Zeitschrift: Bericht des Regierungsrathes der Republik Bern an den Grossen Rath über die Staatsverwaltung ... = Rapport sur l'administration de l'Etat pendant l'année ... adressé par le Conseil-exécutif au Grand-Conseil de la République de Berne

Herausgeber: Regierungsrath der Republik Bern

Band: - (1840-1841)

Heft: 1

Artikel: Baudepartement

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-415829

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: 17.07.2025

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

Baudepartement.

Es giebt vielleicht wenige Behörden in unserm Gemeinwesen, welche in Bezug auf ihre Zusammensetzung so manigfaltigen und wiederholten Veränderungen ausgesetzt gewesen sind als das Baudepartement und doch wäre gerade diesem eine bleibende Zusammensetzung so nothwendig. Ueberdieß ohne Unterabtheilungen und Commissionen, welche die Angelegenheiten vorberathen und in der Regel die Geschäfte beinahe vollendet dem Departement fast nur zur Ratification vorlegen, muß sich das Baudepartement mit den geringfügigsten Geschäften sowohl wie mit den bedeutendern Arbeiten im Hoch-, Straßen- und Wasserbau directe abgeben. Wie sehr auch in der letzten Zeit das Personale des Baudepartements der Veränderung unterworfen gewesen sei, mögen folgende Thatsachen zeigen. Im December 1839 wurden der gegenwärtige Präsident mit zwei Mitgliedern für 1840 neu erwählt; im Juli traten wieder zwei neue ein: so waren im Jahr 1840 nur zwei früher ernannte Mitglieder in dieser Behörde. Im Jahr 1840 fanden ferner im Beamtenpersonale wichtige Veränderungen Statt, indem die durch Tod erledigte Stelle des ersten Secretärs, sowie die länger schon unbesetzt gebliebene des zweiten Secretärs, der Bezirk-Ingenieur des Jura, derjenige des Oberlandes und des Rechnungsführers (die drei letztern nur provisorisch) wieder besetzt wurden. Auch die Wirksamkeit des Hochbauinspectors kann erst vom Jahre 1840 an gezählt werden, indem dessen Ernennung im December 1839 geschah.

Hauptsächlich diesem Personalwechsel, der seit 1831 weit häufiger als in jedem andern Departement Statt hatte, muß es zugeschrieben werden, wenn das Baudepartement seine Aufgabe nicht in dem Grade genügen kann, wie es für den Staat und die Privaten wünschenswerth wäre.

Allerdings bedürfen verschiedene Einrichtungen einer Verbesserung, namentlich ist in Bezug auf die gegenwärtige Organisation eine Veränderung nothwendig, um den Geschäftsgang wo möglich einfacher und schneller, die Aufsicht über die Staatsgebäude, die vollendeten und angefangenen Bauten, genauer und den Ueberblick über den ganzen Organismus und dessen prompte Beobachtung leichter zu machen. Um aber eine Organisationsrevision in diesem Sinne mit der erforderlichen Sachkenntniß vorzunehmen und bis in die Details hinaus unsere Zustände auf die geeignete und zweckmäßige Weise anzupassen, sind jahrelange Erfahrungen, Vertrautsein mit den bisherigen Gebrechen und eine ungewöhnliche Thätigkeit erforderlich, wenn man nicht in den Fehler gerathen will, etwas Bestehendes zu zerstören, ohne etwas Besseres an dessen Platz setzen zu können. Deßhalb hat sich das Departement erst gegen das Ende des Jahres 1840 ernstlich mit den Vorarbeiten zu einer neuen Organisation des Bauwesens beschäftigt.

Um sich mit dem Stand der Arbeiten bekannt zu machen und einigermaßen an der Stelle des fehlenden Oberingenieurs dieselben zu beaufsichtigen, müssen die Mitglieder des Departements von Zeit zu Zeit die wichtigsten Arbeiten in eigener Person besuchen und vor deren Beginn bei vorzunehmenden neuen Bauten, größern Reparationen u. s. w. deren Zweckmäßigkeit mit den vorhandenen Plänen und Devisen auf Ort und Stelle vergleichen, von welcher Einrichtung die Erfahrung das Wohlthätige bereits klar gezeigt hat.

Allgemeine Arbeiten.

Bereits im Jahr 1839 gab sich das Baudepartement die Mühe seinen Rechnungsbeamten zur Ablegung der rückständigen Rechnung pro 1836 anzuhalten, aber erst gegen das Ende des Jahres 1840 und zwar nicht früher, als nachdem der Beamte in seiner Stelle eingestellt, und von Seite

des Präsidenten mit Genehmigung des Departements ernstliche Maßregeln gegen dessen Saumseligkeit angeordnet wurden, konnte die fragliche Rechnung erhalten werden.

Auf den von Herrn Großrath Knechtenhofer im Großen Rathe gemachten Anzug, daß das Baudepartement beauftragt werde, eine genaue Uebersicht der Straßen 1ter, 2ter und 3ter Classe sowie auch der Wasserstraßen vorzulegen, und zu gleicher Zeit die Frage zu beantworten, in wiefern die gegenwärtig bestehenden Straßen- und Wasserzüge dem innern und äußern Verkehr entsprechen, wurde vom Baudepartement an sämmtliche Bau-Ingenieurs die nöthigen Aufträge ertheilt, um mit möglichster Beförderung dem gemachten Anzuge zu entsprechen. Da jedoch eine solche Arbeit, wenn sie nur einigermaßen vollständig werden soll, eine lange Zeit in Anspruch nimmt und nicht wohl eher beendigt werden kann, als bis die betreffenden Beamten sich die gehörige Kenntniß von den bestehenden Straßen und ihrer Frequenz sich verschafft, sowie mit den herrschenden Bedürfnissen und den Mitteln, denselben abzuhelfen sich bekannt gemacht haben, so konnte bis dahin dem vom Großen Rath ertheilten Auftrage kein Genüge geleistet werden. Indessen wird hier beiläufig bemerkt, daß von Seite des Bezirks-Ingenieurs des Mittellandes und des Jura ziemlich vollständige Berichte mit Tableaux und Plänen eingelangt, und daß von Seite desjenigen des Emmenthales bereits ansehnliche Vorarbeiten dem Departement vorgelegt worden sind. Der Beamte des Bezirks Oberland ist erst mit dem ersten Jenner des Jahres 1841 in Thätigkeit getreten, so daß es demselben auch bei dem beßten Willen und der angestrengtesten Thätigkeit unmöglich ist, sobald eine so schwierige Arbeit vornehmen zu können, um so mehr da von Seite seines Vorgängers in dieser Beziehung wenig vorgearbeitet worden ist.

A. Hochbau.

In diesem Zweige unseres Geschäftskreises ist wenig mehr zu bemerken, als daß die Geschäfte im Ganzen genommen eine geschwinde und prompte Erledigung finden. Die geringe Summe, welche im Budget für dieses Jahr angesetzt worden ist, und die von allen Seiten her dem Baudepartement zugerufenen Mahnungen, so sparsam als möglich zu sein, hatte zur Folge, daß mehreren keineswegs unbilligen Wünschen nicht entsprochen werden konnte, so daß sie auf das Jahr 1841 verschoben werden mußten.

