Zeitschrift: Burgdorfer Jahrbuch
Herausgeber: Verein Burgdorfer Jahrbuch
Band: 85 (2018)

Artikel: Wie die Liberalen im Emmental Strassen bauten
Autor: Flückiger, Daniel
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1073587

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: 01.04.2026

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

Wie die Liberalen im Emmental Strassen bauten

Daniel Flückiger

Am 21. März 1834 trat der bernische Regierungsrat mit einem Vorschlag für ein neues Strassengesetz vor den Grossen Rat – und unterlag haushoch. Mit 119 zu 3 Stimmen beschloss das Parlament entgegen dem Antrag, die Kosten für den Bau und Unterhalt von drei der insgesamt vier Strassenklassen neu ganz durch den Kanton zu übernehmen. Damit setzte es ein Anliegen der liberalen Bewegung von 1830/31 um und schuf eine völlig neue Ausgangslage für den Strassenbau. Das neue Gesetz wirkte sich auf den Strassenbau im Emmental stark aus, wie in diesem Artikel am Beispiel der Wannenfluhstrasse gezeigt wird.

Bis 1831 versuchte die bernische Obrigkeit, im Strassenwesen mindestens so viele Einnahmen wie Ausgaben zu erzielen. Die Patrizier sahen das Staatsvermögen als ihren kollektiven Besitz, den es zu erhalten, vermehren und an folgende Generationen weiterzugeben galt. Ihr Augenmerk galt vor allem den Transitachsen im Mittelland, die gegenüber Konkurrenzrouten in anderen Territorien attraktiv sein und den Fernhandel anlocken sollten. Ab 1788 erhob Bern zusätzlich zu den bestehenden Zöllen eine gewichts- und distanzabhängige Maut, das sogenannte Lizenzgeld. Die Staatsrechnungen zeigen, dass das Strassenwesen im 18. und frühen 19. Jahrhundert in den meisten Jahren einen Gewinn abwarf.
Dieser finanzielle Erfolg hatte eine Kehrseite: Er war nur möglich, weil der Aufwand für Strassenbau und -unterhalt mehrheitlich von den Gemeinden getragen wurde. Diese mussten Transport- und Arbeitsdienste der Einwohner organisieren, die man aus heutiger Sicht als Naturalsteuer bezeichnen könnte. Eine Folge war, dass Gemeinden und Private entlang einer geplanten Strasse sich oft dagegen wehrten, weil sie keine zusätzlichen Lasten übernehmen wollten.[1]

So war es auch, als 1823 die Handelsleute Sommer (Häusernmoos) und Mauerhofer (Trubschachen) sowie diverse Amtsträger, Bauern und Wirte die Obrigkeit schriftlich zum Bau einer neuen Strasse zwischen Ober- und Unteremmental aufforderten. Sie wollten so den steilen Ramisberg umgehen, über den die Strasse von Langnau nach Sumiswald damals führte (vgl. Abbildung 1). Die bessere Verkehrsverbindung sollte den Handel und die Arbeitsteilung innerhalb der Region, insbesondere im Hanf- und Flachsanbau, dem Spinnen und Weben erleichtern. Den bequemen Umweg über Ramsei wählten manche Fuhrleute übrigens bereits seit jeher, wenn die Emme und die Grüne nur wenig Wasser führten. Sie fuhren dann im Flussbett von Zollbrück über Ramsei nach Grünen (oder umgekehrt).[2]

Die Zollkammer jedoch war bereits früher zum Schluss gekommen, dass Strassenbauten im Emmental zu kostspielig waren. Sie betrieb zwar von Sumiswald bis Schangnau fünf eigene Zollstationen, hielt sich aber sonst zurück. Für sie stand die 1758–65 erbaute neue Bern-Zürichstrasse mit der einträglichen, von der Stadt Burgdorf gepachteten Zollstätte in Kirchberg im Mittelpunkt. Diese Strasse führte von Koppigen auf direktem Weg über Kirchberg nach Hindelbank und liess sogar Burgdorf links liegen.

