963 der zweispurige Betrieb voraussichtlich bis Mülenen oder sogar bis Reichenbach zu gewärtigen ist. Den Organen des Baudienstes der BLS gebührt für diesen bemerkenswerten Einsatz ein ganz besonderer Dank.

Bei der Bern-Neuenburg-Bahn(BN) lag das Hauptgewicht der Erneuerungsarbeiten im Bau von modernem Langschienengleise, wobei von Bern herkommend die Arbeiten bis in das Gebiet der Station Müntschemier vorrückten. Gleichzeitig wurden auch die erforderlichen Vorarbeiten für den Bau der Stellwerk- und Streckenblockanlagen an die Hand genommen durch Einlegen der dafür erforderlichen Kabelstränge.

In analoger Weise wurde bei der Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn (GBS) gearbeitet. Bei der Detailbearbeitung zeigte sich aber, dass die Stationsanlagen besonders in den Vorortsgemeinden der Stadt Bern teilweise oder vollständig umgebaut werden müssen.

Bei der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (EBT) wurden verschiedene kleinere eiserne Brücken durch Bauwerke aus vorgespanntem Beton ersetzt. Für den Bau der Nationalstrasse Nr.1 war eine vorübergehende Gleiseverlegung zwischen Kirchberg und Aefligen notwendig, um eine neue Bahnbrücke über die N 1 in Vorspannbetonkonstruktion erstellen zu können.

Im Rahmen des technischen Erneuerungsprogrammes plant die Leitung der Vereinigten Hettwil-Bahnen (VHB) unter anderm auch die Automatisierung sämtlicher bisher örtlich bewachten oder fernbedienten Niveauübergänge zwischen Langenthal und Hettwil, um besonders in den frühen Morgen- und spätern Abendstunden den gesamten Bahnbetrieb mit einem Gleisbildstellwerk von Hettwil aus fernsteuern zu können. Damit sind wesentliche Einsparungen an Bewachungskosten verbunden, die im Blick auf die prekäre Finanzlage dieser Unternehmung für Bund und Kantone von entscheidender Bedeutung sind.

Bei der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB) traten beim Bau des 1200 Meter langen Schanzentunnels in Bern in einer geologisch unzuverlässigen Zone bautechnische Schwierigkeiten in Erscheinung, die zur vorübergehenden Einstellung der Vortriebsarbeiten ab Baustelle «Bahnhof» führten. Nach Prüfung verschiedener Lösungen (Schild-Osmose- und Gefrierverfahren) entschlossen sich Kantons- und Stadtbehörden sowie die Bauleitung zur Tieferlegung der Tunnelsohle in diesem unzuverlässigen Gebiet von rund zweihundert Metern Länge. Gegen Jahresende 1962 wurden die Bauarbeiten ab Bahnhof wieder aufgenommen. Vorsichtshalber wird nun ab Bahnhof und vom alten Hirschenpark her vorerst der Sohlstollen in der Molasse vorgetrieben.

Bei der Solothurn-Niederbipp-Bahn (SNB) begannen gegen Jahresende die Erdarbeiten zur Trennung von Bahn und Strasse im Buchli (Gemeinden Oberbipp und

Niederbipp), wobei Güterzusammenlegungen in den beiden Gemeinden diese dringend notwendige Verbesserung der Verkehrsbeziehungen Schiene-Strasse erleichterten. Begünstigt wurde dieses Bauvorhaben auch durch einen Entscheid des Vorstehers des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes zugunsten der Erhaltung und Erneuerung der Schmalspurbahnen im Oberaargau, der uns am 19. Dezember 1962 zur Kenntnis gebracht wurde.

Die Streckenerneuerung der Oberaargau-Jura-Bahnen (OJB) konnte im Berichtsjahr zwischen Melchnau und Langenthal zum Abschluss gebracht werden. Für die OJB bewilligte der Grossen Rat in der Februarsession 1962 auch einen Kantskredit von Fr. 842 000.— zur Einführung der beiden Bahnlinien in den Bahnhof Langenthal.

Bei den vorstehend nicht erwähnten Bahnen wurden die erforderlichen Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten durchgeführt. Das neue Eisenbahngesetz basiert auf einer vollumfänglichen Erhaltung der Substanz, und unter Einschluss der Abschreibungen stehen sämtlichen Bahnen, die keine genügende Ertragslage aufweisen, die Abschreibungsmittel zusätzlich zum reinen Betriebsaufwand, gemäss Artikel 58 des Eisenbahngesetzes, zur Verfügung.

