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: 30.11.2025

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

Dieser Ausfall erzeigt sich nur gegenüber dem Büdgetkredit, in Wirklichkeit aber ist kein Ausfall, da vom ordentlichen Wasserbau eine Uebertragung von Fr. 3172. Ap. 27 gemacht wurde.

Außerordentliches Büdget.	
Büdgetansatz Fr. 74,668. 84 Verwendung.	Fr. Rp.
Reuchenettestraße sammt Neubau der Bözingen- brücke	87,682. 39
weisungen " 13,581. 03	88,249. 87
Ersparniß:	567. 48
Als Vorschußzahlung durch die Kantonskasse auf Rechnung des von der Domänenkasse zu über= nehmenden Schatzungsbetrages, wurden pro 1859 verausgabt: Für das neue Salzmagazin und Verwalterwoh=	35 846 64
nung mit Stallgebäude in Bern	35,816. 61

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



Uebersicht

ber Rechnungsverhältniffe in ben letten vier Jahren.

	Aredite. 1859.		Ausgeben.							
Ordentliches Büdget.			1859. '		1858.		1857.		1856.	
1) Roften des Direktorialbüreau's und der Bezirksverwaltung.	Fr.	Rp.	Fr.	Mp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
a. Besolbung bes Sekretärs, Oberingenieurs, bes Kantons- baumeisters und der 6 Bezirksingenieure b. Büreaukosten, inbegriffen die der Beamten c. Reisekosten des Direktors und der Beamten	26,000 18,000 7,000	_	25,922 17,757 7,319	94 23 51	24,427 13,111 6,613	40 05 55	26,000 12,257 6,929	50 06	26,000 12,067 6,951	75 31
Summa:	51,000		50,999	68	44,152	-	45,186	56	45,019	06
2) Hochbau. a. Orbentlicher Unterhalt, geht auf Rechnung ber Finanzs birektion, Abtheilung Domänen und Forsten Rachtrebit des Gr. Rathes und Einnahmen, zusammen	90,000 43,332	63	ingrikarus Treft iza educaju in		o la S tantinus La grandicada Militaria de la grandicada					2.
Barrers Comma:	133,332	63	132,109	66	114,156	80	90,394	28	89,970	85
b. Neubauten, mit Ginnahmen durch Bezugsanweifungen .	63,149	10	59,252	67	35,014	90	31,394	-	40,393	03
3) Stragen - und Brudenbau.								 	-	-
a. Orbentlicher Unterhalt. 1. Besoldungen der Oberwegmeister und Wegmeister. 2. Materialfuhren, Rüstung, Ankauf von Griengruben, Kunstarbeiten, Unterhalt und Brandassekurang-Beiträge für Brücken. 3. Entschädigungen für Straßenpflasterunterhalt und haus-	/g = 50 ()	1000					10.783		• 98/039	
gurudsehungen	311,000 22,490	67								
b. Neubauten mit Gemeinds= und Privatbeiträgen	333,490 268,962	67 57	331,348 267,722	37 95	337,12 7 233,202	47 72	315,402 275,502	91 54	306,984 234,061	42 40
Summa:	602,453	24	599,071	32	570,330	19	.590,905	45	541,045	82
4) Wafferbau.	A RESIDENCE OF THE PARTY OF THE				distribution of	-		220-000-00	stativistica mateinispas	Comparation of
a. Orbentliche Unterhalts- und Berwaltungefosten sammt Einnahmen burch Bezugsanweisungen . b. Neubauten, mit Einzahlung ber Gemeinde Unterseen	22,719 4,600	61	19,299 6,672	59 27	16,319 43,993	40 87	22,756 14,551	66 87	11,929 22,973	10 94
Summa:	27,319	61	25,971	86	60,313	27	37,308	53	34,903	04
Bilanz.				E CONTROL OF		BORNESO	CONTRACTOR REPORTERS	-	CONTRACTOR OF THE PARTY OF THE	A CANTINGO
Der Gesammtfredit mit Nachtredit, Beiträgen und Einnahmen pro 1859 beträgt Fr. 743,921. 95 Das Gesammtausgeben nur	20,5,163	3.1	, 299 (131) - 302 208, 1	(20)- (8)	1984 (S. C.) 1984 (S. C.)				. Assessed the	
Auf Rechnungsabschluß bleiben unverwendet Fr. 8,626. 42	333 100	103,		-		1.6	,	17		
Außerordentliches Budget.	91.000									
Reuchenette-Straße mit Inbegriff der Bözingenbrude, sammt Einnahmen	88,249	87	87,682	39	201,116	81	166,792	31	84,653	35

Verwaltungsbericht

ber

Direktion der öffentlichen Bauten, 20bth. Eisenbahnen und Entsumpfungen.

(Direktor: Herr Regierungsrath Sahli.)

Gefetgebung.

(Die Concessionen für Eisenbahnbauten werden in diese Rubrik gebracht, weil dieselben von der gesetzgebenden Beshörde 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 letzen Jahre Behufs der Abänderung mit der Kommission geprüften Reglementen, viele sehr wesentliche Neuerungen, welche mannigsach in die Bestimmungen unseres Civilgesetzes eingreisen. Die Direktion hat dieses Reglement auf das Einläßlichste mit der Kommission durchberathen bis auf die Güter-Klassission und

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

Oftwestbahn.

