

Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
Band: 172 (1899)

Artikel: Die Brücken in Bern, nebst einigen Betrachtungen aus alter und neuer Zeit
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-656927>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

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

kommenen Telephondrähte beigebracht wurde, betäubt oder getötet worden, und in Rorschach ist gleichfalls infolge Beschädigung der Telephonleitung ein Haus in Brand geraten.

Auch aus dem Kanton Schwyz ist ein Unglücksfall zu verzeichnen, ähnlich demjenigen in Basel. Zwei Gersauer Bürger waren in der Nähe der am See sich hinziehenden Kantonsstraße mit Holzfällen beschäftigt, wobei die Drahtleitung des Elektrizitätswerkes Schwyz durch einen herabstürzenden Stamm beschädigt wurde. Der herabhängende Draht verursachte einen Waldbrand, welchen die zwei Männer wieder zu löschen versuchten und wobei sie, infolge Berührung mit dem Drahte, sofort getötet wurden. In Lausanne riß ein Telephondraht, den ein starker Schneefall überlastet hatte, und kam auf die Leitung des Trams zu liegen. Es entstand daraus für die Vorübergehenden eine große Gefahr. Ein Droschkengaul, welcher mit dem herabhängenden Draht in Berührung kam, fiel tot nieder. Nur mit größter Mühe und erst nachdem auf der Starkstrom-Centrale der Strom unterbrochen worden war, gelang es, den Kadaver fortzuschaffen. In einem Elektrizitätswerk im Jura berührte ein Arbeiter die Starkstromleitung und blieb sofort tot. Bei Gewitter sind die Telephon-Centralstationen sehr gefährdet, das hat auch Freiburg erfahren. Der Blitz schlug am 23. Mai in die Telegraphen- und Telephon-Centralstation und verursachte einen heftigen Brand, der jedoch glücklicherweise schnell gelöscht werden konnte.

Die Frage, wie solchen Unglücksfällen vorzubeugen sei, wird nun von einer vom Bundesrat gewählten Fachkommission allseitig studiert.

Sobiel als möglich werden schon jetzt die hervorragendsten Übelstände: allzu straffes Anspannen der Telephondrähte, Kreuzung und Berührung derselben mit Starkstromdrähten und den elektrischen Konduktoren der Straßenbahnen, das Anbringen derselben an gefährlichen Stellen u. s. w., vermieden; überall, wo es nötig erscheint, werden Schutzgitter und Warnungstafeln angebracht; aber trotzdem giebt es immer wieder Unglücksfälle, und die äußerste Vorsicht bei diesen todbringenden Drahtleitungen kann nicht genug empfohlen werden; vor allem hüte man sich, während einem Gewitter zu telephonieren.

Die Brücken in Bern,

nebst einigen Betrachtungen aus alter und neuer Zeit.



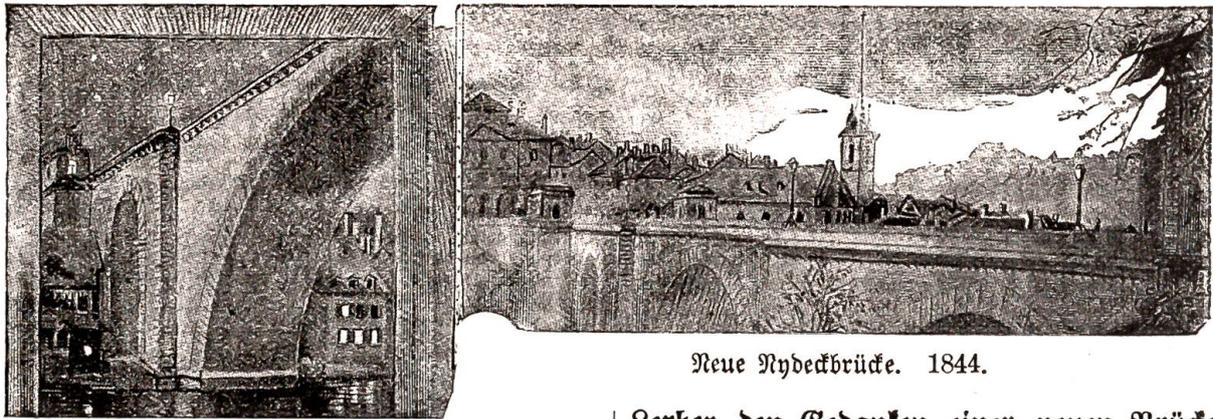
Nach heißen Wahl- und Parteikämpfen, bei welchen sowohl politische als private Interessen hart aufeinander platzten, ist in verhältnismäßig kurzer Zeit eines der schönsten und großartigsten Bauwerke der Stadt Bern, die

imposante Kornhausbrücke, nach feierlicher Einweihung am 18. Juni 1898 dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Es ist eine ganz merkwürdige Erscheinung in der Entwicklungsgeschichte der Stadt Bern, daß sie ihre Brücken alle unter mehr oder weniger heißen Kämpfen erringen muß, und interessant ist es, zu sehen, wie diese „Brückenkämpfe“ schon bei den ersten Brücken, welche überhaupt in Bern gebaut wurden, sich bemerkbar machten.

