

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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1956)

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

Autor: Brawand, Samuel / Moine, V.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-417538>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 24.05.2025

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

VERWALTUNGSBERICHT
DER
DIREKTIONEN
DER BAUTEN UND EISENBAHNEN
DES KANTONS BERN
FÜR DAS JAHR 1956

Direktor: Regierungsrat **Samuel Brawand**
Stellvertreter: Regierungsrat **Dr. V. Moine**

I. Baudirektion

A. Allgemeines

Obschon für das Baugewerbe im Wohnungsbau eine gewisse Stabilisierung eingetreten ist, war es kaum schlechter beschäftigt als in den letzten Jahren, indem neben Kraftwerk- und Industriebauten zahlreiche Bauten der öffentlichen Hand erstellt oder umgebaut wurden. So betrug der Aufwand für den staatlichen Hochbau 10,2 Millionen Franken, wodurch die Ausgaben des Vorjahres um 2,7 Millionen übertroffen worden sind. Die Bruttoaufwendungen für das Strassenwesen bezifferten sich auf Fr. 31 555 194. Sie übersteigen die Ausgaben des Jahres 1955 um nahezu 2 Millionen.

Die Baudirektion bearbeitete im Berichtsjahr unter anderem 62 Alignementspläne, 18 Baureglemente, 6 Beitragspflichtreglemente, 4 Kanalisationsreglemente, 23 Wasserversorgungsreglemente, 34 Gesuche um Strassenbau- und Unterhaltsbeiträge, strassenpolizeiliche Ausnahmebewilligungen, 2 Strassen- und Wegreglemente sowie 5 Schwellenreglemente und Kataster. Ausserdem hatte sich die Baudirektion mit 28 Rekursen an den Regierungsrat zu befassen und bei mehreren staatsrechtlichen Beschwerden gegen regierungsrätliche Entscheide die Vernehmlassungen des Regierungsrates an das Schweizerische Bundesgericht vorzubereiten. Soweit das Bundesgericht auf die Beschwerden eingetreten ist, hat es sie abgewiesen mit Ausnahme derjenigen, gegen die vom Regierungsrat genehmigte Änderung des Alignements-

planes Sägematte in der Gemeinde Muri bei Bern. Das Bundesgericht entschied, dass die Tatsache der Überbauung von Nachbargrundstücken mit Einfamilienhäusern, welche einen Strassenabstand von 16 und mehr Metern aufweisen, die Erstellung eines näher an der Strasse gelegenen Sechsfamilienhauses nicht als unerträglich erscheinen lasse.

Am 1. April 1956 erfolgte die Übergabe der Akten betreffend das *Reklamewesen* an die Polizeidirektion.

Am 7. September 1956 einigten sich die an der *II. Juragewässerkorrektion* interessierten Kantone Freiburg, Waadt, Neuenburg, Bern und Solothurn über die Vorbereitung und Durchführung dieses Unternehmens. Der interkantonale Vertrag wurde bis zum Jahresende von allen fünf beteiligten Kantonsregierungen genehmigt. Gemäss Art. 26, Ziffer 4, der bernischen Staatsverfassung unterliegt er noch der Genehmigung durch den Grossen Rat.

Die Oberaufsicht über die Projektierung und Durchführung der *II. Juragewässerkorrektion* liegt der *interkantonalen Baukommission* ob, welche aus den Baudirektoren der beteiligten Kantone und je einem ihrer Mitarbeiter besteht. Letztere bilden einen *technischen Ausschuss*.

Als *Präsident der interkantonalen Baukommission* wurde Baudirektor Brawand und als *Präsident des technischen Ausschusses* Kantonsoberingenieur Dr. Gerber gewählt. Beide Wahlen erfolgten mit unbeschränkter

Amts-dauer, während diese für die Vizepräsidenten auf 2 Jahre beschränkt bleibt.

Ferner wählte die interkantonale Baukommission ETH Professor Dr. R. Müller, Ingenieur, als *Projektierungs- und Bauleiter*, mit Stellenantritt 1. Januar 1957, und als vorläufig nebenamtlichen *Sekretär der II. Juragewässerkorrektion* Fürsprecher E. Ehrsam, 1. Sekretär der Baudirektion des Kantons Bern. Für den Bauleiter wurde eine Dienstinstruktion erlassen.

Damit sind im Berichtsjahr alle Vorbereitungen für die Bereinigung der bisherigen Projektstudien und die Durchführung des Unternehmens nach vorheriger Beschlussfassung einer möglichst hohen Bundessubvention getroffen worden.

Personal. Am 23. April starb Kreisoberingenieur *Adolf Peter*, Delsberg, im Alter von 68 Jahren an Herzschlag. Er stand während mehr als 42 Jahren im Dienste der Baudirektion, wovon 37 Jahre als Oberingenieur des Kreises V.

Am 14. August starb *Fritz Dennler*, Oberwegmeister und Amtsschwellenmeister in Langnau, im 49. Lebensjahr nach langer Herzkrankheit. Er stand während 18 Jahren im Staatsdienst.

Den Verstorbenen bewahrt die Baudirektion ein dankbares Andenken.

Es traten zurück:

Frl. *Rosmarie Fahrni*, Kanzleigehilfin des Kreisoberingenieurbüros Thun, wegen Übertrittes in die Privatwirtschaft am 15. April;

Frl. *Jolande Glanzmann*, Kanzleigehilfin des Kreisoberingenieurbüros Delsberg, wegen Heirat am 30. Juni; *Max Haltmeier*, Techniker des Kreisoberingenieurbüros Thun, wegen Übertrittes in die Privatwirtschaft am 30. Juni;

Hugo Weibel, Techniker des Kreisoberingenieurbüros Bern, wegen Wahl zum Bauinspektor der Gemeinde Zollikofen am 1. Juli;

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

Heinz Krähenbühl, Vermessungstechniker des Vermessungsamtes, trat über in das Tiefbauamt, Büro für Strassenplanung, am 1. Oktober.

Neu wurden gewählt:

als Architekt des Hochbauamtes: *Walter Bärffuss*, Hochbautechniker von Thun;

als Oberingenieur des V. Kreises in Delsberg: *Jean Eckert*, Bauingenieur, bisher Adjunkt des Kreisoberingenieurs V, von Delsberg;

als Kanzleigehilfin des Kreisoberingenieurbüros Thun: Frl. *Rösi Schüpbach*;

als Kanzleigehilfin des Kreisoberingenieurbüros Delsberg: Frl. *Nadine Joray*;

als Zeichner des Tiefbauamtes, Büro für Strassenplanung: *Heinz Krähenbühl*;

als Zeichner des Kreisoberingenieurbüros Thun: *Horst Beck*;

als Zeichner des Vermessungsamtes: *Hansjörg Schär*;

als Techniker des Kreisoberingenieurbüros Bern: *Max Gisiger*;

als Techniker des Kreisoberingenieurbüros Biel: *Isidor Rossi*.

B. Gesetzgebung

Der Entwurf zu einem *Gesetz über die Bauvorschriften* wurde am 6. September vom Regierungsrat ohne grosse Diskussion genehmigt und der grossrätlichen Kommission überwiesen. Diese behandelte anfangs Oktober den Entwurf an 2 Sitzungen. In der Novembersession des Grossen Rates erfolgte sodann die 1. Lesung mit Ausnahme des Art. 6 betreffend die Landwirtschaftszonen, welchem vorwiegend in bäuerlichen Kreisen ein starker Widerstand erwachsen war. Die 1. Lesung des umstrittenen Artikels wird voraussichtlich in der Februarsession 1957 stattfinden.

Ein *Dekret über das Baubewilligungsverfahren*, welches unmittelbar nach Annahme des Gesetzes über die Bauvorschriften erlassen werden muss, befindet sich in Vorbereitung.

Ferner wird geprüft, wie dem durch eine *Motion der Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei* vom 14. September 1955 zum Ausdruck gebrachten Verlangen nach vermehrter Subventionierung des Ausbaues und des Unterhaltes wichtiger Gemeindestrassen in einer möglichst einheitlichen und rechtlich unanfechtbaren Weise Rechnung getragen werden kann. Es soll namentlich für den Ausbau der Gemeindestrassen nicht eigentlich schwerbelasteter Gemeinden etwas Wirksames geschaffen werden. Die Baudirektion wird dem Regierungsrat voraussichtlich im nächsten Frühjahr einen Entwurf für eine Abänderung der Art. 26 und 45 des Strassenbaugesetzes oder ein Spezialgesetz über die Ausrichtung von Staatsbeiträgen an die Kosten des Ausbaus wichtiger Gemeindestrassen unterbreiten.

C. Hochbau

1. Allgemeines. Die Ausgaben des Hochbaues betrugen im Berichtsjahr Fr. 9 824 015.15 (im Vorjahr Fr. 7 584 196.07). Der Mehraufwand beträgt Franken 2 239 819.08. Der Neubau der Offizierskaserne schreitet rasch voran. Ferner gelangten einige im Jahr 1955 begonnene Bauten zum Abschluss. Bei den Unterhaltskonten ist der Umsatz etwas zurückgegangen, was jedoch nicht einen Rückgang der Bauvorhaben bedeutet, denn die grossen Renovationsarbeiten am Tschanner- und Manuelhaus sowie am Diessbachhaus haben das Jahr 1955 umsatzmässig besonders stark belastet.

Nach Budgetkrediten verteilen sich diese Ausgaben wie folgt:

	1956 Fr.	1955 Fr.
a) 705.1 Neu- und Umbauten . .	3 145 503.—	2 289 346.73
b) 705.2 Neu- und Umbauten aus Rückstellungen	4 790 392.60	3 279 022.49
c) Prov. Konto 4.14.2105 1 Betasynchrotron- und Isotopeninstitut		32 642.55
Sub-Total	7 935 895.60	5 601 011.77
d) Konten 700.1–703 Unterhaltsarbeiten an staatseigenen Gebäuden	1 594 580.05	1 681 047.60
e) Konten 700.2–704.2 Unterhaltsarbeiten an staatseigenen Gebäuden aus Rückstellungen . .	293 539.50	302 136.70
Total	9 824 015.15	7 584 196.07

Im Berichtsjahr konnten folgende Bauaufgaben abgeschlossen werden:

- Neubau eines Hörsaales und eines Labortraktes der med. Klinik auf dem Inselareal in Bern (Mai);
- Umbau der Gebäude Kanonenweg 12/14 als Personalhäuser des Frauenspitals (September);
- Um- respektive Neubau eines Verwaltungsgebäudes an der Gerechtigkeitsgasse 64 in Bern (Oktober);
- Wiederaufbau der brandgeschädigten Hauptwache am Casinoplatz in Bern (September)
- Errichtung einer neuen Röntgenanlage im Frauenspital in Bern (Februar);
- Errichtung eines Elektronenmikroskopes am chem. Institut der Universität Bern (Oktober);
- Errichtung eines provisorischen Schulpavillons am Oberseminar in Bern (Mai);
- Umbauten und Renovationen am anatomischen Institut der Universität (September);
- Renovation des grossen Verhandlungssaales im Obergericht in Bern (September);
- Schlossumbau Trachselwald (Juli);
- Amthaus-Neubau in Langnau i. E. (August);
- Raumrenovationen an der Kantonsschule in Pruntrut (August);
- Neubau eines Direktorwohnhauses in Bellelay (Februar);
- Zentralheizungsanlage in Mittelbau und Westflügel des Verwaltungsgebäudes der landwirtschaftlichen Schule Rütli, Zollikofen (Januar);
- Umbauarbeiten im Schloss Münchenwiler (Brandfall, Dezember);
- Umbau des Pfarrhauses Wasen i. E. (Januar);
- Renovation der Kirche Koppigen (August);
- Renovation des Kirchenchores Melchnau (August);
- Bau einer Zweigsternwarte für das astronomische Institut der Universität auf dem Längenberg bei Zimmerwald (September);
- Umbau der Wichterheerbesitzung in Oberhofen als Jugendherberge (Mai);
- Pfarrhausumbau in Schlosswil (Juni).

