

**Zeitschrift:** Vierteljahresberichte / Statistisches Amt der Stadt Bern  
**Herausgeber:** Statistisches Amt der Stadt Bern  
**Band:** 9 (1935)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Das Strassennetz der Stadt Bern, 1852-1934  
**Autor:** Reber, A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-849810>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 03.04.2026

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

## Das Straßennetz der Stadt Bern, 1852—1934.

Bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts umfaßte das städtische Straßennetz das Gebiet zwischen der Untertorbrücke und den in den Jahren 1623—1646 erstellten, im Westen der Stadt vorgelagerten Schanzen. Nachdem das Gebiet der Altstadt überbaut war, setzte allmählich die Besiedlung der nähern Stadtumgebung ein. Es entstanden, hauptsächlich seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts, die Außenquartiere mit neuen Straßenzügen, die in gewöhnlicher Chausseierung zur Ausführung gelangten, was für die damaligen Verkehrsmittel vollauf genügte.

Mit dem Auftreten der ersten Motorfahrzeuge am Anfange des 20. Jahrhunderts erwies sich eine Anpassung der Straßen an den neuzeitlichen Verkehr als unerläßlich. Anfänglich beschränkte man sich auf die Erstellung einer den veränderten Anforderungen genügenden festen Unterlage mit wassergebundener, festgewalzter Schotterdecke. Bei der fortschreitenden, gewaltigen Entwicklung des motorisierten Fahrzeugverkehrs hielt auch diese Behandlungsart der Straßendecke nicht mehr Stand; besonders auf Straßenzügen mit Schnell- und Schwerlastenverkehr mußte zur modernen Straßenbauweise übergegangen werden. Heute wird im ganzen Stadtgebiet bei Neuanlagen und bei Korrekturen den neuzeitlichen Verkehrsverhältnissen, je nach der Bedeutung der Straße, Rechnung getragen.

Die Entwicklung des Straßennetzes im Gemeindebezirk Bern kann zahlenmäßig bis in das Jahr 1852, in welchem Jahre der Ausscheidungsvertrag über die Eigentumsverhältnisse und die zukünftige Verwaltung der Gemeinde- und Stiftungsgüter der Stadt Bern ausgefertigt und die Organisation des Bauwesens durchgeführt wurde, zurückverfolgt werden. In der

anschließenden Zusammenstellung ist die Ausdehnung des stadtberni-  
schen Straßennetzes (einschließlich Brücken) von 1852 bis 1934 enthalten.

| Jahr                     | Länge<br>des Straßennetzes |       | Verhältniszahlen<br>1852 = 100 |        | Auf einen Ein-<br>wohner entfallen |                          |
|--------------------------|----------------------------|-------|--------------------------------|--------|------------------------------------|--------------------------|
|                          | m                          | ha    | Länge                          | Fläche | Länge<br>m                         | Fläche<br>m <sup>2</sup> |
| 1852 .....               | 82 699                     | 77,3  | 100,0                          | 100,0  | 3,0                                | 27,8                     |
| 1860 .....               | 89 000                     | 83,3  | 107,6                          | 107,8  | 3,1                                | 28,7                     |
| 1870 .....               | 102 369                    | 93,1  | 123,8                          | 120,4  | 2,9                                | 26,3                     |
| 1880 .....               | 116 712                    | 104,9 | 141,2                          | 135,7  | 2,7                                | 24,5                     |
| 1890 .....               | 133 547                    | 124,4 | 161,5                          | 160,9  | 2,8                                | 25,9                     |
| 1900 .....               | 158 118                    | 150,8 | 191,2                          | 195,1  | 2,5                                | 23,7                     |
| 1910 .....               | 180 582                    | 174,0 | 218,4                          | 225,1  | 2,1                                | 20,6                     |
| 1920 <sup>1)</sup> ..... | 264 051                    | 229,7 | 321,7                          | 297,2  | 2,5                                | 22,0                     |
| 1930 .....               | 284 211                    | 249,6 | 343,7                          | 322,9  | 2,6                                | 22,5                     |
| 1931 .....               | 285 360                    | 250,6 | 345,0                          | 324,2  | 2,5                                | 22,3                     |
| 1932 .....               | 291 848                    | 253,7 | 352,9                          | 328,2  | 2,5                                | 22,0                     |
| 1933 .....               | 292 971                    | 255,9 | 354,3                          | 331,0  | 2,5                                | 21,8                     |
| 1934 .....               | 296 323                    | 259,0 | 358,3                          | 335,0  | 2,5                                | 21,7                     |