Im Jahre 1840 kostete der Unterhalt der Staatsgebäude Fr. 64,752. 82½: über deren Verwendung siehe die Tabelle im Anhange. Der hiefür bewilligte Credit war Fr. 76,000. Im Vergleiche mit frühern Jahren muß diese Summe sehr klein erscheinen, indessen mußte wie schon bemerkt, das Departement bei seinen Bewilligungen eine Menge nothwendiger Reparationen wegen des geringen angewiesenen Credits aufs folgende Jahr verschieben, so daß der Unterhalt der Staatsgebäude im Jahr 1841 bedeutend höher zu stehen kommen wird, weßhalb man sich von einer solchen seltenen Ausnahme keine Illusion machen darf. Ueberdieß wurden eine Menge Bauten unter den Neubauten angewiesen, obschon sie eigentlich nicht dahin gehören. Auch die Uebernahme der Pfarrgebäude der 10 Collaturen, von denen ein großer Theil in einem schlechten Zustande sich befinden, muß in Zukunft die für den Unterhalt zu verwendende Summe vergrößern.

Neubau.

Was diejenigen Arbeiten betrifft, für welche besondere Rechnungen eröffnet worden sind, so gehören dahin folgende:

	Credit. Fr.	Rp.	Verwendete Summe. Fr.	Rp.
1. Caserne Nr. 1, neue Einrichtung	30000	—	26927	26
2. Caserne Nr. 2, neue Einrichtung	15000	—	14815	49
Die Rechnung für beide Gebäude wurde mit dem 31. December 1840 geschlossen, so daß die nunmehr vorkommenden Arbeiten in den ordentlichen Unterhalt gehören.				
3. Der Zoll- und Landjägerposten zu Roggwyl wurde in diesem Jahre beendigt und übernommen.				
Der Bau ist im Verhältniß zu dem niedern Preis gut ausgeführt; die Schreinerarbeit allein ist tadelnswerth, weßhalb bei der Abnahme ein angemessener Abzug gemacht wurde.				
4. Kirchberg, Landjägerposten (nicht beendigt)	3500	—	2400	—
5. Huttwyl, Landjägerposten. Derselbe ist gänzlich vollendet, jedoch noch nicht ausbezahlt	3900	—	3100	—
6. Pfarrhaus zu Oberbalm. Das Wohngebäude ist vollendet, jedoch noch nicht ganz ausbezahlt. Die Dependenzen sind noch nicht angefangen	18500	—	14620	51½

	Credit. Fr.	Credit. Rp.	Verwendete Summe. Fr.	Verwendete Summe. Rp.
7. Teuffelen Pfarre	—	—	2398	93
8. Der Bau des Zoll- und Landjägerpostens zu Kräiligen hat noch nicht begonnen	7000	—	7	—
9. Pfarrhaus zu Limpach wurde im November aufgerichtet	12000	—	3358	70
10. An dem Landjägerposten zu Alchenflüh fehlt nur noch der äußerliche Anwurf und er ist bereits bewohnt .	3600	—	2400	—
11. Walterswyl Pfarrhaus	6000	—	300	—
12. Das abgebrannte Pfarrhaus zu Boltigen ist bereits eingedeckt, der Bau des Kirchthurms und des Chors hat noch nicht begonnen	19500	—	3385	63
Bei dem hier angegebenen Credite ist zu bemerken, daß die Assecuranzsumme darin inbegriffen ist.				
13. Bei der neuen Kirche zu Innerkirchet fehlt nur noch einige Schreinerarbeit .	6000	—	5234	01
14. Das Pfarrhaus zu Sonvillier wurde von der dortigen Gemeinde erbaut und wird auch in Zukunft von				

	Credit. Fr.	Rp.	Verwendete Summe. Fr.	Rp.
derselben unterhalten werden; jedoch hat der Staat eine Beisteuer bewilligt von . . .	8000	—	8000	—

Das Pfarrhaus ist gegenwärtig vollendet und ist unstreitig eines der schönsten Pfarrgebäude im ganzen Canton.

15. Bern, Schanzabtragung. Diese Arbeit rückt hauptsächlich wegen mangelnden hinlänglichen Crediten nicht so rasch vor, wie es sowohl im Interesse des Staates selbst als auch der Einwohnerschaft Bern's wünschenswerth wäre; daher ist zu hoffen, daß einst ein hinlänglicher Credit angewiesen werde, damit man so geschwinde als möglich von dem darauf verwendeten bedeutenden Capital so viel zurück erhalte, als der Verkauf der gewonnenen Hausplätze und Materialien abwerfen mag. Freilich müßte, um das Schanzterrain auf eine vortheilhafte Weise als Hausplätze verkaufen zu können, zuerst Wasser aufgefunden und dorthin geleitet werden, wofür auch der Regierungsrath zu verschiedenen Zeiten bestimmte Aufträge gegeben hat.

	Credit. Fr.	Rp.	Verwendete Summe. Fr.	Rp.
Das Departement hat deßhalb auch schon Schritte gethan, namentlich ist es in Unterhandlung getreten mit der Stadtbehörde für Abtretung eines Theils der Könizquellen; sie führten aber zu keinem Resultat. Dennoch ist die Hoffnung, auf irgend eine Weise Wasser dorthin zu bringen, nicht aufgegeben.				
Für die Abtragung wurden bis zum 31. Dezember 1839 verausgabt	—	—	43521	40
Im Jahr 1840.	10254	—	9180	20
Summa			52701	60
16. Bern, Rathhaus. Die vom Großen Rathe angeordnete Warmwasserheizung wurde in diesem Jahre nicht vollständig beendigt . . .	7000	—	4143	50
Der zweite Eingang zur Zuhörergallerie ist vollendet und ausbezahlt . . .	1000	—	1110	10
Es erzeigt sich ein Ausfall von Fr. 110. 10.				
Die Reparationen im Regierungsrathsaale sind noch nicht begonnen, jedoch sämmtliche Materialien dazu angeschafft	1092	40	1126	95
Summe Rathhausbau	9092	40	6380	35

B. Straßen- und Brückenbauten.

Gewöhnlicher Unterhalt.

Was im Allgemeinen in den Jahresberichten von 1838 und 1839 über diesen Gegenstand angeführt worden ist, findet auch auf das Jahr 1840 seine volle Anwendung. Durch die vollständige Uebernahme des Straßenunterhalts der ersten, zweiten und dritten Classe hat der Staat eine sich immer vergrößernde Last übernommen. Es liegt freilich im Interesse des Staats, daß er dem Unterhalt der Straßen eine unermüdete Aufmerksamkeit schenke; ob es aber seine Pflicht sei, aus der Staatscasse dieselben zu bestreiten, muß, wenn nicht bei allen drei Classen, doch wenigstens bei derjenigen der dritten Classe bezweifelt werden. Es ist Aufgabe des Staats, die bedeutenden das eigene mit dem Ausland verbindenden Straßen in eigenen Kosten und unter seiner speciellen Aufsicht zu halten, sie sind die Pulsadern, welche das eigene Land durchziehen, dessen Produkten den Ausgang nach andern Staaten und den fremden Producten den Eingang gestatten. Die Straßen erster Classe sind Nationalunternehmen, deren Instandstellung nicht wohl dem Privatwirken der Gemeinden und Bürger überlassen werden kann, indem das Privatinteresse nur allzuoft das Allgemeine außer Acht lassen würde und so der allgemeine Zweck nicht erreicht werden könnte. Auch die Straßen zweiter Classe, welche einzelne Amtsbezirke unter sich in Verbindung bringen sollen, mögen Staatssache sein; daß aber diejenigen der dritten Classe, welche bloß die Verbindung der einzelnen Kirchspiele unter sich und mit den Straßen der ersten und zweiten Classe zum Zwecke haben, auch bloße Staatssache sein sollen, darüber kann man verschiedener Ansicht sein und muß hierseits bezweifelt werden. Freilich wird der Nationalwohlstand wesentlich durch die Straßen dritter Classe befördert; sie verbinden die einzelnen Gemeinden unter sich,

und mit den bedeutendern Straßenzügen und gewähren so dem Landmann, wie dem Fabrikanten den Vortheil, seine Producte nach Belieben in Geld oder andere Waaren umzutauschen; dennoch aber ist ihr Interesse nicht allgemein, sondern blos localer Natur, und es muß den Betheiligten am meisten daran gelegen sein, daß dieselben sich in gutem Zustande befinden. Werden sie schlecht unterhalten, so ist der Schade immer nur local, und eine gute Aufsicht des Staats, zum Beispiel durch den Regierungsstatthalter, wird auch diesem Uebelstande abhelfen. Es ist nicht Aufgabe des Staats, sämmtlichen Wünschen einzelner Bürger und Gemeinden durch direktes Eingreifen abzuhelfen, er soll bloß die Möglichkeit und die Gelegenheit geben, daß der Erfüllung gerechter und nützlicher Projecte nicht durch willkürliches Entgegenstehen Hindernisse in den Weg gelegt werden.