Die Verwaltung dieser Gesellschaft machte darauf auf= merksam, 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; fie ersuchte deßhalb, es möchte dieser Art. 38 aus der Konzession gestrichen wer-Hiezu konnte die Direktion nicht Sand bieten. gegen fand sie und sie wurde darin durch die bezüglichen Be= schlüsse der Regierung unterstützt, daß durch eine authentische Interpretation des Artikels die fraglichen Bedenken gehoben werden können, ohne daß der Staat fich feine vertragsmäßigen Rechte zu vergeben brauche. Es wurde sonach ein bezügliches Interpretationsdekret dem Großen Rathe vorgelegt und am 5. November von demselben genehmigt.

Da außer den an der Linie Bern-Kröschenbrunnen zunächst betheiligten Gemeinden noch andere Gemeinden des Kantons, namentlich die jurassischen, durch Uebernahme von Bahnaktien sich bei dem Unternehmen zu betheiligen wünschten und die gleiche Vergünstigung wie jene in Bezug auf die vorschußweise Aktien=Einzahlung durch den Staat beanspruchten, so ward dem Großen Rathe ein daheriges Ergänzungsdekret zu dem Dekrete vom 20. November 1858 vorgeschlagen und von diesem auch unterm 2. März 1. J. genehmigt. Die Konzessionen für die Strecke Bern-Biel wurde auf Verlangen der Gesellschaft, vom Großen Rathe unterm 22. Dezember um 6 Monate verlängert, vom Datum der Bundessgenehmigung an gerechnet.

Jurabahnen.

Das Comite für Erstellung einer Eisenbahn durch das St. Immerthal follte, gemäß der ihm ertheilten Konzeffion 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 Gisenbahngesellschaft des industriellen Jura berufen zu dürfen glaubte. Die Unzuverlässigkeit dieser lettern Gesellschaft aber, von welcher die bernischen Staatsbehörden Proben hatten, einerseits und andrerseits die gleichen Gründe, welche lettes Jahr dafür= sprachen, die Spezialkonzession für die Elsgauerbahn erlöschen zu laffen, 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 ift nun erloschen und es steht in dieser Beziehung einer sich allfällig bildenden Gesellschaft für ein durch den ganzen Jura sich ziehendes rationelles Bahnnet der Weg offen. Gine offizielle Anzeige, daß ein derartiges Konzessionsgesuch werde eingereicht werden ift 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 beinahe allen Fällen unterbleiben.

Berwaltung.

A. Gifenbahnmefen.

Centralbahn.

In Bezug auf das Personelle sind uns im Berichtsjahre keinerlei Vorschläge abverlangt oder Mittheilungen über ersfolgte 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 hätsen einreichen sollen, um namentlich auch zu ermitteln, oh wirklich die in Art. 8 der Konzessionsakte vom Jahr 1852 den Kantonsbürgern vorbehaltene Vergünstigung ihre Anwendung sinde; 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 Centralbahunetz betheiligten Kantonen anzustreben.

Die Lebhaftigkeit des Verkehres hat trot den ungünstigen

Zeitverhältnissen zugenommen.

Ueber die Besteurung gewisser Eigenthumsgegenstände der Bahngesellschaft hat der Regierungsrath auf die Anträge der Finanz= und der hierseitigen Direktion folgenden Besschluß gefaßt:

Der Grundsteuerpflicht sind unterworfen:

1) Die zu Aeckern, 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 gehören= den 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 Bahngefellschaft ob, bei Ziff. 3 dem Eigenthümer des Grund und Bodens, auf dem die Verbindungswege erstellt sind. Sleichzeitig wurde auch die Beitragspflicht der Gesellschaft an die Kadasterkosten im neuen Kantonstheile sixirt. Klagen über Vernachlässigung des Sicherheitsdienstes ind keine eingelangt. Das in den letzten Tagen des Jahres

stlagen über Vernachläsigung des Sicherheitsdienstes sind keine eingelangt. Das in den letzten Tagen des Jahres stattgefundene Ausgleisen einer Zugslokomotive 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 Uebelstand verlangen wir Abhülfe.

Die Vollendungsbauten nahmen ihren ordentlichen Ver= lauf; wir wollen solche und sonstige Einzelheiten bei den be= treffenden Strecken kurz berühren.

Morgenthal=Bern.

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 Bützberg kam auch in diesem Jahr wieder in Behandlung. Das Bahndirektorium sprach die Geneigtheit aus, am Platze einer Station bei Bützberg, eine solche an der Thunerlinie bei Wichtrach etabliren zu wollen. Der Vorschlag konnte nicht angenommen werden.

Ein Begehren von mehrern anliegenden Gemeinden um Vergrößerung der Station Riedtwyl mittelst Erstellung eines besondern Güterschuppens mußte ebenfalls abschlägig beschie= den 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 Uebernahme eines Theiles der Baukosten. Das Bahndirektorium widersetzte sich aber dem Begehren 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 dasherigen Resultate melden können.

Die Anlage eines neuen Verbindungsweges längs der Schanzenhalde zu direkterer Verbindung der Stadt mit den Länggaß= und Stadtbachquartieren ist angeregt; wir gewär= tigen die hierauf bezüglichen Entschließungen der Gemeinde.

