

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

**Herausgeber:** Kanton Bern

**Band:** - (1965)

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

**Autor:** Huber, Henri / Moine, V.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-417707>

### **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:** 30.03.2025

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

**VERWALTUNGSBERICHT**  
**DER**  
**DIREKTIONEN DER BAUTEN UND EISENBAHNEN**  
**DES KANTONS BERN**  
**FÜR DAS JAHR 1965**

*Direktor:* Regierungsrat HENRI HUBER

*Stellvertreter:* Regierungsrat Dr. V. MOINE

**I. Baudirektion**

**A. Allgemeines**

Die Baudirektion sah sich im Berichtsjahr wiederum vor ständig wachsende und zum Teil neue Aufgaben gestellt, die eine immer stärker werdende Belastung des Personals mit sich brachten. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, hat Herr Grossrat Bortler am 12. Mai 1965 namens der freisinnig-demokratischen Grossratsfraktion ein Postulat eingereicht zur Überprüfung des veralteten Dekretes betreffend die Umschreibung und Organisation der Direktionen des Regierungsrates vom 30. August 1898. Dieses Postulat wurde in der Septembersession mit grosser Mehrheit angenommen. In der Folge beantragte der Regierungsrat dem Grossen Rat, für das Bau- und das Eisenbahnwesen je eine Direktion zu bilden. In der kommenden Februarsession wird der Grosse Rat zu beschliessen haben, ob das zitierte Dekret in der Weise geändert wird, dass an Stelle der bisherigen Bau- und Eisenbahndirektion je eine Direktion für die Bauten und eine für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft tritt. Im Hinblick auf einen gerechten Ausgleich zwischen den Lasten der Baudirektion und der neuen Direktion hätte letztere zu dem gesamten Verkehrswesen noch die Wasserwirtschaft, den Gewässerschutz und die Energiewirtschaft zu übernehmen. Ein solcher Grossratsbeschluss hätte zur Folge, dass an Stelle des Organisationsdekretes der Bau- und Eisenbahndirektion vom 11. November 1952 zwei neue Dekrete erlassen werden müssten: eines für die Baudirektion und eines für die Verkehrs-, Energie- und Wasserwirtschaftsdirektion.

Wegen Erreichung der Altersgrenze demissionierten auf den 1. Dezember der Kantonsbaumeister und der Kantonsoberingenieur. Vor der Wahl des neuen Kantonsoberingenieurs erfolgten folgende zwei vorläufige Ände-

rungen des Organisationsdekretes der Bau- und Eisenbahndirektion:

- a) Schon dem früheren Kantonsoberingenieur war es nicht mehr möglich, sich näher mit den Fragen des Autobahnbaus zu befassen, weil er und die Kreisoberingenieure von andern umfangreichen und zum Teil neuen Aufgaben absorbiert wurden. Deshalb erfolgte die Schaffung eines selbständigen Autobahnamtes, welches der direkten Obergabe der Baudirektion für die kantonalen Belange unterstellt wurde. Durch diese organisatorische Massnahme konnte auch viel unproduktive Dienstwegarbeit, die oft unliebsame Verzögerungen im Gefolge hatte, ausgeschaltet werden.
- b) Die frühere Unterstellung des Büros für Wassernutzung unter den Kantonsoberingenieur hat sich in der Praxis ebenfalls nicht bewährt. Es war dem Kantonsoberingenieur aus den obgenannten Gründen unmöglich, sich näher mit den Aufgaben der ihm unterstellten Büros zu befassen. Heute hat das Büro für Wassernutzung längst nicht mehr nur die beiden Teilprobleme Wassernutzung und Abwasserreinigung zu bearbeiten, sondern sämtliche Aufgaben der Wasserwirtschaft (Hydrologie, Wasserkraftnutzung, Wasserversorgung, Gewässerschutz). Sodann wurde das genannte Büro vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 4246 vom 8. Juni 1965 als kantonale Koordinationsstelle für konventionelle und nukleare thermische Zentralen sowie für Rohrleitungen für Energieträger (Gas und Mineralien) bezeichnet. Nachdem das Büro für Wassernutzung in den letzten 13 Jahren seine Aufgaben faktisch selbständig unter der Obergabe der Baudirektion erfüllt hat, drängte sich auch hier eine De-iure-Verselbständigung auf. Die organisatorische

Massnahme besteht darin, dass aus dem Büro ein selbständiges Wasserwirtschafts-, Gewässerschutz- und Energiewirtschaftsamt geschaffen wurde.

Diese zwei vorläufigen Änderungen des Organisationsdekretes wurden vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 7197 vom 8. Oktober 1965 genehmigt. Die Baudirektion wurde dabei verpflichtet, dem Regierungsrat zuhänden des Grosse Rates bis Ende 1966 eine definitive Abänderung ihres Organisationsdekretes im gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren zu unterbreiten.

Zuhänden des Regierungsrates behandelte die Baudirektion:

- 100 Baureglemente und Zonenpläne,
- 150 Strassen- und Baulinienpläne,
- 500 Direktorialentscheide, Ausnahmegewilligungen, Konzessionen und Sondernutzungsbewilligungen auf Grund des Strassenbaugesetzes.

Dazu kamen zahlreiche Wasserversorgungsreglemente, Kanalisationsreglemente, Weg- und Grundeigentümerbeitragsreglemente, Schwellen-, Elektrizitäts- und andere Reglemente.

Baurekurse und Rekurse im Gemeindebeschwerdeverfahren wurden 61 behandelt. Ferner mussten zahlreiche Beschwerdebeantwortungen an das Verwaltungs- und an das Bundesgericht verfasst werden. Zu vielen Geschäften anderer Direktionen hatte die Baudirektion Mitberichte abzugeben. Es oblag ihr ferner ein intensiver juristischer Beratungsdienst für die Abteilungen der Baudirektion und andere Amtsstellen der Zentralverwaltung, die kantonale Planungsgruppe Bern, die Regierungstatthalter und Gemeinden sowie Privatpersonen, insbesondere Anwälte.

Sodann besorgte die Baudirektion die Leitung und das Zentralsekretariat der Interkantonalen Baukommission der II. Juragewässerkorrektion (5 Kantone) sowie die Leitung der kantonalen Planungsgruppe Bern.

Dass der grosse Geschäftsbereich der Baudirektion ein grosses politisches Interesse auf sich zieht, bewiesen im Berichtsjahr die 9 Motionen, 11 Postulate, 15 Interpellationen und 11 Schriftlichen Anfragen, welche vor dem Grosse Rat beantwortet werden mussten.

Über die unerledigten Motionen und Postulate wird unter Abschnitt C. Auskunft erteilt.

### Personal

Im August starb Walter Zbinden, Oberwegmeister Kreis I, Frutigen. Er stand während 17½ Jahren im Staatsdienst. Die Baudirektion bewahrt dem Verstorbenen ein dankbares Andenken.

Wegen Erreichung der Altersgrenze traten zurück:  
Dr. Emil Gerber, Kantonsoberingenieur, und  
Heinrich Türler, Kantonsbaumeister.

Herr Dr. Gerber diente dem Staat während 28 Jahren, wovon 15 Jahre als Kreisoberingenieur Bern-Mittelland und 13 Jahre als Kantonsoberingenieur.

Herr Türler konnte auf nahezu 36 Jahre Staatsdienst zurückblicken. 6 Jahre war er Architekt des Hochbauamtes, 15 Jahre Adjunkt des Kantonsbaumeisters und ebensolang Kantonsbaumeister.

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

Zum neuen Kantonsoberingenieur wurde gewählt Gottfried Bachmann, bisher Vorsteher des kantonalen Büros für Strassenplanung.

Charles Horlacher, bisher Adjunkt des Kantonsbaumeisters, wurde zum Kantonsbaumeister gewählt.

Gestützt auf die unter A. Allgemeines aufgeführten zwei vorläufigen Änderungen des Organisationsdekretes der Bau- und Eisenbahndirektion wurden zu Chefbesamten befördert:

Ulrich Kunz, bisher Chef des Büros für Autobahnbau, *neu* Oberingenieur des Autobahnamtes.

Hans Ingold, bisher Adjunkt des Kantonsoberingenieurs, *neu* Oberingenieur des Wasserwirtschafts-, Gewässerschutz- und Energiewirtschaftsamtes.

Zum 3. Direktionssekretär wurde gewählt Dr. Aldo Zaugg, bisher Gerichtspräsident des Amtsbezirks Thun.

## B. Gesetzgebung

Im Berichtsjahr hat der Grosse Rat folgende Dekrete erlassen:

1. Dekret vom 13. Mai 1965 betreffend die Umlegung von Baugebiet und die Grenzregulierung.

2. Dekret vom 13. Mai 1965 über die Erhebung von Beiträgen der Grundeigentümer an die Strassenbaukosten der Gemeinden.

3. Dekret vom 11. Mai 1965 über die staatlichen Leistungen an die Anlagen der Wasserversorgung und die Beseitigung des Abwassers, des Kehrrechts, der Tierkadaver und anderer Abfälle (DWA).

Bezüglich des Dekretes über das Baubewilligungsverfahren hielt der Grosse Rat in der Novembersession die Eintretensdebatte ab.

Am 2. April 1965 erliess der Regierungsrat eine Abänderung der Verordnung vom 22. Dezember 1961 über die Verhütung von Unfällen und über die sanitarischen und hygienischen Einrichtungen bei der Ausführung von Bauarbeiten.

Überarbeitet wurde ferner das Verzeichnis der eidgenössischen und kantonalen Erlasse über das Vermessungswesen.

Folgende Gesetzgebungsarbeiten wurden neu aufgenommen:

Der bernische Universitätsprofessor Dr. iur. und phil. P. Liver wurde mit der Aufstellung eines Entwurfes Totalrevision des Wassernutzungsgesetzes beauftragt. Er kann die Arbeiten an diesem Entwurf nicht vor 1966 aufnehmen.

Am 15. September 1965 bestellte der Regierungsrat eine ausserparlamentarische Expertenkommission zur Vorbereitung des Entwurfes der kantonalen Baudirektion über die Revision des Bauvorschriftengesetzes. Die Kommission hat ihre Arbeit inzwischen aufgenommen. Im Vordergrund stehen Fragen der Orts-, Regional- und Landesplanung.

Des weitern hat die Baudirektion die Revision der Verordnung vom 16. Januar 1934 betreffend die Vergebung von Arbeiten und Lieferungen für den Staat, seine Verwaltungen und Anstalten (sogenannte Submissionsverordnung) an die Hand genommen.

### C. Unerledigte Motionen und Postulate

*Motion Droz* vom 12. Mai 1965 wünscht, dass das Teilstück Lyss-Schönbühl der Autostrasse Bern-Biel vier-spurig ausgebaut werde.

*Motion Rüz* vom 24. November 1965 wünscht den raschen Ausbau der Autostrasse von Schönbühl bis Schönbrunnen an Stelle einer Verbreiterung der bestehenden Strassen.

