

# Zum Obrigkeitlichen Bauwesen auf dem Land

Objektyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde**

Band (Jahr): **36 (1974)**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

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

## II. ZUM OBRIGKEITLICHEN BAUWESEN AUF DEM LAND

### 1. Das Hochbauwesen

Die ausgedehnte Bautätigkeit der bernischen Obrigkeit schuf die bekanntesten Zeugnisse einer Epoche, die nachmals oft etwas wehmütig «Berns Goldenes Zeitalter» genannt wurde. Die Auswirkungen davon sind auch in den Untertanengebieten zu spüren, obwohl sich die gnädigen Herren hier viel stärker zurückhielten als im städtischen Bereich. Diese Zurückhaltung ist sicher auch begründet in den verwickelten Beziehungen, welche die bernische Obrigkeit mit ihren Untertanen zu dem eigenartigen Staatswesen verbanden, welches das Bern des 18. Jahrhunderts darstellt. Die Regierung nahm einen kontinuierlichen Einfluß auf die Bautätigkeit draußen im Land nur dort, wo sie der staatlichen Verwaltungspraxis in irgendeiner Weise dienlich war. Dazu gehörten Bauten wie Amtssitze, Pfrundhäuser, Kornhäuser, militärische Bauten, Straßen- und Wasserbauten. An die Kirchenbauten wurden dem Herkommen entsprechende, aber nirgends gesetzlich fixierte Beiträge ausgerichtet, denn die Kirche war eine der starken Klammern, die Stadt und Land zu einer Einheit banden. Allgemeine Bauvorschriften, wie sie in der Stadt galten, fehlen aber gänzlich<sup>103</sup>.

Daneben richtete die Obrigkeit von Fall zu Fall Zuschüsse an größere Bauunternehmungen auf dem Land aus, soweit diese dem Wohl der Untertanen förderlich sein konnten. Voraussetzung für den Beitrag war ein begründetes Gesuch der betreffenden Gemeinde, gewährt wurde er aus landesväterlicher Gnade, die die Sorge für das Wohl der Untertanen mit haushälterischer Finanzpolitik zu vereinen hatte.

Da die Finanzierung von staatlichen Bauten auf dem Land in erster Linie nach administrativen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgte, steht hier die Vennerkammer als maßgebende Behörde im Vordergrund. Die drastischen Kompetenzbeschränkungen im finanziellen Bereich durch Rät und Burger am Ende des 17. Jahrhunderts nahmen ihr zwar die Möglichkeit, eigenmächtig vorzugehen und wiesen Projekte, die 100 Kronen überstiegen, vor Rät und Burger<sup>104</sup>. Daran hielt «der höchste Gewalt» bis ans Ende des Ancien régime fest, wobei das Baureglement von 1778 die Vorschrift in der Weise präziserte, daß Bauten, deren Kosten 100 Kronen überstiegen, vor Schultheiß und Rat und solche, die mehr als 100 Taler kosteten, vor die Zweihundert zu weisen waren<sup>105</sup>.

Die Bedeutung der Vennerkammer für das obrigkeitliche Bauwesen auf dem Land zeigt sich aber vor allem darin, daß alle Projekte durch ihre Hand gingen und in ihrer Mitte bis zum Entscheid von Rät und Burgern vorbereitet wurden. Anregungen und Änderungsvorschläge beziehungsweise -befehle gingen ebenfalls von Rät und Burgern an sie zurück.

«Ob sich die Obrigkeit auch sträubte, zu Stadt und Land mußte sie immer mehr die Sachverständigkeit in Dauerdienst nehmen<sup>106</sup>.» Deshalb erscheinen analog zum städtischen Bauwesen Zwischeninstanzen wie die neugebildete Zollkammer, die Kornkammer usw., die der überlasteten Vennerkammer einen Teil der Verwaltungsarbeit abnahmen, ihr jedoch zum Beispiel in Bausachen weiterhin unterstanden. Sie prüften die Projekte und beaufsichtigten die Arbeiten, auf ihre Gutachten, die in den entsprechenden Manualen niedergelegt sind, konnte sich die Vennerkammer beim Vortrag vor den Räten stützen. Dieses System setzte sich zunächst

