

Verwaltungsbericht der Direktionen der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor(en): **Brawand, Samuel / Moine, V.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1960)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-417614>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

VERWALTUNGSBERICHT
DER
DIREKTIONEN DER BAUTEN UND EISENBAHNEN
DES KANTONS BERN
FÜR DAS JAHR 1960

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

I. Baudirektion

A. Allgemeines

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

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

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

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

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

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

Am 16. August starb *Albert Knutti*, Oberwegmeister und Amtsschwellenmeister des Amtsbezirkes Niderrimental. Er stand während 43 Jahren im Staatsdienst.

Den Verstorbenen bewahrt die Baudirektion ein dankbares Andenken.

Es traten zurück:

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

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

Neu wurden gewählt:

H. Freudiger, Oberingenieur des Kreises II in Bern;
E. v. Steiger, Tiefbautechniker des Kreisoberingenieurbüros Bern;
Ch. Wenger, Oberwegmeister und Amtsschwellenmeister des Amtsbezirkes Niedersimmental;
H. Klossner, Oberwegmeister und Amtsschwellenmeister des Amtsbezirkes Trachselwald;
W. Hähni, Sekretär und Rechnungsführer des Büros für Autobahnbau;
Frl. H. Troesch, Kanzlistin des Bureaus für Autobahnbau;
P. Mari, Vermessungszeichner;
E. Mühlethaler, dipl. Laborant, Chef des kantonalen Strassenbaulaboratoriums;
H. Scheurer, Fürsprecher, juristischer Fachbeamter;
A. Christe, Tiefbautechniker des Kreisoberingenieurbüros Biel;
O. Locher, technischer Angestellter des Büros für Wassernutzung und Abwasserreinigung.

Aus organisatorischen Gründen wurden versetzt:

U. Kunz, bisher Oberingenieur des II. Kreises, neu Leiter des Büros für Autobahnbau;
H. Zeindler, bisher Kreisoberingenieurbüro II, neu leitender Ingenieur in Büro für Autobahnbau;
F. Pfäffli, bisher Kreisoberingenieurbüro II, neu Tiefbautechniker im Büro für Autobahnbau;
M. Gisiger, bisher Kreisoberingenieurbüro II, neu Tiefbautechniker im Büro für Autobahnbau;

Obligationenrechtlich wurden angestellt:

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

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

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

B. Gesetzgebung

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

Im Entwurf liegen vor:

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

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

C. Hochbau

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

Nach Budgetkrediten verteilen sich die Ausgaben wie folgt:

	1960 Fr.	1959 Fr.
a) 705 1 Neu- und Umbauten.	6 474 798.70	9 279 553.90
b) 705 2 Neu- und Umbauten aus Rückstellungen .	1 381 843.90	2 199 745.45
c) 705 3 Neu- und Umbauten Inselspital	1 981 942.35	580 356.30
d) 705 4 Neu- und Umbauten Exakte Wissenschaften	2 383 413.10	1 679 709.40
e) 705 5 Neu- und Umbauten Strafanstalt Hindelbank	1 784 291.30	160 100.20
Sub-Total	14 006 289.35	13 899 465.25
f) Prov. Konto 4.14 2105 1 Inselspital, Kinderlähmungszentrale	—.—	28 617.95
g) Vorschuss-Konto 2.1 2105 1 Richigen, Erziehungsheim Viktoria	—.—	436 800.35
h) Vorschuss-Konto 2.1 2105 2 Richigen, Erziehungsheim Viktoria	—.—	13 245.—
i) Kreditoren-Konto 2.7 2105 1, Richigen, Erziehungsheim Viktoria	1 357 318.75	86 915.60
Sub-Total	15 363 608.10	14 465 044.15
k) Konten 700 1-703 Unterhaltsarbeiten an staatseigenen Gebäuden	1 842 383.80	1 863 047.—
Total	17 205 991.90	16 328 091.15

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

Im Berichtsjahr konnten folgende Bauaufgaben abgeschlossen werden:

Umbau und Renovation des Schlosses Pruntrut;
 Umbau und Renovation der Männerabteilung VII in der Heil- und Pflgeanstalt Münsingen;
 Neubau eines Laborgebäudes für Radiochemie der Universität Bern;
 Neubau eines Polizeipostens in Boncourt;
 Renovation der Kirche Heimenschwand;
 Wiederaufbau einer brandzerstörten Scheune in Witzwil;
 Ersatz einer brandzerstörten Scheune der Erziehungsanstalt Tessenberg in La Praye;
 Umbauten in der Schule für Obst-, Gemüse- und Gartenbau in Öschberg-Koppigen;
 Schaffung eines grösseren Hörsaales in der Universität Bern;
 Wiederaufbau des brandzerstörten Dachstockes West in der Kaserne Bern;
 Bau einer Wasserversorgungsanlage im Mädchenerziehungsheim Brüttelen;
 Pfarrhausrenovationen in Ätingen und Ins;
 Umbauten und Renovationen in den Techniken Biel und Burgdorf.