Gestützt auf diese Motionen wurde auf den Ausbau Schönbühl-Schönbrunnen verzichtet und die Projektierung auf eine Autobahn umgestellt.

*Motion Fleury* vom 12. Mai 1965 betreffend Korrektur der Staatsstrasse vor dem Dorf Courroux sowie Abwasserleitung. Ein Projekt für die Verbreiterung und Streckung der Strassenfahrbahn ist schon früher in Auftrag gegeben worden. Die Strassenbauarbeiten können jedoch nicht begonnen werden, bevor der Kanalisationsstrang gebaut ist und sich die zum Teil bis 5 m tiefen Gräben gesetzt haben. Der Baubeginn ist ferner abhängig von den verfügbaren Strassenbaukrediten, vom Landerwerb durch die Gemeinden Courroux und Delsberg sowie von der Bereitschaft der Gemeinden, die Gehwege gleichzeitig mit dem Fahrbahnausbau auszuführen.

*Motion Stoller* vom 22. September 1965 betreffend Aufnahme der beiden Zufahrten zum Lötchberg in das schweizerische Hauptstrassennetz. Der Regierungsrat hat schon früher Schritte im Sinne der Motion unter-nommen. Diese sind mit Rücksicht auf den Rawil erfolglos geblieben. Das gegenwärtige Hauptstrassenprogramm läuft im Jahr 1967 ab. Diesbezügliche Verhandlungen mit dem Eidgenössischen Amt für Strassen- und Flussbau sind im Gange.

*Motion Oeuwray* vom 24. November 1965 betreffend Gefahrenquelle Creux-Genat und Le Petit Bois. Diese Motion wurde in ein Postulat umgewandelt. Die Sanierung der beiden Gefahrenquellen (gefährliche Strassenkurven) erfordert verhältnismässig grosse Aufwendungen. Dabei liegen sie in Strassenzügen ohne grosse Verkehrsmengen (die Unfälle sind eindeutig infolge übersetzter Geschwindigkeit entstanden). Das Projekt für die Korrektur von Le Petit Bois liegt vor, dasjenige für Creux-Genat wird bearbeitet.

*Postulat Kunz* (Thun) vom November 1964 betreffend Einsetzung einer grossrätlichen Spezialkommission, welche beim Aufstellen eines Dringlichkeitsprogrammes vorberatend mitzuwirken hätte, mit dem Ziel, die Zahl der Teilstücke und Baulose herabzusetzen. Der Grosse Rat hat in seiner Sitzung vom 17. November 1965 eine 13köpfige Strassenkommission mit Grossrat Kunz (Thun) als Präsident ernannt. Eine Abänderung der Geschäftsordnung für den Grossen Rat ist in Vorbereitung.

### D. Hochbau

**1. Allgemeines.** Die Ausgaben des Hochbaues betragen im Berichtsjahr Fr. 34 753 944.95 (im Vorjahr Franken 39 893 485.90). Über die Verteilung der Ausgaben nach Budgetkrediten wird auf die Staatsrechnung verwiesen.

Folgende Bauaufgaben konnten 1965 abgeschlossen werden:

- Neubau eines Schulgebäudes für das Haushaltungslehre-rinnenseminar in Pruntrut;
- Neu- und Umbauten für die Ökonomie der Heilanstalt Waldau;
- Erstellung eines neuen Gewächshauses mit zwei Treib-häusern im Unterseminar Hofwil;
- Neubau eines Wohn- und Schwesternhauses für das Frauenspital Bern;
- Neubau eines Verwaltungsgebäudes in Delsberg;
- Bau eines Garagetraktes beim Amthaus in Meiringen;
- Erstellung einer neuen Turnhalle auf dem Universitäts-sportplatz Bern;
- Erweiterung, bauliche Anpassung und Renovation der orthopädischen Klinik des Inselspitals;
- Provisorische Einrichtung des pflanzenphysiologischen Institutes im Erdgeschoss des Hauptgebäudes des botanischen Institutes der Universität Bern;
- Umbau und die Renovation des Wohnstockes der land-wirtschaftlichen Schule Schwand in Münsingen;
- Umbauten im zahnärztlichen Institut für die kiefer-chirurgische Klinik;
- Einbau eines Werkhofes und Magazins sowie Renovation der Fassaden des Kornhauses in Aarwangen;
- Neubau eines Werkhofes für den Kreisoberingenieur V in Delsberg;
- Umbauarbeiten in der Pfrundscheune in Aegerten;
- Neubau eines Salzmagazins in Langenthal;
- Erstellung einer Mehrzweckbaracke auf dem Areal der Universitätskinderklinik des Inselspitals Bern;
- Erweiterung des Loryspitals in Münsingen.

In Ausführung begriffen sind am Jahresende:

- Neu- und Umbauten der Frauenstrafanstalt Hindelbank;
- Neu- und Umbauten in der Sprachheilschule München-buchsee;
- Umbau des Küchentraktes in der Heilanstalt Bellelay;
- Sanierung von Wegen und Plätzen in der Ökonomie der Heilanstalt Bellelay;
- Erstellung einer Öltankanlage und Erweiterung der Öl-feuerung in der Wärmezentrale der Heilanstalt Belle-lay;
- Neubau einer Abteilung für tuberkulöse Geisteskranke und Asoziale in der Heilanstalt Münsingen;
- Restauration der Jesuitenkirche in Pruntrut zum Zwecke ihrer Verwendung als Aula der Kantonsschule;
- Aufstockung und verschiedene Erneuerungen im Haupt-gebäude des kantonalen Frauenspitals in Bern;
- Anschluss des Frauenspitals und des Obergerichtes in Bern an das Fernheizwerk der Stadt Bern;
- Erneuerung der Wasserversorgung und des Hydranten-netzes in der landwirtschaftlichen Schule Courtemelon;

Wiederaufbau des Versorgungsheimes Pré-aux-bœufs in Sonvilier;  
 Renovation und Ausbau der Mannschaftskaserne Bern;  
 Neubauten für ein Seminar und Gymnasium in Langenthal;  
 Neubauten der veterinär-medizinischen Fakultät der Universität Bern;  
 Renovationsarbeiten im Altbau des Technikums Burgdorf;  
 Konsolidierung von Stützmauern der Schlossanlage Pruntrut;  
 Erstellung von vier Personalhäusern sowie einer Turnhalle im Erziehungsheim Oberbipp;  
 Erstellung einer Schweinescheune in der Strafanstalt Thorberg;  
 Bauliche Erweiterung im Untergeschoss des zoologischen Institutes der Universität Bern;  
 Umbau- und Renovation des Pfarrhauses Köniz;  
 Erstellung von zwei zusammengebauten Personalhäusern für die Arbeitsanstalt St. Johannsen;  
 Umbau- und Instandstellungsarbeiten an der ehemaligen Liegenschaft Carnat in Delsberg;  
 Umbau und Renovation im Rockhall II für die Schaffung zusätzlicher Schulräume des kantonalen Technikums in Biel.

In Vorbereitung befinden sich:

Neue Aufzugsanlage in der Heilanstalt Waldau;  
 Erneuerung und Renovation der Betriebsküche im Verwaltungsgebäude der landwirtschaftlichen Schule Waldhof in Langenthal;  
 Umbau in der Pfrundscheune Heimiswil;  
 Um- und Einbauten in den staatlichen Liegenschaften Speichergasse 14/16 in Bern;  
 Umbauarbeiten am medizinisch-chemischen Institut in Bern;  
 Wiederherstellung der Schlossmauer am Schloss Burgdorf;  
 Schaffung provisorischer Räume an der medizinischen Klinik des Inselspitals in Bern;  
 Raumbeschaffung für das Zentrum für Langzeitdialysen an der medizinischen Poliklinik in Bern;  
 Instandstellungsarbeiten im Pathologischen Institut der Universität Bern;  
 Wiederaufbau und Ausbau in der Männerabteilung 3 der kantonalen Heilanstalt Münsingen;  
 Sanierung und Reorganisation des Schlossgutes Pruntrut;  
 Bau von vier Mehrfamilienhäusern für das Personal der Strafanstalt Thorberg in Krauchthal;  
 Neue Gewächshausanlage und neue Stützmauer in der Strafanstalt Thorberg in Krauchthal;  
 Schulpavillon für die Kantonsschule in Pruntrut;  
 Sanierung der Wasserversorgung und der Abwasserleitungen in der Schule für Gartenbau in Oeschberg;  
 Erstellung einer Schweinescheune in der Bergbauernschule Hondrich.

Weitere Studien erfolgten auch über grössere Bauvorhaben, die mit den Problemen der Universität im Zusammenhang stehen.

**2. Konten 705 Neu- und Umbauten.** Die finanziellen Aufwendungen des staatlichen Hochbaues pro 1965 sind im einzelnen wie folgt ausgewiesen:

Konto 705 1 (Bewilligungen von 1965 und früher)

	Fr.	Fr.
Bern, Frauenspital, Schwesternhaus	201 514.65	
Bern, Frauenspital, Aufstockung	2 000 000.—	
Bern, Frauenspital/Obergericht	718 020.—	
Bern, Kinderklinik	373 000.—	
Bern, Universität, Bibliothek	6 961.95	
Bern, Universität, Riedsternsportplatz	17 756.75	
Bern, Waldau, Ökonomie	89 542.50	
Bern, Zoologisches Institut	680 758.—	
Aarwangen, Erziehungsheim	359 539.70	
Aarwangen, Kornhaus	68 030.—	
Bellelay, Platzsanierungen	230 000.—	
Bellelay, Heizungssanierungen	212 000.—	
Burgdorf, Technikum, Altbau	965 230.—	
Courtemelon, Landwirtschaftliche Schule	303 560.35	
Delsberg, Verwaltungsgebäude	741 900.—	
Hindelbank, Strafanstalt	893 779.55	
Hofwil, Seminar	362.55	
Köniz, Pfarrhaus	280 000.—	
Langenthal, Salzmagazin	44 028.—	
Münsingen, Landwirtschaftliche Schule Schwand	186 984.35	
Oberbipp, Erziehungsheim	370 000.—	
Pruntrut, Jesuitenkirche	400 000.—	
Pruntrut, Schloss	110 000.—	
Reutigen, Pfarrhaus	5 643.15	
Röthenbach, Pfarrhaus	7 594.50	
Saignelégier, Amthaus	418 975.10	
Sonvilier, Pré-aux-bœufs	2 469 700.—	
Schangnau, Pfarrhaus	10 438.—	
St. Johannsen, Arbeitsanstalt	229 392.—	
Thorberg, Strafanstalt	670 000.—	13 064 711.10

Konto 705 2 (Bewilligungen von 1962 und früher)

	Fr.	
Bern, Übungsschule des Oberseminars	10 016.70	
Bern, Institut für exakte Wissenschaften	30.35	10 047.05

Konto 705 30 (Bewilligung von 1958)

Bern, Inselspital, Ausbau	1 000 000.—
---------------------------	-------------

Konto 705 31 (Bewilligung von 1964)

Bern, Inselspital, Ausbau	7 000 000.—
---------------------------	-------------

Konto 705 6 (Bewilligung von 1961)

Bern, Tierspital, Neubauten	6 158 000.—
-----------------------------	-------------

Konto 705 7 (Bewilligung von 1964)

Langenthal, Seminar, Neubauten	3 000 000.—
--------------------------------	-------------

Konto 705 8 (Bewilligung von 1964)

Bern, Kaserne, Renovationsarbeiten	1 400 000.—
Total der Bauausgaben der Rubriken 705	31 632 758.15

**3. Unterhaltskonten 700–703.** Der Voranschlag wies für den Unterhalt der Staatsgebäude einen Betrag von Fr. 3 056 000.— auf. Die Ausgaben betragen Franken 3 121 196.80.