vor allem beim Straßen- und Wasserbau durch, später dann auch beim Hochbauwesen. Rät und Burger entlasteten die Vennerkammer in diesem Bereich am 26. November 1759 durch die Bestellung einer dreiköpfigen ständigen *Baukommission* aus Rät und Burgern, die mit einer Instruktion versehen wurde<sup>107</sup>. Ihre Aufgabe bestand darin, bei Bau- und Reparationsprojekten, die die Kompetenz der Vennerkammer überstiegen, Devis und Pläne zu prüfen und zu berechnen, mit der Vennerkammer zu besprechen und bei der Abfassung von Gutachten zu assistieren, wobei ihre Mitglieder gleich denen der Vennerkammer Sitz und Stimme haben sollten. Im besonderen beaufsichtigten sie einen in Ausführung begriffenen Bau, inspizierten fertiggestellte Gebäude und berichteten darüber. Auf Anfrage eines Bauherrn vom Rat sind sie ermächtigt, auch dem Bauamt in gleicher Weise beizustehen für das städtische Bauwesen, was allerdings nach den einschlägigen Akten recht selten geschah. An die Baukommittierten richtete die Regierung auch die Vorschüsse aus, die bisher über die Landvögte gingen, doch kam man 1778 wieder davon ab, um den Amtmann nicht zu übergehen und alle Ausgaben in den Amtsrechnungen beisammen zu haben<sup>108</sup>. Im gleichen Jahr reduzierte man die Baukommission auf zwei Mitglieder und ermahnte sie, «kollegialiter» zu amtieren.

Für das gesamte obrigkeitliche Bauwesen auf dem Land bildeten natürlich *die Amtleute* die Schlüsselstelle. Sie waren in allen Verwaltungsfragen der verlängerte Arm der Regierung im Untertanengebiet. Gesuche von Gemeinden an die gnädigen Herren in Bern um einen Beitrag an Bauten von öffentlichem Interesse gingen durch ihre Hand, wurden meist sogar von ihrem Schreiber verfaßt und mit einer Empfehlung des Amtmanns versehen. Er zahlte dann auch den bewilligten Beitrag aus und führte ihn in seiner Rechnung. Über seine Empfehlung bekam die Gemeinde wohl auch einen tüchtigen Bauleiter, und er kontrollierte persönlich oder durch seinen Stellvertreter den Gang der Arbeiten. Weiter hatte er für den Unterhalt seines Amtssitzes und weiterer der staatlichen Aufsicht unterstehender Gebäude zu sorgen. Bei ersterem gerieten zuweilen landvögtliche Repräsentations- und Komfortansprüche in Konflikt mit der obrigkeitlichen Sparsamkeit. Deshalb setzten Rät und Burger 1687 fest, den Amtleuten nur noch Reparaturen in der Höhe von maximal 50 Pfund zu gewähren<sup>109</sup>. Ausbesserungen bis 100 Kronen hatten sie an Schultheiß und Rat zu melden und deren Befehl abzuwarten<sup>110</sup>. Die Notwendigkeit von Reparaturen wurde durch die «visitatores» der Kornhäuser, die Werkmeister «oder andere gutfindende weg» festgestellt, ab 1759 übernahm dies dann die ständige Baukommission. Offenbar befanden sich Rät und Burger in einem ständigen Kampf mit ihren Amtleuten, die durch allerlei Schliche dabei etwas mehr herauszuschinden wußten, wie verschiedene Verordnungen durch das ganze Jahrhundert erahnen lassen. So durfte seit 1745 ein neugewählter Amtmann kostspielige Reparaturen erst der Obrigkeit anmelden, wenn seine erste Amtsrechnung vor der Vennerkammer passiert hatte. Allfällige Ansuchen um Erlaubnis zu solchen Reparaturen mußten mit gleichfarbigen Ballotten von Meinen Gnädigen Herren und Oberen «als eine Gnadensach» beschlossen werden<sup>111</sup>. Ab 1752 erhielten sie auch keine Vorschüsse mehr auf Reparaturen, und zwei Jahre später wird verordnet, keinem Amtmann in dessen letztem Jahr namhafte Reparaturen zu bewilligen außer den unumgänglichen, um inskünftig zu verhindern, daß neugewählte Amtleute bei ihrem Vorgänger noch schnell Reparaturen anmeldeten, auf die sie sonst ein Jahr warten mußten<sup>112</sup>!

Verschiedene Bauordnungen regelten die Ausführung obrigkeitlicher Gebäude auch auf dem Land. Die Vennerkammer unterbreitete 1745 Rät und Burgern Vorschläge, wie man in Bausachen zukünftig mit mehr Ökonomie vorgehen könne. Der entsprechende Beschluß des Großen Rates bestätigte vorangegangene Bauordnungen und verfügte, daß nach Fertigstellung eines Gebäudes ein Drittel der Baukosten zurückbehalten werde, bis es inspiziert worden sei, wobei der Werkmeister allfällige Verbesserungen auf eigene Kosten vorzunehmen habe<sup>113</sup>. Ferner wurde darin verordnet, nach der Ausschreibung eines Bauprojektes ein Jahr verstreichen zu lassen, damit das Holz beizeiten und in rechter Dürre angeschafft werden könne und um zu erfahren, ob nicht jemand bei gleicher Qualität billiger arbeite. Pro Handwerk durfte nur ein Meister arbeiten, der seinen Auftrag auch nicht teilweise weiterverdingen konnte<sup>114</sup>. Vennerkammer, Bauamt und Baukommittierte wurden ausdrücklich eingeladen, Vorschläge zur Verbesserung der Bauverwaltung vorzulegen<sup>115</sup>.

