

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

Herausgeber: Regierungsrath des Kantons Bern

Band: - (1859)

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

Autor: Sahli

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-415984>

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: 15.01.2026

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

Dieser Ausfall erzeugt sich nur gegenüber dem Budgetkredit, in Wirklichkeit aber ist kein Ausfall, da vom ordentlichen Was- serbau eine Uebertragung von Fr. 3172. Rp. 27 gemacht wurde.

Außerordentliches Budget.

Budgetansatz Fr. 74,668. 84

| Verwendung. | Fr. | Rp. |
|--|--------------|-------|
| Reuchenettestraße sammt Neubau der Bözingen- brücke | 87,682. | 39 |
| Budget-Bewilligung | Fr. 74,668. | 84 |
| Ginnahmen durch Bezugsan- weisungen | " 13,581. 03 | |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 88,249. 87 | |
| Ersparniß: | 567. 48 | |

Als Vorschußzahlung durch die Kantonskasse auf
Rechnung des von der Domänenkasse zu über-
nehmenden Schätzungs betrages, wurden pro
1859 verausgabt:

Für das neue Salzmagazin und Verwalterwoh-
nung mit Stallgebäude in Bern 35,816. 61

(Übersicht der Rechnungsverhältnisse in den letzten vier
Jahren siehe nebenstehende Tabelle.)



Überblick

der Rechnungsverhältnisse in den letzten vier Jahren.

| Ordentliches Budget. | Kredite. | | Ausgaben. | | | | | | | |
|--|----------|-----|-----------|-----|---------|-----|---------|-----|---------|-----|
| | 1859. | | 1859. | | 1858. | | 1857. | | 1856. | |
| | Fr. | Rp. | Fr. | Rp. | Fr. | Rp. | Fr. | Rp. | Fr. | Rp. |
| 1) Kosten des Direktorialbüro's und der Bezirksverwaltung. | | | | | | | | | | |
| a. Besoldung des Sekretärs, Oberingenieurs, des Kantonsbaumeisters und der 6 Bezirksteingenieure | 26,000 | — | 25,922 | 94 | 24,427 | 40 | 26,000 | — | 26,000 | — |
| b. Büroosten, inbegriffen die der Beamten | 18,000 | — | 17,757 | 23 | 13,111 | 05 | 12,257 | 50 | 12,067 | 75 |
| c. Reiseosten des Direktors und der Beamten | 7,000 | — | 7,319 | 51 | 6,613 | 55 | 6,929 | 06 | 6,951 | 31 |
| Summa: | 51,000 | — | 50,999 | 68 | 44,152 | — | 45,186 | 56 | 45,019 | 06 |
| 2) Hochbau. | | | | | | | | | | |
| a. Ordentlicher Unterhalt, geht auf Rechnung der Finanzdirektion, Abtheilung Domänen und Forsten | 90,000 | — | | | | | | | | |
| Nachkredit des Gr. Rathes und Einnahmen, zusammen | 43,332 | 63 | | | | | | | | |
| Summa: | 133,332 | 63 | 132,109 | 66 | 114,156 | 80 | 90,394 | 28 | 89,970 | 85 |
| b. Neubauten, mit Einnahmen durch Bezugsanweisungen | 63,149 | 10 | 59,252 | 67 | 35,014 | 90 | 31,394 | — | 40,393 | 03 |
| 3) Straßen- und Brückenbau. | | | | | | | | | | |
| a. Ordentlicher Unterhalt. | | | | | | | | | | |
| 1. Besoldungen der Oberwegmeister und Wegmeister. | | | | | | | | | | |
| 2. Materialfuhren, Rüstung, Ankauf von Griengruben, Kunstarbeiten, Unterhalt und Brandassuranz-Beiträge für Brücken. | | | | | | | | | | |
| 3. Entschädigungen für Straßenpflasterunterhalt und Hauszurücksezungen | 311,000 | — | | | | | | | | |
| Nachkredit vom Großen Rath und Einnahmen | 22,490 | 67 | | | | | | | | |
| b. Neubauten mit Gemeinds- und Privatbeiträgen | 333,490 | 67 | 331,348 | 37 | 337,127 | 47 | 315,402 | 91 | 306,984 | 42 |
| | 268,962 | 57 | 267,722 | 95 | 233,202 | 72 | 275,502 | 54 | 234,061 | 40 |
| Summa: | 602,453 | 24 | 599,071 | 32 | 570,330 | 19 | 590,905 | 45 | 541,045 | 82 |
| 4) Wasserbau. | | | | | | | | | | |
| a. Ordentliche Unterhalts- und Verwaltungskosten sammt Einnahmen durch Bezugsanweisungen | 22,719 | 61 | 19,299 | 59 | 16,319 | 40 | 22,756 | 66 | 11,929 | 10 |
| b. Neubauten, mit Einzahlung der Gemeinde Unterseen | 4,600 | — | 6,672 | 27 | 43,993 | 87 | 14,551 | 87 | 22,973 | 94 |
| Summa: | 27,319 | 61 | 25,971 | 86 | 60,313 | 27 | 37,308 | 53 | 34,903 | 04 |
| Bilanz. | | | | | | | | | | |
| Der Gesamtkredit mit Nachkredit, Beiträgen und Einnahmen pro 1859 beträgt Fr. 743,921. 95 | | | | | | | | | | |
| Das Gesamtausgeben nur " 735,295. 53 | | | | | | | | | | |
| Auf Rechnungsschluss bleiben unverwendet Fr. 8,626. 42 | | | | | | | | | | |
| Unerordentliches Budget. | | | | | | | | | | |
| Neuchette-Straße mit Inbegriff der Bözingenbrücke, sammt Einnahmen Summa: | 88,249 | 87 | 87,682 | 39 | 201,116 | 81 | 166,792 | 31 | 84,653 | 35 |

**Gewaltungsbericht
der
Direktion der öffentlichen Bauten,
Abth. Eisenbahnen und Entsumpfungen.**

(Direktor: Herr Regierungsrath Sahl.)

Gesetzgebung.

Die Concessionen für Eisenbahnbauten werden in diese Rubrik gebracht, weil dieselben von der gesetzgebenden Behörde ertheilt werden, ebenso die gemäß den Concessionen der Genehmigung der Regierung zu unterstellenden Regulative über die Organisation des Bahnbetriebs).

A. Eisenbahnwesen.

Centralbahn.

Im Monat Mai reichte die Verwaltung ein ganz neu ausgearbeitetes Transportreglement zur Genehmigung ein. Dasselbe enthält, gegenüber den bestehenden, im letzten Jahre Behufs der Abänderung mit der Kommission geprüften Reglementen, viele sehr wesentliche Neuerungen, welche mannigfach in die Bestimmungen unseres Civilgesetzes eingreifen. Die Direktion hat dieses Reglement auf das Einlässlichste mit der Kommission durchberathen bis auf die Güter-Klassifikation und

wird demnächst in der Lage sein, der Regierung ihre Anträge zu unterbreiten. Mittlerweile ist das Reglement durch Beschluß der Regierung vom 8. August provisorisch und mit allem Vorbehalte in Kraft erklärt worden, wovon die Regierungen der beim Centralbahn-Netz beteiligten Kantone Kenntniß erhalten haben.

Ostwestbahn.

Die Verwaltung dieser Gesellschaft machte darauf aufmerksam, daß bei ihr, anlässlich der Contrahirung eines Anleihens unter spezieller Verhaftmachung der Linie Bern-Biel-Neuenstadt, Bedenken erhoben worden seien, daß Art. 38 der Konzessionsakte vom 21. Oktober 1858, welcher die Linie Biel-Neuenstadt für die Ausführung der Strecken Bern-Biel und Bern-Luzern haftbar erklärt, eine Auslegung und Ausführung erhalten könnte, wodurch die Rechte der betreffenden Obligationsinhaber gefährdet würden; sie ersuchte deshalb, es möchte dieser Art. 38 aus der Konzession gestrichen werden. Hierzu konnte die Direktion nicht Hand bieten. Hingegen fand sie und sie wurde darin durch die bezüglichen Beschlüsse der Regierung unterstützt, daß durch eine authentische Interpretation des Artikels die fraglichen Bedenken gehoben werden können, ohne daß der Staat sich seine vertragsmäßigen Rechte zu vergeben brauche. Es wurde sonach ein bezügliches Interpretationsdefret dem Großen Rathen vorgelegt und am 5. November von denselben genehmigt.

Da außer den an der Linie Bern-Kröschchenbrunnen zunächst beteiligten Gemeinden noch andere Gemeinden des Kantons, namentlich die jurassischen, durch Uebernahme von Bahnteilen sich bei dem Unternehmen zu beteiligen wünschten und die gleiche Vergünstigung wie jene in Bezug auf die vorschußweise Aktien-Einzahlung durch den Staat beanspruchten, so ward dem Großen Rathen ein daheriges Ergänzungsdefret zu dem Defrete vom 20. November 1858 vorgeschlagen und von diesem auch unterm 2. März I. J. genehmigt.

Die Konzessionen für die Strecke Bern-Biel wurde auf Verlangen der Gesellschaft, vom Grossen Rath unter dem 22. Dezember um 6 Monate verlängert, vom Datum der Bundesgenehmigung an gerechnet.

Jura bahnen.