Auf die einzelnen Konten verteilt ergeben sich folgende Beträge (Bewilligungen von 1965):

	Fr.
700 Unterhalt der Amts-, Anstalts- und Wirtschaftsgebäude	2 426 268.80
701 Unterhalt der Pfarrgebäude	689 983.45
703 Unterhalt der öffentlichen Plätze	4 944.55
Total der Unterhaltskonten pro 1965	3 121 196.80

**4. Subventionierung von Schulen, Anstalten und Spitälern der Gemeinden und Korporationen.** Für die Direktionen des Erziehungswesens, des Fürsorgewesens und des Gesundheitswesens sind 267 Schulhaus-, 37 Spital- und 25 Anstaltsprojekte, also total 329 Projekte und Abrechnungen geprüft und begutachtet worden. Die Begutachtung dieser Subventionsprojekte belastet das kantonale Hochbauamt dauernd in sehr starkem Masse.

**5. Baureglemente, Bauzonen- und Baulinienpläne.** Zuhanden der Baudirektion wurden ca. 100 Baureglemente und Zonenpläne sowie 130 Baulinienpläne geprüft.

**6. Hochbaupolizei.** Das Hochbauamt hat zu rund 500 Bauvorhaben und ca. 60 Rekursen Stellung nehmen müssen.

## E. Strassenbau

**1. Organisatorische Änderung.** Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 8. Oktober 1965 eine vorläufige Reorganisation des Tiefbauamtes durch Schaffung eines selbständigen *Autobahnamtes* getroffen. Mit Amtsantritt 1. Dezember 1965 wurde der bisherige Chef des Büros für Autobahnbau dipl. Ing. ETH Ulrich *Kunz* zum Oberingenieur des Autobahnamtes gewählt.

### 2. Nationalstrassen

*a)* Bauvorbereitungen: Intensiv vorgetrieben wurden die Vorbereitungsarbeiten für die Umfahrung von Därligen (N 8). Mit den Bauarbeiten kann Mitte 1966 begonnen werden, so dass in absehbarer Zeit eine weitere Lücke der linken Thunerseestrecke geschlossen wird.

Einem dringlichen Anliegen unseres Kantons entsprechend ist die Fortsetzung der N 6 ab Muri bis Thun und Spiez im eidgenössischen Nationalstrassenbauprogramm vorverschoben worden. Wir rechnen damit, 1967 mit den Bauarbeiten auf der Teilstrecke Kiesen-Allmendingen bei Thun (grosse Umfahrung von Thun) beginnen zu können. Die hierzu notwendigen Vorbereitungsarbeiten sind im Berichtsjahr voll angelaufen. Schwierigkeiten bestehen noch bezüglich des Konzeptes der Anschlussstelle im Raume von Thun.

*b)* Bauarbeiten: Mit dem Ziel Verkehrseröffnung Mai/Juni 1966 sind die Bauarbeiten auf der ganzen Strecke der N 1 von Bern Richtung Zürich bis zur Kantonsgrenze und im Bipperamt gefördert worden. Auf der neuen Grauholzstrasse wurde der definitive Belag fertig eingebaut; auf der Strecke zwischen Mattstetten und Koppigen sind die meisten Nebenarbeiten (Bachkorrekturen, Strassenkorrekturen, ergänzende Belagsarbeiten, Parkplätze usw.) fertiggestellt. Diese Teilstrecke wurde im Berichtsjahr dem Verkehr freigegeben, allerdings nur in Richtung Nord, um eine Überbelastung des solothurnischen Strassennetzes zu vermeiden. Im Bipperamt ist die erste Phase des Schwarzbelages fertig eingebaut. Der Einbau der Verschleisschicht ist im Jahre 1967 vorgesehen.

Auf der N 6 nähern sich die Bauarbeiten für die Umfahrung von Muri ihrem Abschluss; der provisorische An-

schluss in Muri Süd ist erstellt, die Überführung der Buchserstrasse und die Brücke über den Freudenbergerplatz sind im Rohbau fertig. Der Schwarzbelag ist von Muri Süd bis auf die Höhe der Buchserstrassenüberführung eingebaut. Auch diese Teilstrecke wird im Laufe des Jahres 1966 dem Verkehr übergeben werden können.

*c)* Autobahnunterhalt: Im Berichtsjahr konnten die Bauarbeiten für den definitiven Werkhof im Wankdorf Bern in Angriff genommen werden; die Salzhalle ist fertig erstellt.

Im Rahmen der Richtlinien der eidgenössischen Werkhofkommission wurde der Maschinen- und Gerätepark weiter vervollständigt. Der Personalbestand ist praktisch gleich geblieben.

*d)* Kosten: Die Gesamtaufwendungen (Bundes- und Kantonsanteil) betragen im Berichtsjahr rund 31,5 Millionen Franken, nämlich 24,2 Millionen Franken für Bauausführung, 3,1 Millionen Franken für Projektierung und Bauleitung und 4,2 Millionen Franken für den Landwerb.

**3. Hauptstrassen.** Grössere Korrekturen wurden begonnen, weitergeführt oder beendet:

T 1 Bern-Zürich: Autobahnauffahrt-Emmebrücke in Kirchberg: Fertigstellung der Bauarbeiten von 1964.

Teilstück Langenthal/Gaswerk-Kaltenherberge: Belagseinbau und Fertigstellung der Korrektionsarbeiten von 1964.

Mattstetten-Autobahnauffahrt in Rüedtligen: Strassenunterführung in Hindelbank mit einseitiger Gehweganlage. Einbau Deckbelag und Fertigstellung der Anpassungsarbeiten.

Nachbehandlung und Staubfreimachung Teilstück Schmittenrain-Obermurgenthal.

T 5 Solothurn-Biel: Fortsetzung Ausbau zwischen Gemeindegrenze Biel und Pieterlen.

T 5 Solothurn-Oensingen: Wiedlisbach-Autobahnauffahrt Wangen a. A. inkl. Einmündung in die Strasse T 5. Korrektion mit einseitiger Gehweganlage.

Oberbipp-Niederbipp im Buchli mit einseitiger Gehweganlage. Der Deckbelag für beide Teilstücke wird im Jahre 1966 eingebaut.

T 6 Bern-Thun: Strassengabelung in Heimberg bei der Einmündung der alten Bernstrasse. Ausbau im Dorf Münsingen. Ausbau der Strassenkreuzung in Kiesen.

T 6 Neuanlage Rondchâtel-Reuchenette: Die Anlage konnte am 25. November 1965 dem Verkehr übergeben werden.

T 6 Tavannes-Delémont-Porrentruy: Überführung der CJ in Tavannes, 1. Ausbaustappe.

Teilstücke Reconvilier-Pontenet, Bévillard-Sorvilier, Traversée de Court, Moutier-Choindez, Delémont-Develier-Bois de Robe: Frostschädenbehebung, Profilarbeiten usw.

Porrentruy, Av. Stockmar: Ausbau 2. Etappe.

T 10 Bern-Luzern: Teilstück Signau-Langnau i. E.: Neubau der Brücke über die Ilfis in Langnau i. E. mit Zufahrten. (Die Fertigstellung der Zufahrten und der Einbau des Deckbelages erfolgt im Jahre 1966.)

Ausbau in Worb (zwischen Käserei und Migrol-Tankstelle); Ausbau in Grosshöchstetten (bei der «Sonne»); Ausbau Borihüsi (Gemeinde Bowil bei Amtsgrenze).

T 10 Bern–Neuenburg: Korrektur zwischen Kantons-grenze Freiburg und Müntschemier; Beendigung der Ar-beiten bis zum Belagseinbau.

T 10 Bern–Luzern: Nachbehandlung und Staubfrei-machung der Teilstücke Schüpbach–Langnau und Bär-au–Trubschachen.

T 12 Bern–Solothurn: Korrektur der Ortsdurchfahrt in Fraubrunnen.

T 18 Delsberg–Angenstein: Korrektions- und Ausbau-arbeiten Nenzlingenmatten–Kessiloch; Ausbau und Kor-rektionsarbeiten.

T 108 La Chaux-de-Fonds–Sonceboz: Förderung der Bauarbeiten an der Überführung Sébastopol in Sankt Immer, dass der Niveauübergang im November 1965 geschlossen werden konnte.

**4. Verbindungsstrassen.** Wesentliche Ausbauarbeiten wurden ausgeführt:

*Oberingenieurkreis I* (Oberland): Brünig–Hasliberg, Brienz–Meiringen in Brienz Kienholz, Spiez–Interlaken in Spiez, Interlaken–Brienz im Hölzli, Unterseen–Beatenberg im Kienberg, Unterseen–Habkern, Inter-laken–Zweilütschinen in Matten, Zweilütschinen–Grin-delwald bei Stegmattenbrücke und Rotmooskurve, Beatenbucht–Interlaken, Frutigen–Adelboden, Leissi-gen–Krattigen, Spiez–Frutigen in Reudlen, Frutigen–Kandersteg, Zweisimmen–Lenk, Gstaad–Lauenen, Rei-denbach–Jaunpass, Oey–Diemtigen, Gunten–Sigriswil, Amsoldingen–Glütsch, Uetendorf–Seftigen, Steffisburg–Schwarzenegg, Heimenschwand–Jassbach, Schwarzen-egg–Eriz.

*Oberingenieurkreis II* (Mittelland): Ostermundigen–Deisswil in Bolligen, Kirche bis Schulhaus in Köniz, Kurvenausbau in Aeckenmatt, Wattenwil–Burgstein, Kirchdorf–Uttigen, Jassbach–Heimenschwand, Biglen (Sägestutz), Konolfingen (Richtung Grosshöchstetten), Riggisberg–Hasli (Studengasse), Mühlethurnen, Neuen-egg (Richtung Thörishaus).

