

Zeitschrift: Bericht an den Grossen Rath der Stadt und Republik Bern über die Staats-Verwaltung ...

Band: - (1814-1830)

Artikel: Oeffentliche Arbeiten

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-415772>

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: 02.01.2026

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

8.

Öffentliche Arbeiten.

In der Ausführung der zu öffentlichen Zwecken bestimmten Werke hat sich die Bernische Regierung von jeher ausgezeichnet. Die Kirchen, Spitäler und Kornmagazine der Hauptstadt, die Landstraßen nach dem Aargau und durch die Waadt, der neue Lauf der Aander und der Limpach-Kanal zeigen, was in den verschiedenen Fächern des Bauwesens, dem Hoch-, Straßen- und Wasserbau vor 1798 geleistet worden. Auch unter dem Mediationszustande wurden diese Leistungen mit Eifer und Erfolg fortgesetzt, und zumal auf die Einrichtung der Amtssäze und Pfarrwohnungen, so wie für die Verschönerung des oberen Theils der Hauptstadt und die Öffnung neuer Gebirgs-pässe ansehnliche Summen verwendet.

In den nachfolgenden Blättern soll nun von demjenigen Rechenschaft gegeben werden, was seit 1814 in den drei genannten Fächern, deren jedes unter der besondern Leitung einer Regierungs-Behörde stand *), gethan worden ist.

*) Schon 1821 war der Antrag gefallen, die Attribute der Bau-, Straßen- und Schwellen-Kommissionen, wegen der nahen Verwandtschaft der Arbeiten, welche nicht selten, besonders bei Fluss- und Brückenbauten ineinandergreifen, zu vereinigen, und unter eine einzige obere Behörde zu stellen. Man hoffte von einer solchen Einrichtung größere Einfachheit und Schnelligkeit des Geschäftsganges und selbst Ersparniß der Kosten in Hinsicht der, in der Regel zwar nicht zahlreichen, Kommissional-Reisen. 1829 wurde dieser Antrag, verbunden mit der Aufstellung eines topographischen Büraus, erneuert und von der Regierung beifällig
9. Jan. 1831.
30. Sept. 1829.

A. Eigentliche oder Hochbauten.

Das Bauwesen wurde seit 1814, wie früher unter der Stellung. Mediations-Regierung, durch eine besondere, direkt unter der Regierung stehende, vorberathende Verwaltungsbehörde, unter dem Namen Bau-Kommission besorgt.

Der dieser Behörde angewiesene Geschäftskreis war folgender:

1) Beaufsichtigung, Unterhalt, Ausbesserung, Herstellung und Erneuerung der obrigkeitlichen, hienach näher bezeichneten Gebäude sammt deren Zubehörden, und der auf den Hauptstrassen gelegenen, dem Staate zu unterhalten obliegenden Brücken; Anordnung, Leitung und Beaufsichtigung der vom Kleinen oder vom Großen Rath erkannten neuen Bauten.

2) Leitung und Beaufsichtigung des Betriebs durch koncessionirte Meister der, im Jahre 1818 zum Besten des Publikums von der Regierung an sich gekauften vorzüglichen Sandsteinbrüche auf der Stockeren, Gemeinde Bolligen, zu welchen zu diesem Ende, eine bequeme Fahrstraße angelegt wurde. Ferner: Leitung und Beaufsichtigung des errichteten Kalkschieferplattenbruches zu Goldswyl am Brienzersee und des Tuffsteinbruches zu Leuzigen, Oberamts Büren.

3) Aufsicht über die Komptabilität des Bau-Departements, Untersuchung und Passation der jährlichen oberamtlichen Bau-rechnungen und der jährlichen General-Baurechnung ihres Kassier- und Rechnungsführers.

Die Bau-Kommission bestand aus einem Präsidenten, je- Einrichtung. weilen Mitglied des Kleinen Rathes, und aus vier Mitgliedern, wovon in der Regel auch wenigstens eines im Kleinen Rath saß. Ihren Sitzungen wohnte mit berathender Stimme der obrigkeitliche Bau-Inspektor bei. Bedient ward sie durch einen

aufgenommen, welche eine Untersuchung durch Ausgeschossene der drei Kommissionen anordnete. Die Untersuchung zeigte nicht unerhebliche Schwierigkeiten in der Ausführung, war jedoch ziemlich weit vorgerückt, als die Zeitereignisse sie unterbrachten.

Sekretair, der zugleich Kassaführer für die Bauauslagen obrigkeitslicher Gebäude in der Stadt Bern und Rechnungsgeber über die sämmtlichen Bauauslagen des Kantons war.

Zu Eingabe der nicht durchaus dringenden Gegenstände s. Jan. 1806. von den Oberämtern, waren durch das Baureglement zwei Epochen bestimmt; nämlich der Monat März für die geringfügigeren, über die sofort verfügt werden konnte, und der Monat August für die bedeutenderen Bauarbeiten, die eine nähere Untersuchung erforderten und über welche der Bau-Kommission Kostens halber der Entscheid nicht zustand.

Zu gehöriger Beaufsichtigung der obrigkeitslichen Gebäude und zu Untersuchung der eingegangenen Baubegehren war der ganze Kanton in fünf Bau-Departemente eingetheilt und jedem Mitgliede der Bau-Kommission eines derselben speziell übertragen.

Diese Departemente waren:

1) Die Stadt Bern, jeweilen unter der Aufsicht des Präsidenten.

2) Uechtland und Seeland, enthaltend die Oberämter Bern, ohne die Stadt, Laupen, Sestigen, Schwarzenburg den Theil des Oberamtes Thun auf dem linken Aarufser, Aarberg, Erlach und Büren.

3) Emmenthal und Ober-Aargau, bestehend aus den Oberämmtern Konolfingen, Trachselwald, Signau, Fraubrunnen, Burgdorf, Wangen und Aarwangen.

4) Oberland, bestehend aus dem Theil des Oberamts Thun auf dem rechten Aarufser, Nieder- und Ober-Simmenthal, Saanen, Frutigen, Interlaken und Oberhasle.

5) Leberberg, bestehend aus den Oberämmtern Rydau, Courtlar, Münster, Delsberg, Pruntrut und Freibergen.

Im Verlaufe von vier Jahren sollten sämmtliche obrigkeitsliche Gebäude wenigstens einmal vom betreffenden Departements-Kommittirten besichtigt und untersucht werden; und damit alle Mitglieder sämmtliche bedeutendere Gebäude kennlernten, wechselten sie nach Verlauf von vier Jahren Departement.

Alle Baubegehren von Seiten der Bewohner und Nutznießer obrigkeitlicher Gebäude wurden, ausgenommen zu Bern, wo sie direkt an die Bau-Kommission gelangten, nicht anders als von den Oberämtern und in Form von Devisen abgenommen. Ueber die kleineren wurde sofort verfügt, nachdem die Devise durch den Bau-Inspektor hinsichtlich der Zweckmäßigkeit der betreffenden Arbeiten, der Quantität der Materialangaben und der Billigkeit der Preisansätze untersucht worden. Mit den größeren, über bedeutende Arbeiten, in der Hand, untersuchten die Kommittirten die betreffenden Gebäude ihres Departements und erstatteten der Bau-Kommission Bericht, woraufhin entweder Beschluß genommen oder der Antrag an höhere Behörde Beschluß gemäß gemacht wurde.

Die Bauarbeiten wurden, weitaus des größten Theils, verdingsweise an die betreffenden Handwerker hingegeben, bei neuen Gebäuden aber Konkurrenz eröffnet; bei der Wahl aus den Konkurrenten für die verschiedenen Arbeiten indeß, mehr noch auf Zuverlässigkeit des Arbeiters als auf die Niedrigkeit der Preise Rücksicht genommen. Die Bau-Kommission hat auch den Versuch gemacht, neue Bauten durch Mindersteigerung an den Wenigstfordernden ganz zu verdingen. Sie hat sich dabei aber nicht wohl befunden und dieses Verfahren später ganz aufgegeben, weil wegen der Unmöglichkeit gehöriger Untersuchung und wegen allzugroßer Nachsicht meistentheils schlechte Arbeit heraus kam, und nach wenigen Jahren viel zugesezt werden mußte, ohne jedoch die Solidität solcher Gebäude zu erreichen, die unter ihrer unmittelbaren Aufsicht verdingsweise ausgeführt wurden. Keine, einigermaßen bedeutende Bauarbeit wurde ausbezahlt, sie sey denn zuvor von dem Bau-Inspektor oder von andern Sachverständigen abgenommen und gut erkannt worden. Schlecht erfundene Arbeit mußte erst gut gemacht werden.

Zu sämmtlichen Bauten, wo es die Umstände und die Natur der Sache gestatteten, wurde das erforderliche Holzwerk aus den obrigkeitlichen Waldungen bezogen, und dabei, so wie bei Beziehung der übrigen Baumaterialien, so viel möglich, jederzeit auf Schonung der Fuhrpflichtigen Rücksicht genommen.

Bei bedeutenden Bauten erhielten letztere meistens auf Nachwerben von der Regierung ansehnliche Steuern an die Fuhrkosten. Zum neuen Zuchthausbau übernahm der Staat die Fuhrungen ganz.

Solidität, Nothwendigkeit, Zweckmäßigkeit, Anständigkeit ohne Pracht, billige wohlwollende Berücksichtigung bescheidener Wünsche für angenehme Wohnungen, aber Zurückweisung jeder Ansprüche auf Luxus und eitein Aufwand; alles mit steter Beobachtung möglichster Dekonomie, war das Hauptaugenmerk der Bau-Kommission und der Regierung bei ihren Verhandlungen und Verfügungen in Bausachen. Diese Tendenz beurkundet sich dem Auge des aufmerksamen Beobachters der obrigkeitlichen Bauwerke, der unsern Kanton bereiset.

Ueber Anordnung von gewöhnlichen Bauarbeiten und grossen Bauten waren den verschiedenen Behörden folgende Kompetenzen zugethieilt:

1) Die Oberamtmänner waren befugt und angewiesen, den gewöhnlichen Unterhalt der Dachungen und Brunnen von sich aus anzuordnen und zu bestreiten, überdies jährlich auf den Amtssitz und dessen Zubehörden Fr. 50, für die übrigen Gebäude aber Fr. 25 zu verwenden. Höher gehende Bauerfordernisse mussten sie, mit Angabe der allfälligen für das betreffende Gebäude bereits verwendeten Kompetenzauslagen, an die Bau-Kommission zur Verfügung weisen.

2) Der Bau-Kommission stand die unbedingte Verfügung über alle bedeutenderen Dach- und Brunnarbeiten und die Anordnung aller Bauarbeiten zu, die für einen Saß zusammengehörende Gebäude Fr. 200 nicht überstiegen. Was höher gieng musste, mit Beifügen der in demselben Jahre für das nämliche Gebäude oder den nämlichen Gebäudesatz getroffenen Verfügungen, dem Kleinen Rath zum Entschied vorgetragen werden.

3) Der Kleine Rath verfügte früher über alle Bausachen, welche die Summe von Fr. 2000 für einen neuen Bau und von Fr. 4000 für Reparationen nicht überstiegen; später, nach den Fundamentalgesetzen, über alle Ausgaben bis auf Fr. 6000. Was darüber ging wurde dem Grossen Rath vorgetragen.

Seit Einführung des Budgets im Jahre 1819 wurden

alljährlich Fr. 120,000 für den gewöhnlichen Bedarf des Bau-Departements ausgesetzt, worin alle seitdem ausgeführte und hiernach spezifizirte größere Bauten, mit einziger Ausnahme des Narbergerthor- und des Zuchthausbaues begriffen waren. Dieser Voranschlag blieb gewöhnlich über dem Betrage der wirklichen Ausgaben, welche im Durchschnitte jährlich, obige Ausnahmen ungerechnet, nicht höher anstiegen als Fr. 111,000.

Gegen unbefugte, nicht autorisierte Anordnung von Bauarbeiten, sey es durch die Nutznießer obrigkeitlicher Gebäude selbst, sey es durch die Behörden und gegen Ueberschreitung der Kompetenz durch diese letztern, war schon ursprünglich durch das Baureglement, und wurde späterhin wiederholt durch Verordnungen 5. März 1824. der Regierung Vorsehung gethan, so daß Nutznießer wie Behörden die dahерigen Auslagen, wo nicht ganz, doch zum Theil zu tragen oder längere Zeit an sich zu behalten hatten. Diese Verordnungen wurden um so strenger gehandhabt, je höher die widerhandelnde Person oder Behörde stand.

Für ihre Arbeit und Verantwortlichkeit war die Bau-Kommission unbesoldet; jedes Mitglied und der Bau-Inspektor bezogen für jeden vollen Reisetag in Angelegenheiten des Departements ein Taggeld von Fr. 16. — Der Bau-Inspektor, seit mehr als dreißig Jahren in diesem Fache angestellt und demselben durch seine Kenntnisse, wie durch seine Erfahrung, vollkommen gewachsen, erhielt aus dem jährlichen Kredite des Departements eine Besoldung von Fr. 2400; ihm war untersagt für eigene Rechnung zu arbeiten. Seit dem Zuchthausbau mußte noch ein zweiter Inspektor mit einem Gehalte von c. Fr. 1000 angestellt werden. — Der Sekretair und Kassaführer war aus der Standeskassa mit Fr. 1000 jährlich besoldet; ihm hatte, so wenig als den übrigen Beamten, der Zuwachs von Geschäften durch die Vergrößerung des Kantons eine Gehaltszulage verschafft.

Das Bau-Departement bezog seinen Geldbedarf durch die Oberamtmänner für die Bauten auf den Oberämtern; durch den Sekretair für die Bauten in der Stadt Bern direkt aus der Standes-Kassa. Den Oberamtmännern wurde der Ausgebensbetrag ihrer Baurechnungen — Einnehmen hatten dieselben

keines als zufälliges von verkauften Gebäuden oder Baumaterialien — nach Passation ihrer Baurechnungen vermittelst einer Anweisung der Bau-Kommission auf die Standes-Kassa vergütet. Nach Passation der General-Baurechnung durch den Finanzrath wurde der Definitiv-Saldo bilanziert.

Bauwerke. Unter dieser einfachen Verwaltung wurden in den siebzehn Jahren von 1814 bis 1830 im Ganzen für Baukosten aus der Staatskassa ausgelegt: Fr. 2,358,741 Rp. 96½, oder durchschnittlich auf ein Jahr Fr. 138,750. Von dieser Gesamtsumme fallen auf die sogenannten:

	Total.	Durchschnitt pr. Jahr.
1) Civilbauten . . .	Fr. 1,674,359 Rp. 12½	Fr. 98,491 Rp. 80
2) Auf Bauten an Kirchen und Pfarrgebäuden . . .	" 558,165 " 73	" 32,833 " 60
Direkte Baukosten .	Fr. 2,232,524 Rp. 85½	" 131,325 Rp. 40
3) Auf die Rubrik der indirekten Baukosten, als da sind Bezahlungen und Vakationen der Werkmeister, Taggelder der Baukommission, Pläne und Bureau-kosten . . .	" 126,217 " 11	" 7,424 " 60
Totalsumme .	Fr. 2,358,741 Rp. 96½	Fr. 138,750 Rp. —

Die Summe der direkten Baukosten von Fr. 2,232,524 Rp. 85½, oder jährlich Fr. 131,325 Rp. 40 vertheilt sich auf beiläufig 1600 Firschen und andere Gebäude.*)

Von neuen Bauten waren in eben diesem Zeitraume die beträchtlichsten:**)

*) Die Beilage Nro. XLIX. enthält ein Verzeichniß der größern obrigkeitlichen Gebäude.

**) Eine nähere Uebersicht, nach den verschiedenen Klassen der Gebäude gewährt die Beilage Nro. L.

1) Die erste Hälfte, und ein großer Theil der zweiten, des neuen Zuchthauses zu Bern, um	Fr. 328,000
2) Das Aarbergerthor zu Bern	" 90,000
3) Die Veterinair-Anstalt zu Bern	" 23,895
4) Die Aarbrücke zu Büren	" 25,000
5) Die Emmenbrücke zu Bätterkinden	" 12,000
6) Die Kirche zu Wangen	" 15,037
7) Das Pfarrhaus zu Hindelbank	" 17,287
8) Das Pfarrhaus zu Bürglen	" 14,638
9) Die Amtsschreiberei zu Frutigen	" 15,702

Der Stadt Thun wurde für Bauten an dörfliger Kreuzgasse 23. Dez. 1824. ein Vorschuß von Fr. 31,250 zinsbar zu 1% auf 20 Jahre gemacht.

Die Ausbesserungen der bestehenden Gebäude waren zum Theil sehr kostspielig. Die meisten Gefängnisse sind menschlicher und zumal ein großer Theil derselben heizbar gemacht, die kleine Schanze zu Bern zur Promenade umgewandelt, das Denkmal der im Kampfe für das Vaterland 1798 und später Gefallenen im Münster zu Bern errichtet, und alle Gemeinden und Korporationen, welche für eigene Rechnung Arbeiten zu öffentlichen Zwecken ausführten, mit reichlichen Beisteuern unterstützt worden.

Im Bau begriffen ist die Amtsschreiberei zu Aarwangen und die Helferei zu Wasen, und bereits erkennt, aber wegen der eingetretenen Zeitumstände noch nicht angehoben: der Bau einer Amtsschreiberei zu Burgdorf; eine Kirche und Helferei zu Heimischwand im Buchholterberg, und einer Kirche zu Lauterbrunnen.

Vorhabend war auf die nächste Zeit der Bau eines Pfarrhauses zu Gsteig bei Saanen, und im Projekt lagen auf einen Zeitraum von 20 bis 30 Jahren hinaus:

Erbauung von neuen Pfarrhäusern zu Bremgarten, Oberbalm, Kallnach, Leuffelen, St. Stephan und Schwarzenegg.

Erbauung von Amtsschreiberei-Gebäuden für die Amtsbezirke Aarberg, Courtlary, Konolfingen, Münster, Nidau, Pruntrut, Seftigen, Obersimmenthal.

Erneuerung der Zihlbrücke zu St. Johannsen, einer der

Narbrücken zu Unterseen, der Scherzlingen- und Simibrücke zu Thun, der Zulgbrücke bei Thun.

Der Bau eines Flügels an das Zeughaus zu Aufnahme der Bureaur der Militairbehörden, eines neuen Kaufhauses, einer neuen Kaserne. Verbesserung des untern Stadteinganges zu Bern.

Endlich der Bau eines neuen Rathhauses zu Bern, welcher Bau durch die bereits vorhandenen zahlreichen Vorarbeiten wesentlich erleichtert, nicht bloß der Würde der Republik angemessen, sondern sogar in mancher Hinsicht mahres Bedürfniß gewesen wäre, und vieles zur Förderung der Regierungs geschäfte beigetragen hätte, dennoch aber dem höhern und dringenderen Bedürfnisse besserer Zuchtanstalten nachgesetzt wurde; für die zu letzteren erforderlichen, zum größern Theil bereits, wie Hievor S. 174. anderswo gemeldet, ausgeführten und bewohnten, zum kleinern Theil aber im Bau begriffenen Gebäude, ist eine Summe von Fr. 550,000 ausgesetzt, und davon, wie oben angegeben, bis Ende 1830 verwendet worden Fr. 328,062.

B. Straßenbau.

Straßenwesen
vor 1814.

Es ist schon in dem Berichte über das Zollwesen gemeldet worden, daß die Straßen unter der Aufsicht der Zollkammer standen, welche auch in letzter Instanz über Zoll- und Straßen sachen urtheilte. Ihre Aufsicht erstreckte sich indessen nur über die sogenannten Heerstraßen, deren Unterhaltung ganz den Gemeinden oblag, und im Verhältniß der urbarisierten Lehengüter bezirksweise vertheilt war. Die Regierung erleichterte die Pflichtigen indem sie den Ankauf der Griengruben ganz oder zum Theil bezahlte, bei Errichtung von Brücken und bei namhaften Verbesserungen die Auslagen für das Material vergütete, eigene Straßenausseher bestellte, und endlich, im Jahr 1787, auf den 22. Juni 1787. Hauptstraßen Wegknechte aufstellte, deren Besoldung auf & 15,000 anstieg, und auf das gleichzeitig eingeführte Lizenzgeld angewiesen

war. Neue Landstraßen wurden auf obrigkeitliche Kosten gebaut, mit Benutzung der Fuhrpflicht und Handarbeit der Gemeinden. Für den gewöhnlichen Straßenunterhalt wurden gemeinlich & 24,000 ausgesetzt, für die Stadt und den Stadtbezirk insbesondere & 10,000. Die Nebenstraßen standen unter der Aufsicht der Amtleute und Freiweibel.

Unter der helvetischen Verfassung war das Bauwesen mit dem Straßenwesen vereinigt, wurde aber 1803 wieder getrennt, und die alte Einrichtung hergestellt; zugleich ein neues, meist auf dasjenige von 1774 gegründetes Straßenreglement erlassen, 26. Sept. 1804. und eine Eintheilung der Straßen in drei Klassen festgesetzt, je nachdem ihre Beaufsichtigung den Oberamtmännern ausschließlich, oder gemeinschaftlich mit der Zollkammer, oder einzig dieser letztern übertragen war. Damals waren 47 obrigkeitliche Wegknechte angestellt, deren Besoldung jährlich Fr. 6205 Rp. 36½ kostete; nach und nach kamen noch 14 einstweilige Anstellungen hinzu mit Fr. 812; für Stadt und Stadtbezirk waren Fr. 1600 ausgesetzt. Ueberhaupt wurde in diesem Zeitraume bis 1814 die unter der helvetischen Regierung ziemlich in Verfall gekommenen Straßen wieder in einen bessern Stand gesetzt, auch einige Korrektionen und neue Straßenzüge, so viel es die beschränkten Hülffsmittel gestatteten, theils eingeleitet, theils wirklich ausgeführt.

Die Vereinigung des Leberbergs, dessen Straßensystem durch Einführung des hiesigen Reglements mit einigen Modifikationen, durch Aufstellung von 42 Wegknechten mit einer zu Rp 6. für zehn Laufschuh berechneten Besoldung von Fr. 6300, und durch Anweisung ansehnlicher Summen für Straßenverbesserungen gleich von Anfang her die Thätigkeit der Regierung in Anspruch nahm, wurde auch die Veranlassung zu einer neuen Organisation der Straßenbehörde. In Folge eines der Zollkammer abgesorderten Berichts über die ganze Einrichtung unsers Straßenwesens verhängte ein Regierungsbeschuß die Trennung der Zollsachen von dem Straßenbau, und die Niedersetzung einer besondern, direkt unter dem Kleinen Rathе stehenden Straßen-Kommission. Die für die unmittelbare Leitung der Kunfts-

Neue Organis.
sation.

Vgl. Beilagen
S. 17.

12. Jan. 1818.

11. März 1818.

Hievor S. 329.

arbeiten so wesentliche Stelle eines Straßen-Inspectors wurde erkannt, und, nachdem sich die Unterhandlungen mit einem geschickten, seither verstorbenen neuenburgischen Ingenieur verschlagen hatten, an einen jungen Mann vergeben, welcher

1. Juni 1820. durch seine Kenntnisse, Thätigkeit und sorgfältige Benutzung der vorhandenen Hülfsmittel das Zutrauen seiner Oberen ge- rechtfertigt hat. Endlich erfolgte, um dem Bedürfnisse einer

2. Febr. 1829. unausgesetzten örtlichen Aufsicht über die Wegknechte abzuhelfen, die Aufstellung von 28 Amtsinspectoren auf eine Probezeit von 6 Jahren. — Beide Einrichtungen haben sich vollkommen bewährt, und, verbunden mit den Bemühungen der Kommission selbst, welche ihre frühere Eintheilung in Straßen-Departemente aufgegeben, aber sich die jährliche vollständige Bereisung der unter ihrer Aufsicht stehenden Straßenstrecke von 159 Wegstun- den zur Pflicht gemacht hatte, das Straßenwesen in unserm Kanton von Jahr zu Jahr verbessert; so daß jetzt nicht nur die Hauptstraßen, sondern auch viele Nebenstraßen, zumal in den Gebirgsgegenden und in dem Leberberge, sich in einem be- friedigenden Zustande befinden, und theilweise selbst die Vergle- chung mit den Straßen eines benachbarten Kantons bestehen können, welcher seit 28 Jahren den ganzen Ertrag seiner star- ken Zölle auf den Straßenbau verwendet, und darin wirklich Großes geleistet hat. Jene Anstellungen, so wie die von Zeit zu Zeit mit der Uebernahme neuer Straßenzüge auf das Ver- zeichniß der obrigkeitlichen Landstraßen eintretende Vermehrung der Zahl der Wegknechte, und die den Gemeinden durch An- käufe von Griengruben und Beisteuern an die ihnen ausschließ- lich obliegenden Straßenstücke und besondere Arbeiten gereichten Unterstützungen, konnten freilich nicht ohne Kostenvermehrung bestritten werden.

