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: 12.12.2025

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

8.

Deffentliche Arbeiten.

In der Aussührung der zu öffentlichen Zwecken bestimmten Werke hat sich die Vernische Regierung von jeher ausgezeichnet. Die Kirchen, Spitäler und Kornmagazine der Hauptstadt, die Landstraßen nach dem Aargau und durch die Waadt, der neue Lauf der Kander 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 Eiser und Erfolg fortgesetzt, und zumal auf die Einrichtung der Amtssitze und Pfarrwohnungen, so wie für die Verschönerung des obern Theils der Hauptstadt und die Dessnung neuer Gebirgspässässen Theils der Hauptstadt und die Dessnung neuer Gebirgspässässen.

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

9. Jan. 1831.

^{*)} Schon 1821 war der Antrag gefallen, die Attribute der Bau=, Straßen= und Schwellen=Kommissionen, wegen der nahen Ber= wandtschaft der Arbeiten, welche nicht selten, besonders bei Fluß= und Brückenbauten ineinandergreisen, zu vereinigen, und unter eine einzige obere Behörde zu stellen. Man hoffte von einer solchen Einrichtung größere Einfachheit und Schnelligkeit des Geschäftganges und selbst Ersparniß der Kosten in Hinsicht der, in der Regel zwar nicht zahlreichen, Kommissional=Reisen. 1829 wurde dieser Antrag, verbunden mit der Ausstellung eines topographischen Büreaur, erneuert und von der Regierung beifällig

A. Eigentliche ober Sochbauten.

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

Stellung.

Der dieser Behörde angewiesene Geschäftskreis war folsgender:

- 1) Beaufsichtigung, Unterhalt, Ausbesserung, Herstellung Geschäftskreis. und Erneuerung der obrigkeitlichen, hienach naher bezeichneten Gebäude sammt deren Zubehörden, und der auf den Hauptsstraßen 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 koncesssonirte Meister der, im Jahre 1818 zum Besten des Publiskums von der Regierung an sich gekauften vorzüglichen Sandssteinbrüche auf der Stockeren, Gemeinde Bolligen, zu welchen zu diesem Ende, eine bequeme Fahrstraße angelegt wurde. Fersner: Leitung und Beaufsichtigung des errichteten Kalkschiefersplattenbruches zu Goldswyl am Brienzersee und des Tufssteinsbruches zu Leuzigen, Oberamts Büren.
- 3) Aufsicht über die Komptabilität des Baus Departements, Untersuchung und Passation der jährlichen oberamtlichen Bausrechnungen und der jährlichen Generals Baurechnung ihres Kassasund Rechnungsführers.

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

Ginrichtung.

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

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

3u Eingabe der nicht durchaus dringenden Gegenstände 8. Jan. 1806. von den Oberämtern, waren durch das Baureglement zwei Epochen bestimmt; nämlich der Monat März für die geringfüs gigeren, über die sofort verfügt werden konnte, und der Mos nat August für die bedeutenderen Bauarbeiten, die eine nähere Untersuchung erforderten und über welche der Baus Kommission

Rostens halber der Entscheid nicht zustand.

Zu gehöriger Beaufsichtigung der obrigkeitlichen Gebäude und zu Untersuchung der eingegangenen Baubegehren war der ganze Kanton in funf Baus Departemente eingetheilt und jedem Mitgliede der Baus Kommission eines derselben speziell überstragen.

Diese Departemente waren:

- 1) Die Stadt Bern, jeweilen unter der Aufsicht des Pråssidenten.
- 2) Uechtland und Seeland, enthaltend die Oberämter Bern, ohne die Stadt, Laupen, Seftigen, Schwarzenburg den Theil des Oberamtes Thun auf dem linken Aarufer, Aarberg, Erlach und Büren.
- 3) Emmenthal und Ober-Aargau, bestehend aus den Oberamtern Konolfingen, Trachselwald, Signau, Fraubrunnen, Burgdorf, Wangen und Aarwangen.
- 4) Oberland, bestehend aus dem Theil des Oberamts Thun auf dem rechten Narufer, Nieders und Obers Simmenthal, Saanen, Frutigen, Interlacken und Oberhable.
- 5) Leberberg, bestehend aus den Oberämtern Rydau, Courtlary, Munster, Delsberg, Pruntrut und Freibergen.

Im Verlaufe von vier Jahren sollten sämmtliche obrigkeits liche Gebäude wenigstens einmal vom betreffenden Departes ments-Kommittirten besichtigt und untersucht werden; und das mit alle Mitglieder sämmtliche bedeutendere Gebäude kennen lernten, wechselten sie nach Verlauf von vier Jahren Departes ment.

Alle Baubegehren von Seiten der Bewohner und Nutniefser obrigkeitlicher Gebäude wurden, ausgenommen zu Bern, wo sie direkt an die Ban » 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 Ban » Inspektor hinsichtlich der Zweckmäßigkeit der betreffenden Arbeiten, der Quantität der Materialangaben und der Billigkeit der Preisansäße untersucht worden. Mit den größeren, über bedeutende Arbeiten, in der Hand, untersuchten die Kommittirten die betreffenden Gebäude ihres Departements und erstatteten der Ban » Kommission Bericht, woraushin entsweder Beschluß genommen oder der Antrag an höhere Behörde Beschluß gemäß gemacht wurde.

Die Bauarbeiten wurden, weitaus des größten Theile, verdingsweise an die betreffenden Handwerker hingegeben, bei neuen Gebäuden aber Konfurrenz eröffnet; bei der Wahl aus den Konkurrenten für die verschiedenen Arbeiten indeß, mehr noch auf Zuverlässigkeit des Arbeiters als auf die Riedrigkeit der Preise Rucksicht genommen. Die Bau & Kommission hat auch den Versuch gemacht, neue Bauten durch Mindersteigerung an den Wenigstfordernden gang zu verdingent. Sie hat sich dabei aber nicht wohl befunden und dieses Verfahren spåter ganz aufgegeben, weil wegen der Unmöglichkeit gehöriger Untersuchung und wegen allzugroßer Nachsicht meistentheils schlechte Arbeit heraus fam, und nach wenigen Jahren viel zugesett werden mußte, ohne jedoch die Solidität solcher Gebäude zu erreichen, die unter ihrer unmittelbaren Aufsicht verdingsweise ausgeführt wurden. Reine, einigermaßen bedeutende Bauarbeit wurde ausbezahlt, sie sen 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 Nastur der Sache gestatteten, wurde das erforderliche Holzwerk aus den obrigkeitlichen Waldungen bezogen, und dabei, so wie bei Beziehung der übrigen Baumaterialien, so viel möglich, jesterzeit auf Schonung der Fuhrpflichtigen Rücksicht genommen.

Bei bedeutenden Bauten erhielten letztere meistens auf Nachwers ben 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 bescheitener Wünsche für angenehme Wohnungen, aber Zurückweisung jeder Ansprüche auf Luxus und eitein Auswand; alles mit steter Besobachtung 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 ausmerksamen Beobachters der obrigkeitlichen Bau-werke, der unsern Kanton bereiset.

Ueber Anordnung von gewöhnlichen Bauarbeiten und größern Bauten waren den verschiedenen Behörden folgende Komspetenzen zugetheilt:

- 1) Die Oberamtmänner waren befugt und angewiesen, den gewöhnlichen Unterhalt der Dachungen und Brunnen von sich aus anzuordnen und zu bestreiten, überdieß jährlich auf den Amtssitz und dessen Zubehörden Fr. 50, für die übrigen Gesbäude aber Fr. 25 zu verwenden. Höher gehende Bauerfordersnisse mußten sie, mit Angabe der allfälligen für das betreffende Gebäude bereits verwendeten Kompetenzauslagen, an die Baus Kommission zur Verfügung weisen.
- 2) Der Bau « Lommission stand die unbedingte Verfügung über alle bedeutenderen Dach » und Brunnarbeiten und die Ansordnung aller Bauarbeiten zu, die für einen Satzusammenges hörender Gebäude Fr. 200 nicht überstiegen. Was höher gieng mußte, mit Beifügen der in demselben Jahre für das nämliche Gebäude oder den nämlichen Gebäudesatz getroffenen Verfügunsgen, dem Kleinen Rathe zum Entscheid 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 Rathe 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 Aarbergerthors und des Zuchthausbaues begriffen waren. Dies fer Voranschlag blieb gewöhnlich über dem Betrage der wirklis chen Ausgaben, welche im Durchschnitte jahrlich, obige Ausnahmen ungerechnet, nicht hoher anstiegen als Fr. 111,000.

Gegen unbefugte, nicht autorisirte Anordnung von Bauarbeiten, sen es durch die Rugnießer obrigkeitlicher Gebaude selbst, sen es durch die Behörden und gegen Ueberschreitung der Rompetenz durch diese lettern, war schon ursprünglich durch das Baureglement, und murde spåterhin wiederholt durch Verordnungen 5. mars 1824. der Regierung Vorsehung gethan, so daß Nutnießer wie Behörden die daherigen Auslagen, wo nicht ganz, doch zum Theil zu tragen oder långere Zeit an sich zu behalten hatten. Diese Berordnungen wurden um so strenger gehandhabt, je hoher die widerhandelnde Person oder Behörde stand.

