Hochlöbl. Regierung des sow. ehrw. Cantons St. Gallen!

Auf die hohe Aufforderung vom 20ten d. M. beehre ich mich über die neue Strassen-Anlage von Gambs über Wildhaus, durch das Toggenburg und von dort über Lichtensteig und St. Gallenkirch, den Grundcharakter, die Lokalitäten, Existenzmittel, allgemeine Gesundheit, und öffentliche Anstalten des hohen Cantons Regierung folgendes zu berichten.

## Bericht.

a. Strassen-Section von Gambs bis an den Anfang des Gamsbachervorlandes, Kt. Plan Litt. A. roth a bis b.

Die Anfänge dieser Strasse Section ist unbeweisbar und gut angelegt, die Böschungen sowohl von Erde als Steinen, die Bäume gegen Sturm und Lawinen sind gut angelegt, die Wasserableitungen zum Theil noch unvollständig, die Einzelnen Brücken sind noch provisorisch, an der Ostseite aber sollte vorzüglich die Verbauung der Strasse durch Bodenbruch klar angeschlossen werden sollten.

Das Niveau ist eine der Strassen Section meist der vorliegenden Tabelle nicht allgemein zwar ringe, bei dem ersten Anblick aber zeigt sich wiewohl auch einer sehr kurzen Strecke eine Steigung von 9 $\frac{4}{10}$ procent welche sie aber allerdings in der unbenannten Strasse der Erfahrung der Strasse keine besondere Schwierigkeit in den Betrieb setzt.

Die Auffüllung vor der Akerdbrücke ist nicht auf die vorgeschriebene Höhe gebracht, welches Gebrechen für den Auge nicht völlig ist.

6. Profil-Section vom Anfange des Gemsbachwuhrs vor der Akerbrücke bis zur Löflibmühle bei c, vom Herrn Ingenieur La Nicca ausgeführt.

Die Anlage dieser Profil-Section welche zuerst durch das Gemsbachwuhr bis vom Stauchbrak, dann aber in der Tiefe des Dynithales bis zur Löflibmühle zieht, ist in jeder Beziehung kunstgerecht gewählt, und ausgeführt, die Profile ist zum Theil einschnitten, und zum Theil aufgedämmt, und vom Stauchbrak längs dem Dynithal auf Pfützenmauern gestellt, und mit Galbündner gesichert.

Das Niveau dieser Profil-Section war durch die Tiefe des Dynithales, und die Wasserwurfe, welche durch dasselbe bedingt, und die Profil-Höhe ist überall über jede um ein Verdeutliches über jede Ueberfluthungs Höhe erhoben.

Zwischen der ersten, und der zweyten Brücke vom Stauchbrak, welche mit m, und n bezeichnet sind, dann zwischen den zwey Brücken p, und c unterhalb der Löflibmühle zeigt sich das Niveau zwar fallbarer, als angegeben ist, indem die Steigung in diesen Fällen 9 2/10 procent im Durchschnitt beträgt. Indessen hätte in ersten Punkt kein besseres Resultat hervorgebracht werden können, als durch die tiefere Anlage der Brücke bei n, welche aber auf keinem Fall vorthelhaft gewesen seyn würde, weil dadurch die Brückenöffnung zu hoch kommt, und der Zweck des freyen Durchfluß unter derselben entzogen, daher die Brücke der größten Gefahr ausgesetzt worden wäre.

Auch die größere Steigung zwischen den Brücken p, und c ist von der Ortsbehörde gutgerechtfertiget, indem zur Erleichterung

der Passage die Brücke p, wo die Strasse ~~[illegible]~~ sich über die Pegni wendet, und diese einen Damm bildet, fast ebenangelegt, und die Brücke c wegen Ausfluss der Pegni ~~nicht~~ unmöglich tiefer gestellt werden konnte.

Bei diesen gewaltigen Umständen und der beiden ~~[illegible]~~ Umstände, ~~[illegible]~~ konnten 250 Klafter ~~[illegible]~~ nicht weniger ~~[illegible]~~ und zwar ~~[illegible]~~ bei der ersten Strecke ~~[illegible]~~ und die Brücke in ihrer dermaligen Stellung vor dem Angriffe der Pegni geschützt, und bei der zweiten Strecke für die Folgezeit der Passage über die Brücke das Niveau geschützt werden müssen.

Brücken, ~~und Wasserleitungen~~

sogenannte Niveau überschreiten ist

Aksarbrücke bei b.