Die staatlichen Ausgaben für Gebäude betragen um 1710 noch knapp 20 000 Pfund jährlich, stiegen aber bis zum Ende des Jahrhunderts auf über 320 000 Pfund im Jahr. Immer wieder zog die Regierung die einträgliche Salzkasse zur Finanzierung von Bauvorhaben heran: «Die Salzbutte war die Wohltäterin des Staatshaushaltes<sup>116</sup>.»

## 2. Der Straßenbau

Da über das bernische Straßenwesen bereits eine Untersuchung vorliegt<sup>117</sup>, soll hier nur das für das Verständnis der bernischen Straßenverwaltung Notwendige dargestellt werden<sup>118</sup>. Jahrhundertlang geschah in Bern recht wenig zum Bau oder zur Pflege der Straßen. «Es war in erster Linie Aufgabe der Gemeinden, für den Unterhalt der Straßen in ihrem Bezirk zu sorgen. Diese Pflicht leitete sich her von der römischen Rechtsregel, daß derjenige zum Bau der Straße beizutragen habe, der sie gewöhnlich benützt und braucht, also der Anstößer. Man nannte das die ‚collatio viae‘<sup>119</sup>.» Die Obrigkeit führte dabei eine gewisse Aufsicht durch ihre Amtleute. Um die Wende zum 16. Jahrhundert erfolgte die Anstellung von Wegmeistern, deren Aufgaben aber kaum mehr als das Zurückschneiden der in den Weg ragende Äste umfaßten. Ein Mandat von 1614 nennt immerhin einen Generalprofosen zur Aufsicht über die Straßen von Deutsch- und Welschbern<sup>120</sup>. Erst in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts kamen Neuerungen in Gang mit einer Ordnung zur Verbesserung der Straßen um die Stadt herum von 1666<sup>121</sup>. Darin wurden vier ordentliche Inspektoren genannt. Die Oberaufsicht führte der Bauherr vom Rat<sup>122</sup>. Mit dem Befehl an die Herren Inspektoren «untenaus», zwei Straßen über das Breitfeld zu führen, und zwar breite und gründlich gebaute, beginnt eine neue Periode im bernischen Straßenbauwesen. Der neue Ton wird hörbar in der Verordnung über die Straße in der Riedern vom Jahre 1686, in welcher Schultheiß und Rat die Gemeinden und deren Aufgaben genau bezeichneten und dem Bauherrn vom Rat unterstellten, der auch alle Frühjahr den Wegmeister bestimmte<sup>123</sup>. Weitere Verordnungen, so die Einsetzung eines «grand voieur» im Amt Lausanne zeugen vom Bestreben der Obrigkeit, dem darniederliegenden Straßenwesen aufzuhelfen. Rücksicht auf den lebhaft gewordenen Transitverkehr, Sorge um Erhaltung und Steigerung der Zölle als bedeutender Einnahmequelle des Staates, die Forderungen

der Postpächter mögen die Gründe für eine Intensivierung des Straßenbaus gewesen sein, der jedoch noch um 1700 recht zögernd betrieben wurde. Noch liegt die Verantwortung primär bei den Gemeinden, denen die Vennerkammer etwa Zuschüsse ausrichten läßt.