In Ausführung begriffen sind am Jahresende:

Neu- und Umbauten im Lehrerseminar Hofwil;
 Neuorganisation des Pharmazeutischen Institutes der Universität Bern;
 Neubauten des Wirtschafts- und Demonstrationsgebäudes in der landwirtschaftlichen Schule Rütli-Zollikofen;
 Umbau im Mädchenerziehungsheim Brüttelen;
 Neubau eines Institutes für exakte Wissenschaften der Universität Bern;
 Neu- und Umbauten der Frauenstrafanstalt Hindelbank;
 Neu- und Umbauten in der Sprachheilschule Münchenbuchsee;
 Erweiterung des Loryheimes in Münsingen;
 Umbau und Erweiterung des Oberseminars und der zugehörigen Übungsschule Bern;
 Erstellung einer neuen Treibhausanlage zum botanischen Garten der Kantonsschule Pruntrut;
 Pfarrhausrenovationen in Gerzensee und Ringgenberg;
 Umbauten in der Strafanstalt Thorberg;
 Um- und Neubauten im Knabenerziehungsheim Aarwangen;
 Renovation der beiden stadtwärts gelegenen Nydeggb-Brückenpavillons in Bern;
 Neubau des Pharmakologischen Institutes in Bern;
 Heimneubauten für das Mädchenerziehungsheim «Victoria» Richigen;
 Ausbau des Inselspitals in Bern, Etappe 1a (Schwesternhaus, Personalhaus und dermatologische Poliklinik). Ferner ist mit dem Aushub für eine weitere Etappe (Operationstrakt Ost und Küche) begonnen worden.

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

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

In Vorbereitung befinden sich:

Wiederaufbau brandzerstörter Scheunen in Bellelay und Courtemelon;
 Telephonzentrale im Frauenspital in Bern;
 Neubau der veterinär-medizinischen Fakultät Bern;
 Abteilung für tuberkulöse Geisteskranke und Asoziale in der Heilanstalt Münsingen;
 Umbau und Renovation des Amthauses in Saingelégier;
 Umbau der Schlösser Thun und Aarwangen.

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

Konto 705 1 (Bewilligungen von 1960 und früher)	Fr.	
	Fr.	Fr.
Bern, neue Offizierskaserne	19 103.95	
Rütli-Zollikofen, Molkereischule	43 487.10	
La Neuveville, Umbau Maison de Gléresse	23 225.20	
Hofwil, Lehrerseminar, Neu- und Umbau	1 282 786.60	
Rütli-Zollikofen, Landwirtschaftliche Schule, Umbau	790 037.10	
Brüttelen, Erziehungsheim, Umbau	340 211.85	
Bern, Inselspital, Mechano-Therapie	9 157.65	
Heimenschwand, Kirchenrenovation	95 000.—	
Öschberg, Umbauten in der Gartenbauschule	140 267.85	
Ätingen, Pfarrhausrenovation	4 920.—	
Boncourt, Neubau eines Polizeipostens	100 000.—	
Zimmerwald, Pfarrhausumbau	23 123.30	
St. Johannsen, Klosterkirche, Restauration	42 404.80	
Tessenberg, Erziehungsanstalt, Wiederaufbau einer Scheune	598 840.95	
Täuffelen, Pfarrhausrenovation	57 459.10	
Pruntrut, Kantonsschule, Baracke	41 619.35	
Münchenbuchsee, Sprachheilschule, Neu- und Umbauten	409 101.05	
Witzwil, Strafanstalt, Wiederaufbau einer Scheune	289 670.50	
Bellelay, Heilanstalt, Pumpstation	10 803.70	
Bern, pharmakologisches Institut, Neubau	220 539.90	
Burgdorf, Technikum, Umbauten	56 524.95	
Biel, Technikum, Umbauten	220 497.05	
Münsingen, Loryheim, Neubau	252 782.—	
Bern, Oberseminar, Neubau	121 988.30	
Gerzensee, Pfarrhausumbau	65 616.80	
Ringgenberg, Pfarrhausumbau	69 761.30	
Bern, Inselspital, Betatron-Asklepitron, Neubau	12 116.30	
Thorberg, Strafanstalt, Umbau des Personalhauses auf Schwendi	147 841.60	
Pruntrut, Kantonsschule, neue Treibhausanlage	204 500.—	
Übertrag	5 693 388.25	

	Fr.	Fr.		Fr.
Übertrag	5 693 388.25		Übertrag	6 474 798.70
Aarwangen, Erziehungsheim, Neubau	7 250.55		Biel, Technikum, Uhrmacherschule	8 984.45
Ins, Pfarrhausumbau	110 336.10		Pruntrut, Schlossumbau	573 364.55
Brüttelen, Erziehungsheim, neue Wasserversorgung	89 039.25		Bern, med. Poliklinik	49 459.45
Bern, Erweiterung verschiedener Öltankanlagen	35 264.95		Bern, radiochemisches Institut	354 892.05
Delsberg, Seminar, Schulpavillon	58 046.20		Bern, pharmazeutisches Institut	107 933.60
Bern, Kaserne, Wiederaufbau	161 178.60		Münsingen, Heilanstalt, Männerpavillon	287 209.80
Bern, Brückenpavillon Nydegg	60 735.20		Konto 705 3 (Bewilligung von 1958)	1 981 843.90
Bern, Baracke Marzili	18 413.50		Bern, Inselspital, Ausbau	1 981 942.35
Bern, Universität, Hörsaal	78 643.55		Konto 705 4 (Bewilligung von 1958)	
Nidau, Schlossumbau	10 000.—		Bern, Neubau eines Institutes für exakte Wissenschaften	2 383 413.10
Pruntrut, Schlossumbau	149 502.55		Konto 705 5 (Bewilligung von 1959)	
Pruntrut, Schlossumbau, aus SEVA	3 000.—	6 474 798.70	Hindelbank, Neu- und Umbauten in der Strafanstalt	1 784 291.30
Konto 705 2 (Bewilligungen von 1959 und früher)			Total der Bauausgaben der Rubriken 705	14 006 289.35