In einer Chronik vom Jahre 1732 heißt es über die Erstellung der ersten Nydeckbrücke wie folgt:

„Diese Bruck wurde Anno 1230 mit hölzernen Jochen zu bauen angefangen; Diesem Bau wiedersetzte sich heftig der Graf zu Kyburg, der zu Burgdorf seine Residenz hatte, der Stadt Bern abgesagter Feind; er gedachte, Herzog Berchtold seye todt, der Kayser zu weitentlegen als daß er sich ihrer beladen werde, gab derowegen vor, der Grund und Boden jenseits der Aar im Altenberg gehöre ihme zu. — Dessen ungeachtet setzte die Stadt Bern diesen Bau fort und kaufte jenseits der Aar einen Baumgarten, damit sie die Bruck auf eigenen Grund und Boden ansetzen können; Als sie nun mit der Bruck bis in die Mitte came, wollte er sie nicht fortsetzen lassen, vortwendend, von dar an seye es in seiner Bittmässigkeit, als sie aber nichts desto weniger den Bau eiffrig fortsetzten, declarierte er der Stadt Bern den Krieg; Bern beklagte sich zwar beim Kayser Friderico, der ware ihnen aber zu weit entfernet, und damals vom Pabst im Bann, selbst mit Krieg beladen, und konnte also Bern nicht schirmen. Darum



Neue Rydeckbrücke. 1844.

schickte eine Stadt Bern in geheim etliche ihrer Burgern durch das Siebenthal in grauen Röden als Ordens-Leut, die auch fremde Wege giengen, zum Graf von Savoy, und begabe sich in seinen Schutz, der kam in Person nach Bern, nahm die Stadt in seinen Schirm, die versprach ihm zu dienen mit Leib und Gut: Der Graf legte selbst den ersten Baum auf die Bruck, und sprach: Schlachend und machend, ich will es helfen behan; Nahm sich der Stadt treulich an und begab sich in Conferenz mit dem Grafen von Ryburg. Der empfieng aber den Grafen von Savoy sehr höhnißch und machte ihm einen Affront; Doch endlich ward die Sach geschlichtet der Bruck-Bau verwilliget und blieb der Krieg vermieden. Diese erste hölzerne Bruck stunde biß Anno 1463 da man selbige mit steinernen Jochen und Gewölbern, wie sie noch steht zu bauen angefangen. Anno 1408 nach dem kalten Winter, als um Lichtmeß eine Wärme einfiel, und die Wasser sehr anluffen find alle Brucken auf der Aar und dem Rhein zerbrochen, nur die zu Bern und Basel nicht."

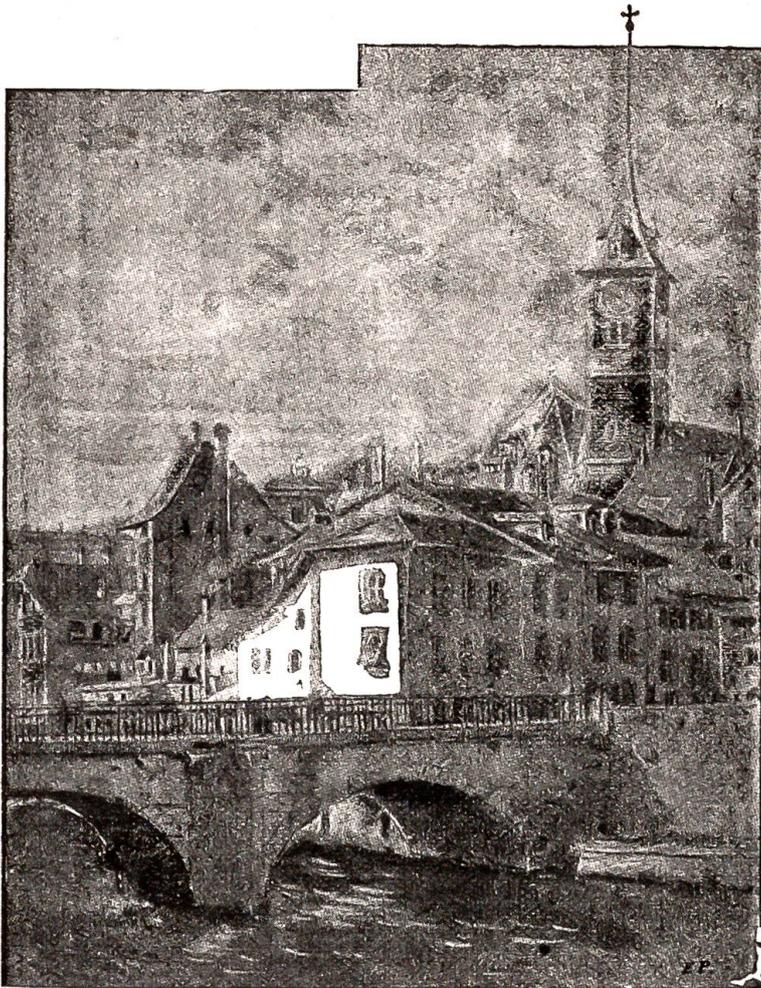
Wenn nun auch die spätern Brücken nicht mehr Kriegsgefahren heraufbeschworen haben, so gab es doch jeweilen heiße Kämpfe und endlose Wortgefechte, wie uns vom „Sinkenden Bot“ vom Jahre 1846 über die Erbauung der „neuen Brücke bei der Rydeck“ (1841—1844) ausführlich erzählt wird; da steht zu lesen wie folgt:

„Wenn der Bote gern von alten Zeiten erzählt, so verachtet er darum das Neue nicht; und hat er von der alten Brücke beim untern Thor erzählt, so will er auch von der neuen Brücke bei der Rydeck erzählen. Gegen das Ende der Zwanzigerjahre faßte der damalige Ratsherr

Verber den Gedanken einer neuen Brücke auf. Er veranstaltete 1829 und 1830, daß alles gezählt würde, was über die alte Brücke ging, damit man berechnen könne, ob der Zoll so viel abtrage, daß die Kosten einer neuen Brücke dadurch gedeckt würden. Es fand sich, daß im Durchschnitt täglich passierten: 6000 Menschen, 1000 Pferde, 580 Wagen, 190 Stück Vieh. Die Revolution kam hindernd dazwischen. Erst 1835 wurde der Gedanke wieder aufgenommen. Wenn schon von jeher der alte Spruch galt: „Viel Köpfe, viel Sinne“, so ist's in unsern Tagen noch ärger! Sagt einer A, so ruft ein anderer: Nein, B ist besser! Aber der dritte schreit: Ihr versteht beide nichts, C muß sein! und es ist ein Glück, wenn nicht das ganze Alphabet bis zum Z aufmarschiert. So auch hier. Die Kosten wurden veranschlagt auf eine Million und zweihundertfünfzehntausend Schweizerfranken. Daß es dabei nicht sein Bewenden hatte, braucht der „Sinkende Bot“ wohl seinen Freunden nicht erst zu versichern.“

Diese mit aller Naivetät erzählte Entstehungsgeschichte der Rydeckbrücke heimelt einen ganz merkwürdig an, und der „Sinkende Bot“ von 1899 kann nicht anders, als dem „Sinkenden Bot“ von 1846 beistimmen, wenn er sagt: „Es war von jeher so, nur in unsern Tagen noch viel ärger.“

Einen harten erbitterten Kampf, in welchem es an häßlichen Intriguen und Machinationen von beiden Seiten nicht fehlte, rief die Erbauung der Tiefenaubrücke hervor, welche eigentlich nur der Rydeckbrücke „z'Trutz“, wie der Chronist berichtet, erbaut wurde. Trotzdem der Bau dieser Brücke weder notwendig noch gerechtfertigt war, wurde er doch erkämpft. Der Grundstein zur Tiefenaubrücke wurde gelegt am 28. März 1846



Alte Nydeggbrücke. 1463.

und am 1. Juli 1850 wurde sie dem Verkehr übergeben. In der Chronik heißt es über die Tiefenaubrücke unter anderm: „Daß die für Erbauung dieser Brücke angebrachten Motive, während der Präsidentschaft des Schultheißen Neuhaus, nur ein Vorwand und der Hauptzweck aber die Entwertung der Nydeggbrücke und um der Einwohnerschaft und der Burgerschaft von Bern den lange gehegten Groll fühlen zu lassen, gewesen sei, wurde damals öffentlich im Publikum besprochen.“

Daß auch der Unsegen auf der Unternehmung des Baues der Tiefenaubrücke lag, ergibt sich nicht allein aus der Verschwendung von wenigstens anderthalb Millionen Franken für Brücke und Straße, die nun durch die Eisenbahn überflüssig geworden sind, sondern noch auffallender durch den unglücklichen Einsturz des Brückengerüsts am 28. März 1846, der 27 Arbeitern das Leben kostete.“

Am 10. April 1856 wurde von der Einwohnergemeinde von Bern der Bau der Eisenbahnbrücke genehmigt; auch da waren endlose Wortgefechte, Zank und Streit an der Tagesordnung, obschon die Notwendigkeit dieser Brücke von niemand in Abrede gestellt werden konnte.

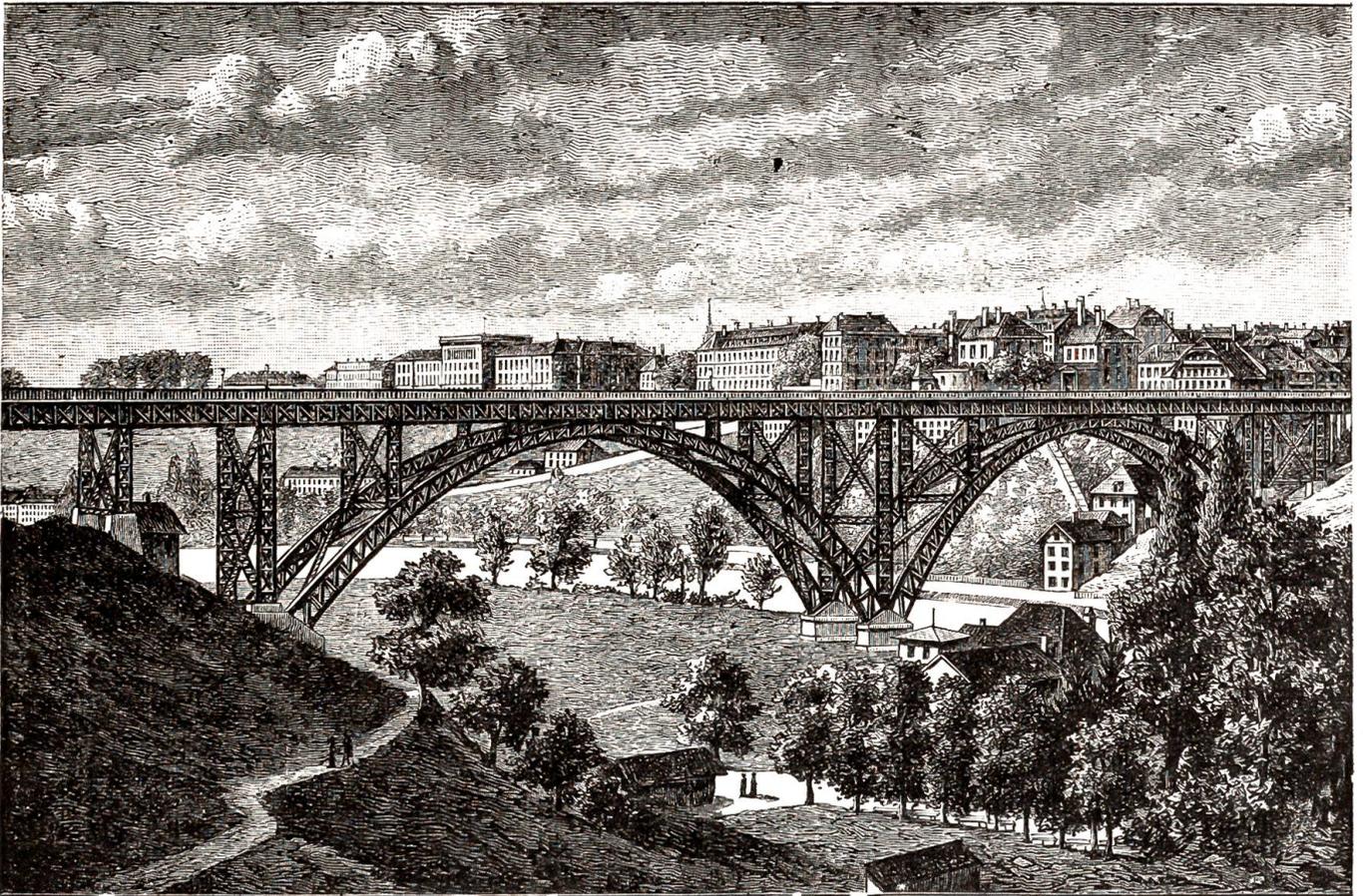
In einer Bernerchronik heißt es über die Sitzung des Großen Rates, in welcher über den Beschluß endgültig abgestimmt wurde: „Diese Sitzung fand statt am 4. März 1858; welche Sitzung um 8 Uhr bis 2 Uhr frühmorgens am 5. März andauerte und errangen einen Sieg von 113 gegen 87 Stimmen.“ — Schade, daß der berühmte Dauerredner Dr. Lechert, welcher im November 1897 im Abgeordnetenhaus in Wien 16 Stunden ohne Unterbrechung eine Rede hielt, damals noch nicht erfunden war.

