Verwaltungsbericht der Direktion der öffentlichen Bauten

Autor(en): **Stockmar, X.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1849)**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-415881

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

VIII.

Verwaltungsbericht

der

Direktion

der

öffentlichen Bauten.

VIII. Verwaltungsbericht

der

Direktion der öffentlichen Bauten.

Allgemeiner Theil.

Nachdem sich die Baudirektion gegen Ende des Jahres 1848 mit Entwerfung eines Straßennetzes für den Kanton Bern zu beschäftigen angefangen hatte, konnte sie unterm 19. Januar 1849 Ihnen ein Verzeichniß der zur Vollendung dieses Straßennnetzes noch nothwendigen Straßenbauten und Correctionen, mit Angabe der muthmaßlichen Kosten sammt ihrem Berichte zu Handen des Großen Rathes vorlegen. Angesichts der großen Summe, welche laut des ausgearbeiteten Verzeichnisses für die Vollendung sämmtlicher Straßen im Kanton noch erforderlich ist und die sich auf sechs bis sieben Millionen beläuft, machte die Baudirektion in ihrem Berichte darauf aufmerksam, daß, wenn das Straßennetz nur durch jährliche Anweisungen im ordentlichen Budget vollendet werden sollte, dieses kaum in einem Zeitraum von 30 Jahren möglich werden würde, und schlug daher vor, es möchten außerordentliche Mittel aufgefunden werden, um die Vollendung des Straßennetzes in 15 Jahren zu ermöglichen. Als ein solches Mittel glaubte sie, das Kapital der Domänenkassa

bezeichnen zu sollen, welches zu diesem Zwecke bestimmt werden sollte, mit dem Vorbehalt jedoch, daß solches späterhin durch die Aufnahme einer bestimmten Summe im ordentlichen Budget nach und nach wieder ersetzt werden sollte. Ungeachtet Sie das Rationelle dieser Vorschläge anerkannten, glaubten Sie dennoch in Ihren Anträgen an den Großen Rath nicht so weit gehen zu dürfen, sondern beantragten bei demselben, daß beschlossen werden möchte, es dürfen keine neue Straßenbauten mehr bis zur Feststellung des vollständigen Straßennetzes dekretirt, und für neue Straßenbauten nicht mehr als 200,000 Fr. jährlich auf das ordentliche Budget getragen werden. Würde der Große Rath beschließen, es solle zur Erzielung einer raschen Ausführung des Straßennetzes mehr als 200,000 Fr. jährlich verausgabt werden, so möchte er außerordentliche Hülfsmittel anweisen, auf welchen Fall Sie weitere Anträge stellten.

In einem besondern Berichte hatte die Baudirektion auch nachgewiesen, daß die für das Budget pro 1849 bewilligten 200,000 Fr. ungenügend seien, um den durch angefangene Straßenbauten eingegangenen Verpflichtungen zu genügen, und den Wunsch ausgesprochen, daß wenigstens pro 1849 ein außerordentlicher Credit bewilligt werden möchte. Zur Begutachtung dieses Antrages sowohl, als der Anträge, betreffend des Straßennetzes überhaupt, beschloß der Große Rath unterm 29. Januar 1849 die Niedersetzung einer Spezialcommission von 11 Mitgliedern aus seiner Mitte, welche denn auch in verschiedenen Sitzungen über die aufgestellten Fragen berieth und ihre Anträge an den Großen Rath stellte. Infolge dessen bewilligte dieser unterm 5. Februar einen außerordentlichen Credit von 200,000 Fr., welche Summe die Domänenkasse als zu 4 Procent verzinsbaren Vorschuß vorstrecken, und welche mittelst Rückzahlung von jährlichen 20,000 Fr. durch das ordentliche Budget an die Domänenkasse wieder zurück erstattet werden sollte. In Betreff dann der Straßennetzfrage faßte der Große Rath unterm 6. Februar folgende Beschlüsse;

1) In die Straßennetzfrage im Allgemeinen einzutreten.
2) Die Feststellung eines Straßennetzes grundsätzlich auszusprechen, unter dem Vorbehalte, daß die Ausführung durch das ordentliche Budget bestritten werde.
3) Die Ausführung zu verschieben bis:
   a. Die Rangordnung, nach welcher die im Straßennetz begriffenen Straßen ausgeführt werden sollen, festgesetzt,
   b. das Verhältniß der Beiträge des Staates und der Gemeinden zu Ausführung der im Straßennetz begriffenen Straßen bestimmt, und
   c. bis über die zu machenden Ersparnisse im ordentlichen Straßenbau Bericht erstattet sein wird.
4) Vor Beginn der Ausführung des Straßennetzes im Allgemeinen soll dasselbe auf die Grundlage dieser Ergänzungen seinem ganzen Umfange nach einläßlich berathen und definitiv vom Großen Rathe festgesetzt werden.

In diesem Beschlusse treten drei sehr wesentliche Punkte hervor. Vorerst wurde in die Straßennetzfrage überhaupt eingetreten, und damit grundsätzlich erkannt, daß die Straßenbauten in Zukunft nach einem Alles umfassenden Systeme, nicht mehr planlos und stückweise ausgeführt werden sollen, ein Schritt von erfolgreicher Consequenz, welcher den Kanton Bern endlich in die einzig ersprießliche Bahn in Beziehung auf das Straßenwesen einlenken läßt. Der zweite hervorzuhebende Punkt des Beschlusses ist der, daß die Ausführung des Straßennetzes durch das ordentliche Budget bestritten werden soll. In dieser Beziehung hatte die Baudirektion, wie oben bemerkt, abweichende Vorschläge gemacht, und beauftragt, über Ausführung des Beschlusses vom 6. Februar weitere Anträge vorzulegen, glaubte sie, auf ihren frühern Ansichten beharren zu sollen, welche dahin giengen, daß die Ausführung des Straßennetzes nur mittelst Anweisungen des ordentlichen Budgets zu lange hinausgeschoben würde, und daß außerordentliche Mittel aufgefunden werden sollten, um

daſſelbe in einem Zeitraume von höchſtens 20 Jahren ausführen zu können. In Feſthaltung dieſer Anſicht brachte ſie den von Ihnen unterm 28. September gutgeheißenen Geſetzesentwurf über die Vollendung des Straßennetzes, deſſen weſentlichſte Beſtimmung dahin ging, daß die Ausgaben für Ausführung des Straßennetzes durch ſucceſſive Anleihen beſtritten werden ſollen, für deren Verzinſung und Rückzahlung eine gewiſſe jährlich ins ordentliche Budget aufzunehmende Summe beſtimmt werden ſollte; für dieſe Summe ſchlug die Baudirektion die Entſchädigung vor, welche die Eidgenoſſenſchaft dem Kanton Bern für die Aufhebung der Kantonalzölle jährlich auszubezahlen hätte. Wenn dieſer Entwurf vom Großen Rathe zum Geſetze erhoben würde, ſo könnte die Baudirektion aus demſelben nur die erfreulichſten Folgen für den Kanton Bern hervorgehen ſehen. Nicht nur würde dadurch das Straßennetz, deſſen ſchnelle Ausführung ein ſo tief gefühltes Bedürfniß für das Volk iſt, in ſehr kurzer Zeit, nämlich in 15 bis 20 Jahren mittelſt einer jährlichen Verwendung von 400,000 Fr. vollendet werden, ſondern es würde dadurch auch das ordentliche Budget weſentlich erleichtert, indem ſtatt jährlich 200,000 Fr. für Straßenbauten nur der Betrag der Entſchädigung für die Zölle von beiläufig 178,000 Fr. auf daſſelbe getragen würden, ſo daß der Reſt auf andere Verwaltungszweige mit Vortheil verwendet werden könnte. In ihrem dieſen Geſetzesentwurf begleitenden Berichte hat die Baudirektion die Operation bei den zu machenden Anleihen und deren Amortiſation auseinandergeſetzt und nachgewieſen, daß vom Jahr 1867 hinweg die Rückzahlung der Anleihen den gleichen Weg gehen würde, wie die Anleihen bei der Hypothekarbank, d. h. daß jährlich fünf vom Hundert bezahlt und ſo die ganze Schuld in 41 Jahren, alſo im Jahre 1908 getilgt würde.

Einen dritten weſentlichen Punkt in dem Beſchluſſe des Großen Rathes vom 6. Februar bildeten die Bedingungen, an welche die Ausführung des Straßennetzes geknüpft, oder

vielmehr, bis zu deren Erfüllung dieselbe verschoben wurde. Es sollte nämlich vorerst das Verhältniß der Beiträge des Staats und der Gemeinden zu Ausführung der im Straßennetz begriffenen Straßen bestimmt, und über die zu machenden Ersparnisse im ordentlichen Straßenbau Bericht erstattet werden. Diese beiden Bedingungen hatten Beziehung mit den Bestimmungen des gegenwärtig noch in Kraft bestehenden Gesetzes über den Straßen- und Brückenbau vom 21. März 1834. Wie bekannt sind durch dieses Gesetz sämmtliche Auslagen für den Neubau der Straßen der 3 ersten Klassen und der darauf befindlichen Brücken, sowie des Unterhaltes derselben dem Staate auferlegt. Bei den mannigfachen Begehren für Straßenbauten und Correctionen, welche in allen Gegenden des Kantons laut wurden, bildete sich nach und nach die Praxis aus, daß die Gemeinden zur Erwirkung einer schnellern Ausführung der sie interessirenden Straßen der zweiten und dritten Klasse Anerbietung von Leistungen machten oder die Ausführung derselben gegen Verabfolgung einer verhältnißmäßigen Beisteuer zu übernehmen sich erklärten, und bald hatte diese Praxis die bestimmte Form angenommen, daß mit Ausnahme von Bauten in ganz armen Gegenden für Straßen der zweiten Klasse die Hälfte, für solche der dritten Klasse ein Drittheil, und endlich für Straßen der vierten Klasse ein Viertheil der Kosten als Beisteuer bewilligt wurde, wo nicht durch oft zufällige Beschlüsse des Großen Rathes dieses Verhältniß verändert und die Beisteuern erhöht wurden.

Diese Praxis hatte sich entgegen dem Gesetze von 1834 gebildet und hatte keinen gesetzlichen Grund. Angesichts des Beschlusses des Großen Rathes und in Anknüpfung an dieses so viel als ins Leben des Volkes übergegangene Verhältniß glaubte die Baudirektion, es sei an der Zeit, einmal diese vage Praxis durch gesetzliche Bestimmungen zu fixiren, und sah sich so veranlaßt, Ihnen den Entwurf eines Gesetzes über den Bau und Unterhalt der Straßen und öffentlichen Wege vorzulegen. Nicht zu erwähnen der verschiedenen neuen

Bestimmungen, welche diejenigen des bestehenden Gesetzes mehr präcisirten oder weiter ausführten, wich dieser Entwurf in drei wesentlichen Punkten von den Grundsätzen des Gesetzes von 1834 ab. 1) Er überträgt den Gemeinden einen Theil der Kosten für Erbauung der Straßen. 2) Er überträgt gleichermaßen den Gemeinden einen Theil des Unterhaltes der Straßen ꝛc. 3) Er verlangt von den Gemeinden die unentgeltliche Ueberlassung des zum Baue oder Unterhalte der Straßen nöthigen Gemeindelandes.

Was den ersten dieser drei Punkte betrifft, so sollte durch die betreffende Bestimmung nur das bereits faktisch bestandene Verhältniß der Betheiligungen der Gemeinden gesetzlich regulirt werden, und zwar sollten nach der Ansicht der Baudirektion die an Straßen der ersten Klasse gelegenen Gemeinden, welche eher einen größern als einen geringern Vortheil von denselben haben, als die an den Straßen der zweiten und dritten Klasse gelegenen, ebenfalls in Anspruch genommen werden, weßhalb ihr daheriger Vorschlag (§. 11 des Entwurfes) dahin ging, daß die Kosten, wie folgt, bestritten werden sollten: a. für die Straßen der ersten Klasse $^4/_5$ vom Staat und $^1/_5$ von den Gemeinden; b. für die Straßen der zweiten Klasse $^3/_4$ vom Staat und $^1/_4$ von den Gemeinden; c. für die Straßen der dritten Klasse $^2/_3$ vom Staat und $^1/_3$ von den Gemeinden. Während durch diese Vorschläge auch die Gemeinden an Straßen der ersten Klasse, zwar in Betracht der größern Zahl, welche als betheiligt bezeichnet werden könnten, nur in geringem Maße in die Mitleidenschaft gezogen würden, hätten die bei Straßen der zweiten und dritten Klasse betheiligten Gemeinden einen Vortheil gegenüber der bisherigen Praxis erlangt, indem namentlich bei den letztern bisher die Gemeinden meistentheils $^2/_3$ und der Staat $^1/_3$, nach diesem Vorschlage aber nur $^1/_3$ und der Staat $^2/_3$ beizutragen hätten. Die Last, welche durch diese Gesetzesbestimmung den Gemeinden auferlegt worden wäre, könnte nie eine bedeutende und auch nicht eine neue genannt werden, weil,

wie gesagt, diese Betheiligung der Gemeinden, ungeachtet der Bestimmung des Gesetzes von 1834, in der öffentlichen Meinung sich Eingang verschafft und in dieselbe gleichsam als ein Grundsatz übergegangen war.

Wenn die Baudirektion in ihrem Entwurf-Gesetze ferner die Gemeinden auch in Beziehung auf den Straßenunterhalt betheiligen wollte, so geschah dieß in Folge des oben angeführten Beschlusses des Großen Rathes, welcher Vorschläge über Ersparnisse im Straßenunterhalt verlangte, und sie fühlte das Schwierige ihrer Aufgabe gar wohl, Anträge über eine Betheiligung der Gemeinden in dieser Beziehung zu bringen. Während nämlich, wie oben bemerkt, eine solche Betheiligung bezüglich der neuen Straßenanlagen und Correctionen in die Begriffe des Volkes übergegangen war, so war dagegen auch die Bestimmung des Gesetzes von 1834, welche die gänzliche Liberirung der Gemeinden von der Last des Straßenunterhalts aufstellt, ganz und gar in die Begriffe des Volkes übergegangen, und da muß es jedenfalls von großer Schwierigkeit sein, diesem eine früher abgenommene Last wieder aufzubürden. Die Baudirektion wußte daher lange nicht, welche Betheiligung der Gemeinden sie für den Straßenunterhalt vorschlagen sollte. Zwei verschiedene Weisen schienen ihr allein ausführbar. Die eine war, den Gemeinden die Grienfuhren gegen eine verhältnißmäßige, jedoch den bisherigen Preisen nicht nachkommende Entschädigung zu übertragen. Allein hierbei liegt der Uebelstand auf der Hand, daß einzelne Gemeinden unverhältnißmäßig lange Straßenstrecken zu unterhalten hätten und es schwierig sein würde, alle Verschiedenheiten der Lokalitäten nach Billigkeit auszugleichen. So schien der Baudirektion eine andere, auch anderwärts eingeführte Art und Weise der Betheiligung die angemessenere und billigere, nämlich die, daß die Gemeinden die Straßen im Innern der Ortschaften unterhalten sollten; so würden eben nur die Ortschaften in etwas belastet, welche den Vortheil haben, an einer Straße gelegen zu sein, und dieß immer im Verhältniß

zur Größe der Ortschaft selbst, ein Grundsatz, dessen Ausführung weder schwierig, noch unbillig gewesen wäre.

Eine dritte nicht unwesentliche Bestimmung des Gesetzes-Entwurfes war die, daß die Gemeinden den ihnen angehörigen Grund und Boden zu Straßenbauten, so wie für Anlagen von Griengruben unentgeltlich abzutreten hätten. Es wäre die Ausführung dieser Bestimmung eine nicht unbedeutende Erleichterung in den Kosten für den Straßenbau gewesen und sollte nach der Ansicht der Baudirektion den Gemeinden nicht schwer fallen, da gewöhnlich bei Anlage einer neuen Straße der Nutzen für das angrenzende Land größer ist als der Schaden.

Diese beiden Gesetzesentwürfe über die Ausführung des Straßennetzes und den Bau und Unterhalt der Straßen und öffentlichen Wege wurden der XI. Commission zur Berathung überwiesen, welche dieselben prüfte und durchberieth und solche dann dem Großen Rathe mit wesentlichen Modifikationen vorlegte. Dieser behandelte den Gesetzesentwurf über den Bau und Unterhalt der Straßen und öffentlichen Wege in seiner Sitzung vom 25. Oktober; beschlossen wurde, die einläßliche Berathung darüber zu verschieben; ein gleicher Beschluß erfolgte am folgenden Tage in Beziehung auf den zweiten Entwurf über die Vollendung des Straßennetzes, so daß bis Ende 1849 die von der Baudirektion angeregte Angelegenheit der Aufstellung eines Straßennetzes und der damit im Zusammenhang stehenden Revision des Straßengesetzes von 1834 unerledigt blieben.

Auf diese beiden Gesetzesentwürfe hatte sich während des Jahres 1849 die Thätigkeit der Baudirektion in Beziehung auf legislatorische Arbeiten beschränkt. Jedoch bleibt noch hier im allgemeinen Theil dieses Berichts die Entlassung des Herrn Gatschet als Oberingenieur zu erwähnen, welche derselbe infolge seiner andaurenden Kränklichkeit im Anfange des Jahres und daheriger Unmöglichkeit seine Funktionen zu besorgen, nachgesucht hatte. An seine Stelle berief die Baudirektion auf Ihre Ermächtigung hin den Herrn Bezirksinge-

nieur Kocher in Burgdorf; nach erfolgter Ausschreibung der Stelle zur definitiven Besetzung beschloß der Große Rath unterm 22. Mai 1849, das Provisorium bis zur Erneuerung der Behörden in 1850 fortdauern zu lassen. Zum Ingenieur des Bezirks Nr. III. wurde sodann Herr Ganguillet, Ingenieur des V. Bezirks ernannt, und dieser letztere Bezirk dem bisherigen Wasserbauadjunkten, Hrn. Schädeli übertragen, so daß bei dieser Veränderung die Stelle des Wasserbauadjunkten einging und sich dadurch eine Ersparniß auf den Besoldungen ergab. Der provisorische Ober-Ingenieur bezieht nämlich 2500 Fr., während die Besoldung des Hrn. Gatschet 3200 Fr. betrug, diejenige des Herrn Ganguillet wurde von 2000 Fr. auf 2200 erhöht, die des Herrn Ingenieurs des V. Bezirks auf 1800 Fr. festgesetzt.

Bei der Thätigkeit des neu ernannten Oberingenieurs konnte sich die durch das Gesetz vom 1. Juni 1847 aufgestellte Organisation der Direktion der öffentlichen Bauten gehörig und ungehindert entwickeln, und die Baudirektion darf ohne Anstand behaupten, daß diese Organisation sich bis jetzt als passend und zweckmäßig erwiesen hat und bei ungestörter Entwicklung und bei zunehmender Geschäftstüchtigkeit der Bezirksingenieurs und der Oberwegmeister allen billigen Wünschen entsprechen wird.

Besonderer Theil.

A. Hochbau.

I. Ordentlicher Unterhalt.

Obschon seit den letzten Jahren die Büdgetanweisung für den ordentlichen Unterhalt der Staatsgebäude unter den Auslagen der Domänenverwaltung erscheint, so werden doch die Verhandlungen betreffend denselben in der gleichen Reihenfolge wie in den frühern Jahresberichten hier erwähnt.

A. Gewöhnlicher Unterhalt der Staatsgebäude.

a. Bezirk Nr. I. Gesammtauslagen:

1)	Amtsbezirk	Frutigen	Fr.	791 19
2)	„	Interlaken	„	3851 46
3)	„	Oberhasle	„	361 09
		zusammen:	„	5006 74

Die bemerkenswertheſten Verwendungen ſind: Interlaken: Uechternſcheuer, Zimmer- und Maurerarbeiten 493 Fr. 08 Rp. Iſeltenalp- und Sägisthalalpgebäude: bedeutende Reparationen 1200 Fr. 16 Rp.

b. Bezirk Nr. II. Gesammtauslagen:

1)	Amtsbezirk	Saanen	Fr.	349 77
2)	„	Oberſimmenthal	„	1010 65
3)	„	Niederſimmenthal	„	758 09
4)	„	Thun	„	1984 19
5)	„	Konolfingen	„	1705 85
		zuſammen:	„	5808 55

Die bemerkenswertheſten Verwendungen ſind: Thun: Thun Schloßgebäude, verſchiedene Reparationen 459 Fr. 97 Rp. Konolfingen: Münſingen, Pfrundſcheune, Herſtellung 236 Fr. 73 Rp. Wyl, Pfarrhaus, verſchiedene Arbeiten, 261 Fr. 44 Rp.

c. Bezirk Nr. III. Gesammtauslagen:

1)	Amtsbezirk	Aarwangen	Fr.	2782 37
2)	„	Burgdorf	„	2115 90
3)	„	Fraubrunnen	„	147 75
4)	„	Signau	„	970 69
5)	„	Trachſelwald	„	1480 66
6)	„	Wangen	„	1779 55
		zuſammen:	„	9576 92

Die bemerkenswertheſten Verwendungen ſind: Aarwangen: Thunſtetten, Pfarrhaus, umfaſſende Reparationen, 908 Fr. 04 Rp. Aarwangen, Zollwirthshaus, Herſtellung einer Gartenmauer und Anderes mehr, 295 Fr. 50 Rp. Burgdorf: Hindelbank, Kirchenchor, Herſtellung der Glasgemälde, 434 Fr. 25 Rp. Burgdorf, Schloß, verſchiedene Reparationen, 228 Fr. 78 Rp. Wangen: Wangen, Schloß, Errichtung einer Küche, 279 Fr. 25 Rp. Salzmagazin: Anlage einer Kieſelbeſetze, 284 Fr. 27 Rp.

d. Bezirk Nr. IV. Geſammtauslagen:

1)	Amtsbezirk	Aarberg	Fr.	1409 42
2)	„	Bern (ohne Stadt und Stadtbezirk)	„	2092 66
3)	„	Fraubrunnen	„	2372 88
4)	„	Laupen	„	1144 26
5)	„	Schwarzenburg	„	841 63
6)	„	Seftigen	„	1428 22
		zuſammen:	„	9289 07

Unter dieſen Auslagen iſt nur bemerkenswerth die für Ankauf einer Brunnquelle zur Pfarre Münchenbuchſee von 385 Fr.

e. Bezirk Nr. V. Geſammtauslagen:

1)	Amtsbezirk	Aarberg	Fr.	990 24
2)	„	Biel	„	94 15
3)	„	Büren	„	1211 52
4)	„	Erlach	„	650 17
5)	„	Neuenſtadt	„	47 90
6)	„	Nidau	„	1332 37
7)	„	Courtelary	„	93 75
		zuſammen:	„	4420 10

Die bemerkenswertheſten Verwendungen ſind: Aarberg: Aarberg, Inſtandſtellung der Wohnung des Regierungsſtatt-

halters, 226 Fr. 85 Rp. Reparation der Kirchhofmauer sammt Prozeßkosten, 363 Fr. 25 Rp. Büren: Langnau, Pfrundgebäude, verschiedene Reparationen, 259 Fr. 64 Rp. Nidau: Nidau, theilweise Abtragung des Ländehauses infolge Anlage der Nidau-Pasquart-Straße, 575 Fr. 30 Rp.

f. Bezirk Nr. VI. Gesammtauslagen:

1)	Amtsbezirk	Delsberg	Fr.	501 90
2)	„	Freibergen	„	355 32
3)	„	Laufen	„	82 50
4)	„	Münster	„	248 85
5)	„	Pruntrut	„	1832 43
		zusammen:	„	3021 —

Die bemerkenswerthesten Verwendungen sind: Pruntrut: Pruntrut Amthaus, für verschiedene Büreaux-Einrichtungen, 566 Fr. 60 Rp. Bärenwirthshaus, verschiedene Reparationen, 609 Fr. 20 Rp.

g. Stadt und Stadtbezirk Bern. Gesammtausgaben, 10,011 Fr. 25 Rp.

Die bemerkenswerthesten Verwendungen sind: akademische Badanstalt, 514 Fr. 55 Rp. Aeußeres Standesrathhaus, 325 Fr. 05 Rp. Kaserne Nr. I., Verschiedenes, 348 Fr. 80 Rp. Französische Kirche, Chor, Einrichtung des Gemäldesaales, 381 Fr. 86 Rp. Hochschule mit Dependenzen, 406 Fr. 71 Rp. Postgebäude, verschiedene Malerarbeiten und Anderes mehr, 390 Fr. 40 Rp. Rathhaus, Reparation der Treppen u. s. w., 484 Fr. 56 Rp. Staatskanzlei, Instandstellung des Büreau, 499 Fr. 49 Rp. Stiftgebäude, verschiedene Arbeiten, 764 Fr. 89 Rp. Alte Standesbuchhalterei, Gaseinrichtung und verschiedene andere Reparationen, 1092 Fr. 04 Rp. Thierspital, verschiedene Reparationen, 616 Fr. 64 Rp. Zeughaus, verschiedenes, 227 Fr. 45 Rp. Zuchthaus, Verschiedenes, 488 Fr. 54 Rp.

B. Kleinere Neubauten und größere Reparationen,

für welche die Credite vom Regierungsrathe bewilligt worden und die auf Rechnung der Büdgetanweisung für den ordentlichen Unterhalt der Staatsgebäude zu setzen sind. Die unter dieser Rubrik erscheinenden Bauten werden direkt vom Kantonsbaumeister angeordnet, geleitet und die betreffenden Conti zur Bezahlung angewiesen.

1) Aarwangen, obere Schloßscheune. Der für diesen Bau bewilligte Credit betrug 5000 Fr. Derselbe wurde bereits im J. 1848 vollendet und zur Zufriedenheit ausgeführt; im J. 1849 wurden noch die innebehaltenen 1000 Fr. nach stattgehabter zweiter Abnahme ausbezahlt. Die Abrechnung erzeigt eine Ersparniß von 644 Fr. 07 Rp.

2) Zweisimmen, Pfarrhaus. Für Vornahme von umfassenden Reparationen wurde unterm 8. August 1848 ein Credit von 1400 Fr. bewilligt. Die Arbeiten wurden im J. 1849 vollendet. Die Verwendung betrug im J. 1848 859 Fr. 60 Rp., im J. 1849 546 Fr. 39 Rp., so daß sich ein kleiner Excedent ergibt von 5 Fr. 99 Rp.

3) Aetigen, Pfarrhaus. Für umfassende Reparationen zu Vertilgung des Holzschwammes ꝛc. wurde unterm 16. September 1848 ein Credit von 2400 Fr. bewilligt, wovon im J. 1848 nur 120 Fr. 50 Rp. verwendet werden konnten. Im J. 1849 wurden die Arbeiten zwar nicht ganz, aber beinahe vollendet und dafür eine Summe von 2340 Fr. 43 Rp. verausgabt.

4) Signau, Kirchenchor. Für Erneuerung desselben wurde in Folge der Erneuerung des Schiffes der Kirche durch die Gemeinde unterm 21. Merz 1849 ein Credit von 3300 Fr. bewilligt. Von dieser Summe wurden im J. 1849 1950 Fr. verwendet; die Arbeiten werden erst im J. 1850 beendigt werden.

5) Affoltern im Emmenthal, Pfarrhaus. Bis dahin war dieses eines der wenigen Pfarrhäuser im alten Kantonstheil, welches von der Gemeinde unterhalten wurde. Im J. 1849 kaufte nun die Gemeinde die Unterhaltungspflicht mittelst einer Summe von 1500 Fr. los, welche für Instandstellung des Hauses bestimmt wurde. Verwendet wurden 1424 Fr. 55 Rp., so daß sich ein Ersparniß ergibt von 75 Fr. 45 Rp.

6) Affoltern im Emmenthal, Pfrundscheune. In Folge der Uebernahme der Pfrundgebäude zu Affoltern wurden zur Ersparung im Unterhalte die große, früher als Zehntscheune benutzte Scheune und der Speicher abgebrochen und an deren Platz eine neue, dem Bedürfniß entsprechende Scheune erbaut. Der dazu nöthige Credit beträgt nach Ueberlassung des alten Materials an den Unternehmer 800 Fr. Verwendet wurden im J. 1849 558 Fr. 72 Rp.; nicht verausgabt blieb die Garantiesumme von 219 Fr. 95 Rp.

7) Delsberg, Mädchennormalanstalt. Um die nöthigen Einrichtungen zu dieser Anstalt in dem vom Staate angekauften ehemaligen Kapuzinerkloster zu treffen, wurde vom Großen Rathe unterm 4. September 1848 ein Credit von 8500 Fr. bewilligt, mit der Bestimmung, daß die Summe aus der Büdgetanweisung für den ordentlichen Hochbau bestritten werden solle, aus welchem Grunde dann dieser Bau unter dieser Rubrik aufgeführt wird. Die nöthigsten Arbeiten wurden bis August 1849 vollendet, so daß die Anstalt auf diesen Zeitpunkt begonnen werden konnte. Verwendet wurden 8417 Fr. 75 Rp.

II. Neubauten.

1) Bunderbach, Kirchenbau. Für diesen Bau bewilligte der Große Rath den 15. Mai 1848 einen Credit von 7500 Fr. Die Arbeiten wurden so befördert, daß die Kirche schon im Laufe des Sommers 1849 benutzt werden

konnte. Die Abrechnung und erste Abnahme hat stattgefunden, wonach die Kosten 6835 Fr. 15 Rp. betragen, und mithin sich eine Ersparniß von 664 Fr. 85 Rp. herausstellt. Verausgabt wurden bis Ende des Jahres 6535 Fr. 62 Rp. Der Unternehmer hat auf die zweite Abnahme für ausgeführte Arbeiten zu gut 249 Fr. 53 Rp., und 50 Fr. bleiben für den bis dahin nicht nöthigen Glockenstuhl verfügbar.

2) Kurzenberg, Kirchenbau.

Während des Winters von 1848 auf 1849 wurden die meisten Materialien herbeigeschafft und der Bau mit der guten Jahreszeit begonnen und mit Eifer betrieben, so daß die Kirche im Spätjahr bereits eingeweiht und zum Kirchendienst eröffnet wurde. Auf hierseitige Weisung wurde der äußere Bestuch (Besenwurf) nicht bewerkstelligt, sondern aufs Frühjahr 1850 verschoben; indessen kam, da diese Verschiebung im Interesse der Ausführung liegt und nicht vom Unternehmer verschuldet wurde, die erste Abnahme und die Abrechnung zu Stande, wonach die Gesammtkosten 10,995 Fr. 33 Rp. betragen, daran bezahlte die Gemeinde 3,300 Fr. — Rp.

Demnach beträgt der Staatsantheil 7,695 Fr. 34 Rp.

so daß sich ein Creditüberschuß herausstellt von 1,304 Fr. — Rp.

Der Unternehmer ist ausbezahlt bis auf 1000 Fr., die nach Beendigung des äußern Bestuchs, Anstrich der Vorschermdecke und nach stattgehabter zweiter Abnahme fällig werden.

3) Boncourt, Zollhaus. Dieser Bau erscheint nun schon das dritte Jahr unter den laufenden Bauten, in Folge der Nachlässigkeit des Unternehmers. Indessen konnte das Gebäude im Spätjahr bezogen werden, und es fehlen nur noch einige Ergänzungsarbeiten, um die erste Abnahme aussprechen zu können. Für die Zollhäuser zu Boncourt, Miè-

court und Damvant, von denen die beiden letztern schon früher vollendet worden, waren Credite bewilligt worden bis

auf den Betrag von		39,000 Fr.
Bis Ende 1848 wurden verwendet	33,676 Fr. 90 Rp.	
Verwendung im J. 1849	2,106 Fr. 10 Rp.	
Gesammtverwendung bis Ende 1849		35,783 Fr.
so daß sich pro 1850 noch eine Creditrestanz ergiebt von		3,217 Fr.

4) Wangen, Kornhaus. Für Einrichtung von Büreaux in dem frühern Kornhaus zu Wangen wurde vom Großen Rathe unterm 19. Merz 1849 ein Credit von 11,000 Fr. bewilligt und davon 9000 Fr. pro 1849 bestimmt. Nach Ausschreibung und Hingabe der Arbeiten konnten dieselben mit Anfang Juli begonnen werden, und wurden möglichst befördert. Verwendet wurden bis Ende des Jahrs 7067 Fr.

5) Walkringen, Pfrundscheune. In Folge einer ausgebrochenen Feuersbrunst wurde diese eingeäschert. Ein Neubau ist somit nothwendig geworden, über dessen Größe man jedoch wegen dem möglichen Verkauf eines Theils des Pfrundgutes noch nicht einig ist. Für einstweilen mußte daher eine Art Schoppen errichtet werden, dessen Material dann zum Baue der Scheune benutzt werden wird. Die daherigen Kosten von 328 Fr. 92 Rp. werden daher hier auf Rechnung des künftigen Neubaues angeführt.

6) Auf Rechnung der Direktion des Innern wurde ferner durch die Baudirektion ausgeführt: Die Zwangsarbeitsanstalt zu Thorberg. Für diesen Bau wurde unterm 25. Mai 1848 vom Großen Rathe ein Credit von 90,000 Fr. bewilligt. Im J. 1849 wurden die Bauten fortgesetzt und konnten, durch die Winterwitterung begünstigt, mit Erfolg betrieben werden, so daß auf 1. November, auf

den Zeitpunkt, wo die Anstalt eröffnet werden sollte, nur einige unwesentliche Arbeiten im Innern im Rückstande blieben. Dermal ist nebst einigen unbedeutenden Bauarbeiten noch auszuführen: Die Einfristung der Höfe, die Einrichtung der Capelle, Reparationen in der Verwalterwohnung, und ein neues Holzhaus. Die Arbeiten wurden partiell in Akkord gegeben und auf nicht weniger als 48 Unternehmer vertheilt, was die Leitung des Baues einigermaßen erschwerte; hingegen kam dadurch der Verdienst den Bauhandwerkern direkt zu, was die Baudirektion zu dieser zweckmäßigen Maßregel der Vertheilung der Arbeit bewog.

Im Jahr 1848 wurden verausgabt	15,301 Fr. 76 Rp.
Im Jahr 1849	44,836 Fr. 47 Rp.
Zusammen	60,138 Fr. 23 Rp.

Vom Kantonsbaumeister wurden überdieß während des Jahres 37 Schulhausprojekte für die Erziehungsdirektion begutachtet.

B. Straßenbau.

I. Ordentlicher Straßenbau.

a Bezirk Nr. 1. Gesammtausgaben:

1)	Amtsbezirk Frutigen	Fr. 3535 80
2)	„ Interlaken	„ 7686 23
3)	„ Oberhasle	„ 3329 90
	Zusammen	Fr. 14,551 93

Die bemerkenswerthesten Verwendungen sind: Frutigen: Rainbrücke, Vollendung der Anfahrten 826 Fr. 16 Rp., Thun-Frutigen-Straße, Versicherung gegen die Kander beir Reudlenbrücke 439 Fr. 06 Rp. Interlaken: Brienzersee und Thunseestraße, Baumpflanzungen 420 Fr. 05 Rp. Lauterbrunnenstraße, Sicherheits- und Schwellenbauten 1482 Fr. 06 Rp. Erneuerung des Griffenbachbrückleins 233 Fr. 31 Rp.

Grindelwaldstraße, Stützmauerarbeiten 532 Fr. 34 Rp. Oberhasle: Sustenstraße, Instandstellungsarbeiten 1958 Fr. 86 Rp. Daktenbrücke bei Meiringen, Herstellung des linkseitigen Widerlagers 290 Fr. 97 Rp.

b. Bezirk Nr. 2. Gesammtausgaben:

1)	Amtsbezirk	Saanen	Fr.	2,313 14
2)	„	Obersimmenthal	„	4,988 80
3)	„	Niedersimmenthal	„	6,999 08
4)	„	Thun	„	6,406 13
5)	„	Konolfingen	„	8,681 36
		Zusammen	Fr.	29,388 51

Die bemerkenswerthesten Verwendungen sind: Saanen: Saanen-Lauenen-Straße, Stützmauerarbeiten 454 Fr. 76 Rp. Obersimmenthal: Zweisimmen-Saanenstraße, Herstellung der Brechgrabenbrücke. Für diese war im J. 1847 ein Credit von 7400 Fr. bewilligt und davon im J. 1848 5758 Fr. 75 Rp. verwendet worden. Im J. 1849 wurde die Herstellung vollendet und noch 863 Fr. 80 Rp. verausgabt, so daß sich eine Creditrestanz von 777 Fr. 45 Rp. ergab. Abgrabung des Höheneckhügels 249 Fr. 04 Rp. Saumweg nach dem Fermelthal; es wurde die Restanz der unterm 10. Mai 1848 bewilligten Staatsbeisteuer von 950 Fr. im J. 1849 mit 422 Fr. 50 Rp. ausbezahlt. Niedersimmenthal: Simmenthalstraße, Versicherung durch Schwellenbauten zwischen Boltigen und Weissenburg 606 Fr. 25 Rp. Stützmauer in den Port bei Wimmis 375 Fr. 87 Rp. Ausräumungen 1086 Fr. 55 Rp. Thun: Thun, Aarbrücken, Unterhalt der Belege 488 Fr. 14 Rp. Kuhbrücke, Reparation des Oberbaues 488 Fr. 50 Rp. Sinnebrücke, Wiederherstellung des Oberbaues und der Bepflasterung, Credit von 2660 Fr., wovon im J. 1849 verwendet 1426 Fr. 70 Rp. Konolfingen: Eglisporrstutz, Ankauf einer Griengrube 869 Fr. 63 Rp.

c. Bezirk Nr. 3. Gesammtausgaben:

1)	Amtsbezirk	Aarwangen	Fr.	5,652 94
2)	„	Burgdorf	„	10,774 88
3)	„	Frauenbrunnen	„	226 60
4)	„	Signau	„	4,702 09
5)	„	Trachselwald	„	8,569 99
6)	„	Wangen	„	9,332 60
		Zusammen	Fr.	39,259 10

Die bemerkenswerthesten Verwendungen sind: Burgdorf: Burgdorf, Beitrag an den Unterhalt des Straßenpflasters von Uebernahme der Straßen hinweg bis 1848 1035 Fr. 40 Rp. Signau: Eggiwyl-Röthenbach-Straße, Herstellung der Fischbach- und Brambachbrücken 537 Fr. 76 Rp. Wangen: Niederbipp, Anlage einer neuen Dohle 255 Fr. Wangen, Erneuerung der Rechenhölzer an der dortigen Aarbrücke 362 Fr. 92 Rp.

d. Bezirk Nr. 4. Gesammtauslagen:

1)	Amtsbezirk	Aarberg	Fr.	4,397 23
2)	„	Bern	„	11,420 36
3)	„	Fraubrunnen	„	5,458 80
4)	„	Laupen	„	3,410 10
5)	„	Schwarzenburg	„	2,867 83
6)	„	Seftigen	„	8,989 61
		Zusammen	Fr.	36,543 93

Die bemerkenswerthesten Verwendungen sind: Bern: Bern, Herstellung der Altenbergbrücke auf Unrechthabende Kosten, laut provisorischer Verfügung des Richteramts, die Hälfte der Kosten 236 Fr. 62 Rp. Seftigen: Erweiterung der Straße im Pontel bei Riggisberg 223 Fr. 05 Rp. Lohnstorfbrücke, Neubau 566 Fr. 86 Rp. Blumensteinbrücke, Neubau 619 Fr. 79 Rp. Kirchdorf, Ankauf einer Griengrube 500 Fr.

e Bezirk Nr. 5. Gesammtausgaben:

1)	Amtsbezirk	Aarberg	Fr.	3445 84

		Uebertrag	Fr.	3445 84
2)	„	Biel	„	3246 62
3)	„	Büren	„	5881 74
4)	„	Courtelari	„	4974 72
5)	„	Erlach	„	5283 64
6)	„	Neuenstadt	„	1313 21
7)	„	Nidau	„	3831 91
		Zusammen	Fr.	27,976 78

Die bemerkenswerthesten Verwendungen sind: Büren: Pieterlen, Erweiterung der Griengrube 330 Fr. 15 Rp. Erlach: St. Johansenbrücke, Reparationen 434 Fr. 99 Rp. Gampelen, Erweiterung der Hofmattgriengrube 400 Fr. 36 Rp. Courtelari: Sonceboz-Cibourg-Straße, Anlage mehrerer Dohlen 222 Fr. 30 Rp. Neuenstadt: Erbauung einer Doppeldohle bei Neuenstadt 252 Fr. 60 Rp.

f. Bezirk Nr. 6. Gesammtausgaben:

1)	Amtsbezirk	Courtelari	Fr.	1,048 90
2)	„	Delsberg	„	7,590 03
3)	„	Freibergen	„	3,344 74
4)	„	Laufen	„	5,004 26
5)	„	Münster	„	10,999 81
6)	„	Pruntrut	„	11,178 99
		Zusammen	Fr.	39,166 73

Die bemerkenswerthesten Verwendungen sind: Delsberg: Rangiersstraße, Wehrschranken beim fer à cheval 504 Fr. 45 Rp. Delsberg, Reparation der Brücke de la Maltière 300 Fr. Münster: Crémine-straße, Herstellung in Folge eines Wolkenbruchs 2027 Fr. 06 Rp. Bern-Basel-Straße, Wegschaffung eines Erdrutsches beim Eintritt in die Münsterschlucht 247 Fr. Pruntrut: Cornol, Herstellung einer Stützmauer 570 Fr. 25 Rp.

Neubauten.

a. Bezirk N° 1.

1. Brienzersee-Straße. Die Arbeiten wurden in 1849 wieder in zwei Abtheilungen fortgesetzt, nämlich zwischen Brienz und Ebligen und dann zwischen Ringgenberg und Niederried, wobei im laufenden Jahre sehr viele Felssprengungen vorkamen.

Von der Budgetanweisung pro 1849, von L. 25,000, wurden L. 24627. 23 verwendet, mit welcher Summe die Gesammtausgaben für diesen Bau bis Ende 1849 sich auf den Betrag von L. 94,368.49 belaufen.

2. Kirchet-Straße. Die Arbeiten rückten in 1849 auf der Seite gegen Hasle im Grund bedeutend vor, indem die oberste Serpentine der Straße vollendet und eine große Stützmauer von zirka 100′ Länge und 20′ Höhe aufgeführt werden konnten. Von der Budgetanweisung von L. 10,000, wurde eine Summe verwendet von L. 9807. 97.
die Auslagen bis Ende 1848 betrugen 25692. 95.
Gesammtverwendung bis Ende 1849 L. 35,500. 92.

3. Zweilütschenenbrücke. Der Bau wurde bis Ende 1849 vollendet und ist zur Zufriedenheit ausgefallen. Die gänzliche Ausbezahlung erfolgte jedoch nicht, da die Garantiesumme erst in 1850 fällig wird. Bis Ende 1848 wurde verausgabt L. 2957. 02.
Verwendung in 1849 2521. 14.

Gesammtausgaben bis Ende 1849 L. 5478. 16

4. Gündleschwandbrücke. Unweit von der Zweilütschenenbrücke führt die Grindelwald-Straße bei Gündleschwand über die schwarze Lütschinen; auch diese Brücke bedurfte einer Erneuerung, zu welchem Ende der Regierungsrath unterm 3. Februar 1847 einen Kredit von L. 4700 bewilligte. Die Aus-

führung der Arbeiten wurde jedoch bis zur Beendigung des Baues der Zweilütschinenbrücke verschoben und erst im Spätjahr 1849 begonnen, wonach die Widerlager und nöthigen Streichschwellen theilweise aufgeführt werden konnten. Verwendet wurde. L. 1202. 96.

b. Bezirk N° 2.

5. Spietzwylerstutz, Korrektion. Diese wurde in 1849 vollendet und die Straße dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Der ursprüngliche Kredit betrug		L. 14,700.
Verwendet wurden bis Ende 1848	L. 7848. 22.	
Verwendung in 1849	6676. 60.	
Gesammtausgabe		L. 14,424.. 82.
so daß sich eine Ersparniß ergiebt von		L. 275. 18.

6. Eglisporrstutz, Korrektion. Diese wurde ebenfalls in 1849 gänzlich vollendet, nachdem sie bereits in 1848 dem öffentlichen Verkehr hatte übergeben werden können.

Der Kredit beträgt		L. 13,000.
Verausgabt wurden bis Ende 1848	L. 9.953. 26.	
Verwendung in 1849	2,073. 21.	
Gesammtverwendung		L. 12,027. 17.
so daß sich eine Ersparniß ergiebt von		L. 972. 83.

7. Wydenstutz, Korrektion und Dürrbachverlegung (Siehe Jahresbericht pro 1848.) Die Arbeiten der Straßenkorrektion wurden in 1849 rasch fortgesetzt und auch bis an Weniges vollendet. Dagegen rückte die Anlage vom Stromschwellen im Dürrbach von Seite der Gemeinde nicht so vor, als es wünschenswerth war, so daß nichts auf Rechnung des daherigen Staatsbeitrages von L. 2,000 angewiesen werden konnte. Die Ausgaben pro 1849 betreffen nur die Straßenkorrektion und betragen L. 3824. 98.

8. Hoheneggbrücke, auf der Zweisimmen-Saanen-Straße. Wie die Brechgrabenbrücke (Siehe ordentlicher Straßenbau), so mußten auch noch andere Brücken auf dieser Straße hergestellt werden, indem solche dem Einsturze nahe waren, und so auch die Hoheneggbrücke und die nachfolgende Hugisgrabenbrücke. Für erstere wurde unterm 21 Mai 1849 ein Kredit von L. 5,000 bewilligt. Die Arbeiten wurden unter der Leitung eines Ingenieurs im Taglohne ausgeführt und auch vollendet. Verwendet wurden L. 4995. 57, so daß sich eine Ersparniß ergiebt von L. 4. 43.

Die Kosten vertheilen sich wie folgt:

a) Taglöhne und Fuhrungen	L.	3679. 70.
b) Ankauf von Material		557. 20.
c) Werkzeugreparation		313. 87.
d) Aufsicht und Leitungskosten	L.	444. 80.
Zusammen obige	L.	4,995. 37.

9. Hugisgrabenbrücke. Für Herstellung dieser Brücke wurden zwei Kredite bewilligt, nämlich vom Regierungsrath unterm 21, Mai 1849 von L. 4520 und vom Großen Rathe unterm 23 Oktober, von L. 2100, nachdem sich nach Beginn der Arbeiten herausgestellt hatte, daß das ganze Gewölbe der Brücke neu aufgeführt werden mußte. Die Arbeiten werden ebenfalls im Taglohn ausgeführt, konnten aber in 1849 nicht vollendet werden. Verausgabt wurden L. 2677. 19.

10. Rawylpaß. Schon lange war von der Landschaft Ober-Simmenthal und namentlich von der Thalschaft Lenk der Wunsch an die Behörden ausgesprochen worden, daß der Saumweg über den Rawylpaß einmal korrigirt und in einen bessern Stand gestellt werde, indem bei seiner dermaligen Beschaffenheit das Passage über denselben sehr gefährlich sei. Auch von Seite der Bewohner des Kantons Wallis war dieser Angelegenheit Aufmerksamkeit geschenkt worden, welche sich thatsächlich dadurch bewies, daß dieser Gebirgspaß auf ihrer Seite in guten Stand gestellt worden ist, ja daß sich diese

Instandstellungsarbeiten sogar bis auf das Gebiet des Kantons Bern erstreckten. Von der Landschaft Ober-Simmenthal, von den Gemeinden Lenk und Pöschenried waren Beiträge und Tagwerke in Aussicht gestellt worden, so daß um den vielseitigen Wünschen zu begegnen, der Große Rath im Budget pro 1849 für die Korrektion des Rawylpasses einen vorläufigen Kredit von L. 5,000 aussetzte. Die Arbeiten wurden auch im Sommer begonnen und sowohl auf der Höhe des Passes, als zwischen Lenk und Pöschenried im Taglohn unter der Leitung eines erfahrnes Aufsehers betrieben und im Verhältniß zu den Anlagen Vieles geleistet. Verausgabt wurden L. 3669. 91.

C. Bezirk N° 3.

11. Goldbach-Farbschachen-Straße und Gohlhansbrücke. Die Brücke war schon in 1847 vollendet, es blieb aber noch die Garantiesumme auszubezahlen, was erst in 1849 geschah. Dagegen bleibt noch ein Stücklein Straße bei Goldbach zu beendigen, indem die Landentschädigungen erst in 1849 oberinstanzlich vom Obergericht bestimmt wurden.

Verwendet wurden in 1849 L. 3838. 02.

12. Bätterkinden, Emmenbrücke. Es wurde in 1849 noch die inbehaltene Garantiesumme von L. 2,600 angewiesen. (Vergleiche Jahresbericht pro 1848.)

13. Weiher-Waltrigen-Straße. Diese in 1847 begonnene Straßenanlage wurde in 1849 zwischen Weiherhaus und Häusernmoos vollendet. Der ursprüngliche Kredit betrug:

L. 36,500.

Verausgabt wurden bis

Ende 1848	L. 28059. 37.
Verwendung in 1849	7255. 15.
Gesammtkosten	L. 35,314. 52.

so daß sich eine Ersparniß auf dem Kredite ergiebt von L. 1185. 48.

Die Kosten vertheilen sich wie folgt:

a) Landentschädigung für die Straße	L.	8,118. 35.
b) Konstruktion		23,903. 57.
c) Extraarbeiten		276. 35.
d) Ankauf und Unterhalt des Werkzeuges		1677. 65.
e) Aufsicht und verschiedene Ausgaben		1,338. 60.
Zusammen obige	L.	35,314. 52.

14. Straßenkorrektion zu Huttwyl. Diese begreift zwei Abtheilungen in sich, die erste von Huttwyl bis zur Durchkreuzung mit der alten Straße war schon in 1848 vollendet, es blieben aber einige Conti und Landentschädigungen zu reguliren, wofür von der Bügetanweisung von L. 1,000 L. 835. 15 verwendet wurden. Für die zweite Abtheilung von der alten Straße bis an die Kantonsgrenze wurde im Büdget eine Summe von L. 9,000 aufgenommen. Da diese Strecke mit einer auch vorzunehmenden Korrektion auf dem Luzerngebiet, in Verbindung steht, so wurde mit dem Anfang der beiden gewartet, bis sie auch im Kanton Luzern anfiengen und dieß gieng bis in den Monat November. Diese Linie bietet keine Schwierigkeiten dar. Ihre Länge beträgt 3600'. Das Gefäll ist theils 2' 9", theils 3%. Die Arbeiten wurden im Taglohn ausgeführt.

Bis Ende 1849 wurden L. 1964. 78 verwendet.

15. Röthenbach-Linden-Straße.. (Siehe Jahresbericht p. 1848.) Da die Garantiezeit für diese Straße bis Ende 1849 noch nicht auslief, so konnte die im Büdget aufgenommene Restanz der Staatsbeisteuer in 1849 noch nicht angewiesen werden.

16. Langnau-Trubschachen-Straße. Im Budget p. 1849 wurden für Fortsetzung derselben L. 13,000 aufgenommen; die Arbeiten wurden bis Bärau fortgesetzt und vollendet und bestanden hauptsächlich in der großen Auffüllung in Bärau, in einer Futtermauer an dem obern Talüs und in einem gewölbten Brücklein. Verwendet wurden in 1849 L. 12104. 92.

17 Aarwangen, Straßenkorrektion. Diese konnte in 1849 noch nicht vollendet werden, jedoch bleibt weniges mehr auszuführen übrig. Auf Rechnung der Restanz der Beisteuer von noch L. 7000, wurden in 1849 angewiesen L. 5500, so daß pro 1850 noch bleiben 1500.

18. Trubschachenbrücke. Der Bau derselben wurde bereits in 1848 vollendet; es blieb aber in 1849 noch die Garantiesumme von L. 911. 22 auszubezahlen.

19. Bleienbach-Rütschelen-Straße. Da die Korrektion dieser Straße vierter Klasse von der Gemeinde Rütschelen in 1849 noch nicht begonnen wurde, so erfolgte auch keine weitere Abschlagszahlung.

D. Bezirk N° 4.

20. Tannenstraße. Die dießjährigen Arbeiten bestanden lediglich in der Anfertigung der Anfahrt gegen die Tiefenaubrücke. Die beiden Anfahrten mußten da, wo sie in Form von Viertelskegeln die Brücke berühren, wegen dem schlechten Füllmaterial auf eine viel weitere Grundfläche gesetzt werden, deßwegen eine bedeutend größere Kubikmasse an Material erforderlich wird. Wegen der durch den leitenden Ingenieur der Tiefenaubrücke allzusteil angenommenen Erdböschung längs der Stützmauern der Brücke erfolgten im Laufe des Jahrs zu verschiedenen Malen starke Abschälungen, welchen nun für die Zukunft mit soliden Paralell-Ettern und Anbringung von Rasenziegeln vorgebeugt werden soll. Wenn keine weitern Unfälle

durch Rutschungen an den bei 100′ hohen Aufdämmungen sich ereignen, so mag die gänzliche Beendigung dieser großartigen Brücken-Anfahrt im Laufe des Sommers 1850 erfolgen.

Laut Büdget wurden für diese pro 1849 bewilligt :

	L.	19,000.
Verausgabt wurden im Laufe des Jahres	19,000.	08.
Es ergiebt sich daher ein Excedenz von	L. —	08.
Die Gesammtverwendung beträgt bis Ende 1849	L.	195,860. 70

21. Tiefenaubrücke. Wie im vorjährigen Berichte erwähnt worden, konnte die Entschädigungsangelegenheit in Folge des in 1847 stattgehabten Gerüsteinsturzes in 1848 nicht bereinigt werden; der Vortrag der Baudirektion, betreffend eine Entschädigung von L. 12,000 an den Unternehmer, wurde erst unterm 15. Merz 1849 vom Großen Rathe behandelt, nachdem eine Kommission aus der Mitte desselben ihr darauf bezügliches Gutachten abgegeben hatte; wie dieses selbst, fiel auch der Beschluß des Großen Rathes in abweichendem Sinne aus, darauf die Bau-Direktion dafür sorgte, daß das bereits aufgestellte Schiedsgericht die Sache wieder an die Hand nahm. Herr Oberst La Nicca hatte indessen seine Entlassung aus demselben genommen und an dessen Platz wurde Herr Architekt Richener in Neuenburg in dasselbe ernannt. Es konnte sich dieses endlich am 28. Mai versammeln, und dessen Spruch fiel vollständig zu Gunsten des Staats aus, so daß der Unternehmer auch die sämmtlichen Kosten des Schiedsgerichtes zu übernehmen hatte.

Was dem Gang des Baues in 1849 anbetrifft, welcher im Laufe des Jahres so viele wichtige Momente darbot, glaubt die Bau-Direktion, hier den ausführlichen Bericht des dirigirenden Ingenieurs vollständig folgen lassen zu sollen, da es schwierig sein dürfte diesen nur stückweise zu geben, ohne der Klarheit und deutlichen Auseinandersetzung der stattgefundenen interessanten Ergebnisse zu schaden.

Bericht.

Nachdem im Laufe des Herbstes 1848, als bereits die Tragstein- und Bandschicht des Gesimses in ihrer ganzen Ausdehnung zwischen den Sockeln der vier Solothurn-Postamente vollendet, die Asphaltgüsse über die Oberfläche sämmtlicher Gewölbe, Pfeiler und Widerlager so wie die Akten und Sammler für die Ableitung des Regenwassers über denselben angebracht worden waren, so schritt der Unternehmer an das Abbrechen der Eisenbahngerüste und des noch übriggebliebenen untern Theils der Bogengestelle, so daß bis Ende Novembers desselben Jahres der kühne Bau gänzlich von dem, ihn verunstaltenden Balkenwerk befreit, in seinen schlanken Verhältnissen da stund. Auch die Nothbrücke wurde dann abgebrochen, nachdem die Baudirektion in die allzuhohen Forderungen des Unternehmers für deren Ankauf, nicht hatte eintreten wollen. An ihrer Stelle wurde hierauf eine provisorische Fähre zur Uebersetzung der Aare errichtet, deren Kosten von L. 224 jedoch auf Rechnung der Enge- und Tannenstraße bestritten wurden, wohin auch das bezogene Fährgeld floß.

Nach dem unglücklichen Einsturz der Gerüste im Juni 1847 wurde nämlich die Eisenbahn um zirka 8 Fuß niedriger wiederhergestellt, als sie vordem war, und hätte schon wegen

geringerer Höhe nicht mehr für das Versetzen der Gesimsstücke und Geländer dienen können, abgesehen davon, daß der Transport dieser ungewöhnlich großen bis 120 Zentner schweren Stücke auf so hohem Gerüste ein allzu gefährliches Unternehmen gewesen wäre; es mußte sonach mit der gänzlichen Vollendung des obern Theiles der Brücke gewartet werden, bis die Anfahrten und Auffüllungen im Innern derselben die gehörige Höhe erreicht haben würden, um diese Steine dann auf Wagen an den Ort ihrer Bestimmung zu transportiren. Fataler Weise nun ist in dem Vorschriftenheft für den Tiefenaubrückenbau, die durch den Unternehmer desselben zu besorgende Auffüllung im Innern des Baues, zwischen die von dem hintersten Ende der Stützmauern nach innen sich ergebenden natürlichen Böschungen der Anfahrtsstraßen begrenzt, so daß derselbe, da diese Anfahrtsstraßen bis zum Ende des Jahres 1848, auf welchen Zeitpunkt die Beendigung und vorläufige Abnahme des Baues vorgeschrieben ist, die gehörige Höhe bei Weitem nicht erreicht hatte, auch die Böschungskegel an den Seiten der Zufahrts-Stützmauern, welche dieselben hauptsächlich gegen den Druck der innern Auffüllungen unterstützen sollten, ebenfalls noch sehr im Rückstande waren, hierauf gestützt bereits im Laufe Septembers 1848 ein Schreiben an die Baudirektion richtete, worin er die Unmöglichkeit darthat unter den obwaltenden Umständen den Bau auf den vorgezeichneten Termin zu vollenden, und da dieses nicht seine Schuld sei, verlangte, daß entweder mit ihm auf 1. Januar 1849 abgerechnet und er gegen Ersatz seines wahrscheinlichen Gewinnes auf den noch auszuführenden Akkordarbeiten gänzlich entlassen, so wie die, auf den jeweiligen Situations-Etats inbehaltenen Garantiesumme von 10 % ihm ausbezahlt werden; zugleich stellte er noch verschiedene Entschädigungsforderungen in Aussicht, für den ihm durch die verzögerte Herstellung der Anfahrten schon im Laufe des Baues, z. B. wegen höherm Aufziehen dar Materialien, erwachsenen Schaden. Die daherigen, für den Unterzeichneten nichts weniger als angenehmen

Unterhandlungen, zogen sich unter beständigem Hin- und Herschreiben und einer Masse von Uebereinkunfts-Projekten, bis den 27. Januar 1849 hinaus, wo dann endlich mit Herrn Colombara ein Vertrag über die Fortsetzung des Baues abgeschlossen werden konnte, wesentlich dahin lautend, daß ihm 1. die inbehaltenen Garantiesummen von 10% sofort ausbezahlt, die vorräthigen Solothurnsteine abgenommen, und noch Abzug eines Batzens per Kubikfuß für das Versetzen desselben vergütet, bis zur endlichen Fortsetzung des Baues, sowohl ihm ein Wartgeld von L. 300 monatlich nebst Logis-Vergütung, als seinem Aufseher eine monatliche Besoldung von L. 100 entrichtet und auch die Pachtzinse für die Magazin- und Materialablageplätze bis zu jenem Zeitpunkt dem Unternehmer abgenommen würden. Hingegen abstrahirte derselbe von allen fernern Entschädigungsforderungen und verpflichtete sich bis Ende Juli 1849 auf die Beendigung der, durch den Staat herzustellenden Böschungen der Anfahrten und Auffüllungen zwischen den Stützmauern, so weit dieselben zur Fortsetzung seiner Arbeiten nöthig wären, zu warten.

In dem Bericht über die endlichen Kosten des ganzen Baues, welchen der Unterzeichnete am Ende des vorigen Jahres einzugeben hatte, infolge dessen noch ein Kredit von L. 92,500 über die bereits bewilligte Summe von L. 449.500 hinaus verlangt werden mußte, wurden bereits schon mehrere Extraarbbeiten zur Konsolidirung der Brücke aufgenommen, als: Erstens, das Versenken von großen Nalligerbruchsteinen und Kieseln um die Pfeiler in der Aare, besonders gegen die Mitte zu, indem daselbst das Flußbett seit dem Anfang des Baues von 3½ Fuß unter dem niedrigsten Wasserstand, sich auf 12 bis 14 Fuß unter dasselbe Niveau vertieft hatte, so daß zur Sicherung der sehr gefährdeten Pfahlroste unter den Pfeilern durchaus noch ein bedeutendes Quantum solcher Steine zu den frühern versenkt werden mußten. Da Herr Colombara für diese Arbeit, wie es dem Unterzeichneten schien,

sehr viel forderte und trotz eines, von Schiffmeister Hirter eingegebenen billigern Angebotes, auf seiner Forderung verblieb, so wurde diese Arbeit dem letztern zum Preise von L. 50 ½ für das Klafter Rolligerbruchsteine und von L. 19 für das Klafter Kiesel sammt deren Versenkung, verakkordirt. Nachdem bis Ende Jahres schon ein bedeutendes Quantum Steine an das Aarufer transportirt und endlich den 29 Januar mit dem Versenken selbst begonnen worden war, so wurde diese Arbeit bis den 15 Februar beendigt und die daherige Rechnung für 17 Kftr. Ralligersteine

	à L. ½ mit	L. 875. 50.
für 33¼	Klftr. Kiesel aus der Abgrabung à L. 19	64. 25.
und endlich für Steinsprengen ꝛc.		20. 20.
	Total.	L. 1536. 95.

an Meister Hirter bezahlt.

Der Erfolg dieser Steinversenkungen war denn auch ein so günstiger, daß sich das Flußbett unter den mittleren Bogen, trotz dem sehr hohen Sommerwasserstand, um mehrere Fuß erhöht hat, was hauptsächlich einem flußabwärts dieser Bogenöffnung quer über angelegten zirka 4 Fuß hohen und 20 Fuß breiten Steindamm zuzuschreiben ist. Im Laufe dieses Winters wird auch auf den Uferseiten der beiden Pfeiler noch ein Quantum Kieselsteine versenkt werden müssen, indem sich dort das Fluß an einigen Stellen auch noch etwas vertieft hat, was wahrscheinlich dem im Laufe des letzten Frühlings, am linken Aarufer erbauten Steindamm, welcher ziemlich weit in den Fluß hinein ragt, zuzuschreiben ist. Eine andere nachträgliche Arbeit zur Verstärkung des Baues, welche bereits in jenen Bericht über die endlichen Baukosten aufgenommen wurde, war die Verdeckung der fünf obersten Schichten der Zufahrts-Stützmauern Fluß abwärts, sowie der Gesimse auf der ganzen Brücke und die Anbringung eiserner Schlaudern

zur Verbindung der Stützmauern Fluß auf und abwärts unter sich. Es fiel nämlich dem Unterzeichneten schon bei seinem Amtsantritte die geringe Dicke des obern Theils dieser Mauern auf, allein wegen den bereits weit über die bewilligte Summe hinausgehenden Baukosten, durfte es derselbe nicht wagen, sogleich mit weitergehenden Verstärkungsmaßregeln aufzutreten, ohne noch den unläugbaren Beweis zu deren Nothwendigkeit vor Augen zu haben; die vorgeschlagenen Mittel sollten indessen dazu dienen, den Bau vor bedeutendern Unfällen zu bewahren. Da Herr Colombara für dieses Verdickungsmauerwerk wieder ziemlich hohe Forderungen stellte, so ließ sich der Unterzeichnete auch von einem hiesigen Steinhauermeister ein bedeutend billigeres Angebot eingeben, was endlich doch den erstern bewog, lieber die Arbeit zu diesen billigern Preisen zu übernehmen, als einen andern an seine Stelle treten zu sehen. Den 16. Februar kam es hiefür mit dem Unternehmer zum Abschluß eines Vertrags, worin der Preis für das Mauerwerk mit Sandquadern auf 35 Rappen festgesetzt wurde, mit der Bestimmung daß alle 10 oder 12 Fuß ein Binder wenigstens ein Fuß tief in das bestehende Mauerwerk eingelassen werde, wofür ihm jedoch nur der Steinverlust zu vergüten sei. Für die Schlaudern wurde der Preis auf 4½ Batzen p. Pfund des verarbeiteten Eisens und für das Anbringen derselben sammt durchbohren der Mauern auf L. 36 p. Schlauder festgesetzt. Mit dem Anbringen der Schlaudern, deren für jede Zufahrt vier angeordnet waren, konnte Herr Colombara sogleich beginnen, während das Verdickungsmauerwerk erst allmälig je nach Vorrücken der Auffüllung ausgefüllt werden sollte.

In Berücksichtigung der Terminbestimmung des Vertrages vom 27. Januar, ward nun mit aller Macht mit der Auffüllung beider Anfahrten fortgefahren, so daß den 8. Merz der Straßendamm auf dem rechten Ufer mit einer obern Breite von zirka 12 Fuß bis ans hintern Ende der dortigen Stütz-

mauern und bis in die Höhe der Bandschicht vorgerückt war. Die Auffüllung zwischen den rechtseitigen Stützmauern, welche sich beim Abschluß des Vertrages 17'. 7'' tief unter der Bandsicht oder 23' tief unter der Oberfläche der Fahrbahn befand, wurde nun, nach dem drei Schlaudern auf dieser Höhe durchgezogen waren, ebenfalls rasch begonnen. Leider konnte mit den äußern Böschungskegeln, wegen Mangel an Raum für eine größere Zahl von Arbeitern, nicht schnell genug vorgerückt werden, (diese Böschungen waren erst auf halbe Stützmauerhöhe angelangt) was dem Unterzeichneten bei der bedeutenden Beschleunigung der innern Auffüllungen einiges Bedenken erregte,, um so mehr, da sich bereits Bewegungen in den dortigen Stützmauern zu zeigen begannen; auch machte er bei Zeiten auf diese bösen Anzeichen aufmerksam, allein wegen des so schnellen Herannahens des Termins für die Vollendung dieser Arbeiten, konnte leider diesen Warnungen nicht gehörig Folge geleistet werden.

Den 2. April, als sich wieder stärkern Bewegungen zeigten, und es sich bei genauerer Untersuchung fand, daß die Stützmauern zunächst des rechten Widerlagers um 2 Zoll und am hintersten Ende derselben um 8 Zoll weiter auseinander stehend sich befunden als es nach Plan sein sollte, so ließ der Unterzeichnete sogleich noch eine eiserne Schlauder auf dem hintern Drittel der Stützmauern unter der vierten Schicht, und dieser entsprechend auch auf dem linken Ufer eine solche anbringen, wo sich zwar wegen des gleichmäßigern Vorrückens der innern und äußern Auffüllungen und deren geringen Höhe überhaupt noch keine merklichen Bewegungen zeigten, aber später wegen der ungleichartigern Fundamenten und größeren Mauerhöhe um so mehr befürchten ließen. Für diese zwei Schlaudern wurde dem Ingenieur von der Baudirektion, unterm 5. April, ein Kredit von L. 400 bewilligt.

Merkwürdigerweise zeigte gerade die rechtseitige Stütz-

mauer Flußaufwärts, deren 5 oberste Schichten zum Aufsetzen der Trottoirbundsteine um 4 halb Fuß inwärts überbaut waren, also eine weit stärkere Mauermasse bildete, ein stärkeres Ausweichen als die untere Stützmauer, wo zu der Böschungskegel noch weiter im Rückstande war.

Den 10. April hatte sich diese Ausweichung am hintern Ende der obern Stützmauer um 9 Linien und an der untern Stützmauer um 3 Linien vermehrt, was ihn bewog, an dieser überhaupt sehr schwachen Stelle, so lang die Böschungen daselbst nicht ihre volle Höhe erreicht haben würden, noch eine starke hölzerne Schlauder von zirka 12 Zoll Querschnitt in die oberste Mauerschicht so anbringen zu lassen, daß dieselbe auf zwei, zufällig noch an dieser Stelle außen an der Mauer befindliche ehemalige starke Eisenbahnstützen aufgezäpft, gegen die Mauer verspannt und überdieß noch mit eichenen Querzangen in derselben verankert wurden. Das gleiche geschah auch bei den linkseitigen Stützmauern, wo sich diese Stützen noch weit günstiger, in der Mauer selbst, befanden und daher um so festern Anhaltspunkte bildeten. Es zeigten sich nun allmälig auch Veränderungen im Alignement der Mauern, so zwar daß die Kanten der Bandschicht, welche sehr genau versetzt worden war, anfingen etwas krumm zu werden, und auch zirka in der achten Schicht unter der Bandschicht sich eine schwache Ausbauchung zeigte. Den 11. April war die Auffüllung zwischen den rechtseitigen Stützmauern bis auf die Höhe von 9′ 7″ unter der Bandschicht angelangt, so daß nun daselbst mit der Verdickung des obersten Absatzes der untern Mauer begonnen werden konnte.

Obschon die Auffüllungen nun mit etwas mehr Muße und Vorsicht betrieben wurden, so zeigte sich die Bewegung fortwährend im Zunehmen, und zwar in Folge eines starken Regens so bedeutend, daß von Samstag, den 28. April, bis Montag den 30. die Ausweichung sich zu hinterst um 1½ Zoll

vermehrt hatte und an der Stelle, wo die hölzerne Schlauder befestigt ward, die Quadern sich etwas von ihrer Stelle gerückt befanden. Auch auf die untersten Mauertheile fingen nun diese Bewegungen an ihre ungünstigen Wirkungen auszuüben, indem an jenem Tage in Anwesenheit des Unterzeichneten, ungefähr in der 4. oder 5. Schicht ob dem Sockel des Widerlagers zunächst hinter der Kette (resend) der untern Stützmauer, auf einmal zwei große Steintafeln von 3 Zoll Dicke außen an der Mauer sich ablösten und auf die Böschung hinunterfielen.

Es zeigten sich bei genauerer Untersuchung an verschiedenen Orten leichte Spälte in den untern Theilen der beiden Stützmauern zunächst gegen das Widerlager, ja sogar die harten Eckſockel waren gespalten und in dem Widerlager selbst in halber Höhe zwischen Sockel und Kämpfergesims befanden sich mehrere Tafeln von der Quaderverkleidung abgelöst und mehrere Kanten beschädigt; es zeigte sich daselbst auch eine leichte Ausbauchung gegen die Aare zu.

Bei so gefährlichen Erscheinungen durfte nicht lange mit den nöthigen Vorsichtsmaßregeln gegen weitere Zufälle gezögert werden; es wurden daher sogleich zwei neue eiserne Schlaudern unter der zweitobersten Mauerschicht auf der Mitte der Mauer und im hintern Drittel angebracht und mit Genehmigung der Baudirektion für die Kosten von zusammen L. 800, das gleiche auch bei den linkseitigen Stützmauern angeordnet: ebenso wurde, um den weitern Beschädigungen in den untern Mauertheilen vorzubeugen, das Oeffnen sämmtlicher Fugen der recht- und linkseitigen Widerlagen und Stützmauern vom Sockel bis in die Höhe des Kämpfergesimses anbefohlen, indem diese Fugen nach Vorschrift viel zu klein und ohne die nöthigen Abschrägungen nach vorn ausgeführt waren, so daß das Abspringen der Kanten sehr leicht erfolgen konnte. Zugleich mußten nun für einstweilen die Anfüllungen zwischen

den rechtseitigen Stützmauern eingestellt werden, um mit vermehrter Kraft an den Böschungen fortzufahren.

Bei einer am 1. Mai vorgenommenen Messung fand sich die Entfernung zwischen den Stirnen der Bandschicht zu hinterst an den Stützmauern bereits um 1 Fuß größer als sie nach Plan sein sollte.

Von da an zeigten sich die Bewegungen mehr in den mittlern Mauertheilen durch schwache Ausbauchungen, und zerriß den 9. Mai die vorderste Schlauder zwischen der viert- und fünftobersten Schicht, und den 20. Mai, nachdem wieder mit den Auffüllungen fortgefahren worden war, sprang die mittlere unter der neuntobersten Schicht, auch die hinterste in derselben Höhe war gesprungen. — Diese mittlere Schlauder ward sogleich durch eine andere doppelten Kalibers ersetzt, wofür, so wie für eine gleiche zu der linkseitigen Stützmauer den 20. Juni wieder ein Kredit von 600 Fr. bewilligt wurde.

Es ist unzweifelhaft, daß alle die angewandten Vorsichtsmaßregeln viel größern Unfällen vorbeugten; seit dem Oeffnen der Fugen hatten die Beschädigungen unten in den Mauern aufgehört und die Schlaudern, welche, sobald eine zerrissen, sogleich wieder hergestellt wurden, hätten ohne Zweifel, wenn in weit größerer Zahl und möglichst gleichmäßig angebracht, am Ende ihren Zweck erreicht, allein deren richtige Anzahl zum Voraus zu bestimmen war nicht wohl möglich, und da es sich nicht um ein fortwährendes gefährliches und kostspieliges Pröbeln handeln durfte, so mußte nun einmal, nachdem die Unhaltbarkeit der Stützmauern nach den ausgeführten Dimensionen, sowohl durch selbst angestellte Berechnungen als durch die Wirklichkeit jetzt seltsam erwiesen war, mit Ernst an deren Konsolidirung gedacht werden. — Der Unterzeichnete wünschte aber über die Art und Weise, wie dieses vorzunehmen sei, auch das Urtheil anderer sachkundigen Männer zu vernehmen und diesem Wunsche gemäß wurde, nachdem schon die Mitglieder des am 29. Mai zum endlichen Spruch in der

Entschädigungsfrage wegen dem Einsturz der Gerüste zusammengetretenen Schiedsgerichts nach abgehaltenem Augenschein um ihre Meinungen befragt, die daherigen etwas unsichern Aeußerungen jedoch von keiner besondern Wichtigkeit waren, denn am 25. Juni, nachdem die Auffüllung der rechtseitigen, Anfahrt seit einiger Zeit auf der Höhe von 8½ unter der Oberfläche der Fahrbahn verblieben und die Verdickung des obersten Absatzes vollendet war, und sich dennoch beständig nach Bewegungen spüren ließen, auch in den linkseitigen Stützmauern, wo die Auffüllung doch circa 22 Fuß tiefer zurück war, die nämlichen Erscheinungen sich bereits zu zeigen anfingen, von der Baudirektion ein Augenschein mit dem im Nationalrath anwesenden Herrn General Düfour veranstaltet, und derselbe hierauf ersucht, sein schriftliches Gutachten darüber einzureichen, welchem Wunsche er auch bereitwillig willfahrte. — Bis an diesem Tage, wo fast mit einander drei Schlaudern sprangen, hatten im Ganzen nach und nach auf dem rechten und linken Ufer deren 12 ergänzt werden müssen; der Druck der Auffüllung war so ungeheuer, daß bei zwei Schlaudern die Stirnsteine, in denen sie verankert waren, vor ihrem Zerreissen fast einen Zoll tief zurückgezogen, oder vielmehr die übrigen Mauertheile über und neben denselben soviel hinausgedrückt wurden.

In dem Gutachten, welches der Herr General zwei Tage nach jenem Augenschein einreichte, rieth derselbe vor allem aus die Wiederausgrabung der gemachten Auffüllungen bis auf wenigstens die halbe Tiefe hinunter und dann ferner an deren Stelle die Anbringung von spitzbogigen Längengewölben zwischen den Stützmauern beider Zufahrten an. — Schon früher war eine solche Abänderung für die linke Zufahrt auf der Baudirektion zur Sprache gekommen, allein einerseits die bedeutenden Kosten, welche sich nach einer Berechnung des Unterzeichneten auf circa 12,000 Fr. für eine Zufahrt belaufen hätten, und andererseits das unbehagliche Gefühl, welches

solche bedeutende Gewölbe wegen ihrem stets sich gleich bleibenden stillen Drucke erregen, ließen schon damals von diesem Projekte abstrahiren, und jetzt nachdem die Mauern durch die stattgehabten Bewegungen bereits viel von ihrer Stabilität verloren hatten, glaubte dieselbe um so weniger von diesem Auskunftsmittel Gebrauch machen zu sollen; eine hinlängliche Mauerverbindung schien ihr jedenfalls das Zweckmäßigste und nach vorläufigen Bemerkungen auch das Billigste. — Vor einer definitiven Schlußnahme wollte sie aber das Gutachten von noch andern Sachverständigen einholen, und bestellte deßhalb die Herren Oberstlieutenant La Nicca aus Chur und Herrn Architekt Roller aus Burgdorf zu einem nochmaligen Augenscheine, welcher denn auch den 13. Juli abgehalten wurde. In dem von diesen Herrn am 14. abgefaßten Gutachten pflichteten dieselben vollkommen den auf Berechnungen gestützten Verstärkungsvorschlägen des Unterzeichneten bei, welche dahin gingen, die sämmtlichen vier Stützmauern lediglich auf ihrer innern Seite so zu verdicken, daß sie 12 Fuß obere Dicke darböten und hinten gegen die Auffüllung ohne Absätze, im Senkel aufgeführt, und daß zudem bei jeder Zufahrt noch vier eiserne Schlaudern von doppeltem Kaliber zu deren Verbindung angebracht würden. Dieselben hießen überhaupt die bisher angewandten Maßregeln, obschon noch nicht hinlänglich, doch gut. Nach einem vom dirig. Ingenieur gemachten Voranschlag sollten die daherigrn Mehrarbeiten die Summe von circa 33,600 Fr. kosten.

Da nun auch der unterm 27. Jenner mit Herrn Colombara abgeschlossene Vertrag mit Ende Juli erlöschen sollte, so wurde der Unterzeichnete beauftragt, sofort mit demselben in Unterhandlung zu treten über die Uebernahme dieser Verstärkungsarbeiten und die endliche Vollendung der Brücke, um dann gestützt auf eine neue Uebereinkunft und daherige bestimmtere Kostensberechnung bei dem auf Ende Juli zusammentretenden Großen Rathe den nöthigen Kredit auszuwirken.

Diese Unterhandlungen mit dem Unternehmer schlossen sich den 30. Juli mit einem Vertrage, worin der Preis für das Verdickungsmauerwerk auf 4 Bz. der Cubikfuß, aber ohne besondere Vergütung weder für das Einhauen der alle 10 oder 12 Fuß einzulassenden Binder, noch den daherigen Steinverlurst, und auf 4 Bz. per Pfund für die 8 Schlaudern von doppelter Stärke festgesetzt wurde, letzterer insofern das dazu von der Baudirektion ihm aus dem Eisenhammerwerk von Undervilliers zu liefernde rohe Eisen nicht mehr als 2 Bz. per Pfund kosten würde. Die sämmtlichen von nun an noch zu machenden Erdarbeiten, als die Ausgrabungen bis auf die Tiefe, wo das Verdickungsmauerwerk angesetzt werden sollte, und die Wiederherstellung der Auffüllung bis zu ihrer gänzlichen Vollendung 1 Fuß unter der Oberfläche der Fahrbahn, wurden dem Unternehmer um die Aversalsumme von 7000 Fr. veraccordirt. — Mit diesem neuen Vertrage fiel derjenige vom 27. Jenner dahin, und der Unternehmer verzichtete damit sowohl auf sein und seines Aufsehers Wartgeld, als auf die Vergütung für sein Logis und die Magazinplätze ꝛc., mit Ausnahme des Ablageplatzes für die Solothurnersteine, wovon die Baudirektion den Pachtzins mit 100 Fr. jährlich bis zu seiner Räumung zu bezahlen hat. — Eine besonders günstige Bestimmung des Vertrages war, daß der Unternehmer die gänzliche Vollendung der Auffüllungen zwischen den Stützmauern und über die Brücke, und zwar sowohl den Transport des Materials als das Stampfen übernahm, wovon derselbe letzteres früher durch eine besondere Uebereinkunft dem Staate hatte aufzubürden gewußt; durch diese Bestimmung wurde nun sein Unternehmen wieder bestimmter von den angrenzenden Staatsarbeiten geschieden, wie es von Anfang an hätte sein sollen, und er hatte für die gänzliche Beendigung des Baues auf nichts mehr zu warten, auch nicht auf die Vollendung der Böschungen, indem die Verstärkung der Mauern so berechnet wurde, daß diese ohne den Gegendruck jener Erdkegel bestehen können, was um so nöthiger war,

als diese letztern bis zur Stunde noch nicht haben zum Festhalten gebracht werden können. Mit diesem Vertrage übernahm der Unternehmer auch wieder die Garantie für die Stützmauern bis Ende des Jahres 1850, deren er sich früher, wie bereits gesagt, mit den Auffüllungen zwischen denselben zu entledigen gewußt hatte.

Gestützt auf die Preisbestimmungen dieses Vertrages und auf einen daherigen genauern Voranschlag wurde nun vom Großen Rathe ein Kredit von 31,000 Fr. verlangt, welcher denselben unterm 3. August bewilligte, mit der Bedingung jedoch, daß zuvor noch untersucht werde, ob nicht auf andere Art, z. B. durch Anbringung von äußern Strebepfeilern, den Stützmauern auf eine zweckmäßigere und billigere Weise die nöthige Solidität gesichert werden könnte. Da indessen die Baudirektion vor Eingabe ihres Kreditbegehrens die anzuwendenden Mittel reiflich und vielfach erwogen hatte, so war sie zum Voraus überzeugt, daß auch die im Großen Rath angedeutete Weise weder billiger noch besser geholfen werden könne, und beauftragte daher den dirig. Ingenieur, sofort dem Unternehmer die Erlaubniß zum Beginn der Arbeiten zu ertheilen und zugleich eine Berechnung anzustellen, wie hoch sich die Kosten für die Anbringung von äußern Strebepfeilern belaufen würden. — Auf seinen Bericht, worin von Strebepfeilern einerseits wegen den bedeutenden Kosten von circa 80,000 Fr. und andererseits unter den obwaltenden Umständen auch wegen geringerer Solidität, abgerathen wurde, ertheilte denn auch der Regierungsrath unterm 13. August dem Vertrage vom 30. Juli die definitive Genehmigung. — Der Unternehmer hatte unterdessen seine Zubereitungen so getroffen, daß den 8. August mit 40 bis 50 Arbeitern, wovon die Hälfte Züchtlinge, die Ausgrabung der Auffüllungen zwischen den rechtseitigen Stützmauern begonnen werden konnte; die Erde wurde infolge einer Bestimmung des Vertrages auf 200 bis 250 Fuß Distanz rückwärts der Stützmauern auf den

Straßendamm geführt und daselbst zur Fortsetzung der Böschungen verwendet. Die Ausgrabung geschah stufenweise in 6 bis 7 Fuß hohen Absätzen und bis auf eine Tiefe von 23 Fuß; unter der Oberfläche der Fahrbahn geschah diese Entleerung der Auffüllungen in der ganzen Breite zwischen den Stützmauern; von dieser Tiefe hinweg wurde die Erde nur auf eine Breite von 5 Fuß längs den Mauern weiter in die Tiefe fortgesetzt und zwar zuerst an der Mauer Flußaufwärts auf der vordern Hälfte gegen das Widerlager. — Dieß geschah einerseits um diesem letztern wenigstens in der Mitte noch einen Stützpunkt gegen den Druck der bereits mit Erde belasteten Gewölbe zu lassen und andererseits auch, um nicht unnöthigerweise diese bereits festgewordene Füllmasse wieder fortschaffen und später durch neue ersetzen zu müssen, um so weniger, als das Fortschaffen der Erde aus solcher Tiefe bedeutende Kosten verursacht hätte. — Der Unternehmer, obschon er sich verpflichten mußte später eine gleiche Erdmasse wie die stehen gelassene auf die Böschungen zu liefern, zog es daher vor von dieser Tiefe abwärts die in der Mitte verbleibende Erdmasse gegen die Mauern zu versperren; diese Sperrungen dienten zugleich zum Auflegen der stufenweise zum Herausschaffen der Erde angebrachten Gerüstladen.

Den 1. September war die Ausgrabung dieses Theils auf der Tiefe des Gewölbanfangs angelangt, wo nun, nachdem zuvor ein starker Trämboden mit doppeltem Bohlenbeleg oben von einer Mauer zur andern gelegt und ein Radzug aus dem Stadt-Werkhof aufgestellt worden war, das Verdickungsmauerwerk von zwei Fuß fortlaufender Breite auf dem daselbst vorfindlichen Absatz angesetzt und in halber Mauerlänge bis in die Höhe der in der Mitte gelassenen Erdmasse aufgeführt wurde, während man unterdessen an der untern Stützmauer die Ausgrabung auf gleiche Weise fortgesetzt und die Erde zum Theil zur Auffüllung längs dem vollendeten Mauerwerk der obern Stützmauer benutzt hatte, so

daß den 18. September das Verdickungsmauerwerk auch hier auf der vordern Mauerhälfte und in gleicher Tiefe angesetzt werden konnte, während nun die Ausgrabung auf der hintern Mauerhälfte auf die nämliche Art und in die gleiche Tiefe besorgt und daselbst dann das Mauerwerk gleichzeitig auf die oben angegebene Höhe geführt wurde. — Viele Mühe kostete das Einhauen der Binder, wofür es jeweilen drei bis vier Arbeitsstunden erforderte. — Bis Anfangs Oktober wurde die Verdickung beider Mauern und mit ihr zugleich die Auffüllung zwischen denselben und der alten Auffüllungsmasse bis in die Höhe der letztern aufgeführt. — Das Ausgraben der Auffüllungen hatte schon in sofern einen günstigen Einfluß auf die rechtseitigen Stützmauern ausgeübt, daß diese letztern nachher, besonders da, wo die Ausbauchungen statt gefunden hatten, sich wieder etwas zusammen ließen, was an dem schlaffen Herabhängen der eisernen Schlaudern leicht erkenntlich war. — Bis Mitte Oktobers wurde nun die rechtseitige Mauerverdickung bis unter die zweitoberste Mauerschicht vollendet und nun sogleich der Radzug auf die linkseitigen Stützmauern transportirt, wo unterdessen die wenigen Ausgrabungen, welche daselbst nur bis zum großen Absatz unter den 15 obersten Mauerschichten und 9½ Fuß tief unter die Oberfläche der dortigen weniger vorgerückten Auffüllung auf je 5 Fuß Breite zu geschehen hatte, auf der vordern Hälfte beider Stützmauern vollendet worden waren, so daß das Verdickungsmauerwerk auf dieser Tiefe sofort auf dem genannten Absatz, welcher sich 37 Fuß 1 Zoll tief unter der Oberfläche der Fahrbahn befindet, angesetzt und beide Mauern in halber Länge bis den 5. November unter die zweitoberste Schicht aufgeführt werden konnten, während unterdessen bereits mit der Aufmauerung der hintern Hälften angefangen war, welche dann am 20. November ebenfalls beiderseitig bis auf diese Höhe vollendet wurden. — Während diesen Arbeiten auf dem linken Ufer war die Auffüllung zwischen den rechtseitigen Stützmauern, nachdem zuvor über die alte Auffüllungsmasse eine 1 Fuß

dicke Lehmschicht in Verbindung mit vier Wasserzügen durch die Mauern angelegt und die vier neuen starken Schlaudern angebracht worden, unter beständigem Stampfen bis unter die zweitoberste Mauerschicht vorgerückt, so daß nun der Trämboden sofort weggeräumt und die Aufmauerung der zwei obersten Schichten bis den 3. September bewerkstelligt werden konnte; während nun auch die Auffüllung und Anbringung von vier starken Schlaudern auf gleiche Art bei der linken Zufahrt bewerkstelligt wurde, so daß bis zum 8. Dezember auch dort die zwei obersten Mauerschichten so wie die Verdickung der Tragstein- und Bandschicht auf der ganzen obern Stirnseite der Brücke und der Stützmauern mit derjenigen auf der untern linkseitigen Stützmauer vollendet und auch die Auffüllung über die ganze Brücke bis zwei Fuß unter der vorgeschriebenen Höhe vorgerückt war, womit nun die eigentlichen Arbeiten für dieses Jahr beschlossen wurden. — Seither haben sich bei den beiderseitigen Stützmauern wieder einige, jedoch auf dem rechten Ufer nur sehr schwache Bewegungen gezeigt. Auf dem linken Ufer waren dieselben verhältnißmäßig etwas stärker, so daß daselbst die Mauern an ihrem hintersten Ende jetzt vier Zoll weiter auseinander stehen, als es nach Plan sein sollte, oder um circa einen Zoll mehr als vor dem Beginn der Verdickungen. — Dieses hat nun zwar nichts mehr zu bedeuten, indem solche Bewegungen bei einer ganz frisch und in bedeutender Höhe besorgten Auffüllung, nach eingetretenem Thauwetter und dem Schmelzen des ersten Schnee's, immer zu erwarten waren; seither haben sich auch weiter keine Veränderungen gezeigt; allein das Wenige, was erfolgte, zeigt hinlänglich, daß die angeordneten Verstärkungen, welche der Unternehmer auf seine Kosten noch durch Anbringung von zwei neuen hölzernen Schlaudern bei jeder Zufahrt unter der sechsten Mauerschicht, vermehrte, nichts weniger als überflüssig genannt werden können.

Ueber den Winter wird nun die Auffüllung sachte beendigt, um im Frühling dann auch die Gesimse und Brust-

geländer zu versetzen und die Brücke ohne Zögerung gänzlich zu vollenden.

Was die finanziellen Verhältnisse des Baues anbetrifft, so stellen sich dieselben heraus, wie folgt:

Bis 31. Dezember 1849 sind verwendet		Fr. 541,953 74
An Herrn Colombara noch schuldig für ausgeführte Extra-Arbeiten	„	9,186 80
Inbehaltene Garantiesumme auf Akkordarbeit	„	2,746 60
„ „ auf Extraarbeiten	„	3,580 38
Noch auszuführende Akkordarbeiten	„	8,889 —
„ „ Extraarbeiten	„	3,600 —
Unvorhergesehenes und Administration	„	3,000 —
Muthmaßliche Total-Baukosten		Fr. 572,956 52

Bewilligte Kredite:

Den 27. Juni 1845	Fr. 412,000	
„ 30. „ 1848	„ 7,500	
In der Großraths-Sitzung am 25. Januar bis 8. Februar 1849	„ 92,500	
den 3. August 1849	„ 31,000	
Bewilligte Kredite Total		Fr. 573,000 —

Es wird somit die bewilligte Summe durch die Baukosten nicht überschritten werden.

22) Engestraße. Aus dem im Büdget ausgesetzten Kredite von 40,000 Fr. wurden die Arbeiten auf verschiedenen Punkten fortgesetzt; namentlich wurde die Straße durch den großen Einschnitt von der Tiefenaubrücke bis zur Tiefenau und von da bis zum Fischergut gänzlich vollendet. Eine Hauptarbeit bestand auch in der Sicherung des Straßenbaues im sogenannten Simonmätteli, unterhalb Belmont. Hier war im Laufe des Monats Mai der schon ziemlich hoch aufgeführte Straßendamm mit der Oberfläche des unterhalb gelegenen Simonmättelis auf der über dem Felsen gelagerten Lehmschicht gerutscht, so daß hier liegende Fußmauern erbaut werden mußten; nicht weniger als 34,373 Cub.-Fuß Sandsteinquadern wurden hier eingelegt, durch welche Vorsichtsmaßregeln nun aber auch die Straße für die Zukunft gesichert sein soll. Aehnliche Fußmauern wurden auch bei der großen Auffüllung unterhalb der Werkzeughütte in der Enge angebracht. Im Uebrigen bestanden die Arbeiten meist in Aufdämmungen. Von der Büdgetanweisung von 40,000 Fr. wurden verwendet 39,951 Fr. 40 Rp., so daß sich die Gesammtkosten des Baues bis Ende 1849 auf die Summe von 245,383 Fr. 04 Rp. belaufen.

23) Büren-Münchenbuchseestraße. Im April wurde die zweite Sektion und im Oktober die dritte Sektion als beendigt erklärt und die Straße mit obrigkeitlichen Wegmeistern versehen. Die erste Sektion war schon 1848 übernommen worden. Es erfolgte sodann die Ausrechnung mit dem Unternehmer für sämmtliche auf beiden Sektionen ausgeführte Arbeiten, und da über die Auslegung des Vertrages man sich nicht mit dem Unternehmer verständigen konnte, so hatte das Schiedsgericht die Entscheidung zu geben, welche zu Gunsten des Unternehmers ausfiel. Auch über sämmtliche Landentschädigungen auf allen drei Sektionen wurde nach erfolgter Ausmarchung der ganzen Straße die Abrechnung gemacht und bis an 3 oder 4 Grundstücke beendigt, über welche letztere vorerst noch eine Schatzung erfolgen muß.

Der ursprüngliche Kredit für diese Straße betrug		Fr.	125,000 —
Unterm 8. Februar 1849 wurde vom Großen Rathe ein nachträglicher Kredit bewilligt von		„	64,000 —
	Gesammtkredit:	„	189,000 —
Verausgabt wurden bis Ende 1848	Fr. 149,033 32		
Von der Budgetanweisung pro 1849 von 40,000 Fr. wurden verausgabt	„ 24,990 70		
	Gesammtverwendung:	„	174,024 02
so daß sich eine Ersparniß auf den bewilligten Krediten herausstellt von		„	15,975 98

Die Kosten vertheilen sich wie folgt:

a. Landentschädigungen	Fr.	46,432 03
b. Konstruktionsarbeiten	„	126,066 18
c. Schatzungs- u. Prozeßkosten	„	208 —
d. Extravergütungen	„	806 50
e. Verschiedenes sammt Marchungskosten	„	198 50
f. Aufsichtskosten	„	724 10
zusammen:	„	174,435 31
Hievon die Einnahmen abgezogen mit	„	411 29
Verbleiben obige	„	174,024 02

24) Boll-Krauchthalstraße. Diese, obschon bereits im Dezember 1846 dem allgemeinen Verkehr geöffnet, wurde erst im Sommer 1849 von den betreffenden Gemeinden definitiv vollendet, so daß der im Budget vorgesehene Rest des Staatsbeitrags von 18,000 Fr. mit 500 Fr. angewiesen werden konnte.

25) Kehrsatz-Zimmerwaldstraße. Nachdem die in 1848 noch rückständig gebliebenen Arbeiten in 1849 ausgeführt worden, erfolgte die Abnahme dieser Straße und die Restanz der Beisteuer von 16,000 Fr. wurde mit 500 Fr. an die Gemeinde ausbezahlt.

26) Gambach-Riffenmattstraße. Diese war bis an die Vereinigung einer Landentschädigung bereits in 1848 vollendet worden; diese wurde nun in 1849 mit 492 Fr. 07 Rp. angewiesen, so daß sich mit diesem Betrag die Gesammtkosten für diese Straßenkorrektion auf 13,196 Fr. 94 Rp. belaufen. Außer obigen 492 Fr. 07 Rp. wurde auf Rechnung der Büdgetanweisung von 1000 Fr. für die Straßenkorrektionen im Amtsbezirke Schwarzenburg nichts verausgabt.

27) Lehnstutzkorrektion. Dieser Bau wurde im Dezember 1849 vollendet und die Landentschädigungen bereinigt.

Der ursprüngliche Kredit betrug		Fr. 16,600 —
In 1848 wurden verwendet	Fr. 5,180 51	
Verwendung in 1849	„ 11,815 11	
Gesammtverwendung:		„ 16,995 62
so daß sich ein Excedent ergibt von		„ 395 62

Die nothwendig gewordene Anlage einer Menge von theils bis 10′ tief liegenden Feldtollen zu Auffassung und Ableitung des unterirdischen Sickerwassers, von welchen der Devis keine vorgesehen, ist hauptsächlich an diesem Excedente Schuld. Obschon einige Erdrutsche aus den obern Talüs theils bereits entstanden sind, theils im kommenden Frühjahr in Aussicht stehen, so darf dieser Bau dennoch als gelungen betrachtet werden; jedenfalls ist er für die dortige Gegend von außerordentlichem Nutzen.

Die Kosten verheilen sich:

a.	für Landentschädigung	Fr.	4,452 60
b.	„ Arbeitslöhne resp. Straßenbau	„	10,844 73
c.	„ Werkzeugunterhalt	„	275 35
d.	„ Lieferung von Materialien, als: Steine, Holz, Laden u. dgl.	„	703 60
e.	„ Schatzungskosten	„	31 80
f.	„ Extravergütungen	„	112 —
g.	„ Verschiedenes	„	137 70
h.	„ Aufsichtskosten	„	451 40
Diese Baute beläuft sich mithin im Ganzen auf		„	17,009 18
wovon die Einnahmen abzuziehen sind mit		„	13 56
Bleibt obige Summe von		„	16,995 62

28) Bern-Ortschwabenstraße. Diese wurde in 1849 so weit vollendet, daß sie dem öffentlichen Verkehr eröffnet werden konnte, ohne daß jedoch die endliche Abnahme von Seite des Staates, der nur noch die Fahrbahn unterhält, erfolgen konnte. Von der Staatsbeisteuer von 30,750 Fr. wurde der Straßenkommission der verfallene erste Stoß von einem Drittheil mit 10,250 Fr. zur Bezahlung angewiesen.

e. Bezirk Nr. V.

29) Lengnau-Pieterlenstraße. Diese wurde theilweise schon 1847 und theilweise 1848 beendigt; für die Sektion Lengnau mußte die Ausmarchung der Straße und Ausrechnung wegen der Grundentschädigung auf das Jahr 1849 verschoben werden, weil es im Jahr 1848 der Stand des Kredites nicht erlaubte. Es wurde nun mit Ausnahme eines einzelnen Partikulars mit sämmtlichen betheiligten Grundbesitzern Rechnung geschlossen, und auf Rechnung der laut Büd-

get pro 1849 bewilligten Kreditsumme von	Fr.	8,000 —
Zahlungsanweisungen ausgestellt im Belauf von Fr. 8,279 24		
wovon jedoch die Bezugsanweisungen abzuziehen sind mit „ 507 11		
so daß sich die eigentlichen Ausgaben belaufen auf	„	7,772 13
Bis Ende 1848 waren verwendet worden	„	62,450 51
Gesammtverwendung bis Ende 1849	„	70,222 64
Der ursprüngliche Kredit beträgt	„	100,000 —
so daß noch verfügbar bleiben	„	29,777 36

Die Kosten vertheilen sich wie folgt:

a. Landentschädigungen	„	32,785 79
b. Konstruktionsarbeiten	„	32,356 35
c. Schatzungs- und Prozeßkosten	„	402 57
d. Extravergütungen	„	3,872 91
e. Verschiedenes	„	727 13
f. Aufsichts- und Marchungskosten	„	683 20
zusammen:	„	70,827 95
Hievon sind die ausgestellten Bezugsanweisungen abzuziehen mit	„	605 31
so daß sich obige Summe ergibt von	„	70,222 64

30) Nidau-Pasquartstraße. Ueber die Ausführung der infolge einer Anschwellung des See's im Frühjahr 1848 nothwendig gewordenen Herstellungs- und dann auch der Vollendungsarbeiten hatten sich zwischen der Baudirektion und der Aktiengesellschaft einige Anstände erhoben, indem von ersterer die Abnahme der Straße noch nicht erklärt worden war. Zur Beseitigung derselben kam man dahin überein, daß sich die Aktiengesellschaft von der Restanz des Staatsbeitrags von

2000 Fr. 700 Fr. abziehen lassen soll, wogegen die Baudirektion die Straße herstellen und vollenden lassen würde; zu diesem Ende bewilligte der Regierungsrath unterm 27. November 1849 einen in 1850 zu verwendenden Kredit von 960 Fr. — Auf dieses hin wurde der Aktiengesellschaft der übrige Theil der restanzlichen Staatsbeisteuer mit 1300 Fr. zur Bezahlung angewiesen. Die Vollendungsarbeiten werden erst in 1850 ausgeführt werden.

31) Twann-Tessenbergstraße. Diese wurde insoweit vollendet, daß deren erste Abnahme, d. h. die Abnahme der Fahrbahn stattfinden konnte, woraufhin zwei Wegmeister zur Besorgung derselben bestellt wurden. Die im Büdget aufgenommene Restanz der Staatsbeisteuer von 4000 Fr. wurde in 1849 nicht angewiesen.

32) Neuenstadt-Tessenbergstraße. Diese wurde in 1849 vollendet und abgenommen, wogegen die Gemeinde noch während zwei Jahren für die Kunstarbeiten haftet. Die Straße wird nun auf Kosten des Staates durch einen Wegmeister besorgt. Die Restanz der Staatsbeisteuer von 8000 Fr. wurde mit 1000 Fr. in 1849 ausbezahlt.

f. Bezirk Nr. VI.

33) Delsberg-Baselstraße. Die Korrektion derselben wurde in 1849 weiter gegen Delsberg zu fortgesetzt und namentlich bei der sogenannten Todwog angefangen und vollendet. An dieser Stelle waren die Arbeiten von Bedeutung, da die Birs auf ungefähr 600′ Länge verlegt und somit für dieselbe ein neues Bett auf 90′ Breite gegeben werden mußte. Die Straße wurde dann durch das bisherige Bett derselben gezogen und mittelst Stützmauern gegen die Birs gesichert. Seit Mitte Dezember ist der Verkehr daselbst geöffnet. Von der Büdgetanweisung von 22,000 Fr. wurden 21,217 Fr. 81 Rp. verausgabt. Mit Vollendung dieser Ar-

beiten bei der Todwog ist nun die Korrektion der Delsberg-Baselstraße von der Kantonsgrenze bis beinahe nach Saug-gern mit Ausnahme eines Stücks zunächst bei und durch Laufen vollendet, wo die Schwierigkeiten bei Ausmittlung der Landentschädigungen und die geforderten hohen Preise den Anfang noch nicht gestattet haben.

34) Crengenatbrücke. (Siehe Jahresbericht pro 1848.) Es wurde in 1849 der Unternehmer des Baues, der schon in 1848 vollendet war, ausbezahlt. Unterm 5. September wurde vom Regierungsrath ein nachträglicher Kredit von 1136 Fr. auf Rechnung der Büdgetanweisung für größere Herstellungen von Brücken bewilligt, jedoch nicht vollständig verwendet. Es wurden nämlich in 1849 nur 189 Fr. 70 Rp. verausgabt, indem die Anfahrten noch nicht vollständig ausgeführt sind. Die Gesammtverwendung für diesen Bau bis Ende 1849 beträgt daher 9284 Fr. 94 Rp. ohne die Summe in Rechnung zu bringen, welche für Verbreiterung und Ausebnung der Straße auf eine etwas weitere Ausdehnung verausgabt wurde. (Siehe hienach B Nr. 9.)

35) Goumois-Saignelegierstraße. (Siehe Jahresbericht pro 1848.) Die Arbeiten wurden in 1849 in gleicher Weise wie früher fortgesetzt, und die Präparation der Straße rückte bis nach dem Dorfe Saignelegier vor, auf welcher Strecke viele Sprengarbeiten zu machen waren. Von

der Büdgetanweisung von	Fr.	12,000 —
wurden verwendet	„	11,713 25
Bis Ende 1848 waren verausgabt worden	„	26,654 98
Gesammtverwendung bis Ende 1849	„	38,368 23

Dieses sind die im ordentlichen, so wie im außerordentlichen Büdget von 1849 speziell ausgeführten Bauten; außerdem werden auf Rechnung der im letztern aufgenommenen

zwei Ansätze für „kleinere Straßenkorrektionen von 10,000 Fr." und für „Unvorhergesehenes von 16,680 Fr." folgende Summen für Straßenbauten ausbezahlt, und zwar:

A. Kleinere Korrektionen.

a. Bezirk Nr. I.

1) Spissenbachbrücke auf der Thunseestraße. Für Sicherung derselben durch Korrektion des Spissebaches wurden verausgabt Fr. 1975 84

2) Aarmühle-Wilderswylstraße. Diese war seiner Zeit vom Baudepartement übernommen worden, ohne daß sie die gehörige Breite hatte; später wurde sie auf 18′ erweitert, was eine Menge Landentschädigungen zur Folge hatte, für welche die Ansprüche erst in der letzten Zeit geltend gemacht wurden. Es wurden daher im Laufe von 1849 diese auf ergangene Schatzung hin ausbezahlt mit der Gesammtsumme von „ 430 26

b. Bezirk Nr. II.

3) Wimmis-Spiezwylerstraße. Von der Korrektion dieser Straße herrührend wurde in 1849 noch eine Landentschädigungsreklamation geltend gemacht; da im Büdget für diesen Bau keine Anweisung aufgenommen war, so mußte der Betrag dieser Entschädigung unter diese Rubrik angewiesen werden mit „ 110 —

c. Bezirk Nr. III.

4) Schangnau-Marbachstraße. Es blieb in 1849 noch die Restanz der seiner Zeit bewilligten Staatsbeisteuer von 2000 Fr. an die Korrektion dieser Straße anzuweisen mit „ 500 —

Transport: „ 3016 10

Transport: Fr. 3016 10

d. Bezirk Nr. IV.

5) Graben-Rüscheggstraße. An die Korrektion derselben war in 1846 eine Staatsbeisteuer von 1200 Fr. bewilligt worden; die Arbeiten wurden in 1849 vollendet und die Restanz der Beisteuer angewiesen mit „ 400 —

6) Laupen, Straßenkorrektion im Städtchen. Nach Vollendung der Arbeiten wurde in 1849 die Restanz der Staatsbeisteuer von 2000 Fr. angewiesen mit „ 500 —

e. Bezirk Nr. V.

7) Gerlafingen, Seerainkorrektion. Von der seiner Zeit bewilligten Staatsbeisteuer von 1800 Fr. wurde in 1849 auf fernere Rechnung angewiesen der Betrag von „ 400 —

Die Garantiezeit ist noch nicht ausgelaufen, so daß noch 200 Fr. inbehalten bleiben.

8) Villeret. In 1847 und 1848 war bei der Ziegelhütte von Villeret eine neue Brücke erbaut worden; eine Korrektion der dortigen Straße blieb noch Bedürfniß, welche dann auch in 1849 ausgeführt wurde. Verwendet wurden zu dem Ende „ 853 60

f. Bezirk Nr. VI.

9) Pruntrut. Für die Zurücksetzung eines Hauses zu Pruntrut an der Bern-Beforterstraße auf ein bestimmtes, schon in andern Fällen angenommenes Alignement bewilligte der Regierungsrath unterm 28. Februar eine Summe von 4000 Fr., welche noch im Laufe dieses Jahres angewiesen wurde „ 4000 —

Transport: „ 9169 70

Transport: Fr. 9169 70

10) Eschert, Verbindungsweg mit der neuen Cremineſtraße. Im Juli 1847 war der Gemeinde Eſchert ein Staatsbeitrag von 1500 Fr. bewilligt worden; auf Rechnung derſelben wurde in 1849 eine Anweiſung ausgeſtellt von „ 500 —

Es wurden ſomit auf Rechnung der Anweiſung von 10,000 Fr. für kleinere Korrektionen verausgabt eine Summe von „ 9669 70

B. Unvorhergeſehenes.

a. Bezirk Nr. I. Nichts.

b. Bezirk Nr. II.

1) Enggiſtein, Entſchädigung für Zurückſetzung des dortigen Schulhauſes „ 200 —

2) Zweiſimmen-Saanenſtraße. Vom Bau dieſer Straße herrührend wurde noch von einem Anſtößer eine bereits unter dem Departement erhobene Entſchädigungsreklamation geltend gemacht, zu deren Beſeitigung auf freundſchaftlichem Wege der Regierungsrath einen Kredit von 766 Fr. bewilligte, welche Summe dann auch angewieſen wurde „ 766 —

c. Bezirk Nr. III.

3) Schüppach-Lauperswylſtraße. Infolge der Waſſergröße vom Herbſt 1846 wurde vom Regierungsrath für Herſtellung der Schwellenwerke unterhalb der Schüpbachſtraße, ſo wie der Straße daſelbſt zweier unterhalts-

Transport: „ 966 —

	Transport:	Fr. 966 —
pflichtigen Eigenthümern ein Beitrag von 4200 Fr. bewilligt, wovon 2200 Fr. für die Straße. Von dieser Beisteuer wurden im J. 1849 angewiesen	„	2000 —

4) Aspihöhe, Abgrabung. Bei der Abrechnung über die Ausführung dieser Korrektion auf der Zürichstraße war man in Betreff von Extraarbeiten mit dem Unternehmer nicht einig gewesen; die daherigen Anstände wurden im J. 1849 durch eine nachträgliche Bewilligung einer Summe von „ 2171 — bereinigt.

5) Fritzenfluh, Straßenkorrektion. Bekanntlich wurde für Korrektion der Wasen-Eriswylstraße auf dem Uebergange bei Fritzenfluh ein Tunnel angelegt; die Straße war aber daselbst wegen den häufigen Ablösungen von Gestein gefährlich, auch blieben sonst noch verschiedene Versicherungs-Arbeiten auszuführen. Die daherigen Auslagen beliefen sich auf „ 2444 54

6) Rürau-Affoltern-Straße. Im J. 1847 war vom Regierungsrath für die Verbreiterung derselben dem Unternehmer eine Entschädigung von 2000 Fr. bewilligt worden, welche Summe damals auf der Kantonalbank deponirt werden sollte. Aus hierseits unbekannten Gründen wurde damals dieser Betrag von der Bank nicht bezogen, so daß derselbe im J. 1849 angewiesen werden mußte „ 2000 —

d. Bezirk Nr. 4 nichts.

	Transport:	„ 9581 54

Transport: Fr. 9,581 54

e. Bezirk Nr. 5 nichts.

f. Bezirk Nr. 6.

7) Grandcourt-Courtemaiche-Straße. Diese Straße war bereits im J. 1846 vollendet und abgenommen worden, ohne daß jedoch die Rechnungsverhältnisse weder mit dem Unternehmer noch mit den Landeigenthümern geregelt worden wären. Diese traten nun mit ihren Reklamationen im J. 1849 auf, und nach genauer Prüfung derselben wurden dem erstern 777 Fr. 34 Rp., den letztern 577 Fr. 69 Rp. ausbezahlt, zusammen „ 1,355 03

Der Credit für diese Straße betrug ursprünglich Fr. 28,000 —

Bis Ende 1846 waren verausgabt worden Fr. 22,760 35

Verwendung im J. 1849 „ 1,355 03

Gesammtkosten der Straße „ 24,115 38

so daß sich eine Ersparniß auf dem Credite ergibt von Fr. 3,884 62

8) Chètelat-Bellelaystraße. Ein ähnliches Verhältniß wie beim vorerwähnten Bau bestand auch bei diesem. Die Straße war im J. 1846 vollendet und dem Verkehr eröffnet worden. Es blieben aber noch einige Landentschädigungen zu bereinigen, von denen bereits im J. 1848 ein Theil ihre Erledigung

Transport: „ 10,936 57

Transport: Fr. 10,936 57

fanden. Im J. 1849 wurde nun die Sache in Betreff derselben endlich bereinigt, so wie noch eine, vom Departement versprochene Anfahrt ausgeführt. Die daherigen Auslagen beliefen sich auf „ 498 65

Der ursprüngliche Credit für diese Straße betrug Fr. 30,000 —

Verausgabt wurden bis Ende 1846 Fr. 22,434 53

Verwendung im J. 1848 „ 884 84

Verwendung im J. 1849 „ 531 32

Gesammtkosten des Baues „ 24,840 69

Es ergiebt sich daher eine Ersparniß auf dem Credit von Fr. 5149 31

9) Crengenatbrücke. (Siehe Nr. 34 der Neubauten hievor.)

Für die Korrektion der Anfahrten auf eine weitere Ausdehnung, so wie für die Vollendung der Brücke selbst wurde vom Regierungsrath unterm 5. September ein nachträglicher Kredit von 4200 Fr. bewilligt, wovon 1136 Fr. auf Rechnung der Büdgetanweisung für die Brückenbauten und 3064 Fr. auf Rechnung der Anweisung für „Unvorhergesehenes" gebracht werden sollten. Die Arbeiten wurden im J. 1849 theilweise ausgeführt, und dafür verausgabt ein Betrag von „ 2,040 55

Es wurden somit auf Rechnung der Anweisung von 16,680 Fr. für „Unvorhergesehenes" im Ganzen verausgabt ein Betrag von Fr. 13,475 77

Endlich wird hier noch angeführt, daß von den Ersparnissen auf dem außerordentlichen Kredite von 200,000 Fr. für Straßenbauten an die Kantonalbank zu Handen der Domänenkassa bezahlt wurde.

1) an Zinsen	Fr.	3,495 90
2) auf Rechnung des ersten im J. 1850 fälligen Restes der Rückzahlung von 20,000 Fr.	„	18,203 83
Zusammen	Fr.	21,699 73

C. Wasserbau.

1. Ordentliche Unterhaltungskosten.

a. Bezirk Nr. 1. Gesammtausgaben:

1) Amtsbezirk Interlaken	Fr.	550 73
2) „ Oberhasle	„	1470 57
Zusammen	Fr.	1721 30

Im Oberhasle wurden den Gemeinden Meiringen, Willigen, Bottigen und Grund für Schwellenbauten an der Aare Staatsbeiträge von zusammen 1267 Fr. 17 Rp. ausbezahlt, was die bemerkenswertheſten Verwendungen waren.

b. Bezirk Nr. 2. Gesammtausgaben:

1) Amtsbezirk Obersimmenthal	Fr.	102 —
2) „ Thun	„	1417 49
Zusammen	Fr.	1519 49

Die bemerkenswertheſten Verwendungen sind: Thun: Thun, Herstellung der Ladenschwelle zwischen der innern und äußern Aar im Schwäbis 312 Fr. 78 Rp. Schleußenreparationen und eine neue Fahrpritsche 435 Fr. 85 Rp. Heimbergau, Staatsbeisteuer an die Schwellenbauten an der Aar 440 Fr.

c. Bezirk Nr. 3. Gesammtausgaben:

1) Amtsbezirk	Burgdorf	Fr.	106 55
2) „	Signau	„	575 56
3) „	Trachselwald	„	1108 12
	Zusammen	Fr.	1790 23

Die bemerkenswerthesten Verwendungen sind: Signau: Buchrain, Emmenschwelle, Ueberzug von acht Schwellensätzen 276 Fr. 80 Rp. Trachselwald, Gohlhausbrücke, Herstellung der dortigen Schwellenwerke in Folge Wassergröße im Mai, 883 Fr. 62 Rp.

d. Bezirk Nr. 4. Gesammtausgaben:

1) Amtsbezirk	Bern	Fr.	300 —
2) „	Fraubrunnen	„	45 —
3) „	Laupen	„	230 85
4) „	Schwarzenburg	„	511 07
	Zusammen	Fr.	1086 92

Keine einzelne Ausgabe ist von Belang.

e. Bezirk Nr. 5. Gesammtausgaben:

1) Amtsbezirk	Aarberg	Fr.	2944 36
2) „	Büren	„	2060 16
3) „	Nidau	„	3799 71
	Zusammen	Fr.	8804 23

Die vorzüglichsten Verwendungen sind: Aarberg: Kappelen, Schwellenbauten an der Aar, Beisteuer sammt Leitungskosten 671 Fr. 90 Rp. Lyß, für gleiches 761 Fr. 93 Rp. Aarberg, Versicherung der Schloßbrunnleitung in der kleinen Aare 761 Fr. 71 Rp. Absperrung der kleinen Aare, Grundbau der dazu nöthigen Schwelle 689 Fr. 66 Rp. Büren: an folgende Gemeinden wurden Staatsbeisteuern an die Schwellenbauten an der Aare ausgerichtet, welche mit den Leitungskosten auf folgende Beträge ansteigen: Bußwyl

540 Fr. 88 Rp. Dotzigen 668 Fr. 43 Rp. Büetigen 605 Fr. 88 Rp. Meienried 200 Fr. 97 Rp. Nidau: für gleiches, Gemeinde Worben 1371 Fr. 84 Rp. Schwadernau 516 Fr. 28 Rp. Gemeinde Safnern, Schwellenbauten beim Zusammenfluß der Aar und Zihl 1342 Fr. 20 Rp. Liegerz, Sicherungsbauten im Seehafen 300 Fr.

f. Bezirk Nr. 6. Gesammtausgaben:

Amtsbezirk Laufen 156 Fr. 95 Rp.

II. Neubauten.

1) Aarkorrektion zwischen Schützenfahr und Elfenau. (Siehe Jahrsbericht pro 1848.)

Für die Fortsetzung dieser kostbaren Schwellenbauten, welche noch immer kein Ende zu nehmen den Anschein haben, wurde ein Kredit von 25,000 Fr. ausgesetzt; die ausgeführten Bauten bestanden theils in Fortsetzung der eigentlichen Korrektionswerke, theils in Unterhaltungsbauten. Diese letztern lassen eben kein Ende erblicken, indem trotz dem ursprünglichen Großrathsbeschlusse, welcher den Unterhalt den betheiligten Anstößern übertragen wissen will, und trotz der Bemühungen der Baudirektion, diesen Beschluß zu exequiren, der Staat die Schwellenwerke stetsfort unterhalten muß, wenn nicht das ganze Werk wieder verloren gehen soll. Einzig die Gemeinde Belp hat sich mit anerkennungswerther Bereitwilligkeit zur Uebernahme des Unterhalts in ihrem Bezirke entschlossen. Verwendet wurden im J. 1849 25,257 Fr. 53 Rp., so daß die Büdgetanweisung um etwas überschritten wurde. — Im vorjährigen Berichte wurde des Prozesses mit den H.H. Ziegler und Lüdi in Seelhofen erwähnt; das erstinstanzlich auf 7254 Fr. 22 Rp. festgesetzte Entschädigungs- und Kostenverzeichniß wurde oberinstanzlich auf 3748 Fr. 70 Rp. moderirt, welche Summe eine nicht unbedeutende Lücke im Kredite verursachte, so daß mehrere der devisirten

Bauten nicht ausgeführt werden konnten. Auf Ende 1849 war das Korrektionswerk leider noch nicht vollendet, und es ist noch nicht Aussicht vorhanden, daß dieses Ziel im J. 1850 erreicht werde.

2) St. Johannsen, Dammarbeiten an der Zihl. Der Schiffweg bei der Einmündung der Zihl in den Bielersee hatte sich bereits seit einigen Jahren versandet, so daß die Schifffahrt bei kleinem Wasserstand mit geladenen Barken kaum mehr möglich war. Auf die vielfachen und dringenden Vorstellungen von Schiff- und Handelsleuten ließ die Baudirektion die nöthigen Vorarbeiten über einen in den See hinausgehenden Damm vom linken Ufer der Zihl hinweg aufnehmen, und verlangte darauf hin der erforderlichen Kredit von 9500 Fr., welchen der Große Rath unterm 8. Februar 1849 bewilligte. Die Arbeiten wurden sofort beim günstigen Wasserstand begonnen und rasch betrieben; allein während der Ausführung der Arbeiten schon bewährte sich das Werk so gut, daß die Zihl längs des Dammes sich ein tieferes Bett ausgrub, in Folge dessen der Bau viel tiefer fundamentirt werden mußte. Der bewilligte Kredit reichte daher nicht hin, und doch durften die Arbeiten nicht unterbrochen werden. So wurden bis Ende 1849 10,390 Fr. 91 Rp. verwendet und somit der Kredit um 890 Fr. 91 Rp. überschritten, ohne daß das Werk noch vollständig zu Ende geführt ist. Indessen ist es jedenfalls gelungen und wird den gewünschten Zweck vollkommen erreichen.

3) Biel, Scheußkanal. Die Unterhandlungen mit der Stadt Biel über die Betheiligung bei dessen Herstellung und dem künftigen Unterhalt des Scheußkanals hat im Laufe des Jahrs 1849 einen großen Schritt vorwärts gethan, indem man über das Maß dieser Betheiligung übereingekommen ist. Die jetzt nothwendige Herstellung soll der Staat übernehmen, während Biel einen Drittheil beiträgt; der zukünftige Unterhalt soll dann zur Hälfte vom Staat, zur andern

Hälfte von der Stadt Biel und den betheiligten Radwerkbesitzern bestritten werden. Eine Reglement, welches diese Verhältnisse genau bestimmt, ist entworfen und vorläufig gutgeheißen, jedoch noch nicht unterzeichnet. Diese Grundbestimmungen waren schon in einem vor 1830, bald nach der Erbauung des Scheußkanals entworfenen Reglemente niedergelegt, das aber nie Geltung erhalten hatte. Die Baudirektion knüpfte hier an, wo die Sache seiner Zeit nach der Vollendung des Baues geblieben war, und so war es ihr möglich, diese schon so lange obschwebende streitige Angelegenheit auf einem billigen Fuße zu vereinigen.

Für provisorische Sicherungsbauten wurden im J. 1849 156 Fr. 95 Rp. verwendet.

D. Technisches Büreau.

Gesammtausgabe im J. 1840 17,876 Fr. 12 Rp. Die Zahl der zum technischen Büreau zählenden und auf den dafür bestimmten Kredit besoldeten Ingenieurs betrug im J. 1849 Dreizehn. Von diesen waren zwei auf dem Büreau des Kantonsbaumeisters, zwei bei Bezirksingenieurs, einer hatte die Arbeiten auf der Delsberg-Basel-Straße zu leiten, und zwei waren außerordentlich für die Vorarbeiten über Entsumpfung des Gürbenmooses angestellt. — Projekte wurden folgende ausgearbeitet:

A. Hochbau.

1) Projekt für Erweiterung der Bezirkslokalien im Amtsbezirk Bern (Nägelihaus).
2) Projekt für Gefangenschaften und Landjägerwohnung in Aarberg.
3) Projekt über Büreaueinrichtung in Burgdorf.
4) „ „ Büreaux und Archiveinrichtung in Thun.

5) „ für Verlegung des Salzmagazins zu Saignelegier in die dortige Schloßscheune.

6) Projekt für Verlegung der amtl. Büreaur von Trachselwald ins dortige Schloß.

7) Projekt für Wasch- und Holzhaus für die Mädchen-Normalanstalt zu Delsberg.

8) Projekt für eine Pfarrscheune zu Walkringen.

9) „ „ neue Gefangenschaften und Archive in Nidau.

10) „ Archiveinrichtung in Belp.

11) „ Erneuerung des hintern Theils der Entbindungsanstalt an der Brunngasse.

12) Projekt für eine neue Pfarrscheune zu Bunderbach.

B. Straßenbau.

a. Vollendete Arbeiten:

1) Projekt der Kirchetstraße, zweiter Theil.

2) Parzellenplan nebst Profilen zur Korrektion des Wydenstutzes bei Oberhofen.

3) Terrain-Untersuchungen für die neue Straße von Pruntrut bis Delsberg.

4) Profilirung der Straße von Pommerats bis Saignelegier.

5) Projekt zur Korrektion der Straße von Beurnevesain bis an die französische Grenze.

6) Projekt zur Korrektion der Straße bei Vendlincourt.

7) Nachmessung des Maßinhaltes der Grundstücke für die Straße von Courtemaiche.

8) Zwei Karten für das Straßennetz des Kantons Bern.

9) Projekt zu einer Holzbrücke unterhalb Meiringen über die Aar.

10) Copia eines Konstruktionsplanes für eine Holzbrücke über die schwarze Lütschine.

11) Nachmessung der in Anspruch genommenen Grundstücke für die Neubrückstraße.

12) Projekt einer gußeisernen Brücke für das Aarmühlebögeli.

13) Projekt der Murtenstraße über Gümmenen.

14) Projekt zu einer steinernen Brücke über die Saane bei der Amtsschreiberei Laupen.

b. Angefangene, aber noch nicht vollendete Arbeiten:

1) Straßenprojekt von Ins nach Jugy.

2) Gleiches bei Henzischwand.

3) Straßenprojekt von Niederscherli.

4) Straßenkorrektion von Koppigen bis an die Grenze von Solothurn.

5) Straßenprojekt von Schangnau bis Eggiwyl.

6) Tracé und Planaufnahme für eine neue Straße von Pruntrut bis Delsberg.

C. Wasserbau

a. Vollendete Arbeiten:

1) Copia des Plans der Aar bei Elfenau.

2) Ausfertigung der Pläne für das Bätterkindenmoos.

3) Planaufnahme für Entsumpfung der Urtenen- und Schwandemöser.

4) Planaufnahme und Nivellement nebst Ausarbeitung des Konolfingenmooses.

b. Angefangene, aber noch nicht vollendete Arbeiten:

1) Nivellement der Signau- und Lichterswylmööser.

2) Schleußenprojekt für Unterseen.

3) Planaufnahme zur Korrektion der Emme von Eggiwyl bis zur Wannenfluh.

4) Korrektion der Gürben und Entsumpfung des Belpmooses.

5) Vorarbeiten zur Tieferlegung des Brienzersees.

Endlich mag hier noch einer vom Sekretär gemachten Arbeit Erwähnung geschehen; es ist dieß eine Zusammenstellung sämmtlicher von 1831 bis Ende 1849 ausgeführten oder angefangenen Straßenbauten, mit deren annähernder Vertheilung auf die Amtsbezirke, so wie der Berechnung des Verhältnisses zur Zahl der Bevölkerung. Dieser Zusammenstellung gemäß ergab sich folgende Reihenfolge der Amtsbezirke nach dem Verhältnisse der für sie verwendeten Ausgaben für Straßenbauten zur Bevölkerung: 1) Neuenstadt hat auf einer Seele erhalten 45 Fr. 33 Rp. 2) Laufen 40 Fr. 08 Rp. 3) Münster 34 Fr. 03 Rp. 4) Saanen 32 Fr. 62 Rp. 5) Nidau 31 Fr. 21 Rp. 6) Bern 26 Fr. 34 Rp. 7) Fraubrunnen 26 Fr. 13 Rp. 8) Niedersimmenthal 24 Fr. 19 Rp. 9) Aarberg 26 Fr. 03 Rp. 10) Biel 19 Fr. 44 Rp. 11) Obersimmenthal 19 Fr. 29 Rp. 12) Büren 18 Fr. 77 Rp. 13) Trachelwald 16 Fr. 86 Rp. 14) Signau 12 Fr. 57 Rp. 15) Schwarzenburg 7 Fr. 48 Rp. 16) Interlaken 6 Fr. 76 Rp. 17) Oberhasle 5 Fr. 18) Konolfingen 4 Fr. 90 Rp. 19) Freibergen 4 Fr. 39 Rp. 20) Aarwangen 3 Fr. 80 Rp. 21) Pruntrut 3 Fr. 18 Rp. 22) Burgdorf 2 Fr. 98 Rp. 23) Wangen 2 Fr. 84 Rp. 24) Erlach 2 Fr. 83 Rp. 25) Frutigen 2 Fr. 59 Rp. 26) Denberg 1 Fr. 85 Rp. 27) Laupen 1 Fr. 02 Rp. 28) Courtelary 0 Fr. 94 Rp. 29) Seftigen 0 Fr. 93 Rp.

30) Thun 0 Fr. 72 Rp. Der Durchschnitt ist auf eine Seele 11 Fr. 88 Rp.

Die von der Baudirektion im Jahr 1849 behandelten Geschäfte betrugen 3850; von den Beamten derselben wurden 6672 Anweisungen ausgestellt.

Bern, den 19. Februar 1850.

Der Direktor der öffentlichen Bauten:

X. Stockmar.

Uebersicht der Ausgaben.

Direktion der öffentlichen Bauten

pro 1849.

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
I. Kosten des Direktorialbüreau.						
a. Besoldung der ordentlichen Beamten; nämlich: des Sekretärs, des Oberingenieurs für den Straßen- und Wasserbau, des Kantonsbaumeisters und der sechs Bezirksingenieurs, zusammen			19,012	08		
b. Büreaukosten und Verschiedenes.						
1) Rechtskosten	736	85				
2) Kopisten- und Abwartlöhnung	5,132	06				
3) Buchdrucker und Buchbinderkosten	419	55				
4) Schreibmaterialien und Büreaueffekten	302	57				
5) Befeurung und Beleuchtung	313	15				
6) Lokal- und übrige Büreaukosten	251	48				
Uebertrag:			26,167	74		

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Uebertrag:			26,167	74		
c. Technisches Büreau. Zehn Ingenieure und zwei Angestellte im Hochbaubüreau (Anschaffung der Instrumente, Bücher ꝛc. inbegriffen)			17,876	12		
d. Reisekosten.						
1) Des Hrn. Baudirektors	100	—				
2) Des Bezirksingenieurs und ord. Beamten.	3,826	19	3,926	19		
Summa, Kosten des Direktorialbüreau					47,970	05
II. Hochbau, Neubauten.						
1) Jura-Zollhäuser	2,106	10				
2) Aarwangen, obere Schloßscheuer	1,000	—				
3) Bunderbach, Kirchenbau	2,700	—				
4) Kurzenberg, Kirchenbau	5,974	74				
5) Wangen, Kornhaus (Büreaueinrichtung)	7,067	—				
6) Walkringen, Pfarrhaus, Schoppen (Vorarbeiten) . .	328	92	19,176	76		
Summa, Kosten für Hochbau-Neubauten .					19,176	76
Uebertrag:					67,146	81

		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
	Uebertrag:					67,146	81
III. Straßenbau.							
a. Ordentlicher Unterhalt.							
Bezirk Nr. 1.							
1) Amtsbezirk	Interlaken	7,686	23				
2) „	Frutigen	3,535	80				
3) „	Oberhasle	3,329	90				
				14,551	93		
Bezirk Nr. 2.							
1) Amtsbezirk	Saanen	2,313	14				
2) „	Obersimmenthal	4,988	80				
3) „	Niedersimmenthal	6,999	08				
4) „	Thun	6,406	13				
5) „	Konolfingen	8,681	36				
				29,388	51		
Bezirk Nr. 3.							
1) Amtsbezirk	Burgdorf	10,774	88				
2) „	Trachselwald	8,569	99				
	Uebertrag:	19,344	87	43,940	44	67,146	81

			Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
		Uebertrag:	19,344	87	43,940	44	67,146	81
3)	„	Signau	4,702	09				
4)	„	Wangen	9,332	60				
5)	„	Aarwangen	5,652	94				
6/2)	„	Fraubrunnen	226	60				
					39,259	10		
	Bezirk Nr 4.							
1/2)	Amtsbezirk	Aarberg	4,397	23				
2)	„	Bern	11,420	36				
3/2)	„	Fraubrunnen	5,458	80				
4)	„	Laupen	3,410	10				
5)	„	Schwarzenburg	2,867	83				
6)	„	Seftigen	8,989	61				
					36,543	93		
	Bezirk Nr. 5.							
1/2)	Amtsbezirk	Aarberg	3,445	84				
2)	„	Biel	3,246	62				
3)	„	Büren	5,881	74				
		Uebertrag:	12,574	20	119,743	47	67,146	81

			Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
		Uebertrag:	12,574	20	119,743	47	67,146	81
4)	„	Erlach	5,283	64				
5)	„	Neuenstadt	1,312	31				
6)	„	Nidau	3,831	91				
½)	„	Courtelary	4,974	72				
					27,976	78		
	Bezirk Nr. 6.							
½)	Amtsbezirk	Courtelary	1,048	90				
2)	„	Pruntrut	11,178	99				
3)	„	Freibergen	3 344	74				
4)	„	Delsberg	7,590	03				
5)	„	Münster	10,999	81				
6)	„	Laufen	5,004	26				
					39,166	73		
b. Allgemeiner Straßenbau					206	72		
Summa Kosten für ord. Straßenbau							187,093	51
		Uebertrag:					254,240	15

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Uebertrag:					254,240	51
IV. Brückenbau.						
a. Ordentlicher Unterhalt, in sämmtlichen Bezirken	12,795	02	12,795	02		
b. Neubauten						
1) Trubschachenbrücke	911	22				
2) Zweilütschenenbrücke	2,520	14				
3) Hugisgrabenbrücke	2,677	19				
4) Hoheneggbrücke	4,995	57				
5) Creugenatbrücke	189	70				
6) Gündlischwandbrücke	1,202	96				
7) Brücken der Trubschachen-Trubstraße	1,500	—				
Summa Kosten für Brücken-Neubauten			13,996	78		
Total-Kosten für Brücken					26,791	80
V. Wasserbau.						
a. Ordentliche Unterhaltungskosten.						
Uebertrag:					281,032	31

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Uebertrag:					281,032	31
Bezirk Nr. 1.						
1) Amtsbezirk Interlaken	250	73				
2) „ Oberhasle	1,470	57	1,721	30		
Bezirk Nr. 2.						
1) Amtsbezirk Obersimmenthal	102					
2) „ Thun	1,417	49	1,519	49		
Bezirk Nr. 3.						
1) Amtsbezirk Burgdorf	106	55				
2) „ Trachselwald	1,108	12				
3) „ Signau	575	56	1,790	23		
Bezirk Nr. 4.						
1) Amtsbezirk Bern	300	—				
2) „ Fraubrunnen	45	—				
3) „ Laupen	230	85				
4) „ Schwarzenburg	511	07	1,086	92		
Uebertrag:			6,117	94	281,032	31

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Uebertrag:			6,117	94	281,032	31
Bezirk Nr. 5.						
1) Amtsbezirk Aarberg	2,944	36				
2) „ Büren	2,060	16				
3) „ Nidau	3,799	71	8,804	23		
Bezirk Nr. 6.						
1) Amtsbezirk Laufen			300	—		
Scheußkanal (im 5. Bezirk)			156	95		
Summa Kosten für den ordentl. Wasserbau			15,379	12		
b. Wasser-Neubauten						
1) Aare zwischen Thun und Bern	25,257	52				
2) Obere Zihl, Schutzdamm-Arbeiten	10,390	91				
Summa für Wasser-Neubauten			35,648	43		
Total-Kosten für Wasserbauten					51,027	55
			Uebertrag		332,059	31

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Uebertrag:					332,059	86

VI. Straßen- und Brücken-Neubauten.

1)	Tiefenau-Brücke, laut besonderem Vertrag	92,453	74		
2)	Tannenstraße, Vollendung des Brückendammes . . .	18,993	08		
3)	Büren-Münchenbuchseestraße, Vollendung	25,030	08		
4)	Gohlhausbrücke, mit Straßen-Anlage, Kredit-Restanz .	3,838	02		
5)	Lengnaupieterlenstraße, Vereinigung u. Landentschädigung	7,772	13		
6)	Nidau-Pasquartstraße, Restanz und Beisteuer . . .	1,300	—		
7)	Twann-Tessenbergstraße, dito dito	—	—		
8)	Eglisporstutz, Kredit-Restanz	2,073	91		
9)	Bätterkinden-Emmenbrücke, Garantie-Summe . . .	2,600	—		
10)	Röthenbach-Lindenstraße, Restanz der Beisteuer . . .	—	—		
11)	Neuenstadt-Tessenbergstraße, dito dito	1,000	—		
12)	Aarwangen, Straßen-Correktion, dito	5,500	—		
13)	Boll-Krauchthalstraße, dito dito	500	—		
14)	Huttwyl-Straßen-Correktion, Vereinigung und Landentschädigung	821	97		
	Uebertrag:	161,882	93	332,059	86

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Uebertrag:	161,882	93			332,059	86
15) Kehrsatz-Zimmerwaldstraße, Restanz und Beisteuer . .	500	—				
16) Bern-Ortschwabenstraße, 1. Stoß der Staatsbeisteuer .	10,250	—				
17) Bolligen, Straßen-Correktion, Beisteuer	—	—				
Summa Kosten für Straßen-Neubauten			172,632	93		
					172,632	93
Summa Auslagen auf Rechnung des ordentl. Budgets pro 1849					504,692	22

Ausserordentliches Budget.

Straßenbauten, welche aus der unterm 5. Februar 1849 vom Großen Rath bewilligten, und aus der Domänen-Casse anleihungsweise erhobenen Summe v. Fr. 200,000 bestritten worden sind.

1) Kirchetstraße, Fortsetzung	9,807	97
2) Brienzerseestraße, dito	24,590	31
3) Spiezwylerstutz, Kreditrestanz	6,676	60
4) Rahwylpaß-Correktion	3,669	91
Uebertrag:	44,744	79

		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
	Uebertrag:	44,744	79				
5)	Wydenstützlein-Correktion, und Dürrbachverlegung . .	3,824	98				
6)	Langnau-Trubschachenstraße, Fortsetzung	12,104	61				
7)	Weiher-Waltrigenstraße, Kreditrestanz	7,244	38				
8)	Huttwylstraße, Fortsetzung bis Kantonsgrenze . . .	1,964	48				
9)	Lehnstutz-Correktion	11,815	11				
10)	Schwarzenburg-Straßenkorrektionen Landentschädigung .	492	07				
11)	Delsberg-Baselstraße, Bau Liesberg	21,217	81				
12)	Goumois-Saignelégierstraße, Fortsetzung	11,713	25				
13)	Engestraße, Fortsetzung	39,951	40				
14)	Kleinere Straßenkorrektionen	9,669	70				
15)	Unvorhergesehenes . . . . . Fr. 13,475. 77.						
	Zins der Fr. 200,000 pro 1849 per Nataweise Berechnung „ 3,495. 90.						
	Rückzahlung des pro 1850 fälligen Stoßes der 1sten Rückzahlung von						
	Uebertrag	164,742	58				

		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
	Uebertrag	164,742	58					
Fr. 200,000 mit	„ 18,203. 83.							
		35,175	50					
Summa Ausgebens auf Rechnung des außerordentl. Büdgets pro 1849				199,918	08			
						199,918	08	
Hochbau.								
Unterhalt und Hauptreparationen an den Staatsgebäuden. (Ist im Büdget unter den Kosten der Domänen- und Forstverwaltung verzeigt).								
a. Bezirk Nr. 1.								
1) Amtsbezirk Interlaken		3,851	46					
2) „ Frutigen		791	19					
3) „ Oberhasle		364	09					
				5,006	74			
b. Bezirk Nr. 2.								
1) Amtsbezirk Saanen		349	77					
2) „ Obersimmenthal		1,010	65					
	Uebertrag:	1,360	42	5,006	74			

		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
	Uebertrag:	4,360	42	5,006	74		
3)	Amtsbezirk Niedersimmenthal	758	09				
4)	„ Thun	1,984	19				
5)	„ Konolfingen	1,705	85				
				5,808	55		
c.	**Bezirk Nr. 3.**						
1)	Amtsbezirk Burgdorf	2,415	90				
2)	„ Trachselwald	1,480	66				
3)	„ Signau	970	69				
4)	„ Wangen	1,779	55				
5)	„ Aarwangen	2,782	37				
6/2)	„ Fraubrunnen	174	75				
				9,576	92		
d.	**Bezirk Nr. 4.**						
1/2)	Amtsbezirk Aarberg	1,409	42				
2)	„ Bern	2,092	66				
3/4)	„ Fraubrunnen	2,372	88				
4)	„ Laupen	1,144	26				
	Uebertrag:	7,019	22	20,392	21		

		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
	Uebertrag:	7,019	22	20,392	21		
5) „	Schwarzenburg	841	63				
6) „	Seftigen	1,428	22				
				9,289	07		
e. Bezirk Nr. 5.							
½) Amtsbezirk	Aarberg	990	24				
2) „	Biel	94	15				
3) „	Büren	1,211	52				
4) „	Erlach	650	17				
5) „	Neuenstadt	47	90				
6) „	Nidau	1,332	75				
⅞) „	Courtelary	93	75				
				4,420	10		
f. Bezirk Nr. 6.							
½) Amtsbezirk	Courtelary	—	—				
2) „	Pruntrut	1,832	43				
3) „	Freibergen	355	32				
4) „	Delsberg	501	90				
	Uebertrag:	2,689	65	34,101	38		

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Uebertrag:	2,689	65	34,101	38		
5) „ Münster	248	85				
6) „ Laufen	82	50				
			3,021	00		
g. Bern Stadt- und Stadtbezirk			10,011	25		
h. Größere Reparationen an Gebäuden (vom Regierungsrath bewilligt)						
1) Signau, Kirchen-Chor	1,950	—				
2) Affoltern i. E. Pfarrhaus, ...						
3) dito Pfarrscheuer, ...	296	20				
4) Zweisimmen, Pfarre	546	39				
5) Aetigen, dito	2,340	43				
6) Delsberg, Normalanstalt	8,417	39				
			13,550	41		
Summa Kosten für Ord. Hochbau pro 1849. . . .			60,684	04		