In Ausführung begriffen sind am Jahresende:

Neubau der Offizierskaserne in Bern, Neubau eines Labortraktes und Errichtung eines Schweinestalles in der Heil- und Pflegeanstalt Waldau, Neubau «Châtillon» in der Erziehungsanstalt Tessenberg, Umbau des Schlosses Kehrsatz im Zusammenhang mit der Reorganisation des Mädchenerziehungsheimes, Bau eines Wäschereigebäudes mit Heizzentrale in Bellelay, Neubau eines Personalhauses im Erziehungsheim Aarwangen, Erneuerung des Gefängnisgebäudes inkl. Gefangenwärterwohnung im Schloss Büren a. A., Umänderungen in der bisherigen Chemieabteilung und Abwartwohnung des Altbaues im Technikum Burgdorf, Neubau eines Kursgebäudes in der landwirtschaftlichen Schule Waldhof in Langenthal, Neubau von 2 Turnhallen mit Abwartwohnung für die Kantonsschule und das Seminar in Pruntrut, Saalneubau in der landwirtschaftlichen Schule Rütli-Zollikofen, Erstellung eines Dienstbotenhauses auf dem Schlossgut Schlosswil, Umbau einer Dampfheizung in einen Warmwasserheizung und sanitäre Installationen im alten Zellentrakt der Strafanstalt Thorberg, Umände-

rungen im Zellenbau der Arbeitsanstalt St. Johannsen, Konsolidierungs- und Renovationsarbeiten im Schloss Nidau, Pfarrhausumbau in Thunstetten.

Im Frühjahr 1957 sollen die nachstehenden bereits bewilligten Bauvorhaben in Angriff genommen werden:

Neubau eines Betriebsgebäudes der Molkereischule Rütli in Zollikofen, Umbau und Renovation des Schlosses Pruntrut, Heizungsumbau im Verwaltungstrakt des Amthauses Bern, Renovation von Süd- und Ostfassade des Stiftsgebäudes in Bern, Errichtung einer neuen Telefonzentrale im Tschärnerhaus in Bern, Erstellung von Wohnhäusern für landwirtschaftliches Personal der Heil- und Pflegeanstalt Waldau.

In Vorbereitung befinden sich: Bern, botanisches Institut, Umbau und Aufstockung des Altbaues; Bern, Kramgasse 20-24 und Metzgergasse 17-19, Neu- und Umbauten zur Unterbringung verschiedener Abteilungen der Polizei- und Gemeindedirektion; Bern, Erstellung einer Baracke für das kantonale Passbüro; Bern; Oberseminar, Erstellung eines weiteren Schulpavillons, Hofwil, Seminar, neue Konviktsgebäude, Turnhalle und Umbauten im Altbau; Münsingen-Schwand, Erstellung von Personalhäusern an der landwirtschaftlichen Schule; Courtemelon, Erstellung von Personalhäusern an der landwirtschaftlichen Schule; Neuenstadt, Umbau und Renovation des «Maison de Gléresse» für die Bezirksverwaltung; Bern, Neubau eines physikalischen Institutes; Bern, Amthaus, Studien zum Neubau für Gefängnis und Polizeiverwaltung; Münsingen, Heil- und Pflegeanstalt, Männerpavillon.

Für den Neubau eines Tierspitals der Universität Bern wurde ein allgemeiner Projektwettbewerb ausgeschrieben.

Für die bauliche Erneuerung des Inselspitals in Bern sind Vorprojektierungen und Abklärungen über die technische und administrative Organisation im Gange.

2. Konten 705, Neu- und Umbauten. Die finanziellen Aufwendungen des staatlichen Hochbaues pro 1956 sind im einzelnen wie folgt ausgewiesen:

Konto 705.1 (Bewilligungen von 1955 und 1956)	Fr.	Fr.
Aarwangen, Erziehungsheim; Personalhaus	47 468.30	
Bern, Oberseminar; Schulpavillon	51 952.50	
Bern, Elektronenmikroskop am Chemischen Institut	45 374.95	
Bern, Waldau; Labor und Unterrichtsgebäude	98 000.—	
Bern, Anatomisches Institut; Umbau	54 016.10	
Bern, Obergericht; grosser Audienzsaal	20 704.15	
Bern, Alte Hauptwache; Wiederaufbau	119 004.10	
Bern, neue Offizierskaserne	975 885.45	
Bern, Schwesternhäuser für das Frauenspital	39 937.45	
Bern, Hörsaal für die medizinische Klinik	185 737.85	
Bern, Rathaus; Empfangssaal, Fresken	18 000.—	
Büren a. A., Umbau Gefängnisgebäude	69 610.55	
Burgdorf, Technikum; Umbau	90 647.95	
Kehrsatz, Schlossumbau	445 224.90	
Koppigen, Kirchenrenovation	30 671.35	
Langenthal, Waldhof; Kursgebäude	71 782.65	
Nidau, Schlossumbau	121 696.20	
Übertrag	2 485 714.45	

Übertrag	2 485 714.45	
Pruntrut, Kantonsschule; Turnhallen	49 648.—	
Pruntrut, Kantonsschule; Renovationen	93 168.90	
Rütti, landw. Schule; Saalneubau	207 405.55	
Schlosswil, Pfarrhausumbau . . .	55 009.40	
St. Johannsen, Arbeitsanstalt; Umbau	57 799.—	
Thorberg, Strafanstalt; Umbau . .	196 757.70	
	<u>3 145 503.—</u>	
Konto 705.2 (Bewilligungen von 1955 und früher)		
Bern, Zahnärztliches Institut . . .	14 046.85	
Bern, Diessbachhaus; Fassadenrenovation	13 077.70	
Bern, Rathaus; Wandfresken . . .	4 400.—	
Bern, neue Offizierskaserne	20 387.50	
Bern, Frauenspital; neue Sterilisation	2 485.50	
Bern, Hörsaal in der medizinischen Klinik	472 852.85	
Bern, Frauenspital; neue Röntgenanlage	21 971.80	
Bern, Haushaltungslehrerinnen-seminar	10 653.55	
Bern, Schwesternhäuser am Kanonenweg	583 408.20	
Bern, Umbau Gerechtigkeitsgasse 64	1 024 068.85	
Bern, Hochschulsportplatz; Abwartwohnung	372.—	
Bern-Bümpliz, Pfarrhausneubau . .	20 985.10	
Bellelay, Neubau des Direktorauses	74 089.60	
Bellelay, Neubau einer Heizzentrale	389 246.10	
Biel, Garagegebäude beim Amthaus	28 433.40	
Burgdorf, Technikum; Platzsanierung	2 946.05	
Bern, Übungsschule Oberseminar .	7 956.35	
Burgdorf, Technikum; Chemiegebäude	33 889.50	
Eigerwand, Mikrofilmarchiv	13 921.60	
Erlach, Amthaus-Neubau	4 518.—	
Kehrsatz, Erziehungsheim; Zöglingsstrakt	16 028.85	
Koppigen, Kirchenrenovation	93 474.65	
Längenberg, Zweigsternwarte . . .	33 300.—	
Münchenwiler, Schlossumbau	245 634.60	
Langnau, Amthaus-Neubau	559 441.15	
Oberhofen, Wichterheerbesitzung; Umbau	138 335.10	
Pruntrut, Kantonsschule; Umbau . .	75 774.80	
Rütti, landw. Schule; Heizung . . .	53 088.60	
Schlosswil, Erstellen eines Dienstbotenhauses	91 012.85	
Tessenberg, Neubau «Châtillon» .	265 465.80	
St. Johannsen, Gewächshausanlage	43 548.—	
Thorberg, Wiederaufbau Korberei	1 595.70	
Thorberg, Nebengebäude	2 894.15	
Thorberg, Künstlerische Ausschmückung der Kapelle	93.50	
Thun, Schlossumbau	3 305.55	
Trachselwald, Schlossumbau	417 145.95	
Wasen i. E., Pfarrhausumbau	6 542.85	
	<u>4 790 392.60</u>	
Total der Bauausgaben der Rubriken 705	<u>7 935 895.60</u>	

3. Unterhaltskonten 700–703. Der Voranschlag enthielt für den Unterhalt der Staatsgebäude einen Betrag von Fr. 1 739 000. Die Ausgaben betragen Franken 1 888 119.55, was Mehrausgaben von Fr. 149 119.55 ergibt.

Die Ausgaben auf den einzelnen Konten betragen: (Bewilligungen von 1956)

700.1, Unterhalt der Amts-, Anstalts- und Wirtschaftsgebäude .	988 211.30	
701.1, Unterhalt der Pfarrgebäude .	602 949.60	
703, Unterhalt der öffentlichen Plätze	3 419.15	1 594 580.05
(Bewilligungen von 1955 und früher)		
700.2, Unterhalt der Amtsgebäude usw. aus Rückstellungen	198 056.30	
701.2, Unterhalt der Pfarrgebäude aus Rückstellungen	40 055.45	
704.2, Unterhalt der Wirtschaftsgebäude aus Rückstellungen	55 427.75	293 539.50
Total der Unterhaltskosten pro 1956		<u>1 888 119.55</u>

Erstmals sind die Ausgaben für die Unterhaltsarbeiten an den Amts-, Anstalts- und Wirtschaftsgebäuden und diejenigen für die Pfarr- und Kirchengebäude im Konto 701.1 vereinigt.

Wir beschränken uns im Nachstehenden darauf, die bedeutenderen Renovationen aufzuführen.

Amthäuser und Verwaltungsgebäude: Aarwangen, Schloss, Zimmer und Waschküchenrenovation; Belp, Schloss, Erstellung einer neuen WC-Anlage; Bern, Amthaus, Raumrenovationen, Lukarneneinbauten, Waschkücheneinrichtung; Bern, Herrengasse 5 und 7, Umbau und Renovation für Büros der Regionalplanung; Biel, Amthaus, Renovationen; Burgdorf, Schloss, Renovationen, Dachreparaturen, Ausbau des Wärterraumes im 1. Stock; Courtelary, Amthaus, Renovationen, Wohnung des Gefangenwärters; Delsberg, Polizeiwache, Renovation von 2 Dienstwohnungen; Meiringen, Amthaus, Büroeinbau in der Gerichtsschreiberei; Münster, Amthaus Neugestaltung des Grundbuchamtes und Renovationen; Pruntrut, Amthaus, Renovationen und Reparaturen; Thun, Schloss, Renovationen im Büro des Kreisoberingenieurs, Kanzlei und WC-Anlage im Schlosshof.

Militäranstalten: Kaserne, Reparatur am Heizkessel, Renovationen von Zimmern und Böden; Zeughäuser, Renovation von Zimmern und neue Böden; Stallungen, Reparatur von Decken und Böden; Motorfahrzeughäuser, Anstrich einer Eisenkonstruktion in der Reithalle.

Universitätsinstitute, Seminarien und Techniken: Bern, botanisches Institut, erstellen eines Regenwasserbassins, neue Galerien; Bern, chemisches Institut, Treppenhausrenovation, neue Kapellen, Flügelanbau in der anorganischen Abteilung; Bern, Hallerstrasse 5, Steinhauerarbeiten, Renovationen; Mineralogisches, Pharmazeutisches und Gerichtsmed. Institut, Renovation; Bern, Oberseminar, Renovation der WC-Anlage Südwest; Biel, Technikum, Bodenreparaturen und Renovationen; Burgdorf, Technikum, neue D. V. Fenster.

Landwirtschaftliche Schulen: Langenthal, Waldhof, Renovationen, Lukarnen- und Fensterreparaturen, neue Jalousieläden; Münsingen, Schwand, Umbau Badzimmer, Heizungsinstallationen; Öschberg, Gartenbauschule Kippkesselanlage in der Schulküche, Renovationen; Öschberg, Gutsbetrieb, Instandstellung des alten Speichers.

Anstalten: (Erziehungs- und Verpflegungsheime, Strafanstalten sowie Heil- und Pflegeanstalten). Aarwangen, Erziehungsheim, Bad- und WC-Anbau, Umgestaltung Wohnküche, Ökonomie, Kaminreparatur und Lukarnenrenovationen; Bellelay, Hotel Bären, Ventilation in der Gaststube; Bellelay, Kirche, Zugang mit Passerelle; Hindelbank, Frauenstrafanstalt, Ökonomie, Reparatur an der Einfahrt, Umbau des Personalhauses am Moosweg; Loveresse, Erziehungsheim, neuer Belag

auf dem Terrassendach über der Waschküche, Sanierung der Kanalisation und Kläranlage; Sonvilier, Anstalt, Sanierung des Schweinestalles; St. Johannsen, Arbeitsanstalt, Kolonie Ins, Erneuerung der Wasserleitung; Thorberg, Strafanstalt, Renovation der Südwestfassade; Oberhofen, Wichterherbesitzung, Jugendherberge, Fassadenrenovation.

Pfarrhäuser: Albligen, Renovation anlässlich Pfrundwechsel; Corgémont (deutsches Pfarramt), Renovation; Gsteig bei Interlaken, hauptsächlich Renovation des Treppenhauses; Kirchenthurnen, Erstellung einer Kläranlage, Umbau der Küche; Messen, Erneuern der Waschküche; Ursenbach, Umbau der Küche; Jeginstorf, allgemeine Renovationen; Guggisberg, Sanierung der sanitären Installationen; Dürrenroth, allgemeine Renovationen; Madiswil, Fassadenrenovation; Rüschegg, Fassadenrenovation.

