

**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 Wasserbau eine Uebertragung von Fr. 3172. Rp. 27 gemacht wurde.

### Außerordentliches Budget.

Budgetansatz Fr. 74,668. 84

Verwendung.	Fr.	Rp.
Reuchenettestraße sammt Neubau der Bözingenbrücke . . . . .	87,682.	39
Budget-Bewilligung	Fr. 74,668.	84
Einnahmen durch Bezugsanweisungen . . . . .	„ 13,581.	03
	<u>88,249.</u>	<u>87</u>
Ersparniß:	567.	48

Als Vorschußzahlung durch die Kantonskasse auf Rechnung des von der Domänenkasse zu übernehmenden Schätzungsbetrages, wurden pro 1859 verausgabt:

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

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



der Rechnungsverhältnisse in den letzten vier Jahren.

	<b>Kredite.</b>		<b>Ausgaben.</b>							
	<b>1859.</b>		<b>1859.</b>		<b>1858.</b>		<b>1857.</b>		<b>1856.</b>	
	<b>Fr.</b>	<b>Rp.</b>	<b>Fr.</b>	<b>Rp.</b>	<b>Fr.</b>	<b>Rp.</b>	<b>Fr.</b>	<b>Rp.</b>	<b>Fr.</b>	<b>Rp.</b>
<b>Ordentliches Budget.</b>										
1) Kosten des Direktorialbüreau's und der Bezirksverwaltung.										
a. Besoldung des Sekretärs, Obergeringens, des Kantonsbaumeisters und der 6 Bezirksingenieure . . . . .	26,000	—	25,922	94	24,427	40	26,000	—	26,000	—
b. Bureaukosten, inbegriffen die der Beamten . . . . .	18,000	—	17,757	23	13,111	05	12,257	50	12,067	75
c. Reisekosten 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. Befoldungen der Oberwegmeister und Wegmeister.										
2. Materialfahren, Rüstung, Ankauf von Griengruben, Kunstarbeiten, Unterhalt und Brandassuranz-Beiträge für Brücken.										
3. Entschädigungen für Straßenpflasterunterhalt und Hauszurücksetzungen	311,000	—								
Nachkredit vom Großen Rath und Einnahmen . . . . .	22,490	67								
	333,490	67	331,348	37	337,127	47	315,402	91	306,984	42
b. Neubauten mit Gemeinds- und Privatbeiträgen . . . . .	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
<b>Bilanz.</b>										
Der Gesamtkredit mit Nachkredit, Beiträgen und Einnahmen pro 1859 beträgt . . . . . Fr. 743,921. 95										
Das Gesamtausgeben nur . . . . . „ 735,295. 53										
Auf Rechnungsabluß bleiben unverwendet Fr. 8,626. 42										
<b>Außerordentliches Budget.</b>										
Reuchette-Straße mit Inbegriff der Bözingenbrücke, sammt Einnahmen . . . . . Summa:	88,249	87	87,682	39	201,116	81	166,792	31	84,653	35



## **Verwaltungsbericht**

der

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

---

(Direktor: Herr Regierungsrath Sahli.)

---

#### **Gesetzgebung.**

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

##### **A. Eisenbahnwesen.**

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

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 betheiligten Kantone Kenntniß erhalten haben.

### Ostwestbahn.

Die Verwaltung dieser Gesellschaft machte darauf aufmerksam, daß bei ihr, anläßlich der Contrahirung eines Anleiheus 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 Obligationeninhaber gefährdet würden; sie ersuchte deßhalb, es möchte dieser Art. 38 aus der Konzession gestrichen werden. Hiezu konnte die Direktion nicht Hand bieten. Hingegen fand sie und sie wurde darin durch die bezüglichlichen 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 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 l. 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 Bundesgenehmigung an gerechnet.

### Jurabahnen.

Das Comité für Erstellung einer Eisenbahn durch das St. Immerthal sollte, gemäß der ihm erteilten 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 Comité 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 dafürsprachen, die Spezialkonzession für die Elsgaubahn erlöschen 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 Comité 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 beinahe allen Fällen unterbleiben.

