

Zeitschrift:	Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern
Herausgeber:	Historischer Verein des Kantons Bern
Band:	88 (2011)
Artikel:	Strassen für alle : Infrastrukturpolitik im Kanton Bern 1790-1850
Autor:	Flückiger, Daniel
Kapitel:	1: Einleitung
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1071013

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: 25.02.2026

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

1 Einleitung

1.1 Einführung

Das Wohlergehen moderner Gesellschaften hängt von Infrastrukturen ab. Ohne Strassen, Eisenbahnen oder Elektrizitätsnetze würde unser Leben stillstehen. Für uns ist es selbstverständlich, dass der Staat Steuergelder einsetzt, um Infrastrukturen auszubauen und zu unterhalten. Nicht nur heute lebende Menschen, sondern auch künftige Generationen sind auf diese Investitionen angewiesen. Denn auch in Zukunft wollen Menschen Auto fahren, Zug fahren, telefonieren oder ganz einfach zu Hause das Licht einschalten können.¹ Die öffentlichen Ausgaben für den Service public bei den Infrastrukturen sind beträchtlich: Im Jahr 2007 wendeten in der Schweiz Bund, Kantone und Gemeinden allein für den Verkehr 14 Milliarden Franken auf. Das ist doppelt so viel wie für die Alters- und Hinterbliebenenversicherung (AHV) und drei Mal so viel wie für die Armee oder die Landwirtschaft.² Diese grosse Summe, die in den Verkehr fliesst, wird im Allgemeinen als gerechtfertigt angesehen und kaum hinterfragt.

Aus einer historischen Perspektive ist das nicht selbstverständlich. Es gab eine Zeit, in der die europäischen Staaten mit ihrer Verkehrspolitik Geld verdienten. In Bern ging die Obrigkeit im 18. Jahrhundert haushälterisch mit ihren Mitteln um, verhinderte Defizite und nahm mit Zöllen und Mauten mehr ein, als sie in Infrastrukturen investierte. Anstatt die Steuerzahler zu belasten, trug der Verkehr zur Aufrechterhaltung des legendären Berner Staatsschatzes bei. Das Staatsvermögen war so gross, dass sich ein erheblicher Teil der staatlichen Tätigkeiten allein aus Kapitalerträ-

gen finanzierten liess.³ Manchen, die mit dem heutigen Staat unzufrieden sind, mag dieses Modell wie ein verlorenes, in der Vergangenheit versunkenes Ideal erscheinen.⁴

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts änderte sich die staatliche Infrastrukturpolitik grundlegend. Sie wandelte sich von einem selbsttragenden, profitablen Geschäft zu einem defizitären, aus allgemeinen Steuern finanzierten Service public. Die Geschichtswissenschaft hat diesen Übergang bis jetzt kaum untersucht. Die vorliegende Studie füllt diese Lücke. Sie behandelt die heftigen politischen und administrativen Auseinandersetzungen um den Wandel der Infrastrukturpolitik am Beispiel des Strassenbaus und -unterhalts im Kanton Bern von 1790 bis 1850. Sie gibt neue Antworten auf die Frage, wer sich aus welchen Motiven für eine moderne Infrastrukturpolitik einsetzte.

1.2 Forschungsstand

Der Forschungsstand zur Infrastrukturpolitik im 18. und 19. Jahrhundert ist unübersichtlich. Deshalb wird hier vor der detaillierten Fragestellung die vorliegende Literatur geordnet und diskutiert. Die Verkehrsgeschichte nähert sich den Strassen im 18. und 19. Jahrhundert aus verschiedenen Perspektiven.⁵ Sie fragt nach Strassenbautechniken (Technikgeschichte),⁶ Geschwindigkeit, Preis und Zuverlässigkeit des Verkehrs (herkömmliche Verkehrsgeschichte),⁷ räumlichen Strukturen der Gesellschaft (historische Geografie),⁸ Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum (Wirtschaftsgeschichte),⁹ den subjektiven Erfahrungen der Verkehrsteilnehmer (kulturhistorische Verkehrsgeschichte)¹⁰ und der Rolle von Politik und Verwaltung.

Seit etwa 15 Jahren stellt die deutsch- und französischsprachige Forschung die Frage nach der Genese einer «modernen» Infrastrukturpolitik. Am gründlichsten behandelt diese Uwe Müller, der aufgrund wirtschaftswissenschaftlicher Theo-

riren aus dem 20. Jahrhundert Kriterien zusammenstellt. Er richtet seine Aufmerksamkeit in einer Studie zum Straßenbau in der preussischen Provinz Sachsen und dem Herzogtum Braunschweig vor allem auf die Motive. Danach zielte eine moderne Infrastrukturpolitik erstens auf eine «allgemeine Förderung der Wirtschaft» und zweitens auf einen «Ausgleich struktureller Ungleichgewichte zwischen verschiedenen Regionen» ab. Im Hintergrund standen dagegen die Einnahmen aus Zöllen und Weggeldern. Diese «gemeinnützige» Infrastrukturpolitik nahm nach Müller vorweg, was später als «Gemeinwirtschaftlichkeit» des Verkehrs bezeichnet wurde.¹¹

Im Gegensatz zu Müller bezeichnetet Andreas Helmedach auch politische Integration als ein modernes Motiv.¹² Das ist sicher nicht unberechtigt, wie Studien zu Infrastrukturen als Symbolen nationaler und internationaler Integration im 19. und 20. Jahrhundert zeigen.¹³ Die Annahme, dass leistungsfähigere Kommunikationstechnologien in jedem Fall die politische Zentrale stärkten, ist aber gewagt. Untersuchungen zur Rolle der Eisenbahnen für den Kolonialismus (*Railway Imperialism*) kommen jedenfalls zum Ergebnis, dass effizientere Kommunikationstechnologien die Macht der Zentrale auch untergraben konnten.¹⁴

Nur teilweise äußert sich die Forschung zu den Akteuren auf dem Weg zu einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturpolitik. Wo das geschieht, setzt sie die reformabsolutistischen Bürokratien grosser Staaten wie Frankreichs oder des österreichischen Habsburgerreichs als treibende Kräfte voraus. Für Helmedach und Roland Cvetkovski steht a priori fest, dass die zentralstaatliche Bürokratie als Hauptakteur den Straßenbau vorantrieb und damit ihre Macht ausbaute.¹⁵ Dementsprechend suchen sie im Umfeld der zentralstaatlichen Verwaltung und vor allem in theoretischen Schriften des Kameralismus nach frühen Konzepten von gemeinwirtschaftlichen Infrastrukturen.¹⁶ Sie knüpfen damit an die französische Forschung an, die seit Alexis de Tocqueville administrative Kontinuitäten vom Ancien Régime ins 19. Jahrhundert beschreibt. Ausgehend von Tocquevilles These bezeichnen französische Historikerinnen und Historiker das *corps des ponts et chaussées* im 18. Jahrhundert als erste moderne Verwaltung der Welt.¹⁷

Viele der erwähnten Studien weisen methodische Mängel auf. Ihre Verfasser fragen nur ungenau, ob Infrastrukturen aus der Sicht der Zeitgenossen dem «Gemeinwohl» dienten (Andreas Helmedach) oder ob sich eine «Servicephilosophie» herausbildete (Wolfgang Behringer).¹⁸ Weil frühneuzeitliche Obrigkeiten ihr Handeln fast beliebig mit dem Gemeinwohl rechtfertigten,¹⁹ müssten solche Formulierungen unbedingt präzisiert werden. Solide Ansätze, die auf qualitativen Me-

thoden beruhen, bietet die französische Forschung zum Begriff des *service public* im 18. Jahrhundert.²⁰ Zudem sind quantitative Methoden, wie sie bis jetzt nur Müller konsequent eingesetzt hat, unverzichtbar. Helmedach fordert selbst zusätzliche Untersuchungen zur Finanzierung des Strassenbaus, die bis jetzt erst ungenügend erforscht ist.²¹

Generell interessiert sich die Forschung bis jetzt vor allem für grosse Staaten wie England, Frankreich oder Preussen. Einige anregende und differenzierte Untersuchungen behandeln den Strassenbau in kleinen Staaten, gehen aber nicht auf die Frage nach einer modernen Infrastrukturpolitik ein. Studien zum Herzogtum Württemberg oder zum schweizerischen Kanton Graubünden zeigen etwa, dass neben der Zentralverwaltung auch überstaatliche Instanzen wie der Schwäbische Kreis und das Reich, repräsentative Organe wie Ständevertretungen oder gesellschaftliche Gruppen wie das Speditionsgewerbe bedeutenden Einfluss auf Strassenbauten ausüben konnten.²²

Bern ist in diesem Zusammenhang als kleiner oder mittelgrosser Staat zu bezeichnen. Aufgrund der politischen Institutionen wären eigentlich ähnliche Ergebnisse wie für Württemberg und Graubünden zu erwarten. Die Stadtrepublik verfügte weder über ein stehendes Heer noch über eine Ständeversammlung, mit der sie neue Abgaben hätte legitimieren oder erzwingen können. Sie war auf unmittelbare Verhandlungen mit Gemeinden und Landschaften angewiesen und übte sich seit der Mitte des 17. Jahrhunderts in einem bewussten Machtverzicht.²³ Wie anderswo in der Eidgenossenschaft verhinderte der Widerstand der Untertanen, dass ein starker Staat entstand. Im 19. Jahrhundert war es die demokratische Bewegung, die sich dem Ausbau der Verwaltung in den Weg stellte und mehr Volksrechte forderte. Gemäss Bruno Wickli vertraten in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Liberalen einen starken, die Demokraten dagegen einen schlanken Staat.²⁴ Damit wären die Voraussetzungen für eine «moderne» oder defizitäre Infrastrukturpolitik in der Schweiz nicht günstig gewesen.

Nach den vorhandenen Studien zum Strassenbau in Bern folgte die Republik jedoch ab 1740 eng dem französischen Vorbild. Die Zollkammer leitete als zentrale Behörde einen umfassenden Ausbau des Strassennetzes.²⁵ Hans-Ulrich Schiedt erweitert diese Sichtweise zu der These, dass in Bern ab 1740 umfangreiche Strassenbauten in Zusammenhang mit dem Aufbau einer bürokratischen Verwaltung stattfanden. Er schlägt deshalb Max Webers Idealtypus der «Bürokratie» als konzeptionelles Gerüst für weitere Untersuchungen vor. Damit sieht er auch in Bern die Bürokratie als wichtigsten Handlungsträger.²⁶ Dieser Widerspruch zwischen

politikhistorischen und verkehrshistorischen Studien wird im Verlauf der Untersuchung zu klären sein.

1.3 Konzepte und Begriffe

Der Gegenstand dieser Untersuchung liegt am Schnittpunkt verschiedener Forschungsfelder, deren Vertreter nur selten in Kontakt treten und ihre jeweils eigene Fachsprache pflegen. Es ist deshalb unerlässlich, einige zentrale Begriffe kurz zu erläutern.

Der erste ist «Verwaltung». Im allgemeinsten Sinn lässt sich jede Organisation von Herrschaft als Verwaltung bezeichnen. Seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts hat sich in Europa eine Unterscheidung von administrativen und politischen Tätigkeiten eingebürgert, die wohlbekannte Gewaltenteilung. Verwaltung wäre in diesem spezifischen Sinn die Exekutive, die Gesetze, Verordnungen und Gerichtsentscheide vollzieht.²⁷ Verwaltung ist aber nicht zwingend staatlich.²⁸ Max Weber, auf den sich die Verwaltungsgeschichte oft bezieht,²⁹ definierte Verwaltung als «Herrschaft im Alltag»³⁰ und meinte damit auch soziale und wirtschaftliche Beziehungen.³¹ Für Bürokratien interessierte er sich, weil er in ihnen wichtige, auch kritisch zu beurteilende Modernisierungsagenten erblickte. Nach Weber verfügen bürokratische Verwaltungen gegenüber Parlamenten über einen Wissensvorsprung, der sie unentbehrlich macht und effektive Kontrollen verhindert.³²

Weber formulierte griffige Beschreibungsgriffe, die in der historischen Forschung immer noch – wenn auch inzwischen zurückhaltender – gebraucht werden.³³ Danach zeichnen sich Bürokratien durch eine verschriftlichte Amtsführung, ebenfalls schriftlich festgehaltene Aufgaben und Verfahrensregeln sowie hauptamtliche, fest angestellte und besoldete, fachlich geschulte, von ihren Vorgesetzten ernannte und kontrollierte Berufsbeamte aus.³⁴ Die ältere Verwaltungsgeschichte übernahm vor allem die deskriptiven Kategorien von Weber, setzte die Macht der Verwaltung weitgehend voraus und beschrieb die Organisation von Behörden und die soziale Zusammensetzung der Beamenschaft.³⁵

Die neuere Forschung wirft der älteren vor, sich der Verwaltung einseitig «von oben bzw. von innen» genähert zu haben.³⁶ Sie richtet ihr Augenmerk stärker auf das alltägliche Handeln, die eigenständigen Spielräume der Verwaltung und ihre Einbettung in die Gesellschaft vor Ort. Damit verschiebt sich die Aufmerksam-

keit der Forschung auf kommunikative Praktiken. Sie versucht, die konkrete Umsetzung von Normen zu fassen, und greift dazu auch auf bisher vernachlässigte Quellen wie Bittschriften oder Befehls- und Mandatenbücher zurück.³⁷ Zahlreiche Studien zeigen, dass administratives Handeln keineswegs einseitig von oben bestimmt war, sondern angepasst an lokale Situationen erfolgte. Dieses Ergebnis gilt für grosse ebenso wie für kleine Staaten.³⁸ Auch die Ingenieure des *corps des ponts et chaussées* waren in soziale Beziehungen vor Ort eingebunden.³⁹ Nach dieser Sichtweise wuchs der Staat, weil er in konkreten Problemlagen auf gesellschaftliche Erwartungen und Nachfragen reagierte und vor Ort einschritt. Die wachsenden Tätigkeitsfelder und der zunehmende Zugriff des Staats vor Ort im 18. und 19. Jahrhundert lassen sich so als unbeabsichtigte Folgen der «Staatsnutzung» erklären.⁴⁰ Die Bevölkerung gestaltete das Wachstum des Staats aktiv mit, wie Heinrich R. Schmidt prägnant formuliert: «Durch die Nachfrage nach Regulierung schuf sich die Gesellschaft den modernen Staat.»⁴¹ Macht ergab sich nach dieser Sichtweise aus den Verhältnissen zwischen verschiedenen Akteuren in einem spezifischen Kontext. Akteure besasssen nicht Macht, sondern übten sie situativ aus.⁴² Diese Perspektive ist für die vorliegende Untersuchung grundlegend. Sie ermöglicht es, ein Wachstum der staatlichen Verwaltung ohne offenen Zwang mit «Machtmitteln» wie einem stehenden Heer zu denken.

Gegen die Verwaltungsgeschichtsschreibung der letzten Jahre ist eingewandt worden, dass sie ungleiche Machtverhältnisse verharmlose oder zumindest nicht thematisiere. Sie erwecke den Anschein, so Axel Rüdiger und Bernd Wunder, als hätten alle Handlungsträger gleich viel zu sagen.⁴³ Diesen Einwand gilt es zu berücksichtigen, wobei der Begriff der «Elite»⁴⁴ vorsichtig zu verwenden ist. Man sollte nicht in den Fehler zurückfallen, im Voraus mächtige und machtlose Gruppen zu definieren. In diesem Sinn war auch die Sozialgeschichte der Beamten lange nur unzureichend mit ihrer Amtstätigkeit verknüpft, was sich erst mit den Untersuchungen von Joachim Eibach und Stefan Brakensiek geändert hat.⁴⁵ Einen differenzierten Elitebegriff formuliert Wolfgang Reinhard mit seinem Konzept der «Machteliten» (*Power Elites*). Danach müssen Machteliten mit Rivalen und Untertanen verhandeln, nützen aber soziale Beziehungen und Ideologien geschickter aus als andere Gruppen.⁴⁶

Studien zu aufstrebenden Professionen wie Bergbauingenieuren oder Artillerieingenieuren im 18. und 19. Jahrhundert zeigen, dass diese selbst Ideologien förderten, die ihrem Aufstieg nützten. Sie verbreiteten gezielt Erzählungen über technische Leistungen, in denen sie sich (oft unberechtigt) in den Mittelpunkt

stellten.⁴⁷ Dieser Aspekt sollte nicht unterschätzt werden: Deutungsmuster und Erzählungen stecken den Horizont der Handlungsmöglichkeiten ab, sie weisen Rollen zu und rechtfertigen individuelles Verhalten.⁴⁸ Sie sind deshalb in der vorliegenden Untersuchung besonders zu beachten. Dabei sind vor allem Deutungsmuster wichtig, die mit Infrastrukturen in Verbindung stehen.

Der Begriff der «Infrastruktur» entstand nach der Mitte des 19. Jahrhunderts. Für diese Arbeit kann er deshalb nur als Forschungsbegriff Verwendung finden und ist im Voraus zu definieren.⁴⁹ Die meisten Definitionsversuche für Infrastrukturen endeten bisher mit pragmatischen Aufzählungen.⁵⁰ Am treffendsten dürften Infrastrukturen als stationäre Einrichtungen zu bezeichnen sein, die aus der Sicht der Zeitgenossen stetige und kontrollierte Flüsse gewährleisteten.⁵¹ In diesem Sinn lassen sich als Infrastrukturen auch Straßen im 18. und frühen 19. Jahrhundert bezeichnen, sofern sie als stationäre Voraussetzung für den angestrebten Verkehrsfluss gesehen wurden. Diese Begriffsbestimmung hebt den Zusammenhang mit einem Deutungsmuster hervor, das die neuere verkehrsgeschichtliche Forschung als Zirkulationsideal bezeichnet. In diesem Ideal galt der Verkehr als Grundlage zwischenmenschlicher Kontakte, des intellektuellen Austauschs und des Handels mit Gütern und Dienstleistungen: Handel und Verkehr förderten «brüderliche Eintracht» zwischen den Völkern, mehrten den Wohlstand und trieben die Zivilisation voran.⁵²

Die historische Forschung über Infrastrukturen hat sich in den letzten Jahren stark entwickelt, wobei vor allem die Studien von Dirk van Laak anregend wirkten.⁵³ Van Laak stellt die politischen Wirkungen von Infrastrukturen in den Kontext der Technokratie mit ihren «politisch scheinbar neutralen Angeboten». Infrastrukturen gehören in der Moderne zu den beliebtesten Projektionsflächen eines politisch und sozial neutralen «Fortschritts».⁵⁴ Diese Trennung zwischen naturalistischen und kulturalistischen Betrachtungsweisen, wie sie am prägnantesten der französische Techniksoziologe Bruno Latour beschreibt,⁵⁵ gehört zu den Grundzügen der Moderne. Sie ist brisant, denn Infrastrukturen sind nicht grundsätzlich politisch neutral. Sie sind vielmehr soziotechnische Arrangements,⁵⁶ zu denen sowohl materielle wie auch soziokulturelle Bestandteile gehören. Bau, Betrieb und Nutzung von Infrastrukturen haben deshalb oft unbeabsichtigte Wirkungen. Dabei gelingt es Experten nicht immer, technische Fragen als Sachzwänge darzustellen und andere Meinungen auszuschliessen. Infrastrukturen können – wie es der britische Techniksoziologe Andrew Barry für Technik generell feststellt – auch politisierend wirken.⁵⁷

1.4 Fragestellung

Die These, dass im 18. und 19. Jahrhundert vorwiegend zentrale Bürokratien eine moderne Infrastrukturpolitik vorantrieben, ist bis jetzt anhand grosser Staaten untersucht worden. Der Schwerpunkt lag dabei auf der Selbstwahrnehmung der Verwaltung. Die vorliegende Arbeit überprüft diese These mit dem Kanton Bern erstmals am Beispiel eines kleinen Staats und versucht, staatliches Handeln in sein gesellschaftliches Umfeld einzubetten. Die Aussage, dass ein Übergang von einer profitablen zu einer defizitären Verkehrspolitik stattfand, wird dabei quantitativ überprüft. Die Wechselwirkungen zwischen dem Ausbau und der Finanzierung der staatlichen Strassennetze und dem Aufbau und der Tätigkeit der Verwaltung sollen in drei Feldern untersucht werden:

Deutungsmuster und kommunikative Praktiken. Aufgrund der aktuellen Forschungsinteressen wird gefragt, ob sich die Akteure im Berner Strassenwesen an einem Zirkulationsideal orientierten. Gab es alternative Deutungsmuster? Spielten Deutungsmuster eine Rolle, die sich als Ansätze zu modernen Infrastrukturtheorien interpretieren lassen?

Akteure. Welche Akteure trieben den Strassenbau voran? Dabei ist einerseits auf die Verwaltung, andererseits aber auch auf andere Handlungsträger zu achten. Welche Haltung vertraten diese Akteure, wenn es um die Finanzierung der Strassen ging? Mit Blick auf den widersprüchlichen Forschungsstand ist die Frage zu stellen, ob es in Bern überhaupt eine Bürokratie gab. Nicht zu vernachlässigen sind die einschneidenden politischen Ereignisse von 1798 bis 1848. Wie gingen politisch-administrative Eliten mit dem raschen Wandel um?

Umgang mit Nebenwirkungen. Die bisherigen Diskussionen zur Infrastrukturgeschichte legen es nahe, dem Spannungsfeld zwischen politisch scheinbar neutralen Angeboten und ihren unbeabsichtigten Folgen viel Aufmerksamkeit zu widmen. Welche Rolle spielten im Berner Strassenbau Experten, die Deutungshoheit über Sachzwänge beanspruchten? Gelang es anderen Handlungsträgern, ihre Meinung trotzdem einzubringen? Und wie beeinflussten die Wechselwirkungen zwischen diesen Gruppen die Genese einer modernen Infrastrukturpolitik in Bern?

1.5 Quellen und Methoden

Die Auswertung der Quellen erfolgt in dieser Arbeit sowohl mit hermeneutischen wie auch mit quantitativen Methoden. Dieser Anspruch mag trivial erscheinen, wird aber nur selten erfolgreich eingelöst. Deshalb sind an dieser Stelle einige grundlegende Erläuterungen notwendig.

Die zuverlässigsten Resultate dürfte eine Untersuchung erbringen, in der einzelne Untersuchungsschritte jeweils mit quantitativen oder qualitativen Methoden ausgeführt und die Ergebnisse anschliessend miteinander verknüpft werden. Mit einem solchen Methodenmix ist zu verhindern, dass Ausnahmen zur Regel werden und umgekehrt. Quantitative Methoden beantworten die Frage nach der Häufigkeit bestimmter Merkmale (wie viele? wie gross? wie teuer?) und setzen homogene Merkmale voraus. Um diese Kategorien zu bilden, ist häufig Vorarbeit mit qualitativen Methoden nötig.⁵⁸ Qualitative Methoden ermöglichen es, heterogene Phänomene zu beschreiben und Typen zu bilden. Das Material dazu liefert der Vergleich verschiedener Fälle.⁵⁹

Geldbeträge werden in dieser Untersuchung fast ausnahmslos auf das Lohn- und Preisniveau von 2006 umgerechnet. Die Grundlagen dafür haben Roman Studer und Pascal Schuppli geschaffen.⁶⁰ Diese Methode stösst bisher bei Historikerinnen und Historikern auf wenig Verständnis, ist aber korrekt und notwendig. Wie sonst soll zum Beispiel eine Leserin oder ein Leser im 21. Jahrhundert nachvollziehen, wie viel ein Franken im Jahr 1838 wert war? Immerhin war das damals der Taglohn eines Strassenarbeiters. Mit dieser Methode lässt sich auch die Tatsache berücksichtigen, dass Waren und Dienstleistungen im Untersuchungszeitraum weniger häufig als heute mit Geld abgegolten wurden. Nur wenn man den Wert solcher Leistungen in Geld angibt, wird ihr Ausmass sichtbar und vergleichbar.

Die verwendeten Quellen sind vielfältig (z. B. Protokolle, Briefe, Bitschriften, technische Zeichnungen, Kostenvoranschläge, Rechnungen). Es wurde versucht, nicht nur die leicht zugänglichen Akten der Zentralverwaltung, sondern auch andere Archivbestände (Gemeinden, Private) einzubeziehen. Bei vielen der verwendeten Quellengattungen veranlassten Konflikte oder zumindest Meinungsverschiedenheiten die Niederschrift einzelner Dokumente (z. B. Gutachten, Bitschriften, Schätzungsverbale). Diese Texte sind nicht als unmittelbare Zeugnisse von den Ansichten ihrer Verfasser oder Auftraggeber zu verstehen, sondern dienen bestimmten Absichten in administrativen, politischen und rechtlichen Ver-

fahren. Zudem wurden Bitschriften oder protokollierte Gespräche oft von professionellen Schreibern zu Papier gebracht.⁶¹

Viel profitiert hat die vorliegende Untersuchung von der Zusammenarbeit mit dem Forschungsprojekt zur Oekonomischen Gesellschaft (OeG) in Bern 1750–1850. Dieses Projekt führt eine in den 1990er-Jahren aufgebaute Datenbank weiter, an der mehrere Forschungsprojekte teilhaben und in der sich viele biografische Informationen zu Personen in Bern (und anderswo) im 18. und frühen 19. Jahrhundert angesammelt haben.⁶² Die Zusammenarbeit mit dem OeG-Projekt, die konsequente Datenverknüpfung, die Erschliessung neuer Archivbestände und weitere Vorstudien erlauben Aussagen zu Personengruppen, die in den 1970er-Jahren noch als zu spärlich dokumentiert für historische Untersuchungen galten.⁶³

1.6 Aufbau der Arbeit

Die methodischen Ansprüche beeinflussen den Aufbau der Arbeit, die grob in zwei Teile gegliedert ist. Im ersten, in dem quantitative Methoden grosses Gewicht erhalten, wird ein Überblick auf der Ebene des ganzen Kantons gegeben. Der zweite, in dem stärker qualitativ gearbeitet wird, besteht aus zwei Fallbeispielen.⁶⁴ Als Fälle dienen Strassenbauprojekte von regionaler Bedeutung. Die Fallbeispiele sind notwendig, damit die Handlungsebene ins Blickfeld rückt. Dabei bestanden auch bei lokalen oder regionalen Projekten Wechselwirkungen mit der kantonalen Infrastrukturpolitik. Deshalb werden in den Fallbeispielen Themen von kantonaler Bedeutung wie zum Beispiel das Strassengesetz von 1834 erörtert.

Der erste Teil besteht aus drei Kapiteln, in denen es um den Ausbau und die Finanzierung des Strassennetzes (Kapitel 2), die Besoldung, Ausbildung, Kommunikation und Kontrolle der Amtsträger (Kapitel 3) und schliesslich am Beispiel ausgewählter Personen um den Umgang der politisch-administrativen Eliten mit dem einschneidenden Wandel zwischen 1798 und 1848 (Kapitel 4) geht. In Kapitel 2 und 3 wird auf der Makro- und Mesoebene aufgezeigt, inwiefern die Infrastrukturpolitik den Kriterien von Uwe Müller und die Verwaltung dem Idealtypus von Max Weber entsprach. Das methodische Vorgehen in Kapitel 4 gleicht eher dem in den Fallbeispielen. Dieses Kapitel weist aber eine quer zu den anderen gelagerte, über einzelne Strassen hinausgehende zeitliche Perspektive auf.

Den Hauptteil bilden zwei Fallbeispiele von Strassenbauprojekten. Das grösste Projekt im Zeitraum von 1803 bis 1831, die Simmentalstrasse (1817–1829), steht für die vielen Strassenbauten im Berner Oberland während der 1820er-Jahre (Kapitel 5). Die Wannenfluhstrasse (1818–1838) im Emmental wurde ebenfalls um 1820 vorgeschlagen, aber erst nach 1831 realisiert. Im Strassenbauboom der 1830er-Jahre war sie von ihrer Grössenordnung her ein gewöhnliches Projekt, erhielt aber aus technischen und politischen Gründen überdurchschnittlich viel Aufmerksamkeit (Kapitel 6). Die beiden untersuchten Regionen weisen viele naturräumliche und wirtschaftliche Gemeinsamkeiten auf, unterschieden sich aber aus politischer Sicht: Das Simmental (vor allem das Obersimmental) galt als obrigkeitstreue und konservative Gegend, während die Bevölkerung des Emmetals als rebellisch und radikal bekannt war. Diese Charakterisierung sollte nicht darüber hinweg täuschen, dass es auch im Emmental Anhänger der alten Regierung und im Simmental Revolutionäre gab – sie war aber wichtig für die Wahrnehmung dieser Landesteile durch die Behörden.

