

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

Herausgeber: Regierungsrath des Kantons Bern

Band: - (1854)

Heft: [1]: Uebersicht der Hauptergebnisse der Staatsverwaltung des Kantons Bern von 1850 bis 1854

Artikel: Baudirektion

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-415931>

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: 13.03.2025

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

Dieserigen für neue Anschaffungen:

1850	Fr. 34,868
1851	„ 64,027
1852	„ 23,808
1853	„ 25,235

Durchschnittlich Fr. 36,983

Nach obigen Zusammenstellungen betragen die Militärausgaben des Kantons im Ganzen seit 1850 durchschnittlich weniger

	Fr. n. B.
als in den Jahren 1843—1846	216,333
„ „ „ „ 1847, 1848 und 1849	422,759

Die Militärdirection läßt zur Berathung reif zurück, den Entwurf eines Memorials an die Bundesversammlung mit dem Schluß auf Vereinfachung des Militärwesens.

Baudirektion.

Ein Gesetz vom 1. Juni 1847 gab der Direktion der öffentlichen Bauten eine neue Organisation. Nach derselben stuhnden unter dieser Direktion:

- 1) für die Centralverwaltung:
ein Oberingenieur für den Straßen- und Brückenbau,
ein Ingenieur für den Wasserbau,
ein Kantonsbaumeister,
ein technisches Bureau;

2) für die Verwaltung in den Bezirken:

- sechs Bezirksingenieurs,
- außerordentliche Ingenieure,
- Arbeitsführer und Bauaufseher,
- 23 Oberwegmeister,
- 332 Wegmeister,
- 10 Schwellenmeister.

Dieses Personal, mit Ausnahme der Bauaufseher und Schwellenmeister, bezog an fixen Besoldungen durchschnittlich per Jahr Fr. 147,640
 und überdies nach dem Durchschnitt der Jahre 1847—1849 an Taggelder und Reiseenschädigungen „ 27,700

Im Ganzen Fr. 175,340

Dazu kamen die Kosten der Direktion selbst, für Reisen etc. Fr. 540
 und das Direktorialbüro „ 14,560

Zusammen durchschnittlich „ 15,100

Die Bauverwaltung wurde also von 1847 bis 1850 von 370 höhern und niedern Beamten und Angestellten besorgt und erforderte im Durchschnitt einen Aufwand von Fr. 190,440

Im Wesentlichen blieb die Organisation unter der gegenwärtigen Verwaltung die gleiche. Das technische Büro, dessen Aufwand im Jahr 1847 einzig auf Fr. 31,400 stieg, wurde aufgehoben, um die Kosten der Vorarbeiten auf die Baukredite selbst zu legen und die technischen Arbeiten allen Sachkundigen zugänglich zu machen. Hiedurch wurden auf dem Budget der Centralverwaltung jährlich circa Fr. 15,000 erspart, während durch die nothwendige Vermehrung der Wegmeisterzahl um 18 die Ausgaben für Besoldungen stiegen. Bei den größern Besoldungen fanden indeß folgende Reduktionen statt:

	1847—50.	1851—54.
Oberingenieur	Fr. 4637	Fr. 3500
Kantonsbaumeister	" 3623	" 3000
Bezirksingenieur I. Klasse	" 3200	" 3000
" II. "	" 2870	" 2800
" III. "	" 2600	" 2500

Wegmeister sind gegenwärtig 350 angestellt, welche vom Staate circa Fr. 130,000 Besoldung beziehen.

Die Zahl und Besoldung der Oberwegmeister, deren Aufhebung mehrmals angeregt, aber erst noch am 13. Dezember 1853 vom Großen Rathe abgelehnt wurde, ist gleich geblieben.

Im Ganzen weist also die Bauverwaltung eine Vermehrung unterer Angestellten von 18 und mit Einschluß des technischen Bureau eine jährliche Ersparniß von ungefähr Fr. 8000 nach.

Die Aufgabe der Baudirektion erstreckte sich wie früher auf:

- 1) das Hochbaumwesen,
- 2) den Straßen- und Brückenbau,
- 3) den Wasserbau.

Diese Verwaltungszweige boten seit 1831 fortwährend große Schwierigkeiten dar, welche theils im Umfange des Kantons, theils in seiner physischen Beschaffenheit, theils auch in der allgemeinen Begehrlichkeit nach neuen Straßen und Wasserbauten u. s. w. ihren Grund hatten. Die Letztere steigerte sich noch infolge der Uebernahme des Straßenunterhalts durch den Staat, sowie durch das immer zunehmende Bedürfniß nach Verdienst, und im Jahr 1846 kam die finanzielle Verlegenheit hinzu. Diese Schwierigkeiten wurden während der gegenwärtigen Verwaltungsperiode noch bedeutend erhöht durch die außerordentlichen Wasserverheerungen, welche in den drei nacheinander folgenden Jahren 1851, 1852 und 1853 den Kanton betrafen; denn nicht nur erforderte die Herstellung der beschädigten Straßen, Brücken, Schwellen etc. ungeheure Summen, welche der Verwendung auf Neubauten

entzogen wurden, sondern das Bauwesen ward infolge dieser Wasserverheerungen und der theilweise damit zusammenhängenden allgemeinen Landesnoth je mehr und mehr zum Mittel der Armenunterstützung.

Wenn irgendwo, so ist daher bei diesem Verwaltungszweige Nachsicht in der Beurtheilung zu fordern.

1) Hochbau. Der gewöhnliche Unterhalt erstreckt sich dermal im Ganzen auf nahezu 1600 Gebäude, deren Zustand kein befriedigender genannt werden konnte. Noch jetzt bleibt in dieser Beziehung Manches zu thun, obwohl bereits Vieles für die Verbesserung dieses Zustandes gethan wurde.

Die Ausgaben für diesen Zweig des Bauwesens betragen:

	1847	Fr. 181,755.
	1848	„ 131,870.
	1849	„ 115,740.
	Durchschnittlich	„ 143,122.
	<hr/>	
Seither	1850	Fr. 115,700.
	1851	„ 151,821.
	1852	„ 115,054.
	1853	„ 108,776.
	Durchschnittlich	„ 122,838.

Bedeutende Reparationen wurden ausgeführt:

- 1) In der Anstalt zu Thorberg.
- 2) Im Pfarrhaus Madiswyl.
- 3) Wangen, Büreaueinrichtungen.
- 4) Wyl, Schloß.
- 5) Belp, Schloß.
- 6) Courtelary, Amtswohnung.
- 7) Rüschegg, Helferei.
- 8) Interlaken, Schloß.
- 9) Angenstein, Zollhaus,
- 10) Thun, Schloß.

An Neubauten fallen in die gegenwärtige Verwaltungsperiode:

- 1) Bunderbach, Helfereischeune.
- 2) Kurzenberg, Helfereiwohnung.
- 3) Madiswyl, Pfarrscheune.
- 4) Landorffscheune.
- 5) Niedermuhlermühle.
- 6) Waltringen, Pfarrscheune.
- 7) Bern, Entbindungsanstalt.
- 8) Narberg, Gefangenschaften.

2) Straßen- und Brückenbau. Der Unternehmung neuer Straßenbauten waren die Zeitverhältnisse nicht günstig. Die finanziellen Kräfte des Staates waren zu beschränkt und für andere Zwecke auch mehr als sonst in Anspruch genommen. Dennoch blieb die Verwaltung auch hierin keineswegs zurück, und es darf hervorgehoben werden, daß während seit 1830 Millionen für Straßen oft untergeordneter Bedeutung verausgabte, dagegen die Hauptstraßen von Bern nach Murten und nach Freiburg und vor Allem die Straße, welche den alten Kantonstheil mit dem Jura verbindet, in ihrem elenden Zustande gelassen wurden, es der gegenwärtigen Verwaltung gelungen ist, sie alle drei ernstlich in Angriff zu nehmen.

Fast 20 Jahre lang hatten zwischen Bern und Freiburg wegen Korrektion der Murtenstraße Unterhandlungen stattgefunden und noch weit länger dauerten diejenigen über die Freiburgstraße — nach den Akten reichen sie bis ins vorige Jahrhundert zurück —; im Jahr 1851 wurde endlich ein Vertrag abgeschlossen, wodurch sich die Kantone zur Korrektion beider Linien und zum gemeinsamen Bau einer neuen steinernen Brücke über die Sense verpflichteten. Als ehemaliger Besitzer der Zollberechtigung zu Neueneck hat Freiburg Franken 17,400 zum Voraus zu den Kosten des Brückenbaues beizutragen, als Ersatz für den ihm obgelegenen Unterhalt der Brücke zu Neueneck. Seither wurden die Straßenbauten auf

beiden Seiten wirklich begonnen und die schöne Brücke bei Thörishaus ist der Vollendung nahe.

Auch die Straße nach dem Jura war Jahre lang Gegenstand der Berathung und Untersuchung gewesen. Seit 1834 waren verschiedene Pläne darüber aufgenommen worden, aber keiner befriedigte. Im Jahr 1853 gelang es, zwischen Neuchetette und Biel ein Tracé aufzufinden, das allen billigen Anforderungen entspricht und überdieß eine Ersparniß von mehreren hunderttausend Franken in Aussicht stellt. Auch hier wurde daraufhin der Straßenbau begonnen: die erste Sektion — von Neuchetette bis Roudchâtel — wurde noch im nämlichen Jahre vollendet und eine zweite — von Roudchâtel bis Friedliswart — wird 1854 ausgeführt werden.

Neben diesen seit 1830 immer angestrebten, seit 1850 aber zur Ausführung gebrachten großen Straßenbauten war das Straßenbauwesen im Allgemeinen für Neubauten, kleinere Korrekturen, Gemeindsstraßen und den gewöhnlichen Unterhalt fortwährend in Betrieb. Die Verwaltung traf 1850 folgende angefangene Straßenbauten:

- 1) Kirchetstraße,
- 2) Brienzerseestraße,
- 3) Blasenstugkorrektur,
- 4) Rawylpaß,
- 5) Bern-Luzernstraße, hinter Huttwyl,
- 6) Langnau-Luzernstraße,
- 7) Sumiswald-Waltrigenstraße,
- 8) Röhrenbach-Süderstraße,
- 9) Kleinere Korrekturen im Simmenthal,
- 10) Laupenbrücke,
- 11) Engestraße und Tiefenaubrücke,
- 12) Henzischwand-Lindenbachstraße,
- 13) Goumoisstraße,
- 14) Courgenaystraße,
- 15) Bern-Baselstraße bei Laufen.

Davon wurden seither beendigt :

- 1) Blasenstugkorrektion,
- 2) Bern-Luzernstraße, hinter Huttwyl,
- 3) Langnau-Luzernstraße,
- 4) Sumiswald-Waltrigenstraße,
- 5) Kleinere Korrekturen im Simmenthal,
- 6) Laupenbrücke,
- 7) Henzischwand-Lindenbachstraße,
- 8) Courgenaystraße,
- 9) Bern-Baselstraße bei Laufen.

Neu angefangen wurden folgende Straßen- und Brückenbauten :

- 1) Frutigen-Dorfbrücke,
- 2) Oberhofen-Guntenstraße,
- 3) Thun-Scherzligenbrücke, fertig,
- 4) „ Allmendbrücke,
- 5) Dießbach-Zäziwylstraße,
- 6) Waltrigen-Dürrenrothstraße,
- 7) Kleinere Korrekturen im Amte Seftigen,
- 8) Guggersbachstraße,
- 9) Thorenstraße,
- 10) Murtenstraße,
- 11) Freiburgstraße,
- 12) Thörishausbrücke, fertig,
- 13) Bözingen-Vengnaustraße, fertig,
- 14) Neuchenettestraße,
- 15) Laufen-Lüzelstraße,
- 16) Jura, kleinere Korrekturen,
- 17) Sothières-Moulin-neuf-Straße.

Als noch unvollendet gehen an die kommende Verwaltung über :

- 1) Kirchetstraße,
- 2) Brienzerseestraße,
- 3) Frutigen-Dorfbrücke,
- 4) Ramylpaß,

- 5) Oberhofen-Guntenstraße,
- 6) Thunallmendbrücke,
- 7) Dießbach-Zäziwylstraße,
- 8) Röhrenbach-Süderenstraße,
- 9) Waltrigen-Dürrenrothstraße,
- 10) Engestraße,
- 11) Sestigen, kleinere Korrekturen,
- 12) Guggersbachstraße,
- 13) Thorenstraße,
- 14) Murtenstraße,
- 15) Freiburgstraße,
- 16) Reuchenettestraße,
- 17) Laufen-Lüzelstraße,
- 18) Jura, kleinere Korrekturen,
- 19) Soihères-Moulin-neuf-Straße,
- 20) Goumoisstraße.