Zentralheizungen wurden eingerichtet in den Pfarrhäusern Gampelen, Grafenried, Lauterbrunnen, Oberbipp, Oberburg, Schüpfen, Thun I, Unterseen und Wangen a. A.

Zu erwähnen sind noch die vielen Sanierungen von Kaminanlagen und elektrischen Installationen auf Ersehung der Brandversicherungsanstalt.

4. Subventionierung von Schulen, Anstalts- und Spitalgebäuden der Gemeinden und Korporationen. Für die Direktionen des Erziehungswesens, des Fürsorgewesens und der Sanität sind 453 Schulhaus-, 17 Spital- und 21 Anstaltsprojekte, also total 491 Projekte und Abrechnungen geprüft und begutachtet worden.

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

6. Hochbaupolizei. Neben der Begutachtung vieler Bauvorhaben in bezug auf ästhetische oder bautechnische Fragen mussten in zahlreichen Rekursfällen Mitberichte zuhanden der Baudirektion abgegeben werden. Insgesamt hat das Hochbauamt in 234 Fällen zu Bauersuchen und Rekursen Stellung genommen.

D. Strassenbau

Der andauernde Mangel an Arbeitskräften, die Überlastung der projektierenden Ingenieurbüros und die Schwierigkeiten beim Landerwerb haben sich hemmend auf den Strassenbau ausgewirkt.

Trotzdem konnte der Ausbau der Hauptstrassen und der Verbindungsstrassen im allgemeinen im Rahmen des Bauprogrammes gefördert werden.

Der Unterhalt der wassergebundenen Strassen und der bituminösen Fahrbahndecken erfolgte im üblichen Umfang.

1. Ausbau der Hauptstrassen. Das vom Bund subventionierte Hauptstrassennetz ist weiter ausgebaut worden.

An der Bern-Zollikofenstrasse wurden auf der Strecke Steinibach-Tanne die Verbreiterungsarbeiten weitergeführt.

In Schönbühl konnte die Bahnunterführung der Hauptstrasse Nr. 1 auf Jahresende teilweise fertiggestellt und eine Abzweigung dem Verkehr übergeben werden.

Im Zuge der neuen Autostrasse Biel-Lyss ist die Betonfahrbahn des Teilstückes in den Gemeinden Nidau und Biel erstellt worden.

Die Strecke Neuenstadt-Ligerz wird in Verbindung mit den Geleiseverlegungsarbeiten der SBB seit 1956 ausgebaut.

An der Thun-Gwattstutz-Strasse wurden die Ausbauarbeiten auf den Teilstrecken SBB-Unterführung-Talackerstrasse und Pfaffenbühlweg-Obermattweg weitergeführt. Auf der Strecke Obermattweg-Stationstrasse konnte der neue Belag aufgebracht werden.

Die Strasse Tavannes-Münster wurde zwischen Reconvilier und Pontenet bei Pont-Sapin korrigiert. Die 3. Etappe der Verbreiterungsarbeiten ist bei Tavannes und Reconvilier im Gange.

Bei Pruntrut wird die Hauptstrasse Nr. 6 ebenfalls verbreitert auf der Teilstrecke Bellevue-Cimetière.

An der Strasse Delsberg-Basel sind die Verbreiterungsarbeiten bei Liesberg (900 m) und Kessiloch-Grellingen (1200 m) beendet worden. Die letzte Etappe der Verbreiterungsarbeiten auf der Strecke Kessiloch-Grellingen ist in Ausführung begriffen. Ferner wurden die Verbreiterungsarbeiten bei Le Vorbourg-Bellerive und bei Laufen begonnen.

Durch Profilkorrekturen, Seitenhebungen, Entwässerungen etc. auf kurzen Teilstücken wurden Verbesserungen erzielt auf den Strassen Worb-Rubigen, Bern-Ritzenbach bei Bethlehem und Frauenkappelen, Lengnau-Grenchen beim Eingang Lengnau, Bern-Luzern bei Trubschachen und bei der Avenue de la Gare in Delsberg.

Rad- und Gehwege wurden auf der Attiswil-Dürnmühlestrasse zwischen Dürnmühle und Önsingen erstellt.

In Gümmenen ist die Brücke über die Saane verstärkt worden und in Bärau wurde die neue Gohlbrücke gebaut.

2. Ausbau der Verbindungsstrassen. Auf folgenden Verbindungsstrassen sind nennenswerte Korrektions- und Belagsarbeiten durchgeführt worden: Stockentalstrasse, Eyacker-Wattenwil, Schwarzenegg-Süderen, Krattigen-Äschi-Gsteig-Pillon, Gstaad-Lauenen, Zweilütschinen-Grindelwald, Unterseen-Habkern, Frutigen-Adelboden, Stockernhöhe-Amtsgrenze (Gemeinde Bolligen), Äschlen-Grafenbühl, Riggisberg-Burgistein, Riggisberg-Rüti, Jaberg-Kirchdorf, Thalgut-Gerzensee, Rüschegggraben-Wislisau, Schwarzenburg-Milken, Schlieren-Scherliau, in Albligen, Wislisau-Mamishaus, in Niedermuhlern, Rubigenstrasse in Belp, Vechigenstrasse in Worb, Helgisried-Wislisau, Zuzwil-Iffwil-Etzelkofen, Fraubrunnen-Zauggenried, Büren zum Hof-Fraubrunnen, Büren-Oberwil, Seedorf-Suberg, Neuenstadt-Prêles, Neuenstadt-Lignièrès, in Gals, Treiten-Ins, St. Immer-Mont Crosin-Tramelan, Frinvillier-Vaufelin, Dorfausgang Cortébert, Westausgang St. Immer, Oberburg Dorfeingang, Wynigen-Riedtwil, Schächli-Amtsgrenze Aarwangen, Emmenmatt-Schüpbach, in Schangnau, Dorfgasse Sumiswald, Fahmbach-Röthenbach, in Wyssachen, Melchnau-Altbüron, Neubau Haslebrücke mit Zufahrten, Bahnunterführung Wangen a. A., Les Malettes-St. Ursanne, Pont sur le Creugenat in Pruntrut, Beurnevésin-Réchésy, in Alle, Movelier-Moulin-Neuf, Develier-Bourrignon-Lucelle, Grellingen-Seewen, Wahlen-Grindel, Boncourt-Boécourt, in Mettemberg, Courchapoix-Montsevelier, Perrefitte-Souboz, in Les Bois, Sauley-Lajoux.

3. Ausbau der Alpenstrassen. Auf den Alpenstrassen sind die Bauarbeiten nach Massgabe der vom Bund genehmigten Bauprogramme weitergeführt worden.

An der Gwattstutz-Spiez-Interlaken-Strasse erfolgten die Arbeiten beim Einschnitt Spiezmoos, dann auf der Strecke Krattiggraben-Krattighalde-Ringelstein, ferner für die Bahnunterführung Seebacher.

An der Zweisimmen-Saanen-Strasse wurden die Fertigstellungsarbeiten von Burrisgraben bis Saanen ausgeführt.

An der Meiringen-Brünigstrasse erfolgten Korrekptions- und Belagsarbeiten auf den Teilstrecken Kohlplatz-Brünigen, Neufuhren-Mannenboden, Mannenboden-Gnoll.

Korrekturen und Belag wurden in Gstaad-Dorf ausgeführt.

Ein leichter Ausbau der Jaunpass-Strasse erfolgte bei den Sommeraukehren und auf der Passhöhe.

Die Grimselstrasse ist von der Seeuferegg bis Kantonsgrenze teilweise korrigiert worden.

4. Rechtsufrige Thunerseestrasse. Die Ausbauarbeiten konnten auf den Strecken Besetzung Meyer-Hotel Marbach, Hotel Du Lac-Guntenbach und Guntenbach-Gerbebach durchgeführt werden.

5. Verwendung der Budgetkredite (Reinausgaben).

a) Budgetrubrik 2110 612 (Besoldungen). Budget: Fr. 4 719 038. Rechnung: Fr. 5 056 122. Die starke Überschreitung des Voranschlages ist eine Folge der Besoldungsrevision. Budgetrubrik 2110 613 (Kosten für Stellvertretungen) Budget: Fr. 168 000. Rechnung: Franken 159 707. Diese beiden Rubriken umfassen die Besoldungen der Oberwegmeister und Wegmeister auf Staatsstrassen sowie auf Gemeindestrassen mit Wegmeisterstellung durch den Staat, Schleusenmeister, ferner Stellvertretungen, Suva-Prämien und Ferienentschädigungen. Von den 22 Oberwegmeistern sind 15 zugleich Amtsschwellenmeister. Das Wegmeisterpersonal hat einen Bestand von 453, dazu kommen 25 Hilfswegmeister, 2 Schleusenmeister und 1 Abwartin.

b) Budgetrubrik 2110 710.1 (Strassenunterhalt). Budget: Fr. 4 000 000. Rechnung: Fr. 3 984 845. Budgetrubrik 2110 710.2 (Strassenunterhalt aus Rückstellungen) Rechnung: Fr. 2 263.

Der Budgetkredit 2110 710.1 wird zur Hauptsache aus einer Zuteilung aus dem Benzinzollanteil gedeckt.

Dieser Kredit wird hauptsächlich für den Unterhalt der Strassen, der Brücken und anderer Kunstbauten verwendet, ferner auch für die Staubbekämpfung auf Staatsstrassen mit Chlorkalcium und Chlormagnesium.

Das Netz der Staatsstrassen hat eine Länge von 2298 km; davon waren auf Ende 1956 1882 km oder 81,8% mit Belägen ausgebaut oder durch Oberflächenbehandlungen staubfrei gemacht. Die Länge der Gemeindestrassen, für die der Staat den Wegmeister stellt oder jährlich einen Unterhaltsbeitrag leistet, beträgt 727 km.

c) Budgetrubrik 2110 711.1 (Wasserschäden und Schwellenbauten an Staatsstrassen). Budget: Franken 650 000, dazu kommt ein Nachkredit von Fr. 526 900, den der Grosse Rat am 13. September 1956 bewilligte. Rechnung: Fr. 842 632, dazu Fr. 293 451.70 Einlage in Rückstellungen.

Budgetrubrik 2110 711.2 (Wasserschäden und Schwellenbauten an Staatsstrassen aus Rückstellungen). Budget: Fr. 50 000. Rechnung: Fr. 59 701. Die Gesamtausgabe wurde den bestehenden Rückstellungen belastet.

d) Budgetrubrik 2110 712.10 (Ausbau der Hauptstrassen). Budget: Fr. 4 550 000. Rechnung: Fr. 3 213 396.

Für bewilligte, nicht ausgeführte Projekte mussten Fr. 5 255 001 zurückgestellt werden. VA 0710. Der Gesamtkredit beträgt Fr. 8 570 000, die Gesamtbelastung: Fr. 8 468 398.

Budgetrubrik 2110 712.11 (Ausbau der Hauptstrassen aus Rückstellungen). Budget: Fr. 2 500 000. Rechnung: Fr. 2 545 915.

e) Budgetrubrik 2110 712.20 (Ausbau der Verbindungsstrassen). Budget: Fr. 9 000 000, dazu kommen Nachkredite von insgesamt Fr. 789 000. Der Gesamtkredit beträgt Fr. 9 789 000. Rechnung: Fr. 9 120 822. Für bewilligte, nicht ausgeführte Projekte mussten Fr. 2 347 931 zurückgestellt werden.

Budgetrubrik 2110 712.21 (Ausbau der Verbindungsstrassen aus Rückstellungen). Budget: Fr. 1 500 000. Rechnung: Fr. 1 601 369.

f) Budgetrubrik 2110 712.30 (Ausbau der Alpenstrassen) Budget: Fr. 1 500 000. zusätzlich budgetierte Rückstellung Fr. 1 900 000. Rechnung: Franken 923 713. Zusätzliche Rückstellung für bewilligte, doch nicht ausgeführte Projekte Fr. 2 475 755.

Budgetrubrik 2110 712.31 (Ausbau der Alpenstrassen aus Rückstellungen). Budget: Fr. 600 000. Rechnung: Fr. 1 389 778. Die Gesamtausgabe wurde den bestehenden Rückstellungen belastet.

6. Eingänge aus der Motorfahrzeugsteuer und dem Benzinzollanteil sowie werkgebundene Beiträge des Bundes, Verwendung derselben.

