

**Zeitschrift:** Burgdorfer Jahrbuch  
**Herausgeber:** Verein Burgdorfer Jahrbuch  
**Band:** 2 (1935)

**Artikel:** Der Bau der Staldenbrücke und die Staldenkorrektio n : ein Stück Burgdorfer Baugeschichte  
**Autor:** Widmann, Max  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1076277>

### **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:** 01.04.2026

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

# **Der Bau der Staldenbrücke und die Staldenkorrektion.**

## **Ein Stück Burgdorfer Baugeschichte.**

Dr. Max Widmann.

Der fortschrittliche Geist, welcher die Männer beseelte, die 1830 mit entschlossenem Sinn die Regeneration im Kanton Bern vorbereiteten und dem Berner Volk zur Befreiung aus den Fesseln der Bevormundung verhalfen, äusserte sich nicht nur auf politischem Gebiet, sondern trat auch in der gesamten Stadtverwaltung zu Tage. Durch weitherzige Oeffnung des Bürgerrechts hatte Burgdorf sich eine Anzahl Männer gewonnen, welche, wie Ludwig Fromm, Krafft, Meyer, aus Deutschland gebürtig, durch gemeinnützigem Sinn, edlen Geist und rege Tätigkeit auf allen Gebieten des Gemeinwesens neues Leben weckten. In einem amtlichen Bericht über die Reformationsfeier des Jahres 1828 steht zu lesen :

« In Burgdorf wurde — bei diesem Anlass — die Erbauung eines neuen Bürgerspitals, die Erweiterung des Knabenwaisenhauses, die Stiftung eines Mädchenwaisenhauses, die Einführung einer verbesserten Armen- und Schulordnung, ein Geschenk an den Insepsital in Bern und die Stiftung einer Krankenanstalt auch für nicht burgerliche Kreise beschlossen. » — « In kurzer Zeit waren die Neubauten verwirklicht, und dazu kam die damals viel bewunderte *neue Brücke*, welche die obere Stadt mit der untern verbindet. » So E. Bloesch in seinem Buche : « Ed. Bloesch und Dreissig Jahre bernischer Geschichte. »

Schon Ende der Zwanziger Jahre waren grosse Stücke der Stadtmauer samt einigen Türmen niedergelegt worden. Am 25. April 1828 erhielt Bauherr Stähli den Auftrag, sämtliche Stadttore abzuhängen und das Holz dem Spital zu schenken. (R. Bigler, 200 Jahre Burgdorfer Solennität.)

## Aus der Chronik von J. L. Schnell.

Ueber die Durchführung der Staldenkorrektion und den Bau der Staldenbrücke hat Stadtschreiber Johann Ludwig Schnell in seiner letzten Lebenszeit, in den Fünfziger Jahren, Aufzeichnungen verfasst. Dort heisst es :

« Eine der bedeutendsten und merkwürdigsten Veränderungen in der Lage von Burgdorf ist die Staldenkorrektion. Im Anfang der Zwanziger Jahre wurde die Notwendigkeit der Erleichterung der Postverbindung und die Verbesserung der Strassen dringend gefühlt, wobei denn Besorgnisse geäussert wurden, dass möglicherweise der Durchpass durch die Stadt wegen des beschwerlichen und gefährlichen Staldens zwischen der obern und der untern Stadt umgangen werden könnte. Es wurde hin- und hergeratschlagt über die Mittel, den Uebelstand aus dem Wege zu räumen, allein der Schwierigkeiten zeigten sich zu viele, die die Sachverständigen nicht zu beseitigen wussten, bis endlich ein origineller Kopf, gebürtig aus Magdeburg, der sich in Kirchberg verburgert hatte und neben einem kleinen Gewerbe Musik- und Sprachunterricht gab und überhaupt in allen Fächern stümperte, mit Namen *Laban*, einen sehr ins Grobe gearbeiteten Plan zu einer Brücke mit Schleife vorlegte, der Anfangs viel zu lachen gab, am Ende aber doch als ausführbar angenommen und mit dem Projekte verbunden wurde, die Strasse von Hindelbank über Langenthal, St. Urban und Zofingen zur Poststrasse auf Zürich zu erheben, zu welchem Zweck sich die anliegenden Ortschaften miteinander vereinigten und bei den betreffenden Regierungen die erforderlichen Schritte machten.

Die Staldenkorrektion wurde unterdes unter der Aufsicht der Regierung und ihrer sachkundigen Beamten ins Werk gesetzt und von derselben durch ein Anleihen zu niedrigem Zins erleichtert. In Ausführung dieser Arbeiten wurden die Halde an der östlichen Seite des Kirchbühls zum grossen Teil abgegraben, die an derselben gelegenen Scheuerlein, das alte Kloster, der obere Spital mit der daran liegenden Stiege, die sogenannte lange Stiege, nebst dem unten daran befindlichen Barfüsserturm weggeschafft und eine Brücke errichtet, über die man aus der obern Stadt gegen die untere fahren und dann mittelst einer Schlinge unter derselben durch in die untere Stadt gelangt. Dadurch wurde die Steigung bedeutend erleichtert. Dieser Teil der Stadt

gewann dadurch ein ganz anderes Aussehen. Die Abgrabung der Halde hinter der nordöstlichen Häuserreihe des Kirchbühls hatte aber die schlimme Folge, dass der Rest des Terrains, vom Pfarrhause hinweg bis zum Stadthause, den Kirchhof bis an die nordwestliche Ecke mit inbegriffen, sich senkte, diese ganze Seite mit der grössten Gefahr bedrohte und die Stadt in sehr grosse Unkosten führte, bis es endlich auf den Rat des Herrn Architekt *Roller* gelang, die Bewegung aufzuhalten und die Umgebungen der Korrektion zu befestigen. Die Risse im Kirchhofe waren indes so tief, dass die Leichen auf der nordöstlichen Seite der Kirche sämtlich, verschiedene Nächte hindurch, auf die vordere Seite transportiert und dort neuerdings beerdigt werden mussten. Hierdurch veranlasst wurde im Jahre 1830 der Totenacker in die jetzige Friedhofpromenade hinunter verlegt. — Der alte Zustand des Terrains mit den abgetragenen alten Gebäulichkeiten ist durch den Erbauer der Brücke, Hrn. Ingenieur Gatschet, durch einen genauen Plan der Nachwelt aufbewahrt worden.» (Siehe die photographische Reproduktion nach dem im Museum aufbewahrten Exemplar.)