Auch mit der Unterstützung von Gemeindsstraßenbauten wurde ein bedeutender Schritt vorwärts gethan, indem es der Verwaltung gelang, eine gewisse Ordnung in dieses Verhältnis zu bringen. Statt daß nämlich früher solche Staatsbeiträge viel seltener verabreicht wurden und bei der Unterstützung von Straßenbauten IV. Klasse die größte Willkürlichkeit, nicht bloß in der Auswahl der zu unterstützenden Arbeiten, sondern auch in der Bestimmung des Maßes der Beiträge geherrscht hatte, wurde jetzt bedeutend mehr auf Straßenbauten dieser Klasse verwendet und die Regel zur Geltung gebracht, daß jede Gemeinde, welche den Bau einer Straße IV. Klasse unternimmt, als Beitrag an die Kosten einen Viertel der Devissumme aus der Staatskasse zu empfangen habe, wodurch überdieß noch eine Garantie gegen die Ausführung nutzloser Straßen erlangt wurde. Als Bedingung wurde stets die Beaufsichtigung der Arbeit durch den Bezirksingenieur an die Ausrichtung des Staatsbeitrages geknüpft und dadurch die gehörige Ausführung gesichert. Es machte sich überhaupt das Streben geltend, das Volk selbst im öffentlichen Bauwesen bis auf einen gewissen Punkt grundsätzlich zu betheiligen,

theils um mehr Kräfte für dasselbe zu gewinnen, theils um auch das Interesse der beteiligten Gegenden selbst in die Unternehmungen zu ziehen und diese dadurch zu fördern. Auf diesem Fuße wurden im Wesentlichen folgende Bauten ausgeführt:

- 1) St. Beatenbergstraße,
 - 2) Teuffenthal-Hombergstraße,
 - 3) Uebischi-Blumensteinstraße,
 - 4) Uebischi-Pohlernstraße,
 - 5) Namligenstutz,
 - 6) Wichtrach-Wylstraße,
 - 7) Tägertschistraße,
 - 8) Melchnau-Gondiswylstraße,
 - 9) Melchnau-Madiswylstraße,
 - 10) Ryffershäusernstutz,
 - 11) Ursenbach-Walterswylstraße,
 - 12) Münchenbuchsee-Altwegstutz,
 - 13) Rapperswyl-Bogelsangstraße,
 - 14) Zimmerwald-Mühlernstraße,
 - 15) Nadeltsingen-Frießwylstraße,
 - 16) Landerswylstraße,
 - 17) Kirchlindachstraße,
 - 18) Schwanden-Seewylstraße,
 - 19) Zimmlisbergstraße,
 - 20) Oberwyl-Viberenstraße,
 - 21) Belp-Belpbergstraße,
 - 22) Allenwyl-Kosthofenstraße,
 - 23) St. Ursanne-Exauvillierstraße,
 - 24) Beurnevésinstraße,
 - 25) Biques-Bermesstraße,
- u. s. w.

Die meisten dieser Straßen sind vollendet, einige noch in Arbeit und noch für andere Beiträge bewilligt, welche erst in Angriff zu nehmen sind.

Im Januar 1851 bestimmte der Große Rath, mit Rücksicht auf die allgemeine Noth und Verdienstlosigkeit, einen Kredit für außerordentliche Unterstützung von Fr. 58,000.

Davon wurden der Direktion des Innern Fr. 21,740 zu direkter Verwendung im Armenwesen angewiesen, die übrigen Fr. 36,260 hingegen der Baudirektion zur Unterstützung von Straßenunternehmungen von Gemeinden zur Verfügung gestellt. Es ergieng demgemäß eine Aufforderung, welche sämtlichen Gemeinden, die solche Arbeiten zur Unterstützung ihrer Armen unternehmen wollten, einen Vierteltheil des daherigen Aufwandes zusicherte. Der Erfolg entsprach aber der Erwartung nicht ganz; es meldeten sich und wurden infolge dessen Beiträge bewilligt:

1) Allewyl-Kosthofen	Fr. 2,900
2) Auswyl-Kohrbach	" 1,440
3) Melchnau-Gondiswyl	" 3,500
4) Melchnau-Madiswyl	" 360
5) Kohrbach-Kohrbachgraben	" 1,810
6) Teuffenthal-Homberg	" 2,460
7) Tägertschi	" 435
8) Heutligen-Stalden	" 2,900
9) Worb-Hübelstug	" 1,450
10) Uebischi-Blumenstein	" 1,880
11) Kyffershäuserstug	" 2,750
12) Ursenbach-Walterswyl	" 17,390

Summe: Fr. 39,275

Einige dieser Straßen sind ausgeführt, andere wurden nicht in Angriff genommen und wieder andere vertheilten sich auf mehrere Jahre.

Die Herstellungsbauten an Straßen, Brücken u., infolge Wasserschadens verlangten bis jetzt folgende Ausgaben:

1851	Fr. 108,900
1852	" 183,358
1853	" 90,986
1854	" 25,946

Im Ganzen: Fr. 409,190

wobei zu bemerken ist, daß noch viele Herstellungsbauten zu vollenden sind.

Das Gesamtausgeben für Straßenneubauten — die Beiträge an Straßen IV. Classe inbegriffen — beträgt in den Jahren 1850, 1851, 1852 und 1853 im Ganzen Fr. 2,212,580.

Seitdem im Jahr 1834 der Staat den Unterhalt sämtlicher Straßen I., II. und III. Classe ausschließlich übernahm, bildet derselbe eine der Hauptaufgaben der Bauverwaltung. Der Natur der Sache nach bietet dieselbe wenig Veränderungen dar. Nur zwei Fragen lassen sich daher in Bezug auf sie aufwerfen: Wie war der Unterhalt der Straßen besorgt und was kostete derselbe? Ueber den ersten Punkt ist hier nicht einzugehen, die beste Antwort liegt im Zustand der Straßen; bemerkt wird bloß, daß am Schluß der vorigen Verwaltung der Staat 310 Stunden Straßen I., II. und III. Classe zu unterhalten hatte, wozu seit 1850 noch 15 hinzugekommen sind, so daß die Gesammtlänge aller dem Staate obliegenden Straßen gegenwärtig 325 Stunden beträgt. Auch über die Frage der Kosten läßt sich nicht viel sagen. Im Ganzen ist der Aufwand für den Straßenunterhalt stets ungefähr der gleiche. Nur zufällige Umstände, wie die Witterung, besonders in den Wintermonaten u. dgl. können darauf mehr oder weniger Einfluß üben.

Die Kosten des Straßenunterhaltes betragen:

1846	Fr. 360,860
1847	„ 340,840
1848	„ 287,825
1849	„ 289,710
Durchschnittlich	Fr. 319,810

Unter der seitherigen Verwaltung:

1850	Fr. 298,626
1851	„ 295,333
1852	„ 302,468
1853	„ 302,261
Durchschnittlich	Fr. 299,672

3. Im Wasserbau fehlte es der Baudirektion ebenfalls nicht an Arbeit.

Schon 1834 hatte der Große Rath die Tieferlegung des Brienersee's grundsätzlich beschlossen; das Jahr 1853 brachte die Ausführung. Nach gründlicher Prüfung der Verhältnisse beschloß der Große Rath am 11. März 1853, um die Tieferlegung des Seespiegels mit den Interessen der zahlreichen Radwerke in Unterseen und Narmühle in Einklang zu bringen, den Bau kostbarer Schleußenwerke in Unterseen und noch im gleichen Jahr wurde die Arbeit begonnen, so daß zur Stunde das Schleußenwerk in der kleinen Aare vollendet ist. Eine noch bedeutendere Wasserbaute wurde 1853 zu Ende geführt, die Korrektur der Aare zwischen Schützenfahr und Elfenau, welche schon 1825 in der Meinung unternommen, daß sie in wenigen Jahren ausgeführt werden solle, während 30 Jahren wie ein Berg auf den Baubehörden lastete und in dieser Zeit nicht weniger als Fr. 1,200,000 an Staats- und circa Fr. 150,000 an Gemeindebeiträgen aufzehrte. Die ausgeführten regelmäßigen Uferbauten können demnach — den Bestimmungen des ursprünglichen Großrathsbeschlusses gemäß — den Schwellenpflichtigen übergeben werden, wofür ein Dekret wirklich entworfen ist.