Den Schritt zu einer umfassenden Straßenkonzeption tat die Obrigkeit erst in den vierziger Jahren des 18. Jahrhunderts; administrative Neuerungen lassen schon etwas früher planmäßiges Vorgehen erkennen. 1718 wird die Zollkammer zur eigentlichen Straßenbaubehörde ernannt und Ende Dezember 1727 von Schultheiß und Rat mit der Inspektion aller Straßen, an denen Zollstätten sind, und mit deren Instandhaltung betraut. Die Straßen im Stadtbezirk wollen Meine Gnädigen Herren allein besorgen, das heißt sie sind ganz der Pflege durch das Bauamt anheimgestellt<sup>124</sup>. Die Straßen außerhalb des Stadtbezirks, aber innerhalb des Stadtgerichtes besorgen die Anstößergemeinden, der Bauherr vom Rat soll darüber die Oberaufsicht haben<sup>125</sup>. Dies leuchtet ein, denn die zum Bauamt gehenden Fuhrgänge gingen ja über diese Straßen. Der Bauherr vom Rat ordnet die Anteile der einzelnen Gemeinden, welche über ihn um eine Beisteuer an Wein und Brot, die traditionelle Verköstigung der Arbeiter im Gemeinwerk, einkommen können. Im März 1765 wird dann das Bauamt von dieser Aufgabe befreit, und die Pflege der Straßen um die Stadt herum wird der «Obsorg» der deutschen Zollkammer unterstellt. Sie bleibt aber mit dem Bauherrn vom Rat in Kontakt und erhält zwei Ehrenglieder beigeordnet, den jeweiligen Geleitherrn und den Zollherrn des Kaufhauses<sup>126</sup>. Weites Ansehen erwarb sich Bern durch den Bau von modernen Transitstraßen. Den Anfang machte es 1706–1711 mit der zeitgemäßen Erneuerung der Straße Bern–Kirchberg–Murgenthal–Lenzburg, ein auch angesichts der politischen Lage verständliches Unternehmen. Es lag im Interesse der Obrigkeit, den Verkehr durch den heutigen Kanton Aargau ganz durch bernisches Gebiet zu ziehen, und weitere Neubauten waren geplant. Der Straßenabschnitt von Brugg bis Aarwangen und von Büren bis Aarberg wurde der Aufsicht eines Generalaufsehers (Hans Periger von Oftringen) unterstellt. Er erhielt eine genaue Instruktion, die ihn zu vierteljährlicher Kontrolle und Berichterstattung an die Zollkammer verpflichtete. Er hatte der Zollkammer seinen Eid abzulegen. Kleinere Reparaturen durfte er selbst anordnen, saumselige Gemeinden meldete er dem Landvogt. Interessanterweise bezeichnete eine Instruktion von Schultheiß und Rat aus dem Jahre 1716 den Bauherrn Rodt als Oberinspektor über die Straße von Kirchberg bis Aarberg, doch ist dies einer der relativ wenigen Fälle, bei denen Bauamtsangehörige an Straßenbauten außerhalb der Stadt und ihrer nähern Umgebung mitwirkten.

Zusätzlich organisierte die Regierung eine permanente Aufsicht durch Inspektoren an den Zollstätten, welche allfällige Klagen von Fuhrleuten über Mängel an den Straßen an die Zollkammer meldeten. Die Verbesserungsarbeiten blieben den Gemeinden.

Einen Markstein in der Geschichte des bernischen Straßenwesens bildet *das Memorial Friedrich Gabriel Zehenders*, das 1740 der Obrigkeit vorgelegt wurde. Zehender, Sohn eines obrigkeitlichen Wegmeisters, hatte in achtjährigem Auslandsaufenthalt sich mit den neuesten Techniken des Straßenbaus vertraut gemacht und war 1730 nach seines Vaters Tod zum Inspektor der Straßen obenaus in einem Umkreis von vier Stunden ernannt worden. Als führender bernischer Straßenbauexperte legte er der Obrigkeit in seinem Memorial ausführlich dar, welche wirt-

schaftlichen und militärischen Vorteile ein modernes Straßenwesen mit sich brächte. Dabei sparte er auch nicht mit klug eingeflochtenen Appellen an das Prestige der gnädigen Herren. Er gab den Straßen, die zur Hauptstadt führten, die Priorität und erläuterte der Regierung, wie er sich die Verwirklichung seiner Ideen vorstellte: Einsetzung einer Straßenkommission, von Inspektoren, Anlegung eines großzügigen Fonds und Erlaß einer Straßenordnung. Zehender hatte Erfolg. Rät und Burger beauftragten die deutsche und welsche Zollkammer im August 1740, die Vorschläge Zehenders zu einem Gutachten zu verarbeiten<sup>127</sup>. Dieses Gutachten lag der Obrigkeit im Februar 1742 vor, wurde von ihr genehmigt und dem «Decret, wie die Landstraßen zu reparieren» vom 2. Mai 1742 zugrunde gelegt<sup>128</sup>. Die erstaunlich kurze Zeitspanne, in der sich die Regierung die Anregungen Zehenders zu eigen gemacht hatte, zeigt, daß seine Gedanken den Boden, auf dem sie zur Ausführung reifen konnten, bereits vorbereitet fanden. Interessant ist die Motivierung, die Rät und Burger an den Beginn der Verordnung stellten: das Projekt diene der Arbeitsbeschaffung und wehre der Armut!

Rät und Burger verfügten planmäßiges Vorgehen, wobei 15 bis 20 Jahre veranschlagt wurden. Probeweise wurden auf sechs Jahre 6000 Taler jährlich bewilligt, daneben sollten aber die Untertanen das Ihre dazu beitragen: die Landbesitzer durch entschädigte Landabtretungen, die Gemeinden durch Tagwen, Führungen oder Geldbeiträge. Rät und Burger behielten sich Beschlüsse über neu zu errichtende Straßen vor, ermächtigten aber die Zollkammer, Erweiterungen nach Notwendigkeit selbst zu bestimmen, Entschädigungen zu bezahlen, von den Gemeinden Beiträge statt Führungen zu erheben, und verliehen ihr die letztinstanzliche Judikatur bei Streitigkeiten. Der Große Rat schützte ihre Entscheide.

Zur Verteilung der Lasten schreibt Baumann: «Alle die vielen Straßenmeliorationen im weiten bernischen Staatsgebiet, im Emmental, gegen das Oberland, im Seeland, im welschen Gebiet, sie alle werden wohl von der Zollkammer als der von der Regierung autorisierten Straßenbehörde beaufsichtigt, durch ihre Kommittierten inspiziert, vielleicht erhalten sie auch wie die Straße durch das Gürbetal dem Belpberg entlang etwa einen Zuschuß aus der Zollkammer, aber ihre Verbesserung ist doch in der Hauptsache Aufgabe und Pflicht der durch sie im Verkehr geförderten Gemeinden. Das obrigkeitliche Geld sollte nur den dem Transitverkehr dienenden Straßen zugute kommen<sup>129</sup>.»

Trotz der gemessen an den Zolleinnahmen von etwa 118 000 Kronen jährlich recht bescheidenen Zuwendungen vermochte Bern in 30 Jahren ein für die damalige Zeit ausgezeichnetes Straßennetz zu erstellen, indem es die staatliche Wirksamkeit durch administrative Zentralisation in diesem bedeutenden Bereich entscheidend verstärkte.

Das Straßenreglement von 1744 schuf die gesetzlichen Voraussetzungen, die dem eben begonnenen Werk Dauer verleihen sollten. Wesentlich war dabei der Übergang vom Flicker zur planmäßigen und nach technischen Regeln durchgeführten Neukonstruktion ganzer Straßen<sup>130</sup>. Die wirtschaftliche Bedeutung der neuen Straßen wurde bald allgemein erkannt, was oft erbitterte Kämpfe einzelner Orte um die Linienführung einer neuen Straße heraufbeschwor. Bei diesen Streitigkeiten war natürlich die Zollkammer überfordert, weshalb der Rat und die Zweihundert in starkem Maß Einfluß auf die Planung nehmen mußten, ging es doch um brisante politische Auseinandersetzungen gerade mit den größeren Landstädten. An ober-

ster Stelle bei den Erwägungen standen für die Regierung die Aspekte der Wirtschaftlichkeit, vor denen oft die Ansprüche auch größerer Ortschaften zurückgestellt werden mußten, was erst nach langer, gründlicher Prüfung der Probleme geschah. Gelegentlich kam es vor, daß einzelne Abschnitte eines Straßenzuges vollendet waren, während über ihre Fortsetzung noch ein eifriger Austausch von Gutachten und Gegengutachten im Gange war, wie die Baugeschichte der Aargaustraße zeigt.

Wir erwähnten, daß Rät und Burger alle sechs Jahre den Kredit für den Straßenbau sprechen mußten. 1758 verfügten sie, daß künftig die 6000 Taler zu zwei Dritteln für den deutschen Landesteil und zu einem Drittel für den welschen einzusetzen seien. Als der größte Teil der Straßen im deutschen Teil zu Ende geführt war, änderte man die Verteilung auf je 2500 Taler und bestimmte die restlichen tausend für Unvorhergesehenes.

Wie ging man bei der Aufgabenteilung vor? Ad hoc von der Zollkammer bestellte Kommittierte nahmen den Augenschein an Ort und Stelle vor und begutachteten die Probleme der Linienführung für die Zollkammer; oft waren es sogar die Direktoren, das heißt die Mitglieder der Zollkammer selbst, die nach Inangriffnahme der Arbeiten an Ort und Stelle reisten. Die ständige Aufsicht über die Arbeiten an Ort und Stelle besorgten die Inspektoren, die leitenden Techniker, welche von der Obrigkeit bezahlt wurden und jährlich über die Arbeiten abzurechnen hatten. So entscheidend sie als Fachleute für das Gelingen des Werks waren, waren sie doch nicht unersetzlich. Dies mußte der Inspektor der Solothurnstraße, Herren, erfahren, der sich selbst offenbar etwas großzügig in den Abrechnungen berücksichtigt und etliche Arbeiter zuviel eingestellt hatte. Da die Leitung dieses Straßenbaus auch anderwärts eingesetzt und deshalb oft abwesend war, scheint nur der Pfarrer von Jegenstorf, Stanz, eine geregelte Aufsicht geführt zu haben. Er legte die Abrechnungen vor und wurde am Ende für seinen Einsatz belohnt. Hervorragende Vertreter ihres Berufs wie Anthony Römer dagegen wurden zusätzlich mit Gratifikationen belohnt.

Ihnen unterstellt waren die ebenfalls staatlich besoldeten Werkplatzaufseher, die Fuhrleute und die Tagwener, die Arbeiter mit Pickel und Schaufel.

Waren Verhandlungen mit anderen Kantonen über die Führung einer Straße nötig, setzte die Zollkammer eine Kommission ein. In derjenigen für die Straße via Neuenegg–Murten, die mit Freiburg verhandeln mußte, saß auch der bekannte Ingenieur Mirani, Erbauer des Aargauerstaldens, der 1771 von Rät und Burgern zum «inspecteur des ponts, chaussées et digues de l'état» mit einem jährlichen Wartegeld von 1200 Franken (= 480 Kronen) und 8 Franken Taggeld ernannt wurde. Bei dieser Straße, die 1775 endlich nach über fünfundzwanzigjähriger Bauzeit übergeben werden konnte, mag der obrigkeitliche Voranschlag für die Strecke Bümpliz–Neuenegg interessieren, der den drei Gemeinden 2828 Klafter Wegstrecke und eine Kostenbeteiligung von 11 724 Kronen 8 Batzen 8 Kreuzer auferlegte, während die Stadt 5723 Kronen 17 Batzen und 514 Klafter Straße durch den Forst übernahm.

Die Vorsorge der Obrigkeit endete aber nicht mit der Vollendung eines Straßenbaus, sondern ging weiter mit Maßnahmen zum Unterhalt der Straßen. Ein fertiggestelltes Straßenstück wurde den Anstößergemeinden übergeben. Die Amtleute wiesen ihnen genau ihre Bezirke zu und mahnten sie an ihre Pflichten. Säumige Gemeinden erreichte die Obrigkeit auch durch von der Kanzel verlesene Mandate.

Zehenders Forderung nach Erlass eines Straßenreglementes wurde, wie erwähnt, 1744 erfüllt. Es erschien in der «Hoch-Oberkeitlichen Druckerey» in deutscher und französischer Sprache<sup>131</sup> und erließ technische Vorschriften zum Unterhalt der Straßen. Über jeden einer Gemeinde zugewiesenen Bezirk setzte man einen Gemeindegemeister, der fleißig die Strecke abschreiten mußte und Ausbesserungen selbst vornahm oder weitermeldete. Die Zollkammer als oberste Straßenbehörde bestrafte Nachlässige und kassierte einen Drittel der Bußen, während die beiden andern Drittel zu gleichen Teilen dem «Verleyder» und dem Landvogt zufielen. Postillone und Fuhrleute waren verpflichtet, Schäden weiterzumelden. Auch sie wurden durch ständig verschärfte Vorschriften über Maximalladung und Bespannung zu vermehrter Sorgfalt angehalten. Ein Tarifsysteem für Lizenzgelder bei Überlast wurde ebenfalls eingeführt, wobei 1790 ein Verzeichnis der Straßen erstellt wurde, die Überlasten (gegen entsprechende Gebühr!) ertrugen<sup>132</sup>. Die Zollkammer bestimmte schließlich, welche Dorf- und Landstraßen von geringerer Wichtigkeit durch die Amtleute zu beaufsichtigen waren<sup>133</sup>.

### *3. Zum Wasserbauwesen*

Da das bernische Wasserbauwesen noch keine der Studie von G. Baumann über das Straßenwesen vergleichbare Gesamtdarstellung gefunden hat, erheben die in diesem Abschnitt geäußerten Gedanken nicht Anspruch auf eine Vollständigkeit, die erst nach eingehenderem Studium des umfangreichen Aktenmaterials, als es im Rahmen dieser Arbeit möglich ist, gewonnen werden kann. Immerhin lassen die im 9. Band der «Rechtsquellen der Stadt Bern» in Abschnitt Q («Stromregal») übersichtlich zusammengestellten Quellen und obrigkeitlichen Verordnungen, die Darstellung des Kanderdurchstichs von Georges Grosjean im «Jahrbuch vom Thuner- und Brienersee 1962» und Stichproben aus den im Staatsarchiv zur Verfügung stehenden Aktenbänden einige Schlüsse hinsichtlich der Struktur des obrigkeitlichen Wasserbauwesens zu.