Die gnädigen Herren waren nicht nur im Strassenbau sparsam, sondern auch im Unterhalt: Obrigkeitliche Wegknechte, die den Strassenunterhalt beaufsichtigten und kleinere Arbeiten selber ausführten, gab es im 18. Jahrhundert flussaufwärts von Kirchberg nur auf der Verbindung von Bern über Walkringen bis Lützelflüh. 1804 respektive 1823 wurden die beiden Linien nach Luzern über Langnau und Lützelflüh-Huttwil mit Wegknechten versehen. Erst 1828 stellte die Obrigkeit schliesslich für die Strecke von Hindelbank über Burgdorf nach Langenthal Wegknechte an.

Eine bessere Verbindung zwischen Langnau und Sumiswald hatte aus Sicht der bernischen Behörden kaum Bedeutung. Für den Oberamtmann in Trachselwald war sie «ein unnützer Luxus».[3] Die kantonale Strassenkommission teilte diese Einschätzung und setzte sich mit der Anfrage vor allem auseinander, um ihre ablehnende Haltung überzeugend zu begründen. Es kam ihr gelegen, dass sich die Gemeinde Lützelflüh zu der gewünschten Strasse äusserte. Lützelflüh musste bereits andere Strassen

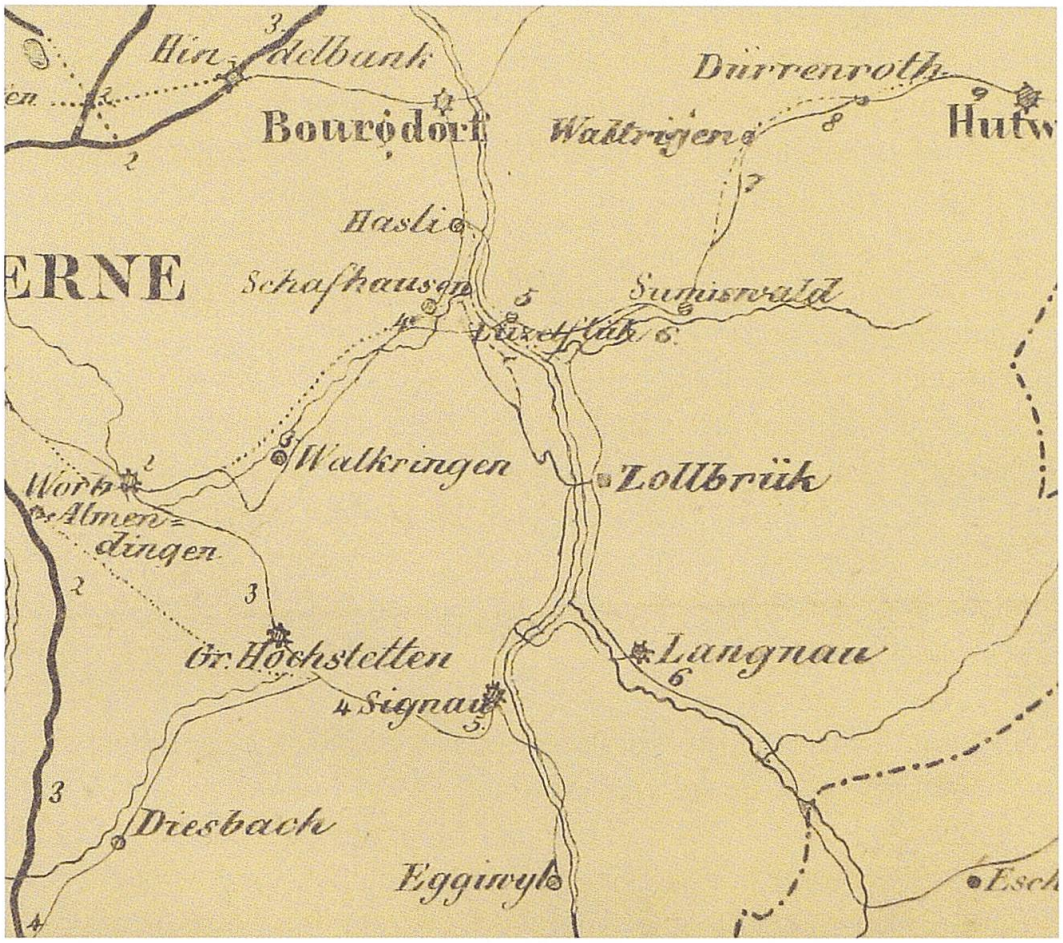