*Oberingenieurkreis III* (Seeland–SüdJura): Strasse Nr. 91 Lyss–Aarberg–Kallnach bis Kantonsgrenze: Über-

führung Leimern, Betonierung der Brücke; Strasse Erlach–Gals (Korrektur Ostausgang), Lüscherz–Hag-neck, Orvin–Lamboing, Ausbau Kreuzung bei Schön-brunnen (Projektierung und Arbeitsvergebung), Sutz–Lattrigen (Korrektur).

*Oberingenieurkreis IV* (Emmental–Oberaargau): Lan-genthal/Gemeindegrenze bis Lotzwil, Langenthal–Aar-wangen Schloss, Seeberg–Hermiswil (Aufhebung Ni-veauübergang SBB in Hermiswil), Sumiswald–Was-sen, Langenthal–Aarwangen (Teilstück Hard–Vorstadt in Aarwangen mit Verlegung der OJB und Bau von beid-seitigen Gehweganlagen), Burgdorf–Hindelbank (Kreuz-weg Mötschwil), Kirchberg–Utzenstorf (Kirchberg–Tschiffeliweg), Kirchberg–Utzenstorf–Bätterkinden (Teilstück Utzenstorf/Oberdorf innerorts), Utzenstorf–Koppigen–St. Niklaus (Teilstück Koppigen/Solothurn-strasse bis Biel), Rüegsauschachen innerorts, Grüttäbnit–Herbrig, Goldbach–Rüderswil (Führenstutz bis Kläri-hüsi), Eggiwil–Siehen–Schangnau (Teilstück Unter-stähli–Längfeld), Süderen–Oberei–Schallenberg (Neu-baubrücke über Röthenbach in Oberei mit neuen Zu-fahrten), Eggiwil–Röthenbach–Jassbach, Walterswil–Mussachen, Eriswil–Fritzenberg–Wasen, Kirchberg–Burgdorf–Oberburg (Teilstück Burgdorf/Rasolette–Ober-burg), Hasle bei Burgdorf–Oppligen (Teilstück Hasle/Schafhausen).

*Oberingenieurkreis V* (Jura): Delémont–La Ferrière, Delémont–Courtételle, Courfaivre–Bassecourt, Basse-court–Glovelier, Saignelégier–Muriaux, Moutier–Saint-Joseph, Sous la rive–Belprahon, Damvant–Réclère, Réclère–Route de Roche d’Or, Rocourt–Chenevez, Mié-court–Charmoille, Röschenz–Laufon, Tavannes–Under-velier, Le Fuet–Pont de la Mort, Tramelan-dessous, Les Reussilles–La Theurre, St-Ursanne–Ocourt–La Motte, La Caquerelle–Le Monument des Rangiers, La Caque-relle–Montrusslin, Bassecourt–Boécourt, Zwingen–Bris-lach–Breitenbach (Überführung CFF in Zwingen), Porrentruy–Bure.

**5. Alpenstrassen.** Folgende Ausbauarbeiten wurden vorgenommen: Innertkirchen Dorf, Meiringen–Grimsel, Brünig–Kantonsgrenze, Sustenstrasse (Belagserneue-rung), Neubau Balmbrücke Meiringen, Neubau Willigen-brücke Meiringen.

## 6. Einnahmen und Ausgaben für das Strassenwesen.

<i>Eingänge:</i>	Fr.
Ertrag der Motorfahrzeugsteuern 1965 . . . . .	35 741 391.20
Benzinzollanteil . . . . .	6 900 496.—
<i>Werkgebundene Beiträge:</i>	
Konto 2110 409 1 Haupt-, Alpen- und zu Hauptstrassen erklärte Verbindungsstrassen . . .	970 604.15
Konto 2110 409 2 Nationalstrassen . . . . .	647 667.55
<i>Einnahmen aus dem Strassenwesen:</i>	
Konto 2110 357 1 Kostenrückerstattungen im Strassenwesen. . . . .	1 031 449.75
Konto 2110 357 2 Kostenrückerstattungen im Strassenunterhalt . . . . .	172 796.40
<b>Total Einnahmen</b>	<b>45 464 405.05</b>

	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag . . . . .			45 464 405.05
<i>Verwendung der Einnänge:</i>			
Automobilbetrieb und Beitrag an Autostrassenverein (2100 790 und 899, 2110 810) . . . . .		351 955.70	
Besoldungen Tiefbauamt, Kosten für Stellvertretungen und Dienstkleider-, Werkzeug- und Fahrradentschädigungen (2110 612, 613, 651) . . . . .		9 605 034.50	
Anschaffung und Unterhalt von Maschinen und Werkzeugen für den Strassenbau (2110 770, 771) . . . . .		886 799.—	
Strassenbau und Unterhalt aus Motorfahrzeugsteuer und Ben- zinzollanteil:			
2110 710 1 Strassenunterhalt . . . . .	10 988 909.60		
2110 711 1 Wasserschäden und Schwellenbauten an Staats- strassen . . . . .	350 028.75		
2110 711 2 Dito aus Rückstellungen . . . . .	206 543.35		
2110 712 <i>Ausbau der Strassen:</i>			
10 Hauptstrassen . . . . .	11 076 514.20		
11 Dito aus Rückstellungen . . . . .	2 116 788.05		
20 Verbindungsstrassen . . . . .	12 169 197.85		
21 Dito aus Rückstellungen . . . . .	1 846 054.90		
30 Alpenstrassen . . . . .	1 766 033.80		
31 Dito aus Rückstellungen . . . . .	652 370.50		
40 Nationalstrassen . . . . .	<u>5 638 392.—</u>	57 654 622.20	
<i>Beiträge an Gemeinden nach Strassenbaugesetz:</i>			
Staubbekämpfung . . . . .	369 546.15		
Schneeräumung . . . . .	55 387.80		
Strassenbauten . . . . .	<u>5 573 767.65</u>	5 998 701.60	
	<i>Total Ausgaben</i>	63 653 323.80	
		<i>Mehrausgaben</i>	<u>18 188 918.75</u>

7. **Strassenpolizei.** Nebst der Prüfung zahlreicher Bau- reglemente, Wegreglemente, Baulinien- und Strassen- pläne zuhanden der Baudirektion sowie der Begutach- tung vieler Verkehrsbeschränkungen wurden im Be- richtsjahr über 1100 Bewilligungen für Strassenauf- brüche, Anlagen und Leitungen auf Strassengebiet, Weg- anschlüsse und dergleichen erteilt.

## F. Wasserbau

Trotz Hochwasserführung gab es keine Katastrophen, die besondere Massnahmen verlangt hätten. Die Fluss- korrekturen und Bachverbauungen konnten im Rahmen der genehmigten und subventionierten Projekte etappen- weise weitergeführt werden.

a) **Ausgeführte Fluss- und Wildbachverbauungen.** Im Rahmen der von Bund und Kanton genehmigten und subventionierten Projekte wurden an folgenden Gewäs- sern Verbauungen durchgeführt; Rothachen, Wissibach, Fallbach, Riedbach, Simme, Kander, Brandgraben, Thurbach, Kalberhöfnibach, Engstligen, Allenbach, Lutschine, Greifenbach, Lombach, Sund- und Birren- graben, Kesselbach, Glissybach.

Aare (von Schützenfahr bis Elfenau), Biberenbach, Biberzen, Diessbach, Dürrbach, Gropfbach, Gürbe im Gebirge, Gürbe (Gaugglern bis Forstsäge), Seitenbäche der Gürbe, Gürbe (Pfandersmatt bis Belp), Hünigen- bach, Sense, Schwarzwasser, Steinenbach.

Emme I.–IV. Sektion, Ilfis, Goldbach, Oberer Fritten- bach, Gohl, Grüne Lützelflüh, Grüne Sumiswald, Horn- bach, Röthenbach, Jassbach, Häliggraben, Lauterbach.

b) **Neue Verbauungsprojekte** wurden im Berichtsjahr zur Genehmigung und Subventionierung eingereicht für: Kleine Simme Oberlauf, Saane in Saanen, Hugeli- graben, Schwändigraben, Brunnbach mit Zuflüssen, Emme III. Sektion, Dürrgraben, Schmittenhof- und Häliggraben, Längenbach, Mühlebach, Griesbach, Some in Bassecourt.

c) **Schwellenreglemente und -kataster.** Der Regierun- gsrat genehmigte die Schwellenreglemente und -kataster von Signau und Lyssach. Am Jahresende befanden sich diejenigen von Gsteig bei Gstaad, Kander Spiez, Adel- boden, Bachgraben Unterlangenegg und Eggwil in Be- arbeitung.

d) **Juragewässerkorrektion.** Die höchsten und die nied- rigsten Wasserstände der drei Juraseen betragen im Be- richtsjahr:



	Maximum	Minimum
Murtensee . . . . .	430.16	428.92
Neuenburgersee. . . . .	430.04	428.87
Bieleree. . . . .	430.07	428.65

Während das langjährige Jahresmittel des Abflusses aus dem Bielersee 241 m<sup>3</sup>/sek. beträgt, lag es 1965 auf rund 320 m<sup>3</sup>/sek. In Jahren mittlerer Wasserführung ist das Stauwehr gewöhnlich nicht mehr als 1 bis 2 Wochen ganz offen, während dies 1965 an 176 Tagen der Fall war. Die höchste registrierte Abflussmenge aus dem Bielersee in Brügg betrug 509 m<sup>3</sup>/sek. (absolutes Max. 700 m<sup>3</sup>/sek.).

1965 wirkten sich schon die Arbeiten der II. Juragewässerkorrektion aus, indem der Neuenburgersee und der Murtensee wie kommunizierende Gefässe funktionierten. Ihre Wasserstände differierten normalerweise nur um 5 bis 10 cm. Nach starken Niederschlägen im Broyegebiet ergaben sich zwischen dem Murtensee und dem Neuenburgersee Wasserstandsdifferenzen von 15 bis 20 cm. Nur während insgesamt 8 Tagen floss der Bielersee in den Neuenburgersee zurück.

Die Unterhaltsarbeiten der Anlagen der I. Juragewässerkorrektion bewegten sich mit Fr. 129 883.15 im üblichen Rahmen. Die Kosten für die im letztjährigen Verwaltungsbericht erwähnten neuen einheitlichen 165 Bootsanbindeplätze im obersten Teil des Nidau-Büren-Kanals trugen die Baudirektion und die II. Juragewässerkorrektion je zur Hälfte.

Die Zahl der Schleusungen durch das Stauwehr Port überstieg diejenige von 2587 im Vorjahr erheblich.

## G. Wasserwirtschaft, Gewässerschutz und Energiewirtschaft

**1. Organisatorische Änderung.** Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 8. Oktober 1965 das Tiefbauamt vorläufig auch in bezug auf das ihm in den letzten 13 Jahren unterstellte Büro für Wassernutzung und Abwasserreinigung reorganisiert und ein selbständiges Wasserwirtschafts-, Gewässerschutz- und Energiewirtschaftsamt geschaffen. Mit Amtsantritt 1. Dezember 1965 wurde der bisherige Adjunkt des Kantonsoberingenieurs, dipl. Ing. ETH Hans *Ingold*, zum Obergeringenieur des neuen Amtes gewählt.