Danach betrug im Jahre 1852 die Straßlänge 82,699 km, gegen 158,118 km im Jahre 1900 und 296,323 km im Jahre 1934. Die Straßlänge hat also von 1852 auf 1934 um 213,624 km oder 258,3 % zugenommen; sie hat sich somit in den 72 Jahren mehr als verdreifacht.

Die Straßenfläche stieg in der gleichen Zeit von 77,3 ha auf 150,8 ha im Jahre 1900 und 259,0 ha im Jahre 1934, also im Zeitraum von 72 Jahren um 235,0 %.

Auf einen Einwohner trafen im Jahre 1852 3,0 laufende Meter oder 27,8 Quadratmeter Straße, gegenüber 2,5 bzw. 21,7 im Jahre 1934.

Wie verteilt sich nun das Straßennetz auf die verschiedenen Straßenbesitzer (Staat, Einwohner- und Bürgergemeinde und Private)? Darüber gibt die folgende Übersicht Aufschluß.

<sup>1)</sup> Eingemeindung von Bümpliz 1. Januar 1919.

**Die Verteilung des Straßennetzes (einschließlich Brücken) der Gemeinde Bern auf die einzelnen Besitzer, 1852–1934.**

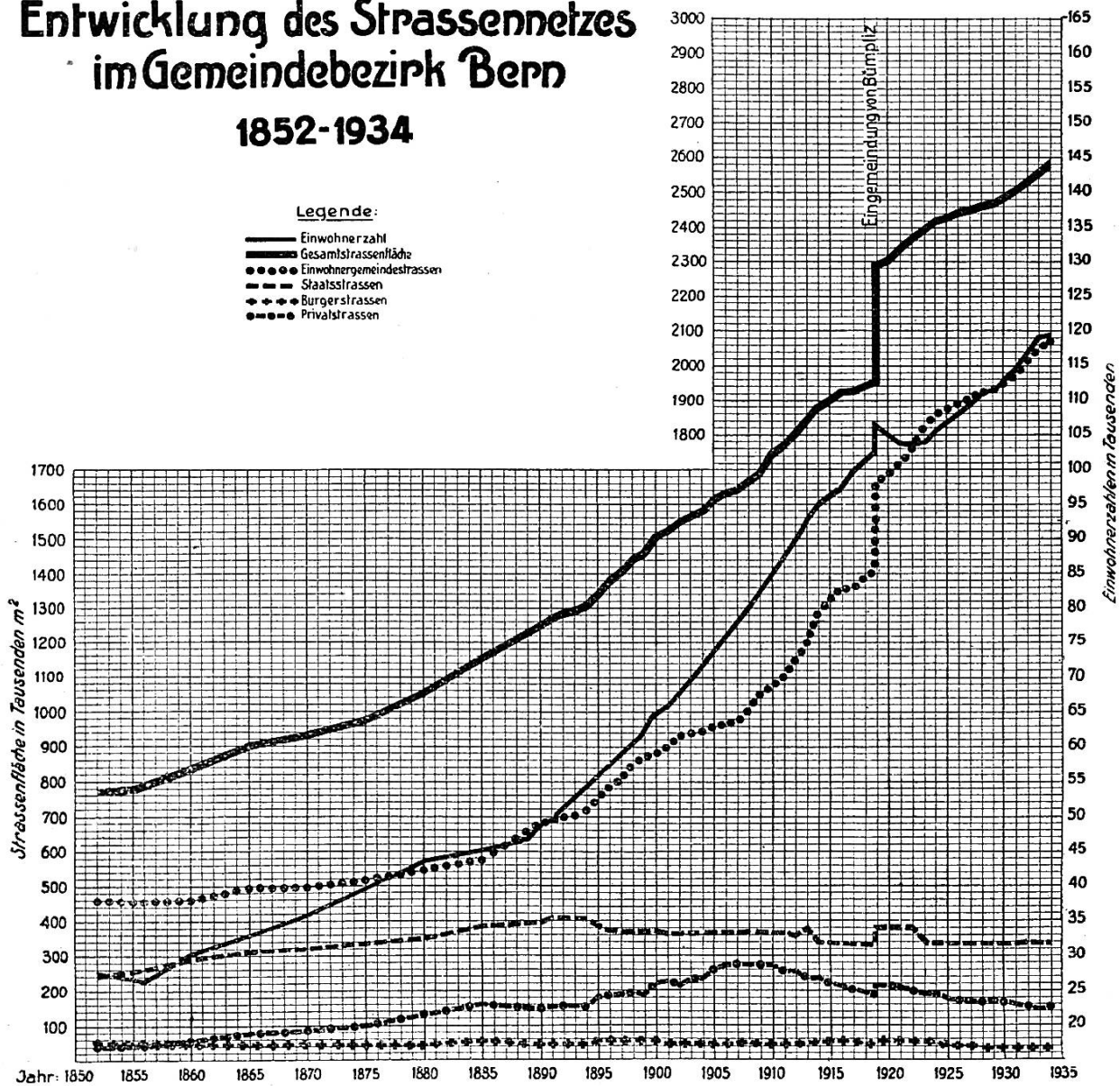
| Jahr               | Straßenlänge m   |                    |                 |               | Straßenfläche m <sup>2</sup> |                    |                 |               |
|--------------------|------------------|--------------------|-----------------|---------------|------------------------------|--------------------|-----------------|---------------|
|                    | Staat            | Einwohner-gemeinde | Bürger-gemeinde | Privatstraßen | Staat                        | Einwohner-gemeinde | Bürger-gemeinde | Privatstraßen |
|                    | absolute Zahlen  |                    |                 |               |                              |                    |                 |               |
| 1852 ..            | 15 734           | 49 923             | 8869            | 8 173         | 238 580                      | 457 343            | 44 169          | 32 923        |
| 1860 ..            | 19 637           | 49 858             | 8869            | 10 636        | 283 584                      | 457 555            | 44 169          | 47 921        |
| 1870 ..            | 23 486           | 54 127             | 8594            | 16 162        | 319 244                      | 489 968            | 42 894          | 78 738        |
| 1880 ..            | 26 552           | 58 342             | 7919            | 23 899        | 342 738                      | 542 751            | 40 646          | 123 082       |
| 1890 ..            | 29 516           | 70 280             | 8075            | 25 676        | 389 369                      | 670 363            | 40 690          | 143 190       |
| 1900 ..            | 28 942           | 86 536             | 8467            | 34 173        | 365 666                      | 878 116            | 44 983          | 219 146       |
| 1910 ..            | 28 652           | 103 826            | 8152            | 39 952        | 363 179                      | 1 070 084          | 40 690          | 266 366       |
| 1920 <sup>1)</sup> | 31 449           | 188 514            | 8635            | 35 453        | 376 971                      | 1 672 452          | 41 271          | 206 513       |
| 1930 ..            | 27 539           | 218 585            | 8463            | 29 624        | 335 603                      | 1 952 633          | 39 550          | 167 979       |