Das Comite für Erstellung einer Eisenbahn durch das St. Immerthal sollte, gemäß der ihm ertheilten Konzession vom 27. Juni 1857 bis zum 5. Februar dieses Jahres mit den Erdarbeiten auf der Linie beginnen und gleichzeitig den Ausweis leisten über den Besitz der nöthigen Mittel zum Baue derselben. Diese Bestimmung konnte nicht eingehalten werden und das Comite verlangte mittelst Eingabe vom 19. Januar eine Fristverlängerung, wobei sich dasselbe auf ein Abkommen mit der neuenburgischen Eisenbahngesellschaft des industriellen Jura berufen zu dürfen glaubte. Die Unzuverlässigkeit dieser letztern Gesellschaft aber, von welcher die bernischen Staatsbehörden Proben hatten, einerseits und andererseits die gleichen Gründe, welche letztes Jahr dafür sprachen, die Spezialkonzession für die Elsgauerbahn erloschen zu lassen, bestimmten die Direktion auch hier, Anträge für die fragliche Fristverlängerung an den Grossen Rath, abzulehnen, was mittelst Erlasses der Regierung vom 24. Januar dem Comite eröffnet wurde. Die Konzession ist nun erloschen und es steht in dieser Beziehung einer sich allfällig bildenden Gesellschaft für ein durch den ganzen Jura sich ziehendes rationelles Bahnnetz der Weg offen. Eine offizielle Anzeige, daß ein derartiges Konzessionsgesuch werde eingereicht werden, ist bereits eingelaufen.

B. Entsumpfungen.

Auf diesem Gebiete kamen eigentliche gesetzgeberische Arbeiten auch in diesem Jahre nicht vor. Das neue Gesetz über Entsumpfung von Ländereien vom 3. April 1857 hatte übrigens in dieser Hinsicht Vieles vereinfacht; manche Vorlagen an den Grossen Rath, wie z. B. die Auswirkungen

des Rechtes zur Expropriation, können nun in heinache allen Fällen unterbleiben.

Verwaltung.

A. Eisenbahnwesen.

Centralbahn.

In Bezug auf das Personelle sind uns im Berichtsjahre keinerlei Vorschläge abverlangt oder Mittheilungen über erfolgte Wahlen gemacht worden.

Von den betreffenden Regierungsstatthalterämtern ist keines den Weisungen des Kreisschreibens der Regierung vom 23. März 1857 nachgekommen, wonach sie der Direktion mit Jahresschluß Auszüge aus der vorgeschriebenen Controlle hätten einreichen sollen, um namentlich auch zu ermitteln, ob wirklich die in Art. 8 der Konzessionsakte vom Jahr 1852 den Kantonbürgern vorbehaltene Vergünstigung ihre Anwendung finde; sie ist daher nicht in der Lage, über diese Frage sich auszulassen.

Was im letzten Berichte über das Transportwesen gesagt ist, muß hier wiederholt werden. Wir stellen indeß eine baldige Verbesserung in Aussicht und ermangeln nicht, ein Einverständniß mit den übrigen bei dem Centralbahnen befreilten Kantonen anzustreben.

Die Lebhaftigkeit des Verkehrs hat trotz den ungünstigen Zeitverhältnissen zugenommen.

Über die Besteuerung gewisser Eigentumsgegenstände der Bahngesellschaft hat der Regierungsrath auf die Anträge der Finanz- und der hierseitigen Direktion folgenden Beschluß gefaßt:

Der Grundsteuerpflicht sind unterworfen:

- 1) Die zu Acker-, Wiesen u. dgl. angebauten Parcellen längs der Bahn;
- 2) Die Parcellen rechts und links der Bahn, welche die Gesellschaft gemäß Art. 4, Ziff. 2 des Bundesgesetzes vom 1. Mai 1850 hat übernehmen müssen;

- 3) Die Verbindungswege, welche die Gesellschaft zum Gebrauche anstoßender Eigenthümer erstellen mußte;
- 4) Die zu den Bahnhöfen und Bahnwärterhäusern gehörigen Gärten;
- 5) Die Gräben, überhaupt Terrainvertiefungen längs der Bahn, die nicht als Schutz des Bahnkörpers dienen; bei Ziff. 1, 2, 4 und 5 liegt die Steuerpflicht der Bahn gesellschaft ob, bei Ziff. 3 dem Eigenthümer des Grund und Bodens, auf dem die Verbindungswege erstellt sind. Gleichzeitig wurde auch die Beitragspflicht der Gesellschaft an die Kadasterkosten im neuen Kantonstheile fixirt.

Klagen über Vernachlässigung des Sicherheitsdienstes sind keine eingelangt. Das in den letzten Tagen des Jahres stattgefundene Ausgleisen einer Zuglokomotive auf dem Wylerfeld bei Bern soll keine ernstlichen Folgen gehabt haben. Doch ist über den Vorfall keinerlei amtliche Mittheilung an uns gelangt, wie es denn die Bahnverwaltung überhaupt an Berichten über diese oder jene Betriebsverkommenheit gänzlich fehlen läßt. In Bezug auf diesen Nebelstand verlangen wir Abhülfe.

Die Vollendungsbauten nahmen ihren ordentlichen Verlauf; wir wollen solche und sonstige Einzelheiten bei den betreffenden Strecken kurz berühren.

M o r g e n t h a l - B e r n .

Die Planvorlage für die im letzten Berichte bezeichnete neue Station bei der Gerbe zu Wynau steht noch aus; wir werden dem Grunde dieser Verzögerung nachforschen.

Die Frage über das Eingehenlassen der Station Büzberg kam auch in diesem Jahr wieder in Behandlung. Das Bahndirektorium sprach die Geneigtheit aus, am Platze einer Station bei Büzberg, eine solche an der Thunerlinie bei Wichtwil etablieren zu wollen. Der Vorschlag konnte nicht angenommen werden.

Ein Begehr von mehrern anliegenden Gemeinden um Vergrößerung der Station Niedtwyl mittelst Errichtung eines

besondern Güterschuppens müßte ebenfalls abschlägig beschieden werden, da es sich herausstellte, daß zur Zeit ein solcher Schuppen für Niedtwyl noch kein eigentliches Bedürfniß ist.

Zu der Station Lyssach wurde in diesem Jahre endlich die längst verlangte neue Zufahrtsstraße erstellt.

Die Errichtung einer neuen Station bei Worblaufen wurde von Bewohnern der dortigen Gegend verlangt unter Anerbietung der Übernahme eines Theiles der Baukosten. Das Bahndirektorium widersegte sich aber dem Begehr und auch wir mußten finden, daß Rücksichten sowohl der Technik als des Betriebsdienstes nicht gestatten, dem Gesuche zu willfahren.

Ueber die Fragen bezüglich auf den Unterhalt der infolge des Bahnbaues neu gebauten Straßen und Wege in und bei der Hauptstadt, die Erstellung von Abschrankungen und Bäumeanlagen längs derselben u. s. w. sind Unterhandlungen angeknüpft und werden wir im nächsten Berichte die dahierigen Resultate melden können.

Die Anlage eines neuen Verbindungsweges längs der Schanzenhalde zu direkterer Verbindung der Stadt mit den Länggäss- und Stadtbachquartieren ist angeregt; wir gewährtigen die hierauf bezüglichen Entschlüsse der Gemeinde.

Der Personen-Bahnhof der Hauptstadt konnte auf die von der Bahnverwaltung in Aussicht gestellte Zeit nicht vollendet werden, da sich bei den Fundationen und sonstigen Arbeiten unerwartete Schwierigkeiten zeigten. Sie suchte deshalb um Terminsverlängerung bis 1. Mai 1860 nach, was bei den obwaltenden Verhältnissen wohl gestattet werden konnte und auch gestattet wurde.

Zwischen der Centralbahn und der Oftwestbahn ist gegen Ende Jahres ein Vertrag zu Stande gekommen, wonach der Letztern einstweilen das Mit-Benutzungsrecht der Bahnstrecke Zollikofen - Bern (Gümlingen - Wylerfeld inbegriffen) sowie des Bahnhofes Bern gegen eine bestimmte Entschädigung eingeräumt ist. Der Vertrag wird der Genehmigung des Großen Rathes unterbreitet.

Herzogenbuchsee = Biel = Nhydau.

Im Berichtsjahre hatten wir uns mit der Frage bezüglich der Lage des definitiven Bahnhofes in Biel zu befassen, ohne daß es jedoch an den deßhalb abgehaltenen Conferenzen gelungen ist, ein abschließliches Resultat zu erzielen. Die Sachlage drängt indeß mit Rücksicht auf den Stand der Arbeiten zwischen Biel und Neuenstadt zur Erledigung und wir führen uns in Bälde genöthigt, falls eine Ausgleichung der obwaltenden Anstände im Interesse des allgemeinen Verkehrs nicht stattfindet, auf unsere eigenen Ermittlungen hin die zum Abschluß der Angelegenheit nothwendigen Maßnahmen zu treffen. Neben den provisorischen Anschluß an die Ost-Westbahn haben sich die beiden Bahnverwaltungen verständigt.

Eingegangene Klagen über mangelhafte Coincidenzen der Bahnzüge und Dampfschiffe in Nhydau und sonstige Unregelmäßigkeiten im Betrieb veranlaßten uns, den Bundesrath zum Einschreiten zu ersuchen.

