

Verwaltungsbericht der öffentlichen Bauten : Abth. Eisenbahnen und Entsumpfungen

Autor(en): **Sahli / Schenk / Karlen**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1861)**

PDF erstellt am: **19.04.2024**

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

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 Entsumpfungswesen.)

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 Invollzugsetzung des von der Konferenz abgeänderten Reglementes auf 31. März zu verlangen. Bern, hiezu beauftragt, erließ eine daheringe Aufforderung an die Bahnverwaltung, die aber mit Schreiben vom 15. März Verschiebung dieses Termines und neue Unterhandlungen verlangte. Dieses hatte eine neue Konferenz zur Folge, die, verschiedener Verumständungen wegen, erst vom 26. bis 31. Juli stattfinden konnte.

Die Abgeordneten der Centralbahn wurden dabei neuerdings angehört 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 Publikums geregelt werde.

Jurabahnen.

Das Konzeptionsbegehren der Herren Stockmar und Wiltz hatte blieb auch in diesem Jahre unbehandelt. Es dürfte dieser Beharrungszustand wohl noch so lange dauern, bis für das Bahnetz 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 käuflich an sich gebracht, erfolgte der Großrathsbeschluß vom 29. August dieses Jahres, der die Vollendung der Strecken Biel-Neuenstadt und Günsigen-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 Korrektion der Seelandgewässer ausgearbeitet und dem Regierungsrathe 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 Schenk, Vicepräsident des Regierungsrathes, die Geschäfte des Eisenbahnwesens und Herr Regierungsrath Karlen provisorisch die Entsumpfungsangelegenheiten übernahm.

A. Eisenbahnwesen.

Centralbahn.

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

Als Vertreter der Gesellschaft in Rechtsfachen ernannte die Bahnverwaltung am Platze des Herrn Bahningenieurs Gränicher den Herrn Fürsprecher R. 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 mannigfache 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 anzuzeigen; auch die Vorlage seines Stundenpasses an den Stationsvorstand in Herzogenbuchsee sowie die Mitfahrt des Lokführers auf die Kreuzungsstation Wynigen

unterblieben. Die unbegreifliche Vergesslichkeit des Zugmeisters Frei ließ ihn auch seinen groben Fehler in Wnigen 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 Wnigen an einer Stelle, wo weder der eine den andern rechtzeitig sehen, noch die Bahnwärter dieselben wahrnehmen und anhalten konnten. Als endlich die beiden Lokomotivführer einander bemerkten, war es zu spät, und die Gewalt des Zusammenstoßes konnte durch Contre-dampf nur um Weniges vermindert werden. Ein Postconduc-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 seiner 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 können. Die Sicherheit des Bahndienstes schien uns daher eine exemplarische Bestrafung 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 geeignet 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 Unglückes leider die dritte und vierte unbeachtet; der Zugführer Frei vergaß sogar seine Weisung im Stundenpaß. Wo nun eine solche sträfliche Sorglosigkeit und Außerachtsehung 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 Störungen im Verkehre entstehen.

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

M o r g e n t h a l = B e r n.

Unsere Ermahnungen im letzten Berichtsjahre in Betreff der Station zu Wynau beantwortete die Bahnverwaltung in der Weise, daß sie bereit sei, diese Station zu erstellen, insofern wir ihr das Aufgeben der Station Bützberg gestatten wollen. 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 Stationsbau nachgelebt werde. Die Bauausschreibung 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.

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 Regelung dieser Angelegenheit im nächsten Jahre erwartet werden.

Zwischen der Bahnverwaltung und Privaten in Wädtrach 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-Scherzligen 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 Sensesbrücke 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 Rathe 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 förmliche Uebergabe der Kaufsobjekte an die Staatsbehörden erfolgte im August und am 29. gleichen Monats beschloß der Große Rath, die gekauften Bahnstrecken im Staatsbaue 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 Unordnungen, die sich in der Ostwestbahnverwaltung herausgestellt haben, hier noch einmal einzutreten. Unser Bericht an den Großen Rath vom 22. März, die großrätlichen Majoritäts- und Minoritätsberichte vom 11. und 23. gleichen Monats, die Großrathsbeschlüsse vom $\frac{5}{6}$. 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 f 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 Bahnstrecke 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 Narberg und Büren abstrahirt. Auch die Frage bezüglich der Situation des definitiven Bahnhofes blieb ruhen.

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

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 letztem 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 namhaften Kredit ausgesetzt hat.

Staatsbahn.

Angeichts der schlimmen Finanzlage der Ostwestbahngesellschaft und der Unmöglichkeit, ihr Unternehmen weiter zu führen, kam der Kanton Bern in die Nothwendigkeit, die auf seinem Gebiete erstellten Ostwestbahnbauten 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 Ostwestbahn 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 Gümli-Genève-Langnau zu Händen des

Staates käuflich zu erwerben. Ein Privatkauß 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 dürften, wie Expropriaten, Banunternehmer, Obligationeninhaber und Gläubiger, die auf dem Betreibungswege 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 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 Rath in geeignetem Zeitpunkte einberufen, um demselben Vorlagen über das weiter Vorzulehrende 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 überdieß 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 unbetheiligte 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 „ „ „ 4,087,000

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 Rathe 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 4½ % verzinsbaren Staatsobligationen ausbezahlen 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 Staatsschuldscheine 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 Kaufsabschluß gemacht.

Am 28. Juni behandelte der Große Rath die vom Regierungsrathe empfohlenen Vorlagen, sowohl der Eisenbahndirektion, betreffend die Vollendung der gekauften Ostwestbahnstrecken und die Erstellung der Linie Biel-Bern im Staatsbau, als der Finanzdirektion, betreffend Aufnahme eines Anlehens 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 Gümli-Genève, 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 Beschlußnahmen in Bezug auf den Bau und Betrieb der Linien Biel-Neuenstadt, Biel-Bern und Gümli-Genève ist der Große Rath im geeigneten Zeitpunkte wieder einzuberufen.
- 3) Der Regierungsrath hat Alles vorzunehmen, 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.

Andererseits:

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 Anspruch, daß wir erst am 19. August die Hindernisse als beseitigt ansehen konnten, welche bis dahin der definitiven Inkrafterklärung des Kaufvertrages formell noch im Wege gestanden hatten. Indem 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 gekauften Bahnstrecken und Erstellung 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 Beschluß, 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 Bellefontaine;
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 wurden ihm von der Eisenbahndirektion übergeben; ebenso das sämtliche Akten- und Planmaterial, welches theils gemäß Kaufvertrages mit der Ostwestbahngesellschaft mit an den Staat übergegangen war, theils sich seit dem großrathlichen Staatsbaubeschlusse 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 erstern Direktion, ward, auf den Wunsch des Bahndirektoriums, bis zum Jahreschlusse auf gleichem Fuße fortgesetzt.

Wir erwähnen noch kurz, welche Dispositionen vom Tage des Staatsbaubeschlusses an bis zur Geschäftsübernahme Seitens des Direktoriums in Bezug auf die einzelnen Bahnstrecken im Allgemeinen getroffen wurden, wobei wir aber bemerken, daß die dahерigen Details mit bezüglichher 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 = V 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 willkürlich 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 mehrten, weshalb sie um rasche Abhülfe 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 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 Bahngeleises und Veräuße- rung der vielen Bahnabschnitte trafen wir die geeigneten Vor- fahren. Der dießjährige Nebenertrag 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 Eigenthümer und der Franco-Suisse vom 22. November 1860 zu große Lasten auf- erlege, und daß sie von demselben zurücktrete, wenn ihr der Bahn- eigenthümer 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 Vorthteile, namentlich in Bezug auf die Kündigungsfristen des Pachtvertrages erreichen konnten, so verpflichteten wir uns eben- falls zur Verabreichung unseres Zuschußantheiles von Fr. 3000,

welche Maßregel der Große Rath unterm 6. Dezember genehmigte.

B i e l = B e r n.

Mit Anfang des Monats Oktober rückte 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 ihrem Schutze empfohlen. Von den verschiedenen durch diese Erhebungen in Betracht gefallenen Linien legte der Bahn-Oberingenieur einzig Gewicht auf die über Lyß-Narberg-Worben und Studen führende, weil sie bei Narberg weitaus den sichersten Flußübergang darbiete. Diese wurde dann auch, auf seinen Bericht gestützt, vom Regierungsrathe mit Vortrag vom 29. November dem Großen Rathe 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 Bußwohl und Studen den Vorzug gab, unterm 12. Dezember genehmigt.

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

nen. Die Bewilligung dieses Beitrages sollte die Korrektion der Are von Narberg bis Büren und infolge dessen einen sichern Bahnübergang bei Bußwohl, also die kürzere Linie von Hgß über Bußwohl nach Studen möglich machen.

An die Mehrkosten, welche die Linie über Narberg gegenüber derjenigen über Bußwohl zur Folge haben wird, leisten Gemeinden und Partikularen, namentlich die Einwohner- und Bürgergemeinde von Narberg, 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 beeidigten Aufseher zur unausgesetzten Hüt.

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

Die Gemeinden Walfringen, Wyl, Stettlen, Worb, Siglen und Bichigen kamen mit Petitionen ein, worin sie das gegenwärtige Trace über Gümligen und Bielbringen als ein durchaus verfehltes, unrentables darstellten und verlangten, es möchte untersucht werden, ob diese so verfehlte Anlage von Bern bis Trimbstein 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 Anschlusse herwärts Trimbstein in Plan aufzunehmen und dieselbe unter Vergleichung mit den bestehenden Linien Bern-Gümligen-Trimbstein in Hinsicht auf Länge und Anlageverhältnisse, auf Bau und Betriebskosten, auf Bevölkerungs- und Verkehrsverhältnisse der betheiligten 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 Jahreschlusse konnte diese Untersuchung aber nicht beendigt werden.

B. Entsumpfungen.

Die Entwässerung nassen Landes nimmt allenthalben ihren erfreulichen Fortgang; der Jura einzig macht hievon 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, Gwatthali = Moos, Ronolfingen = 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.

Lobsigensee = Tieferlegung.

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

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

Das Unterhaltungsreglement wird gewärtigt.

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

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

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 Wichtrach zu erzielen.

V 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 bucheggabergischen Gemeinden läßt aber geringe Hoffnung auf Erfolg. Wir werden kaum anders können, als die Initiative in der Sache neuerdings zu ergreifen.

V i m p b a c h = N 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 beendet; es wird an der Ausfertigung derselben gearbeitet.

Z u r a g e w ä s s e r = K o r r e k t i o n.

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

S e e l a n d = M ö ö s e r

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

Die Vorstudien zur Kanalisation dieser Mööser sind vollendet.

B r i e n z e r s e e = T i e f e r l e g u n g.

a Räumung der Märe 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 beendet. Der äußerste 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-
lagefrist ließ auch nicht eine einzige Eingabe gegen das Unter-
nehmen im Allgemeinen oder gegen spezielle Dispositionen des
Planes ein. Erst nachher trat die Gemeinde Brienx mit einer
Protestation auf, worin sie verlangt, daß das einschlagende Ge-
setz in der Weise abgeändert werde, daß das Maß der Kosten-
betheiligung ihres Landes bei diesem und dem untern Unter-
nehmen zusammen den Mehrwerth desselben nicht übersteigen dürfe.

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

c. Marenkorrektur unterhalb Unterseen, und

d. Korrektur von Wildbächen; Lombach.

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

G ü r b e.

a. Untere Abtheilung Maren-Vesp.

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

Die Brunnenangelegenheit belästigt das Unternehmen ganz
unverhältnißmäßig. Wir mußten uns entschließen, auf die vor-
genommenen Sondirungen hin, nach den Brunnquellen 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 Korrektur des
Auslaufes der Gürbe in die Maren ist beendet; das Ergebnis
lautet auf Fallenlassen der Korrektur, indem die Kosten im
Verhältniß zum Nutzen übertrieben hoch sich herausstellen.

Verbunden mit dieser Frage hat sich ein eingelangtes Be-
gehren 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 Begehren die Entlastung der betreffenden Grundstücke von dem auferlegten Mehrwerthe verlangt. Die Angelegenheit wird einläßlich untersucht werden.

Sobald das Letztere geschehen und ein bezüglichlicher 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-Wattenmhl.

Mit Beschluß vom 25. Februar ordnete der Regierungsrath, gestützt auf das Ergebniß der im letzten Berichte erwähnten Auflage des Vorprojectes, die Ausführung desselben dem Grundsätze nach förmlich an, verfügte von vornherein wesentliche Abänderungen am Plane durch Ersetzung der $1\frac{1}{2}$ -füßigen Kanalböschungen durch 2-füßige 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 Konstituierung der im §. 4 des Gürbenkorrektionsgesetzes vorgesehenen Kommission Sorge;
- 2) alle gütlichen Landerwerbungen 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 Entjumpfungsdirection die ganze Abtheilung in sechs Arbeitslosse 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 $\frac{1}{10000}$ stel Maßstabe auch hier beginnen lasse, sobald die Umstände es erlauben.

Die auf Art. 1 bis 4 bezüglichen Weisungen wurden ungeändert ausgeführt. Die Landwerbungs-kommissarien, Herren Großräthe König und Keller, begannen ihre Funktionen schon im April und haben dieselben soviel als beendet; 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 Mehrwerthschätzer 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 Loose Nr. I, II und III wurden mit Berücksichtigung der verschiedenen Planabänderungen ausgefertigt, das Lastenheft für die Unternehmer entworfen, die drei Loose 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 projektirt sind, an vier verschiedene Unternehmer und Unternehmungsgesellschaften vergeben.

Die Ausführungsarbeiten im Sinne des Regierungsrathsbeschlusses 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 Schutthalten 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 könne, 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 = J 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 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 Kostenvertheilung und die Aufstellung des Unterhaltungsreglementes.

R ü t t i t h a l = M o o s.

Die Erstellung des Viberzenbach-Seitenkanales wurde der Gesellschaft auf das Begehren der betreffenden Betheiligten erlassen. Die übrigen Entsumpfungsarbeiten sind beendet.

Das Unterhaltungsreglement steht noch aus.

G e r z e n s e e = T i e f e r l e g u n g.

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

A e g e l s e e = T r o c k e n l e g u n g.

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

S i g n a u = L i c h t e r s w y l = M o o s e n t s u m p f u n g u n d K o r r e k t i o n d e r a n g r e n z e n d e n W a l d b ä c h e.

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

B ä z i w y l = M i r c h e l = M o o s.

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

R ü h n k o f e n b a c h k o r r e k t i o n.

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

rungspläne sind genehmigt 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 sanctionirt.

Schwarzenburgallmend.

Dieses Unternehmen ruht leider fortwährend.

Thonisbachkorrektur.

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

Denzkorrektur.

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

Die Entsumpfungsdirektion beschäftigte sich mit der Anfertigung der Ausführungspläne für dieses größere Werk, vorläufig von Wynigen 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.

Korrektur des Unteralchenstorfbaues.

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

Vinelz=Brühl= und Tschäppit=Matte.

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

Wickardts wyl = Moos.

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

Walfringen=Niederwyl=Moos.

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

Diesbach=Mööser.

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

Breitholzfeld bei Langnau.

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

Das Werk hat bereits begonnen.

Zegenstorf=Moos.

Die Gesellschaftsstatuten sind eingelangt und daraufhin die Aufnahme und Ausarbeitung der Pläne angeordnet worden; bis zum kommenden Frühjahr werden die Pekttern 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 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 Vertrag 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 Ausführung des Unternehmens gewärtigen.

Grüne-Moos bei Riggisberg.

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

Die Ausführungsarbeiten haben begonnen.

Korrektion des Krümmelbaches.

Mittelsst Korrektion dieses Baches will eine Gesellschaft circa 130 Zucharten Wiesenland der Ueberschwemmung und Versumpfung 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-Bütikofen-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 :

Kredite.	Bewilligt.		Darauf verwendet.		Uebriggebl.		Gar nicht verwendet.	
	Fr.	—	Fr.	—	Fr.	—	Fr.	—
a. Besoldung des Secretärs . . .	Fr. 2,600.	—	Fr. 2,600.	—	Fr. —	—	Fr. —	—
b. Mureau- und Reisekosten . . .	" 3,600.	—	" 3,609.	21	" —	—	" —	—
c. Vorarbeiten für Entsumpfungen . . .	" 22,423.	80	" 22,207.	84	" —	—	" 215.	96
d. Kosten für Eisenbahnfahrten . . .	" 4,000.	—	" 3,435.	20	" 564.	80	" —	—
e. Beitrag an die Mithrascorrection . . .	" 4,000.	—	" 4,000.	—	" —	—	" —	—