¶ Eine ganz eigene Entstehungsgeschichte hat die Holze, kühne Kirchenfeldbrücke, welche in den Jahren 1882—1883 erbaut wurde. Es würde viel zu weit führen, die Pläne und Entwürfe, welche damals ins Leben gerufen wurden, zu schildern; natürlich, wie überall, wo es sich um große Veränderungen handelt, spielten Privat- und Sonderinteressen eine Hauptrolle. Der schönste und richtigste Plan konnte

leider dieser Privatinteressen halber nicht ausgeführt werden. Wahrscheinlich wäre der Bau der Brücke ganz unterblieben, wenn nicht eine englische Spekulations- und Gründer-Gesellschaft sich anerbieten hätte, die Brücke auf ihre Kosten, natürlich auch nach ihren Plänen, auszuführen. Daß das nicht aus Liebe für die Berner geschah, liegt auf der Hand! Die Gesellschaft hoffte ein gutes Geschäft mit dem Verkauf des von ihnen auf dem andern Ufer gekauften Landes als Bauplätze zu machen.

Ob sie ihren Zweck erreicht hat, weiß der „Sinkende Bot“ nicht, es geht ihn auch nichts an; eine Zierde der Stadt und eine große Annehmlichkeit für die Bewohner von hüten und drüben ist die Brücke jedenfalls.

Schon bei Erbauung der Kirchenfeldbrücke wurden gewichtige Stimmen laut, der Bau einer Kornhaus- oder Waisenhausbrücke wäre viel richtiger und wichtiger gewesen; aber da die



Kirchenfeldbrücke.

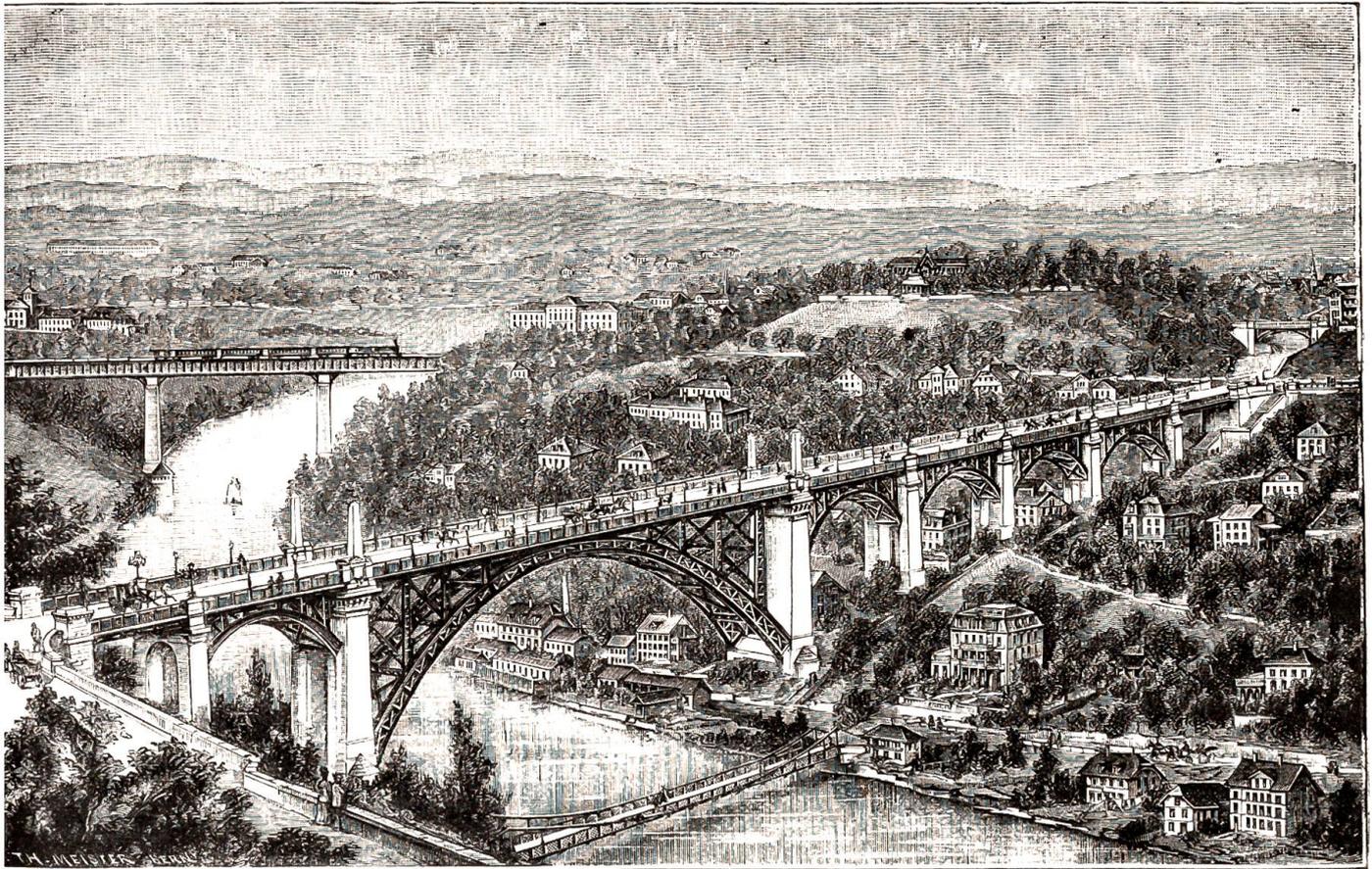
Engländer keine Lust zeigten, eine zweite Brücke zu bauen, so blieb eine Zeit lang alles still, ohne daß der Plan deshalb aufgegeben wurde.