Bern = Thun.

Zum Schutze der Bahn oberhalb Kiesen und der Aarebrücke bei Uttingen mußte ein rechter Seitenarm der Aare, der öfters bei Hochwasser die Mächtigkeit des Hauptarmes erreichte und die Bahnanlagen hätte gefährden können, mittelst eines soliden Streichwehres zugeschwemmt werden. Der betreffende Plan ward am 1. April genehmigt.

Bedeutende Abweichungen vom genehmigten Bauplane, welche die Bahnbeamten von sich aus auf der ganzen Linie vorzunehmen sich erlaubten, gaben Veranlassung zu einer Reklamation an das Bahndirektorium und der Aufforderung an dasselbe, für dergleichen Abweichungen gemäß der Concessionsakte die staatliche Genehmigung einzuholen. Der Aufforderung ward entsprochen und die betreffenden Vorlagen

unterm 20. Mai von der Regierung unter Bedingungen gut-geheißen.

Die im letzten Berichte erwähnte neue Situation des Thunerbahnhofes langte im Februar ein und wurde, nachdem sich die Einwohnergemeinde Thun im Allgemeinen befriedigend über dieselbe ausgesprochen hatte, am 7. März unter Vorbehälten genehmigt; die definitive Genehmigung der ganzen Situation sowie der Details der Hochbaupläne erfolgte am 1. April. Gleichen Tags ward auch eine Abänderung der Trace außerhalb des Bahnhofes auf der Allmend verfügt und zwar auf Reklamation des eidgenössischen Militär-Departements hin, das durch zu große Annäherung der Bahlinie an die Aare den nöthigen Spielraum für die militärischen Übungen der Genietruppen verloren sah; durch Verkleinerung der dortigen Bahncurve mittelst Reduction des Halbmessers von 1200 auf 1000 Fuß konnte diese Befürchtung gehoben werden.

Zwischen der Station Ostermundigen und dem Vereinigungspunkte der Thuner- mit der Morgenthalerlinie auf dem Wylerfeld wurden die Arbeiten so rasch betrieben, daß schon mit Anfangs April die Schienen gelegt und vom 11. dieses Monats an die Befahrung der Strecke für Steintransport mittelst der Lokomotive gestattet werden konnte.

Für die Hochbauten der kleineren Stationen wurden, entgegen den Normalien, Holz-Constructionen, umgehende Schindelmäntel und Delfarb-Anstrich nach außen angewendet, was mit dem Charakter der Landschaft im Einklange steht und eine Kosten-Ersparniß zur Folge hat. Die Pläne-genehmigung ging am 4. April von Statten.

In Bezug auf die Station Gümmlingen, dem Kreuzungspunkte der Central- und Ostwestbahn, wurden im letzten Jahre beide Gesellschaften angewiesen, über eine gemeinsame Situation sich zu verständigen. Die späteren hierseitigen Versuche, diese Verständigung zu erzielen, blieben erfolglos und wir sahen uns genötigt, durch unsere eigenen Ingenieurs die technischen Details für die Lage dieser Station und die

dortige Kreuzung studiren und entwerfen zu lassen. Der betreffende Plan wurde am 17. Juni von der Regierung genehmigt und in je einem Doppel den beiden Bahnverwaltungen mitgetheilt. Dieselben haben noch Vorlagen über das Specielle der Hochbauten einzureichen.

Den erneuerten Begehren der Gemeinden Ober- und Niederwichtrach um Anlage einer Station daselbst konnte auch in diesem Jahre nicht entsprochen werden. Die Bahnverwaltung scheint aber der Sache nicht mehr so ungeneigt zu sein wie früher.

Die Arbeiten auf der ganzen Strecke rückten im Laufe des Berichtjahres sehr rasch vor, so daß der Stand derselben nach der vorgenommenen technischen Untersuchung ohne Gefahr für den Betrieb, die definitive Gröffnung der Linie schon auf 1. Juli erlaubte. Die Hochbauten allein standen noch ganz im Rückstande, es war aber allenthalben für provisorische Einrichtungen gesorgt. Bei der amtlichen Probefahrt haben sich die Auffüllungen im Allmendingen-Moos, die eine Zeit lang zu einer öffentlichen Calamität gemacht werden wollten, ganz gut bewährt und es ist zu erwarten, daß bei gehöriger Sorgfalt in der Vollendung der Damm vollkommene Festigkeit erhalten wird.

Bern = Th ö r i s h a u s.

Für die beiden Stationen auf dieser Strecke wurde das gleiche Bausystem angewandt, wie auf der Thunerlinie und die Genehmigung der bezüglichen Hochbau-Pläne erfolgte gleichzeitig mit derjenigen der Hochbauten der letztern Linie.

Der Regierungsstatthalter von Bern machte auf die auffallend vielen Unglücksfälle aufmerksam, die sich bei den Arbeiten auf dieser Strecke ereignen. Die deshalb verlangte Untersuchung ergab, daß der Hauptgrund dieser sehr bedauernswertthen Thatsache keineswegs in mangelhaften Betriebsgeräthschaften oder unvollkommenen Arbeitseinrichtun-

gen liegt, sondern der Unachtsamkeit und Sorglosigkeit einzelner Arbeiter zuzuschreiben ist. Es ist deshalb neuerdings strenge Weisung zur Beobachtung der größten Vorsicht gegeben worden.

Die Bahnverwaltung hatte sonst in Aussicht gestellt, daß die Größnung der Linie bis Mitte des verflossenen Sommers stattfinden werde; das Jahr ist jedoch abgelaufen, ohne daß dieser Fall eingetreten ist. Freilich ist auch die Sensenbrücke und die ganze Strecke bis nach Freiburg noch im Rückstand und wir werden uns genötigt sehen, beschwerend gegen die Verzögerungen der freiburgischen Gesellschaft aufzutreten, wenn die Verhältnisse sich nicht ändern.

Gemäß eines zwischen der Centralbahn- und der freiburgischen Bahngesellschaft zu Stande gekommenen Vertrages wird die erstere mit ihrem Personal und Materiel den Bahnbetrieb bis Freiburg übernehmen für so lange bis die Section Freiburg = Lausanne vollendet sein wird.

Ostwestbahn.

Auch in diesem Jahre machte uns die Bahndirektion öfters mit wichtigen Einzelheiten ihrer Verwaltung bekannt; wir entnahmen daraus den Beweis einer allgemeinen befriedigenden Entwicklung der Unternehmung.

Die Aktien-Beteiligungen der verschiedenen Gemeinden bei dem Unternehmen und die damit in Verbindung stehenden Staatsvorschüsse an dieselben beschäftigen uns längere Zeit; namentlich auch die daherigen Verhandlungen mit den jurassischen Gemeinden.

Die im Aktien-Uebernahms-Vertrag zwischen Gesellschaft und Staat vorgesehenen Ausweise über den Besitz eines Aktienkapitals von 10 Millionen Franken und die Verwendung der Summen von 2 Millionen resp. Fr. 400,000 auf die Bahnstrecken Bern = Zug resp. Bern = Kröschchenbrunnen wurden von der Bahnverwaltung geleistet und von der Regie-

rung als genügend erklärt. Auf dieses und die späteren Becheinigungen hin beschloß der Regierungsrath im Berichtsjahe die Leistung folgender Aktien-Einzahlungen mittelst Aushändigung von Centralbahn-Aktien:

| | | |
|------------|--|---------|
| am 1. Juni | eine erste Einzahlung für 400 Aktien Fr. | 200,000 |
| " 27. Juli | " zweite " 400 " | 200,000 |
| " 30. Aug. | " dritte " 800 " | 400,000 |
| " 24. Okt. | " vierte " 400 " | 200,000 |
| " 14. Nov. | " fünfte " 800 " | 400,000 |
| " 7. Dez. | " sechste " 120 " | 60,000 |

Einzahlungen im Ganzen Fr. 1460,000

Ein ähnliches Regulativ in Beziehung auf Straßenkreuzungen und Straßenveränderungen infolge des Bahnbaues, wie solches seiner Zeit gegenüber der Centralbahn aufgestellt worden, wurde auch unterm 17. Juni dieses Jahres für die Ostwestbahn erlassen.

Zu einem Mitgliede des Verwaltungsrathes wurde, gestützt auf den Aktien-Uebernahms-Vertrag durch den Regierungsrath, erwählt: Herr Fürsprecher und Ständerath Niggeler in Bern.

Es folgen nun die Vorkommenheiten auf den Abtheilungen der ganzen Bahnlänge.

B e r n - K r ö s c h e n b r u n n e n .

Die Bundesgenehmigung für diese Strecke erklärte der Bundesrat unterm 15. Februar für erloschen; er erneuerte aber dieselbe gleichzeitig wieder bis zum 1. April 1859; die gleiche Behörde zeigte vor dem letzten Zeitpunkte auch an, daß sie den vorgeschriebenen, von der Gesellschaft geleisteten Finanzausweis als genügend bezeichne.

Nachdem die Bahnverwaltung nachgewiesen hatte, daß sie gemäß Art. 40 der Concession das Doppelte des Betrages der hinterlegten Caution auf den Bahnbau verwendet

habe, wurde unterm 7. März beschlossen, ihr diese Caution wieder herauszugeben.