Leistungen im Straßenwesen. In den 11 Jahren des Mediationszustandes wurde jährlich im Durchschnitt eine Summe von Fr. 15,000 für die gewöhn- lichen Straßenarbeiten, mit Ausschluß der Sustenstraße und ähnlicher Unternehmungen, verwendet. Im Jahre 1823 wurde der Kredit der Straßen-Kommission auf Fr. 34,000, zwei Jahre später auf Fr. 40,000, und seit 1828 auf Fr. 50,000 jährlich

bestimmt, worin gleichfalls die für größere Arbeiten außerordentlich angewiesenen Summen nicht begriffen waren. Die Gesamtsumme der Ausgaben der Straßen-Kommission seit Einführung der Voranschläge oder Straßenbudgets 1819 bis 1830 beläuft sich auf Fr. 458,469 Rp. 64

Rechnet man hiezu die in diesem Zeitraume außerordentlich und durch den Rathskredit angewiesenen „ 129,736 „ 57 und die Ausgaben für das Straßenwesen in den Jahren 1814 bis 1818 mit . . . „ 157,808 „ 32 so ergiebt sich eine Gesamtausgabe von *) Fr. 746,014 Rp. 53

Eine vergleichende Uebersicht der Landstraßen, welche 1804 mit obrigkeitlichen Wegknechten versehen waren, mit denjenigen, welche gegenwärtig in dieser Classe sich befinden, zeigt, daß die Zahl der Straßenzüge sich von 7 auf 44, wovon 11 im Jahre 1828, und 8 in diesem Jahre übernommen worden sind, die Zahl der Wegknechte dann von 47 auf 131 vermehrt hat. **)

Unter den theils ganz neu angelegten, theils durch beträchtliche Korrektionen verbesserten Straßenstrecken, mögen hier nur die wichtigsten, und zwar der Deutlichkeit wegen nicht in chronologischer, sondern in topographischer Ordnung kürzlich berührt werden. Ein genaues Verzeichniß, der Zeitsfolge dieser Arbeiten nach, mit beigefügter Angabe der Maße und der Unkosten, wird dem gegenwärtigen Berichte als Beleg beigefügt, und weist an Zahlungen aus der Standeskassa und aus den jährlichen

*) Die Beilage Nro. LI. zeigt einerseits die 1819—1830 eröffneten Kredite und wie viel davon verwendet worden, anderseits den Durchschnitt der einzelnen Rubriken der Straßenrechnung in diesem Zeitraume. — In obigem Zusammenzuge, der mit der Standesrechnung übereinstimmt, sind die Bureauosten der früheren Jahre nicht inbegriffen, hingegen einige Beisteuern für Brücken u. dgl. eingerechnet, die nicht eigentlich in das Straßen-Departement gehören.

**) S. Beilage Nro. LII.

Krediten der Straßen-Kommission, für dergleichen grössere Arbeiten eine Gesammtausgabe von Fr. 352,910 nach.*)

In dem Oberlande sind vorzüglich zwei neue Straßenzüge bemerkenswerth; der eine über den Sustenberg, der andere von Thun nach Zweissimmen.

Sustenpaß.

Die Anlage einer Saum- und Fahrstraße von Meiringen und Gadmänen über den an der östlichen Kantongrenze im Amt Oberhasle gelegenen Sustenpaß und das Maythal nach Wasen wurde, gemeinschaftlich mit dem Nachbarstande Uri, schon im 15. Oct. 1810. Jahre 1810 also zu einer Zeit unternommen, wo der Simplon zu Frankreich gehörte und mit einer französischen Mauthlinie gesperrt, es mithin für den hiesigen Kanton wichtig war, sich eine direkte Verbindung mit der Gotthardstraße und durch dieselbe nach Italien zu eröffnen. Der Sustenpaß schien die natürlichste Linie für diese Verbindung darzubieten und sollte nach einem weitumfassenden, in der Ausführung auf eine lange Reihe von Jahren berechneten Plan, den Endpunkt eines Straßenzugs bilden, welcher von der nördlichen Grenze gegen Frankreich hinweg in einer Länge von 50 Stunden durch den Kanton geführt haben würde. Wohlwollende Rücksichten für die Bewohner des Haslethals, denen nebst dem mannigfachen Verdienst an den auf Staatskosten auszuführenden Arbeiten, der Gewinn einer Ersparniß von Fr. 4 vom Centner auf ihrer Molken-Ausfuhr durch die Eröffnung des neuen Passes zugeschlagen war, hatten viel zu dem Eifer beigetragen, mit welchem die Arbeit in den ersten Jahren betrieben wurde. So war, vom höchsten Punkte abwärts 1811—1814 eine Summe von Fr. 107,641 auf die Anlage einer eigentlichen Kunststraße von 12 Fuß Breite mit einem Gefälle von 10, theilweise höchstens 13% verwendet worden; ungerechnet 25,556 Tagwerke der Landschaft und einen Beitrag der Stadt Thun von Fr. 3000. 7. Mai 1816. In dem Jahre 1815 wurde die Arbeit unterbrochen, 1816, als es schien, daß die Simplonstraße in Verfall gerathen

*) S. Beilage Nro. LIII.

dürfte, wieder vor die Hand genommen und auch im folgenden Jahre betrieben, bis die veränderten Umstände, mehr noch als die Schwierigkeiten des Terrains, eine neue Unterbrechung veranlaßten, welche bis jetzt gedauert hat. Zwar erfolgte noch 1821 ein Antrag des Straßeninspektors auf Herstellung der beschädigten Theile der wirklich gemachten Straße und Fortsetzung derselben bis zu dem Dorfe Meyringen; für jenes war der Kostenanschlag auf Fr. 2100, für letzteres auf Fr. 10,197 Rp. 50*) berechnet. Die Gemeinden der Landschaft hatten sich bereit erklärt, den künftigen Unterhalt zu übernehmen. Es erhoben sich aber Zweifel gegen die Ausführbarkeit dieser Vorschläge für eine verhältnismäßig so geringe Summe, und die Regierung trug Bedenken, neue Kosten auf ein Werk zu verwenden, dessen Nutzen bei der Richtung, die der Handel nach Italien durch die Simplon- und Gotthardstraßen genommen hatte, problematisch schien. Man begnügte sich also mit dem 8. Mai 1822. Befehl, die bisherige Arbeit vor gänzlicher Degradation zu schützen und zu untersuchen, ob es nicht eher der Fall wäre, den Brünigpass fahrbar zu machen. Ein neuer Versuch, im Mai des abgewichenen Jahrs, die Sache wieder in Anregung 24. Mai 1830. zu bringen, blieb ebenfalls fruchtlos. Die ganze Arbeit hat bis 1824 dem Staate gekostet: Fr. 192,476 Rp. 13, ungerechnet Fr. 29,000 in Beiträgen der Aemter Oberhasle und Interlaken und der Stadt Thun, in Tagwerken und Geld. Sie ist in einer Länge von beiläufig sechshalb Stunden oder 99,000 Fuß auf der Bernischen Seite ausgeführt; auf der Seite von Uri, welchem L. Stand eine Summe von Fr. 6000 vortragsweise

*) Vorläufig: 1) Von der Marbrücke durch den Hasleboden bis hinter das Dorf Winkel, eine Strecke von 1950' Länge und 16' Breite, um Fr. 585. 2) Um das Dorf Winkel bis an den Kirchhof, 1430' um Fr. 429. 3) Längs und durch die Felswand bis auf die Höhe zum Kreuz auf 16' Breite um Fr. 4850; und 4) vom Kreuz oder über den Kirchhof gegen Willigen und der Marbrücke, auf 8490' Länge und 16' Breite um Fr. 3396, mit Inbegriff aller Kunstarbeiten.

entrichtet wurde,^{*)} als Saumstraße zu $\frac{4}{5}$ vollendet, freilich mit stellenweisem Gefäll von 15%.

**Simmenthal-
Straße.** Einen glücklichern Erfolg hatten hingegen die Straßenunternehmungen im Simmenthal, welche ganz in die Zeiten der gegenwärtigen Regierung fallen. Ihr Anfang war in den Theuerungsjahren 1816 und 1817, als auf die Betreibung des damaligen Oberamtmanns zu Blankenburg eine Strecke durch den oberen Thalgrund bei Weissenbach, von 3920 Fuß Länge auf 18 Fuß Breite durch die ärmere Klasse der dortigen Angehörigen, als Unterstüzungsmittel, — daher auch die Bezahlung in Brod und andern Lebensmitteln, statt in Geld, statt fand, — mit einem Kostenaufwande von Fr. 17,491 theils verbessert, theils ganz neu angelegt wurde. — Zwei Jahre später folgte die neue Anlage des Straßenstückes von der Garstatt bis Zweisimmen, welches in Korrektion der steilen Abhänge des Laubek- und Hohenkreuzstaldens, den Fuß der Gebirgshalden mit einem Gefälle von höchstens 6% (von der Haubenwaldbrücke aufwärts) längs der Simmen verfolgt, und durch eine freie Schutthalde gesichert ist. Diese Straßenstrecke, von dem neuenburgischen Ingenieur Matile als Unternehmer angefangen, von dem jetzigen Straßeninspektor ausgeführt, ist eigentlich ein Werk der Landschaft, woran die Regierung die größere Hälfte der Kosten mit Fr. 25,000 beitrug. — Die Straße um den Strättlichenhügel, der auf 120 Fuß senkrechter Höhe und 30 Fuß Breite abgegraben wurde, und wozu die Regierung mit Franken 15,000 nur die kleinere Hälfte der Unkosten beitrug, öffnete den Eingang in das Thal; die verschiedenen in den Jahren 1820 bis 1827 bewerkstelligten Korrekturen durch das Niedersimmenthal bis an die Bunschenbrücke bei Weissenburg verwandelten die ehemals kaum 10 bis 12 Fuß breite, an mehreren Stellen um 15% ansteigende Gasse zu einer fast ganz ebenen, durchgängig 16 Fuß breiten Straße, und endlich wurde die Fortsetzung dieser

^{*)} Ohne die Absteckungskosten, welche Fr. 816 Rp. 27, und die Lieferungen von Sprengpulver, welche Fr. 880 betrugen.

Straße bis Boltigen mit einem regelmäßigen Steigen, das nirgends über 3% geht, vermittelst 6 größern und 40 kleinern in der Fahrbahn angebrachten Brücken und auf 5600 Fuß Länge durch Steindämme gegen den Fluß gesichert, in den Jahren 1826 bis 1828 ausgeführt. — Alle diese Arbeiten, in einem Zeitraume von 12 Jahren vollendet, bilden eine Straßenlänge von beinahe 7 Stunden, und erforderten einen Kostenaufwand von Fr. 150,135, woran die Regierung Fr. 97,501 bezahlte; ungerechnet eine Summe von Fr. 3000, welche der durch die neue Straße abgefahrenen Gemeinde Oberwyl zum Behuf der nothigen Verbindungswege, und einer andern von Fr. 1000, die für eine Rektifikation der Straße von Zweisimmen nach Lenk aus der Standes-Kasse entrichtet wurden.

Um der Thalschaft Interlaken, welche in der neuesten Zeit von Fremden so zahlreich besucht wurde, die Verbesserung ihrer verschiedenen Verbindungswege zu erleichtern, bewilligte die Regierung von 1824 an, mehrere zusammen auf Fr. 1976 ansteigende Summen, und seit 1828 für eine neue Fahrstraße nach 24. Juni 1831. Habern Fr. 2910.