Im Berichtsjahr wurde über folgende Kredite abgerechnet:

Objekt	Kredit Fr.	Abrechnungsbetrag Fr.	Minderkosten Fr.
Meiringen, Pfarrhausumbau GRB Nr. 4949 vom 15. September 1958	65 000.—	64 986.60	13.40
Bern, medizinische Poliklinik, Ausbau, GRB Nr. 4948 vom 15. September 1958	244 200.—	243 742.75	457.25
Bern, Wiederaufbau alte Hauptwache, GRB Nr. 3251 vom 29. Mai 1956	165 000.—	164 478.70	521.30
Erlach, Wohnhaus für Erziehungsheim, GRB Nr. 4938 vom 15. September 1958	185 000.—	167 100.25	17 899.75
Waldhof-Langenthal, neues Kursgebäude, GRB Nr. 2700 vom 14. Mai 1956	818 650.—	818 400.—	250.—
Bern, Erneuerung der Mannschaftszimmer in der Kaserne, GRB Nr. 1140 vom 9. Mai 1949	420 000.—	418 636.55	1 363.45
Bern, Kinderlähmungszentrale in der Insel, GRB Nr. 6592 vom 20. November 1956 und GRB Nr. 2137 vom 21. Mai 1957	750 000.—	749 707.70	292.30

3. Unterhaltskonten 700–703. Der Voranschlag wies für den Unterhalt der Staatsgebäude einen Betrag von 1 856 000.— Franken auf. Die Ausgaben betragen 1 842 383.80 Franken.

Auf die einzelnen Konten verteilt ergeben sich folgende Beträge:

(Bewilligungen von 1960)

	Fr.	Fr.
700 1 Unterhalt der Amts-, Anstalts- und Wirtschaftsgebäude	1 189 403.55	
701 1 Unterhalt der Pfarrgebäude	649 656.70	
703 Unterhalt der öffentlichen Plätze	3 323.55	
Total der Unterhaltskonten pro 1960		1 842 383.80

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zentralheizungen mit Ölfeuerung wurden eingerichtet in:

Bleienbach, Gsteig bei Interlaken, Gurzelen, Krauchthal, Oberwil bei Büren a. A., Roggwil, Rüti bei Büren a. A., Signau, Sumiswald, Steffisburg, Gerzensee, Ins und Ringenberg.

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

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

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

6. Hochbaupolizei. Neben der Begutachtung vieler Bauvorhaben in bezug auf ästhetische oder bautechnische Fragen mussten in zahlreichen Rekursfällen Mitberichte zuhanden der Baudirektion abgegeben werden. Insgesamt hat das Hochbauamt in 231 Fällen zu Bau gesuchen und Rekursen Stellung genommen.

D. Strassenbau

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Ausbau der Verbindungsstrassen. Auf folgenden Teilstücken sind nennenswerte Korrekturen- und Belagsarbeiten durchgeführt worden: Reutigen-Oberstocken-Blumenstein, Zollhaus-Uetendorf, Kreuzweg-Heimenschwand, Gunten-Sigriswil, Unterseen-Bea-

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

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

5. Bruttoaufwendungen für das Strassenwesen.

Budgetrubrik 2110	Budget und Nachkredite Ausgaben	
	Fr.	Fr.
612 Besoldungen	6 208 457.75	6 208 457.75
613 Kosten für Stellvertretungen	187 312.05	187 312.05
651 Dienstkleider-, Werkzeug- und Fahrradenschädigungen	88 000.—	83 848.50
710 1 Strassenunterhalt	4 456 197.60	4 456 197.60
711 1 Wasserschäden und Schwellenbauten an Staatsstrassen	1 290 700.—	1 162 008.40
2 Dito (aus Rückstellungen)	—.—	14 996.45
712 Ausbau der Strassen:		
10 Hauptstrassen	4 516 482.15	4 516 482.15
11 Dito (aus Rückstellungen)	200 000.—	538 111.55
20 Verbindungsstrassen	9 900 000.—	9 177 605.05
21 Dito (aus Rückstellungen)	100 000.—	440 532.—
30 Alpenstrassen	2 500 000.—	844 536.25
Dito (aus Rückstellungen)	300 000.—	833 745.25
40 Nationalstrassen	5 986 834.30	5 896 834.30
770 Anschaffung von Maschinen und Werkzeugen für den Strassenbau	162 764.60	162 764.60
771 Unterhalt von Maschinen und Werkzeugen	120 968.90	120 968.90
810 Taggelder und Reiseauslagen	225 167.10	225 167.10
939 Staatsbeiträge an Gemeinden nach Strassenbaugesetz	4 122 757.65	4 122 757.65
Total	40 365 642.10	38 992 325.55