Die Aufführung dieser Brücke sind aus Eichenholz, der obere Erdboden sollte ~~[illegible]~~ zur Verhütung der schnellen Verwesung ~~[illegible]~~ abgerindet, und unter der Brücke ~~[illegible]~~ Balken: grund vorhandene ~~[illegible]~~ Schwellbäume ~~aufgelegt~~ zulegen, ~~[illegible]~~ an beiden Ortern von dem Balken ~~befestigt~~ zubefestigen, und der leere Raum zwischen dem Balken, und der Landerlonge mit grossen, aufgestellten Steinen zur Pfeilerstärke ~~[illegible]~~.

Pfeilerstärke ist

Pfeilerstärkbrücke bei m.

Diese Brücke hat eine Oeffnung von 8 Meter, die Landerlonger sind auf Balken gegründet, und die Ortpfeiler, und der Galländer sind verwandt und mit Spindeln eingedekt.

Pfeilerstärke wurden, was ausser allen Erdbäumen der übrigen Brücken geschehen sollte;

Zweite Brücke ~~über~~ nach dem Grachenbrüchen.

diese Verwendung, welche unter der Brücke gerade abgeschnitten ist, und dem Augenschein ohne schonfällig dargestellt, sollte begnugsamung zugeschnitten worden.

Weil rechtseitige Lichtderlongen ist fast ganz mit kleinen Steinen gebaut, welche besonders am obern Ende, wo die Pfeiler ihren Anfall fest, keinen rechtsstehenden Lichtderstand leisten dürften, daher besser wäre, wenn diese Lichtderlonger mit grösseren, longerhaften Steinen, welche sich in hinlänglicher Menge in Constatten befinden, und gefüget werden würde.

Diese Brücke ist von gleicher Construction Art wie die obere bereits in baue, mit dem Unterschied jedoch, dass die linkseitigen Lichtderlonger auf festen Pfeilern be: ruhet.

Der rechtseitige Lichtderlonger an dieser Brücke ist ebenfalls auf Pfeilern gefüget und einstweilen auch mit kleinen Steinen hergestellt.

Theil die Stellung dieses ~~Lon~~ Lichtderlon: gers fast winkelrecht mit dem Flusse: laufe gerichtet ist, folglich dem Angriffe des Eisstoses bei jeder ~~Eisbrechsamen~~ Anschwellung der Pfeiler sehr ausgesetzt ist, und die kleinen Steine, auf welchen er be: steht, keinen beträchtlichen Lichtder: stand leisten können, wäre wohl zu wünschen, dass derselbe mit grösse: ren, kunstgerecht abgebundenen Steinen construirt würde, und weil die Pfeiler fast ob der Brücke einen Wasser: fall bildet, und die Entfernung zwischen der Brücke u. dem Lehrstuhl nicht bedeutend ist, folglich die Brücke bei grösseren Eisbeschwemmungen entweder durch

Pfynibrücke bei o.

Pfynibrücke bei p.

~~Pfynibrücke bei~~

Pfynibrücke bei e

Lehrstarrenbezüge.

~~O~~ Der grosse Lehrstarrenbezug ~~zwischen~~ von der Thonhardtbrücke sollte zur ~~Sicherheit der Passage~~ Durchmesser hergestellt werden, die übrigen Durchlässe sind ~~zu~~ entsprechend, und gut gebaut.

Seitengräben.

Holzverschwendungen, oder durch Angestellten des Lehrstarrs gemachten Verschwendungen vorgekommen ist, dürfte sollte, die Flusssohle der Pfyni ob der Brücke auf 12' Fuss Länge wenigstens 2' tief, ~~und~~ und 4' breit ausgeschaufelt werden.

Diese Brücke hat 9 Meter Oeffnung, ~~ist glei~~ ~~die alte Brücke an Beschaffen~~ ihr Bauwert ist 2½ Jahre der alten Beschreibung gemäss, und die ihrem Monar: werke lastet Schnitte aufsetzen, nur sollte bei dieser Brücke die rechtseitige Flügelmauer mit dem Ufer vollständig abgebunden werden.

Diese Brücke hat 10 Meter Oeffnung, und ist ihrem Zwecke entsprechend. Der rechtseitige Widerlager besteht aus Balken, und das linkseitige ist durch ~~[illegible]~~ den Strom abgerissen von Beschädigungen bewahrt.

Diese Brücke hat zwar nicht die angemessene Oeffnung, ~~[illegible]~~ hinlänglich um ~~die~~ den Abfluss des Pfyni ungehindert zu besorgen, und rechts links, und rechts auf Balkenwiderlager.