Für den gewöhnlichen Unterhalt im Straßen- und Brückenbau wurden verwendet im Jahr 1840:

Im Bezirk	a. Mittelland	Fr.	54069. 29½
„ „	b. Emmenthal	„	47785. 33⅚
„ „	c. Oberland	„	24416. 33
„ „	d. Leberberg	„	53303. 37¾ *)

Zu a. Als bedeutendere Gegenstände entheben wir Folgendes.

Im Amtsbezirk Bern. Anbringung von Schirmpfählen von Eichenholz bei dem Altenbergbrücklein mit Fr. 375. 55; für neue Streckbäume am nämlichen Brücklein „ „ 400. —

An die Stadtbau-Commission den jährlichen Beitrag für den Unterhalt der Straßen im Stadtbezirk Fr. 1600.

Amtsbezirk Seftigen. Zwei neue Brücken über die Gürben, die eine zu Lohnstorf, die andere zu Wattenwyl,

*) Ueber die Verwendung dieser Summen den Aemtern nach siehe die Tabelle im Anhange.

beide von Holz mit Sprengwerk; die Landvesten von Hausteinen sammt den nöthigen Auffüllungen und Straßen-Correctionen Fr. 4141. 80. Ein neues steinernes gesprengtes Brücklein zu Mühlethurnen Fr. 5750.

Amtsbezirk Thun. Ein hölzernes Brücklein über den Fallbach Fr. 452. 7½.

Die Straßen sind, soweit es den Unterhalt betrifft, in gutem Zustande, was namentlich in der strengen Beaufsichtigung und unermüdeten Belehrung der Wegmeister von Seite des Bezirks-Ingenieurs seinen Grund haben mag.

Zu b. Durch den im Allgemeinen für die Straßen äußerst nachtheiligen Winter des Jahres 1839 litten die Straßen im Bezirk Emmenthal bedeutend. Der Unterhalt der vom Staate übernommenen Straßen wurde dadurch sehr beschwerlich; die Wegmeister, ungeachtet sie den Dienst zur Zufriedenheit besorgten, waren nicht im Stande, für den Unterhalt der Straßen die genügende Masse Kies zu rüsten, weßhalb zum Behufe von Extra-Grienrüstern pro 1840 die Summe von Fr. 2591. 55 bewilligt, jedoch nur Fr. 1742 Rp. 84 gebraucht wurden, sowie die Grienfuhren auch um die Summe von Fr. 2443. 75⅙ unter dem bewilligten Credite zu stehen kamen. Obschon die obrigkeitlichen Grienfuhren im Ganzen mit Genauigkeit geleistet wurden, so schlichen sich doch auf einigen Bezirken unter den Fuhrleuten Bequemlichkeiten ein, welche durch längere Dauer dem Straßenunterhalt nachtheilig geworden wären, weßhalb dieselben im Interesse des Staats neuerdings ausgeschrieben wurden. Des nachtheiligen Winters ungeachtet haben sich die Straßen in diesem Bezirke während dem Jahre 1840 im Ganzen genommen verbessert.

In diesem Jahre wurden die Straßen dritter Classe von Sumiswald über Eriswyl nach Huttwyl auf Kosten des Staats übernommen. Mehrere andere Straßen-

abnahmenbegehren mußten auf so lange von der Hand gewiesen werden, bis die betreffenden Straßen in einen vorschriftsgemäßen Zustand gebracht sein würden.

Die bemerkenswerthesten Verbindungen sind:

Im Amt Fraubrunnen, Bätterkinden, Emmenthalbrücken-Reparationen im Betrag von Fr. 1162. 44. Im Amt Signau Rabenfluhstraße, Sicherung durch Schwellen Fr. 710. Im Amt Thun Schwarzenegg Griengrubenankauf in Betrag von Fr. 623. 39. Im Amt Wangen Correction des nördlichen Aarbrückenkopfs und Errichtung einer Stützmauer Fr. 2037. 7.

Zu c. Im Amte Frutigen erscheinen für ungewöhnliche Hülfsarbeiten an der Krattighalde, mit Inbegriff von 50 Pfund Sprengpulver, Fr. 465. 30.

Amtsbezirk Obersimmenthal. Zwischen Zweisimmen und Blankenburg wurde für den neuen Bau der Gwattbrücke drei Abschlagszahlungen von Fr. 500 mit Inbegriff der Landentschädigungen im Ganzen Fr. 1606. 50 geleistet, so wie für Ausräumungen auf der Zweisimmen-Saanenstraße Fr. 625. 30 bezahlt. Der Amtsbericht von Obersimmenthal wiederholt dringend den Wunsch nach Abhülfe wegen der von der Ueberschwemmung von 1837 noch immer fortdauernden Verheerung bei Grubenwald, wo die armen Besitzer das verheerte Land, obschon für lange Zeit werthlos geworden, dennoch verzinsen müssen.

Zu d. Da die Straßen fast aller Classen im Jura sich in einem nicht erfreulichen Zustande befinden, und von verschiedenen Seiten her, namentlich aber von der Postverwaltung zu verschiedenen Malen deren Mängel gerügt wurden, so machte es sich das Departement zur Aufgabe, die dortigen Straßen in einen bessern Zustand zu bringen, die gefährlichen Stellen zu beseitigen, unthätige Wegmeister abzuberufen,

und den in diesem Bezirk angestellten Beamten des Baudepartements anhaltende Thätigkeit anzuempfehlen. Dieß hatte zur Folge, daß am Ende des Jahres 1840 die Straßen sich in einem merklich bessern Zustande befanden, obschon sich verschiedene Umstände vereinigten, welche auch die angestrengtesten Bemühungen ohne den entsprechenden Erfolg ließen. Namentlich ist das Material, welches zum Straßenunterhalt benutzt werden muß, von schlechter Qualität, so daß man sich gezwungen sah, aus den Bächen und Flüssen solches zu erhalten, das nun seinem Zwecke besser zu entsprechen scheint als dasjenige, welches aus den Griengruben und Steinbrüchen genommen wurde. So klagt der Amtsbericht von Biel, daß die Straßen wegen des schlechten Materials immer noch im Verfall seien; ebenso von Münster, der beifügt, das Material liege zu lange am Rande der Straße, ohne vertheilt zu werden, und hemme nur die Durchfuhr, die zuweilen dadurch gefährdet werde. Delsberg führt an, zwar sei diese Straße etwas verbessert worden; sie sei aber zu enge und die Fuhrwerke müßten so stets die gleichen Gleise ausfahren. Da übrigens die Gemeinden das an die Straße stoßende Land umsonst abzutreten sich erklärt hätten, so könnte man an solchen Orten die Correction anfangen; die dringendsten Correctionen wären bei der Mühle zu Liesberg und bei Zwingen. Auch Laufen rügt, daß diese so sehr befahrne Straße nicht gehörig unterhalten sei, beinahe ein volles Jahr liegen Kieshaufen unter, theils neben der Straße: hält die Abgrabung des Hügels bei Zwingen, was mit geringen Kosten möglich wäre, für dringend nothwendig.

