

**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 Zahli.

### 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 Berathung 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-Comite 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-Comite hat von Bern die nöthige Bau- und Betriebs-Concession von der Haupt-

stadt aus bis zur Kantonsgrenze bei Krösschenbrunnen verlangt; es wurde eine solche mit ihm abgeschlossen und der Gr. Rath ertheilte 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 Concessionsbegehr ein, in der Annahme, die Concession der Zentralbahn 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 Concessionsbegehr angeknüpft werden sollen oder nicht.

### St. Immerthalbahn.

Nachdem schon im Jahr 1853 für eine Linie durch das St. Immerthal vom Großen Rathen eine Konzession ertheilt 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 ertheilt, welche die Strecke von Les Convers bis nach Biel in sich begreift. Der daherige Akt wurde vom Großen Rathen 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 Moosen und andern Ländereien im Großen Rathen zur zweiten Berathung. Nach einigen Zusätzen und Abänderungen wurde das-selbe 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-

girten 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 dahерigen 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 Bundesrat die Einladung zu einer Conferenz 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 müßten. Alle Einladeten, Waadt ausgenommen, erklärten sich über die Notwendigkeit gemeinsamer Maßnahmen einverstanden. Das Protokoll der stattgefundenen Conferenz, welches allen schweizerischen Kantons-Regierungen mitzutheilen der Stand Bern beauftragt wurde, enthält die dahin gehenden Bestimmungen. Für die Zukunft sind die Beschlüsse der Conferenz von wesentlicher Bedeutung. Hinsichtlich des Pariser-Fusions-Vertrages, so beschloß der Verwaltungsrath der Centralbahn selbst noch vor dem Zusammentritt der obenwähnten Aktionärversammlung, in denselben dermal nicht einzutreten; auf eine deshalb an der Versammlung erfolgte Interpellation ward motivirte Tagesordnung erkannt.

#### Centralbahn.

Die Arbeiten auf den zu Anfang dieses Jahres unter Ausführung gestandenen Bahnstrecken wurden mit möglichster Raschheit betrieben, so daß nach den jeweilen 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-Objekte, wie z. B. des Tunnels bei Burgdorf, der Stelle beim Wynauer-Ginschmitt 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 Worblaufen-Biadukts 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.

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

Hinsichtlich der Haltstellen Büzberg und Lissach flagte die Bahnverwaltung über zu geringe Frequenz und wünschte aus diesem Grunde das Eingehen derselben. Die Regierung fand sich jedoch vorläufig nicht veranlaßt, auf dieses Begehr einzu gehen, sondern verlangte, daß die Bahnzüge regelmäig auch bei diesen Stationen halten.

An Traceplänen wurden im Jahr 1857 nur genehmigt: Bern-Aarebrücke 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 Schüzenmatte 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 Bahndamms ihrer bisherigen Bestimmung als öffentlicher Fest- und Exerzierplatz erhalten.

Außerdem genehmigte die Regierung noch folgende bemerkenswerthe Pläne:

Ueber den provisorischen Bahnhof auf dem Wylerfeld bei Bern; über den Bau der Aarebrücke 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 Länggäss-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 Thuner-Linie, 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 Ost-Westbahn-Gesellschaft, von der nämlichen Ansicht ausgehend, reichte denn auch, wie hievor erwähnt, ein Concessionsbegehr 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 Ost-Westbahn-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 Verwaltungsrathen den sofortigen Angriff und die rasche Ausführung der erstern vorzuschlagen zu wollen. Die Eisenbahndirektion, welche die Ansicht ebenfalls theilte, das Recht der Centralbahn auf die Thunerlinie sei erloschen, legte am 28. Dezember dem Regierungsrathen 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 Rath zustehet, 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 Jahresschluß 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-Akte, 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-

heiten 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 beifügt. 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 deshalb 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 Kostenbeteiligung 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 bewerstelligen, dieses lieber in Freiburg thun möchte.

### Bielseebahnen.

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

Für die Linie Vauderon, 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 Wyß. Auch das Eisenbahn-Comite 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 Rüttungen 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 Besitzes 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 öbern 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 unsfern angestellten Ingenieurs, sind nunmehr mit der Ausarbeitung der Projekte beschäftigt, konnten damit aber vor Jahresende 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 Duragewässer-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 deshalb 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-Akte 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 gesunden 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 Bahnnetze 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 Simplonlinie.

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

Die Vorstudien, welche von Seite des Comite für Erstellung eines jurassischen Eisenbahn-Netzes in Delsberg eingesandt wurden, konnten dieses Jahr einer Prüfung nicht unterworfen werden. Es dürften die Umstände dieses aber im nächsten Jahre nothwendig machen. Eine Diversion gegen das Bauvorhaben des Delsberger-Comite fand von Seite der Centralbahn statt in der Weise, daß dieselbe bei der Regierung von Baselland Anstrengungen machte, das Kopfstück der Jurabahnen gegen Basel zu, wofür sie eine bedeutende Summe geboten haben soll, zu gewinnen. Gelängen der Centralbahn diese Bestrebungen, so würde die Erstellung der Jurabahnen 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 Stücks Genf-Versoix. Die Strecke von Freiburg bis zur Sense ist durchgehends in voller Ausführung begriffen; von Freiburg bis Oron 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 Korrektion der Gewässer und die Austrocknung von Moosern und andern Ländereien wird für eine Reihe von Jahren die Thätigkeit der Direktion in hohem Grade in Anspruch nehmen. Schon im letzten Verwaltungsjahre sind bezügliche Schritte geschehen: durch die Regierungsstatthalter wurden an alle Einwohnergemeinden des Kantons (Schwellenbezirke nach dem Gesetz) Cirkulare erlassen, worin dieselben aufgefordert sind, sämmtliche 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 Handen des Regierungsstatthalter und Bezirksingenieurs zu überbringen. Die Regierungsstatthalter und Bezirksingenieurs erhielten die Weisung, den Gemeinden bei Aufstellung ihrer Schwellenreglemente mit Rath und That beizustehen. Bis zum Jahresende 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 Jahresende auch noch nicht alle Oberförster nachgekommen.

Die im neuen Wasserbau-Gesetze vorgeschriebenen Inspektionsreisen scheinen im letzten Herbst so zu sagen 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 öfters

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 inspizierenden 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 Schiffahrts- und Floß-Ordnung hat die hierseitige Direktion einleitende Vorkehren 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 verhältnismäßig 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 herabzusetzen zu lassen, um welchen Preis auf ihren Antrag der Regierungsrath die käufliche Uebernahme derselben beschloß. Ein Vertrag über Aufertigung einer Dampfbaggermaschine mit Benutzung dieser Schiffsmaschine soll dem Großen Rath im nächsten Jahre vorgelegt werden.

#### Kantons-Kadaster.

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

Kantonstheiles die Einladung, in Zukunft bei geometrischen Gemeindsvermessungen nicht einen kleineren als den Maßstab von 1: 1000, in welchem der Kadaſter aufgenommen wird, zu adoptiren, da sie sich dadurch die späteren Kosten der Kadaſterpläne ersparen können, infofern 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 Flüßkarte (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 projektierte 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 hierseitige 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 Limpbaches gingen noch nicht in Erfüllung.

#### Limpbach-Korrektion.

Die Gemeinde Bätterkinden veranlaßte den Regierungsstatthalter zur Gingabe 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 vor Bern von jedem Fernern den Zeitpunkt abwarten wolle, welchen, auf ihre beim Bundesrathe eingereichte Beschwerde hin, die Regierung von Solothurn in ihrer Erwiederung 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 Executionswege erfolgen werde. Am 13. Juni langte eine neue Vorstellung von Bätterkinden ein, worin anbegehrt 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 Pflichtigen 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 seie 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 unteren Abtheilung auf Solothurnergebiet auszuführen 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, wo von im letzten Verwaltungsberichte Erwähnung geschah, petitionirten im März die Gemeinden Twann, Ligerz, Tüscherz, Allfermee und Bингelz; 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 Beschlussentwurf nicht genehmigt, dagegen aber auf Rechnung des Bundes sofort Vervollständigungen 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 Beschuß theilte der Bundesrath den betreffenden Kantonen mit, unter der weitern Anzeige, daß er zur Vollziehung der in diesem Beschuß anbefohlenen Schluß-Expertise sofort einerseits technische Experten einberufen werde, um die noch zweifelhaften Punkte bezüglich auf die Frage des Bauplanes möglichst aufzuklären zu lassen und anderseits landwirtschaftliche Sachverständige, um auf Ort und Stelle genaue Untersuchungen vornehmen zu lassen, wie viel Mehrwerth an

Grund und Boden durch Ausführung des Unternehmens mutmaßlich erzielt werden könne. Zu leichterer Durchführung dieser Untersuchungen verlangte der Bundesrat 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. Großerath Schneeberger im Schneehof. Die Entsumpfungsdirektion berief denselben sofort ein und ließ ihn in den zum Gebiete der Juragewässerkorrektion gehörenden Umtsbezirken die nöthigen Materialien sammeln, um den eidgenössischen Experten möglichst gründliche Mittheilungen in den landwirtschaftlichen Fragen machen zu können. Von dem baldigen Eintreffen der hundesräthlichen 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 landwirtschaftliche 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 Nicca, an welchen sie einige geringere Modifikationen vorschlug, vor Allen als den rationellsten. Der Befund der landwirtschaftlichen Sachverständigen lautete für das Unternehmen außerordentlich günstig, sowohl in Bezug auf den Mehrwerth des beteiligten Grund und Bodens als der Ausdehnung des Entsumpfungsgebietes; 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 beteiligten 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 Korrektionsplan. Eine Ansicht wollte einfach an dem Plane Va 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 Va Nicca annehmen, aber für die Fälle von Hochwassern einen Theil der Aare von Aarberg direkt nach Büren zufliessen lassen und zu diesem Ende das alte Aarbett zwischen diesen beiden Ortschaften mit in den Bereich der Correktion nehmen. In Bezug auf die Frage der Kostenbeteiligung 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 Behntheilen sich beteiligen.

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 beteiligten 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-Separatmässer.

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

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

### Fraubrunnen- und Ronoltingen-Mööser.

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

### Brienzsee-Tiefenlegung.

#### a. Räumung der Aare 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 Lehmbänke, denen die Hochwasser nicht recht beikommen konnten, von Hand mit der Schaufel abgegraben, wobei auch die Rechenmaschine verwendet wurde. An die Abgrabung der Lehmbank beim so genannten Kindermätteli leistete die Thuner Dampffschiffahrtsgesellschaft 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-Anstößern auf dem linken Ufer zwischen der Zollbrücke und der Unterseen-Schwelle ein Vertrag geschlossen, wonach den Letztern der infolge der Aare-Korrektion disponibel werdende Flussgrund überlassen wurde, wogegen diese die Pflicht übernahmen, längs dem Ufer in

fortlaufender Linie auf ihre Kosten eine solide Steinschwelle nebst Reckweg 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. Indes willigten die Behörden gerne ein als einzelne Anstößer die Kosten des Grundbaues vorzuschießen erklärten, um noch dieses Jahr die Steinschwelle mit Reckweg, sowie ihre dahinterliegenden Besitzungen in Stand stellen zu können.

Schwierigkeiten mit den Radwerkbesitzern hatte die Entsumpfungsdirektion auch dieses Frühjahr. Es gingen von dieser Seite zahlreiche Protestationen gegen das öffnen 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 Weitern vorziehe. Die Direktion hielt von jher an letzterer Ansicht fest, gab sich jedoch Mühe, auch den Wünschen der Radwerkbesitzer theilweise zu entsprechen, wo dieses möglich war.

Gemäß Gesetzes über die Tieferlegung des Brienzersee's liegt dem Staate ob, längs den Alpenufern die nöthigen Reckwege 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 deshalb Vorkehrten getroffen, um diese Uferbauten und gleichzeitig die Reckwege 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 Platze des Rerwegen eine Fahrstraße erstellt werden. Die Entschlumpfungsdirektion 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 Rerweg zu übernehmen. An der im Dezember versammelten Gemeinde wurde diese Frage bejahend beantwortet und das Geschäft liegt auf Jahresschluß nunmehr bereit, um in Verbindung mit der Angelegenheit der Uferbauten und Rerwege 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 älteren 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 Leitkanäle 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  $1\frac{1}{2}$  Fuß dicken Lehmschicht, unter welcher sich leichter Sand und Kies vorsand. Nach Vollendung der Leitkanäle 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 Jahresschluß, auf welchen Zeitpunkt die Gesamtbaukosten betrugen Fr. 49,679. 52.

b. H a s s l e t h a l - E n t s u m p f u n g.

Die Planaufnahmen im Hasslethal 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. A r a r e - K o r r e k t i o n u n t e r h a l b U n t e r s e e n.

Die Gemeinde Unterseen klagt über bedeutenden Uferschaden, welchen die Aare unterhalb der Schwelle, namentlich in der Herren-Gi in immer grössem Maße verursache. 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. K o r r e k t i o n v o n W i l d b a c h e n.

L o m b a c h.

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

Die Stätten der Verwüstung wurden zwar durch Regierungsabgeordnete beaugenscheinigt, jedoch nicht festgestellt, was zur Verhütung fernern Unglücks zu geschehen habe. Die Gemeinde legte, um den Eventualitäten eines allfälligen 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 erlangte 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 dahерigen 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 Staat getragen.

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

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

### G ü r b e.

#### a. Untere Abtheilung Belp = Nare.

Von allen Unternehmungen nahm diese Parthei 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 wichtigeren Bau-Objekten, welche dieses Jahr vollendet wurden, erwähnen wir die Herstellung der Brunnwasser-Be- hälter 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 Feuerspritzenhause in Belp, die untersten Kanaloose, 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-Oose 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, Tevisirung, Aus- schreibung und Auflage des Projekts haben stattgefunden, ebenso die Unterhandlungen mit den beteiligten Grundbesitzern in Betreff der Ueberlassung des erforderlichen Kanallandes. Die Zahl der projektirten Seitenkanäle auf der linken Seite des Hauptkanals beträgt vier, auf der rechten zwei; auf der letztern Seite bis zum Naregrießen ist zugleich eine Erweiterung der Umsangsgrenzen des Entwässerungsgebietes vorgeschlagen.

Die Mehrwerthsschätzungen sind endlich so weit gebracht, daß der vom 14. November dadirte Befund der Schäfer 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-Vohnstorffbrücke.

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

c. Obere Abtheilung Vohnstorffbrücke =  
Gürbenursprung.

Zur Inangriffnahme der Arbeiten auf dieser Abtheilung fehlt jetzt in Bezug auf die technischen Vorarbeiten nichts mehr; es kann daher mit den betheiligten 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 Vorfallenheiten zu erwähnen wäre. Die Gesellschaft beklagte sich darüber, daß ihr öfters der leitende Ingenieur entzogen wurde, da indes andere Unternehmen auch die technische Hülfe des Staates bedurften, und die der Entsumpfungsdirektion zur Verfügung stehenden Kredite die Anstellung weiterer Ingenieurs 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 Ergänzungsdecret, wonach auch für den Fall, wo Eigenthümer von Grundstücken im Entsumpfungsgebiete 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.

### Lobstigensee-Tiefserlegung.

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

### Kernenried-Bauggenried-Moos.

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

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

### Gwatt-Thali-Moos.

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

### Vechigen-Moos.

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

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.

#### **Oppigen-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 Entwässerungsprojekte größtentheils die Richtung nach Kiesen nehmen müßte, 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 Beteiligten an diesem Moos wurden, auf ihren im letzten Berichte erwähnten Schritt hin, eingeladen, Ausführungsstatuten 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 Entsumpfungs-Direktion 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 Gsteig angeregten Unternehmens ließ der Regierungsrath denselben durch den Regierungsstaatsalter 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 Entsumpfungs-Direktion wird dieselbe mahnen.

#### Wengi-Moos und Scheunenberg-Janzenhans-Schnottwyl-Matten.

Die Ausführungs-Arbeiten wurden hier regelmäßig fort-

gesetzt. Besonderes ist von denselben nur zu melden, daß ein Kanal von einem unsäglichen 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 erlangte 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.

#### Tiefenlegung des Gerzen-See's.

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

#### Hindelbank-Mötschwil-Moos.

Auf ein Begehr von der Gemeinderathes von Hindelbank ordnete die Entsumpfungs-Direction eine technische Untersuchung an über die Ausführbarkeit der Entsumpfung dieses Mooses. Das nicht ungünstige Ergebnis dieser Untersuchung ward Ende März dem Regierungsstatthalter-Amte Burgdorf zu Handen der Gemeinde mitgetheilt, die indes zu weiteren Entschlüsse in der Sache noch nicht gekommen zu sein scheint.

### Aegelsee-Trockenlegung.

Der Aegelsee liegt in der Gemeinde Kerzerz, Kantons Freiburg. Diese Gemeinde hat beschlossen, denselben trocken zu legen und den Abfluß über bernisches Gebiet durch die Gemeinde Niederried in die Aare zu bewerkstelligen, womit gleichzeitig die Entsumpfung des betreffenden Thalgeländes in der Gemeinde Niederried verbunden werden könnte. Die Letztere zeigt sich jedoch dem Vorhaben nicht geneigt. Vorläufig bewilligte die Direktion die Planaufnahme auf Bernergebiet.

### Großes oder Chablais-Moos.

Die Angelegenheit der Ausscheidung der Rechtsverhältnisse auf diesem Moose beschäftigte auch in diesem Jahre die Entsumpfungs-Direktion, meistens aber in untergeordneten Punkten. Auf ihren Antrag beschloß die Regierung unterm 6. August, es habe im gegenwärtigen Stadium der Ausscheidung die Domänen-Direktion nunmehr die weitere Besorgung der dahierigen Geschäfte zu übernehmen, was eine Uebergabe aller einschlagenden Akten an die Letztere zur Folge hatte.

Ende Decembers erschienen im Druck die Verhandlungen und der Entscheid der bündesgerichtlichen Special-Kommission über die Ausscheidung der Rechtsverhältnisse zwischen den Kantonen. Soweit gegen den Entscheid nicht Rekurse an das Bundesgericht erklärt werden, erwächst derselbe in Rechtskraft.

Zum Schluß folgt eine Uebersicht der Ausgaben der Direktion während der verflossenen Jahre:

Kredit.	Bewilligt.	Verwendet.	Nicht verwendet.
	Fr. Rp.	Fr. Rp.	Fr.
a) Büro- u. Reisekosten	5,700. —.	5,205. —.	495.
b) Vorarbeiten für Ent- sumpfungen . . .	15,972. 50.	15,879. 50.	93.
c) Beitrag an die Gürben- Correktion . . .	2,000. —.	27. 50.	Der Rest wurde voll auf den Kredit litt. b übertragen, in Folge regierungsräthlichen Beschlusses.