	Fr.
Ertrag der Motorfahrzeugsteuer	14 789 453.47
Benzinzollanteil (schätzungsweise pro 1956)	4 200 000.—
Werkgebundene Bundesbeiträge (Konto 2110 409.1)	2 376 358.35
Total Einnahmen	21 365 811.82

Verwendung der Eingänge:	Fr.
Automobilbetrieb (2110 771, 810.2, 2100 790)	230 580.55
Beiträge an Gemeinden	Fr.
Staubbekämpfung.	223 705.75
Schneeräumung.	66 893.20
Strassenbauten	1 400 598.65
Beitrag an Autostrassenverein	2 400.—
Strassenbau und Unterhalt aus Auto- steuer und Benzinzoll	Fr.
2110 712.10.	3 213 396.45 (Ausbau der Hauptstrassen)
2110 712.11.	2 545 915.35 (dito aus Rückstellungen)
2110 712.20.	9 120 821.70 (Ausbau der Verbindungs- strassen)
2110 712.21.	1 601 368.65 (dito aus Rückstellungen)
2110 710.1	3 984 844.88 (Strassenunterhalt)
2110 710.2	2 262.70 (dito aus Rückstellungen)
	20 468 609.73
Ausbau der Alpenstrassen	
2110 712.30.	923 713.35 (Ausbau der Alpenstrassen)
2110 712.31.	1 389 777.65
	2 313 491.—
Mehrausgaben	3 340 467.06

7. Bruttoaufwendungen für das gesamte Strassenwesen.

Budgetrubrik 2110	Fr.
612 Besoldungen	5 056 122.45
613 Kosten für Stellvertretungen	159 706.85
614 Zusätzliche Teuerungszulagen	400 367.80
651 Dienstkleider, Werkzeug und Fahrradentschädigung	87 717.50
710.1 Strassenunterhalt	3 984 844.88
710.2 Strassenunterhalt aus Rückstellungen	2 262.70
711.1 Wasserschäden und Schwellenbauten an Staatsstrassen	842 632.20
711.2 Wasserschäden und Schwellenbauten aus Rückstellungen	59 700.60
712 Ausbau der Strassen:	
712.10 Hauptstrassen	3 213 396.45
712.11 Hauptstrassen aus Rückstellungen	2 545 915.35
712.20 Verbindungsstrassen	9 120 821.70
712.21 Verbindungsstrassen aus Rückstellungen	1 601 368.65
712.30 Alpenstrassen	923 713.35
712.31 Alpenstrassen aus Rückstellungen	1 389 777.65
770 Anschaffung von Maschinen und Werkzeugen	167 070.65
771 Unterhalt von Maschinen und Werkzeugen	99 511.37
810.1 u. 2 Taggelder und Reiseauslagen	209 067.—
939 Staatsbeiträge an Gemeinden nach Strassenbaugesetz	1 691 197.60
Total	31 555 194.75

8. Strassenpolizei. Die rege Bautätigkeit forderte insgesamt 900 strassenpolizeiliche Bewilligungen (Aus- und Umbauten in der Bauverbotszone, Strassenaufbrüche, Weganschlüsse in Strassennähe, Benzintankanlagen, Reklamen).

9. Strassen- und Wegreglemente wurden im Berichtsjahr 18 vorgeprüft.

E. Wasserbau

Die Gewässerkorrekturen und Verbauungen wurden im Rahmen der subventionierten Projekte und gestützt auf die vom Eidgenössischen Oberbauinspektorat genehmigten Programme weitergeführt. Bund und Kanton bewilligten im Laufe des Jahres an mehrere neue Wasserbauprojekte Subventionen.

Das Jahr 1956 war sehr niederschlagsreich, was die Zahl der dringlichen Verbauungsarbeiten vermehrte.

a) Fluss- und Wildbachverbauungen. Es wurden an folgenden Gewässern Verbauungs- oder Korrektionsarbeiten ausgeführt: Aare Meiringen-Brienzersee, Bohlbach Habkern, Engstligen Frutigen, Filderichbach, Fallbach im Oberlauf, Fitzligarben im Unterlauf, Glyssibach, Gunggbach bei Wengi, Habbach Habkern, Kaltenbrunnengraben bei Öschseite, Kander Engstligen-Kien-Stegweid, Klosterbach Därstetten, Kander bei Spiezwilerbrücke, Kander zwischen Simme und Einigenbrücke,

Lombach Unterseen, Schwarze Lüttschine Grindelwald, Lüttschine Lauterbrunnen, Lammach bei Brienz, Mannriedbach, Öschinenbach, Plachtigraben Reutigen, Rothachen, Riedernbach und Zuflüsse, Reulissenbach, Grosse Simme St. Stephan und Zweisimmen, Sund- und Birrengraben Beatenberg, Simme bei Boltigen, Därstetten, Erlenbach und Diemtigen, Kleine Simme im Oberlauf und Unterlauf, Äusserer Seitenbach Lenk, Zulg und Zuflüsse im Eriz, Brandgraben Gsteig, Marchgraben Frutigen und Adalboden, Steinengraben und Dürrbach Bodelbühl, Aare Schützenfähr-Elfenau, Gürbe im Gebirge und im mittleren Bezirk, Seitenbäche der Gürbe, Tiefengraben Wattenwil, Schwarzwasser Lindenbach-Rütiplötsch, Kalte Sense Guggisberg und Rüschegg, Gambah-Rüschegg, Sense zwischen Schwarzwasser und Saane, Saane zwischen Kantonsgrenze Bern/Freiburg und Aare. Aare im Gauchert Radelfingen und in St. Verena, Matten, Emme I., II., III. und IV. Sektion, Ilfis Langnau und Trubschachen, Röthenbach in Röthenbach, Gohl Langnau, Trub bei Trub und Trubschachen, Seltenbach und Twärengraben bei Trub, Grüne Sumiswald, Hornbach und Kurzeneigraben Sumiswald, Ilfisgraben Langnau, Thalgraben Lützelflüh, Goldbach, Nesselgraben, Blindenbach, unterer Frittenbach, Dürrgraben, La Lüssel Brislach, La Sorne zwischen Bassecourt und Berlincourt.

Die Gesamtaufwendungen von Bund, Kanton, Gemeinden und Schwellengemeinden und Privaten für diese Verbauungen beliefen sich auf rund 2,6 Millionen Franken.

b) Budget und Rechnung der Wasserbaukredite 2110.

	Fr.
720.1 Staatseigene Wasserbauten:	
Budget	120 000.—
Rechnung	132 000.—
720.2 dito aus Rückstellungen:	
Budget	20 000.—
Rechnung	17 117.70
949.10 Staatsbeiträge an Wasserbauten	
Budget	500 000.—
Rechnung	527 239.—
949.11 dito aus Rückstellungen:	
Budget	100 000.—
Rechnung	65 947.70

c) Neue Verbauungsprojekte. Im Berichtsjahr wurden folgende neuen Subventionsvorlagen eingereicht:

Lehngraben Boltigen; Simme Boltigen, Projekt XII; Fallbach im Unterlauf; Guntenbach Sigriswil; Lauibach Oberried; Alpbach Kiental; Rothachen; Hünigenbach; Diessbach; Gürbe, Gauggleren-Forstsäge; Saane im Schwellenbezirk untere Saane; Rütibach, Rüti bei Büren; Röthenbach und Zuflüsse; Löffelgraben, Langnau; Marchgraben, Langnau und Lauperswil; Geissbach, Eggwil; l'Allaine, in Boncourt und Pruntrut.

d) Schwellenreglemente und Kataster. Der Regierungsrat bewilligte folgende Schwellenreglemente und Kataster:

Reichenbach, Meiringen und Schattenhalb; Alpbach, Kiental; Wissibach, Buchholterberg; Erweiterung Kataster der vereinigten Lüttschinen.

Juragewässerkorrektion. Allgemeines. Das Gebiet der Jurarandseen blieb im Jahr 1956 von Hochwassern

verschont. Durch ausgiebige Niederschläge während des ganzen Sommers war die Wasserführung der Zuflüsse und der Aare immer sehr hoch.

Unterhalt. Die Kosten der Unterhaltsarbeiten wurden beeinflusst durch den Bruch der Bewässerungsleitung bei Kallnach, die auf eine Strecke von 220 m aus Schleuderbetonröhren neu erstellt werden musste, um Schäden an den in der Nähe gelegenen Gebäuden zu verhüten.

Der dauernd hohe Wasserstand des Sommers und der rege Schiffsverkehr auf dem Nidau-Büren-Kanal und der Aare unterhalb von Büren haben an den Ufern grosse Schäden verursacht, die dringend ausgedehnte Ufersicherungen notwendig gemacht haben. Ein starker Uferabrutsch am rechten Ufer des Nidau-Büren-Kanals konnte bisher noch nicht konsolidiert werden. Die Kosten für den Unterhalt betrugen Fr. 164 056.15.

F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft

a) Ausbau und Nutzung der Wasserkräfte. Im Berichtsjahr sind keine neuen Kraftwerke in Betrieb genommen worden. Dagegen wurde mit den Arbeiten am Kirel-Filderichwerk der Simmentaler-Kraftwerke AG begonnen. Das Konzessionsgesuch vom 18. August 1949 für die Ausnützung der Saane und des Geltenwassers in einer Zentrale bei Gsteig wurde mit Beschluss vom 4. Dezember 1956 abgewiesen und gleichzeitig die Gesuchsteller eingeladen, ein Konzessionsgesuch für die Ausnützung der Saane allein einzureichen.

Am Doubs wurden die Anlagen für den Höherstau beim Elektrizitätswerk Le Refrain (franz.) beendet und die provisorische Bewilligung zu ihrer Inbetriebnahme vor der Bereinigung der internationalen Konzession erteilt. Die Konzession für die Ableitung des Hengli- und der Tannalpächle nach dem Elektrizitätswerk Melchsee-Frutt konnten noch nicht erteilt werden, doch wurde vorgängig den Bauprojekten für die Fassungsanlagen zugestimmt. Die Konzessionsverfahren für die Ausnützung der Saane in einem Kraftwerk «La Tine» der Compagnie vaudoise d'électricité und der Aare unterhalb Wynau in einem Kraftwerk «Neu-Bonigen» der ATEL sind eingeleitet.

Die Einnahmen aus dem Wasserzins betrugen Franken 2 446 638 (womit die Anpassung an die Bestimmungen des Wassernutzungsgesetzes erfolgt ist). An Gebühren für Erneuerung und Übertragung von Wasserrechten sind Fr. 79 800 eingegangen. Es wurden insgesamt 24 Gesuche um Übertragung, Löschung, Erneuerung und Änderung von Wasserrechtskonzessionen behandelt sowie 3 Projektierungsbewilligungen erteilt.

b) Gebrauchswassernutzungen. Der Druck der Karte der öffentlichen Grundwasser musste neuerdings verschoben werden.

Für bestehende Nutzungen wurden 19 Konzessionen ausgestellt, dazu 17 neue Anlagen konzessioniert.

An besondern Bewilligungen wurden erteilt: 2 zur Wasserentnahme zum Zwecke der Bewässerung, 1 zur Entnahme von Trinkwasser für den Eigenbedarf, 6 zur Eröffnung von Kiesgruben im Grundwassergebiet, wovon 2 in Verbindung mit einer Gebrauchswasserkonzession, je 1 für Löschung und Übertragung.

Der eingegangene Wasserzins für die Gebrauchswassernutzungen betrug Fr. 79 119.25, davon Franken 24 000 als Nachzahlung für frühere Jahre.

An Konzessionsgebühren wurden Fr. 12 602.50 eingenommen.

Es wurden 7 Gesuche um Beiträge an Trinkwasserversorgungen behandelt; in 6 Fällen konnten Subventionen zugesichert werden im Totalbetrag von Fr. 91 300.

c) Reinhaltung der Gewässer. Durch die Erstellung von Sammelreinigungsanlagen für Gemeinden und Industrie wurde unsern Bestrebungen auch im Berichtsjahr in zahlreichen Fällen nachgelebt.

Es haben 25 weitere Gemeinden die Ausarbeitung der *generellen Kanalisationsprojekte* in Auftrag gegeben. An die Kosten dieser Arbeiten konnten Staatsbeiträge von total Fr. 59 050, entsprechend einer Honorarsumme von Fr. 184 000, bewilligt werden. Bis Ende 1956 wurden 82 generelle Projekte genehmigt, 43 sind in Arbeit und mit zahlreichen weiteren Gemeinden sind die Verhandlungen über die Ausarbeitung der generellen Projekte im Gang. Im Spätherbst wurde die Reinigungsanlage von Worben beendet. Sie wird im Frühjahr 1957 in Betrieb genommen.

An 10 Abwasseranlagen, 8 Zuleitungen zur Reinigungsanlage, 1 Rückhaltebecken und eine Kläranlage (Feutersoey) sind Staatsbeiträge von total Fr. 496 100 bewilligt worden. Die Bausumme beträgt Fr. 1 615 400, der mittlere Subventionssatz somit 31%.

Das Bauprojekt für die Reinigungsanlage von Grosshöchstetten wurde genehmigt, Mit dessen Ausführung wird 1957 begonnen.