| 1931 ..            | 27 539           | 220 293            | 8463            | 29 065        | 335 603                      | 1 970 797          | 39 550          | 159 675       |
| 1932 ..            | 27 169           | 227 748            | 8463            | 28 468        | 330 832                      | 2 010 309          | 39 550          | 156 128       |
| 1933 ..            | 27 169           | 230 463            | 8463            | 26 876        | 330 832                      | 2 044 600          | 39 550          | 144 377       |
| 1934 ..            | 27 169           | 233 030            | 8077            | 28 047        | 330 832                      | 2 069 461          | 38 234          | 152 051       |
|                    | Verhältniszahlen |                    |                 |               |                              |                    |                 |               |
| 1852 ..            | 19,0             | 60,4               | 10,7            | 9,9           | 30,9                         | 59,2               | 5,7             | 4,2           |
| 1860 ..            | 22,1             | 56,0               | 10,0            | 11,9          | 34,0                         | 54,9               | 5,3             | 5,8           |
| 1870 ..            | 22,9             | 52,9               | 8,4             | 15,8          | 34,3                         | 52,6               | 4,6             | 8,5           |
| 1880 ..            | 22,7             | 50,9               | 6,8             | 20,5          | 32,7                         | 51,7               | 3,9             | 11,7          |
| 1890 ..            | 22,1             | 52,6               | 6,1             | 19,2          | 31,3                         | 53,9               | 3,3             | 11,5          |
| 1900 ..            | 18,3             | 54,7               | 5,4             | 21,6          | 24,3                         | 58,2               | 3,0             | 14,5          |
| 1910 ..            | 15,9             | 57,5               | 4,5             | 22,1          | 20,9                         | 61,5               | 2,3             | 15,3          |
| 1920 ..            | 12,0             | 71,1               | 3,3             | 13,6          | 16,5                         | 72,6               | 1,8             | 9,1           |
| 1930 ..            | 9,7              | 76,9               | 3,0             | 10,4          | 13,5                         | 78,2               | 1,6             | 6,7           |
| 1931 ..            | 9,6              | 77,2               | 3,0             | 10,2          | 13,4                         | 78,6               | 1,6             | 6,4           |
| 1932 ..            | 9,3              | 78,0               | 2,9             | 9,8           | 13,0                         | 79,2               | 1,6             | 6,2           |
| 1933 ..            | 9,3              | 78,6               | 2,9             | 9,2           | 12,9                         | 79,9               | 1,5             | 5,7           |
| 1934 ..            | 9,2              | 78,6               | 2,7             | 9,5           | 12,8                         | 79,9               | 1,5             | 5,8           |

Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts entfielen von der Gesamtstraßenlänge von 82,699 km auf die Straßen der Einwohnergemeinde rund 60 % und auf die Staats-, Bürger- und Privatstraßen zusammen rund 40 %. Die Gesamtstraßenfläche von 77,3 ha verteilte sich mit rund 59 % auf die Einwohnergemeindestraßen und mit rund 41 % auf die übrigen

<sup>1)</sup> Eingemeindung von Bümpliz 1. Januar 1919.

Straßenbesitzer. Das Jahr 1880 weist eine Gesamtstraßenlänge von 116,712 Kilometer auf, wovon nur rund die Hälfte auf die Straßen der Einwohnergemeinde entfallen. Die gleiche Entwicklung zeigt sich hinsichtlich der Gesamtstraßenfläche von 104,9 ha, von der ebenfalls rund 50 % auf die Einwohnergemeindestraßen gehen, gegen rund 60 % im Jahre 1852. Der Rückgang des Gemeindestraßenanteils von 1852 auf 1880 ist auf die ver-

## Entwicklung des Strassennetzes im Gemeindebezirk Bern 1852-1934



hältnismäßig stärkere Zunahme der Privatstraßen in diesem Zeitabschnitt zurückzuführen. Seit den 1880er Jahren ist ein stärkeres Anwachsen der Einwohnergemeindestraßen zu verzeichnen. Im Jahre 1934 beträgt der Anteil der Einwohnergemeinde am Gesamtstraßennetz, bezogen auf das Längenmaß rund 79 % und bezogen auf das Flächenmaß rund 80 %.

Folgende Übersicht gibt über die Beschaffenheit der Straßenoberfläche und die Belagsarten der Einwohnergemeindestraßen im Zeitraume 1925

bis 1934 Aufschluß; für die Staats-, Bürger- und Privatstraßen liegt eine solche Statistik nicht vor.

