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: 11.12.2025

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

Verwaltungsbericht

her

Direktion der öffentlichen Bauten, Abth. Eisenbahnen und Entsumpfungen.

(Direktoren: Herr Regierungsrath Sahli, nach seinem Austritte die Herren Regierungsräthe Schenk für das Eisenbahn= wesen und Karlen für das Entsumpfungswesen.)

I. Gefetgebung.

(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. Sisenbahnwesen. 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 Invollzugsetzung des von der Konserenz abseänderten Reglementes auf 31. März zu verlangen. Bern, hiezu beauftragt, erließ eine daherige Aufforderung an die Bahnsverwaltung, die aber mit Schreiben vom 15. März Verschiebung dieses Termines und neue Unterhandlungen verlangte. Dieses hatte eine neue Konserenz zur Folge, die, verschiedener Verumsständungen wegen, erst vom 26. bis 31. Juli stattsinden konnte.

Die Abgeordneten der Centralbahn wurden dabei neuerdings ansgehört und ihren Anbringen in verschiedenen Punkten Rechnung getragen. Das sonach nochmals modifizirte 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 Publistums geregelt werde.

Jurabahnen.

Das Konzessionsbegehren der Herren Stockmar und Mitshafte blieb auch in diesem Jahre unbehandelt. Es dürfte dieser Beharrungszustand wohl noch so lange dauern, dis 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 känflich an sich gebracht, erfolgte der Großrathsbeschluß vom 29. August dieses Jahres, der die Vollendung der Strecken Viel-Neuenstadt und Gümligen-Langnau und die Erstellung der Strecke Viel-Vern im Staatsbau anordenete. Die Bundesgenehmigung zu diesem Veschlusse soll, nach einer Anzeige des Bundesrathes, direkt von der Bundesversammelung ausgehen.

B. Influmpfungen.

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

II. Berwaltung.

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

A. Sisenbahnwesen.

Centralbahn.

Die bisherige Schätzungsfommission 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 R. G. König in Vern.

Die Klagen in Vetreff 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 Verichtsjahre viel zu wünschen übrig; es kamen mannigsache 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 Lokomotivsührer anzuzeigen; auch die Vorlage seines Stundenpasses an den Stationsvorstand in Herzogenbuchsee sowie die Mitsahrt des Leptern auf die Kreuzungsstation Wynigen

unterblieben. Die unbegreifliche Vergeßlichkeit des Zugmeisters Frei ließ ihn auch seinen groben Fehler in Wynigen 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 Wynigen an einer Stelle, wo weder der eine den andern rechtzeitig sehen, noch die Bahnwärter dieselben wahrnehmen und anhalten konnten. endlich die beiden Lokomotivführer einander bemerkten, war es zu spät, und die Gewalt des Zusammenstoßes konnte durch Contredampf nur um Weniges vermindert werden. Ein Vostconduc= teur, vier Bahnbeamte 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 Bahnverwaltung bloß mit feiner Entlassung bestraft. Wenn nun aber auch die Dienstfehler dieses Zugmeisters gerade kein Menschenleben beklagen ließen, so waren sie doch von einer solchen Bedeutung, daß die Folgen eben so gut der gräßlichsten Art hätten sein konnen. Die Sicher= heit des Bahndienstes schien uns daher eine exemplarische Bestrafung der groben Fahrlässigkeit dieses Angestellten gebieterisch zu heischen, weßhalb wir Weisung ertheilten, denfelben dem Strafrichter zu überweisen.

Dieser Vorfall gab uns Veranlassung, die Frage untersuchen zu lassen, ob nicht Kreuzungsverlegungen besonders geeignet seien, Unglück herbeizusühren. Das Resultat dieser Untersuchung überzeugte uns jedoch, daß die hiefür bestehenden Diensteinstruktionen, wenn sie besolgt 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 erswähnten Unglückes leider die dritte und vierte unbeachtet; der Zugführer Frei vergaß sogar seine Weisung im Stundenpaß. Wo nun eine solche sträsliche Sorglosigkeit und Außerachtsetzung der Dienstvorschriften Platz sinden kann, kann auch eben so leicht anderes Unglück sich ereignen, ohne daß dazu gerade eine Kreusungsverlegung 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 betrefsenden Strecken anführen.

Morgenthal=Bern.

Unsere Ermahnungen im letzten Berichtsjahre in Betreff der Station zu Whnau beantwortete die Bahnverwaltung in der Weise, daß sie bereit sei, diese Station zu erstellen, insosern wir ihr das Aufgeben der Station Bützberg gestatten wolsen. Diese Bedingung wiesen wir, wie in einem frühern Falle, von der Hand und verlangten kategorisch, daß unsern Beschlüssen in Bezug auf die Bahnverlegung und den Stationsban nachgelebt werde. Die Banausschreibung für die erstern 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 Bützberg ist noch hängend.

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

Bern - Thun.

Der schwierigen Lage wegen, in welche die Ostwestbahn gerathen, konnte in Bezug auf die Station Gümligen 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 Bedürsnissen des Verkehres zu genügen schien. So wie die Verhältnisse sich gestaltet haben, darf wohl mit Sicherheit eine Reglirung dieser Angelegenheit im nächsten Jahre erwartet werden.

Zwischen der Bahnverwaltung und Privaten in Wichtrach haben zum Zwecke der Erstellung der dortigen Station Untershandlungen stattgesunden. Uns gegenüber jedoch erklärte Erstere, diese Station nur dann zu bauen, wenn ihr die Erlaubniß zum Personentransporte auf der Strecke Thunscherzligen ertheilt werde, die nun betriebssähig hergestellt ist.

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

Die Uferschutzbauten bei der Sensenbrücke wurden zu Ende geführt.

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

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

Oftwestbahn.

Die Finanznoth der Gefellschaft 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 Rathe vor und er bewilligte, auf den Antrag der von ihm für Unterssuchung der Ostwestbahn-Angelegenheiten niedergesetzten Kommission, eine Summe von 7 Millionen Franken zum Ankause dieser Linien. Der Kauf kam um diese Summe zu Stande, nachdem vorher die Gesellschaft ihre Auslösung beschlossen und in der Persson des Eisenbahndirestors, Herrn Simon in St. Gallen, einen Liquidator bestellt hatte. Die förmliche Uebergabe der Kaussobsieste an die Staatsbehörden ersolgte im August und am 29. gleichen Monats beschloß der Große Rath, die gekausten Bahnsstrecken im Staatsbane vollenden und das Mittelstück Biel-Bern auf gleichem Fuße neu bauen zu lassen.

Wir haben nicht nöthig auf die Einzelnheiten dieser Vershältnisse sowie auf die Unordnungen, die sich in der Ostwestsbahnverwaltung herausgestellt haben, hier noch einmal einzutreten. Unser Bericht an den Großen Rath vom 22. März, die großsräthlichen Majoritätss und Minoritätsberichte vom 11. und 23. gleichen Monats, die Großrathsbeschlüsse vom $^{5/6}$. April und 29. August nebst dem Kausvertrage vom 10. Juni sind im Druck verössentlicht worden und legen jene Verhältnisse dar.

Auf der Strecke

Bern = Aröschenbrunnen

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

Die Koncession für diese Bahnstrecke ist erloschen, da auch innert den verlängerten Fristen die Ausweise über den Beginn der Aussiährungsarbeiten 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 Censtralbahn, 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 Bahnebetriebes nöthig waren. Eine unerwartete bedeutende Vermehrung dieser Arbeiten trat ein in Folge eines Felssturzes oberhalb des Gottstatterhauses, was eine kurze Vetriebsstörung 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 begonsnenen Bahnstudien bis zum August laufenden Jahres unveränsbert 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 vorzumehmen seien, auf welche Linien sich dieselben zu erstrecken haben, und welche Aussichten auf praktische Aussührbarkeit die einen und andern derselben darbieten. Der genannte Ingenieur entledigte sich dieses Austrages durch Einsreichung seines sehr einläßlichen Gutachtens vom 28. Oktober, das nach erhaltenen schriftlichen Berichten, im Jura besonders bestiedigt zu haben scheint.

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

Staatsbahn.

Angesichts der schlimmen Finanzlage der Ostwestbahngesellsschaft und der Unmöglichteit, ihr Unternehmen weiter zu führen, kam der Kanton Bern in die Nothwendigkeit, die auf seinem Gebiete erstellten Ostwestbahnbanten käuslich zu übernehmen und für die Vollendung selbst zu sorzen. Auf die sachbezüglichen Borslagen sowohl der von ihm in dieser Angelegenheit eigens aufgestellten Kommission, als derzenigen des Regierungsrathes beschloß der Große Rath unterm 5./6. April dieses Berichtsjahres vorsläufig Folgendes:

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

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

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

Staates fäuslich zu erwerben. Ein Privatkauf mit der Gesellschaft dars jedoch nur abzeschlossen werden, wenn sammtliche Aktionäre und die Gläubiger, welche auf den Raufsgezenstand ein spezielles Borrecht zu beanspruchen im Falle sein dürsten, wie Expropriaten, Banunternehmer, Obligationsinhaber und Gläubiger, die auf dem Betreisbungswege 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 Ankauss der genannten beiden Bahnstrecken wird ein Kredit im Maximum von 7 Millionen Franken bewilligt.

Es sollen jedoch aus der Kaufsumme vor Allem besachlt werden:

- a. die ausstehenden Expropriationen sammt Zins;
- b. die vom Staate zum Zwecke der Fahrbarmachung der Linie Biel = Neuenstadt vorgeschossenen Fr. 625,000 sammt Zins.
- 4) Im Falle des Kaufes soll die Regierung den Großen Kath in geeignetem Zeitpunkte einberusen, um demselben Vorlagen über das weiter Vorzukehrende zu hinterbringen.
- 5) Der Regierungsrath wird ermächtigt, auf Rechnung des ihm nach Urt. I bewilligten Aredites die verpfändeten oder deponirten Prioritätsobligationen der Ostwestbahngesellschaft einzulösen oder dasür zu sorgen, daß solche nicht mit Verslust veräußert werden.

Der Regierungsrath ist überdieß beauftragt, für Rechnung des Unternehmens möglichst dafür zu sorgen, daß den bestehenden Bauten auf der Linie Biel-Nenenstadt 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 unbetheiligte Expertise die Kaussgegenstände 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 " Gümligen-Langnau mit " " 4,087,000

beide Linien zusammen auf Fr. 7,699,000

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

"Art. 4. Sollte die Gesellschaft in die Lage kommen, "sich zu rekonstituiren und die Linie Langnau-Luzern aus"zusühren, so verpslichtet sich der Staat Bern, ihr auf "den Tag der Eröffnung des Betriebs dieser Linie den "Rest der Schatzungssumme mit Fr. 699,000 nachzube"zahlen. Diese Verpslichtung erlöscht, wenn nicht innerhalb "sechs Jahren a dato die Vetriebseröffnung auf der ge"dachten Strecke stattsindet."

Die Kanfsumme wurde, nach Abrechnung der verschiedenen Staatsvorschüffe, in zu $4^{1/2}$ % verzinsbaren Staatsobligationen auszuzahlen stipulirt. Unterm 27. Juni genehmigte der Große Rath diesen Kausvertrag, jedoch mit der Abänderung, daß obiger Urt. 4 ganz gestrichen werde, und daß der Zinssuß der sir die Kaussumme auszustellenden Staatsschuldscheine nur 4 % betragen

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

Am 28. Juni behandelte der Große Rath die vom Resgierungsrathe empfohlenen Borlagen, sowohl der Eisenbahndirektion, betreffend die Vollendung der gekausten Ostwestbahnstrecken und die Erstellung der Linie Viel-Vern im Staatsbau, als der Finanzdirektion, betreffend Aufnahme eines Anleihens zur Auszahlung und Vollendung der gekauften Bahnstrecken; er wies diese Vorlagen an eine besonders aufgest lite Kommission und beschloß im Uebrigen einerseits:

1) Der Regierungsrath wird die Bauten auf den Linien Viel-Neuenstadt und Gümligen-Langnau, so weit dieselben als dringlich erscheinen, fortführen und die Bahngegen- stände überwachen lassen.

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

- 2) Zu Fassung der weitern Beschlußnahmen in Bezug auf den Bau und Betrieb der Linien Biel= Neuenstadt, Biel= Bern und Gümligen=Langnau ist der Große Rath im ge= eigneten Zeitpunkte wieder einzuberufen.
- 3) Der Regierungsrath hat Alles vorzukehren, was die Ausführung dieses Beschlusses ersordert und dieselbe tritt mit dem Zeitpunkte in Kraft, in welchem der Kausvertrag zwischen dem Kanton Bern und der Ostwestbahngesellschaft zur definitiven Gültigkeit gelangt.

Andrerseits:

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 Rathe beliebten Abänderungen am Kaufvertrage kraft seines Beschlusses vom 5./6. April zur Folge hatten, nahmen so viel Zeit in Auspruch, daß wir erst am 19. August die Hindernisse als beseitigt anssehen konnten, welche bis dahin der definitiven Inkrasterktärung des Kaufvertrages sormell noch im Wege gestanden hatten. Insehen wir diese Erklärung an diesem Tage aussprachen, ordneten wir zugleich eine förmliche Uebergabe der Kaufsobjekte 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 gefauften Bahnftrecken und Erstellung der Linie Biel-Bern im Staatsbau mit den seither for= mulirten Anträgen seiner Kommission in Behandlung und brachte es am 29. gleichen Monats zu dem unter der Rubrit "Gesetzgebung" bezeichneten Beschluß, der mit Schreiben des Regierungs= rathes vom 5. September dem Bundesrathe zur Genehmigung übermittelt wurde. Das Staatsinteresse gebot uns nun, unverweitt diesenigen Magnahmen zu treffen, welche geeignet schienen, das ganze Unternehmen der Staatsbahn zur raschen Ausführung Wir trafen sofort Anstalten zur Einrichtung des zu bringen. alten Postgebäudes für die Centralbeamten der Bahn, ernannten den Bahn-Oberingenieur in der Berson des Herrn Sektions= ingenieur 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, proviforisch bis zum Dienstantritte des Bahndirektoriums, die ver= langten technischen Angestellten an die Hand. Für dieses Bersonal wurden spezielle provisorische Dienstinstruktionen aufgestellt.

Um 3. Dezember bestellte der Große Rath das Bahndirektorium auf den Vorschlag des Regierungsrathes aus folgenden Personen: Präsident: Herr Großrath Stockmar in Bellesontaine;

Mitglieder: " alt-Staatsrath Schaller in Freiburg

und

" Großrath Karrer, Fürsprecher, in Sumiswald:

Ersatzmänner: " Großrath Niggeler, Fürsprecher, in Bern, und

" Großrath Gfeller in Signau.

Gleich nach erfolgter Beeidigung trat das Direktorium seine Funktionen an. Die für dasselbe hergerichteten Lokalitäten wursden ihm von der Eisenbahndirektion übergeben; ebenso das sämmtsliche Aktens und Planmaterial, welches theils gemäß Kaufverstrages mit der Ostwestbahngesellschaft mit an den Staat übergegangen war, theils sich seit dem großräthlichen Staatsbaubesschlusse vom 29. August neu angesammelt hatte. Die Rechnungsstührung, welche vom letztern Zeitpunkte an von den Direktionen des Eisenbahnwesens und der Finanzen in ähnlicher Weise bessorgt wurde, wie für die büdgetirten Ausgaben der erstern Disrektion, ward, auf den Wunsch des Bahndirektoriums, bis zum Jahresschlusse auf gleichem Fuße fortgesetzt.

Wir erwähnen noch kurz, welche Dispositionen vom Tage des Staatsbaubeschlusses an dis zur Geschäftsübernahme 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 einsließen werden.

Reuenstadt = Biel.

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

nende Bevölkerung die Bahn überall willführlich betrat. Die Centralbahnverwaltung, als Betriebspächterin, ward dadurch vorsschriftgemäß zu massenhaften Anzeigen beim Polizeirichter veranslaßt und sah die Schwierigkeiten in der gehörigen Handhabung der Bahnpolizei bei der nahenden Weinlese sich noch mehren, weßhalb sie um rasche Abhülse dieser Uebelstände einkam. Wir entsprachen dem Begehren, 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 Aussührung derselben wurde daher, unter Benutzung der günstigen Jahreszeit, dem gleichen Unternehmer übertragen zu denzenigen Preisen, welche sich später infolge der Konkurrenzenussschreibung für die Hingabe der Arbeiten ergeben würden.

Zur Verpachtung des zweiten Bahngeleises und Veräußesrung der vielen Bahnabschnitte trafen wir die geeigneten Vorstehren. Der dießjährige Rebenertrag dieser Parzellen belief sich auf Fr. 3164. 73.

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

Die Centralbahn, Betriebspächterin, hatte sich beklagt, daß ihr der Betriebsanschlußvertrag mit dem Eigenthümer und der Franco-Suisse vom 22. November 1860 zu große Lasten aufserlege, und daß sie von demselben zurücktrete, wenn ihr der Bahnseigenthümer 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 Bortheile, namentlich in Bezug auf die Kündigungsfristen des Pachtvertrages erreichen konnten, so verpflichteten wir uns ebensfalls zur Berabreichung unseres Zuschußantheiles von Fr. 3000,

welche Maßregel der Große Rath unterm 6. Dezember genehmigte.

Biel = Bern.

Mit Unfang des Monats Oftober riickte das provisorisch angestellte technische Personal in's Feld zu Vornahme der Tracestudien resp. der Studien für den geeignetsten Uebergang über die Aare. Die betreffenden Regierungsstatthalterämter wurden hievon in Kenntniß gesetzt und die fraglichen Arbeiten nachdrücklichst Bon den verschiedenen durch diese Er= ihrem Schutze empfohlen. hebungen in Betracht gefallenen Linien legte der Bahn = Oberin= genieur einzig Gewicht auf die über Lyß-Aarberg-Worben und Studen führende, weil sie bei Aarberg weitaus den sichersten Klukübergang darbiete. Diese wurde dann auch, auf seinen Bericht gestützt, vom Regierungsrathe mit Vortrag vom 29. November dem Großen Rathe empfohlen und von dieser Behörde. trots dem Widerstande einer Minderheit, die, auf ein Gutachten der Gisenbahntechniker Herren Ober-Jugenieur Pressel in Basel Ober-Ingenieur Hartmann in St. Gallen, Professor Bulmann in Zürich und Ober-Jugenieur La Nicca hin, der um 5 Kilometer fürzern Richtung von Lyg über Bugwyl und Studen den Vorzug gab, unterm 12. Dezember genehmigt.

Dieser Tracebeschluß scheint aber im Volke nicht gut aufsgenommen zu werden, besonders auch deshalb nicht, weil dadurch der Staat selbst der schon so lange hängenden Frage bezüglich der Korrection der Gewässer des Seelandes ausweichen wolle, einer Frage, der in jüngster Zeit von den Bundesbehörden neuserdings Anregung gegeben worden sei. Eine eingelangte Vorsstellung hat bereits Sistirung aller Arbeiten auf der Aarbergerslinie bis über die nächste Sommersitzung der Bundesversammslung hinaus, verlangt, damit inzwischen die Lauvorlagen für die Gewässerskorrektion vorbereitet und mit einem Begehren um einen Bundesbeitrag dem Bundes-Rathe eingereicht werden köns

nen. Die Bewilligung dieses Beitrages sollte die Korrektion der Aare von Aarberg dis Büren und infolge dessen einen sichern Bahnübergang bei Buswyl, also die kürzere Linie von Lyß über Buswyl nach Studen möglich machen.

An die Mehrkozen, welche die Linie über Aarberg gegensüber derjenigen über Bußwhl zur Folge haben wird, leisten Gesmeinden und Partikularen, namentlich die Sinwohners und Bursgergemeinde von Aarberg, nach mit denselben gepflogenen Untershandlungen, Beiträge.

Bern=Langnau.

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

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

Die Gemeinden Walfringen, Wyl, Stettlen, Worb, Bigsen und Vechigen kamen mit Petitionen ein, worin sie das gesgenwärtige Trace über Gümligen und Vielbringen als ein durchsaus versehltes, unrentables darstellten und verlangten, es möchte untersucht werden, ob diese so versehlte Anlage von Bern bis Trimstein nicht noch durch die Verlegung der Linie über Stettslen und Worb gut gemacht werden solle. Der Regierungsrath fand, daß Gründe vorhanden seien, diese Untersuchung vorzunehsmen und beschloß unterm 21. Oktober:

1) Es sei die Linie von Bern über Stettlen und Worb bis zum Anschlusse herwärts Trimstein in Plan aufzunehmen und dieselbe unter Vergleichung mit den bestehenden Linien Vern-Gümligen-Trimstein in Hinsicht auf Länge und Anlageverhältnisse, auf Bau und Betriebskosten, auf Bevölkerungs- und Verkehrsverhältnisse der betheiligten Gegend, auf Rentabilität und Anschlußverhältnisse, einer einläßlischen Prüfung zu unterwerfen;

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

Bis zum Jahresschlusse konnte diese Untersuchung aber nicht beendigt werden.

B. Influmpfungen.

Die Entwässerung nassen Landes nimmt allenthalben ihren erfrenlichen Fortgang; der Jura einzig macht hievon eine Ausenahme. Technische Beschäftigung für die verschiedenen Unternehmen hat die Direktion dieses Geschäftszweizes immer vollauf. Der Stand dieser Unternehmen auf Schluß des Berichtjahres ist folgender:

Bätterkinden = Moos, Schönbühlthal = Moos, Gwattthali = Moos, Konolfingen = Moos und Stockern = Moos.

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

Franbrunnen = Moos.

Das umgearbeitete, von der Gesetlschaft eingesandte Schwellens Reglement erhielt am 1. Mai die regierungsräthliche Genehmisgung. Die Unterhaltung des Werkes ist in allen Beziehungen befriedigend.

Lobsigensee=Tieferlegung.

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

Auf Begehren der Gefellschaft ward noch eine Landfläche von eirea 10 Jucharten längs dem See nachträglich in Plan gelegt und dem Entsumpfungsgebiete einverleibt.

Das Unterhaltungsreglement wird gewärtigt.

Die Ausführungsarbeiten rücken rasch vorwärts. Es wursten den dieses Jahr noch 3 neue Seitenkanäle projektirt.

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

Das Unternehmen ist fertig bis auf die Kostenvertheilung. Das Unterhaltungsreglement wurde aufgestellt und vom Regierungsrathe genehmigt.

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

Die Gemeinde Bätterkinden macht fortwährend Anstrengunsen die übrigen Betheiligten für das Unternehmen nach dem neuen Plane zu gewinnen. Ihr Verhältniß zu den bucheggbergischen Gemeinden läßt aber geringe Hoffnung auf Erfolg. Wir wers den kaum anders können, als die Initiative in der Sache neuers dings zu ergreifen.

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.

Juragemässer = Rorreftion.

Die Terrainaufnahmen für das kleinere, bernische Korrekstionsprojekt sind beendigt. Die Ausarbeitung der Pläne und Koskenvorauschläge geschieht ohne Unterbrechung. Behufs Ausstührung dieses sowie des Projektes der Entsumpfung der obern

hat die Entsumpsungsdirektion einen Gesetzesentwurf ausgearbeistet, der auch den großen Plan für die Korrektion aller Jurageswässer nicht ausschließt, falls die übrigen betheiligten Kantone sich zur Beihülfe entschließen sollten. Berathen ist dieser Entswurf noch nicht.

Die Vorstudien zur Kanalisation dieser Mööser sind voll= endet.

Brienzersee-Tieferlegung.

a Räumung der Aare 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 Reckwege wurden bis auf wenige Ursbeiten beendigt. Der äußerste Theil des Reckweges auf der Lanzenen am See versank spurlos in denselben; Herstellungssarbeiten 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 Bervollskändigung des gansen Projektes dieses Jahr vollendet war, wurde, gemäß Gesetz,

zur öffentlichen Auflage desselben geschritten. Während der Aufslagesrist lief auch nicht eine einzige Eingabe gegen das Untersnehmen 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 Gessetz in der Weise abgeändert werde, daß das Maß der Kostensbetheiligung ihres Landes bei diesem und dem untern Untersnehmen zusammen den Mehrwerth desselben nicht übersteigen dürfe.

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

- c. Aareforreftion unterhalb Unterseen, und
- d. Korreftion von Wildbächen; Lombach.

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

Gürbe.

a. Untere Abtheilung Aare=Belp.

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

Die Brunnenangelegenheit belästigt das Unternehmen ganz unverhältnißmäßig. Wir mußten uns entschließen, auf die vors genommenen Sondirungen hin, nach den Brunnquellen graben zu lassen, um solche höher zu fassen. Sin bestimmtes Urtheil über den Ersolz läßt sich noch nicht abgeben.

Die technische Untersuchung in Betreff der Korrektion des Auslaufes der Gürbe in die Aare ist beendigt; das Ergebniß lautet auf Fallenlassen der Korrektion, indem die Kosten im Verhältniß zum Nutsen übertrieben hoch sich herausstellen.

Verbunden mit dieser Frage hat sich ein eingelangtes Besehren der Besitzer der untersten Grundstücke dieser Abtheilung,

welche, ohne Korrektion des Gürbenauslauses, ihre Grundstücke auch sernerhin der Ueberschwemmung in Folge Rückstauung des Aarehochwassers ausgesetzt halten; aus diesem Grunde wird in dem Begehren 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 definistiven Mehrwerthverzeichnisses nach der neuen Parzellaraufnahme im 1/1000 stel Maßstabe geschritten werden.

b. Mittlere Abtheilung Belp=Wattenmyl.

Wit Beschluß vom 25. Februar ordnete der Regierungs=rath, gestützt auf das Ergebniß der im letzten Berichte erwähnten Auflage des Vorprojektes, die Aussührung desselben dem Grundsatze nach förmlich an, versügte von vornherein wesentliche Absänderungen am Plane durch Ersetzung der 1½-füßigen Kanalbösschungen durch 2-füßige und Erweiterung der Umfangsgrenzen des Korrektionsgebietes und bestimmte unter Anderm ferner, daß

- 1) Der Regierungsstatthalter sofort die Mehrwerthschätzer ernenne, die Schatzungen beginnen lasse und für die Wahl und Konstituirung der im §. 4 des Gürbenkorrektionsgesetzes vorgesehenen Kommission sorge;
- 2) alle gütlichen Landerwerbungen für die Kanal= und son= stigen Bauten durch zwei besondere Kommissarien sogleich besorgt werden;
- 3) der eigentliche Bauplan in ½000 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 Konkurrenzs wege 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 1/1000stel Maßstade auch hier beginnen lasse, sobald die Umstände es
erlauben.

Die auf Art. 1 bis 4 bezüglichen Weisungen wurden unsgesäumt ausgeführt. Die Landerwerbungskommissarien, 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 weitläusigen Gebiete nur einen einszigen gerichtlichen Expropriationsfall haben werden.

Als Mehrwerthsschätzer sind ernannt die Herren Amtsrichter Werren, Steinhauer und Hosmann; ihre Schatzungen haben begonnen. Die Kommission hat sich konstituirt und bei der Revision des Perimeters des Korrektionsgebietes bereits mitgewirkt.

Die ½000 Baupläne sind vollendet und mit Publikation vom 3. August öffentlich aufgelegt worden. Die zahlreich einsgelangten Abänderungs = und Ergänzungsbegehren und die nochsmals erweiterten Umfangsgrenzen des Korrektionsgebietes machen aber eine nochmalige Aussertigung derselben nothwendig, so daß ihre Genehmigung durch den Regierungsrath dieses Jahr nicht mehr erfolgen konnte

Die Devise der Loose Rr. I, II und III wurden mit Berücksichtigung der verschiedenen Planabänderungen ausgefertigt, das Lastenhest für die Unternehmer entworsen, die drei Loose zur Berdingung ausgeschrieben und mit Ausnahme der drei Brücken über den Hauptkanal bei Toffen, Kirchenthurnen und Lohnstorf, welche auf Staatsstraßen zu stehen kommen und nun mit eiser= nem Oberdau unter gleichen Verhältnissen wie die Steinebach= brücke bei Belp projektirt sind, an vier verschiedene Un ternehmer und Unternehmergesellschaften vergeben Die Ausführungsarbeiten im Sinne des Regierungsraths= beschlusses vom 25. Februar begannen am 14. Oftober und rücken rasch vorwärts.

c. Obere Abtheilung im Gebirge.

Die Schwellenbanten wurden nach dem im letzten Jahre angenommenen Systeme mit Erfolg fortgesetzt. Es ist Aussicht vorhanden, daß der Zweck der Zurückhaltung des Geschiebes ersreicht werden kann, wenn umfangreicher gearbeitet und die besweglichen Schutthalden durch Veretterungen und Aupflanzungen befestiget werden. Wir werden uns, da nun auch der neue Psan über das Gebiet dieser Abtheilung vollendet ist, mit der Prüfung der Frage, auf welchem Fuße das angestrebte Ziel am Besten erreicht werden könne, beschäftigen und die bezüglichen Vorbereistungen treffen.

Sahli= Hermandingen = Moos.

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

Büren zum Bof = Matten.

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

Wengi=Moos und Scheunenberg=Janzenhaus= Schnottwhl=Matten.

Wir mußten auf erhobene Beschwerden von Betheiligten 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 Kostensvertheilung und die Aufstellung des Unterhaltungsreglementes.

Die Erstellung des Biberzenbach-Seitenkanales wurde der Gesellschaft auf das Begehren der betreffenden Betheiligten erstassen. Die übrigen Entsumpfungsarbeiten sind beendigt.

Das Unterhaltungsreglement steht noch aus.

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

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

Signau=Lichterswyl=Moosentsumpfung und Kor= reftion der angrenzenden Waldbäche.

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

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

Rühnkofenbachkorrektion.

Für dieses an die Zäziwyl-Mirchel-Moosentsumpfung anschließende Unternehmen hat sich eine besondere Aussührungsgesellschaft gebildet. Ihre Statuten und die ausgesertigten Aussüh-

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

Wiedlisbach = Moos.

Das Schwellenreglement wurde vom Regierungsrathe sant-

Schwarzenburgallmend.

Dieses Unternehmen ruht leider fortwährend.

Thonisbachforreftion.

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

Dengforreftion.

Die Untersuchung der im vorigen Berichte angezeigten Ersweiterung des Unternehmens ist sehr günstig für dieselbe aussgefallen. Der Regierungsrath hat dieselbe daher grundsätzlich genehmigt.

Die Entsumpfungsdirektion beschäftigte sich mit der Anferstigung der Ausführungspläne für dieses größere Werk, vorläufig von Whnigen bis hinab nach Oberönz; im Laufe des nächsten Jahres können sie vollendet werden.

Brühlmoos bei Worb.

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

Rorrettion des Unteralchenstorfbaches.

Die Gesellschaft hat die Angelegenheit bis jetzt sitzen lassen. Wir werden nachforschen, ob die frühern Hindernisse zur Aussführung nicht weggefallen seien.

Binelg=Brühl= und Tichappit=Matten.

Das Entsumpfungsgebiet wurde erweitert und ein neuer Drainirungsplan ausgearbeitet und öffentlich aufgelegt. Die Gesnehmigung desselben und die Juangriffnahme der Ausführungssarbeiten werden baldigst erfolgen.

Wickardtswyl=Moos.

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

Walfringen = Niederwyl = Moos.

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

Diesbach = Möbfer.

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

Breitholzfeld bei Langnan.

Mit einem ühnlichen Beschlusse, wie ihn letztes Jahr die Burgersemeinde Diesbach vorlegte, kam dieses Jahr die Burgersgemeinde Langnau in Betreff ihres sumpfigen eirea 130 Jucharten haltenden Breitholzseldes ein. Der Beschluß und damit die technische Staatshillse wurden vom Regierungsrathe genehmigt, die Entsumpfungspläne ausgearbeitet und der Gemeinde zur Aussiührung zugestellt.

Das Werf hat bereits begonnen.

Jegenstorf = Moos.

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 Aussführung des Werkes ist vollendet.

Das eingereichte Unterhaltungsreglement mußte als ungenügend zurückzewiesen werden.

Längermoos bei Madiswyl.

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

Bleienbach = Moos.

Der neue Plan wurde am 21. Januar schon genehmigt und der Burgergemeinde zur Aussührung zugestellt. Sie legte dann den Plan öffentlich auf, was 13 verschiedene Einsprachen zur Folge hatte, über welche der Regierunzsrath aburtheilte nach vorgenommenen reiflichen Untersuchungen. An die Kosten der Ersneuerung zweier Coulissen 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 Verstrag zu genehmigen, beschloß die Gemeinde plötzlich, ähnlich wie es in frühern 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 Beschluß als unverbindlich betrachten und die planmäßige Aussührung des Untersnehmens gewärtigen.

Grüne=Moos bei Riggisberg.

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

Die Ausführungsarbeiten haben begonnen.

Korrettion des Krümmelbaches.

Mittelst Korrektion dieses Baches will eine Gesellschaft eirea 130 Jucharten Wiesenland der Ueberschwemmung und Bersumpfung 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 wersden im nächsten Jahre aufgenommen und ausgesertigt.

Ersigen=Bütikofen=Moos.

Die Aussührungspläne 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 Jahresschluß hinaus sich verzögerte. Doch wird die Vollendung demnächst erfolgen.

. Es folgt zum Schlusse eine Ueberstcht über die Ausgaben der Direktion während des Berichts-jahres :

e. Beitrag an die Gürbenkorrektion	d. Kosten für Eisenbahnftudien .	c. Vorarbeiten für Entsumpfungen	b. Büreau- und Reisekosten	a. Befoldung bes Sefreturs	Kredite.	[m)-6
" 4,000. —	" 4,000. —	,, 22,423. 80	1	- 1		
" 4,000. —	" 3,435. 20	, 22,207. 84	,, 3,609. 21	- Fr. 2,600. —	Darauf verwendet.	
=	" 564. 80	"	"	Fr. — —	Nebertragen.	
"	*	" 215. 96	"	8r. − −	Gar nicht verwendet.	

- Childred Children