Die Straßen im Leberberg haben von dem Zeitpunkte der Vereinigung dieses Landestheiles bis auf die gegenwärtigen Zeiten solche Verbesserungen erhalten, daß sich daselbst ein ganz neues Straßensystem zum großen Vortheil des Landes ausgebildet hat. Dieser Vortheil war den dortigen Gemeinden so fühlbar, daß sie aus dem Ertrage der Registersteuer und andern Hülfsquellen, auch ohne große Beiträge der Regierung mehrere ganz neue Straßenzüge unternommen und ausgeführt haben. So die drei Aemter Münster, Courtlary und Freibergen, die über die drei Stunden lange Straße von Dachseldingen auf Tramlingen und Saignelegier; die Aemter Delsberg und Freibergen, die bei 30,000 Fuß lange Straße von Glovelier nach St. Brair; an jene ward ein obrigkeitlicher Beischuß von Fr. 4000, an diese von Fr. 2400*) gereicht. Auf eigene Kosten machte die Stadt

*) Sie wurden auf die Herstellung eines eingestürzten Straßenstückes und besonders auf Sprengung der überhängenden, 160 Fuß hohen

Delsberg das Straßenstück bis Courtetelle mit einem Aufwande von Fr. 3319 und das Amt Pruntrut die ganz neue Straße der Caquerelle längs dem Gebirgskamme bis St. Braix, welche bei Fr. 26,000 kostete. — Die Regierung ihrerseits hatte durch die schwierige und nicht auf den ersten Versuch gelungene neue Anlage der Straße von Bözingen den Berg hinauf nach Frinvilier das Beispiel gegeben; sie wurde nach der Aussteckung des Ingenieurs Matile als eigentliche Kunststraße auf einer Strecke von 9035 Fuß Länge zu 30 Fuß Breite erbaut, und kostete den Staat Fr. 26,245, ohne die auf Fr. 8000 berechneten Leistungen der Gemeinden. Einige Jahre später fand die Erweiterung der Straße auf der entgegengesetzten Seite jener Anhöhe bis an die Grenzen des Amtes Courtelary von 12—16, durchgehends auf 18 Fuß, alles in Kalkfelsen, mit einem ganz aus der Staatskasse bestrittenen Kostenaufwande von Fr. 2111, und noch später die Rektifikation der Fortsetzung dieser Straße durch die unteren Felsen des Münsterthals statt. Letztere Arbeit, in der Länge einer vollen Stunde, mit vielen Erweiterungen, alle in Kalkfelsen, und mit Umgehung von fünf mehr oder weniger steilen Partien aller Vortheile einer bequemen Straße gewährend, erforderte die verhältnismäßig geringe Summe von Fr. 7100, nebst einem nicht auf den vierten Theil dieser Summe ansteigenden Beitrage der Gemeinden. — In dem östlichen Ende dieses nämlichen Straßenzugs, bei Grellingen und Angenstein, und am ersten Orte über 1000 Fuß lang in den Kalkfels eingeschnitten, kamen bedeutende Verbesserungen in den Jahren 1823—1827 zu Stande, die ganz von der Regierung mit Fr. 5298 bestritten wurden. — Auf der westlichen Grenze des Leberbergs, von Renans auf die Ciburg wurde 1820 und 1821 der frühere, bald fallende bald steigende sehr steile Straßenzug an dem Gebirgshänge mit einer mäßigen Ansteigung aufwärts geführt; eine Verbesserung, die den Verkehr namhaft erleichterte, und zu welcher die Regierung Fr. 8000, die Gemeinden Fr. 5500 beigetragen

Felswand verwendet, die jetzt einen Durchgang, ähnlich dem Felsenthor von Pierrepont, gewährt.

haben. Zu Cornol, auf der Straße nach Pruntrut, jenseits des Rebetsch, erhielt die Fahrbahn Erweiterung und Sicherstellung durch den Bau von Stützmauern, welche auch in diesem gegenwärtigen regnerischen Sommer sich gehalten haben, während die übrigen daselbst vorgefundene grossentheils eingestürzt sind. Auch hier trug der Staat zwei Dritteln der auf Fr. 4235 ansteigenden Kosten; diejenigen der Rektifikation der kürzesten Verbindungsstraße des St. Immerthals mit Neuenburg über die Pontins, übernahm er ganz mit Fr. 1384 im Jahre 1827, nachdem die Gemeinden der Thalschaft diese Straße neu gemacht, aber während einer Reihe von Jahren vernachlässigt hatten.*)

Vermittelst dieser in einer Reihe von 14 Jahren ausgeführten Arbeiten befindet sich nun das Straßensystem im Leberberge seiner Vollendung ziemlich nahe. Neben der Hauptstraße, die von Basel herkommend diesen Landesteil in seiner ganzen Länge durchschneidet, ist die Verbindung mit Neuenburg auch mittelst der kürzern Straße durch die Freiberge erleichtert, in welche von Delsberg diejenige von Glovelier, von Pruntrut diejenige der Caquerelle führen. Von einigen im Entwurfe liegenden Straßenzügen, welche eine kürzere Verbindungslinie mit Frankreich, und eine andere durch den Kanton Solothurn mit dem Aargau bezwecken, wird unten die Rede seyn.

Neben den bis jetzt aufgezählten Straßenbauten verdienen hier noch folgende erwähnt zu werden.

Andere Straßebauten.

In dem Seelande wurde die Straße von Siselen nach Bargen, welche auf der Landstraße von Bern nach Neuenburg eine halbe Stunde abkürzt, in gerader Richtung eine weite Strecke lang durch das große Moos geführt, und gewährt durch die Einfachheit ihrer Anlage — leichtes Steinbett mit hinlänglichen Abzugsgräben zu beiden Seiten der Bahn, und durch die geringe Beschwerde ihrer Unterhaltung den Beweis, daß die

*) Zwei in dem laufenden Jahre zu Verbindungs wegen in den Freibergen angewiesene Beiträge von Fr. 1000 werden hier nur der Vollständigkeit wegen erwähnt.

Schwierigkeiten der Moosstraßen in früheren Zeiten überschätzt worden. Von den Fr. 20,284, welche diese Straße kostete, übernahm die Regierung zwei Drittel, und ließ 1830 die Straße im Dorfe Siselen selbst mit Fr. 1626 Rp. 54 auf 20 Fuß erweitern. Die Arbeiten auf der Dozigenstraße, zu Fr. 4600 berechnet, wurden um diesen aus der Standeskasse bezahlten Betrag von der Gemeinde übernommen, und dienten wesentlich, so wie die neue Brücke über den Lyßbach, zu Verbesserung der jetzt so befahrenen Hauptstraße von Aarberg nach Büren. Von letzter genannter Stadt aus wurde, nach Herstellung der Brücke, die Verbindung mit Pieterlen durch eine ganz neue, der schwierigen Zufuhr des Materials wegen mit nicht geringer Beschwerde zu Stande gebrachte Straße eröffnet, deren Kosten zur größern Hälfte mit Fr. 4113 auf den Staat fielen. Zwischen Ins und Erlach betrug die Ansteigung des sogenannten St. Jodel-Stüzes 15%; vermittelst der in den zwei letzten Jahren mit Fr. 5857, wovon Fr. 4001 aus der Standeskassa, bewerkstelligten Korrektion beträgt sie jetzt nirgends über 5%.

In dem Amt Schwarzenburg war die einzige Verbindungsstraße mit der Hauptstadt über das Schwarzwasser kaum ohne wirkliche Gefahr zu gebrauchen; bei einer Breite von 10 Fuß hatte sie in kurzen Wendungen an einigen Stellen ein Gefäll von 23%. Als in den Jahren 1822 und 1823 diese Straße auf 16 Fuß erweitert, und das Gefäll auf 10% reduziert wurde, mußte die neue Anlage über die Hälfte ihrer Länge von 6078 Fuß auf ihrer ganzen Breite in Sandstein eingeschnitten werden. An dem Kostensbetrage von Fr. 11,690 trug die Regierung Fr. 6861, und steuerte 5 Jahre später dieser wenig begüterten Landschaft, für die Arbeit auf zwei Verbindungsstraßen mit Thun und Albligen Fr. 1300. Wie für den Bau einer neuen steinernen Brücke über das Schwarzwasser in den letzten Zeiten alle Kunstarbeiten mit einer ansehnlichen Summe übernommen worden, hat der Bericht des Baudepartements bereits nachgewiesen.

In dem Amtsbezirke Konolfingen fand eine Erweiterung der Straße von Großhöchstetten nach Thun auf einer Länge

von drei Stunden statt, ganz auf obrigkeitliche Kosten; im Amt Wangen eine kostspielige Rektifikation zu Wietlisbach, mit unbedeutenden Gemeindsbeiträgen und eine andere auf der Verbindung von Herzogenbuchsee und Oberönz mit der Kastenstraße; alle drei Arbeiten kosteten dem Staate Fr. 13,953.

Unter den vielen Beisteuern und Anordnungen, welche der biedern Dorfschaft Frutigen ihren großen Brandschaden in etwas erleichterten, ließ sich die Regierung auch die Verbesserung der Straße durch das Dorf angelegen seyn. Zur Verhütung von künftigen Unglücksfällen ist dieselbe durch Ankauf mehrerer Haussplätze auf eine Breite von 42 Fuß, wovon 30 für die Fahrbahn und 6 für den Fußweg zu jeder Seite derselben erweitert, ferner, gleich den beiden neuen Nebengassen in gerader Richtung, zusammen bei 1500 Fuß Länge abgesteckt und ausgeführt, und zuletzt der Dorfgemeinde an die Pflasterung dieser 44,282 m messenden Straßen und Gassen ein Beitrag entrichtet worden. Die Gesamtausgabe des Staats für diese Gegenstände stieg auf Fr. 5632.

Beiläufig ist hier auch des, der Stadt Burgdorf für einen neuen Straßenbau auf 10 Jahre zum Zinsfuß von 1% entrichteten Darlehns von Fr. 40,000 zu gedenken.

Für das laufende Jahr waren aus dem ordentlichen Departements-Kredite auszuführen beabsichtigt: Berichtigungen der Straße zwischen Alarberg und Ins; im Weißbrodgraben unterhalb Weissenburg; am Gark- und Seckistuz ob Reidenbach und am Flühlishubel ob Boltigen; nach einem Voranschlage von Fr. 2680. Die durch die häufigen Gewitterregen entstandenen Straßenbeschädigungen verhinderten aber diese Arbeiten; doch verdienen erwähnt zu werden: die Verbesserung der Schwarzwasserstraße durch weitere Einschnitte in den Felsen und Stützmauern; die Pflasterung der äußern Auffahrt bei der Papiermühle; die Verengerung der Fahrbahn der Alargauerstraße von dem Sandwirthshause abwärts auf 24 Fuß Normalbreite der Fahrbahn und Anlage eines Fußwegs von $4\frac{1}{2}$ Fuß linker Hand nebst 2 Seitenschalen auf jeder Straßenkante von $1\frac{1}{2}$ ' Tiefe und Breite und Behältern rechts für Grien-Ablagerung — mittels

welcher Einrichtung der Straßen-Unterhalt merklich erleichtert, und die Straße für den Fußgänger viel bequemer gemacht wird; die Anlage eines ähnlichen Fußwegs auf der Mertenstraße und mehrere kleinere Korrektionen bei der Brücke und Lante zu Büren, im Dorfe Dießbach, zu Courgenai, Oberönz u. s. f.

Als außerordentlicher Kredit war dem Straßenwesen im Jahre 1831 eine Summe von Fr. 27,500 zugedacht, welche auf folgende Neubauten verwendet werden sollte, die aber der Zeitumstände wegen noch nicht angehoben worden.

1) Die gänzliche Korrektion des Stüzes zu Lützelstüh mit Verbindung der Straße nach Burgdorf, auf 2000 Schuh Länge zu 18 Schuh Breite, für welche der Staats-Antheil betragen mag Fr. 3000, auf 2 Jahre vertheilt: für 1831 Fr. 1500.

2) Die Umgehung der Stütze zwischen Buix und Boncourt, Amtsbezirks Pruntrut, auf 7600 Schuh Länge zu 24 Schuh Breite, mag kosten Fr. 14,000, auf 2 Jahre vertheilt: für 1831 Fr. 7000.

3) Die Rektifikation des Worb-Stüzes, für einstweilen bloß im Dorfe daselbst, durch eine neue Anlage von 5000 Schuh Länge zu 18 Schuh Breite, kann kosten für den Staat Fr. 10,000, auf zwei Jahre vertheilt: Fr. 5000. Die Korrektion des äußern Stüzes zwischen dem Worbboden und Rüfenacht, wird späterhin noch erfordern für den Staat Fr. 20,000.