Für das Gebiet des Worblentales, d.h. die Gemeinden Worb, Vechigen, Deisswil, Viertelsgemeinden Ostermündigen, Bolligen, Ittigen und Zollikofen wurde von unserem Büro für Wassernutzung und Abwasserreinigung eine Studie über die Abwasserreinigung in einer Gemeinschaftsanlage ausgearbeitet und den Gemeinden zur Verfügung gestellt. Für die Abwasserreinigung im Gebiet der Stadt Thun wurde ebenfalls eine generelle Studie über den Standort der Gemeinschaftsreinigungsanlage ausgearbeitet.

Für die Einleitung von Abwasser in Gewässer und für die Genehmigung von Kläranlagen sind 1924 Bewilligungen erteilt worden. Ausserdem wurden einige hundert Gesuche behandelt, für die keine Kläranlage vorgeschrieben werden musste. Die Bewilligungsgebühren betragen Fr. 21 080.

Im Interesse des Schutzes der Grundwasser gegen Verunreinigung durch Lagerflüssigkeiten (Heizöl, Benzin etc.) wurden 1230 Gesuche bearbeitet und die notwendigen Sicherungsmassnahmen vorgeschrieben.

Die Beseitigung des Kehrriechts bildet für die Gemeinden, besonders in den ausgedehnten Grundwassergebieten, ein oft schwierig zu lösendes Problem, dem aber vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt werden muss.

d) Wasserbuch und Wasserwirtschaft. Die Wassermessungen im Gebiet der Kander wurden weitergeführt. An die Aufnahmen des Aaredeltas im Brienzersee, welche wichtige Angaben über die Geschiebeführung liefern werden, wurde ein Beitrag von Fr. 10 000 bewilligt.

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

G. Vermessungswesen

1. Allgemeines

Von den im letzten Jahr gemeldeten 60 Gemeinden, in welchen Neuvermessungen in Ausführung begriffen sind, konnten 3 Vermessungswerke abgeschlossen und genehmigt werden. Die rege Bautätigkeit mit dem damit verbundenen vermehrten Liegenschaftsverkehr sowie die Zunahme der Güterzusammenlegungen steigern das Arbeitsvolumen. Der Mangel an Berufsnachwuchs macht sich immer bedenklicher bemerkbar und verzögert die Durchführung der Arbeiten.

Die kantonale Nomenklaturkommission hat die Erhebung der Lokalnamen in 18 Gemeinden durchgeführt. Im Jura sind die Namenerhebungen beendet. Den eidgenössischen Stellen konnten die Lokalnamen für ein Gebiet von 1258 km² abgeliefert werden.

Fertig behandelt und an die eidgenössischen Behörden weitergeleitet sind die Lokalnamen für	Alter		
	Kantonsteil	Jura	Total
in Arbeit sind	2759 km ²	1494 km ²	4253 km ²
zusammen	498 km ²	—	498 km ²
	9257 km ²	1494 km ²	4751 km ²

2. Behördliche Erlasse

Gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 5. Februar 1954 über die Orts-, Gemeinde- und Stationsnamen hat der Regierungsrat mit Beschluss vom 7. Februar 1956 die amtliche Schreibweise der Gemeindenamen für den Kanton Bern festgelegt.

3. Grenzbereinigungen

a) **Landesgrenze.** Ausser der Erhebung einiger Schälten an Landesgrenzsteinen konnte die Bereinigung nicht weiter gefördert werden. Für den Abschluss einer Konvention zwischen der Schweiz und Frankreich fehlt immer noch die Ratifikation der von der Bundesversammlung genehmigten Grenzveränderungen.

b) **Kantonsgrenze.** Verschiedene Kantonsgrenzveränderungen sind in Behandlung mit den Nachbarkantonen.

c) **Gemeindegrenzen.** Im Berichtsjahr sind 23 Gemeindegrenzbereinigungen durchgeführt und vom Regierungsrat genehmigt worden.

4. Grundbuchvermessung

a) Triangulation IV. Ordnung.

1. *Sektion Thun:* Die Arbeiten der Neutriangulation und Revision stehen vor dem Abschluss.

2. *Sektionen Guggisberg-Rüschegg, Wahlern und Saint-Imier:* Die Revision dieser Sektionen mit total 630 Punkten ist beendet, vom Operat Guggisberg-Rüschegg werden die Protokolle neu erstellt.

3. *Sektion Nieder-Simmmental:* Ungefähr die Hälfte von 740 Punkten ist kontrolliert worden.

Im Berichtsjahr wurden 150 Nachführungsfälle behandelt. Diese setzen sich zusammen aus 20 Neupunkten, 25 Punktversetzungen, 41 Neuversicherungen und 64 Punktergänzungen. Durch die grosse Bautätigkeit nehmen auch diese Arbeiten zu.

b) **Kantonale Nivellemente.** Mit der Kontrolle von 8 weiteren kantonalen Nivellementsügen mit total 160 Punkten ist nun die im Jahr 1952 begonnene Revision im Jura abgeschlossen.

Ferner wurden die Punkte im Amt Oberhasli revidiert. 16 zerstörte Punkte mussten ersetzt werden.

c) **Parzellarvermessung.** Vom Regierungsrat genehmigt und von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessung anerkannt wurden die Neuvermessungen Zweisimmen Los I, Unterseen Los I, Frutigen Los I. Als Vermarkung in Berggebieten wurde von den Bundesbehörden genehmigt: Frutigen Los II. Taxierte wurden:

Im Oberland: Lenk Los II.

Im Mittelland: Mühlethurnen Los II, Melchnau Waldzusammenlegung.

Im Jura: Occourt Los I.

Für diese Neuvermessungen sind mit den betreffenden Gemeinden Verträge abgeschlossen worden.

Es waren folgende Neuvermessungen in Arbeit: Aarberg II, Äschi bei Spiez, Bätterkinden, Bern VIII, Bern IX, Biel IV, Les Bois, Brienz I, Bütigen, Busswil bei Büren, Busswil bei Melchnau, Därligen, Erlach I, Evilard, Frutigen II, Gelterfingen I, Golaten, Grossaffoltern I, Guttannen I, II, III, Hilterfingen I, Huttwil I, Huttwil II, Ins I, Kirchberg (BE), Kirchenthurnen I, Krattigen, Leissigen, Lenk I, Limpach, Lohnstorf I, Mattstetten I, Meikirch I, Meiringen I, Melchnau, Mervelier II, Mirchel, Montmelon I, II, Mühledorf I, Mühlethurnen I, II, Mülchi, Münchringen, Nidau I, Oberwil im Simmental II, Rebévelier, Reisiswil, Rohrbach, Romont I, Rubigen, Rümliken, Ruppoldsried, Saanen I, II, III, Schelten, Seedorf I, Seehof, Saint-Ursanne II, III, IV, Unterseen II, Vauffelin I, Vinelz, Wangen an der Aare II, Wengi bei Büren, Wiler bei Utzenstorf, Zweisimmen II, III.

d) **Original-Übersichtsplan 1:10 000.** Auf Ende 1956 sind folgende genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

im Jura von sämtlichen Gemeinden	1494 km ²
im alten Kantonsteil	2753 km ²
Total genehmigt	4247 km ²

Durch die Bundesbehörden neu genehmigt wurden die Übersichtspläne der Gemeinden Clavaleyres und Münchenwiler sowie ein Operat Habkern-Unterseen.

Für Strassenbaustudien wurden im Dringlichkeitsverfahren Pläne im Maßstab 1:5000 erstellt: Operat Wiedlisbach und linkes Brienzerseeufer. Diese Pläne werden für den definitiven Übersichtsplan 1:10 000 verwendet.

Im Oberland sind weitere Übersichtspläne nach der luftphotogrammetrischen Methode begonnen worden. In Arbeit sind die Gemeindegebiete Gsteig, Saanen, Lenk, St. Stephan, Zweisimmen, Boltigen, Diemtigen, Wimmis, Reichenbach bei Frutigen, Frutigen, Kandersteg, Kandergrund, Adelboden, Wilderswil, Bönigen, Iseltwald, Brienz, Meiringen und Guttannen. Es handelt sich um 1153 km².

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

im alten Mehrfarbendruck	824 km ²
fertig gedruckt im neuen einfarbigen Verfahren.	830 km ²
in Arbeit nach dieser Methode	647 km ²
zusammen	2301 km ²

Neu gedruckt und von den Bundesbehörden genehmigt sind die Übersichtspläne:

SA 4 Courtemaiche	SA 117 St. Immer
SA 102 Montfaucon	SA 318 Laupen

In Arbeit sind die Blätter:

SA 3 Bure	SA 317 Kirchlindach
SA 4 ^{bis} Boncourt	SA 319 Bern
SA 5 ^{bis} Beurnevésin	SA 320 Bolligen
SA 90 Ocourt	SA 322 Worb
SA 98 Erschwil	SA 333 Oberbalm
SA 110 Welschenrohr	SA 337 Konolfingen
SA 137 Kallnach	SA 353 Thun
SA 139 Grossaffoltern	SA 355 Spiez
SA 144 Hindelbank	

f) **Güter- und Waldzusammenlegungen.** Mitwirkung bei folgenden Taxationen:

1. Güterzusammenlegung Müntschemier
2. Güterzusammenlegung Mühledorf II
3. Güterzusammenlegung Kappelen-Worben
4. Güterzusammenlegung Bittwil-Zimlisberg-Vogelsang
5. Güterzusammenlegung Rüti bei Büren
6. Waldzusammenlegung Grafenried.

g) **Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten.** Die für die Nachführung der Vermessungswerke zwischen den Kreisgemeinden des Amtes Laufen mit Grundbuchgeo-

meter A. Jäckle und des Amtes Nidau mit Grundbuchgeometer R. Schmid abgeschlossenen Dienstverträge wurden vom Regierungsrat genehmigt.

Nach Abschluss der Ergänzungsarbeiten in der Gemeinde Souboz, Amt Moutier, konnte der Regierungsrat dieses Vermessungswerk als Grundbuchvermessung genehmigen.

Die Kreisgeometer waren auch im Jahre 1956 mit der Nachführung der Vermessungswerke wieder bis zur Grenze ihrer Leistungsmöglichkeit beschäftigt. Die durch den Liegenschaftenverkehr verursachten Nachführungsarbeiten haben jedoch nicht mehr so sprunghaft zugenommen wie in den Jahren seit 1945.

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

Stand des Vorschusskredites am 31. Dezember 1955	Fr. 619 961.55
Im Betriebsjahr wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrage von	366 605.30
	986 566.85

Die Rückzahlungen der Gemeinden und die Verrechnung der Bundesanteile und Staatsbeiträge erreichten im Jahre 1956 die Summe von	339 244.55
---	------------

Stand des Vorschusskredites am 31. Dezember 1956	647 322.30
--	------------

Bern, im März 1957.

Der Baudirektor des Kantons Bern:

Brawand

II. Eisenbahndirektion

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

A. Allgemeines

Sozusagen sämtliche Träger des öffentlichen Verkehrs unseres Landes standen im Berichtsjahr im Zeichen stabiler Transportmengen und Erträge, währenddem die Aufwendungen durch die Entwicklung der Preise und Löhne rapid anstiegen. Eine Ausnahme macht dabei der Flugverkehr, der, wie in frühern Jahren, neuerdings um rund 25 Prozent zugenommen hat. Eine ähnliche Entwicklung ist auch beim privaten motorisierten Strassenverkehr feststellbar.

Trotz den wachsenden Schwierigkeiten sind und bleiben die öffentlichen Verkehrsmittel zu Wasser und zu Land unsere wichtigsten Verkehrsträger und müssen laufend ausgebaut und verbessert werden, wenn sie ihre wichtigen volkswirtschaftlichen Funktionen auch in Zukunft erfüllen sollen.

Personal. Auf Jahresende ist der seit 34 Jahren amtierende Abteilungschef der Eisenbahndirektion, Herr Dr. Charles Moser, aus Gesundheitsrücksichten in den wohlverdienten Ruhestand getreten. Seine Amtszeit fiel zusammen mit einem sehr wechselvollen Schicksal der Verkehrsmittel und der Wirtschaft unseres Landes. Der Regierungsrat hat Herrn Dr. Moser für seine wertvolle Tätigkeit den besten Dank ausgesprochen und seinen Rücktritt genehmigt. Er wählte in seiner Sitzung vom 28. September Herrn Fritz Anderegg, geb. 1913, von Wangen an der Aare zum neuen Abteilungschef. Am 9. Oktober übertrug der Regierungsrat dem Neugewählten auch die Staatsvertretungen in Dekretsbahnverwaltungen, die bisher sein Vorgänger innegehabt hatte. Ab 1. November nahm Herr Anderegg halbtagsweise die Arbeit in der Eisenbahndirektion auf, um auf den 1. Januar 1957 definitiv in den Staatsdienst überzutreten. Auf den gleichen Zeitpunkt trat auch Fräulein Dick, geb. 1936 in die Eisenbahndirektion ein. Durch bevorstehende zusätzliche Aufgaben wird möglicherweise der Personalbestand in einem baldigen Zeitpunkt überprüft werden müssen, ohne dass sofort eine definitive Lösung gefunden werden muss.