### **Vorarbeiten.**

So der Bericht des Stadtschreibers Joh. Ludwig Schnell, des ältesten der drei Gebrüder Schnell, der in seiner amtlichen Eigenschaft am Zustandekommen der sehr bedeutenden baulichen Umwälzung sicherlich in hervorragender Weise mitgewirkt hat. Von seiner Hand geschrieben sind auch die Protokolle der Stadtratsmanuale jener Jahre, in denen die Geschichte dieser Korrektion im einzelnen verfolgt werden kann. Aus diesen Manualen und den übrigen im Archiv der Burgergemeinde aufbewahrten Akten ergibt sich, dass der Stadtrat (Gemeinderat) von Burgdorf erstmals im Juni 1826 bei der kantonalen Strassenkommission in Bern das Gesuch stellte, durch « Rectifikation des Staldens » eine Verbesserung der Durchfahrt durch Burgdorf zu ermöglichen, indem die Generalpostverwaltung in Bern den Stadtrat angefragt habe, ob er dazu Hand bieten wolle, weil beabsichtigt sei, eine direkte Postverbindung zwischen Bern und Aarau über Burgdorf zu schaffen.

Aber in Bern fand Burgdorf zunächst taube Ohren. Am 22. Juni 1827 ersuchte der Stadtrat die kantonale Strassenkom-

mission, sie möge doch endlich den Strasseninspektor Müller beauftragen, die Vorarbeiten zu beschleunigen. Als wieder nichts geschah, sah sich der Stadtrat veranlasst, am 6. August 1828 an den Oberamtmann zu gelangen mit der Bitte, die Strassenkommission zu veranlassen, die Arbeiten an die Hand zu nehmen.

Nun ging es vorwärts; denn am 20. November 1828 endlich sandte Strasseninspektor Müller dem Stadtrat Pläne, Profile und Kostenvoranschlag der Staldenkorrektur. Aus dem Devis ist ersichtlich, dass zu den Fundamenten der Brückenpfeiler Steine aus dem abzubrechenden « obern Spital » und den Ringmauern verwendet werden sollten. Die Kosten für die Brücke und für die « lange Treppe » waren auf Fr. 20,800 veranschlagt.

Zum Verständnis der baulichen Situation sei hier folgendes eingeschaltet :

Vor Erstellung der Staldenbrücke und der unter ihr durchführenden, in einer Bogenschleife verlaufenden Strasse bestand die Verbindung zwischen Unter- und Oberstadt in dem sehr steilen in einer Spitzkehre angelegten Spitalrain, dessen Befahren namentlich zur Winterzeit äusserst beschwerlich war; für Fussgänger bestand daneben die gedeckte Spittelstiege, die dann also durch die fast an der gleichen Stelle befindliche « lange Treppe » ersetzt wurde.

Das Jahr 1829 brachte den Beginn der umwälzenden Bauten der Staldenkorrektur. Auf den Vorschlag des Baumeisters Osterrieth von der Strassenkommission in Bern, das Projekt, der geringeren Kosten wegen, ohne Brücke auszuführen, wurde nicht eingetreten. Die Gesamtkosten der ganzen Korrektur waren auf Fr. 41,000 veranschlagt, und der Grosse Rat bewilligte der Stadt Burgdorf zur Ausführung der Bauten ein Anleihen im Betrage von Fr. 40,000 auf 10 Jahre zum Zinsfuss von 1 %. Das Stadtratsmanual verzeichnet diesbezüglich unter dem Datum des 10. Januar 1829 :

« Die Pläne, Devise und Berichte über die Staldenkorrektur wurden vorgelegt. Da die Tit. C. Strassenkommission dem Plane mit der Brücke ihren ungeteilten Beifall gibt und die betreffenden Herren Experten es nicht einmal der Mühe wert erachtet haben, eine Absteckung zum Behuf eines andern Planes vorzunehmen, so hatte die Baukommission und auch der Tit. Kleine Rat keinen Grund weiter zu gehen, als zu untersuchen, ob der vorhabende Bau hinsichtlich auf die Kosten (die Zweckmässig-

keit war a competente ausgesprochen) tunlich sei und was allfällig zur Erleichterung dieser bedeutenden Kosten vorgekehrt werden könnte.

Der Wunsch des Publikums, der Burgerschaft besonders, die denselben durch einstimmige Autorisation unzweideutig geäußert, wäre an sich schon hinreichend gewesen, auf die eingeholten Erkundigungen und Experten-Befinden hin, den Bau zu erkennen, wenn nicht unübersteigliche Hindernisse demselben im Weg standen, und da dieses nicht der Fall war, so konnte ohne Bedenken zu Untersuchung des 2. Punktes — Erleichterung der Kosten — übergeschritten werden. In Hinsicht auf diese legt der Kleine Rat und die Baukommission 2 Projektvorstellungen an die hohe Regierung vor, das eine abstellend auf einen unverbindlichen, in Stößen zu erhebenden und wieder abzutragenden Vorschuss, das andere auf eine Beysteuer vor. — Es glauben die daherigen Dikasterien, es möchte — ohne etwa der hohen Regierung vorschreiben zu wollen — rätlicher sein, um ein Darlehen sich zu bewerben, indem in diesem Augenblicke die Staatskasse einen bedeutenden Geldvorrat besitze, welchen vorteilhaft anzuwenden die Gelegenheit fehle.

Beide Projekte wurden abgelesen. Herr Bauherr (fehlt der Name) wurde vor allem aus um seine Ansicht befragt und äusserte :

Die Preise betreffend finde er dieselben nicht übertrieben, wenn bei Veranstaltung einer Concurrenz sich Arbeiter finden, die noch billigere Bedinge machen, so könne man immer noch von solchen Anerbietungen profitieren.