Der Personen = Bahnhof der Hauptstadt konnte auf die von der Bahnverwaltung in Aussicht gestellte Zeit nicht voll= endet werden, da sich bei den Fundationen und sonstigen Arbeiten unerwartete Schwierigkeiten zeigten. Sie suchte deßhalb 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 Ostwestbahn ist gegen Ende Jahres ein Vertrag zu Stande gekommen, wonach der Letztern einstweilen das Mit-Benutungsrecht 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.

Herzogenbuch see=Biel=Nydau.

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 sähen uns in Bälde genöthigt, Falls eine Ausgleichung der obwaltenden Anstände im Interesse des allgemeinen Perkehrs nicht stattfindet, auf unsere eigenen Ermittlungen hin die zum Abschlusse der Angelegenheit nothwendigen Maaßnahmen zu tressen. Ueber den provisorischen Anschluß an die Ostwestbahn haben sich die beiden Bahnverwaltungen verständigt.

Eingegangene Klagen über mangelhafte Cvincidenzen der Bahnzüge und Dampfschiffe in Nydau und sonstige Unregel=mäßigkeiten im Betrieb veranlaßten uns, den Bundesrath zum Einschreiten zu ersuchen.

Bern=Thun.

Zum Schuze der Bahn oberhalb Kiesen und der Aaresbrücke bei Uttigen mußte ein rechter Seitenarm der Aare, der öfters bei Hochwasser die Mächtigkeit des Hauptarmes erreichte und die Bahnanlagen hätte gefährden können, mitstelst eines soliden Streichwehres zugeschwellt werden. Der betressende 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 Concessionsacte die staatliche Genehmigung einzuholen. Der Aufforderung ward entsprochen und die betreffenden Vorlagen

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

Die im letten Berichte erwähnte neue Situation des Thunerbahnhofes langte im Februar ein und wurde, nachsem sich die Einwohnergemeinde Thun im Allgemeinen befriedigend über dieselbe ausgesprochen hatte, am 7. März unter Borbehälten genehmigt; die definitive Genehmigung der ganzen Situation sowie der Details der Hochbaupläne erfolgte am 1. April. Gleichen Tags ward auch eine Abänsderung der Trace außerhalb des Bahnhofes auf der Allmend versügt und zwar auf Reklamation des eidgenössichen Milistär – Departements hin, das durch zu große Annäherung der Bahnlinie an die Aare den nöthigen Spielrarm für die milistärischen Uebungen der Genietruppen verloren sah; durch Verkleinerung der dortigen Bahncurve mittelst Reduction des Halbmessers von 1200 auf 1000 Fuß konnte diese Befürchstung gehoben werden.

Zwischen der Station Ostermundigen und dem Vereinisgungspunkte der Thuners 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 kleinern Stationen wurden, entgegen den Normalien, Holz=Constructionen, umgehende Schindelmäntel und Delfarb=Anstrich nach außen angewen=det, 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 Gümlingen, dem Kreuzungs= punkte der Central= und Ostwestbahn, wurden im letzten Jahre beide Gesellschaften angewiesen, über eine gemeinsame Situation sich zu verständigen. Die spätern hierseitigen Verssuche, diese Verständigung zu erzielen, blieben erfolglos und wir sahen uns genöthigt, 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 Bahnverwalzung 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 Gesfahr für den Betrieb, die definitive Eröffnung der Linie schon auf 1. Juli erlaubte. Die Hochbauten allein standen noch ganz im Kückstande, es war aber allenthalben für provisorische Einrichtungen gesorgt. Bei der amtlichen Prosbefahrt 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 Bollendung der Damm vollkommene Festigkeit erhalten wird.

Bern = Thörishaus.

Für die beiden Stationen auf dieser Strecke wurde das gleiche Bausustem 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 aufsallend vielen Unglücksfälle aufmerksam, die sich bei den Arsbeiten auf dieser Strecke ereignen. Die deßhalb verlangte Untersuchung ergab, daß der Hauptgrund dieser sehr bestauernswerthen Thatsache keineswegs in mangelhaften Betriebsgeräthschaften oder unvollkommenen Arbeitseinrichtuns

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

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

Gemäß eines zwischen der Centralbahn= und der freibur= gischen Bahngesellschaft zu Stande gekommenen Vertrages wird die erstere mit ihrem Personal und Materiel den Bahn= betrieb bis Freiburg übernehmen für so lange bis die Sek= tion Freiburg = Lausanne vollendet sein wird.

Oftwestbahn.

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

Die Aktien = Betheiligungen der verschiedenen Gemein= den bei dem Unternehmen und die damit in Verbindung ste= henden Staatsvorschüsse an dieselben beschäftigen uns längere Zeit; namentlich auch die daherigen Verhandlungen mit den jurassischen Gemeinden.