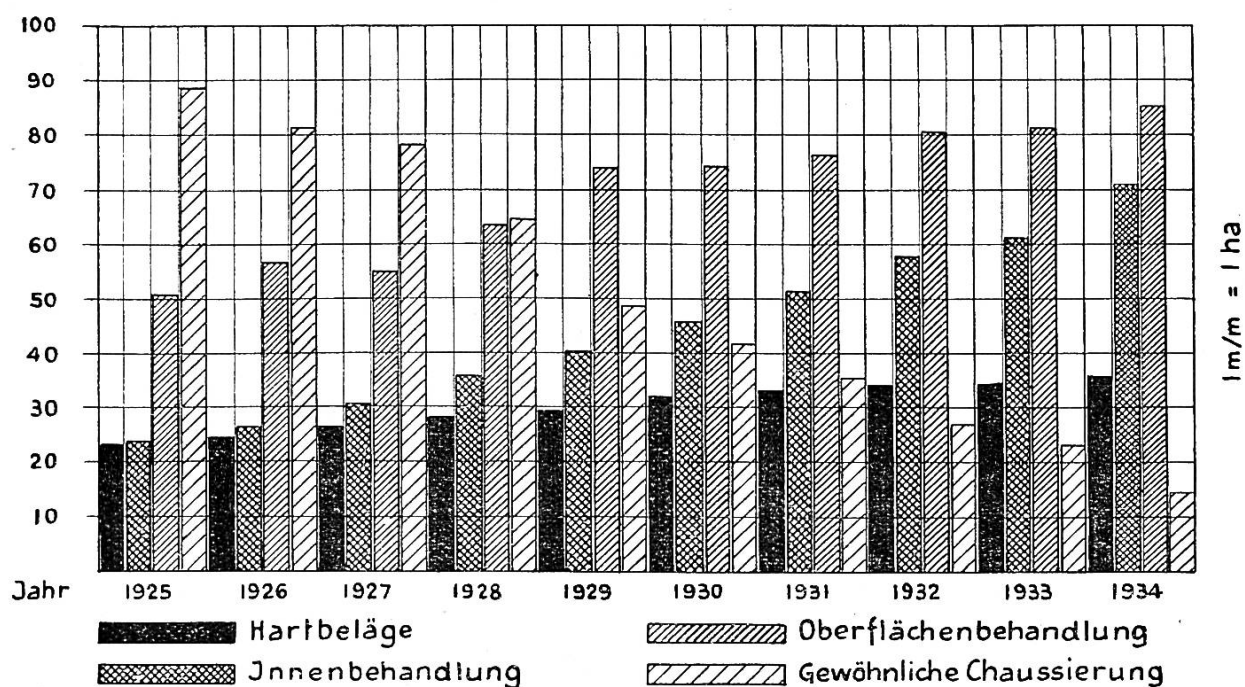
**Verteilung der einzelnen Belagsarten der Einwohnergemeindestraßen  
(einschließlich Brücken) 1925–1934.**

| Belagsart                                      | Fläche in m <sup>2</sup> |           |           |           |           |
|--|--------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|  | 1925                     | 1928      | 1930      | 1932      | 1934      |
| Asphalt (Hartguß- und Stampfasphalt) . . . . . | 104 313                  | 118 415   | 134 517   | 141 289   | 141 364   |
| Steinpflästerungen . . . . .                   | 125 182                  | 162 373   | 178 694   | 195 232   | 207 247   |
| Holzpflästerungen . . . . .                    | 2 770                    | 2 770     | 2 770     | —         | —         |
| Betonbelag . . . . .                           | —                        | —         | 1 958     | 1 958     | 1 958     |
| Innenteerung (Teer- makadam) . . . . .         | 226 484                  | 270 303   | 299 525   | 322 173   | 336 165   |
| Nacoviabelag . . . . .                         | —                        | 7 668     | 10 114    | 10 114    | 14 004    |
| „Walther“-Belag . . . . .                      | —                        | 6 717     | 18 710    | 25 870    | 26 278    |
| Tränkverfahren . . . . .                       | 9 749                    | 55 437    | 127 293   | 198 064   | 284 877   |
| Mischverfahren . . . . .                       | —                        | —         | —         | 11 089    | 34 091    |
| Topeka . . . . .                               | —                        | —         | 2 447     | 4 239     | 4 395     |
| Spramexierung . . . . .                        | 4 564                    | 17 079    | 17 079    | 17 079    | 17 079    |
| „Salva“-Belag . . . . .                        | —                        | —         | 921       | 921       | 921       |
| Chaussierung mit Oberflächenbehandlung ..      | 508 150                  | 634 557   | 741 010   | 808 928   | 853 881   |
| Behandelte Flächen ..                          | 981 212                  | 1 275 319 | 1 535 038 | 1 736 956 | 1 922 260 |
| Gewöhnl. Chaussierung                          | 887 785                  | 647 744   | 417 595   | 273 353   | 147 201   |
| Gesamtfläche . . . . .                         | 1 868 997                | 1 923 063 | 1 952 633 | 2 010 309 | 2 069 461 |
| Behandelte in Prozent der Gesamtfläche ...     | 52,5                     | 66,3      | 78,6      | 86,4      | 92,9      |

Während im Jahre 1925 die behandelten Straßendecken 52,5 % der Gesamtfläche der Straßen der Einwohnergemeinde ausmachten, weisen diese im Jahre 1934 nicht weniger als 92,9 % auf. Von den 52,5 % im Jahre 1925 entfallen auf die Hartbeläge rund 12,5 %, auf die Straßendecken mit Innenbehandlung 12,7 %, auf jene mit Oberflächenbehandlung 27,3%. Auf Ende des Jahres 1934 waren 17,2 % der Einwohnergemeindestraßen mit Hartbelägen, 34,5 % mit Innenbehandlung und 41,2 % mit einer Oberflächenbehandlung versehen. Bei den in gewöhnlicher Chaussierung ausgeführten Straßenanlagen handelt es sich hauptsächlich um im Gemeindebezirk Bümpliz gelegene, unbebaute Überlandstraßen und Waldwege.

Die gewaltigen Fortschritte in unserem Straßenwesen, die in dem nachfolgenden Schaubilde besonders augenfällig in Erscheinung treten, waren für die Einwohnergemeinde mit erheblichen Kosten verbunden.

## Belagsarten der Einwohnergemeindestrassen



| Jahresdurchschnitt<br>Jahr | Mittlere<br>Wohn-<br>bevöl-<br>kerung | Ausgaben für Unterhalt und Reinigung ) |                            |                                       |                          |
|----------------------------|---------------------------------------|--|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------|
|                            |                                       | absolut<br>Fr.                         | auf 1 in-<br>wohner<br>Fr. | auf 1 m <sup>2</sup><br>Fläche<br>Fr. | auf 1 km<br>Länge<br>Fr. |
| 1852/60 .....              | 28 287<br>(ohne Bümpliz)              | 12 000 <sup>2)</sup>                   | 0,40                       | 0,01                                  | 139,80                   |
| 1920 .....                 | 104 590                               | 1 548 246                              | 14,80                      | 0,67                                  | 5 863,44                 |
| 1921 .....                 | 103 470                               | 1 520 704                              | 14,70                      | 0,65                                  | 5 658,14                 |
| 1922 .....                 | 103 100                               | 1 585 019                              | 15,37                      | 0,67                                  | 5 829,57                 |
| 1923 .....                 | 103 580                               | 1 531 015                              | 14,78                      | 0,64                                  | 5 591,07                 |
| 1924 .....                 | 104 660                               | 1 600 880                              | 15,30                      | 0,66                                  | 5 753,61                 |
| 1925 .....                 | 106 040                               | 1 657 727                              | 15,63                      | 0,68                                  | 5 941,38                 |
| 1926 .....                 | 107 060                               | 1 724 009                              | 16,10                      | 0,70                                  | 6 151,86                 |
| 1927 .....                 | 107 860                               | 1 777 462                              | 16,48                      | 0,72                                  | 6 323,98                 |
| 1928 .....                 | 108 420                               | 1 784 186                              | 16,46                      | 0,72                                  | 6 334,63                 |
| 1929 .....                 | 109 670                               | 1 805 762                              | 16,46                      | 0,73                                  | 6 378,51                 |
| 1930 .....                 | 110 820                               | 1 792 632                              | 16,18                      | 0,72                                  | 6 307,40                 |
| 1931 .....                 | 112 420                               | 1 744 212                              | 15,52                      | 0,70                                  | 6 112,32                 |
| 1932 .....                 | 115 190                               | 1 690 111                              | 14,67                      | 0,67                                  | 5 791,06                 |
| 1933 .....                 | 117 600                               | 1 653 878                              | 14,06                      | 0,65                                  | 5 645,19                 |
| 1934 .....                 | 119 300                               | 1 549 471                              | 12,99                      | 0,60                                  | 5 228,99                 |

<sup>1)</sup> Einschließlich Entschädigungen für Ferien, Militärdienst und Krankengelder für die ersten zwei Monate, sowie die Auslagen für die Reinigung der Altstadt.

<sup>2)</sup> Gesamtausgaben 1852/60 zirka Fr. 108 000.

Vorstehende Aufstellung zeigt die Reinausgaben der Gemeinde für den Straßenunterhalt und die Straßenreinigung (ohne Kehrichtabfuhr, dagegen einschließlich Kosten der Reinigung der Straßen und Plätze der Altstadt) 1852/60 und 1920 bis 1934.

Danach verausgabte die Gemeinde Bern für den Straßenunterhalt und die Reinigung in den Jahren 1852/60 durchschnittlich erst rund 12 000 Franken, wogegen in den Jahren 1920/34 durchschnittlich 1 666 354 Fr. Insgesamt belaufen sich die Ausgaben für den Straßenunterhalt in dem fünfzehn Jahre umfassenden Zeitraume von 1920—34 auf 24 965 314 Fr.

Eine ähnliche Steigerung weisen die Ausgaben für Neuanlage, Korrekturen und Pflästerungen von Straßen usw. auf. Sie betragen:

| Jahresdurchschnitt<br>Jahr | Ausgaben für Straßenneubau, Korrekturen<br>und Pflästerungen |                        |
|----------------------------|--|------------------------|
|                            | absolut<br>Fr.   | auf 1 Einwohner<br>Fr. |
| 1852/60 .....              | 8 926 <sup>1)</sup>  | 0,32                   |
| 1920 .....                 | 496 205  | 4,74                   |
| 1921 .....                 | 838 307  | 8,10                   |
| 1922 .....                 | 1 142 810  | 11,08                  |
| 1923 .....                 | 1 381 161  | 13,33                  |
| 1924 .....                 | 1 526 960  | 14,59                  |
| 1925 .....                 | 388 376  | 3,66                   |
| 1926 .....                 | 638 608  | 5,96                   |
| 1927 .....                 | 1 152 235  | 10,68                  |
| 1928 .....                 | 543 308  | 5,01                   |
| 1929 .....                 | 450 852  | 4,11                   |
| 1930 .....                 | 1 359 205  | 12,26                  |
| 1931 .....                 | 482 458  | 4,29                   |
| 1932 .....                 | 631 993  | 5,49                   |
| 1933 .....                 | 930 998  | 7,92                   |
| 1934 .....                 | 1 339 976  | 11,23                  |

Die Reinausgaben für Straßenneubau, Korrekturen und Pflästerungen sind von 8926 Fr. im Jahresdurchschnitt 1852/60 auf 886 897 Fr. im Durchschnitt der Jahre 1920/34 gestiegen, d. h. von 0,32 Fr. auf 8,14 Fr. auf einen Einwohner berechnet.

<sup>1)</sup> Gesamtausgaben 1852—60 = Fr. 80 335. —.

Die vorstehenden Ausführungen über Berns Straßenwesen führen zu folgenden Schlußfolgerungen: Die Entwicklung des Straßennetzes ist die zwangsläufige Folge der baulichen Ausdehnung der Stadt. Für die Wahl der Belagsart einer Straßendecke ist neben der Verkehrsdichte die Beschaffenheit und die Konstruktion der Verkehrsmittel von ausschlaggebender Bedeutung. Aufgabe der zuständigen Behörden ist es, die Verkehrswege entsprechend ihrer Verkehrsfrequenz widerstandsfähig, staub- und lärmarm zu gestalten. Die Interessen der Straßenbenützer und der Anwohner stellen an die Neuanlage und den Ausbau der Straßen erheblich höhere Anforderungen als ehemals. Die Folge sind viel höhere Straßenbaukosten, wogegen sich jedoch im Laufe der Jahre bei einmal erfolgtem Ausbau der Straßen die Kosten für den Unterhalt und die Reinigung herabmindern lassen.

Ohne auf Einzelheiten einzugehen, seien abschließend noch einige summarische Angaben über die Ausgaben für die Beseitigung der Abfallstoffe (Kehrichtabfuhr und Kanalisation) und das Brücken- und Promenadenwesen gemacht, die mit jenen für das Straßenwesen eng zusammenhängen.

Was zunächst die Beseitigung des Kehrichts betrifft, erfolgte diese früher auf äußerst einfache Art und Weise, indem alle kleineren Gegenstände in die Höfe, Gärten, ja sogar Straßen zu liegen kamen, wo sie entweder als Komposthaufen liegenblieben, oder durch die offenen alten „Ehgräben“ mittelst Spülwasser vom Stadtbach weggespült oder schließlich ab und zu nach weiter entfernt liegenden Löchern und Plätzen abtransportiert wurden. Nach den Rechnungsausweisen der Gemeinde belastete die Kehrichtabfuhr noch um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die Stadtkasse mit höchstens zirka 2000 Fr. im Jahr, wogegen in den Jahren 1920/34 mit durchschnittlich 390 762 Fr.

Die Kosten der Kanalisation betragen im Durchschnitt der Jahre 1852/60 erst 9378 Fr., gegenüber 405 963 Fr. im fünfzehnjährigen Durchschnitt 1920/34.

Die vorstehenden Zahlenangabe über die Beseitigung der Abfallstoffe zeigen, daß die Stadt Bern in den letzten Jahren auf dem Gebiete der Städtehygiene Großes geleistet hat.

Über das Brücken- und Promenadenwesen sind folgende Zahlen aufschlußreich. Die Reinausgaben sind hier von 8611 Fr. bzw. 12 568 Fr. im Jahresdurchschnitt 1852/60 auf 210 569 Fr. bzw. 446 514 Fr. im Durchschnitt der Jahre 1920/34 gestiegen.

Werden die Hauptzahlen der in diesem Aufsätze behandelten Ausgabengebiete für die zwei Zeitperioden 1852—60 und 1920—34 zusammengefaßt, so zeigt sich folgendes Bild:

| Ausgaben für   | Reinausgaben |            |                       |           |
|--|--------------|------------|-----------------------|-----------|
|  | insgesamt    |            | im Jahresdurchschnitt |           |
|  | 1852—60      | 1920—34    | 1852/60               | 1920/34   |
|  | Fr.          | Fr.        | Fr.                   | Fr.       |
| Straßenunterhalt und Reinigung                               | 108 000      | 24 965 314 | 12 000                | 1 664 354 |
| Straßenneubau, Korrektion und<br>Pflästerung .....           | 80 335       | 13 303 452 | 8 926                 | 886 897   |
| Kehrichtabfuhr .....   | 20 679       | 5 861 428  | 2 298                 | 390 762   |
| Kanalisation .....   | 84 407       | 6 089 451  | 9 378                 | 405 963   |
| Brücken .....  | 77 501       | 3 158 545  | 8 611                 | 210 570   |
| Promenaden, Friedhöfe, Bau-<br>denkmäler, Bedürfnisanstalten | 113 114      | 6 697 717  | 12 568                | 446 514   |
| Gesamtausgaben .....   | 484 036      | 60 075 907 | 53 781                | 4 005 060 |

A. Reber, Stadtingenieur.

---

Das im Aufsätze verwendete Zahlenmaterial ist vom Statistischen Amte auf Grund der Gemeinderechnungen und der Verwaltungsberichte zusammengestellt worden.

---