B. Die Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger

1. Die Schweizerischen Bundesbahnen verzeichneten pro 1956 abermals einen Rekord hinsichtlich der Trans-

portmengen und der daraus erzielten Erträge. Gegenüber dem Vorjahre hat der Personenverkehr eine Zunahme von zwei Prozenten (212,2 Millionen beförderte Personen) und der Güterverkehr eine solche von nahezu 8 Prozenten zu verzeichnen. Der Güterverkehr erreichte mit 25,3 Millionen Tonnen einen seit Bestehen der Bundesbahnen bisher unbekannten Rekord.

Andererseits kletterten aber auch die Aufwendungen auf eine neue Maximalhöhe. Sie verteilen sich sowohl auf die Personal- als auch auf die Sachkosten. Die kosten-treibenden Faktoren werden auch in den kommenden Jahren weiterwirken, so dass die Bundesbahnen nach wie vor alle Möglichkeiten einer weitem Rationalisierung des Betriebes ausschöpfen müssen. Durch das Bundesbahngesetz vom Jahre 1944 sind ihnen aber in dieser Beziehung ziemlich enge Grenzen gezogen, indem die Anlagen und das Rollmaterial nur im Ausmasse der gesetzlichen Abschreibungen erneuert werden dürfen.

Um diese Unzulänglichkeit zu überwinden, beantragte der Bundesrat auf Antrag des Verwaltungsrates der Bundesbahnen mit Botschaft vom 20. November, die festverzinsliche Schuld der Bundesbahnen um 500 Millionen Franken zu erhöhen. Unter anderem wurde diese Massnahme auch notwendig zum Umbau des *Personenbahnhofes Bern*.

Dieser seit Jahren in der Öffentlichkeit diskutierte grosszügige Umbau konnte im Berichtsjahr stark vorwärtsgetrieben werden. Nachdem eine allfällige Verlegung des bisherigen Standortes in einer Gemeindeabstimmung der Stadt Bern mit grossem Mehr verworfen worden war, legte der Stadtrat den Stimmbürgern im Oktober eine Kreditvorlage für einen Umbau am bisherigen Standort vor. Die Vorlage wurde in der Gemeindeabstimmung vom 28. Oktober mit grossem Mehr gutgeheissen.

Über die Finanzierung dieses ausserordentlichen Bauvorhabens ist am 13. September 1956 zwischen den Bundesbahnen einerseits, der Stadt und dem Kanton Bern andererseits eine Vereinbarung unterzeichnet worden, die unter anderem auch die dafür zu gewährenden Kredite festlegt. Mit Einschluss der unterirdischen Einfahrt der Solothurn-Bern-Bahn (9,2 Millionen) erreicht die Bausumme annähernd 90 Millionen Franken. Daran beteiligt sich der Staat Bern mit insgesamt 13,35 Millionen Franken. Der Grosse Rat hat nach Kenntnisnahme eines Vortrages der Eisenbahndirektion in seiner Sitzung vom 27. November dieser Beteiligung zugestimmt. Im Dezember wurde die Botschaft an das Bernervolk ausgear-

beitet, das ihr am 3. März mit erdrückender Mehrheit zustimmte. Damit steht dem Baubeginn nichts mehr im Wege. Die Arbeiten für den Umbau dieses Gemeinschaftsbahnhofes werden voraussichtlich zehn Jahre dauern.

Im letztjährigen Verwaltungsbericht wurde unter anderem auch über den *Grenzbahnhof Delle und dessen Zufahrtslinien* orientiert. Die Bundesbahnen erstatteten am 26. Januar einen umfassenden Bericht über die Elektrifikation der Strecke Delle-Belfort und schätzten die mutmasslichen Kosten auf rund 9 Millionen Franken.

Zu diesen einmaligen Bauaufwendungen kämen die wiederkehrenden Betriebsfehlbeträge dieser Strecke, die weder von den Bundesbahnen noch der anschliessenden französischen Staatsbahngesellschaft übernommen würden, sondern vom Staat Bern aufzubringen wären. Am 14. Dezember empfing eine regierungsrätliche Delegation eine Abordnung der Association pour la défense des Intérêts du Jura (ADIJ) um ihr darzulegen, aus welchen Gründen die bernische Regierung die Elektrifikation der Strecke Delle-Belfort mit grosser Vorsicht prüfen und darüber noch eingehende Untersuchungen anstellen müsse. Ein diesbezüglicher Entscheid dürfte gestützt auf eine Motion der jurassischen Deputation im Jahre 1957 getroffen werden.

Im übrigen haben die Bundesbahnen im Berichtsjahre in unserm Kanton mehrere wichtige Bauvorhaben vollendet. Zu erwähnen sind die neuen Bahnhöfe in Lyss und in Burgdorf, die Unterführungen in Wangen a/Aare und Schönbühl, der Ausbau der Jurafusslinie auf Doppelspur und der laufende Ersatz von alten Sicherungsanlagen durch moderne Gleisbildstellwerke. Trotz allen diesen Umbauten muss in den nächsten Jahren versucht werden, die Anschlusslinien des Bahnhofes Bern durch verschiedene technische Verbesserungen leistungsfähiger auszubauen, sei es durch Ausbau auf Doppelspur oder durch Verbesserung der teilweise ungenügenden Stationsanlagen.

2. Bernische Privatbahnen

Wenn die Entwicklung der Bundesbahnen gesamthaft als erfreulich zu bezeichnen ist, kann leider für die *bernischen Privatbahnen* nicht das gleiche gesagt werden. Von den siebzehn Bahnunternehmungen, an denen der Staat Bern massgeblich beteiligt ist, müssen mehrere als notleidend bezeichnet und acht Betriebe aus Mitteln der öffentlichen Hand unterstützt werden.

Währenddem die *Lötschbergbahn* neuerdings einen guten Rechnungsabschluss aufweist, scheint festzustehen, dass ihre «mitbetriebenen Linien» mit wachsenden Betriebsdefiziten zu kämpfen haben werden.

Das gleiche gilt für die zweite grosse bernische Bahnengruppe, nämlich der *Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn* und den mitbetriebenen Huttwiler Bahnen und der Solothurn-Münster-Bahn. Die erstere leidet in verstärktem Masse an den anlässlich der Elektrifikation nicht beendeten technischen Massnahmen und die letztere vor allem am unsicheren Güterverkehr im Transit zwischen Solothurn und Münster. Demgegenüber partizipiert die betriebsführende Emmentalbahn nach wie vor an der guten Konjunktur der von ihr bedienten Landesgegend.

Die *Chemins de fer du Jura* weisen zufolge Durchführung des schweizerischen Pfadfinderlagers in den Freibergen eine vorübergehende Verbesserung der Be-

triebsrechnung auf. Gesamthaft gesehen ist indessen damit zu rechnen, dass die Unternehmung inskünftig noch in vermehrtem Masse unterstützungsbedürftig werden wird als bisher.

Ferner weist auch die *Biel-Täuffelen-Ins-Bahn* erstmals seit ihrem Bestehen einen Fehlbetrag auf. Sowohl die Verwaltungsorgane dieser Bahn als auch die Stadt Biel erteilten im Berichtsjahre je einem Experten den Auftrag, festzustellen, ob die Bahn technisch zu erneuern oder auf schienenfreie Traktion umzustellen sei. Die Ablieferung dieses Berichtes ist auf Jahresende 1957 zu gewärtigen.

Bei den *oberaargauischen Schmalspurbahnen* liegen die Dinge so, dass nach dem Beschluss des Grossen Rates des Kantons Bern die technische Sanierung der Solothurn-Niederbipp-Bahn langsame Fortschritte macht und eine durchgreifende Rationalisierung durchgeführt wird. Nach eingehender betriebswirtschaftlicher Untersuchung scheint ein Zusammenschluss der heutigen drei Betriebe eine wesentliche Entlastung der gespannten Finanzlage zu bringen.

Die *Solothurn-Bern-Bahn* hat gemäss einem mehrjährigen Erneuerungsprogramm ihr Rollmaterial verbessert, und zwar sowohl durch Neuanschaffungen als auch durch zweckmässige Umbauten. Sie ist im übrigen bestrebt, nach und nach die Bahn vollständig von der Strasse zu trennen und die Geleiseanlagen so zu verbessern, dass die Reisegeschwindigkeit in erheblichem Masse gesteigert werden kann. Vorgesehen ist auch die etappenweise Einführung des Streckenblockes und die vermehrte Sicherung der Niveauübergänge durch Blinklichtanlagen.

Die *Sensetalbahn*, die nach wie vor einen recht intensiven Güterverkehr aufweist, befasst sich ernsthaft mit dem Gedanken der Anschaffung eines weiteren Triebwagens. Durch Rückstellungen, die während den letzten Jahren gemacht werden konnten, wird dessen Finanzierung erleichtert werden. Ohne Einsatz von Geldern der öffentlichen Hand wird aber kaum eine Lösung gefunden werden können.

Die *Vereinigten Bern-Worb-Bahnen* haben besonders im Vorortsverkehr zunehmende Transportaufgaben zu lösen, wobei die finanziellen Verhältnisse eine besonders vorsichtige Kalkulation erheischen. Gemeinsam mit der Solothurn-Bern-Bahn wird gegenwärtig an der projektierten Einführung der Worblentalstrecke via Worb-laufen in den neuen Gemeinschaftsbahnhof Bern gearbeitet.

Die *oberländischen Privatbahnen* (BOB, WAB, JB) weisen eine befriedigende Entwicklung auf. Allerdings legt die BOB Wert auf die baldige Durchführung eines technischen Erneuerungsprogrammes, dessen Realisierung vor Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes auf ernsthafte Schwierigkeiten stossen wird.

Dagegen werden die Verhältnisse bei der *Montreux-Berner Oberland-Bahn* mehr und mehr kritisch. Das zeigen am besten die Zahlen am Schlusse unseres Berichtes.

Gesamthaft betrachtet vermag die Finanzlage der Privatbahnen, an denen der Staat Bern beteiligt ist, keineswegs zu befriedigen. Ganz besonders gilt das für die 9 Schmalspurbahnbetriebe, von denen nur 3 (BOB, VBW, SZB) Betriebsüberschüsse aufweisen, während die übrigen 6 mit Fehlbeträgen abschliessen. Eine Besserung kann erst erwartet werden, wenn andere gesetzliche Voraussetzungen bestehen werden.

3. Das neue Eisenbahngesetz ist den eidgenössischen Räten mit Botschaft vom 3. Februar 1956 unterbreitet worden. Die ständerätliche Kommission, die den Gesetzesentwurf im Frühjahr 1956 einer ersten Prüfung unterzog, wurde vom bernischen Regierungsrat mit Eingabe vom 13. April unverzüglich auf zahlreiche Verbesserungen aufmerksam gemacht, die am vorliegenden Entwurf noch notwendig sind. Umstritten war am Jahresende hauptsächlich die Art der «Abgeltung bahnfremder Lasten und der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Bahnen», nicht weniger aber auch die Besteuerung der Privatbahnen und die Entschädigung für die Gemeinschaftsbahnhöfe. Die wichtigen parlamentarischen Arbeiten werden in das Jahr 1957/58 fallen.

Mit dem Inkrafttreten der neuen bundesrechtlichen Bestimmungen über das Eisenbahnwesen, werden auch die Bestimmungen des bernischen Gesetzes über die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 21. März 1920 den veränderten Verhältnissen angepasst werden müssen. Unter anderem wird hier auch die Beteiligung der Gemeinden an der Betriebshilfe eine wichtige Rolle spielen. Die Eisenbahndirektion hat jährlich mit annähernd hundert Gemeinden teilweise komplizierte Verhandlungen zu führen, weil die Gemeinden mehr und mehr die Beteiligung an Betriebsfehlbeträgen als ein Unrecht empfinden. Da es sich um eine Gesetzesrevision handelt, werden der Grosse Rat und das Berner Volk Gelegenheit erhalten, sich auszusprechen.

4. Konzessionierte Schiffahrtsbetriebe

Die beiden Schiffahrtsbetriebe, das heisst diejenigen des Thuner- und Brienersees und des Bielersees, weisen im Berichtsjahr eine stabile Entwicklung auf. Sie litten natürlich unter der schlechten Witterung des Sommers. Für den Brienersee gelangte im Frühjahr das neue Kurschiff «Interlaken» zur Ablieferung, das unter Mitwirkung des Kantons mit Fr. 400 000 finanziert worden war. Die rasche Umstellung des Betriebes auf Dieseltraktion wäre dringend erwünscht. Es fehlen dazu aber die erforderlichen Mittel, so dass eine wichtige Rationalisierungs-massnahme nur langsame Fortschritte macht.