Kur ihre Arbeit und Verantwortlichkeit war die Bau = Kom= mission unbesoldet; jedes Mitglied und der Bau - Inspektor bezogen fur jeden vollen Reisetag in Angelegenheiten des Departements ein Taggeld von Fr. 16. — Der Bau-Inspektor, seit mehr als dreißig Jahren in diesem Kache angestellt und demselben durch seine Renntnisse, wie durch seine Erfahrung, vollkommen gewachsen, erhielt aus dem jahrlichen 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 jahrlich besoldet; ihm hatte, so menig als den übrigen Beamten, der Zuwachs von Geschäften durch die Vergrößerung des Kantons eine Gehaltszulage verschafft.

Das Bau-Departement bezog seinen Geldbedarf durch die Dberamtmanner fur die Bauten auf den Oberamtern; durch ben Sefretair fur die Bauten in der Stadt Bern direft aus der Standes Raffa. Den Oberamtmannern wurde der Ausgebens, betrag ihrer Baurechnungen — Einnehmen hatten dieselben keines als zufälliges von verkauften Gebäuden oder Baumaterias lien — nach Passation ihrer Baurechnungen vermittelst einer Unweisung der Bau-Kommission auf die Standes-Kassa versgütet. Nach Passation der General Baurechnung durch den Finanzrath wurde der Definitiv-Saldo bilanzirt.

Bauwerke.

Unter dieser einfachen Verwaltung wurden in den siebenzehn Jahren von 1814 bis 1830 im Ganzen für Baukosten aus der Staatskassa ausgelegt: Fr. 2,358,741 Rp. $96\frac{1}{2}$, oder durchschnittlich auf ein Jahr Fr. 138,750. Von dieser Gesammtssumme fallen auf die sogenannten:

Totale. Durchschnitt pr. Jahr.

1) Civilbauten . . Fr. 1,674,359 Rp. 12½ Fr. 98,491 Rp. 80

2) Auf Bauten an Kirschen und Pfarrges

båuden . . . " 558,165 " 73 " 32,833 " 60

Direfte Baufosten . Fr.2,232,524 Rp. 851/2 "131,325 Rp. 40

3) Auf die Rubrik der indirekten Baukosten, als da sind Besoldungen und Vakationen der Werkmeister, Taggelder der Baukommission, Plane und Bureau-

fosten . . . " 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 Firsten und andere Gebäude.*)

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

^{*)} Die Beilage Nro. XLIX. enthält ein Verzeichniß der größern obrigfeitlichen Gebäude.

^{**)} Gine nähere Uebersicht, nach den verschiedenen Klassen der Gebäude gemährt die Beilage Nro. L.

1)	Die erste Halfte, und ein großer T	heil	der	zwe	iten, des	
	neuen Zuchthauses zu Bern, um .	•		Fr	. 328,000	
2)	Das Aarbergerthor zu Bern	•		"	90,000	
3)	Die Veterinair : Anstalt zu Bern .	٠		17	23,895	
4)	Die Aarbrucke zu Buren	•		77	25,000	
5)	Die Emmenbrücke zu Batterkinden .	٠		77	12,000	
6)	Die Kirche zu Wangen	•		"	15,037	
7)	Das Pfarrhaus zu Hindelbank	•		2)	17,287	
	Das Pfarrhaus zu Burglen				14,638	
9)	Die Amtsschreiberei zu Frutigen	•		"	15,702	
	Der Stadt Thun murde fur Bauten					23. D

Der Stadt Thun wurde für Bauten an dortiger Kreuzgasse 23. Des. 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 Kampse 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 aussührten, mit reichlichen Beisteuern unsterstützt worden.

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

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

Erbauung von neuen Pfarrhäusern zu Bremgarten, Obersbalm, Kallnach, Teuffelen, St. Stephan und Schwarzenegg.

Erbauung von Amtsschreiberei Bebäuden für die Amts, bezirke Aarberg, Courtlary, Konolfingen, Münster, Nidau, Pruntrut, Seftigen, Obersimmenthal.

Erneuerung der Zihlbrucke zu St. Johannsen, einer der

Narbrucken zu Unterseen, der Scherzlingen: und Sinibrucken zu Thun, der Zulgbrucke bei Thun.

Der Ban eines Flugels an das Zeughaus zu Aufnahme ber Bureaux der Militairbehorden, eines neuen Kaufhauses, einer neuen Raserne. Berbefferung 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 Wurde der Republik angemessen, sondern sogar in mancher Hinsicht mahres Bedürfniß gewesen ware, und vieles zur Beforderung der Regierungsgeschäfte beigetragen hatte, dennoch aber dem hohern und dringenbern Bedürfnisse besserer Zuchtanstalten nachgesett wurde; für die zu letteren erforderlichen, zum größern Theil bereits, wie Sievor 6. 174. anderswo gemeldet, ausgeführten und bewohnten, zum fleinern Theil aber im Bau begriffenen Gebaude, ist eine Summe von Fr. 550,000 ausgesett, und davon, wie oben angegeben, bis Ende 1830 verwendet worden Fr. 328,062.

B. Strafenbau.

Strafenwesen vor 1814.

Es ist schon in dem Berichte über das Zollwesen gemeldet worden, daß die Straßen unter der Aufsicht der Zollfammer standen, welche auch in letter Instanz über Zoll = und Strafen = sachen urtheilte. Ihre Aussicht erstreckte sich indessen nur über bie sogenannten Heerstraßen, deren Unterhaltung ganz den Gemeinden oblag, und im Berhaltniß der urbarisirten Lebenguter bezirksweise vertheilt war. Die Regierung erleichterte die Pfliche tigen indem sie den Ankauf der Griengruben ganz oder zum Theil bezahlte, bei Errichtung von Brücken und bei namhaften Berbesserungen die Auslagen für das Material vergütete, eigene Straßenaufseher 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

Neue Landstraßen wurden auf obrigkeitliche Kosten war. gebaut, mit Benutzung der Fuhrpflicht und Handarbeit der Gemeinden. Fur den gewöhnlichen Straßenunterhalt murden gemeiniglich & 24,000 ausgesett, für die Stadt und den Stadt, bezirk 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 gegrundetes Strafenreglement erlaffen, 26. Cept. 1804. und eine Eintheilung der Straßen in drei Klassen festgesett, je nachdem ihre Beaufsichtigung den Oberamtmannern ausschließe lich, oder gemeinschaftlich mit der Zollkammer, oder einzig dies ser letztern übertragen war. Damals waren 47 obrigfeitliche Wegknechte angestellt, deren Besoldung jährlich Fr. 6205 Rp. 361/2 kostete; nach und nach kamen noch 14 einstweilige Anstellungen hinzu mit Fr. 812; für Stadt und Stadtbezirk waren Fr. 1600 ausgesett. Ueberhaupt wurde in diesem Zeitraume bis 1814 die unter der helvetischen Regierung ziemlich in Verfall gekommenen Straffen wieder in einen bessern Stand gesetzt, auch einige Korreftionen und neue Straßenzuge, so viel es die beschrankten Hulfsmittel gestatteten, theils eingeleitet, theils wirklich ausgeführt.

Die Vereinigung des Leberbergs, dessen Straßensustem durch Einführung des hiesigen Reglements mit einigen Modifikationen, durch Aufstellung von 42 Wegknechten mit einer zu Rp 6. für zehn kaufschuh berechneten Besoldung von Fr. 6300, wgl. Beilagen und durch Anweisung ansehnlicher Summen fur Strafen, Verbesserungen gleich von Anfang ber die Thatigkeit der Regierung in Unspruch nahm, wurde auch die Veranlassung zu einer neuen Organisation der Strafenbehorde. In Folge eines der Zollkam, 12. 3an. 1818. mer abgeforderten Berichts über die ganze Einrichtung unsers Straßenwesens verhängte ein Regierungsbeschluß die Trennung 11. mark 1818. der Zollsachen von dem Straßenbau, und die Niedersetzung einer hievor S. 329. besondern, direft unter dem Rleinen Rathe stehenden Straßens Rommission. Die fur die unmittelbare Leitung ber Runft:

Meue Organi.

sation.

