

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

Herausgeber: Regierungsrath des Kantons Bern

Band: - (1860)

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

Autor: Sahli

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-415997>

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: 04.12.2025

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

2. Neubauten.

Budgetansatz Fr. 12,000.

Verwendung:

	pro 1860.	bis u. mit 1860.
	Fr. Rp.	Fr. Rp.
Reckwege zu Interlaken, deren Bau von der Entsumpfungsdirektion geleitet wird	12,000. —	39,370. 02
Laut Budget waren bewilligt	12,000. —	

Außerordentliches Budget.

Budgetansatz Fr. 30,000.

Verwendung:

	Fr.	Rp.
Neuchenettestraße, inbegriffen der Neubau der Bözingenbrücke, zusammen	31,112.	12
Laut Budget waren bewilligt Fr. 30,000. —		
Kreditrestanz pro 1859 von daher "	567.	48
Einnahmen pro 1860 durch Bezugsanweisungen	598.	76
	<u>31,166.</u>	<u>24</u>
	Ersparniß	<u>54. 12</u>

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



Abrechnung pro 1860

und

Uebersicht der Rechnungsverhältnisse in den letzten vier Jahren.

	Budget-Kredite.		Ausgaben.									
	1860.		1860.		1859.		1858.		1857.			
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.		
Ordentliches Budget.												
1. Kosten des Direktorialbüro's und der Bezirks-Verwaltung.												
a. Besoldung des Sekretärs, Obergeringens, Kantonsbaumeisters und der sechs Bezirksingenieure	28,750	—	28,250	—	25,922	94	24,427	40	26,000	—		
b. Büroaufkosten, inbegriffen die der Beamten	18,000	—	17,924	59	17,757	23	13,111	05	12,257	50		
<small>Dieser Ansatz betrug früher nur Fr. 14,000; die Erhöhung auf Fr. 18,000 betrifft den vom Regierungsrath beschlossenen Aufschlag des frühern Ansatzes für das Bureau des Kantonsbaumeisters von Fr. 4000 im Kredit „Hochbau-Neubauten“.</small>												
c. Reisekosten des Direktors und der Beamten	7,000	—	8,525	74	7,319	51	6,613	55	6,929	06		
<small>Die Mehrausgaben sind basirt auf eine vom Regierungsrathe unterm 10. Oktober bewilligte Kreditübertragung.</small>												
Summe	53,750	—	54,700	33	50,999	68	44,152	—	45,186	56		
2. Hochbau.												
a. Ordentlicher Unterhalt, geht auf Rechnung der Finanzdirektion, Abtheilung Domänen und Forsten	100,000	—										
Einnahmen durch Bezugsanweisungen	468	15										
Summe	100,468	15	100,208	91	132,109	66	114,156	80	90,394	28		
b. Neubauten	22,000	—										
Nachkredit vom Großen Rath (botanischer Garten)	11,000	—										
Summe	33,000	—	33,000	—	49,252	67	35,015	90	61,394	—		
3. Straßen- und Brückenbau.												
a. Ordentlicher Unterhalt.												
1. Besoldungen der Oberwegmeister und Wegmeister.												
2. Materialzufuhren, Rüstung, Ankauf von Griengruben, Kunst- arbeiten, Unterhalt u. Brandasssekuranzbeiträge für Brücken.												
3. Entschädigungen für Straßenpflasterunterhalt und Haus- zurücklegungen.	350,000	—										
4. Kleinere Korrekturen.												
5. Herstellungsarbeiten infolge Wasserschaden.												
Nachkredit vom Großen Rath für Wasserschaden Fr. 13,000. —												
Die Einnahmen betragen	16,129	17										
NB. Vide Begründung der Differenz zwischen Krediten und Ausgaben pro 1860 sub litt. b, 1., Schlusssatz, hievon.	366,129	17	380,714	24	331,348	37	337,127	47	315,402	91		
b. Neubauten mit Nachkrediten und Einnahmen	405,012	37	389,108	68	267,722	95	233,202	72	275,502	54		
Summe	771,141	54	769,822	92	599,071	32	570,330	19	590,905	45		
4. Wasserbau.												
a. Ordentlicher Unterhalt und Beiträge mit Einnahmen	34,054	64	33,922	27	19,299	59	16,319	40	22,755	66		
b. Neubauten-Neckwege zu Interlaken	12,000	—	12,000	—	6,672	27	43,993	87	14,551	87		
Summe	46,054	64	45,922	27	25,971	86	60,313	27	37,308	53		
Bilanz.												
Der Gesamtkredit mit den Nachkrediten, Gemeindebeiträgen und Einnahmen pr. 1860 beträgt												
Das Gesamtausgeben nur												
Auf Abschluß bleiben unverwendet												
	Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.			
	904,946	18	903,445	52	500	66						
Außerordentliches Budget.												
Rechenette-Strasse, inbegriffen den Neubau der Bözingerbrücke . . .	30,000	—										
Kreditrestanz und Einnahmen	1,166	24										
Summe	31,166	24	31,112	15	87,682	39	201,116	81	166,792	31		

Verwaltungsbericht

der

Direktion der öffentlichen Bauten, Abth. Eisenbahnen und Entsumpfungen.

(Direktor: Herr Regierungsrath Sahli.)

Gesetzgebung.

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

A. Eisenbahnwesen.

Centralbahn.