Worauf der Stadtrat einhellig erkennt :

In Anerkennung der Zweckmässigkeit der in Plan gelegten und devisierten Arbeiten und in der bestimmten Ueberzeugung, dass die Kosten derselben das Vermögen der Stadt nicht übersteigen, sollen die zwei Projekte Vorstellung hinsichtlich auf den Schluss zusammengeschmolzen und nach Mitgabe des Befindens des Kleinen Rates vervollständigt werden. Die Baukommission ist autorisiert, unter Beratung des Herrn Strasseninspektors Müller die erforderlichen Vorarbeiten vorzunehmen. »

## **Bauzeit.**

Die Oberleitung der Arbeiten wurde im Mai 1829 Herrn R. Gatschet, Genieoffizier in Bern, übertragen und die Steinhauerarbeiten der Brücke an Maurermeister Joh. Blaser in Burgdorf vergeben, der sich verpflichtete, bis Ende November das Gewölbe der Brücke fertig zu stellen. Im September bewilligte der « Direktor der Zuchtanstalten » in Bern dem Stadtrat für die Korrektionsarbeiten 13 Schallenwerk-Sträflinge zu einem Tagelohn von 7 Batzen pro Mann und fügte bei, dass er sich Mühe geben werde, « nur gute, fleissige und sogenannte vertraute Sträflinge auszuwählen ».

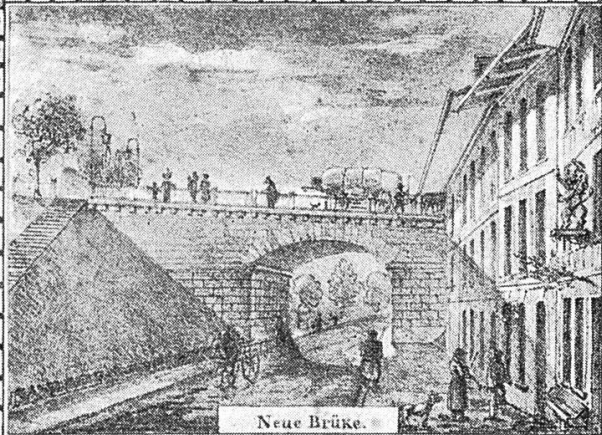
Infolge sehr schlechter Witterung im Herbst 1829 verzögerte sich der Bau der Brücke und im Juni 1830 musste sich Steinhauermeister Blaser verpflichten, den Bau so zu fördern, dass er spätestens im Oktober 1830 fertig sein solle. Vertraglich erklärte sich Blaser bereit, bei weiterer Verzögerung « gut zu stehen unter Verhaftmachung seiner und seiner Erben sämtlichen Habe und Güter und unter der fernern Verpflichtung, von dem akordmässigen Betrage 50 Franken für eine jede Woche abziehen zu lassen, falls auf jenen Zeitpunkt die Brücke nicht vollendet wäre ».

Man darf annehmen, dass infolge dieser strengen Bestimmungen der Brückenbau auf den vereinbarten neuen Termin von Ende Oktober 1830 vollendet war. In den Akten finden sich diesbezüglich keine weiteren Angaben und von der Einweihung der Brücke scheint Umgang genommen worden zu sein, vermutlich infolge der unliebsamen Folgen der Staldenkorrektion, von denen gleich noch die Rede sein muss.

## **Laban, der geistige Urheber des Projektes.**

Wie schon aus dem oben zitierten Bericht von Stadtschreiber Schnell hervorgeht, war der aus Deutschland stammende Musiker und Negotiant *Heinrich Laban* der geistige Urheber des Projektes der Erstellung der Staldenbrücke. In den Gemeindeakten findet sich folgender Bericht des Strasseninspektors Müller vom 25. Februar 1831 « über die von Herrn Heinrich Laban, Negt. in Burgdorf an den Tit. Kleinen Rath gegebene Vorstellung, bezweckend einige Vergütung für die durch denselben auf die Strassenkorrektion in Burgdorf verwendete Zeit und Kosten » :

## Plan der Stalden-Korrektion in Burgdorf

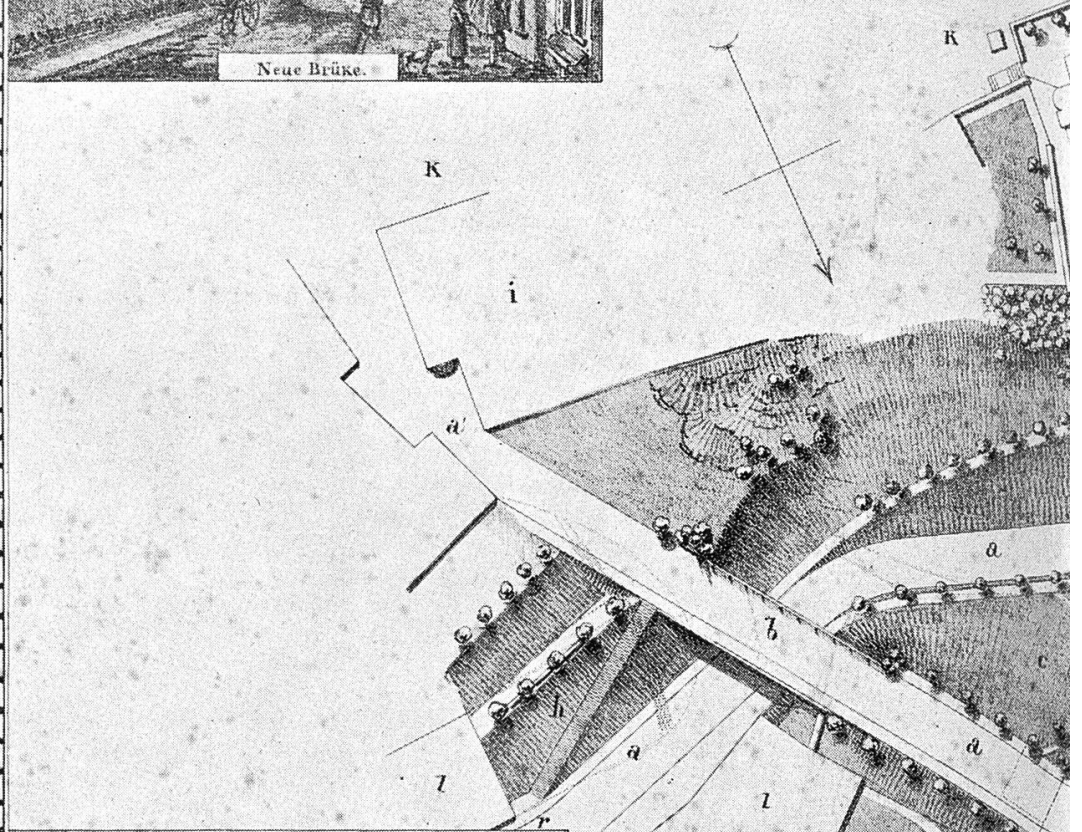


Neue Brücke.

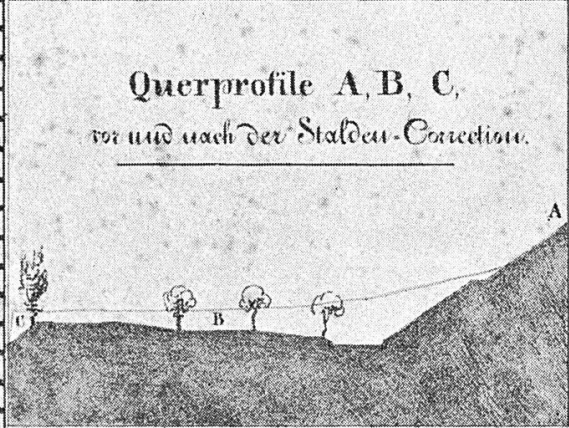
# PLAN UND

der in den Jahren 1829

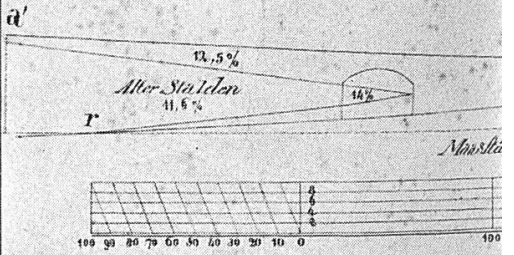
## STALDEN-CORREK



Querprofile A, B, C,  
vor und nach der Stalden-Correction.



Längen-Profil des alten und neuen  
Staldens, von a' bis r.



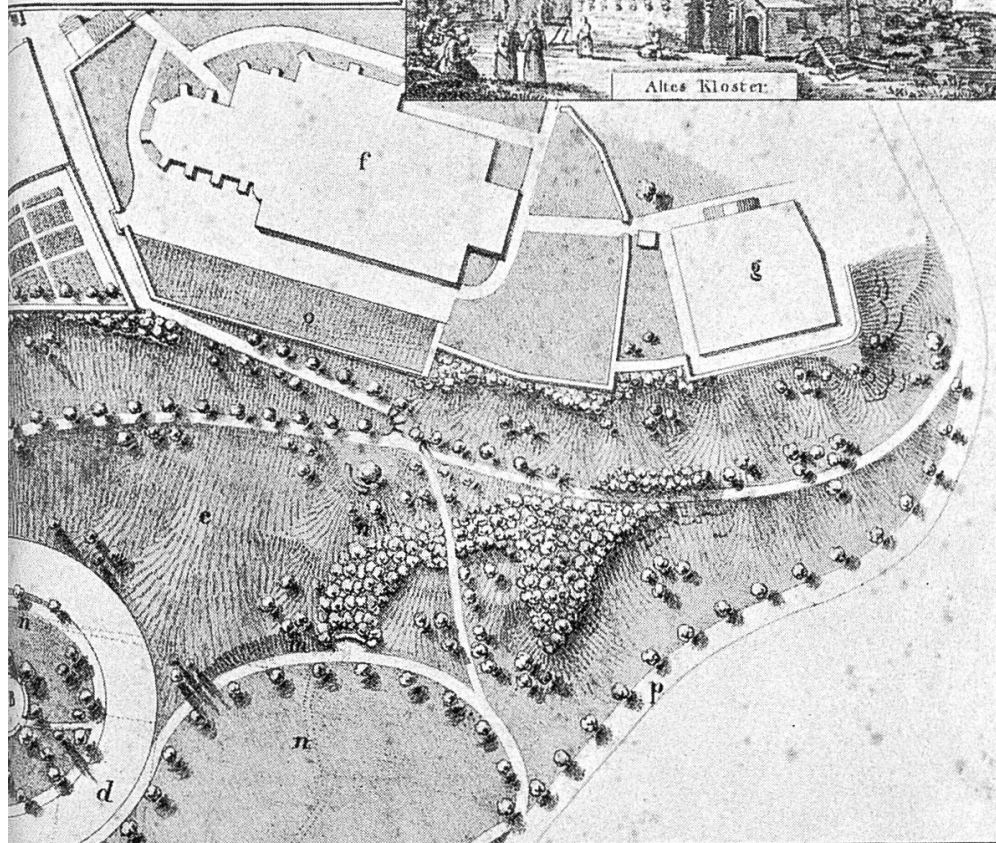
# PROFIL

1830 ausgeführt

IN ZU BURGDORF.



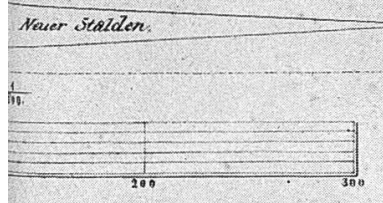
Altes Kloster.