Von den wichtigern Verwendungen führen wir an im Amtsbezirk Biel. Bötzingen, Entschädigungen für die Zurücksetzung des dem Joh. Bähler gehörenden Hauses Fr. 904; für eine ähnliche Zurücksetzung des dem Bäckermeister Seiter gehörenden Gebäudes Fr. 1209. Beide Gebäude liegen an

der Bern-Baselstraße. Im Amtsbezirk Courtelary. Bern-Baselstraße, Aufpflanzung von 100 Abweissteinen zwischen Sonceboz und Pierre Pertuis Fr. 357. 60. Sonceboz. Lachaux-de-fonds-straße, Ausbesserung gegen La Cibourg Fr. 423. Im Amtsbezirk Delsberg. Bern-Baselstraße, Stützmauer nahe bei der Glashütte zu Laufen Fr. 1042. Bern-Baselstraße, Stützmauer bei der Brücke zu Maltierre über die Sorne Fr. 787. 30. Delsberg-Pruntrutstraße, Erweiterung bei Fer à Cheval und Berlerat Fr. 598. 50. Bern-Baselstraße, Griengruben-Ankauf bei Zwingen Fr. 600.

Für den Straßenunterhalt im ganzen Canton wurde also die Summe von Fr. 179,574. 33 verwendet, eine Summe, welche sich durch die Abnahme der noch nicht von den Gemeinden übernommenen Straßen und der Neubauten wahrscheinlicher Weise noch mit der Zeit vergrößern wird. Indessen sind die Straßen im Ganzen genommen gut unterhalten, namentlich werden die in dem vorigen Jahresberichte enthaltenen Rügen über den schlechten Zustand der Straßen immer mehr dahinfallen, was auch durch die weit aus größere Zahl der eingelangten amtlichen Berichte bestätigt wird, und hauptsächlich nur auf der Straße von Biel nach Basel eine Ausnahme leiden dürfte.

Neubauten.

Ehe wir zu Demjenigen übergehen, was das Baudepartement im Jahr 1840 in Betreff der Neubauten im Straßenwesen geleistet hat, möge es uns erlaubt sein, einige allgemeine Bemerkungen voraus zu senden.

Wenn gefragt wird, warum mit den vorhandenen Hülfsmitteln nicht mehr geleistet wurde, so möchte Folgendes zur Antwort dienen:

1. Wir führen zuerst an den Mangel eines Systemes, nach welchem Bauten decretirt werden sollen.

Seit dem Bestehen der neuen Ordnung der Dinge, und namentlich in deren ersten Jahren, waren die meisten Straßenbauten, welche decretirt wurden, theils durch locale, theils durch persönliche Interessen hervorgerufen, und dem allgemeinen Interesse wurde nicht die gehörige Aufmersamkeit geschenkt, wodurch die Grundlage des Nationalwohlstandes, Handel und Gewerbe, äußerer und innerer Verkehr, das Mittel zum geistigen Gedanken-Austausche und zur Verbrüderung verschiedener Landestheile gehemmt wurden. — Ein Vortrag des Baudepartements im Jahr 1837 machte auf diesen Uebelstand aufmerksam und zeigte, daß ohne ein angenommenes System der Straßen- und Wasserverbindungen niemals etwas Erkleckliches zur Förderung des Verkehrs und Hebung des Handels und der Gewerbe gethan werden kann. Der Anzug des Herrn Knechtenhofer vom Jahr 1840 hat wirklich zum Zweck, diesem Uebelstande abzuhelfen; wir haben indessen bereits oben gezeigt, daß dem erhaltenen Auftrage nicht sofort entsprochen werden kann. Ueberdieß ist es nicht ganz Aufgabe des Baudepartements, ein Straßensystem zu entwerfen, es ist dieß vielmehr Sache des Finanzdepartements und des Departements des Innern. Diese allein können im Verein mit der Handelswelt ausmitteln und angeben, welche Straßenzüge eine Correction, welche Orte und Landestheile neuer Verbindungen bedürfen. Das Baudepartement ist bloß der Baumeister, welcher von dem Bauherrn die Befehle erhalten, und mit deren Execution beauftragt werden soll, und der Bauherr ist der Große Rath. — Dessen ungeachtet wird es sich das Baudepartement zur Pflicht machen, dem erhaltenen Auftrage, so gut es ihm seine Mittel und seine Organisation erlauben, mit Gewissenhaftigkeit nachzukommen.

2. Ein anderes Hinderniß liegt in der Organisation des Baudepartements selbst, welche den einzelnen Mitgliedern, sowie dessen Beamten, nur bei großer Mühe

und Anstrengung gestattet, einen Gesammtüberblick zu erhalten sowie

3. in dem Mangel und Eifer einzelner exequirender Beamten, der Außerachtlassung der Bestimmungen der Expropriationsgesetzes, der Unzuläßigkeit des Gesetzesbestimmungen selbst und in den manchmal dem allgemeinen Interesse fernen übermäßigen Ansprüchen der betheiligten Privaten.

Gehen wir zu den bestehenden Straßenzügen über, so finden wir deren namentlich vier, welche für den ganzen Canton von hohem Interesse sind.

1. Die sogenannte Murtenstraße, welche dem Staate an Zollizenz und Ohmgeldertrag nahe an Fr. 200,000 abwirft. Durch sie erhalten wir die Weine und Waaren des Waadtlandes und zum Theil des südlichen Frankreichs und was damit in Verbindung steht, und dennoch ist von Seite des Cantons Bern bis dahin nichts gethan worden, um diese durch Steigung und Gefäll sich auszeichnende Straße zu corrigiren; im Gegentheil wird ruhig zugesehen, wie die Nachbar-Cantone Freiburg und Solothurn kein Geldopfer scheuen, um den Transit durch ihr Gebiet zu ziehen. Correktionsprojekte zwischen Murten und Bern sind bereits entworfen, allein dieselben führen nicht zum Zweck, wenn nicht mit Freiburg Unterhandlungen gepflogen werden, welche unter den gegenwärtigen Umständen und bei der Tendenz Freiburgs den Straßenzug durch die Hauptstadt über Neueneck nach Bern zu führen freilich bedeutenden Schwierigkeiten unterworfen sein werden.

2. In die zweite Linie fällt die Bern-Baselstraße durch das Bisthum, deren Gefäll sogar auf 17% ansteigt. Durch die Lyß-Hindelbankstraße wird freilich dem streitbaren Wege bis Aarberg abgeholfen, indessen fehlt noch immer die Verbindung mit der Hauptstadt. Wäre diese

gemacht und die steilen Abhänge zwischen Bözingen und Reuchenette sowie zwischen Dachsfelden und Sonceboz auf eine zweckmäßige Weise corrigirt, so wäre der Transit von Basel durch den Leberberg gesichert. Man dürfte aber bei der Verbindung der Lyßstraße mit Bözingen den Hauptgrundsatz der Transit-Straßen niemals vergessen, daß die kürzeste Linie die geeigneteste sei, und jeder Umweg eben so weit vom Zwecke abführe. Daher darf, will man diesem Grundsatze Rechnung tragen, von einer Verbindung über Biel oder gar über Nidau keine Rede sein.

3. Für den Handel und Gewerbe ist die Straße von Bern nach Solothurn und Aarau ebenfalls von großer Wichtigkeit und die Vorarbeiten zu deren Correktion bis ins Sand hängen mit der Verbindung der Lyßstraße mit Bern zusammen und sind größtentheils beendigt.