Auch die wichtige Angelegenheit der Entsumpfung des Seelandes beschäftigte anhaltend die Baudirektion. Dieselbe hatte lange Jahre in den Händen der sogenannten Vorbereitungs-gesellschaft, dann einer Kommission der fünf beteiligten Kantone gelegen. Erst im Frühling 1853 erstattete diese Kommission ihren Schlußbericht und überließ dann die weitere Sorge dem Kanton Bern. Die Frucht der bisherigen Arbeiten war eine Masse von Plänen und Akten und die Baudirektion säumte nicht, diese Pläne und Berechnungen der Prüfung zu unterwerfen; allein sie erkannte bald, daß das Dringendste in der Sache die Sorge sei, daß nicht, bis es zur Ausführung irgend eines der großartigen Pläne komme, die ganze Gegend zu Grunde gehe. In frühern Zeiten hatten von Zeit zu Zeit Räumungen des Zihlbettes, wenn auch nicht immer an der rechten Stelle, stattgefunden, seit 20 Jahren war dieses Auskunftsmittel gänzlich vernachlässigt worden. Die

Baudirektion kam darauf zurück. Im Winter 1853 wurden sowohl bei Brugg, als bei dem sogenannten Pfeidwalde Baggerungen unternommen, zu welchem Zwecke, außer drei Baggerrechen mit Zugmaschinen, eine kostbare größere Baggermaschine angeschafft wurde und alles läßt hoffen, daß es auf diesem Wege gelingen werde, mit verhältnißmäßig geringen Kosten den dringendsten Uebelständen abzuhelfen.

Ein erst Ende Februar 1854 eingelangtes Conzessionsgesuch für die Correktion der Aare von Narberg bis Büren wird die folgende Verwaltung zu erledigen haben.

Das Gleiche gilt von folgenden Entwürfen zu neuen Gesetzen, welche vollständig ausgearbeitet zurückgelassen werden:

- 1) Der bereits erwähnte über die künftige Unterhaltung der Aarschwellen zwischen dem Schützenfahr und Elfenau.
- 2) Gesetz über die Regulirung der Schwellen- und Damm-Pflicht von Narberg und Nidau bis an die Kantonsgränze von Solothurn.
- 3) Gesetz über die allgemeine Wasserbaupolizei.
- 4) Gesetz über Parzellarvermessung des Innuationsgebietes im Seeland und Katastrirung der Amtsbezirke Narberg, Büren, Erlach und Nidau (einmal berathen).
- 5) Nicht bloß vorbereitet, sondern vollständig vom Regierungsrathe und vom Großen Rathe durchberathen wurde über dieß, als Ersatz des im Jahr 1847 leichtsinnig aufgehobenen IV. Theils der sogenannten Administrativ-Prozeßform, ein auf 1. Mai in Kraft tretendes neues Gesetz über das Verfahren in Streitigkeiten über öffentliche Leistungen, das, wenn auch nicht bloß auf die Bauverwaltung berechnet, doch vorzüglich für sie eine Wohlthat sein wird, indem in dieser Hinsicht in den letzten Jahren die bedenklichste Unordnung herrschte.

Die Gesamtkosten der Bauverwaltung betragen :

1850	. . . . .	Fr.	723,777.	25
1851	. . . . .	"	966,094.	88
1852	. . . . .	"	867,438.	97
1853	. . . . .	"	828,599.	68
			<hr/>		
Total :			Fr.	3,385,910.	78

V.

Erziehungsdirektion.

Es war beim Antritt der gegenwärtigen Verwaltung eine ebenso laute als allgemeine Klage, daß ein bedeutender Theil der Lehrer, besonders in den Volksschulen, ihre wahre Aufgabe verkenne und die Bildung des heranwachsenden Geschlechts in einem Sinne betreibe, welcher sich mit den Grundsätzen einer christlichen Erziehung und mit unsern kirchlichen und bürgerlichen Einrichtungen nicht vertrage. Es war daher Hauptaufgabe der Erziehungsdirektion wie der Regierung überhaupt, das Schulwesen auf eine bessere, seinem Zwecke und den Bedürfnissen des Bernervolkes angemessenere Bahn zu lenken.

Zwei Umstände besonders hatten jene falsche Richtung herbeigeführt :

Die Bildung der Lehrer in den Seminarien gieng von überspannten Ansichten aus. Anstatt denselben eine ernste,