

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

Herausgeber: Regierungsrath des Kantons Bern

Band: - (1861)

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

Autor: Sahli / Schenk / Karlen

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-416010>

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: 31.01.2026

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

Verwaltungsbericht der Direktion der öffentlichen Bauten, Abth. Eisenbahnen und Entsumpfungen.

(Direktoren: Herr Regierungsrath Sahli, nach seinem Austritte die Herren Regierungsräthe Schenk für das Eisenbahnwesen und Karlen für das Entsumpfungswezen.)

I. 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 Bahnbetriebes u. s. w.)

A. Eisenbahnwesen.

Centralbahn.

Die in Sachen des neuen Transportreglementes am 12. Januar abgehaltene Konferenz führte dazu, daß die Stände Bern, Aargau, Solothurn und Baselland sich einigten, von der Bahnverwaltung die In Vollzugsetzung des von der Konferenz abgeänderten Reglementes auf 31. März zu verlangen. Bern, hiezu beauftragt, erließ eine daherige Aufforderung an die Bahnverwaltung, die aber mit Schreiben vom 15. März Verschiebung dieses Termimes und neue Unterhandlungen verlangte. Dieses hatte eine neue Konferenz zur Folge, die, verschiedener Verumständigungen wegen, erst vom 26. bis 31. Juli stattfinden konnte.

Die Abgeordneten der Centralbahn wurden dabei neuerdings an- gehört und ihren Anbringen in verschiedenen Punkten Rechnung getragen. Das sonach nochmals modifizierte Reglement wurde dann von Seite Berns der Bahnverwaltung zum Drucke und nachheriger Vorlage an die Regierungen mitgetheilt, und es ist nun zu erwarten, daß dieser Aufforderung Folge geleistet und in Bälde das Transportwesen im Interesse des gewerblichen Publi- kums geregelt werde.

Jurabahnen.

Das Konzessionsbegehr der Herren Stockmar und Mit- häfste blieb auch in diesem Jahre unbehandelt. Es dürfte dieser Beharrungszustand wohl noch so lange dauern, bis für das Bahnnetz Studien gemacht sein werden und man sich nach allen Richtungen über die Tragweite der Unternehmung in's Klare wird setzen können.

Staatsbahn.

Nachdem die Ostwestbahn in Liquidation gefallen und der Staat ihre bernischen Linien läufiglich an sich gebracht, erfolgte der Grossratsbeschluß vom 29. August dieses Jahres, der die Vollendung der Strecken Biel-Neuenstadt und Gümligen-Langnau und die Erstellung der Strecke Biel-Bern im Staatsbau anordnete. Die Bundesgenehmigung zu diesem Beschlusse soll, nach einer Anzeige des Bundesrathes, direkt von der Bundesversammlung ausgehen.

B. Entsumpfungen.

Gesetzgeberische Arbeiten auf diesem Gebiete kamen dieses Jahr nur in soferne vor, als ein Gesetzesentwurf für die Kor- rektion der Seelandgewässer ausgearbeitet und dem Regierungs- rathe vorgelegt wurde. Eine Behandlung desselben fand noch nicht statt.

II. Verwaltung.

Im Personellen trat in diesem Jahre die Veränderung ein, daß in Folge Austrittes des Herrn Direktors Sahli, mit dem 1. September Herr Schenf, Vicepräsident des Regierungsrathes, die Geschäfte des Eisenbahnwesens und Herr Regierungsrath Karlen provisorisch die Entzumpfungsangelegenheiten übernahm.

A. Eisenbahnwesen.

Centralbahn.

Die bisherige Schätzungscommission für die Expropriationen wurde neu bestätigt mit Amtsdauer bis 31. Dezember 1865.

Als Vertreter der Gesellschaft in Rechtssachen ernannte die Bahnverwaltung am Platze des Herrn Bahningenieurs Gränicher den Herrn Fürsprecher K. G. König in Bern.

Die Klagen im Betreff des Transportwesens haben ziemlich nachgelassen, da die Bahnverwaltung bemüht ist, den Wünschen des Publikums in manchen Beziehungen Rechnung zu tragen. Das demnächst in Kraft tretende neue Transportreglement wird geeignet sein, allseitig zu befriedigen.

Auch dieses Jahr hat sich der Bahnverkehr und damit die Einnahme der Gesellschaft gesteigert.

Der Sicherheitsdienst ließ im Berichtsjahre viel zu wünschen übrig; es kamen mannißsache Unfälle vor. Der bedauerlichste von allen war der Zusammenstoß zweier Züge bei Wynigen am 6. August. Die Kreuzung der beiden Züge mußte wegen Verspätung eines andern Zuges von Burgdorf nach Wynigen verlegt werden. Beide Zugmeister waren davon in Kenntniß gesetzt; der eine, Herr Frei, vergaß aber die Verlegung der Kreuzung seinem Lokomotivführer anzuseigen; auch die Vorlage seines Stundenpasses an den Stationsvorstand in Herzogenbuchsee sowie die Mietfahrt des Letztern auf die Kreuzungsstation Wynigen

unterblieben. Die unbegreifliche Vergeßlichkeit des Zugmeisters Frei ließ ihn auch seinen groben Fehler in Wyngen nicht erkennen; er ließ, uneingedenk der angeordneten Kreuzung, seinen Zug dort abfahren, bevor der andere Zug von Burgdorf angekommen war. Beide Züge begegneten sich dann oberhalb Wyngen an einer Stelle, wo weder der eine den andern rechtzeitig sehen, noch die Bahnhörter dieselben wahrnehmen und anhalten konnten. Als endlich die beiden Lokomotivführer einander bemerkten, war es zu spät, und die Gewalt des Zusammenstoßes konnte durch Contredampf nur um Weniges vermindert werden. Ein Postconduc- teur, vier Bahnhörte und acht Passagiere wurden mehr oder weniger schwer verwundet; der Schaden am Material der Bahn wird auf Fr. 30,000 geschätzt. Der Hauptschuldige an diesem Unglücke, Zugmeister Frei, war unter den schwer Verletzten und wurde, mit Rücksicht hierauf, von der Bahnhörwaltung bloß mit seiner Entlassung bestraft. Wenn nun aber auch die Dienstfehler dieses Zugmeisters gerade kein Menschenleben hefklagen ließen, so waren sie doch von einer solchen Bedeutung, daß die Folgen eben so gut der gräßlichsten Art hätten sein können. Die Sicherheit des Bahndienstes schien uns daher eine exemplarische Be- strafung der groben Fahrlässigkeit dieses Angestellten gebieterisch zu heischen, weshalb wir Weisung ertheilten, denselben dem Straf- richter zu überweisen.

Dieser Vorfall gab uns Veranlassung, die Frage unter- suchen zu lassen, ob nicht Kreuzungsverlegungen besonders ge- eignet seien, Unglück herbeizuführen. Das Resultat dieser Unter- suchung überzeugte uns jedoch, daß die hiefür bestehenden Dienst- instruktionen, wenn sie befolgt werden, alle Garantie gegen Unfälle darbieten; sie schreiben z. B. vor:

- 1) Gegenseitige Anzeige und Bestätigung des Einverständnisses der Vorsteher der Hauptstationen zwischen welchen die Kreuzung verlegt werden soll;
- 2) Eintragung der Anordnungen zur Kreuzungsverlegung in den Stundenpaß der beiden betreffenden Zugmeister;

- 3) Anzeige an die beiden Lokomotivführer;
- 4) Begleitung des Zuges durch den Stationsvorsteher (oder dessen Stellvertreter), der die Verlegung beantragt hat.

Von diesen Sicherheitsmaßregeln blieben am Tage des erwähnten Unglücks leider die dritte und vierte unbeachtet; der Zugführer Frei vergaß sogar seine Weisung im Stundenpaß. Wo nun eine solche sträfliche Sorglosigkeit und Auferachtsetzung der Dienstvorschriften Platz finden kann, kann auch eben so leicht anderes Unglück sich ereignen, ohne daß dazu gerade eine Kreuzungsverlegung den Anlaß gibt. Zugverspätungen kommen übrigens überall vor, und wenn nicht das Mittel der Kreuzungsverlegungen gegeben wäre, die Zeitverluste auszugleichen, so würden dadurch enorme Stockungen im Verkehre entstehen.

Die Ausbauten an den bernischen Linien sind so viel als beendigt. Erwähnenswerthes wollen wir hienach bei den betreffenden Strecken anführen.

Morgenthal-Bern.

Unsere Ermahnungen im letzten Berichtsjahre in Betreff der Station zu Wyna beantwortete die Bahnverwaltung in der Weise, daß sie bereit sei, diese Station zu erstellen, insofern wir ihr das Aufgeben der Station Büzberg gestatten wollen. Diese Bedingung wiesen wir, wie in einem früheren Falle, von der Hand und verlangten kategorisch, daß unsern Beschlüssen in Bezug auf die Bahnverlegung und den Stationsbau nachgelebt werde. Die Bauausschreibung für die ersten Arbeiten ist nun erfolgt; ebenso die Vorlage des Planes für die Station. Der Letztere liegt noch in der Gemeinde auf.

Die Frage der Verlegung der Station Büzberg ist noch hängend.

Die Güterstation Langenthal ist durch Verlängerung des Wagenschuppens und sonstige Einrichtungen erweitert worden.

B e r n - T h u n .

Der schwierigen Lage wegen, in welche die Ostwestbahn gerathen, konnte in Bezug auf die Station Gümmligen auch in diesem Jahre kein abschließliches Resultat erzielt werden. Die Centralbahn schlug eine neue Situation vor, die aber weder von der Ostwestbahn gebilligt wurde, noch überhaupt den Bedürfnissen des Verkehrs zu genügen schien. So wie die Verhältnisse sich gestaltet haben, darf wohl mit Sicherheit eine Regsirung dieser Angelegenheit im nächsten Jahre erwartet werden.

Zwischen der Bahnverwaltung und Privaten in Wichterach haben zum Zwecke der Erstellung der dortigen Station Unterhandlungen stattgefunden. Uns gegenüber jedoch erklärte Erstere, diese Station nur dann zu bauen, wenn ihr die Erlaubniß zum Personentransporte auf der Strecke Thun-Scherzlingen ertheilt werde, die nun betriebsfähig hergestellt ist.

Für die Ertheilung dieser Erlaubniß petitionirte eine große Zahl oberländischer Gemeinden; Thun aber protestirt dagegen.

B e r n - T h ö r i s h a u s .

Die Uferschutzbauten bei der Sensenbrücke wurden zu Ende geführt.

H e r z o g e n b u c h s e e - B i e l - N y d a u .

Unter den obwaltenden Verhältnissen konnte in diesem Berichtsjahre an die Erledigung der Bieler-Bahnhoffrage nicht gedacht werden; im kommenden Jahre werden wir diese Angelegenheit zum Abschluß zu bringen suchen.

Die Bahnverwaltung haben wir angewiesen, die Interimsbahn Biel-Nydau abtragen und den vorigen Zustand herstellen zu lassen.

Ostwestbahn.

Die Finanznoth der Gesellschaft steigerte sich in diesem Jahre dermaßen, daß kein anderer Ausweg mehr zu finden war, als

die Erwerbung der im Kanton Bern gelegenen Linien für Rechnung des Staates. Wir schlugen dieses Mittel dem Großen Rath vor und er bewilligte, auf den Antrag der von ihm für Untersuchung der Ostwestbahn-Angelegenheiten niedergesetzten Kommission, eine Summe von 7 Millionen Franken zum Ankaufe dieser Linien. Der Kauf kam um diese Summe zu Stande, nachdem vorher die Gesellschaft ihre Auflösung beschlossen und in der Person des Eisenbahndirektors, Herrn Simon in St. Gallen, einen Liquidator bestellt hatte. Die formliche Uebergabe der Kaufsobjekte an die Staatsbehörden erfolgte im August und am 29. gleichen Monats beschloß der Große Rath, die gekauften Bahnenstrecken im Staatsbau vollenden und das Mittelstück Biel-Bern auf gleichem Fuße neu bauen zu lassen.

Wir haben nicht nöthig auf die Einzelheiten dieser Verhältnisse sowie auf die Ueordnungen, die sich in der Ostwestbahnverwaltung herausgestellt haben, hier noch einmal einzutreten. Unser Bericht an den Großen Rath vom 22. März, die großräthlichen Majoritäts- und Minoritätsberichte vom 11. und 23. gleichen Monats, die Großerathsbeschlüsse vom 5/6. April und 29. August nebst dem Kaufvertrage vom 10. Juni sind im Druck veröffentlicht worden und legen jene Verhältnisse dar.

Auf der Strecke

B e r n = K r ö s c h e n b r u n n e n

wurden auf Rechnung der Ostwestbahnverwaltung keine weiteren Bauten mehr, sondern bloß einzelne Arbeiten zu Herstellung und Sicherung der bestehenden Anlagen ausgeführt.

B e r n = B i e l.

Die Koncession für diese Bahnenstrecke ist erloschen, da auch innert den verlängerten Fristen die Ausweise über den Beginn der Ausführungsarbeiten und den Besitz der nöthigen Mittel zu Fortsetzung derselben von der Gesellschaft nicht geleistet werden konnten.

Unter diesen Umständen wurde einstweilen von einer weiteren Untersuchung über die Bahnrichtungen über Aarberg und Büren abstrahirt. Auch die Frage bezüglich der Situation des definitiven Bahnhofes blieb ruhen.

Biel = Neuenstadt.

Der Betrieb dieser Linie wird von der Pächterin, der Centralbahn, gehörig besorgt. Auf Rechnung des Eigenthümers bis 1. Februar 1862 besorgt sie auch den Unterhalt; nach diesem Zeitpunkte fällt derselbe dann zu ihren Lasten.

Die Arbeiten zur Vollendung der Bahn wurden einem andern Unternehmer übertragen und unter die direkte Aufsicht des Kantonsoberingenieurs gestellt; die Mittel dazu wurden hauptsächlich aus dem Ertrage der Bahn bestritten. Sie beschränkten sich, im Sinne des Beschlusses des Großen Rathes vom 5/6. April 1861, zumeist auf solche Bauten, welche zum Schutze des Bahnbetriebes nöthig waren. Eine unerwartete bedeutende Vermehrung dieser Arbeiten trat ein in Folge eines Felssturzes oberhalb des Gottstatterhauses, was eine kurze Betriebsstörung zur Folge hatte. Dazu kamen später noch kleinere Rutschungen, die aber den Betrieb weiter nicht belästigten.

Jurabahnen.

Wir haben im letzten Berichte schon das Einlangen eines Konzessionsbegehrens für das ganze jurassische Bahnnetz erwähnt.

Weitere Verhandlungen darüber waren indeß um so weniger dringlich, als die Frage bezüglich der Weiterführung der begonnenen Bahnstudien bis zum August laufenden Jahres unverändert blieb.

Um in letzterm Punkte endlich einen Schritt vorwärts zu thun, ward die Eisenbahndirektion unterm 19. August vom Regierungsrathe ermächtigt, durch Herrn Ingenieur von Muralt in Bern die Erhebungen für die Bahnstrecke von Delsberg bis

Basel beginnen und einen genauen und einlässlichen Bericht darüber ausarbeiten zu lassen, in welcher Weise für das übrige Bahnnetz die Studien vorzunehmen seien, auf welche Linien sich dieselben zu erstrecken haben, und welche Aussichten auf praktische Ausführbarkeit die einen und andern derselben darbieten. Der genannte Ingenieur entledigte sich dieses Auftrages durch Einreichung seines sehr einlässlichen Gutachtens vom 28. Oktober, das nach erhaltenen schriftlichen Berichten, im Jura besonders befriedigt zu haben scheint.

Auf Grund dieses Gutachtens dürfte wohl mit den Bahnstudien im folgenden Jahre weiter progredirt werden, zumal der Große Rath dafür einen naumhaften Kredit ausgesetzt hat.

Staatsbahn.

Angesichts der schlimmen Finanzlage der Osthwestbahngesellschaft und der Unmöglichkeit, ihr Unternehmen weiter zu führen, kam der Kanton Bern in die Nothwendigkeit, die auf seinem Gebiete erstellten Osthwestbahnbauten käuflich zu übernehmen und für die Vollendung selbst zu sorgen. Auf die sachbezüglichen Vorlagen sowohl der von ihm in dieser Angelegenheit eigens aufgestellten Kommission, als derjenigen des Regierungsrathes beschloß der Große Rath unterm 5./6. April dieses Berichtsjahres vorläufig Folgendes:

- 1) Der Regierungsrath ist beauftragt, die Rechte und die Interessen des Staates, soweit sie durch die Konzessionen der Osthwestbahn begründet sind, zu wahren.

Die im Art. 38 der Konzession für die Linie Bern-Biel-Neuenstadt vorgesehene Haftbarkeit der Linie Biel-Neuenstadt für die Ausführung der Linie Bern-Luzern wird auf die Linien Biel-Bern und Bern-Langnau beschränkt.

- 2) Der Regierungsrath wird ermächtigt, die beiden Linien Biel-Neuenstadt und Gümligen-Langnau zu Handen des

Staates käuflich zu erwerben. Ein Privatkauf mit der Gesellschaft darf jedoch nur abgeschlossen werden, wenn sämtliche Aktionäre und die Gläubiger, welche auf den Kaufsgegenstand ein spezielles Vorrecht zu beanspruchen im Falle sein dürfen, wie Expropriaten, Bauunternehmer, Obligationsinhaber und Gläubiger, die auf dem Betriebswege ein Pfandrecht erworben haben, dazu einwilligen, es sei denn, daß die Gesellschaft der Ostwestbahn vorher ihre Auflösung beschließt. In jedem Falle aber müssen die genannten Gläubiger zustimmen.

- 3) Zum Zwecke des Ankaufs der genannten beiden Bahnstrecken wird ein Kredit im Maximum von 7 Millionen Franken bewilligt.

Es sollen jedoch aus der Kaufsumme vor Allem bezahlt werden:

- a. die ausstehenden Expropriationen samt Zins;
- b. die vom Staate zum Zwecke der Fahrbarmachung der Linie Biel-Neuenstadt vergeschossenen Fr. 625,000 samt Zins.

- 4) Im Falle des Kaufes soll die Regierung den Grossen Rath in geeignetem Zeitpunkte einberufen, um demselben Vorlagen über das weiter Vorzuhorende zu hinterbringen.
- 5) Der Regierungsrath wird ermächtigt, auf Rechnung des ihm nach Art. 3 bewilligten Kredites die verpfändeten oder deponirten Prioritätsobligationen der Ostwestbahngesellschaft einzulösen oder dafür zu sorgen, daß solche nicht mit Verlust veräußert werden.

Der Regierungsrath ist überdies beauftragt, für Rechnung des Unternehmens möglichst dafür zu sorgen, daß den bestehenden Bauten auf der Linie Biel-Neuenstadt der nöthige Schutz zu Theil werde, um sie in betriebsfähigem Zustande zu erhalten.

Bis dahin hatte die Bahngesellschaft erklärt, die genannten beiden Linien nicht unter dem Baupreise von 8 Millionen Franken hingeben zu wollen. Nach diesem Beschlusse des Großen Rathes ließ sie sich jedoch herbei, den Preis anzuerkennen, um welchen eine von der Regierung zu ernennende unbeteiligte Expertise die Kaufsgegenstände schätzen werde. Es wurden darauf zu Schätzern ernannt die Herren Bürgi, Bahningenieur an den Vereinigten Schweizerbahnen in St. Gallen und A. von Muralt von Bern, gewesener Sektionsingenieur der Centralbahn; ihr Gutachten vom 3. Juni taxirte die

Linie Biel-Neuenstadt mit Zubehörden auf Fr. 3,612,000
" Gümliigen-Langnau mit " " <u>4,087,000</u>
beide Linien zusammen auf Fr. 7,699,000

Auf Grundlage dieser Schätzung vereinbarten wir mit der Gesellschaft einen Kaufvertrag in dem Sinne, daß in Bezug auf die Differenz von Fr. 699,000 zwischen der vom Großen Rathen bewilligten Kaufsumme und dem Schätzungspreise der Experten Folgendes bestimmt wurde:

„Art. 4. Sollte die Gesellschaft in die Lage kommen, „sich zu rekonstituiren und die Linie Langnau-Luzern aus- „zuführen, so verpflichtet sich der Staat Bern, ihr auf „den Tag der Eröffnung des Betriebs dieser Linie den „Rest der Schätzungssumme mit Fr. 699,000 nachzube- „zahlen. Diese Verpflichtung erlöscht, wenn nicht innerhalb „sechs Jahren a dato die Betriebseröffnung auf der ge- „dachten Strecke stattfindet.“

Die Kaufsumme wurde, nach Abrechnung der verschiedenen Staatsvorschüsse, in zu $4\frac{1}{2}$ % verzinsbaren Staatsobligationen auszuzahlen stipulirt. Unterm 27. Juni genehmigte der Große Rath diesen Kaufvertrag, jedoch mit der Abänderung, daß obiger Art. 4 ganz gestrichen werde, und daß der Zinsfuß der für die Kaufsumme auszustellenden Staatschuldscheine nur 4 % betragen

solle. Es kostete einige Mühe, die Zustimmung der Gesellschaft zu diesen Abänderungen zu erhalten; doch erfolgte dieselbe endlich. Von Seiten der bevorrechtigten Gläubiger der Gesellschaft ward keine Einwendung gegen diesen Kaufabschluß gemacht.

Am 28. Juni behandelte der Große Rath die vom Regierungsrath empfohlenen Vorlagen, sowohl der Eisenbahndirektion, betreffend die Vollendung der gekauften Ostwestbahnenstrecken und die Erstellung der Linie Biel-Bern im Staatsbau, als der Finanzdirektion, betreffend Aufnahme eines Anleihens zur Auszahlung und Vollendung der gekauften Bahnstrecken; er wies diese Vorlagen an eine besonders aufgestellte Kommission und beschloß im Uebrigen einerseits:

1) Der Regierungsrath wird die Bauten auf den Linien Biel-Neuenstadt und Gümmligen-Langnau, so weit dieselben als dringlich erscheinen, fortführen und die Bahngegenstände überwachen lassen.

Für die Strecke Biel-Bern sind einstweilen bloß die Bahnstudien vorzunehmen.

2) Zu Fassung der weiteren Beschlüsse in Bezug auf den Bau und Betrieb der Linien Biel-Neuenstadt, Biel-Bern und Gümmligen-Langnau ist der Große Rath im geeigneten Zeitpunkte wieder einzuberufen.

3) Der Regierungsrath hat Alles vorzulehren, was die Ausführung dieses Beschlusses erfordert und dieselbe tritt mit dem Zeitpunkte in Kraft, in welchem der Kaufvertrag zwischen dem Kanton Bern und der Ostwestbahngesellschaft zur definitiven Gültigkeit gelangt.

Anderseits:

Die Regierung ist ermächtigt, zu Deckung der Vorschüsse des Staates, Bezahlung der Expropriationsentschädigungen und Instandhaltung und Sicherung der angekauften Linien ein Anleihen bis auf drei Millionen Franken aufzunehmen.

Die Ermittlungen, welche jene vom Großen Rathc beliebten Abänderungen am Kaufvertrage kraft seines Beschlusses vom 5./6. April zur Folge hatten, nahmen so viel Zeit in Anspruch, daß wir erst am 19. August die Hindernisse als beseitigt ansehen konnten, welche bis dahin der definitiven Infrastrukterklärung des Kaufvertrages formell noch im Wege gestanden hatten. Zugleich wir diese Erklärung an diesem Tage aussprachen, ordneten wir zugleich eine förmliche Uebergabe der Kaufobjekte an, welche mittelst Begehung der Linien und gegenseitiger Unterzeichnung eines Uebergabsverbals durch die beidseitigen Delegirten am 24. und 25. August vollzogen wurde.

Am 27. August nahm der Große Rath unsere genannten Vorlagen für die Vollendung der gekauften Bahnstrecken und Errichtung der Linie Biel-Bern im Staatsbau mit den seither formulirten Anträgen seiner Kommission in Behandlung und brachte es am 29. gleichen Monats zu dem unter der Rubrik „Gesetzgebung“ bezeichneten Beschuß, der mit Schreiben des Regierungsrathes vom 5. September dem Bundesrathe zur Genehmigung übermittelt wurde. Das Staatsinteresse gebot uns nun, unverweilt diejenigen Maßnahmen zu treffen, welche geeignet schienen, das ganze Unternehmen der Staatsbahn zur raschen Ausführung zu bringen. Wir trafen sofort Anstalten zur Einrichtung des alten Postgebäudes für die Centralbeamten der Bahn, ernannten den Bahn-Oberingenieur in der Person des Herrn Sektionsingenieur Gränicher an der Centralbahn, damit er ohne Verzug die nöthigen Dispositionen für die technischen Arbeiten treffe und dieselben beginnen lasse und gaben ihm zu diesem Ende, provisorisch bis zum Dienstantritte des Bahndirektoriums, die verlangten technischen Angestellten an die Hand. Für dieses Personal wurden spezielle provisorische Dienstinstruktionen aufgestellt.

Am 3. Dezember bestellte der Große Rath das Bahndirektorium auf den Vorschlag des Regierungsrathes aus folgenden Personen :

Präsident : Herr Großrath Stockmar in Nellefontaine;
Mitglieder : „ alt-Staatsrath Schaller in Freiburg
und
„ Großrath Karrer, Fürsprecher, in
Sumiswald;
Erzählmänner : „ Großrath Niggeler, Fürsprecher, in
Bern, und
„ Großrath Gfeller in Signau.

Gleich nach erfolgter Beeidigung trat das Direktorium seine Funktionen an. Die für dasselbe hergerichteten Vocalitäten wurden ihm von der Eisenbahndirektion übergeben; ebenso das sämmtliche Akten- und Planmaterial, welches theils gemäß Kaufvertrages mit der Ostwestbahngesellschaft mit an den Staat übergegangen war, theils sich seit dem großräthlichen Staatsbaubeschluß vom 29. August neu angesammelt hatte. Die Rechnungsführung, welche vom letztern Zeitpunkte an von den Direktionen des Eisenbahnwesens und der Finanzen in ähnlicher Weise besorgt wurde, wie für die budgetirten Ausgaben der ersten Direktion, ward, auf den Wunsch des Bahndirektoriums, bis zum Jahresschluß auf gleichem Fuße fortgesetzt.

Wir erwähnen noch kurz, welche Dispositionen vom Tage des Staatsbaubeschlusses an bis zur Geschäftsumnahme Seitens des Direktoriums in Bezug auf die einzelnen Bahnstrecken im Allgemeinen getroffen wurden, wobei wir aber bemerken, daß die daherigen Details mit bezüglicher Rechnung gemäß Art. 9 des letztangeführten Beschlusses in den ersten Verwaltungsbericht dieses speziellen Administrationszweiges für das Jahr 1862 einfließen werden.

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

Die Ostwestbahngesellschaft hatte unterlassen, vor der Inbetriebsetzung dieser Linie die erforderlichen Bahnübergänge und Parallelwege zu erstellen, was zur Folge hatte, daß die anwoh-

nende Bevölkerung die Bahn überall willkührlich betrat. Die Centralbahnverwaltung, als Betriebspächterin, ward dadurch vor- schriftgemäß zu massenhaften Anzeigen beim Polizeirichter veran- laßt und sah die Schwierigkeiten in der gehörigen Handhabung der Bahnpolizei bei der nahenden Weinlese sich noch mehren, weshalb sie um rasche Abhülfe dieser Uebelstände einkam. Wir entsprachen dem Begehr, indem wir ungesäumt die Erstellung der Uebergänge und Kommunikationswege anordneten.

Mit dem Unternehmer wurde abgerechnet nach erfolgter Einstellung der Vollendungsarbeiten. Von einigen der letztern aber erklärte der Oberingenieur die Fortsetzung als sehr dringend nöthig. Die Ausführung derselben wurde daher, unter Benutzung der günstigen Jahreszeit, dem gleichen Unternehmer übertragen zu denjenigen Preisen, welche sich später infolge der Konkurrenz- ausschreibung für die Hingabe der Arbeiten ergeben würden.

Zur Verpachtung des zweiten Bahngleises und Veräuße- rung der vielen Bahnabschnitte trafen wir die geeigneten Vor- fehren. Der dießjährige Rebenertrag dieser Parzellen belief sich auf Fr. 3164. 73.

Im Stationsgebäude zu Twann mußten einige Reparatio- nen und Veränderungen vorgenommen werden.

Die Centralbahn, Betriebspächterin, hatte sich beklagt, daß ihr der Betriebsanschlußvertrag mit dem Eigentümer und der Franco-Suisse vom 22. November 1860 zu große Lasten auf- erlege, und daß sie von demselben zurücktrete, wenn ihr der Bahneigentümer und die anschließende Gesellschaft der Franco-Suisse nicht einen Jahresbeitrag von wenigstens Fr. 6000 an ihre großen Betriebskosten zuschießen werden. Da sich die Franco-Suisse zu Leistung ihres Betreffnisses von Fr. 3000 bereit erklärte und wir durch die gleiche Zusage verschiedene andere Vortheile, namentlich in Bezug auf die Kündigungsfristen des Pachtvertrages erreichen konnten, so verpflichteten wir uns eben- falls zur Verabreichung unseres Zuschlußantheiles von Fr. 3000,

welche Maßregel der Große Rath unterm 6. Dezember genehmigte.

Biel-Bern.

Mit Anfang des Monats Oktober rückte das provisorisch angestellte technische Personal in's Feld zu Vornahme der Tracestudien resp. der Studien für den geeigneten Uebergang über die Aare. Die betreffenden Regierungsstatthalterämter wurden hiervon in Kenntniß gesetzt und die fraglichen Arbeiten nachdrücklichst ihrem Schutze empfohlen. Von den verschiedenen durch diese Erhebungen in Betracht gefallenen Linien legte der Bahn-Oberingenieur einzig Gewicht auf die über Lyss-Aarberg-Worben und Studen führende, weil sie bei Aarberg weitaus den sichersten Flußübergang darbiete. Diese wurde dann auch, auf seinen Bericht gestützt, vom Regierungsrathe mit Vortrag vom 29. November dem Großen Rathem empfohlen und von dieser Behörde, trotz dem Widerstande einer Minderheit, die, auf ein Gutachten der Eisenbahntechniker Herren Ober-Ingenieur Pressel in Basel, Ober-Ingenieur Hartmann in St. Gallen, Professor Bulmann in Zürich und Ober-Ingenieur La Nicca hin, der um 5 Kilometer kürzern Richtung von Lyss über Bußwyl und Studen den Vorzug gab, unterm 12. Dezember genehmigt.

Dieser Tracebeschluß scheint aber im Volke nicht gut aufgenommen zu werden, besonders auch deshalb nicht, weil dadurch der Staat selbst der schon so lange hängenden Frage bezüglich der Korrektion der Gewässer des Seelandes ausweichen wolle, einer Frage, der in jüngster Zeit von den Bundesbehörden neu- erdings Anregung gegeben worden sei. Eine eingelangte Vorstellung hat bereits Siftirung aller Arbeiten auf der Aarbergerlinie bis über die nächste Sommersitzung der Bundesversammlung hinaus, verlangt, damit inzwischen die Bauvorlagen für die Gewässer-Korrektion vorbereitet und mit einem Begehrum einen Bundesbeitrag dem Bundes-Rathem eingereicht werden kön-

nen. Die Bewilligung dieses Beitrages sollte die Korrektion der Aare von Aarberg bis Büren und infolge dessen einen sichern Bahnubergang bei Bußwyl, also die kürzere Linie von Wyss über Bußwyl nach Studen möglich machen.

An die Mehrfachen, welche die Linie über Aarberg gegenüber derjenigen über Bußwyl zur Folge haben wird, leisten Gemeinden und Partikularen, namentlich die Einwohner- und Burgergemeinde von Aarberg, nach mit denselben gepflogenen Unterhandlungen, Beiträge.

Bern-Langnau.

Hier richteten wir zunächst unser Hauptaugenmerk darauf, die bestehenden Bauten wohl überwachen und gegen Beschädigungen sicher stellen zu lassen. Wir theilten daher die ganze Strecke in 5 Bezirke und übergaben jeden Bezirk einem becidigten Aufseher zur unausgesetzten Hut.

Für die Vollendungsbauten auf der Strecke von Trimstein bis Langnau ließen wir die Details der Kosten devisiren.

Die Gemeinden Walkringen, Wyl, Stettlen, Worb, Biglen und Bichigen kamen mit Petitionen ein, worin sie das gegenwärtige Trace über Gümmligen und Bielbringen als ein durchaus verfehltes, unrentables darstellten und verlangten, es möchte untersucht werden, ob diese so verfehlte Anlage von Bern bis Trimstein nicht noch durch die Verlegung der Linie über Stettlen und Worb gut gemacht werden solle. Der Regierungsrath fand, daß Gründe vorhanden seien, diese Untersuchung vorzunehmen und beschloß unterm 21. Oktober: —

- 1) Es sei die Linie von Bern über Stettlen und Worb bis zum Anschluß herwärts Trimstein in Plan aufzunehmen und dieselbe unter Vergleichung mit den bestehenden Linien Bern-Gümmligen-Trimstein in Hinsicht auf Länge und Anlageverhältnisse, auf Bau und Betriebskosten, auf Bevölkerungs- und Verkehrsverhältnisse der beteiligten Gegend,

auf Rentabilität und Anschlußverhältnisse, einer einlässlichen Prüfung zu unterwerfen;

- 2) Es sei dem Regierungsrathe das Ergebniß dieser Untersuchung vorzulegen, verbunden mit Begutachtung der Frage, ob seinerseits in die Verlegung selbst sofort eingetreten werden solle oder nicht.

Bis zum Jahresende konnte diese Untersuchung aber nicht beendigt werden.

B. Entsumpfungen.

Die Entwässerung nassen Landes nimmt allenthalben ihren erfreulichen Fortgang; der Zura einzig macht hiervon eine Ausnahme. Technische Beschäftigung für die verschiedenen Unternehmen hat die Direktion dieses Geschäftszweiges immer vollauf. Der Stand dieser Unternehmen auf Schluß des Berichtjahres ist folgender:

Bätterkinden-Moos, Schönbühlthal-Moos, Gwattthali-Moos, Konolingen-Moos und Stockern-Moos.

Diese Unternehmen sind zum Theil längst beendigt, aber noch jetzt fehlen die Unterhaltungsreglemente. Wir werden nun den Gesellschaften zur Eingabe derselben einen Termin bestimmen.

Fraubrunnen-Moos.

Das umgearbeitete, von der Gesellschaft eingesandte Schwellen-Reglement erhielt am 1. Mai die regierungsräthliche Genehmigung. Die Unterhaltung des Werkes ist in allen Beziehungen befriedigend.

Vobisigensee-Tieferlegung.

Das Unternehmen ist so viel als vollendet. Sandlager, die bei den Grabarbeiten unerwartet sich zeigten, erschweren die Kanalversicherungen.

Auf Begehrung der Gesellschaft ward noch eine Landfläche von circa 10 Tscharten längs dem See nachträglich in Plan gelegt und dem Entstumpfungsgebiete einverleibt.

Das Unterhaltungsreglement wird gewärtigt.

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

Die Ausführungsarbeiten rücken rasch vorwärts. Es werden dieses Jahr noch 3 neue Seitenkanäle projektiert.

K e r n e n r i e d = M o o s.

Die Gesellschaftsstatuten sind eingelangt und die neuen Ausführungspläne in Arbeit genommen.

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

Das Unternehmen ist fertig bis auf die Kostenvertheilung.

Das Unterhaltungsreglement wurde aufgestellt und vom Regierungsrathe genehmigt.

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

Gestützt auf ein vorliegendes Rechtsgutachten wird nun ein letzter Versuch gemacht werden, eine gütliche Verständigung zwischen der Gesellschaft und der Bachgenossenschaft von Wichtach zu erzielen.

L i m p b a c h = K o r r e k t i o n.

Die Gemeinde Bätterkinden macht fortwährend Anstrengungen die übrigen Betheiligten für das Unternehmen nach dem neuen Plane zu gewinnen. Ihr Verhältniß zu den buchegäbergischen Gemeinden lässt aber geringe Hoffnung auf Erfolg. Wir werden kaum anders können, als die Initiative in der Sache neuerdings zu ergreifen.

L i m p b a c h = A e t i g e n = M o o s.

Die im letzten Berichtsjahre angezeigte Untersuchung ist sehr günstig ausgefallen und das Unternehmen infolge dessen als im Interesse des gemeinen Wohles liegend erklärt worden.

Die Terrainaufnahme für die Ausführungspläne sind bereits beendigt; es wird an der Ausfertigung derselben gearbeitet.

Juragewässer-Korrektion.

Die Terrainaufnahmen für das kleinere, bernische Korrektionsprojekt sind beendigt. Die Ausarbeitung der Pläne und Kostenvoranschläge geschieht ohne Unterbrechung. Beufs Ausführung dieses sowie des Projektes der Entsumpfung der obern

Seeland-Mööser

hat die Entsumpfungsdirektion einen Gesetzesentwurf ausgearbeitet, der auch den großen Plan für die Korrektion aller Juragewässer nicht ausschließt, falls die übrigen beteiligten Kantone sich zur Beihilfe entschließen sollten. Berathen ist dieser Entwurf noch nicht.

Die Vorstudien zur Kanalisation dieser Mööser sind vollendet.

Brienzersée-Tieferlegung.

a. Räumung der Uare bei Interlaken.

Auch dieses Jahr nahmen die Räumungsarbeiten ihren regelmässigen Verlauf. Der Abschluß des Unternehmens, das den erwarteten Erfolgen entsprechen wird, soll nächstes Jahr stattfinden.

Die Uferbauten und Neckwege wurden bis auf wenige Arbeiten beendigt. Der äuferste Theil des Neckweges auf der Lanzenen am See versank spurlos in denselben; Herstellungsarbeiten zog diese Katastrophe aber keine nach sich.

Die rechtseitige Uferlinie von der Zollbrücke bis zum See wurde nach dem Wunsche der Kommission festgesetzt.

b. Haslethal-Entsumpfung.

Nachdem die Modifikation und Vervollständigung des ganzen Projektes dieses Jahr vollendet war, wurde, gemäß Gesetz,

zur öffentlichen Auflage desselben geschritten. Während der Auf-
lagesfrist lief auch nicht eine einzige Eingabe gegen das Unter-
nehmen im Allgemeinen oder gegen spezielle Dispositionen des
Planes ein. Erst nachher trat die Gemeinde Brienz mit einer
Protestation auf, worin sie verlangt, daß das einschlagende Ge-
setz in der Weise abgeändert werde, daß das Maß der Kosten-
beteiligung ihres Landes bei diesem und dem internen Unter-
nehmen zusammen den Mehrwerth desselben nicht übersteigen dürfe.

Wir werden untersuchen, in welcher Weise diesem Begehr
Rechnung getragen werden kann.

- c. Aarekorrektion unterhalb Unterseen, und
- d. Korrektion von Wildbächen; Vombach.

Diese Arbeiten warten immer noch auf den Abschluß der
sub litt. a. bezeichneten Narräumungsarbeiten.

G ü r b e.

- a. Untere Abtheilung Aare-Welp.

Das Unternehmen ist nun fertig bis auf die Herstellung
der Brunnen im Schmittenmätteli. Das Schwellenreglement ist
vom Regierungsrathe erlassen und das Werk von der Schwellen-
genossenschaft zum Unterhalte übernommen worden.

Die Brunnenangelegenheit belästigt das Unternehmen ganz
unverhältnismässig. Wir müssen uns entschließen, auf die vor-
genommenen Eindirungen hin, nach den Brunnenquellen graben zu
lassen, um solche höher zu fassen. Ein bestimmtes Urtheil über
den Erfolg lässt sich noch nicht abgeben.

Die technische Untersuchung in Betreff der Korrektion des
Auslaufes der Gürbe in die Aare ist beendigt; das Ergebnis
lautet auf Fällenlassen der Korrektion, indem die Kosten im
Verhältnis zum Nutzen übertrieben hoch sich herausstellen.

Verbunden mit dieser Frage hat sich ein eingelangtes Be-
gehr der Besitzer der untersten Grundstücke dieser Abtheilung,

welche, ohne Korrektion des Gürbenauslaufes, ihre Grundstücke auch fernerhin der Ueberschwemmung in Folge Rückstauung des Aarehochwassers ausgesetzt halten; aus diesem Grunde wird in dem Begehrten die Entlastung der betreffenden Grundstücke von dem auferlegten Mehrwerthe verlangt. Die Angelegenheit wird einlässlich untersucht werden.

Sobald das Letztere geschehen und ein bezüglicher Entscheid erfolgt sein wird, kann dann zur Aufstellung des neuen definitiven Mehrwerthverzeichnisses nach der neuen Parzellaraufnahme im $\frac{1}{1000}$ stel Maßstabe geschritten werden.

b. Mittlere Abtheilung Belp-Wattenwyl.

Mit Beschuß vom 25. Februar ordnete der Regierungsrath, gestützt auf das Ergebniß der im letzten Berichte erwähnten Auflage des Vorprojektes, die Ausführung desselben dem Grundsätze nach förmlich an, verfügte von vornherein wesentliche Abänderungen am Plane durch Ersetzung der $1\frac{1}{2}$ -förmigen Kanalböschungen durch 2-förmige und Erweiterung der Umfangsgrenzen des Korrektionsgebietes und bestimmte unter Anderm ferner, daß

- 1) Der Regierungsstatthalter sofort die Mehrwerthschätzer ernenne, die Schätzungen beginnen lasse und für die Wahl und Konstituirung der im §. 4 des Gürbenkorrektionsgesetzes vorgesehenen Kommission sorge;
- 2) alle gütlichen Landerverbungen für die Kanal- und sonstigen Bauten durch zwei besondere Kommissarien sogleich besorgt werden;
- 3) der eigentliche Bauplan in $\frac{1}{2000}$ stel Maßstabe mit zugehörenden Nivellements, Konstruktionen u. s. w. unverzüglich angefertigt und gemäß §. 3 lemma 3 des Gesetzes öffentlich aufgelegt werden solle;
- 4) die Entsumpfungsdirektion die ganze Abtheilung in sechs Arbeitsloose eintheilen, die Arbeiten auf dem Konkurrenzwege vergeben und mit den Ausführungsarbeiten alsbald

da beginnen lassen solle, wo über Länge, Richtung und der Kanäle keine Zweifel obwalten;

- 5) die Direktion die Parzellarvermessungen im $\frac{1}{1000}$ tel Maßstabe auch hier beginnen lasse, sobald die Umstände es erlauben.

Die auf Art. 1 bis 4 bezüglichen Weisungen wurden ungeäumt ausgeführt. Die Landeswerbungskommissarien, Herren Großräthe König und Keller, begannen ihre Funktionen schon im April und haben dieselben soviel als beendigt; ihren Bemühungen und dem guten Willen der Bevölkerung in dieser Gegend ist zu verdanken, daß wir in dem weitläufigen Gebiete nur einen einzigen gerichtlichen Expropriationsfall haben werden.

Als Mehrwertsschätzer sind ernannt die Herren Amtsrichter Werren, Steinhauer und Hofmann; ihre Schätzungen haben begonnen. Die Kommission hat sich konstituiert und bei der Revision des Perimeters des Korrektionsgebietes bereits mitgewirkt.

Die $\frac{1}{2000}$ Baupläne sind vollendet und mit Publikation vom 3. August öffentlich aufgelegt worden. Die zahlreich eingelangten Abänderungs- und Ergänzungsbegehren und die nochmals erweiterten Umfangsgrenzen des Korrektionsgebietes machen aber eine nochmalige Ausfertigung derselben nothwendig, so daß ihre Genehmigung durch den Regierungsrath dieses Jahr nicht mehr erfolgen konnte.

Die Devise der Loope Nr. I, II und III wurden mit Berücksichtigung der verschiedenen Planänderungen ausgefertigt, das Lastenheft für die Unternehmer entworfen, die drei Loope zur Verdingung ausgeschrieben und mit Ausnahme der drei Brücken über den Hauptkanal bei Toffen, Kirchenthurnen und Lohnstorf, welche auf Staatsstraßen zu stehen kommen und nun mit eisernem Oberbau unter gleichen Verhältnissen wie die Steinebachbrücke bei Belp projektiert sind, an vier verschiedene Unternehmer und Unternehmergesellschaften vergeben.

Die Ausführungsarbeiten im Sinne des Regierungsrath beschlusses vom 25. Februar begannen am 14. Oktober und rücken rasch vorwärts.

c. Obere Abtheilung im Gebirge.

Die Schwellenbauten wurden nach dem im letzten Jahre angenommenen Systeme mit Erfolg fortgesetzt. Es ist Aussicht vorhanden, daß der Zweck der Zurückhaltung des Geschiebes erreicht werden kann, wenn umfangreicher gearbeitet und die beweglichen Schutthalden durch Veretterungen und Anpflanzungen befestigt werden. Wir werden uns, da nun auch der neue Plan über das Gebiet dieser Abtheilung vollendet ist, mit der Prüfung der Frage, auf welchem Fuße das angestrebte Ziel am Besten erreicht werden könnte, beschäftigen und die bezüglichen Vorbereitungen treffen.

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

Die Ausführungsarbeiten wurden dieses Jahr wieder aufgenommen. Eine Anzeige der stattgefundenen Vollendung mit Gesuch um staatliche Beaugenscheinigung der Arbeiten ist noch nicht eingelangt

B ü r e n z u m H o f - M a t t e n.

Die im letzten Jahre verlangten Abänderungen und Ergänzungen sind in die Pläne eingetragen und diese der Gesellschaft zur öffentlichen Auflage übermittelt worden gleich im Anfange dieses Jahres. Seither blieb die Gesellschaft wieder stille, wie denn überhaupt dieses Unternehmen äußerst schleppend geführt wird.

W e n g i - M o o s u n d S c h e u n e n b e r g - G a n z e n h a u s -
S c h n o t t w y l - M a t t e n.

Wir mußten auf erhobene Beschwerden von Beteiligten über die Unthätigkeit der Kommission nochmals gegen diese ein-

schreiten und sie zur beförderlichen Vollendung und Abschließung des Unternehmens auffordern. In Folge dessen wurde dasselbe in diesem Jahre wirklich zu Ende geführt bis auf die Kostenvertheilung und die Aufstellung des Unterhaltungsreglementes.

Rüttithal-Moos.

Die Erstellung des Biberzenbach-Seitenkanals wurde der Gesellschaft auf das Begehrn der betreffenden Beteiligten erlassen. Die übrigen Entwässerungsarbeiten sind beendigt.

Das Unterhaltungsreglement steht noch aus.

Gerzensee-Tieferlegung.

Hier haben wir nur das im letzten Berichte Gesagte zu wiederholen.

Ageljeee-Trockenlegung.

Die der Erledigung dieser Angelegenheit entgegenstehenden Hindernisse sind noch nicht beseitigt.

Signau-Lichterswyl-Moosentsumpfung und Korrektion der angrenzenden Waldbäche.

Die Kostenvertheilung und das Schwellenreglement sind regierungsräthlich sanktionirt worden; damit ist das Unternehmen als abgeschlossen zu betrachten.

Zäziwyl-Mirchel-Moos.

Die Arbeiten für dieses Unternehmen sind bis auf die Bärbachkorrektion und die dortige Ausschüttung beendigt. Das Schwellenreglement steht noch aus.

Rüthofenbachkorrektion.

Für dieses an die Zäziwyl-Mirchel-Moosentsumpfung anschließende Unternehmen hat sich eine besondere Ausführungsgesellschaft gebildet. Ihre Statuten und die ausgefertigten Ausfüh-

rungspläne sind genehmigt und die Arbeiten bereits ausgeführt bis auf den Aquadukt unter der Eisenbahn durch, welcher der Bahngesellschaft zu erstellen auffällt

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

Das Schwellenreglement wurde vom Regierungsrathе sauf-
tionirt.

S c h w a r z e n b u r g a l l m e n d.

Dieses Unternehmen ruht leider fortwährend.

T h o n i s b a c h k o r r e k t i o n.

Das Unternehmen ist beendigt; der Unterhalt des Werkes
ist auf dem Vertragswege geregelt.

D e n z k o r r e k t i o n.

Die Untersuchung der im vorigen Berichte angezeigten Er-
weiterung des Unternehmens ist sehr günstig für dieselbe aus-
gefallen. Der Regierungsrath hat dieselbe daher grundsätzlich
genehmigt.

Die Entstulpungsdirektion beschäftigte sich mit der Anfer-
tigung der Ausführungspläne für dieses größere Werk, vorläufig
von Wynnigen bis hinab nach Oberönz; im Laufe des nächsten
Jahres können sie vollendet werden.

B r ü h l m o o s b e i W o r b.

Die Gesellschaft lässt das Unternehmen fortwährend halb
vollendet stecken; wir werden hiegegen einschreiten.

Korrektion des Unterälchenstorfbaches.

Die Gesellschaft hat die Angelegenheit bis jetzt sitzen lassen.
Wir werden nachforschen, ob die früheren Hindernisse zur Aus-
führung nicht weggefallen seien.

V inelz-Brühl- und Tschäppit-Matten.

Das Entwässerungsgebiet wurde erweitert und ein neuer Drainirungsplan ausgearbeitet und öffentlich aufgelegt. Die Genehmigung desselben und die Inangriffnahme der Ausführungsarbeiten werden baldigst erfolgen.

W ick a r d t s w y l - M o o s.

Das Unternehmen ist fertig bis auf die Kostenvertheilung und die Aufstellung des Unterhaltungsreglementes.

W alkringen - N i e d e r w y l - M o o s.

Die Baupläne wurden nach erfolgter Auflage genehmigt. Die Ausführungsarbeiten haben begonnen.

D i e s b a c h - M ö ö f e r.

Die Entwässerungsarbeiten nehmen ihren guten Fortgang. In den Draineinrichtungen veranlaßten die Bodenverhältnisse einige Abänderungen.

B reitholzf eld bei Langnau.

Mit einem ähnlichen Beschlusse, wie ihn letztes Jahr die Burgergemeinde Diesbach vorlegte, kam dieses Jahr die Burgergemeinde Langnau in Betreff ihres sumpfigen circa 130 Fucharten haltenden Breitholzfeldes ein. Der Beschluß und damit die technische Staatshilfe wurden vom Regierungsrathe genehmigt, die Entwässerungspläne ausgearbeitet und der Gemeinde zur Ausführung zugestellt.

Das Werk hat bereits begonnen.

F e g e n s t o r f - M o o s.

Die Gesellschaftsstatuten sind eingelangt und daraufhin die Aufnahme und Ausarbeitung der Pläne angeordnet worden; bis zum kommenden Frühjahr werden die Letztern fertig sein.

Waldmattgraben.

Der Korrektionsplan ist genehmigt worden und die Ausführung des Werkes ist vollendet.

Das eingereichte Unterhaltungsreglement mußte als ungenügend zurückgewiesen werden.

Längermoos bei Madiswil.

Die Ausführungspläne sind ausgefertigt und der Gesellschaft mit den Statuten zur öffentlichen Auflage übermittelt worden. Die Letztere hat stattgefunden und wir erwarten Pläne und Statuten demnächst zur Genehmigung zurück.

Bleienbach-Moos.

Der neue Plan wurde am 21. Januar schon genehmigt und der Burgergemeinde zur Ausführung zugestellt. Sie legte dann den Plan öffentlich auf, was 13 verschiedene Einsprachen zur Folge hatte, über welche der Regierungsrath aburtheilte nach vorgenommenen reiflichen Untersuchungen. An die Kosten der Erneuerung zweier Couissen unter der dortigen Landstraße wurde ein Staatsbeitrag bewilligt.

Die Gemeinde ließ darauf die Kanalisationsarbeiten auf dem Konkurrenzwege zur Verdingung ausschreiben und es ward von ihren Bevollmächtigten unter Ratifikationsvorbehalt das ganze Werk einem Unternehmer verdingt. Statt aber diesen Vertrag zu genehmigen, beschloß die Gemeinde plötzlich, ähnlich wie es in früheren Jahren schon geschehen, das Unternehmen fallen zu lassen. Wir erklärten ihr jedoch, daß wir, nachdem der Staat so weit in der Sache engagirt worden, ihren Beschuß als unverbindlich betrachten und die planmäßige Ausführung des Unternehmens gewärtigen.

Grüne-Moos bei Riggisberg.

Die abgeänderten, aufgelegten Ausführungspläne konnten endlich am 29. August dieses Jahres genehmigt werden.

Die Ausführungsarbeiten haben begonnen.

Korrektion des Krümmelbaches.

Mittelst Korrektion dieses Baches will eine Gesellschaft circa 130 Zucharten Wiesenland der Ueberschwemmung und Ver-
sumpfung entziehen. Sie hat zu dem Ende Statuten entworfen und zur Genehmigung eingesandt und die technische Hülfe des Staates angesprochen, die ihr bewilligt worden. Die Pläne werden im nächsten Jahre aufgenommen und ausgefertigt.

Ersigen-Bütkofen-Moos.

Die Ausführungspläne waren schon dieses Frühjahr fertig. Die Gesellschaft verlangte aber noch Projektirungen von neuen Kanalrichtungen und Seitenkanälen, wodurch die Beendigung des ganzen Projektes bis über den Jahreschluss hinaus sich verzögerte. Doch wird die Vollendung demnächst erfolgen.

Es folgt zum Schluß eine Uebersicht über die Ausgaben der Direction während des Berichtsjahres:

Artikel.	Bewilligt.	Darauf verwendet.	Übertragen.	Gar nicht verwendet.
a. Bezahlung des Sekretärs . . .	Fr. 2,600. —	Fr. 2,600. —	Fr. — —	Fr. — —
b. Büro- und Reiseosten . . .	" 3,600. —	" 3,609. 21	" — —	" — —
c. Vorarbeiten für Entzumpfungen "	22,423. 80	" 22,207. 84	" — —	" 215. 96
d. Kosten für Eisenbahnstudien .	" 4,000. —	" 3,435. 20	" 564. 80	" — —
e. Beitrag an die Bürgerentretion	" 4,000. —	" — —	" — —	" — —