4. Die Straße von Murten über Aarberg, Büren und Solothurn bietet von Murten bis Aarberg ein ziemlich gleichmäßiges Gefäll dar, und ist in befriedigendem Zustande. Zwischen Aarberg und Lyß führt sie über den sogenannten Leimernhubel mit 7% Steigung, dessen Correktion leicht und mit wenig Kosten zu bewerkstelligen wäre. Unterhalb Lyß führt die Straße längs und durch den Lyßwald ziemlich bergan, um dann auf eine bedeutende Strecke bis Bußwyl wieder zu fallen. Mit einer Aarcorrektion könnte auch die Correction dieser Straße leicht veranstaltet werden.

Dieß sind die Straßenzüge, welche die Aufmerksamkeit der Regierung hauptsächlich in Anspruch nehmen, und für deren Instandstellung man keine pecuniaren Opfer scheuen sollte, wenn nicht eine momentane Sparsamkeit bei der Thätigkeit der Nachbarcantone mit der nächsten Zeit uns den größten Schaden zufügen soll.

A. Bezirk Mittelland.

1. Straße von der Wislisau in den Graben.

Diese Straße dient zugleich als Damm gegen das Schwarzwasser und kann folglich sowohl unter den Straßen- als Wasserbau gezählt werden. Das im September 1839 durch heftige Gewitterregen zu kaum gesehener Größe angeschwollene Schwarzwasser beschädigte die dortigen Schwellenbauten sowie die Straße selbst in dem Grade, daß zu deren Herstellung eine Summe von Fr. 6500 bewilligt werden mußte. Von den für das Jahr 1840 restirenden Fr. 4093. 91 wurden Fr. 3973. 99 gebraucht. Ein im August 1840 entstandener Schaden machte neue Ausbesserungen nothwendig und nahm die Summe von Fr. 333. 01½ in Anspruch.

2. Lyß-Hindelbankstraße.

Der Detail dieser Baute ist sowohl in den frühern Jahresberichten, als hauptsächlich in dem Bericht des Baudepartements dem Tit. Regierungsrath vom 17. Juni 1839 ausführlich angegeben worden.

Das hauptsächlichste, besonders die Arbeiten des Jahres 1840.

a. Bewilligter Credit von 14. Mai 1835	Fr.	136,380.
b. „ laut Budget vom Merz 1839	„	60,000.
c. „ von 11. Merz 1840	„	45,966. 83
Mithin war im Ganzen eine Summe bewilligt worden von	Fr.	242,340. 83
Bis und mit 31. December 1840 wurde verwendet	„	235,398. 44½
so daß eine Summe von	Fr.	6948. 38½

aufs Jahr 1841 überzutragen sein wird.

Die Kosten auf der ersten Strecke, oder dem dritten Verding von 4167′ Länge sind folgende:

Auf Ende December 1840.

	Fr.	Rp.
1. Landentschädigung für die Straße	5172	65
2. Extra-Arbeit	307	65
3. Accordarbeit	4700	—
4. Verschiedenes	157	20
5. Die steinerne Brücke, welche zwar einen besondern Accord bildet, jedoch einen Theil dieser Straße ausmacht	18608	71

Summe der Kosten bis Ende des Jahres 1840 Fr. 28946. 21

Die Kosten der zweiten Strecke, oder des ersten Verdings von 13421′ Länge betragen:

Auf Ende December 1840.

	Fr.	Rp.
1. Land-Entschädigung für Kiesgruben	2070	54
2. idem für die Straße	13496	57½
3. Für Extra-Arbeiten . .	7547	28
4. Accordarbeiten . . .	16687	20
5. Verschiedenes	2704	04½

Summe der Kosten bis Ende des Jahres 1840 Fr. 42505. 64

Die Kosten der dritten Strecke, oder des zweiten Verdings auf 33865′ Länge sind folgende:

Auf Ende December 1840.

	Fr.	Rp.
1. Entschädigung für die Kiesgrube	5334	17
2. idem für die Straße	69322	25
Transport	74656	42

Transport	74656	42
3. Extra-Arbeiten . . .	8682	11½
4. Accordarbeiten . . .	33500	—
5. Verschiedenes	5738	56
6. Steinbett und Bekiesung	39300	—

Summe der Kosten für dieses 2. Verding Fr. 161877. 09½

Werden endlich noch die Kosten für die Aufsicht und Marchung dazu gerechnet mit Fr. 2069. 50, so wurde, wie oben gesagt, von Anfang der Bauten an bis 31. December 1840 im Ganzen auf diesen Straßenbau verwendet die Summe von Fr. 235,398 44½.

Die letzte Strecke zur Ausmündung der neuen Lyß-Hindelbankstraße in die Zürichstraße wird im Jahr 1841 begonnen werden und das vierte und letzte Verding der Lyß-Hindelbankstraße bilden.

B. Bezirk Emmenthal.

3. Melchnaustraße

oder die Straßenanlage von Langenthal nach Melchnau ist bereits im Jahr 1837 erkannt und begonnen worden. Ungeachtet vieler Schwierigkeiten, welche durch vielseitige Direction und Leistung mit theilweiser Umgehung des Bezirks-Ingenieurs entstunden, wurde dieser Straßenbau im Jahr 1839 im Allgemeinen zur Zufriedenheit der dortigen Gegend beendigt. Der Credit betrug Fr. 34,000; ausbezahlt sind Fr. 31,953; es restiren daher noch Fr. 2047, welche bei der nicht statt gefundenen gänzlichen Abrechnung mit den Unternehmern wahrscheinlich ganz aufgebraucht werden.

4. Rüxau oder Haslebrüke.

Im Jahr 1837 wurde für dieselbe die Summe von Fr. 50,000 bewilligt, von welcher Summe Ende des Jahres

1839 Fr. 33,707. 72 angewiesen waren. Im Jahr 1840 wurden für Zimmer- und Maurerarbeiten Fr. 5415. 58½ ausbezahlt. Die Brückenanfahrten wurden Ende des Jahres 1839 bewilligt und bereits im August 1840 vollendet. Die Arbeiten dieser Straßen-Correctionen sind gut ausgeführt und ungeachtet der Schwierigkeiten, welche von Seite der Anstößer im Rüxauschachen dem Unternehmen in den Weg gelegt wurden, dennoch mit auffallender Beförderung beendigt worden, so daß dieselben ohne Anstand im Jahre 1841 abgenommen werden können. Bedeutende Aenderungen im Plan und in den Bauvorschriften wurden während der Exekution nicht vorgenommen, mit Ausnahme der Leitung des Mühlbachs, dem sein altes Bett auf erfolgte Reklamationen hin gelassen wurde. Der Generalcredit betrug Fr. 13,000, wovon im Jahre 1839 Fr. 19 zur Zahlung gewiesen wurden. Im Jahre 1840 wurden für Landentschädigungen, Straßenanlagen u. s. w. bezahlt Fr. 10,146 Rp. 62½. Wegen des unter den Anfahrten durchfließenden Mühlkanals wurde eine gewölbte, in allen Theilen gut construirte Coulisse angelegt, für welche Fr. 1325, sowie für das Abbrechen eines Hauses Fr. 500 bezahlt worden.

5. Zollbrücke.

Hauptcredit Fr. 50,000. Bis December 1839 verwendet Fr. 34,500, im Jahr 1840 Fr. 10,227. 05. Die Brückanfahrten wurden erkannt im Jahr 1839 und vollendet im Laufe des Jahres 1840. — Die hier zu machenden Bemerkungen sind die nämlichen wie bei den Haslebrückanfahrten. — Der Credit beträgt Fr. 18,764. 48, davon sind verwendet Fr. 17,588. 17.