In die Schätzungscommission für die Strecke wurden erwählt:

| | |
|------------------------------|--|
| als erstes Mitglied : | Herr alt Ständerath Madeux, in Arlesheim, |
| „ Ersatzmänner desselben : „ | Niklaus Pfyffer = Knörr in Luzern und |
| „ zweites Mitglied : „ | „ Jakob Zeltner in Neuendorf, Kant. Solothurn; |
| „ Ersatzmänner desselben : „ | „ alt Staatsrath Bielmann in Freiburg; |
| „ drittes Mitglied : „ | „ Nationalrath Vogel in Wan- gen und |
| „ Ersatzmänner desselben : „ | „ Regierungsstatthalter Egger in Marwangen; |
| „ | „ Großrath Schneeberger in Schweikhof, |
| „ Ersatzmänner desselben : „ | „ Großrath Gfeller in Signau und |
| | „ alt Regierungsstatthalter Ae- bersold in Münsingen. |

Die verlangten Baupläne im $1/1000$ Maßstabe für die Strecke von Gümlingen bis Langnau wurden eingereicht und unterm 17. Juni mit Vorbehalt der verfügten Stations- und Kreuzungseinrichtungen in Münsingen und im Uebrigen unter den gewöhnlichen Bedingungen genehmigt.

Mit der Ortsbehörde von Langnau ward die Lage des dortigen Bahnhofes und der Zufahrtsstraßen zu demselben vereinbart. Wenn auch Zahl und Baustellen für die übrigen Stationen der Linie bestimmt fixirt sein werden, werden die Vorlagen der Regierung zur Genehmigung unterbreitet werden. Bis jetzt ließ es die Bahnverwaltung an der Eingabe der hierzu nöthigen Materialien fehlen.

Einige Unregelmäßigkeiten famen vor bei der Anlage von Bahnübergängen, Straßenverlegungen u. s. w. nament-

lich bei Langnau, wo das Baupersonal in Mißachtung des Regulativs vom 17. Juni 1859 sich eigenmächtige Handlungen erlaubte. Wir haben gegen derartige Vorgänge die erforderlichen sichernden Vorkehren getroffen.

Die Verhandlungen mit den betreffenden Gemeinden bezüglich auf das Anbringen einer Fahrbrücke an den Eisenbahn-Biaduct über die Emme in der Emmenmatt blieben erfolglos; die örtlichen Verhältnisse sind eben von denjenigen bei der Aarebrücke in Bern sehr verschieden und die Petenten sahen ein, daß sie eine entsprechende Verbindung der beiden Flussufer für Fuhrwerke auf andere, weniger kostspielige Weise erreichen können. An eine solche Verbindung hat die Bahnverwaltung an der letzten Conferenz einen Beitrag angeboten.

Es wurden Bedenken geäußert, ob die Bahnnähe bei den Pulvermühlen von Langnau für diese sowohl, als für den Bahnbetrieb nicht gefährlich sei. Eine nochmalige Untersuchung hat ergeben, daß bei Anwendung der gewöhnlichen schützenden Vorkehren eine derartige Befürchtung ungegründet ist.

Die Pläne für die Brücke in der Emmenmatt wurden am 13. Dezember genehmigt; die Fundationen haben längstens begonnen und der eiserne Oberbau ist ebenfalls in Arbeit.

Das Vorrücken der Arbeiten im Allgemeinen ließ auch dieses Jahr zu wünschen übrig. Der Stand derselben auf der Strecke Gümmligen-Langnau war auf Jahresschluß ungefähr folgender:

Erdarbeiten: $\frac{2}{7}$ ganz vollendet,
 $\frac{4}{7}$ in voller Ausführung begriffen und
 $\frac{1}{7}$ noch nicht angegriffen;
die Arbeiten sind jedoch so eingeleitet, daß die letzten $\frac{1}{7}$ sehr bald in Angriff genommen werden müssen.

Kunstbauten: Wo dieselben nicht schon vollendet oder begon-

nen sind, liegt das Material dazu auf Ort und Stelle.

Oberbau : Zwei Drittheile des Schwellenbedarfes mögen theils auf der Linie theils im Dépôt in Bern vorrätig sein. Der Bedarf an Eisenschienen ist nahezu vollständig vorhanden; sie befinden sich meistens auf der Linie, um von den Unternehmern zu Rollbahnen benutzt zu werden.

Hochbau : Daran ist noch nichts gemacht und noch nichts vergeben

Auf den Strecken Bern - Gümligen und Langnau - Kröschensbrunnen, für welche letztere uns noch keine Baupläne vorgelegt worden, ist noch gar nichts gemacht.

Die Gesellschaft beabsichtigt auf den nächsten Sommer vorläufig die Strecke Gümligen - Langnau in Betrieb zu setzen und hat zu dem Ende mit der Centralbahn den schon erwähnten Vertrag abgeschlossen, wodurch ihr die Mitbenutzung der Bahnanlagen von Gümligen bis Bern unter Anderm eingeräumt ist.

B e r n - B i e l - N e u e n s t a d t .

Die Schätzungscommission für diese Strecken wurde aus folgenden Männern bestellt:

als erstes Mitglied : Herr alt Staatsrath Castellaz in Freiburg;

„ Ersatzmänner desselben : „ Fr. Amiet, Gutsbesitzer in Jverdon und

„ Heinrich Herrenschwand,
Gutsbesitzer in Murten;

„ zweites Mitglied : „ Constant Henry, Friedensrichter in Cortaillod;

„ Ersatzmänner desselben : „ Johann Monney, alt Syndikus von Châbles, und
Nationalrath Alix. Rougemont in St. Aubin ;

als drittes Mitglied: Herr Nationalrath Vogel in Wangen;
„ Ersatzmänner desselben: „ Nationalrath Karrer in Sumiswald und
„ Großrath Krebs in Twann.

Bern-Biel.

Von Seite der Gemeinde Aarberg und einer Anzahl anderer Gemeinden ist das Gesuch eingelangt, es möchte die Bahnlinie statt über Brügg und Lyss mittelst eines Tunnels durch den Jennisberg über Aarberg und Kosthofen gezogen werden. Eine andere Vorstellung von Gemeinden aus dem Amte Büren hingegen verlangt, es solle diese Bahn die Richtung über Büren, Wengi und Schwanden nehmen und wenn möglich ihren Anknüpfungspunkt an die Centralbahn, statt in Biel in Bieterlen oder Bözingen suchen. Beide Begehren wurden der Bahnverwaltung zur Untersuchung und Vernehmlassung übermittelt.

Im August reichte die Bahnverwaltung Reconnaissance-Pläne für die Strecke ein, die aber weder den Wünschen Aarberg's noch Büren's genährt sind. Nach denselben geht die Bahn von Zollikofen aus über Münchenbuchsee nach Lyss und Bußwyl, wo sie die Aare überquert, weiter in der Richtung nach Brügg über die Zihl und mündet dann in einen gemeinschaftlich in Biel mit der Centralbahn zu etablirenden Bahnhof aus. Bedeutende technische Schwierigkeiten, sagt die Bahnverwaltung, erlauben ihr nicht, die Linie über Aarberg oder Büren zu ziehen, von welchen jede erheblich länger als diejenige über Lyss ausfallen würde; sie findet übrigens daß nach ihrem Entwurfe Aarberg in Lyss und Büren in Dozigen ein ziemliches Maß von Bahn-Nähe gegeben werde, womit sie sich sollten begnügen können; diese Ansicht wollen die Gemeinden aber nicht gelten lassen, so daß wir für nöthig erachtet haben, eine nochmalige Untersuchung zu veranstalten. Das daherige Resultat wird in den Bereich unsers nächsten Berichtes fallen.

Der Anschluß an die Centralbahn in Zollikofen ist, wie schon erwähnt, auf dem Vertragswege geregelt worden. Die Verhandlungen über den definitiven Anschluß in Biel sind noch schwiebend.

Biel = Neuenstadt.

Die konzessionsmäßigen Leistungen in Bezug auf die Käution von Fr. 500,000 und den Finanzausweis zur Ausführung des Baues hat die Gesellschaft erfüllt. Diejenige Strecke der Linie von der Haltstelle Neuenstadt an bis zur neuenburgischen Kantongrenze, beschloß die Bahnverwaltung nach dem Projekte für den Staatsbau auszuführen und ersuchte uns um die Genehmigung derselben; der Regierungsrath ertheilte dieselbe unterm 22. Februar und noch im gleichen Monat ward mit den Erdarbeiten begonnen.

Für den übrigen Theil der Linie (eine Ufer-, nicht eine Bergthalde-Linie, das modifizierte Staatsbauprojekt) hat die Bahnverwaltung vollkommen neue Pläne aufnehmen und ausarbeiten lassen, welche von Neuenstadt an bis hinab zur Gemeindegrenze Bингelz-Biel mit verschiedenen Vorbehälten unterm 17. Juni, 8. August und 14. Oktober die staatliche Genehmigung erhielten. Die Staatsdoppel der Pläne sind im $1/1000$ dem Maßstab der Aufnahme aufgetragen und sind mit Fleiß und Genauigkeit ausgeführt. Auch das Planstück von der Bингelzergemeindegrenze bis zum Bahnhof Biel liegt uns vor; da aber die Verhandlungen über die Situation dieses Bahnhofes, von welcher der Scheitübergang und die Richtung des Endes des Bahnstückes überhaupt abhängt, noch schwiebend sind, so wurde die Genehmigung dieses Planes bis jetzt suspendirt.