4) Die Fortsetzung der Straßenbauten durch das Simmenthal, zwischen Zweifelden und Saanen, auf $2\frac{3}{4}$ Stunden Länge zu 18 Schuh Breite kann erfordern, als Gesamt-Staatsbeitrag Fr. 45,000. Davon mißt die Strecke vom Dorfe Saanen bis hinauf an das Wirthshaus auf den Mösern 21,110 Schuh, und kann kosten für den Staat Fr. 20,000, auf zwei Jahre vertheilt: für 1831 Fr. 10,000.

5) Die Korrektion der Straße durch die oberen Felsen des Münsterthals auf 13,640 Schuh Länge, zu 24 Schuh Breite wird dem Staate einen Beitrag kosten von Fr. 28,000. Auf die Instandstellung der am meisten Gefahr drohenden Stellen, wird wegen der möglichen Verschiebung dieser aufgezählten Korrekctionen, ein jährlicher Kredit von Fr. 4000 verlangt.

Hingegen sind folgende zwei Neubauten wirklich angehoben, und nähern sich ihrer Vollendung:

1) Die neue Straße von der Säpbach- bis zur Ilfisbrücke, im Amt Signau, durch das Thal längs den Gebirgshöhen, über welche die alte Straße führte. Sie wird lang 12,300 Fuß, und breit 18 Fuß. Der Ueberschlag der Kosten beträgt Fr. 19,000, an welche der Staat Fr. 10,000 zu Bestreitung der zum Nachtheil der Sache lange im Streit gelegenen Landentschädigungen auf sich nehmen will. Diese Straße ist wie die folgende bereits 1830 angefangen worden, und soll, gleich derselben, im Laufe dieses Jahres beendigt werden.

2) Die berichtigte Führing der Straße von Langenthal auf St. Urban, als Fortsetzung der Kastenstraße. Die Länge dieser Straße, welche mit einigem Umwege durch das Dorf Roggwyl hätte geleitet werden können, was aber die Mehrheit der Dorfbewohner selbst nicht zu wünschen schien, übrigens sich zu der Unterhaltung der neuen Straße bereit erklärte, beträgt 13,705 Fuß Länge auf 22 Fuß Breite. Die Kosten dieser Anlage werden auf Fr. 11,500 angeschlagen, von denen es dem Staat Fr. 6776 bezieht. Die Entschädigungen werden zu Fr. 1967 und die Kunstarbeiten, Tagwerke und Fuhrungen auf Fr. 9533 berechnet. Die Ausführung bietet stellenweise bedeutende Schwierigkeiten dar.

Vor der Straßenbehörde wurden seit einiger Zeit zum Vortrag an den Grossen Rath bearbeitet, nebst der Fortsetzung der Simmenthalstraße von Zweisimmen nach Saanen, welche schon hievor berührt worden:

1) Die von vielen Seiten seit längerer Zeit gewünschte, allein mit grossen Schwierigkeiten verknüpfte, und bei den wohlfeilen Preisen des Transports zu Schiffe keine großen Vortheile für den Verkehr versprechende Straße längs dem südlichen Ufer des Thunersees.

2) Die Anlage eines ganz neuen Straßenzugs nach Murten und Neuenburg über Marfeldingen, Kerzerz und das grosse Moos. Die vielen Anhöhen, welche die jetzigen Hauptstraßen nach jeden beiden Städten übersteigen müssen, hatten schon

längst den Wunsch rege gemacht, eine bessere Straßenlinie auszumitteln, und die so eben bezeichnete würde den Vortheil einer fast gänzlichen Vermeidung jedes Steigens und Fallens gewähren. Auf der andern Seite wäre der große Kostenaufwand, den dieser neue Straßenbau nebst einer neuen Saanenbrücke, Zollstatt u. s. w. nach sich ziehen müßte, verbunden mit dem Umstände, daß die jetzigen Straßen durch denselben nicht entbehrlich, mithin immer der Unterhaltung bedürfen würden, nicht unberücksichtigt geblieben. Für die Vorarbeiten zur Aussteckung
 20. Juni 1828. und gründlichen Kostenberechnung hatte die Regierung bereits eine Summe von Fr. 3000 angewiesen. Bis jetzt konnte indessen der Betrag der jedenfalls sehr ansehnlichen Landesentschädigungen noch nicht ausgemittelt werden.*)

Nach dieser Aufzählung der theils ausgeführten, theils an gehobenen oder noch im Entwurfe liegenden Straßenarbeiten dürfte es nicht uninteressant seyn, auch einiger zur Zeit viel besprochenen, aber nicht zur Ausführung gekommenen Unternehmungen zu gedenken, und die Gründe anzuführen, welche sich ihrem Gelingen widersezt haben.

Nach der Vereinigung des Leberbergs glaubte die damalige Straßenbehörde in einer nähern Verbindungslinie zwischen der Hauptstadt und Büren wesentliche Vortheile zu finden, und schlug vor, nach den schon 1804 eingelangten Wünschen der Gemeinden Büren, Diesbach, Aßfoltern und Schüpfen die Straße durch diese Ortschaften zu führen, und in Stand zu setzen.
 19. März 1819. Die Regierung zeigte sich beifällig, und wies eine Summe für den Anfang der Arbeiten an. Es erhob sich aber Widerstand in der Gemeinde Schüpfen gegen die Ausführung einer Korrektion in der Richtung gegen Aßfoltern, welche das Gefäll auf 8% herunterbringen sollte, und da dieser Widerstand rechtlich nicht zu überwinden war, so wurde beschlossen,
 24. April 1820. die vorgehabte nützliche Arbeit einstweilen auf sich beruhen zu lassen.

*) Einige nähere Angaben über diesen projektierten neuen Straßenzug liefert Beilage Nro. LIV.

Im Jahre 1825 wurde von dem Oberamte Signau die Nothwendigkeit einer bessern Kommunikation mit dem Dorfe Eggiwyl vorgestellt; die Straßen-Kommission erhielt den Auf^z 10. Jan. 1826.trag, auf obrigkeitliche Kosten die Emmenufer in Plan zu legen, und über die Anlage einer 14 Fuß breiten Straße einen Entwurf einzugeben. Bei der Untersuchung zeigte sich die Möglichkeit, eine bequeme, sichere Straße in einer Länge von 27,778 Fuß oder 1½ Stunden mittelst einiger in die Fächer der Bau- und der Schwellen-Kommission einschlagender Kunstarbeiten anzulegen. Die Voranschläge dazu sollten im Laufe des gegenwärtigen Jahrs vorgetragen werden.

Das Oberamt Münster hatte schon vor 14 Jahren auf 6. Dez. 1817. Verbesserung der Straße nach St. Joseph durch das Gransfelderthal angetragen. Die Gemeinden zeigten sich später nicht 11. Sept. 1822. dazu geneigt. Die Straßenbehörde wünschte den Gegenstand mit dem in Anregung gebrachten Plan einer kürzern Verbindungsstraße mit Frankreich in Uebereinstimmung zu bringen, und wurde durch die eingeholten beipflichtenden Erklärungen der Stadt Delsberg und der übrigen betheiligten Ortschaften in 24. April 1824. Stand gesetzt, der Regierung ein umfassendes Gutachten vorzulegen. In demselben waren die mutmaßlichen Vortheile und Nachtheile eines neuen Straßenzugs aus einander gesetzt, welcher einerseits von Saugern in einer links einlenkenden Richtung über den Bergkamm, Hasenschwelle oder Kiesel, nach Roggenburg und an die Lüzel, welche dort die Grenze bildet, von da auf französischem Boden bei der Berghöhe von Blochmund vorbei in links fortlaufender Biegung nach Pfirt, an den Eingang der elsassischen Ebenen führen würde; anderseits von der Brücke untenher Münster durch eine heimliche ganz neu zu machende Straßenanlage längs der Rouse bis Gransfelden und Cremine, von da in Erweiterung und Berichtigung des jetzigen Weges den engen Thalgrund hinauf bis an die Quellen des Gånsbrunnens an die solothurnische Grenze geleitet werden sollte. Die obere Behörde gab diesem zweiten Theile des Projekts, als dem zur Ausführung reifern, vor der Hand den Vorzug, und ermächtigte zu den erforderlichen Vorarbeiten,

worauf die Aussteckung mit einem nirgends 5% übersteigenden Gefälle erfolgte. Mit Solothurn war man über die Fortsetzung nach Welschenrohr über den Hammerstuz auf Ballstall einverstanden.

Da erhoben sich Schwierigkeiten von Seite der Gemeinde Gremine, welche ihre Interessen durch die Aussteckung beeinträchtigt glaubte, und eine andere kürzere Linie, aber mit einem Gefäll von 8% ausstecken ließ. Ein im August 1825 gemeinschaftlich mit Solothurn abgehaltener Augenschein führte zu keinem befriedigenden Resultat, und seither blieb der Entwurf liegen, obgleich er auf günstigere Lokalitäten, als nicht leicht ein anderer, gegründet war.

Der im Jahre 1823 von einigen emmenthalischen Angehörigen gewünschten neuen Straße über den Ramisberg konnte wegen der Oppositionen von Lüzelflüh; der von dem Stadtmaistrat von Erlach 1828 gewünschten Verbindungsstraße über Brüttelen wegen der Schwierigkeiten für Beiträge und Unterhaltungspflicht; der von Neuenstadt gewünschten Straße längs dem Seeufer nach Biel, wegen der nämlichen Schwierigkeiten und des Widerstandes der betheiligten Ortschaften und Guts-

11. Sept. 1829. besitzer, bisher noch keine Folge gegeben werden. Ein für den innern Verkehr in der Nähe der Hauptstadt nicht unwichtiges Unternehmen, die Verbesserung der jetzigen fehlerhaften Straße von Aarberg über Spins, Rosthofen, Schüpfen nach Buchsee einerseits und nach Tegenstorf anderseits, scheiterte an mangelndem Einverständniß zwischen den betreffenden Gemeinden über die der neuen Straße, entweder nach der jetzigen Linie, oder über Lyß und Affoltern, oder über Lyß durch den Thalgrund des Lyßbaches bis in denjenigen der Urtenen zu gebenden Richtung. Die von dem Oberamte Saanen nachgesuchte Korrektion der Banelstüze mußte verschoben werden, weil die dazu nothwendige Mitwirkung von Waadt ausblieb; so wie auf eine im abgewichenen Jahre von dem Stande Wallis geschehene Eröffnung, daß der Sanetsch- oder der Gemmipass fahrbar gemacht werden möchte, nicht nur wegen der großen Naturhin-

dernisse, als auch besonders weil die Kantonsgrenzen auf diesen Punkten noch unbestimmt sind, nicht eingetreten wurde.

In dem ganzen bis jetzt dargestellten Gange ihrer Arbeit, vorzüglich aber da, wo bei neuen Anlagen Schwierigkeiten sich erhoben, hatte die Straßen-Kommission zum öftern das Unzureichende der Vorschriften des bestehenden Straßenreglements empfunden; eben so wenig konnte sie sich verhehlen, daß die jetzige Eintheilung der Straßenpflicht unter veränderten Verhältnissen hin und wieder nicht mehr zweckmäßig, und eine Verbesserung wünschbar sey.

Schon bei Anlaß der Trennung des Straßenbaues von dem Zollwesen wurde ein neues Reglement entworfen, welches in 4 Hauptstücken und 161 Artikeln von der Eintheilung der Straßen, *) von der Anlegung und Erbauung derselben, von dem Straßenunterhalte überhaupt und im Besondern, so wie von den Hülfsmitteln dazu, und endlich von der Organisation und dem Geschäftsgange handelte. Als dieser erste Entwurf nicht die Genehmigung des Kleinen Rathes erhielt, verfaßte 27. Jan. 1820. die Behörde einen zweiten, welcher nebst mehreren auf die jetzige Einrichtung berechneten Modifikationen drei neue Hauptstücke über die Entschädnisse, die Gerichtsstellen und die Bußen umfaßte. Endlich wurde ein dritter Entwurf von der Regierung in sorgfältige Berathung genommen. Da aber in dem vierten Abschritte desselben der Grundsatz einer ganz neuen Eintheilung der Straßenpflicht aufgestellt war, der in der Ausführung alle früheren Verträge, Sprüche, Titel oder unvordenkliche Uebung, welche dießorts seit Jahrhunderten bestanden, aufgehoben, und entweder durch Auflegung einer Loskaufspflicht der Mehrbelästigten, oder durch unvergeltliche Auflegung von Lasten an die Nichtbelästigten, Stoff zu unabsehblichen Streitigkeiten und Beschwerden gegeben, oder endlich durch Uebernahme der Last ganz oder zum Theil auf obrigkeitliche Rechnung den Staat zu einer noch nicht mit einiger Zuverlässigkeit auszumittelnden, aber

1. Dez. 1818.

28. Dez. 1825.

*) Das Längenmaß der Straßen erster Klasse wird auf $76\frac{1}{3}$, zweiter Klasse $57\frac{7}{24}$, dritter Klasse $51\frac{1}{2}$ Stunden angegeben.

immer sehr beträchtlichen neuen Ausgabe geführt hätte; so müßten bei der Berathung viele abweichende Meinungen über diesen Gegenstand sich äußern, und man vereinigte sich zuletzt dahin, der Straßen-Kommission neue Vorschläge mit annähernden Berechnungen über die Mehrkosten abzufordern. Wegen der fast unübersteiglichen Schwierigkeiten einer durchgreifenden Maßregel ohne Verlezung erworbener Rechte, ist die Bearbeitung der neuen Vorschläge seither unterblieben.