6. Schüpbachbrücke.

Hauptcredit Fr. 25,000, davon bis Ende 1839 verbraucht Fr. 20,981. 55 Im Jahr 1840 für Zimmer- und Maurerarbeiten angewiesen Fr. 5491. 40. — Der Credit

wurde demnach um Fr. 1572. 40 überstiegen, weßhalb man im Februar 1841 einen nachträglichen Credit von Fr. 4400 erhielt.

Diese drei hölzernen gedekten mit einer Sprengweite bis an 200′ versehenen Brücken wurden sämmtlich zur gleichen Zeit angefangen und sind nun vollendet, mit Ausnahme des Setzens der Abweissteine bei derjenigen zu Rüxau und Schüpbach. — Diese Bauten sind gut ausgeführt und gereichen sowohl dem damit beauftragten Ingenieur als der Republik zur Ehre.

Die Brückanfahrten wurden im Jahr 1839 genehmigt, sind aber in ihrer ganzen Ausdehnung noch nicht vollendet, ohne jedoch die freie Communikation zu hemmen; besonders auf der Seite gegen die Lauperswylstraße, wo vorerst ein altes Gewölb über den dortigen Mühlbach verlängert werden mußte. Credit Fr. 3500, davon verwendet Fr. 1757. 35.

7. Eggiwyl-Röthenbach, Buchrain-Straßencorrection.

Der Jahresbericht von 1839 enthält eine genaue Beschreibung über die Straßencorrection, so daß wir in Berufung auf das dort gesagte, nur noch beifügen, daß der Bau der hölzernen Brücke über den Röthenbach beim Dorf Eggiwyl zur Zufriedenheit vollendet worden ist. Der dafür bewilligte Credit ist Fr. 30,000, bereits im Jahr 1839 verwendet Fr. 21,505. 40, wozu im Jahr 1840 noch beizufügen sind Fr. 1314. 50.

C. Bezirk Oberland.

8. Zweisimmen-Saanenstraße.

Für diesen Bau ward im Ganzen bewilligt Fr. 266,000
Mit Ende Jahres 1839 verwendet „ 251,951

so daß pro 1840 überzutragen waren	Fr.	14,048. 17
Im Jahre 1840 vom Großen Rathe bewilligt	„	15,000. —
Verfügbare Summe pro 1840	Fr.	29,048. 17
Davon im Jahr 1840 angewiesen		
1. für den eigentlichen Straßenbau	Fr.	26,000.
2. Verlegung der kleinen Marchgrabenbrücke u. s. w.	„	1163. 60
3. für Vermessungen, Planirungen u. s. w.	„	875. —
Summe	Fr.	28,038. 60

pro 1841 verfügbar Fr. 1009. 50.

Diese Straße mit einer Länge von 50,125 Bernfuß und 18′ Breite wurde im Mai 1836 vom Großen Rathe erkannt und veranschlagt

1. für Landentschädigungen	Fr.	30,000
2. für die Erbauung der Straße	„	170,000
Total-Summe	Fr.	200,000.

Auf die gemachten Ausschreibungen hin wurde der Bau um Fr. 160,000 veraccordirt, die Arbeiten wurden sogleich begonnen und rückten sehr befriedigend vorwärts, obschon weniger schnell als anfangs berechnet gewesen, weil die Lage der Straße längs der Berghalde und die bei der Ausführung dieser Arbeit zum Vorschein gekommenen Bergflüsse, welche durch lange Regengüsse und die Schneeschmelze sich äußerst verheerend zeigten, eine Menge nicht vorhergesehener Sicherungsbauten nothwendig machten. Bis Ende des Jahres 1838 ist von Zweisimmen aufwärts die Strecke bis an die Amtsgrenze mit Ausnahme der letzten Begrienung fast ganz und auf der Seite von Saanen das Steinbett nebst der Begrienung bis auf die Höhe der Mööser vollendet, und sämmtliche Brücken, acht an der Zahl mit Ausnahme derjenigen über den Simmengraben in Stein ausgeführt worden. Man glaubte deßhalb die Straße im Jahr 1839

eröffnen zu können. Es traten jedoch im Laufe des Unternehmens verschiedene unvorhergesehene Ereignisse ein, welche ungeachtet der Thätigkeit der Unternehmer die Vollendung hinausschoben und eine Menge Sicherungsbauten nothwendig machten. So gab ein beträchtlicher Erdbruch, der während dem regnerischen Winter von 1838 auf 1839 durch bisher verborgene Quellen hervorgerufen ward, viel zu schaffen. Doch wurde durch Nachgrabungen der Ursprung mächtiger Quellen, die durch die Erdschichten abwärts sickerten, aufgefunden und durch Akten und Dohnen für die Straße unschädlich abgeleitet.

Wegen diesen außerordentlichen Arbeiten und für den Bau einer großen steinernen Brücke über den Simmengraben bewilligte der Große Rath nachträglich im Jahr 1839 Fr. 66,000, so daß sich der Total-Credit auf Fr. 266,000 belief. An dieser Brücke, welche bei 90′ Höhe und 75′ Spannung hat, ereignete sich durch übereiltes Auffüllen zwischen der Seitenmauer ein Unfall, indem ein Stück der einen Mauer ausgedrückt wurde. Durch die gewaltige Erschütterung spalteten sich einige Steine im Gewölbe, was jedoch der Festigkeit der Brücke keinen Eintrag thut, indem seither auch nicht die geringste Bewegung in dem Gewölbe und Veränderungen in den Spalten, die kaum einem geübten Auge sichtbar sind, verspürt wurde. Der Unfall wurde sogleich durch die Unternehmer auf ihre Kosten hergestellt. Im October 1840 endlich wurde die Straße abgenommen; jedoch die Abrechnung mit den Unternehmern noch nicht geschlossen. Die bis zu Ende 1840 auf diesen Bau verwendete Summe beläuft sich auf Fr. 279,138 40½, wozu jedoch im Jahr 1841 noch einige auszubezahlende Landentschädigungen u. s. w. kommen werden. Die Zweisimmen-Straße kann im Ganzen genommen als vollendet und gelungen angesehen werden, indem die Unternehmer sich dabei Mühe gaben. Indessen walten, wie wir bereits früher-

hin zu bemerken die Gelegenheit hatten, nicht ungegründete Besorgniß, daß bei der gewählten Straßenlinie der Unterhalt im Verhältniß zu der Straßenlänge lästig und kostspielig werden möge. Uebereinstimmend mit obigem hält ein Amtsbericht diese Straße für eine im Ganzen gelungene und wohlausgeführte. Zweifelhafter hingegen äußert sich hierüber ein anderer amtlicher Bericht, ob diese Straße seiner Zeit vom Ingenieur zweckmäßig abgesteckt worden, werde die Zukunft noch deutlicher lehren: Zweifel dagegen habe man schon früher geäußert, wofür auch die bedeutenden nachträglichen Kosten sprechen dürfen.

9. Verbesserung der Grimsel und Sustenpässe.

Beide Saumwege, besonders der letztere sind in einem schlechten Zustande, so daß Verbesserungen nothwendig wären. Die Sustenstraße, welche noch vor ihrer Vollendung die Wichtigkeit verlor und deßwegen unvollendet blieb, bedürfte wohl allein die Summe von Fr. 40,000, um die eingestürzten Mauern, Brücken u. s. w. in den ursprünglichen Zustand zu bringen. Da aber deren Beibehaltung nicht einmal zweckmäßig ist, so wurde für Reparationen bloß die Summe von Fr. 164. 70 verwendet. Indessen ist ein Credit für die nothwendigste Unterhaltung beider immerhin wichtigen Bergpässe als Saumwege stets nothwendig.