An dem zweiten Durchlass Combino ist ~~die~~ ~~sehr~~ Pfahlstauung schadhaft, und sollte ausgebessert werden, wenn auch am 5te Durchlass in Gombenwald links eine kleine Flügelmauer herzustellen wäre, wodurch das Entweichen von Rüsten gehindert und in den Durchlass besser geleitet werden kann. ~~O~~

Die Seitengräben sind an manchen Stellen nicht fast geschlossen, daher wären dieselben besser zu ~~[illegible]~~ teilen, und fast zu schlagen. Auch wäre an der schönen Mauer am Thonhardtbrücke ein geschlossener

Pritangrabens vorzulegen, und dessen Mündung bis vom Ende des Ausstandrüner zu leiten, um zu verhindern, dass das Regenwasser sich nicht in die Mörder ver-sackt, und Beschädigungen verursacht.

Betreffend nun obige ~~Ab~~ Verbesserungen von den Brüchen, Wasserabzügen, und Pritangrüben vorgenommen werden, glaube ich nach Gewissen ~~auf~~ für die Uibersichtung der neuen Strasse schon weitere Rücksicht einzutreten zu können.

c. Strassen Section von der Löflibrücke bis Wildhaus, von c bis d

Diese Strassen-Section bedarf besonders bei der Löflibrücke besser mit Schotter überzogen zu, und zu werden, sonst ist der Zug bis Wildhaus mit so schönen, geraden Linien entwickelt, die Strasse ~~bald~~ Rücksichtsvoll durchgeschnitten, steigt anfänglich sehr sanft, jedoch immer zu, ohngefähr ~~bis~~ von 4 bis 8 gegangen, und mündet sich in gefälligen Bogen auf den Platzen von Wildhaus ein, welcher einzeln abgerunden, und mit ~~Bäu~~ Schotter wirklich überzogen worden ist.

d. Strassen Section von Kirchplatz zu Wildhaus bis an der Gem. Grenze von Alt St. Johann, Vide Plan B. von d bis e

Diese Strassen-Section ~~nun wird nach der~~ ~~gen~~ ist zwar noch nicht gebaut, die hierfür gemachte Abstekung ist aber ganz zweckmässig, ~~die Strasse wird~~ und ich nehme keinen Anstand derselben in technischer Beziehung vollkommen beizupflichten.

e Strassen-Section von der Grenze der Gem. Wildhaus bis zur Klusserbrik in Alt St. Johann von e bis f. i.

Diese Strassen-Section ist ebenfalls noch nicht gebaut, und noch zweifelhaft der Verpflichtung der Lorzen sind ich mich an dem Schlusse gemachten Entwurf über ~~von~~ e f g h und i

vorzuschlagen, der Findung die neue Strasse
nur 7/100 Steigung erhält, und in
einer leichten Gegend ohne besondern Bauten,
und ohne Anforderung künftiger Ver-
schönerungen gebaut werden kann.

Die ~~Anlage~~ von der Gemeinde Alt St.
Johann bean[illegible] Steigung
dieser Strasse [illegible] in der Thal-
tiefe [illegible] über
den [illegible] Alpen [illegible] Petrol[illegible]
wovon [illegible] Profil nebst
Querbeschreibung [illegible] kann
ich in keiner Beziehung [illegible] billigen,
weil

1.: Diese Strasse auf einer Strecke von 430°
8/100 Steigung erhalten würde.

2.: Theil der im 18. Jahrhundert in dem
Vorgebirgsfelsen zwischen dem Thal
und dem [illegible] Wege bilden würde
welche Wege gute mit Schwen gefüllt
und schwierig befahren werden müsste

3.: Theil die [illegible] Steilen Weiter
vom Thal [illegible] sehr
schwer Steigungen erhalten werden
müsste, deren feste Gewährung bei
der Beschaffenheit des Terrains zwei-
felhaft ist, und die Conservation der-
selben nebst den nöthigen Bewachungen
und Gelländer bedeutende, jährliche
Ausbesserungen nach sich ziehen würde, und

4.: Theil mit den vorgeschlagenen Kosten
keine solide Kunstarbeit, wie hier die
Lage gebietet, ausgeführt werden
kann.

Nach obigen Gründen glaube ich, dass
die fraglichen Strom der ~~die~~ Gem. Alt. St. Johann als unzulässig
abgewiesen werden sollte.

f. Strassen-Section von der Lüssa-brücke über Alt St. Johann, und unter der Burg bis zum Taufstobel ausser dem Dörfchen Stein, worüber kein Plan vorliegt.

In dieser Strassen-Section sollen vorerst die Strasse unter der Burg bereits rectificirt ~~worden ist~~, und in jener Begrenzung künftighin erhalten worden ist, keine Bedenken: das Bedenken nur, dass hierzu sich eignen wird, wenn außer der rectificirten Strasse unter der Burg die alte Strasse auf die festgesetzten Breite von 18 Fuß geöffnet, mit Seitengräben versehen, und gehörig mit Kies überzogen wird.