Der Umstand, daß die Eisenbahnbrücke, im Volksmund „Würgengel“ genannt, sich als ganz ungenügend erwies, den Verkehr mit dem andern Ufer zu bewältigen, ließ das Projekt der Überbrückung der Mure auf der Nordseite der Stadt nicht einschlafen. Das alte Beweismittel für die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer neuen Brücke, welches laut der Chronik der Rathherr Verber im Jahre 1829 mit Erfolg angewandt hatte, die genaue Zählung der Passanten, wurde auch hier in Scene gesetzt; das Resultat war ein so überraschendes, daß man sich nur wundern mußte, daß die Brücke diesen enormen Verkehr aushalte und daß es nicht mehr Unglücksfälle gebe.

Der Wunsch nach Abhülfe erfüllte bald alle Schichten der Bevölkerung, und namentlich die Bewohner der Lorraine machten die denkbar

größten Anstrengungen. Nur durch eine Nordbrücke, darüber waren alle Parteien einig, war es möglich, die Stadt auch nach dieser Seite hin ausdehnungsfähig zu machen und die auf dem südlichen Ufer der Mure zum Teil schon entstandene Neustadt der Altstadt einzuverleiben. — Und abermals entspann sich ein ganz erbitterter Kampf zwischen der obern und untern Stadt, ob Kornhaus- oder Waisenhausbrücke; natürlich mischte sich auch hier die Politik darein so gut wie die privaten Interessen; nachdem von beiden Seiten alle Mittel aufgeboten waren, sich gegenseitig zu belehren und zu belehren, entschied das Stimmenmehr für die Kornhausbrücke, was für die Festhaltung des Centrum der Stadt gewiß höchst wichtig war, wodurch jedoch der Hauptzweck, bessere Verbindung für die Lorraine und die Außenquartiere, nur in sehr beschränktem Maße erfüllt wurde.

Am 1. Juli 1895 war die Frist für die Einreichung der Projekte abgelaufen. Es wurden



Kornhausbrücke.

5 Entwürfe eingereicht, zwei aus Deutschland, einer aus Italien und zwei aus der Schweiz. Nach reiflicher Erwägung wurde der Preis an die Firma Th. Bell & Cie. in Kriens und Herrn Paul Simons in Bern, in Verbindung mit der Gutehoffnungshütte in Oberhausen, zuerkannt.

Die Mase wird von einem mächtigen Bogen von circa 114 m. Spannweite und 31 m. Pfeilhöhe überbrückt; dem Hauptbogen schließt sich auf der linken Seite ein kleiner Bogen von 36 m. Spannweite an, während das rechte, sanft ansteigende Ufer gegen das sog. Rabenthal zu von vier kleinern Bogen überspannt wird. Die Pfeiler bestehen aus Quadersteinmauern; dieselben sind teilweise hohl, damit sie von innen visitiert werden können. Die Länge der Eisenkonstruktion beträgt 355,25 m., die Breite 12,6 m. Da, wo statt des gehofften Felsengrundes eine tiefe Lehmschicht vorgefunden wurde, mußten 200 Pfähle von kalifornischen Hartholztannen eingetammt werden, um einen festen Pfeiler-

grund zu gewinnen. Die Steigung der Fahrbahn beträgt circa 9 m.

Das Ganze macht einen sowohl imposanten als eleganten Eindruck und erinnert an die berühmte Brücke über den Duro bei Oporto.

Nun sollte man glauben, die Berner hätten vorderhand genug Brücken! Aber o nein, im Gegenteile, sie sind jetzt, wie man zu sagen pflegt, „im Zug“. Die Waisenhausbrückepartei und die Lorraine sieht durch die Kornhausbrücke ihre Wünsche und Bedürfnisse nicht befriedigt; der „Würgengel“ wird dadurch nur wenig oder gar nicht entlastet, was das Ergebnis der letzten Zählung deutlich beweist. Dienstag den 17. Mai wurde die Brücke passiert von 16,292 Fußgängern, 542 Fuhrwerken, 245 Velos, 37 Reitern, 743 Kinderwagen und 535 Karren. Freitag den 20. Mai passierten die Eisenbahnbrücke 11,536 Fußgänger, 542 Fuhrwerke, 59 Velos, 54 Reiter, 193 Kinderwagen und 418 Karren.