Das neue provisorisch in Kraft erklärte Transportreglement wurde von der Direktion mit der durch zwei rechtskundige Mitglieder verstärkten Kommission nochmals gründlich geprüft und, den Verkehrsbedürfnissen entsprechend, modifizirt. In dieser Form sollte es, zufolge Beschlusses des Regierungsrathes vom 12. März, auf dem Konferenzwege mit der Bahnverwaltung noch besprochen und erst dann unter allfälliger Be-

rücksichtigung von Wünschen der Vektoren, definitiv genehmigt werden. Diese Konferenz, obwohl veranstaltet, unterblieb aber, weil mittlerweile von Seiten der übrigen bei dem Centralbahneze bethelligten Kantonsregierungen der Wunsch ausgesprochen wurde, es möchten zu Erzielung eines gleichförmigen Transportreglementes im ganzen Rayon der Centralbahn alle bethelligten Regierungen auf dem Konferenzwege sich einigen und Bern hiezu die Initiative ergreifen, was denn auch geschah.

Aus den Berathungen der Konferenz der Abgeordneten der Kantonsregierungen vom 18. bis und mit 23. Mai, während welcher von derselben auch die Abgeordneten der Bahnverwaltung angehört wurden, ging nun ein abgeändertes Reglement hervor, das, nach erfolgter Schlußredaktion durch die bernische Delegation, den Regierungen zur Genehmigung mitgetheilt wurde. Diese Genehmigung wurde indeß nur von Aargau, Solothurn und Baselland ausgesprochen; Baselstadt verlangte weitere Unterhandlungen mit der Bahnverwaltung und Luzern gab gar keine Antwort. Bei dieser Sachlage ist auf 12. Januar 1861 eine neue Konferenz angeordnet worden Behufs Besprechung, wie in dieser Angelegenheit am ehesten ein gedeihliches Ziel erreicht werden könne.

Jurabahnen.

Das im letzten Jahresberichte erwähnte Konzessionsgesuch für Erstellung eines umfassenden jurassischen Bahnezes ist eingelangt; es datirt vom 20. Mai und ist unterzeichnet von den Herren Stockmar, Kayser, Carlin und andern einflußreichen Männern des bernischen Jura. Abschlußunterhandlungen mit den Konzessionsbewerbern haben noch keine stattgefunden.

B. Entsumpfungen.

Auf diesem Gebiete kamen eigentliche gesetzgeberische Arbeiten auch in diesem Jahre nicht vor.

Verwaltung.

Im September lief die Amtsdauer des Direktionssekretärs aus. Die Neuwahl fiel auf den bisherigen Sekretär.

A. Eisenbahnwesen.

Centralbahn.

Die Bahnverwaltung schritt im Berichtjahre zu einer Revision ihrer Statuten und hat sich bei diesem Anlasse an die betreffenden Kantonsregierungen gewendet, um zu einer bestimmten Regelung des Verhältnisses in Bezug auf die in den verschiedenen Konzessionen vorgesehenen Vertretungen der Kantone im Verwaltungsrathe der Gesellschaft zu gelangen. Wir hielten für angemessen, uns über diese Frage mit den übrigen beteiligten Regierungen auf dem Konferenzwege zu verständigen und zuzugeben, daß jeder Kanton, abgesehen von der Schienenlänge seines Gebietes, einen Vertreter in den Verwaltungsrath sende, der von jedem Aktienbesitzer liberirt sein, im Uebrigen aber durchaus die gleichen Rechte und Pflichten wie jedes andere Mitglied des Verwaltungsrathes haben sollte. Auf dieser Grundlage schlossen auch wir mit der Gesellschaft eine bezügliche Uebereinkunft ab und ernannten zu einem Vertreter Bern's im Verwaltungsrathe derselben auf eine Dauer von zwei Jahren: Herrn Regierungsrath Sahli, bisheriges Mitglied dieser Bahnbehörde.

Die allgemeine Unzufriedenheit über das Transportwesen hat nicht abgenommen, obschon die Bahnverwaltung in vielen Beziehungen Verbesserungen anstrebt. Wir hoffen bestimmte Besserung vom neuen Transport-Reglemente.

Der Bahnverkehr ist in steter Zunahme begriffen. Der Sicherheitsdienst darf im Allgemeinen befriedigend genannt werden. Es hat im Berichtjahre bloß eine eigentliche Betriebsstörung stattgefunden durch das Einholen eines vorausgefahrenen Zuges durch eine leere Maschine. Dieser Unfall

geschah bei Kiesen aus Fahrlässigkeit des Lokomotivführers der nachfahrenden leeren Maschine, weshalb dieser dem Strafrichter überwiesen wurde. Personen wurden keine verletzt, wohl aber einige Wagen beschädigt.

Der Ausbau des ganzen Bahnnetzes im hiesigen Kanton wurde nahe zu Ende geführt. Wir wollen hierüber sowie über sonstige Einzelheiten bei den betreffenden Strecken hier das Erheblichste erwähnen.

Morgenthal-Bern.

Die Planvorlage für die in den frühern Berichten bezeichnete neue Station bei der Gerbe zu Wynau steht noch aus, obgleich wir die Verwaltung mehrere Male ernstlich daran erinnerten; auch an den dortigen Bahnverlegungsarbeiten wurde nichts gemacht.

Thunstetten und die übrigen anliegenden Gemeinden haben nun selbst um die Verlegung der Station Bützberg aufwärts in die Horizontale im Wald petitionirt und hiefür erhebliche Leistungen angeboten. Die Bahnverwaltung hat auf das Begehren noch nicht geantwortet.

Die Gemeinde Bollkofen verlangte Erweiterung der dortigen Station. Die Bahnverwaltung glaubt jedoch, daß diese Station als Einmündungspunkt der Ostwestbahn eine Vergrößerung erleiden müsse und daß deshalb eine vorläufige Erweiterung nicht stattfinden solle, mit Ausnahme einer beweglichen Viehverladrampe, die sie anschaffen werde.