In Ermangelung dieser zwar lebhaft gewünschten organischen Bestimmungen über das Straßenwesen, glaubte die Behörde desto größere Sorgfalt auf den technischen Theil ihres Wirkungskreises verwenden zu sollen. Einige Andeutungen über das dabei statt findende Verfahren mögen zum Schlusse dieses Berichts nicht ganz ohne Interesse vernommen werden.

Erfahrungen hatten gelehrt, daß bei stark gewölbten Straßen die dieselben befahrenden Fuhrwerke sich hauptsächlich auf der Mitte halten, und daß, wenn solche durch dieses oder jenes Hinderniß gezwungen werden, die eine oder andere Seite zu halten, alsdann die tiefer stehenden Räder durch die auf dieselben wirkende größere Last und den schiefen Druck ohne weiteres, selbst auf den festesten Straßen, Wagenspuren zurücklassen, in welchen, seyen dieselben noch so unbedeutend, und die Straßen noch so sehr gewölbt, daß auf diese fallende Wasser immer sijen bleibe; daß die auf den Straßen sich vorfindenden rollenden Steine, besonders bei feuchter Witterung, wenn Räder über dieselben abgleiten, den ersteren eben so nachtheilig, als den Reisenden beschwerlich; und daß endlich nicht die auf einander gehäuften Steinmassen es seyen, welche die auf den Straßen zu verführenden Lasten zu tragen haben, sondern daß der natürliche Boden beidem, Steinbett und Lasten, zu widerstehen habe. Aus dem letztern Grunde wurde auf die Trockenlegung der Straßen sowohl durch die nöthigen Abzuggräben längs und unter den Straßen durch, als hinwieder den Rückhau der Waldungen, Auslichtung der Bäume und Zäunungen, Fernhaltung aller Baulichkeiten u. s. w. von den Straßenmarken seit dem Jahre 1822 die größte Sorgfalt verwendet, die

sämmtlichen Straßen auf einen halben Zoll Abfall per Schuh, auf flachen Stellen und längs sanfter Gebirgshalden, ob der Mitte an die beiden Seiten; den steilen Gebirgshalden entlang von dem äußern an den inneren Straßenrand; in tiefen Lagen und feuchten Orten durch Hebung der beiden Kanten, und an sonnigen und trockenen Stellen, durch Abtragung der Mitte und Anschüttung nach den Seiten, verflächt; bei den sämmtlichen neuen Straßenbauten dann der Kieslage bloß eine solche Dicke gegeben, um dem Durchdringen des Wassers selbst in der năssten Jahreszeit hinlänglich zu widerstehen.

Die seit dem Jahre 1822 nach obigen Ansichten ausgeführten neuen Straßenbauten zwischen Büren und Pieterlen über einen ganz flachen Lehmgrund von $\frac{3}{4}$ Stunden Länge; durch die Dorfschaft Dozigen; zwischen Bargen und Siselen, von einer guten Stunde Länge, wovon mehrere tausend Fuß selbst über das große Moos hinführen; die Straße zwischen Ins und Erlach, die Straße am Schwarzwasser, größtentheils auf nackten Sandfelsen erbaut; die verschiedenen neuen Straßenbauten, durch die Felsen des Münsterthales, und im Delsberger Thale, auch durch das Simmenthal und andere haben sich bestens bewährt, indem deren Unterhalt zu den früherhin mit außerordentlichen Kosten ausgeführten Kunststraßen, obgleich über den natürlichen Boden durchgehends anders nichts als ein Fuß stark Kies, wie solches die Gruben lieferten, ohne von Erde oder Sand gereinigt zu werden, aufgeführt worden ist, im gleichen Verhältnisse steht.

Dieses Verfahren, sowohl bei Anlegung neuer Straßen, wobei $\frac{4}{5}$ der früherhin auf dergleichen Arbeiten verwandten Kosten, ohne an Bequemlichkeit oder Dauerhaftigkeit etwas einzubüßen erspart worden, als bei der Unterhaltung, wobei das fleißige Entschlammen und die ununterbrochene Ausbesserung aller sich erzeugenden Vertiefungen, mit klein geschlagenem Stein,*) daß Ihrige zu schönen und bequemen Straßen beitragen,

*) Der große Nutzen des Zerschlagens aller größern Steine, welches schon durch die älteren Reglemente befohlen, aber selten ausgeführt

erprobte sich so sehr, daß nun die Straßen-Kommission im Jahre 1827 ihre sämtlichen Beamten mit dahn einschlagenden Instruktionen versehen hat, und bis zu dieser Stunde den Dienst nach denselben hat besorgen lassen, ohne für das Beste der Straßen, noch für die auf dieselben zu verwendenden Kräfte etwas Besseres wünschen zu können.

Die Hauptausbesserungen auf den Straßen machen sich durch das Frühjahr und Herbst, in der zwischen den Land-Arbeiten freien Zeit, durch die zum Unterhalte pflichtigen Gemeinden, welchen das Deffnen der Abzuggräben, das Entschlammen der Straße, das Rüsten des für die Ausbesserungen erforderlichen Gesteins durch Werfen oder Zerschlagen, so wie die sämtlichen Führungen obliegen, welches für das Land zwar weniger in eigentlichen Arbeiten, als in verlorner Zeit, auf Fr. 400,000 berechnet werden kann, während freilich das eigentliche Bedürfniß in baarem Gelde kaum auf die Hälfte dieser Summe steigen würde.

Diese Arbeiten werden unter der Leitung der obrigkeitlichen Wegknechte, und der Dorf- oder Gemeinds-Wegmeister besorgt; die obrigkeitlichen Wegknechte haben die weiteren Bedürfnisse durch den übrigen Theil des Jahres alles nach Instruktion zu besorgen.

Die Bedürfnisse für jeden Straßenzug werden durch die Amtsinspektoren bestimmt, bei größeren oder schwierigeren Arbeiten dem Kantonsstraßen-Inspektor zur fernern Untersuchung oder Verfügung bezeichnet, die kleineren Verbesserungen sofort durch die pflichtige Gemeinde oder die Wegknechte ebenfalls nach Instruktion ausgeführt.

Der Staat bestreitet dagegen die Bedürfnisse für alle Arten von Baumaterialien, so wie die Kosten aller Kunstarbeiten, Entschädigungen und dergleichen, leistet auch bei außerordentlichen

worden, hat sich endlich den Gemeinden einleuchtend gemacht, und die Operation selbst ist durch zweckmäßige Anleitung und Vorrichtungen jetzt merklich erleichtert.

Arbeiten und bei Grienankäufen freiwillige Beiträge an die pflichtigen Gemeinden.

Dem Kantons-Straßen-Inspektor liegt die Leitung und genaue Beaufsichtigung des gesamten Personals, die Inspektion aller Hauptstraßen und die Anordnung deren Unterhaltung ob. Derselbe hat ferner die Aussteckung neuer Straßenzüge, deren Inplanlegung und Kostenberechnung, auch deren Ausführung, so wie die seinen Dienst betreffenden Korrespondenzen ebenfalls nach Instruktion zu besorgen.

Auf die erstere hat derselbe bis dahin im Durchschnitt jährlich 120 bis 130 Reisetage verwendet, während die letzteren im Durchschnitt jährlich bei 1000 schriftliche Erledigungen zur Folge hatten. Derselbe steht in allen seinen Berrichtungen direkt unter der Straßen-Kommission, hat auch derselben über alles, was eine baare Auslage zur Folge hat, über jede Arbeit, die von der bestehenden Instruktion abweicht, Bericht zu erstatten, und derselben Weisungen und Aufträge einzuholen und in Vollziehung zu setzen.

Die Straßen-Kommission selbst verfügt über jede Arbeit auf den Hauptstraßen des Kantons, welche den Betrag von Fr. 200 nicht übersteigt. Für Arbeiten, welche diese Summe überschreiten, muß sie die Genehmigung des Kleinen Rathes auswirken. Ferner hat sie sich von der getreuen Pflichterfüllung aller ihrer Beamten und der im Unterhalt pflichtigen Gemeinden zu versichern, daher alle Hauptstraßen des Kantons, wie schon bemerkt, jährlich wenigstens einmal zu bereisen.

C. Wasserbauwesen.

Die ursprüngliche Aufgabe der Schwellenkommision bestand bei ihrer Einsetzung im Jahre 1805 hauptsächlich darin, die Aufsicht über diejenigen Gewässer zu führen, wo die Anlegung und Erhaltung von Wasserbauten dem Staat oblag. Nach und nach dehnte sich diese Oberaufsicht faktisch über alle Gewässer

des Kantons aus: noch entbehren wir aber einer Gesetzgebung, welche alle Verhältnisse dieses, für unser von so vielen und wilden Gewässern durchschnittenes Land, höchst wichtigen aber auch um so schwierigern Administrationszweiges auseinandersezte und regulirte.

Es lassen sich die seit dem Jahre 1814 theils ausschließlich von der Regierung, theils unter ihrer thätlichen Mitwirkung durch Beiträge unternommenen Wasserbauten unter drei Hauptrubriken bringen, nämlich:

- 1) Die Narkorrektion von Thun bis Bern;
- 2) Die Korrektion der Juragewässer, nämlich des Bielersees, der Aar und Zihl;
- 3) Die Korrektion der übrigen Gewässer, als der Saane bei Gümminen, Emme, Simme, des Tracht- und Alpbachs.

Narkorrektionen. Es liegt nicht im Vorwurfe des gegenwärtigen Berichts, die dem Jahre 1814 vorangegangenen Arbeiten zu Korrektion der Aar ausführlich zu entwickeln. Ein auf Veranstaltung der Behörde gedrucktes Memorial giebt darüber umfassende und gründliche Auskunft *). Es genügt hier zu bemerken, daß im Jahre 1811 auf Befehl der Regierung durch den dazu berufenen badischen Wasserbaumeister, Oberst Tulla, ein vollständiger Plan über die Senkung des Wasserspiegels des Brienzer- und Thunersees und über die Korrektion und Schiffbarmachung der Aar bis Bern ausgearbeitet wurde.

Die nöthigen technischen Vorarbeiten, um diesen Plan ins Werk zu setzen, fanden in den Jahren 1812 und 1813 statt. In den nächstfolgenden Jahren ward die Ausführung verschoben, jedoch für einen damit in Verbindung stehenden Schleusen- und Schwellenbau zu Thun eine Summe von Fr. 35,373 Rp. 97 verwendet.

Allein die neuen Verheerungen des Stromes, die Gefährlichkeit der Schiffahrt, ihre gänzliche Hemmung zu Zeiten lensten bald die Aufmerksamkeit der oberen Behörden wieder auf

*) Bericht der Schwellen-Kommission über die Korrektion der Aar von Thun bis Bern, Bern 1826. 4.

diesen Gegenstand. Manigfaltige Ausbrüche auf beiden Ufern bewogen die Regierung, im Jahr 1824, der Schwellenkommission einen besondern Kredit von Fr. 6000, welcher später noch um Fr. 5000 vermehrt ward, für die vorläufig nöthigste Hülfe anzuweisen, dabei aber nochmals den Grundsatz auszusprechen, daß infünftig alle größern Arbeiten nach dem Tulla-schen Plane gemacht werden sollten.