Interlaken mahnt an die Tieferlegung des Brienzersees und die Straße über den Brünig, worin auch Oberhasle beistimmt: aber in steter Erwartung einer baldigen Correction sei die Brienzerseestraße jetzt fast unfahrbar.

d. Bezirk Leberberg.

10. Pichoux straße.

Die Fortsetzung dieser bereis früherhin angefangenen Straße wurde in den Jahren 1839 und 1840 beschlossen,

und dafür die Summe von Fr. 21,000 angewiesen. Die Arbeiten begannen im Jahr 1840. Die Präparation ist gegenwärtig vollendet bis zur Brücke über die Sorne, und dafür die Summe angewiesen von Fr. 4000. Da in den Devisen mehrere Arbeiten nicht vorgesehen worden, welche zur Festigkeit des Baues unumgänglich nothwendig sind, so werden deßhalb einige Extra-Arbeiten gemacht werden müssen, deren Kosten jedoch die Devissumme nicht überschreiten werden. Auch ist die über die Sorne projectirte Brücke zu niedrig planirt, so daß eine Erhöhung nothwendig ist. Was die im Jahr 1840 gemachten Arbeiten betrifft, so hätten die Unternehmer mit mehr Eifer und Thätigkeit dieselben betreiben können; es ist jedoch zu hoffen, daß im folgenden Jahre mehr geleistet werde.

11. St. Immer-Straßencorrection.

Diese wurde nach dem bekannten Brandunglück im Jahr 1839 durch den Großen Rath im Jahr 1840 erkannt und dafür Fr. 4700 bewilligt. Die Arbeiten sind bis an einige Kleinigkeiten beendigt und mit lobenswerther Sorgfalt von Seite des Unternehmers ausgeführt und dafür Fr. 3500 verausgabt.

12. Creminestraße.

Der Stand Solothurn hatte sich nach verschiedenen früher erfolgten Reclamationen und Unterhandlungen mit der Republik Bern über die Verbesserung der Fahrstraße von Münster über Cremine bis Gänsbrunnen an die solothurnische Grenze in den Jahren 1834, 1835 und 1836 an die Tagsatzung gewendet, und nach dringenden Vorstellungen über die Nothwendigkeit dieses Straßenzuges und unter dem Vorgeben, die Regierung von Solothurn warte nur auf den Beginn der Arbeiten in dem Canton Bern, um dann

sogleich ihrerseits die nothwendigen Straßencorrectionen anfangen zu können, am 23. September 1837 den Beschluß erlangt: die Straßenstrecke von St. Joseph bis Münster soll bis zur nächsten ordentlichen Tagsatzung in einen fahrbaren Zustand gebracht und noch dieses Jahr mit der Verbesserung der Straßen begonnen werden. Der Stand Bern, welcher das Bedürfniß dieser Straßenlinie nicht so sehr fühlte, unterzog sich dennoch diesem Beschlusse und erkannte auf einen weitläufigen Vortrag des Baudepartements hin im Jahr 1839 deren Instandstellung. Die Länge des Baues beträgt 27814 Schweizerfuß oder 1¾ Stunden. Der Voranschlag der Kosten, Alles inbegriffen, Fr. 110,000 und nach vorhergegangener Ausschreibung wurde das Unternehmen um Fr. 78,000 veraccordirt. — Die Arbeiten begannen im Jahr 1840 und rücken gegenwärtig so geschwind vorwärts, daß die Straße von Münster weg bis an die solothurnische Grenze so zu sagen beendiget ist. — Unterdessen ist von Seite des Standes Solothurn für die Correction der auf seinem Gebiete befindlichen Strecke von Gänsbrunnen nach Balsthal nichts geschehen, worüber man sich um so mehr verwundern muß, da eben dieser Stand so sehr auf die Erbauung dieser Straße gedrungen und sogar eidgenössische Hülfe dafür angerufen hat.

13. Die Brücke über den Vauxbach,

welche die Grenze gegen den Canton Neuenburg bildet, wurde unter der Leitung eines neuenburgischen Ingenieurs erbaut und soll bei einer späterhin erfolgenden Fortsetzung der Bielerseestraße von Neuenstadt bis an die Grenze als Uebergangspunkt dienen. Dieselbe ist vollendet und kostet den Canton Bern die Hälfte mit Fr. 782. — Der Bericht von Neuenstadt klagt, daß hier die kleine Straßenstrecke nicht vollendet werde.

14. Bielseestraße.

Diese wurde im Jahre 1839 abgenommen unter der Bedingung, daß die Uebergrienung, die mangelnden Grienbehälter und Abweissteine ergänzt, sowie noch einige kleine andere Gegenstände nachgeholt werden. Im Jahr 1840 beschäftigte man sich ernstlich mit der Beseitigung der noch obwaltenden Umstände, namentlich mit der Abrechnung mit dem Unternehmer sowohl für die Haupt- als die Extraarbeiten bei der Menge von Acten, es sind deren nicht weniger als acht dicke Bände, worin die Vorträge der obern Behörden, die erlassenen Schreiben, Pläne u. s. w. nicht einmal inbegriffen sind, und bei den nur mit großer Mühe und anhaltender Thätigkeit einigermaßen zu erhellenden verwickelten Verhältnissen ist diese schwierige Aufgabe wenigstens im Jahr 1840 nicht gelöst worden. Es ist jedoch die gegründetste Hoffnung vorhanden, daß diese fast berüchtigt gewordene Straße, welche übrigens, abgesehen von ihrem Nutzen oder Schaden, eines der schönsten Bauwerke unseres Cantons ist, mit dem nächsten Jahresberichte von den Neubauten verschwinden und ganz einfach unter die andern Straßen eingereiht werden könne.

Pruntrut rügt, daß für die percée von Mont-terrible, wofür doch schon im Jahr 1837 Fr. 3000 angewiesen worden, noch immer nichts geschehen sei; auch Grandcourt sei stets nur noch im Project. — Freibergen wünschte eine Correction der Straße von St. Brais nach Chaurdefonds wegen des starken Transports auf derselben, da sie sehr eng sei und eine Steigung bis auf 17 % habe. Dann die Rüge, daß vor zwei Jahren dem Baudepartement der Wunsch geäußert worden sei, einen Ingenieur auf Ort und Stelle zu schicken, um zu Vautenaivre (Gemeinde Goumois) eine Straße abzustecken, wofür das Geld vorhanden und die Be-

willigung zu dieser Ausgabe ertheilt sei, der Ingenieur jedoch bis jetzt immer noch vergeblich erwartet worden, welche Rüge dem (seither verstorbenen) Ingenieur B. zur Last fällt.

Technisches Bureau.

Im technischen Bureau, welches einestheils die Besorgung der Vorarbeiten, die Vermessungen, Planaufnahme, Berechnung von Vorschlägen zum Zwecke hat, anderntheils als Bildungsanstalt für Civil-Ingenieurs dienen soll, waren im Jahr 1840, mit Einschluß des Directors, sechs Angestellte und sechs Schüler beschäftigt. Unter den Angestellten befanden sich zwei, von denen einer schon Anfangs Hornung austrat, der andere im October angestellt wurde, Krankheits halber aber schon einige Wochen nachher wieder seine Anstellung verließ, so daß eigentlich bloß vier Angestellte beschäftigt waren. Diese erhalten je nach ihren Leistungen bestimmte Taggelder, den Schülern dagegen wird nur gestattet, auf dem Bureau arbeiten zu dürfen.

A. Im Jahr 1839 angefangene und im Jahr 1840 beendigte Arbeiten.

1. Ausarbeitung der projectirten Straßencorrection zwischen Bern und der Lyß-Hindelbankstraße, bestehend aus sieben Plänen mit Kostenberechnungen und Bericht.

2. Nivellirung der gegenwärtigen Aargauerstraße von der großen Allee bis nach Hindelbank und der projectirten Verbindung zwischen der Lyßstraße und Hindelbank.

3. Karte über sämmtliche Verbindungsprojecte zwischen Bern und der Lyßstraße.

4. Expedition des Aarziele-Mattenweges mit Devis und Bericht.

5. Expedition der Straßenprojecte der Gemeinde Tessen, bestehend in zwei Plänen, mit Devis und Bericht.

6. Karte, enthaltend sämmtliche Straßen des Amtsbezirks Schwarzenburg.

B. Im Jahre 1840 angefangen und vollendet.

1. Drei Executionspläne über die Birs- und Sornebrücke auf der Cremineſtraße und einige Stützmauern.

2. Aufnahme mehrerer Querprofile der Aare zwischen dem Inseli und Schwellimätteli.

3. Copie des Planes der Straße, welche Herr Buchwalder zum Behuf der von ihm projectirten Hängebrücke beim Kornhaus erbauen wollte, mit Längen- und Querprofilen. Zwei Blätter.

4. Plan der Correction des Kuttlitstutzes, mit Devis, Lastenheft und Bericht.

5. Verbindungsplan der zwei Verbindungsprojecte zwischen der angefangenen Lyß- und Hindelbankstraße. Zwei Blätter mit Devis und Bericht.

6. Copie des Pichoux-Straßenplanes von der ersten Gallerie bis nach Untervillier, sowie des Brückenplanes über die Sorne.

7. Auszug aus dem Plan der Tramlinger-Straßencorrection.

C. Im Jahr 1840 angefangene aber noch nicht beendigte Arbeiten.

1. Ausarbeitung einer Straßencorrection durch das Lindenthal.

2. Karte über die Verbindungsstraße zwischen Burgdorf und Thun über Krauchthal und Münsigen.

3. Ausarbeitung sämmtlicher Vorarbeiten über die Kehrsatz-Rüeggisbergstraße.

4. Ausarbeitung sämmtlicher Vorarbeiten über die Gwatt-Spiezstraße.

5. Ausarbeitung sämmtlicher Vorarbeiten über die neue Freiburgstraße.

6. Correction des Insstutzes.

7. Müntschemir-Kerzerzstraße.

8. Vorarbeiten der Soyhieres-Pfirtstraße.

9. Distanzentableau sämmtlicher Stammquartiere von der Hauptstadt für das Militärdepartement.

C. Wasserbau.

Wir heben hier bloß das Wichtigste im außerordentlichen Wasserbau aus.

1. Aarencorrection zwischen dem Schützenfahr und der Elfenau.

Diese schon vor 1831 angefangene Wasserbaute verdient die Aufmerksamkeit der Regierung im höchsten Grade, indem für dieselbe bereits hohe Summen verwendet wurden, ohne daß das Resultat bis dahin ein befriedigendes genannt werden dürfte. — Ohne jetzt in die daherigen Ursachen einzutreten, hoffen wir im Laufe des Jahres 1841 eine umfassende Darstellung in geschichtlicher, finanzieller und technischer Beziehung vorlegen zu können, was um so nothwendiger ist, da theils der schlecht unterhaltenen, theils aber auch der noch nicht beendigten und angefangenen Schwellenwerke wegen von verschiedenen Corporationen und Privaten Reclamationen gemacht worden. In diesem Jahre wurden hauptsächlich im Bezirke von Märchligen Fr. 3367. 67½ verwendet, ohne daß dadurch etwas Wesentliches erreicht worden wäre. Der Credit betrug Fr. 3893. 60, so daß derselbe nicht aufgebraucht wurde; da aber die dringenden Bauten eine weit größere Summe in Anspruch genommen hätten, so wäre die Verwendung des ganzen Credits nutzlos gewesen.

2. Aarencorrection in der Mühlau bei Aarberg.

Für das Jahr 1840 war ein Gesammtcredit von Fr. 8125 Rp. 19 zur Verwendung gestellt, wovon verbraucht wurden Fr. 7559. 76½.

Die ganze Correction, welche soviel als beendigt und nur noch einer sorgfältigen Beaufsichtigung bedarf, hat sich als zweckmäßig und nützlich erzeigt.

3. Schwarzwasser im Guggisberg-Graben.

Hier wurde zu Beseitigung der Verheerungen, welche die angeschwollene Sense im August hervorbrachte, eine 130 Fuß lange Schwelle ausgeführt, welche mit Inbegriff der Herstellung der Straße und einer neuen Coulisse von dem bewilligten Credite von Fr. 554. 72 die Summe von Fr. 414. 5 in Anspruch nahm.

Die Arbeiten haben sich seither als solid und zweckmäßig bewiesen.

4. Sense in der Thörishausau.

Von dem Credit für 1839 waren disponibel geblieben Fr. 2152. 10.

Mit dieser Summe wurden drei neue Streichschwellen und zwei neue Sparren erbaut, fünf alte ausgebessert und zwei minder wichtige Reparationen gemacht und davon Fr. 233 Rp. 23½ erspart: da aber das auf der dortigen Au genommene Schwellenholz an die Forstcommission mit Fr. 1219 bezahlt werden mußte, so ergibt sich ein nicht unbedeutender Ausfall. Die Werke lassen bis dahin wenig zu wünschen übrig.

5. Sense in der Neueneckau.

Zur Versicherung der Bruchufer und Verhütung von Einbrüchen im untern Theil dieser Au, sowie zu Ausbesserung älterer Bauten wurde im Spätjahr 1839 die Summe von Fr. 1029. 17½ bewilligt, und im Jahr 1840 mit einem Excedent von Fr. 18 verwendet.

6. Saanecorrection zwischen Laupen und Gümminen.

Mit der Summe von Fr. 4300 wurden zwei neue Schwellen von 410 Fuß Länge, zwei neue Sporren von 182 Fuß erbaut und drei alte auf die Correctionslinie verlängert, welche Arbeiten zur Folge hatten, daß eine bedeutende Masse Hinterwasser abgeschnitten und eine Gieße gänzlich verlandet wurde. Die verwendete Summe steht ungefähr Fr. 2000 unter der bewilligten.

Dieß sind die wichtigsten Arbeiten, welche in diesem Geschäftskreise des Baudepartements vorgenommen wurden: es sind dieselben meistentheils Arbeiten, welche durch momentane Wassergrößen hervorgerufen worden sind und nur das Nothwendigste betreffen. Für die eigentliche Verbesserung der vorhandenen Wasserstraße oder für Anlegung neuer wurde nichts gethan. Man muß sich wirklich verwundern, daß die Schweiz überhaupt, und namentlich der Canton Bern, in dieser Beziehung so wenig gethan hat und hinter andern Ländern weit zurück geblieben ist, während doch die vorhandenen Seen und Flüsse im Verhältniß mit dem zu erlangenden Resultate mit geringen Anstrengungen und pecuniären Opfern corrigirt und theilweise kanalisirt die beßten und zweckmäßigsten Verbindungen des Nordens und des Südens von Europa bilden könnten.

Eine Correction der Aare von Solothurn an und der Zihl bis in den Bielersee und Neuenburgersee in Verbindung gebracht mit einem Canal bis in den Genfersee würde den Rhein und die Rhone in directe Verbindung bringen, die Zu- und Ausfuhr der Lebens- und der Fabrikationsmittel erleichtern und die Schweiz in directe Verbindung mit den französischen und holländischen Seehäfen bringen.