Die Bahn kommt fast ohne Ausnahme zwischen die neue Straße und den See zu liegen und da diese Straße zur Zeit mit vieler Consequenz in Bezug auf ihre Richtungs- und Niveau-Verhältnisse angelegt worden ist, so hat sich die Bahnverwaltung angelegen sein lassen, das Bahntrace in Richtung und Niveau der Straße anzupassen, wodurch weit weniger

Land in Anspruch genommen werden müßte, als es nach früheren Plänen hätte geschehen müssen. Vorläufig wird die Bahn in Unter- und Oberbau nur einspurig angelegt; indeß wird die Expropriation in der Weise vorgenommen, daß die Bahn auf die Bergseite und eine Gleisweite verbreitert werden kann, wenn je das Bedürfniß dazu sich erzeigen sollte. Die Expropriationen sind in vollem Gange.

Über die Stationseinrichtungen auf der Linie ist noch nichts Bestimmtes verfügt.

Der Anschluß an die Bahnlinie der Franco-Suisse-Gesellschaft am Kantonsgrenzbache zwischen Neuenstadt und Landeron ist faktisch bereits vollzogen, indem die Grenzbrücke in gemeinsamen Kosten und auf übereingekommener Stelle erbaut worden ist. Es hätte auch leicht ermöglicht werden können, daß schon im Oktober der Bahnbetrieb des Franco-Suisse bis nach Neuenstadt hätte ausgedehnt werden können, wie mit der dortigen Gemeinde convenirt worden sein soll. Gewisse Umstände traten der Sache hindernd entgegen und die Züge der neuenburgischen Gesellschaft halten jetzt bei Landeron, wo ein besonderer Seehafen angelegt worden ist zum Ueberladen von Personen und Gütern auf die Schiffe und umgekehrt. Dadurch ist Neuenstadt vom Hauptverkehr abgeschnitten und würde es bleiben bis zur Betriebseröffnung der Strecke Biel-Neuenstadt, wenn man die Bahngesellschaften, namentlich die neuenburgische, gewähren ließe. Wir können dieses bei den obwaltenden Verhältnissen aber nicht und haben uns daher, namentlich auch mit Rücksicht auf eine Gingabe der Gemeinde Neuenstadt, beschwerend an den Bundesrath gewendet, welcher die Franco-Suisse darauf anwies, die in ihrer Konzession vorgesehene Linie bis zur bernischen Kantonsgrenze ungesäumt zu vollenden und in Betrieb zu setzen; die Ostwestbahn dann ist aufgefordert worden, sofort die zum Betriebe der Bahn von der Kantonsgrenze bis Neuenstadt ausführen zu lassen. Eine vom Bundesrath nach Neuenstadt veranstaltete Konferenz zwischen Abgeordneten der Kantonsregierungen und der Bahngesellschaften, zum Zwecke, die

Vollziehung der Bundesräthlichen Beschlüsse auf dem Wege der Uebereinkunft zu erzielen, hatte nicht den gewünschten Erfolg.

Bis zum Jahresende ist auf der Linie nicht in dem Umfange gearbeitet worden, wie wir es gewünscht hätten; die Expropriationsangelegenheiten scheinen indeß aufgehalten zu haben. Immerhin berechtigt noch nichts zu der Annahme, daß die Bahnverwaltung ihrer konzessionsmäßigen Bautermin nicht werde einhalten können. Die Länge der ganzen Strecke beträgt 50,500 Fuß, davon sind circa:

11,400 Fuß soviel als vollendet,

9,800 „ in Ausführung begriffen und

29,300 „ noch gar nicht in Angriff genommen. Diejenigen Parthien, auf denen die bedeutendsten Kunstdächer vorkommen und welche die längste Zeit zu ihrer Vollendung fordern, befinden sich in Ausführung, so daß beim Eintritt der guten Jahreszeit die rückständigen Strecken, die weniger Arbeit erfordern, bald nachgerückt sein werden. Bedeutende Arbeiten kommen noch auf dem Kopftück nächst Biel vor, weshalb die Lage des Bielerbahnhofes beförderlichst fixirt werden muß, damit der Bauplan für dieses Kopftück genehmigt und mit den Arbeiten begonnen werden kann.

Der Vorrath an Schwellen wird bereits annähernd das ganze Bedürfniß decken. Schienen fehlen noch fast gänzlich.

Tur ab a h n e n.

Nach dem Erlöschen der St. Immerthalbahn-Konzeßion ward auch die im letzten Berichte erwähnte Caution herausgegeben.

Die Fragen bezüglich auf die Erstellung von französischen Verbindungsbahnen in den Richtungen von Morteau und von Delle sind sich im Berichtsjahre völlig gleich geblieben. Nur die Franco-Suisse wird, vermöge ihrer Beziehungen zur Paris-Lyon-Bahn, wahrscheinlich schon im folgenden Jahr ihre Betriebsverbindung mit der von Salins und Pontarlier heranrückenden Bahn feiern können.

Die Arbeiten für das jurassische Bahnen, welche der vom Staat besoldete Ingenieur nach unserm letzten Berichte noch zu vollenden übernommen, wurden zu Anfang des Jahres abgeliefert; sie beziehen sich namentlich auf den Anschluß an die Thalbahnen bei Biel. Die Techniker im Jura setzten die Reduktionen von Kadastralplänen fort und besorgten auch einige andere mehr untergeordnete Arbeiten. Die Verwaltung für dieses Unternehmen ward in eine andere Form gekleidet; die Gemeinden des Jura votirten eine Summe für die Bahnstudien und setzten dazu einen überleitenden, aus vielen Mitgliedern bestehenden Rath ein, der seinerseits als ausführende Behörde eine provisorische Bahndirektion aufstellte, die nun an Platz des früheren Central-Comite getreten ist. Diese Direktion kam mit dem Gesuche ein, es möchte gestattet werden, daß am Platze eines andern Ingenieurs, der Cantons-Ober-Ingenieur die Oberleitung der Bahnstudien übernehme; da dieser Beamte sich hiezu bereit erklärte, so ward dem Gesuche entsprochen. Bis zum Jahresschluß mußte aber die Thätigkeit der Techniker eine sehr beschränkte bleiben, da es an den nöthigen Fonds fehlte, ernstlich die Studien zu betreiben. Die Gemeinden hatten, wie gesagt, eine Summe votirt, welche der Staat vorschießen sollte. Die Regierung ist geneigt, hiezu Hand zu bieten, es war nur die Frage, in welcher Form und unter welchen Bedingungen es geschehen könne. Die Erledigung dieses Gegenstandes verzog sich, abweichender Meinungen wegen, etwas, und als man endlich damit bis zum Abschluß gekommen war, faßte die Bahnbehörde gegen Ende des Jahres in Bezug auf die Beschaffung der fraglichen Summe wieder Beschlüsse, auf welche die Regierung nicht eintreten kann, was sie ihr mittelst Erlaß vom 21. Dezember eröffnen ließ. Wir hoffen aber, zu Anfang des nächsten Jahres die Angelegenheit geordnet zu sehen, damit die Bahnstudien fortgesetzt werden können. Die provisorische Direktion gedenkt nun, dieselben verdingweise einem erfahrenen Ingenieur zu übertragen, immerhin jedoch unter der Oberleitung des Cantons-Ober-Ingenieurs.

Oronbahn.

Wir haben schon hievor bemerkt, daß die Arbeiten dieser Gesellschaft nicht mit der Beförderung betrieben werden, die, mit Rücksicht auf die Vorgänge, mit Recht hätte erwartet werden dürfen. Wir werden nun der Ursache dieser Erscheinung des Nähern nachforschen und je nach dem Ergebniß unsere Maßnahmen treffen. Es scheint indeß, wie aus Nachstehendem entnommen werden mag, mit ziemlicher Sicherheit vorausgesetzt werden zu dürfen, daß finanzielle Schwierigkeiten der Grund der Verzögerung bilden.

Gegen Jahreschluss wandte sich die Verwaltung der Gesellschaft an die bernische Regierung mit einer Gingabe, worin sie auseinandersetzte, daß ihre Finanzlage sie nöthige, die an ihrem Unternehmen zunächst beteiligten Kantone um Unterstützung desselben mittelst Uebernahme von Gesellschafts-Aktien anzusprechen; sie offerirte dabei den Kantonen Gegenleistungen, welche für Bern nicht unwichtig waren. Der Regierungsrath beschränkte sich bis jetzt darauf, die hierseitige Direktion zu beauftragen, sich sowohl über die in dieser Sache vorwaltden Ansichten der beteiligten Kantons-Regierungen, Freiburg und Genf, als namentlich auch über den Stand der Bahn-Arbeiten zwischen Thörishaus und Lausanne Kenntniß zu verschaffen.