**2. Wasserkraftnutzung.** Die im Vorjahr in Auftrag gegebenen Gutachten über die zu erwartenden Folgen des von der BKW projektierten Kraftwerkes zur Ausnutzung der Wasserkräfte der Kander und der Lütchine sind in Arbeit. Prof. G. Schnitter, Direktor der Versuchsanstalt für Wasserbau und Erdbau an der ETH, hat Ende 1965 den ersten Teil seines Gutachtens über den Einfluss des Werkes auf die Schleppkraft der Lütchine und über die Ergebnisse der Überprüfung der hydrologischen Grundlagen des BKW-Projektes abgeliefert. Der zweite Teil wird im Monat März und die Gutachten der andern Experten werden auf Mitte des Jahres 1966 erwartet.

Für das Kraftwerk Flumenthal wurde die Konzession durch die Regierungsräte der Kantone Solothurn und Bern am 17. Mai 1965 erteilt. In diesem Werk werden solothurnische und bernische Flussstrecken der Aare ausgenutzt.

Das von der BKW 1961 eingereichte Konzessionsgesuch für das Kraftwerk Jaberg-Kiesen wurde zurückgezogen. Die Gesuchstellerin behielt sich vor, das Konzessionsgesuch unter veränderten Verhältnissen in einem späteren Zeitpunkt zu erneuern.

Beim Kraftwerk Aarberg wurden die Grundwasseruntersuchungen über den status quo und die zu erwartenden Auswirkungen auf das Grundwasser durch die Expertengruppe Prof. Dr. Rutsch/Ing. Trüeb/Dr. Bosset weitergeführt. Das Gutachten wird auf Beginn des nächsten Jahres erwartet. Der Bau der ersten Etappe des Kraftwerkes (d. h. des Kraftwerkes mit dem definitiven Wasseraufstau, jedoch ohne Ausbaggerung des Hagneck-Kanals) schreitet planmässig weiter. Durch eine Überschwemmung der Baugrube infolge Hochwassers erfolgte ein Unterbruch.

Die Erhöhung der Staumauer des Kraftwerkes Sarnsch wurde im Berichtsjahr praktisch beendet.

Die Arbeiten an den Anlagen Hopflauen und Innertkirchen II der Kraftwerke Oberhasli AG wurden fortgesetzt. Die genannte AG hat am 7. Mai 1965 ein Gesuch um Bewilligung der Erhöhung der Staukote des Grimselsees um 18 m eingereicht. Dadurch könnte die jährliche Energieproduktion um 12,7 Millionen kWh vergrössert werden.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden 11 Konzessionsübertragungen und 11 Löschungen von Wasserkraftkonzessionen bewilligt.

Die Bereinigung von ca. 600 Konzessionen bestehender Wasserkraftanlagen konnte infolge Mangels an geeignetem Personal auch in diesem Jahr nicht weitergeführt werden.

### 3. Gebrauchswassernutzung.

Es wurden erteilt:

- 6 neue Konzessionen für Gebrauchswassernutzung;
- 6 Bewilligungen für Trinkwassernutzungen aus öffentlichen Gewässern für Eigenbedarf;
- 5 Bewilligungen für Wasserentnahmen zur Bewässerung;
- 1 Löschungsbewilligung;
- 1 Konzessionsänderung;
- 2 Projektierungsbewilligungen.

**4. Wasserzins und Gebühren** brachten Einnahmen von Fr. 3 044 845.

**5. Beiträge an Wassernutzungen.** Es gingen 20 neue Subventionsgesuche ein. An 9 Gesuchsteller wurden total Fr. 791 750 zugesichert. An ausgeführte Arbeiten wurde mit Fr. 997 917.85 beigetragen.

**6. Reinhaltung der Gewässer.** Es wurden 4 Bewilligungen für neue Kiesausbeutungen und 36 Bewilligungen für neue Kehrrechtdeponien erteilt.

Ferner wurden 19 Ölfälle behandelt und 27 defekte Tanks kontrolliert.

Für die Einleitung von Abwasser und die Genehmigung von Hauskläranlagen wurden 3499 Gesuche behandelt und die notwendigen Bewilligungen ausgestellt. Bewilligungen von Schutzmassnahmen gegen die Gewässerverschmutzung wurden bei 4073 Tankanlagen erteilt. Der Tankraum betrug für Benzin 2929 m<sup>3</sup>, für Öl 73 387 m<sup>3</sup>, total 76 316 m<sup>3</sup>.

Daneben wurden 1100 Anfragen für Hauskläranlagen und 309 für Tankanlagen schriftlich beantwortet.

Die zentrale Abwasserreinigung wurde auf breiter Basis und zielbewusst weiterbearbeitet.

Die Kläranlagen von Leissigen und Niederried bei Kallnach wurden in Betrieb genommen. Damit sind im Kanton Bern 11 mechanisch-biologische ARA für Gemeinden in Betrieb.

Im Bau befanden sich 8 ARA mit 38 angeschlossenen Gemeinden. Die Anzahl der Studien über Abwasserregionen erhöhte sich um 7 auf total 55 Regionen.

1965 gelangten 113 Gemeinden mit Subventionsgesuchen für Kläranlagen und Kanalisationen an den Kanton. Subventionen wurden im Betrage von Franken 52 547 900. — bewilligt. Ausbezahlt wurden Franken

7 999 910.60. Auf dem Gebiet der Abwasserreinigung wurden auch die interkantonalen Gemeindeverbände von Solothurn und Grenchen stark gefördert. Zur Regelung verschiedener Probleme im Zusammenhang mit der Industriezone in der Zihlebene im Kanton Neuenburg arbeiten Ingenieure des Amtes in einer Bundeskommission und einer interkantonalen Kommission mit. Die Kehrriechverwertungsanlage der Region Biel wurde in Bau genommen. Die Sanierungsmassnahmen der alten Ölunfälle von Thun sind noch nicht abgeschlossen.

Das *Gewässerschutzlaboratorium* wurde im Dezember in das Gebäude Engehaldenstrasse 6 verlegt. Es führte im Berichtsjahr folgende Untersuchungen durch:

	1964	%	1964
Seeuntersuchungen . . . . .	758 (750)	38,2	(34,7)
Flussuntersuchungen . . . . .	480 (595)	24,2	(27,5)
Rohwasser für Trinkwasseraufbereitung . . . . .	425 (421)	21,4	(19,5)
Gewässerverschmutzungen . . . . .	59 ( 54)	3,0	( 2,6)
Fischvergiftungen . . . . .	59 (113)	3,0	( 5,2)
Brauchwasser . . . . .	54 ( 54)	2,7	( 2,6)
Industrielle Abwässer . . . . .	47 ( 98)	2,4	( 4,5)
Kontrolle von Kläranlagen . . . . .	47 ( 29)	2,4	( 1,3)
Diverses . . . . .	23 ( 3)	1,2	( 0,1)
Verschmutzungen durch Öl . . . . .	17 ( 33)	0,8	( 1,5)
Badewasser . . . . .	13 ( 8)	0,7	( 0,4)
Untersuchungen in Gerichtsfällen . . . . .	— ( 3)	—	( 0,1)
Gerichtliche Expertisen . . . . .	— ( —)	—	( —)

Als Ursachen der dem kantonalen Fischereinspektorat gemeldeten 19 Fischvergiftungen wurden ermittelt: Jauche 5, Karbidschlamm 2, Säuren 2, Javelle-Lauge 1, Phenol 1, Lösungsmittel 1, Dinitrokresol 1, Öl 1, industrielles Abwasser 1, unbekannt 4. Von diesen 19 Fällen wurden 7 vom Gewässerschutzlabor untersucht.

Die normalen Seeuntersuchungen (monatliche Ausflusskontrolle des Bieler-, Thuner- und Brienersees, monatlich ein ganzes Profil im Bielersee) wurden ergänzt durch Untersuchungen des Moossees, des Inkwiler- und des Burgäschisees.

Ferner wurde 1 Untersuchung im Zusammenhang mit der Deponie der II. Juragewässerkorrektur durchgeführt.

Vom Gewässerschutzlabor wirkte der Biologe weiterhin in der Kommission des SIA, welche Normen über die Beschaffenheit von geschlossenen Bädern ausarbeitet, mit. Der Chemiker nahm an verschiedenen Sitzungen der Spezialkommission für die Richtlinien über die Beschaffenheit von Abwässern teil. Ein Entwurf der Richtlinien konnte an alle interessierten Stellen versandt werden.

Regelmässig weitergeführt wurden die Untersuchungen in der Pilotanlage Tüscherz.

**7. Prüfung von Reglementen.** Zuhanden der Baudirektion wurden geprüft:

- 53 Reglemente für Wasserversorgungen;
- 45 Kanalisations-, Abwasserfonds- und Abwasserregionsreglemente;
- 10 Elektrizitätsversorgungsreglemente;
- 6 Kehrriechabfuhrreglemente.

**8. Wasserbuch und Wasserwirtschaft.** Auch im Betriebsjahr konnten keine Arbeiten für das Wasserbuch ausgeführt werden.

**9. Hydrometrie.** Neben den Wassermessstellen an der Aare und an der Saane wurden solche vorübergehend im Gewerbekanal bei Kirchberg und an der Schüss bei Sonceboz betrieben. In Vorbereitung sind Messstellen an der Langeten zwischen Huttwil und Rohrbach und an der Allaine bei Boncourt. Die Wassermessstellen im Oberland für die Expertise eines allfälligen Kraftwerkes wurden reduziert weiter betrieben. Es wurden dort ergänzende Quellmessungen ausgeführt.

**10. Energiewirtschaft.** Durch RRB vom 8. Juni 1965 wurde das Büro für Wassernutzung und Abwasserreinigung als kantonale Koordinationsstelle für Energiewirtschaftsanlagen (Rohrleitungen für Energieträger, konventionelle und nukleare thermische Kraftwerke) bestimmt.

Ein RRB vom 13. August 1965 regelt das anzuwendende Verfahren bei der Erteilung von Bewilligungen für Rohrleitungen, die gemäss Bundesgesetz über Rohrleitungsanlagen unter der Aufsicht des Kantons stehen.

Im Berichtsjahr wurden die Konzessionsgesuche für folgende Leitungen unter Bundesaufsicht dem Kanton zur Stellungnahme und zur Durchführung des Publikationsverfahrens unterbreitet:

- Gasfernleitung Basel-Mittelland (Abschnitte Arlesheim-Holderbank, Buchi-Mannenbergr, Marin/Epagner und Studensagi-Fröscheloch);

– Mittelland Rohrleitung Belfort–Schötz (nur Konzessionsverfahren, ohne Publikation).