## **Verwaltung.**

### **A. Eisenbahnwesen.**

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

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 Jahreschluß 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 Kantonsbürgern 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 Centralbahnnetz theiligten Kantonen anzustreben.

Die Lebhaftigkeit des Verkehrs hat trotz den ungünstigen Zeitverhältnissen zugenommen.

Ueber die Besteuerung gewisser Eigenthumsgegenstände der Bahngesellschaft hat der Regierungsrath auf die Anträge der Finanz- und der hieseitigen Direktion folgenden Beschluß 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 gehörenden 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 Bahngesellschaft 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 Uebelstand 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 Bützberg kam auch in diesem Jahr wieder in Behandlung. Das Bahndirektorium sprach die Geneigtheit aus, am Plage einer Station bei Bützberg, eine solche an der Thunerlinie bei Wichtrach etabliren zu wollen. Der Vorschlag konnte nicht angenommen werden.

Ein Begehren von mehreren anliegenden Gemeinden um Vergrößerung der Station Niedtwyl mittelst Erstellung eines

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

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

Die Errichtung einer neuen Station bei Worblausen 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 Abschränkungen 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 gewärtigen 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 Foundationen 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 Ostwestbahn ist gegen Ende Jahres ein Vertrag zu Stande gekommen, wonach der Letztern einstweilen das Mit-Genutzungsrecht der Bahnstrecke Bollkofen-Bern (Gümlingen-Wylersfeld inbegriffen) sowie des Bahnhofes Bern gegen eine bestimmte Entschädigung eingeräumt ist. Der Vertrag wird der Genehmigung des Großen Rathes unterbreitet.



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

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

### Bern = Thun.

Zum Schutze der Bahn oberhalb Riesen und der Marenbrücke bei Uttigen 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 zugeschwellt 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 Concessionsacte die staatliche Genehmigung einzuholen. Der Aufforderung ward entsprochen und die betreffenden Vorlagen



unterm 20. Mai von der Regierung unter Bedingungen gutgeheißen.

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 Vorbehalten 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 Bahnlinie an die Aare den nöthigen Spielraum für die militärischen Uebungen 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 kleinern Stationen wurden, entgegen den Normalien, Holz-Constructionen, umgehende Schindelmäntel und Oelfarb-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 spätern hierseitigen Versuche, diese Verständigung zu erzielen, blieben erfolglos und wir sahen uns genöthigt, durch unsere eigenen Ingenieure 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 Niederwischtrach 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 Eröffnung 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 = Thörishaus.

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 deßhalb verlangte Untersuchung ergab, daß der Hauptgrund dieser sehr bedauernswerthen Thatsache keineswegs in mangelhaften Betriebsgeräthschaften oder unvollkommenen Arbeitseinrichtungen



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

Die Bahnverwaltung hatte sonst in Aussicht gestellt, daß die Eröffnung der Linie bis Mitte des verflossenen Sommers stattfinden werde; das Jahr ist jedoch abgelaufen, ohne daß dieser Fall eingetreten ist. Freilich ist auch die Sengenbrücke und die ganze Strecke bis nach Freiburg noch im Rückstand 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 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.

### D f t w e s t b a h n.

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 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 = Uebernahme = 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 = Kröschenbrunnen wurden von der Bahnverwaltung geleistet und von der Regie-



rung als genügend erklärt. Auf dieses und die späteren Bescheinigungen hin beschloß der Regierungsrath im Berichtsjahre 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 = Uebernahme = Vertrag durch den Regierungsrath, erwählt: Herr Fürsprecher und Ständerath Niggeler in Bern.

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

#### Bern = R ö s c h e n b r u n n e n.

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 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 Schätzungskommission für die Strecke wurden erwählt:

- als erstes Mitglied : Herr alt Ständerath Madeux, in  
Arlesheim,  
„ Ersatzmänner desselben: „ Niklaus Pfyster = Knörr in  
Luzern und  
„ Jakob Zeltner in Neuendorf,  
Kant. Solothurn;  
„ zweites Mitglied : „ alt Staatsrath Biemann in  
Freiburg;  
„ Ersatzmänner desselben: „ Nationalrath Vogel in Wan-  
gen und  
„ Regierungstatthalter Egger  
in Narwangen;  
„ drittes Mitglied : „ Großrath Schneeberger in  
Schweikhof,  
„ Ersatzmänner desselben: „ Großrath Gfeller in Signau  
und  
„ alt Regierungstatthalter Ne-  
berbold in Münsingen.