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

	Fr.
Ertrag der Motorfahrzeugsteuer	21 101 891.30
Benzinzollanteil (schätzungsweise pro 1960).	6 000 000.—
Werkgebundene Bundesbeiträge:	
Konto 2110 409 1 Haupt- und Alpenstrassen	1 804 709.55
Konto 2110 409 2 Nationalstrassen	5 989 973.—
Total Einnahmen	34 896 573.85

Verwendung der Eingänge:

	Fr.	Fr.	Fr.
Automobilbetrieb (2110 771, 810 und 2100 790)		393 301.30	
Beiträge an Gemeinden:			
Staubbekämpfung	276 112.75		
Schneeräumung	71 477.90		
Strassenbauten	3 775 167.—	4 122 757.65	
Beitrag an Autostrassenverein		2 400.—	
Strassenbau und -unterhalt aus Motorfahrzeugsteuer und Benzinzollanteil:			
2110 712 10	4 516 482.15		
11	538 111.55		
20	9 177 605.05		
21	440 532.—		
2110 712 30	844 536.25		
31	833 745.25		
40	5 896 834.30		
710 1	4 456 197.60	26 704 044.15	31 222 503.10
Minderausgaben			3 674 070.75

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

E. Wasserbau

Die Gewässerkorrekturen und -verbauungen wurden im Rahmen der subventionierten Projekte weitergeführt.

Bund und Kanton bewilligten an mehrere neue Wasserbauprojekte Beiträge.

Im Berichtsjahr wurden an den Flüssen trotz des nassen und niederschlagsreichen Sommers keine aussergewöhnlichen Hochwasser gemessen. Dagegen verursachten Gewitter besonders im Oberland teilweise verheerende Schäden. Es sei insbesondere an die Schäden von ca. 1/2 Million Franken in Meiringen und Hasliberg erinnert, wo der Alpbach, Mühlebach und Hohfluhauenbach am 19. Juni riesige Mengen Schlamm, Geröll und Felsblöcke in bewohnte Gebiete trug, ferner an die Unwetterkatastrophe in der Gemeinde Kandergrund, wo am 28. August der Stegenbach grosse Gebiete mit Geschiebe zudeckte. An allen Orten wurden Gebäude, Strassen und Kulturland beschädigt, in Kandergrund nebst der Staatsstrasse auch das Bahntrassé verschüttet. Die bestehenden Gewässerverbauungen erlitten ebenfalls grosse Schäden.

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

Die Gesamtaufwendungen von Bund, Kanton, Gemeinden und Schwellenbezirken beliefen sich auf 4 042 000.— Franken, woran der Bund 1 130 000.— Franken und der Kanton 1 281 000.— Franken an Beiträgen leisteten.

b) Budget und Rechnung der Wasserbaukredite.

Budgetrubrik 2110		Fr.
720.1	Wasserbauten	
	Budget	160 000.—
	Rechnung	158 676.65

949.10	Staatsbeiträge an Wasserbauten	Fr.
	Budget und Nachkredite	1 005 699.55
	Rechnung	1 005 699.55

c) Neue Verbauprojekte. Im Berichtsjahr wurden folgende neuen Wasserbauprojekte zur Subventionierung eingereicht: Kienbach in Lüttschental und Gündlischwand, Boltigenbach in Boltigen, Kühlauenenbach in Beatenberg, Bösbach in Steffisburg, Loosbächli in Zweisimmen, Lüttschine in Gündlischwand, Riderbach in Oberhofen, Wabisbach in Habkern, Öygraben in Oberwil und Därstetten, Bärbach in Mirchel, Schlosswil und Zäziwil, Bipperbach in Niederbipp, Emme I. Sektion, Krauchtalbach in Krauchtal, Emme II. Sektion, Wydimattgraben in Walkringen, Hasle und Vechigen, Doubs in St-Ursanne, Wahlenbach in Wahlen, Sorne in Courfaivre.

d) Schwellenreglemente und -Kataster. Das von der Baudirektion als Ersatz für das vergriffene und überholte Normalschwellenreglement aus dem Jahre 1920 aufgestellte neue Musterschwellenreglement enthält alle wesentlichen Bestimmungen, welche die Gemeinden beim Erlass von Schwellenreglementen zu berücksichtigen haben.

Der Regierungsrat genehmigte folgende neuen Schwellenreglemente und Kataster:

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

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

Die höchsten und niedrigsten Wasserspiegelkoten der drei Juraseen betragen:

	höchster	tiefster Wasserstand
Murtensee	430.07	429.15
Neuenburgersee	429.92	429.08
Bielensee	430.11	428.53

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

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

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

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

F. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

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

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

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

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

Die Konzession des Elektrizitätswerkes Kallnach wurde erneuert.

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

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

Zur Abklärung einer allfälligen Beeinflussung des Grundwassers durch das Kraftwerk Aarberg sind ausgedehnte Untersuchungen im Gange.

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

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

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

b) **Gebrauchswasserrechte.** Im Berichtsjahr sind 17 Konzessionen für neue und Erweiterungen von Gebrauchswasserrechten erteilt worden, dazu

- 5 Bewilligungen zur Wasserentnahme aus öffentlichen Gewässern,
- 2 Bewilligungen zur Wasserentnahme für landwirtschaftliche Bewässerung,
- 9 Bewilligungen zur Kiesausbeutung in Grundwassergebieten.

