

Botschaft

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend die
Eisenbahnlinie Biel-Neuenstadt.

(Vom 10. Juli 1860.)

Lit. !

Unterm 27. Jänner 1860 beschloß der schweizerische Nationalrath auf den Bericht der nationalräthlichen Kommission über die Eisenbahnlinie Biel-Neuenstadt:

„Es sei die Motion (Bünzli) an den Bundesrath überwiesen mit „der Einladung:

1) „den Fortgang der Arbeiten auf der Linie Biel-Neuenstadt auch ferner zu überwachen, um sich zu versichern, diese Bauarbeiten werden so befördert, daß die Bahn auf den 1. October 1860 eröffnet werden kann;

2) „dem Nationalrathe in seiner nächsten Sitzung jedenfalls Bericht zu erstatten, und wenn die Untersuchung aller und jeder Verhältnisse das Eintreten des im dritten Sage des Art. 3 der Bundesgenehmigung vom 2. Dezember 1858 vorgesehenen Falles befürchten lassen sollte, entsprechende Anträge vorzulegen.“

In Nachachtung dieses Auftrages haben wir die Ehre, Ihnen folgenden Bericht zu unterbreiten:

Wir haben keinen Augenblick unterlassen, den Fortgang dieses Unternehmens im Auge zu behalten, und alles gethan, was uns zur Förderung desselben durch schnelle Hebung aller Anstände, welche dem Fortschreiten der Arbeiten hemmend entgegentraten und durch Aufmunterungen und Aufforderungen an die Direktion der Ostwestbahn möglich war. Wir waren öfters im Falle, theils selbst, theils durch unser Departement des Innern Beschwerden von Seite der Ostwestbahnverwaltung gegen die Schädigungskommission, häufiger aber solche von Expropriationen gegen die Bahngesellschaft, betreffend die Expropriationen, ihrer Erledigung entgegenbringen

zu helfen. Des Nähern hier einzutreten und diesen Gegenstand in Details aus einander zu setzen, halten wir für überflüssig.

Mit Schreiben vom 17. Februar l. J. theilten wir der Direktion der Ostwestbahn den Beschluß des Nationalraths vom 27. Jänner mit und luden dieselbe zugleich ein, uns über verschiedene Punkte Auskunft zu ertheilen. Gleichzeitig beauftragten wir unser Departement des Innern, in der ersten Hälfte des Monats April 1860 die von der Bahnverwaltung erhaltenen Mittheilungen verifiziren und den Stand der Unternehmung überhaupt untersuchen zu lassen, und uns den daherigen Bericht vorzulegen.

Mit Zuschrift vom 30. März entsprach die Direktion der Ostwestbahn unserer Einladung. Aus ihrer Antwort ergibt sich im Wesentlichen Folgendes:

1. Am 20. Februar 1860 wurde der definitive Tracéplan für die Gemeinde Biel mit Inbegriff der provisorischen Verbindung mit der Zentralbahn von der Regierung von Bern genehmigt. Hierauf wurde sofort die Aufnahme der Katasterpläne und die Ausarbeitung der Grunderwerbungs-tabellen vorgenommen. Die Planauslage erfolgte am 11. und 12. März und die Publikation durch Ausschreiben in drei Blättern und durch öffentliches Ausrufen. Das Ende der Frist zur Einreichung von Reklamationen ward bestimmt auf 18. April. Die Zahl der Grundstücke, die in der Gemeinde Biel erworben werden müssen, beläuft sich auf 13; es muß aber bloß mit 8 verschiedenen Besitzern unterhandelt werden. Die Gemeinde Biel hat auf jede Einsprache gegen die Arbeiten auf ihrem Gebiete (Brücke über die Schuß) verzichtet.

2. Mit dem Expropriationsverfahren verhält es sich folgendermaßen:

- a. In der Gemeinde Neuenstadt waren in Summa 195 Expropriationsfälle zu behandeln. Dieselben sind alle definitiv erledigt, theils durch gütliche Verträge, theils durch Entscheide der Schätzungskommission, resp. des Bundesrathes; nächstdem ist noch in den Gemeinden Tüscherz und Bingenz je ein Expropriationsfall gütlich zum Abschluß gekommen, also definitiv erledigt;
- b. betreffend die Zahl der in den übrigen Gemeinden (Eigerz, Tüscherz, Alferme und Bingenz) noch pendenten Expropriationsfälle kann noch nichts Bestimmtes angegeben werden, bevor die Rekursfrist, die erst am 25. März abläuft, verfloßen ist. Die Expropriationsfälle in der Gemeinde Twann belaufen sich auf 231; die Rekursfristen laufen am 8. April ab;
- c. in allen noch unerledigten Fällen ist die sofortige Abtretung verlangt worden. Die Schätzungskommission hat die Höhe der eventuell zu erlegenden Kaution normirt. Von der großen Mehrzahl der Expropriaten ist die Arbeit ohne weitere Beanspruchung gütlich ge-

stattet worden, so daß vom 3. Dezember 1859 bis jetzt nur Kautions-
geleistet werden mußte für

11 Expropriaten in der Gemeinde Neuenstadt,

		geleistet in Werth- papieren von
	Fr. 22,923. 43	Fr. 24,500
1 Expropriat in der Ge- meinde Lüscherz . . .	" 10,000. —	" 11,000
26 Expropriaten in den Ge- meinden Ligerz, Twann und Neuenstadt . . .	" 49,200. —	" 56,500
5 Expropriaten in der Ge- meinde Lüscherz . . .	" 11,750. —	" 12,500
43 Expropriaten . . .	Fr. 93,873. 43	Fr. 104,500

3. Die bedeutendern Kunstbauten sind:

Stützmauern in den Gemeinden Lüscherz und Bingenelz,

Brücke über den Gränzbach bei Neuenstadt,

" " " Twannbach,

" " die Scheuß und den Kanal.

Der gegenwärtige Stand der Arbeiten ist folgender:

In der Gemeinde Neuenstadt ist der Bahndamm erstellt von Nr. 0—97 und Nr. 107—115. Der Einschnitt Nr. 115—125 wird in circa 14 Tagen vollendet sein. Nr. 130—135 und Nr. 146—151 ist das Ein-
rochement theilweise erstellt.

In der Gemeinde Ligerz sind die bedeutendern Durchlässe theils aus-
geführt, theils in Arbeit begriffen.

Für die Durchlässe in der Gemeinde Twann sind die Steine größten-
theils zugerichtet, der Bahndamm 317—327, so wie die Straßen-
korrekturen 321—325 erstellt.

In den Gemeinden Lüscherz sind die Einschnitte Nr. 315—359 und Nr. 361—371 und Nr. 378—390 in Angriff genommen. Von Nr. 390—415 sind die Seemauern und Felseinschnitte nahezu vollendet, die Stützmauern und Felseinschnitte zur Straßenkorrektur Nr. 408—419 theilweise ausgeführt.

In der Gemeinde Bingenelz sind die Stützmauern zu der Straßen-
korrektur Nr. 419—424 in Arbeit, von Nr. 429—433 nahezu vol-
lendet; der Bahneinschnitt Nr. 434—438 ist in Angriff genommen. Stütz-
mauern Nr. 448—462 in Arbeit, theilweise erstellt, Felseinschnitt
Nr. 461—464 in Angriff genommen und Nr. 464—470 Damm zur
Straßenkorrektur theilweise ausgeführt. Für die Scheußbrücke werden die
Steine zugerichtet. Die Bahn ist von 0—40 beschottert.

Die Schienen sind von 0—97 provisorisch gelegt.

4. Die Beschotterung erfordert 8400 Schächtruthen. Der Bedarf an Schwellen erfordert 18,000 Stück und derjenige an Schienen 5400 à 20' und hierzu nöthige Befestigungsmittel.

Zur Stelle befinden sich:

2,258	Stück	Stoßschwellen,
15,827	"	Zwischenschwellen,
3,791	"	Schienen,
3,750	"	Platten,
7,030	"	Bolzen,
103,485	"	Hafennägeln.

Auf der ganzen Strecke Biel-Neuenstadt sind bis 25. März 1860 ausgeführt worden:

an Erdarbeiten	11,860	Schächtruthen,
" Feldarbeiten	4,220	"
" Mauerwerk	283,300	Fuß, "
" Steinwurf und Dämme	263,000	"
" Beschotterung	650	Schächtruthen.

Die Blechbrücken Nr. 0 und 12 sind montirt. Der eiserne Oberbau der sämtlichen Brücken und Durchlässe ist in Arbeit.

Der Güterschuppen in Neuenstadt ist erstellt; die erforderlichen 14 Bahnwärterhäuser sind veranfordert.

In Vollziehung unsers Auftrages vom 17. Februar ordnete sodann unser Departement des Innern eine Expertenuntersuchung durch Herrn Oberingenieur Hartmann (unter Beordnung des Sekretärs des Bauwesens zur Mithilfe bei der Untersuchung der Expropriationen) an, welche am 14. April stattfand.

Der Bericht des Experten, Herrn Oberingenieur Hartmann, vom 1. Mai geht im Wesentlichen dahin:

1. Auf der ganzen Linie konnte nur ein ganz geringer Theil der Expropriationen auf gütlichem Wege erledigt werden; die Bahngesellschaft war daher genöthigt, für alle von der Bahnlinie berührten Gemeinden (mit Ausnahme derjenigen von Biel) die Vermittlung der eidgenössischen Schätzungskommission in Anspruch zu nehmen. In diesen Gemeinden (Neuenstadt, Eigerz, Twann, Lüscherz und Bingelz) hat die Schätzungskommission die ihr obliegenden Geschäfte bis auf einige Fälle, welche Bezugsrechte betreffen und welche im Einverständnisse mit den Reklamanten erst später bereinigt werden, definitiv erledigt.

Von den 195 Expropriationsfällen in der Gemeinde Neuenstadt wurde ein Theil durch gütliche Verträge und die übrigen Fälle durch den Entscheid einer bundesgerichtlichen Kommission erledigt, so daß kein Fall an das Bundesgericht gelangte.

Von den 300—400 Fällen in den übrigen Gemeinden konnten nur zwei Fälle, einer in der Gemeinde Lüscherz und der andere in der Gemeinde Biegelz, definitiv erledigt werden.

Den größten Schwierigkeiten begegnet die Expropriation in der Gemeinde Twann, in welcher Gemeinde allein der Bahnbau bisher noch gar nicht in Angriff genommen worden ist.

Für sämtliche Expropriationen ist von Seite der Gesellschaft die sofortige Abtretung verlangt worden. Die Schätzungskommission hat daher sogleich nach geschehener Schätzung für sämtliche Expropriationen die von der Gesellschaft zu leistenden Kauttionen bestimmt und die daherigen Entscheide allen Betheiligten zugestellt.

Die von der Schätzungskommission festgesetzten Kauttionen belaufen sich im Ganzen auf Fr. 874,136; dieselben vertheilen sich auf die verschiedenen Gemeinden wie folgt:

Neuenstadt	Fr. 90,450
Ligerz	" 150,000
Twann	" 287,850
Lüscherz	" 237,313
Biegelz	" 103,523
	Fr. 874,136

Die bis jetzt geleisteten Kauttionen betragen Fr. 129,250, und zwar:

für Neuenstadt	Fr. 24,500
" Ligerz	" 57,400
" Twann	" 28,400
" Lüscherz	" 18,950
	Fr. 129,250

Rekurse gegen die Entscheide der Schätzungskommissionen sind dem Bundesgericht im Ganzen 60 eingegangen, nämlich 7 von Seite der Gesellschaft und 53 von Seite der Expropriaten, wovon jedoch 21 bereits geregelt sind.

Ferner sind 8 Expropriationseinsprachen beim Bundesrathe anhängig. Dieselben wurden schon im Monat Januar der Gesellschaft zur Vernehmung zugestellt, jedoch ungeachtet erlassener Nachargen noch nicht beantwortet.

Was die Rekurse anbelangt, so können dieselben die Gesellschaft in der Ausführung der Arbeiten nicht hindern, vorausgesetzt, daß sie vor der Besiznahme die vorgeschriebenen Kauttionen leisten.

2. Was nun den Stand der Arbeiten anbelangt, so muß zugegeben werden, daß dieselben seit der Expertise vom 22. Oktober 1859 wesentlich befördert worden sind, zumal in Berücksichtigung des langen und harten

Winters; allein bei der großen Urgenz und dem strengen Baetermine hätte um Vieles mehr geleistet werden sollen und geleistet werden können.

In den letzten 7 Monaten ist zwar die größere Hälfte des Unterbaues hergestellt worden; allein die noch übrige Arbeit am Unterbau, abgesehen davon, daß sie wenigstens 6 Wochen vor Vollendung des Oberbaues fertig sein sollte, wird namentlich in Bezug auf die Kunstbauten am See bei Twann und an der Scheuß viel schwieriger, weil der See schon sehr gewachsen ist, also Foundationen unter Wasser, Wasserscöpfen und Verspundungen nothwendig werden, welche im Winter größtentheils hätten erspart werden können.

3. Gemachte Arbeiten.

Gemeinde Neuenstadt.

Der Unterbau sammt den Kunstbauten ist durch diese ganze Gemeinde (15,000 Fuß lang) so zu sagen vollendet und der Oberbau gelegt.

Die Kunstbauten sind im Allgemeinen, sowol in der Gemeinde Neuenstadt, als in den andern, kunstgerecht und hinreichend solid ausgeführt; dagegen sind die Böschungen und Gräben noch nicht sauber planirt und der Oberbau bloß provisorisch für Fortschaffung des Baumaterials gelegt. Ueber die Gränzbrücke ist der Oberbau noch nicht so weit hergestellt, daß mit einer Maschine darüber gefahren werden könnte.

An der Station Neuenstadt befindet sich ein kleiner Güterschuppen, aber noch kein Stationsgebäude. Am Hafen ist eine Flügelmauer gemacht, die, weil sie unter Wasser ist, das Landen mehr erschwert, als wenn nichts da wäre.

Durch die Gemeinde Ligerz (6000 Fuß lang) ist die Erdarbeit in vollem Betriebe und kann in zwei Monaten vollendet sein. Die Kunstbauten (Durchlässe und Passagen) sind beinahe alle erstellt; die übrigen in Angriff genommen; dagegen sind noch zwei Straßenkorrekturen auf 1200 Fuß Länge und noch 800 Fuß Seemauern herzustellen. An letztern ist angefangen worden.

In der Gemeinde Twann (11500 Fuß, ein Fünftel der ganzen Bahnlänge) sind weder Bahnbauten, noch Straßenkorrekturen von Belang ersichtlich; nur zwei Durchlässe sind angefangen, und auf der Landstraße liegt ein ansehnlicher Vorrath von gearbeiteten und rohen Steinen zu den sehr vielen Kunstbauten, die hier vorkommen. An der Station ist auch noch nichts angefangen.

Durch die Gemeinde Lüscherz (auf 9000 Fuß Länge) ist der Unterbau der Bahn, so wie die Straßenkorrekturen, ziemlich weit gediehen; letztere aber erfordern durch die Felsköpfe noch massenhafte Sprengungen und Stützmauern.

Die größten Felsprengungen, Mauern und Straßenverlegungen kommen in der Gemeinde Bingen (5500 Fuß lang) vor. Die Kunstbauten und Mauern sind zum größten Theil erstellt; dagegen erfordern die Straßenkorrekturen und Sprengungen, welche letztere hauptsächlich als Material für den Seedamm liefern, noch große Anstrengungen und deshalb viel Zeit.

Es fehlt also in der Gemeinde Twann noch der Unterbau gänzlich; ebenso fehlen etwa 20 größere oder kleinere Kunstbauten, Durchlässe, Seemauern, in Tüscherg und Bingen noch ansehnliche Straßenkorrekturen und Felsprengungen, der Damm durch den See an der Bielergränze, so wie der Erddamm zum Bahnhofe in Biel mit den beiden Scheußbrücken.

4. Die eigentlichen Kunstbauten auf dieser Eisenbahnlinie machen sich mehr durch ihre Anzahl als durch ihre Dimensionen bemerkbar; sie legen also einer schnellen Vollendung kein Hinderniß in den Weg. Die Erschwerung ihrer Ausführung besteht hauptsächlich in dem Umstande, daß der niedrige Wasserstand des See's versäumt wurde und daß also die vielen Durchlässe und Durchfahrten bei Twann und die beiden Brücken über die Scheuß tiefer unter Wasser fundirt werden müssen, und daß man sich bei den Seemauern wird provisorisch mit Steinvorlagen behelfen müssen. Die wichtigsten der sogenannten Kunstbauten könnten möglicherweise in drei Monaten hergestellt werden.

Bis auf 8 Fuß Lichtöffnung der Durchlässe und Passagen werden die Schienen auf eichene Balken gelegt; weitere Oeffnungen erhalten Eisenkonstruktionen, und solcher kommen nur 14 vor, nämlich 2 Gitterbrücken von 71 Fuß Länge und 9 Blechbrücken, wovon jene über den Twannbach mit 40 Fuß Länge die größte ist.

Die Eisenkonstruktionen sind den Herren Ott und Mäler in Bern übergeben, und es versicherten dieselben, daß vier Wochen nach gänzlicher Vollendung der Maurerarbeiten auch das Eisenwerk dieser Brücken montirt sein solle. Das erforderliche Eisenmaterial ist größtentheils schon im Atelier vorhanden.

5. Oberbaumaterial.

Die Schwellen für diese ganze Linie sind in hinreichender Menge und von guter Qualität herbeigeschafft; eben so verhält es sich mit dem größten Theile der Schienen und Befestigungsmaterialien; der Rest davon liegt theils in Magazinen am Hafen bei Nidau, theils noch in Basel; jedenfalls scheint sicher, daß Mangel an diesen Materialien keinen Einfluß auf Verzögerung der Bauausführung haben wird, indem auch noch anderwärts disponible Vorräthe angehäuft sind. Schotter ist auf der Linie nur eine sehr kleine Quantität, kaum der zehnte Theil, vorrätzig und muß also entweder erst bereitet oder aus der Entfernung herbeigeschafft werden.

Aus dem Vorgebrachten geht also klar hervor, daß die Ausführung dieser Bahnbauarbeiten nicht allein noch weit zurück ist, sondern daß die Ausführung, wie sie gegenwärtig betrieben wird, wirklich der Besorgniß Raum gibt, daß der letzte, von der Bundesbehörde gestellte peremptorische Termin (1. Oktober dieses Jahres) nicht eingehalten werden möge. Es kann aber dennoch die Ueberzeugung ausgesprochen werden, daß es auch jetzt noch wol möglich sei, die ganze Bahnlinie von Biel bis Neuenstadt auf den 1. Oktober dieses Jahres vollständig betriebsfähig herzustellen, unter der Bedingung, daß die Expropriation dem Fortbau keine weiteren Hindernisse in den Weg lege und daß die Ausführungsarbeiten auf eine viel energigere Weise als bisher betrieben werden.

Am Ende seines Berichts schätzt Herr Oberingenieur Hartmann die Kosten der ganzen Bahn approximativ auf	Fr. 4,400,000
und die hieran bestrittenen auf	" 2,260,000

so daß die noch zu deckenden Kosten ungefähr betragen würden	Fr. 2,140,000
--	---------------

Diesen Expertenbericht theilten wir mit Schreiben vom 7. Mai der Ostwestbahndirektion mit, mit der gleichzeitigen Erklärung, daß mit Rücksicht auf den gegenwärtigen, in hohem Grade unbefriedigenden Stand der Arbeiten ernstere Maßnahmen im Sinne des Nationalrathsbeschlusses vom 27. Januar hinlänglich gerechtfertigt wären, daß wir aber, bevor wir dem Nationalrathe in dieser Angelegenheit weitergehende Anträge stellen, die uns hiefür noch bleibende Frist benutzen wollen, um der Ostwestbahngesellschaft Gelegenheit zu bieten, die gegründeten Bedenken, welche sich gegen die rechtzeitige Vollendung der Bahn geltend gemacht haben, so weit möglich zu heben und durch energisches Vorgehen zu zeigen, daß sie wirklich Willens und im Stande sei, den an sie gestellten Forderungen ein volles Genüge zu leisten. Daß wir deßhalb unser Departement des Innern eingeladen haben, über den Stand der Arbeiten auf der Linie Biel-Neuenstadt in der Mitte des Monats Juni nochmals eine Expertise abhalten zu lassen und uns, gestützt auf das dannzumalige Resultat der Untersuchung, Bericht zu erstatten; daß wir daher die Bahnverwaltung darauf aufmerksam machen, daß die weiteren Schritte der Bundesbehörden in dieser Angelegenheit sich wesentlich nach dem Resultate dieser nochmaligen Expertise richten werden.

In Betreff der Expropriationsangelegenheiten, in deren langsamem Vorrückens der unbefriedigende Fortgang der Arbeiten bis jetzt hauptsächlich lag, können wir melden, daß dieselben auf eine ziemlich befriedigende Weise größtentheils ihre Erledigung gefunden haben. In dem oben erwähnten Berichte des Herrn Oberingenieur Hartmann vom 1. Mai stehen zwar die zu leistenden Kauttionen mit den geleisteten in einem sehr ungünstigen Verhältnisse; allein aus wiederholten Versicherungen der Bahnverwaltung an unser Departement des Innern ergibt sich, daß dieselbe

Die Kaution erst dann erlegte, wenn die Arbeiten des betreffenden Grundstückes an die Hand genommen wurden. Allerdings sind zwar verschiedene Beschwerden gegen die Bahngesellschaft eingelangt, weil dieselbe die Arbeiten hatte beginnen lassen, bevor die Kautionen geleistet waren; allein diese Beschwerden waren in keiner so bedeutenden Anzahl, als sich aus dem vorerwähnten Verhältnisse der zu leistenden und bereits erlegten Kaution hätte erwarten lassen. Die meisten dieser Beschwerden wurden auch größtentheils durch das Einschreiten unsers Departements des Innern bei der Bahndirektion erledigt.

In Vollziehung unsers Beschlusses vom 7. Mai fand dann am 23. Juni abhin durch den Vorsteher unsers Departements des Innern mit Beiziehung des Herrn Obergeringieur Hartmann als Experten eine abermalige Untersuchung statt. Als Resultat derselben erstattet uns das Departement des Innern folgenden Bericht:

1) Die Expropriationsfrage hat seit der letzten Inspektion ihre praktische Erledigung in so weit gefunden, als gegenwärtig aller Boden von der Neuenburgergränze bis an die Gränze von Biel durch die Eisenbahnunterlage und Straßenbauten in Anspruch genommen worden ist.

2) Seit der letzten Inspektion vom 1. Mai ist der Bahnbau im Allgemeinen sehr wesentlich gefördert worden. Das Tracé ist nun auf der ganzen Linie durchbrochen, auch im Gebiete der Gemeinde Twann; nur fehlen noch die erforderlichen Verbreiterungen bei Lüscherz, Alferme und Bingelz, an welchen Orten auch zu gleicher Zeit beträchtliche Straßenbauten an der Hauptstraße auszuführen sind. Der große Damm durch den See beim Eintritt in die Gemeinde Biel ist seit dem letzten Augenschein sehr wenig vorgeschritten, und die Einrichtung zur Ausführung desselben ist noch gegenwärtig so mangelhaft, daß wenn nicht schnell eine andere Baueinrichtung mit dem Damm eingeführt wird, vor 4 Monaten die Vollendung dieses Dammes nicht in Aussicht steht. Die Dammarbeiten über die Bieler-Almend bis zum Bahnhofe in Biel sind gar noch nicht angefangen.

3) Die Kunstbauten sind bedeutend vorgerückt, so daß in Bälde alle Brücken und Durchlässe zwischen Neuenstadt und der Bielergränze als fertig betrachtet werden können. An der Twannerbrücke ist das rechtseitige Widerlager außer Wasser; an dem linksseitigen werden gegenwärtig die Verputzungen zur Fundamentirung geschlagen. An den beiden Scheußbrücken ist jedoch seit der letzten Expertise durchaus nichts gemacht worden.

4) Der Oberbau ist beinahe auf zwei Dritttheile der ganzen Bahnlänge gelegt, allein bloß provisorisch, zur Benutzung für die Hilfsmaschine, welche den Transport des Dammmaterials und des Ballasts besorgt. Nach Aufhören dieser Hilfsvorrichtung muß jedoch der Oberbau noch um 1 bis 2 Fuß, d. h. um die ganze Ballasthöhe gehoben werden.

Von der Neuenburgergränze abwärts wird eine lange Streke Oberbau als definitiv und fertig angegeben; es ist jedoch dabei zu bemerken, daß der Oberbau auf der Gränzbrücke noch nicht so solid erstellt ist, daß eine Lokomotive ohne Gefahr darüber passiren könnte; ebenso müssen in den Kurven die Schienen gebogen werden, zu welchem Behufe der Oberbau in den Kurven total neu umgelegt werden muß.

5) An Hochbauten ist in Neuenstadt das Güterschöpflein fertig, und in Twann sind die ersten Fundamente zu einem solchen gelegt; sonst sind noch keine Vorkehrungen getroffen.

6) Die Ostwestbahngesellschaft hat für ihre Linie Biel-Neuenstadt die Anschlußverhältnisse mit der Centralbahn in Biel und mit der Franco-Suisse in Neuenstadt zwar in so weit geordnet, daß sie unterm 28/29. November 1859 mit der Centralbahn über den Betrieb der Linie Biel-Neuenstadt einen Vertrag abgeschlossen hat. Durch diesen Pachtvertrag ist der Anschluß an die Centralbahn gesichert und der letztern die Verpflichtung auferlegt, die Initiative zur Abschließung eines Vertrages über den Anschluß mit der Franco-Suisse zu ergreifen, was aber bis jetzt noch nicht geschehen ist.

7) Die Konklusionen des Experten, Herrn Oberingenieur Hartmann, sind die gleichen, wie diejenigen seines Berichtes vom 1. Mai; dieselben gehen nämlich dahin, es könne die Bahnlinie Biel-Neuenstadt auch von jetzt an noch bis zum 1. Oktober dieses Jahres in betriebsfähigen Zustand fertig hergestellt werden; es gehöre aber dazu aller Ernst und guter Wille von Seite der Generalunternehmer und eine strenge Kontrolle von Seite der Bauaufsicht der Gesellschaft.

8) Bei der Untersuchung über den Stand der Arbeiten versicherten die Bauunternehmer auf's Bestimmteste, die Bahn könne am 1. Oktober 1860 dem Betriebe übergeben werden.

Hiebei ist zu bemerken, daß die über die Unternehmer selbst eingezogenen Erkundigungen sehr günstig lauten.

Wir haben den vorstehenden Bericht absichtlich in dieser etwas weitläufigen Form abgefaßt, um eine bessere Einsicht in das successive Fortschreiten der Arbeiten zu gewähren.

Schließlich haben wir noch einen Beschluß der Regierung des Kantons Bern mitzutheilen, der wesentlich zur rechtzeitigen Beendigung der Bahn beitragen wird. Wie sich nämlich aus einem Schreiben der Direktion der Entsumpfungen und Eisenbahnen des Kantons Bern, vom 6. dieß, an unser Departement des Innern ergibt, hat der Regierungsrath des Kantons Bern unterm 4. dieses Monats, in der Absicht, die Betriebsöffnung auf der Linie Biel-Neuenstadt auf nächsten 1. Oktober unter jeden Umständen zu ermöglichen, beschlossen, der Verwaltung der Ostwest-

bahn einen lediglich auf jene Linie zu verwendenden Geldvorschuss vom Fr. 600,000 zu machen und die Finanzdirektion mit der sofortigen Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Wir sehen uns daher,

in Betracht:

- 1) daß die Arbeiten auf der ganzen Bahnstrecke, mit Ausnahme einiger weniger Punkte, in Angriff genommen sind und thätig fortgeführt werden;
- 2) daß die thatsächliche Besiznahme des Bodens auf der ganzen Strecke, mit Ausnahme einzelner weniger Stellen, stattgefunden hat;
- 3) daß zufolge dem Berichte unseres Experten, Herrn Oberingenieur Hartmann, die Bahnlinie Biel-Neuenstadt auch noch vom Datum seines Berichtes an bis zum 1. Oktober dieses Jahres in betriebsfähigen Zustand hergestellt werden kann;
- 4) daß sich mit ziemlicher Bestimmtheit annehmen läßt, der vorgeschriebene Termin werde in Folge des obgemeldeten Schrittes der Regierung des Kantons Bern eingehalten werden,

veranlaßt,

keine Anträge zu außerordentlichen Maßregeln (beziehungsweise gegen den Kanton Bern) zu stellen.

Genehmigen Sie, Eit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 10. Juli 1860.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

F. Frey-Herosée.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schlep.

Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend die Eisenbahnlinie Biel-Neuenstadt. (Vom 10. Juli 1860.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1860
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.07.1860
Date	
Data	
Seite	592-602
Page	
Pagina	
Ref. No	10 003 128

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.