Abbildung 1: Das Strassennetz im Emmental 1837. Zwischen Zollbrück und Sumiswald ist bereits die neue Strasse eingezeichnet. Quelle: StAB, BB X 1352

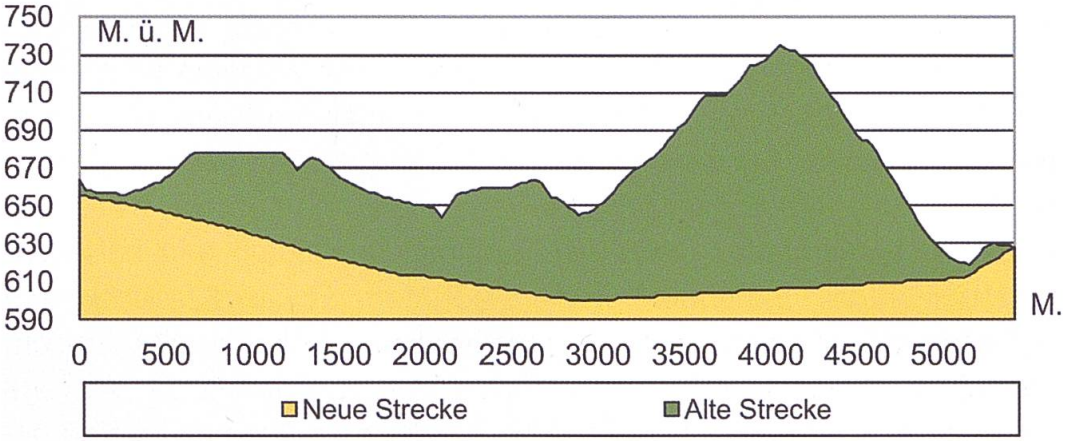

Abbildung 2: Höhenprofil der alten und der neuen Verbindung zwischen Grünen und Ranflüh. Erstellt nach: StAB, BB X 2922; StAB, AA VIII Nr. IV Strassen Nr. 27

und Schwellen betreuen und wollte nicht noch für eine weitere, voraussichtlich aufwändig zu unterhaltende Strecke zuständig werden.[4] Die schriftliche Stellungnahme aus Lützelflüh reichte der Strassenkommission als Grund, um die Idee einer neuen Strasse zwischen Langnau und Sumiswald ad acta zu legen.[5]

Verbindungen zu Burgdorf

Es ist angebracht, an dieser Stelle einige Zeilen zur Verbindung der fraglichen Strasse mit Burgdorf einzufügen. Immerhin gehörte Burgdorf im frühen 19. Jahrhundert noch gar nicht zum «Emmenthal». Im Sprachgebrauch dieser Zeit meinte man mit dieser Bezeichnung die damaligen Amtsbezirke Signau und Trachselwald. Signau galt als Oberemmental, Trachselwald als Unteremmental.

Zwischen den Kreisen, die sich im Emmental für die neue Strasse einsetzten und führenden Burgdorfer Persönlichkeiten bestanden jedoch gute Kontakte. Die Käsehändler Sommer, der Notar Samuel Güdel und andere pflegten namentlich mit Angehörigen der Familie Schnell entweder geschäftliche oder politische Beziehungen. Das zeigt die Untersuchung von Alfred G. Roth über die Goldbacher Adresse von 1836.[6] Besonders Hans Schnell engagierte sich später im Grossen Rat für die neue Strasse im Emmental. Er erwähnte dabei in den Verhandlungen, dass er am Sonntag die Baustelle besichtigt habe, und er bezeichnete sich selbst als «Emmenthaler» – was damals für Burgdorfer unüblich war.[7]

In den Geschäftsbüchern des Handelshauses Sommer lassen sich zudem Verbindungen ins Oberemmental, aber auch in andere Gegenden nachweisen. Mit Jakob Buchmüller von Lotzwil unterstützte nach 1831 auch einer der Geschäftspartner aus dem Oberaargau als Grossrat den Strassenbau im Emmental. Im Vergleich zu anderen Zeiträumen waren die Wirtschaftseliten des Emmentals und der Stadt Burgdorf um 1830 sicher sehr gut vernetzt und konnten auf kantonaler Ebene viel politisches Gewicht mobilisieren.

Die liberale Wende

Nach der politischen Wende von 1830/31 nahmen Bittsteller aus Sumiswald einen weiteren Anlauf. Unterstützt vom Regierungsstatthalter in Trachselwald, Samuel Güdel, wünschten sie vom Regierungsrat den Bau einer neuen Strasse auf der Strecke Langnau–Sumiswald. Ihrer Petition legten sie eine Subskriptionsliste bei, auf der 32 Personen insgesamt 1041 damalige Franken als Beitrag an den Strassenbau versprachen. Auf das Lohnniveau von 2006 umgerechnet, entspricht das etwa 160 000 Franken. Zuoberst auf der Liste stand das Handelshaus Sommer, inzwischen in Affoltern ansässig.[8] Eine wichtige Rolle dürfte auch Güdel gespielt haben, der zuvor bereits als Sekretär der Landschaft Emmental eine Hagelversicherung initiiert hatte.[9] Erneut meldete sich nun die Gemeinde Lützelflüh zu Wort. Sie machte dem Baudepartement klar, dass sie nicht grundsätzlich gegen die neue Strasse sei. Sie verlangte aber, im Strassen- und Schwellenunterhalt entlastet zu werden. Wiederum blieb der Antrag liegen.

Mit dem neuen Strassengesetz vom 21. März 1834 änderte sich die Situation schlagartig. Innerhalb weniger Monate setzten sich ehemalige Gegner und Befürworter mehrheitlich für einen Strassenbau im Emmental ein. Bereits am 28. Juni 1834 genehmigte der Grosse Rat einen Kredit für die neue Strasse über Ramsei, die danach als Wannenfluhstrasse bezeichnet wurde. Gleichzeitig legte er fest, dass die Strasse soweit möglich in die Felsen der Wannenfluh eingeschnitten werden sollte. Der Vorschlag, die Strasse – wie man es 1833 in Eggiwil gemacht hatte – auf einem Damm im Flussbett zu bauen, stiess dagegen mehrheitlich auf Bedenken. Man hatte mit solchen Konstruktionen wenig Erfahrung und der Glaube, dass sie an der Wannenfluh Erfolg haben würde, fehlte vielen – auch wenn der bekannte Burgdorfer Hans Schnell den Plan in der Debatte mit den Worten unterstützte: «Wird sie [die Emme; DF] unserem Fleisse durch den wilden Ausbruch ihrer Kraft feindlich, so müssen wir ihr zeigen, dass unsere Geisteskraft, unsere Intelligenz über sie Meister ist.»[10]

In der Folge begann ein Ingenieur mit acht Sträflingen, an der Wannenfluh Gestein zu sprengen und abzutragen. Es zeigte sich, dass die Wannenfluh aus unterschiedlich hartem und weichem Sandstein und Nagelfluh bestand. Am 25. April 1835 vertrat der kantonale Strassen- und Wasserbauingenieur Franz Emanuel Müller im Grossen Rat aufgrund dieser Vorarbei-

ten die Meinung, dass die Strasse durch den Felsen bedeutend teurer käme als auf einem Damm. Diesmal stimmte das Parlament seinem Antrag zu.[11] In der Folge erhielt der Unternehmer Niklaus Schüpbach aus Biglen den Auftrag, die Wannenfluhstrasse zu erstellen. Die technische Leitung vor Ort oblag dem polnischen Ingenieur Jan Pawel Lelewel, der als politischer Flüchtling in die Schweiz gekommen war. Die Arbeiten schritten anfänglich rasch voran, auch wenn sich nach wie vor Skeptiker zu Wort meldeten. So brachte zum Beispiel am 8. Juni 1835 der aus Burgdorf gebürtige Grossrat David Imhoof eine weitere Variante ein: Anstatt der Wannenfluh entlang einen Damm zu bauen, solle man unterhalb von Ramsei eine Brücke über die Emme bauen.[12] Dieser Vorschlag fand jedoch kein Gehör.