Am genannten 17. Mai, mittags von 11^{1/2} bis 12^{1/2} Uhr, wurde die Eisenbahnbrücke von 1740 Fußgängern passiert, am Abend zwischen 6 und 7 Uhr von 1614.

So arbeiten die Lorrainebewohner unermüdet daran, eine Brücke zu erhalten, über welche man sich ohne Lebensgefahr wagen darf, und wenn der „Sinkende Bot“ recht berichtet ist, sind die Pläne und Entwürfe dazu schon fix und fertig. Ihm schwant, daß er in ein paar Jährchen wieder eine neue Brücke zu verzeichnen haben wird, wobei er sich jedoch dann kürzer fassen kann; sein einziger Wunsch ist nur der, daß es keinen allzu heißen Brückenkampf absetzen möge.

Im Anschluß an diese Brückenbetrachtungen bringt der „Sinkende Bot“ noch ein Verzeichnis der größten und bedeutendsten Brücken der Welt.

Trotzdem die Bernerbrücken sich kühn neben andern Brücken dürfen sehen lassen, so sind sie doch noch lange nicht von den längsten und sind in diesem Verzeichnis nur wegen der Spannweite der Bogen aufgenommen, namentlich die Nydeckbrücke, deren steinerner Hauptbogen von einem einzigen in der ganzen Welt übertroffen wird.

Es giebt eben, wie aus nachstehendem Verzeichnis zu ersehen ist, Brücken von ganz unglaublicher Länge; der „Sinkende Bot“ kann zwar seinen Stelzfuß nicht als Pfand einsetzen für jede unrichtige Angabe, da er die Brücken nicht selber gemessen und bei weitem nicht alle gesehen hat, aber er hofft nichtsdestoweniger, daß die Angaben richtig seien.

* * *

Die größten Brücken der alten und neuen Welt.

a. Die längsten Brücken sind:

Die Brücke von Loyang in China	8700 m.
Die Donaubrücke bei Cernabada	3850 "
Die Eisenbahnbrücke bei Venedig	3601 "
Die Tay-Brücke bei Dundee	3200 "
Die Brücke von Montreal	2640 "
Die Forthbrücke (Großbritannien)	2394 "
Die Brücke von Brooklyn	1826 "
Die Rapperswyl-Brücke	1600 "
Die Brücke über die Wolga bei Syzren	1484 "
Die Moerdykbrücke (Holland)	1470 "
Die Weichselbrücke b. Jordon (Bromb.)	1325 "
Die Eisenbahnbrücke bei Thorn	1272 "

Die Brücke über den Dnjepr	1264 m.
Die Eisenbahnbrücke bei Graudenz	1092 "
Die Brücke von Kiew über den Dnjepr	1082 "
Die Schleusenbrücke über den Nil	1006 "
Die Kronprinz Rudolf-Brücke bei Wien	980 "
Die Brücke b. Kremetschug (Rußland)	975 "
Die Brücke von Bommel über die Maas	918 "
Die beiden Brücken von Rotterdam	850 "
Die Eisenbahnbrücke bei Dierschau	785 "
Die Mississippi-Brücke in Illinois	776 "
Die Brücke zu St. Louis	772 "
Die Pont Saint-Esprit über die Rhone	738 "
Die Brücke v. Kulmburg über d. Rhein	704 "
Die Brücke v. Cincinnati über d. Ohio	670 "
Der Viadukt von Chaumont	600 "
Die Cliftonbrücke über die Niagarafälle	583 "
Die Brücke von Garabit (Frankreich)	564 "
Die Brücke über die Menai-Landenge	557 "
Die Brücke v. Cubzac über d. Dordogne	545 "

b. Die größte Spannweite in Eisenkonstruktion haben:

Die Hudsonsbrücke bei New-York	930 m.
Die Forthbrücke bei Edinburgh	521 "
Die East-River-Brücke bei Nuch	518 "
Die East-River-Brücke, New-York	488 "
Die Elbebrücke bei Hamburg	420 "
Die Cliftonbrücke über die Niagarafälle	385 "
Die Ohio-Brücke bei Cincinnati	304 "
Die Eisenbahnbrücke über den Niagara	250 "
Die St. Louisbrücke über den Mississippi	157 "
Die Zeelbrücke bei Kuilenburg, Holland	150 "
Die neue Kornhausbrücke in Bern	124 "
Die Drehbrücke zu Brest	106 "
Die Lambethbrücke in London	85 "

c. Die größte Spannweite in Steinkonstruktion haben:

Die Brücke über den Dee bei Chester	62 m.
Die Nydeckbrücke in Bern	46 "

d. Die größte Spannweite in Holzkonstruktion haben:

Die Brücke über die Timmat, Wittingen	120 m.
Die Cascade-Brücke der Erie-Bahn	84 "
Die Cabin John-Brücke bei Washington	70 "

e. Brücken mit hochliegender Fahrbahn über dem Wasserspiegel:

Die Garabit-Brücke	122 m. üb. d. Wassersp.
Der Brisana-Viadukt	86 " " " "

f. Brücken mit sehr hohen Pfeilern:	
Der Aquädukt von Spoleto (Steinpf.)	200 m.
Die Brücke über die Rinznaschlucht	91 "
Der Aquädukt von Vissabon (Steinpf.)	85 "
Der Galtsthal-Biadukt (Steinpf.)	80 "
Der Barugas-Biadukt (Eisenpf.)	77 "
Der Partage-Biadukt (Eisenpf.)	71 "
Der Elstertal-Biadukt	68 "



Appetitlich.

Bei einer Bauernhochzeit schnitt einer der Gäste eine Gans vor, hatte aber das Unglück, daß ihm, als er sie recht kunstgerecht zerlegen wollte, Gans und Teller herabfielen. Die ganze Gesellschaft schrie: „Der Hund wird sie verschlingen!“ Aber der Berschneider antwortete pfiffig, indem er sich das Fett von der Weste schabte: „Seid unbesorgt, er soll sie nicht bekommen, ich habe den Fuß darauf gestellt.“

Moderne Ehen.

Er: „Mein liebes Kind, ich wollte Dich überraschen, indem ich Dir meine Gedichte zueignete!“

Sie: „Ach Gott, Oskar, und ich wollte Dir gerade die meinigen widmen!“

Grabschriften.

Hier liegt begraben die ehrsame Jungfrau N. N. Gestorben ist sie im siebzehnten Jahr, Just als sie zu brauchen war.

* * *

Hier liegt ein junges Döfselein,
Vom Tischler Dchs das Söhnelein,
Der Herr hat es nicht gewollt,
Daß ein Dchs es werden sollt'.

* * *

Christliches Andenken an N. N., der ohne menschliche Hülfe ums Leben gekommen ist.

Unangenehme Überraschung.

Ach, ach, ach! so seufzte es in eines Bierküchlis dunkelster Ecke und gruchsete dazu wie ein Roß, das Bauchweh hat. Aber es war kein Roß, eher ein Kamel, und doch keins; es war ein Mensch mit einem verhungzten Gesicht und noch verhungztern Kleidern, aber die Haare hätte er gerne auf einer Seite gehabt, nach der neuesten Mode, und Stegreife hatte er unter den Beinen durch, wie die meisten Schreiber haben, von wegen sie sind gar bequem, die gespannten Hosen, unter den Schreibtischen. Eine muntere Frau läsmete am Fenster, drehte sich um und fragte: Was Schinders hast, Wetter, bist bläht, willst ein Gläschen Reckholderwasser?

Ach, ach, ach! antwortete der Wetter. Da stand die Frau auf und sagte teilnehmend: Bist krank, Fritz? Nein, noch nicht, antwortete Fritz, aber ich wollte, ich wäre tot, und wenn ich wüßte, daß z'hänke nicht weh thäte und bald für wär, ich hänkte mich heut' noch. Ha, ha! lachte die Base und sagte: Du u hänke! Wann hat man je vernommen, daß sich ein Schreiber gehängt hat? Lachet nur, Base, antwortete Fritz, aber wenn ich das Herz hätte, ich thäte es auf meine Arme, Teure. Kein Geld, keinen Kredit, arbeiten mag ich nicht, das Stehlen gerät mir nicht, bschyppe habe ich schon probiert, aber man glaubt mir nicht, heiraten habe ich auch wollen, aber es will mich keine; was soll ich anfangen? G'fresse muß ich doch haben, und ohne Saufen kann ich's nicht machen.

Fritz, du bist e Möff, sagte die Base. Solche Leute wie du kommen heutzutage am besten durch die Welt, aber du bist noch zu dumm. Sieh nur den kleinen Eierli an, der hätte sich schon hundertmal gehängt, wenn er gleich den Mut verloren; lern' von dem, wie man ungehängt und ungeköpft durch die Welt kommen kann, der kann dir's sagen. Wenn ich nur wüßte, wo ihn antreffen, sagte Fritz, vielleicht wüßte der mir einen Ausweg, eine gute Heirat oder einen schönen Pfosten, oder einen Lumpenhandel, in dem ich helfen könnte; das Maul hätte ich zu allem, und am Willen sollte es nicht fehlen. Ordinäri trifft man ihn beim Klösterli an, sagte die Base, wenn er nicht in Thun auf der Säge ist, wo er allerlei zu schneiden hat. Da erhob sich Fritz, strich die Haare