Die im Aftien=Uebernahms=Vertrag zwischen Gesellschaft und Staat vorgesehenen Ausweise über den Besitz eines Ak= tienkapitals von 10 Millionen Franken und die Verwendung der Summen von 2 Millionen resp. Fr. 400,000 auf die Bahnstrecken Bern=Zug resp. Bern=Kröschenbrunnen wur= den von der Bahnverwaltung geleistet und von der Regie= rung als genügend erklärt. Auf dieses und die späteren Besscheinigungen hin beschloß der Regierungsrath im Berichtsjahre die Leistung folgender Aktien = Einzahlungen mittelst Aushändigung von Centralbahn = Aktien :

am	1. Juni	eine erfte Gi	nzahlur	ig für 400 2	lktien Fr.	200,000
,,	27. Juli	" zweite	"	,, 400	,, ,,	200,000
,,	30. Aug.	" dritte	,,	,, 800		400,000
	24. Oft.	, vierte	4,,	,, 400		200,000
	14. Nov.	" fünfte	77	,, 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, gesftütt auf den Aftien = Uebernahms = Vertrag durch den Regiesrungsrath, erwählt: Herr Fürsprecher und Ständerath Nigseler in Bern.

Es folgen nun die Vorkommenheiten auf den Abthei= lungen der ganzen Bahnlänge.

Bern = Rröfchenbrunnen.

Die Bundesgenehmigung für diese Strecke erklärte der Bundesrath unterm 15. Februar für erloschen; er erneuerte aber dieselbe gleichzeitig wieder bis zum 1. April 1859; die gleiche Behörde zeigte vor dem setzen 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 sbeschlossen, ihr diese Caution wieder herauszugeben.

In die Schätzungskommission für die Strecke wurden

erwählt:

als erstes Mitglied: Herr alt Ständerath Madeux, in' Arlesheim.

Ersatmänner desselben: " Niklaus Pfyffer = Knörr in Luzern und

" Jakob Zeltner in Neuendorf, Kant. Solothurn:

" zweites Mitglied: " alt Staatsrath Bielmann in Freiburg;

" Ersatmänner desselben: " Nationalrath Vogel in Wangen und

> "Regierungsstatthalter Egger in Aarwangen;

" drittes Mitglied: " Großrath Schneeberger in Schweikhof.

" Ersatmänner desselben: " Großrath Gfeller in Signau und

, alt Regierungsstatthalter Aebersold in Münsingen.

Die verlangten Baupläne im $^{1}/_{1000}$ Maaßstabe für die Strecke von Gümlingen bis Langnau wurden eingereicht und unterm 17. Juni mit Vorbehalt der versügten Stations= und Kreuzungseinrichtungen in Münsingen und im Uebrigen unter den gewöhnlichen Bedingungen genehmigt.

Mit der Ortshehörde von Langnau ward die Lage des dortigen Bahnhofes und der Zufahrtsstraßen zu demselben vereinbaret. Wenn auch Zahl und Baustellen für die übrigen Stationen der Linie bestimmt sixirt 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 kamen 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 ersforderlichen sichernden Vorkehren getroffen.

Die Verhandlungen mit den betreffenden Gemeinden bezüglich auf das Andringen einer Fahrbrücke an den Eisensbahn = Viaduct über die Emme in der Emmenmatt blieben erfolglos; die örtlichen Verhältnisse sind eben von denjenigen bei der Aarebrücke in Vern sehr verschieden und die Petensten sahen ein, daß sie eine entsprechende Verbindung der beiden Flußufer für Fuhrwerke auf andere, weniger kostspieslige 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 ungegrünzbet ist.

Die Pläne für die Brücke in der Emmenmatt wurden am 13. Dezember genehmigt; die Fundationen haben längs stens 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 Gümligen = Langnau war auf Jahresschluß unge= fähr folgender:

Erdarbeiten: 2/7 ganz vollendet,

4/7 in voller Ausführung begriffen und 1/7 noch nicht angegriffen; die Arbeiten sind jedoch so eingeleitet, daß die letzten 1/7 sehr hald in Angriff genommen wer= den 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 vorräthig 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.

Sochban:

Daran ist noch nichts gemacht und noch nichts dergeben

Auf den Strecken Bern = Gümligen und Langnau = Krö= schenbrunnen, für welch' Letztere uns noch keine Baupläne vorgelegt worden, ist noch gar nichts gemacht.

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

Bern=Biel=Neuenstadt.

Die Schätzungskommission für diese Strecken wurde aus folgenden Männern bestellt:

als erstes Mitglied:

Herr alt Staatsrath Castellaz in Freiburg:

" Ersagmänner deffelben:

Fr. Amiet, Gutsbesitzer in Iverdon und

" Heinrich Herrenschwand, Gutsbesitzer in Murten;

" zweites Mitglied :

, Constant Henry, Friedens= richter in Cortaillod;

" Erfagmänner beffelben :

Jahann Monney, alt Syndis fus von Chables, und

" Nationalrath Aug. Rouge= mont in St. Aubin; als drittes Mitglied: Herr Nationalrath Vogel in Wan= gen;

" Ersatmänner 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 Jennsberg über Aarberg und Kosthofen gezogen werden. Sine 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 Viel in Pieterlen oder Bözingen suchen. Beide Begehren wurden der Bahnverwaltung zur Untersuchung und Vernehm=lassung übermittelt.