## Erläuterungen.

- |                                     |                                     |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| a. Neue Stalden-Correction          | i. Stadthaus (Gasthof)              |
| b. Schiffsbrücke zu der Corra. geb. | k. Kirchbühlstrasse.                |
| c. Klosterhof.                      | l. Gebäude der Unterstadt.          |
| d. Baarfürsorgehause, 1774 gestift. | m. Baarfürsorge, od. Gefängnißhaus. |
| e. Kirchhülle                       | n. Kloster- & Fortifikationsmauer   |
| f. Kaserne                          | o. Kirchhofmauer.                   |
| g. Pfarrhaus                        | p. Kreuzgraben.                     |
| h. Oberer Spital                    | q. Hühlergässchen.                  |

AB. Alle punctirten Umrisse sind Gebäude, Mauern od. Strassen die bey Anlegung der neuen Stalden-Correction weggeschafft wurden.



« Tit.

Wie der Bittsteller in seiner Vorstellung richtig bemerkt, gehört die Grundidee der Rektifikation des Staldens in Burgdorf, in dem Sinne, wie sich dieselbe dermahlen ausgeführt befindet, seiner Erfindung an; und niemand wird ihm dies letztere wohl je haben streitig machen wollen! Als Beweis hievon mag dienen: das von demselben seiner Vorstellung beygelegte Beiblatt der Neuen Schweizer Zeitung vom 4. Mai 1830 Nr. 36, in welchem er öffentlich als derjenige bezeichnet wird, der den Grundgedanken geliefert habe. Es ist auch sicher: dass Herr Laban zum Gelingen dieser Arbeiten obgleich unberufen und ohne Auftrag, ja selbst gegen den Willen der Stadtbehörde von Burgdorf, jedoch in den besten Absichten auf die Bearbeitung von verschiedenen Pläne und Modelle wie auf den beyliegenden erst noch im Jahr 1830 gefertigten Plan, während zur Zeit schon lithographierte Blätter über die ganze Correktion existierten, viel Zeit, selbst einige Barauslagen verwendet hat! Ohne dass jedoch von allen diesen Arbeiten weder für den Projekt, die Devisierung, noch für die Ausführung auch nur etwas hätte benutzt werden können. Es haben im Gegentheile, desselben Begriffe von diesen Arbeiten und dessen daherigen Aeusserungen im Publikum über die Ausführung desselben, vieles dazu beygetragen, beynahe jedermann gegen diesen Projekt einzunehmen; so wie auch seine verschiedenen Bern-Reisen und schriftlichen Berichte, keinen andern Zweck hatten, als gegen die projektierten und nun ausgeführten Arbeiten sowohl mündlich als schriftlich seine Bedenklichkeiten zu äussern, durch welche letzteren derselbe den Unterzeichneten zu wiederholten schriftlichen Widerlegungen des von Herrn Laban Angebrachten veranlasst hat.

Die Aufnahme des Grundrisses und der Profile über den früheren Zustand der Strasse in Burgdorf besorgte Herr Ferd. Steiger, damahliger Sekretär der Strassenkommission und wurde auch für seine daherigen Arbeiten aus der Strassencasse honoriert.

Den Projekt und die Devisierung der nun mit unbedeutenden Abweichungen ausgeführten Korrektion bearbeitete der Unterzeichnete nach dem ihm vorgeschriebenen Gefälle mit 5 % nach der Grundidee des Herrn Laban und wurde auch für seine daherigen Zeitversäumnisse als obrigkeitlicher Beamter aus der Strassencasse bezahlt.

Die Ausführung des ganzen Werkes, sowohl der Strasse als der Brücke, leitete mit unverdrossenem Eifer der eidg. Ingenieur-Leut. Hr. Rud. Gatschet, unter Mitwirkung und auf Ansuchen der Tit. Baukommission der Stadtbehörde von Burgdorf, welchen beyden einzig, wenn das Werk obgleich noch nicht vollendet schon wirklich als gelungen ausgeführt dasteht, wie sich Herr Laban in seiner Vorstellung ausdrückt, das Verdienst zugeschrieben werden kann und muss; dasselbe unter den allerschwierigsten Umständen und Vorurtheile, zu einem solchen Ziele gebracht zu haben.

Obgleich nun aus diesem Berichte hervorgeht, dass die Mitwirkung des Herrn Laban, zum Gelingen des fraglichen Werkes, sich auf die gehabte Idee beschränkt; mithin derselbe für gelieferte Arbeiten eben zu keinen besondern Entschädigungen berechtigt seyn kann; so jedennoch glaubt der Unterzeichnete seinen ehrerbietigen Antrag dahin stellen zu sollen, es möchte demselben aus der Staatscasse für die gehabte und zu Papier mitgetheilte Idee, welche als solche wirklich benutzt worden ist, eine Gratifikation von Fr. zweyhundert abgereicht werden.

Müller, Strasseninspektor. »

Das in dem vorstehenden Bericht erwähnte Beiblatt der « Neuen Schweizer Zeitung » vom 4. Mai 1830 enthält eine amtliche « Uebersicht der seit den letztverflossenen 15 Jahren im Kanton Bern ausgeführten neuen Strassenbauten » und in diesem Verzeichnis findet sich folgende Eintragung :

« 1829 und 1830. Die Rectifikation der Strasse durch Burgdorf, wird von der löbl. Stadtbehörde, mittelst eines von der Regierung erhaltenen Geldanlehens zu einem sehr niederen Zinsfusse, ausgeführt. Die Aufgabe, das äusserst starke Gefäll des Staldens daselbst auf 5 auf 100 zu reduzieren, ohne ein einziges Gebäude abzuführen noch selbst zu beschädigen, ist durch die Erbauung einer Brücke im untern Teile der Stadt, über- und unter welcher nun die Strasse sich windet, eben so gefällig als originell gelöst worden. Der Grundgedanke dieser Idee gehört einem in Burgdorf seit Jahren angesessenen Fremden, Herrn Negotiant *Laban*. »

Als Gesamtkosten der Korrektion sind Fr. 33,162 eingesetzt.

Im Hauptblatt derselben Nummer der « Neuen Schweizer Zeitung » findet sich folgende Korrespondenz aus Burgdorf :

« Der wachsende Verkehr und das gesteigerte Bedürfnis erleichterter Kommunikationsmittel wirken mächtig ein auf Verbesserung alter und Anlegung neuer Strassen. Die Tätigkeit der höchsten Behörden in diesem Fache wird mehr und mehr Gegenstand dankbarer Anerkennung. Die Instandstellung des Strassenzugs über Burgdorf, Langenthal, Zell, Luzern erfüllt die anliegenden Bezirke mit Freude und Hoffnung. Die Stadt Burgdorf scheut, obwohl nachhaft unterstützt durch ein Darlehn aus der Staatscasse, dennoch keine weitem Kosten, den wohlthätigen Absichten der hohen Regierung ihrer Seits Vorschub zu leisten durch Ausführung der von oben herab angerathenen Verbesserungen des dortigen Passes. Diese Verbesserungen, und was damit, zum Theil unvorgesehen, zusammenhängt, nehmen aber die angestrengtesten Bemühungen wackerer Bauleute dermassen in Anspruch, dass sie den übrigen Forderungen der Stadt und der Particularen zu den vielen vorstehenden Bauten — Spital, Gottesacker, Lehenhäuser, Privatwohnungen — bey dem besten Willen unmöglich genügen können. Neben dem geschätzten, aber einzigen Steinhauermeister würde ein zweyter erfahrener und tüchtiger Mann in diesem Fache auf viele Jahre hinaus hinreichende Arbeit finden, zumal man immer mehr die schönen Brüche benutzt und aus Stein baut. »

Die Frage der Entschädigung Labans fand ihre Erledigung dadurch, dass der Stadtrat am 24. Oktober 1831 beschloss, « Herrn Negotiant Laban, dem die erste Idee der Staldenkorrektur mittelst einer Brücke angehört », ein Geschenk von Fr. 100 zuzusprechen. Gleichzeitig wurde erkannt, dass Herrn Ingenieur Gatschet für die Leitung des Brückenbaus und anderer Arbeiten eine Summe von Fr. 800 zuzustellen sei. (Laban war nach dem Bürgerrodel von Kirchberg, wie mir Herr alt-Sek.-Lehrer Egger mittheilt, in zweiter Ehe verheiratet mit der Burgdorferin Rosa Grieb. Er starb am 15. September 1832, seine Witwe erst 1874.)

### **Die Rutschungen an der Kirchhalde und ihre Bekämpfung.**

Schon im Oktober 1829 machte Baumeister Osterrieth in Bern den Stadtrat von Burgdorf darauf aufmerksam, dass infolge der Abgrabungen an der Kirchhalde zwecks Vornahme der Staldenkorrektur das Pfarrhausgebäude gefährdet sei. In

der Folge glaubte man, dass das ganze Quartier von der Kirche bis zum Stadthaus, also das nördliche Kirchbühl, von Gefahr bedroht sei und es bereitete diese Kalamität dem Stadtrat viele Sorgen. Die Manuale enthalten darüber folgende Aufzeichnungen :

22. Juni 1830 : Die verschiedenen Befinden der Commitierten der Titl. Cantonal-Bau- und Strassenkommission über den abgehaltenen Augenschein werden abgelesen und der Baukommission zur Execution mit der Weisung übersendet, dass keine Massnahme zur Sicherung des Kirchhofes, der Kirche und Umgebungen und zu Beförderung der Strassenkorrektio n unterlassen und die verursachenden Kosten nicht berücksichtigt werden sollen. Herr Seckelmeister Schnell bringt an, es sei ihm von seinem Schwager, dem Herrn Strasseninspektor Merian von Basel zuhanden des Stadtrates der Rat erteilt, zu mehrerer Befestigung der Böschung unter dem Kirchhofe Faschinen von Weiden und Erlen zu legen. Ueber die getroffenen Vorkehren soll die Baukommission Rapport erstatten.

9. September 1831 : Dem Stadtrate wird vorgelegt : Ein Gutachten des Herrn Strasseninspektor Müller über die Massnahmen, welche zur Herstellung der restaurierten Arbeiten an der Strassenkorrektio n und zur Sicherung der Umgebungen zu treffen sein möchten.

Ueber die Vorfrage : Ob sofort der Stadtrat in dieses Gutachten eintreten wolle oder ob dasselbe noch auf ein oder andere Weise des Näheren durch Sachverständige geprüft werden sollte ? erkennt der Stadtrat :

Es sollen die Ansichten des Stadtrates vor allem aus vernommen werden. In der Umfrage ergaben sich folgende Aeusserungen und Meinungen :

Es wäre sehr zu wünschen, dass noch die Ansichten anderer Experten vernommen werden könnten, ohne dass Herr Strasseninspektor Müller, der aus Auftrag der Strassenkommission die Leitung der Arbeiten übernommen hat, deshalb bei Seite gelassen würde, der im Gegenteil ganz gewiss selbst wünschen werde, in dieser delikaten und schwierigen Angelegenheit noch die Ansichten anderer Sachverständigen anzuhören. Es sollten auch vorerst die hiesigen Baumeister und der Herr Bauinspektor *Roller* über ihre Meinung befragt werden, besonders da verlauten wolle, es sei die Einrammung von Pfählen, die von Herrn

Müller angeraten werde, nicht ohne Gefahr für die nördliche Häuserreihe des Kirchbühls.

Demzufolge wird erkannt: Es solle Herr Watt von der Löwenburg als von Herrn Müller selbst vorgeschlagen ersucht werden, die Sache auf Ort und Stelle zu untersuchen, um seinen Rat den Behörden zu erteilen; sollte derselbe nicht entsprechen können, so wäre er zu bitten, jemand zu bezeichnen, der imstande sei, die Lage der Dinge zu beurteilen und über die zu treffenden Vorkehren *kompetente* Vorschläge zu machen.

30. September 1831: Dem Stadtrate werden beantragt: Vorschläge zur Befestigung der Talus längs der Strassenkorrektur:

1. von Herrn Schnell, Seckelmeister;
2. von Herrn Schmied, Zimmermeister;
3. Pläne von Herrn Schläfli, Bauherrn.

Die Vorlegung dieser Pläne wurde veranlasst durch das Anerbieten des Herrn Schnell, er wolle für die Ausführbarkeit des von Herrn Merian gemachten Vorschlages einer Faschinade statt der Verpfählung und für die Haltbarkeit der Arbeit Selbstsicherheit leisten. Nun zeigt es sich, dass diese Garantie sich bloß auf das Talus, nicht aber auf die Sicherheit der Häuser bezieht. Ebenso die Garantie, welche späterhin Herr Schmied für die Festigkeit der Verpfählung anboten hat. Herr Schläfli denn, der seinen Plänen keine Kostenberechnung beilegt, spricht sich über die Garantie gar nicht aus.

Da heute oder morgen Kommitierte der Strassenkommission auf einer Inspektionsreise hieher kommen werden, so sollen diese Projekte denselben vorgelegt und sie, besonders in Hinsicht der Garantie, um die Äusserung ihrer Meinung befragt werden. Uebrigens soll Herr Watt, zu welchem sowohl Herr Strasseninspektor Müller als Herr Merian ein besonderes Vertrauen äussern, auf Ort und Stelle berufen und um seine Ansichten befragt werden. Der Herr Stadtschreiber erhält den Auftrag, zu veranstalten, dass Herr Watt sich sobald möglich hieher verfüge. Herr Bauherr Schläfli ist um Vorlegung seiner Kostenberechnung zu ersuchen. Vor allem aus soll denn auch das Erforderliche zur Sicherung der Häuserreihe angeordnet werden.

10. Oktober 1831: Die Akten betreffend die Befestigung der Talus längs der Strassenkorrektur werden dem Stadtrat vorge-

legt. Auf die Zuschrift der Tit. Strassenkommission vom 5. Oktober 1831 und in Berücksichtigung der darin geäusserten Ansichten findet der Stadtrat : Es solle die Befestigung der betreffenden Halde nach den Ansichten der Tit. Kantonalen Strassenkommission ins Werk gesetzt werden, indessen ist diese Angelegenheit der Gemeinde zur Genehmigung vorzutragen. Die Stadtbaukommission soll den Herrn Strasseninspektor Müller einberufen, um mit ihm die Einleitung der Arbeiten zu beraten und besonders ihn zu befragen, ob man die Sicherheit der Häuser nicht ohne die kostbare Verpfählung durch eine leichtere Verkleidung bewerkstelligen könnte, da es jetzt nur um eine provisorische Verfügung zur Verhütung des Einflusses des Frosts und der Gfröre zu tun ist. Sollte aber der genannte Experte das geringste Bedenken gegen diesen Vorschlag äussern, so wäre dann ohne weiteres mit der Exekution des Planes ohne Abänderung ans Werk zu schreiten. »

So die sorgenvollen Protokolle der Stadtratsverhandlungen über die leidige Geschichte. Die Aengstlichkeit wegen der Gefahr für die Häusergruppe am Kirchbühl war übrigens übertrieben. Bei den Akten liegt ein Gutachten vom 12. September 1831, erstattet durch Steinhauermeister Blaser und Zimmermeister Jakob Schmied (Oberburg), welche beiden Sachverständigen im Auftrag des Stadtrates den Zustand der betreffenden Häuser zu untersuchen hatten und in ihrem detaillierten Bericht zum Schlusse kamen :

« Bei genauer Untersuchung hat sich ergeben, dass die vorgemeldeten Risse und Gebrechen sämtlich alte und unbedeutend sind. Sie bieten auch nicht die geringste Gefahr dar und können auf keinen Fall als Folge der Strassenkorrektur und dieswärtiger Unfälle betrachtet werden. »

Wenn in diesem Bericht die Staldenkorrektur in Schutz genommen wird gegen die Behauptung, dass sie die Häuser am Kirchbühl gefährdet habe, so liegen bei den Akten überdies noch eine Reihe von Gutachten, welche auch die Terrainrutschungen an der Kirchhalde nicht der Staldenkorrektur aufgebürdet wissen wollen, sondern das Vorhandensein von Grundwasser als Ursache der Senkungen bezeichnen. Diese Ansicht vertreten namentlich die Gutachten des Berghauptmanns Schlatter vom 3. Juni 1830 und solche von L. R. Wurstemberger, Mitglied der kantonalen Baukommission, und Baumeister Osterrieth, alle vom

Juni 1830. In einem weiteren Gutachten, datiert vom 31. Mai 1830, führte Strasseninspektor Müller aus, dass « schon lange vor der Strassenkorrektur Bewegungen der Erdmasse am Stalden vorkamen, indem schon 1807 ein Teil des Pfarrhauses einsank und repariert werden musste, Risse in der Kirche sich zeigten und auf dem Totenacker Einsenkungen erfolgten. Somit war nicht der Bau der Staldenbrücke schuld ».

Immerhin — die Rutschungen an der Halde waren vorhanden und mussten verbaut werden. Mit den durch die Organe des Staates getroffenen Vorkehrungen waren die Behörden keineswegs zufrieden. Ein Bericht des Stadtrates an die Regierung sagt darüber :

« Auf einen genialen Plan eines Dilettanten beschloss die Bürgergemeinde den Bau einer Brücke mit einer Schleife, die über die Brücke und unter derselben durchführte.

Ob der Arbeit aber senkte sich das Haldenterrain, dessen abgestochenen Fuss ein allzu schwach konstruiertes Futtermüerchen nicht genug Resistenz darbot. Vom Pfarrhaus stürzte ein Teil zusammen. Die Wiederherstellung der zerstörten Umgebungen wurde von den Experten der Regierung unter Direktion der Behörden mittelst Verpfählung der Halden und Anbringung von Strebepfeilern unter der Kirchhofmauer in das Werk gesetzt. Andere Sachkenner wollten zwar an der Haltbarkeit dieser Befestigungsweise zweifeln, allein die Gemeinde Burgdorf hatte sich jeder Einmischung begeben, sie war daher nicht befugt, irgendetwas von sich aus anzuordnen.

Das Werk war noch nicht vollendet, als es neuerdings zusammenstürzte, die Art und Weise, wie dies sich zutrug, bezeugt die Unzulänglichkeit der Struktur.

Die weitere Sorge wurde nun den hiesigen Ortsbehörden überlassen, welche auf den Rat ihres Bauinspektors eine andere Bauart durch denselben in das Werk setzen liess, die sich denn auch bewährt hat.

Demnach sind alle Kosten, die bisher verwendet wurden bis auf den Zeitpunkt, in welchem die jetzt bestehende Befestigung angefangen wurde, als verloren anzusehen, dieselben betragen ungefähr L. 16,700. »

## Stadtbaumeister Roller als Retter in der Not.

Als Retter der Situation erwies sich also, wie aus diesem Schreiben hervorgeht und schon in dem eingangs mitgeteilten resümierenden Bericht des Stadtschreibers Schnell ersichtlich war, Stadtbaumeister *Robert Roller*. Dieser hervorragende Architekt (1805—1858) aus Württemberg stammend, hatte sich 1830 nach Burgdorf als Stadtbaumeister gemeldet, wurde gewählt und bekleidete das Amt während 12 Jahren. Er machte sich nicht nur durch die Sicherungsarbeiten an der Kirchhalde verdient, sondern erstellte auch eine Reihe öffentlicher Bauten, wie das Waisenhaus (jetziges altes Gymnasium) und den Burger-spittel. Auch das Haus zur Metzgerzunft war sein Werk. 1857 schenkte ihm die Stadt in Anerkennung seiner Verdienste das Ehrenbürgerrecht und einen Bauplatz.

In einem an den Stadtrat gerichteten Schreiben vom 21. Juli 1833 zog Stadtbaumeister Roller sehr temperamentvoll gegen « die Weisen aus Bern, die an der Halde gedoktert » los und sagte im weitem : « Herrn Müllers erste und grösste Schuld ist, dass er nicht vor dem Beginn der Arbeiten sein Terrain nach Querschnitten vermittelst des Erdbohrers kennen zu lernen suchte. Dies hätte manches Tausend erspart! Die Art und Weise indigniert mich im höchsten Grade, wie die Herren Osterrieth und Müller die hierseitige Direktion der Haldenarbeiten und ihr Benehmen dabei — dem Baudepartement in Bern in letzter Zeit in so falschem Licht darzustellen bemüht gewesen sind und wie sie auf so inloyale Weise ihre eigenen Fehler und Irrtümer immer auf die Stadtbehörde zu schieben suchen. Wollte Gott, es ginge von jetzt an aus dem eigenen Beutel jener beiden ingeniosen Herren von Bern — gewiss kämen uns dann weitere und praktischere Ideen von ihnen zu, als die sind, welche ihrem Ingenium in der letzten Zeit entsprungen sind. »

In einem weiteren Bericht vom 9. Oktober 1833 warnte Architekt Roller davor, Pfeiler oder Mauern in die Halde einzubauen und machte den Vorschlag, in erster Linie die beweglichen Lehmschichten auszugraben und sie durch Sandsteine aus den Gysnauflühen zu ersetzen, um dem Terrain die nötige Festigkeit zu geben. In dieser Weise wurde dann dem Abhang die nötige Festigkeit verliehen und dass dieses Verfahren das richtige war, erwies sich in der Folge. Seit hundert Jahren ist

keine Rutschung mehr aufgetreten, und es darf wohl angenommen werden, dass Kirche, Pfarrhaus und die Häuser am Kirchbühl für alle Zukunft ihren gesicherten Standort behalten werden.

Bewährt hat sich auch die Staldenbrücke, deren Bedeutung noch gewann, als in der Folge an sie der Fussweg nach der alten Friedhofallee und späterhin die Technikumsstrasse angeschlossen wurden, wodurch die Staldenbrücke mit ihren Anschlüssen nach allen Seiten sich zu einem eigentlichen Verkehrszentrum der Stadt Burgdorf entwickelte.

Unter dem Bogen der Staldenbrücke ist eine vom Verkehrs- und Verschönerungsverein erstellte Gedenktafel angebracht, welche lautet :

*Diese Brücke*

wurde von der Gemeinde erbaut in den  
Jahren 1829 — 30 und neu erstellt durch  
den Staat im Jahre 1905.

### **Der Umbau der Brücke im Jahre 1905.**

Hierüber macht mir die kantonale Baudirektion anhand der Akten folgende Mitteilung :

« Die alte Brücke bestand aus Bruchsteinmauerwerk, welches grössere Schäden aufwies, so dass sich die Baudirektion des Kantons Bern veranlasst sah, statt einer Reparatur, den Umbau der Brücke in Betonmauerwerk vorzunehmen. Beim Abbruch des alten Gewölbes zeigte es sich, dass dasselbe ausserordentlich stark dimensioniert war. Die Stirnstärke im Scheitel betrug 1.10 — 1.70 m. Die Scheitelsteine waren teilweise noch gut, jedoch vollständig durchnässt. Das Auffüllmaterial hatte sich während den Jahrzehnten zu einer kompakten Masse verbunden, so dass im Publikum vielfach von einem unnützen Abbruch gesprochen wurde. Gegen die Widerlager zu nahm die Qualität des Sandsteinmaterials ganz bedenklich ab. First- und Quadersteine zeigten Risse, teilweise waren sie morsch. Bemerkenswert ist, dass im untern Drittel der Gewölbefläche, in der sogen. Drucklinie, die Steine gegen die Widerlager auseinandergefallen waren, gegen den Scheitel zu Risse zeigten. Ein Abbruch des Gewölbes war also angezeigt und gerechtfertigt.

Für den Umbau wurde ein Kredit von Fr. 29,200.— bewilligt (Regierungsratsbeschluss vom 22. Februar 1905). Die Bauausführung wurde der Burgdorfer-Firma Gribi, Hassler & Cie. übertragen. Die Arbeiten wurden am 20. März 1905 begonnen und Ende Juni war der Umbau bis auf einige kleine Nebenarbeiten beendet. Die provisorische Uebernahme der Brücke erfolgte am 15. Juli 1905. Die Kosten betragen: Für den Umbau Fr. 21,594.— und für das Gerüst Fr. 4,500.—, total = Fr. 26,094.—. Die Bauleitung besorgte der damalige Bezirksingenieur Steinhauer gemeinsam mit seinem Adjunkten A. Moser. »