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

c) **Beiträge an Wasserversorgungen.** Es sind 11 Gesuche eingereicht worden; 10 davon konnten berücksichtigt werden mit einer totalen Subventionssumme von 452 660.— Franken. Ausbezahlt wurden 5 Beiträge, insgesamt 51 388.— Franken.

d) **Reinhaltung der Gewässer.** Im Berichtsjahr sind 11 neue generelle Kanalisationsprojekte sowie 3 generelle Studien über den Zusammenschluss mehrerer Gemeinden für die gemeinsame Reinigung der Abwasser ausgearbeitet worden. An die auf 229 920.— Franken veranschlagten Honorarsumme wurden 63 555.— Franken, im Mittel 27,7%, bewilligt.

Bis Ende 1960 konnten 138 generelle Projekte genehmigt werden. An 22 Abwasseranlagen mit einem subventionsberechtigten Kostenvoranschlag von 4 064 500.— Franken sind Staatsbeiträge von 1 697 092.— Franken, im Mittel 42%, bewilligt worden.

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

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

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

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

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

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

f) Wasserbuch und Wasserwirtschaft.

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

mengen des Gewerbekanals in Kirchberg fortlaufend gemessen.

Eine neue Wassermeßstation wurde in Sonceboz an der Schüss erstellt.

G. Vermessungswesen

I. Allgemeines

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

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

	Alter Kantonsteil km ²	Jura km ²	Total km ²
Fertig behandelt und an die eidgenössischen Behörden weitergeleitet sind die Lokalnamen für	3174	1494	4668
in Arbeit sind	1589	—	1589
zusammen	<u>4763</u>	<u>1494</u>	<u>6257</u>
ohne die Seeflächen verbleiben noch zu erheben für	511	—	511

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

2. Grenzbereinigungen

a) **Landesgrenze.** Beim Bund befindet sich eine Konvention über die Versicherung und den Unterhalt der Landesgrenzvermarkung zwischen Frankreich und der Schweiz in Vorbereitung. Ihre Genehmigung durch die beiden Landesregierungen bleibt abzuwarten. Längs des Kantons Bern sind alle Arbeiten beendet. Die Pläne und Versicherungsprotokolle für jeden Grenzpunkt sind vorhanden.

b) **Kantonsgrenze.** Eine Kantonsgrenzverlegung ist im Gebiet des Amtsbezirkes Büren in Vorbereitung. Sie ist bedingt durch die Güterzusammenlegungen in bernischen und solothurnischen Gemeinden.

c) **Gemeindegrenzen.** Im Berichtsjahr sind 11 Gemeindegrenzbereinigungen durchgeführt und vom Regierungsrat genehmigt worden.

3. Grundbuchvermessung

a) **Triangulation IV. Ordnung.** Von den Sektionen Bern und Saignelégier mit total 580 Punkten wurden

die Feldkontrollen ausgeführt und von der Sektion Röthenbach die Revisionsakten der eidgenössischen Landestopographie zur Verifikation übergeben. Ausserdem wurden 120 Nachführungsfälle behandelt, wovon 32 Punktversetzungen betreffen. Durch den Autobahnbau und die dadurch bedingten Güterzusammenlegungen werden viele Triangulationspunkte gefährdet, weshalb sie rechtzeitig versetzt werden müssen.

b) **Kantonales Nivellement.** An 156 eidgenössischen und kantonalen Nivellementsunkten sind Ergänzungen vorgenommen worden.

c) **Parzellarvermessung.** Vom Regierungsrat genehmigt wurden die Neuvermessungen Brienz I; Mattstetten I, Meikirch I, Rebévelier, Wengi bei Büren, Wilderswil (prov. Grundbuchplan der Güterzusammenlegung Ägeren) und Zweisimmen II. Vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement wurden als Grundbuchvermessung anerkannt: Brienz I, Meikirch I, Rubigen I, Ruppoldsried, Wangen an der Aare II, Wengi bei Büren und Zweisimmen II.

Folgende Neuvermessungen befanden sich in Arbeit: Adelboden I, Äschi bei Spiez, Bätterkinden, Bern IX, Biel V, Les Bois, Bütigen, Busswil bei Büren, Därligen, Erlach I, Evillard, Frutigen II, III, Guttannen III, Huttwil I, II, Ins I, Kirchberg BE, Köniz I, II, Krattigen, Leissigen, Lenk II, Meiringen I, Mervelier II, Montmelon I, II, Mühledorf II, Münchringen, Nidau I, Oberwil im Simmental II, Rohrbach, Saanen I, II, III, Seehof, Saint-Ursanne II, III, IV, Unterseen II, Vinelz, Zweisimmen III.

d) **Original-Übersichtsplan 1 : 10 000.** Im Jura ist die Originalaufnahme ganz und im Mittelland zum grössten Teil beendet. Die noch bestehende Lücke im Raume Burgdorf-Seeberg-Wangenamt ist zu $\frac{4}{5}$ in Arbeit. Das Hauptgewicht liegt auf den photogrammetrischen Aufnahmen im Oberland. Westlich der Linie Interlaken-Eiger und nördlich der Linie Interlaken-Faulhorn-Rosenlauri-Grimsel ist der Übersichtsplan, aufgeteilt in 22 Operate, in Arbeit. Der Stand der Übersichtsplanarbeiten auf Ende 1960 ist folgender:

Genehmigt im Jura, sämtliche Gemeinden	1494
genehmigt im alten Kantonsteil	<u>2799</u>
total genehmigt	4293
in Arbeit	<u>2229</u>
zusammen	6522
noch auszuführen	<u>246</u>
Fläche des Kantons Bern (ohne Seefläche)	<u>6768</u>

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

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

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

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

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

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

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

SA 86 Fahy (Umzeichnung)
SA 98 Erschwil (Neuzeichnung)
SA 101 Saignelégier (Neuzeichnung)
SA 110 Welschenrohr (Neuzeichnung)
SA 114 Biaufond (Neuzeichnung)
SA 116 La Ferrière (Neuzeichnung)
SA 122 Pieterlen (Neuzeichnung)
SA 139 Grossaffoltern (Neuzeichnung)
SA 339 Heimberg (Neuzeichnung)

In Arbeit sind die Blätter:

Neuzeichnung (283 km ²)	SA 96	Laufen
	SA 109	Gänsbrunnen
	SA 123	Grenchen
	SA 134	La Neuveville
	SA 313	Kerzers
	SA 321	Bigenthal
	SA 323	Schlosswil
	SA 332	Neuenegg
	SA 368	Lauperswil

Umzeichnung (179 km ²)	SA 87	Réclère
	SA 88	Porrentruy
	SA 107	Moutier
	SA 352	Wattenwil

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

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

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

h) Vorschüsse des Staates an die Gemeinden für Vermessungsarbeiten.

Stand des Vorschusskredites am 31. Dezember 1959	Fr.	823 876.75
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrage von		373 098.—
		<u>1 196 974.75</u>

Die Rückzahlung der Gemeinden und die Verrechnung der Bundesanteile und Staatsbeiträge erreichten im Jahre 1960 die Summe von

Stand des Vorschusskredites am 31. Dezember 1960		<u>787 376.50</u>
--	--	-------------------

Bern, den 11. März 1961.

Der Baudirektor des Kantons Bern:

Brawand

II. Eisenbahndirektion

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

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

A. Schweizerische Bundesbahnen

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

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

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

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

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

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

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

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

B. Eisenbahngesetz und Privatbahnen

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Lastenverteilung bei der Defizitdeckung erfolgt seit 1959 nach neuem Eisenbahngesetz. Zwei Drittel übernimmt der Bund und ein Drittel die Kantone. Durch Einbezug der ordentlichen Abschreibungen ist für den Kanton Bern keine Entlastung eingetreten. Die Aufwendungen sind vielmehr gestiegen. Für das Rechnungsjahr

1959 der Bahnen betrug der Aufwand des Staates annähernd 1,5 Millionen Franken. Diesem Betrag stehen Bundesmittel von etwas mehr als drei Millionen Franken gegenüber.

Die Belastung für das Jahr 1960 kann nur auf Grund von Schätzungen überblickt werden. Gegenüber 1959 sind die Fehlbeträge einzelner Unternehmungen kleiner geworden, während bei andern Bahnen eine Verschlechterung der Finanzlage festzustellen ist. Insbesondere werden inskünftig die Personalkosten bei sämtlichen Unternehmungen ansteigen. Diese Entwicklung folgt aus einer in Vorbereitung stehenden Verfügung des Post- und Eisenbahndepartementes betreffend die Normierung der Personalaufwendungen. Damit sollen die Personalkosten im Mittel pro Angestellten in eine gewisse Relation zu den analogen Aufwendungen der Bundesbahnbeamten gebracht werden. Die Abstufungen erfolgen nach der Bedeutung der einzelnen Unternehmungen.

C. Bauarbeiten und Betriebsfragen einzelner Privatbahnen

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

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

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

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

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

stellbuchten soll in den kommenden Jahren fortgesetzt werden.

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

D. Tilgung von Fremdkapital

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

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

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

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

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

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

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

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

E. Konzessionierte Automobilbetriebe

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

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

F. Konzessionierte Schifffahrt

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

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

G. Luftverkehrsfragen

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

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

H. Rohrleitungen (Pipelines)

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

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

I. Luftseilbahnen und Skilifte

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

Skiliftkonzessionen werden durch den im Berichtsjahr erfolgten Beitritt zum Konkordat der nicht durch den

Bund zu konzessionierenden Luftseilbahnen und Skilifte nach Massgabe der Konkordatsvorschriften erteilt. Es ergeben sich daraus technische und vor allem administrative Vereinfachungen.