Die verlangten Baupläne im  $\frac{1}{1000}$  Maassstabe 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 vereinbaret. 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 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 erforderlichen sichernden Vorkehren getroffen.

Die Verhandlungen mit den betreffenden Gemeinden bezüglich auf das Anbringen einer Fahrbrücke an den Eisenbahn-Viaduct über die Emme in der Emmenmatt blieben erfolglos; die örtlichen Verhältnisse sind eben von denjenigen bei der Murebrücke 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 Konferenz 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 Foundationen 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 Gümliken-Langnau war auf Jahreschluß 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 vorrätbig sein. Der Bedarf an Eisenschienen ist nahezu vollständig vorhanden; sie befinden sich meistens auf der Linie, um von den Unternehmern zu Kollbahnen benutzt zu werden.

Hochbau : Daran ist noch nichts gemacht und noch nichts vergeben.

Auf den Strecken Bern = Gümli gen und Langnau = Kröschenbrunnen, für welch' Letztere uns noch keine Baupläne vorgelegt worden, ist noch gar nichts gemacht.

Die Gesellschaft beabsichtigt auf den nächsten Sommer vorläufig die Strecke Gümli gen = Langnau in Betrieb zu setzen und hat zu dem Ende mit der Centralbahn den schon erwähnten Vertrag abgeschlossen, wodurch ihr die Mitbenützung der Bahnanlagen von Gümli gen 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;

„ Ersahmänner desselben : „ Fr. Amiet, Gutsbesitzer in Iverdun und

„ Heinrich Herrenschwand, Gutsbesitzer in Murten;

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

„ Ersahmänner desselben : „ Johann Monney, alt Syndikus von Chables, und

„ Nationalrath Aug. 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 Narberg und einer Anzahl anderer Gemeinden ist das Gesuch eingelangt, es möchte die Bahnlinie statt über Brugg und Lyß mittelst eines Tunnels durch den Jemnsberg über Narberg und Kofthofen 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 Pieterlen 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 Narberg's noch Büren's genehm sind. Nach denselben geht die Bahn von Zollikofen aus über Münchenbuchsee nach Lyß und Bußwyl, wo sie die Aare überseht, weiter in der Richtung nach Brugg 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 Narberg oder Büren zu ziehen, von welchen jede erheblich länger als diejenige über Lyß ausfallen würde; sie findet übrigens daß nach ihrem Entwurfe Narberg in Lyß und Büren in Dozigen ein ziemliches Maas 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 schwebend.

### Biel-Neuenstadt.

Die konzessionsmäßigen Leistungen in Bezug auf die Kaution 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 Kantonsgrenze, beschloß die Bahnverwaltung nach dem Projekte für den Staatsbau auszuführen und ersuchte uns um die Genehmigung derselben; der Regierungsrath erteilte dieselbe unterm 22. Februar und noch im gleichen Monat ward mit den Erdarbeiten begonnen.

Für den übrigen Theil der Linie (eine Ufer-, nicht eine Berghalden-Linie, das modifizierte Staatsbauprojekt) hat die Bahnverwaltung vollkommen neue Pläne aufnehmen und ausarbeiten lassen, welche von Neuenstadt an bis hinab zur Gemeindegrenze Bingenelz-Biel mit verschiedenen Vorbehalten unterm 17. Juni, 8. August und 14. Oktober die staatliche Genehmigung erhielten. Die Staatsdoppel der Pläne sind im  $\frac{1}{1000}$  dem Maßstab der Aufnahme aufgetragen und sind mit Fleiß und Genauigkeit ausgeführt. Auch das Planstück von der Bingenelzergemeindegrenze 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 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 Konsequenz 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 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 verbreitert werden kann, wenn je das Bedürfniß dazu sich ergeben 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 Kantonsgränzbach 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 Eingabe der Gemeinde Neuenstadt, beschwerend an den Bundesrath gewendet, welcher die Franco-Suisse darauf anwies, die in ihrer Konzession vorgesehene Linie bis zur bernischen Kantonsgränze ungesäumt zu vollenden und in Betrieb zu setzen; die Ostwestbahn dann ist aufgefordert worden, sofort die zum Betriebe der Bahn von der Kantonsgränze bis Neuenstadt ausführen zu lassen. Eine vom Bundesrath nach Neuenstadt veranstaltete Konferenz zwischen Abgeordneten der Kantonsregierungen und der Bahngesellschaften, zum Zwecke, die



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

Bis zum Jahreschluß 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 Fuß soviel als vollendet,

9,800 „ in Ausführung begriffen und

29,300 „ noch gar nicht in Angriff genommen. Diejenigen Parthien, auf denen die bedeutendsten Kunstbauten 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 Kopfstück nächst Biel vor, weßhalb die Lage des Bielerbahnhofes beförderlichst fixirt 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. Immerthalbahnkonzession 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 Bahnnetz, 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 setzen die Reduktionen von Kadasterplänen fort und besorgten auch einige andere mehr untergeordneten 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 oberleitenden, aus vielen Mitgliedern bestehenden Rath ein, der seinerseits als ausführende Behörde eine provisorische Bahndirektion aufstellte, die nun an Platz des frühern 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 Jahreschluß 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 Abschlusse 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.



### D r o n b a h n.

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 Ergebnis 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 Jahresluß wandte sich die Verwaltung der Gesellschaft an die bernische Regierung mit einer Eingabe, worin sie auseinandersetzte, daß ihre Finanzlage sie nöthige, die an ihrem Unternehmen zunächst theiligten Kantone um Unterstützung desselben mittelst Uebnahme 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 vorwaltenden Ansichten der theiligten 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.

B ä t t e r k i n d e n = M o o s.

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

F r a u b r u n n e n = M o o s.

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.

S c h ö n b ü h l t h a l = M o o s.

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.

R o b s i g e n s e e = L i e f e r l e g u n g.

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.

K e r n e n r i e d = B a u g g e n r i e d = M o o s.

Gegen die öffentlich aufgelegten Ausführungspläne für das untere oder Bauggenried-Moos sind während der Auftragsfrist 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 kommenden 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.

B e c h i g e n = M o o s.

Die Gesellschaft petitionirte um Fallenlassen des Haupt-Seitenkanals oder aber um eine veränderte Richtung desselben. Eine angestellte Untersuchung ergab, daß nur dem letztern Begehren 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.

D 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 Wichtrach 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 Geneigtheit 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 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 Händen des Großen Rathes vorgelegt werden.

Von Seite einer Gesellschaft französischer Wasserbaukünstler 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 Südennde 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 Inſſſtraße von der Marberg-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 Mare erhöhen und zwar um 2' 3'', wozu ein bei Bargaen 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-Möſer.

Da ſeit unſerm letzten Berichte die Eigenthümer der Seiten- oder Obermöſer ſich begnügten, einer Torf-Exploitations-Geſellſchaft, welche nun den Hagneck-Tunnel nach La Ricca nur in kleinern 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 Seitenmöſern den oberſten höchſten Theil des Großmoos bis hinab unter die Kanalmühle; über dieſe ſämmtlichen Obermöſer, welche einen Flächeninhalt von wenigſtens 8000 Jucharten umfaſſen und vermöge ihrer Höhenlage ohne Tieferlegung der Seen mit verhältnißmäßig 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 Ausführungsgesetz dem Großen Rathe zur Annahme vorzulegen.

#### Konolfingen-Moos.

Das Unterhaltungsreglement wird ergänzt und im nächsten Jahre vorgelegt werden.

#### Brienzersee-Tieferlegung.

##### a. Räumung der Aare bei Interlaken.

Wir haben schon im letzten Berichte angedeutet, daß die Marbreite von 170 Fuß von den Technikern zu gering berechnet sein könnte. Gewisse Wahrnehmungen bestärkten uns in dieser Vermuthung und veranlaßten uns, beim Regierungsrathe die Ermächtigung auszuwirken, die Frage durch die Herren Ingenieurs Gränicher 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 aufwärts der Brücke die Breite trichterförmig bis auf 250 Fuß zunehmen müsse, um auch beim höchsten Wasserstande den nothwendigen Abfluß zu ermöglichen. Dieses Ergebnis bestimmte uns, die Uferbauten schon im März abubrechen und mit dem Unternehmer abzurechnen, was nach den Vertragsbestimmungen ohne Nachtheil für uns geschehen konnte. Seither sind diejenigen Bauten, welche den Anforderungen des Expertengutachens entsprechen, projektirt, für einen größern Theil derselben 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 dahierigen Arbeiten beginnen.

Die neue linksseitige Uferlinie von der Vinder'schen Befestigung 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 Privatland oben am See nöthig; es ist Aussicht vorhanden, daß dieses gegen Ueberlassung von gewonnenem Maregrund geschehen kann.

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

Die Räumarbeiten hingegen wurden in der ersten Jahreshälfte ununterbrochen wie früher betrieben; die ausgebaggerten Seitkanäle 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 beendet werden. Der mit dieser Arbeit beauftragte Ingenieur ist so sehr mit den Aare-Räumungs-Angelegenheiten 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 Bau Summe sehr dringliche Aareräumung geht ihrer Vollendung entgegen, worauf sofort die Arbeiten für den Lombach an die Reihe kommen werden.

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

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



enthalten und wird fernerhin 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 Schmittemätteli 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 Lettern 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 Mehrwerthschätzungen ist der Entscheid des Regierungsstatthalteramts erfolgt; der Befund der Schäger ist dadurch in allen Theilen zu Recht erkannt worden. Viele Betheiligte 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 Schäger volle Berechtigung zuspricht, ermangelten wir nicht, der Behörde unsere Anträge zu hinterbringen; dieselben circuliren noch bei den übrigen vorberathenden Directionen.

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.

d. Mittlere Abtheilung, Belp-Johnstorfbrücke.

Am 19. fand in Rümliigen eine erste Besprechung mit der weitem Commission Namens der beteiligten Landbesitzer über die neuen Kanalprojekte statt. Das Ergebnis 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 beteiligte 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 Schwellenhauten 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.

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.

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-Janzenhäus-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 trotz 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-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.

Megelsee-Trockenlegung.

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

Signau-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 Wassergroße, welche ein am 3. Juni über die betreffende Gegend sich entladenes Hochgewitter bewirkte, einen bedeutenden Theil des beendigten 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 sämtliche 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 beendet.

Ein Entwurf Unterhaltungsreglement ist zur Durchsicht eingelangt.

#### B ä z 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 Rühnkofenbaches wurde der Gesellschaft zur Unterhandlung der Ostwestbahnverwaltung 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 Entsumpfungsgebiet erweitert werden in der Richtung 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.

#### S c h 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 Brühlmoos 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 Entsumpfungsgebiet aufnehmen lassen, um darnach die Richtung der nöthigen Drainzüge bestimmen zu können.

#### Wilhardts wyl = Moos.

Die Ausführungsarbeiten haben begonnen und sind weit vorgerückt.

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

#### Walfringen = Moos.

Eine Anzahl Eigenthümer an diesem Moos haben Schritte gethan, um dem Beispiele der Eigenthümer des Wilhardts = Moores 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 Zustandekommen der Unternehmung melden zu können.

#### Thonibach = Korrektion.

Der Thonibach überschwemmte und verheerte öfter die oberher dem Gwattmoos bei Schloßbryl gelegenen Güterstücke



und versandete auch in bedeutendem Maaße die Kanalanlagen auf letztem Moos. Die Anstößer einigten sich daher, den Bach zu corrigiren und verlangten zu dem Zwecke die technische Hülfe des Staates. Wir haben dem Begehren 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 Jahreschluß vollendet.

#### Korrektion des Unter-Alchenstorfbaehes.

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

#### Denzbach = Korrektur.

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 Ueberschwemmungen ein, welche das umliegende Land versumpfen.

Soweit der Bach im Gemeindebezirke Niedtwyl liegt, soll derselbe nun vorläufig corrigirt 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 Schluß lassen wir eine Uebersicht über die Ausgaben der Direktion während des Berichtsjahres folgen: