Zeitschrift: Bericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath über die Staatsverwaltung des Kantons Bern ...

Herausgeber: Regierungsrath des Kantons Bern

Band: - (1858)

Artikel: Verwaltungsbericht der Direktion der öffentlichen Bauten : Abth. Eisenbahnen und Entsumpfungen

Autor: Sahli

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-415972

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: 10.12.2025

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

Verwaltungsbericht

der

Direktion der öffentlichen Bauten,

Abth. Eisenbahnen und Entsumpfungen.

(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.

Die Frage, ob die Concession für die Linie Bern-Thun, aus Grund der Unterlassung des Beginnes der Erdarbeiten, vor dem 24. November 1857, erloschen sei, fand durch Beschluß des Großen Rathes vom 4. März laufenden Jahres ihre Erledigung zu Gunsten der Centralbahngesellschaft, welche den Fortbesitz der ihr concedirten Linie beanspruchte. Damit fiel selbstverständlich jedwedes eingelangtes weiteres Concessionsbegehren für diese Linie dahin.

Eine Verbindung des Bahnhofes Biel mit der Dampfschiff-Ländte zu Nidau mittelst eines Schienenweges wurde im Publikum dringend verlangt, um den dortigen lebhaften Verkehr

zu erleichtern. Die Centralbahn-Verwaltung reichte ein Konzessionsgesuch zur Anlage eines einspurigen Geleises auf dieser Strecke und eines Hafenbassins in Nidau ein, auf dessen Grundlage der Abschluß einer Konzession, dauernd bis zu der Vollendung und Inbetriebsetzung der Linie Biel-Neuenstadt, resp. drei Jahre, erfolgte. Bei der daherigen kurzen Betriebsdauer mußten der Gesellschaft als Aequivalent für die Anlagekosten ausnahmsweise und verhältnißmäßig hohe Transporttaxen bewilligt werden. Unterm 13. April genehmigte der Große Rath die Konzession.

Die unter Vorbehalt des der Centralbahn-Gesellschaft in Art. 31 der Uebereinkunft vom Jahr 1852 zugesicherten Vorrangsrechtes der Ostwestbahngesellschaft ertheilte Konzession zum Baue der Linien Bern-Biel-Neuenstadt wurde der Verwaltung der Centralbahn zur Uebernahme angeboten, von derselben jedoch mittelst schriftlicher Erklärung vom 21. Dezember ausgeschlagen.

Bei der zunehmenden Unzufriedenheit im Publikum gegen das Transportwesen der Centralbahn sah sich die Eisenbahndirektion veranlaßt, der Regierung die Niedersetzung einer Kommission, aus Fachmännern bestehend, vorzuschlagen, zum Zwecke, mit ihr die Transportreglemente einer genauen Prüfung zu unterwerfen und über die Beseitigung der vorhandenen Mängel Anträge zu stellen. Der Vorschlag wurde angenommen, und die Direktion hat bereits Berathungen mit der Kommission über die im Interesse des Verkehres nöthigen Abänderungen an den Reglementen gepflogen. Es wird übrigens in dieser Angelegenheit ein gemeinsames Handeln aller der bei dem Centralbahnnetz direkt betheiligten Kantone angestrebt.

Ostwestbahn.

Das Konzessionsbegehren dieser Gesellschaft für die Linie Bern-Thun fiel, wie schon gesagt, infolge Beschlusses des Großen Rathes vom 4. März, der die Centralbahn-Konzession aufrecht erhält, dahin.

Dagegen wurde mit ihr, nach vorausgegangenen weitläufigen Verhandlungen und nachdem einerseits mit den übrigen concurrirenden Gesellschaften alle Verhandlungen über Erstellung einer Bahn, Ergänzung zwischen Biel und dem nächsten Endpunkte der Bahn der Franco-Suisse-Gesellschaft, fruchtlos abgelaufen waren, andrerseits die Centralbahn-Concession Bern-Biel erloschen und keine Aussicht vorhanden war, daß diese Gesellschaft diese Strecke freiwillig bauen werde, eine Concession für die Linien Bern-Biel-Neuenstadt (Cantonsgrenze) vereinbaret. Diese Concession erhielt unterm 20. November die Genehmigung des Großen Rathes. Sie ist ihrem Wortlaut nach mit Rücksicht auf die Interessen des Staates und des Publikums die günstigste, welche von der genannten Behörde bis jetzt noch bewilligt worden. Die Bundesgenehmigung erfolgte am 2. Dezember 1858.

Die Verwaltung der Ostwestbahn fiel mit ihrem Unternehmen in ungünstige Zeitverhältnisse; es hielt sehr schwer, die nöthigen Geldmittel zum Baue aufzubringen. Sie wandte sich daher an die Regierung und beanspruchte die gleiche Vergünstigung einer Aktienbetheiligung bei ihrem Unternehmen von 4 Millionen Franken Seitens des Staates sowohl als der bei der Linie Bern-Kröschenbrunnen zunächst interessirten Gemeinden, wie dieselbe gemäß Vertrag vom 21. Oktober 1854 der Centralbahn zugestanden ward. Die Regierung fand, daß das Unternehmen der Ostwestbahn für einen großen Theil unseres Kantons in hohem Grade nutzbringend sein müsse und daß deßhalb eine Staatsunterstützung mittelst Uebernahme einer Anzahl von Gesellschafts-Aktien durchaus gerechtfertigt erscheine. Infolge dessen und nach vorausgegangenen Conferenz-Verhandlungen mit Abgeordneten der übrigen bei dem Ostwestbahn-Unternehmen betheiligten Kantonen und schloß die Eisenbahn-Direktion unterm 18. Oktober mit der Bahn-Verwaltung einen Vertrag ab, wonach der Staat für sich allein zu einer Aktien-Uebernahme von 2 Millionen Franken sich verpflichtete. Diesem Vertrag ertheilte der Große Rath am 18. November die Ratifikation.

Im Weitern wurde für zweckmäßig erachtet, das Maß der Aktienbetheiligung der Gemeinden diesen selbst zu bestimmen anheimzustellen und ihnen von Staat aus nur eine Erleichterung in dem Sinne angedeihen zu lassen, daß die Regierung ermächtigt werden solle, auf Begehren der einzelnen Gemeinden die Einzahlungen für die von denselben übernommenen Aktien vorschußweise aus Staatsmitteln zu bewerkstelligen. Ein dahingehender Decrets-Vorschlag ward dem Großen Rathe vorgelegt und am 20. November von ihm genehmigt.

Jurabahnen.

Die verlangte, im letzten Berichte bereits erwähnte Verlängerung der Concession für die Elsgauerbahn wurde beim Großen Rath beantragt, vor der Behandlung durch diese Behörde aber wieder zurückgezogen, da bei der Gestaltung der Eisenbahnfragen im Jura die kurze Strecke durch den Elsgau geeigneter, als ein Glied des ganzen dortigen Bahnnetzes an eine hiefür sich bildende Gesellschaft vergeben wird. Die Concession vom 22. Juli 1856 ist daher erloschen.

B. Entsumpfungen.

Bei Anlaß der in diesem Jahre stattgefundenen Erneuerungswahl des Regierungsrathes und der Geschäftsvertheilung unter die Mitglieder desselben gingen sämmtliche Geschäfte in Bezug auf die Ausführung des Gesetzes über den Unterhalt und die Correction der Gewässer vom 3. April 1857, soweit sie sich nicht auf eigentliche Entsumpfungen beziehen, von der hierseitigen Direktion an die Direktion der öffentlichen Bauten über. Diese besorgt daher die Uebergabe des Correctionswerkes zwischen Schützenfahr und Elfenau, die Vorlage der Schiffahrts- und Floß-Ordnung an den Großen Rath, die weitern Einleitungen zur Aufnahme der Flußkarte, die Einforderung und Prüfung der Schwellen-Reglemente u. s. w.

Im Entsumpfungswesen kamen gesetzgeberische Arbeiten nicht vor.

Verwaltung.

A. Eisenbahnwesen.

Centralbahn.

Am Platze des Herrn Alt-Regierungsrath Blösch wurde aus dem Dreier-Vorschlag der Regierung als bernisches Mitglied des Verwaltungsrathes ernannt: der Vorstand der Eisenbahndirektion, Herr Regierungsrath Sahli.

Die vakante Stelle eines ersten Mitgliedes der Schätzungs-Commission für die Expropriationen wurde durch das Bundesgericht in der Person des Herrn Nationalrathes Ringier in Lenzburg besetzt.

Die Klagen des Publikums über das Transportwesen nahmen im Berichtjahr eher zu als ab. Durch Aufstellung bezüglicher gesetzlicher Bestimmungen und eines geeigneten Transport-Reglementes wird diesem Uebelstande abgeholfen werden, wofern sich auch die Bahnverwaltung bestrebt, den Dienst nur an tüchtige zuverlässige Angestellte zu vergeben.

Das größte Bau-Object der Bahn, der Hauensteintunnel, konnte auf 1. Mai eröffnet werden, was auch für die bernischen Strecken eine erhebliche Verkehrszunahme zur Folge hatte.

Mit der Verzinsung der Gesellschaftsaktien hat die Bahn-Verwaltung aufgehört und wird pro 2. Semester 1858 die erste Dividende ausbezahlen, die, nach Abzug einer Summe von circa Fr. 14,000 für den Reservefond, per Aktie für 6 Monate bereits auf Fr. 11. 40 bestimmt werden konte.

Ueber die Bau-Ausführung im verflossenen Jahre und die wesentlichen Vorkommenheiten auf den einzelnen Bahnstrecken ist Folgendes zu erwähnen.

Morgenthal-Bern:

Die im letzten Berichte ausgesprochene Befürchtung, daß die Terrainbewegungen im Einschnitte bei Wynau die Verlegung der Bahn nöthig machen werden, zeigte sich als gegründet. Die von der Bahnverwaltung ausgeführten Entwässe-

rungs-Arbeiten im Einschnitte waren in ihrem Erfolge ganz ungenügend und bewirkten überdies, daß der oberhalb des Einschnittrandes vorbeiführende Wynauerbach, des einzigen Gewässers der Gegend, das bei Brandunglück zum Löschen benutzt werden kann, versiegte. Die gefährliche Stelle mußte daher verlassen, die Bahn auf eine Strecke von etwas über 3000 Fuß in die Thalrichtung verlegt und der fragliche Bach wieder aufgefaßt und in seinen frühern Runs zurückgeleitet werden. Die Pläne für diese Bauten erhielten am 7. Dezember die Genehmigung der Regierung, bei welchem Anlaß das Begehren der Gegend um Errichtung einer Haltstelle bei der Wynauergerbe zu Recht erkannt wurde.

Für das Eingehenlassen der Station Büzberg kam die Bahnverwaltung nochmals ein. Es konnte aber hierauf vorläufig auch jetzt nicht eingetreten und ebensowenig dem Begehren der Gemeinde um Erhebung der Station zu einer Güterstation u. s. w. entsprochen werden.

Die Ersetzung des im Tunnel bei Burgdorf angebrachten schlechten Mauerwerks wurde emsig betrieben.

Mit der Inangriffnahme des Baues der neuen Zufahrtsstraße über die Schützenmatte nach dem Waisenhause in der Stadt Bern ward endlich zu Anfang des Sommers begonnen. Das Unternehmen fand hier in dem beweglichen, von Wasseradern durchzogenen Terrain große Schwierigkeiten; es mußten der Straßenkörper wie das linkseitige Brückenviderlager durch sehr bedeutende Entwässerungs-Arbeiten gegen Abrutschungen gesichert werden. Auch das neue Straßenstück, das diese Zufahrtsstraße in die Stadt mit der alten Straße beim Aarbergerthor verbinden und längs des innern Bahndammes hinführen wird, kam in Ausführung, nachdem zu mehrerer Sicherheit des Verkehres der ursprüngliche Plan hiefür eine Modifikation erlitten hatte.

Die Fußgängerbrücke, wie sie zur Verbindung der Stadt mit dem Schanzen-Quartier zwischen der Cavallerie-Caserne und dem neuen Postgebäude projectirt ward, mußte in der

Ausführung ebenfalls wesentliche Modifikationen, welche Gründe der Nothwendigkeit und Aesthetik geboten, erleiden. Der Bund und der Kanton betheiligten sich bei den daherigen Mehrkosten mit je Fr. 1000 Beitrag.

Einem Ansinnen um Verschiebung der Einsteighalle des Personen-Bahnhofes rückwärts des Häuser-Aligements der Spitalgasse ward nicht entsprochen.

Das letzte Stück dieser Bahnstrecke vom Wylerfeld bei Bern bis zum definitiven Bahnhofe in der Stadt konnte auf 15. November endlich dem Betriebe übergeben werden. Weder die vorausgegangene amtliche Untersuchung dieses Stückes und besonders des wichtigen Bauwerkes des Aare-Viaducts noch die Probefahrt gaben zu besondern, hier nennenswerthen Aussetzungen Anlaß. Bis zur Vollendung des Personenbahnhofes findet das Ein- und Aussteigen der Reisenden im Güterbahnhofe statt, wo die hiezu getroffenen Einrichtungen untersucht und als genügend bezeichnet werden konnten.

Bis Mitte Juli des nächsten Jahres verspricht die Bahnverwaltung den Personenbahnhof vollenden zu lassen.

Herzogenbuchsee-Biel-Nydau.

Nachdem mit der Gesellschaft im März die Concession für die Strelle Biel-Nydau, inclusive ein Hafenbassin am letztern Orte, vereinbaret worden, ordneten wir schon am folgenden Monat eine öffentliche Auflage der Baupläne an und da die dagegen eingelangten Oppositionen in jeder Hinsicht von keinem besonderm Belang waren, so konnten diese Pläne mit einigen Vorbehälten schon am 5. Mai genehmigt werden. Die Ausführungsarbeiten begannen sogleich und wurden so rasch betrieben, daß die amtliche Probefahrt auf dieser Strecke, nach vorausgegangener technischer Untersuchung des Baues, schon am 30. Juli, und am 1. August die Betriebseröffnung stattfinden konnte. Ein nachträgliches Begehren, das rechte Bahngeleise über die Pasquartstraße hinaus bis direct an den See verlängern zu dürfen, wurde am 1. November bewilligt.

Petitionen aus dem Amte Büren verlangten, die einten: Erweiterung der Station Pieterlen durch Errichtung einer Güter-Ablage, die andern: Verlegung der Station mehr gegen die Ortschaft Lengnau zu. Auf letzteres Begehren konnte nicht eingetreten werden; die Vergrößerung mittelst Anlage eines Güterschuppens ward hingegen beschlossen und die betreffenden Pläne am 1. Oktober genehmigt.

Bern-Thun.

Das im letzten Berichte erwähnte Project-Schreiben an das Bahndirectorium vom 28. Dezember 1857 erhielt die Genehmigung der Regierung nicht. Diese beschloß nämlich, von diesem Schreiben gänzlich Umgang zu nehmen und die Eisenbahndirektion anzuweisen:

1. Die von der Bahnverwaltung eingesandten Pläne sofort zur Genehmigung vorzulegen und
2. Den Bundesrath anzufragen, ob die Centralbahn-Gesellschaft den vorgeschriebenen Finanz-Ausweis für die Section Bern-Thun geleistet habe.

Die Direction entsprach dieser Weisung in Bezug auf Art. 2; für Art. 1 fehlten ihr die Mittel, einen Projectbeschluß vorzulegen, indem die Bahnverwaltung die Baupläne so unvollständig eingereicht hatte, daß eine sachgemäße Untersuchung derselben nicht möglich war; sie mußte sich daher darauf beschränken, der Regierung einen Entwurf Mahnungsschreiben, die Pläne-Vorlagen zu vervollständigen, vorzulegen; der Entwurf ward am 13. Januar genehmigt. Mittlerweile ließ die Direction ein Rechtsgutachten über die schwebenden Fragen einholen; dasselbe geht dahin: die Concession der Linie Bern-Thun ist für die Centralbahn erloschen, mithin der Kanton Bern berechtigt, anderweitig darüber zu disponiren. Die Centralbahnverwaltung ihrerseits ließ mit den Erdarbeiten auf der Linie beginnen, was die Regierung auf den Antrag der Direction veranlaßte, der Erstern unterm 14. Januar eine Frist von 10

Tagen zur Ergänzung ihrer Pläne Behufs der Untersuchung derselben einzuräumen, unter Androhung der Einstellung der Arbeiten im Unterlassungsfalle. Die Planergänzung erfolgte während dieser Frist und auch der Bundesrath meldete, daß die Bahnverwaltung im Laufe Januars den Finanz-Ausweis für die Thunerlinie zu seiner Befriedigung geleistet habe. Auf dieses hin legte die Direction der Regierung den sub. Art. 1 hieroben erwähnten Genehmigungs-Beschluß vor und diese sanktionnirte die Pläne-Vorlagen am 24. Januar, soweit sie sich auf die Bahnstrecke zwischen Gümligen und Rubigen bezogen.

Dieser Beschluß erregte bei einem großen Theil der bei der Thunerlinie zunächst betheiligten Bevölkerung Mißvergnügen; es wurden Petitionen an den Großen Rath gerichtet, welche Kassation der vom Regierungsrathe im Laufe Januars in Sachen getroffenen Verfügungen verlangten, sowie Erloschen-Erklärung der Centralbahn-Concession für Bern-Thun. Die Bittschriften-Commission fand die Begehren gegründet und stellte den Antrag auf Entsprechung. Der Große Rath entschied jedoch am 4. März im entgegengesetzten Sinne.

Die Untersuchung und Genehmigung des Bauplanes gingen nun successive von Statten. Es wurden genehmigt:

am 8. März die Strecke von Gümligen bis zum Vereinigungspunkte mit der Olten-Bern-Linie auf dem Wylerfeld;

am gleichen Tag die Pläne für die Aarebrücke bei Uttigen;

am 7. April die Pläne des Restes der Linie von Rubigen an bis zum Endpunkte in Scherzligen ob Thun, einschließlich die Correction der Rottachen, jedoch mit Ausnahme des Bahnstückes durch das Dorf Münsingen;

immer mit Vorbehalt über die Zahl und Lage der Stationen, Bahnübergänge, Wasserdurchlässe u. s. w. noch besonders zu beschließen.

Die Lage des Bahnhofes Thun ward von der Bahnverwaltung auf die sogenannte Bleikematte bei der Scherzligbrücke projectirt und vom Gemeinderath gutgeheißen. Die Einwohnergemeinde selbst erklärte sich aber damit nicht einverstanden,

sondern verlangte, auf Grund der ihr im Jahr 1854 bei Anlaß der Eingehung des Vertrages zur Uebernahme von 400 Stück Centralbahnactien gemachten Zusicherungen, es solle entweder die Bahn auf dem rechten Aareufer ausmünden und der Bahnhof in der Nähe des Bernthores erstellt, oder aber, wenn die vorgeschlagene Bahnrichtung auf dem linken Aarufer den Vorzug vor der andern verdiene, der Bahnhof von der Scherzligbrücke abwärts in die unmittelbare Nähe der Allmendbrücke versetzt werden. Die Eisenbahndirection, den Bahnhof bei der Scherzligbrücke für die Bedürfnisse des allgemeinen Verkehres sowohl, als für die speziellen Interessen der Gemeinde Thun angemessener haltend als einen solchen bei der Allmendbrücke, ließ es an Verständigungsversuchen nicht fehlen; doch mußte sie sich bald überzeugen, daß der von der Gemeinde in Umgehung des Gemeinderathes besonders bestellte Eisenbahnausschuß von der durch ihn vertretenen Anschauungsweise der Erstern nicht abzubringen sei und da sie nicht umhin konnte, das erwähnte Arrangement vom Jahr 1854 als leitenden Gesichtspunkt in der Angelegenheit zu betrachten, so schlug sie der Regierung vor, die Bahnhoflage nach dem Wunsche der Gemeinde in die Nähe der Allmendbrücke zu bestimmen. Die Regierung trat aber auf diesen Vorschlag nicht ein, sondern genehmigte am 27. Mai die von der Bahnverwaltung proponirte Situation bei der Scherzligbrücke.

Gegen diesen Beschluß legte die Einwohnergemeinde Berufung an den Großen Rath ein und erklärte, bis nach ausgetragenem Handel jede Inangriffnahme der Eisenbahnarbeiten innert den Gemeindemarken mit allen ihr zu Gebot stehenden Mitteln verhindern zu wollen. Eine große Zahl anderer Gemeinden in den oberländischen Amtsbezirken und im Mittellande betheiligten sich an dem Streite durch Eingaben an den Großen Rath für und wider das Rekursbegehren der Gemeinde Thun und Kassation des fraglichen regierungsräthlichen Entscheides. In Thun selbst herrschte eine Zeit lang große Aufregung dieser Sache wegen, namentlich als die Unternehmer der Bahnverwaltung noch ehe die Expropriationspläne öffent-

lich aufgelegen hatten, Anstalten trafen, mit den Arbeiten zu beginnen; es gelang indeß den Behörden, jede öffentliche Ruhestörung zu unterdrücken. Der Aufforderung der Regierung, die Expropriationspläne in Gemäßheit der Bestimmungen der Bundesgesetzgebung öffentlich aufzulegen, entsprach die Gemeinde sofort. Am 16. und 17. Juli befaßte sich der Große Rath mit der Bahnhof-Angelegenheit, kam aber aus Mangel an Anwesenheit der beschlußfähigen Mitgliederzahl zu keinem Beschlusse und das Geschäft mußte auf die nächste Session verschoben werden. Im Verlaufe der Discussion ward mehrfach der Wunsch ausgesprochen, es möchte die Regierung noch eine Verständigung zwischen der Bahnverwaltung und der Gemeinde Thun zu erzielen trachten. Diesem Wunsche Rechnung tragend ward der Bahnverwaltung eine gegenseitige Besprechung in Bern Behufs Verständigung vorgeschlagen; sie antwortete aber ablehnend, vorschützend, daß die Verhältnisse ihr nicht erlauben, von ihrem genehmigten Projecte irgendwie abzuweichen. Später fanden jedoch solche Besprechungen doch noch statt, ohne aber irgendwie zu einer Verständigung zu führen. Die Regierung gab dem Großen Rathe hievon Kenntniß und dieser entschied in seiner Sitzung vom 19. November endlich den Streit dahin, die Centralbahn habe den Bahnhof da zu erstellen, wo ihn die Gemeinde verlange, nämlich in der Nähe der Allmentbrücke. Dieser Entscheid ward der Bahnverwaltung mitgetheilt mit der Aufforderung, im Sinne dieser Schlußnahme einen neuen Bahnhof-Situationsplan zur Genehmigung vorzulegen, was trotz Mahnung im Berichtjahr nicht mehr geschah.

Bei Münsingen waren es zwei Hauptfragen, mit welchen sich die Direction verhältnißmäßig viel zu beschäftigen hatte, die Richtung der Bahn nämlich einerseits, und die Lage der Station nebst den dazu zu erstellenden Verbindungsstraßen anderseits. Das ursprüngliche Bahntrace führte von Rubigen her ob dem Dorfe hin gegen Wichtrach zu; diese Richtung wurde später von den Bahnbeamten verlassen und eine solche auf der entgegengesetzten Seite unter dem Dorfe durch pro-

jectirt und ausgepflockt. Dagegen lehnte sich die Ortsbehörde auf, indem bei diesem Entwurfe die Station der Dorfschaft zu weit von der Hand komme. Sie schlug eine Mittellinie längs der Hauptstraße durch das Dorf vor, mit Station im Schloß-Baumgarten. Die technische Untersuchung dieser Linie ergab aber so große Mißverhältnisse, daß im Ernste Niemand an die Ausführung derselben mehr denken konnte und da die weitere Untersuchung herausstellte, daß die projectirte untere Linie als die einzig bauwürdige gelten könne, so wurde dieselbe auch unterm 25. Juni definitiv genehmigt, unter dem gleichen Vorbehalte, der bei frühern Tracegenehmigungen gemacht worden ist. Bezüglich der Lage der Station und der Zufahrtsstraßen fanden langwierige Verhandlungen statt, bis endlich grundsätzlich am 6. September der Station ihre Stelle obenher dem Schloßgarten angewiesen wurde. Das Bahndirektorium hat der Regierung für alle hierauf bezüglichen Bauten einen Plan in großem Maßstabe zur Genehmigung vorzulegen, der aber trotz Mahnung im Berichtjahr auch nicht mehr einlangte. Weitere Anstände, die mit der Stationsfrage zusammenhingen, fanden ihre Erledigung endlich mittelst Vergleich zwischen der Bahngesellschaft und der Gemeinde.

Zwischen Bern und Münsingen und Münsingen und Thun wurden schon unterm 1. und 16. Juni und 4. August die Erstellung folgender Stationen beschlossen:

1) Ostermundigen, namentlich als Stapelplatz für die Versendung von Bausteinen;
2) Gümligen, als Station für den Dienst der Centralbahn sowohl, als der Ostwestbahn;
3) Rubigen, wenn auch etwas nahe bei Münsingen, doch der bequemen Straßen wegen, die von verschiedenen Seiten hier einmünden;
4) Kiesen;
5) Uttigen.

Ein Station Wichtrach konnte ungeachtet der wiederholten Begehren der Gemeinden nicht gestattet werden. Da die Distanz zwischen Münsingen und Kiesen zu gering ist, als daß

ohne sonstige genügende Gründe, die zur Zeit noch nicht vorwalten, noch ein Zwischenhalt stattfinden könnte.

Eine Reklamation der Gemeinde Kiesen gegen den genehmigten Entwurf für die Correktion der Rottachen trug die Bahnverwaltung alsbald Rechnung, indem sie Lauf und Gefäll des Baches unverändert und zu dem Ende das Niveau der Bahn auf eine längere Strecke hinlänglich erhöhen ließ. Die daherige Modifikation des Planes erhielt am 9. Juni die staatliche Genehmigung.

Das Vorrücken der Arbeiten ließ im Hinblick auf die Verhältnisse zu wünschen übrig. Die ganze Bahnlänge vom Trennungspunkte auf dem Wylerfeld bis an's Ende des Bahnhofes Thun, beträgt 94,500 l'; davon waren gegen Ende Jahres in Erd- und Kunstarbeiten vollendet zirka 3,500 l'; bereits in Angriff genommen waren zirka 45,000 l'; die noch gar nicht in Angriff genommenen Strecken betrugen zirka 46,000 l'.

Am Aare-Viaduct bei Uttigen sind in Arbeit die Betonnirung des rechtseitigen Landpfeilers und die Schlagung des Spundwandkastens am linkseitigen Landpfeiler. An den Mittelpfeilern ist noch nichts gemacht; auch vermissen wir immer noch die Anstalten zur Erstellung des eisernen Oberbaues.

Bern-Thörishaus.

Mitte Januar langten endlich die Baupläne für diese Strecke in dem vorgeschriebenen Maasstabe ein. Unterm 21. gleichen Monats wurde vorläufig unter den gewöhnlichen Vorbehälten die Strecke genehmigt von der Gemeindegrenze Bern-Bümpliz bis zum Dorfe Oberwangen und am 5. April dann der Rest der Linie bis an die Sense, wobei eine Trace-Veränderung außerhalb des Güterbahnhofes in Bern zu Schonung der dortigen Allee verlangt ward; der Plan für diese Abänderung erhielt am 9. Juni die Genehmigung.

Der Plan für die Sensenbrücke, über den sich die beidseitigen Bahnverwaltungen geeinigt hatten und dem auch die freiburgische Regierung die Zustimmung gab, wurde von der bernischen Regierung am 19. April genehmigt. Nach diesem

Plane sollte die zirka 80 Fuß hohe und 270 Fuß lange Brücke steinerne Widerlager und zwei steinerne Wasserpfeiler erhalten auf den Molassefelsen gegründet, welcher die Grundlage des Thalgerinnes bildet. Das eiserne Gitterwerk für den Oberbau soll nach dem Muster desjenigen bei der Worblaufenbrücke gebildet werden. Auf dem Ufer gegen Bern wird vor dem Widerlager ein 12 Fuß breiter Weg für die Erhaltung der Communikation zwischen den Gemeinden Grafenried und Thörishaus angelegt und gegen den Fluß mittelst einer starken Mauer gestützt; der Fluß selbst wird auf eine Strecke weit korrigirt.

Bei der Gründung des rechtseitigen Wasserpfeilers dieser Brücke traten nun Schwierigkeiten der ernstesten Natur ein indem sich gegen alles Erwarten zeigte, daß gerade in der Mitte des Pfeilers die unter der Thalsohle sich hinziehenden Molassenfelsen plötzlich abstürzen, so daß die eine Hälfte des Pfeilers auf festen Felsen, die andere bloß auf Pfähle hätte erbaut werden müssen, was augenscheinlich die Solidität des ganzen Baues in hohem Grade hätte gefährden müssen. Da ein Pfeiler in die Mitte zwischen die Widerlager ganz auf Felsen gegründet werden konnte, so entschloß man sich statt zweien Pfeilern nur einen solchen zu erstellen und die Stärke der Gitterwände um das Betreffende zu vergrößern. Der Plan für diese neue Construction erhielt am 22. Oktober die regierungsräthliche Genehmigung.

Die Zahl der Stationen auf dieser Strecke wurde vom Regierungsrath unterm 8. September auf zwei festgestellt, nämlich eine für Bümpliz und eine für Thörishaus. Die betreffenden Situationspläne wurden am 9. Dezember genehmigt. Die Anlage einer Station bei Thörishaus hatte eine Erhöhung des Bahnvisirs daselbst zur Folge, womit zugleich eine Verbesserung der Gefällsverhältnisse der in den Vorplatz der Station einmündenden Straßen erzielt wurde.

Die Arbeiten auf der ganzen Linie giengen sehr langsam von Statten; zeitweise wurden dieselben sogar eingestellt.

Bedeutende Hindernisse kommen in dem großen, theilweise aus ganz flüssigem Schlamm bestehenden Einschnitt bei der Kan-

tonsgrenze vor; die dort bis jetzt ausgeführten Arbeiten der Entwässerung hatten guten Erfolg und es steht zu erwarten, daß die Consolidirung dieser schwierigen Partie vollständig werde.

Ostwestbahn.

Bis jetzt müssen wir anerkennen, daß die Bahnverwaltung mit wesentlichern Details ihrer Administration uns bekannt zu machen sich angelegen sein läßt. So erhalten wir von ihr successive Abschriften von abgeschlossenen Bau- und Lieferungs-Verträgen, über deren Bestimmungen durchgehends wir uns nur befriedigend aussprechen können.

Wir gehen gleich zu den einzelnen Bahnstrecken über.

Bern-Kröschenbrunnen.

Die concessionsmäßige Caution für diese Strecke wurde von der Gesellschaft gehörig geleistet.

Die ersten Plan-Vorlagen der Gesellschaft, die Strecke vom Rabenthal bei Bern durch die Altenberghöhe und die Schoßhalde (mit Bahnhof daselbst) bis nach Zäziwyl führend, geschehen in dem kleinen Maasstabe von $^1/_{6000}$, weßhalb die Genehmigung unterm 2. August nur grundsätzlich und mit dem Vorbehalt erfolgte, daß zur speziellen Genehmigung Baupläne in duplo im $^1/_{1000}$ Maasstabe eingereicht werden.

Am 3. August wurde zwischen Gümligen und Worb mit den Erdarbeiten begonnen.

Von Seite des Einwohnergemeinde-Raths von Lauperswyl und einiger Privaten von Ruderswyl ist das Begehren gestellt worden, es möchte, ähnlich wie an der Aarebrücke bei Bern auch eine Fuß- und Fahrbrücke an dem zu erstellenden Eisenbahn-Viaduct über die Emme in der Emmenmatt angebracht werden. Die Bahnverwaltung ist zur Prüfung der Angelegenheit und Vernehmlassung aufgefordert worden.

Was an Arbeiten im Berichtjahre ausgeführt wurde, war von geringer Bedeutung.

Bern-Biel.

Die Concession für diese Strecke ward erst gegen Ende Jahres der Gesellschaft ertheilt, so daß wir nicht mehr in den Fall kamen, uns mit hierauf bezüglichen Fragen mehr erheblich zu beschäftigen.

Zwei Vorstellungen von Gemeinden und Privaten im Seelande verlangten, ähnlich wie Lauperwyl in Bezug auf die Emmenmattbrücke, es möchten die Aarebrücke und die Zihlbrücke, wo sie auch angelegt werden, so konstruirt werden, daß sie auch als Brücken für Fußgänger und Fuhrwerke dienen können. Es wurde den Petenten geantwortet, daß ihre Wünsche zu geeigneter Zeit entsprechende Würdigung finden sollen; mittlerweile hätten sie Unterhandlungen mit der Gesellschaft anzuknüpfen und für die Mittel zu Beiträgen zu sorgen.

Biel-Neuenstadt.

Was oben von der Strecke Bern-Biel gesagt ist, gilt auch hier. Wir haben nur zu bemerken, daß sich die Bahnverwaltung gleich nach Erhalt der Concession mit den Plan-Erhebungen befaßte und nach Mitgabe der Concessions-Akte den Entwurf für den Staatsbau zur Benutzung von uns empfieng.

Bielseebahnen vor Ertheilung der Concession an die Ostwestbahn. (Schluß.)

Der Entwurf der Ingenieurs Kocher und Leemann für den Bau der Linie Biel-Neuenstadt auf Kosten des Staates wurde uns mit Kosten-Voranschlag und Gutachten vom 30. Januar fertig vorgelegt. Die Kosten sollten sich im Maximum für Grunderwerbung, Unter-, Ober- und Hochbau und Bahnabschluß, also ohne Mobiliar, auf Fr. 3,640,000 zu stehen kommen, um welche Summe sich die Projektsteller erklärten, das Unternehmen von ihnen aus ausführen zu wollen. Dieser Entwurf unterscheidet sich von denjenigen der Centralbahn und der Franco-Suisse dadurch, daß die Bahnlinie, statt der Berg-

halde nach über den Ortschaften am See hin, dem See-Ufer entlang sich zieht, was auf die Gefällsverhältnisse einen großen Einfluß ausübt. Die Nivellements der beiden Bahngesellschaften weisen ein Maximal-Gefälle von 10‰, während das Staatsbau-Profil vollkommen horizontal ist; dagegen enthält es, ähnlich demjenigen der Franco-Suisse, ziemlich viele Curven, die nur von der Centralbahn, die schöne Alignements zu gewinnen suchte, möglichst vermieden wurden. Einen Nachtheil aber hat die Uferlinie, den nämlich, daß beinahe durchweg der Verkehr zwischen den Ortschaften am See und dem See selbst durch dieselbe abgeschnitten wird, und, ohne Anbringen einer Menge von Kahnstellen und Bahndurchgängen zu denselben, nicht überall wieder hergestellt werden kann. Dieser Nachtheil darf indeß kaum höher angeschlagen werden als derjenige, der im Gefolge der Haldenprojekte liegt und darin besteht, daß die Seeanwohner der steilen Zufahrten und jähen Wendungen wegen nur mit großer Mühe zu der weit über ihren Wohnungen hinziehenden Bahn gelangen könnten. Uebrigens läßt sich eine Uferlinie auch viel billiger erstellen als eine Bahn durch die Berghalden.

Im Februar des Berichtjahres langte von Seite der Herren Regierungsstatthalter Hubler in Burgdorf und Dr. Schneider in Bern ein Concessionsbegehren ein, und zwar in erster Linie für den Bau einer Eisenbahn zwischen Biel und Bern in der dem Interesse des allgemeinen Verkehres entsprechendsten, von der Regierung zu bestimmenden Richtung; in zweiter Linie für die nöthigen Bahnverbindungen sowohl durch den bernischen Jura mit der Centralbahn, den französischen Grenzbahnen und der neuenburgischen Bahn durch den industriellen Jura, als mit der Bahn der Gesellschaft Franco-Suisse. Diesem Concessionsbegehren wurde gleich eine Caution von Fr. 25,000, in Nordostbahn-Aktien beigefügt, und, nachdem bereits Unterhandlungen mit dem einten Concessionsbewerber Herrn Dr. Schneider stattgefunden hatten, reichte derselbe nachträglich unterm 6. April noch ein Aktenstück ein, worin eine Anzahl Großräthe und andere angesehene Männer

im Seelande als Mitbewerber um die fragliche Concession auftraten. Dieselben erklärten, daß nicht etwa Eigennutz oder kleinliche Spekulation sie zu diesem Schritte veranlaßt haben, sondern einzig die Betrachtung, daß es ein großes Unglück für den Kanton wäre, wenn fragliche Bahnstrecken in Besitz einer Gesellschaft kommen sollten, deren offen vorliegendes Interesse im entschiedenen Widerspruch mit den Wünschen größerer Landestheile stehe, welche bis dahin bei der Anlegung von Eisenbahnen unberücksichtigt bleiben mußten. Eine am 24. Januar in Delsberg stattgefundene zahlreiche Versammlung der angesehensten Männer des neuen Kantonstheiles deliberirte im Sinne der Aeußerungen dieser Concessionsbewerber und beschloß eine Eingabe an den Großen Rath, welche auch einlangte; in derselben wird, unter spezieller Hinweisung auf die jurassischen Bahninteressen, dringend verlangt, es möchte nicht gestattet werden, daß sich die Centralbahn weder im Seelande noch in einem andern Theile des Kantons weiter ausdehne, sondern es solle der Staat auf eigene Rechnung die noch disponibeln Linien bauen, oder solche nur an Concessionsbewerber, wie die Herren Dr. Schneider und Mithafte, welche des Landes Interesse berücksichtigen, vergeben. Das Auftreten der Centralbahn, von welchem hienach die Rede ist, unterbrach die Unterhandlungen mit den mehrgenannten Concessionsbewerbern und bei den später total veränderten Verhältnissen wurden dieselben im allseitigen Einverständniß gänzlich fallen gelassen und die Caution der Fr. 25000, wieder herausgegeben.

Die Vorstudien für die rechtufrige Seelinie durch das Großmoos wurden von den Herren Kocher und Leemann bald nach dem Entwurfe für die linkufrige Seebahn vollendet und uns mit Bericht vom 27. Februar zugestellt. Die Prüfung dieses nicht uninteressanten Projektes ergiebt folgende Momente: —

Vom Bahnhof Biel aus wendet sich die Mooslinie südwärts, überschreitet die untere Zihl gleich unterhalb Nydau und die Biel-Aarbergstraße südlich nahe an Nydau; von da nimmt die Linie eine südwestliche Richtung an, geht unter Ipsach vor-

bei in der Direktion von Lattrigen, Mörigen, Gerlafingen und zieht dort der Seehalde entlang, um das Plateau zwischen dem See und Hagneck benutzend, den Culminationspunkt zu erreichen; von da aus, an den Bergabhang gegen die Moosgegend zu sich anlehnend, erreicht die Linie das Hagneckmoos und nimmt dort wieder eine südöstliche Richtung an, um die Neuenburgerstraße in der Tiefe zwischen Siselen und Finsterhennen zu überschreiten und dann, wieder südwestlich wendend, in die Nähe von Müntschemier zu kommen; bei Müntschemier wendet sich die Linie nordwestlich, neben den Ortschaften Ins und Gampelen vorbei und erreicht die obere Zihl bei Vanel, wo sie sich an die neuenburgische Bahn anschließt. Die Combination dieser Linie will eine leichte, verhältnißmäßig wenig kostspielige Verbindung der Städte Neuenburg und Biel mit Bern ermöglichen in der Richtung von Müntschemier aus über Kerzerz und Thörishaus oder von nordwärts Siselen aus über Aarberg. Die Gefällsverhältnisse sind verhältnißmäßig ganz günstig und erreichen nirgends 10. ‰, die Bahnlänge würde nicht ganz 5 Stunden betragen, also die Linie Biel-Müntschemier-Neuenburg nur zirka $1\frac{1}{2}$ Stunden länger werden als die Linie Biel-Neuenstadt-Neuenburg, was aus folgender Zusammenstellung deutlicher hervorgeht: —

Biel-Münschemier	Länge	$3\frac{15}{16}$ St.,	Fahrz.	35	M.
Müntschemier, Vanel	„	$1\frac{14}{16}$ „	„	17	„
Vanel-Neuenburg	„	$1\frac{14}{16}$ „	„	18	„
Biel-Müntschemier-Neuenburg	„	$7\frac{11}{16}$ „	„	70	„
Biel-Neuenstadt-Neuenburg	„	$6\frac{4}{16}$ „	„	60	„

Die Linie von Biel über Müntschemier erfordert also bloß 10 Minuten mehr Fahrzeit als diejenige über Neuenstadt nach Neuenburg, letztere als Uferlinie verstanden; die Haldenlinie bedürfte eine längere Fahrzeit und würde sich die Differenz gegenüber dieser auf 5 Minuten reduciren. Der Kosten-Voranschlag für die ganze Linie erreicht bloß die Summe von Fr. 3,200,000, ohne Mobiliar, also Fr. 440,000 weniger als für Biel-Neuenstadt.

Mit Schreiben vom 12. Februar verlangte das Direktorium

der Centralbahn Fortsetzung der seit November 1857 unterbrochenen Unterhandlungen bezüglich der von ihm nachgesuchten Concession für die Linie Biel-Neuenstadt und erbot sich zugleich, Falls der Gesellschaft die Concession ertheilt werde, die Linie Biel-Schönbühl im Laufe des Jahres 1861 zu vollenden und in Betrieb zu setzen. In einer nachfolgenden Zuschrift vom 9. März erklärte das Direktorium nun schriftlich, daß es nach der Concessionsakte vom Jahr 1852 ein Ausschlußrecht für Biel-Neuenstadt beanspruche, und da die Regierung dieses, rückantwortlich sowohl als bei Anlaß der nun wieder aufgenommenen Conferenz-Unterhandlungen, bestritt und überdieß dem Direktorium entgegen hielt, daß es nicht von ihm abhangen könne, Biel-Schönbühl zu bauen oder nicht, da der Gesellschaft die bestimmte Verpflichtung zum Baue obliege, so brach dasselbe die Unterhandlungen plötzlich ab und verlangte mit neuem Schreiben vom 5. April einen schiedsgerichtlichen Entscheid über die Ausschlußfrage. Das Direktorium zeigte gleich darauf die Wahl seiner Schiedsrichter an in den Professoren Herren Dr. Rüttimann in Zürich und Dr. Heusler in Basel und forderte die Regierung auf, auch ihre Schiedsrichter zu bezeichnen. Es wurde hierauf die Antwort ertheilt, daß die Regierung zwar nicht glaube, daß sie nöthig hätte, sich auf diesem Fuße mit der Gesellschaft einzulassen, indem die vorliegende Frage nicht eigentlich eine Streitigkeit civilrechtlicher Natur im Sinne des Art. 39 der Concessionsakte vom Jahr 1852, sondern mehr eine staatsrechtliche Angelegenheit betreffe, indessen habe sie sich doch entschlossen, die Streitverkündung und das schiedsgerichtliche Verfahren anzunehmen. Die Regierung glaubte dieses im Vertrauen auf das gute Recht des Staates und um keine mißliebigen Deutungen aufkommen zu lassen, thun zu müssen; als Schiedsrichter ihrerseits ernannte sie die Herren Ständerath und Fürsprecher Niggeler in Bern und Dr. Weder in St. Gallen, und ermächtigte die Direktion als Anwalt des Staates den Herrn Fürsprecher Büzberger in Langenthal beizuziehen. Gegenüber dem Bahndirektorium gieng die Direktion mit Genehmigung der Regierung einen

Compromiß ein, wonach den Schiedsrichtern folgende Streitfragen zur Beurtheilung nach dem von ihnen gutfindenden Verfahren übertragen wurden: —

a. Gebührt der Gesellschaft der schweizerischen Centralbahn auf die Eisenbahnlinie von Biel nach Neuenstadt, resp. an die bernische Kantonsgrenze, ein Ausschlußrecht, vermöge dessen sie berechtigt ist, die Regierung des Kantons Bern während den nächsten dreißig Jahren von dem Inkrafttreten der Concession an zu zählen, zu hindern, an eine andere Gesellschaft eine Concession für dieselbe zu ertheilen oder auch den Bau und Betrieb davon selbst zu übernehmen, oder kommt ihr bezüglich der fraglichen Bahnstrecke bloß zu gleichen Bedingungen der Vorrang vor andern Bewerbern zu?

b. Welche Partei hat die Kosten des Schiedsgerichtes und des Prozesses zu bezahlen?

Ueber die Wahl des Obmanns konnten sich die Schiedsrichter nicht einigen; infolge dessen schritt das Bundesgericht zu folgendem Dreier-Vorschlag: 1) Herr Professor Dr. Bluntschli in München; 2) Herr Bundesrichter Zen-Ruffinen in Sitten und 3) Herr Bundespräsident Dr. Furrer in Bern, von diesen Herren strich das Bahndirektorium den Zweitvorgeschlagenen und die Regierung den Dritten, so daß also Herr Dr. Bluntschli Obmann des Schiedsgerichts ward.

Bei Fällung des Urtheils stunden sich die getheilten Stimmen der Schiedsrichter wieder gleich und es erfolgte unterm 1. September folgender Stich-Entscheid des Obmanns:

1) Der Centralbahn steht bezüglich der Linie von Biel an die Neuenburgergrenze bei Landeron ein Vorzugsrecht aber kein Ausschlußrecht zu.

2) Die Prozeßkosten und die Kosten des Schiedsgerichts sind von beiden Parteien zu gleichen Hälften zu tragen.

Diese Kostenhälfte kam den Staat im ganzen auf Fr. 2218 zu stehen.

Es wird hier noch bemerkt, daß während des Verlaufes dieser schiedsgerichtlichen Verhandlungen die Gesellschaft Franco-

Suisse neuerdings und zwar beim Bundesrathe um Ertheilung einer Zwangs-Concession für die im Streite gelegene Linie Biel-Neuenstadt eingekommen war, jedoch damit auf die entschiedene, ablehnende Erklärung der Regierung abgewiesen worden ist. Das Drängen dieser Gesellschaft gegen den Kanton Bern fällt um so mehr auf, als sie selbst mit ihren Bahnbauten keineswegs vorgerückt ist.

Auf das schiedsgerichtliche Urtheil hin wurde die Sachlage in ernste Erwägung gezogen und gefunden, daß es wohl den allgemeinen Interessen des Kantons am Besten zusage, wenn die Ostwestbahn, in Fortsetzung der Linie Kröschenbrunnen-Bern, die Strecken Bern-Biel-Neuenstadt baue, für welche sie bereits ein Concessionsbegehren eingereicht hatte, vorausgesetzt nämlich, daß der Große Rath für Biel-Neuenstadt nicht Staatsbau beschließe. Es erfolgten deßhalb die Schritte, welche des Nähern in dem gedruckten Berichte des Regierungsrathes an den Großen Rath vom 27. Oktober des Berichtjahres entwickelt sind und auf welche hier hingewiesen wird. Der Staatsbau beliebte nicht; dagegen genehmigte der Große Rath die mit der Ostwestbahn vereinbarte Concession für die genannten Strecken Bern-Biel-Neuenstadt, welche für diese Gesellschaft in Kraft trat, nachdem das Direktorium der Centralbahn mittelst Zuschrift vom 21. Dezember erklärt hatte, daß es von dem ihm zustehenden Vorzugsrecht keinen Gebrauch mache. Die Direktion will hoffen, daß damit den Schwankungen in Bezug auf die seeländischen Bahnen ein Ende gemacht sei.

Jurabahnen.

Das Comite für Erstellung einer St. Immerthalbahn leistete, gemäß eines Vertrages mit der neuenburgischen Gesellschaft der Bahn durch den industriellen Jura, durch diese jedoch nur bedingungsweise, die concessionsgemäß vorgeschriebene Caution von Fr. 100,000 in Werthpapieren. Es wurde zwar die an sich so viel als bedeutungslose Caution angenommen, Hoffnung ist aber keine vorhanden, daß es den Concessionären gelingen

werde, ihr Vorhaben irgendwie zu realisiren. Von Ausführungsarbeiten oder Anstalten zu solchen wurde wenigstens keine Spur bemerkt.

Die Aussichten zu Verbindungen mit französischen Bahnen bei Morteau und bei Delle sind fortwährend gering. Noch wird es einige Zeit anstehen, bis die Franco-Suisse an die von Pontarlier gegen die Schweizergrenze vorrückende Bahn anschließen kann.

Daß die Centralbahn mit der Regierung des Kantons Basellandschaft Unterhandlungen angeknüpft hat, zu Gewinnung einer Concession für die Linie von der Bernergrenze bei Aesch bis Basel, welche den Kopf der Juralinie von Biel über Delsberg nach Basel bildet, hat sich bestätigt; das Direktorium antwortete mit Schreiben vom 3. Februar, daß diese Unterhandlungen im Gange seien. Seither verlautete in der Sache nichts weiter und man kann annehmen, daß die Angelegenheit ruhen geblieben sei.

Die Vorstudien, welche das Bahn-Comite in Delsberg für Erstellung eines jurassischen Eisenbahn-Netzes vornehmen ließ, stellten sich bei der Untersuchung als gänzlich ungenügend heraus. Sämmtliche Bahn-Comite im Jura, die sich nun zu einem einzigen Central-Comite mit Sitz in Delsberg vereinigt haben, verlangten daher, es möchte die Regierung auf Staatskosten für die Dauer von 3 Monaten einen im Fache bewanderten Ingenieur bewilligen, um mit Hülfe der vom Comite anzustellenden Techniker, einen rationellen Projekt für das fragliche Bahn-Netz auszuarbeiten. Diesem Begehren entsprach die Regierung und schon im Monat August begann der betreffende Ingenieur mit den daherigen Erhebungen; sie wurden, so lange die Jahreszeit das Arbeiten im Freien erlaubte, fortgesetzt und nachher im Zimmer mit dem Auftragen begonnen; die vom Comite angestellten Geometer in Delsberg beschäftigten sich mit dem Reduciren von Cadasterplänen, wozu ein eigener Pantograph angeschafft worden war. Anstände mit dem Comite veranlaßten aber den leitenden Ingenieur, seine

Entlassung zu verlangen, die ihm in üblicher Form ertheilt wurde, nachdem sich die Direktion mit ihm verständigt hatte, daß er die von ihm selbst begonnenen Arbeiten noch vollende, was bis Anfang des folgenden Jahres geschehen kann.

Wie die Direktion voraussah, reichten 3 Monate unausgesetzte Arbeiten nicht hin, den Entwurf für das vorliegende Bahn-Netz zu vollenden und es wird daher noch zu untersuchen sein, ob ein anderer leitender Ingenieur ebenfalls auf Staatskosten angestellt werden kann, wie das Comite es wünscht.

Oronbahn.

Dieses für Bern richtige Unternehmen ist, soweit uns bekannt, in seiner ordentlichen Entwicklung nicht gestört worden. Geschäftliche Beziehungen hatten wir mit der Verwaltung nur hinsichtlich des Baues der Sensenbrücke bei Thörishaus.

B. Entsumpfungen.

Die Schwellen-Reglemente aus den Bezirken blieben größtentheils fortwährend im Rückstande, so daß die Gemeinden im Anfang des Berichtjahres ernstlich gemahnt werden mußten. Von den Oberförstern hingegen giengen die verlangten Berichte über den Bestand der gegenwärtigen Schwellengehölze u. s. w. ein; die Direktion begann, diese sowie einzelne Berichte der Bezirks-Ingenieurs zu weitern Vorlagen an die Oberbehörden zu verarbeiten, mußte sich dabei aber überzeugen, daß diesen Beamten noch viele Ergänzungen zu besorgen aufgetragen werden müssen. In Bezug auf die Flußkarte und die zu erlassende Schiffahrts- und Flößordnung setzte die Direktion die nöthigen Ermittlungen und Zusammenstellungen fort, um im Laufe des Jahres der Regierung zu Handen des Großen Rathes die geeigneten Vorschläge machen zu können. Die daherigen Arbeiten wurden jedoch abgebrochen infolge der vorerwähnten Geschäftsübernahme durch die Baudirektion.

Die eigentlichen Entsumpfungen nahmen im Berichtjahre im Allgemeinen einen erfreulichen Fortgang. Die Einsichten

der aufgeklärten Landwirthe fahren fort, sich in dieser Richtung Bahn zu brechen durch Vorurtheile und altherkommlichen Schlendrian, welche leider eine sachgemäße, lohnende Entwicklung der Landwirthschaft in weiten Kreisen unseres Vaterlandes noch in Fesseln halten. Die Direktion bethätigte sich nach Kräften unterstützend und anregend bei den verschiedenen Unternehmungen und giebt hier über den Stand derselben eine kurze Darstellung.

Bätterkinden-Moos.

Das Werk geht seiner Vollendung entgegen. Es ist jedoch noch eine Vermessung des Bezirkes vergenommen worden, damit auf sicherer Grundlage die Kostenvrrtheilung gemacht werden kann.

Limpbach-Correction.

Ein Doppel, der im letzten Berichte erwähnten Uebereinkunft vom 4. November 1857 langte endlich Anfang Januar von Solothurn wieder an; die Genehmigung der dortigen Regierung war aber an einen Vorbehalt geknüpft, der den Zweck der Uebereinkunft vollkommen illusorisch machte, was derselben rückantwortlich vorgehalten ward, mit dem Ersuchen, die Uebereinkunft ohne Vorbehalt zu genehmigen. In ihrem Antwortschreiben an die Regierung entschuldigte die solothurnische Regierung den gemachten Vorbehalt mit ihrer Stellung in dieser Angelegenheit, die sie zu wahren genöthigt sei, und versicherte, daß damit durchaus nicht bezweckt werde, den Ausführungs-Maßnahmen Bern's hindernd in den Weg zu treten. Im Vertrauen auf diese Zusicherung erklärte Bern die Uebereinkunft zwar für den Augenblick nicht genehmigen, jedoch den Versuch machen zu wollen, ob nach den Bestimmungen derselben die Ausführung des Unternehmens möglich sei. Es ward zu dem Ende und um im allgemeinen Einverständniß den Tag des Beginnens der Arbeiten zu bestimmen, am 31. März in Bätterkinden eine nochmalige Conferenz abgehalten, zu welcher die Abgeordneten aller betheiligten Gemeinden geladen wurden. An dieser Conferenz machte Solothurn geltend,

daß seine Angehörigen nur dann mit Nutzen und Erfolg die Correctionsarbeiten an die Hand nehmen können und wollen, wenn die Gemeinde Bätterkinden das in ihrem Bezirke liegende unterste Canalstück zuerst plangemäß corrigirt und dem Wasser Abzug verschafft haben werde; ohne dieses müßten bei dem vorhandenen geringen Gefälle des Canals die Vertiefungen desselben obenher der Gemeindsmarche von Bätterkinden nur ein Stagniren des Wassers zur Folge haben. Bätterkinden konnte dagegen nichts einwenden, bestritt jedoch die Pflicht, nur in eigenen Kosten die sehr bedeutende Canalerweiterung bei Kräiligen vornehmen lassen zu müssen; die Gemeinde glaube, es haben zu diesen Arbeiten nach frühern Verkommnissen und Sprüchen die sämmtlichen betheiligten Gemeinden beizutragen. Beschlossen wurde, Bätterkinden solle auf Unrecht habende Kosten, soweit es die Parthie bei Kräiligen betrifft, bis zum 1. Juli das unterste, ausschließlich in dieser Gemeinde liegende Canalstück plangemäß ausführen und auf diesen Zeitpunkt dann soll auch die obere zweite Abtheilung durch die solothurnischen Gemeinden in Angriff genommen werden, alles unter Vorbehalt der Ratifikation durch die competenten obern Behörden. Dieser Anordnung nachzukommen, weigerte sich Bätterkinden und verlangte, es solle vom Correctionsplan von Zimmerli, der eine viel zu geringe Austeufung des Canals vorsehe, abstrahirt und dagegen ein neuer Plan entworfen werden, der in der Tieferlegung der Bachsohle so weit gehe als möglich. Um diesem Begehren mehr Nachdruck zu verschaffen, bestellte die Gemeinde einen eigenen Ausschuß, der dann eine Versammlung der betheiligten Gemeinden nach Aetigen veranstaltete. Dort soll dem Begehren Bätterkindens theilweise beigepflichtet worden sein und die Frage eine einläßliche Erörterung erfahren haben, ob überhaupt in der ganzen Angelegenheit nicht in der Weise vorgegangen werden sollte, wie es bei den bernischen Entsumpfungsunternehmen sonst Uebung sei, indem ein Parzellarplan über das ganze Corrections- und Entsumpfungsgebiet aufgenommen und die Kosten auf die einzelnen Landparzellen im Verhältnisse des gewonnenen Mehrwerthes ver-

legt werden. Bätterkinden hielt seither an dieser Idee fest und wünschte auch unsere Zustimmung zu erhalten; wir setzten der Gemeinde jedoch auseinander, daß die Verträge zwischen den Kantonen nun einmal ein anderes Ausführungs-System vorschreiben, das Bern einseitig nicht abändern könne und da man bis jetzt nicht dazu habe gelangen können, Solothurn zu der Ausführung bestehender Verträge zu bringen, so sei noch viel weniger Aussicht vorhanden, mit ihm eine Novation der Verträge im Sinne der Wünsche Bätterkindens zu vereinbaren. Die Ausgeschossenen der letztern Gemeinde übernahmen endlich, die solothurnischen Gemeinden für die Absichten ihrer Gemeinde günstig zu stimmen, was dann auch die Regierung Solothurns zu jener Novation geneigt machen könnte. In dieser Erwartung erhielt die Gemeinde Bätterkinden Aufschub in Bezug auf die in der Conferenz vom 31. März bestimmten Arbeiten und das daherige Conferenz-Protokoll wurde nie ratifizirt. Ueber dem Warten nun auf die Erfolge der Verhandlungen Bätterkindens mit den solothurnischen Gemeinden verstrich das Jahr.

Juragewässer-Correction.

Die Regierung machte unterm 27. Januar des Berichtjahres dem Bundesrathe die Anzeige, daß sie geneigt sei, dem Großen Rathe die grundsätzliche Genehmigung des im letzten Berichte erwähnten neuen Entwurfes zu einem Bundesbeschluß über die Ausführung des Unternehmens vorzuschlagen. Im Begriffe, die bezüglichen Vorlagen vorzubereiten, mußten wir uns aber bei den Nachrichten, welche über die einschlagenden Beschlüsse der obern Kantone Waadt, Freiburg und Genf bekannt wurden, überzeugen, daß es durchaus nutzlos wäre, unter so bewandten Umständen den Großen Rath mit der vorliegenden Frage zu behelligen. Statt nämlich den wohlgemeinten Vorschlägen des Bundesrathes entgegen zu kommen, hielten die drei obern Kantone auf Veranstalten des Staatsrathes von Waadt eine Sonderconferenz in Murten, wo ungefähr beschlossen ward:

1) Verschiebung der ganzen Angelegenheit;

2) Zurückziehung derselben aus den Händen des Bundesrathes in den Geschäftsbereich der Kantone, wobei indeß nicht Anstand genommen ward, zu begehren, daß der Bund neue Studien über das Theilungs-Projekt vornehmen solle;

3) Neue Untersuchungen durch eine Commission aus den drei Conferenzkantonen, augenfällig zum Zweck, zu constatiren, daß das Unternehmen diesen drei Kantonen keinen Nutzen gewähren könne.

Die letztere Theorie entwickelte der Staatsrath von Freiburg des Nähern in einem gedruckten Berichte an den Großen Rath vom 23. April, worin er demselben die fraglichen Sonderconferenz-Beschlüsse zur Annahme und Mittheilung an den Bundesrath empfiehlt. Auf Einzelnheiten dieses Berichtes wird hier nicht eingetreten; es mag genügen, zu sagen, daß das Unternehmen darin als ein solches bezeichnet wird, das in Bezug auf den Nutzeffekt dem Kanton Bern den Löwen-Antheil gewähre, weßhalb er auch die Bezahlung der Baukosten übernehmen und die obern Kantone in Ruhe lassen möge. Seither blieb die Angelegenheit so viel bekannt, allseitig unberührt und es ist zu befürchten, daß auf dem eingeschlagenen Wege das große Unternehmen nie zu Stande kommen werde.

Am 26. September fand, veranstaltet von den Verfassern des Theilungsprojektes, in Neuenstadt eine Versammlung von Männern aus den Moosgegenden statt; sie beschlossen, mittelst Eingabe an den Bundesrath und die Kantone eine Untersuchung dieses Projectes zu veranlassen. Bis jetzt wurde jedoch dem Begehren dieser Versammlung keine weitere Folge gegeben.

Die in den Jahren 1841 und 1842 getroffenen Einrichtungen eines Pegelsystems für die Beobachtung der Wasserstände gingen mit den Jahren nach und nach zu Grunde. Das schweizerische Baudepartement regte nun, gewiß sehr anerkennenswerth, die Wiederherstellung dieses Pegelsystems an und proponirte den Kantonen, die Ausführung desselben und die Kosten der fortwährenden Beobachtungen auf Rechnung des Bundes übernehmen zu wollen, insofern die Kantone die Lie-

ferung der Pegelpfähle und Niveausteine, jeder soweit solche in seinem Gebiete nöthig seien, bestreiten würden. Das Arrangement kam ohne Schwierigkeiten zu Stande und der Bundesrath hat eigens einen Ingenieur mit der Ausführung betraut.

Anstände ergaben sich im Berichtjahre mit der Regierung von Neuenburg in Betreff von Baggerungen in der obern Zihl, welche die neuenburgische Dampfschifffahrts-Gesellschaft ohne die im Gesetze vom 3. April 1857 vorgesehene Bewilligung vornahm. Da uns über den Umfang dieser Baggerungen keinerlei Mittheilungen gemacht wurden, so ließen wir, um jedenfalls unter den gegenwärtigen Verhältnissen die untern Ufer-Ländereien vor den schädlichen Folgen des vermehrten Wasserzuflusses aus den obern Seen zu bewahren, die daherigen Arbeiten untersagen. Der Staatsrath von Neuenburg protestirte gegen diese Maßregel, indem die Zihl nicht in den Bereich der bernischen Gerichtsbarkeit falle. Der Regierungsrath wies jedoch das Auftreten Neuenburgs in die gehörigen Schranken zurück, womit es der dortige Staatsrath bewenden ließ. Die Baggerungen dann wurden auf ein förmliches Begehren der Gesellschaft hin und nachdem sich sich über die Tragweite derselben förmlich ausgewiesen hatte, bewilligt mit dem Vorbehalt der Controllirung durch die Staatsbehörden auf Kosten der Erstern.

Mööser im Seeland.

Noch haben die Eigenthümer der Ober- oder Seperat-Mööser (meistens anliegende Gemeinden) keine Ausführungs-Statuten für die Entsumpfung derselben eingereicht, sondern sich darauf beschränkt durch Eingabe vom 13. Februar zu verlangen, es möchte das Unternehmen als eine Sache des gemeinen Wohles erklärt werden. Diesem Begehren hat die Regierung durch Decret vom 9. April entsprochen.

Fraubrunnen- und Konolfingen-Mööser.

Die Unterhaltungsreglemente sind durchgesehen worden; es erscheint nöthig, noch einige Abänderungen an denselben vorzunehmen.

Brienzersee-Tieferlegung.

a. Räumung der Aare bei Interlaken.

Die Räumungsarbeiten in der ersten Hälfte des Jahres nahmen ihren ordentlichen Verlauf. Die Baggermaschine ließ man fortwährend, namentlich zur Ausbesserung und Erweiterung von Leitkanälen arbeiten und während der Zeit des gänzlichen Oeffnens der Schleusen beschäftigte man sich mit der Abgrabung von seichten, den Wasserabfluß hemmenden Stellen im Flußbette. Viel gibt immer noch die Beseitigung der im Flußbett vorkommenden alten Schwellenwerke zu thun; diese setzen der eigenenen Kraft des Flusses, sich sein Bett zu vertiefen, die größten Hindernisse entgegen und müssen deßhalb herausgehoben werden. In Einzelnheiten über diese Räumungsarbeiten wollen wir nicht eintreten, sie wurden mit dem Eintritt des Sommer-Hochwassers abgebrochen und Ende des Monats November begannen dieselben wieder in gewohnter Weise.

Der nöthige Kredit für die auf Rechnung des Staates auszuführenden Ufer- und Reckwegbauten wurde bewilligt und den Verhältnissen entsprechend verwendet; die Arbeiten geschahen verdingweise. Es hat indeß mit diesen Ufer- und Reckwegbauten die gleiche Bewandtniß wie mit der Flußräumung: sie führen weiter, als die Techniker im Anfange berechnet hatten.

Am Platze des rechtufrigen Reckweges zwischen Unterseen und der Zollbrücke ward vorläufig die Erstellung der im letzten Berichte erwähnten Strecke Fahrweg durch die Goldey beschlossen. Die Gemeinde Unterseen übernahm die Mehrkosten, welche der Fahrweg gegenüber dem Reckweg zur Folge hatte.

Der Vertrag mit den linkseitigen Uferanstößern zwischen der Zollbrücke und dem Mühlekanal in Unterseen ward endlich definitiv abgeschlossen. Ein ähnlicher Vertrag kam zu Stande mit der Thuner-Dampfschifffahrthsgesellschaft und in Betreff eines dritten Vertrages ist bereits mit den Anstößern an's linke Aarufer zwischen dem Mühlekanal und den Schleusen die Unterhandlung angebahnt. Sämmtliche Anstößer übernehmen die Anlage und Unterhandlung steinerner Ufermauern,

zu welchen das Unternehmen den Grundbau liefert und erstellt; der Staat seinerseits überläßt den Anstößern dagegen zur Auffüllung unentgeldlich den hinter den neuen Ufermauern liegenden alten Aaaregrund.

Bei Festsetzung der neuen Flußlinien zwischen dem Einlaufe des Mühlekanals und den Schleusen ging die Regierung nicht unter das Minimum der 170 Fuß Aarbreite, wie sie unterm 17. Januar 1855 für die obere Strecke bis zur Linderschen Besitzung schon angenommen wurde; es wird nämlich die Vermuthung ausgesprochen, die Breite auf der letztern Strecke sei von den Technikern zu gering berechnet worden.

Um der Gemeinde Unterseen in Bezug auf den erwähnten rechtufrigen Straßenbau gegen die Zollbrücke zu eine Aufmunterung zu Theil werden zu lassen, wurde ihr unter gewissen Bedingungen der infolge der Flußkorrektion gewonnene Aaregrund in der Goldey unentgeldlich eigenthümlich überlassen. Der Aare-Räumungskommission zu Handen des Unternehmens ward eine ähnliche Vergünstigung in Aussicht gestellt in Betreff des zu gewinnenden Flußgrundes auf dem rechten Ufer zwischen der Zollbrücke und der Golzwyl-Steingrube.

Die Klagen der Radwerkbesitzer gegen das zeitweise Oeffnen der Schleusen haben sich nicht vermindert, hingegen die Beschwerden der Kommissionsmitglieder, daß die Schleusen zu wenig gezogen und die Radwerke zu sehr berücksichtigt werden, sich vermehrt. Die Direktion hat keinen leichten Stand zwischen diesen Adversären, bestrebt sich jedoch, das den Verhältnissen entsprechende Mittel in Berücksichtigung der beidseitigen Interessen anzuwenden. Es wurde übrigens eine technische Untersuchung veranstaltet, um mit Sicherheit die Wirkungen der Schleusen auf die Abflußverhältnisse der Aare und des See's beurtheilen und danach den Schleusendienst regeln zu können.

b. Haslethal-Entsumpfung.

Anfangs September lieferte der Ingenieur, dem die Aufnahme des Entsumpfungs- und Korrektionsgebietes übertragen worden, die fertigen daherigen Pläne mit Beilagen ab.

Es wurden hierauf sofort die nöthigen Erhebungen angeordnet Behufs Projektirung der auszuführenden Bauten. Im Laufe des nächsten Jahres dürfte der Entwurf vollendet werden.

c. Aare-Korrektion unterhalb Unterseen.

Die Aufnahmen für einen Durchstich im Gurben und Anlage eines Leitdammes sind vollendet. Die Ausarbeitung wird folgen.

d. Korrektion von Wildbächen.

Lombach.

Die schwierigen Terrain-Aufnahmen sind nahezu vollendet; im nächsten Jahre wird zur Ausarbeitung übergegangen werden können.

Gürbe.

a. Untere Abtheilung Belp-Aare.

Diese Unternehmung war auch im Berichtjahre eine derjenigen, welche die Thätigkeit der Direktion am Meisten in Anspruch nahmen. Zum Abschluß konnte diese Sektion noch nicht gebracht werden und es wird voraussichtlich auch im nächsten Jahre nicht dazu kommen, da verschiedene Verumständungen theils Aenderungen in Projekten, theils unvorhergesehene Arbeiten zur Folge hatten.

Ein Projekt für die im letzten Berichte angeführten Seitenkanäle wurde, nebst der Erweiterung der Umfangsgrenzen des Entsumpfungsgebietes bis an die Aare und der Erstellung eines Schutzdammes längs der Aaregießen, unterm 18. Januar von der Regierung genehmigt. Sämmtliche Arbeiten wurden im Berichtjahre auch vollendet und das günstige Resultat, das man sich von der Anlage der Seitenkanäle versprach, hat sich bereits eingestellt. Die Sohle der Kanäle konnte bis auf die Tiefe der Grienschichten ausgehoben werden, so daß das Moswasser aus dem umliegenden Lande mit Leichtigkeit sich in die Kanäle zieht und da Abfluß findet; alle Aufstöße und Sickergräben sind versiegt. Der Giessendamm wird gegen die Hochwasser der Aare seine guten Dienste leisten.

Im Schmittenmätteli kam man in die unangenehme Lage, neuerdings remedirend einzugreifen. Die dortigen Brunnen hatten, gegen alles Erwarten, wieder Pause gemacht. Obwohl nun, nach dem Gutachten eines ausgezeichneten Geologen, der Grund dieser Erscheinung hauptsächlich in der seit 1½ Jahren andauernden, trockenen Witterung und dem deßhalb entstandenen allgemeinen Wassermangel gesucht werden mußte und sich dieses Urtheil noch vor Jahresschluß als vollständig gegründet herausstellte, so wurde dennoch beschlossen, die eingesetzte Sickerwand zu verlängern, und in allen Fällen möglichst jedes Entweichen von Wasser zu verhindern.

An den Bau der neuen steinernen Brücke beim Feuerspritzenhaus in Belp votirte die dortige Einwohnergemeinde einen Beitrag von Fr. 300, der angenommen wurde. Leider stürzte diese schöne Brücke im Sommer ein, glücklicherweise ohne Menschen oder Vieh dabei zu beschädigen. Die angestellte Untersuchung ergab, daß daorts Niemanden der Vorwurf einer Fahrläßigkeit treffen könne, sondern daß die Schuld des Unfalles lediglich in dem verwendeten Baumaterial, dem Tuffstein, liege, der eine zu geringe Festigkeit besitze, um einen Druck, wie im vorliegenden Falle, auszuhalten. Es wird nun, da die Widerlager der Brücke unversehrt sind, ihre Herstellung auf die Erstern mittelst guten Sandsteinen erfolgen, die bereits auf den Platz geschafft werden.

Der Unterbau der Steinebachbrücke ist vollendet.

Die Wegschaffung der ausgehobenen Kanalerde längs dem Hauptkanal gedenken wir im nächsten Jahre bewerkstelligen zu können. Es ist keine Kleinigkeit, diese Angelegenheit, mit der sich die Direktion schon lange beschäftigte, in einer dem Unternehmen am Besten zusagenden Weise zu ordnen.

Die Fällung des erstinstanzlichen Urtheils über die Mehrwerthschatzungen wird demnächst erwartet. Die Aufträge an den Ausschuß, seine Vorschläge für die Aufstellung eines Unterhaltungs-Reglementes einzureichen, sind ertheilt worden.

b. Mittlere Abtheilung, Belp-Lohnstorfbrücke.

Die technischen Vorarbeiten hiefür sind im Gange; sie werden im nächsten Jahr so weit vorgerückt sein, daß auf Grundlage derselben die Unterhandlungen mit den Moosbesitzern angeknüpt werden können.

c. Obere Abtheilung im Gebirge.

Zwischen den Gemeinden Wattenwyl und Blumenstein kam im April eine Uebereinkunft zur Inangriffnahme der Schwellenbauten im Gebirge zu Stande, die von der Regierung genehmigt wurde. Die Arbeiten begannen am 3. Juni unter der direkten Leitung eines sachkundigen Maurermeisters und unter der Aufsicht der beiden Präsidenten der genannten Gemeinden. Es wurden im Ganzen 6 Schwellen (Thalsperren) ganz von Stein (Trockenmauerwerk) aufgeführt auf eine durchschnittliche Höhe von 12 Fuß.

Die gemeindwerkweise Ausführung durch die Gemeinden betrachten wir blos als eine zweckmäßige Einleitung zu einem Exekutionsmodus, wie er anderwärts in der Regel besteht.

Schönbühlthal-Moos.

Die Frist zur Beendigung des Unternehmens wurde neuerdings verlängert bis zum 31. Oktober 1858.

Die Ausführungsarbeiten sind sämmtlich ihrem Abschlusse nahe; von Erdarbeiten sind nur noch einige kleinere Seitenkanäle zu vollenden. Die Maaßberechnungen der einzelnen Grundstücke beschäftigten einen unserer Techniker längere Zeit.

Lobsigersee-Tieferlegung.

Die technischen Vorarbeiten wurden vollendet und die Ausführungspläne nebst den Statuten nach erfolgter öffentlicher Auflage durch den Regierungsrath genehmigt. Das Werk kann nun begonnen werden.

Kernenried-Zauggenried-Moos.

Am Plane wurden erhebliche Modifikationen angebracht und der Kostenanschlag darnach umgearbeitet, was nothwendig

den Beginn der Ausführungsarbeiten hinausschieben mußte. Der Bauprojekt für die untere Abtheilung, Zauggenried, ist öffentlich aufgelegt worden.

Für die Ausführung der obern Strecke, Kernenried, ist noch keine Aussicht vorhanden; die Baukosten steigen im Verhältniß zu der Größe des Entsumpfungsgebietes zu hoch an.

Gwatt-Thali-Moos.

Das Unternehmen ist fertig und doch hat die Gesellschaft noch kein Unterhaltungs-Reglement zur Genehmigung eingereicht.

Vechigen-Moos.

Die Kanalisationsarbeiten sind beendigt bis auf den größten rechten Seitenkanal. Ein linker Seitenkanal wurde fallen gelassen, hingegen ein neuer Kanal projektirt und ausgeführt, der direkt in die Worblen mündet.

Oppligen-Herbligen-Moos.

Die Ausführungspläne wurden von der Regierung genehmigt und der Gesellschaft Copieen davon zur Benutzung bei den Ausführungsarbeiten zugestellt. Sie erklärte jedoch, das Unternehmen genau nach Vorschrift der Pläne nicht ausführen zu können, wenn die Bachgenossenschaft von Wichtrach nicht angehalten werde, den Kellenbach, dessen Wasser sie beansprucht, bis an die Grenzen des Entsumpfungsgebietes auszuteufen.

Die Direktion wird das Verhältniß noch näher untersuchen.

Sahli-Herrmandingen-Moos.

Nach erfolgter Auflage der Pläne wurden dieselben im März genehmigt und der Gesellschaft Copieen davon zur Ausführung übermittelt.

Lauenen-See, Trockenlegung.

Die Seeanstößer scheinen der Sache keine weitere Folge geben zu wollen. Dieselbe wird daher bis auf Weiteres nicht mehr berührt werden.

Büren zum Hof-Matten.

Die Gesellschaft ließ die Mahnung der Direktion zur Weiterführung der Arbeiten unberücksichtigt.

Wengi-Moos und Scheunenberg-Janzerhaus-Schnottwyl-Matten.

Die Ausführungsarbeiten gehen langsam von Statten. Die Kommission läßt es an der gehörigen Thätigkeit fehlen.

Rüttithal-Moos.

Die Gesellschaft ließ eröffnen, daß sie in ihrer Versammlung vom 27. Oktober 1858 beschlossen habe, das Unternehmen plangemäß auszuführen und daher nur einen Ingenieur verlange, um die nöthigen Kanalaussteckungen auf dem Terrain zu besorgen. Diesem Begehren ward entsprochen und der leitende Ingenieur der Gürben-Korrektion angewiesen, die Aussteckungen kurz vor Beginn der Arbeiten zu besorgen.

Gerzensee-Tieferlegung.

Die Ausführungspläne wurden genehmigt, aber die Arbeiten noch nicht begonnen. Die Mehrheit der Gesellschaft trägt noch Bedenken, das Expropriationsrecht gegen den Eigenthümer des Mühlewerks am Seebach geltend zu machen.

Hindelbank-Mötschwyl-Moos.

Da die anregende Gemeindsbehörde von Hindelbank seit unsern im letzten Berichte erwähnten Schritten der Angelegenheit keine fernere Aufmerksamkeit zu schenken scheint, so wird dieselbe bis auf Weiteres ebenfalls fallen gelassen.

Aegelsee-Trockenlegung.

Nach Auflage der Pläne, welche die Gemeinde Kerzerz anfertigen ließ, wünschte dieselbe, es möchte die bernische Regierung ihr, entgegen der Opposition der Gemeinde und Privaten von Niederried, das Expropriationsrecht gegen dieselben ertheilen. Alle Verständigungsversuche von Seite der Direktion

blieben erfolglos und da die Regierung nicht in der Lage ist, von sich aus dem Begehren der freiburgischen Gemeinde zu entsprechen, so wird das Geschäft noch dem Großen Rath vorgelegt werden müssen.

Signau-Lichterswyl-Moos und Korrektion der angrenzenden Waldbäche.

Die Ausführungsarbeiten nahmen hier unter der tüchtigen Leitung der Kommission ihren raschen Fortgang und rücken der Vollendung entgegen.

Eine Planergänzung Behufs der Kostensrepartition ist angeordnet.

Zäziwyl-Mirchel-Moos.

Die Ausführungsarbeiten haben begonnen nnd wurden ohne Unterbrechung fortgeführt. Die Baudirektion, welche längs dem Hauptkanal eine neue Straße anlegt, hat die Ausgrabung desselben übernommen, um das Grabmaterial für die Erstellung des Straßenkörpers zu benutzen.

Die projektirten Gefällsreduktionen in den Kanälen mittelst sogenannten Gerinnen wurden durch ein anderes System, dasjenige der gewöhnlichen Ueberfälle ersetzt, und, um das Geräusch des Absturzes zu mildern und das Scheuwerden der Pferde zu vermeiden, werden an den Ueberfällen längs der Straße sogenannte Brechgatter als Absturzboden angebracht.

Eine weitere Modifikation erfuhren die Ausführungspläne durch die Abänderung der Richtung des Hauptkanales bei Zäziwyl, die nöthig wurde, um den Einlauf des dortigen Gewerbskanals zweckmäßiger anlegen zu können.

Das Wiedlisbach-Moos

zwischen Wangen und Wiedlisbach haltet circa 170 Jucharten und leidet sehr von Nässe. Die Eigenthümer beschlossen daher, dasselbe mittelst Kanalisation auszutrocknen, entwarfen Ausführungsstatuten und verlangten von den Staatsbehörden technischen Beistand.

Diesem Begehren ward entsprochen und die Baupläne noch in diesem Jahre vollendet und der Gesellschaft zur öffentlichen Auflage mit den Statuten zugestellt.

Die Schwarzenburg-Allmend,

welche wegen zu geringem Abflußvermögen des durchfließenden Baches in gänzlicher Versumpfung sich befindet, mag gegen 200 Jucharten halten und kann, nach einer veranstalteten Untersuchung, leicht und mit verhältnißmäßig geringen Kosten ausgetrocknet werden. Eine Minderheit von Eigenthümern dieses Mooslandes sind mit dem Begehren um Bewilligung eines Staatsingenieurs, Behufs Ausarbeitung des Entsumpfungsplanes, eingelangt. Diesem Begehren wird entsprochen werden, sobald Ausführungsstatuten vorgelegt und genehmigt sein werden.

Brühlmoos bei Worb.

Die Entsumpfung dieses Mooses ward durch einen Bauvertrag eingeleitet, welchen die Mehrheit der Besitzer desselben unterzeichnet hatten. Dieser Vertrag reichte jedoch, wie es auch in Vechigen, Gwatt u. s. w. der Fall, nicht aus und die Angelegenheit kam wegen Meinungsverschiedenheiten in's Stocken bis die willige Mehrheit den gesetzlichen Weg betrat, indem sie zweckmäßig verfaßte Ausführungsstatuten zur Genehmigung einreichte. Hierauf ließ die Direktion Baupläne aufnehmen und ausarbeiten und nach erfolgter Auflage wurden Pläne und Statuten unterm 25. August genehmigt.

Die Ausführungsarbeiten sind im Gange.

Die Vinelz-Brühl- und Tschäppät-Matten

sollen, weil versumpft, durch das Mittel der Drainage getrocknet werden. Die Einleitungen dazu waren ungeschickt getroffen. Das Regierungsstatthalteramt Erlach nahm sich dann der Sache an und sorgte für die Aufstellung geeigneter Statuten.

Nach Untersuchung der Angelegenheit wurde gefunden, daß die Trockenlegung dieser Matten viel geeigneter und billiger mittelst bloßer Kanalisation erzielt werden könnte. Man theilte dieses der Gesellschaft mit, erhielt von ihr aber zur Antwort, daß sie vom Kostenpunkte absehe und drainiren wolle. Hierauf wurde eine entsprechende Planausfertigung der Gesellschaft geliefert zur öffentlichen Auflage mit den Statuten.

Das Wikhardtswyl-Moos,

ungefähr 87 Jucharten groß, bildet eine Parthie des Walkringen-Mooses und kann unabhängig von diesem trocken gelegt werden, ohne irgend welche Kosten, da der Untergrund aus einem reichen Torflager besteht und die Auslagen für die Kanalgrabung durch den Werth des ausgehobenen Torfes mehr als gedeckt werden.

Die von den Eigenthümern dieses Mooses aufgestellten Statuten sowie die Ausführungspläne wurden unterm 15. Dezember genehmigt.

Das Stockern-Moos

bei Worb ist eine kleine Moosfläche, die mittelst eines Kanales leicht entsumpft werden kann. Auf die zu diesem Zwecke von den Eigenthümern des Mooses aufgestellten Statuten ließ die Direktion den Plan nebst Kostenanschlag ausarbeiten und nebst den Erstern unterm 27. November durch den Regierungsrath genehmigen.

Korrektion des Unter-Alchenstorfbaches.

Hiefür wurden gegen Jahresschluß Statuten und Plan zur Genehmigung eingesandt. Diese Vorlagen sind jedoch unvollständig, so daß vor der Genehmigung noch Unterhandlungen stattfinden müssen. Vorläufig kann gemeldet werden, daß die technische Voruntersuchung die Bachkorrektion als sehr nothwendig erklärt hat.

Es folgt zum Schlusse eine Uebersicht der Ausgaben der Direktion im Berichtjahre:

Kredite.	Bewilligt.	Verwendet.	Nicht verwendet.
a. Büreau- und Reisekosten, inclusive die Sekretairbesoldung	6,200. —	6,199. 98.	— 02
b. Vorarbeiten für Entsumpfungen mit d. Einnahmen und Uebertragungen	15,497. 05.	15,497. 05.	— —
c. Beitrag an die Gürbenkorrektion	3,000. —	2,057. 50.	— —
und mittelst Uebertragung auf dem Kredit Litt. b	— —	942. 50.	— —
Zusammen:	— —	3,000. —	— —