D. Tilgung von Fremdkapital

Der mit Ziffer 2 des Volksbeschlusses vom 5. Juli 1959 betreffend die bernische Privatbahnhilfe bewilligte Kredit von 17 Millionen Franken erlaubte dem Grossen Rat im November 1962 die Tilgung des Obligationenkapitals der Berner-Oberland-Bahnen (BOB). Unerledigt bleibt für die Zukunft die Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (EBT), wobei zu erwähnen ist, dass jedes Jahr Fr. 500 000.— dieses Kapitals getilgt werden. Ferner muss versucht werden, zugunsten der Montreux-Oberland-Bahn (MOB) einen gangbaren Weg zu finden. Vorausgesetzt, dass für beide Bahnen Lösungen gefunden werden können, kann in diesem Sektor mit einem baldigen Abschluss der bernischen Hilfsleistung gerechnet werden.

E. Konzessionierte Automobilbetriebe

Die Verkehrsbetriebe Steffisburg-Thun-Interlaken (STI) weisen im Berichtsjahr eine befriedigende Ertragslage auf. Für neun Paare Ausstellbuchten setzte die Eisenbahndirektion in den vergangenen fünf Jahren einen Gesamtkredit von rund Fr. 313 000.— ein. Auf die Gemeinden entfallen Anteile von annähernd Fr. 48 000.—, und die STI erbrachte eine Eigenleistung von rund Fr. 28 000.—. Die Diskussionen über eine für die Region Thun wünschbare Integration des öffentlichen Transports gehen weiter.

Die allfällig notwendig werdende Unterstützung von schienenfreien Unternehmungen durch den Kanton bleibt einem neuen bernischen «Verkehrsbeihilfengesetz» vorbehalten. Die Vorbereitungsarbeiten sind in der Eisenbahndirektion seit mehr als einem Jahr im Gange.

F. Konzessionierte Schiffahrt

Vom Schiffahrtsbetrieb Thuner- und Brienzsee (BLS) wurde ein Hilfeleistungsgesuch für den Ersatz des Dampfschiffes «Beatus» eingereicht, das im Rahmen eines weitern Globalkredites für bernische Transportunternehmungen behandelt wird. Der allfällig in Aussicht zu nehmende Beitrag des Kantons wird sich auf rund Fr. 280 000.— belaufen, wobei ein ungefähr gleich hoher Anteil auf Steuerrückstellungen der BLS entfällt.

Wesentlich komplizierter liegen die Dinge bei der Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft (BSG), wo der Bund gemäss unsren Ausführungen im letztjährigen Bericht die Bedingung stellt, die Unternehmungen der Jurareseen möchten zu einer einzigen Unternehmung fusionieren. Die Verhandlungen mit der Aufsichtsbehörde sind zur Zeit noch offen.

Von Interesse war aber ein Vorschlag der Aufsichtsbehörde zur Ausdehnung der vereinbarten Versuchszeit der Betriebsgemeinschaft beider Unternehmungen. Es wird zweckmässig sein, auf dieser Ebene weiterzuarbeiten.

G. Luftverkehrsfragen

Die Kantonsinteressen rufen kategorisch nach einem bernischen Luftverkehrskonzept, weil die Aufwendungen der öffentlichen Hand für den Flugplatz Belpmoos und die Bedienung dieses Platzes durch die Swissair von Jahr zu Jahr kostspieliger werden.

Kantons- und Stadtbehörden werden aber in wenigen Jahren darüber zu befinden haben, ob und in welcher Weise der Anschluss der Bundesstadt an das internationale Luftverkehrsnetz zu gewährleisten sein wird. Ohne gute Zusammenarbeit zwischen Kanton und Stadt Bern wird keine zukunftsweisende Lösung möglich sein.

H. Rohrleitungen (Pipelines)

Die Ausführungsgesetzgebung zum Verfassungsartikel ist derzeit in Vorbereitung, und es ist kaum anzunehmen, dass im Kanton Bern dagegen grundsätzliche Widerstände in Erscheinung treten werden. Vorbehalten bleibt der Schutz des Grundwassers und der, der kantonalen Aufsicht unterstellten Gewässer.

I. Luftseilbahnen und Skilifte

Es ist in diesem Sektor zu unterscheiden, ob die Konzessionen vom Bund erteilt werden oder ob besonders für Luftseilbahnen mit Kabinen für höchstens vier Personen und für die Skilifte der Regierungsrat als Konzessionsbehörde amtet. Bundeskonzessionen mussten behandelt werden für die Erstellung einer Sesselbahn von Nods nach dem Chasseral und ein neuerliches Fristverlängerungsgesuch für die Stockhornbahn. Zu beiden

Gesuchen lauteten unsere Vernehmlassungen befürwortend.

Die Zahl der Konzessionsgesuche für Skilifte aller Art ist nach wie vor im Wachsen begriffen. Der Skisport verlagert sich mehr und mehr auf Bergfahrten mit mechanischen Transportmitteln und auf markierte Abfahrten. Trotzdem wir dieser Entwicklung mit einiger Besorgnis entgegensehen, können wir den sich mehrenden Wünschen nach neuen Skiliftanlagen nicht ohne weiteres negativ gegenüberstehen. Über die erteilten Bewilligungen gibt eine besondere Zusammenstellung Auskunft.

K. Fahrplanwesen

Das Vernehmlassungsverfahren zum Fahrplan der schweizerischen Transportunternehmungen brachte der Eisenbahndirektion rund achtzig Fahrplanwünsche von Gemeinden, Verkehrsinteressenten und Organisationen ein. Die Mehrzahl dieser Wünsche wurden von den Bundes- und Privatbahnen unberücksichtigt gelassen. Die Einsprecher wurden durch die Tageszeitungen auf die bundesrätliche Verordnung über die Aufstellung der Fahrpläne aufmerksam gemacht. Wenige, aber gut begründete Wünsche einzelner Strecken haben ganz sicher mehr Aussicht auf Erfolg als Dutzende von wenig begründeten Vorstössen.

L. Kleinschiffahrt

Im Einvernehmen mit dem Finanzinspektorat wurde das Kontrollsysteem für die Schiffe von Grund auf neu geordnet. Dafür mussten rund 8000 neue Kontrollkarten, Betriebsbewilligungen und Führerausweise geschrieben werden. Vorübergehend wurden dafür Aushilfskräfte beschäftigt.

Wachsende Sorgen bereiten uns die Schiffsanbindeplätze in den Seen. Anzustreben ist die Schaffung zentral gelegener Bootshäfen, die von der öffentlichen Hand zu finanzieren sein werden, wobei aber die Benützungsgebühren so zu bemessen sind, dass sich das eingeworfene Kapital zu einem genügenden Satz verzinst und auch die Abschreibungen berücksichtigt werden.

Die in der nachfolgenden Statistik über den Schiffsbestand ausgewiesene Verminderung der Boote ist auf das neue Kontrollsysteem zurückzuführen. Durch die in den letzten Jahren immer zahlreicher gewordenen Handänderungen von Booten verloren wir beim früheren Kontrollsysteem mehr und mehr die genaue Übersicht über den Schiffsbestand. Dieser Mangel ist nunmehr behoben.

M. Schlussbemerkungen

Die zweimalige Dislokation des Sekretariates der Eisenbahndirektion (Brunngasse im Herbst 1961, Kramgasse anfangs Juli 1962) brachte für den Dienstablauf beträchtliche Komplikationen. Das Personal nahm diese Erschwerungen mit gutem Einsatz in Kauf.

1. Approximative Betriebsergebnisse pro 1962 der bernischen Transportanstalten und der SBB

Verwaltung	Ertrag	Aufwand inkl. Abschrei- bungen	Überschuss + Fehlbetrag —	Deckung der Fehlbeträge		Anteil Kt. Bern in %	Kantons- kredit nach Voranschlag 1962
				Anteil Bund	Anteil Kt. Bern		
1. Schweiz. Bundesbahnen (SBB)	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.		Fr.
1 242 100 000	919 000 000	+ 323 100 000	—	—	—		—
2. Bernische Privatbahnen							
<i>a) Normalspur</i>							
Bern–Lötschb.–Simplon (BLS)	52 850 099	42 928 348	+ 9 921 751	—	—	—	—
Bern–Neuenburg–Bahn (BN)	5 898 846	6 915 906	— 1 017 060	678 040	220 363	65	160 000
Gürbetal–Bern–Schwarzenburg (GBS)	5 229 308	6 682 130	— 1 452 822	968 548	484 274	100	300 000
Simmentalbahn (SEZ)	2 857 849	3 382 226	— 524 877	349 918	174 959	100	60 000
Sensetalbahn (STB)	439 461	476 967	— 37 506	—	—	—	—
Emmental–Burgdorf–Thun (EBT)	13 189 727	12 293 101	+ 896 626	—	—	—	—
Vereinigte Huttwil–Bahnen (VHB)	3 995 227	4 950 197	— 954 970	636 646	232 375	73	190 000
Solothurn–Münster–Bahn (SMB)	1 413 974	1 713 941	— 299 967	199 978	39 995	40	45 000
<i>b) Schmalspur</i>							
Chemins de fer du Jura (CJ)	1 724 127	2 769 925	— 1 045 798	697 198	320 711	92	400 000
Montreux–Oberland (MOB)	4 499 563	4 878 799	— 379 236	252 824	59 413	47	—
Berner–Oberland–Bahnen (BOB)	4 279 458	4 182 666	+ 96 792	—	—	—	—
Solothurn–Zollikofen–Bern (SZB)	4 448 088	4 754 470	— 306 382	204 254	76 595	75	100 000
Vereinigte Bern–Worb–Bahnen (VBW)	2 311 036	2 568 208	— 257 172	171 448	85 724	100	70 000
Biel–Täuffelen–Ins (BTI)	635 680	887 259	— 251 579	167 718	83 861	100	85 000
Solothurn–Niederbipp–Bahn (SNB)	502 690	737 914	— 235 224	156 816	47 044	60	20 000
Oberaargau–Jura–Bahnen (DJB)	454 090	1 056 400	— 602 310	401 540	200 770	100	105 000
	104 728 723	101 178 457	+ 3 550 266	4 884 928	2 026 084		1 535 000
3. Schiffahrtsbetriebe							
Thuner–Brienzersee (ThS/BrS)	2 380 787	2 309 869	+ 70 918	—	—	—	—
Bielersee–Schiffahrtsgesellschaft (BSG)	488 592	441 068	+ 47 524	—	—	—	—
4. Konzessionierte Autobetriebe							
Steffisburg–Thun–Interlaken (STI)	1 739 026	1 664 730	+ 74 296	—	—	—	—
Biel–Meinisberg (BM)	126 063	98 238	+ 27 825	—	—	—	—
	1 865 089	1 762 968	+ 102 121	—	—	—	—

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

Im Jahre 1962 wurden zuhanden der Bundesbehörden oder des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen

Automobilkonzessionen

Biel–Nods
Boncourt–Courgenay
Brienz SBB–Brienz Dorf
Burgdorf–Hindelbank

Grindelwald–Lauchbühl
Laufen–Chlösterli–Ederswiler
Lenk–Oberried (Simmenfälle)
Rumisberg–Fährnern (OAK)
Rütschelen–Langenthal
Schüpbach–Langnau
Signau–Röthenbach
Tramelan–La Combe (CJ)

Sessel/Gondelbahnen
Birg–Engstligenalp
Kalberhöni–Vordereggi, Saanen
Reusch–Cabane des Diablerets
Stechelberg–Schilthorn

Skilifte

Egg-First
First-Oberjoch
Nods-Pente du Chasseral I
Nods-Pente du Chasseral II
Tramelan-Les Fontaines

b) Provisorische Konzessionserteilungen

Skilifte

Allmendhubel, Mürren
Boden-Hohlieben, Adelboden
Gurnigelbad
Schattseite, Saanen

c) Konzessionserneuerungen

Automobilkonzessionen

Aarberg und Umgebung
Biel-Prés d'Orvin
Burgdorf, Stadtbetrieb
Genevez, Les-Lajoux-Tramelan (CJ)
GFM, Konzession 540
Hasle-Rüegsau-Biembach
Isola Werke, Breitenbach
Kandersteg-Gasterntal (Selden)
Kandersteg, Ortsbetrieb
Koppigen und Umgebung
Lauterbrunnen-Trümmelbachfälle
Spiezer Verbindungsbahn (Versuchsbetrieb)
Thun-Interlaken-West (STI)
Thun-Steffisburg (STI)
Zwingen-Büsserach

Luftseilbahnen

Erlenbach i.S.-Stockhorn

Skilifte

Eggli-Stand
Eggli-Schopfe
Rübdorf-Eggli (alle Gemeinde Saanen)
Waldegg, Beatenberg

3. Schiffahrt**a) Bestand der kontrollierten Schiffe pro 1962**

Art	Kreis I Brienz- see	Kreis II Thuner- see	Kreis III Wohlen- see	Kreis IV Bieler- see	Total
Immatrifikulation «B»					
Ruderboote	236	564	471	465	1736
Motorboote mit einer Tragfähigkeit von 1 bis 6 Personen . . .	132	629	416	1346	2523
Motorboote mit einer Tragfähigkeit von 7 und mehr Personen . . .	12	58	4	158	227
Lastschiffe ohne Motor.	1	8	35	—	44
Motorlastschiffe. . . .	2	10	—	6	18
Segelboote aller Art . .	4	315	8	208	535
Immatrifikulation «BE»	387	1579	934	2183	5083
Paddelboote aller Art, Kreise I-IV				1339	1339
	387	1579	934	3522	6422

b) Schifferpatente und Fähigkeitsausweise

Bestand der Schifferpatente Ende 1962: 2822 (2904)

c) Rechnung

Einnahmen:	Fr.	Fr.
Gebühren- und Stempelmarken .	86 887.—	
Drucksachen	96.—	
Mietzins für Bootsanbindeplätze	4 886.—	91 869.—
<i>Ausgaben:</i>		
Besoldungsanteile, Telephon- und Reisespesen, Drucksachen- auslagen, Büromaterial usw. .		53 367.—
<i>Überschuss</i> (1961: Fr. 23 910.—)		38 502.—

Bern, den 16. Mai 1963.

Der Eisenbahndirektor

des Kantons Bern:

sig. Huber

Vom Regierungsrat genehmigt am 7. Juni 1963.

Begl. Der Staatsschreiber: **Hof**