Jene obrigkeitliche Unterstützung wurde nun zu dem Versuch eines neuen Systems der Wasserbauten an der Aare verwendet; dessen Vorteile anderwärts bereits erprobt, aber an unsern Gewässern noch nicht angewendet worden waren.

Zwar hatte sich die Beschaffenheit des Strombettes seit dem Jahre 1811 so sehr verändert, daß der damals entworfene Bauplan des Herrn Tulla nicht mehr genau befolgt werden konnte, aber im Geiste desselben wurden die Arbeiten unternommen, die dringendsten Bauten in einem Gefahr drohenden Kessel bei der sogenannten Münsingertanne mittelst zweier Faschinen-Sporren, und unterhalb zu Schließung eines Durchbruches bei Hunziken mittelst einer starken Streichwehr von Faschinen, auf jenen Plan angepaßt, und in demselben Jahre ausgeführt.

Bei dem glücklichen Erfolge dieser Arbeiten und mit Ueberzeugung der Zweckmäßigkeit des eingeschlagenen Weges, trat diesemnach im Jahr 1825 die Schwellenkommission, dem erhaltenen Auftrage gemäß, mit einem Vortrage vor den Großen Rath und stellte darin vor, daß in den letzten Jahren das Narbett zwischen Thun und Bern sich verschlimmert, mehrere Einbrüche der Aar in die Ufergelände statt gefunden, und mehrere Schiffe verunglückt seyen. Diesen Uebeln abzuhelfen und für die Zukunft vorzubeugen, sey kein anderes Mittel vorhanden, als die schon am 6. December 1812 genehmigte, von dem Herrn Ingenieuroberst Tulla angerathene, zum Theil wirklich in Plan gelegte Korrektion der Aare von Thun nach Bern.

Die höchste Landesbehörde billigte diese Ansicht und beschloß: 17. Febr. 1825.

1) Den Korrektionsplan der Aare vom Ausfluß derselben aus dem Thunersee bis Bern vollständig ausarbeiten zu lassen,

um seiner Zeit dem Großen Rathen zur Genehmigung vorgelegt zu werden.

2) Denjenigen Theilen dieser Korrektionen, der bereits entworfen und in den Plan gelegt worden ist, nämlich vom Einflusse der Gürben in die Aare bis zum Schüzenfahr unterhalb dem Thalgrat zu genehmigen, und die Ausführung derselben der Schwellenkommission zu übertragen.

3) Zu den Kosten der ganzen Unternehmung auf einen jeweilen in der Wintersitzung über den Fortgang der Arbeiten zu erstattenden Rapport, je nach den Umständen einen angemessenen Geldbeitrag zu bewilligen; so zwar, daß auch die schwellenpflichtigen und bei der Aarkorrektion besonders interessierten Gemeinden und Partikularen in diesem Flußrevier zu den daherigen Arbeiten, unter behöriger Berücksichtigung ihrer ökonomischen Lage und Verhältnisse, mit Leistung von Tagwerken und durch Lieferung von Schwellenmaterial mitzuwirken haben.

4) Ueber alle diese Leistungen solle zum Behuf einer künftigen Abrechnung und Ausgleichung eine genaue Kontrolle geführt werden.

5) Endlich wurde zu Ausführung der vorenthaltenen Anordnungen die Schwellenkommission autorisiert, die erforderlichen Ingenieurs einzuberufen, anzustellen und zu entschädigen; so wie auch die angemessenen Vorschriften über den Gang der Arbeiten zu ertheilen, und die nöthige Aufsicht anzuordnen.

Dieses souveraine Dekret ist die Basis und Richtschnur, nach welcher bisher die Korrektion der Aare mit Erfolg ist betrieben worden. Für die Leitung der Arbeiten stellte die Kommission, Kraft ihrer Vollmacht, sofort einen dirigirenden Ingenieur in der Person des jetzigen Sappeurhauptmanns Haag an, der am Rhein sich die nöthigen Vorkenntnisse zu dieser beschwerlichen Stelle erworben hatte und dieselben seither auf die befriedigendste Weise dadurch bewährte, daß die von ihm erbauten Werke insgesamt den beabsichtigten Zweck erreichten.*)

*) Da seine Anstellung bisher nur temporär war, so ward ihm ein

Unter seiner unmittelbaren Anordnung und der thätigen Aufsicht des Präsidenten der Kommission wurde in sechs Campagnen, vom Jahr 1825 bis 1830 das Stromrevier zwischen dem Schützenfahr und der Hahlen vollständig korrigiert; d. h. dem Flusse das planmäßige Bett auf eine Normalbreite von höchstens 160 Fuß angewiesen; auch der wichtigste und kostbarste Theil der Arbeiten zwischen der Hahlen und der Gürben ist vermittelst Anlegung der bedeutenden Werke am Ausflusse der Leztern in die Aar allbereits vollendet. Eine oder höchstens zwei Campagnen werden hinreichen, um den Rest der Bauten aufwärts bis zur Hahlen zu beendigen, und somit ein vollständig korrigiertes Aarrevier zwischen dem Schützenfahr und dem Ausflusse der Gürbe zu erhalten. Es hat dieses Revier bei nahe auf allen Stellen bedeutende Schwierigkeiten dargeboten, und weil wegen der mehrentheils flachen Ufer Alles mit Faschinen gebaut werden mußte, einen gegen die anderen Strecken verhältnismäßig größern Kostenaufwand erfordert.

Die beiden Hauptzwecke, welche dem ganzen Unternehmen zum Grunde lagen, finden sich in dem korrigierten Stromtheil wirklich beinahe vollständig erreicht. Nicht nur werden durch die sehr stark angelegten, zum größern Theil vollendeten Wuhren, die besonders bei Belp und Hunziken bisher von beständigen Einbrüchen heimgesuchten Ufergelände vor künftigen Überschwemmungen gesichert, sondern es sind auch ansehnliche Strecken Landes dem Wasser abgewonnen, und großentheils mit Schwellenzeug angebaut worden. Auch die Schiffahrt ist nunmehr auf diesem Gebiete sicher gestellt, und ihr auf dem eigens dazu angelegten Hinterdammme des linken Ufers ein bequemer

Taggeld von Fr. 8 täglich, nebst Reisetaggeldern von Fr. 6 im Schwellenrevier und Fr. 10 außerhalb desselben zugesichert. Die Errichtung der Stelle eines Wasserbaumeisters war schon am 8. Mai 1829 vorgeschlagen, allein wegen der im Wurfe liegenden Vereinigung des Bau-, Straßen- und Schwellenwesens verschoben worden.

Reckweg für die stromaufwärts gehenden Schiffe angewiesen worden.

Wegen der bereits angeführten Ursachen steigen die auf dieses Unternehmen verwandten Summen ziemlich hoch an. Sie belaufen sich in den Jahren 1824—1830 für den Staat auf

	Fr. 276,261 Rp. 77
Beiträge der Gemeinden und Privaten „	87,615 „ 04
Zusammen „	363,876 „ 81

Es hat also die Standeskassa drei Biertheile der Gesamtkosten bestritten und die beitragenden Gemeinden während mehreren Jahren durch verhältnismässige, zusammen Fr. 11,300 betragende Vorschüsse erleichtert. Gemäss dem §. 4 des obangeschöhrten Dekrets ward über die Beiträge der Gemeinden und Privaten eine genaue Kontrolle errichtet und geführt, um bei einer endlichen Abrechnung das Guthaben eines Jeden ausmitteln zu können.

Diese Beiträge wurden jedes Jahr bei Devisionierung der Campagne bestimmt, und als Maßstab bestmöglich sowohl die schon gemachten Leistungen als dasjenige Interesse angenommen, welches die anstoßenden Gemeinden bei dem auszuführenden Korrektionsheil hatten. So wie das Korrektionswerk sich weiter hinauf oder herab erstreckt hätte, wären auch die obern und untern Ortschaften in höherm Maß, als bisher geschah, angelegt worden. Diesem System gemäss ist von der Stadt Bern der erste Beitrag mit Fr. 9000 im verflossenen Jahre geleistet worden.*^{*)}

Sobald obgedachter Korrektionsstrich vom Schützenfahr bis zur Gürbe vollendet gewesen, wäre vorschriftgemäß auch zur Korrektion der übrigen Linie von Thun bis Bern geschritten worden. Die technischen Vorarbeiten sowohl dazu, als auch zu Verbesserung des Flussbettes durch das Meiringenthal, welche gleichfalls durch die wiederholten Einbrüche bei Hausern immer drin-

^{)} Für den Detail und das Technische der ausgeführten und projektierten Arbeiten wird auf die Beilage Nro. LV. verwiesen.

**) S. die Uebersicht sämtlicher Kosten in Beilage Nro. LVI.

licher wird, sind getroffen: sie konnten nebst dem Plan und Kostenanschlage der Regierung noch nicht vorgelegt werden, weil anderweitige Geschäfte seither das mit Abfassung des Rapports beauftragte Mitglied der Schwellenkommission an der Ausarbeitung verhinderten.

Allbereits hat ein Punkt der noch nicht korrigierten Linie, nämlich die sogenannte Uttingfluh und die gegenüber liegenden Kiesenschwellen durch die Gefahr, mit welcher daselbst die Schiffahrt verbunden ist, die Aufmerksamkeit der Regierung in solchem Maß auf sich gezogen, daß sie schon dermalen eine Summe von Fr. 2400 ausgesetzt hat,* um daselbst, obgleich die Gemeinden Kiesen und Uttingen schwellenpflichtig sind, auf Kosten des Staates diejenigen Bauten anzulegen, welche die Schiffahrt gefahrlos machen sollen, ohne über die Frage einer allfälligen künftigen Korrektion in dortiger Gegend zu präjudicieren.

Den flachen Ufergeländen, mehr als der Schiffahrt, gefährliche Stellen bietet der nämliche Strom in seinem weitern Laufe unterhalb der Hauptstadt, durch die Amtsbezirke Alarberg und Büren dar, insbesondere bei Lyß, Meienried, Schwadernau und Dozigen. Allein verschiedene Umstände haben zum großen Bedauern der Schwellenbehörde bis dahin eine gründliche Abschüsse verhindert. Ueberall erfordert nämlich die Lokalität sehr bedeutende Bauten. Einzeln angelegt würden dieselben ihrem Zwecke nur unvollständig entsprechen. Und eine umfassende Korrektion von Alarberg bis unterhalb Büren auf den heutigen Tag ins Werk zu setzen, dazu reichten die Hülfsmittel der betreffenden Ufergemeinden nicht hin; und die Kräfte des Staats wurden durch die beträchtlichen Arbeiten der Alarkorrektion oberhalb Bern dermaßen in Anspruch genommen, daß zu einer gleichzeitigen Korrektion des untern Laufes weder diejenigen Beischüsse noch diejenige unmittelbare Leitung und Aufsicht verheißen werden kon-

*) Ein Beschuß des Grossen Raths vom 11. Mai 1830 hatte autorisiert, bis auf Fr. 8845 für diese Arbeiten zu verwenden, die indessen fürs erste nicht eine solche Summe erforderten.

ten, welche die Ausdehnung und Kostbarkeit des Unternehmens erfordert haben würde. Wohl aber sind alle technischen Vorarbeiten, wie Vermessung und Aufnahme von Plänen auf Befehl der Regierung getroffen worden und liegen zu künftiger Verfügung bereit. Auch sind an denjenigen Stellen, wo eine augenscheinliche Gefahr drohte, wie bei Büren, Bütigen &c. die zweckmäßig erachteten Bauten unter obrigkeitlicher Leitung angelegt worden.

Der Kommission ist nicht entgangen, mit welchen Schwierigkeiten die Durchführung einer so umfassenden Arbeit, wie die Korrektion des Aarstroms zu kämpfen hat. Nur beharrliche Ausdauer und Festhaltung an einem wohlberechneten Plane können diese Schwierigkeiten in einer Reihe von Jahren überwinden. Die Leistungen der Betheiligten müssen aus der Ueberzeugung hervorgehen, daß der angenommene Plan zweckmäßig sey, und hierseits hat man nichts vernachlässigt, um diese Ueberzeugung zu begründen.

Korrektion der
Flüsse.

23. Nov. 1816.

Schon seit einem Jahrhunderte hatten die Ueberschwemmungen des Bielersees, der Aar und der Bihl in dem Seeland die Aufmerksamkeit der Regierung auf sich gezogen. Als erst bei der Vereinigung des in jenen Gegenden angrenzenden Bisthums Basel ein planmäßiges Einschreiten möglich ward, legte die Schwellenkommision einen gedruckten, auf die Ansichten des Ingenieurobersten Tulla, welcher dazu eigens berufen worden, sich gründenden Bericht *) über die zu treffenden Korrektionsmittel der Regierung vor. Die Gesamtkosten wurden auf heiläufig zwei Millionen berechnet und verhältnismäßige Resultate vorausgesehen.

Da dieser große Plan die Lieferlegung des Neuenburger- und Bielersees als Basis aufstellte, mußten mit den Nachbarständen Freiburg, Waadt und Neuenburg Unterhandlungen angeknüpft werden, um sie zur Theilnahme an dem kostspieligen Unterneh-

*) Bericht der Schwellenkommision über die Aar, Bihl, den Murtten-, Neuenburger- und Bieler-See, 1816.

men einzuladen. Die Unterhandlungen zogen sich in die Länge und führten zu keinem erwünschten Ergebnis.

Es wurde daher der Antrag gemacht, daß einstweilen von 24. Dez. 1817. unserm Kanton allein eingeschritten werde, und ein Projekt ausgearbeitet, um mit Verlassung des alten Zihlbettes für diesen Fluss einen Kanal vom Pfeidtwald bis nach Meienried zu graben, dessen Kosten auf Fr. 280,000 angeschlagen wurden. Der Große Rath wollte aber in dieses Projekt, als einen Theil des Ganzen ausmachend, nicht eintreten, ohne die Vorschläge des Herrn Tulla in ihrer ganzen Ausdehnung genauer zu kennen; dieses konnte damals nicht erhalten werden und es wurde der Angelegenheit während mehreren Jahren keine weitere Folge gegeben. Für die Vorarbeiten waren Fr. 26,000 angewiesen worden. 1816 bis 1818.

Im Frühjahr 1823 ward in Folge neuerdings eingetretener Ueberschwemmungen wieder eine Kommission niedergesetzt, die den Auftrag zu neuen Untersuchungen erhielt, und nach Berathung des Herrn Oberstlieutenants Hegner einen umfassenden, ebenfalls im Druck erschienenen Bericht an den Großen Rath erstattete.*). Derselbe beschloß nun: Es sollen über die 16. Juni 1824. verschiedenen Theile der nothigen Korrektionen Projekte mit beigefügten Berechnungen der Kosten vorgelegt und vor Allem aus unter Mitwirkung der interessirten Gemeinden die Ausmündung des Bielersees in die Zihl und die Berichtigung des Ausflusses der Scheuſ in den ersten vorgenommen werden.

Mit dem dafür ausgesetzten Kredite von Fr. 40,000 wurde, nebst den nothwendigen Vorarbeiten für oben erwähnte Projekte, einerseits die durch Anschwemmungen und Ablagerung großer Bänke von Scheuſgeschieben verengt und seicht gewordene Mündung der Zihl bei Nydau erweitert und geräumt; andererseits für den Ausfluß der Scheuſ in den See ein mit Schleusen versehener Kanal gegraben, der eine Länge von 6800 Fuß bei einer Breite von 30 bis 40 Fuß auf dem Grundbette hat. Seine Bestimmung, das früher in die Zihl geworfene Geschiebe der Scheuſ in den See abzuführen und den jährlich wiederkeh-

*) Bericht der Kommission für die Flussverbesserungen im Seeland. 1824.

renden Ueberschwemmungen derselben abzuheissen, wurde erreicht. Die Gesamtkosten betrugen Fr. 38,000, woran die Stadt Biel und verschiedene Partikularen Fr. 18,600 zu bezahlen hatten, seither aber einigen Nachlaß auswirkten.

In Folge der oben gedachten neuen Untersuchungen wurde auch ein Projekt zur Korrektion des Laufes der Zihl von Nidau bis nach Meienried mit Beibehaltung des größten Theils ihres jetzigen Bettos ausgearbeitet und der Entwurf einer andern Arbeit zu Erleichterung des Abflusses des Neuenburgersees in den Bielersee angefangen. Zudem wurden Schätzungen über den durch Korrektion der Zihl und der Aare von Aarberg bis Büren zu erhaltenden Mehrwerth des Landes gemacht, welcher zufolge derselben für die Amtsbezirke Nidau, Erlach und Büren, ohne das auf den Flüßbetten zu Gewinnende in Ansatz zu bringen, sich auf Fr. 830,000 belaufen würde.

Dies ist der Standpunkt, auf dem sich gegenwärtig die Korrektion der Juragewässer befindet. Die verschiedenen Vorarbeiten können zu jeder Zeit wieder aufgenommen werden. Zur Ausführung der größern Projekte ist aber die Mitwirkung der benachbarten Kantone nöthig, und diejenige der kleinern Entwürfe unterblieb, theils wegen der geringen Bereitwilligkeit der dabei interessirten Gemeinden und Partikularen zu Beiträgen an die Kosten, theils wegen der beträchtlichen Ausgaben der Regierung für die seit dem Jahre 1824 an der Aar zwischen Thun und Bern gemachten Arbeiten.

Saane bei Gümminen. Der fehlerhafte Thalweg der Saane bei Gümminen hatte im Jahre 1826 zur Folge, daß das äußerste Joch der Brücke rechter Hand zu Gümminen gegen den sogenannten Kreuzgarten vom Wasser unterwaschen, und der Rost ganz entblößt war.

Um dieses Joch und den Theil der darauf ruhenden Brücke vor dem Einsturze zu sichern, boten sich zwei Mittel dar: ohne die Kosten einer Nothbrücke einen Aufwand von wenigstens Fr. 20,000 erforderte; das andere durch Anlegung solcher Wasserbauten, welche die Wiedereingriennung des schadhaften Pfeilers herbeiführen sollten.

Wegen der größern Wohlfeilheit dieses letztern Plans,

und weil ohnedies zu Verhütung des Durchbruchs der Saane gegen Kleingümminen eine Korrektion des Stroms auf eine Strecke von 4000 Fuß obenher der Brücke dringlich war, beschloß der Große Rath, für diese beiden Zwecke eine Summe 3. Sept. 1827. von Fr. 10,500 auszugezen.

Die Arbeiten wurden im Jahre 1828 beendigt, und ihr Resultat entsprach ganz der Erwartung, indem sich nicht nur der entblößte Brückpfeiler in Kurzem und vollständig wieder verlandete, sondern auch die Gefahr des gedrohten Durchbruches durch das neue Bett, welches der Fluss sich eingrub, beseitigt wurde.

Da des Gesamtausgeben des Staats nur Fr. 9587 Rp. 92 1. April 1829. betrug, *) so beschloß die Regierung, von dem Ueberschusse eine Summe von Fr. 800 unter die ärmeren Angehörigen der in jener Gegend schwellenpflichtigen Gemeinden Ferembalm, Bernerisch Kerzerz und Mühleberg, welche sich sehr bereitwillig erzeigt hatten, zu vertheilen, welches im Jahre 1829 auf eine der Billigkeit und den geleisteten Tagwerken angemessene Weise geschah.

In den letzten Zeiten machten zweimal, in den Jahren 1824 und 1829, Wassergrossen der Emme, in Folge welcher dieselbe bei Lüzelstüh einen Ausbruch drohte, die Anlegung von Bauten nothwendig, die zusammen den Staat eine Summe von Fr. 2886 Rp. 23 kosteten. Der Zweck dieser Arbeiten, welcher sich gegenwärtig vollständig erreicht befindet, geht dahin, nicht nur den anstoßenden, reichhaltigen Wässerbach der Brandisdomaine, und die Liegenschaften mehrerer Landbesitzer, sondern auch die Straße nach Suniswald, die Brücke und das gleichfalls bedrohte Wirthshaus zu Lüzelstüh vor einem Durchbruche sicher zu stellen.

Diese Bauten bestehen in einer langen Streichschwelle, einer neuen Einfassung des Wässerbachs, und einem Querdamme zu

*) Worin freilich die in den Jahren 1829 und 1830 für Herstellung einiger beschädigten Werke verwendete Summe von Fr. 1520 nicht begriffen ist.

Beförderung der Verlandung zwischen dem Wässerbache und der Streichschwelle.

Trachtbach.

Die früheren, fast jährlich wiederkehrenden Ueberschwemmungen des Trachtbachs, und der Schade, welchen namentlich diejenige vom 2. November 1824 in den Gemeinden Hochstetten und Brienz anrichtete, führten zu der Ueberzeugung, daß denselben durch nichts anders als durch Anweisung eines neuen Bettes vorgebogen werden könne.

Wegen der Armut jener Gegenden übernahm der Staat sämtliche Kosten mit alleiniger Ausnahme der Gemeindwerke.

2. Mai 1825. Mit einem Kostenaufwand von Fr. 4400, welche die Erkanntnisse der obersten Landesbehörde anwiesen, ward das alte Bachbett aufgeräumt, ein Felsenkopf gesprengt, und ein neues Bett in einer Länge von 1171 Fuß gegraben, und Kunstgemäß mit Steinen eingefaßt, welches nunmehr das sonst so regellose Waldwasser in seinen Schranken hält, um jene Gegenden, wenigstens auf eine Zeitlang, von einem furchtbaren Feinde zu befreien verspricht.

Alpbach.

Eine ähnliche Bewandtniß hatte es mit dem noch ungleich gefährlicheren Alpbach im Thale Meyringen. Nachdem schon früher die Landschaft schirmende Vorschriften und einen Beitrag von Fr. 388 zu Herstellung der diesen Bach auf seinem rechten Ufer eindämmenden Mauer erhalten, ist seither dessen verheerenden Ausbrüchen ein neuer Steindamm, von 1190 Fuß Länge und bis 12 Fuß Höhe, auf dem rechten Ufer, von der Felswand bis zum Einfluß des Mühlbachs entgegengesetzt worden; wobei die Regierung durch Anstellung von Bachvögten die zweckmäßige Leitung eintreten ließ, einige Steuern an die Eigentümer der gefährdeten Liegenschaften entrichtete, auch die 7. Sept. 1827. Kunstarbeit mit Fr. 1100 übernahm. Eine gründliche Abhülfe läßt sich indessen nur von größeren Arbeiten erwarten, welche die Kräfte der Landschaft fast übersteigen würden.

Korrektion der Simme bei der Lenk.

15. Sept. 1823. Um von der Thalschaft Lenk die wachsenden Verwüstungen der Simme abzuwenden, ward in Folge eines Regierungs-

beschlusses sowohl ein Nivellement als auch ein Situationsplan

des Geländes oberhalb der Lenk bis zum Dorfe mit einem Aufwande von Fr. 500 aufgenommen und ausgearbeitet.

Die Ausführung der eigentlich bedeutenden Bauten fand bis dahin noch nicht statt, weil diese Korrektion weniger dringliche Nothwendigkeit zeigte, als die kurz darauf angefangenen Arbeiten an der Aar und andern Gewässern.

Durch die Wassergröße des Sommers 1829 hatte die obrigkeitliche Schwellen im sogenannten alten Platz zu Aarberg so bedeutend gesunken, daß eine ungesäumte Reparation derselben nothwendig ward.

Schwellen zu
Aarberg.

In Folge der durch den Ankauf des Zolles und der Brücke zu Aarberg im Jahre 1414 übernommenen Schwellenpflicht trug die Regierung alle Kosten, mit alleiniger Ausnahme des Schwellenmaterials, welches der Stadtmagistrat zu Aarberg kraft haftender Verpflichtung aus den dortigen Reisgründen zu liefern hatte. Die auf den Staat fallenden Kosten beliefen sich auf Fr. 2297 Rp. 34.

Von 1814—1830 ist für das Schwellenwesen, mit Ausschluß der durch besondere Kredite angewiesenen Summen für die grösseren Arbeiten der Aar-Korrektion, an den Turagewässerit, an den Schleusen zu Thun und an der Saane bei Gümminen, ausgegeben worden Fr. 77,537 Rp. 63, ungerechnet Fr. 10,304 Rp. 13 obrigkeitliche Beiträge an schwellenpflichtige Gemeinheiten, und ohne die technischen Vorarbeiten und die Büreaukosten in Ansatz zu bringen. Die Schleusen zu Thun sammt Zugehör erforderlichen einzig nebst der hievor für ihre neue Aufführung berechneten Summe, über Fr. 8500 für Unterhalt und Herstellung.