Ausserdem wurden die Gesuche um Erteilung einer kantonalen Bewilligung und um Genehmigung des Leitungsplanes für die Anschlussleitungen Mannenberg–Bern und Fröscheloch–Biel/Silbergasse an die oben erwähnte Gasfernleitung eingereicht. Mit GRB vom 24. November 1965 wurde für die Anschlussleitungen sowie für diejenigen von Buchi nach Grenchen und von Jegenstorf nach Burgdorf das Enteignungsrecht erteilt.

Die Firma IGESA, Le Locle, hat ein Gesuch um Erteilung der kantonalen Rohrleitungsbewilligung für die Verbindungsleitung vom Gaswerk Le Locle nach Sankt Immer eingereicht. Das entsprechende Publikations- und Einspracheverfahren wurde eingeleitet.

Im Berichtsjahr wurde sodann das Vernehmlassungsverfahren über den Standort des von der BKW unterhalb des Wasserkraftwerkes Mühleberg geplanten *Atomkraftwerkes* durchgeführt. Der Regierungsrat und das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement haben dem vorgeschlagenen Standort zugestimmt. Die BKW werden nunmehr das generelle Projekt und den Sicherheitsbericht ausarbeiten.

## H. Vermessungswesen

### 1. Allgemeines

Der Mangel an ausgebildeten Ingenieur-Geometern macht sich nun auch in der Verwaltung bemerkbar. Zwei infolge Erreichung der Altersgrenze zurückgetretene Ingenieur-Geometer konnten aus diesem Grund noch nicht ersetzt werden. Die Folge davon waren zeitweilige Verzögerungen im Geschäftsablauf.

### 2. Grenzberichtigungen

**a) Landesgrenze.** Verschiedene kleinere Schäden an Landesgrenzsteinen wurden in Zusammenarbeit mit dem französischen Delegierten ausgebessert.

**b) Kantonsgrenze.** Der Regierungsrat genehmigte vier Kantonsgrenzberichtigungen mit Solothurn, zwei mit Freiburg und eine mit Luzern.

**c) Amts- und Gemeindegrenzen.** Die Änderungen von Eigentumsgrenzen, die zugleich Territoriumsgrenzen sind, verursachten 38 Amts- und Gemeindegrenzverlegungen.

### 3. Grundbuchvermessungen

**a) Triangulation III. und IV. Ordnung.** Es wurden die Feldarbeiten der Sektion 4b, Saignelégier, Operat 463 abgeschlossen.

Ferner wurden 151 Nachführungsfälle behandelt, wovon 47 Punkte versetzt oder neu bestimmt werden mussten.

**b) Kantonales Nivellement.** Die Züge 18A, 18B und 22 mit total 129 Punkten wurden auf dem Felde revidiert

und die fehlenden Punkte ersetzt. Es wurden 28 Neupunkte bestimmt und bei 12 bestehenden Punkten die Höhe neu nivelliert. Die Strecke Seeberg–Hermiswil, Zug 22, wurde neu nivelliert. Alle Versicherungsprotokolle der Züge 18A und 18B wurden neu gezeichnet.

**c) Parzellarvermessung.** Vom Regierungsrat wurden die Neuvermessungen Erlach I, Ins I und Vinelz genehmigt. Vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement wurden die Neuvermessungen Mervelier III und Rébevelier anerkannt. Vergeben wurden die Neuvermessungen Ferenbalm I, Laupen I und Mühleberg I.

Folgende Neuvermessungen mit einer Gesamtfläche von ca. 668 km<sup>2</sup> befinden sich in Arbeit: Adelboden I (Vermarkung), Aeschi bei Spiez (Teilgebiet), Bätterkinden, Bern IX, Les Bois, Bütigen, Busswil, Därliken, Evillard, Fahy, Ferenbalm I, Frutigen III, Guttannen III, Hermiswil I, Hilterfingen II, Huttwil I und II, Ins III, Köniz II, Kappelen, Krattigen, Laupen I, Leissigen, Lenk I und II, Meiringen I, Mühleberg I, Müntschemier, Nidau I, Oberwil im Simmental II, Oberwil bei Büren, Rohrbach, Saanen II und III, Safnern I, St. Immer I, Seeberg I, Seehof, Unterseen II, Worben, Wynau, Ziehbach, Zweisimmen III.

**d) Original-Übersichtsplan 1:10 000.** Für die im Mittelland vor der Beendigung stehenden Übersichtspläne im Halte von 28 km<sup>2</sup> steht noch die Genehmigung des Bundes aus.

Im Oberland wurden die Operate Susten und Rawil-Nord im Halte von 144 km<sup>2</sup> vom Bunde genehmigt und das Operat Urbach im Halte von 74 km<sup>2</sup> vergeben.

Der Mangel an Vermessungspersonal wirkt weiterhin hemmend auf die Abgabe der ausstehenden Operate. Die zur Zeit in Ausführung begriffenen Operate haben eine Gesamtfläche von 1639 km<sup>2</sup> und erstrecken sich über folgende Gemeinden und Gemeindeteile: Adelboden, Aeschi bei Spiez, Beatenberg, Boltigen, Brienz, Därliken, Diemtigen, Eriz, Frutigen, Gadmen, Gsteig, Guttannen, Habkern, Hasliberg, Horrenbach-Buchen, Innertkirchen, Isenfluh, Kandergrund, Kandersteg, Krattigen, Lauenen, Lauterbrunnen, Leissigen, Lenk, Meiringen, Niederried bei Interlaken, Oberried am Brienersee, Reichenbach im Kandertal, Ringgenberg, Saanen, St. Stephan, Saxeten, Schattenhalb, Sigriswil, Wilderswil und Zweisimmen.

Der Stand der Übersichtsplan-Originalaufnahmen im ganzen Kantonsgebiet ist folgender:

Genehmigt im Jura (sämtliche Gemeinden) . . . . .	1494 km <sup>2</sup>
Genehmigt im Mittelland (ohne Seen) . . . . .	2380 km <sup>2</sup>
Genehmigt im Oberland (ohne Seen) . . . . .	927 km <sup>2</sup>
Total genehmigt durch den Bund . . . . .	4801 km <sup>2</sup>
In Arbeit im Mittelland . . . . .	28 km <sup>2</sup>
In Arbeit im Oberland (ohne Seen) . . . . .	1639 km <sup>2</sup>
Noch nicht vergeben . . . . .	301 km <sup>2</sup>
Totalfläche des Kantons Bern (ohne Seen) . . . . .	6769 km <sup>2</sup>

**e) Übersichtsplan-Reproduktion 1:10 000.** Für die Erstellung der Übersichtsplan-Reproduktion wurden wiederum vier Methoden angewandt und ausgeführt:

1. die Schwarzzeichnung,
2. die Umarbeitung alter Mehrfarbendrucke,

- 3. die reproduktionsfertige Reinzeichnung,
- 4. die Glas-Schriftgravur.

Bis Ende 1965 wurden 8 Blätter 70 × 100 cm, 1:10 000 reproduziert und vom Bund genehmigt. Drei davon wurden in Zusammenarbeit mit den Kantonen Freiburg und Solothurn reproduziert.

- SA. Nr.105 Tavannes (Umarbeitung des alten Mehrfarbendruckes)
- SA. Nr.108 Court (Umarbeitung des alten Mehrfarbendruckes)
- SA. Nr.113 Wangen an der Aare (inkl. Teil Kanton Solothurn)
- SA. Nr.143 Wynigen
- SA. Nr.178 Langenthal
- SA. Nr.328 Avenches (inkl. Teil Kanton Freiburg)
- SA. Nr.334 Schwarzenburg (inkl. Teil Kanton Freiburg)
- SA. Nr.367d Frutigen

Total 325 km<sup>2</sup>

In Arbeit sind folgende SA-Blätter:

- 1. Schwarzzeichnung
- SA. Nr.111 Balsthal
- SA. Nr.112 Weissenstein
- SA. Nr.145 Burgdorf
- SA. Nr.194 Dürrenroth
- SA. Nr.335 Rüeggisberg
- SA. Nr.348 Guggisberg
- SA. Nr.354 Amsoldingen
- SA. Nr.367b Niesen
- SA. Nr.384 Marbach

Total 320 km<sup>2</sup>

- 2. Umzeichnung alter Mehrfarbendrucke:

- SA. Nr.89 Miécourt

52 km<sup>2</sup>

- 3. Definitive 4-Farben-Reinzeichnung:

- SA. Nr.367c Diemtigtal

52 km<sup>2</sup>

- 4. Glasgravur:

- SA. Nr.392c Iseltwald
- SA. Nr.392d Wildgerst
- SA. Nr.394a Titlis
- SA. Nr.394c Sustenhorn
- SA. Nr.398a Dammastock
- SA. Nr.463c Adelboden
- SA. Nr.473a Engstligenalp
- SA. Nr.473b Altels
- SA. Nr.473c Wildstrubel

Total 300 km<sup>2</sup>

und Operatsteile:

- Adelboden
- Frutigen-Süd
- Gemmi-Nord

- Guttannen
- Hohgant
- Kandersteg
- Kiental
- Lauterbrunnen-Süd
- Oberaar
- St. Stephan
- Urbach

Total 384 km<sup>2</sup>

Der Stand der Übersichtsplan-Reproduktion auf Ende 1965 ist folgender:

Genehmigter alter Mehrfarbendruck (Neuzeichnung vorgesehen) . . . . .	393 km <sup>2</sup>
Fertig gedruckt im Einfarben-Verfahren . . . . .	2780 km <sup>2</sup>
in Arbeit: Neuzeichnung . . . . .	320 km <sup>2</sup>
Umzeichnung . . . . .	52 km <sup>2</sup>
4-Farben-Reinzeichnung . . . . .	52 km <sup>2</sup>
Glasgravur: SA-Blätter . . . . .	300 km <sup>2</sup>
Operate und Operatsteile . . . . .	384 km <sup>2</sup>
Total	4281 km <sup>2</sup>

**f) Baulandumlegungen.** Das neue Dekret betreffend die Umlegung von Baugebiet und die Grenzregulierung veranlasste viele Gemeindebehörden, sich mit der Planung im Baugebiet zu beschäftigen, was dem Vermessungsamt zusätzliche Arbeit brachte.

**g) Nachführung der Vermessungswerke.** Zur Rationalisierung und Verbilligung der Nachführung wurde der Ersatz der Gemeindepläne durch Grundbuchplanpausen auf photomechanischem Weg angeordnet.

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

	Fr.
Stand des Vorschusskredites am 31. Dezember 1964. . . . .	816 791.35
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse gewährt im Betrage von. . . . .	647 578.90
	<hr/> 1 464 370.25
Die Rückzahlung der Gemeinden und die Verrechnung der Bundesanteile und Staatsbeiträge erreichen im Jahre 1965 die Summe von . . . . .	509 555.50
Stand des Vorschusskredites am 31. Dezember 1965. . . . .	<hr/> 954 814.75

Bern, den 22. März 1966.

Der Baudirektor des Kantons Bern

**Huber**

## II. Eisenbahndirektion

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

Für die Mehrzahl der öffentlichen Transportmittel stand das Jahr 1965 im Zeichen der auf den 1. November 1964 durchgeführten 10- bis 15%igen Tarifierhöhung im Personen- und Güterverkehr. Trotzdem die Jahresergebnisse der meisten Unternehmungen noch nicht bekannt sind, muss bemerkt werden, dass das Ziel der Tarifierhöhung nur teilweise erreicht wurde. Gegenüber dem Vorjahr 1964 sind die Transportmengen eher als stabil oder rückläufig zu bezeichnen. Die zu erwartenden Rechnungsabschlüsse werden daher gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich anders lauten.

#### A. Schweizerische Bundesbahnen

Im Zusammenhang mit einem mehrjährigen *Anschaffungsprogramm für Personenzüge* wurden die letzten zwei- und dreiachsigen Wagen aus dem regelmässigen Streckendienst ausgemerzt. Ferner hat die Modernisierung des Triebfahrzeugparkes wesentliche Fortschritte gemacht durch Ersatz von Dampflokomotiven durch Dieseleinheiten.

Im *Personenbahnhof Bern* wurde im Sommer das neu gebaute Perron 2 in Betrieb genommen und gleichzeitig mit den Abbrucharbeiten am Perron 1 begonnen. Das Perron 2 dient vorübergehend den Zügen der Strecke Freiburg und später den Zügen Richtung Luzern. Sämtliche Weichen des Ostkopfes wurden mit Propangasheizung ausgerüstet, die sich bei Schneefall und Vereisung gut bewährt hat.

In *Langenthal* wurde der neue Güterbahnhof «Wolfhusen» dem Betrieb übergeben und die Bauarbeiten an der Unterführung der Bützbergstrasse fortgesetzt. Am Ostkopf des Personenbahnhofes wurden die ersten Vorbereitungen für die Einfahrt der Oberaargau-Jura-Bahnen (OJB) in den neuen Bahnhof getroffen.

Die *Werbestelle Delle* entwickelte sich im Berichtsjahr weiterhin erfreulich. Deren Leiter — alt Ständerat Georges Moeckli — steht auch in enger Verbindung mit den Initianten des geplanten Hafens in Bourogne, in dessen Gebiet der Kanton Bern einen grösseren Landstreifen erwarb, der nach Eröffnung des Hafens der bernischen Wirtschaft dienen soll.

#### B. Übernahme der BLS-Gruppe durch den Bund

Die von den Bundesbehörden und dem Verwaltungsrat der BLS eingesetzten Arbeitsausschüsse erstatteten am 1. April den Behörden des Bundes und des Kantons Bern sowie dem Verwaltungsrat der BLS einen umfangreichen gemeinsamen Schlussbericht über die Möglichkeiten der Übernahme der BLS durch den Bund. Untersucht wurden der Rückkauf gemäss Konzession, gestützt auf das

Eisenbahngesetz, und schliesslich auch die Übernahme, gestützt auf eine freie Vereinbarung zwischen den Beteiligten.

Die Überprüfung des Berichtes war bis Jahresmitte soweit gediehen, dass der Bundesrat am 9. Juli 1965 beschloss, mit den vier Bahnen der BLS-Gruppe (BLS, BN, GBS, SEZ) in Übernahmeverhandlungen zu treten, die am 16. September begannen und am 13. Dezember ihren Abschluss fanden. Der Bundesrat erklärte in einem Schreiben vom 28. Dezember 1965 Bereitschaft, die ganze BLS-Gruppe einschliesslich des Schiffsbetriebs Thuner- und Brienersee zu übernehmen und auf dem gesamten Netz auf den Zeitpunkt der Übernahme die Tarife der Bundesbahnen anzuwenden. Die Übernahme erfolgt mit Aktiven und Passiven gestützt auf Vereinbarungen. Das Aktienkapital der BLS wird zum Nominalwert ausbezahlt, während für die notleidenden drei mitbetrieblenen Bahnen lediglich die Vorzugsaktien zu fünf Prozent der Nominalwerte abgefunden werden.

Im Frühjahr begann die Unterschriftensammlung zu einem bernischen Volksbegehren betreffend Einführung von Volksabstimmungen bei der Veräusserung von kantonalen Beteiligungsrechten an Eisenbahnen und andern konzessionierten Transportunternehmungen, das am 25. August mit rund 18 000 Unterschriften der Staatskanzlei übergeben wurde. Mit Beschluss vom 22. Oktober erklärte der Regierungsrat das Volksbegehren mit 17 981 gültigen Unterschriften als zustande gekommen. Dem Grosse Rat wurde zuhanden des Berner Volkes die Ablehnung des Volksbegehrens beantragt. In der Novembersession bestellte der Grosse Rat eine 21köpfige Spezialkommission zur Vorberatung des Volksbegehrens. Sie trat am 16. Dezember zu einer ersten Sitzung zusammen und beschloss einstimmig, in weiteren Verhandlungen dem Initiativkomitee den Rückzug des Volksbegehrens nahelegen.

#### C. Eisenbahngesetz und Privatbahnen

Der Kapitaleinsatz für die technischen Erneuerungsprogramme von sieben Bahnen (BN, GBS, SEZ, EBT, SMB, BOB, SZB) gemäss Volksbeschluss vom 5. Juli 1959 fand im Berichtsjahr seinen Abschluss. Die Kreditrestanzen für die VHB und die OJB werden im Jahre 1966 ausbezahlt. Der gesamte Kantonsbetrag beläuft sich auf 24 597 000 Franken. In der Volksabstimmung hatten die Stimmbürger für technische Verbesserungen 25 Millionen Franken bewilligt.

Zulasten des Volksbeschlusses vom 8. Dezember 1963 kamen 1965 weitere vier Millionen Franken zum Einsatz. Neue Vereinbarungen wurden im Berichtsjahr zwischen Bund und Kanton nicht abgeschlossen. Pendent bleiben noch die Erneuerungsprogramme der Vereinigten Bern-

Worb-Bahnen (VBW) und der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn (BTI), für welche vorerst ein bundesrätlicher Entscheid über die Traktionsfragen (Bahn oder Bus) getroffen werden muss.

Die Bundes- und Kantonsbehörden begannen mit den Vorbereitungsarbeiten für eine dritte Privatbahnhilfe, die in Form eines Globalkredites in den eidg. Räten im Jahre 1966 zur Beratung kommen wird. Die kantonalen Ergänzungsmassnahmen werden dem Grossen Rat voraussichtlich erst im Jahre 1967 unterbreitet werden.

#### D. Bauarbeiten und Betriebsfragen einzelner Privatbahnen

Über die Bauarbeiten, den Kapitaleinsatz gestützt auf technische Erneuerungsprogramme und zusätzliche Massnahmen des Kantons, berichtete die Eisenbahndirektion im Frühjahr 1965 in einer Publikation «Bernische Privatbahnen, Finanzlage und Hilfeleistung 1958 bis 1965», die in der Tagespresse und besonders in Fachkreisen eine recht gute Aufnahme gefunden hat. Unser Bericht kann sich daher auf die gegen Jahresende beendigten Arbeiten beschränken.

Der *Schanzentunnel der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB)* wurde am 20. November dem Betrieb übergeben, womit die Stadteinfahrt der SZB in Bern und die Endstation auf dem Bahnhofplatz der Vergangenheit angehören. Am gleichen Tage wurde auch die doppelspurige Eisenbahnbrücke der SZB in Worblaufen eröffnet, womit die Überlandlinie der SZB keine Strassenstrecken mehr aufweist. Im Berichtsjahr wurden vier neue Zugführungswagen und drei Triebwagen abgeliefert und im Streckendienst eingesetzt.

Die *Schmalspurbahnen des Oberaargaus (OJB/SNB)* konnten gestützt auf den GRB vom 19. Februar 1964 ihren Fahrzeugpark mit insgesamt fünf neuen Zugführungswagen ergänzen. In Aarwangen wurde zwischen Hard und der Haltestelle Vorstadt das Geleise auf Eigentracé verlegt. Gegen Jahresende begannen analoge Arbeiten in Scharnageln (Gemeinde Niederbipp), und ferner begannen die Bauarbeiten zur Beseitigung des Niveauüberganges der SBB/OJB/SNB an der Strasse Nr. 97 bei der Station Niederbipp.

Die Regionalplanungsgruppe Biel-Seeland erstattete im Sommer einen umfassenden Bericht über die Sanierung der Verkehrsbeziehungen Schiene/Strasse der *Biel-Täuffelen-Ins-Bahn (BTI)*, dessen Schlussfolgerungen die Erhaltung der Bahn befürworten und in Nidau/Biel die Schaffung von zwei Verkehrsebenen zur vollständigen Trennung von Bahn und Strasse vorsehen. Die Mehrzahl der an der BTI beteiligten Gemeinden stimmten den Schlussfolgerungen der Regionalplanung zu und erklärten grundsätzlich auch Kreditbereitschaft für die Trennung von Bahn und Strasse.

#### E. Tilgung von Fremdkapital

Die Obligationäre der *Montreux-Oberland-Bahn (MOB)* stimmten in einer Versammlung vom 19. Februar 1965 unter dem Vorsitz von Bundesrichter Forni den Sanie-

rungsvorschlägen der schuldnerischen Bahn auf der Basis eines Kapitalverlustes von rund zwanzig Prozent der Rückzahlung, der Anleihe mit grosser Mehrheit zu. Der Grosse Rat hatte für den bernischen Anteil an der Tilgung des Obligationenkapitals am 20. Mai 1964 einen Kredit von 2 457 893 Franken bewilligt, der Ende Juni 1965 zum Einsatz kam. Die Generalversammlung der Aktionäre der MOB stimmte der Umwandlung des nicht ausbezahlten Teiles der Obligationen in Vorzugsaktien einstimmig zu.

Die Bestrebungen, das restanzliche Obligationenkapital der *Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (EBT)* bis Ende der Laufzeit der verlängerten Anleihsdauer (1970) vollständig abzutragen, wurden im Benehmen mit der Finanzdirektion fortgesetzt. Eine Beschleunigung der Abtragung der Anleihe drängt sich insbesondere auf, weil die EBT im Jahre 1964 erstmals nicht in der Lage war, den Zinsverpflichtungen gegenüber den Obligationären nachzukommen, weil ihre Betriebsrechnung mit einem Fehlbetrag von 287 635 Franken abschloss.

#### F. Konzessionierte Automobilbetriebe

Mit Beschluss vom 15. Oktober 1965 gewährte der Bundesrat den Konzessionsbetrieben Hilfe zur Deckung von Betriebsdefiziten in analoger Weise wie nach Artikel 58 und 60 des Eisenbahngesetzes. Die Bundeshilfe wird an den Vorbehalt der Beteiligung der Kantone (mit einem Drittel) geknüpft. Zusätzlich einbezogen werden auch die Kapitalkosten für die Anschaffung von Fahrzeugen unter Verschuldung der Unternehmungen. Mit diesen Massnahmen werden die Auto-Konzessionsbetriebe weitgehend mit Postautohalterlinien gleichgestellt. Der Beschluss tritt am 1. Januar 1966 in Kraft. Seine finanziellen Konsequenzen für den Kanton Bern können zurzeit noch nicht überblickt werden. Anhand der bisherigen Rechnungsabschlüsse dürften sie — im Vergleich zu den Bahnen — nicht sehr folgenswer sein.

#### G. Konzessionierte Schifffahrt

Unter dem Vorsitz der Aufsichtsbehörde des Bundes wurde am 13. April zwischen den Schifffahrtsgesellschaften des Bielersees einerseits und des Neuenburger-Murtensees andererseits, über den Erwerb der Schiffseinheiten der Aareschifffahrt AG (Solothurn-Neuenburg) verhandelt. Es wurde vereinbart, keine der beiden Gesellschaften möchte ohne Wissen der andern Unternehmung Kaufverträge abschliessen. In einer weiteren Besprechung zwischen den Delegationen beider Gesellschaften vom 13. September, erklärte sich die Gesellschaft des Neuenburger- und Murtensees ausserstande, den Park der Aareschifffahrt in ihren Besitz zu bringen oder sich hälftig daran zu beteiligen.

Gestützt auf diese Erklärungen trat die Bielersee Schifffahrts-Gesellschaft (BSG) mit dem Besitzer der Einheiten der Aareschifffahrts-AG in Kaufverhandlungen, die bis Jahresende soweit gediehen, dass anfangs 1966 ein Übernahmevertrag unterzeichnet werden konnte.

## H. Gewerbsmässiger Luftverkehr

Nachdem die Swissair gegen Jahresende 1964 Bereitschaft erklärt hatte, der Balair eine Fokker-Friendship-Maschine für den Liniendienst nach und ab Bern zu verchartern, bewilligte der Grosse Rat am 16. Februar für die Verlängerung der Belagspiste und den Bau von Abstellplätzen im Flugplatz Belpmoos einen Beitrag von 545 000 Franken zugunsten der Stadt Bern.

Der Linienbetrieb der Balair begann anfangs Juni mit Operationen in Richtung Zürich und Genf. Die Passagierzahlen entwickelten sich im Zubringerdienst nach Zürich sehr gut, in Richtung Genf aber wesentlich bescheidener, weil dort keine guten Anschlüsse vermittelt werden konnten.

In den vorausgehenden Verhandlungen mit Swissair/Balair und den Kantons- und Stadtbehörden wurde der ganzjährige Zubringerdienst nach und ab Bern vorausgesetzt. Für den Winterbetrieb eines Liniendienstes im Belpmoos mussten verschiedene Anschaffungen und technische Verbesserungen in Aussicht genommen werden. Am 22. September bewilligte der Grosse Rat dazu eine erste Beitragsquote von 205 000 Franken für die Schneeräumung, den Feuerwehr- und Rettungsdienst sowie für die Pistenbefahrung. Ein weiterer Kredit von 210 000 Franken zur Verbesserung der radioelektrischen Landehilfe wurde in der Februarsession 1966 bewilligt.

Wohl ist mit der getroffenen Lösung der Anschluss Berns an den Luftverkehr auf einige weitere Jahre hinaus gesichert. Im Blick auf die pausenlose Entwicklung des Luftverkehrs kann aber neuerdings lediglich von einer Übergangslösung gesprochen werden. Der Bau eines Europa-Flughafens steht damit nach wie vor im Betrachtungskreis der Kantons- und Stadtbehörden. Er kann praktisch nur noch in Rosshäusern (Bern-West) realisiert werden.

## I. Luftseilbahnen und Skilifte

Die *Schilthornbahn* hat den Betrieb zwischen Stechelberg-Gimelwald-Mürren-Birg auf drei der vier geplanten Sektionen aufgenommen. Die Betriebsergebnisse lassen sich zurzeit noch nicht überblicken. Für die Luftseilbahn Erlenbach-Stockhorn begannen die Bauarbeiten, und bei der Unternehmung Kiental-Gehrihorn stellten sich finanzielle Schwierigkeiten ein, die möglicherweise zu einer Liquidation der Gesellschaft führen könnten. Unabgeklärt blieben die Konzessionsgesuche Sörenberg-Brienzerrothorn und St. Stephan-Lasenberg.

Die Konzessionsgesuche für Skilifte sind neuerdings im Ansteigen begriffen. Trotzdem im Gebiet des Kantons Bern bis jetzt über hundert Konzessionen erteilt wurden, rufen die Kur- und Fremdenverkehrsgebiete dauernd nach weitem Skiliftanlagen. Wichtig ist und bleibt eine Intensivierung der technischen Kontrolltätigkeit für die vom Regierungsrat zu konzessionierenden Anlagen.

## K. Fahrplanwesen

Die Fahrplankonferenz von Ende Januar 1965 hatte rund achtzig Änderungsbegehren zu behandeln und gleichzeitig von der neu beschlossenen zweijährigen

Fahrplandauer im nationalen und internationalen Fahrplan Kenntnis zu nehmen. Die Teilnehmer wurden erneut auf die bundesrätliche Fahrplanverordnung vom 29. November 1946 aufmerksam gemacht, wonach grundlegende Änderungen am Fahrplan (Art. 11) frühzeitig anzumelden sind und im Vernehmlassungsverfahren nach Publikation des ersten Entwurfes nicht mehr berücksichtigt werden können.

Die neugeschaffene TEE-Zugsverbindung Holland/Deutschland mit Genf erfreut sich in Bern einer Beliebtheit, die unsere Erwartungen übertraf.

Es wurden Erfahrungen gesammelt, weil neue Verbesserungen der Fahrpläne sich einleben müssen.

## L. Kleinschifffahrt

Unter Hinweis auf die folgenden Zahlen, beläuft sich die Zahl der immatrikulierten Boote auf rund 8500 Einheiten, was einem Zuwachs von rund 500 Booten entspricht. Unbefriedigend gelöst bleibt die Schaffung von staatseigenen Bootsandanbindelplätzen in den grösseren bernischen Gewässern und vor allem im Bielersee. Ob gerade dort mit dem Bau des SBB-Tunnels Biel-Tüscherz durch Verwendung von Ausbruchmaterial Abhilfe geschaffen werden kann, war am Jahresende 1965 noch nicht bekannt, aber vorgeschlagen. Arbeitsmässig fällt für die Eisenbahndirektion die grosse Zahl der Handänderungen der Boote ins Gewicht.

Die Seepolizisten der Kantonspolizei haben sich mit viel Geschick und Einfühlungsvermögen durchzusetzen versucht. Ohne deren Einsatz hätten wir offenbar in den bernischen Gewässern mit der zunehmenden Zahl von Booten schon heute unhaltbare Zustände.

## M. Unterkommission Eisenbahnen der bernischen Verkehrskommission

Die Tagungen der Subkommission galten der Beratung eines Vorentwurfes zu einem neuen Gesetz über die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb konzessionierter Transportunternehmungen. Dieser Entwurf wurde im August 1965 in einer ganztägigen Zusammenkunft durchberaten. Er erfuhr durch den im Abschnitt F hier vor erwähnten BRB wesentliche Änderungen und muss von der Eisenbahndirektion unter Beizug eines erfahrenen Sachverständigen neu überarbeitet werden. Die notwendigen Vorkehrungen sind durch die Subkommission getroffen worden.

## N. Schlussbemerkungen

Die Eisenbahndirektion hatte sich im Berichtsjahr auf die Übernahme der BLS-Gruppe durch den Bund zu konzentrieren. Die mit dem Bunde vereinbarten Übernahmbedingungen riefen umfassende Einzeluntersuchungen, die das Sekretariatspersonal in wesentlichem Umfang belastete. Daneben mussten wir darüber befinden, wie sich der Kapitaleinsatz für die Privatbahnen zu vollziehen habe. Beide Aufgaben wurden gepflegt, ge-

fördert oder zu Ende geführt. Die Verkehrswerbung ging des Fremdenverkehrs aufgaben- und kreditmässig an die  
gemäss Gesetz vom 2. Februar 1964 über die Förderung Volkswirtschaftsdirektion.

### Schifffahrt

#### a) Bestand der kontrollierten Kleinboote pro 1965

Art	Kreis I Brienzersee		Kreis II Thunersee		Kreis III Wohltensee		Kreis IV Bielersee, Doubs		Total		Vermehrung + Verminde- rung —
	1965	1964	1965	1964	1965	1964	1965	1964	1965	1964	
Ruderboote . . . . .	273	275	651	631	476	478	587	588	1987	1972	+ 15
Motorboote mit Tragfähigkeit von 1–6 Personen . . . . .	208	184	888	803	607	570	1872	1653	3575	3210	+ 365
Motorboote mit Tragfähigkeit von über 6 Personen . . . . .	12	12	75	66	9	7	192	186	288	271	+ 17
Lastschiffe ohne Motor . . . . .	1	2	11	11	15	14	3	—	30	27	+ 3
Lastschiffe mit Motor . . . . .	1	1	10	10	—	—	18	14	29	25	+ 4
Segelboote (Jollen und Jachten) . . . . .	15	9	542	461	23	17	375	329	955	816	+ 139
Paddelboote . . . . .	91	62	407	395	815	792	406	376	1719	1625	+ 94
Total . . . . .	601	545	2584	2377	1945	1878	3453	3146	8583	7946	+ 637

#### b) Ausweise

Lernfahrausweise . . . . .	630 ( 799) — 69
Schiffsführerausweise, Bestand . . .	4970 (4350) + 620
Fahrzeugausweise, Bestand . . . . .	8583 (7946) + 637
Annulierte und neu immatrikulierte Boote (Besitzerwechsel) . . . . .	970
Total neu ausgestellte Fahrzeugausweise . . . . .	1607

#### c) Vertragswesen

##### 1. Bojenverträge

Bestand an Bojen Kreis I: 4; Kreis II: 456; Kreis III: 10;  
Kreis IV: 163

##### 2. Baubewilligungen für Bootsstege

Bestand Kreis I: 4; Kreis II: 220; Kreis III: 8; Kreis IV:  
22

#### d) Rechnung

<i>Einnahmen:</i>	Fr.
Gebühren . . . . .	187 853.—
Mietzinse für Bootsanbindeplätze . . . . .	22 580.—
	<u>210 433.—</u>
<i>Ausgaben:</i>	
Besoldungsanteile, Telefon und Reisespesen, Büromaterial . . . . .	69 900.—
Ertragsüberschuss (Vorjahr 122 480) . . . . .	140 533.—
	<u>210 433.—</u>

Bern, den 31. März 1966.

Der Eisenbahndirektor  
des Kantons Bern:

Huber

Vom Regierungsrat genehmigt am 26. April 1966.

Begl. Der Staatsschreiber: Hof