Die beiden Bahnhöfe in Bern wurden erweitert, der Personenbahnhof durch Anlage von zwei Remisengruppen zwischen der Einsteighalle und dem Narbergerthor, der Güterbahnhof mittelst Verlängerung der Güterhalle zum Zwecke der Errichtung eines Fruchtlagers.

Bern-Thun.

Die Hochbaupläne für die Station Gümliigen blieben auch dieses Jahr aus; es erging eine Mahnung an die Bahnverwaltung.

Dagegen sind die Pläne für die neue Zufahrtstraße zur Station Münsingen genehmigt und letztere nach denselben angelegt worden.

In der Wichtrach-Stationenangelegenheit konnte auch dieses Jahr nichts Entscheidendes erzielt werden.

Bern-Thörishaus.

Wir beschwerten uns bei der Regierung von Freiburg über die Verzögerungen der Vollendungsarbeiten auf der Strecke Thörishaus-Balliswyl, welche die dortige Bahngesellschaft betrafen. Am 27. Juni endlich konnte die amtliche Collaudation der ganzen Strecke Bern-Balliswyl vor sich gehen, und am 29. gleichen Monats bewilligten wir, auf das günstige Ergebnis der Probefahrt, die Betriebseröffnung für die bernische Sektion.

Herzogenbuchsee-Biel-Nidau.

Ueber die Lage des definitiven Bahnhofes in Biel fanden fernere Unterhandlungen statt, ohne zu einem Abschlusse zu führen. Etwas später drängte die Frage deshalb weniger, weil die Centralbahn den Betrieb der Strecke Biel-Neuenstadt pachtete und die drückende Finanzlage die Ostwestbahn hinderte, die Fortsetzung der Bahn gegen Bern in Angriff zu nehmen.

Mit der Eröffnung der Bahn Biel-Neuenstadt im Dezember dieses Jahres ist nun die Konzessionsfrist für die Interimbahn Biel-Nidau abgelaufen. Die Gesellschaft hat in Folge dessen den vorigen Zustand wieder herzustellen.

Ostwestbahn.

Der Rest der Aktieneinzahlungen des Staates mittelst Aushändigung von Centralbahnaktien wurde im Anfang des Jahres vollständig geleistet, so daß sich die Gesellschaft nun im vollen Besitze der Aktien-Üebnahmssumme von zwei Millionen Franken befindet.

Durch diese Bethheiligung des Staates an dem Unternehmen wurde sonst der Endzweck des Unternehmens für erreichbar gehalten; die Gesellschaft selbst schien zu hoffen, daß sich ihr Kredit dadurch heben werde. Bis jetzt war dieses jedoch nicht der Fall; im Gegentheil, die Finanzwelt hält sich von dem Unternehmen fern und die Lage desselben erregt gerechte Bedenken.

Die Gesellschaft unterließ zwar nicht, alle Anstrengungen zu machen, den Fortgang des Unternehmens zu sichern; auch der Regierungsrath ließ demselben diejenige Unterstützung angedeihen, welche durch die Ehre und das Interesse des Kantons geboten schienen. Wenn aber nicht bald wirksamere Mittel und Wege sich zeigen, den Verlegenheiten der Gesellschaft zu begegnen, so dürfte wohl nur die kräftige Intervention des Staates einer seine Interessen verletzenden Katastrophe vorzubeugen im Stande sein.

Ein englischer Bauunternehmer, Herr Thomas Brassley, hat in dieser Beziehung Anerbieten gemacht, die bereits mit den übrigen betheiligten Kantonsregierungen von Luzern und Zug und mit Ausgeschlossenen des Gemeinderathes der Stadt Bern konferenzlich behandelt worden sind. Wenn die betheiligten Kantone und Gemeinden sich zu einer Aktienübernahme von 6 Millionen Franken entschließen könnten, so erklärt sich Herr Brassley bereit, eine gleiche Summe in Aktien an Zahlungsstatt zu übernehmen und die Strecken Biel-Zollikofen und Langnau-Luzern zusammen um 20 Millionen Franken zu erstellen.

Um die Finanzlage der Gesellschaft genau kennen zu lernen, beauftragten wir die Herren Großrath Seßler in Biel und Kantonsbuchhalter Henzi in Bern, in den Büreau der Bahnverwaltung die nöthigen Nachforschungen zu halten und ihre Buchführung zu untersuchen. Der daherige Bericht dieser Experten vom 28. September ergab auffallender Weise auf diesen Zeitpunkt ein Gesellschafts-Aktienkapital von bloß

Fr. 8,312,000, während der frühere Ausweis der Gesellschaft auf eine Aktiensumme von Fr. 10,061,502 lautete; und noch in Bezug auf erstere Summe bemerken die Experten sogar, sie biete nicht einmal eine durchaus solide Basis für das wirkliche Aktienvermögen der Gesellschaft dar. Die Letztere, aufgefordert, sich über diese Differenz auszuweisen, reichte einen Bericht ein, worin sie geltend macht, dieselbe rühre von Aktienzeichnungen her, die hauptsächlich in Folge von Prozeßstreitigkeiten später wieder hätten abgeschrieben werden müssen. Es muß sich zeigen, was an dieser Angabe richtig ist.

Wir berühren noch kurz den Stand der Arbeiten auf den bernischen Linien:

Bern-Kröschenbrunnen.

Bis Mitte des Jahres schritten die Erdarbeiten rüstig vorwärts; im gleichen Verhältnisse auch die Kunstbauten. Bei dem Unvermögen der Gesellschaft, die Unternehmer zu befriedigen, erfolgte später jedoch eine allgemeine Arbeitseinstellung.

Das Oberbau-Material wurde noch in etwas vervollständigt.

Von Hochbauten wurden erstellt: die Bahnwärterhäuser und das Aufnahmsgebäude in der Emmenmatt.

Bern-Biel.

Die Frist zum Beginne der Erdarbeiten und zur Leistung des Ausweises über die zur gehörigen Fortführung des Unternehmens erforderlichen Finanzmittel wurde vom Bundesrathe unterm 18. Januar um 6 Monate, also auf 18. Juni dieses Jahres verlängert.

Der Tracéplan für die Bahnstrecke Bollkofen-Münchenbuchsee erhielt unterm 6. Juni die staatliche Genehmigung. Die Finanzverlegenheiten der Gesellschaft ermöglichten ihr aber nicht, mit den Ausführungsarbeiten zu beginnen.

Ueber die Lage des definitiven Bahnhofes in Biel konnte,

wie schon gesagt, noch kein abschließliches Resultat erzielt werden.

Auch die Untersuchung über die Narberg- und Büren-Tracés im Vergleich zu der von der Bahnverwaltung vorgeschlagenen Thallinie ist noch nicht geschlossen.

Biel-Neuenstadt.

Die Baupläne im $\frac{1}{1000}$ Maßstabe von der Kantons-grenze bei Neuenstadt bis zum Anschluß an die Centralbahn bei Biel wurden unterm 20. Februar in ihrer Gesamtheit genehmigt mit provisorischem Einlauf in den provisorischen Bielerbahnhof der Centralbahn.

Auf den Nachweis der Gesellschaft, daß sie auf den Bau dieser Strecke mehr als eine Million Franken verwendet habe, wurde ihr konzessionsgemäß die geleistete Kaution von Fr. 500,000 unterm 5. März wieder herausgegeben.

Den Betrieb dieser Strecke verpachtete die Gesellschaft an die Centralbahn; der daherige Vertrag erhielt unterm 26. März die Genehmigung des Großen Rathes. Die gegenseitige Anschlußfrage wurde zwischen den drei Gesellschaften der Ostwestbahn, der Centralbahn und des Franco-Suisse unter Einwirkung des Bundesrathes geregelt.

Nichts war schwieriger, als die gehörige Fortführung der Ausführungsarbeiten auf dieser Linie im Gange zu erhalten. Die Witterung war ungünstig, die Gesellschaft ohne Geldmittel, die Unternehmer mißmuthig. Wir sahen uns endlich genöthigt, der Gesellschaft, gegen Hinterlage von Prioritätsobligationen, durch einen Baarvorschuß von Fr. 625,000 unter die Arme zu greifen, um dem fortwährenden, feiten Verhältnissen Rechnung tragenden Drängen der Bundesbehörden zu begegnen und die Gröffnung des Betriebes auf den 1. Oktober, als dem von der Bundesversammlung bestimmten Endtermin, zu ermöglichen. Wir erreichten mit großen Anstrengungen, nachdem wir wiederholt im Begriffe waren,

Erfolgsmaßregeln zu ergreifen, den Zweck insofern, als am 1. Oktober eine erste Probefahrt und am 28. November endlich die amtliche Collaudation der Bahn stattfinden konnten; am 30. November dann wurde dieselbe dem Betriebe übergeben.

Es fehlen freilich zur totalen Vollendung des Bahnkörpers noch viele Anlagen; die hauptsächlichsten sind:

- a. Ergänzung des Ballastes fast auf der ganzen Strecke und theilweise Rectifizirung der Schienenlage;
- b. gute Entwässerung der Bahn;
- c. Vollendung der Barrieren und Abschlußarbeiten;
- d. Verlängerung der Widerlager beim Seedurchlaß zunächst der Wirthschaft Römer bei Biel;
- e. die gewöhnlichen Nacharbeiten.

Diese Arbeiten alle können während des Betriebes ohne Gefahr für denselben ausgeführt werden; sie befinden sich auch in gehörigem Gange.

Jurabahnen.

Die im letzten Jahresberichte ausgesprochenen Hoffnungen auf die Fortsetzung der Studien für ein jurassisches Bahnnetz gingen nicht in Erfüllung, weil es an den erforderlichen Mitteln hiezu gebrach. Wenn indeß der Jura Schienenwege haben soll, d. h. wenn mit einer Baugesellschaft über die Ausführung eines derartigen Unternehmens mit Erfolg unterhandelt werden will, so müssen unumgänglich zuverlässige Vorarbeiten vorliegen, die sichere Schlüsse über die Tragweite und das Wesen der Unternehmung überhaupt gestatten. Die Zeit ist nun vorüber, wo Gesellschaften in Fülle in jede Unternehmung einzutreten sich bereit zeigten und nur froh waren, wenn ihnen erlaubt wurde, auf ihre eigene Rechnung die dazu nöthigen Untersuchungen und Studien vornehmen zu dürfen. Im Hinblick hierauf sowohl als auf die Schwierigkeit, auf einem andern Fuße den Wünschen des Jura Bahn zu brechen,

dürfte nur der Ausweg zu finden sein, daß der Staat die fraglichen Studien in seinen Kosten auszuführen beschließt.

Die Eisenbahndirektion beschäftigte sich mit der Untersuchung dieser Angelegenheit, fand, daß sämtliche in Plan zu legenden jurassische Bahnlinien eine Gesamtlängenausdehnung von circa 40 Stunden haben und die Kosten dieser Studien gegen Fr. 50,000 ansteigen werden.

Von Seite jener Männer des Jura dann, welche sich bis jetzt besonders für das Unternehmen interessirten, langte ein förmliches Konzessionsbegehren für die Hauptlinie Biel-Basel und die Seitenlinien nach Bruntrut und Kantonsgrenze bei Delle und durch das St. Immerthal ein, begleitet von einem Gesuche vom 20. Mai um Bewilligung eines Staatsvorschusses von Fr. 50,000, Behufs Ausführung der daherigen Vorarbeiten. Auf dieses hin unterbreitete die Eisenbahndirektion dem Regierungsrathe, zu Händen des Großen Rathes, einen sachbezüglichen Dekretsvorschlag. Ehe über denselben aber noch entschieden war, kam ein neues Begehren aus dem Jura ein, das Maßnahmen und Einrichtungen verlangte, die nicht gestattet werden konnten. Damit kam die Angelegenheit wieder in's Stocken und das Ende des Jahres sah die fraglichen Studien um nichts weiter gerückt, als sie sich zu Anfang desselben befunden hatten. Hoffen wir, im nächsten Jahre Günstigeres melden zu können.

Dronbahn.

Die finanziellen Schwierigkeiten, mit welchen diese Gesellschaft zu kämpfen hatte, wurden durch die großartige Betheiligung des Standes Freiburg an diesem Unternehmen gehoben, so daß wir uns mit dem, im letzten Berichte erwähnten Gesuche der Gesellschaft um Unterstützung des Unternehmens mittelst Uebernahme von Gesellschaftsaktien, nicht weiter mehr zu befassen nöthig hatten.

B. Entsumpfungen.

Die Bodenverbesserungen durch Entsumpfungen sind in stetigem Zunehmen begriffen; die Direktion ist öfters kaum im Stande, den einlangenden Begehren um technische Hülfe des Staates zu entsprechen. Der Stand der verschiedenen Unternehmungen ist folgender:

Bätterkinden=Moos.

Um eine genaue Kostenvertheilung zu ermöglichen, wurde die jüngste Parcellarvermessung noch revidirt und ergänzt.

Das Unterhaltungsreglement ist noch nicht eingelangt.

Fraubrunnen=Moos.

Formelle Hindernisse ließen das umgearbeitete Schwellenreglement noch nicht zum Abschlusse kommen.

Schönbühlthal=Moos.

Das Unterhaltungsreglement ist noch nicht wieder eingelangt.

Robsigensee=Lieferlegung.

Die Gesellschaft verlangte eine Verlegung des Hauptkanales vom Seeausflusse an bis gegen die Seebachbrücke hin zu möglichster Vermeidung von Landabschnitten. Die Verlegung wurde projektirt und vom Regierungsrathe genehmigt.

Die Ausführungsarbeiten nehmen ihren ordentlichen Fortgang.

Bauggenried=Moos.

Das Unternehmen ist in voller Ausführung begriffen. Am Plane fanden verschiedene Abänderungen und Ergänzungen statt.

Kernenried=Moos.

Die Erfolge im untern Moose von Zauggenried ermutigen die Eigenthümer des Kernenried=Mooses, ihre Entsumpfungsangelegenheit ebenfalls wieder aufzunehmen; sie beschäftigen sich mit der Aufstellung von Statuten.

Gwatt=Thali=Moos.

Noch jetzt ist das Unterhaltungsreglement nicht eingelangt.

Bechigen=Moos.

Das Unternehmen ist nahezu vollendet. Fortwährende Zwistigkeiten unter den Betheiligten waren dem Werke in jeder Beziehung nachtheilig.

Dypligen=Herbligen=Moos.

Die Schwierigkeiten, welche dem Unternehmen von Seiten der Bachgenossenschaft von Wichtrach entgegengestellt worden, konnten bis jetzt nicht gehoben werden, obschon noch nicht alle Hoffnung auf eine freundliche Verständigung aufgegeben ist.

Limpbach=Korrektion.

Dieses Unternehmen stockt leider noch immer. Es wird der Gemeinde Bätterkinden kaum gelingen, eine Einstimmigkeit zur Ausführung unter den vielen Betheiligten zu erzielen.

Limpbach=Metigen=Moos.

Für die Entsumpfung dieses circa 150 Jucharten haltenden Mooses, eine Fortsetzung der Kanalisation des Bätterkinden=Mooses, hat sich eine Gesellschaft gebildet, welche die technische Staatshülfe anspricht. Die Angelegenheit wird untersucht werden.

Es kann nur im Interesse der Korrektion des Limpbaches liegen, wenn die anliegenden Mässer canalisirt zu werden be-

ginnen. Die Austeufung des Lymphbaches als Hauptkanal wird dadurch um so mehr zur unumgänglichen Nothwendigkeit.

Juragewässer-Korrektion.

Für das größere Unternehmen geschah in diesem Berichtsjahre von keiner Seite her Erhebliches.

Die Studien des kleinern Projektes, wie er von der Entsumpfungsdirektion vom bloß bernischen Standpunkte aus bearbeitet wird, nehmen, der Unzulänglichkeit der vorhandenen Materialien wegen, mehr Zeit in Anspruch, als anfänglich angenommen wurde. Im nächsten Jahre aber dürften die Terrainarbeiten beendigt werden können.

Seeland-Mööser.

Die Vorstudien zur Austrocknung dieser 8000 Jucharten haltenden Seiten- und des obern Großmooses sind im Gange und werden im nächsten Jahre vollendet werden.

Konolfingen-Moos.

Die Gesellschaft hat die Ergänzung und Wiedereinsendung des Unterhaltungsreglementes bis jetzt unterlassen.

Brienzersee-Tieferlegung.

a. Räumung der Märe bei Interlaken.

Die Räumungsarbeiten Behufs der erforderlichen Ausweitung des Flußprofils wurden im Früh- und Spätjahre beim Niederwasserstand regelmäßig, wie früher, betrieben und versprechen je mehr und mehr die besten Erfolge. Bei den frühern Zuständen der Märe hätte die dießjährige Wassergröße, eine der größten, die bekannt sind, ohne Zweifel traurige Verwüstungen angerichtet; die bereits ausgeführten Räumungen haben aber so zu sagen jeglichen Schaden verhütet. Das Werk wird im nächsten Jahre nahezu vollendet werden können.

Die Uferbauten und Erstellung der Neckwege schreiten vorwärts. Ein Theil der alten Ufermauern ist eingestürzt, weil der Grundbau für die nunmehrige Tiefe des Strombettes zu hoch liegt. Die alten Mauern werden aus diesem Grunde allenthalben abgetragen und tiefer fundirt werden müssen.

Die linksseitige Uferlinie wurde bis hinauf in den See festgestellt und das dortige Terrain, wie im letzten Berichte angedeutet, durch Abtausch erworben.

b. Haslethal-Entsumpfung.

Die Begutachtung des Projektes durch eine besondere Expertise hat stattgefunden. Nach dem daherigen Gutachten lassen wir denselben nun in einzelnen Punkten modifiziren. Die Gütertabellen sind renovirt worden.

c. Aare-Korrektion unterhalb Unterseen, und

d. Korrektion von Wildbächen.

Lombach.

In Bezug auf diese Arbeiten kann hier nur wiederholt werden, was im letzten Berichte gesagt ist.

Gürbe.

a. Untere Abtheilung, Aare-Belp.

Die Beendigung der Schlußbauten geht nicht so rasch von Statten wie gehofft wurde; wir werden noch im nächsten Jahre damit beschäftigt sein.

Die Eisenbrücke im Steinebach, mit welcher eine kleine Straßenkorrektion auf Rechnung des Staates verbunden ward, ist dem Verkehr übergeben. Der Bau ist ein gelungener.

Das mit der Ausgrabungserde aus dem Hauptkanal aufgefüllte Hintergrabenland ist an die betreffenden Anstößer veräußert worden.

Die längs den Brunnstuben im Schmittemätteli eingesezte Siferwand hat sich wieder nicht bewährt; das Wasser scheint unter der Wand durch syphonartig einen Ausweg in den Kanal sich verschaffen zu können. Es wird nichts anderes übrig bleiben, als sämtliche Quellen höher zu fassen, zu welchem Ende nun Sondirungen angestellt werden.

Die Vorschläge des Ausschusses für das Unterhaltungs- oder Schwellenreglement waren nicht zutreffend. Es wurde ein anderer Entwurf ausgearbeitet, der, nach Regulirung der Wegrechtsangelegenheiten der regierungsräthlichen Sanktion unterbreitet werden wird.

Die ganze Abtheilung wurde dieses Jahr gehörig mit Grenzsteinen versehen und im $\frac{1}{1000}$ stel Maßstabe neu vermessen. Die Gemeinden Belp und Kehrsatz lieferten die Grenzsteine, wogegen denselben das Recht eingeräumt wurde, von den neuen Aufnahmen Kopieen für ihre Kadasterpläne zu erheben.

Der Entscheid des Regierungstatthalteramtes vom 17. Januar 1859 über die Mehrwerthschätzungen in dieser Abtheilung wurde durch regierungsräthlichen Beschluß vom 25. April des Berichtjahres in allen Theilen bestätigt und überdieß verfügt, daß die Kanalbördler und Hintergräben als Schwellenfond dem Unternehmen verbleiben und daß der Werth derselben daher von den Mehrwerthschätzern geschätzt und das Betreffniß jedes Grundstückes dem bereits bestimmten Mehrwerthe desselben beigefügt werde. Die Schätzer entledigten sich dieses Auftrages mit Befinden vom 18. Mai; der Entscheid des Regierungstatthalters vom 14. Juni setzte dann die Mehrwerthssummen nach dem Befinden fest und erhielt durch regierungsräthlichen Beschluß vom 21. November seine Bestätigung.

Der erste, den erstinstanzlichen Entscheid des Regierungstatthalters in Sachen der Mehrwerthschätzungen bestätigende Beschluß des Regierungsrathes vom 25. April schrieb ferner vor, daß die Schätzer nachträglich noch eine Schätzung sämtlicher mit Mehrwerth belegten Grundstücke nach dem der=

maligen Kulturzustande vorzunehmen und zu den Akten zu geben haben, um später bei der Endschätzung mit als Leitfaden dienen zu können. Dieser Vorschrift sind die Schätzer durch Eingabe eines Befindens vom 13. Oktober ebenfalls nachgekommen.

Sämmtliche Mehrwerthssummen der nun vollendeten ersten Schätzung betragen mit Abschluß auf 1. Januar l. J. in runder Summe Fr. 204,000. Nach Berechnung des Flächenmaßes der Grundstücke nach dem neuen Parcellarplane im $\frac{1}{1000}$ stel Maßstabe ist auch die Berechnung der Mehrwerthssummen nach diesen Maßen neu zu machen, indem der alte $\frac{1}{2000}$ stel Plan durchgehends unrichtig ist; die Gesamtsumme wird sich dadurch voraussichtlich noch höher stellen.

Die Prüfung der Frage bezüglich der Korrektion des Auslaufes der Gürbe in die Aare ist angeordnet; das Ergebniß wird später dem Großen Rathe zum Entscheide vorgelegt werden.

b. Mittlere Abtheilung, Belp-Wattenwyl.

Die bei dieser Abtheilung beteiligten Gemeinden haben sich, wie es in der untern Abtheilung geschah, zur Lieferung der Grenzsteine für das Korrektionsgebiet herbeigelassen gegen Einräumung des Rechtes der Erhebung von Copieen von dem aufzunehmenden Parcellarplane für ihre Gemeinde-Kadasterpläne.

Anfangs September war der Vorprojekt, bestehend aus einem von den ältern Schaltenegger'schen Plänen zusammengetragenen Uebersichtsplan im $\frac{1}{4000}$ stel Maßstabe mit den Umfangsgrenzen des Korrektionsgebietes und allen projektirten Kanälen, den zugehörnden Nivellements und Konstruktionszeichnungen, dem auf Fr. 470,000 ansteigenden Kostenanschlag und einem Bauberichte, fertig und wurde nach allseitiger öffentlicher Bekanntmachung vom 24. gleichen Monats bis 6. Oktober öffentlich aufgelegt, damit jeder beteiligte Landbesitzer

im Korrektionsgebiete davon Einsicht nehme und sich im Sinne des § 3 lemma 4 des Gürbenkorrektionsgesetzes während der Auflagefrist schriftlich erkläre, wenn er dem Unternehmen nicht beitreten wolle.

Es langten nun wohl eine Menge Eingaben ein, Begehren dieser und jener Art enthaltend, jedoch auch nicht eine bestimmte Erklärung, daß dem Unternehmen nicht beigetreten werden wolle. Die Ausführung desselben kann daher beschloffen und in der Sache weiter progredirt werden. Die Aufnahme des eigentlichen Bauplanes und anderweitige daherige Vorarbeiten haben denn auch mit Rücksicht hierauf bereits begonnen.

c. Obere Abtheilung, im Gebirge.

Der neue Plan über das bei dieser Abtheilung betheiligte Gebiet ist bald fertig. Die dießjährigen Schwellenbauten wurden auf dem frühern Fuße betrieben und mit Herstellung der beschädigten Fallböden begonnen.

Eine Vergleichung der Verhältnisse dieser Abtheilung mit den Kunstverbauungen bei Mollis im Kanton Glarus, wozu auf letztern Stellen die nothwendigen Erhebungen gemacht wurden, hat ergeben, daß die Molliserschwellen überall auf festen Felsen fundirt und allenthalben die fortlaufenden Felsen zu Fallböden benutzt werden konnten, während wir an der Gürbe durchgehends eines solchen für die absolute Sicherheit der Schwellenbauten nothwendigen Untergrundes entbehren.

Die dieses Jahr aufgeführten neuen Schwellen haben wir nun auf Faschinen und Holzrostse fundiren lassen. Wolkenbruchartige Regentleerungen haben den Arbeiten aber großen Schaden zugefügt.

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

Die Ausführungsarbeiten haben begonnen, sind aber in Folge des neuen Straßenbaues von Rohrbach nach Auswyl,

der die Betheiligten sehr in Anspruch nahm, wieder unterbrochen worden.

Büren zum Hof-Matten.

Die Gesellschaft hat wieder etwas Leben gezeigt, indem sie in Bezug auf die noch nicht ausgeführten Kanäle einige Abänderungen am Plane verlangt hat. Das Begehren wird geprüft.

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

Die letztes Jahr projektirten neuen Seitenkanäle wurden nach erfolgter Auflage genehmigt und theilweise ausgeführt.

Müttihal-Moos.

Die Arbeiten sind nun dieses Jahr von der Gesellschaft in Angriff genommen worden.

Gerzensee-Tieferlegung.

Der im letzten Bericht erwähnte Prozeß der Gesellschaft gegen den Eigenthümer der Mühle am Seebach betreffend seine Ansprüche auf den Wassergehalt des Sees ist noch unerledigt; die Ausführungsarbeiten haben daher nicht begonnen.

Regelsee-Trockenlegung.

Die im letzten Berichte als ausstehend angezeigte Erklärung der freiburgischen Kantonsbehörde ist zwar eingelangt, aber nicht in der verlangten Form. Das Geschäft ist daher auch noch unerledigt.

Signau-Lichterswyl-Moos-Entsumpfung und Korrektion der angrenzenden Waldbäche.

Die Kostenvertheilung und das Schwellenreglement einzig bleiben hier noch aufzustellen. Die Entwürfe sind gemacht;

gegen den Erstern wurde von Betheiligten Beschwerde erhoben, über die wir zu entscheiden hatten.

Bäziwyl-Mirchel-Moos.

Die Hauptarbeiten sind fertig, die Rühnkofenbach- und Bärbachangelegenheiten aber noch in der Schwebe.

Einen eingelangten Entwurf Schwellen-Reglement mußten wir, als den Verhältnissen nicht entsprechend abgefaßt, der Gesellschaft zur Umarbeitung wieder zustellen.

Wiedlisbach-Moos.

Es ist auf den Wunsch der Gesellschaft nachträglich ein dritter Seitenkanal projektirt, genehmigt und ausgeführt worden, womit die Entsumpfungsarbeiten geschlossen wurden.

Die umsichtige, treffliche Leitung dieses Unternehmens durch die Kommission verdient alle Anerkennung.

Schwarzenburg-Allmend.

Es ist zu bedauern, daß die Betheiligten auch dieses Jahr das schöne, lohnende Unternehmen liegen ließen.

Lhonisbach-Korrektion.

Die Ausführungsarbeiten sind im Gange.

Denz-Korrektion.

Die Ausführungspläne wurden dieses Frühjahr vollendet und der Gesellschaft zur öffentlichen Auflage gemäß den Statuten zugestellt. Die Auflage fand aber nicht statt, weil in Folge Vereinigung der größern Grundeigenthümer das Unternehmen ausgedehnt werden soll bis auf Wynigen herauf und abwärts wenn möglich bis zur Mare. Ein bezügliches Begehren der Kommission ist bereits eingelangt.

Wir werden den Gegenstand untersuchen und dem wichtigen Unternehmen die nöthige Aufmerksamkeit schenken.

Stoßern-Moos.

Das Unterhaltungs-Reglement ist noch nicht eingelangt.

Brühlmoos bei Worb.

Die Ausführungsarbeiten sind noch nicht fertig; die eigenthümlichen lokalen Verhältnisse mögen die Verzögerung entschuldigen.

Korrektion des Unter-Alchenstorfaches.

Die Betheiligten haben sich für die Ausführung noch nicht geeinigt.

Binelz-, Brühl- und Tschäppit-Matten.

Die Ausführungsarbeiten sollen erst im nächsten Jahre beginnen.

Wihardtswyl-Moos.

Die Kanalarbeiten rücken langsam vorwärts. Auf Begehren der Gesellschaft wurde derselben die Verlegung des obersten Theiles des Hauptkanals projektirt und bewilligt.

Waltringen-Moos.

Die Gesellschaft zur Ausführung dieses Unternehmens hat sich, wie wir im letzten Berichte angedeutet, wirklich konstituiert; ihre Statuten wurden genehmigt.

Die Terrainaufnahmen für die Ausführungspläne sind zum größern Theile schon gemacht.

Diesbach-Mööser.

Die Bürgergemeinde Diesbach bei Büren legte uns einen Beschluß vor, wonach sie ihr circa 120 Jucharten haltendes sumpfiges Allmendland durch Kanallisation und Drainage austrocknen zu lassen sich vornahm und zu dem Ende um die technische Hülfe des Staates sich bewarb. Dieser Beschluß

wurde vom Regierungsrathe genehmigt und darauf die Entsumpfungspläne angefertigt und der Gemeinde zur Ausführung zugestellt.

Die Ausführungsarbeiten haben bereits begonnen.

Längerbächlein bei Sinneringen.

Dieser kleine, bei Regengüssen öfters an den anstoßenden Grundstücken viel Unheil anrichtende Bach bedurfte der Tieferlegung und Eindämmung, um nicht mehr schädlich zu sein. Die Eigenthümer der betreffenden Grundstücke beschloßen, diese Sicherheitsvorkehr zu treffen, und ersuchten um Anfertigung eines Bauplanes auf Staatskosten, da durch die Bachkorrektion auch die dortige Staatsstraße geschützt werde.

Es wurde dem Begehren entsprochen und die Bachkorrektion ist bereits beendet. Der Unterhalt wird von den bisherigen Pflichtigen besorgt.

Jegenstorf-Moos.

Für die Entsumpfung dieses circa 130 Jucharten haltenden Mooßes hat sich eine Gesellschaft gebildet, welche, zu Anfertigung der Pläne, einen Ingenieur auf Staatskosten verlangte. Die Gesellschaft wurde angewiesen, vorerst Statuten zu entwerfen und einzusenden.

Waldmattgraben.

Die Einwohnergemeinde Graben und dortige direkt theiligte Privaten haben sich zur Korrektion dieses durch Ueberschwemmung und Versumpfung des anliegenden Landes schädlichen Gewässers zu einer Gesellschaft vereinigt. Ihre Statuten sind vom Regierungsrathe genehmigt und die Aufnahme des Korrektionsplanes auf Staatskosten vom Regierungsrathe zugesagt worden.

Der Plan ist vollendet und bedarf bloß noch der Verifikation und staatlichen Genehmigung.

Längermoos bei Madiswyl.

Behufs Entsumpfung dieses Mooſes hat ſich, die dortige Bürgergemeinde an der Spitze, eine Geſellſchaft gebildet und Ausführungsſtatuten mit dem Begehren um Planaufnahme auf Staatskoſten zur Genehmigung eingeſandt.

Die Anordnungen zur Aufnahme und Ausarbeitung der Pläne ſind getroffen.

Bleienbach-Mooſ.

Dieſes nützliche, ſchon ſeit Jahren angeregte Unternehmen, wofür bereits Anno 1853 auf Staatskoſten die Baupläne geliefert worden, ſcheint nun doch ausgeführt werden zu wollen. Die Eigenthümerin des Mooſes, die Bürgergemeinde Bleienbach, hat unterm 24. November dieſes Jahres einen dahin gehenden Beſchluß gefaßt und auf Staatskoſten die Modifikation und Ergänzung des beſtehenden Planes verlangt. Dem Begehren iſt entſprochen worden; der neue Plan iſt ſo viel als fertig.

Grüne-Mooſ bei Riggisberg.

Dieſes Mooſ haltet circa 70 Zucharten. Zu Entsumpfung deſſelben hat ſich eine Geſellſchaft gebildet, deren Statuten genehmigt worden ſind. Die Entsumpfungsdirektion ließ die Entsumpfungspläne ausarbeiten und ſtellte ſie der Geſellſchaft zur Auflage zu. Dieſe wünſchte vorher, um die Baukoſten etwas herabzudrücken, einige Modifikationen an denſelben, die ihr beſorgt wurden.

Erſigen-Bütikofen-Mooſ.

Zur Entsumpfung und neuen Eintheilung dieſes Mooſes hat ſich eine Geſellſchaft zuſammengethan, die Statuten entworfen und mit dem Begehren um Bewilligung der techniſchen Staatshülfe eingereicht hat.

Das Unternehmen iſt vom Regierungsrathe als im Intereſſe des gemeinen Wohles liegend erklärt und die verlangte techniſche Hülfe bewilligt worden. In Folge deſſen begonnen die Planaufnahmen und ſind ſchon weit vorgeſchritten.