Die Bielersee-Dampfschiffgesellschaft führte wie in früheren Jahren die bekannte Dreiseenfahrt aus. Da sie damit ausserhalb ihres Konzessionsbereiches fährt, wünschte sie gegen Jahresende diese Kurse auf den sichern Rechtsboden der Konzession zu stellen. Ob das gelingen wird, konnte am Ende des Jahres noch nicht überblickt werden.

5. Nahverkehrsmittel und konzessionierte Automobilbetriebe

Die konzessionierten Nahverkehrsmittel sowie die Automobilbetriebe weisen ebenfalls eine stabile Verkehrsentwicklung auf. Mehr und mehr zeigt sich, dass der eigentliche Linienverkehr zahlreicher Unternehmungen zu Betriebsdefiziten neigt, die aber mit der Angliederung eines Ausflugsverkehrs gedeckt werden können. Bei mehreren Unternehmungen erreichen die Erträge aus dem Ausflugsverkehr einen Anteil bis zu fünfzig Prozent des Gesamtertrages.

Der Staat Bern ist an zwei schienenfreien Verkehrsmitteln beteiligt, nämlich an der *Rechtsufrigen Thuner-*

seebahn und am Autobusbetrieb *Biel-Meinisberg*. Bei der ersteren Unternehmung wurde im Berichtsjahr eine durchgreifende Reduktion des Personalbestandes sowie eine straffere Betriebsorganisation wirksam. Die Finanzlage wurde dadurch sehr vorteilhaft beeinflusst.

Der Autobusbetrieb *Biel-Meinisberg* entwickelte sich im Rahmen einer weitgehenden Betriebsgemeinschaft mit den Verkehrsbetrieben der Stadt Biel ebenfalls in befriedigendem Sinne.

6. Kleinseilbahnen, Skilifte

Der Bau von *Kleinseilbahnen und Skiliften*, deren Konzession vom Kanton erteilt wird, nahm wie in früheren Jahren erneut zu. Alle Anlagen wurden von einem beigezogenen Experten laufend auf ihren technischen Zustand untersucht. Auf Jahresende ist unser Experte, Herr Dietrich, dipl. Ing. ETH, Burgdorf, aus Gesundheitsrücksichten von seinem Amte zurückgetreten. Er wurde provisorisch durch Herrn Ing. Schönholzer, Spiez, ersetzt. Der Entscheid, wer inskünftig die Kontrollaufgaben zu übernehmen habe, wird im Jahre 1957 getroffen werden müssen. Leider ereignete sich am 31. Dezember ein schwerer Unfall am Lauberhorn-Skilift und in den ersten Tagen des Jahres 1957 ein tödlicher Unfall beim Skilift Schönried-Horneggli. Die administrative und gerichtliche Untersuchung war bei der Niederschrift dieses Berichtes noch nicht abgeschlossen. Die beiden Unfälle geben Anlass, die sicherheitsdienstlichen Vorschriften in naher Zukunft zu verschärfen und die laufenden Kontrollen nach strengeren Maßstäben vorzunehmen.

7. Flugverkehr

Die Entwicklung des Flugplatzes Bern wies gegenüber den Vorjahren insofern eine Veränderung auf, als erstmals der Saisonkurs der Swissair Bern-London nach Zürich verlängert wurde. Zufolge schlechter Witterung mussten einige Kurse ausfallen, das heisst deren Landung auf andere Flugplätze verlegt werden. Um die Jahresmitte erschien ein von Herrn Prof. Meyer, Delegierter für Wirtschaftsfragen des Post- und Eisenbahndepartementes, erstattetes Gutachten über die volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Beurteilung eines Städteflugplatzes Bern. Im Dezember wurde dazu ein technisches Vorprojekt des Ingenieurbüros Kissling und Zbinden, Bern vorgelegt. Über die Verlegung des bestehenden und den heutigen Verhältnissen keineswegs mehr entsprechenden Flugplatzes Bern dürfen im Jahre 1957 wichtige Entscheide fallen.

Über die Finanzlage der einzelnen Verkehrsträger orientieren die Tabellen am Schlusse dieses Berichtes. Wir verweisen auch auf die statistischen Angaben über die Erteilung, Erneuerung und Ablehnung von Konzessionsgesuchen aller Art die wir nachstehend zum Abdruck bringen.

C. Fahrplanwesen

Im Rahmen des üblichen Vernehmlassungsverfahrens zum Fahrplan 1956/57 erhielten die Regierungsstatthalterämter zu Beginn des Jahres die ersten Fahrplanentwürfe. Die Regierungsstatthalterämter nahmen

insgesamt etwa 130 Abänderungsbegehren entgegen, die in einer Fahrplankonferenz am 20. Januar 1956 bereinigt und den zuständigen Organen der Bundes- und Privatbahnen sowie dem Eidgenössischen Amt für Verkehr übermittelt wurden. Während etwa dreissig Begehren verwirklicht werden konnten, wurden annähernd hundert Begehren mit verschiedensten Begründungen abgelehnt. Als Hauptablehnungsgründe seien erwähnt: Fehlende Wirtschaftlichkeit von zusätzlichen Leistungen, Mangel an Betriebsmitteln (Wagen, Lokomotiven), ungenügende Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe (Bern), Interesssekollision verschiedener Bahnbenützer und die in Entwicklung begriffene «Leichtschnellzugskonzeption» der Bundesbahnen für den Nah- und Fernverkehr. Die begrenzten Möglichkeiten einer weitem ins Gewicht fallenden Verbesserung der Fahrpläne müssen für die kommenden Jahre nach Massgabe ihrer Dringlichkeit geprüft werden. Der Vorrang ist dabei dem Berufsverkehr zu geben, weil dieser Verkehr ausschliesslich grosse volkswirtschaftliche Werte vermittelt. Die Verbesserung dieses Verkehrs ist ohne Zweifel auch das wirksamste Mittel im Kampf gegen die immer bedrohlicher werdende Landflucht.

D. Die Kleinschiffahrt

Die der kantonalen Hoheit unterstellte Kleinschiffahrt erfreut sich mehr und mehr grosser Beliebtheit. Ähnlich wie im Strassenverkehr erfolgt die Entwicklung im Zeichen einer zunehmenden «Motorisierung». Damit verbunden ist unter anderem auch eine vermehrte Kontrolltätigkeit unserer Schiffsahrtsaufseher, die unter anderem auch die Funktionen der «Seepolizei» innehaben. Es stellt sich wahrscheinlich bald einmal die Frage, ob die Dienstboote unserer Aufseher den heutigen Anforderungen noch zu genügen vermögen oder ob diese durch leistungsfähigere Schiffseinheiten ersetzt werden müssen.

Am 13. Juli beschloss der Regierungsrat eine Anzahl von Änderungen des kantonalen Polizeireglementes für die Schiffsahrt, Fähren und Flösserei vom 16. Februar 1940. Unter anderem wurden auch die Versicherungsgebühren für Bootsvermieter dem heutigen Stand der

Teuerung angepasst. Während sich die Bootsvermieter im engem Sinn des Wortes den neuen Bestimmungen unterzogen, zeigten sich Schwierigkeiten bei einigen Wasserfahrvereinen, die nur gelegentlich als Bootsvermieter auftreten. Die Erledigung eingegangener Gesuche betreffend Sonderbestimmungen für die Wasserfahrvereine fällt in das Jahr 1957.

Wie in früheren Jahren wünschte der Kanton Solothurn erneut wieder den Beitritt zum interkantonalen Reglement über die Schiffsahrt auf den drei Juraseen vom 18. März 1936. Nachdem ausser dem Kanton Bern an diesem Reglement auch die Kantone Neuenburg, Freiburg und Waadt beteiligt sind, muss vor einer definitiven Regelung wahrscheinlich eine provisorische Lösung gesucht werden, die für einen später zu beschliessenden definitiven Beitritt des Kantons Solothurn als Grundlage dienen wird.

E. Schlussbemerkungen

Die gestiegenen Anforderungen der Wirtschaft unseres Landes und des Staates Bern und die Bestrebungen nach noch vermehrter Freizeit aller Kreise unseres Volkes, stellen das gesamte öffentliche und private Verkehrswesen unseres Kantons vor neue zusätzliche Aufgaben. Ends aller Enden ist der Verkehr schliesslich niemals Selbstzweck. Vielmehr hat er Dienste zu vermitteln, die unter ganz bestimmten Voraussetzungen in den Rahmen der Gesamtwirtschaft hineinzustellen sind. Mehr und mehr tritt dabei deutlich zutage, dass sowohl der öffentliche als auch der private Verkehr nicht ausschliesslich vom Standpunkt der in Kauf zu nehmenden Kosten beurteilt werden kann, sondern dass dabei die direkten und ebenso sehr die indirekten volkswirtschaftlichen Werte, die durch den Verkehr geschaffen oder vermittelt werden, im Vordergrund zu stehen haben. Je mehr und je rascher im gesamten Verkehrswesen eine von ganz klar gesehenen Tatbeständen geleitete Gesamtkonzeption gefunden werden kann, je eher werden sich auch betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Aspekte des Verkehrs auf eine gemeinsame Basis bringen und einer kostensparenden Integration entgegen führen lassen.

1. Betriebsergebnisse

	Ertrag	Aufwand	Überschuss + Fehlbetrag —
	Fr.	Fr.	Fr.
1. Schweizerische Bundesbahnen	885 544 949	648 102 814	+237 442 135
2. Bernische Privatbahnen			
<i>a) Normalspur</i>			
Bern-Lötschberg-Simplon	35 500 035	24 179 075	+ 11 320 960
Bern-Neuenburg-Bahn	4 325 422	4 425 801	— 100 379
Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn	3 795 011	3 870 294	— 75 283
Simmentalbahn	2 040 511	1 779 794	+ 260 717
Sensetalbahn ¹⁾	361 500	320 500	+ 41 000
Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn	9 650 729	8 561 495	+ 1 089 234
Solothurn-Münster-Bahn	1 159 514	1 133 094	+ 26 420
Vereinigte Huttwil-Bahnen	3 178 476	3 170 832	+ 7 644
<i>b) Schmalspur</i>			
Montreux-Oberland-Bahn	2 912 555	3 108 756	— 196 201
Chemins de fer du Jura	1 580 123	1 630 902	— 50 779
Bernner Oberland-Bahnen	2 246 840	1 953 319	+ 293 521
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1 562 836	1 357 323	+ 205 513
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	3 190 716	2 821 653	+ 369 063
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn ¹⁾	569 098	587 469	— 18 371
Solothurn-Niederbipp-Bahn	438 691	450 834	— 12 143
Langenthal-Jura-Bahn	224 350	304 662	— 80 312
Langenthal-Melchnau-Bahn	234 133	306 230	— 72 097
	72 970 540	59 962 033	+ 13 008 507
3. Konzessionierte Nahverkehrsmittel und Automobilbetriebe			
Steffisburg-Thun-Interlaken	1 085 631	949 319	+ 136 312
Biel-Meinisberg AG	109 601	88 348	+ 21 253
	1 195 232	1 037 667	+ 157 565
4. Schiffahrtsbetriebe			
Thuner- und Brienersee	1 632 773	1 395 434	+ 237 339
Bielersee ¹⁾	280 000	260 000	+ 20 000
	1 912 773	1 655 434	+ 257 339

¹⁾ Die Zahlen sind approximativ.

2. Zeitliche Übersicht

Betriebsüberschüsse

a) Normalspurbahnen ohne BLS

	Betriebsüberschuss
1947	Fr. 2 503 000
1948	» 1 538 000
1949	» 950 000
1950	» 1 224 000
1951	» 1 521 000
1952	» 1 918 000
1953	» 1 622 000
1954	» 1 476 000
1955	» 1 457 000
1956	» 1 249 000

b) Berner Alpenbahn (inkl. Schiffsbetrieb)

1947	» 6 256 000
1948	» 5 317 000
1949	» 3 655 000
1950	» 4 569 000
1951	» 5 922 000
1952	» 8 370 000
1953	» 8 227 000
1954	» 9 288 000
1955	» 9 894 000
1956	» 11 558 000

c) Schmalspurbahnen

1947	» 1 371 000
1948	» 1 121 000
1949	» 930 000
1950	» 529 000
1951	» 708 000
1952	» 760 000
1953	» 646 000
1954	» 339 000
1955	» 442 000
1956	» 438 000

d) Sämtliche bernischen Dekretsbahnen

1947	» 10 130 000
1948	» 7 976 000
1949	» 5 535 000
1950	» 6 322 000
1951	» 8 216 000
1952	» 11 239 000
1953	» 10 495 000
1954	» 11 103 000
1955	» 11 793 000
1956	» 13 245 000

Betriebskoeffizient

1947	80,9
1948	86,4
1949	90,3
1950	88,8
1951	86,3
1952	82,9

1953	84,1
1954	83,6
1955	83,4
1956	82,1

Die in der Staatsrechnung zur Buchung gelangten Zinserträge der Beteiligungskapitalien (jeweils auf den im Vorjahr von den Bahngesellschaften herausgewirtschafteten Ertrag Bezug habend) betrugen in Prozenten des Buchwertes:

1930	1,91 %	1944	2,29 %
1931	1,92 %	1945	1,60 %
1932	0,88 %	1946	3,16 %
1933	0,95 %	1947	2,01 %
1934	0,96 %	1948	2,12 %
1935	0,81 %	1949	1,36 %
1936	0,72 %	1950	1,84 %
1937	0,69 %	1951	1,60 %
1938	0,98 %	1952	1,92 %
1939	0,81 %	1953	1,77 %
1940	1,02 %	1954	1,70 %
1941	1,97 %	1955	1,50 %
1942	5,73 %	1956	1,43 %
1943	4,11 %		

Der verfügbare Ertrag für Fremdkapitalverzinsung, Amortisationen, ausserordentliche Abschreibungen, Reservestellungen und Eigenkapitalverzinsung hat in Prozenten des ertragsberechtigten Kapitals betragen:

1930	1,96 %	1943	3,45 %
1931	1,50 %	1944	3,28 %
1932	0,70 %	1945	2,35 %
1933	0,60 %	1946	1,82 %
1934	0,75 %	1947	2,45 %
1935	0,46 %	1948	1,76 %
1936	0,39 %	1949	0,49 %
1937	1,24 %	1950	0,72 %
1938	1,32 %	1951	1,49 %
1939	1,31 %	1952	2,09 %
1940	3,16 %	1953	1,76 %
1941	3,79 %	1954	1,48 %
1942	4,06 %	1955	1,69 %

(Die Berechnungen pro 1956 können noch nicht abgeschlossen werden, da verschiedene Unternehmungen ihre Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen noch nicht erstellt haben.)

3. Veränderungen bei Eisenbahn-, Automobil-, Aufzugs- und Seilbahnkonzessionen (inkl. Skilift und Sesselbahnen)

Im Jahre 1956 wurden zuhanden der Bundesbehörden oder des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen

Automobilkonzession Trametan-Mt.Crosin-St.Immer;
Trainerskilift Gürmschbühl, Wengernalp;
Trainerskilift Magglingen;
Trainerskilift Winterrain, Unterfluh.

b) Konzessionserneuerungen

Automobilkonzession Glovelier-Saignelégier; Glovelier-Lajoux;
 Automobilkonzession der Autoverkehr Steffisburg-Oberdiessbach AG, für die Strecke Kuhstelle-Rohrimoosbad;
 Automobilkonzession St.Immer-Chasseral; Le Plan Marmet-Les Bugnens;
 Automobilkonzession Rebeuvelier-Choindes;
 Automobilkonzession Erschwil-Zwingen;
 Automobilkonzession Blauen-Zwingen;
 Automobilkonzession Gwatt Dorf-Allmendingen;
 Automobilkonzession Adelboden-Geilsbrücke;
 Konzession der Städtischen Transportanstalten Biel;
 Automobilkonzession Frienisberg-Schüpfen;
 Automobilkonzession Kerzers-Wileroltigen;
 Automobilkonzession Münsingen-Konolfingen;
 Automobilkonzession Evilard-Prés d'Orvin;
 Automobilkonzession Rüschelen-Langenthal;
 Automobilkonzession Langnau und Umgebung;
 Automobilkonzession Tramelan-Dessous-Les Reussilles;
 Automobilkonzession Wimmis-Oberstocken;
 Automobilkonzession Beatenberg/Bergstation TBB-Talstation/SBN;
 Konzession Skilift Bütschels, Kandersteg;
 Konzession Luftseilbahn Adelboden-Engstligenalp.

c) Konzessionsausdehnungen

Ausdehnung der Automobilkonzession der Chemins de fer du Jura auf die Strecke Glovelier-Boécourt-Les Malettes;

Ausdehnung der Konzession der Städtischen Transportanstalten Biel auf die Strecke Beaulieuweg-Büttenbergstrasse;

Ausdehnung der Automobilkonzession des Autobetriebes Burgdorf auf die Strecke Lyssachstrasse-Eystrasse;

Ausdehnung der Automobilkonzession Langnau und Umgebung auf Strecken Bärau-Trubschachen und Langnau-Oberfrittenbach.

d) Konzessionsablehnungen

Ausdehnung der Konzession Nr.504 auf Strecke Tramelan-St.Immer;

Ausdehnung der Konzession Nr.65 auf Strecke Steffisburg-Thun;

Automobilkonzession Interlaken West-Interlaken Ost.

4. Schifffahrt**a. Bestand der kontrollierten Schiffe pro 1956**

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse und kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen.	519	629	274	717	2139
Motorgondeln.	947	354	99	248	1648
Motorboote	121	118	6	11	256
Segelboote verschiedener Art	91	157	3	3	254
Segelboote mit Aussenbordmotor	59	23	1	—	83
Segeljachten	12	46	—	—	58
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen.	8	14	1	20	43
Fähren	—	—	—	11	11
Faltboote und Paddelboote	226	258	33	503	1020
Faltboote mit Segel	68	21	11	91	191
Faltboote mit Motor	16	9	2	28	55
Total 1956	2067	1629	430	1632	5758
Total 1955	1936	1604	443	1665	5648
Veränderungen im Berichts-jahr	+131	+25	—13	—33	+110

b. Schifferpatente und Fähigkeitsausweise

Bestand der Schifferpatente Ende 1956: 1410 (1315).
 Visierte Fähigkeitsausweise: 6 (3).

c. Rechnung*Einnahmen:*

Gebühren und Stempelmarken	Fr. 33 095.—	
Reglemente	» 169.—	Fr. 33 264.—
<i>Ausgaben</i>	» 16 370.—	
<i>Überschuss</i> (1955: Fr. 16 587.85)		Fr. 16 894.—

5. Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1956

Budgetrubrik 2200	Budgetierte Einnahmen Fr.	Erzielte Einnahmen Fr.	Budgetierte Ausgaben Fr.	Wirkliche Ausgaben Fr.
Sekretariat und Eisen- bahnabtei- lung . . .	37 200.—	292 674.80	2 308 372.—	1 500 690.98

Die Mehreinnahmen sind auf die Kapitalrückzahlungen der BLS und der BOB zurückzuführen, während

die Minderausgaben daher rühren, dass für die Sanierung der SNB während des Berichtsjahres nur ein Teil des rückgestellten Kredites verwendet wurde.

Bern, den 6. Juni 1957.

*Der Bau- und Eisenbahndirektor
des Kantons Bern:*

Brawand

Vom Regierungsrat genehmigt am 28. Juni 1957.

Begl. Der Staatsschreiber: **Schneider**

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1956

(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 Betriebs-eröffnung	Aktien	Feste Verbindlichkeiten	Laufende Verbindlichkeiten	Total	Nominell	Buchwert	
I. Normalspurbahnen											
1	Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn	(2. VI. et 14. IX. 1871)	—	—	9 210 500	10 000 000	Fr. 1 205 374	Fr. 20 415 874	Fr. 2 825 250	Fr. 1 505 218	
	a) Burgdorf-Solothurn	19. XII. 1872	2. VII. 1879	26. V. 1875	—	—	—	—	—	—	
	b) Burgdorf-Langnau	23. XII. 1896	21. V. 1897	12. V. 1882	—	—	—	—	—	—	
	c) Burgdorf-Thun	—	—	21. VII. 1899	7 313 750	2 000 000	299 606	9 613 356	2 001 750	1 328 245	
2	Vereinigte Hüttilbahnen	12. XII. 1884	28. XI. 1887	1. XI. 1889	—	—	—	—	—	—	
	a) Langenthal-Hüttil	10. IV. 1891	23. II. 1893	9. V. 1895	—	—	—	—	—	—	
	b) Hüttil-Wohlsen	15. X. 1897	{ 23. XI. 1905 } { 28. II. 1907 }	1. VI. 1908	—	—	—	—	—	—	
	c) Ramsel-Sumswald-Hüttil und Grünen-Wasen	—	—	—	3 502 500	3 448 940	165 381	7 116 821	2 420 000	1 081 934	
3	Simmmentalbahn	27. VI. 1890	{ 20. VIII. u. 13. IX. 1895 }	16. VIII. 1897	—	—	—	—	—	—	
	a) Spiez-Erlenbach	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	7 685 000	5 141 829	598 096	13 424 925	3 754 400	1 000 000	
4	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	2 908 600	6 044 956	803 470	9 757 026	1 957 700	—	
	Güretal-Bern-Schwarzenburg-Bahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5	a) Gürtetalbahn	17. IV. 1891	{ 17. V. 1899 } { 27. II. 1901 }	14. VIII. 1901	—	—	—	—	—	—	
	b) Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	887 680	—	—	—	—	—	
	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	9 751 000	6 341 001	152 443	1 040 123	674 320	—	
	Freiburgerbahnen.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6	a) Freiburg-Murtlen und	21. XII. 1888	29. VIII. 1902	{ 23. VIII. 1898 } { 23. VII. 1903 }	—	—	—	—	—	—	
	b) Murtlen-Ins	30. V. 1892	7. X. 1903	1. VIII. 1908	1 135 075	1 205 822	424 742	2 765 639	60 750	—	
	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	27. VI. 1906	15. VII. 1913	59 783 500	87 356 625	5 820 774	152 960 899	23 839 000	19 628 645	
	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiff-gesellschaft Thuner- und Brienzsee)	—	(19. III. 1899)	{ 1. VI. 1893 } { 15. V. 1886 }	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	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	10 850 000	34 259	739 158	11 623 417	5 551 400	4 750 000	
	a) Pruntrut-Bonfol	5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910	—	—	—	—	—	—	
	Verlängerung Bonfol-Grenze.	26. III. 1897	9. X. 1907	21. V. 1904	—	—	—	—	—	—	
	b) Saignelégier-Glovelier	{ 29. III. 1901 }	31. I. 1883	16. VIII. 1884	—	—	—	—	—	—	
2	c) Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont	23. XII. 1881	3. XII. 1913	16. XII. 1913	—	—	—	—	—	—	
	Elektrifikation Tramelan-Tavannes	—	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	—	—	—	—	—	—	
	d) Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	{ 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	
	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1. X. 1927	24. II. 1903	17. XII. 1901	3 541 690	7 084 400	275 001	10 901 091	198 000	15 840	
3	(Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	29. III. 1909	8. VI. 1911	942 000	400 000	15 739	1 357 739	463 500	—	
	(Zweisimmen-Lenk	30. III. 1906	29. XI. 1905	26. X. 1907	97 050	—	7 794	104 844	42 960	—	
	Langenthal-Jura	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	1 003 000	—	66 511	1 069 511	706 200	—	
	Biel-Meinsberg (jetzt Autoverkehr)	—	{ 18. XI. 1912 } { 11. III. 1918 }	4. XII. 1916	4 976 500	2 000 000	704 644	7 681 144	2 184 000	2 184 000	
4	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	24. IV. 1912	10. IV. 1916	1 872 000	145 300	35 414	2 052 714	402 500	—	
	Solothurn-Zollikofen-Bern	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	987 000	300 000	711 625	1 998 625	567 500	—	
	Solothurn-Niederbipp	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	1 840 300	1 416 126	275 050	3 531 476	867 500	867 500	
	Langenthal-Melchnau	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	3 843 000	4 049 898	214 433	8 107 331	238 200	218 192	
5	Steffisburg-Thun-Interlaken	29. IV. 1887	22. XII. 1947	1. VII. 1890	—	—	—	—	63 000	63 000	
	Berner-Oberland-Bahnen	—	—	—	—	—	—	—	1 000	700	
	Jungfraubahn	—	—	—	32 190 490	17 804 813	3 409 580	53 404 833	12 524 320	9 337 792	
	Leuk-Leukerbad	—	—	—	134 363 095	139 343 986	13 599 883	287 311 964	50 089 690	33 914 034 ¹⁾	
Total										9 337 792	
Gesamttotal										33 914 034 ¹⁾	

¹⁾ Buchwert, ohne die von der Verwaltung vorgenommenen Wertberichtigungen.

¹⁾ Buchwert ohne die von der Verwaltung vorgenommenen Wertberichtigungen.