Für diese sollten aber die äußerst gefährlichen Bruchen-Anfahrten an der Brücke in Dörfchen Stein wenigstens um 3' aufgehoben werden, so und ~~sodann~~ die Brücke selbst sodann erweitert, und erhöht werden.

Die Ausbesserung der Brückenanfahrten sollte aber ungesäumt vorgenommen werden, weil daran Anfahrung mit schweren Fuhrwerken, wie solchen ihren Zug durch das Loggenbürg einzuschlagen umsonnen, wirklich mit Gefahr verbunden ist.

g. Strassen-Section am Taufstobel.

Die vom Herrn Ing. La Nicca bewirkte Correction dieser Strassenstrecke ist kunstgerecht, und sehr zweckmäßig ausgeführt, daher ich derselben ohne Rückhalt beipflichte.

h. Strassen-Section bei Lyrb.

Über die Strassen-Correction bei Lyrb finde ich mich von dem vom Herrn Kästler u. Lüscher vorgeschlagenen Plane auszuschließen, weil in demselben das Niveau eine zweckmäßigere Vertheilung erhält.

1. Strassen-Section bei Likna bis in die Ebene von Nikolau ~~mit begriffen~~

Diese Strassen-Section bedarf aber so sehr einer gründlichen Umlegung, als dieselbe in ihrem dermaligen Zustande völlig unfahrbar ist. Um vom Flecken Likna die einzige Communication gegen die Ebene zu gewinnen, kann die Strasse nur auf folgende Weise hergestellt werden, als: Von 50 bis 60 Klafter vor Löniga muss gewendet, und das Fahrgefälle Steigen nicht über ~~[illegible]~~ und die ~~[illegible]~~ Fahrgefälle zu 1: 12 ~~[illegible]~~ nicht überschritten werden.

2. Strassen-Section bei Pfarbak.

Um gemächlich gehen kann die Strasse bei Likna und Pfarbak Längs dieser für zugänglich halten Abhänge angelegt werden. Für diese Strasse kann die Steigung unter keinem Fall ganz abnehmen. Steigungen müssen vermieden werden, wenn die Wagen, welche ihren Rückweg zu den Bergwerken: Hütten, und die Fuhrwerke: durch die bisherige Construction, und durch die von jeder Gattung geschätzten Solidität der Felsen: stücke respekt werden.

~~Die Kosten, welche diese Strassen Correction in Anspruch nehmen~~

Und auf, und vielleicht einen dem Pfarbak würde nach dem Corrections Project ~~[illegible]~~ auf jedem Falle sehr fühlbar bleiben, und die Kosten zu ~~[illegible]~~ ~~einer Fahrbarmachung~~ zur Herstellung dieser Verwirklichung immerhin bedeutend seyen,

# der Herzog Leg. La Nicca

l. Strassen-Korrektion bei Neumarkt und bei der Kaiserl. Brücke.

m. Strassen-Correction in Kirchl.

n. Strassen-Correction durch Rügen.

o. Strassen-Correction durch Neustettin.

der Einschnitt in der Höhe ~~wie es~~ nicht so leicht zu bewerkstelligen ist.

Diese Correction betrifft nur Aufdämmungen, und Auffüllungen längs der alten Strasse, welche unbedingt vorgenommen werden sollten.

Ein beantragter Lindenzug der Strasse am Ende des Dorfes Kirchl mittelst Auffüllung am Fusse des Pluzer, und Vertiefung seines höchsten Punktes ist sehr nothwendig, und zweckmässig, daher diesem Antrag vollkommen beigepflichtet wird.

Für Rügen würden der Commission 3 Strassen-Corrections-Projekte vorgelegt. Das erste bezieht sich auf die Herstellung der alten Strasse mit welcher die Steigungen, die Erhöhung der Brücke, und die Durchgänge am Lustschloss beim Ada, unbauen seyn würde.

Das zweite Projekt schreibt die Verlegung der Strasse zu unterst durch das Dorf hinaus ~~um~~ vor, und das dritte zieht zwischen beiden obigen Projekten durch.

Bei genauer Prüfung des Lokalplans finde ich für die Ausführung des mittleren Projektes zu stimmen, weil ~~dessen Ausführung~~ dasselbe mit wenigen Schwierigkeiten verbunden ist, die Strasse mitten im Orte bleibt, ihre Richtung ~~von beiden Enden~~ sehr zweckmässig ~~ist~~ sich darstellt, und das Niveau fast ganz eben wird.

o. Profiles-Correction von Wattweyl bis über den Ekli-Thurn.

Die noch in dem begriffenen Profiles-Correction von Wattweyl bis über den Eklithurn ist ~~in Anschlag~~ ganz kunstgemäß entworfen, und in 6 Stark gesetzt, das hierbei vorkommende Mauerwerk ist auch solid gefüllt, und die Böschungen sind mit Bäumen und Sträuchen bepflanzt, und die Böschungen mittelst Bäumen und Sträuchen befestigt. Die Böschungen sind mit Bäumen bepflanzt, in welchen ~~Stof~~ Alleebäume eingezogen sind, wodurch ein schönes Grün zu bilden, und die Böschungen zu befestigen.

p. Profiles-Section von Eklithurn bis Dikon.

Die beiden Profiles Sections Linien sind mit Bäumen bepflanzt, und die Alleebäume sind wohlgefällig, und die Bäume sind gut gehalten, und die Böschungen sind mit Bäumen und Sträuchen bepflanzt, und die Böschungen können ~~[illegible]~~ mit Bäumen und Sträuchen bepflanzt werden. Von Dikon ist eine bedeutende Ausdämmung nothwendig.

q. Profiles-Section von der Einmündung der Appenzeller Straße bei Dikon bis zum Thurn Lehrstreckzug, welche von Herrn Ingenieur Lahi Nicca verbaut worden ist, Vide Plan Litt. D. von 79 bis 77.

Die neue Straße läuft ganz in geraden Linien durch Moorgründe bei Nro 77, nimmt aber von Nro 78 bis 77 der angenommenen Verbesserung ~~nicht~~ Raum Nro 4, nicht in dem hier ~~undeutlich~~ deutlich die Ausdämmung auf 1 Meter Höhe festgesetzt worden ist.

Auch sind die Seitengräben nicht tief genug, um die Entsumpfung des Straßenkörpers zu bewirken daher diese ~~#~~ wenigstens auf 5 Fuß tiefer gebracht, und die Bepflanzung, die sich schon zu hoch gesetzt hat,

# von der Hütte bei Nro 78 bis 77

wenigstens um 9 Zoll höher ~~gestellt~~ aufgeführt werden sollte. ~~und zwar um~~ ~~sowohl als die Abgleichung, wornach~~ Auch die Verbindung bedarf an dieser Stelle noch mehr Aufsicht ~~aufzu~~ genauer, und ~~sicherer zu werden, und~~ die größeren Steine dürfen nicht aufgelassen, und weniger: ~~fo~~ worfen, sondern klein, und zwar das Mauerwerk gemäss geschlägelt zu werden. Nach Vollendung obiger Arbeiten dürften diese Mauerstreiten ohne Anstand über: dacht werden.

r. Kastenschleusen von Kopf bis 1/1. Diese Mauer-Section ist in Ver: gleichung ihrer ~~Dicke~~ Tragsäulen ist fürsichgerecht, und die Verbindung wird sehr Eins werden.

Die Einfassung und das Niveau in dieser Mauer-Section ist sehr gut verfah: ren, die Auskämmungen, und Ab: weichungen sind Fürsichgerecht verfahren, die Verwitterung der Mauer eingetreten.

Die Verbindung ist nicht überall nach Vor: schrift aufgetragen, indem der innere Mauerstein und der wilden Mauer, und namentlich ob dem Mauerhaupt bedeutend tiefer, als der äussere Mauerstein und liegt, wöchentlich beide horizontal eingelegt seyn sollten.

Auch ist die Verbindung nicht gleichmässig, ~~sondern~~ die wilde Mauer die festgesetzte Grösse von 0,05 überschritten, daher sollten diese größeren Steine zur Vermeidung eines Holzwerkes Entlegen vorsichtmässig geschlägelt werden.

Fugenmauer. Nach den allgemeinen Vorschriften Seite 1. sollten alle Fugenmauern geflastert werden sollen, vermöge § VII des Bau-Accordes ist aber davon abgegangen und festgesetzt worden, daß die

Seitengräben nur an jenen Stellen
angelegt zu werden sollten, wo be-
ständiges Unterhalten Nöthig ist.
In Folge dessen sollten die Gräben
von No 1/1 bis auf den Entwässerungs-
zug, ~~dem~~ ~~[illegible]~~ ~~zur Aufnahme~~
~~zu Gebertinen~~ [illegible] anbe-
ten Hause
[illegible]
[illegible]
gut Dach
wendaer
Straßen
Grundbesitzer
Brücken. Die der oberen
[illegible] Straßen Gräben
zeigt sich das Abnehmen der Wasser Menge,
und auch das von Mörtel entblößten,
[illegible] Flügelwerk zu entheilen,
[illegible] den tiefen Steinen erst:
[illegible] nach der Größe
[illegible] zu Dreiviertel
Fischlänge, und sehr zugelaufen, doch
~~[illegible]~~ und der ganzen Lagerung ist
~~auch~~ wenden [illegible] ist nach [illegible]
Grundbau [illegible] diese Brücke die ~~von~~
vom Schlusse der Bauübersicht zeugen:
schreibende Festigkeit, und Schönheit
nach den Vorbedingungen die Brücke zu
zuerkennen.
Die zweite, gewölbte Brücke ist besser
construirt, und dürfte ohne Anstand
angenommen werden.
Wasserabzüge. Diese ~~K~~ sind ~~zur Ableitung des Entwässer~~ in
hinlänglicher Zahl vorhanden, die Mündungen
zur Aufbewahrung des Entwässer- sollten aber
mit größeren Steinen eingefaßt werden.
Gegen die Einbauung dieser ~~Ab~~ Entwässer-
abzüge mit 6zölligem Eichenholz stoßt
mit ~~Ei~~ Eichen ~~Ei~~ 3½ zoll dicken Dielen
läßt sich in sofern nichts einwenden,
als diese Eichenholz Dielen von der Linde entblößt
[illegible] den Seiten

flach zusammen, ~~wo~~ und einander gefügt sind, widrigenfalls die Kinder bald in Fäulniß übergehen, und das Materiale zwischen durch den Willen in den Wasserabzug fallen, und demselben verstopfen würde.

Nachdem nun die Betrachtung von obigen Anordnungen aufgetragen, die Zeichnungen geführt, wo es besonderlich ist, erläutert, beschrieben, die erste gewölbte Brücke abgebildet, und die Mündungen, und die Bedeckung der Lettenwasserabzüge entsprechend hergestellt worden, dürfte der Uebersicht dieser Strecken-Section kein weiteres hindernißl in den Weg stehen.

t. Stal- und Stangenfloßbrücke

Beide diese Brücken sind künstlich verzimmert, wobei die Wiederwendung vorgedacht, künstlich bearbeitet und Fichtenblöcken zur Aufbetzung der Lebiderlungen verwendet wird. Das Holzwerk zur Stallbrücke ist von bester Qualität, und sehr genau bearbeitet.

~~Allgemeine Bemerkungen über~~

u. Strecken-Section von Stayhaus bis Tona

Richtung dieser Strecken-Section ist sehr gut gewählt, und deren Wallanlung dürfte allen Ernstes betrieben werden.

w. Strecken-Section von Tona bis Aeggenbühl, nebst von Herrn Ingenieur La Nicca.

Die Richtung dieser Strecken-Section ist künstlich, ~~die genaue Untersuchung, ob sie den~~ und deren Beschreibung ~~leicht, die genauen~~ muß jedenfalls sehr leicht, ob aber bei Ausführung dieser Strecken vollkommen dem Accord entsprochen worden sey, oder nicht, kann bei Abgang ~~eines~~ der Lenz, und Quer-Profile unmöglich beurtheilt werden.

So viel ist aber gewiß, daß wenn

## Allgemeine Bemerkungen über den ganzen Straßenbau und Grund bei Rapperswyl

Diese Straße ganz unter einem Niveau bei Rapperswyl hätte geführt werden sollen, in der Ebene wo das Bord eine Auffüllung von wenigstens 12' gefordert hätte, wo der Bauokosten ~~auf den~~ sowohl wegen des größeren Terrains, welches in Anschlag gebracht werden weiten, ~~und~~ als die weit größere Arbeit wenigstens auch der Ausführung verschoben worden sollen.

Es glaubte daher mit Rücksicht auf die Leichtigkeit der Erhaltung dieser Straße ganz auf die Uiberschwemmungen derselben von Schmerikon die Niveaumit der ebenen Richtung zu gewinnen ~~zu stellen~~, der Ueberschwemmung Rücksicht zu nehmen und die größeren Steine sind klein geschlägelt worden sollen.

Diese Straßenzüge kommen im allgemeinen nur mit die Correction, Lage, Heu und die ~~bei~~ in Bau begriffenen Straßen-Sectionen ~~allein~~ nicht sehr in Wunden, sowohl hinsichtlich seines mäßigen Niveau, als auch seiner durch keine unschönen Perspectiven ~~erschwert~~, oder rechten Entwendungen zerkünstelten Richtung, als einer der bezüglichen ~~Straßen~~ Straßenzüge im Gebirgs-Ländern vorzusehen, ~~und wenden~~, ~~daher den Chasseur Ing~~ und mit jeder Zuthätigkeit von Zuhörer bei behandelt werden, ~~daher dem Chasseur Ingenieur le Ritra~~, welcher den Plan ~~im allgemeinen darüber entworfen hat~~ ~~daher zu anwenden~~ daher zu anwenden steht, durch der Localität, und der ~~Detail~~ Detailvorzüge im allgemeinen

jene ~~der~~ Gegend lebhaft beschäftigen ~~wird, denn~~
~~Neigung~~ und die malerische Schönheit der
Gegend selbst zahlreiche Besucher
an sich ziehen wird.

Da ich mich durch das angeführte Auftrags
gut entledigt zu haben glaube, finde ich
noch die Bemerkung beizufügen, daß ~~Pläne~~
~~der~~ getroffenen Wahl Beurtheilung ~~der Ortsgebäuden~~ Höhen
~~Lu~~ und zusammenhängende ~~näherer Beurtheilung der Ortsgebäuden~~
Lorenz- und Luer Profile mit einer ~~Beurtheilung höchstens die Lorenz- und Luer Profile, und~~
umfassenden Beurtheilung ~~ein detaillierter Beurtheilung nothwendig~~
zum Grunde gelegt haben werden ~~gewesen sein würde~~
sollen, wodurch die wahre Beur-
theilung der Werke wesentlich er-
leichtert haben werden können, womit ich unter Rückschluß der mit dem hohen Entwurfe
meine E. E. N. N. mir
~~mitgetheilt~~ mitgetheilten
u. Gewärtiger ~~einer~~ Brevi
meine ergebenste Empfehlung
Achten Rücken

Bregenz den 19. Nov. 1830

~~Ich~~

1830 Bregen

Wohlgeborener, Hochwürdigster Herr Regierungsrath!

Mit Ihro ~~Schreiben~~ Schreiben vom 23ten mess. 27ten l. M. wurde mir die Frage über die zweckmäßige Verreinigung der neuen Strasse mit dem hohen Sandner alten Schlosser auf dem Platze der Stadt Bregenz behandelt, ~~besonders~~ mit Rücksicht auf die Nähe, und Unpassenlichkeit der Bepflanzung in der Entfernung beim Königshause und in einer Zugstrasse von der Bregenzerach bis zur Ausfahrung über den Rhein über Kaiser Franzens Boulevard, dahlichst von der Zeit zu lassen, sowohl in den beiliegenden, ~~mit dem Plane~~ der Herrn Ingenieurs auf den Angaben, ~~der Herren Ingenieurs~~ Kilzbergers aufgestellten Plan zu entwerfen und mit folgenden Erläuterungen vorzulegen sind mit der Ehrerbietung.

Nach meiner Ansicht kann die wahre Stellung des Platzes in der Entfernung zwischen dem Königshause und dem Zollhause ~~und dem Grunde~~ nicht wohl anders gesucht werden, ohne der ohnehin sehr steilen Ansicht in die Marktgasse zu ~~nahe zu treten~~ schroff, und ohne die Bepflanzung des Platzes selbst gegen die Bregenzergasse wesentlich zu verschlechtern.

Hiebei scheint mir, daß bei Herstellung dieses Strassenzweiges ganz: punktes, die Aesthetik des Platzes selbst nicht ganz der Art geleitet werden sollte, welche durch ~~diesen~~ einen so grellen Abstoß in der ~~Lin~~ ob:

Ergebst
Sauer

schüssigen Oberflächen des Platzes eingerichtet zu werden gutrauen würde, ohne ~~das~~ das Lebensstandes zu ~~verschaffen~~ ꝛc.

wissen, welcher sich durch die Ablagerungen des Augenmoorsees, ~~welches sich nach und nach~~ aus Morgenthal und Ab. ~~weiter~~ ~~nach~~ ~~abschlossen würde~~, in der Folge ergeben würde.

Die Verschanzungen

In diesem Punkte wahrnehmen sich ~~die~~

a ~~Verschanzungen~~ von der neuen Strasse gegen den Fischmarkt.

b. gegen die Markt-Gasse, und

c über den Platz in die Neugasse gegen Zürich.

~~Die Ver~~ Die Richtung dieser Verschanzungen habe ich mit schwarz punktirten Linien ausgedrückt, und schon Erwähnung, ohne daß ein Verschanzungsdamm etwas abgeht, scheint mir auf folgende Entwürfe aufführbar.

Das Zeughausgarnmark dürfte vor allem aus dem ~~C~~ Entlastungsgraben geleert werden.

Hernach ~~flie~~ fliesst das Entlastungs ~~bis zur Linie d. e. durch~~ in die Mitte des Platzes zusammen.

Als ich in Begleitung E. Lob. diesen Platz in Augenschein nahm, war derselbe abgegrüner bis zur Linie d. e. aufwärts genommen, aufgebrochen, und das begonnene Pflaster, welches zu hoch gesetzt wird, zeigte die Absicht ~~sich in~~ mit dem neuen Graben in der Richtung von c ~~nach~~ und f. bei der Linie d. e ~~mit~~ dem alten Graben ~~zusammenzuhängen~~ aufhören zu wollen.

Der Graben c f würde aber die

Pfeilerverwendung in der Mitte durch-
schneidet, und den Fußwerkern besonders
in Winterszeit, eine schwierige, ja selbst
gefährliche Passage in den Weg legen.

Am besten wäre es daher, wenn die
Pfeilerverwendung [illegible] einer Pfeilerver-
zierung vermieden, gegen alle Einsprüche
gesichert werden könnte.

Diese kann dadurch geschehen, daß
die Pfeiler ~~auf~~ der Richtung ~~F b~~ in
der Mitte um 1½ erhöht, und auch
dem Querprofil a b. ein gestreckter
in der Richtung von einer Sehne
wird.

~~Die Convexität der Pfeiler gegen~~
~~die Zeichnung Königs auf dem~~
~~Querprofil hat~~

Querprofil c d. gerichtet, dagegen
convex) Bogen und auch vorsprin-
gende Profil d e, welche
das alte Gesimser durchschnitten
schneidet wurden.

Das Gesimser würde auf diesem
Planum bis h. seine Geblogh, wie
vorher beschrieben, von h. aber gegen
i ~~geleitet~~ verwandt
~~und~~ in b. verlenkt.
und mittelst eines Querprofil
unterwindisch nach k. geleitet
werden.

Das Gesimser von der Pfeiler-
convexität gegen das Rathhaus
würde bei c verlenkt werden.

Dadurch würde dieser ~~alt~~ allge-
meine Aufsichtspunkt gegen
alle Seiten leicht sichtbar gemacht,
und der so bezeichnete Landungs-
punkt an dem abgerundeten
Eck bei b nach dem früheren Au-
trag durch die erhöhte Brustseitigen

Pfeilerverwendung zum Königsköng

Strassen-Connexität ~~völlig ebenmässig~~,
wie im Profil a b, und im Lang-
Profil bei No 2 ersichtlich ist, völlig
eben gemacht.
Zur gehörigen Versinnlichung würde durch
~~Lin ein detaillirtes Plan beigefügt~~
die nivellirende Fahrbahnbezeichnung ~~drückt~~ die Nuancen des
neuen Pflasters, und dessen Verschmelzung
in das alte Pflaster bei d. e. deutlich
drückt.
Die unterirdische ~~Wasserleitung~~ Brunnenleitung
l. m. könte bei dieser Gelegenheit gänzlich
aufgehoben, und mit der Leitung l n bei
n vereinigt werden, wodurch für die
Folge nicht nur an den Conservations-
Kosten bedeutend gespart, sondern
auch das Pflaster wesentlich verschont
bleiben würde.
Durch eine Verkürzung des jüngst umge-
legten Pflasters von f gegen c zur
Erreichung des beabsichtigten Zwekes
aufgehoben, und wenn der ~~Langprofil~~
eben bezeichnete Ort wieder eingelegt
zu werden hätte, verschwindet sich von selbst.
Von der Linie d. e. bis ~~No 17~~ gegen
die Einfahrt in die Kreuzgasse zu, könte
sofort das alte Pflaster beibehalten
werden, wenn wenigstens in Gemässheit der be-
ziehung durch die Umstellung des Pflaster
gegen ~~Pflaster~~ viel gewonnen hätte
werden könnte.
Zur Erleichterung der Einfahrt in die
Kreuzgasse fällt aber die Erneuerung
des Pflasterstrikes bei No 17
unumgänglich nothwendig, da die Strasse
hier einen sehr beschwerlichen Punkt
der Passage ~~in Anspruch~~ ~~legt~~ enthält.
Diese Pflasterverneuerung verkürzt sich von
dem Längen-Profil auf eine Länge von 100', und die größte
Tiefe bei No 17 beträgt nur 2' welche sich vollmählig verliert
und lichtet, und somit von dem Rühen in das alte Pflaster wieder
verschmelzt. ~~O~~
Da ich mich schmeichle das verehrtesten, verachtenden Aufträgen auflös-
lich zu fortan zu glauben, schließe ich die verehrten Aktenstücke ehr. Rel. zu-
rück, und ~~verbleibe~~ verharre ~~in Hochachtung~~ mit unbegrenzter Hochschätzung

Bregenz d. 20. 7ber 1830 E. W.