K. Fahrplanwesen

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

L. Kleinschiffahrt

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

M. Schlussbemerkungen

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

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

Verwaltung	Ertrag	Aufwand inkl. Abschreibungen	Überschuss + Fehlbetrag —	Deckung der Fehlbeträge		Kantonskredit nach Voranschlag 1961
				Anteil Bund	Anteil Kt. Bern	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Schweiz. Bundesbahnen . . .	1 079 540 912	962 662 002	+116 878 910	—	—	—
2. Bernische Privatbahnen						
<i>a) Normalspur</i>						
Bern-Lötschberg-Simplon . .	43 204 687	35 769 977	+ 7 434 710	—	—	—
Bern-Neuenburg-Bahn . . .	5 108 766	5 749 873	— 641 107	427 406	138 907	250 000
Gürbetal-Bern-Schwarzenburg	4 533 151	5 609 427	— 1 076 276	717 516	358 758	400 000
Simmentalbahn	2 521 992	2 828 971	— 306 979	204 653	102 326	165 000
Sensetalbahn	418 506	414 587	+ 3 919	—	—	—
Emmental-Burgdorf-Thun .	11 311 908	10 954 186	+ 357 722	—	—	—
Vereinigte Huttwil-Bahnen .	3 783 402	4 376 513	— 593 111	394 096	143 800	210 000
Solothurn-Münster-Bahn . .	1 294 302	1 517 843	— 223 541	149 028	22 254	32 000
<i>b) Schmalspur</i>						
Chemins de fer du Jura . . .	1 561 053	2 175 389	— 614 336	307 168	307 168	230 000
Montreux-Oberland	3 707 033	4 009 725	— 302 692	201 794	47 422	150 000
Bern-Oberrand-Bahnen . . .	3 536 738	3 471 372	+ 65 366	—	—	—
Solothurn-Zollikofen-Bern .	3 922 513	3 883 353	+ 39 160	—	—	—
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1 965 070	1 939 481	+ 25 589	—	—	34 000
Biel-Täuffelen-Ins	582 702	715 000	— 132 298	88 198	44 100	50 000
Solothurn-Niederbipp-Bahn .	564 660	619 373	— 54 713	36 476	10 943	24 000
Oberraargau-Jura-Bahnen . .	742 728	1 001 293	— 258 565	172 378	86 189	80 000
	88 759 211	85 036 363	+ 3 722 848	2 698 713	1 261 867	1 625 000
3. Schiffahrtsbetriebe						
Thuner-Brienzersee	2 020 893	1 949 029	+ 71 864	—	—	—
Bielersee-Dampfschiffgesellschaft	352 719	374 692	— 21 973	1)	—	—
	2 373 612	2 323 721	+ 49 891			
4. Konzessionierte Autobetriebe						
Steffisburg-Thun-Interlaken .	1 563 181	1 520 221	+ 42 960	—	—	60 000
Biel-Meinisberg	117 031	158 480	— 41 449	1)	—	—
	1 680 212	1 678 701	+ 1 511	—	—	60 000

1) Aus vorhandenen Reserven gedeckt

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

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

a) Definitive Konzessionserteilungen

Automobilkonzession:

Grindelwald Tuffbach-Kirche,
Grindelwald Bahnhof-Station Grund
Lenk i. S.-Bühlberg
Laupersdorf-Münster
Belfort-Pruntrut
Tramelan-Lajoux

Sesselbahn:

Schönried-Horneggli

Skilift:

St. Immer-Les Savagnières
Läger-Männlichen
Jochpass-Jochstock

b) Provisorische Konzessionserteilungen

Skilift:

Bühlberg-Hahnenmoos
Bumbach-Roseggli
Käserstatt-Hohbühl
«Bödéli», Wasen i. E.
Geils-Laveygrat

c) Konzessionserneuerungen

Automobilkonzession:

Wimmis-Oberstocken
Tramelan-St. Immer
Bern-Belpmoos
Münsingen-Konolfingen
Meiringen-Aareschlucht
Laufen-Kleinfühl
St. Immer Station-Hôpital
Ortsautobusbetrieb Burgdorf
Bergstation Drahtseilbahn Beatenberg-Talstation
Sesselbahn Beatenberg-Niederhorn
Zwingen-Büsserach

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

d) Konzessionsausdehnungen

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

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

e) Konzessionsablehnungen

Luftseilbahn Wasserngrat-Berzgrumm
Schilthornbahn/Allmendhubel-Engetal

3. Schifffahrt

a) Bestand der kontrollierten Schiffe pro 1960

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse und kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis zu 10 Personen	611	608	268	448	1935
Ruderboote von 11 und mehr Personen	—	2	1	—	3
Motorgondeln (Wasserfahrzeuge mit Ausenbordmotor)	874	465	115	440	1894
Motorboote mit einer Tragfähigkeit von 1 bis 6 Personen	301	98	2	3	404
Motorboote mit einer Tragfähigkeit von 7 und mehr Personen	210	52	7	5	274
Lastschiffe ohne Motor	—	—	—	64	64
Motorlastschiffe	3	11	—	1	15
Segelboote aller Art	202	303	17	—	522
Falt- und Paddelboote aller Art	306	296	48	705	1355
Pro 1960	2507	1835	458	1666	6466
Pro 1959	2202	1665	450	1482	5799
Veränderungen	+305	+170	+8	+184	+667

b) Schifferpatente und Fähigkeitsausweise

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

c) Rechnung

<i>Einnahmen:</i>	Fr.	Fr.
Gebühren- und Stempelmarken	48 008.—	
Drucksachen	1 268.—	
Mietzinse der Bootsanbindepl.	1 832.—	51 108.—
<i>Ausgaben:</i>		
Besoldungsanteile, Telephon- und Reisespesen, Drucksachen- auslagen, Büromaterial usw.		27 538.—
<i>Überschuss</i> (1959: Fr.30 380.—)		23 570.—

4. Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1960

Budgetrubrik 2200	Budgetierte Einnahmen	Erzielte Einnahmen	Budgetierte Ausgaben	Wirkliche Ausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Sekretariat und Eisenbahnabteilung	296 100	305 634	9 578 898	4 667 327

Bern, den 6. Juni 1961.