Im August reichte die Bahnverwaltung Reconnaissance-Plane für die Strecke ein, die aber weder den Wünschen Aarberg's noch Büren's genehm find. Nach denfelben geht die Bahn von Rollikofen aus über Münchenbuchsee nach luß und Buswyl, wo sie die Aare übersett, weiter in der Rich= tung nach Brügg über die Zihl und mündet dann in einen gemeinschaftlich in Biel mit der Centralbahn zu etablirenden Bahnhof aus. Bedeutende technische Schwieriakeiten, saat die Bahnverwaltung, erlauben ihr nicht, die Linie über Aar= berg oder Büren zu ziehen, von welchen jede erheblich länger als diejenige über Luß ausfallen wurde; sie findet übrigens daß nach ihrem Entwurfe Aarberg in Luß und Büren' in Dozigen ein ziemliches Maaß von Bahn-Nähe gegeben werde, womit sie sich sollten begnügen können; diese Ansicht wollen die Gemeinden aber nicht gelten laffen, 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 schwebend.

Biel = Neuenstadt.

Die konzessionsmäßigen Leistungen in Bezug auf die Kaution von Fr. 500,000 und den Finanzausweis zur Aussführung des Baues hat die Gesellschaft erfüllt. Diesenige Strecke der Linie von der Haltstelle Neuenstadt an dis zur neuenburgischen Kantonsgrenze, beschloß die Bahnverwaltung nach dem Projekte für den Staatsbau auszuführen und ersinchte uns um die Genehmigung derselben; der Regierungszath ertheilte dieselbe unterm 22. Februar und noch im gleichen Monat ward mit den Erdarbeiten begonnen.

Kür den übrigen Theil der Linie (eine Ufer=, nicht eine Berghalden-Linie, das modifizirte Staatsbauprojekt) hat die Bahnverwaltung vollkommen neue Pläne aufnehmen und aus= arbeiten lassen, welche von Neuenstadt an bis hinab zur Ge= meindegrenze Bingelz-Biel mit verschiedenen Vorbehälten unterm 17. Juni, 8. August und 14. Oktober die staatliche Die Staatsdoppel der Plane find Genehmigung erhielten. im 1/1000 dem Maßstab der Aufnahme aufgetragen find mit Fleiß und Genauiakeit ausgeführt. Auch das Plan= stück von der Vingelzergemeindegrenze bis zum Bahnhof Biel liegt uns vor; da aber die Verhandlungen über die Situation dieses Bahnhofes, von welcher der Scheußübergang und die Richtung des Endes des Bahnstückes überhaupt abhängt, noch schwebend sind, so wurde die Genehmigung dieses Planes bis jett 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 Nichtungs- und Niveau-Verhältnisse angelegt worden ist, so hat sich die Bahn-verwaltung angelegen sein lassen, das Bahntrace in Nichtung und Niveau der Straße anzupassen, wodurch weit weniger

Land in Anspruch genommen werden mußte, als es nach frühern 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 Geleisweite derbreitert werden kann, wenn je das Bedürsniß dazu sich erzeigen sollte. Die Expropriationen sind in vollem Gange.

Ueber 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 Rosten 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 ber Sache hindernd entgegen und die Züge der neuenburgischen Gesellschaft halten jett bei Landeron, wo ein besonderer Seehafen angelegt worden ift zum Ueberladen von Personen und Gütern auf die Schiffe und umgekehrt. Dadurch ift Neuenstadt vom Hauptverkehr abgeschnitten und wurde 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 Eingabe der Gemeinde Neuenstadt, beschwerend an den Bun= besrath gewendet, welcher die Franco-Suisse barauf anwies, die in ihrer Konzession vorgesehene Linie bis zur bernischen Kantonsgrenze ungefäumt zu vollenden und in Betrieb zu setzen; die Oftwestbahn dann ift aufgefordert worden, sofort die zum Betriebe der Bahn von der Kantonsgrenze bis Neuen= stadt ausführen zu lassen. Gine vom Bundesrath nach Neuen= stadt veranstaltete Konferenz zwischen Abgeordneten der Kan= tonsregierungen und ber Bahngesellschaften, zum Zwecke, die

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

Bis zum Jahresschluß 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 zirka:

11,400 Kuß soviel als vollendet,

9,800 ,, in Ausführung begriffen und

29,300 ,, noch gar nicht in Angriff genommen. Diesenigen Parthien, auf denen die bedeutendsten Kunstbauten vorkommen und welche die längste Zeit zu ihrer Vollendung fordern, bestinden sich in Ausführung, so daß beim Eintritt der guten Jahreszeit die rückständigen Strecken, die weniger Arbeit ersfordern, bald nachgerückt sein werden. Bedeutende Arbeiten kommen noch auf dem Kopfstück nächst Biel vor, weßhalb die Lage des Bielerbahnhoses beförderlichst sixirt werden muß, damit der Bauplan für dieses Kopfstück genehmigt und mit den Arbeiten begonnen werden kann.

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

Jurabahnen.

Nach dem Erlöschen der St. Immerthalbahn= Konzession ward auch die im letten Berichte erwähnte Kaution herausgegeben.

Die Fragen bezüglich auf die Erstellung von französsischen 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 seiern können.

Die Arbeiten für das juraffische Bahnnet, welche der vom Staat besoldete Ingenieur nach unserm letten Berichte noch zu vollenden übernommen, wurden zu Anfang des Jahres abgeliefert; sie beziehen sich namentlich auf den Anschluß an die Thalbahnen bei Biel. Die Technifer im Jura setzen die Reduktionen von Kadasterplänen fort und besorgten auch einige andere mehr untergeordneten Arbeiten. Die Verwaltung für dieses Unternehmen ward in eine andere Form ge= kleidet; die Gemeinden des Jura votirten eine Summe für die Bahnstudien und setzten dazu einen oberleitenden, aus vielen Mitaliedern bestehenden Rath ein. der seinerseits als ausführende Behörde eine provisorische Bahndirektion auf= stellte, die nun an Plat des frühern Central-Comite getreten ift. Diese Direktion kam mit dem Gesuche ein, es möchte gestattet werden, daß am Plate eines andern Ingenieurs, der Canton&=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 beschränfte bleiben. ba es an den nöthigen Fonds fehlte, ernstlich die Studien zu 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, ab= weichender Meinungen wegen, etwas, und als man endlich damit bis zum Abschlusse gekommen war, faßte die Bahnbe= hörde gegen Ende des Jahres in Bezug auf die Beschaffung der fraglichen Summe wieder Beschlüffe, auf welche die Re= gierung nicht eintreten kann, was fie ihr mittelft Erlaß vom 21. Dezember eröffnen ließ. Wir hoffen aber, zu Unfang des nächsten Jahres die Angelegenheit geordnet zu sehen, da= mit die Bahnstudien fortgesetzt werden können. Die provisorische Direktion gedenkt nun, dieselben verdingweise einem erfahrenen Ingenieur zu übertragen, immerhin jedoch unter der Oberleitung des Kantons=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 erwarret werden dürsen. Wir werden nun der Ursache dieser Ersscheinung 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 dürsen, daß sinanzielle Schwierigkeiten der Grund der Verzögerung bilden.

Gegen Jahresschluß wandte sich die Verwaltung der Gesellschaft an die bernische Regierung mit einer Eingabe, worin sie auseinandersetze, daß ihre Finanzlage sie nöthige, die an ihrem Unternehmen zunächst betheiligten 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 beaustwagen, sich sowohl über die in dieser Sache vorwaltenzund Unsichten der betheiligten Kantons-Regierungen, Freiburg und Genf, als namentlich auch über den Stand der Bahn-Arbeiten zwischen Thörishaus und Lausanne Kenntniß zu versichaffen.

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.

Bätterfinden=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 Unter= nehmungen als Normal=Reglement dienen zu können. Die Senehmigung 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 Opposi= tionen eingelaufen sind, mußte derselben zur Umarbeitung wie= der zugestellt werden.

Lobsigensee=Tieferlegung.

Nach einigen projectirten und von der Regierung ge= nehmigten Abänderungen am Plane bezüglich auf die See= bachbrücke und die Canalrichtung unterhalb derselben, begannen im Spätherbst die Ausführungsarbeiten.

Rernenried=3 auggenried= Moos.

Gegen die öffentlich aufgelegten Ausführungspläne für das untere oder Zauggenried-Moos sind während der Auf-lagefrist nicht weniger als 14 verschiedene Einsprachen einge-langt, von welchen einige als begründet sich herausstellten, die Mehrzahl aber nicht. Die definitive Genehmigung des Planes erfolgte am 1. April. Die Ausführungsarbeiten sind zur Verzachrung ausgeschrieben und es soll im kommanden Früh-ling der Ansang damit gemacht werden.

26

Die Angelegenheiten des obern oder Kernenried-Mooses ruhen fort.

Gwatt=Thali=Moos.

Die Gesellschaft hat bis jetzt unterlassen, ihr Unterhal= tungs=Reglement einzureichen; sie wird gemahnt werden.

Bechigen=Moos.

Die Gesellschaft petitionirte um Fallenlassen des Hauptseitenkanals oder aber um eine veränderte Nichtung desselsben. Gine angestellte Untersuchung ergab, daß nur dem letztern Begehren ohne Nachtheil für das Ganze entsprochen wersden konnte. Das neue Projekt erhielt die Genehmigung der Regierung.

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

Oppligen=Herbligen=Moos.

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

Limpbach = Correttion.

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 Geneigtheit vorhanden wäre, durch ein betreffendes ExekutionsKonkordat 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 Erzgebaiß 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-Auschlag seither fertig ausgearbeitet.

Die Verständigungsversuche Bätterkinden's mit den buch= eggbergischen Gemeinden scheinen erfolglos geblieben zu sein. Dieselbe hat sich darüber bis jetzt trot Mahnung nicht aus= gesprochen.

Juragewässer=Korrektion.

Das Berichtsjahr war in Bezug auf diese wichtige Ansgelegenheit ein Jahr des Stillstandes. Die Bundesbehörden scheinen durch die Kenitenz der obern 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 Zihl 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 Kathes vorgeslegt werden.

Von Seite einer Gesellschaft französischer Wasserbaukuns diger wurde uns ein Entwurf für eine Partial = Korrektion eingereicht, welcher in den Hauptmomenten von allen frühern abweicht. Die Autoren dieses Entwurfes theilen das große Moos mit den Seiten oder Obermössern 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 Gubende bes Mooses zwischen Kerzerz und Fräschelz; in die zweite Zone alles Moos zwischen dieser und einer Linie, die von Gampelen aus, et= was oftwärts gebogen sich bis in den Straßenwinkel bei Galmiz erstreckt, wo die Insstraße von der Aarberg-Murtenstraße abzweigt; die dritte Zone endlich begreift den Rest des Groß= moos-Gebietes gegen die Seen zu in sich. Statt nun den Wafferstand der Seen zu fenken, will der Entwurf die erste Bone gang, die zweite theilweise, da fie den schädlichen Ginflussen der Hochwasser unterworfen bleiben, mittelst Ranali= sationen und Drainage entwässern; die Kläche der dritten Zone dann will er mittelft Geschiebs-Anschwemmung aus der Aare erhöhen und zwar um 2' 3", wozu ein bei Bargen ein= mundender Ranal dienen soll, der sich auf den Grenzen ber zweiten Zone in 3 verschiedene Arme theilt. Das Ergebniß der Untersuchung dieses Entwurfes konnte uns nicht veran= laffen, den daherigen Vorschlägen weitere Folge zu geben.

Seeland = Mööser.

Da seit unserm letten Berichte die Eigenthümer der Seiten= oder Obermöser sich begnügten, einer Torf-Exploita= tions-Gesellschaft, welche nun den Hagneck-Tunnel nach La Nicca nur in kleinern Dimensionen auf ihre Koften erstellt hat, die Anlage eines Abzugkanals zu ihrem Zwecke zu ge= statten, im Uebrigen aber die Entsumpfung ber schönen Mööser fortwährend liegen laffen, so hielten wir für angemessen, uns dieser Sache ernstlicher anzunehmen. Wir schlagen zu den Seitenmöbsern den oberften höchsten Theil des Großmooses bis hinab unter die Kanalmühle; über diese sämmtlich en Obermööser, welche einen Flächeninhalt von wenigstens 8000 Jucharten umfassen und vermöge ihrer Höhenlage ohne Tiefer= legung der Seen mit verhältnißmäßig geringen Roften ganz trocken gelegt werden können, haben wir eine Voruntersuchung angeordnet, um den Grundeigenthumern annähernden Auf= schluß über die Kosten und die einzelnen Details des Ent= fumpfungs-Unternehmens geben zu können und um fie zu bestimmen, 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 Ausführungsgesetz dem Großen Kathe zur Annahme vorzulegen.

Konolfingen=Moos.

Das Unterhaltungsreglement wird ergänzt und im näch= sten Jahre vorgelegt werden.

Brienzersee=Tieferlegung.

a. Räumung der Aare bei Interlaken.

Wir haben schon im letten Berichte angedeutet, daß die Aarbreite von 170 Fuß von den Technikern zu gering berech= net sein könnte. Gewisse Wahrnehmungen bestärften uns in biefer Bermuthung und veranlagten uns, beim Regierungs= rathe die Ermächtigung auszuwirken, die Frage durch die Herren Ingenieurs Gränicher und Studer noch genau untersuchen zu lassen, bevor auch im obern Flugrevier die neuen Uferlinien und mit ihnen die Uferbauten fixirt wurden. Das Gutachten dieser Kachmänner bestätigte so ziemlich unsere Annahme; es sagt, daß unterhalb der Zollbrücke, wo das Wasser seine normale Geschwindigkeit angenommen, eine Flußbreite von 170 Kuß vielleicht genüge und eine Veränderung an den dort bereits ausgeführten Uferbauten voraussichtlich nie nothwendig werde, daß aber aufwärts der Brücke die Breite trichter= förmig bis auf 250 Fuß zunehmen muffe, 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 konnte. Seither find Diejenigen Bauten, welche den Anforderungen des Expertengutachens entsprechen, projektirt, für einen größern Theil derfelben die erforderlichen Geldmittel vom Großen Rathe 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 Linder'schen Bessitzung 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 Flußprofils die Erwerbung eines Stückleins Privatzland oben am See nöthig; es ist Aussicht vorhanden, daß dieses gegen Ueberlassung von gewonnenem Aaregrund gesichehen 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 besdeutende Massen im Trockenen mit der Schaufel auszuheben. Mit dem Sintritt des Sommerhochwassers wurden die Arbeisten eingestellt und erst nach Kückehr des niedern Wassersstandes 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 Bauplat 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, bestreffend das Verfahren in Streitigkeiten über öffentliche Leisstungen, angehalten werden, bei der Beschaffung der zum Bau nöthigen Geldmittel mitzuwirken, wessen sie sich aus nichstigen, vielleicht auch nur aus Scheingründen, enthalten wollten.

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

b. Saslethal-Entsumpfung.

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

Die Marchungs= und Klassistätions = Commission wurde ergänzt und aufgefordert, ihre Aufgabe zu lösen.

c. Aare-Korrektion unterhalb Unterfeen.

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 Mäumungs-Ange-legenheiten und was damit zusammenhängt, beschäftigt, daß ihm, namentlich in den letzten beiden Jahren, für sonstige Arbeiten zu wenig Zeit bleibt.

d. Korrektion von Wildbachen.

Lombach.

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

Saufenbad, Wandelbad, Otidibach u. f. w. im Saslithal.

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

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

Gürbe.

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 Sikernwand im Schmittenmätteli wurde ausgeführt und wir hoffen, daß das Unternehmen das durch allen auf die Brunnen-Angelegenheit bezüglichen Verspflichtungen 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 siel 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 letzern 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 siel 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 Frühjahre vollen= det sein.

In Bezug auf die Wegschaffung der Hausen 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 sinden ist als hier. Es blieb uns indeß nichts weiter übrig, als einzelne gemäßigtere 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 Kommuniskationswege im Entsumpfungsgebiete wurde in diesem Jahre definitiv erledigt, so daß nun jedes Grundstück jeder Zeit ofsene Zus und Vonfahrt hat.

In Sachen der Mehrwerthschatzungen ist der Entscheid des Regierungsstatthalteramts erfolgt; der Besund der Schätzer ist dadurch in allen Theisen zu Recht erkennt worden. Viele Betheiligte haben jedoch den Resurs an den Regierungsrath erklärt und es ist uns das Geschäft zum Vorbericht zuge= wiesen worden. Nachdem wir uns noch von Sachverständigen ein Gutachten über die Grundsätze, welche im Schatzungsbe= sinden niedergelegt sind, hatten geben lassen, das dem Ver= sahren der Schätzer volle Verechtigung zuspricht, ermangelten wir nicht, der Behörde unsere Anträge zu hinterbringen; die= selben circuliren noch bei den übrigen vorberathenden Direk= tionen.

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

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

d. Mittlere Abtheilung, Belp-Cohnstorfbruche.

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

e. Obere Abtheilung im Bebirge.

Wir haben schon früh im Jahr mit der Aufnahme eines Planes über das ganze betheiligte Gebiet dieser Abtheilung beginnen lassen, um, wie wir im letten Berichte andeuteten, darauf gestützt, die Art und Weise der Ausführung auf einen andern Fuß zu seten. Die Arbeit konnte aber im lausenden Jahre nicht beendigt werden. Mittlerweile wurden die Schwel-lenbauten gemeindewerkweise, ungefähr wie lettes 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 Schwierigskeiten.

Sahli = Herrmandingen = Moos.

Ueber 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.

Büren zum Hof=Matten.

Weder eine Antwort in Bezug auf die nicht ausgeführ= ten Kanäle noch ein Unterhaltungsreglement ist bis jetzt von der Gesellschaft eingelangt. Wengt= Moos und Scheunenberg= Janzen= haus= Schnottwyl= Matten.

Einige neue Seitenkanäle wurden projektirt und der Entwurf der Commission der Gesellschaft zur Auflage 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 trot des Beschlusses der Gesellschaft vom 27. Oktober 1858 auch dieses Jahr nicht zur Ausführung aus Grund der Uneinigkeiten unter den Betheiligten. Wir haben nun für den Beginn der Arbeiten eine letzte Frist bis zum 1. Mai 1860 gestattet.

Gerzensee=Tieferlegnng.

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 Ausführungsarbeisten verschieben.

Aegelsee = Trockenlegung.

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

Signau=Lichterswyl=Moos und Korreftion der angrenzenden Waldbäche.

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

Resultate. Leider zerstörte eine ungeheure Wassergröße, welche ein am 3. Juni über die betreffende Gegend sich entlade= nes Hochgewitter bewirkte, einen bedeutenden Theil des been= digten Werkes; die meisten Ueberfälle und Versicherungsar= beiten an den neuen Kanälen wurden weggerissen und allent= halben arge Verheerungen angerichtet. Allseitigen Anträgen zufolge stellte die Regierung auf dieses Greigniß hin sämmt= liche das Entsumpfungs= 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.

Bäziwhl=Mirchel=Moos.

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

Für die Ableitung des Kühnkofenbaches wurde der Gesfellschaft zur Unterhandlung der Ostwestbahnverwaltung ein Entwurf ausgearbeitet.

Wiedlisbach = Moos.

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 Entsumpfungsgebiet erweitert werden in der Nichtung gegen die Aare, um den Zweck der Entsumpfung auch in jener Gegend zu sichern.

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

Schwarzenburg = Allmend.

In dieser Angelegenheit ist seit dem letten 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 Brühlmoos bei Worb.

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

Vingelz=Brühl= und Tichappit=Matten.

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

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

Withardtswyl= Moos.

Die Ausführungsarbeiten haben begonnen und sind weit vorgerückt.

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

Walfringen = Moos.

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

Thonisbach = Rorreftion.

Der Thonisbach überschwemmte und verheerte öfter die oberher dem Gwattmoos bei Schloßryl gelegenen Güterstücke

und versandete auch in bedeutendem Maaße die Kanalanlagen auf letzterm Moose. Die Anstößer einigten sich daher, den Bach zu korrigiren und verlangten zu dem Zwecke die technische Hülfe des Staates. Wir haben dem Begehren entsproschen, den Bauplan mit Kostenanschlag ansertigen und den Petenten zur Aussührung zustellen lassen.

Stokern = Moos.

Die Arbeiten wurden im Frühjahre in Angriff genom= men und gegen Jahresschluß vollendet.

Korreftion des Unter=Alchenstorfbaches.

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

Denzbach = Rorrettion.

Die Denz, ein rechtseitiger Zufluß der Aare und untershalb Wangen in dieselbe einmündend, führt viel Geschiebe mit sich. Ihr Bett hat damit im Verlause der Zeit sich besteutend erhöht, so daß das nunmehrige Bachprosil das Hochswassen nicht mehr zu fassen vermag; es treten daher fortswährend Ueberschwemmungen ein, welche das umliegende Land versumpfen.

Soweit der Bach im Gemeindsbezirke Riedtwyl 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 Aus= gaben der Direktion während des Berichtsjahres folgen: