

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: 5: Fallbeispiel Simmentalstrasse (1817-1829)
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: 09.08.2025

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

5 Fallbeispiel Simmentalstrasse (1817–1829)

5.1 Initiativen im Hungerjahr 1817

Obrigkeithliche Repräsentation

In vielen Quellen erscheint der Strassenbau als wohltätige Aktivität der Obrigkeit. Gute Strassen galten in staatstheoretischen Schriften als Ausweis «guter Policey» und brachten die Macht eines Staats visuell zum Ausdruck. Die mit Bäumen gesäumten und erhöht gebauten Kunststrassen hoben sich markant von der übrigen Landschaft ab. Gebildete Reisende nahmen die Botschaften der prächtigen Chaussees wahr und schrieben zum Teil sogar die Inschriften am Strassenrand in ihre Tagebücher ab.³⁷² Wurden die Reiseberichte anschliessend gedruckt, erweiterte sich das Publikum monumentaler Strassenbauten zusätzlich. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts waren Reiseberichte eine eigene, sehr populäre literarische Gattung. Zu dieser Zeit galten die neuen Alpenstrassen als touristische Sehenswürdigkeiten. Am bekanntesten war die vom französischen Militär erstellte Simplonstrasse, der die beiden Maler Gabriel Lory, Vater und Sohn, einen eigenen Bildband widmeten.³⁷³

Die Simmentalstrasse zwischen Thun und Zweisimmen war zwischen 1798 und 1831 das grösste und teuerste Strassenbauprojekt im Kanton Bern. Die-



Abbildung 18: Sicht auf die neue Simplonstrasse in der Nähe der grossen Galerie. Quelle: Lory/Lory 1980.

se Strasse erhielt einen prominenten Platz in einem Reisebericht von 1825. Der Verfasser, Johann Rudolf Wyss der Jüngere, berichtete als Stadtberner einem gebildeten Schweizer Publikum über seine Ausflüge ins Simmental. Wyss war seit 1805 Professor für Philosophie an der Berner Akademie und erlangte vor allem Bekanntheit, weil er den von seinem Vater geschriebenen Roman «Der schweizerische Robinson» veröffentlichte. Anders als im Original von Daniel Defoe ging es dabei nicht um einen einzelnen Schiffbrüchigen, sondern um eine Gruppe. An die Stelle von Robinson trat ein Gemeinwesen, das unter der vorbildlichen Führung des Vaters erfolgreich alle Herausforderungen meisterte. Damit ersetzte Wyss das mündige Individuum durch ein Kollektiv, das – wie aus seiner Sicht die Bernerinnen und Berner – glücklich und wohlbehütet unter autoritärer Führung lebte.³⁷⁴

Der Reisebericht von Wyss erschien in den «Alpenrosen». Abbildung 19 wurde nach einem Kupferstich des Malers Gabriel Lory dem Älteren gedruckt, um den Text zu illustrieren. Sie zeigt die neue Kanderschlucht zwischen Reutigen und dem Thunersee (→ S. 109). Obwohl der Fluss und die Felsen am meisten Raum einnehmen, nennt der Titel «Die neue Siebenthal-Strasse am Kander-Durchbruch» als Hauptthema. Auf dem Stich bringt die Strasse die Menschen ins Bild; fünf stehen als Zuschauer am Geländer, und die Flösser³⁷⁵ mit ihren Stangen schwärmen mithilfe einer Leiter ebenfalls von ihr aus. Die Strasse erscheint hier weniger als visuelle Hauptattraktion denn als Zubringer. Diese Funktion beschrieb Wyss, der teilweise zu Fuss reiste, aber keineswegs als nebensächlich. Er äusserte sich ausführlich zur neuen und bequemen Strasse und schätzte, dass diese «Wohlthat für die ganze Thalschaft» die Reisezeit von Thun nach Saanen um ein Viertel bis ein Drittel verkürze. Insgesamt beschrieb er die «neugebaute, herrliche, mit der gemässigtsten Absenkung hinlaufende Strasse» auf mehreren Seiten.³⁷⁶

Wyss gab auch einen Abriss der Baugeschichte. Die Strasse wurde teils von der Obrigkeit, teils von den Gemeinden gebaut. Die in Stein gemeisselte Inschrift an der Laubegg zitierte er wörtlich: «Das Amt Obersimmenthal, mit der Hülfe seiner Landesregierung, An. 1821. – Es giebt keine Laubegg mehr.» Wyss fand diese Inschrift zu bescheiden und ergänzte sie im Reisebericht mit überschwänglichen Versen von Novalis. Ähnlich wie dem Familienvater im schweizerischen Robinson teilte er in seinem Bericht dem Oberamtman Samuel Bürki die Hauptrolle zu. Bürki habe mit dem Werk begonnen und die schwierigsten Teile fertiggestellt. Damit erscheint auch der Strassenbau im Simmental als Leistung eines Gemeinwesens unter umsichtiger und väterlicher Führung.³⁷⁷

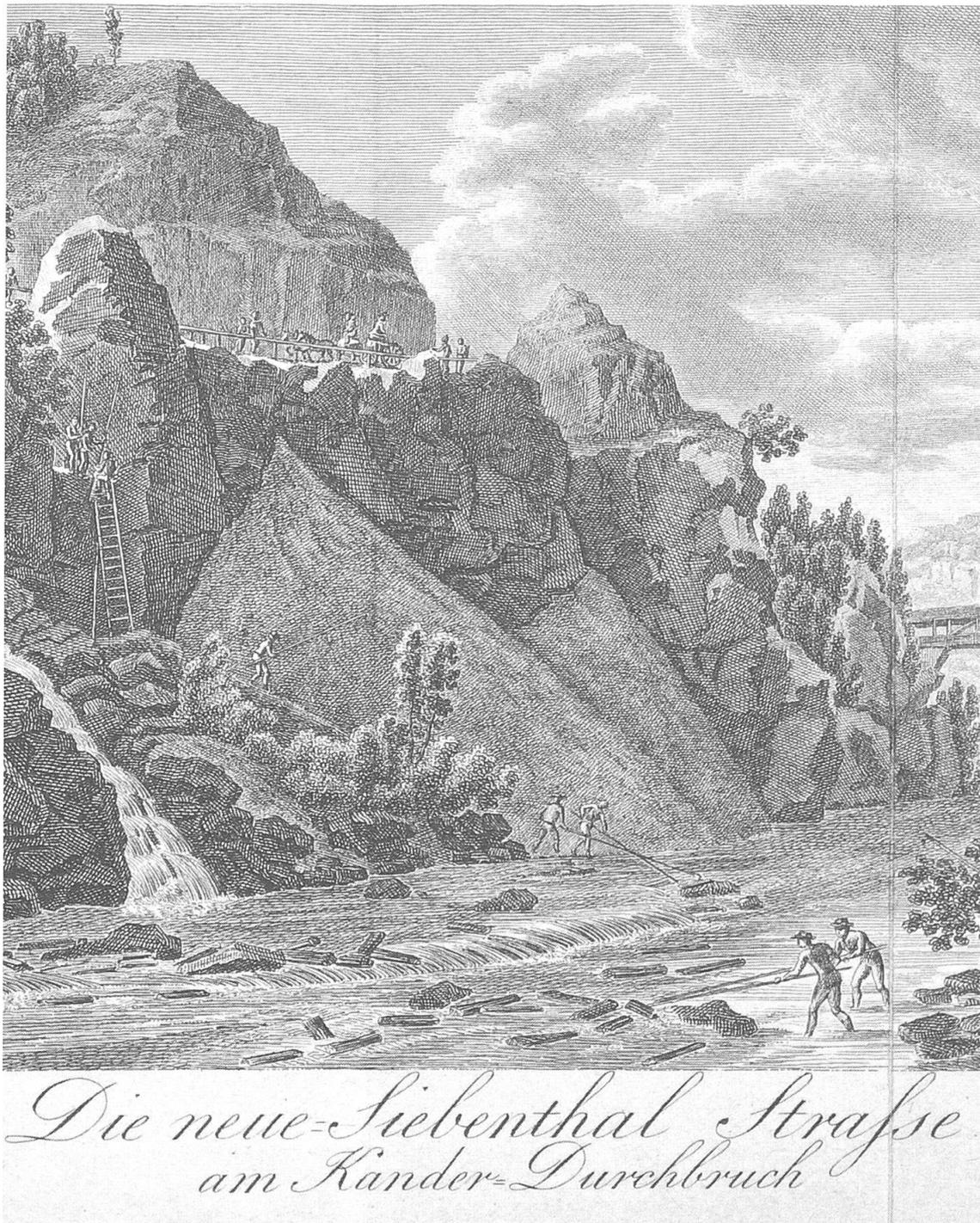


Abbildung 19: Kupferstich «Die neue Siebenthal-Strasse am Kander-Durchbruch» nach einer Zeichnung von Gabriel Lory, Vater, 1824. Die Strasse befindet sich hinter dem Geländer auf den Felsen, wo Passanten die Aussicht auf den Fluss geniessen. Quelle: Wyss 1825, 357.

Die gleiche Stossrichtung wies wenige Jahre später der Staatsverwaltungsbericht über die Jahre 1814 bis 1831 auf. In diesem Bericht dokumentierte die abtretende Regierung mit einer beeindruckenden Materialfülle ihre Anstrengungen für die allgemeine Wohlfahrt. Hans von Greyerz nennt diese Publikation, die von dem Regierungsmitglied Karl Zeerleder redigiert wurde, eine «patrizische Rechtfertigung vor der Geschichte».³⁷⁸ Der Bericht enthält im Haupttext 24 Seiten und im Anhang mehrere Tabellen zu den obrigkeitlichen «Leistungen im Strassenwesen».³⁷⁹ Im Kapitel zum Strassenbau nennt die Obrigkeit aus ihrer Sicht Gründe für Erfolg und Misserfolg einzelner Projekte. Das Scheitern ihrer Vorstösse erklärte sie mit dem Widerstand von Gemeinden und Privatpersonen – aus ihrer Warte uneinsichtigen Untertanen. Mit Blick auf die Simmentalstrasse schrieb auch sie die Hauptrolle dem Oberamtman Büрки zu. Der Strassenbau erscheint damit als ein hauptsächlich obrigkeitliches Projekt.³⁸⁰

Die Geschichtsschreibung im 19. Jahrhundert anerkannte den obrigkeitlichen Anspruch auf die Hauptrolle im Strassenbau ohne Vorbehalte. Bereits 1839 zählte der Stadtberner Historiker Johann Anton von Tillier eine Reihe prächtiger Bauwerke im 18. Jahrhundert auf, die er als obrigkeitliche Leistungen beschrieb. Wie wenig er sich im Strassenwesen auskannte, zeigt sein Lob der «trefflichen Unterhaltung» der bernischen Landstrassen durch die Obrigkeit.³⁸¹ Tatsächlich waren es die Gemeinden, die im Strassenunterhalt die Hauptlast trugen (→ S. 42). In den nächsten Jahrzehnten verfestigten sich die öffentlichen Bauten des 18. Jahrhunderts als Symbol des goldenen Zeitalters. Mit Emanuel Friedrich Fischer schrieb daran auch der 1831 zurückgetretene Schultheiss mit. Selbst der liberale Ingenieur Wilhelm Rudolf Kutter bewunderte später Monumente des alten Berns wie den Aargauerstalden, auf dessen Erbauung Mitte des 18. Jahrhunderts eine lateinische Inschrift hinwies.³⁸²

Traf diese Darstellung zu? Im Fall der Simmentalstrasse lässt sich nachweisen, dass die Obrigkeit eine stark verzerrte Version der Lastenverteilung präsentierte. Im Verwaltungsbericht nannte sie Zahlen zur Finanzierung, nach denen der Bau von 55 Kilometern neuen Strassen in den Amtsbezirken Thun, Ober- und Nidersimmental zu Löhnen von 2006 bis 1829 rund 25 Millionen Franken kostete. Sie bezifferte ihren Anteil an den Baukosten auf zwei Drittel. Diese Zahlen sind teilweise falsch oder zumindest unplausibel. Für den Mühlestutz führt der Bericht nur staatliche Beiträge auf, obwohl die Gemeinden Fuhrwerke gestellt hatten (→ S. 98). Das zinsfreie Darlehen an die Landschaft Obersimmental für die Laubeggstrasse ist als endgültiger, nicht zurückzufordernder Zuschuss deklariert. Der

Kanton versuchte jedoch jahrzehntelang, diese Mittel von der Landschaft Obersimmental zurückzuerhalten. Bis 1846 zahlte die Landschaft immerhin 34 Prozent zurück.³⁸³ Vorbehalte wecken die Zahlen zur angeblich von der Obrigkeit allein gebauten Strecke Zweisimmen–Lenk. Auf diesem Abschnitt sollen die Kosten pro Kilometer 60 Mal tiefer gewesen sein als auf den anderen Baustellen.³⁸⁴ Eine zutreffendere Vorstellung von der Verteilung der Baukosten dürfte man erhalten, wenn man das Darlehen an die Landschaft Obersimmental abzieht und die kommunalen Ausgaben für die Strasse von Zweisimmen in die Lenk schätzt. Auf diese Weise gelangt man zu einer völlig anderen Verteilung der Baukosten: Zu Löhnen von 2006 würden sich dann die obrigkeitlichen Ausgaben noch auf knapp 12 Millionen Franken (40 Prozent), die der Landschaften auf 19 Millionen (60 Prozent) belaufen.³⁸⁵

Es gibt keine Hinweise, dass die Obrigkeit im Staatsverwaltungsbericht bewusst Zahlen manipulierte. Es ist aber klar, dass sie aus ihrer Sicht günstige Statistiken verwendete, um ihre administrativen Leistungen hervorzuheben. Im 19. Jahrhundert war es eine weitverbreitete Strategie, die eigene Rolle mit tatsächlichen oder angeblichen Leistungen in der Vergangenheit zu begründen. Wissenschaftler etwa gaben schon längst etablierte Techniken als eigene Erfindungen aus, um sich als Experten darzustellen.³⁸⁶ Die Patrizier in Bern rechtfertigten mit Publikationen wie dem Staatsverwaltungsbericht ihren Anspruch, die «intellektuellen Köpfe»³⁸⁷ des Kantons zu sein. Wie Rudolf Emanuel Effinger als einzelne Person (→ S. 87) wollten auch die Patrizier als soziale Gruppe ihren gesellschaftlichen und politischen Vorrang mit ausgezeichneten Verwaltungsleistungen sichern. Darstellungen wie der Staatsverwaltungsbericht von 1831 dienten dem obrigkeitlichen Machtanspruch.

Notstandsmassnahmen 1816/17

Zum Selbstverständnis der Berner Obrigkeit gehörte, dass sie in Teuerungskrisen notleidenden Bevölkerungsschichten half. Nach Franziska Rogger führte der Kanton Bern 1817 und 1846 sozialpolitisch motivierte Strassenbauten aus. 1846 gab die Verwaltung aber nur marginale Summen für solche Projekte aus. Die 1817 begonnene Strasse von Thun ins Simmental ist das einzige namentlich bekannte Projekt, das Arbeit und Einkommen für die Armen schaffen sollte.³⁸⁸ In den Jahren 1816 und 1817 kam es zu einer der schwerwiegendsten Teuerungskrisen im

18. und 19. Jahrhundert. Der Kanton Bern war von den Ernteaufschlägen und der Hungersnot zwar weniger betroffen als die Innerschweiz und die Ostschweiz. Trotzdem handelte es sich um eine ausserordentliche Situation. Auch in Bern entstanden in vielen Gemeinden rasch Suppenküchen und Bäckereien, in denen registrierte Arme verbilligte Lebensmittel erhielten. An den Hilfsmassnahmen beteiligten sich viele obrigkeitliche Amtsträger. Sie halfen bei der Verteilung von Zuschüssen aus obrigkeitlichen Getreidevorräten, leiteten selbst Hilfsanstalten und bemühten sich um den Ankauf von Saatgut.³⁸⁹

Im Herbst 1816 schlugen mehrere Oberamtsträger vor, die Hilfsmassnahmen mit Strassenbauten zu verbinden. Die Ausgaben würden Verdienst und Nahrung für die Armen schaffen und gleichzeitig einen dauerhaften und «wirklichen Nutzen», das heisst langfristig wirksame Investitionen, bewirken. Solche Projekte, die das Einkommen der Armen sichern sollten, gehörten zu den üblichen Massnahmen frühneuzeitlicher Obrigkeiten in Teuerungskrisen. Damit sie griffen, war rasches Handeln nötig.³⁹⁰ Schon im Januar 1817 beantragte die Zollkammer fünf Strassenprojekte in Schwarzenburg, im Simmental und bei Biel. Das Paket der Zollkammer stiess aber auf den Widerstand des Finanzrats, der unabsehbare Kosten befürchtete und die vorgeschlagenen Strassen für unnötig hielt. Schliesslich beschloss die Regierung, nur am Mühlestutz bei Weissenbach im Obersimmental ausserordentliche Strassenbauten zu finanzieren.³⁹¹

In den Vorträgen der Zollkammer und des Finanzrats treten zwei Gründe hervor, warum der Mühlestutz vor allen anderen Entwürfen den Vorzug erhielt. Erstens war das Berner Oberland politisch wichtiger als andere Landesteile. In Gegenden wie dem Obersimmental, Oberhasli, Frutigen, Grindelwald und Saanen lebten die treuesten Untertanen der Obrigkeit. Von 1799 bis 1802 nahmen sie an mehreren Aufständen gegen die Helvetische Republik teil, nach 1803 ging die Obrigkeit mit ihrer Hilfe militärisch gegen Unruhen in anderen Ortschaften vor. Gebiete mit einer widerspenstigen Bevölkerung lagen in unmittelbarer Nähe. 1814 marschierten zum Beispiel Truppen aus Grindelwald und dem Oberhasli in Unterseen ein, wo sich eine Volksmenge versammelt hatte, um gegen die Wiederherstellung der alten Ordnung zu protestieren. Aber auch in Thun und Teilen des Nidersimmentals gab es eine starke Opposition.³⁹²

Die Regierung begegnete dem Widerstand mit Repression und einer kultur- und wirtschaftspolitischen Offensive. Sie förderte volkstümliche Bräuche, organisierte die ersten zwei Unspunnenfeste als touristische Grossanlässe und verbesserte die Verkehrsverbindungen. Nach den offiziellen Statistiken trug die

Obrigkeit in keinem anderen Landesteil auch nur einen annähernd so hohen Anteil der Strassenbaukosten wie im Oberland. Die Patrizier hofften, dass bodenständige Folklore und wirtschaftlicher Wohlstand politische Ruhe bewirken würden. Auch das Projekt am Mühlestutz sollte die Loyalität der Bevölkerung stärken, wie die Zollkammer festhielt: «In politischer Hinsicht wird die Regierung durch dieses zu bringende Opfer die beyden Landschaften vom Simmenthal und die von Saanen sich ausserordentlich anhänglich machen.»³⁹³ Bessere Strassen nach Thun sollten diese Gegenden, die noch intensive Beziehungen zur Waadt und zu Freiburg unterhielten, enger an den Kanton Bern binden. Die gleichen Argumente fielen jedoch nicht ins Gewicht, wenn es um das mindestens so schwer betroffene, aber politisch und wirtschaftlich weniger bedeutende Schwarzenburgerland ging. Dem Finanzrat war es 1817 noch egal, wenn die Schwarzenburger ihren Handel mit der Stadt Freiburg anstatt mit Bern abwickelten.³⁹⁴

Zweitens gehörte der Mühlestutz zu den Passagen, bei denen der Nutzen von Strassenbauten am offensichtlichsten war. Bereits in den 1790er-Jahren hatten Fuhrleute und Säumer vergeblich ein ähnliches Projekt verlangt.³⁹⁵ An zahlreichen Stellen ging es darum, die Steigung der Strasse zu verringern. Um mit Wagen starke Steigungen zu überwinden, mussten vor der Motorisierung des Strassenverkehrs zusätzliche Pferde angespannt werden. Das galt wegen schlechter Bremsen nicht nur aufwärts, sondern auch abwärts.³⁹⁶ Die Kosten des Vorspanns waren beträchtlich. Für den letzten Abschnitt vor Zweisimmen rechnete man damit, dass ein Fuhrwerk sechs bis sieben zusätzliche Pferde vorspannen musste.³⁹⁷ Die Zollkammer bezeichnete das als «eine Art indirekter Auflage», welche die Lebensmittel verteuere. Ausserdem waren steile Stellen im Winter bei Glatteis kaum zu passieren und aufwendiger im Unterhalt, weil das Regenwasser sie rascher ausspülte als flache Abschnitte. Sowohl die Landschaft Obersimmental wie auch die Behörden in Bern erwarteten von Strassenbauten günstigere Brot- und Mehlimporte und eine erleichterte Käseausfuhr.³⁹⁸ Man kann sich für die Zeit der schweren Teuerungskrise im Winter 1816/17 kaum ein zugkräftigeres Argument vorstellen. Wenig Vorteile brachte die Strasse dagegen für den Export des schon damals begehrten Simmentaler Viehs. Erst die zwischen 1897 und 1912 eröffnete Eisenbahn diente dem Viehexport.³⁹⁹

Die Baustelle am Mühlestutz

Die Arbeiten am Mühlestutz begannen am 23. April 1817. Die Aufsicht oblag dem Oberamtmann Samuel Bürki. Zwei Frauen buken und kochten an Ort und Stelle für die Musanstalt, neben der es im Obersimmental mindestens eine weitere Suppenküche gab. Bürkis Idee war, Brot und Mus an die Arbeiter zu verteilen und zu einem günstigen Preis mit den Tagelöhnen zu verrechnen. Der Vorteil für die Arbeiter: Sie mussten nicht wie bei anderen Suppenküchen Geld ausgeben und sich möglicherweise verschulden.⁴⁰⁰

Schon bald wurden die Lebensmittel aber auch in der Musanstalt knapp, weil die Lieferungen aus Thun und Wimmis stockten. Bereits nach anderthalb Wochen ging das Brot aus, Ende Mai mangelte es auch an Habermehl. Die neuen Lebensmittel trafen oft erst mit mehrwöchiger Verspätung und nicht immer in der versprochenen Menge ein.⁴⁰¹ Im Mai und Juni, kurz vor der neuen Ernte, gingen die Vorräte zu Ende. Die Musanstalt kürzte die Rationen. Bürki rechnete zu Beginn mit einem Pfund Brot und zwei (nicht näher umschriebenen) Portionen Mus pro Kopf und Tag. Bis Ende Mai erhielten die Arbeiter im Durchschnitt aber pro Kopf und Tag nur 0.7 Pfund Brot und 0.6 Portionen Habermus. Ab Anfang Juni gab die Musanstalt vorläufig kein Brot mehr ab.⁴⁰² Neben der Menge war auch die Qualität der Lieferungen ein Problem. Im Mai meldete Bürki, dass von 40 eingetroffenen Kornsäcken nur 10 brauchbar waren. Zum Zustand der übrigen meinte er: «Wegen Feuchte des Korns muss selbiges vorerst getrocknet und gesäubert werden, die Qualität ist gering, und voll Unreinigkeiten, der Teig stinkend, das Brod wie natürlich schlecht, und es braucht Mägen wie hier zusammenkommen um es essbar zu finden. Die Arbeiter beklagen sich darüber und zwar mit vollem Recht.» Wenige Tage später kommentierte er zu einer anderen Getreidelieferung, dass sich damit kein geniessbares Brot herstellen lasse.⁴⁰³ Erst im August entspannte sich die Situation, weil frisches Getreide aus dem Waadtland eintraf. Bürki hob die Musanstalt auf, setzte aber die angefangenen Strassenarbeiten fort.⁴⁰⁴

Aus einer verkehrshistorischen Perspektive interessant sind die Transportprobleme der Musanstalt. Anton Brandenberger vertritt die Ansicht, dass die Transportkosten vor dem Eisenbahnbau in der Schweiz lange deutlich überschätzt wurden. Er verweist auf Quellen, wonach Getreidetransporte vom Bodensee in die Kornhäuser von Aarau, Burgdorf, Bern und Yverdon höchstens 20 Prozent des Verkaufspreises ausmachten. Dazu käme im hier behandelten Fall noch die Fracht von Bern nach Zweisimmen, die auch in guten Jahren etwa 20 Prozent des Wa-

renwertes ausmachte.⁴⁰⁵ Erich Weber erinnert jedoch daran, dass die Transportkosten in Teuerungskrisen mindestens so rasch anstiegen wie die oft normativ begrenzten Lebensmittelpreise (→ S. 22). Aus den amtlichen Berichten aus dem Simmental geht hervor, dass Futter ebenso knapp war wie Lebensmittel. Im Frühling 1817 mangelte es an Heu. Nach Karl Ludwig Tscharner von Leissigen war im April an Pferdefuhrwerke «in der damaligen Zeit wo noch kein Gras recht wachsen wollte und alles Heu in jener Gegend aufgezehrt war, beynah nicht zu gelangen».⁴⁰⁶ Noch im Juni machte es der Futtermangel schwierig, genügend Pferde für den Strassenbau einzusetzen.⁴⁰⁷ Gegenüber anderen Jahren vervierfachten sich im Simmental im Frühling 1817 die als Prozent des Warenwerts ausgedrückten Transportkosten für Getreide. Ähnliche Feststellungen macht Roger Price für Transporte flussaufwärts auf der Rhone in Frankreich. Für die Zeit der Krise trifft also die Faustregel der älteren Forschung nicht weit daneben, dass die Fracht über 100 Kilometer auf dem Landweg gleich viel kostete wie das Getreide am Anschaffungsort.⁴⁰⁸

Zu diesen Schwierigkeiten kam hinzu, dass die Zollkammer den sozialen Zweck des Projekts nur teilweise unterstützte. Der Oberamtmann und die einheimischen Amtsträger beschäftigten möglichst viele Arbeiter. Anfang Mai befanden sich auf der Baustelle über 100 Arme aus dem Simmental.⁴⁰⁹ Tscharner von Leissigen als Vertreter der Zollkammer fand diese Zahl weit übertrieben. Nach Tscharner führte der Zweck, «den Bedürftigen des Obersimmenthals einen Broderwerb zu verschaffen», zwangsläufig zu viel zu hohen Kosten. Weil man nur aus den Bedürftigen auswähle, stelle man nicht nur zu viele, sondern auch körperlich schwache und faule Arbeiter an. Tscharner schätzte, dass 25 bis 30 kräftige und tüchtige Arbeiter mit einigen zusätzlichen Pferden gleich viel geleistet hätten wie die über 100 Armen.⁴¹⁰ In den nächsten Monaten zeigte es sich, dass der Zollkammer viel am optimalen Verhältnis von Menschen und Pferden lag.

Die Materialtransporte machten im vormodernen Strassenbau den grössten Teil der Kosten aus. Sie konnten sowohl von Menschen wie von Tieren ausgeführt werden. Auf kurzen Strecken galt menschliche, auf längeren tierische Zugkraft als effizienter. Ingenieure kannten Faustregeln, für welche Distanzen sich Menschen oder Tiere besser eigneten. Am Mühlestutz kam hinzu, dass die Landschaft Obersimmental die Pferdefuhren bezahlte.⁴¹¹ Die Arbeitsteilung zwischen Menschen und Tieren beeinflusste also auch die Kostenverteilung. Anfänglich transportierten die Arbeiter Material auch über längere Strecken selbst. Dazu konnten sie entweder ihre Schubkarren weiter stossen als gewöhnlich oder als Gruppe ei-



Abbildung 20: Sträflinge bei der Strassenreinigung. Die undatierte Zeichnung zeigt nicht nur Sträflinge bei der Strassenarbeit, sondern auch den Einsatz menschlicher Zugkraft. Viele Transporte waren entweder mit menschlicher oder mit tierischer Zugkraft möglich, wobei meistens wirtschaftliche Überlegungen für die eine oder andere Variante den Ausschlag gaben. Quelle: StAB, Personen T. B. 1127.

nen grösseren Wagen ziehen. Abbildung 20 zeigt Sträflinge, die mit Schulterbändern vor einem Karren angespannt waren.

Die obrigkeitlichen Experten, die gelegentlich am Mühlestutz vorbeikamen, beurteilten diese Arbeitsteilung als ineffizient. Tscharner von Leissigen befahl schon im Mai, die Zahl der Arbeiter auf 80 zu verkleinern.⁴¹² Im Juni ordneten andere Delegierte der Zollkammer nach einer Inspektion an, nur noch 55 Arbeiter anzustellen. Es ist aber unklar, ob Bürki diese Anweisungen umsetzte. Anfang Juli besichtigten Albrecht Friedrich Tscharner von Kehrsatz und Johann Ludwig Wurstemberger die Baustelle und stellten erneut die gleichen Mängel fest. Tscharner von Kehrsatz erstattete noch im gleichen Monat einen Bericht, in dem er energisch mehr Pferde und weniger Arbeiter verlangte.⁴¹³ Die soziale Sprengkraft dieser Forderung liegt auf der Hand: Sie lief darauf hinaus, Arme wegzuschicken und zusätzliche Pferde zu füttern. Damit stellten die technischen Sachverständigen der Zentralverwaltung ihre fachlichen Standards über die sozialen Motive des Strassenbaus. Im Rückblick ist deshalb die Frage aufzuwerfen, ob die Zollkammer den sozialen Zweck der ausserordentlichen Strassenbauten nicht von Anfang als blossen Vorwand für ohnehin geplante Projekte verwendete. Sie hatte die Idee von Notstandsmassnahmen im Winter 1816/17 von Oberamtännern übernommen, setzte sie selbst aber nicht konsequent um.

Das Projekt am Mühlestutz dürfte als Nothilfe in der Teuerungskrise von 1817 nur punktuelle Bedeutung entfaltet haben. Es schuf Erwerbsmöglichkeiten für ein bis zwei Prozent der Bevölkerung des Obersimmentals, während die Abgabe von Lebensmitteln nur teilweise funktionierte. Im Vergleich zu anderen Musanstalten verpflegte die Küche am Mühlestutz nur wenige Personen.⁴¹⁴ Für das ganze Projekt gab die Obrigkeit zu Löhnen von 2006 einen Betrag von zweieinhalb Millionen Franken aus. Ähnlich wie in Preussen und Österreich hatten sozialpolitische Motive für Infrastrukturbauten in Bern eher rhetorische Bedeutung.⁴¹⁵ Im Hinblick auf die Infrastrukturpolitik jedoch begann mit der Suppenküche am Mühlestutz eines der grössten Strassenbauprojekte im Kanton Bern vor 1831.

5.2 Veralltäglicung des Projekts

Verhandlungen zwischen Landschaft und Obrigkeit

Am 25. Oktober 1817 entliess Samuel Bürki die Arbeiter am Mühlestutz und meldete, dass das Projekt abgeschlossen sei. Zu diesem Zeitpunkt hatte er bei der Zollkammer bereits weitere Strassenbauten gewünscht. Er schlug vor, als Nächstes am Laubeggstalden eine neue Strasse zu bauen. Dazu könne man freiwillige Tag- und Fuhrwerke der Landschaft Obersimmental erwarten.⁴¹⁶ Einer der Fachleute der Zollkammer, Tscharner von Leissigen, unterstützte das Anliegen. Um Zeit zu gewinnen, begann er von sich aus mit Planungen vor Ort. Bürki und Tscharner begründeten auch dieses Projekt mit wirtschaftlichen Motiven. Am Laubeggstalden ging es wie am Mühlestutz darum, eine ruppige Steigung von bis zu 11 Prozent zu korrigieren. Diese schwierige Passage, meinte Bürki, trenne die oberhalb davon gelegenen Gebiete «sozusagen von der Welt».⁴¹⁷

Ebenso wichtig wie die inhaltlichen Argumente war das geschickte Vorgehen von Bürki. Er liess sich von der Zollkammer beraten und berichtete ihr regelmässig über sein Vorgehen. Seine Handlungen lassen sich aufgrund seines Korrespondenzhefts detailliert verfolgen. Am 23. Dezember 1817 diskutierte die Zollkammer einen privaten Brief von Bürki an Tscharner von Kehrsatz. Danach wollte die Landschaft Obersimmental die Laubeggstrasse selbst bauen, wenn sie staatliche Unterstützung erhalte. Die Mitglieder der Zollkammer ermutigten Bürki, von der Landschaft eine Bittschrift einreichen zu lassen. Sie machten ihn auch darauf aufmerksam, wie ein solcher Text zu formulieren sei. Die Landschaft habe die Vorteile des Projekts deutlich zu machen und sich bei der Regierung für die Strasse am Mühlestutz zu bedanken. Ausserdem seien allzu detaillierte Forderungen zu vermeiden. Die Zollkammer erhöhte deshalb den von Bürki genannten obrigkeitlichen Geldbeitrag zu Löhnen von 2006 von drei auf knapp vier Millionen Franken und strich dafür einige seiner Bedingungen. Nach Bürki forderte die Landschaft von der Obrigkeit unentgeltlich einen Ingenieur, Sprengpulver und ärztliche Behandlung bei Unfällen.⁴¹⁸

Nachdem er die Anweisungen der Zollkammer erhalten hatte, versammelte Bürki in jeder Kirchgemeinde die kommunalen Vorgesetzten und fragte, ob sie gegen einen fixen Beitrag der Obrigkeit die Strasse am Laubeggstalden bauen würden. Anschliessend bildete die Landschaft eine Kommission und delegierte Bürki

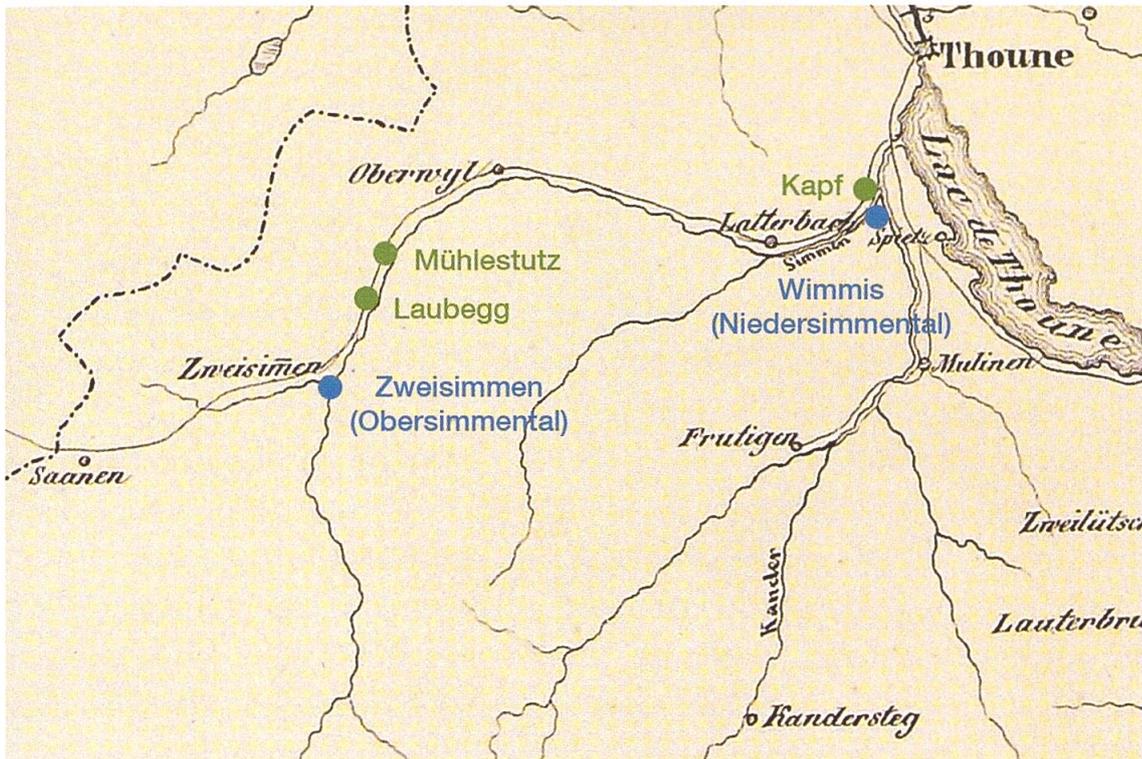


Abbildung 21: Staatsstrassen zwischen Thun und Saanen 1837. Der Mühlestutz (Weissenbach), die Laubegg (Garstatt) und der Kapf (Wimmis) sind grün, die Hauptorte der Amtsbezirke Ober- und Niedersimmental blau eingezeichnet. Quelle: StAB, BB X 1352.

als ihren Vertreter ab, um mit der Zollkammer zu verhandeln.⁴¹⁹ Es ist bemerkenswert, dass sich hier Bürki – der Repräsentant der Obrigkeit vor Ort! – von der Landschaft ermächtigen liess, sie gegenüber der Zentralverwaltung zu vertreten. Im Kontakt mit Beamten betonte er ausdauernd, es gehe um ein allgemeines Anliegen seines Amtsbezirks. Bei jeder Gelegenheit strich er den Eifer und die Bereitwilligkeit der Untertanen für die «von hiesiger Landschaft sehnlich gewünschte Korrektion» hervor. Indem er vor den Behörden als Stellvertreter der Landschaft und vor der Landschaft als Stellvertreter der Behörden auftrat, verfügte er auf beiden Seiten über Beziehungskapital.

In ihrer Bittschrift vom 24. Januar rechnete die Landschaft Obersimmental zu Löhnen von 2006 mit Baukosten von rund 10 Millionen. Wie die Zollkammer geraten hatte, forderte sie dafür einen staatlichen Zuschuss von 4 Millionen.⁴²⁰ Während Bürki sich auf die Landschaft berief, versuchte diese, ihrer Bittschrift durch Hinweise auf die tragende Rolle von Bürki mehr Gewicht zu geben.⁴²¹ Die Bittschrift der Landschaft erhielt allerdings ein Argument, das Bürki nie verwendete: Die Obersimmentaler seien «eifersüchtig» auf die teuren Strassen in anderen Gegenden, und ihr Amtsbezirk sei bis jetzt zu kurz gekommen. Damit brachten die Vorgesetzten der Landschaft eine regionalpolitische Sichtweise ein, die für die Patrizier fremd war. Mit dem zunehmenden politischen Gewicht der ländlich-kleinstädtischen Eliten erhielt diese Perspektive ab 1831 mehr Bedeutung (→ S. 148).

Die Zollkammer legte am 17. März 1818 einen ersten Entwurf vor. Dabei stellte sie innerhalb der Verwaltung die Lage ganz anders dar als nach aussen. Sie strich die Vorteile des Angebots heraus: Die Landschaft trage das ganze Risiko, und die Obrigkeit habe keine Budgetüberschreitungen zu befürchten. Ausserdem werde von dem gewünschten Zuschuss etwa eine halbe Million an den Staat zurückfliessen, weil die Obersimmentaler Sprengpulver kaufen müssten.⁴²² Das ausserordentlich günstige Angebot, so die Zollkammer, verdanke man allein dem Oberamtmann Bürki. Wenn man das Projekt innerhalb seiner Amtszeit ausführe, werde er es auch erfolgreich abschliessen.⁴²³

Das Abfragen der kommunalen Zahlungsbereitschaft, wie es Bürki praktizierte, gehörte in den 1820er-Jahren zu den gängigen Praktiken der kantonalen Behörden.⁴²⁴ In Porrentruy beispielsweise versammelte der Oberamtmann 1826 ebenfalls Gemeindevertreter, fragte sie nach ihrer Meinung und sammelte mit einer Unterschriftenliste Versprechen für finanzielle Beiträge.⁴²⁵ Es kam auch vor, dass sich Dörfer – zum Beispiel Roggwil – bei solchen Gelegenheiten gegen Strassenarbeiten aussprachen.⁴²⁶ Die Kommunikation zwischen Obrigkeit und Behör-

den erfolgte zu einem wesentlichen Teil über Bittschriften. Bittschriften sind ein Kommunikationsmittel, für das sich die historische Forschung seit einigen Jahren sehr interessiert.⁴²⁷ Wie das Vorgehen von Bürki zeigt, spielten Bittschriften in Bern auch um 1820 noch eine wichtige Rolle im Verwaltungsalltag. Indem sie Bittschriften einforderte, sicherte sich die Obrigkeit informell die Unterstützung wichtiger Gruppen, bevor sie neue Massnahmen umsetzte. Ab 1803 mischten sich alte und neue Formen. Ländliche Eliten hatten nun Vertreter im Grossen Rat, sprachen sich aber nach wie vor auf lokaler und regionaler Ebene ab und stellten über den Oberamtmann Forderungen (→ S. 148).

Dabei blieb die Infrastrukturpolitik innerhalb des Rahmens, den ihr die patri-zische Finanzpolitik setzte. Auch das hervorragend inszenierte, im Voraus abge-sprochene Vorgehen von Bürki führte nicht auf Anhieb zum Erfolg. Wie im Winter 1816/17 wehrte sich im Frühling 1818 der Finanzrat gegen neue Strassenbauten. Bevor er auf den Entwurf der Zollkammer eintrat, verlangte er ein Gutachten des Neuenburger Ingenieurs Joel Matile, den er von Projekten im Amtsbezirk Cour-telary kannte. Matile war für seine kostengünstigen Strassenbauten bekannt.⁴²⁸

Die Zollkammer holte vorerst ein Gutachten von Tscharner von Leissigen ein. Zusammen mit Anton Karl von Bonstetten war Tscharner der einzige Ingenieur in der Verwaltung, der Erfahrungen mit Strassenbauten in den Alpen hatte. Es ist be-merkenswert, dass er auf grundsätzliche Unwägbarkeiten hinwies. Im Gebirge, so Tscharner, könne man viele Schwierigkeiten erst während des Baus feststellen. Er hielt jedoch auch fest, dass Behörden aufgrund von Fakten entscheiden möchten. Damit meinte er nicht die effektiven Kosten – das war nach seinen einleitenden Bemerkungen gar nicht möglich –, sondern die Streckenlänge und das Höhenpro-fil der geplanten Strasse. Diese müsse man genau vermessen und darüber berich-ten, wenn man mit einem Entwurf im Grossen Rat Erfolg haben wolle.⁴²⁹ Tschar-ner liess allerdings auch erkennen, dass er das fragliche Projekt auf jeden Fall für machbar und wichtig halte. Ähnlich wie zuvor die Zollkammer gegenüber Bürki setzte er also den inhaltlichen Entscheid weitgehend voraus und diskutierte die Frage, wie man diesen erfolgreich durch die politisch-administrativen Verfahren schleusen könne. Er riet zu diesem Zweck, dem Entwurf schriftliche Kommenta-re von Matile beizulegen. Schliesslich holte er Vorschläge von Matile und einem weiteren Ingenieur aus Bern, Franz Emanuel Müller, ein. Auf dieser Grundlage er-arbeitete er ein weiteres Gutachten. Darin legte er viel Gewicht auf die Mängel der alten Strasse. Um eine Höhendifferenz von 60 Metern zu überwinden, müsse man 160 aufwärts und 100 abwärts steigen. Damit führte Tscharner anschaulich vor

Augen, wie überflüssig die Steigung sei.⁴³⁰ Trotzdem verstrich über ein Jahr, bis sich die Behörden wieder mit dem Geschäft beschäftigten.

In der Zwischenzeit trat die Zollkammer die Aufsicht über das Strassenwesen an die Strassenkommission ab, die unmittelbar dem Kleinen Rat unterstand. Das bedeutete eine Trennung von Zoll- und Strassenwesen.⁴³¹ Allerdings entsprach die neue Kommission personell vorerst einem Ausschuss der Zollkammer. Präsident war in beiden Gremien Ludwig Anton Fischer von Reichenbach.⁴³²

Die Strassenkommission nahm das Projekt 1819 wieder auf und trat mit einem Vorschlag an die Landschaft, den Bürki im Frühling 1818 selbst in einem Brief an Tschärner von Leissigen gemacht hatte: Die Obrigkeit könnte anstatt eines Zuschusses ein Darlehen gewähren, das sich mit einem Weggeld amortisieren lasse. Die Landschaft Obersimmental nahm dieses Angebot an, handelte aber ein zinsfreies Darlehen aus.⁴³³

Damit standen den Strassenbauten an der Laubegg bis zuletzt hartnäckige finanzpolitische Bedenken im Weg. Der Finanzrat handelte wie bereits im Winter 1816/17 weitreichende Zugeständnisse heraus. Es brauchte ein hartnäckiges und geschicktes Lobbying von Oberamtmann Bürki, damit die Laubeggstrasse zustande kam. Der Erfolg von Bürki beruhte nicht zuletzt darauf, dass sich die Zollkammer gegen den Finanzrat ausspielen liess. Ihre Mitglieder teilten Bürki im Voraus mit, was für eine Bittschrift sie vor der Regierung und dem Finanzrat am besten vertreten konnten. Ausserdem überliessen sie die Synthese aus den technischen Gutachten Tschärner von Leissigen, der das Projekt von Anfang an befürwortet hatte. Neben dem geschickten Vorgehen von Bürki und Tschärner war es die Bereitschaft der Landschaft Obersimmental, den Hauptteil der finanziellen Lasten zu tragen, die das Projekt möglich machte.

Bauleitung und Arbeiter

Im Simmental führten Obrigkeit, Landschaften und Gemeinden nebeneinander Strassenbauten aus. Das eröffnet die Möglichkeit, die Organisation von Strassenarbeiten unter staatlicher und landschaftlich-kommunaler Leitung zu vergleichen. Welchen Unterschied machte es aus, ob der Staat oder die Gemeinden als Bauherren auftraten?⁴³⁴

Bei den staatlichen Projekten am Mühlestutz 1817 und an der Kapfstrasse 1821 oblag die technische Leitung Ingenieuren. Am Mühlestutz war das Tschär-

ner von Leissigen, der gegen Taggelder arbeitete und sich höchst selten vor Ort aufhielt. An seiner Stelle beaufsichtigte zuweilen Bürki, meistens aber der Gerichtsstatthalter Johannes Schletti aus Zweisimmen die Baustelle. Die tragende Rolle von Schletti, der sich 20 Jahre vorher als Distriktstatthalter für die Helvetische Republik eingesetzt hatte, ist bemerkenswert.⁴³⁵ Am Kapf führte mit Franz Emanuel Müller ein fest angestellter Ingenieur die Aufsicht. Die angestellten Armen am Mühlestutz arbeiteten in Gruppen (Rotten), die jeweils ein «Rottmeister» beaufsichtigte. Diese Organisationsform lässt sich nicht nur im Simmental, sondern auch am Sustenpass beobachten. Neben Einheimischen versuchte die Obrigkeit am Kapf auch Franzosen anzustellen. Das war nicht ungewöhnlich: Am Sustenpass arbeiteten neben Tirolern und Franzosen auch Russen, Polen und Spanier.⁴³⁶ Ausserdem wirkten auf den Baustellen private Unternehmer wie Bartholomäus Gobeli aus Boltigen. Am Mühlestutz übernahm er anspruchsvollere Tätigkeiten wie Mauerarbeiten, Felssprengungen und Brückenkonstruktionen.⁴³⁷ An der Kapfstrasse war er 1821 als Unternehmer für einen grossen Teil des Projekts verantwortlich. Er sprengte Felsen, baute Stützmauern und beaufsichtigte die übrigen Arbeiten. Gobeli erhielt auch im Seeland obrigkeitliche Aufträge.⁴³⁸ Als privater Unternehmer liess er sich nicht nur in Geld, sondern auch mit Naturalleistungen bezahlen. Zusätzlich zu den 200 000 Franken (zu Löhnen von 2006) der Obrigkeit erhielt er von den Nidersimmentaler Gemeinden 400 Tagwerke. Verspätete, untaugliche und schlechte Arbeiter durfte er nach Hause schicken und als Ersatz bessere anfordern.⁴³⁹ Solche Leistungen erbrachten die Gemeinden auch bei anderen Strassenbauten.⁴⁴⁰ Damit leitete die staatlichen Bauprojekte im Simmental ein kantonaler Ingenieur, während Lohnarbeiter, Gemeinwerker und selbständige Unternehmer die Arbeiten ausführten.

Bei dem landschaftlichen Strassenbau an der Laubegg lässt sich die gleiche Organisation beobachten. Den grössten Teil des Projekts führten die Ingenieure Joel Matile und Franz Emanuel Müller als Generalunternehmer aus. Müller beschäftigte an der Laubegg französische Arbeiter. Eine Gruppe von Deutschen stand unter der Aufsicht eines Verwandten von Matile aus Neuenburg.⁴⁴¹ Ausserdem leisteten die Obersimmentaler 24 000 Tagwerke, die zu Löhnen von 2006 die Hälfte des vereinbarten Betrags von fünfeinhalb Millionen Franken ausmachten. Matile und Müller vergaben auch Aufträge an einheimische Handwerker wie Gobeli.⁴⁴²

Es ergibt sich das gleiche Fazit, wie es John Ginarlis und Sidney Pollard nach einem Vergleich des Strassenunterhalts durch *Turnpike Trusts* und Kirchgemein-

den in England formulieren. Weil Arbeiten unter verschiedener Aufsicht mit den gleichen Mitteln ausgeführt wurden, ist ein grundsätzlicher Unterschied in der Effizienz der beiden Träger kaum festzustellen.⁴⁴³ Hervorzuheben ist, dass der Staat und private Unternehmer ebenfalls auf nicht in Geld bezahlte Arbeitsleistungen zurückgriffen. Dabei handelte es sich immer um Beiträge der Gemeinden, die aber unter der Aufsicht der jeweiligen Bauleitung standen. Staatliche und nicht-staatliche Projekte gingen fließend ineinander über. Das ging so weit, dass bei dem staatlichen Projekt am Mühlestutz der Gerichtsstatthalter von Zweisimmen, Schletti, die Rechnung ablegte.⁴⁴⁴ An der Laubegg war es dagegen Bürki, der als obrigkeitlicher Repräsentant vor Ort die Buchhaltung für die Landschaft führte. 1822 kontrollierte und genehmigte ein Ausschuss der Landschaft die Rechnung, die der Oberamtmann abgelegt hatte.⁴⁴⁵

Die kantonalen Ingenieure waren in den 1820er-Jahren teilweise auch als private Bauunternehmer tätig. 1819 schuf der Kleine Rat die Stelle eines kantonalen Strassen- und Schwelleninspektors, weil die Mitglieder der Strassenkommission nicht alle Aufgaben selbst erfüllen konnten. Die Strassenkommission schlug als Kandidaten Matile vor. Der war zwar bereits in Neuenburg angestellt, aber die Berner wollten ihn mit einem Gehalt von 250 000 Franken pro Jahr abwerben. Nach längeren Verhandlungen schlug Matile die Stelle aus. An seiner Stelle ernannte die Strassenkommission den Geometer und Sappeurhauptmann Samuel Rudolf Haag aus Bern zum Strasseninspektor ad interim.⁴⁴⁶ Gleichzeitig führte Matile mit der Landschaft Obersimmental Gespräche über das Projekt an der Laubegg. Im Oktober 1819 einigte er sich mit den Obersimmentalern. Nach dem abgeschlossenen Vertrag hätte er die neue Strasse als Generalunternehmer gebaut. Im Frühling 1820 zog er sich aber auch von diesem Projekt zurück. Darum sprang im April sein Gehilfe Franz Emanuel Müller ein.⁴⁴⁷ Der Sappeur-Hauptmann und Burger der Stadt Bern war ab April 1820 gleichzeitig kantonaler Strasseninspektor und Generalunternehmer an der Laubegg.

Die Obrigkeit störte sich nicht an der Doppelrolle von Müller als Beamter und selbständiger Ingenieur. Aus der Sicht der Patrizier konnten moralisch integre Beamte im Allgemeinen auch widersprüchliche Rollen auf eine korrekte Weise ausüben.⁴⁴⁸ Dieses Vertrauen war möglicherweise nicht immer angebracht: Müller zeigte im Simmental viel Nachsicht gegenüber unsorgfältigen Unternehmern, auf jeden Fall mehr als die Landschaft Obersimmental mit ihm selbst als Generalunternehmer.⁴⁴⁹ An der Laubegg beobachteten lokale Amtsträger die Bauarbeiten aufmerksam und erledigten selbst, was die Generalunternehmer versäumten.

Dafür machte Bürki am Schluss 17 Abzüge geltend. Ausserdem zogen die Obersimmentaler bei der Schlussabnahme der Strasse den obrigkeitlichen Werkmeister Johann Daniel Osterrieth bei. Danach mussten Matile und Müller die Strasse an sechs Stellen ausbessern. Ausserdem behielt die Landschaft für vier Jahre einen Teil des vereinbarten Betrags zurück, weil Osterrieth eine Stützmauer nicht als solid einschätzte.⁴⁵⁰

Anzufügen ist, dass Gemeinden zuweilen selbst als Unternehmer auftraten. Sie führten dann Arbeiten im Gemeinwerk aus und liessen sich dafür in Geld bezahlen. Auf diese Weise erzielten sie Einnahmen in Geld, ohne zusätzliche Steuern erheben zu müssen. Mit den für diese Studie gesichteten Quellen lässt sich das für die Gemeinden Ferrenbalm, Mühleberg und Kerzers im Mittelland und Därstetten im Simmental nachweisen. Ähnliche Praktiken gab es auch in England.⁴⁵¹

Wachsender Anteil der Obrigkeit

Für die Strassenkommission und die Landschaft Obersimmental war klar, dass punktuelle Massnahmen nur begrenzte Wirkung entfalten würden. Im ganzen Tal folgte eine steile Passage auf die andere, sodass sich die Erreichbarkeit von Saanen und dem Obersimmental nur mit einem ganzen Paket von Projekten verbessern liess. Zu den Strassenbauten am Mühlestutz und an der Laubegg kamen deshalb in den Jahren 1820 bis 1829 weitere hinzu. Die ganze Strecke von Thun bis in die Lenk wurde umfassend erneuert.⁴⁵² Im Nidersimmental lag die Initiative bei der Strassenkommission. Sie schlug Massnahmen vor, verhandelte mit den Gemeinden über die Aufteilung der Kosten und übernahm die Bauleitung. Dabei dehnte sie ihre Tätigkeit nicht systematisch aus, sondern reagierte pragmatisch auf die Situation vor Ort. Wo sie besonders dringenden Handlungsbedarf ortete und sich die Gemeinden trotzdem zurückhielten, schritt sie ein. Diese Handlungszwänge waren im Nidersimmental besonders stark.⁴⁵³

Der spektakulärste Akteur war die Umwelt. Am Ausgang des Simmentals fliesst die Simme in die Kander. Ursprünglich verlief dieser Fluss am Thunersee vorbei und ergoss sich vier Kilometer unterhalb von Thun in die Aare. Mit der Umleitung der Kander in den Thunersee in den Jahren 1711 bis 1714 versuchte die Obrigkeit ein grossräumiges hydrologisches System zu beeinflussen und setzte ökologische Prozesse in Gang, die sie nicht zu überblicken vermochte. Die Kander geriet ausser Kontrolle, der Tunnel im Strättligerhügel stürzte ein, an seiner Stelle entstand

eine Schlucht, und der Fluss ergoss sich mit riesigen Geschiebemengen in den Thunersee. Die Folgen waren drastisch. Der Thunersee stieg an und setzte Siedlungen am Ufer unter Wasser. Das Flussbett der Aare unterhalb Thuns vertiefte sich um bis zu drei Meter. Stark betroffen war auch die Gegend von Wimmis oberhalb des Thunersees: Weil sich die Flüsse immer tiefer eingruben, mussten Verkehrswege und Gebäude aufgegeben werden. Die Flussbette der Kander und der Simme sanken bis 1848 um rund 20 Meter ab.⁴⁵⁴

Die am stärksten betroffenen Abschnitte der Simmentalstrasse sind unten am linken Rand von Abbildung 22 zu sehen. Am Kapf und beim Brodhäuslein verlief die Strasse an einem steilen Abhang entlang der Simme. Dieser Weg schwebte in ständiger Gefahr, vom Fluss untergraben zu werden und abzurutschen. An dieser Stelle zahlte die Obrigkeit schon im 18. Jahrhundert Beiträge an Strassen- und Wasserbauten der Landschaft Niedersimmental und übernahm möglicherweise einen Teil des Strassenunterhalts.⁴⁵⁵ Im frühen 19. Jahrhundert war die Passage am Kapf eine permanente Baustelle. Im Winter 1811/12 grub sich die Simme innert sechs Monaten anderthalb Meter tiefer ein. Die Obrigkeit sperrte den Strassenabschnitt vorläufig für Fuhrwerke, um Unfälle zu verhindern. Mit Ludwig Anton Fischer erstattete der spätere Präsident der Zollkammer Bericht. Nach seiner Darstellung hatte sich die Lage innert kurzer Zeit verschärft, und es war nicht abzusehen, dass sie sich stabilisierte. Weil die Simme sich immer tiefer einfrass, mussten die Schwellen zum Schutz des steilen Ufers ständig erneuert werden.⁴⁵⁶

Ein Situationsplan von Fischer stellt die Situation bildlich dar (Abbildung 23). Deutlich ist zu erkennen, wie die Simme sich am Brodhäuslein bis an die Strasse herangegraben hatte. Wo sich Strasse und Fluss auf der Zeichnung zu berühren scheinen, lag die Fahrbahn im März 1812 tatsächlich 24 Meter höher als das Flussbett.⁴⁵⁷ Nach Fischer war sie teilweise bereits abgerutscht. Weitere Teile der Strasse und einige Häuser drohten in die Tiefe zu stürzen. Gleichzeitig strich Fischer aber auch hervor, dass sich die Simme nur mit einem unverhältnismässig hohen Aufwand eindämmen lasse. Wenn man die Strasse weiter weg vom Ufer verlege, habe man mehr Spielraum für den Wasserbau und könne Geld sparen. Am liebsten hätte Fischer jedoch die Bauten am linken Ufer aufgegeben und am rechten neu erstellt. Allerdings war auch das gegenüberliegende Ufer nicht sicher vor der Simme.⁴⁵⁸

In den nächsten Jahren zögerten die Behörden. 1818 schätzte die Strassenkommission, deren Präsident Fischer inzwischen war, die Lage neu ein und erwartete, dass die Simme sich nicht mehr tiefer eingraben werde. Mit dieser Hoff-

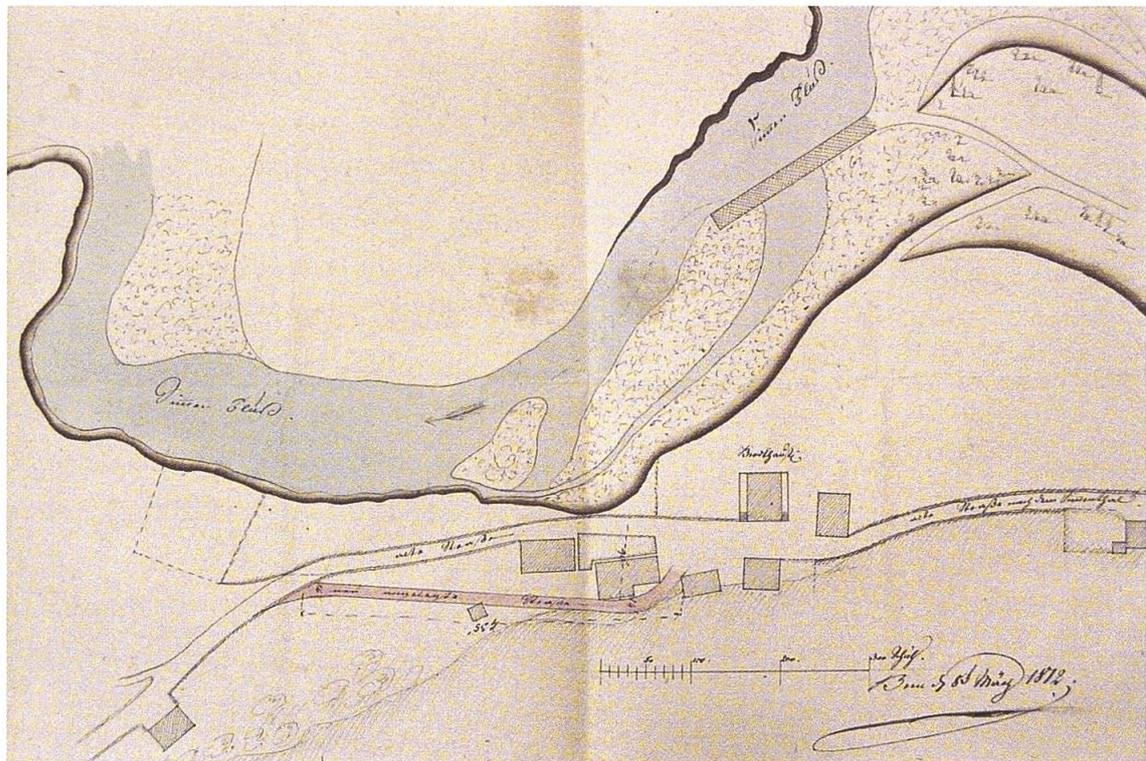


Abbildung 23: Situationsplan von Ludwig Anton Fischer (1772–1859) zur Simmentalstrasse am Kapf, 8.3.1812. Wo die Simme in der Mitte des Plans die Strasse zu berühren scheint, verlief sie 24 Meter tiefer als die untergrabene Fahrbahn.

Quelle: StAB, BB X 2764.

nung wagte sie sich an Arbeiten zur Sicherstellung der Strasse.⁴⁵⁹ Aber bereits 1819 und 1820 rutschten wieder Strassenstücke ab.⁴⁶⁰ In einem weiteren Gutachten beurteilte Johann Ludwig Wurstemberger die Aussichten am Kapf erneut skeptisch. Wurstemberger hielt fest, dass die Lage nach wie vor unberechenbar sei. Die Kander und die Simme würden sich in absehbarer Zukunft weiterhin tiefer einfressen. Scheinbar dauerhafte, aber teure Lösungen wären eine Illusion. Stattdessen schlug er vor, mit so wenig Geld wie möglich die Verkehrswege offen zu halten und in 15 oder 20 Jahren die Lage neu zu beurteilen.⁴⁶¹

Nach diesem Gutachten versuchten die kantonale Schwellenkommission und die Strassenkommission vorübergehend, die Verantwortung für den Strassenabschnitt am Kapf auf die Landschaft Niedersimmental abzuschieben.⁴⁶² Es war keineswegs selbstverständlich, dass die Obrigkeit sich mit den Strassen in der Gegend von Wimmis abgab. Ihr Einschreiten begründete sie damit, dass die Situation ausserordentlich sei und die Kräfte der Gemeinden übersteige. Die Situation im Simmental war sicher ausserordentlich.⁴⁶³ Schwieriger zu beurteilen war die Frage, ob die Gemeinden im Niedersimmental mit dem Strassenbau überfordert waren. Im 18. Jahrhundert wehrten sich kommunale Amtsträger gegen ungeliebte Aufträge oft mit dem Argument, dass diese ausserhalb ihrer Möglichkeiten liegen würden. Die Gemeinden im Niedersimmental vertraten diese Ansicht ebenfalls, wenn es um den Strassenbau ging. Diese Aussage dürfte oft auch verhandlungstaktisch gewesen sein.⁴⁶⁴ Im Fall der Kapfstrasse ging die Obrigkeit jedoch darauf ein und gab Arbeiten in Auftrag. Bartolome Gobeli sprengte zu Löhnen von 2006 für rund 240 000 Franken Felsen und verbreiterte die Fahrbahn. Ausserdem verlegte er in dem steilen Hang Drainageleitungen, um die Rutschgefahr zu verringern.⁴⁶⁵

Ebenso wichtig wie die angeblich begrenzten Möglichkeiten der Gemeinden wurden in den 1820er-Jahren rechtliche Argumente. Eine verworrene Rechtslage konnte ohne technische Schwierigkeiten dazu führen, dass die Obrigkeit weitgehende Zugeständnisse machte. Das war vor allem dann der Fall, wenn sich Gemeinden hartnäckig wehrten, wie bei der neuen Strasse von Barga nach Siselen oder der Sandbrücke bei Biel. Die Obrigkeit liess umstrittene Strecken vorerst auf ihre Kosten unterhalten, behielt sich formal vor, später darauf zurückzukommen, tat das dann aber nicht.⁴⁶⁶ Damit schufen die Behörden bis 1831 neue Sonderfälle, bei denen die allgemeine Regel des Strassenunterhalts durch die Gemeinden nicht mehr oder nur noch teilweise zutraf. Während sie allgemeine Normen publizierten, gewährten sie zahlreiche Ausnahmen. Das taten sie umso eher, je heftiger der Widerstand war. Dieser situative Umgang mit einzelnen Fällen ent-

sprach den frühneuzeitlichen Vorstellungen der Gesetzgebung mit Erlaubnisvorbehalt.⁴⁶⁷ In Bern isolierte die Obrigkeit so schwierige Fälle und vermied, dass die Betroffenen umstrittene Fragen auf eine allgemeine Ebene trugen.

Im Simmental führten politische, ökologische und rechtliche Faktoren dazu, dass die Obrigkeit sich so weit am Strassenunterhalt beteiligte wie in keiner anderen Gegend des Kantons. Ausserordentliche Schäden an der Kapfstrasse gab es in den nächsten Jahrzehnten immer wieder. Auf der ganzen Strecke beschädigten Erdbeben und Überschwemmungen regelmässig Strassenabschnitte, die bereits neu gebaut worden waren. Nicht nur am Kapf, sondern auch weiter oben im Tal untergrub die Simme entlang des Ufers verlaufende Abschnitte der Fahrbahn.⁴⁶⁸ Die neuen Strassen- und Wasserbauten in den 1820er-Jahren verschärfen dieses Problem. Um die Strassen flacher gestalten zu können, verlegte man sie nämlich häufig von den Abhängen herab ans Wasser. Die Zahl der Strassenabschnitte entlang der Simme nahm zu. Ausserdem sprengte und grub man Einschnitte in das Gelände, die mit Stützmauern nicht immer genügend stabil abgesichert wurden.⁴⁶⁹ Bürkis Nachfolger Rudolf Emanuel Wildbolz machte 1827 aufgrund von Klagen aus der Bevölkerung nachdrücklich auf den hohen Unterhaltsaufwand der neuen Strassen und Schwellen aufmerksam. Er warf den verantwortlichen Ingenieuren unsorgfältige Arbeit vor und wehrte sich dagegen, die Unterhaltungspflichten nach Abschluss der Arbeiten den Gemeinden aufzubürden.⁴⁷⁰ Die Strassenkommission gab zu, dass die Unterhaltskosten im Simmental hoch waren. Um nicht für alle Ausgaben aufkommen zu müssen, unterschied sie zwischen dem gewöhnlichen Unterhalt und dem Freihalten der Strasse von Erdbeben und Steinschlägen. Für ausserordentliche Arbeiten sprach der Grosse Rat 1828 einen besonderen Kredit.⁴⁷¹ Ausserdem stellte die Obrigkeit auch im Ober-simmental schon um 1820 Wegknechte an.⁴⁷²

Im Vergleich zu anderen Gegenden waren die Zugeständnisse im Simmental ausserordentlich. Die Obrigkeit übernahm hier schon vor 1831 Aufgaben, die andernorts den Gemeinden oblagen. Diese Entscheidung hielt sie auch ausdrücklich fest, während sie anderswo nur vorläufig den Unterhalt bezahlte, um Konflikte zu vermeiden. Weil der Grosse Rat gleichzeitig eine kantonale Reform des Strassenunterhalts ablehnte (→ S. 148), kam es zu einer Sonderstellung des Simmentals. Daraus ergab sich ab 1831 eine eigenartige Situation. Auf der Ebene des ganzen Kantons ging es nach 1831 darum, Unterhaltungspflichten von den Gemeinden auf den Staat zu überwälzen. Mit Blick auf das Simmental hingegen klärte der Regierungsrat 1833 ab, ob man nicht wieder den ganzen Strassenunterhalt auf die

Gemeinden abschieben könne.⁴⁷³ Weil die Simmentaler besondere Vorteile genossen hatten, drohten die liberalen Vereinheitlichungstendenzen für sie eine Verschlechterung im Strassenunterhalt zu bringen. Dazu kam es jedoch nicht. Nach dem Strassengesetz von 1834 übernahm der Kanton in den Jahren 1835 bis 1840 den Unterhalt der Simmentalstrasse vollständig.⁴⁷⁴

5.3 Technologie

Strassenbautechniken bis 1831

Bei den Verhandlungen zwischen Obrigkeit und Gemeinden spielten die erörterten Technologien eine zentrale Rolle. Hoffnungen und Befürchtungen waren letztlich eng mit den angewandten Technologien verbunden. In diesem Fallbeispiel geht es um Strassenbautechniken. Wasserbautechniken, die oft ebenso wichtig waren, werden im zweiten Fallbeispiel behandelt (→ S. 171).

Die Massnahmen im europäischen Strassenbau des 18. und frühen 19. Jahrhunderts lassen sich in drei Gruppen einteilen: Oberflächenverbesserungen, Verbreiterungen und Verringerungen der Steigungen. Die drei Kategorien hingen in ihrer Wirksamkeit gegenseitig voneinander ab: Harte und glatte Strassenoberflächen zum Beispiel entfalteten ihre Wirkung vor allem dann, wenn die Fahrbahn flach war.⁴⁷⁵ Fuhrwerke wählten eine Route nur, wenn sie unterwegs auch entgegenkommende Wagen kreuzen konnten. Ausserdem betonen Gjis Mom und Geoff Timmins, dass das vollständige Verdrängen einer alten Technologie durch eine neue die Ausnahme darstellte. Häufiger kam es zu einer Koexistenz mit wechselnder Gewichtung der verschiedenen Möglichkeiten. Selbst in England setzten sich die Methoden von John Loudon MacAdam nur teilweise durch. In den Städten blieben Pflasterstrassen wichtiger. Ausserdem bestimmte vor den Eisenbahnen immer die lokale Verfügbarkeit von Baumaterialien, wie gebaut wurde. Die Niederländer zum Beispiel legten ihre Strassen mit Backsteinen aus, während sich in Nordamerika und Australien Holzwege lange Zeit bewährten.⁴⁷⁶

Gegenüber älteren Wegen zeichneten sich Kunststrassen im Europa der frühen Neuzeit durch ihre möglichst ebene Linienführung in der Landschaft, eine gewölbte Oberfläche und eine gezielte Entwässerung aus. Für ihren Bau trug man

Erde ab, schüttete sie an anderen Orten wieder auf und legte die Fahrbahn mit Steinen aus. Der französische Staat baute seit dem 17. Jahrhundert Strassen mit einer gepflasterten Oberfläche. Solche Strassen waren solid, aber teuer. Nach der 1775 vorgestellten Methode von Pierre Trésaguet pflästerte man nur den Untergrund der Strasse und bedeckte dieses Steinbett mit ein bis zwei Schichten zerschlagener Steine.⁴⁷⁷ Das Zerschlagen der Steine gilt in der Forschung zuweilen als Merkmal der Technik von John Loudon MacAdam, war aber schon lange vorher in vielen Ländern Europas verbreitet.⁴⁷⁸

Der Unterschied zwischen Trésaguet und MacAdam lag in der Frage, ob das Steinbett nötig sei. Die Antwort darauf verstand sich keineswegs von selbst. In England verteidigte der einflussreiche Ingenieur Thomas Telford noch lange die Auffassung, dass eine solide Strasse eine Unterlage aus grossen Steinen brauche.⁴⁷⁹ MacAdam dagegen vertrat ab 1810 die Meinung, dass ein solches Steinbett unnötig sei. Eine wasserundurchlässige Oberfläche aus zerschlagenen Steinen auf trockenem Grund genüge für eine solide Fahrbahn. Wie die Methoden von Trésaguet gegenüber den älteren Kunststrassen so zeichneten sich auch die Techniken von MacAdam gegenüber den Alternativen vor allem durch tiefere Kosten aus. Allerdings war umstritten, ob sie zu gleich stabilen Strassen führten wie die Methoden von Trésaguet. Nach Uwe Müller setzte sich die neue Technik in Preussen nicht durch, weil die Fuhrwerke dort schwerer sein durften als in England.⁴⁸⁰

In Bern wurden bis ins 17. Jahrhundert auch auf den Landstrassen Holzknüppel als Material gebraucht. Ab den 1660er-Jahren strebte die Obrigkeit eine trockene Fahrbahn aus Steinen an, und im 18. Jahrhundert bauten die Berner Chausseen nach dem französischen Vorbild.⁴⁸¹ Das Querprofil einer Strasse mit drei Schichten wie bei Trésaguet zeigt Abbildung 24. Sie stammt aus einem Lehrbuch von Jean Samuel Guisan, Oberaufseher der Brücken und Strassen in der Helvetischen Republik.⁴⁸² In Bern waren drei Lagen nur auf sumpfigem Boden üblich. Der Waadtländer Architekt und Ingenieur Henri Exchaquet sah 1787 für gewöhnliche Fälle zwei Lagen vor: das Steinbett (*empierrement, pavé bâtard* oder *lit de pierres*) und den Schotter (*aire de gravier*, berndeutsch «Grien»). Abbildung 25 zeigt das Querprofil einer solchen Strasse mit zwei Schichten. Ähnliche Strassen baute Thomas Telford in Grossbritannien, Polen und Schweden.⁴⁸³

Im frühen 19. Jahrhundert verzichteten Berner Ingenieure teils auf ein Steinbett. Tscharner von Leissigen begründete das Steinbett (*pavé bâtard*) am Mühlestutz 1817 mit dem feuchten Untergrund, während Fischer von Reichenbach und Tscharner von Kehrsatz es überflüssig und kostspielig fanden.⁴⁸⁴ Viel Anerken-

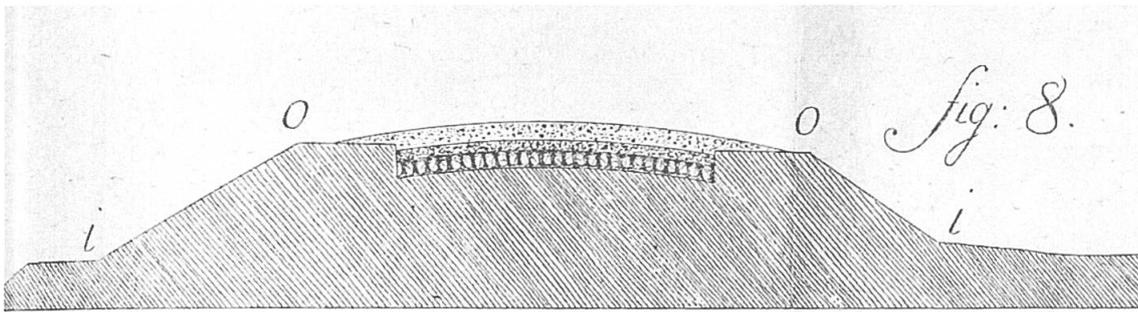


Abbildung 24: Querprofil einer Kunststrasse nach J. S. Guisan 1800. Die Fahrbahn besteht aus einer ersten Lage mit grossen Steinen, einer zweiten mit zerschlagenen Steinen und einer dritten Lage aus Kies (Methode von Trésaguet). Quelle: Guisan 1800.

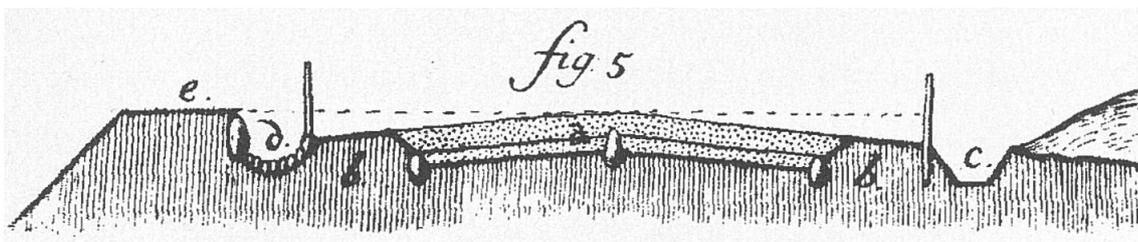


Abbildung 25: Querprofil einer Berner Kunststrasse nach Henri Exchaquet 1787. Die Fahrbahn besteht aus einem Steinbett, das mit Schotter bedeckt ist (Methode von Trésaguet). Quelle: Exchaquet 1787.

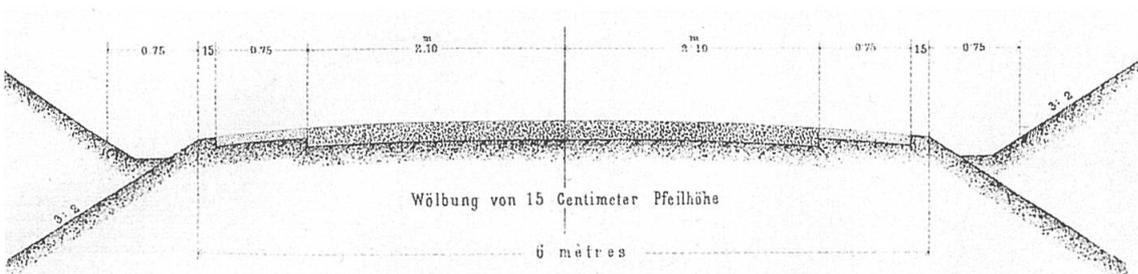


Abbildung 26: Querprofil einer Waadtländer Strasse nach Simeon Bavier 1878. Im Kanton Waadt waren solche Strassen seit ungefähr 1820 üblich. Die Fahrbahn besteht aus einer einzigen Schotterschicht (Methode von MacAdam). Quelle: Bavier 1878.

nung als Experte für Strassenbautechniken erhielt in Bern der Neuenburger Joel Matile. 1819 bewies Matile an der Strasse von Aarberg nach Siselen, dass er deutlich günstiger baute als andere Ingenieure.⁴⁸⁵ Gleichzeitig entwarf er das Projekt an der Laubegg. 1820 legten Matile und Müller für die Verbindung des Niedersimmentals mit Thun Pläne vor, die nur die Hälfte anderer Varianten kosteten. Sowohl im Seeland wie im Simmental arbeitete Matile mit Gobeli zusammen.⁴⁸⁶ Die Akten der Verwaltung enthalten nur wenige Hinweise darauf, wie er seine verblüffenden Resultate erzielte.

Ausführliche Erläuterungen finden sich in einem privaten Brief von Müller.⁴⁸⁷ Müller gab nicht bekannt, wie er die neue Technik kennengelernt hatte. Er dürfte sie aber von Matile übernommen haben, mit dem er jahrelang zusammenarbeitete. Müller schrieb 1825 an den Ratsherrn Niklaus Bernhard von Diesbach, weil ihn dieser auf die Methoden von MacAdam aufmerksam gemacht hatte. Müller teilte dem Ratsherrn mit, dass man in Bern seit seinem Amtsantritt 1820 immer nach dem neuen, in England veröffentlichten Prinzip Strassen gebaut habe. Die erste sei die Strecke von Aarberg nach Siselen gewesen. Müller rühmte sich, noch günstiger zu bauen als MacAdam. Gegenüber den älteren Strassenbautechniken liessen sich die Kosten um die Hälfte bis zwei Drittel senken. Im Staatsverwaltungsbericht war später sogar von Einsparungen von 80 Prozent die Rede.⁴⁸⁸

Müller verstand unter der neuen Strassenbautechnik, dass die Strassen alleine «mit blossem Kies, wie es die Grien Gruben lieferten», erstellt würden. Während man auf das Steinbett verzichtete, verwendete man umso mehr Sorgfalt auf die Schotterbedeckung. Geworfenes oder aus Flussbetten gewaschenes Kies sei den zerschlagenen Steinen als Baumaterial ebenbürtig, solange die verwendeten Steine gleich gross seien. Zerschlagen wurden deshalb nur die grossen Steine. Am besten geeignet sei Kies, das etwas Lehm enthalte. 1827 erliess die Strassenkommission eine neue Instruktion an die Wegknechte, mit der sie die neue Bauweise für den ganzen Kanton verbindlich machte. Am ausführlichsten regelte sie das verwendete Baumaterial. Die Idee war, mit einer sorgfältigen obersten Schicht den Untergrund trocken und damit stabil zu halten. Ausserdem verbesserte Müller die Entwässerung der Strassenoberfläche. Strassen sollten nicht nur seitlich, sondern auch der Länge nach eine leichte Neigung aufweisen. Müller sah das als eine noch wenig verbreitete und bisher in keinem Lehrbuch behandelte Regel an.⁴⁸⁹

Viele Oberamt männer und lokale Amtsträger standen den neuen Methoden skeptisch gegenüber. In Schwarzenburg wollte der Oberamtmann, Armand Edu-

ard von Ernst, mit Müller im Verhältnis von hundert zu eins wetten, dass eine neue Strasse nur wenige Monate halten würde.⁴⁹⁰ Auch im Simmental kamen Gerüchte auf, dass Matile und Müller nicht fachgerechte und solide Strassen bauen würden. Die Strassenkommission äusserte sich nur sehr zurückhaltend zu diesen Vorwürfen. Die technischen Neuerungen wurden in der Öffentlichkeit nicht detailliert diskutiert. Das führte dazu, dass die neue Technik ausserhalb der Strassenkommission kaum bekannt war. Nicht nur Diesbach erteilte der Kommission darum gutgemeinte Ratschläge. 1827 erhielt sie «Notizen über den Strassenbau nach der Makadam'schen Art» von Zentralpolizeidirektor Karl Ludwig Rudolf von Wattenwil.⁴⁹¹ Der Zürcher Ingenieur Johann Jakob Frey von Knonau scheint ebenfalls nichts von der neuen Berner Methode gewusst zu haben, als er 1837 eine Offerte für das Projekt an der Wannengfluh (→ S. 142) einreichte und sich gleichzeitig um eine feste Stelle als Beamter bewarb. Frey hatte zu diesem Zeitpunkt bereits ein Lehrbuch über den Strassenbau verfasst und publizierte wenig später ein zweites. Wie Trésaguet und Guisan sah er grundsätzlich drei Lagen Steine vor. Fehlte das Material oder wollte man Geld sparen, konnte man nach Frey auch auf die unterste Schicht verzichten und erhielt dann eine Kiesstrasse. 1837 bezeichnete er diese Variante gegenüber den Bernern eher abschätzig als «Schotterstrasse», die nicht mit einer guten Strasse zu verwechseln sei.⁴⁹² Es ist nicht bekannt, welche Antwort Frey vom Berner Baudepartement erhielt. Auf jeden Fall waren seine Offerte und seine Bewerbung erfolglos. Seine abschätzigten Bemerkungen über Schotterstrassen zeigen, dass neben lokalen Amtsträgern auch Ingenieure aus anderen Teilen der Schweiz der neuen Technologie skeptisch gegenüberstanden. Nur im Waadtland, wo Matile ebenfalls tätig war, setzte sich die Methode von MacAdam um 1825 offiziell durch.⁴⁹³

Vor diesem Hintergrund ist die Verheimlichungsstrategie der Berner Behörden verständlich. Weil Müller nur im vertrautesten Kreis über Strassen «ohne Steinbett» sprach, konnten Aussenstehende seine Techniken nicht diskutieren.⁴⁹⁴ Die Strassenkommission ging nie auf sachliche Zweifel ein, sondern verwies jedes Mal auf die ausserordentlichen Kenntnisse von Matile und Müller.⁴⁹⁵ Bürki lehnte 1821 einen Auftrag ab, die fachgerechte Konstruktion der Laubeggstrasse zu überprüfen. «Die weit getriebene Kunst des Herrn M... wohlfeil zu arbeiten», nahm er das Resultat vorweg, habe im Simmental zum Bau solider und währschafter Strassen geführt.⁴⁹⁶ Auf diese Weise wehrten Magistraten aus dem Umfeld der Strassenkommission bis 1831 Kritik an Müllers Techniken ab.

Soziale und politische Aspekte

Die Strassenkommission konnte die Zweifel an der neuen Technik nie ganz zerstreuen, verhinderte aber eine offene Diskussion. Die Behörden, die sich mit dem Strassenbau auseinandersetzten, verknüpften in den 1820er-Jahren technische Themen nicht mit sozialen, politischen oder ökologischen Fragen. Die neue Technik erschien aus ihrer Sicht als neutral für Gesellschaft und Umwelt. Wie es der modernen Sichtweise entspricht, trennten sie technische und soziale Aspekte.⁴⁹⁷ Die breite Bevölkerung dürfte diese Trennung kaum nachvollzogen haben. Die Personen, die sich im Simmental über die schlechte Qualität der obrigkeitlichen Bauten beklagten, befürchteten explizit höhere Unterhaltslasten für Gemeinden und Anwohner (→ S. 118). Diese Skepsis beruhte keineswegs auf ungerechtfertigten Ängsten, sondern sie hatte gute Gründe. Wie im Folgenden aufgezeigt wird, hingen die finanziellen Vorteile von Müllers Strassenbautechnik wesentlich von sozialen und politischen Aspekten ab.

In Grossbritannien beutete MacAdam, unter dessen Name die neue Strassenbautechnik berühmt wurde, geschickt billige Arbeitskräfte aus. Die *Turnpike Trusts* und Kirchgemeinden, mit denen er zusammenarbeitete, stellten Frauen, Alte und Kinder ab neun oder zehn Jahren an. Ausserdem beschäftigte er Arme, die sonst die Finanzhaushalte der Kirchgemeinden belastet hätten. Diese Arbeitskräfte setzte er ein, um Steine für den Strassenbelag zu zerschlagen.⁴⁹⁸ Für britische Arbeitgeber war dieses System vorteilhaft, weil sie stärker als deutsche, französische und schweizerische auf Akkordlöhne setzten.⁴⁹⁹ Die Trusts, die Arme beschäftigten, bezahlten konsequent Akkordlöhne.⁵⁰⁰ In diesem System wurden Arbeiter nicht pro Zeiteinheit, sondern nach messbarer Leistung bezahlt. Das konnte zum Beispiel das Volumen der bewegten Erdmasse in Kubikmetern sein. Mit Akkordlöhnen verdienten starke Arbeiter mehr, schwache dagegen verdienten weniger. Wenn ein Arbeiter unterdurchschnittliche Leistungen erbrachte, trug er selbst die finanziellen Einbussen und nicht der Arbeitgeber.⁵⁰¹ Ausserdem beanspruchten viele Trusts bis 1835 unentgeltliche Fuhr- und Spanndienste der anliegenden Gemeinden (*statute labour*). Das englische Parlament schätzte, dass diese Arbeitsdienste unmittelbar vor ihrer Abschaffung zwölf Prozent der Gesamteinnahmen der Trusts ausmachten. Zwei Fünftel der Trusts gaben 1840 in einer Umfrage an, dass die Abschaffung der *statute labour* für sie finanzielle Folgen hatte.⁵⁰²

In der Schweiz waren die Voraussetzungen teilweise anders. Es kam ebenfalls vor, dass Frauen, Kinder und Alte für den Strassenbau arbeiteten. Und in Bern

versuchten Gemeinden auch bei anderen Tätigkeiten, ihren Fürsorgeempfängern zu entlohnten Stellen zu verhelfen: Im Amt Konolfingen stellte man zum Beispiel alte, gebrechliche Personen als Polizeiwächter an.⁵⁰³ Insgesamt jedoch waren Akkordlöhne in der Schweiz weniger verbreitet als in Grossbritannien. Aus dem Berner Strassenbau vor der Mitte des 19. Jahrhunderts sind bis jetzt nur Tag- und Stundenlöhne bekannt.⁵⁰⁴ Bei diesem Lohnsystem hatten die Arbeitgeber Interesse, möglichst kräftige und leistungsfähige Arbeiter anzustellen. Wenn ein Arbeiter, der im Tag- oder Stundenlohn arbeitete, unterdurchschnittliche Leistungen erbrachte, verdiente er immer noch gleich viel. Die finanziellen Einbussen lasteten auf dem Unternehmer. In Bern war aber ein anderer Aspekt entscheidend.

Müller, der kantonale Strasseninspektor, nannte in seinem Brief an den Rats herrn Diesbach den zentralen Erfolgsfaktor. Die Strasse zwischen Solothurn und der Dürrmühle, erzählte er, habe man «ohne alle baare Auslagen und ohne bedeutende Kraft Anstrengung der verschiedenen pflichtigen Gemeinden» erneuert.⁵⁰⁵ Wie bedeutend oder unbedeutend der Aufwand der Gemeinden tatsächlich war, ist schwierig einzuschätzen – die Strassenkommission spielte ihn gewöhnlich grundsätzlich herunter. Zu den Ausgaben des Kantons macht Müller jedoch eine deutliche Aussage: Der Kanton gab für die Reparatur dieser Strasse kein Geld aus. Mit der neuen Strassenbautechnik reduzierte der Kanton also in erster Linie seine eigenen Ausgaben in Geld.

Dieser Hinweis lässt sich verdeutlichen und verallgemeinern, wenn man aufgrund von Kostenvoranschlägen, Bittschriften und Rapporten die Aufteilung zwischen unbezahlter und bezahlter Arbeit rekonstruiert. Wie bereits ausgeführt wurde, griffen sowohl obrigkeitliche wie kommunale Bauleiter auf beide Arbeitsformen zurück. Es waren aber immer die Gemeinden, welche die unbezahlte Arbeit erbrachten (→ S. 106). Bis 1834 bezahlte meistens der Staat die «Kunstarbeiten» und die Landentschädigungen in Geld, während die Gemeinden die Erdarbeiten und Fuhren ohne finanzielle Entschädigung leisteten. Unter Kunstarbeiten sind Sprengungen, Maurer- und Zimmerarbeiten zu verstehen.⁵⁰⁶ Rechnet man alle Leistungen in Geld um, dann waren Erdarbeiten und Fuhren bei den meisten Bauarbeiten der wichtigste Kostenfaktor.⁵⁰⁷ Weil sie häufig separat abgerechnet wurden, lassen sie sich aber nur selten fassen. 1825 beanspruchte Müller zum Beispiel 250 unbezahlte Fuhren für Schwellenreparaturen, die zu Löhnen von 2006 knapp 80 000 Franken kosteten. Nimmt man pro Fuhr einen niedrigen Ansatz von 15 Batzen an, so beläuft sich ihr Wert zu Löhnen von 2006 auf etwa 60 000 Franken.⁵⁰⁸ Für die Verteilung von Strassenbaukosten war entscheidend,

in welche Kategorie verschiedene Tätigkeiten fielen. Die Schotterschicht liess sich ausschliesslich im Gemeinwerk erstellen. Es oblag den Gemeinden, das Material für diese Schicht herbeizubringen, zu sieben, zu zerschlagen und schliesslich auf der Strasse zu verteilen. Die Wegknechte halfen dabei, konnten aber nur einen kleinen Teil alleine ausführen.⁵⁰⁹ Das Setzen der Steine für die untere Schicht galt dagegen als Kunstarbeit, die von «Sachkennern» gegen Geld auszuführen sei.⁵¹⁰ Wechsel der Strassenbautechnik hatten damit entscheidenden Einfluss auf die Verteilung der Kosten zwischen Kanton und Gemeinden.

Die finanzpolitischen Auswirkungen der verschiedenen Techniken sind augenfällig, wenn man die Querprofile betrachtet. Bei Strassen mit zwei oder drei Schichten wie in Abbildung 24 und 25 bezahlten die Obrigkeit und zum Teil auch die Gemeinden das Steinbett in Geld, und die Gemeinden erstellten die Schotterbedeckung ohne finanzielle Entschädigung. Liess man dagegen die beiden unteren Schichten weg, dann blieb wie in Abbildung 26 nur noch die Schotterschicht. Die Kosten für diesen Teil des Strassenkörpers trugen in Bern bis 1834 fast ausschliesslich die Gemeinden. Die beeindruckenden Kostensenkungen pro Kilometer betrafen nur den in Geld bezahlten Anteil, für den gewöhnlich die Obrigkeit aufkam. Für die Gemeinden dürfte der Aufwand pro Kilometer ungefähr gleich hoch geblieben sein. Hinzuzufügen ist, dass der Kanton zwischen 1818 und 1831 deutlich mehr Kilometer baute als zuvor und seine jährlichen Ausgaben für den Strassenbau um etwa 50 Prozent erhöhte. Der Gesamtaufwand der Gemeinden für den Strassenbau in den 1820er-Jahren dürfte also beträchtlich gewesen sein.

Der Wert der geleisteten Tagwerke war im Einzelfall oft umstritten. Bei Strassenbauten wählten die obrigkeitlichen Magistraten gewöhnlich das gleiche Verfahren wie an der Laubegg und am Kapf. Sie schätzten zuerst alle Kosten – Kunstarbeiten, Landentschädigungen, Fuhren und Handarbeiten – in Geld. Anschliessend verhandelten sie darüber, wie viele Tagwerke und Fuhren die Gemeinden beitragen wollten. Die Tagwerke wurden anschliessend mit dem Gesamtbetrag in Geld verrechnet.⁵¹¹ Das Resultat solcher Kalkulationen hing entscheidend davon ab, zu welchen Ansätzen man die Tagwerke bewertete. Je nach dem Verhältnis von Obrigkeit, Gemeinden und Unternehmern hatten die verschiedenen Akteure gegensätzliche Interessen, entweder einen höheren oder tieferen Ansatz zu fordern. Die Strassenkommission hielt die Ansätze für das Gemeinwerk allgemein zu hoch. Die Verwaltung konnte ihr Anliegen, die Ansätze gesetzlich festzuschreiben, aber nicht durchsetzen.⁵¹²

1826 zerpfückte die Strassenkommission in einem Vortrag vor dem Kleinen Rat eine Bittschrift der Gemeinde Strättligen. Diese Gemeinde ersuchte um einen Beitrag an einen Strassenbau auf der Allmendinger Allmend, den sie mit einer Steuer auf dem Grundeigentum finanziert hatte. Dabei verwendete sie damals übliche Ansätze für Männer, Frauen und Pferde. Die Strassenkommission schätzte, dass ein privater Unternehmer die gleiche Arbeit mindestens ein Fünftel günstiger erbracht hätte. Sie sah darin einen Beweis, «dass ein Gemeindewerkstag nie zu btz. 7 gewerthet werden kann».⁵¹³ Allerdings blendete die Strassenkommission in ihrem Vortrag den wichtigsten Kostenfaktor aus: Sie rechnete mit einem privaten Unternehmer, der keine Transporte bezahlen musste. Im Aufwand der Gemeinde waren diese Kosten selbstverständlich inbegriffen. Ausserdem ist der Fall Strättligen kaum repräsentativ für das Gemeinwerk im ganzen Kanton, weil hier zu wenige Zugtiere eingesetzt wurden. Auf einen Pferdetag kamen im Durchschnitt 42 von Männern und Frauen.⁵¹⁴ Das sind ähnliche Verhältnisse wie am Mühlestutz (→ S. 98). In Mühleberg leisteten Männer und Frauen von 1824 bis 1828 zwischen einem halben und fünf Tagwerken pro Fuhrwerktag (→ S. 42). Beim Schwellenbau an der Wannенfluh rechneten die Bauern aus Ranflüh damit, dass die Anzahl der Männertagwerke nur ein Drittel über derjenigen der Fuhrwerkstage lag (→ S. 171). Die Stellungnahme der Strassenkommission lässt sich deshalb vor allem in ihre allgemeinen Anstrengungen einordnen, den Preis der Gemeinwerke herunterzuhandeln.

Langfristig dürfte der relative Wert des Gemeinwerks gestiegen sein. Das lässt sich zeigen, wenn man für verschiedene Baustellen die Ansätze für das Gemeinwerk mit den Tagelöhnen vergleicht. Bei Arbeiten an der Aarberger Strasse 1740/41 beispielsweise erhielt ein Lohnarbeiter 5 Batzen, während für das Gemeinwerk mit 2 Batzen pro Tag (40 Prozent des Taglohns) gerechnet wurde. Bei der Simmentalstrasse erhielt ein Lohnarbeiter 10 Batzen pro Tag, während ein Tag im Gemeinwerk 7 Batzen (70 Prozent) wert war. Zahlen von anderen Baustellen zeigen eine ähnliche Entwicklung, wobei in den 1820er-Jahren vereinzelt sogar die gleichen Ansätze für Lohnarbeit und Gemeinwerk verwendet wurden. Weniger wichtig als im Strassenbau war es im Strassenunterhalt, wie hoch die Ansätze für das Gemeinwerk im Vergleich zu den marktüblichen Tagelöhnen waren. Hier arbeiteten die Gemeinwerker gewöhnlich so lange, bis der Strassenzustand befriedigte. Wie viele Fuhren und Tagwerke es dazu brauchte, kümmerte die Strassenkommission nicht.

5.4 Zugriff auf Arbeit und Boden

Gemeinwerk

Die Verteilung der unbezahlten Arbeit wurde im 18. und frühen 19. Jahrhundert oft diskutiert. Dabei erweiterte sich der Spielraum umso mehr, je weniger herrschaftliche Rechte und an einzelne Grundstücke gebundene Pflichten eine Rolle spielten. Grundsätzlich zu unterscheiden ist zwischen Diensten für Herrschaftsbesitzer und Arbeitsleistungen, die einem «öffentlichen» Zweck dienten und weniger eng an überlieferte Rechte gebunden waren. In der Praxis konnte der Übergang fließend sein. In Nidau zum Beispiel hatte der Landvogt als Verwalter der alten Herrschaft bis 1831 das Recht, die in seinem Wald gefällten Bäume von den Bauern in die Sägerei bringen zu lassen. Die Gemeinden und Landschaften in Bern setzten das «Gemeinwerk» (*corvée-publique*)⁵¹⁵ aber flexibel ein. Sie erfüllten damit obrigkeitliche Aufträge und realisierten eigene Projekte.

Die internationale Forschung behandelt diese Dienste, die sie unter dem Begriff der «Frondienste» oder der *corvée* zusammenfasst, aus einer staats- und herrschaftszentrierten Perspektive.⁵¹⁶ Allerdings gab es in der Praxis verschiedene Begriffe, denen auch eine vielfältige Ausgestaltung der Arbeitspflichten entsprach. In Bayern war die Bezeichnung *operae publicae* üblich, was Renate Blickle als «Arbeit für das Gemeinwesen» oder als «Arbeit in der Öffentlichkeit» übersetzt.⁵¹⁷ Eine spezifisch republikanisch-eidgenössische Perspektive vertrat Jean-Jacques Rousseau, der das Gemeinwerk als *service public* bezeichnete und von seinen Vorteilen gegenüber Abgaben in Geld schwärmte.⁵¹⁸ Seine französischen Leserinnen und Leser dürften ihm in diesem Punkt kaum gefolgt sein: In Frankreich führten die Physiokraten ab 1759 eine heftige Kampagne gegen Frondienste im Strassenwesen, die 1787 die Abschaffung der Frondienste auf den wichtigsten Verbindungen bewirkte. Zwar blieb unbezahlte Arbeit auf den meisten Strassen bis weit ins 19. Jahrhundert üblich, man versah sie aber mit der unverdächtigen Bezeichnung *prestations en nature*. Wie in Bern, wo «Gemeinwerk» mit *corvée-publique* übersetzt wurde, unterschied die ländliche Bevölkerung auch in Frankreich zwischen öffentlichen (*corvée royale*) und herrschaftlichen Fronen (*corvée seigneuriale*).⁵¹⁹

Anders als in Frankreich stand in Bern nie die Abschaffung, sondern nur die Verteilung des Gemeinwerks zur Diskussion. Den umfassendsten Reformvorschlag lieferte bereits 1764 die Oekonomische Gesellschaft. Sie druckte eine Erörterung

des Basler Landvogts Hieronymus Christ und versah sie mit einem Kommentar ihrer beiden Mitglieder Emanuel von Graffenried und Niklaus Emanuel Tscharner. Graffenried und Tscharner gehörten zu den führenden Vertretern der Gesellschaft in ihrer Blütezeit. Während Christ auf Erfahrungen als Landvogt von Münchenstein verwies, stützten sich die beiden Berner auf Versuche im Landgericht Seftigen. Christ, Graffenried und Tscharner entwarfen ein Modell, das auf einem Verzeichnis des Grundeigentums beruhte. Für jeden Pflichtigen bestimmte man aufgrund dieses Verzeichnisses die schuldige Anzahl Fuhren oder Tagwerke. Anschliessend hielt ein Amtsträger der Gemeinde fest, wie viel jeder und jede arbeitete. Zuletzt rechnete man die schuldigen und die tatsächlich erbrachten Leistungen zu einem festen Ansatz in Geld um und bestimmte den Saldo. Wer zu viel gearbeitet hatte, erhielt Geld zurück, wer zu wenig gearbeitet hatte, musste nachzahlen.⁵²⁰

Mit dem Vorschlag von Christ, Graffenried und Tscharner liessen sich erstens die Lastenverteilung und die Leistungserbringung entkoppeln. Bauern mit vielen Ochsen oder Pferden mussten nicht mehr Spanndienste leisten als reichere mit weniger Zugtieren.⁵²¹ Und für Landlose hielt sich der Verdienstausfall in Grenzen, wenn sie für einen Teil der Arbeit Geld zurückerhielten. Zweitens entsprachen die Vorschläge dem physiokratischen Ideal, die vielfältigen Abgaben mit einer einzigen Grundsteuer zu ersetzen. Drittens liefen die vorgeschlagenen Ansätze auf eine progressive Steuer hinaus, welche die Reichen stärker belastete als die Armen.⁵²² Viele Gemeinden verfügten bereits über Verzeichnisse der Grundstücke, mit denen sie die Tellen für das Armenwesen berechneten.⁵²³ Diese Listen hätten sie für das Gemeinwerk übernehmen und so das Modell der Oekonomischen Gesellschaft ohne grossen Verwaltungsaufwand einführen können. Die Idee einer progressiven Steuer stiess aber auf Widerstand bei lokalen Amtsträgern, die selbst zu den wohlhabenden Schichten zählten. Dafür gelangten andere Gruppen wie zum Beispiel 1791 einige Mühleberger an die Obrigkeit, weil sie sich von linearen Ansätzen benachteiligt fühlten.⁵²⁴ Wie breit die Vorschläge der Gesellschaft im 18. Jahrhundert umgesetzt wurden, kann in dieser Untersuchung nicht gesagt werden.

1804 legte der Grosse Rat im «Gesetz über die Fuhrungen» fest, dass die Kirchgemeinden für das Gemeinwerk zuständig waren. Wo die Strassenunterhaltungspflichten immer noch auf einzelnen Anwohnern lasteten, konnten sich diese bei der Kirchgemeinde freikaufen. Das hiess, dass der pflichtige Grundeigentümer der Gemeinde eine Freikaufsumme zahlte und diese ihm dafür die Unterhaltungspflicht abnahm.⁵²⁵

Ein Überblick über die Gemeinwerk-Reformen im ganzen Kanton ist in dieser Untersuchung nicht möglich. In Mühleberg im Amtsbezirk Laupen, einem der am besten dokumentierten Fälle, zogen sich die Streitigkeiten um das Gemeinwerk über Jahrzehnte hin. Im Sommer 1818 genehmigte die Kirchgemeindeversammlung schliesslich ein neues Strassenreglement, das weitgehend den Vorschlägen der Oekonomischen Gesellschaft von 1764 entsprach. Eine wichtige Rolle dürfte dabei die Forstkommission als grösste Grundeigentümerin in der Gemeinde gespielt haben. Die Kirchgemeinde bezog bereits Armen- und Schultellen und verwendete nun die gleichen Grundstücksverzeichnisse für die Verteilung der Lasten im Gemeinwerk.⁵²⁶ Im Niedersimmental kam die Initiative von der Strassenkommission. Den Anlass gaben Auseinandersetzungen zwischen Gruppen mit und ohne eigene Zugtiere. Weil die Wohlhabenden im Niedersimmental nicht mehr als die anderen zum Strassenunterhalt beitragen wollten, leisteten alle ihre Spanndienste zu Fuss. Wie am Mühlestutz (→ S. 98) und in Strättligen (→ S. 123) fehlte es an Zugtieren. Die Strassenkommission befahl darum, dass die Gemeinden entweder selbst Pferde stellen oder solche mieten sollten. Die Kosten seien nach den Tellreglementen – also wie in Seftigen und Mühleberg – zu verteilen.⁵²⁷

Für Mühleberg ist genau dokumentiert, wer in den Jahren 1824 bis 1828 wie viel zum Gemeinwerk beitrug. Ein Amtsträger der Kirchgemeinde rechnete für jedes Jahr die erbrachten Leistungen in Geld um und verglich sie mit der schuldigen Summe. Wer zu wenig gearbeitet hatte, musste nachzahlen, wer zu viel gearbeitet hatte, erhielt Geld zurück. Die zugrunde liegenden Ansätze für Tagwerke und Fuhrwerkstage waren von der Kirchgemeindeversammlung festgelegt worden. Abbildung 27 zeigt die Saldi für die Jahre 1824 bis 1827 in Abhängigkeit von der pflichtigen Summe. Je weiter die Punkte rechts liegen, umso höher war die Beitragspflicht. Hans Herren aus Spengelried beispielsweise schuldete zu Löhnen von 2006 einen Betrag von 120 Franken. Er und ein anderer Mann aus seinem Haushalt arbeiteten an 6 Tagen zu 80 Franken. Bei der Abrechnung im Jahr 1827 erhielt er 360 Franken zurück (negativer Saldo von 360 Franken). Obmann Mäder aus dem Mädersforst schuldete 10 000 Franken, leistete 15 Fuhrwerkstage zu je 500 Franken und zahlte 2500 Franken nach (positiver Saldo von 2500 Franken). Die beiden Beispiele entsprechen dem allgemeinen Trend, wie ihn Abbildung 27 zeigt: Arme erhielten Geld zurück, Reiche zahlten nach.

Abbildung 27 ist nicht so zu interpretieren, dass die Wohlhabenden freiwillig zahlten anstatt zu arbeiten. Die Auswertung der geleisteten Hand- und Spanndienste zeigt, dass die Zugtiere stärker beansprucht wurden als die Men-

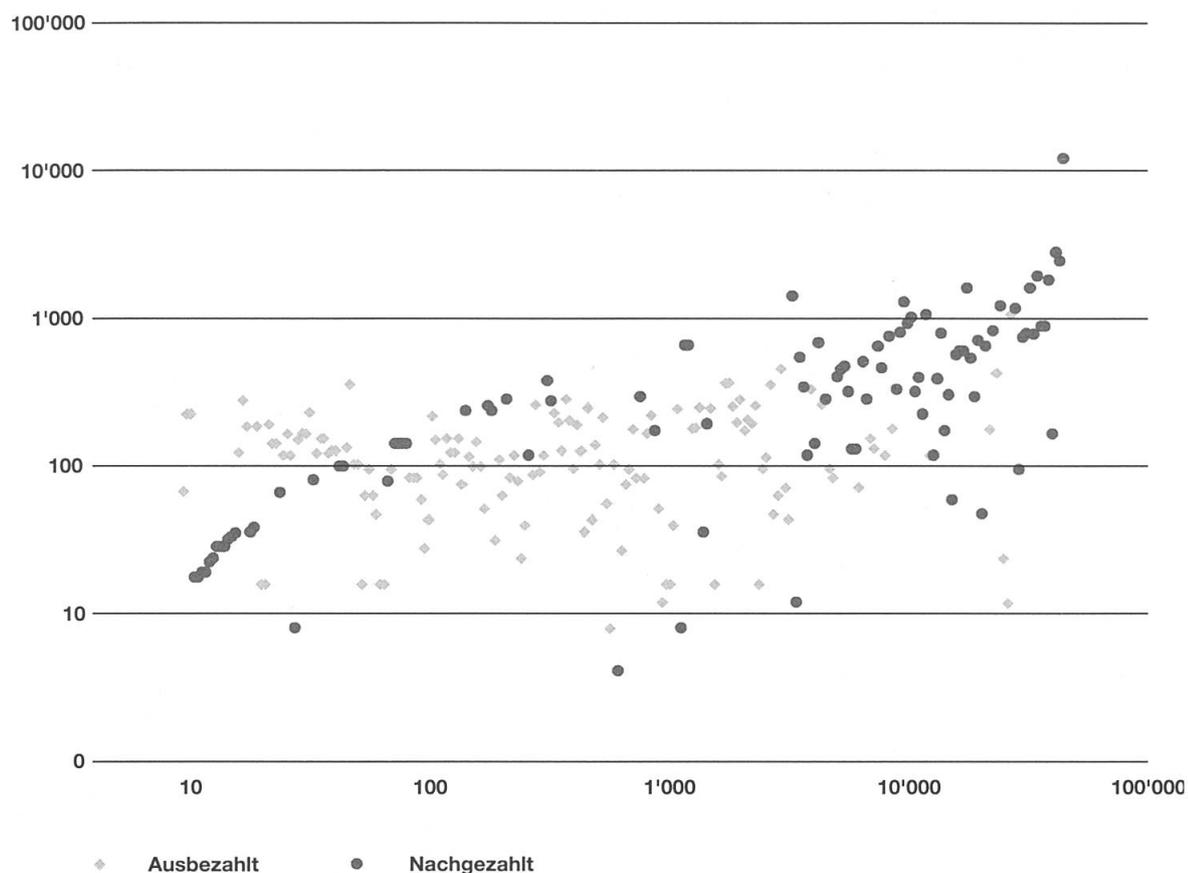


Abbildung 27: Saldi der Unterhaltspflichtigen nach Höhe der Beitragspflicht in Mühleberg von 1824 bis 1827 zu Löhnen von 2006. Die Unterhaltspflichtigen erhielten den Wert der zu viel geleisteten Arbeit ausbezahlt (negativer Saldo = hellgrau), den Wert der zu wenig geleisteten Arbeit mussten sie nachzahlen (positiver Saldo = dunkelgrau). Für Arme war das Gemeinwerk gewöhnlich ein kleiner Zusatzverdienst, für Reiche eine gemischte Geld- und Naturalsteuer. Erstellt nach: Strassenrechnung Mühleberg 1826–1828, in: Gemeindearchiv Mühleberg, Depot Gümmenen.

schen (→ S. 42). Darum zahlten die grösseren Grundeigentümer nicht nur bei der Schlussabrechnung mehr, sondern mussten mit ihren Pferden, Ochsen und Kühen auch vorher mehr leisten. Weniger Wohlhabende erhielten dagegen Geld zurück. Damit lastete das Gemeinwerk in Mühleberg ab 1818 stärker auf den Reichen als auf den Armen. Die Gestaltung des Gemeinwerks als progressive Grundsteuer erhöhte die Belastung der lokalen Eliten. Wie weit sich dieses Ergebnis verallgemeinern lässt, ist schwierig zu sagen.

Die detaillierten Aufzeichnungen aus Mühleberg machen es auch möglich, einige verbreitete Vorurteile gegenüber dem Gemeinwerk zu hinterfragen. Frondienste gelten in der Forschung allgemein als vormoderne und ineffiziente Form

der Arbeit.⁵²⁸ Nur Jean Petot vertritt im Hinblick auf Frankreich eine abweichende Meinung: *La corvée a été le moyen le plus efficace dont ait disposé l'administration.*⁵²⁹ Die Ansicht von Petot wird durch das Beispiel Mühleberg gestützt. Die Nachteile, die dem Gemeinwerk zugeschrieben werden, trafen hier nicht zu. Dabei handelt es sich erstens um die bloss saisonale Verfügbarkeit der Arbeit, zweitens die räumliche Bindung an den Wohnort und drittens den begrenzten Umfang der Arbeitskraft.⁵³⁰

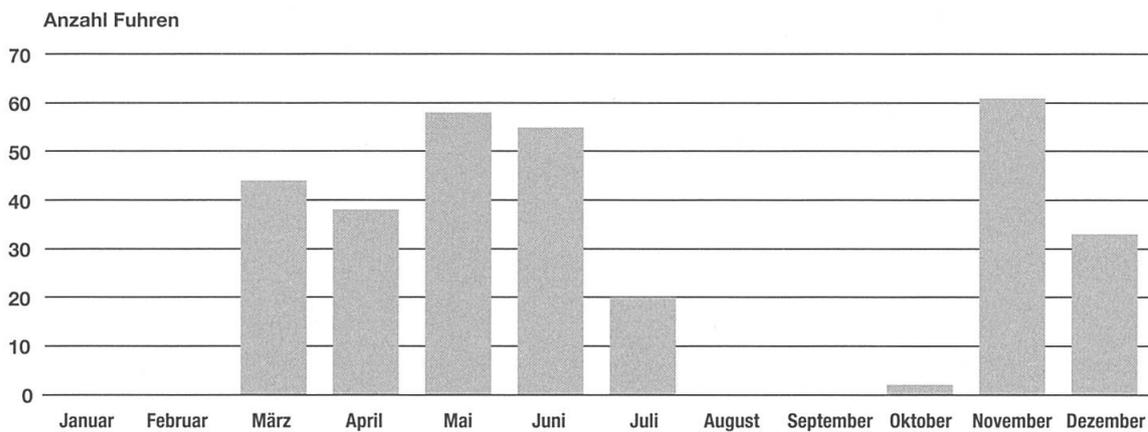


Abbildung 28: Fahren für den Strassenunterhalt pro Monat in Mühleberg 1824–1826. Erstellt nach: Strassenrechnung Mühleberg 1824/25 und 1826–1828, in: Gemeinearchiv Mühleberg, Depot Gümmenen.

Die Aussage, dass das Gemeinwerk nur saisonal verfügbar war, leuchtet auf den ersten Blick ein. Danach half die ländliche Bevölkerung im Strassenunterhalt nur, wenn sie im Landbau nichts zu tun hatte. Das war vor allem in der kalten Jahreszeit der Fall. Fest angestellte Wegknechte stellten dagegen das ganze Jahr einen kontinuierlichen Unterhalt sicher.⁵³¹ Vergessen geht dabei, dass auch die Strassenunterhaltsarbeiten saisonalen Rhythmen folgten. Für das Auftragen von neuem Schotter auf die Fahrbahn war das mässig warme Wetter im Frühling und Herbst am günstigsten.⁵³² Die Strassenkommission legte darum für diese Unterhaltsarbeiten zwei Zeitfenster vom 1. Februar bis 1. Mai und vom 1. Oktober bis 1. Dezember fest. Die Auswertung der Fahren pro Monat für die Jahre 1824 bis 1826 zeigt, dass die Kirchgemeinde Mühleberg diese Vorgaben weitgehend einhielt (Abb. 28). Obwohl sie im Frühling wie im Herbst etliche Fahren erst nach Ablauf des Termins leistete, dürften sich die Überschneidungen zwischen Ernte und Strassenunterhalt in Grenzen gehalten haben.⁵³³

Der zweite angebliche Nachteil war die räumliche Bindung. Frondienste sol-

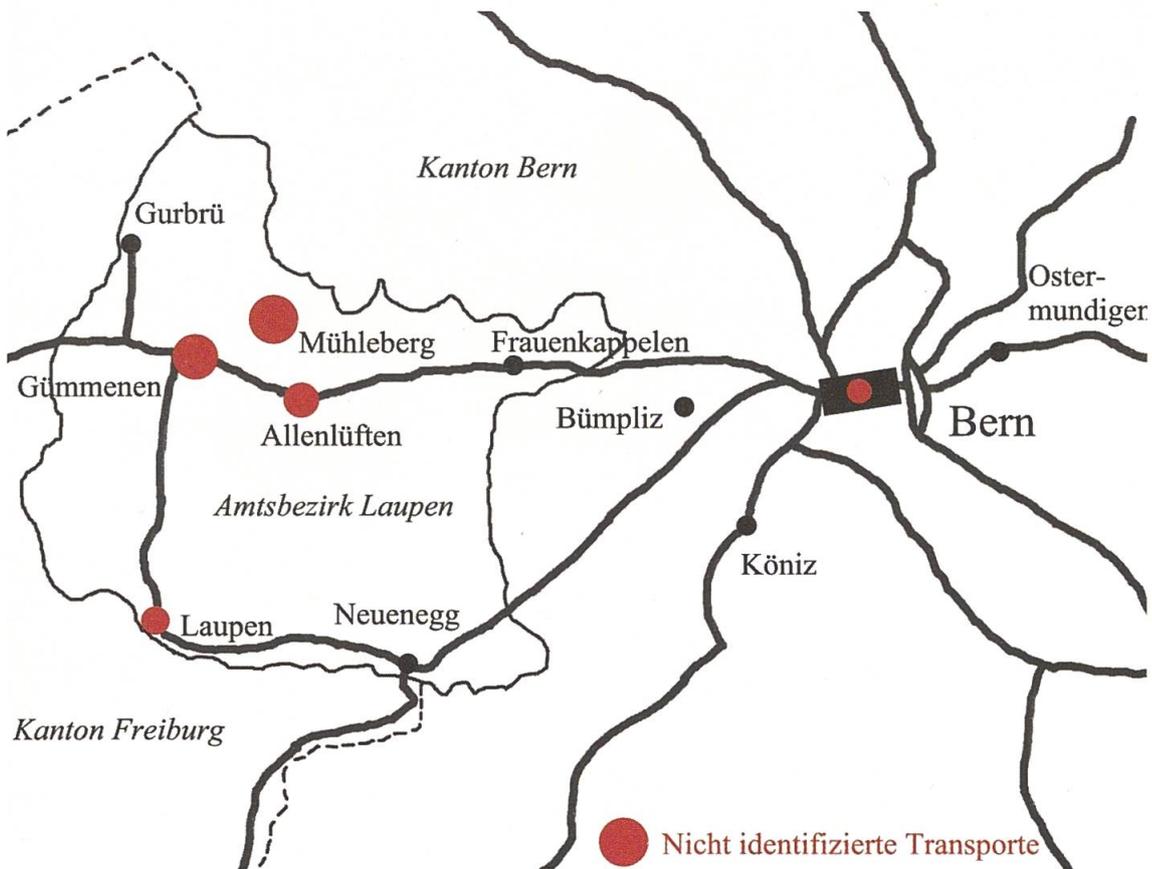


Abbildung 29: Ziele der Schanzfuhren der Kirchgemeinde Mühleberg 1742–1754. Die Fläche der roten Punkte ist proportional zur Anzahl der Fuhren an einen bestimmten Platz. Die Fläche des Punktes «Nicht identifizierte Transporte» entspricht der Anzahl der Fuhren, deren Zielort nicht identifiziert werden konnte. Die Schanzfuhren dienten öffentlichen Bauten wie Kirchhofmauern oder der Brücke in Gümmenen. Erstellt nach: Schanz-Fuhringsrodel 1743–1797. In: Gemeindearchiv Mühleberg, Depot Gümmenen.

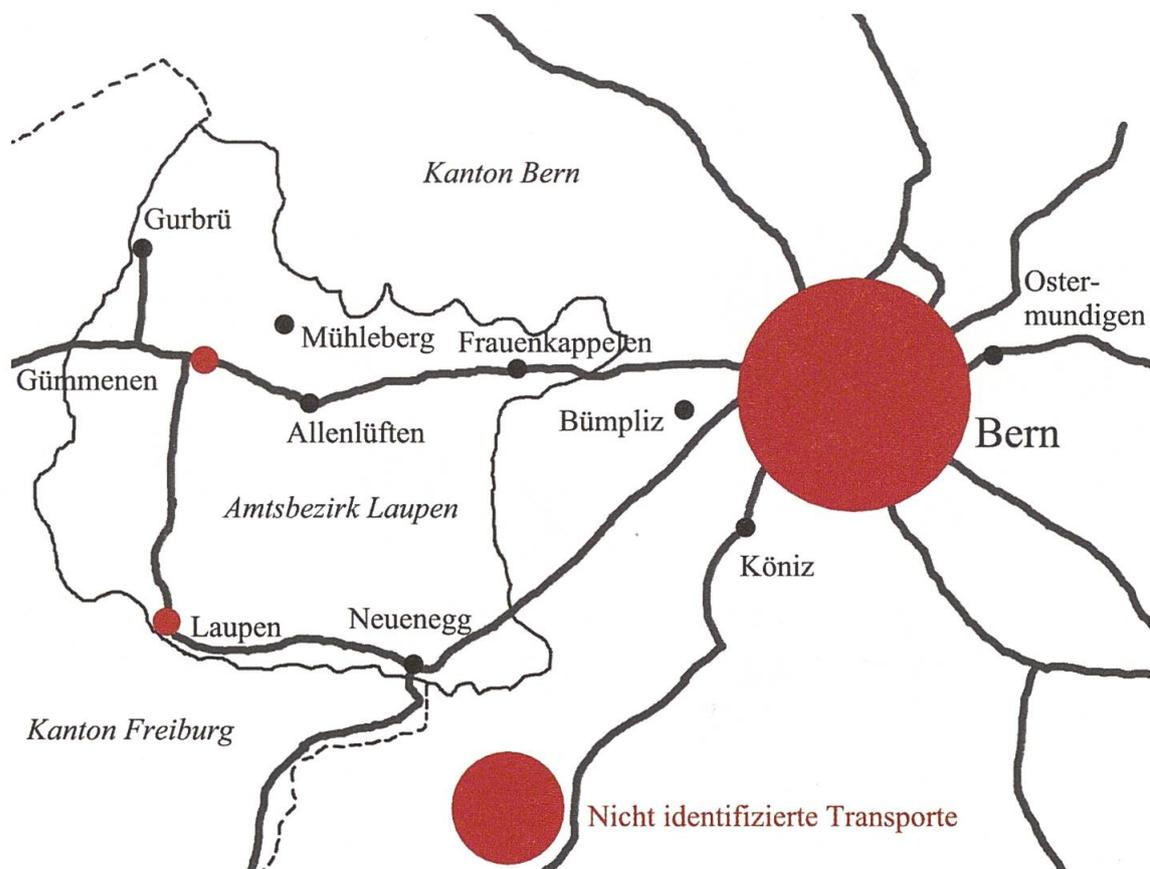


Abbildung 30: Ziele der Schanzfuhren der Kirchgemeinde Mühleberg 1754–1797. Die Fläche der roten Punkte ist proportional zur Anzahl der Fuhren an einen bestimmten Platz. Die Fläche des Punktes «Nicht identifizierte Transporte» entspricht der Anzahl der Fuhren, deren Zielort nicht identifiziert werden konnte. Die meisten Fuhren betrafen Materialtransporte von den Steinbrüchen in Ostermundigen in die Hauptstadt. Erstellt nach: Schanz-Fuhrungsrodel 1743–1797. In: Gemeindearchiv Mühleberg, Depot Gümnenen.

len nur in unmittelbarer Nähe des Wohnorts der Pflichtigen verfügbar gewesen sein.⁵³⁴ Die Pflichtigen von Mühleberg legten allerdings verhältnismässig lange Strecken zurück. Nach einer Bittschrift von 1791 holten sie Steine für Wasserleitungen aus einer Distanz von 16 Kilometern.⁵³⁵ Solche Distanzen waren auch für kommerzielle Materialtransporte lang (→ S. 171). Genaue Vorstellungen von der räumlichen Reichweite der Fuhrdienste vermittelt der Fuhr- und Schanzrodel der Kirchgemeinde Mühleberg aus dem 18. Jahrhundert. Darin ist für einen grossen Teil der Fuhren der Zielort eingetragen.⁵³⁶ Die Abbildungen 29 und 30 zeigen, dass sich die räumliche Verteilung der Zielorte im 18. Jahrhundert drastisch veränderte: Vor 1754 fanden die meisten Schanzfuhren in einem Umkreis von etwa fünf Kilometern statt, danach mussten sich die Pflichtigen aus Mühleberg oft in das rund 20 Kilometer entfernte Bern begeben, um dort von den Steinbrüchen in Ostermundigen über eine Strecke von wenigen Kilometern Baumaterial in die Stadt zu schaffen.⁵³⁷ Sie halfen zum Beispiel beim Bau des Bärengrabens oder des Marzilitors. Allein der Weg nach Bern und zurück dürfte sechs bis acht Stunden beansprucht haben.

Der dritte angebliche Nachteil der Frondienste war die begrenzte Menge der verfügbaren Arbeit. Tatsächlich liess sich jedoch im Gemeinwerk für die jährlichen Unterhaltsarbeiten oder nach Unwetterschäden rascher eine grössere Zahl von Arbeitern mobilisieren als auf irgendeine andere Weise.⁵³⁸ Das war der Grund, warum die Wegknechte für den kurzfristig grossen Aufwand im Frühling und Herbst Hilfe von Gemeinwerkern anforderten. Die Strassenkommission hielt fest, dass ein solcher Aufwand «dem Wegknecht, also einem einzelnen Mann, unmöglich zugemuthet werden kann».⁵³⁹ Sie liess regelmässig anfallende, weniger aufwendige Tätigkeiten zunehmend von fest angestellten Wegknechten erledigen, hielt aber für die umfangreichen Arbeiten im Frühling und Herbst am Gemeinwerk fest. Auf diese Weise kombinierte sie die Stärken beider Arbeitsformen.

Der grosse Vorteil des Gemeinwerks war, dass es die öffentlichen Finanzhaushalte entlastete. Hieronymus Christ bekannte 1764 offen, dass die Frondienste die Ausgaben des Staats für Strassen, Brücken und Schwellen verringerten.⁵⁴⁰ In diesem Sinn kannte auch die Berner Obrigkeit schon lange vor 1831 «vorausseilende Infrastrukturinvestitionen». Nur tauchten diese Investitionen nicht als Geldausgaben in der Staatsrechnung auf. Sie wurden nur von den Gemeinden erfasst, die die kollektiven Arbeiten organisierten. Während der Staat in Geld bis 1831 weniger ausgab als einnahm, deckten die Gemeinden umfangreiche, wenn auch nicht genau bekannte Defizite (→ S. 42). Definiert man moderne Infrastrukturpolitik

wie Uwe Müller, dann sind ihre Anfänge zumindest in Bern im Gemeinwerk zu suchen. Unbezahlte Arbeit für öffentliche Bauten war auf der ganzen Welt bis ins 19. und 20. Jahrhundert üblich.⁵⁴¹ Im Kanton Bern war das Gemeinwerk in ländlichen Gegenden bis in die 1970er-Jahre verbreitet und bestand vereinzelt bis ins Jahr 2001.⁵⁴²

Enteignungstheorien und -praktiken

Neben dem Gemeinwerk waren Landenteignungen eine weitere Grauzone, in der finanzielle Handlungsspielräume bestanden (→ S. 37). Historische Darstellungen des Enteignungsrechts setzen ihre Schwerpunkte gewöhnlich in der Zeit des Eisenbahnbaus. Frühere Infrastrukturprojekte werden dabei knapp besprochen. Diese Auswahl lässt sich nicht nur im Blick auf die Eisenbahn, sondern auch mit einem Verweis auf die Rechtsgeschichte begründen. Danach führte der umfassende Eigentumsbegriff der Aufklärung (→ S. 56) zu einschneidenden Veränderungen. Auf einer rhetorischen Ebene lässt sich tatsächlich eine Verschiebung feststellen: Im 19. Jahrhundert diskutierten Juristen vor allem darüber, wie sich die «Unverletzlichkeit» des Privateigentums mit dem staatlichen Gesamtinteresse vereinen liess. Als wichtigstes Kriterium betrachteten sie neben formalen juristischen Verfahren eine angemessene finanzielle Entschädigung. Josua Raster verwendet dafür den Begriff der «Wertgarantie».⁵⁴³

Allerdings entsprechen die Theorien aus dem 19. Jahrhundert weitgehend den Abhandlungen von Hugo Grotius über das *dominium eminens*. Nach Grotius hatte ursprünglich alles Land dem Staat gehört, und wo es für das allgemeine Wohl nötig war, konnte er es auch wieder zurückfordern. Im 18. und frühen 19. Jahrhundert bezogen sich Juristen und Ingenieure gewöhnlich auf Grotius oder andere allgemeine Theorien, wenn sie auf das Enteignungsrecht zu sprechen kamen. Die juristische Theorie füllte die Lücken im vor Ort geltenden Recht.⁵⁴⁴ In verschiedenen Ländern Europas und Nordamerikas lässt sich darum schon früh eine einheitliche Enteignungspraxis beobachten, die den Vorstellungen von Grotius entsprach. Der Staat enteignete Grundeigentümer im öffentlichen Interesse und zahlte dafür eine angemessene Entschädigung. Das sind die gleichen Bedingungen, wie sie mit einer anderen Rechtfertigung auch die Juristen des 19. Jahrhunderts stellten. In den Vereinigten Staaten von Amerika hat sich dafür sogar der Begriff der *power of eminent domain* bis in die Gegenwart erhalten.⁵⁴⁵

In Bern begründete Henri Exchaquet 1787 seine Ansichten zur Landenteignung ausdrücklich mit Grotius: Der Staat sei der ursprüngliche Besitzer allen Landes und könne es jederzeit wieder beanspruchen, wenn es das allgemeine Interesse (*le besoin public*) verlange und er eine angemessene Entschädigung zahle.⁵⁴⁶ Ausserdem verwies Exchaquet auf regionale Rechtssammlungen wie den *Coutumier du Pays-de-Vaud*, in denen sich Tarife für die Honorare der Landschätzer befanden.⁵⁴⁷ Er behandelte Enteignungsfragen unter dem Stichwort *indemnité* und umging damit die Trennung von zwangsweisen Enteignungen und scheinbar einvernehmlichen Landkäufen, die mit der Formalisierung der Verfahren an Bedeutung gewannen.⁵⁴⁸ Diese formale Unterscheidung sollte nicht überbetont werden. Die Abgabe von Land für Infrastrukturen war im 18. und 19. Jahrhundert nie eine freie Markttransaktion. Wenn die politische Autorität ein Projekt genehmigte, entschied sie gleichzeitig auch über die Verwendung des betroffenen Landes.⁵⁴⁹ Offen blieb nach einem solchen politischen Entscheid nur die Höhe der einzelnen Entschädigungen.

Landentschädigungen bei Infrastrukturbauten sind deshalb nicht als marktgerechte Zahlungen zu interpretieren. Rande W. Kostal weist darauf hin, dass die englischen Eisenbahngesellschaften sich bei der Bestimmung von Entschädigungen auf einen vormodernen Eigentumsbegriff stützten.⁵⁵⁰ Exchaquet äusserte sich zu dieser Frage ebenfalls ausführlich. Er betonte, dass es nur ein einziges Kriterium gebe: Das Einkommen (*la rente*) des Landbesitzers aus dem Boden müsse nach der Transaktion wieder das gleiche sein wie vorher. Das hiess, dass ein Landbesitzer mit dem erhaltenen Geld ein anderes Stück Land kaufen und damit den gleichen Ertrag erwirtschaften sollte wie mit dem enteigneten Boden. Damit löste Exchaquet auch die Frage elegant, ob betroffene Grundbesitzer nachher immer noch gleich hohe Zehnten, Bodenzinsen und ähnliche Abgaben zu entrichten hätten. Wenn der wirtschaftliche Ertrag nach der Entschädigung der gleiche bleibe, meinte er, dann könne die Obrigkeit auch weiterhin die gleichen Abgaben verlangen.⁵⁵¹ Dieselbe Meinung vertrat 1826 der bernische Finanzrat: Entschädigungen müssten so berechnet werden, dass die Grundbesitzer weiterhin die vollen Abgaben entrichten könnten.⁵⁵² Für die Berner Obrigkeit mit ihren zahlreichen Zehnt-, Bodenzins- und anderen Rechten ging es also bis ins frühe 19. Jahrhundert bei den Landentschädigungen nicht nur um das Wohl der Landbesitzer, sondern auch um die obrigkeitlichen Abgaben.

Die Kontinuitäten vom 17. ins 19. Jahrhundert zeigen, dass Landenteignungen für Infrastrukturen keineswegs nur als Thema der Moderne zu sehen sind.

Tatsächlich beanspruchte die Obrigkeit in Bern wie anderswo schon Mitte des 18. Jahrhunderts Land gegen Entschädigungen. Das Recht des Staats, für öffentliche Bauten auf bereits genutzten Boden zuzugreifen, war in Bern allgemein anerkannt.⁵⁵³ Das zeigte sich auch an einer Bittschrift, die der Anwalt Jakob Mani aus Thun 1821 für Niedersimmentaler Grundbesitzer verfasste. Die Bittsteller bezogen sich auf die Grundsätze des Enteignungsrechts, wie sie Exchaquet vertrat. Sie sahen es als selbstverständlich an, dass die Obrigkeit im allgemeinen Interesse auf individuelles Grundeigentum zugriff: «Die ehrerbietigen Impetenten begreifen sehr gut, dass einem höhern vaterländischen Zwecke, das Recht des Einzelnen auf die Unverletzlichkeit seines Eigentums weichen soll und muss.» Aus der Sicht dieser Bittsteller gewährleistete die finanzielle Entschädigung nicht die Unverletzlichkeit des Eigentums. Das Privateigentum musste weichen, weil ein höherer Zweck es forderte. Mani trennte deutlich zwischen dem enteigneten Land und der dafür geforderten Geldsumme. Er forderte eine Entschädigung, «wenn nicht der Sache, doch dem Werthe nach».⁵⁵⁴ Aus dieser Formulierung geht klar hervor, dass die Betroffenen eine Entschädigung in Geld nicht als gleichwertig mit dem verlorenen Land empfanden.

Trotzdem gab es bereits aufwendige Verfahren, um die korrekten Entschädigungen festzustellen. Lokale Amtsträger hielten die enteigneten Flächen und die geschätzten Preise in Tabellen fest, in denen sie zum Teil auch bereits die Eigentümer unterschreiben liessen. Die Grundeigentümer und ein Vertreter der Strassenkommission befanden sich bei den Schatzungen häufig vor Ort. Der Zeitpunkt lag meistens vor den Bauarbeiten, aber zum Teil gab es auch nachher unerwartete Schäden zu bewerten. Manchmal boten Grundeigentümer auch ihr Land besonders günstig an, wenn sie dafür andere Zugeständnisse wie eine angepasste Linienführung erhielten. Allgemein kam es häufig zu gütlichen Einigungen.⁵⁵⁵

Weil das Oberamt und der junge Strasseninspektor Franz Emanuel Müller sich zu wenig deutlich absprachen, erfolgten im Niedersimmental von 1820 bis 1823 mehrmals Beschwerden wegen Landentschädigungen.⁵⁵⁶ Dabei schaltete sich sogar der Geheime Rat ein, um den betroffenen Grundeigentümern zu fairen Entschädigungen zu verhelfen. Weil die Schatzungen und die Auszahlungen viel zu tun gaben, schoben sich das Oberamt und die Strassenkommission die Verantwortung dafür gegenseitig zu.⁵⁵⁷ Schliesslich schloss Oberamtmann Niklaus Gottlieb Daxelhofer die Landenteignungen im Niedersimmental ab. Zwischen 1817 und 1829 gab die Strassenkommission im Simmental zwölf Prozent der Gesamtkosten für Landentschädigungen aus.⁵⁵⁸ Die Landschaft Obersimmental dagegen

verwendete an der Laubegg nur zweieinhalb Prozent aller Ausgaben für Entschädigungen. Das dürfte daran liegen, dass die neue Strecke eher kurz, aber technisch anspruchsvoll und deshalb teuer war.⁵⁵⁹ Bemerkenswert ist, dass die Landschaft fast die Hälfte des insgesamt ausgerichteten Betrags gerichtlich hinterlegte. Dieser Schritt erfolgte gewöhnlich, wenn die Grundeigentümer den Ausgang des Verfahrens nicht anerkannten und die Zahlung ausschlugen (→ S. 186). Im Allgemeinen war er jedoch die Ausnahme.

Angesichts der eingespielten Abläufe stellt sich die Frage, welche Änderungen ein formales Enteignungsrecht brachte. Mitte der 1820er-Jahre lagen Entwürfe sowohl zum Zivilrecht wie zum Strassenwesen vor, die beide neue Regeln zum Enteignungsrecht enthielten. In Kraft trat nur das neue Zivilrecht. Damit blieb das Civilgesetzbuch bis 1848 die gesetzliche Grundlage von Landenteignungen in Bern.⁵⁶⁰ Die Strassenkommission erwartete nicht, dass die neuen Normen ihr Handeln beeinflussen würden. Sie erhoffte sich davon eine zusätzliche Legitimation dessen, was bereits üblich war:

«Die Mässigung mit welcher hierin schon in älteren Zeiten verfahren wurde, gehört zu den ehrenvollen denkmahlen des milden Charakters Unserer Regierung; – alleine so gross die Schonung war, mit der man sich im Nothfall einen Eingriff in das Privat Eigenthum erlaubte, – so mochte sie dennoch in manchen Fällen den Schein der Willkühr nicht entfernen, der schon darum auf eine solche Verfügung fiel, weil kein ausgedrücktes Gesetz die Befugnis in die Hand der Regierung gesetzt hatte und so erscheint was jetzt mit mehr Strenge in weiterm Umfang durchgesetzt wird, dennoch gesetzmässig und mithin gerecht.»⁵⁶¹

Die Strassenkommission berief sich hier auf die moderne Vorstellung, dass sich aus der Legalität einer Massnahme auch ihre Legitimität ableiten lasse.⁵⁶² Obwohl sie die neuen Vorschriften als blosser Formsache sah, entwickelten diese jedoch eine gewisse Eigendynamik. Das zeigte sich im Dezember 1829. Der Oberamtmann verurteilte Johannes Mani in erster Instanz, einen Brunnentrog bei einem seiner Häuser in Därstetten innert 14 Tagen wegzuräumen. Der Jurist Mani, ehemaliger Distriktstatthalter im Niedersimmental, ergriff Rekurs und erhielt Unterstützung vom Justizrat. Dieser hielt fest, dass Manis Beschwerde «auf das Gesetz gegründet» sei, und forderte eine Schatzung nach Satzung 379 des Civilgesetzbuches.⁵⁶³ Damit musste die Strassenkommission das neue, dreistufige Verfahren zur Kenntnis nehmen. Ihre volle Wirkung entfalteten die neuen Normen aber erst nach 1831 (→ S. 186).

5.5 Weggelder und Zölle

Entscheidend für das Zustandekommen der Simmentalstrasse war auch die Idee, mit einem Weggeld einen Teil der Investitionen auf den Verkehr abzuwälzen. Die Geschichte des Weggeldes an der Laubegg lässt sich nur verstehen, wenn man sie in ihren europäischen und eidgenössischen Kontext einbettet. Vor allem die britische Verkehrsgeschichte behandelte Binnenzölle lange als eine politisch und sozial neutrale Finanzierungsform.⁵⁶⁴ Zölle waren jedoch im frühneuzeitlichen Europa eng mit Herrschaftsverhältnissen und den räumlichen Strukturen der Gesellschaft verknüpft. Sie unterschieden sich grundsätzlich von den späteren Zöllen und Mauten, und ihre Abschaffung war Teil eines umfassenden politischen, sozialen und kulturellen Programms.

Bis ins 18. Jahrhundert war eine Verbindung zwischen dem Einziehen der Zölle und dem Unterhalt der Strassen keineswegs selbstverständlich. Viele Zollrechte gewährten ihrem Besitzer ein Einkommen, mit dem keine weiteren Verpflichtungen verbunden waren. Anne Conchon beschreibt, wie sich die Verknüpfung von Zöllen und Strassenunterhalt in der juristischen Theorie im 18. Jahrhundert allmählich ergab.⁵⁶⁵ Inwiefern die Rechtstheorie damit Forderungen der frondienstpflichtigen Gemeinden aufnahm, ist nicht bekannt.⁵⁶⁶ In Bern wehrte sich noch 1787 Exchaquet entschieden dagegen, eine Pflicht der Zollherren zum Strassenunterhalt anzuerkennen.⁵⁶⁷ Auch um 1820 war eine begriffliche Unterscheidung zwischen Zöllen und zweckgebundenen Weggeldern in Bern nicht üblich. Die Behörden verstanden die Idee eher pragmatisch, neue Strassen mit einem Weggeld zu amortisieren. Nur in der Theorie gab es teilweise einen begrifflichen Unterschied. Die Vertreter der Landschaft Obersimmental sprachen jedenfalls immer von einem «Zoll».⁵⁶⁸

Zölle waren im 18. Jahrhundert Teil einer vormodernen Raumordnung. Die Stationen waren räumlich anders verteilt, als man es sich heute gewohnt ist. Sie befanden sich nicht auf den Grenzen, sondern innerhalb des Territoriums. Einzelne Zölle beruhten auf Rechtstiteln, die fest an bestimmte Plätze gebunden waren. Diese punktuellen Rechte trugen dazu bei, den Raum hierarchisch zu gliedern, und trennten zwischen Lokal- und Transitverkehr.⁵⁶⁹ Für lokale Transporte galten nicht nur in der Schweiz, sondern auch in Frankreich, England und den deutschen Staaten meistens Zollbefreiungen.⁵⁷⁰ Die Zollbefreiungen für den Lokalverkehr sind aber nicht etwa als Bevorteilung der Anwohner zu verstehen. Als Angehörige einer Gemeinde oder sogar als individuelle Grundbesitzer waren

sie meistens für den Unterhalt verantwortlich. Wie Zollrechte gab es in Bern bis ins 19. Jahrhundert auch Unterhaltungspflichten, die als Reallasten an bestimmten Grundstücken hafteten. In Bern zahlten ausserdem viele Gemeinden jedes Jahr eine Pauschale («Brüggsommer») in Geld oder Getreide, damit ihre Bewohner die Zollstationen ohne individuelle Zollzahlung passieren konnten.⁵⁷¹ Wenig bekannt ist über Zollunruhen in der Schweiz. 1799 wehrten sich Berner Gemeinden dagegen, dass die Helvetische Republik den Brüggsommer abschaffen und von allen Passanten Zölle verlangen wollte.⁵⁷² In Frankreich zogen die verantwortlichen Beamten nach der Revolution vielerorts von sich aus keine Zölle mehr ein. Blutige Proteste gab es im 18. Jahrhundert in England gegen neue Zölle.⁵⁷³

Bei der Simmentalstrasse dauerten die Verhandlungen um den Zolltarif von 1819 bis 1821.⁵⁷⁴ Wie es den wirtschaftlichen Gegebenheiten vor Ort entsprach, regelte der Tarif am ausführlichsten die Passage des Viehs. Zollfrei blieben der tägliche Verkehr zwischen Boltigen und Zweisimmen sowie Soldaten, Polizisten (Landjäger) und Postbeamte. Die Trennung zwischen Lokal- und Transitverkehr tritt damit auch in diesem Fall hervor.

Die Erträge des Weggeldes waren niedrig. Je die Hälfte der Nettoeinnahmen floss dem Staat und der Landschaft zu.⁵⁷⁵ Anders als beim Lizenzgeld (→ S. 38) oder einem Weggeld im Jura⁵⁷⁶ hatte die Obrigkeit die Verhältnisse an der Laubegg kaum abgeklärt. Sie unterliess es, den zu erwartenden Ertrag zu schätzen. Im Durchschnitt erhielten der Staat und die Landschaft zu Löhnen von 2006 in den Jahren 1822 bis 1843 je 50 000 Franken pro Jahr. Zählt man die Einnahmen der Obrigkeit bis 1843 unverzinst zusammen, so kommt man auf einen Betrag von einer Million Franken. Das heisst, dass die Zolleinnahmen nach 22 Jahren gerade erst ein Viertel der vorgeschossenen Summe deckten und die vollständige Amortisation des zinsfreien Vorschusses fast ein Jahrhundert gedauert hätte.⁵⁷⁷

Die geringe Profitabilität des Zolls war kein Grund, um ihn abzuschaffen. Für die Landschaft Obersimmental bildete er eine Gelegenheit, ihren finanziellen Spielraum zu erweitern. Der landschaftliche Anteil der Zollerträge bildete eine neue Einnahmequelle für das Armenwesen im Obersimmental. Damit war der Zoll an der Laubegg nützlich, auch wenn er seinen ursprünglichen Zweck nicht erfüllte.⁵⁷⁸

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts mehrte sich im Westen Europas eine grundsätzliche Kritik an den Binnenzöllen. Mitglieder und Korrespondenten von aufgeklärten Sozietäten entwarfen Vorstellungen von nationalen, homogenen Räumen, in denen Personen, Nachrichten, Güter und Dienstleistungen unge-

hindert zirkulierten. In Binnenzöllen sahen sie ein Hindernis für die Entstehung dieser umfassend verstandenen Öffentlichkeit.⁵⁷⁹ Im 19. Jahrhundert entstand schliesslich eine eigentliche Freihandelsbewegung, die sich auf Adam Smith be-rief. Länder wie Preussen und Frankreich hielten noch an zweckgebundenen Weggeldern fest, schafften aber die Binnenzölle ebenfalls ab. Dabei kannten die Franzosen schon seit dem späten 18. Jahrhundert das Argument, dass Weggelder die Strassen über den Verkehr finanzierten und darum die gerechteste Finanzierungsform seien (Verursachergerechtigkeit).⁵⁸⁰ In der Schweiz erhielt die Freihandelslehre ab den 1830er-Jahren politische Bedeutung und wirkte sich rasch auf Binnenzölle und Weggelder aus. Betroffen war auch das Weggeld an der Laubegg.

Die eidgenössische Tagsatzung verhandelte schon Jahrzehnte vor der Bundesstaatsgründung über eine gemeinsame Zollpolitik.⁵⁸¹ Auf kantonaler Ebene ging Bern voraus und schaffte seine Binnenzölle vor den eidgenössischen Zollreformen ab. 1836 sah erstmals ein Gesetz über private Zollrechte die Abschaffung des Weggeldes an der Laubegg vor.⁵⁸² Dagegen wehrte sich die Landschaft Obersimmental und forderte eine finanzielle Entschädigung, die ihre Ausgaben für den Strassenbau an der Laubegg deckte. Weil auch andere Zollbesitzer Forderungen stellten, blieb das Gesetz vorläufig halbfertig liegen.⁵⁸³ 1842 hob der Grosse Rat Binnenzölle und Zollbefreiungen schliesslich auf. Dabei handelte es sich nicht nur um staatliche, sondern auch um korporative und private Zollrechte. Das Weggeld an der Laubegg und einige Brückengelder blieben als Ausnahmen vorläufig bestehen.⁵⁸⁴

Das kantonale Zollgesetz trat 1844 in Kraft. In diesem Jahr verschwanden die Zölle, Brück- und Lizenzgelder als eigenständiger Posten aus den publizierten Staatsrechnungen. Der Kanton hob 36 (36 Prozent) seiner Zollstationen auf und richtete an den Grenzen 16 neue ein.⁵⁸⁵ Fast gleichzeitig verlangte die Tagsatzung vom Kanton Bern, das Weggeld an der Laubegg nur noch zwei weitere Jahre zu beziehen und sich mit den Gemeinden über seine Abschaffung zu einigen. Kurze Zeit später verlangten 290 Personen aus dem Obersimmental in einer Bittschrift, das Weggeld ersatzlos abzuschaffen. Der Grosse Rat nahm diesen Vorstoss als Anlass, um das Weggeld ab Ende 1846 nicht mehr zu beziehen.⁵⁸⁶ Zwei Jahre später erhielt der neu gegründete Bundesstaat die Kompetenz über die Zölle. Damit war ein Weggeld an der Laubegg endgültig kein Thema mehr.⁵⁸⁷

Nun forderte die Finanzdirektion des Kantons Bern von der Landschaft Obersimmental, ihre ausstehenden Schulden zu bezahlen. Diese beliefen sich 1846 zu Löhnen von 2006 auf zweieinhalb Millionen Franken. Die Landschaft verlangte

eine Entschädigung für die Zolleinnahmen, die sie seit zwei Jahrzehnten für die Armenfürsorge verwendet hatte. Weder die eine noch die andere Seite konnte ihre Haltung rechtlich solid begründen, und 1861 verzichteten beide Seiten auf ihre Ansprüche.⁵⁸⁸ Damit endete die Geschichte des Weggeldes an der Laubegg.

5.6 Zwischenfazit

Das Berner Oberland war für die Herrschaft der Patrizier wichtiger als andere Landesteile. Hier lebten die aufmüpfigsten und die zuverlässigsten Untertanen eng nebeneinander. Der Regierung lag viel daran, die Treue ihrer Anhänger im Oberland zu erhalten, und sie machte mehr Zugeständnisse als anderswo. Dazu kam die ökologische Dynamik in der Gegend von Wimmis, wo sich die Flussbette der Kander und der Simme von 1714 bis 1848 um rund 20 Meter vertieften. Diesen Prozess hatte die Obrigkeit selbst angestossen, indem sie die Kander in den Thunersee umgeleitet hatte. Sie versuchte bis weit ins 19. Jahrhundert, die Folgen zu mildern.

Trotzdem liess sich der Kanton nur zögernd auf die Strassenbauten im Simmental ein. Die Verwaltungspraxis unterschied sich markant von der Selbstdarstellung der Obrigkeit, die gerne auf ihre öffentlichen Bauten hinwies. Eine besonders starke Stellung behauptete der Finanzrat. Bei allen genauer betrachteten Vorschlägen handelte er entweder günstigere Konditionen aus oder verhinderte Projekte vollständig. Aber auch die Mitglieder der Zollkammer setzten ihre Mittel sparsam ein. 1817 nahmen sie zwar die Idee einiger Oberamtswärter auf, von hungrigen Armen für Brot und Habermus Strassen bauen zu lassen. Sie wehrten sich jedoch dagegen, auf der Baustelle am Mühlestutz mehr Arbeiter als nötig zu beschäftigen.

Die Beschäftigung der Armen war in Bern wie in Preussen und Österreich für den Strassenbau kaum von Bedeutung. Wichtiger waren wirtschaftliche Argumente. Die beteiligten Landschaften und die Obrigkeit erhofften sich vom Bau der Simmentalstrasse tiefere Transportkosten, günstigere Importe und erleichterte Exporte. Die billige Einfuhr von Lebensmitteln hatte allerdings auch und gerade zu Beginn des Projekts in der Teuerungskrise 1816/17 sozialpolitische Bedeutung.

Die Fortsetzung der Bauarbeiten nach 1817 war vor allem das Werk des Obersimmentaler Oberamtswärters Samuel Bürki. In seinem Amtsbezirk repräsentierte er die Obrigkeit und gegenüber den kantonalen Strassenbehörden die Landschaft

Obersimmental. Dabei unterbreitete er der einen Seite im Auftrag der anderen Vorschläge, die er selbst ins Spiel gebracht hatte. Die Zollkammer wusste über private Kontakte von Bürkis Vorgehen und stand ihm mit Ratschlägen zur Seite. Gemeinsam inszenierten sie eine Bittschrift, in der die Landschaft Obersimmental der Obrigkeit ein günstiges Angebot unterbreitete.

Aber selbst dieses raffinierte Vorgehen genügte nicht, um ein so grosses Projekt – vorgesehen war zu Löhnen von 2006 ein obrigkeitlicher Beitrag von vier Millionen Franken – am Finanzrat vorbeizuschleusen. Dazu brauchte es mehrere technische Gutachten, einen fabelhaft günstigen Kostenvoranschlag des Neuenburger Ingenieurs Joel Matile und die Idee, den obrigkeitlichen Zuschuss nur als Vorschuss zu gewähren. Die Zusammenarbeit mit Matile und seinem Gehilfen Franz Emanuel Müller erklärt nicht nur das Zustandekommen der Laubeggstrasse, sondern auch die Zunahme des staatlichen Strassenbaus in den 1820er-Jahren.

Müller, Strasseninspektor des Kantons Bern von 1820 bis 1837, setzte konsequent auf neue, billigere Strassenbautechniken, wie sie John Loudon MacAdam in England vertrat. Die neuen Strassen bestanden nur noch aus einer einzigen Schotterschicht. Der Transport, die Vorbereitung und das Verteilen des Schotters jedoch waren nach der damals üblichen Arbeitsteilung in Bern Aufgabe der Gemeinden. Die Einsparungen für den Kanton dürften zwischen 50 und 80 Prozent der Baukosten pro Streckeneinheit gelegen haben, während der Aufwand der Gemeinden pro Streckeneinheit mindestens so hoch blieb wie vorher.

Dank dieser Innovation konnte der Kanton in den 1820er-Jahren in allen Landesteilen Strassen bauen, erzielte aber aus dem Strassenwesen immer noch einen Gewinn. Die neue Technologie ermöglichte es der patrizischen Regierung, eine ehrgeizige Infrastrukturpolitik zu verfolgen und das ständische Vermögen zu bewahren. Gleichzeitig trieb sie die alte Strategie auf die Spitze, staatliche Ausgaben in die Gemeinden auszulagern. Während die kantonale Verwaltung rentierte, klagten die Gemeinden über höhere Lasten.

Definiert man eine moderne Infrastrukturpolitik wie Uwe Müller, dann lässt sie sich in Bern zuerst auf kommunaler Ebene feststellen. Der Begriff des «Gemeinwerks» kennzeichnete Praktiken, mit denen die Gemeinden flexibel unbezahlte Arbeitsleistungen einsetzten, um staatliche und kommunale Infrastrukturen zu bauen und zu unterhalten. Sie verdienten dabei (meistens) nichts, hatten als Nutzer der betreffenden Infrastrukturen aber ein unmittelbares Interesse an ihrer Erhaltung und Verbesserung.

Obwohl die Zeitgenossen nicht an den steigenden Lasten der Gemeinden zweifelten, gibt es dazu keine statistischen Angaben. Die Strassenkommission bemühte sich, Fragen nach Zusammenhängen zu den neuen Techniken gar nicht aufkommen zu lassen. Die technischen Details der neuen Methoden gab Müller nur wenigen Personen bekannt. Wenn die beeindruckenden Kostensenkungen zu kritischen Fragen Anlass gaben, verwiesen die zuständigen Magistraten bloss auf die hervorragenden Kenntnisse von Matile und Müller. Das Wissen der Ingenieure erlaubte aus ihrer Sicht technische Fortschritte, die politisch und sozial neutral waren.