B. Entsumpfungen.

Auch in diesem Jahre haben wir im Allgemeinen ein lebhaftes Streben unserer Landwirthschaft treibenden Bevölkerung nach Bodenverbesserungen durch Entsumpfungen zu constatiren. Mehrere neue Unternehmungen haben sich bereits gebildet, andere sind auf dem Wege dazu, und die schon früher begonnenen haben, mit wenigen Ausnahmen, einen befriedigenden Fortgang genommen. Wir wollen dieses in Kürze übersichtlich hier darstellen.

Bätterkinden-Moos.

Das Unternehmen ist nun vollendet und die Commission beschäftigt sich mit der Kostenvertheilung. Das Unterhaltungs-Reglement ist noch nicht genehmigt.

Fraubrunnen-Moos.

Der Project Unterhaltungs-Reglement hat in diesem Jahre eine Umarbeitung erlitten, um auch für andere Unternehmungen als Normal-Reglement dienen zu können. Die Genehmigung wird bald erfolgen können.

Schönbühlthal-Moos.

Die Ausführungsarbeiten sind vollendet, die Kostenvertheilung gemacht und mit der Abzahlung der Baukosten ist begonnen worden. Behufs der wichtigen Kostenvertheilung mußten noch einige Vermessungen vorgenommen werden.

Das von der Gesellschaft zur Genehmigung vorgelegte Unterhaltungs-Reglement, gegen welches gegründete Oppositionen eingelaufen sind, mußte derselben zur Umarbeitung wieder zugestellt werden.

Lobsigensee-Tieferlegung.

Nach einigen projectirten und von der Regierung genehmigten Abänderungen am Plane bezüglich auf die Seebachbrücke und die Canalrichtung unterhalb derselben, begannen im Spätherbst die Ausführungsarbeiten.

Kernenried-Zauggenried-Moos.

Gegen die öffentlich aufgelegten Ausführungspläne für das untere oder Zauggenried-Moos sind während der Auflagefrist nicht weniger als 14 verschiedene Einsprachen eingelangt, von welchen einige als begründet sich herausstellten, die Mehrzahl aber nicht. Die definitive Genehmigung des Planes erfolgte am 1. April. Die Ausführungsarbeiten sind zur Veraccordirung ausgeschrieben und es soll im kommanden Frühling der Anfang damit gemacht werden.

Die Angelegenheiten des obern oder Kernenried-Mooses ruhen fort.

G w a t t - T h a l i - M o o s .

Die Gesellschaft hat bis jetzt unterlassen, ihr Unterhaltungs-Reglement einzureichen; sie wird gemahnt werden.

V e c h i g e n - M o o s .

Die Gesellschaft petitionirte um Fällenlassen des Haupt-Seitenkanals oder aber um eine veränderte Richtung desselben. Eine angestellte Untersuchung ergab, daß nur dem letzten Begehrten ohne Nachtheil für das Ganze entsprochen werden konnte. Das neue Projekt erhielt die Genehmigung der Regierung.

Dieser Seitenkanal bildet den Schluß des Werkes und wird demnächst in Angriff genommen werden.

O p p l i g e n - H e r b l i g e n - M o o s .

In einer gegen Ende Jahres eingelangten Vorstellung erklärt nun die Gesellschaft, das Unternehmen ausführen zu wollen. Nur ersucht sie die Regierung, die Stellung des Unternehmens gegenüber der Bachgenossenschaft von Wichtach näher in's Auge zu fassen und die Verhältnisse nochmals in reifliche Erwägung zu ziehen.

L i m p b a c h - C o r r e k t i o n .

Da wir ohne jeglichen Bericht von Seite der Gemeinde Bätterkinden bleiben, wie weit sie mit ihren im letzten Jahresbericht erwähnten Unterhandlungen gekommen sei, so mußte dieselbe gemahnt werden und um einen Schritt weiter zu gehen, ward dem Baudepartement von Solothurn der Wunsch dieser Gemeinde mitgetheilt, mit dem Ersuchen, seine Ansichten darüber zu äußern und sich auszusprechen, ob allfällig Neigung vorhanden wäre, durch ein betreffendes Exekutions-Konkordat zwischen den Kantonen die bestehenden Verträge zu substituiren. Da eine Antwort hierauf nicht erhältlich

war, so entschloß sich die Direktion, um den Wünschen der Gemeinde Bätterkinden Rechnung zu tragen, eine Revision des Planes Zimmerli vornehmen zu lassen und auf das Ergebniß derselben gestützt, noch einen letzten freundlichen Versuch mit Solothurn zu wagen. Die Aufnahmen zu dieser Revision wurden noch zu guter Jahreszeit gemacht und der ganze Entwurf nebst Kosten-Anschlag seither fertig ausgearbeitet.

Die Verständigungsversuche Bätterkinden's mit den bucheggbergischen Gemeinden scheinen erfolglos geblieben zu sein. Dieselbe hat sich darüber bis jetzt trotz Mahnung nicht ausgesprochen.

Juragewässer-Korrektion.

Das Berichtsjahr war in Bezug auf diese wichtige Angelegenheit ein Jahr des Stillstandes. Die Bundesbehörden scheinen durch die Renitenz der obren 3 Kantone etwas entmuthigt worden zu sein; es ist wenigstens von ihrer Seite der Sache keine neue Anregung gegeben worden.

Unter diesen Umständen haben wir uns entschlossen, die Frage einmal ernstlich nur vom bernischen Standpunkte aus in's Auge zu fassen und technische Ermittlungen über eine allfällige Eindämmung der untern Bihl und die rationelle Korrektion der Aare vornehmen zu lassen. Die betreffenden einlässlichen Studien sind im Gange und werden im nächsten Jahre der Regierung zu Handen des Großen Rathes vorgelegt werden.

Von Seite einer Gesellschaft französischer Wasserbaukundiger wurde uns ein Entwurf für eine Partial-Korrektion eingereicht, welcher in den Hauptmomenten von allen früheren abweicht. Die Autoren dieses Entwurfes theilen das große Moos mit den Seiten oder Obermöösern in 3 Zonen; in die erste Zone fallen die Seitenmöser und der oberste Theil des Großmooses bis hinab zu einer Linie gezogen von etwas ostwärts Müntschemier unter der Kanalmühle hin auf die von dieser Mühle in der Richtung nach Kerzerz gehende alte

Straße und dieser entlang bis zum Südende des Mooses zwischen Kerzerz und Fräschelz; in die zweite Zone alles Moos zwischen dieser und einer Linie, die von Gampelen aus, etwas ostwärts gebogen sich bis in den Straßenwinkel bei Galmiz erstreckt, wo die Innsstraße von der Alarberg-Murtenstraße abzweigt; die dritte Zone endlich begreift den Rest des Großmoos-Gebietes gegen die Seen zu in sich. Statt nun den Wasserstand der Seen zu senken, will der Entwurf die erste Zone ganz, die zweite theilweise, da sie den schädlichen Einflüssen der Hochwasser unterworfen bleiben, mittelst Kanalisationen und Drainage entwässern; die Fläche der dritten Zone dann will er mittelst Geschiebs-Anschwemmung aus der Aare erhöhen und zwar um 2' 3", wozu ein bei Bargen einmündender Kanal dienen soll, der sich auf den Grenzen der zweiten Zone in 3 verschiedene Arme theilt. Das Ergebniß der Untersuchung dieses Entwurfes konnte uns nicht veranlassen, den daherigen Vorschlägen weitere Folge zu geben.

Seeland-Mösse.

Da seit unserm letzten Berichte die Eigenthümer der Seiten- oder Obermöser sich begnügten, einer Torf-Exploitations-Gesellschaft, welche nun den Hagneck-Tunnel nach La Nicca nur in kleineren Dimensionen auf ihre Kosten erstellt hat, die Anlage eines Abzugkanals zu ihrem Zwecke zu gestatten, im Uebrigen aber die Entsumpfung der schönen Möser fortwährend liegen lassen, so hielten wir für angemessen, uns dieser Sache ernstlicher anzunehmen. Wir schlagen zu den Seitenmössern den obersten höchsten Theil des Großmooses bis hinab unter die Kanalmühle; über diese sämtlichen Obermöser, welche einen Flächeninhalt von wenigstens 8000 Zuercharten umfassen und vermöge ihrer Höhenlage ohne Tieferlegung der Seen mit verhältnismäßig geringen Kosten ganz trocken gelegt werden können, haben wir eine Voruntersuchung angeordnet, um den Grundeigenthümern annähernden Aufschluß über die Kosten und die einzelnen Details des Entsumpfungs-Unternehmens geben zu können und um sie zu be-

stimmen, die Ausführung auf dem gewöhnlichen Wege an die Hand zu nehmen. Sollte dieses nicht möglich sein, was im nächsten Jahre versucht werden wird, so würden wir uns wohl entschließen, der Regierung vorzuschlagen, ein bezügliches Ausführungsgezetz dem Großen Rathen zur Annahme vorzulegen.

Konolfingen-Moos.

Das Unterhaltungsreglement wird ergänzt und im nächsten Jahre vorgelegt werden.

Brienzensee-Tieferlegung.

a. Räumung der Aare bei Interlaken.

Wir haben schon im letzten Berichte angedeutet, daß die Aarbreite von 170 Fuß von den Technikern zu gering berechnet sein könnte. Gewisse Wahrnehmungen bestärkten uns in dieser Vermuthung und veranlaßten uns, beim Regierungsrathen die Ermächtigung auszuwirken, die Frage durch die Herren Ingenieurs Grünicher und Studer noch genau untersuchen zu lassen, bevor auch im obern Flußrevier die neuen Uferlinien und mit ihnen die Uferbauten fixirt würden. Das Gutachten dieser Fachmänner bestätigte so ziemlich unsere Annahme; es sagt, daß unterhalb der Zollbrücke, wo das Wasser seine normale Geschwindigkeit angenommen, eine Flußbreite von 170 Fuß vielleicht genüge und eine Veränderung an den dort bereits ausgeführten Uferbauten voraussichtlich nie nothwendig werde, daß aber auf wärts der Brücke die Breite trichterförmig bis auf 250 Fuß zunehmen müsse, um auch beim höchsten Wasserstande den nothwendigen Abfluß zu ermöglichen. Dieses Ergebniß bestimmte uns, die Uferbauten schon im März abzubrechen und mit dem Unternehmer abzurechnen, was nach den Vertragsbestimmungen ohne Nachtheil für uns geschehen könnte. Seither sind diejenigen Bauten, welche den Anforderungen des Expertengutachens entsprechen, projektirt, für einen größern Theil derselben die erforderlichen Geldmittel vom Großen Rathen angewiesen und dieselben verdingweise

wieder dem gleichen Unternehmer zur Ausführung übertragen worden; im Anfang des nächsten Jahres werden die daherigen Arbeiten beginnen.

Die neue linkseitische Uferlinie von der Vinder'schen Besitzung bis hinauf in den See ist nach erfolgter Auflage des Planes vom 29. Dezember von der Regierung genehmigt worden.

Nach derselben macht nun die trichterförmige Ausweitung des Flusoprofils die Erwerbung eines Stückleins Privatland oben am See nöthig; es ist Aussicht vorhanden, daß dieses gegen Ueberlassung von gewonnenem Alaregrund geschehen kann.

Die Kosten der sämmtlichen Ufer- und Neckwegbauten in den Jahren 1858 und 1859 belaufen sich auf zusammen Fr. 26,734. 42.

Die Räumungsarbeiten hingegen wurden in der ersten Jahreshälfte ununterbrochen wie früher betrieben; die ausgebaggerten Leitkanäle gestatteten, bei geöffneten Schleusen bedeutende Massen im Trockenen mit der Schaufel auszuheben. Mit dem Eintritt des Sommerhochwassers wurden die Arbeiten eingestellt und erst nach Rückkehr des niedern Wasserstandes am 25. Oktober wieder begonnen. Wir gedenken, in diesem Winter 1859/1860 das Unternehmen möglichst seiner Vollendung nahe zu rücken und haben zu dem Ende auch die zweite Staatsbaggermaschine im Seelande zur Verwendung auf den Bauplatz transportiren lassen.

Allen Anzeichen nach wird der Erfolg, den man sich von der Unternehmung der Tieferlegung des See's versprochen hat, vollständig erreicht werden.

Drei Gemeinden, Bönigen, Brienz und Ringgenberg, mußten nach Mitgabe des Gesetzes vom 20. Mai 1854, betreffend das Verfahren in Streitigkeiten über öffentliche Leistungen, angehalten werden, bei der Beschaffung der zum Bau nöthigen Geldmittel mitzuwirken, wessen sie sich aus nichtigen, vielleicht auch nur aus Scheingründen, enthalten wollten.

Der im letzten Bericht erwähnte Vertrag mit den Uferanstößern zwischen dem Mühlekanal und den Schleusen kam zum definitiven Abschluß und wurde am 11. April von der Regierung genehmigt.

b. Haslethal-Entsumpfung.

Das ganze Projekt ist vollendet; es wird noch ein technisches Gutachten darüber eingeholt. Nichts wird von unserer Seite hindern, im nächsten Jahre, die Einleitungen zur Ausführung oder diese selbst zu beginnen, wenn die untern Arbeiten es erlauben.

Die Marchungs- und Klassifikations-Commission wurde ergänzt und aufgefordert, ihre Aufgabe zu lösen.

c. Aare-Korrektion unterhalb Unterseen.

Das Projekt für den Durchstich und Leitdamm im Gurben konnte nicht beendigt werden. Der mit dieser Arbeit betraute Ingenieur ist so sehr mit den Aare-Räumungs-Anlegenheiten und was damit zusammenhängt, beschäftigt, daß ihm, namentlich in den letzten beiden Jahren, für sonstige Arbeiten zu wenig Zeit bleibt.

d. Korrektion von Wildbächen.

Lombach.

Die Lombachpläne konnten aus dem gleichen Grunde nicht vollendet werden, aus welchem der Projekt für den Gurbendurchstich zurückblieb. Die mit Rücksicht auf die schon aufgewendete Bausumme sehr dringliche Aareräumung geht ihrer Vollendung entgegen, worauf sofort die Arbeiten für den Lombach an die Reihe kommen werden.

Hausenbach, Wandelbach, Otschibach u. s. w. im Haslithal.

Die Korrektion dieser Bäche ist nur im fertigen, neuen Projekt über die Haslithal- und Brienzerboden-Entsumpfung

enthalten und wird fürderhin unter dieser Rubrik behandelt werden, sofern der Entwurf als ein Ganzes ausgeführt wird.

G ü r b e.

a. Untere Abtheilung, Belp, Aare.

Die Schlußbauten für diese Abtheilung sind im Gange, konnten aber in diesem Jahre nicht ganz zu Ende geführt werden.

Einer der Haupt-Seitenkanäle mußte auf Reklamation von Grundbesitzern hin noch verlängert werden.

Die Verlängerung der Sifernwand im Schmittenmätteli wurde ausgeführt und wir hoffen, daß das Unternehmen dadurch allen auf die Brunnen-Angelegenheit bezüglichen Verpflichtungen ein volles Genüge geleistet haben wird.

Der Wiederaufbau der obern eingestürzten Belpbrücke ward begonnen und nebst den Anfahrten zu Ende geführt. Das Werk wird in Bezug auf Solidität und auch sonst nichts zu wünschen übrig lassen. Leider haben wir aber bei diesem Baue ein neues Unglück zu beklagen, den Tod des Unternehmers Jaussi; er fiel unter einen herabglitschenden Quaderstein. Der Bau der Brücke wurde von einem Bruder des Verunglückten vollendet.

Der Unterbau für die untere Belpbrücke im Steinebach ward für eine hölzerne Oberwand berechnet. Die auf die Ausschreibung hin erfolgten Angebote für den letztern ergaben aber einen so hohen Preis, daß wir uns entschlossen, den sehr billigen Bau der obern Brücke aus Tuffstein zum Muster zu nehmen, wenn er sich bewähre, was also nicht der Fall war. Unsere Wahl fiel nun auf einen eisernen Oberbau, der nach einer Stein-Construktion, die hier jedoch sehr hoch käme, am Wenigsten Unterhalt kostet, und im Vergleiche zu einem Holzbau weit größere Vortheile bietet. Die Regierung genehmigte die Wahl und da der Unterhalt der Brücke dem Staate auffällt, so erachtete sie für billig, daß die Mehrkosten gegenüber einer Holz-Construktion vom Staate getragen wer-

den. Die Brücke wird im kommenden Frühjahr vollendet sein.

In Bezug auf die Wegschaffung der Haufen Kanalerde längs dem Hauptkanal stellten die Landeigenthümer zum Theil exorbitante Forderungen, wie wir uns denn überhaupt mit keinem Unternehmen beschäftigen, wo so wenig uneigennütziges Entgegenkommen zu finden ist als hier. Es blieb uns indeß nichts weiter übrig, als einzelne gemäßigte Vorschläge anzunehmen und den Rest des Materials verdingweise zu beseitigen, um der Verzinsung des Bodens für die Erdablagerung ein Ende zu machen, die hier geleistet werden mußte. Mit der fraglichen Erde wurden die nach Erstellung des Hauptkanals unnöthig gewordenen obersten Strecken der Hintergräben aufgefüllt und das dadurch gewonnene Land kann nun verwerthet werden.

Auch die Angelegenheit der Erstellung neuer Kommunikationswege im Entsumpfungsgebiete wurde in diesem Jahre definitiv erledigt, so daß nun jedes Grundstück jeder Zeit offene Zu- und Bonfahrt hat.

In Sachen der Mehrwertsschätzungen ist der Entscheid des Regierungsstatthalteramts erfolgt; der Befund der Schäfer ist dadurch in allen Theilen zu Recht erkennt worden. Viele Beteiligte haben jedoch den Refurs an den Regierungsrath erklärt und es ist uns das Geschäft zum Vorbericht zugewiesen worden. Nachdem wir uns noch von Sachverständigen ein Gutachten über die Grundsätze, welche im Schätzungsbefinden niedergelegt sind, hatten geben lassen, das dem Verfahren der Schäfer volle Berechtigung zuspricht, erlangelten wir nicht, der Behörde unsere Anträge zu hinterbringen; dieselben circuliren noch bei den übrigen vorberathenden Direktionen.

Die Vorschläge des Ausschusses für Aufstellung eines Unterhaltungs-Reglementes sind eingetroffen und werden geprüft werden.

Wir gedenken, im nächsten Jahre mit dieser Abtheilung in allen Richtungen abzuschließen.

a. Mittlere Abtheilung, Belp-Lohnstorsbrücke.

Am 19. fand in Rümligen eine erste Besprechung mit der weitern Commission Namens der betheiligten Landbesitzer über die neuen Kanalprojekte statt. Das Ergebniß dieser Versammlung wurde in ein Protokoll gefaßt, um bei der definitiven Ausarbeitung der Pläne diesen und jenen Wünschen so weit thunlich Rechnung zu tragen. Der definitive Entwurf wird voraussichtlich bis im nächsten Frühjahr vollendet aufgelegt werden können.

e. Obere Abtheilung im Gebirge.

Wir haben schon früh im Jahr mit der Aufnahme eines Planes über das ganze betheiligte Gebiet dieser Abtheilung beginnen lassen, um, wie wir im letzten Berichte andeuteten, darauf gestützt, die Art und Weise der Ausführung auf einen andern Fuß zu setzen. Die Arbeit konnte aber im laufenden Jahre nicht beendigt werden. Mittlerweile wurden die Schwellenbauten gemeindewerkweise, ungefähr wie letztes Jahr, im Juli wieder begonnen, sie beschränkten sich jedoch meistens auf Ausbesserungen der bereits gemachten Schwellen, deren Fallboden nicht genügend versichert wurden. Die Konstruktion dieser Schwellen hat überhaupt ihre großen Schwierigkeiten.

S a h l i - H e r r m a n d i n g e n - M o o s .

Über die Angelegenheit dieser Unternehmung sind wir ohne alle Nachrichten. Wenn schon etwas entlegen, werden wir uns doch demnächst durch eine Lokalbesichtigung von dem Stande der Dinge überzeugen.

B ü r e n z u m H o f - M a t t e n .

Weder eine Antwort in Bezug auf die nicht ausgeführten Kanäle noch ein Unterhaltungsreglement ist bis jetzt von der Gesellschaft eingelangt.

Wengi-Moos und Scheunenbergs-Janzene-
haus-Schottwyl-Matten.

Einige neue Seitenkanäle wurden projektiert und der Entwurf der Commission der Gesellschaft zur Auslage übermittelt. Diese ließ das Geschäft liegen bis wir auf erhobene Klagen hin mahnten. Die Seitenkanäle bilden nahezu den Schluß der Unternehmung.

Rüttithal-Moos.

Das Werk kam trotz des Beschlusses der Gesellschaft vom 27. Oktober 1858 auch dieses Jahr nicht zur Ausführung aus Gründen der Uneinigkeiten unter den Beteiligten. Wir haben nun für den Beginn der Arbeiten eine letzte Frist bis zum 1. Mai 1860 gestattet.

Gerzensee-Tieferlegung.

Nachdem wir noch die Ansprüche des Eigenthümers der Mühle am Seebach auf den Wassergehalt des Sees technisch begutachten ließen, hat nun die Gesellschaft den Rechtsweg gegen denselben betreten, um über die Tragweite dieser Ansprüche ins Reine zu kommen. Bis nach Erledigung dieses Handels will sie die Inangriffnahme der Ausführungsarbeiten verschieben.

Agelsee-Trockenlegung.

Die Regierung hat beschlossen, das Begehren der freiburgischen Gemeinde Kerzerz um Ertheilung des Expropriationsrechtes gegen die bernischen Opponenten dem Großen Rathen nur dann empfehlend vorzutragen, wenn eine Erklärung von Seite der freiburgischen Regierung vorliege, daß im Falle der Ertheilung des Expropriationsrechtes, die freiburgischen Kantonsbehörden vorkommenden Fällen gegenüber bernischen Kantonsangehörigen Gegenrecht halten werden. Diese Erklärung ist bis zum Jahresschluß nicht eingelangt.

Sigau-Lichterswyl-Moos und Korrektion
der angrenzenden Waldbäche.

Das Unternehmen ist vollendet; die technische Untersuchung der ausgeführten Arbeiten lieferte sehr befriedigende

Resultate. Leider zerstörte eine ungeheure WassergröÙe, welche ein am 3. Juni über die betreffende Gegend sich entladenes Hochgewitter bewirkte, einen bedeutenden Theil des bebauten Werkes; die meisten Ueberfälle und Versicherungsarbeiten an den neuen Kanälen wurden weggerissen und allenthalben arge Verheerungen angerichtet. Allseitigen Anträgen zufolge stellte die Regierung auf dieses Ereigniß hin sämmtliche das Entwässerungs- und Korrektionsgebiet durchströmende Gewässer nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 3. April 1857 unter öffentliche Aufsicht. Die Herstellungsarbeiten wurden sogleich in Angriff genommen und rasch beendigt.

Ein Entwurf Unterhaltungsreglement ist zur Durchsicht eingelangt.

Bätz i w y l = M i r c h e l - M o o s.

Die Ausführungsarbeiten sind bedeutend vorgerückt; der Abschluß wird im nächsten Jahre erfolgen können.

Für die Ableitung des Röhnkofenbaches wurde der Gesellschaft zur Unterhandlung der Oftwestbahnverwaltung ein Entwurf ausgearbeitet.

W i e d l i s b a c h = M o o s.

Die Statuten und Pläne wurden nach erfolgter öffentlicher Auflage unterm 17. Januar von der Regierung genehmigt und unmittelbar darauf die Ausführungsarbeiten begonnen. Verschiedene Abänderungen am Plane, welche durch die Verhältnisse geboten wurden, wurden genehmigt; auch mußte das Entwässerungsgebiet erweitert werden in der Richtung gegen die Aare, um den Zweck der Entwässerung auch in jener Gegend zu sichern.

Die Umsicht und Thätigkeit der Commission bürgt für eine rasche, sachgemäße Ausführung der Unternehmung.

S ch w a r z e n b u r g = A l l m e n d.

In dieser Angelegenheit ist seit dem letzten Berichte nichts geschehen; die Ausgabe für einen neuen Schulhausbau

scheint die Ursache davon zu sein. Wir werden indeß dieses nützliche Unternehmen nicht aus den Augen verlieren.

Das Brühimoos bei Worb.

Die Ausführungsarbeiten wurden, zwar mit Unterbrechungen, fortgeführt; sie gehen ihrer baldigen Vollendung entgegen.

Bingelz = Brühl = und Tschäppit = Matten.

Nach geschehener Auflage der Statuten und Pläne erfolgte am 1. April die Genehmigung derselben durch den Regierungsrath.

Wir werden nun ein Quer = Nivellement über das Entwässerungsgebiet aufnehmen lassen, um darnach die Richtung der nöthigen Drainzüge bestimmen zu können.

Wikhardtswyl = Moos.

Die Ausführungsarbeiten haben begonnen und sind weit vorgerückt.

Es wurde ein neues Kanal = Nivellement aufgenommen, um den Abfluß des Moorwassers aus der größtmöglichen Tiefe zu combiniren und zu bewerkstelligen.

Walfingen = Moos.

Eine Anzahl Eigenthümer an diesem Moos haben Schritte gethan, um dem Beispiele der Eigenthümer des Wikhardts-Mooses zu folgen, d. h. das Hauptmoos hauptsächlich durch Tieferlegung des Viglenbach nachhaltig trocken zu legen und auch vor Ueberschwemmungen zu sichern. Wir haben nicht ermiangelt, den Unregenden die hierzu nöthigen Anleitungen zu ertheilen und hoffen im nächsten Berichte das Zustandekommen der Unternehmung melden zu können.

Thonissbach = Vorreftion.

Der Thonissbach überschwemmt und verheerte öfter die oberher dem Gwattmoos bei Schloßryl gelegenen Güterstücke

und versandete auch in bedeutendem Maße die Kanalanlagen auf letztem Moose. Die Anstößer einigten sich daher, den Bach zu korrigiren und verlangten zu dem Zwecke die technische Hülfe des Staates. Wir haben dem Begehrten entsprochen, den Bauplan mit Kostenanschlag anfertigen und den Petenten zur Ausführung zustellen lassen.

Stofern = Moos.

Die Arbeiten wurden im Frühjahr in Angriff genommen und gegen Jahresende vollendet.

Korrektion des Unter-Alchenstorfbaches.

Die Statuten sind am 7. Dezember unter Bedingungen genehmigt worden. Die Ausführung der Bachkorrektion ist noch nicht gesichert, indem die Beteiligten nicht einig sind.

Denzbach - Korrektion.

Die Denz, ein rechtseitiger Zufluss der Aare und unterhalb Wangen in dieselbe einmündend, führt viel Geschiebe mit sich. Ihr Bett hat damit im Verlaufe der Zeit sich bedeutend erhöht, so daß das nunmehrige Bachprofil das Hochwasser nicht mehr zu fassen vermag; es treten daher fortwährend Überschwemmungen ein, welche das umliegende Land versumpfen.

Soweit der Bach im Gemeindsbezirke Niedtwyl liegt, soll derselbe nun vorläufig korrigirt werden. Die dortigen Landbesitzer haben sich zu dem Ende zu einer Gesellschaft vereinigt und Ausführungsstatuten entworfen, welche unterm 19. Dezember genehmigt worden sind.

Die Aufnahmen für den Korrektionsplan haben bereits begonnen.

Zum Schluße lassen wir eine Uebersicht über die Ausgaben der Direktion während des Berichtsjahres folgen: