

**Zeitschrift:** Bericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath über die Staatsverwaltung des Kantons Bern ...  
**Herausgeber:** Regierungsrath des Kantons Bern  
**Band:** - (1857)  
  
**Artikel:** Direktion der Entsumpfungen und Eisenbahnen  
**Autor:** Sahli  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-415960>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 09.01.2026

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

## B. Direktion der Entsumpfungen und Eisenbahnen.

Direktor: Herr Regierungsrath Sahli.

### Gesetzgebung.

(Die Concessionen für Eisenbahnbauten werden in diese Rubrik gebracht, weil dieselben von der gesetzgebenden Behörde ertheilt werden.)

#### A. Eisenbahnwesen.

##### Centralbahn.

Auf die in diesem Jahr erfolgte Betriebseröffnung der Strecken von Morgenthal bis Bern und von Herzogenbuchsee bis Biel wurde vom Großen Rathe, gemäß Art. 30 der Concessions-Akte vom Jahr 1852, eine Verordnung zum Schutze der Bahn und ihres Betriebes vorgelegt. Dieselbe wurde unterm 26. Februar provisorisch in Kraft erklärt und am 26. Juni in zweiter Verathung unverändert genehmigt.

Vom Regierungsrathe wurden genehmigt:

Die allgemeine Bahn-Ordnung, und  
die Transport-Reglemente,  
letztere unter Vorbehalt von Abänderungen, so wie sich das Bedürfniß dazu zeigen würde.

##### Ostwestbahn.

Eine Anzahl Männer vereinigte sich zu einem Gründungs-Comité für Anlage einer Eisenbahn von Bern durch das Ober-Emmenthal und Entlebuch nach Luzern und von da vorläufig über Zug nach Zürich, als direkte Fortsetzung der Genf-Lausanne-Dron-Freiburg-Bern-Bahn und Verbindung mit den Bahnen der Ostschweiz. Dieses Gründungs-Comité hat von Bern die nöthige Bau- und Betriebs-Concession von der Haupt-

Stadt aus bis zur Kantonsgrenze bei Kröschenbrunnen verlangt; es wurde eine solche mit ihm abgeschlossen und der Gr. Rath erteilte derselben unterm 3. April seine Genehmigung. Die betreffende Bundesgenehmigung erfolgte am 4. August.

Auch für die Linie Bern-Thun reichte das Gründungs-Comite für die Ostwestbahn ein Concessionsbegehren ein, in der Annahme, die Concession der Centralbahn für diese Strecke sei, aus Grund der Unterlassung des Beginnes der Erdarbeiten vor dem 24. November dieses Jahres, erloschen. Je nachdem diese Frage ihre schließliche Erledigung finden wird, kann es sich zeigen, ob Unterhandlungen über dieses Concessionsbegehren angeknüpft werden sollen oder nicht.

### St. Immerthalbahn.

Nachdem schon im Jahr 1853 für eine Linie durch das St. Immerthal vom Großen Rathe eine Concession erteilt worden, dieselbe aber durch Nicht-Einhaltung der in dieselbe aufgenommenen verschiedenen Fristen erlosch, wurde dieses Jahr der für dieses Unternehmen bestehenden Central-Commission eine neue Concession erteilt, welche die Strecke von Les Convers bis nach Biel in sich begreift. Der daherige Akt wurde vom Großen Rathe unterm 27. Juni und von der Bundesversammlung am 5. August 1855 genehmigt.

### B. Entsumpfungen.

Dieses Jahr kam das Gesetz über den Unterhalt und die Correction der Gewässer und die Austrocknung von Mööjern und andern Vändereien im Großen Rathe zur zweiten Berathung. Nach einigen Zusätzen und Abänderungen wurde dasselbe unterm 3. April definitiv genehmigt und auf 1. Juli in Kraft erklärt.

### Verwaltung.

#### A. Eisenbahnwesen.

#### Fusionsprojekte.

Am 21. März dieses Jahres ward in Paris von Dele-

gärten der Centralbahn, der Nordostbahn, der Westbahn, der Verrières-Bahn u. s. w. ein Vertrag unterzeichnet zum Zwecke der Fusionirung dieser Bahnen, ohne daß irgend eine der betreffenden Kantonsregierungen zu den bisherigen Verhandlungen beigezogen oder auch nur um ihre Meinung befragt worden wäre. Die bernische Regierung fand sich veranlaßt, deshalb bei der Centralbahn-Verwaltung zu reklamiren und an einer darauf veranstalteten Hauptversammlung der Aktionäre in Basel durch den Vorstand der Eisenbahndirektion die Rechte des Staates Bern zu wahren. Schon vorher wurde von Seite Bern's an die Regierungen der Kantone Genf, Waadt, Neuenburg, Baselstadt, Baselland, Solothurn, Luzern, Freiburg und Wallis sowie an den Bundesrath die Einladung zu einer Konferenz auf den 23. April nach Bern erlassen, zum Zwecke der Besprechung allfällig gemeinsam zu treffender Maßregeln gegen die Fusionsbestrebungen der Eisenbahn-Gesellschaften, welche, in der Art und Weise, wie sie sich geltend machten, sowohl die Selbstständigkeit der Staatsgewalten, als auch die freie Entwicklung des Eisenbahnwesens gefährden mußten. Alle Eingeladenen, Waadt ausgenommen, erklärten sich über die Nothwendigkeit gemeinsamer Maßnahmen einverstanden. Das Protokoll der stattgefundenen Konferenz, welches allen schweizerischen Kantons-Regierungen mitzutheilen der Stand Bern beauftragt wurde, enthält die dahin gehenden Bestimmungen. Für die Zukunft sind die Beschlüsse der Konferenz von wesentlicher Bedeutung. Hinsichtlich des Pariser-Fusions-Vertrages, so beschloß der Verwaltungsrath der Centralbahn selbst noch vor dem Zusammentritt der oberwähnten Aktionärversammlung, in denselben dermal nicht einzutreten; auf eine deshalb an der Versammlung erfolgte Interpellation ward motivirte Tagesordnung erkannt.

#### C e n t r a l b a h n.

Die Arbeiten auf den zu Anfang dieses Jahres unter Ausführung gestandenen Bahnstrecken wurden mit möglichster Raschheit betrieben, so daß nach den jeweiligen vorher vollzo-



genen technischen Untersuchungen und amtlichen Probefahrten die Regierung folgende Betriebseröffnungen bewilligen konnte:  
Auf 16. März die Strecke Morgenthal-Herzogenbuchsee,

„ 1. Juni „ „ Herzogenbuchsee-Biel auf Berngebiet und  
„ 16. „ „ „ Herzogenbuchsee-Bern (Wylerfeld).

Nicht zwar, daß auf diese Zeitpunkte die Bahn vollendet dagestanden hätte, es bedurfte noch bedeutender Anstrengungen zur Consolidirung und Sicherung des Bahnkörpers überhaupt sowie einzelner bedeutender Bau-Objecte, wie z. B. des Tunnels bei Burgdorf, der Stelle beim Wynauer-Einschnitt u. s. w. An letzterer Stelle wird wahrscheinlich die Bahn verlegt werden müssen, da alle Versuche, dieselbe gegen die beständigen Rutschungen zu sichern, erfolglos blieben. An den Pfeilern des Worblauen-Viadukts ward ein erhebliches Weichen bemerkt, ohne daß indeß die Techniker darin für den Betrieb irgend welche Gefahr erblickten; die Bahnverwaltung hat übrigens auch hier nachträgliche Sicherungsarbeiten vornehmen lassen.

Ueber Unregelmäßigkeiten namentlich in Betreff der Güter-Expedition und hohen Gütertransport-Tarife hörte man bis jetzt viel Klagen; eine Beschwerde auf amtlichem Wege ist jedoch nie erhoben worden.

Hinsichtlich der Haltstellen Bützberg und Lissach klagte die Bahnverwaltung über zu geringe Frequenz und wünschte aus diesem Grunde das Eingehen derselben. Die Regierung fand sich jedoch vorläufig nicht veranlaßt, auf dieses Begehren einzugehen, sondern verlangte, daß die Bahnzüge regelmäßig auch bei diesen Stationen halten.

An Traceplänen wurden im Jahr 1857 nur genehmigt: Bern-Marebrücke bis Bern-Definitiver Bahnhof, dieses am 31. Juli und zwar unter der Hauptbedingung, daß die Gesellschaft in ihren Kosten die neue Zufahrtsstraße in die Stadt über die Schützenmatte erstelle und den daherigen Bauplan zur Genehmigung vorlege. Das Letztere geschah; der Plan wurde unterm 24. December genehmigt; nach demselben bleibt

die Schützenmatte außerhalb des Bahndammes ihrer bisherigen Bestimmung als öffentlicher Fest- und Exercierplatz erhalten.

Außerdem genehmigte die Regierung noch folgende bemerkenswerthe Pläne:

Ueber den provisorischen Bahnhof auf dem Wylerfeld bei Bern; über den Bau der Marenbrücke bei der Schützenmatte, und über die Anlage zweier Wegbrücken über die Bahn im Bereiche des definitiven Bahnhof-Gebietes in Bern; beide Brücken, die eine bloß für Fußgänger, die andere eine Fahrbrücke, sind bestimmt, den bisherigen Verkehr der Stadt mit der großen Schanze und dem Länggass-Quartier zu vermitteln.

Die Tracepläne für die Linie Bern-Thun langten endlich, nach vielen vergeblichen Mahnungen, Ende August vom Directorium ein, jedoch in einem vorschriftswidrigen, kleinen Maßstabe, auf den hin eine sachgemäße Prüfung nicht erfolgen konnte. Die Regierung verlangte andere Vorlagen, die von der Bahnverwaltung im Oktober eingesandt wurden, jedoch wieder unvollständig. Mittlerweile fand sich die Letztere veranlaßt, auf dem Conferenzwege die Inangriffnahme der Thunerlinie vom Erhalt der Concession Biel-Neuenstadt abhängig zu machen. Der 24. November, in der Concessions-Akte bezeichneter Endtermin für die Concessionsdauer der Thunerlinie, verstrich, ohne daß die Pläne vollständig eingereicht oder die Ausführungsarbeiten an Hand genommen wurden. Infolge dessen machte auch in Mitte der Regierung die Ansicht sich geltend, daß das Recht der Centralbahn auf den Bau der Thunerlinie verwirkt sei, und das Gründungs-Comite der Ostwestbahn-Gesellschaft, von der nämlichen Ansicht ausgehend, reichte denn auch, wie hievor erwähnt, ein Concessionsbegehren für diese Linie ein. Andere, so natürlich die Centralbahn-Verwaltung, behaupten, nicht der in der Concession enthaltene Termin sei für Letztere verbindlich, sondern das Datum der Bundesgenehmigung zu der Concessionsacte, wonach die Frist zur Inangriffnahme der Erdarbeiten erst am 28. Jan. 1858 auslaufen würde. Immerhin blieb das Vorgehen der Ostwestbahn-Gesellschaft auf die Centralbahn-Verwaltung nicht ohne

Einfluß, denn das Direktorium erklärte schon im Dezember, die Abhängigmachung der Bern-Thun- von der Biel-Neuenstadt-Linie fallen lassen und dem Verwaltungsrathe den sofortigen Angriff und die rasche Ausführung der erstern vorschlagen zu wollen. Die Eisenbahndirektion, welche die Ansicht ebenfalls theilte, das Recht der Centralbahn auf die Thunerlinie sei erloschen, legte am 28. Dezember dem Regierungsrathe einen Entwurf-Antwortschreiben vor, des Inhalts, daß, nachdem der concessionsmäßige Termin zum Beginne der Bauten auf der Thunerlinie verflossen sei, seine des Centralbahn-Direktoriums eingesandte unvollständige Tracepläne nicht mehr genehmigt werden können, indem die Befugniß zur Verlängerung der betreffenden Frist, oder zur Erneuerung der Concession für diese Bahnstrecke lediglich dem Großen Rathe zustehe, dessen Entscheid die Regierung um so weniger vorgreifen dürfe, als sich bereits eine neue Gesellschaft für den Bau der gleichen Linie gestellt habe. Der Entwurf dieses Schreibens wurde vor Jahreschluß nicht mehr in Behandlung genommen.

In Bezug auf die Linie Biel-Schönbühl, resp. Biel-Bern, für welche laut unserm letzten Verwaltungsberichte, noch weitere Bewerber aufgetreten waren, erklärte das Centralbahn-Direktorium mit Schreiben vom 25. Februar dieses Jahres, daß es das Recht zum Baue dieser Linie in Anspruch nehme und davon Gebrauch machen werde. Mit dem 25. August, nämlich nach 6 Monaten, hätte demnach die Centralbahn, gemäß der Concessions-Acte, den Bau dieser Linie in Angriff nehmen sollen. Dieses geschah nicht. Mit Schreiben vom 27. Aug. verlangte das Direktorium eine Fristverlängerung; die Regierung bewilligte einen Monat, aber ohne Erfolg. Es wurden vor Ablauf des Jahres nicht einmal die Pläne für diese Linie vorgelegt, vielmehr der Bau dieser, wie der Thunerlinie von der Bewilligung der Strecke Biel-Neuenstadt abhängig gemacht.

Zu Anfang dieses Jahres machte die Regierung von Freiburg die Anzeige, daß die Eisenbahn auf ihrem Gebiete von Freiburg nach der Bernergrenze unter voller Ausführung stehe, weshalb es an der Zeit wäre, daß die Centralbahn ihre Ar-

beiten auf der Linie Bern-Freiburgergrenze bei Thörishaus beginne und der gegenseitige Anschluß an der Sense geregelt würde. Bern mahnte die Centralbahn, es erfolgte aber keine Antwort. Einen Monat später wurde die Mahnung wiederholt und gleichzeitig die über die von Freiburg inzwischen ihm vorgeschlagene Bahnrichtung auf der Kantonsgrenze eingesandte Planvorlagen zur Vernehmlassung beigelegt. Auch hierauf erfolgte keine Antwort. Auf eine neue nachdrückliche Mahnung antwortete endlich die Centralbahn-Verwaltung unter Rücksendung der Pläne Freiburgs und Beilage von Conceptplänen in kleinem Maßstabe für die Strecke Bern-Thörishaus. Die letztern Pläne waren, wie diejenigen für die Thuner-Trace, nicht nach Vorschrift und gestatteten eine genaue Prüfung der Verhältnisse nicht. Es wurde deßhalb auf der Thörishauslinie im laufenden Jahre nur das erzielt, daß zwischen der freiburgischen Bahngesellschaft und der Centralbahn eine Uebereinkunft zu Stande kam über den gegenseitigen Anschluß an der Sense und Errichtung der dortigen Brücke, die auf beidseitig gleichmäßige Kostenbetheiligung der freiburgischen Gesellschaft zu bauen übertragen wurde. Die Letztere hat den Bauplan zur Genehmigung vorzulegen.

Bezüglich der Abtretung der Strecke Bern-Thörishaus beschränkten sich dieses Jahr die Verhandlungen mit der Centralbahn auf mündliche Besprechungen, von denen bloß erwähnt werden mag, daß Letztere, statt diese Strecke zu cediren und Anschluß, gegenseitiger Umsatz der Transportgegenstände und was damit in Verbindung steht, im Bahnhof Bern zu bewerkstelligen, dieses lieber in Freiburg thun möchte.

### **B i e l s e e b a h n e n .**

#### **Biel-Neuenstadt und Biel-Ins-St. Paise.**

Für die Linie Vandéron, resp. Neuenstadt-Biel, ist, wie wir schon in unserm letzten Berichte anführten, von Seite der Gesellschaft Franco-Suisse ein Concessionsbegehren eingereicht worden; ebenso für eine Linie auf der rechten Seite des See's durch das große Moos zur Verbindung mit einer Biel-Bern-



Linie über Yß. Auch das Eisenbahn-Comité in Delsberg stund schon als Bewerber für die Biel-Neuenstadt-Linie da.

Im Mai dieses Jahres kündigte nun auch die Centralbahn-Verwaltung an, daß sie für diese Linie eine Concession verlange; im Juni darauf ward in der Bundesversammlung von Hrn. Nationalrath Dr. Escher die Einmischung der Bundesbehörden in diese Angelegenheit beantragt, jedoch ohne Erfolg.

Im August schon langten die Trace-Pläne für die Biel-Neuenstadt-Linie sowohl von Seite der Centralbahn als der Gesellschaft des Franco-Suisse ein; sie weichen in den Richtungen nicht bedeutend von einander ab. Die Centralbahn-Verwaltung sandte gleichzeitig den Entwurf zu einer Concession mit, der aber seiner Unvollständigkeit wegen zurückgeschickt werden mußte. Um die gleiche Zeit meldete sich auch die neuenburgische Gesellschaft für die Eisenbahn durch den industriellen Jura für die Neuenstadter-Linie.

Die Wichtigkeit des Besizes der Linie Biel-Neuenstadt, als Mittelglied der Bahnen zwischen der Ost- und Westschweiz und gleichsam als Schlüssel zu den Jurabahnen für die Entwicklung des bernischen Eisenbahnnetzes, veranlaßte zu der Frage, ob nicht der Staat diese Linie bauen und den Betrieb davon selbst übernehmen solle? Auf ein in diesem Sinne an den Großen Rath gerichtetes und der Regierung zur Untersuchung überwiesenes Gesuch, unterstützt von verschiedenen eingelangten Petitionen, ward die Eisenbahn-Direktion beauftragt, diejenigen technischen und finanziellen Ermittlungen vorzunehmen, welche nöthig seien, um, ansehend den Staatsbau der Biel-Neuenstadt-Bahn, die bezüglichen definitiven Vorschläge an den Großen Rath zu machen. Die hierseitige Direktion betraute mit dieser Aufgabe den Ober-Ingenieur, Hrn. Kocher, und Hrn. Ingenieur Lehmann, gewesener Ober-Geometer der Centralbahn, welche gleichzeitig angewiesen wurden, die nöthigen Studien auch für eine Linie von der obern Zihl an bei der Gemeindsgrenze St. Blaise durch das große Moos über Ins und Müntschemier nach Hagneck und Biel, also auf der

rechten Seite des Bielersee's, zu machen. Hr. Lehmann hat die Terrain-Aufnahmen auf beiden Linien vollendet; er und der Ober-Ingenieur, unter Mithilfe von unsern angestellten Ingenieurs, sind nunmehr mit der Ausarbeitung der Projekte beschäftigt, konnten damit aber vor Jahreschluß nicht fertig werden. Ihre Vorschläge in Betreff der Richtung der Biel-Neuenstadt-Linie weichen von den Projekten der Centralbahn und des Franco-Suisse wesentlich ab.

Die Centralbahn-Verwaltung kam im September mit einem vollständigen Concessions-Entwurf für die Biel-Neuenstadt-Linie ein. Die Eisenbahndirektion ließ sich darüber mit ihren Delegirten in Unterhandlungen ein, unter dem ausdrücklichen Vorbehalt jedoch, daß der Staat nicht Selbstbau beschließe und Dronbahn wie Juragewässer-Correktion gesichert würden. Die Verhandlungen wurden mündlich und schriftlich fortgeführt bis gegen Ende November, ohne daß eine Einigung erzielt worden wäre; sie waren im Ganzen mühsam. Viel leichter gingen die Verhandlungen mit den Abgeordneten des Franco-Suisse von Statten; diese Gesellschaft machte einzelne sehr günstige Bedingungen; sie steht aber mit der mächtigen französischen Gesellschaft Paris-Lyon in Vertragsverhältnissen, die sie binden; so kann sie z. B. sich nicht verpflichten, keine Fusion einzugehen ohne Genehmigung der Staatsbehörden.

An keine dieser beiden Gesellschaften war die Regierung in der Lage, eine bestimmte Antwort abzugeben, schon deßhalb nicht, weil über die an den Großen Rath gestellte Motion in Betreff des Staatsbaues in diesem Jahr nicht entschieden wurde. Die Centralbahn glaubt übrigens, gestützt auf den Art. 31 der Concessions-Acte vom Jahr 1852, ein Ausschluß-Recht auf die Biel-Neuenstadt-Linie zu haben; die Eisenbahndirektion theilt diese Meinung nicht und hat sich jederzeit gegen eine solche Auffassungsweise verwahrt.

#### Elsgauerbahn.

So lange die französische Linie von Belfort nach Be-



sançon, sowie das Einmündungsstück in die Schweiz, Montbéliard-Delle, nicht beide in Arbeit liegen, hätte auch die Erstellung der kurzen Bahnstrecke durch den Elsgau, die einen Theil des jurassischen Bahnnetzes bilden wird, keine Bedeutung. Die Gesellschaft ist daher darauf beschränkt, die Entwicklung der französischen Bahnverhältnisse auf der benachbarten Grenze abzuwarten; sie bedarf aus diesem Grunde Verlängerung der concessionsmäßigen Fristen, um welche sie bereits eingekommen ist.

#### **Sonstige Bahnen und Bahnprojekte.**

Die Bestrebungen im Jura für Erstellung von Eisenbahnen in diesem Kantonstheil gaben sich in diesem Jahre in besonderm Maße kund. Für eine Linie durch das St. Immerthal ward, wie vorerwähnt, eine neue Concession verlangt und ertheilt. Zwar hat die kaiserlich-französische Regierung durch den schweizerischen Minister die Mittheilung anher gelangen lassen, daß sie, am Platze der von den bernischen Abgeordneten gewünschten französischen Einmündungslinie auf die Schweiz Besançon-Morteau, für zweckmäßig gefunden habe, eine Linie zu adoptiren, welche von der Bahn Dôle-Salins ab ihre Richtung nach der Schweizergrenze zunehme, sich dort theile und gleichzeitig über Verrières und Jougne die Verbindung mit dem schweizerischen Bahnnetz bewerkstellige. Dadurch ward der St. Immerthal-Linie sowie der Bahn des industriellen Jura für den Moment ein empfindlicher Stoß versetzt; indeß wird zuversichtlich gehofft, daß die kaiserliche Regierung die Wünsche der Stadt Besançon berücksichtigen und auch die Linie über Morteau bewilligen werde.

Von Seite der Gesellschaft der neuenburgischen Eisenbahn durch den industriellen Jura gelangten im August dieses Jahres noch folgende Begehren an die Regierung:

- 1) Es möchte ihr, als Fortsetzung der St. Immerthal-Linie, die Concession für die Linien Biel-Bern und Bern-Thun ertheilt werden für den Fall, daß die Centralbahn solche fallen lassen würde;

- 2) Es möchte die Regierung Studien aufnehmen lassen über die Fortsetzung der Bahn von Thun durch die Gemmi nach Brieg, zur Vereinigung mit der Simplon-Linie.

Die Verhältnisse gestatteten nicht, diese Begehren in Berücksichtigung zu ziehen.

Die Vorstudien, welche von Seite des Comité für Erstellung eines jurassischen Eisenbahn-Netz in Delémont eingeschickt wurden, konnten dieses Jahr einer Prüfung nicht unterworfen werden. Es dürften die Umstände dieses aber im nächsten Jahre nothwendig machen. Eine Diverston gegen das Bauvorhaben des Delémont-Comité fand von Seite der Centralbahn statt in der Weise, daß dieselbe bei der Regierung von Baselland Anstrengungen machte, das Kopfstück der Jura-bahnen gegen Basel zu, wofür sie eine bedeutende Summe geboten haben soll, zu gewinnen. Gelängen der Centralbahn diese Bestrebungen, so würde die Erstellung der Jura-bahnen sehr erschwert, wenn nicht gar unmöglich gemacht. Die Regierung fand sich bewogen, von der Centralbahn über dieses Verhältniß Aufschluß zu verlangen. Das Resultat wird im nächsten Berichte mitgetheilt werden.

Die Eisenbahn-Verhältnisse der Westschweiz, bei denen Bern in so hohem Grade interessirt ist, entwickelten sich im verflossenen Jahre in erfreulicher Weise. Die neue Gesellschaft hatte zwar fortwährend mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen, namentlich soweit es den Bau auf waadtländischem Gebiete betrifft. Sie überwand dieselben mit Hülfe der Bundesbehörden und kräftigte sich in der letzten Zeit noch durch den Ankauf des Stückes Genf-Versoir. Die Strecke von Freiburg bis zur Senje ist durchgehends in voller Ausführung begriffen; von Freiburg bis Dron und Lausanne sind eine große Zahl bedeutender Arbeiten, wie Tunnel u. s. w. vergeben und in Angriff genommen; die ganze Unternehmung ist somit gesichert.

## B. Entsumpfungen.

Die Ausführung des am 1. Juli verflossenen Jahres in Kraft getretenen Gesetzes über den Unterhalt und die Korrektur der Gewässer und die Austrocknung von Mörtern und andern Ländereien wird für eine Reihe von Jahren die Thätigkeit der Direktion in hohem Grade in Anspruch nehmen. Schon im letzten Verwaltungsjahre sind bezüglich Schritte geschehen: durch die Regierungsstatthalter wurden an alle Einwohnergemeinden des Kantons (Schwellenbezirke nach dem Gesetz) Cirkulare erlassen, worin dieselben aufgefordert sind, sämtliche Gewässer des Bezirkes mit Angabe ihres Charakters auf ein beigelegtes Formular zu tragen und binnen einer festgesetzten Frist zu erklären, ob die Gemeinde im Falle sei, ein Schwellenreglement im Sinne des Gesetzes zu entwerfen und wenn ja, dieses Reglement aufzustellen und binnen einer bestimmten zweiten Frist der hierseitigen Direktion zu Händen des Regierungsrathes zur Genehmigung einzusenden. Die Regierungsstatthalter und Bezirksingenieurs erhielten die Weisung, den Gemeinden bei Aufstellung ihrer Schwellenreglemente mit Rath und That beizustehen. Bis zum Jahreschluß langten aus den Bezirken eine Anzahl Antworten ein, doch bei Weitem nicht die Hälfte, welche eingegeben werden sollen; die Direktion wird noch eine nachdrückliche Mahnung erlassen müssen.

An die Kantons-Oberförster ist der Auftrag erlassen worden: über den Bestand der gegenwärtigen Schwellengehölze Bericht zu erstatten und, im Einverständniß mit den Bezirksingenieurs Anträge zu bringen, wo und wie neue Gehölze angelegt werden sollen. Diesem Auftrage sind vor Jahreschluß auch noch nicht alle Oberförster nachgekommen.

Die im neuen Wasserbau-Gesetze vorgeschriebenen Inspektionsreisen scheinen im letzten Herbst so zu fagen gar nicht vorgenommen worden zu sein, denn nur ein einziger Regierungsstatthalter hat hierüber seinen Bericht eingesandt; dazu zwei Bezirksingenieurs. So wichtig in der Folge diese Inspektionsreisen in Bezug auf einen geordneten, den so öftern

verderblichen Wasserverheerungen vorbeugenden Unterhalt der Gewässer sein werden, so wenig vermögen dieselben dem Zwecke zu entsprechen, so lange wir die Flußkarte, d. h. Flußpläne im großen Maßstabe, auf welchen alle Details der zu inspizirenden und zu beaufsichtigenden Flußstrecken enthalten sind, nicht besitzen. Es erscheint daher vollkommen unnöthig, die Bezirksbeamten schon jetzt mit Strenge zu diesen periodischen Inspektionen anzuhalten. Mit den Präliminarien zur Aufnahme der Flußkarte hat sich die Entsumpfungsdirektion bereits befaßt.

Auch in Bezug auf die in dem erwähnten Gesetze vorgesehene Schiffsfahrts- und Floß-Ordnung hat die hiesige Direktion einleitende Vorkehrungen getroffen; sie beabsichtigt die Verordnung im nächsten Jahre den kompetenten Behörden vorzulegen.

Die Erfolge, welche bei Flußräumungen schon durch die zwei vorhandenen, dem Staate gehörenden Handbaggermaschinen erzielt wurden, haben die Behörden veranlaßt, auf die Anschaffung einer Dampfbaggermaschine Bedacht zu nehmen, mit welcher man verhältnißmäßig noch zu weit günstigeren Resultaten als mit dem Handbagger gelangen würde. Es zeigte sich eine günstige Gelegenheit zum Ankauf einer in ganz gutem Zustand sich befindlichen Schiffsdampfmaschine, deren ganze Konstruktion durchaus geeignet ist für Erstellung einer Dampfbaggermaschine. Diese Schiffsmaschine ward von Sachverständigen um Fr. 5000 geschätzt; es gelang der Direktion, diese Summe auf Fr. 3250 herabsetzen zu lassen, um welchen Preis auf ihren Antrag der Regierungsrath die käufliche Uebernahme derselben beschloß. Ein Vertrag über Anfertigung einer Dampfbaggermaschine mit Benutzung dieser Schiffsmaschine soll dem Großen Rathe im nächsten Jahre vorgelegt werden.

#### Kantons-Kadafter.

Mit Rücksicht darauf, daß binnen mehr oder weniger Jahren der Kadafter auch im alten Kantonstheil unzweifelhaft eingeführt werden wird, erließ der Regierungsrath auf den Antrag der hiesigen Direktion an alle Gemeinden dieses



Kantonstheiles die Einladung, in Zukunft bei geometrischen Gemeindsvermessungen nicht einen kleinern als den Maßstab von 1: 1000, in welchem der Kadaster aufgenommen wird, zu adoptiren, da sie sich dadurch die spätern Kosten der Kadasterpläne ersparen können, insofern die erste Aufnahme mit der entsprechenden Pünktlichkeit besorgt wurde, was im einzelnen Falle bereitwillig untersuchen lassen zu wollen, die Direktion sich anheischig machte.

Schon aus diesem gleichen Grunde wird die Direktion beantragen, die Flußkarte (worin alle Schwellengehölze figuriren, die zum Gewässer-Unterhalt bestimmt sind) und die Schwellen-Kadaster in keinem andern als dem  $\frac{1}{1000}$  Maßstab aufnehmen zu lassen.

Ansehend die verschiedenen Entsumpfungs-Unternehmen, welche im verflossenen Verwaltungsjahr entweder von der Entsumpfungsdirektion direkt ausgeführt wurden oder wozu sie die technischen Arbeiten lieferte und die Oberleitung des Baues besorgte, so gilt hierüber im Allgemeinen das Gleiche, was im letzten Verwaltungsberichte hierüber gesagt ist. Mehrere projektirte Werke beschäftigten auch in diesem Jahre die Direktion, ohne daß es zur Ausführung derselben kam.

Der Stand jeder einzelnen Unternehmung während dem verflossenen Jahre war folgender:

#### **Bätterkinden-Moos.**

Die Seitenkanäle im Furthmattenbezirk wurden ausgeführt. Die hiesige Direktion ließ schon im Frühjahr den dahерigen Projekt ausarbeiten und die Aussteckungen auf dem Terrain vornehmen, so daß die Grabarbeiten während der günstigsten Jahreszeit geschehen konnten.

Die Hoffnungen bezüglich der Korrektion des Vimpbaches gingen noch nicht in Erfüllung.

#### **Vimpbach-Korrektion.**

Die Gemeinde Bätterkinden veranlaßte den Regierungsstatthalter zur Eingabe des nachdrücklichen Begehrens (vom

11. April), daß von Seite der Regierung beim Bundesrathe auf sofortiges Einschreiten gedrungen werde. Im gleichen Sinne kam die Limpbach-Korrektions-Gesellschaft dieser Gemeinde mit einer Beschwerde ein. Hierauf wurde unterm 1. Juli die Antwort ertheilt, daß die Regierung von Bern von jedem Fernern den Zeitpunkt abwarten wolle, welchen, auf ihre beim Bundesrathe eingereichte Beschwerde hin, die Regierung von Solothurn in ihrer Erwiderung bezeichnet habe, um ihrerseits die Korrektionsarbeiten zu vollenden.

In einem Schreiben des Oberamtmanns von Bucheggberg vom 8. Juni wurde der hierseitigen Direktion nun versichert, daß wenn die solothurnischen Gemeinden nicht sofort nach dem Heuet die Arbeiten beginnen und bis zur Vollendung fortsetzen, die Korrektion dann auf ihre Kosten auf dem Exekutionswege erfolgen werde. Am 13. Juni langte eine neue Vorstellung von Bätterkinden ein, worin angebeht wurde, es möchte Bern dahin wirken, daß die Korrektion des ganzen Limpbaches an einen Unternehmer vergeben werde.

Eingegangenen Berichten des Regierungsstatthalters vom 1. und 27. Juli zufolge begannen bis dahin die solothurnischen Pflchtigen nicht zu arbeiten. Das Baudepartement von Solothurn wurde unterm 19. August gemahnt; am 9. September ertheilte dasselbe die bestimmte Zusicherung, daß die Arbeiten nun an Hand genommen werden sollen. Am 19. September langte eine neue Anzeige von Bätterkinden ein, es sei bis dahin am Limpbache noch gar nichts gearbeitet worden. Hierauf begab sich der Vorstand der hierseitigen Direktion selbst nach Solothurn, um das dortige Baudepartement zu veranlassen, den gegebenen Versprechen nachzukommen. Es ward damals ein Vertrag verabredet, zufolge welchem der Regierung von Bern das Recht übertragen werden sollte, von ihr aus, auf Rechnung der Regierung von Solothurn, die Arbeiten der untern Abtheilung auf Solothurnergebiet ausführen zu lassen, im Falle die solothurnischen Gemeinden auf das von Bern zu erlassende allgemeine Arbeitsaufgebot sich ferner säumig zeigen würden. Die Unterzeichnung dieser Uebereinkunft verzögerte



sich bis am 4. November, an welchem Tage dieses in Bern geschah. Am 9. gleichen Monats wurden beide Doppel nach Solothurn versandt, damit die dortige Regierung zuerst die Uebereinkunft ratifiziere. Vor Jahreschluß erhielt Bern keinerlei Anzeige, daß diese Ratifikation erfolgt sei, so daß die Entsumpfungsdirektion auch im gegenwärtigen Berichte nicht im Stande ist, positive Ergebnisse melden zu können.

### Juragewässer-Korrektion.

Gegen das Theilungsprojekt von Wehren und Rode, wovon im letzten Verwaltungsberichte Erwähnung geschah, petitionirten im März die Gemeinden Twann, Rigerz, Lüscherz, Allfermee und Bingen; sie verlangten gleichzeitig, der Große Rath möchte an seinem Beschlusse vom 27. Juni 1856 betreffend die Schwemmbahn festhalten.

Am 8. April genehmigte der Bundesrath, auf den Antrag des Herrn Bundesrath Stämpfli, eine Botschaft an die Bundesversammlung, welche die historischen Verhältnisse kurz und bündig darstellte und mit einem Entwurf Bundesbeschluß schloß, der sehr geeignet gewesen wäre, die Angelegenheit zu einem gedeihlichen Ziele zu führen. Ende Juli und Anfangs August fanden die Debatten darüber in den eidgenössischen Räthen statt und endigten damit, daß der vorgeschlagene Beschlusse-entwurf nicht genehmigt, dagegen aber auf Rechnung des Bundes sofort Bervollständigungen und Verifikationen der technischen und finanziellen Untersuchungen und Vorarbeiten zur endlichen Feststellung des Korrektionsplanes anzuordnen beschlossen wurden, wofür ein Kredit von Fr. 50,000 ausgesetzt ward. Diesen Beschluß theilte der Bundesrath den betreffenden Kantonen mit, unter der weitem Anzeige, daß er zur Vollziehung der in diesem Beschlusse anbefohlenen Schluß-Expertise sofort einerseits technische Experten einberufen werde, um die noch zweifelhaften Punkte bezüglich auf die Frage des Bauplanes möglichst aufklären zu lassen und andererseits landwirthschaftliche Sachverständige, um auf Ort und Stelle genaue Untersuchungen vornehmen zu lassen, wie viel Mehrwerth an

Grund und Boden durch Ausführung des Unternehmens muthmaßlich erzielt werden könne. Zu leichterer Durchführung dieser Untersuchungen verlangte der Bundesrath Unterstützung von Seite der kantonalen Behörden durch Aufstellung von Kommissarien, welche zu beauftragen seien, die Experten zu begleiten und ihnen die nöthigen Aufschlüsse über Schätzungen, Güterpreise u. s. w. zu ertheilen. Die Regierung entsprach diesem Wunsche und bezeichnete ihrerseits als Kommissär den Hrn. Großrath Schneeberger im Schweikthof. Die Entsumpfungsdirektion berief denselben sofort ein und ließ ihn in den zum Gebiete der Juragewässerkorrektur gehörenden Amtsbezirken die nöthigen Materialien sammeln, um den eidgenössischen Experten möglichst gründliche Mittheilungen in den landwirthschaftlichen Fragen machen zu können. Von dem baldigen Eintreffen der bundesräthlichen Experten wurden die seeländischen Gemeinden durch die Regierungsstatthalterämter benachrichtigt und gleichzeitig aufgefordert, dieselben mit Wohlwollen aufzunehmen. Der technischen Expertise ging die Direktion durch Verschaffung der nöthigen Bohrwerkzeuge und Pumpwerke zum Zwecke der Vornahme von Sondirungen an die Hand; ebenso durch Mittheilung aller dienlichen Aktenstücke und Pläne.

Die landwirthschaftliche und die technische Abtheilung dieser Schlußexpertise gaben jede besonders ihre Berichte dem Bundesrathe ab, der dieselben durch den Druck vervielfältigen und den Kantonen mittheilen ließ. Die technische Expertise erklärte den Plan des Herrn Oberst La Mica, an welchen sie einige geringere Modifikationen vorschlug, vor Allen als den rationellsten. Der Befund der landwirthschaftlichen Sachverständigen lautete für das Unternehmen außerordentlich günstig, sowohl in Bezug auf den Mehrwerth des betheiligten Grund und Bodens als der Ausdehnung des Entsumpungsgebietes; die Experten glauben, daß das Letztere erheblich umfangreicher angenommen werden müsse, als die Ermittlungen vom Jahr 1848 ausweisen.

Auf die Gutachten dieser Schlußexpertise gestützt, veran-

staltete der Bundesrath auf den 2. November eine Konferenz zwischen Ausgeschossenen aus seiner Mitte und Delegirten der betheiligten Kantone. Diese Konferenz fand in Bern statt. Bern war dabei vertreten durch die Herren Regierungsräthe Sahli und Dähler, die zu dem Zwecke durch die Regierung mit einer den Interessen des Kantons entsprechenden Instruktion versehen wurden.

Die wichtigste Frage, über welche in der Konferenz noch eine Abweichung der Ansichten sich kund gab, betraf den Korrekptionsplan. Eine Ansicht wollte einfach an dem Plane La Nicca's mit den Modifikationen der Schlußexpertise festhalten; eine andere dagegen den sogenannten Theilungsplan von Wehren und Rode zu Grunde legen; eine dritte endlich, gleichsam die Mitte zwischen beiden andern haltend, wollte den Plan La Nicca annehmen, aber für die Fälle von Hochwassern einen Theil der Aare von Narberg direkt nach Büren zufließen lassen und zu diesem Ende das alte Narbett zwischen diesen beiden Ortschaften mit in den Bereich der Korrektion nehmen. In Bezug auf die Frage der Kostenbetheiligung des Bundes, herrschte an der Konferenz Uebereinstimmung, es möchte an dem Mehrbetrage der Kosten über den gewonnenen Mehrwerth an Grund und Boden hinaus der Bund um fünf statt bloß mit vier Zehnthellen sich betheiligen.

Der Bundesrath ließ das Protokoll der Verhandlungen dieser Konferenz nebst einem neuen Entwurf zu einem Bundesbeschlusse über die Ausführung des Unternehmens, wie solcher aus den daherigen Konferenz-Verhandlungen hervorgegangen, drucken und den betheiligten Regierungen mit der Einladung zustellen, die Zustimmung der gesetzgebenden kantonalen Behörden zu diesem Beschlusse auszuwirken, damit auch die Bundesversammlung ihren Endentscheid fassen könne. Bis dahin ist es in diesem Jahre mit dem großen Unternehmen gekommen.

#### Seeland-Separatmööser.

Die bei diesem Unternehmen speziell betheiligten Gemeinden scheinen sich bestimmt entschlossen zu haben, dasselbe unab-

hängig vom Hauptunternehmen auszuführen. Dieselben haben schon im Hornung einen Ingenieur verlangt zur Ergänzung der nöthigen Planarbeiten, Aufstellung eines rationellen Projekts für die Trockenlegung dieser Mjöser u. s. w. Dieser Ingenieur ist ihnen zugesagt worden, sobald Statuten entworfen und von der Regierung genehmigt sein werden.

#### **Franbrunnen- und Ronolfsingen-Mjöser.**

Die Unterhaltungs-Reglemente für diese Mjöser konnten noch nicht geprüft und genehmigt werden.

#### **Brienzersee-Tieferlegung.**

##### **a. Räumung der Märc bei Interlaken.**

Am 19. Januar begannen neuerdings die Räumungsarbeiten auf dem nämlichen Fuße wie voriges Jahr, d. h. darauf berechnet, die Wirkungen der Hochwasser zu erhöhen und möglichste Abschwemmung zu erzielen. Die neu zu Tage getretenen alten Schwellen wurden herausgerissen, große Steine herausgeschafft, mit der Baggermaschine die Leitkanäle ausgeräumt, vertieft und erweitert und Grien- und Lehmabänke, denen die Hochwasser nicht recht beikommen konnten, von Hand mit der Schaufel abgegrabt, wobei auch die Rechenmaschine verwendet wurde. An die Abgrabung der Lehmabank beim sogenannten Rinderhöfeli leistete die Thuner Dampfsschiffahrtsgesellschaft einen Beitrag von Fr. 600. Die großen Felsblöcke im Flußbette wurden dieses Jahr mittelst Sprengarbeiten meistens beseitigt. Der Wasserstand im Allgemeinen war, im Vergleich zum vorigen Jahr, bedeutend niedriger. Im April wurden die Arbeiten eingestellt, um im Spätherbst so früh wie möglich wieder begonnen zu werden.

Schon im Jahre 1856 ward mit Ufer-Anstößen auf dem linken Ufer zwischen der Bollbrücke und der Unterseen-Schwelle ein Vertrag geschlossen, wonach den Lehtërn der infolge der Märc-Korrektion disponibel werdende Flußgrund überlassen wurde, wogegen diese die Pflicht übernahmen, längs dem Ufer in



fortlaufender Linie auf ihre Kosten eine solide Steinschwelle nebst Refweg zu errichten und auch zu unterhalten; bloß sollte das Unternehmen den Grundbau zu der Steinschwelle in seinen Kosten legen. Ueber dieses Vertrags-Verhältniß, das ohne Zweifel auch die endliche Genehmigung der Regierung erhalten wird, wird dann ein förmlicher Dienstbarkeits-Vertrag errichtet werden. Die durchgehende Herstellung dieser Steinschwelle wäre schon in diesem Jahre zu wünschen gewesen, da einerseits durch die Einschwellung des Flusses die Hochwasser sich nicht verbreiten können und wirksamer arbeiten, und andererseits das ausgeräumte Material in der Nähe zu Hinterfüllungen am Besten seine Verwendung findet. Die Kredit- und sonstigen Verhältnisse erlaubten jedoch nicht, zu viel auf einmal zu unternehmen. Indesß willigten die Behörden gerne ein als einzelne Anstößer die Kosten des Grundbaues vorzuschießen erklärten, um noch dieses Jahr die Steinschwelle mit Refweg, sowie ihre dahinterliegenden Besitzungen in Stand stellen zu können.

Schwierigkeiten mit den Radwerkbessigern hatte die Entsumpfungsdirektion auch dieses Frühjahr. Es gingen von dieser Seite zahlreiche Protestationen gegen das Deffnen der Schleusen ein, auf so lange, als die Arbeiten für das Unternehmen dieses nöthig machten, während andererseits die bei dem Unternehmen beteiligten Gemeinden alle Berücksichtigung für dieses beanspruchten, indem die durch das Gesetz auf ihre Rechnung befohlene Räumung des Flusses jedem Weiteren vorziehe. Die Direktion hielt von jeher an letzterer Ansicht fest, gab sich jedoch Mühe, auch den Wünschen der Radwerkbessiger theilweise zu entsprechen, wo dieses möglich war.

Gemäß Gesetzes über die Tieferlegung des Brienzersee's liegt dem Staate ob, längs den Aareufern die nöthigen Refwege und Sicherungsbauten in seinen Kosten zu erstellen. Wir haben schon erwähnt, daß das Anbringen gehöriger Uferbauten resp. die Einschwellung des Flusses, den Effekt der Hochwasser bedeutend erhöhen werde. Es wurden deßhalb Vorkehren getroffen, um diese Uferbauten und gleichzeitig die Refwege im

nächsten Winter erstellen zu lassen. Die Direktion ließ deshalb durch den Sommer einen genauen Kosten-Anschlag ausarbeiten und gestützt auf denselben die Arbeiten öffentlich ausschreiben. Der Kosten-Anschlag belief sich auf Fr. 19374, das niedrigste eingelangte Angebot auf Fr. 20,645. Es machte sich im Verlaufe der Ausschreibung die Ansicht geltend, es sollte auf dem rechten Ufer zwischen Unterseen und der Zollbrücke am Plage des Refweges eine Fahrstraße erstellt werden. Die Entsumpfungsdirektion erachtete diese Kundgebungen von Bedeutung und ließ deshalb durch den Kanal des Regierungsstatthalteramts die Gemeinde Unterseen zur Vernehmlassung auffordern, namentlich darüber, ob sie sich entschließen könne, die Mehrkosten einer Fahrstraße gegenüber dem Refwege zu übernehmen. An der im Dezember versammelten Gemeinde wurde diese Frage bejahend beantwortet und das Geschäft liegt auf Jahreschluß nunmehr bereit, um in Verbindung mit der Angelegenheit der Uferbauten und Refwege der Regierung und dem Großen Rathe vorgelegt zu werden.

Mittlerweile legten die Gemeinden die im letzten Berichte erwähnte Kollektiv-Obligation im Betrage von Fr. 70,000 ein; der Titel wurde genehmigt und die ältern Obligationen den Gemeinden cancellirt herausgegeben.

Hierauf wurden die Baggerungsarbeiten schon am 16. Oktober wieder begonnen und zwar hauptsächlich in der obern Aare zwischen der Zollbrücke und dem Brienzersee. Es wurden tiefe Leittkanäle bei geschlossenen Schleusen mit der Baggermaschine gegraben bis hinauf durch die Lehmbank bei'r Seemündung in die Seetiefe. In der obern Aare befanden sich viele Stellen mit einer zähen 1 bis 1½ Fuß dicken Lehmschicht, unter welcher sich leichter Sand und Kies vorfand. Nach Vollendung der Leittkanäle wurden die Schleusen gezogen und diese Lehmschichten im Trockenen von Hand mit der Schaufel ausgehoben; die Unterlage von Sand und Kies wird ohne Zweifel dann abgeschwemmt werden können. Auch in der untern Aare unterhalb der Zollbrücke wurde wieder begonnen. Die Arbeiten nahmen einen ganz erfreulichen Fortgang bis



zum Jahreschluß, auf welchen Zeitpunkt die Gesamtbaukosten betrugen Fr. 49,679. 52.

#### b. Haslethal = Entsumpfung.

Die Planaufnahmen im Haslethal wurden ohne Unterbrechung fortgesetzt und bis zum Eintritt des Winters so viel als vollendet. Der Ingenieur, dem diese Arbeiten übertragen sind, ist nunmehr mit der Ausarbeitung der Aufnahmen beschäftigt.

Gegen einen vorgekommenen Mißbrauch wegen Ausreißen von Pfählen und Signalstangen auf dem Terrain mußte die Direktion energisch einschreiten.

Die Pegelbeobachtungen für diese Abtheilung des Hauptunternehmens wurden regelmäßig fortgesetzt.

#### c. Mure = Korrektion unterhalb Unterseen.

Die Gemeinde Unterseen klagt über bedeutenden Uferschaden, welchen die Mure unterhalb der Schwelle, namentlich in der Herren = Ei in immer größerem Maße verursacht. Die Direktion ließ die Sache untersuchen und fand das Anbringen der Gemeinde bestätigt. Sie läßt nun einen Plan aufnehmen und einen Kosten-Anschlag ausarbeiten für einen Durchstich im Gurzen und Errichtung eines Leitdammes.

#### d. Korrektion von Wildbächen.

##### Lombach.

Das fürchterliche Gewitter vom 16. Juli 1856, von welchem mehrere oberländische Gemeinden heimgesucht wurden, traf auch die Gemeinde Unterseen. Der Lombach, der das Habkernthal durchfließt und sich in den Thunersee ergießt, wuchs plötzlich zu einer nie erlebten Größe an, er führte eine fürchterliche Masse des größten Geschiebes, trat über seine Ufer und verursachte durch seine Verheerungen an Acker- und Waldbland, Brücken, Stegen, Schwellen u. s. w. ungeheuren Schaden. Das Städtchen Unterseen selbst war zum Theil bedroht.

Die Stätten der Vermüstung wurden zwar durch Regierungsabgeordnete beaugenscheinigt, jedoch nicht festgestellt, was zur Verhütung fernern Unglückes zu geschehen habe. Die Gemeinde legte, um den Eventualitäten eines allfällig wiederkehrenden Gewitters möglichst vorzubeugen, vorläufig selbst Hand an's Werk und reichte dann das Ansuchen an die Regierung vom 3. September 1856 ein: es möchte von Staatswegen gemäß §. 4 des Gesetzes vom 28. November 1854 untersucht werden, welche Arbeiten nöthig seien, um den weiteren Verheerungen des Lombaches möglichst Einhalt zu thun.

Dieses Ansuchen wurde der Entsumpfungs-Direktion erst unterm 24. März 1857 vom Regierungsrathe überwiesen. Dieselbe ermangelte nicht, sofort eine Lokaluntersuchung anzustellen, mußte sich jedoch überzeugen, daß unmöglich bestimmte Vorschläge für eine rationelle Korrektion des Baches gemacht werden können, so lange jeglicher Plan über das Flußrevier fehlt. Auf ihren daherigen Bericht an die Regierung beschloß dieselbe unterm 20. Mai, was folgt:

- 1) Die Korrektion des Lombaches fällt unter die Bestimmungen des Gesetzes vom 28. November 1854, betreffend die Tieferlegung des Brienzersee's; sie ist aus Gründen des gemeinen Wohles auszuführen.
- 2) Der Staat wird, auf den Wunsch der Gemeinde Unterseen, die zur Ausführung des Unternehmens erforderlichen Geldmittel, gemäß §. 6 des angeführten Gesetzes beibringen.
- 3) Die Entsumpfungsdirektion ist angewiesen, vom Flußrevier des Lombaches genaue Pläne erheben und auf Grundlage derselben einen entsprechenden Korrektions-Entwurf ausarbeiten zu lassen.

Die Kosten dieser technischen Arbeiten werden, mit Rücksicht auf die vorhandenen exceptionellen Umstände, vom Staate getragen.

Dieser Beschluß ward der Gemeinde Unterseen eröffnet. Die Entsumpfungsdirektion gab hierauf die Planaufnahme einem Ingenieure in Verding.

Die weitem Verhandlungen in dieser Sache fallen in den nächsten Bericht.

### G ü r b e r.

#### a. U n t e r e A b t h e i l u n g B e l p = M a r e.

Von allen Unternehmungen nahm diese Parthie die Thätigkeit der Direktion ganz besonders in Anspruch. Die Arbeiten hatten das ganze Jahr hindurch ihren ungestörten Fortgang und die Direktion hofft, diese Abtheilung mit dem nächsten Jahre zum Abschlusse bringen zu können.

Von wichtigern Bau-Objekten, welche dieses Jahr vollendet wurden, erwähnen wir die Herstellung der Brunnwasser-Behälter im Schnittenmätteli, welche, auf vorherige, mehrfache Versuche hin, nach dem letzten Projekte des leitenden Ingenieurs vollständig gelang; alle Brunnen besitzen nunmehr wieder ungeschmälert ihre Wassermengen. Ferner die neue steinerne Brücke beim Feuersprighause in Belp, die untersten Kanalloose, welche im Frühjahr 1856 durch den Eintritt des Hochwassers verlassen werden mußten, der Parallelweg von Selhofen bis zum Hühnerhubel, der Kanalsteg zum Halenfahr u. s. w. Auch die Kanal-Loose durch das Dorf Belp wurden vollendet. Begonnen wurden der Unterbau der Brücke im Steinebach, Feldwege, Aktenleitungen u. s. w.

Die wichtige Angelegenheit der Anlage der Seitenkanäle ist gänzlich vorbereitet; die Aussteckung, Devisirung, Ausschreibung und Auflage des Projekts haben stattgefunden, ebenso die Unterhandlungen mit den betheiligten Grundbesitzern in Betreff der Ueberlassung des erforderlichen Kanallandes. Die Zahl der projektirten Seitenkanäle auf der linken Seite des Hauptkanales beträgt vier, auf der rechten zwei; auf der letztern Seite bis zum Maregießen ist zugleich eine Erweiterung der Umfanggrenzen des Entsumpfungsgebietes vorgeschlagen.

Die Mehrwerthschätzungen sind endlich so weit gebracht, daß der vom 14. November dadirte Befund der Schätzer vom Regierungsstatthalteramte öffentlich aufgelegt werden konnte. Die definitive Festsetzung dieses ersten Befundes und die Vertheilung der Baukosten auf Grundlage desselben werden im nächsten Jahre stattfinden.

b. Mittlere Abtheilung Belp=Lohnstorfbrücke.

Für dieselbe geschah in diesem Jahre, außer einigen technischen Vorarbeiten, nichts.

c. Obere Abtheilung Lohnstorfbrücke=  
Gürbenursprung.

Zur Inangriffnahme der Arbeiten auf dieser Abtheilung fehlt jetzt in Bezug auf die technischen Vorarbeiten nichts mehr; es kann daher mit den beteiligten Gemeinden weiter unterhandelt werden, um die Ausführung auf kommendes Frühjahr anzuordnen.

Schönbühlthal-Moos.

Hier nahmen die Ausführungs-Arbeiten ihren gehörigen Verlauf, ohne daß in diesem Jahre besonderer Vorfällenheiten zu erwähnen wäre. Die Gesellschaft beklagte sich darüber, daß ihr öfters der leitende Ingenieur entzogen wurde, da indeß andere Unternehmen auch die technische Hülfe des Staates bedurften, und die der Entsumpfungsdirektion zur Verfügung stehenden Kredite die Anstellung weiterer Ingenieure nicht gestatteten, so mußte sich die Gesellschaft den Umständen etwas fügen.

Zu dem Expropriations-Dekrete für dieses Unternehmen vom 20. März 1854 genehmigte der Große Rath unterm 28. Februar dieses Jahres ein Ergänzungsdekret, wonach auch für den Fall, wo Eigenthümer von Grundstücken im Entsumpungsgebiete von nicht über 15,000 Quadratfuß Halts, die durch angelegte Kanäle von ihrem bisherigen Zusammenhange abgetrennt und nicht schon mit Zufahrten versehen sind, sich weigern sollten, auf die Erbauung eigener Zufahrtsbrücken und Wege durch die Gesellschaft zu verzichten, der Letztern das Recht ertheilt wird, solche Grundstücke gegen vollständige Entschädigungsleistung an die betreffenden Eigenthümer nach den gesetzlichen Formen zu expropriiren.

### **Lobstgensee-Gießerlegung.**

Die bei diesem Unternehmen theilhabenden Grundeigenthümer haben nun den Beschluß gefaßt, an die Ausführung desselben zu gehen. Frühzeitig im nächsten Jahre wird sich ein Ingenieur der hiesigen Direktion mit den technischen Arbeiten für dieses Werk befassen.

### **Kernenried-Bauggenried-Moos.**

Die Veränderungen am Mühlenwerk zu Kernenried, welche infolge dieses Unternehmens stattfinden mußten, standen bis jetzt der Ausführung desselben entgegen, indem die Theilhaber die bisherigen Kosten scheuten. Der Bezirk Bauggenried stellte endlich für sich eigene Ausführungs-Statuten auf, welche unterm 5. März dieses Jahres die regierungsräthliche Sanction erhielten; zugleich wurde der Gesellschaft, gestützt auf das allgemeine Expropriations-Dekret des Großen Rathes vom 15. März 1856 das Expropriationsrecht, sowie das Recht, rentente Grundeigenthümer zwangsweise zum verhältnißmäßigen Kostenbeitrag anzuhalten, ertheilt.

Plan und Dëvis wurden nun speziell für dieses abgetheilte Unternehmen umgearbeitet und die Gesellschaft beabsichtigt, nach der noch zu veranstaltenden Planaufgabe, mit den Ausführungsarbeiten im nächsten Jahre zu beginnen.

### **Gwatt-Chali-Moos.**

Die Kanalisation dieses Moores ward dieses Jahr vollendet und kann, namentlich in Bezug auf den oberen Theil desselben, als gelungen bezeichnet werden.

### **Wegigen-Moos.**

Hier kam die Angelegenheit endlich dadurch in Gang, daß alle Theilhaber bis auf Einen von dem ursprünglich unterzeichneten Vertrage zurücktraten, sich zweckmäßige Statuten entwarfen und der Regierung zur Sanction vorlegten. Die Reg-



tere erfolgte am 13. Februar, die Genehmigung der Ausführungspläne dann am 7. Mai.

Die Gesellschaft läßt nun die Kanalisationsarbeiten durch einen Unternehmer ausführen.

#### **Signau-Lichterswyl-Moos und Korrektion der angrenzenden Waldbäche.**

Dieses bedeutende Unternehmen nahm auch dieses Jahr seinen geordneten Fortgang. Von den ursprünglich genehmigten Plänen mußten hie und da, im Interesse des Ganzen, geringere Abweichungen stattfinden; so z. B. hinsichtlich der Tiefe der Seitenkanäle.

Nach dem Organisations-Reglemente vom 6. August 1854 sollten die Arbeiten bis Ende Jahres 1857 vollendet sein. Bei der Unmöglichkeit, diesen Termin einzuhalten, wurde derselbe auf das Verlangen der Gesellschaft durch die Regierung bis Ende Jahres 1858 verlängert.

#### **Bäziwyl-Mirchel-Moos.**

Das Ausführungs-Reglement für dieses Werk erhielt unterm 23. Juli dieses Jahres die regierungsräthliche Sanktion. Gestützt hierauf fand die öffentliche Auflage der Pläne statt, die wieder zu mannigfachen, durchgehends aber grundlosen Reklamationen Anlaß gab; der Regierungsrath wies die Einsprecher ab und genehmigte am 16. November die Pläne.

Bei der vorgerückten Jahreszeit entschloß sich die Gesellschaft, den Beginn der Arbeiten auf das nächste Frühjahr zu verschieben.

#### **Oppligen-Herbligen-Moos.**

Die hierauf bezüglichen Pläne wurden dieses Jahr öffentlich aufgelegt. Als Haupt-Einsprecherin gegen das Unternehmen trat die Bachgenossenschaft von Wichtrach auf, die ein Recht auf das Wasser des sogenannten Kellenbaches beanspruchte, das nach dem Entsumpfungsprojekte größtentheils die Richtung nach Kiesen nehmen mußte, wenn der Bach nicht tiefer gelegt würde.



Die Verhandlungen bezüglich dieses Anstandes zogen sich dermaßen in die Länge, daß in diesem Jahre ein Entscheid der Regierung nicht mehr erfolgen konnte.

#### **Sahli-Herrmandingen-Moos.**

Die Betheiligten an diesem Moose wurden, auf ihren im letzten Berichte erwähnten Schritt hin, eingeladen, Ausführungs-Statuten für ihr Vorhaben zu entwerfen und der Regierung zur Genehmigung einzureichen. Dieses geschah; die Statuten erhielten am 10. Juni die Sanktion der Behörde.

Auf dieses hin ließ die Entsumpfungsdirektion das Moosgebiet in Plan legen, den Projekt für die Trockenlegung desselben ausarbeiten und das Ganze der Gesellschaft zur Auflage nach den Statuten zustellen.

#### **Lanenen-See, Trockenlegung.**

Nach Untersuchung dieses von einem Privaten in Osteig angeregten Unternehmens ließ der Regierungsrath denselben durch den Regierungstatthalter im März dieses Jahres anweisen, über sein Vorhaben einen Plan aufnehmen und denselben öffentlich auflegen zu lassen, damit bekannt werde, was die Landbesitzer am See von der Sache halten. Bis zum Schluß des Jahres wurde dieser Weisung nicht nachgelebt; doch verlautet, die See-Anstößer beabsichtigen, Hand an's Werk zu legen.

#### **Büren zum Hof-Matten.**

Am 13. März genehmigte der Regierungsrath die Pläne für dieses Unternehmen und am 19. gleichen Monats fand, da die Arbeiten lange vor Genehmigung der Pläne begonnen wurden, schon die Abnahme des vollendeten Kreuzmatten-Kanales statt. Seither ließ die Gesellschaft die Arbeiten an den anderen Kanälen ruhen; die Entsumpfungsdirektion wird dieselbe mahnen.

#### **Wengi-Moos und Scheunenbergs-Jenzenhaus-Schnottwyl-Matten.**

Die Ausführungs-Arbeiten wurden hier regelmäßig fort-

gesetzt. Besonderes ist von denselben nur zu melden, daß ein Kanal von einem unfähigen Unternehmer vergraben und auch sonst sehr ungeschickt angelegt wurde. Der Fehler ward verbessert, so gut es sich thun ließ.

#### **Oberes Rüttithal-Moos.**

Die Auflage der Pläne ging zu Anfang dieses Jahres vor sich; sie wurden darauf zur Vorlage an die Regierung von der Gesellschaft zurückgesandt, die jedoch gleichzeitig die schriftliche Erklärung abgab, das Unternehmen nicht ausführen zu wollen, wenn der Staat nicht einen angemessenen Beitrag an dasselbe leiste. Die Entsumpfungs-Direktion ermangelte nicht, der Gesellschaft das Unstatthafte ihres Begehrens vorzustellen; es half aber nichts, sie beharrte auf ihrer abgegebenen Erklärung.

Es wird nun der Fall sein, von der Gesellschaft die Rückerstattung der Kosten für die technischen Vorarbeiten zu verlangen.

#### **Tieferlegung des Gerzen-See's.**

Im Frühjahr wurden die technischen Vorarbeiten für diese See-Senkung und Austrocknung des anliegenden Landes begonnen und rasch beendet. Sie ergaben etwas über 80 Zucharten Entsumpfungsgebiet und circa Fr. 6000 Baukosten, nach dem etwas später modificirten Projekte bloß Fr. 5000. Der Letztere wurde Mitte December's zu Jedermanns Kenntniß öffentlich aufgelegt.

#### **Hindelbank-Mötschwy-Moos.**

Auf ein Begehren des Gemeinderathes von Hindelbank ordnete die Entsumpfungs-Direktion eine technische Untersuchung an über die Ausführbarkeit der Entsumpfung dieses Moores. Das nicht ungünstige Ergebnis der Untersuchung ward Ende März dem Regierungsstatthalter-Amte Burgdorf zu Händen der Gemeinde mitgetheilt, die indeß zu weitem Entschlüssen in der Sache noch nicht gekommen zu sein scheint.