Der Eisenbahndirektor
des Kantons Bern:

Brawand

Vom Regierungsrat genehmigt am 23. Juni 1961.

Begl. Der Staatsschreiber: **Hof**

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1960
(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. u. 14. IX. 1871 }	—	—	9 210 500	10 000 000	1 205 374	20 415 874	2 825 250	1 505 218
	a) Burgdorf-Solothurn	19. XII. 1872	2. VII. 1879	26. V. 1875	—	—	—	—	—	—
	b) Burgdorf-Laagnau	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 Huttwilbahnen	12. XII. 1884	28. XI. 1887	1. XI. 1889	—	—	—	—	—	—
	a) Langenthal-Huttwil	10. IV. 1891	23. II. 1893	9. V. 1895	—	—	—	—	—	—
	b) Huttwil-Wolhusen	—	{ 23. XI. 1905 }	—	—	—	—	—	—	—
	c) Ramsel-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	15. X. 1897	{ 28. II. 1907 }	1. VI. 1908	3 502 500	3 448 940	165 381	7 116 821	2 420 000	1 081 934
3	Simmentalbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	a) Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	{ 20. VIII. u. 18. IX. 1895 }	16. VIII. 1897	—	—	—	—	—	—
	b) Erlenbach-Zweismimmen	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	—	—	—	—	—	—
4	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	7 685 000	5 141 829	598 096	13 424 925	3 754 400	1 000 000
5	Güretal-Bern-Schwarzenburg-Bahn	—	—	—	2 908 600	6 044 956	803 470	9 757 026	1 957 700	—
	a) Güretalbahn	17. IV. 1891	{ 17. V. 1899 }	14. VIII. 1901	—	—	—	—	—	—
	b) Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	{ 27. II. 1901 }	1. XI. 1902	887 680	—	—	1 040 123	674 320	—
6	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	1. VI. 1907	9 751 000	6 341 001	720 467	16 812 468	32 200	32 200
7	Freiburgerbahnen	{ 21. XII. 1868 }	—	—	—	—	—	—	—	—
	a) Freiburg-Murten und	30. V. 1892	29. VIII. 1902	{ 23. VIII. 1898 }	—	—	—	—	—	—
	b) Murten-Ins	9. XII. 1889	7. X. 1903	{ 23. VII. 1903 }	—	—	—	—	—	—
8	Solothurn-Münster	—	—	1. VIII. 1908	1 135 075	1 205 822	424 742	2 765 639	60 750	—
9	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiff-gesellschaft Thuner- und Brienzsee)	Einheitskonzession, (21. VI. 1913)	27. VI. 1906 (19. III. 1899)	15. VII. 1913 (1. VI. 1893) 15. V. 1886	59 783 500	87 356 625	5 820 774	152 960 899	23 839 000	19 628 645
	Total	—	—	—	102 177 605	121 539 173	10 190 353	233 907 131	37 565 370	24 576 242
II. Schmalspurbahnen										
1	Compagnie des chemins de fer du Jura	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 }	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) Saignelégier-Glovelier	{ 29. III. 1901 }	9. X. 1907	21. V. 1904	—	—	—	—	—	—
	c) Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont	23. XII. 1881	31. I. 1883	16. VIII. 1884	—	—	—	—	—	—
	d) Elektrifikation Tramelan-Tavannes	—	3. XII. 1913	16. XII. 1913	—	—	—	—	—	—
	e) Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	—	—	—	—	—	—
2	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1. X. 1927	{ 20. IX. 1897 }	21. X. 1898	2 237 950	2 374 850	364 161	4 976 941	1 238 560	1 238 560
	a) Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	26. II. 1908	17. XII. 1901	—	—	—	—	—	—
	b) Zweisimmen-Leuk	30. III. 1906	29. III. 1909	8. VI. 1911	3 541 690	7 084 400	275 001	10 901 091	198 000	15 840
	c) Langenthal-Jura	30. III. 1906	29. XI. 1905	26. X. 1907	942 000	400 000	15 739	1 357 739	463 500	—
	d) Biel-Meinisberg (jetzt Autoverkehr)	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	97 050	—	7 794	104 844	42 960	—
6	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	{ 18. XI. 1912 }	4. XII. 1916	1 003 000	—	66 511	1 069 511	706 200	—
	a) Solothurn-Zollikofen-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4 976 500	2 000 000	704 644	7 681 144	2 184 000	2 184 000
	b) Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1916	1 872 000	145 300	35 414	2 082 714	402 500	—
	c) Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987 000	300 000	711 625	1 998 625	567 500	—
10	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	1 840 300	1 416 126	275 050	3 531 476	867 500	867 500
11	Berner-Oberland-Bahnen	29. IV. 1887	22. XII. 1947	1. VII. 1890	3 843 000	4 049 898	214 433	8 107 331	238 200	218 192
12	Jungfrauabahn	—	—	—	—	—	—	—	63 000	63 000
13	Leuk-Leukerbad	—	—	—	—	—	—	—	1 000	700
	Total	—	—	—	32 190 490	17 804 813	3 409 530	53 404 833	12 524 320	9 337 792
	Gesamttotal	—	—	—	134 368 095	139 343 986	13 599 883	287 311 964	50 089 690	33 914 034 ¹⁾

¹⁾ Buchwert ohne die von der Verwaltung vorgenommenen Wertberichtigungen.