Da die zur Schifffahrt geeigneten Flüsse als Reichsstraßen galten, die dem König zustanden, und der von ihnen beanspruchte Raum Reichsgrund war, leitete Bern daraus ein Stromregal ab, dessen Verpflichtungen es auch aus wirtschaftlichen Gründen nachkommen mußte. Diese waren zwar im 18. Jahrhundert längst nicht so zwingend wie für den Straßenbau und bestanden vor allem in Zeiten, in denen der Transport von Waren über die Landstraßen sehr beschwerlich war. In diesen Zeiten vor der Reorganisation des gesamten Straßenwesens aber war die obrigkeitliche Bautätigkeit im Untertanengebiet aus verschiedenen Gründen viel schwächer als im 18. Jahrhundert, in welchem der Straßenbau eindeutig die Priorität besaß. Dies mußte sich natürlich auch auf die Organisation der Wasserbauverwaltung auswirken, die viel weniger straff strukturiert war als diejenige des Straßenwesens im 18. Jahrhundert. Wir weisen hier nur auf das Fehlen einer umfassenden Konzeption, wie sie nach dem richtungweisenden Memorial Zehenders für den Straßenbau bestand, einer speziellen, übergeordneten Behörde in der Art der Zollkammer und eines dem Straßenreglement von 1744 entsprechenden Wasserreglementes hin.

Wie in Kapitel I gezeigt wurde, unterstanden die städtischen Wasserwerke und Schwellen der Regie des Bauamtes. Wasserbauten auf dem Land waren zumeist



ebenfalls Schwellenbauten, an denen das Bauamt mehr als sonst im Untertanengebiet Anteil hatte.

Größere Erwartungen setzte Bern in das gegen die Mitte des 17. Jahrhunderts ausgeführte Projekt des Aarberger Kanals, welches Rät und Burger einer Spezialkommission anvertraut hatten. Diesem Werk war allerdings kein langer Erfolg beschieden, denn der Widerstand verschiedener Gemeinden und wohl auch mangelnde technische Möglichkeiten ließen die Bestrebungen der Obrigkeit, ihn als Hauptverkehrsweg attraktiv zu machen, bald erlahmen. Der Wasserverkehr bevorzugte den Weg über die Zihl<sup>134</sup>.

Mehr Erfolg, wenn auch nicht die ungeteilte Zustimmung der Zeitgenossen, hatte ein zweites großes Wasserbauprojekt, die Umleitung der Kander in den Thunersee zu Beginn des 18. Jahrhunderts. Die Initiative des damaligen Schloßherrn zu Amoldingen, Samuel Bodmer, und der von häufigen Hochwassern bedrohten umliegenden Gemeinden bewogen Rät und Burger zu dem für damalige Verhältnisse unerhörten Wagnis. Verschiedene ad hoc bestellte Kommissionen führten die Vorarbeiten bis zum Beschluß vom 11. Februar 1711, den Durchstich zu wagen. Ein aus zwei Räten und zwei Burgern gebildetes Kanderdirektorium übernahm die administrative Leitung der Arbeiten und Samuel Bodmer die technische Leitung an Ort und Stelle. Wesentlich zum Gelingen trug auch die Mitarbeit von Fachleuten wie dem italienischen Ingenieur Morettini, Werkmeister Dünz, Hauptmann Emanuel Gross und Architekt Samuel Jenner bei. Villmerger Krieg und Widerstand der von Überschwemmungen bedrohten Thunerseegemeinden verzögerten die Beendigung des Werkes bis 1726 (Auflösung des Direktoriums). Eine Entschädigungskommission mußte bestellt werden, um die Ansprüche der vom Hochwasser heimgesuchten Gemeinden am untern Thunersee zu behandeln. Die durch das Ansteigen des Seespiegels verursachten Probleme hätte allein eine Kanalisierung der Aare zwischen Thun und Uttigen endgültig lösen können. Wohl sah die Planung dies vor, doch das Projekt gelangte im 18. Jahrhundert nicht mehr zur Ausführung. Es allein hätte wohl dem riesigen Unternehmen eine dem Straßenbau entsprechende allgemeine Würdigung beschert<sup>135</sup>. Im übrigen erließen Schultheiß und Rat für die Landschaft verschiedentlich Schwellenordnungen, deren Kontrolle den Landvögten oblag<sup>136</sup>. Die Vennerkammer entwarf 1715 eine Ordnung zur Räumung des Lombachs und bestellte dazu zwei Schwelli- oder Bachmeister, die mit den Gemeinden für die Instandhaltung der Mauern sorgen mußten. Offenbar lag den Gemeinden wenig daran; sie vernachlässigten das Werk, und die Obrigkeit, der ewigen Mahnungen müde, stellte 1746 die Zahlungen ein<sup>137</sup>. Diese Werke waren aber vor allem Angelegenheit der Gemeinden, und die Obrigkeit förderte sie vor allem aus landesväterlicher Sorge um das Wohl der Untertanen, ohne aber auf ihre Ausführung in der Weise zu insistieren, wie sie das beim Straßenbau tat.

Eher tangiert waren ihre Interessen dagegen bei der Aare, wo sie energischer über Schiffahrt und Schwellenbau Aufsicht führte. Hier waren Querelen mit den Gemeinden so häufig, daß sie schließlich die Vennerkammer vom erstinstanzlichen Richteramt darüber befreite und zur Schlichtung der «sich stets erneuerenden» Streitigkeiten der Gemeinden Belp und Hunziken 1781 eine *Aaredirektion* aus zwei Räten und drei Burgern bestellte<sup>138</sup>. 1787 unterstellte die Obrigkeit alle Schwellenbauten und -ausbesserungen zwischen Bern und Thun dieser Direktion und leistete

vom 8. April 1793 an jährliche Beiträge in der Höhe von 3000 Pfund an den Bau der Aareschwellen.

In den umfassenderen Zusammenhang dieses Kapitels gehört ferner das Projekt einer Trockenlegung des Großen Moores vom Jahre 1760. Dieses Werk mit seinen vielfältigen bodenrechtlichen Problemen erfordert aber eine gesonderte Darstellung, die den Rahmen der vorliegenden Arbeit sprengen müßte<sup>139</sup>.

### III. ANHANG

Hier soll anhand einiger Beispiele der administrative Ablauf bei der Errichtung verschiedener Bauten innerhalb und außerhalb der Stadt verdeutlicht werden. Die dabei sichtbaren Abweichungen vom oben skizzierten Schema sollen zeigen, daß dieses sich mit Ausnahme des Straßenwesens keineswegs aus gesetzlich fixierten Ordnungen ergibt, sondern lediglich die aus der Praxis sich herauskristallisierenden allgemeinen Zuständigkeiten schildern möchte.

#### *1. Zur städtischen Bauverwaltung*

##### a) Das Burgerspital<sup>140</sup>

Beide großen Spitalneubauten des bernischen 18. Jahrhunderts sind durch umfassende Monographien erforscht worden. Deshalb sei hier wie auch bei den übrigen Beispielen, die sich auf gute Sekundärliteratur stützen können, nur das Gerippe von Planungsverlauf und Ausführung gezeigt.

Bereits 1640 bemühten sich Vennerkammer und Bauherren um die Frage einer Zusammenlegung des Obern und Untern Spitals in einen Neubau. Gegen Ende des 17. Jahrhunderts bestand zwar Einigkeit in der Frage des Neubaus, zu welchem mit der administrativen Vereinigung der beiden Häuser zum Großen Spital 1715 und der räumlichen Zusammenlegung bis 1719 die Voraussetzungen geschaffen wurden. Die Inangriffnahme der Arbeiten wurde aber ständig verzögert durch die Uneinigkeit, die bezüglich des zukünftigen Standortes bestand. Dazu kam der damals ebenfalls nötig gewordene Neubau des Inselfspitals, dem schließlich Priorität gegeben wurde (1718–1724).

Nachdem der Große Rat 1722 als neuen Standort einen Platz beim Christoffeltor bestimmt hatte, glaubte man die Arbeiten beginnen zu können, und erste Pläne wurden eingereicht. Doch 1725 erhielt das Projekt eine neue Änderung durch den Beschluß des Rates, Spital und dazu gehörende Kirche getrennt aufzuführen. Die Kirche wurde zuerst gebaut (1726–1729, siehe Beispiel Heiliggeistkirche). Der Entscheid über die Platzfrage war weiterhin offen. 1725 kam es zur Wahl eines sieben-, später zehngliedrigen Bauausschusses, dem auch der Bauherr vom Rat angehörte. Diesem Ausschuss und der Spitaldirektion, die durch ihr Mitglied Venner von Erlach mit der Vennerkammer koordiniert war, oblagen in Zusammenarbeit mit den Werkmeistern die Vorarbeiten: Sie mußten vor allem die Bedürfnisse des geplanten Spitals eruieren und in die Planung einbeziehen, während die Vennerkammer den Auftrag erhielt, die nötigen Finanzen zu beschaffen. Verschiedene Architekten