S. 17.

arbeiten so wesentliche Stelle eines Straßen/Inspektors wurde erkannt, und, nachdem sich die Unterhandlungen mit einem geschickten, seither verstorbenen neuenburgischen Ingenieur zer-

schlagen hatten, an einen jungen Mann vergeben, welcher 1. Juni 1820. durch seine Kenntnisse, Thatigkeit und forgfaltige Benutung ber vorhandenen Hulfsmittel das Zutrauen seiner Oberen gerechtfertigt hat. Endlich erfolgte, um dem Bedurfnisse einer 2. Febr. 1829. unausgesetzten ortlichen Aufsicht über die Wegknechte abzuhelfen, die Aufstellung von 28 Amtsinspektoren 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 jahrliche vollständige Bereisung der unter ihrer Aufsicht stehenden Straßenstrecke von 159 Wegstunben zur Pflicht gemacht hatte, das Straßenwesen in unserm Ranton von Jahr zu Jahr verbessert; so daß jett nicht nur die Hauptstraßen, sondern auch viele Nebenstraßen, zumal in den Gebirgsgegenden und in dem Leberberge, sich in einem befriedigenden Zustande befinden, und theilmeise selbst die Vergleidung mit den Straßen eines benachbarten Kantons bestehen tonnen, welcher seit 28 Jahren ben ganzen Ertrag seiner starfen Bolle 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 Verzeichniß der obrigkeitlichen Landstraßen eintretende Vermehrung der Zahl der Wegknechte, und die den Gemeinden durch Unfaufe von Griengruben und Beisteuern an die ihnen ausschließe lich obliegenden Straßenstücke und besondere Arbeiten gereichten

Leiftungen im

bestritten werden.

In den 11 Jahren des Mediationszustandes wurde jährlich Straffenwesen. im Durchschnitt eine Summe von Fr. 15,000 fur die gewohnlichen Straßenarbeiten, mit Ausschluß der Sustenstraße und ähnlicher Unternehmungen, verwendet. Im Jahre 1823 wurde der Kredit der Straßen-Rommission auf Fr. 34,000, zwei Jahre spåter auf Fr. 40,000, und seit 1828 auf Fr. 50,000 jährlich

Unterstützungen, konnten freilich nicht ohne Kostenvermehrung

bestimmt, worin gleichfalls die für größere Arbeiten außerordentlich angewiesenen Summen nicht begriffen waren. Die Gesammtsumme der Ausgaben der Straßen-Rommission 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 Rathsfredit angewiesenen " 129,736 " 57
und die Ausgaben für das Straßenwesen in
den Jahren 1814 bis 1818 mit . . " 157,808 " 32
so ergiebt sich eine Gesammtausgabe von *) Fr. 746,014 Rp. 53

Eine vergleichende Uebersicht der Landstraßen, welche 1804 mit obrigkeitlichen Wegknechten versehen waren, mit denjenigen, welche gegenwärtig in dieser Klasse 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 verzmehrt hat. **)

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

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

^{**)} S. Beilage Mro. LII.

Rrediten der Strafen-Rommission, fur dergleichen größere Urbeiten eine Gesammtausgabe von Fr. 352,910 nach.*)

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

Suftenvafi.

Die Anlage einer Saum : und Kahrstraße von Meiringen und Gadmen über den an der östlichen Kantonsgrenze im Umt Oberhable gelegenen Sustenpaß und das Manthal nach Wasen wurde, gemeinschaftlich mit dem Nachbarstande Uri, schon im 15. Oft. 1810. Jahre 1810 also zu einer Zeit unternommen, wo der Simplon zu Frankreich gehörte und mit einer französischen Mauthlinie gesperrt, es mithin fur den hiesigen Kanton wichtig war, sich eine direkte Verbindung mit der Gotthardstraße und durch dies selbe nach Italien zu eröffnen. Der Sustenpaß schien die naturlichste 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 nordlichen Grenze gegen Frankreich hinweg in einer Lange von 50 Stunden durch den Ranton geführt haben wurde. Wohlwollende Rucksichten für die Bewohner des Haslethals, denen nebst dem mannigfachen Berdienst an den auf Staatskosten auszuführenden Arbeiten, der Gewinn einer Ersparniß von Fr. 4 vom Centner auf ihrer Molken-Ausfuhr durch die Eroffnung des neuen Paffes zugedacht war, hatten viel zu dem Eifer beigetragen, mit welchem die Arbeit in den ersten Jahren betrieben murde. Go mar, vom höchsten Punkte abwärts 1811-1814 eine Summe von Fr. 107,641 auf die Unlage einer eigentlichen Runftstraße von 12 Auß Breite mit einem Gefalle von 10, theilweise bochstens 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 Mro. LIII.

durfte, 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 veranlagten, welche bis jett gedauert hat. Zwar erfolate noch 1821 ein Antrag des Straßeninspektors auf herstellung der beschädigten Theile der wirklich gemachten Straße und Forts setzung derselben bis zu dem Dorfe Menringen; fur jenes war der Kostenanschlag auf Fr. 2100, für letteres auf Fr. 10,197 Rp. 50*) berechnet. Die Gemeinden der Landschaft hatten sich bereit erklart, den kunftigen 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 Ruten 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 ganzlicher Degradation zu schüßen und zu untersuchen, ob es nicht eher der Fall ware, den Bruniapaß 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 Beitragen der Alemter Oberhaste und Interlacken und der Stadt Thun, in Tagwerken und Geld. Sie ist in einer Lange von beilaufig sechsthalb Stunden oder 99,000 Kuß auf der Bernischen Seite ausgeführt; auf der Seite von Uri, welchem L. Stand eine Summe von Fr. 6000 vortragsweise

^{*)} Vornämlich: 1) Von der Aarbrucke durch den Sasteboden bis hinter das Dorf Winkel, eine Strecke von 1950' Lange und 16' Breite, um Fr. 585. 2) Um das Dorf Winkel bis an den Kirchet, 1430' um Fr. 429. 3) Langs und durch die Felswand bis auf die Sohe zum Kreuz auf 16' Breite um Fr. 4850; und 4) vom Rreuz oder über den Rirchet gegen Willigen und der Marbrucke, auf 8490' Lange und 16' Breite um Fr. 3396, mit Inbegriff aller Runftarbeiten.

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

Simmenthale Straffe.

Einen glucklichern Erfolg hatten hingegen die Straßen-Unternehmungen im Simmenthal, welche ganz in die Zeiten der gegenwärtigen Regierung fallen. Ihr Anfang war in ben Theuerungsjahren 1816 und 1817, als auf die Betreibung des damaligen Oberamtmanns zu Blankenburg eine Strecke durch den obern Thalgrund bei Weißenbach, von 3920 Kuß kange auf 18 Fuß Breite durch die armere Rlasse der dortigen Uns gehörigen, als Unterstützungsmittel, - baher 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 spåter folgte die neue Anlage des Straffenstucks von der Garstatt bis Zweisimmen, welches in Korrektion der steilen Abhange des Laubect = und Hohenkreugstaldens, den Fuß der Gebirgshalden mit einem Gefälle von hochstens 6% (von der Haubenwald: brucke aufwarts) langs der Simmen verfolgt, und durch eine freie Schutthalben gesichert ist. Diese Straßenstrecke, von dem neuenburgischen Ingenieur Matile als Unternehmer angefangen, von dem jetigen Strafeninspektor ausgeführt, ist eigentlich ein Werk der Landschaft, woran die Regierung die größere Halfte der Kosten mit Fr. 25,000 beitrug. — Die Straße um den Strattligenhugel, der auf 120 Fuß senkrechter Hohe und 30 Kuß Breite abgegraben wurde, und wozu die Regierung mit Franfen 15,000 nur die kleinere Halfte der Unkosten beitrug, öffnete den Eingang in das Thal; die verschiedenen in den Jahren 1820 bis 1827 bewerkstelligten Korrektionen durch das Niedersimmenthal bis an die Bunschenbrucke bei Weißenburg verwandelten die ehemals kaum 10 bis 12 Kuß breite, an mehreren Stellen um 15% ansteigende Gasse zu einer fast ganz ebenen, durchgangig 16 Ruß breiten Straße, und endlich murde die Fortsetzung dieser

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

Straße bis Boltigen mit einem regelmäßigen Steigen, bas nirgends über 3% geht, vermittelst 6 größern und 40 kleinern in der Kahrbahn angebrachten Brücken und auf 5600 Kuß Länge durch Steindamme gegen den Fluß gesichert, in den Jahren 1826 bis 1828 ausgeführt. — Alle diese Arbeiten, in einem Zeitraume von 12 Jahren vollendet, bilden eine Strafenlange von beinahe 7 Stunden, und erforderten einen Rostenaufwand 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 Dberwyl zum Behuf der nothigen Verbindungswege, und einer andern von Fr. 1000, die für eine Rektisikation der Straße von Zweisimmen nach Lenk aus der Standes-Rasse entrichtet wurden.

Um der Thalschaft Interlacken, 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 ansteis gende Summen, und seit 1828 fur eine neue Fahrstraße nach 24. Juni 1831. Habfern Fr. 2910.

Die Straßen im Leberberg haben von dem Zeitpunkte der geberbergifche Bereinigung dieses Landestheiles bis auf die gegenwartigen Zeis ten solche Verbesserungen erhalten, daß sich daselbst ein ganz neues Straßensustem zum großen Vortheil des Landes ausgebildet hat. Dieser Vortheil war den dortigen Gemeinden so fühlbar, daß sie aus dem Ertrage der Registersteuer und andern Hulfsquellen, auch ohne große Beitrage der Regierung mehrere ganz neue Straßenzuge unternommen und ausgeführt haben. So die drei Aemter Munster, Courtlarn und Freibergen, die über die drei Stunden lange Straße von Dachsfelden auf Tramlingen und Saignelegier; die Aemter Delsberg und Freibergen, die bei 30,000 Fuß lange Straße von Glovelier nach St. Braix; an jene ward ein obrigkeitlicher Beischuß von Fr. 4000, an diese von Fr. 2400*) gereicht. Auf eigene Rosten machte die Stadt

Straffen.

^{*)} Sie wurden auf die Berftellung eines eingestürzten Strafenftucks und befonders auf Sprengung der überhängenden, 160 Fuß hohen

Delsberg das Strafenstuck bis Courtetelle mit einem Aufwande von Fr. 3319 und das Amt Pruntrut die ganz neue Straße der Caquerelle langs dem Gebirgskamme bis St. Brair, welche bei Fr. 26,000 kostete. — Die Regierung ihrerseits hatte burch die schwierige und nicht auf den ersten Versuch gelungene neue Unlage ber Straße von Bozingen ben Berg hinauf nach Frinvilier das Beispiel gegeben; sie wurde nach der Aussteckung des Ingenieurs Matile als eigentliche Kunftstraße auf einer Strecke von 9035 Fuß Lange ju 30 Fuß Breite erbaut, und kostete ben Staat Fr. 26,245, ohne die auf Fr. 8000 berechneten Leis stungen der Gemeinden. Einige Jahre spåter fand die Erweites rung ber Strafe auf der entgegengesetten Seite jener Unbobe bis an die Grenzen des Amts Courtelary von 12-16, durchgehends auf 18 Auf, alles in Ralffelsen, mit einem ganz aus der Stanbeskasse bestrittenen Kostenaufwande von Fr. 2111, und noch spåter die Rektisikation der Fortsetzung dieser Straße durch die unteren Felsen des Münsterthals statt. Lettere Arbeit, in der Lange einer vollen Stunde, mit vielen Erweiterungen, alle in Kalkfelsen, und mit Umgehung von funf mehr oder weniger steilen Partien alle Vortheile einer bequemen Straße gewährend, erforderte die verhaltnismäßig geringe Summe von Fr. 7100, nebst einem nicht auf den vierten Theil dieser Summe ansteigenben Beitrage der Gemeinden. — Un dem oftlichen Ende dieses namlichen Strafenzuge, bei Grellingen und Angenstein, und am erstern Orte über 1000 Fuß lang in ben Ralkfels eingeschnitten, famen bedeutende Verbesserungen in den Jahren 1823 — 1827 ju Stande, die gang 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 Gebirgs. hange mit einer maßigen Unsteigung aufwarts geführt; eine Berbesserung, die den Verkehr namhaft erleichterte, und zu welcher bie Regierung Fr. 8000, die Gemeinden Fr. 5500 beigetragen

Felswand verwendet, die jest einen Durchgang, ähnlich dem Fel-fenthor von Pierrepertuis, gewährt.

haben. Zu Cornol, auf ber Strafe nach Pruntrut, jenseits des Rebetsch, erhielt die Fahrbahn Erweiterung und Sicherstellung durch den Bau von Stützmauern, welche auch in diesem gegenwartigen regnerischen Sommer sich gehalten haben, mahrend die übrigen daselbst vorgefundenen großentheise eingestürzt sind. Auch hier trug der Staat zwei Drittel der auf Fr. 4235 ansteigenden Rosten; diejenigen der Rektisikation der kurzesten 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 Straßensustem im Lebers berge seiner Vollendung ziemlich nahe. Neben der Hauptstraße, die von Basel herkommend diesen Landestheil in seiner ganzen Lange durchschneidet, ist die Verbindung mit Neuenburg auch mittelst der fürzern Straße durch die Freiberge erleichtert, in welche von Delsberg diejenige von Glovelier, von Pruntrut diejenige der Caques relle fuhren. Bon einigen im Entwurfe liegenden Strafengugen, welche eine furzere Verbindungslinie mit Frankreich, und eine andere durch den Kanton Solothurn mit dem Nargau bezwecks ten, wird unten die Rede senn.

Neben den bis jest aufgezählten Strafenbauten verdienen undere Stra hier noch folgende erwähnt zu werden.

genbauten.

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

^{*)} Zwei in dem laufenden Jahre zu Berbindungswegen in den Freibergen angewiesene Beitrage von Fr. 1000 werden hier nur der Bollftändigfeit wegen erwähnt.

Schwierigkeiten der Moosstraßen in früheren Zeiten überschätt worden. Bon den Fr. 20,284, welche diese Strafe fostete, übernahm die Regierung zwei Drittel, und ließ 1830 die Strafe im Dorfe Siselen selbst mit Fr. 1626 Rp. 54 auf 20 Fuß erweitern. Die Arbeiten auf der Dozigenstraße, zu Fr. 4600 berechnet, wurden um diefen aus der Standeskaffe bezahlten Betrag von der Gemeinde übernommen, und dienten wesentlich, so wie die neue Brucke über den Lygbach, zu Berbesserung der jest so befahrenen Hauptstraße von Aarberg nach Buren. Von lette genannter Stadt aus wurde, nach herstellung der Brucke, die Verbindung mit Pieterlen durch eine ganz neue, der schwierigen Zufuhr des Materials wegen mit nicht geringer Beschwerde zu Stande gebrachte Straße eröffnet, deren Rosten zur größern Halfte mit Fr. 4113 auf den Staat fielen. Zwischen Ins und Erlach betrug die Ansteigung des sogenannten St. Jodel-Stupes 15%; vermittelst der in den zwei letten Jahren mit Fr. 5857, wovon Fr. 4001 aus der Standeskassa, bewerkstelligten Korret, tion beträgt sie jest nirgends über 5%.

In dem Amte Schwarzenburg war die einzige Verbindungs: straße 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 Gefall von 23%. Als in den Jahren 1822 und 1823 diese Straße auf 16 Kuß erweitert, und das Gefall auf 10% reduzirt wurde, mußte die neue Anlage über die Halfte ihrer Lange von 6078 Fuß auf ihrer ganzen Breite in Sandstein eingeschnitten werden. Un dem Rostensbetrage von Fr. 11,690 trug die Regierung Fr. 6861, und steuerte 5 Jahre spater diefer wenig beguterten Landschaft, fur die Arbeit auf zwei Verbindungsstraßen mit Thun und Albligen Fr. 1300. Wie fur den Bau einer neuen steinernen Brucke über das Schwarzwasser in den letten Zeiten alle Kunstarbeiten mit einer ansehnlichen Summe übernommen worden, hat der Bericht des Baudepartements bereits nachgewiesen.

Beilage L.

In dem Amtsbezirke Konolfingen fand eine Erweiterung der Straße von Großhöchstetten nach Thun auf einer Länge won drei Stunden statt, ganz auf obrigkeitliche Kosten; im Amt Wangen eine kostspielige Rektisikation zu Wietlisbach, mit unsbedeutenden Gemeindsbeiträgen und eine andere auf der Versbindung von Herzogenbuchsee und Oberdnz mit der Kastenstraße; alle drei Arbeiten kosteten dem Staate Fr. 13,953.

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

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

Für das laufende Jahr waren aus dem ordentlichen Departements Aredite auszuführen beabsichtigt: Berichtigungen der Straße zwischen Aarberg und Ins; im Weißbrodgraben untershalb Weißenburg; am Gart und Seckistut 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 Schwarzswasserstraße durch weitere Einschnitte in den Felsen und Stüßsmauern; die Pflasterung der äußern Aussahrt bei der Papiersmühle; die Verengerung der Fahrbahn der Aarganerstraße 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 sür Grien-Ablagerung — mittelst

welcher Einrichtung der Straßen-Unterhalt merklich erleichtert, und die Straße für den Fußgänger viel bequemer gemacht wird; die Anlage eines ähnlichen Fußwegs auf der Murtenstraße und mehrere kleinere Korrektionen bei der Brücke und Länte zu Büsren, 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 Zeitzumstände wegen noch nicht angehoben worden.

- 1) Die gånzliche Korrektion des Stutzes zu Lützelflüh 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 Buir 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 Rektisikation des WorbsStutes, 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 Stutes zwischen dem Worbboden und Rüsenacht, wird spätershin noch erfordern für den Staat Fr. 20,000.
- 4) Die Fortsetzung der Straßenbauten durch das Simmensthal, zwischen Zweisimmen und Saanen, auf $2\frac{3}{4}$ Stunden Långe zu 18 Schuh Breite kann erfordern, als Gesammt-Staatssbeitrag Fr. 45,000. Davon mißt die Strecke vom Dorfe Saasnen bis hinauf an das Wirthshaus auf den Mösern 21,110 Schuh, und kann kosten sür den Staat Fr. 20,000, auf zwei Jahre vertheilt: für 1831 Fr. 10,000.
- 5) Die Korrektion der Straße durch die obern 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 Korrektionen, ein jährlicher Kredit von Fr. 4000 verlangt:

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

- 1) Die neue Straße von der Supbach, bis zur Issisbrücke, im Amt Signau, durch das Thal långs den Gebirgs, höhen, 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 Besstreitung der zum Nachtheil der Sache lange im Streit gelegesnen 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 Führung der Straße von Langenthal auf St. Urban, als Fortsetzung der Rastenstraße. Die Länge dieser Straße, welche mit einigem Umwege durch das Dorf Roggwyl håtte geleitet werden können, was aber die Mehrheit der Dorsbewohner 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 Anslage 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 Aussührung bietet stellenweise bedeutende Schwiesrigkeiten dar.

Vor der Straßenbehörde wurden seit einiger Zeit zum Vorstrag 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 långerer Zeit gewünschte, allein mit großen Schwierigkeiten verknüpfte, und bei den wohls feilen Preisen des Transports zu Schiffe keine großen Vorstheile für den Verkehr versprechende Straße långs dem südlichen Ufer des Thunersees.
- 2) Die Anlage eines ganz neuen Straßenzugs nach Mursten und Neuenburg über Marfeldingen, Kerzerz und das große Moos. Die vielen Anhöhen, welche die jetzigen Hauptstraßen nach jeden beiden Städten übersteigen mussen, hatten schon

langst ben Wunsch rege gemacht, eine bessere Strafenlinie auszumitteln, und die so eben bezeichnete wurde den Vortheil einer fast ganzlichen Vermeidung jedes Steigens und Kallens gemah-Auf der andern Seite mare ber große Rostenaufwand, ben diefer neue Strafenbau nebst einer neuen Saanenbrucke, Zollstatt u. s. w. nach sich ziehen mußte, verbunden mit dem Umstande, daß die jetigen Straßen durch denselben nicht entbehrlich, mithin immer der Unterhaltung bedürfen würden, nicht unberucksichtigt geblieben. Fur die Vorarbeiten zur Aussteckung 20. Juni 1828. und grundlichen Rostenberechnung hatte die Regierung bereits eine Summe von Fr. 3000 angewiesen. Bis jest konnte indessen der Betrag der jedenfalls sehr ansehnlichen Landesentschädigungen noch nicht ausgemittelt werden.*)

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

Nach der Vereinigung des Leberbergs glaubte die damalige Straßenbehörde in einer nahern Verbindungslinie zwischen der Hauptstadt und Buren wesentliche Vortheile zu finden, und schlug vor, nach den schon 1804 eingelangten Wünschen der Gemeinden Buren, Diesbach, Affoltern und Schupfen die Straße durch diese Ortschaften zu fuhren, und in Stand zu 19.mar: 1819. setzen. Die Regierung zeigte sich beifällig, und wies eine Summe fur den Anfang der Arbeiten an. Es erhob sich aber Widerstand in der Gemeinde Schupfen gegen die Ausführung einer Korrektion in der Richtung gegen Affoltern, welche das Gefäll auf 8% herunterbringen sollte, und da dieser Wider-24.April 1820. stand rechtlich nicht zu überwinden war, so wurde beschlossen, die vorgehabte nukliche Arbeit einstweilen auf sich beruhen zu laffen.

^{*)} Einige nähere Angaben über diefen projektirten neuen Straffen= jug liefert Beilage Mro. LIV.

Im Jahre 1825 wurde von dem Oberamte Signan die Nothwendigkeit einer bessern Kommunikation mit dem Dorfe Eggiwyl vorgestellt; die Straßen = Rommission erhielt den Auf= 10. Jan. 1826. trag, auf obrigkeitliche Rosten die Emmenufer in Plan zu legen, und über die Anlage einer 14 Ruß breiten Straße einen Ents wurf einzugeben. Bei der Untersuchung zeigte sich die Moglichkeit, eine bequeme, sichere Straße in einer gange von 27,778 Kuß oder 11/2 Stunden mittelst einiger in die Facher der Bau- und der Schwellen-Kommission einschlagender Kunstarbeiten anzulegen. Die Voranschläge dazu sollten im Laufe des gegenwärtigen Jahrs vorgetragen werden.

Das Oberamt Munster hatte schon vor 14 Jahren auf 6. Dez. 1817. Verbesserung der Straße nach St. Joseph durch das Granfels berthal angetragen. Die Gemeinden zeigten sich später nicht 11. Sept. 1822. Die Straßenbehörde wunschte den Gegenstand dazu geneigt. mit dem in Anregung gebrachten Plan einer fürzern Verbindungestraße mit Frankreich in Uebereinstimmung zu bringen, und wurde durch die eingeholten beipflichtenden Erklarungen der Stadt Delsberg und der übrigen betheiligten Ortschaften in 24. April 1824. Stand gesetzt, ber Regierung ein umfassendes Gutachten vorzulegen. In demselben waren die muthmaßlichen Vortheile und Nachtheile eines neuen Straffenzugs aus einander gesett, welcher einerseits von Saugern in einer links einlenkenden Richtung über den Bergkamm, Hasenschwelle oder Resel, nach Roge genburg und an die Luzel, welche dort die Grenze bildet, von da auf franzosischem Boden bei der Berghohe von Blochmund vorbei in links fortlaufender Biegung nach Pfirt, an den Gingang der elsassischen Ebenen führen wurde; anderseits von der Brucke untenber Munster durch eine beinahe ganz nen zu mas chende Straßenanlage långs der Rouse bis Granfelden und Cremine, von da in Erweiterung und Berichtigung des jetigen Weges den engen Thalgrund hinauf bis an die Quellen des Gansbrunnens an die solothurnische Grenze geleitet werden follte. Die obere Behorde gab diesem zweiten Theile des Projekte, 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 Hammerstutz auf Ballstall einverstanden.

Da erhoben sich Schwierigkeiten von Seite der Gemeinde Cremine, welche ihre Interessen durch die Aussteckung beeintråchtigt glaubte, und eine andere kurzere Linie, aber mit einem Gefall von 8% ausstecken ließ. Ein im August 1825 gemeinschaftlich mit Solothurn abgehaltener Augenschein führte zu keinem befriedigenden Resultate, und seither blieb der Ents wurf liegen, obgleich er auf gunstigere Lokalitaten, als nicht leicht ein anderer, gegründet mar.

Der im Jahre 1823 von einigen emmenthalischen Angehös rigen gewünschten neuen Straße über den Ramisberg konnte wegen der Oppositionen von Luzelfluh; der von dem Stadtmas gistrate von Erlach 1828 gewünschten Verbindungestraße über Bruttelen wegen der Schwierigkeiten für Beitrage und Unterhaltungspflicht; der von Neuenstadt gewünschten Straße långs bem Seeufer nach Biel, wegen ber namlichen Schwierigkeiten und des Widerstandes der betheiligten Ortschaften und Guts= 11. Sept. 1829. besitzer, bisher noch keine Folge gegeben werden. Gin für den innern Verkehr in der Nahe der Hauptstadt nicht unwichtiges Unternehmen, die Verbesserung der jetigen fehlerhaften Straße von Aarberg über Spins, Rosthofen, Schupfen nach Buchsee einerseits und nach Jegenstorf anderseits, scheiterte an mangelnbem Einverständniß zwischen den betreffenden Gemeinden über die der neuen Straße, entweder nach der jetigen Linie, oder über Lug und Affoltern, oder über Lug durch den Thalgrund des Engbaches bis in denjenigen der Urtenen zu gebenden Rich-Die von dem Oberamte Saanen nachgesuchte Korrektion der Vanelstütze mußte verschoben werden, weil die dazu nothe wendige Mitwirkung von Waadt ausblieb; so wie auf eine im abgewichenen Jahre von dem Stande Wallis geschehene Eroffnung, daß der Sanetsch = oder der Gemmipaß fahrbar ges macht werden mochte, nicht nur wegen der großen Naturhin-

bernisse, als auch besonders weil die Kantonsgrenzen auf diefen Punkten noch unbestimmt sind, nicht eingetreten murde.

In dem ganzen bis jest bargestellten Gange ihrer Arbeis Straffenreale. ten, vorzüglich aber da, wo bei neuen Anlagen Schwierigkeiten sich erhoben, hatte die Straßen-Rommission zum öftern das Unzureichende der Vorschriften des bestehenden Straßenreglements empfunden; eben so wenig konnte sie sich verhehlen, daß die jetige Eintheilung der Straßenpflicht unter veränderten Bers håltnissen hin und wieder nicht mehr zweckmäßig, und eine Berbesserung wünschbar sen.

ment.

Schon bei Anlag der Trennung des Straßenbaues von 1. Dez. 1818. 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 Straffenunterhalte überhaupt und im Besondern, so wie von den Hulfsmitteln dazu, und endlich von der Organisation und dem Geschäftsgange handelte. Als diefer erste Entwurf nicht die Genehmigung des Kleinen Rathes erhielt, verfaßte 27. Jan. 1820. die Behörde einen zweiten, welcher nebst mehreren auf die jezige Einrichtung berechneten Modifikationen drei neue Hauptstucke über die Entschädnisse, die Gerichtsstellen und die Bugen umfaßte. Endlich murde ein dritter Entwurf von der Regierung in forge 28. Dez. 1825. faltige Berathung genommen. Da aber in dem vierten Abschnitte desselben der Grundsatz einer ganz neuen Eintheilung ber Straßenpflicht aufgestellt mar, ber in ber Ausführung alle früheren Verträge, Sprüche, Titel oder unvordenkliche Uebung, welche diegorts seit Jahrhunderten bestanden, aufgehoben, und entweder durch Auflegung einer Loskaufspflicht der Mehrbelastias ten, oder durch unvergeltliche Auflegung von Lasten an die Nichtbelästigten, Stoff zu unabsehlichen 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

^{*)} Das Längenmaß der Strafen erfter Rlaffe wird auf 761/3, zweiter Rlaffe 577/24, dritter Rlaffe 511/2 Stunden angegeben.

immer sehr beträchtlichen neuen Ausgabe geführt hätte; so mußeten bei der Berathung viele abweichende Meinungen über diesen Gegenstand sich äußern, und man vereinigte sich zulest dahin, der Straßen «Kommission neue Vorschläge mit annähernden Berechnungen über die Mehrkosten abzusordern. Wegen der fast unübersteiglichen Schwierigkeiten einer durchgreisenden Maßregel ohne Verletzung erwordener Rechte, ist die Bearbeitung der neuen Vorschläge seither unterblieben.

In Ermangelung dieser zwar lebhaft gewünschten organisschen Bestimmungen über das Straßenwesen, glaubte die Beshörde 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 Stras gen die dieselben befahrenden Fuhrwerke sich hauptsächlich auf ber Mitte halten, und daß, wenn solche durch dieses oder jenes Hinderniß gezwungen werden, die eine oder andere Seite zu halten, alsdann die tiefer stehenden Råder durch die auf dies selben wirkende größere Last und den schiefen Druck ohne weis ters, selbst auf den festesten Straßen, Wagenspuren zurucklassen, in welchen, seven dieselben noch so unbedeutend, und die Straßen noch so sehr gewolbt, das auf diese fallende Wasser immer sigen bleibe; daß die auf den Straßen sich vorfindenden rollenden Steine, besonders bei feuchter Witterung, wenn Rader über dieselben abgleiten, den ersteren eben so nachtheilig, als ben Reisenden beschwerlich; und daß endlich nicht die auf ein= ander gehäuften Steinmassen es sepen, welche die auf den Straffen zu verführenden Lasten zu tragen haben, sondern daß der naturliche Boden beidem, Steinbett und Lasten, zu widerstehen habe. Aus dem lettern Grunde murde auf die Trockenlegung der Straßen sowohl durch die nothigen Abzuggräben långs und unter den Straßen durch, als hinwieder den Ruckhau der Waldungen, Auslichtung der Bäume und Zäunungen, Kernhaltung 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 långs sanfter Gebirgshalden, ob der Mitte an die beiden Seiten; den steilen Gebirgshalden entlang von dem äußern an den innern 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, verslächt; bei den sämmtslichen neuen Straßenbauten dann der Kieslage bloß eine solche Dicke gegeben, um dem Durchdringen des Wassers selbst in der nässesten Jahreszeit hinlänglich zu widerstehen.

Die seit dem Jahre 1822 nach obigen Unsichten ausgeführten neuen Straßenbauten zwischen Buren und Pieterlen über einen gang flachen Lehmgrund von 3/4 Stunden Lange; durch die Dorfschaft Dozigen; zwischen Bargen und Siselen, von einer guten Stunde Länge, wovon mehrere tausend Kuß selbst über das große Moos hinführen; die Straße zwischen Ins und Erlach, die Straße am Schwarzwasser, größtentheils auf nackten Sandfelsen erbaut; die verschiedenen neuen Straßens bauten, 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 Rosten ausgeführten Runststraßen, obgleich über den naturlichen Boden durchgehends anders nichts als ein Fuß stark Ries, wie solches die Gruben lieferten, ohne von Erde oder Sand gereiniget zu werden, aufgeführt worden ist, im gleichen Verhaltnisse steht.

Dieses Verfahren, sowohl bei Anlegung neuer Straßen, wobei 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 erzeigenden Vertiefungen, mit klein geschlagenem Gesstein,*) daß Ihrige zu schönen und bequemen Straßen beitrugen,

^{*)} Der große Rugen des Berschlagens aller größern Steine, welches schon durch die alteren Reglemente befohlen, aber felten ausgeführt

erprobte sich so sehr, daß nun die Straßen "Kommission im Jahre 1827 ihre sämmtlichen Beamten mit dahin 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 Hauptansbesserungen auf den Straßen machen sich durch das Frühjahr und Herbst, in der zwischen den Lands Arbeiten freien Zeit, durch die zum Unterhalte pflichtigen Gesmeinden, welchen das Deffnen der Abzuggräben, das Entschlamsmen der Straße, das Rüsten des für die Ausbesserungen ersforderlichen Gesteins durch Wersen oder Zerschlagen, so wie die sämmtlichen Fuhrungen obliegen, welches für das Land zwar weniger in eigentlichen Arbeiten, als in verlorner Zeit, auf Fr. 400,000 berechnet werden kann, während freilich das eigentzliche Bedürsniß 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 Arsbeiten 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, Entsschädigungen und dergleichen, leistet auch bei außerordentlichen

worden, hat sich endlich den Gemeinden einleuchtend gemacht, und die Operation felbst ist durch zweckmäßige Anleitung und Vorzeichtungen jest merklich erleichtert.

Arbeiten und bei Grienankäufen freiwillige Beiträge an die pflichtigen Gemeinden.

Dem Kantons » Straßen » Inspektor liegt die Leitung und genaue Beaufsichtigung des gesammten Personals, die Inspektion aller Hauptstraßen und die Anordnung deren Unterhaltung ob. Derselbe hat ferner die Aussteckung neuer Straßenzüge, deren Inplanlegung und Kostenberechnung, auch deren Aussührung, 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 sieht in allen seinen Berrichtungen direkt unter der Straßen-Rommission, hat auch derselben über alles, was eine baare Auslage zur Folge hat, über jede Arbeit, die von der bestehenden Instruktion abweicht, Bericht zu ersstatten, und derselben Weisungen und Austräge einzuholen und in Vollziehung zu sehen.

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. Ferners hat sie sich von der getreuen Pflichterfülslung aller ihrer Beamten und der im Unterhalt pflichtigen Gesmeinden zu versichern, daher alle Hauptstraßen des Kantons, wie schon bemerkt, jährlich wenigstens einmal zu bereisen.

C. Wafferbauwesen.

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

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

Es lassen sich die seit dem Jahre 1814 theils ausschließe lich von der Regierung, theils unter ihrer thatlichen Mitwirsfung durch Beiträge unternommenen Wasserbauten unter drei Hauptrubriken bringen, nämlich:

- 1) Die Narkorrektion von Thun bis Bern;
- 2) Die Korrektion der Juragewässer, nämlich des Bielers sees, der Nar und Zihl;
- 3) Die Korrektion der übrigen Gewässer, als der Saane bei Gumminen, Emme, Simme, des Trachts und Alpbachs.

Markorrektio.
nen.

Es liegt nicht im Vorwurfe des gegenwärtigen Berichts, die dem Jahre 1814 vorangegangenen Arbeiten zu Korrektion der Nar aussührlich 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 berufesnen badischen Wasserbaumeister, Oberst Tulla, ein vollstänsdiger Plan über die Senkung des Wasserspiegels des Brienzersund Thunersees und über die Korrektion und Schissbarmachung der Nar bis Bern ausgearbeitet wurde.

Die nöthigen technischen Vorarbeiten, um diesen Plan ins Werk zu seizen, fanden in den Jahren 1812 und 1813 Statt. In den nächstfolgenden Jahren ward die Aussührung verschosben, jedoch für einen damit in Verbindung stehenden Schleusßens und Schwellenbau zu Thun eine Summe von Fr. 35,373 Rp. 97 verwendet.

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

^{*)} Bericht der Schwellen = Rommiffion über die Korrektion der Mar von Thun bis Bern, Bern 1826. 4.

diesen Gegenstand. Mannigfaltige Ausbruche auf beiden Ufern bewogen die Regierung, im Jahr 1824, der Schwellenkom, 22. mar; 1824. mission einen besondern Kredit von Fr. 6000, welcher spåter noch um Fr. 5000 vermehrt ward, für die vorläufig nothigste Hulfe anzuweisen, dabei aber nochmals den Grundsatz auszusprechen, daß inkunftig alle größern Arbeiten nach dem Tullas schen Plane gemacht werden sollten.

Jene obrigkeitliche Unterstützung wurde nun zu dem Bersuch eines neuen Systems der Wasserbauten an der Nare verwendet; dessen Vorzüge 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 Ressel bei der sogenannten Munsingertanne mittelst zwei starker Kaschinen-Sporren, und unterhalb zu Schließung eines Durchbruches bei hunzifen mittelst einer starten Streichwehr von Faschinen, auf jenen Plan angepaßt, und in demselben Jahre ausgeführt.

Bei dem glucklichen Erfolge dieser Arbeiten und mit Uebers zeugung 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 letten Jahren das Narbett zwischen Thun und Bern sich verschlimmert, mehrere Einbrüche der Nar in die Ufergelande statt gefunden, und mehrere Schiffe verungluckt seven. Diesen Uebeln abzuhelfen und fur die Zukunft vorzubeugen, sen 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 Nare von Thun nach Bern.

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

1) Den Korrektionsplan der Nare vom Ausfluß derselben aus dem Thunersee bis Bern vollständig ausarbeiten zu lassen. um seiner Zeit dem Großen Rathe zur Genehmigung vorgelegt zu werden.

- 2) Denjenigen Theilen dieser Korrektionen, der bereits entworfen und in den Plan gelegt worden ist, nåmlich vom Einflusse der Gürben in die Aare bis zum Schützenfahr untensher dem Thalgut zu genehmigen, und die Ausführung derselben der Schwellenkommission zu übertragen.
- 3) Zu den Kosten der ganzen Unternehmung auf einen jes weilen in der Wintersitzung über den Fortgang der Arbeiten zu erstattenden Rapport, je nach den Umständen einen anges messenen Geldbeitrag zu bewilligen; so zwar, daß auch die schwellenpflichtigen und bei der Aarforrektion besonders interesssierten Gemeinden und Partikularen in diesem Flußrevier zu den daherigen Arbeiten, unter behöriger Berücksichtigung ihrer ökonomischen Lage und Verhältnisse, mit Leistung von Tagwersken und durch Lieserung von Schwellenmaterial mitzuwirken haben.
- 4) Ueber alle diese Leistungen solle zum Behuf einer kunfstigen Abrechnung und Ausgleichung eine genaue Kontrolle gestührt werden.
- 5) Endlich wurde zu Ausführung der vorenthaltenen Ansordnungen die Schwellenkommission autorisirt, die erforderlischen Ingenieurs einzuberufen, anzustellen und zu entschädigen; so wie auch die angemessenen Vorschriften über den Gang der Arbeiten zu ertheilen, und die nothige Aussicht anzuordnen.

Dieses souveraine Defret ist die Basis und Richtschnur, nach welcher bisher die Korrektion der Nare mit Erfolg ist bestrieben worden. Für die Leitung der Arbeiten stellte die Kommission, Kraft ihrer Vollmacht, sofort einen dirigirenden Insgenieur in der Person des jezigen Sappeurhauptmanns Haag an, der am Rhein sich die nothigen Vorkenntnisse zu dieser besichwerlichen Stelle erworden hatte und dieselben seither auf die befriedigenoste Weise dadurch bewährte, daß die von ihm ersbauten Werke insgesammt den beabsichtigten Zweck erreichten.*)

^{*)} Da feine Anstellung bisher nur temporar war, so ward ihm ein

Unter seiner unmittelbaren Anordnung und der thätigen Aufsicht des Prasidenten der Kommission wurde in sechs Campagnen, vom Jahr 1825 bis 1830 das Stromrevier zwischen dem Schützenfahr und der Hahlen vollständig korrigiert; d. h. dem Alusse das planmäßige Bett auf eine Normalbreite von hochstens 160 Kuß angewiesen; auch der wichtigste und kostbarste Theil der Arbeiten zwischen der Hahlen und der Gurben ist vermittelst Anlegung der bedeutenden Werke am Ausflusse der Lettern in die Mar allbereits vollendet. Eine oder hochstens 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 Gurbe zu erhalten. Es hat dieses Revier beis nahe auf allen Stellen bedeutende Schwierigkeiten bargeboten, und weil wegen der mehrentheils flachen Ufer Alles mit Faschis nen gebaut werden mußte, einen gegen die anderen Strecken verhaltnismäßig größern Rostenaufwand erfordert.

Die beiden Hauptzwecke, welche dem ganzen Unternehmen zum Grunde lagen, sinden 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 künstigen Ueberschwemmungen gesichert, sondern es sind auch ansehnliche Strecken Landes dem Wasser abgewonnen, und großentheils mit Schwellenzeng angebaut worden. Auch die Schissahrt ist nunmehr auf diesem Gebiete sicher gestellt, und ihr auf dem eigens dazu angelegten Hinterdamme 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 verscho= ben worden.

Reckweg für die stromauswärts gehenden Schiffe angewiesen worden.

Wegen der bereits angeführten Ursachen steigen die auf diesses 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

Zusämmen " 363,876 " 81

Es hat also die Standeskassa drei Viertheile der Gesammtstosten bestritten und die beitragenden Gemeinden während mehsreren Jahren durch verhältnismäßige, zusammen Fr. 11,300 bestragende Vorschüsse erleichtert. Gemäß dem §. 4 des obangesgeführten Defrets 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 Devisierung der Campagne bestimmt, und als Maßstab bestmöglich sowohl die schon gemachten Leistungen als dasjenige Interesse angenommen, welches die anstoßenden Gemeinden bei dem auszusührenden Korrestionstheil hatten. So wie das Korrestionswerk sich weiter hinzauf oder herab erstreckt hätte, wären auch die obern und untern Ortschaften in höherm Maß, als bisher geschah, angelegt worzden. Diesem System gemäß ist von der Stadt Bern der erste Beitrag mit Fr. 9000 im verstossen 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 Meyringenthal, welche gleichfalls durch die wiederholten Einbrüche bei Hausen immer drin-

^{*)} Fur den Detail und das Technische der ausgeführten und projettirten Arbeiten wird auf die Beilage Mro. LV. verwiesen.

^{**)} S. die Ueberficht fammtlicher Kosten in Beilage Nro. LVI.

licher wird, sind getroffen: sie konnten nehst 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 Ausarbeistung verhinderten.

Allbereits hat ein Punkt der noch nicht korrigierten Linie, nämlich die sogenannte Uttigkluh und die gegenüber liegenden Riesenschwellen durch die Gefahr, mit welcher daselbst die Schiffs fahrt verbunden ist, die Aufmerksamkeit der Regierung in solschem Maß auf sich gezogen, daß sie schon dermalen eine Summe von Fr. 2400 ausgesetzt hat,*) um daselbst, obgleich die Gemeinsden Riesen und Uttingen schwellenpflichtig sind, auf Rosten des Staates diejenigen Bauten anzulegen, welche die Schiffahrt gesfahrlos machen sollen, ohne über die Frage einer allfälligen künftigen Korrektion in dortiger Gegend zu präjudicieren.

Den flachen Ufergelanden, mehr als der Schiffahrt, ges fährliche Stellen bietet der nämliche Strom in seinem weitern Laufe unterhalb der Hauptstadt, durch die Amtsbezirke Aarberg und Buren dar, insbesondere bei Lyg, Meienried, Schwadernau und Dozigen. Allein verschiedene Umstände haben zum großen Bedauern der Schwellenbehörde bis dahin eine gründliche Abhulfe verhindert. Ueberall erfordert nämlich die Lokalität sehr bes deutende Bauten. Einzeln angelegt wurden dieselben ihrem Zwecke nur unvollständig entsprechen. Und eine umfassende Korrektion von Narberg bis unterhalb Buren auf den heutigen Tag ins Werk zu setzen, dazu reichten die Hulfsmittel der betreffenden Ufergemeinden nicht hin; und die Kräfte des Staats wurden durch die beträchtlichen Arbeiten der Aarkorrektion oberhalb Bern dermassen in Anspruch genommen, daß zu einer gleichzeitigen Korreks tion des untern Laufes weder diejenigen Beischuffe noch diejenige unmittelbare Leitung und Aufsicht verheißen werden konn-

^{*)} Ein Beschluß des Großen Raths vom 11. Mai 1830 hatte autorissert, 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 Planen auf Befehl der Res gierung getroffen worden und liegen zu kunftiger Verfügung bereit. Auch sind an denjenigen Stellen, wo eine augenscheinliche Gefahr drohte, wie bei Buren, Buetigen zc. die zweckmåßig 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 kampfen hat. Nur beharrliche Ausdauer und Festhaltung an einem wohlberechneten Plane kons nen diese Schwierigkeiten in einer Reihe von Jahren überwinden. Die Leistungen der Betheiligten muffen aus der Ueberzengung hervorgehen, daß der angenommene Plan zweckmäßig sen, und hierseits hat man nichts vernachläßigt, um diese Ueberzeugung zu begrunden.

Rorrettion der Juragemäffer.

Schon seit einem Jahrhunderte hatten die Ueberschwemmuns gen bes Bielersees, ber Mar und ber Bihl in bem Seeland bie 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 23. 970v. 1816. Schwellenkommission einen gedruckten, auf die Ansichten des Ingenieurobersten Tulla, welcher dazu eigens berufen worden, sich grundenden Bericht *) über die zu treffenden Korrektionsmittel der Regierung vor. Die Gesammtkosten wurden auf beiläufig zwei Millionen berechnet und verhaltnismäßige Resultate vorausgesehen.

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

^{*)} Bericht der Schwellen-Kommission über die Mar, Bibl, den Murten =, Meuenburger = und Bieler=See, 1816.

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

Es wurde daher der Antrag gemacht, daß einstweilen von 24. Det. 1817. unserm Kanton allein eingeschritten werde, und ein Projekt ausgearbeitet, um mit Verlaffung des alten Zihlbettes fur diesen Fluß einen Kanal vom Pfeidtwald bis nach Meienried zu graben, deffen 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 mehrern Jahren keine weitere Folge gegeben. Für die Vorarbeiten waren Fr. 26,000 angewiesen worden. 1816 bis 1818.

Im Frühjahre 1823 ward in Folge neuerdings eingetretes ner Ueberschwemmungen wieder eine Kommission niedergeset, die den Auftrag zu neuen Untersuchungen erhielt, und nach Berathung des Herrn Oberstlieutenants Hegner einen umfassen, 26. Jan. 1824. den, 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 Mitwirfung ber interessirten Gemeinden die Ausmundung des Bielersees in die Zihl und die Berichtigung des Ausflusses der Scheuß in den ersten vorgenommen werden.

Mit dem dafür ausgesetzen Kredite von Fr. 40,000 murde, nebst den nothwendigen Vorarbeiten für oben erwähnte Vrojekte, einerseits die durch Anschwemmungen und Ablagerung großer Banke von Schenggeschieben verengt und seicht gewordene Mundung der Zihl bei Nydau erweitert und geräumt; andrerseits für den Ausfluß der Scheuß in den See ein mit Schleus sen versehener Kanal gegraben, der eine Långe von 6800 Kuß bei einer Breite von 30 bis 40 Kuß auf dem Grundbette hat. Seine Bestimmung, das früher in die Zihl geworfene Geschiebe der Scheuß in den See abzuführen und den jahrlich wiederkeh-

^{*)} Bericht der Rommiffion fur die Flugverbefferungen im Seeland. 1824.

renden Ueberschwemmungen derselben abzuhelfen, wurde erreicht. Die Gesammtkosten 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 Ristau bis nach Meienried mit Beibehaltung des größten Theils ihres jetzigen Bettes ausgearbeitet und der Entwurf einer ansdern Arbeit zu Erleichterung des Abflusses des Neuenburgersees in den Bielersee angefangen. Zudem wurden Schatzungen 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 Flußbetten zu Gewinnende in Anschlag zu bringen, sich auf Fr. 830,000 belaufen würde.

Dieß ist der Standpunkt, auf dem sich gegenwärtig die Korrektion der Juragewässer besindet. Die verschiedenen Vorars beiten können zu jeder Zeit wieder aufgenommen werden. Zur Aussührung der größern Projekte ist aber die Mitwirkung der benachbarten Kantone nöthig, und diejenige der kleinern Entwürse unterblieb, theils wegen der geringen Vereitwilligkeit der das bei interessirten Gemeinden und Partikularen zu Beiträgen an die Kosten, theils wegen der beträchtlichen Ausgaben der Resgierung für die seit dem Jahre 1824 an der Aar zwischen Thun und Vern gemachten Arbeiten.

Saane bei Gümminen. Der sehlerhafte Thalweg der Saane bei Gumminen hatte im Jahre 1826 zur Folge, daß das außerste Joch der Brücke rechter Hand zu Gumminen 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 Auswand von wenigsstens Fr. 20,000 erforderte; das andere durch Anlegung solscher Wasserbauten, welche die Wiedereingrienung des schadhaften Pfeilers herbeiführen sollten.

Wegen der größern Wohlfeilheit dieses lettern Plans,

und weil ohnedieß zu Verhütung des Durchbruchs der Saane gegen Aleingumminen eine Korrektion des Stroms auf eine Strecke von 4000 Kuß obenher der Brucke dringlich war, bes 6. nov. 1826. schloß der Große Rath, fur diese beiden Zwecke eine Summe 3. Sept. 1827. von Fr. 10,500 auszuseten.

Die Arbeiten wurden im Jahre 1828 beendigt, und ihr Resultat entsprach ganz der Erwartung, indem sich nicht nur der entbloßte Bruckpfeiler in Kurzem und vollständig wieder verlandete, sondern auch die Gefahr des gedrohten Durchbruches burch das neue Bett, welches der Fluß sich eingrub, befeis tigt wurde.

Da des Gesammtausgeben 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 armeren Angehörigen der in jener Gegend schwellenpflichtigen Gemeinden Ferenbalm, Bernerisch Kerzerz und Muhleberg, welche sich sehr bereitwillig erzeigt hatten, zu vertheilen, welches im Jahre 1829 auf eine der Billiakeit und den geleisteten Tagwerken angemessene Weise geschah.

Emme

In den letzten Zeiten machten zweimal, in den Jahren 1824 und 1829, Wassergrößen der Emme, in Folge welcher bei Lüpelflüb. dieselbe bei Lützelfluh einen Ausbruch drohte, die Anlegung von Bauten nothwendig, die zusammen den Staat eine Summe von Fr. 2886 Rv. 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, sonbern auch die Straße nach Sumiswald, die Brucke und bas gleichfalls bedrohte Wirthshaus zu Lügelfluh vor einem Durch bruche 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 fur Berftellung einiger beschädigten Werke verwendete Summe von Fr. 1520 nicht begriffen ift.

Beforderung der Verlandung zwischen dem Wässerbache und der Streichschwelle.

Trachtbach.

Die früheren, fast jährlich wiederkehrenden Ueberschwemmungen des Trachtbachs, und der Schade, welchen naments lich diesenige vom 2. November 1824 in den Gemeinden Hoch stetten und Brienz anrichtete, führten zu der Ueberzeugung, daß denselben durch nichts anders als durch Anweisung eines neuen Bettes vorgebogen werden fonne.

Wegen der Armuth jener Gegenden übernahm der Staat såmmtliche Kosten mit alleiniger Ausnahme der Gemeindwerke. 2. Mai 1825. Mit einem Kostenaufwand von Fr. 4400, welche die Erkannts 3. April 1826. nisse der obersten Landesbehörde anwiesen, ward das alte Bachbett aufgeraumt, ein Felsenkopf gesprengt, und ein neues Bett in einer Lange von 1171 Auß gegraben, und kunstgemäß mit Steinen eingefaßt, welches nunmehr das sonst so regellose Waldwasser in seinen Schranken halt, um jene Gegenden, wenigstens auf eine Zeitlang, von einem furchtbaren Feinde zu befreien verspricht.

Alphach.

1828.

Eine ähnliche Bewandtniß hatte es mit dem noch ungleich 21. Aug. 1818. gefährlichern Alpbach im Thale Menringen. Nachdem schon frus her die Landschaft schirmende Vorschriften und einen Beitrag. von Fr. 388 zu herstellung der diesen Bach auf seinem rechten Ufer eindammenden Mauer erhalten, ist feither dessen verhees renden Ausbruchen ein neuer Steindamm, von 1190 Kuß Långe und bis 12 Kuß Hohe, auf dem rechten Ufer, von der Feldwand bis zum Einfluß des Mühlebachs entgegengesetzt worden; wobei die Regierung durch Anstellung von Bachvögten die zweckmäßige Leitung eintreten ließ, einige Steuern an die Eis genthumer der gefährdeten Liegenschaften entrichtete, auch die 7. Sept. 1827. Runstarbeit mit Kr. 1100 übernahm. Eine grundliche Abhülfe låßt sich indessen nur von größeren Arbeiten erwarten, welche die Krafte der Landschaft fast übersteigen wurden.

Korreftion ber Simme bei ber

Um von der Thalschaft Lenk die wachsenden Verwüstungen der Simme abzuwenden, ward in Folge eines Regierungs, 15. Sept. 1823. 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 Aussührung der eigentlichen bedeutenden Bauten fand bis dahin noch nicht statt, weil diese Korrektion weniger dringsliche Nothwendigkeit zeigte, als die kurz darauf angefangenen Arbeiten an der Aar und andern Gewässern.

Durch die Wassergröße des Sommers 1829 hatte die obrigs keitliche Schwelle im sogenannten alten Platz zu Aarberg so bedeutend gelitten, daß eine ungesäumte Reparation derselben nothwendig ward.

Schwellen zu Narberg.

In Folge der durch den Ankauf des Zolles und der Brücke zu Narberg im Jahre 1414 übernommenen Schwellenpflicht trug die Regierung alle Kosten, mit alleiniger Ansnahme des Schwels lenmaterials, welches der Stadtmagistrat zu Narberg kraft has bender 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 Aussschluß der durch besondere Kredite angewiesenen Summen für die größeren Arbeiten der Aar-Korrektion, an den Juragewässern, an den Schleußen zu Thun und an der Saane bei Gümminen, ausgegeben worden Fr. 77,537 Kp. 63, ungerechnet Fr. 10,304 Kp. 13 obrigkeitliche Beiträge an schwellenpflichtige Gemeinheiten, und ohne die technischen Vorarbeiten und die Büreaukosten in Anschlag zu bringen. Die Schleußen zu Thun sammt Zugehör erforderten einzig nehst der hievor für ihre neue Ausschrung besrechneten Summe, über Fr. 8500 für Unterhalt und Herstellung.