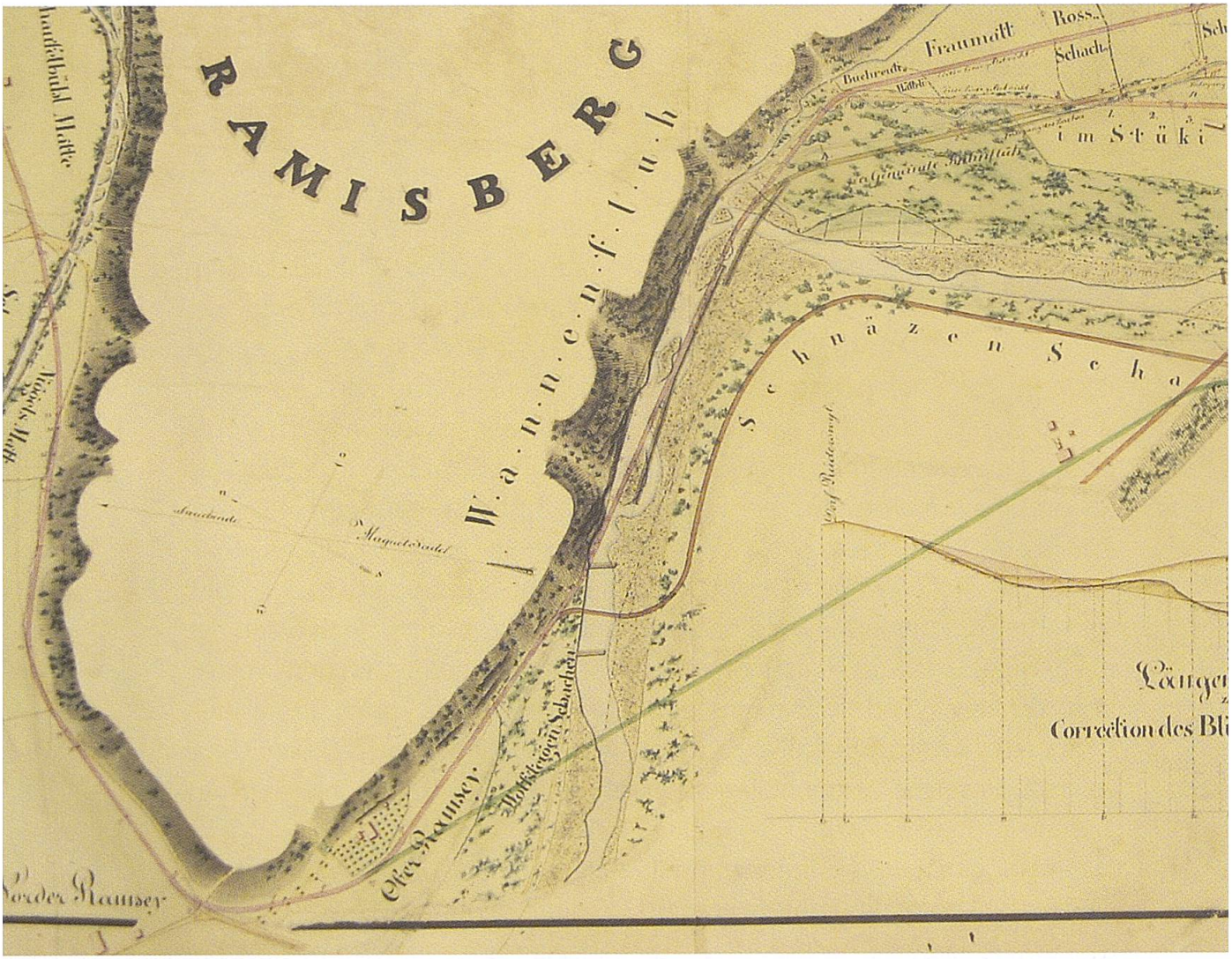

Abbildung 3: Plan der Wannenfluh von 1834 mit verschiedenen Strassenvarianten. Quelle: StAB, AA VIII Nr. IV Strassen Nr. 27

Abbildung 4: Strassenbauarbeiter im Laufental 1846. Die Arbeit war hart und anstrengend. Quelle: Gukkasten 6/21 (25.5.1846)

Nahe am Scheitern

Nun trat die Emme auf den Plan. Im Juni 1836 meldete Schüpbach erste Schäden auf der Baustelle. In der Nacht vom 5. auf den 6. November schwoll der Fluss an und überflutete Teile des Strassendamms und des gegenüberliegenden Ufers, was sich in den nächsten Wochen noch einige Male wiederholte. Die Meinungen über diese Ereignisse gingen weit auseinander. Ingenieur Lelewel berichtete nach Bern von einem ausserordentlich starken Hochwasser und war beeindruckt von der Gewalt der Emme. Dagegen meldete der Signauer Regierungsstatthalter Ulrich Lehmann, die Emme habe nicht besonders viel Wasser geführt. «Man fragt sich nun», schrieb er, «inwieweit man sich auf die Haltbarkeit dieser Werke verlassen könne, da solche einem nur mittelmässigen, d. h. sehr gewöhnlichen Anlauf nicht zu widerstehen die Kraft hatten?»[13]

Der Regierungsrat liess nach heftiger Diskussion, gestützt auf ein Gutachten des jurassischen Ingenieurs Joseph Antoine Buchwalder, gegen den Willen des Baudepartements die Arbeiten unterbrechen und stellte an den Grossen Rat den Antrag, den Bau der Wannenfluhstrasse aufzugeben.

Dafür sollte die Alternative umgesetzt werden, auf die Imhoof hingewiesen hatte. Gleichzeitig arbeiteten jedoch die beiden Regierungsstatthalter von Signau und Trachselwald eine dritte Variante aus. Gemeinsam mit Schwellenmeistern vor Ort schlugen sie vor, den gemauerten Damm mit einer Holzschwelle zu ersetzen – eine Idee, die das Baudepartement als völlig abwegig verwarf.

Interessiert man sich dafür, wie widersprüchliches Wissen sozial überprüft und entweder verworfen oder angewendet wird, dann ist der Streit um die Wannenfluhstrasse erhellend. Jeder der drei vorliegenden Anträge wurde sowohl von technischen Spezialisten wie auch politisch unterstützt. Ingenieure und Politiker aus Bern und Biel bevorzugten tendenziell die von Imhoof favorisierte, für sie berechenbarste und mit den geringsten Risiken behaftete Variante. Das Baudepartement und seine stadtbernischen Chefbeamten setzten weiterhin auf den gemauerten Steindamm, mit dem man bereits begonnen hatte. Doch auch die Schwellenmeister aus dem Emmental, denen man aus heutiger Sicht wohl wenig technische Autorität zutrauen würde, konnten im liberalen Bern der 1830er-Jahre politisches Gewicht in die Waagschale werfen. Als der Grosse Rat am 21. Februar 1837 einmal mehr über die Wannenfluhstrasse debattierte, kam es zum Showdown. Sowohl Buchwalder wie auch die Statthalter Güdel und Lehmann gehörten dem Grossen Rat an und konnten ihre Positionen selber vertreten.

Viele Grossräte standen «schier auf den Kopf», nahmen verwundert die «beinahe zehnfache» Kostenüberschreitung zur Kenntnis, bereuten ihre frühere Zustimmung zum Projekt und klagten allgemein über die «Intrigen beim Strassenbau». Buchwalder verlangte vehement den Abbruch der begonnenen Arbeiten. Dagegen setzten sich die Emmentaler und Oberaargauer Grossräte für den Vorschlag der Schwellenmeister ein. Hans Schnell anerkannte zwar die fachliche Autorität von Buchwalder. Man habe diesen aber zu spät hinzugezogen, meinte er und sprach sich dafür aus, das angefangene Werk zu vollenden. Nun schwenkte plötzlich das Baudepartement um und unterstützte ebenfalls die Idee, Holzschwellen zu bauen. Mit 93 zu 16 Stimmen entschied der Grosse Rat, den Strassenbau nach den Plänen der Gruppe um die beiden Regierungsstatthalter fortzusetzen.[14]

Der nächste Schock

Bereits zwei Monate später war die Holzschwelle an der Wannenfluh fertiggestellt. Ingenieur Lelewel, der weiterhin die Arbeiten beaufsichtigte und regelmässig Bericht erstattete, lobte die Arbeit der Schwellenmeister. Diese lenkten geschickt, dass die Emme sich am gewünschten Ort tiefer eingrub und dafür an anderen Stellen Geschiebe ablagerte. So gelang es ihnen, mit dem weniger harten, aber vor Ort günstig verfügbaren Holz einen brauchbaren Damm zu erstellen. Die Steine für den gemauerten Damm hatten zuvor aus beträchtlicher Distanz auf Pferdefuhrwerken herbeigeschafft werden müssen, was den Preis mindestens vervierfachte.[15]

Doch damit war noch nicht alles geschafft. Am 12./13. August 1837 kam es im Emmental zu Überschwemmungen, wie sie nach heutigen Berechnungen nur etwa alle 400 Jahre einmal zu erwarten sind. Die Verwüstungen im Talgrund waren erheblich und natürlich traf die Flut auch die Wannenfluhstrasse. Der Schriftsteller Albert Bitzius schreibt in seiner berühmten Erzählung über die «Wassernot im Emmental», sie habe die Strasse hinweggeschwemmt und die Liberalen hätten für ihren Leichtsinn teures Lehrgeld bezahlt.[16]

Allerdings übertreibt Bitzius hier gewaltig. Die Akten des Baudepartements zeigen, dass die Wassernot an der Wannenfluh nur bescheidene Reparaturen nötig machte. Der Regierungsstatthalter von Trachselwald lobte die neuen Schwellen fast euphorisch. Sie hätten eine harte Probe bestanden, während daneben vieles weggeschwemmt worden sei. 1839, 1840 und 1843 mussten die Schwellen an der Wannenfluh für bedeutend mehr Geld repariert werden.[17]

Wer heute von Burgdorf nach Langnau fährt, kommt bei der Fahrt durch Ramsei kaum auf den Gedanken, dass das Bett der Emme früher bis zu den Sandsteinfelsen der Wannenfluh reichte. Auf dem Zwischenraum zwischen Fluss und Fluh, den man in den 1830er-Jahren mit äusserstem Einsatz der Natur abtrotzte, verlaufen eine Kantonsstrasse und eine Eisenbahnlinie. Daneben wachsen Gras, Sträucher und Bäume. Die Wannenfluhstrasse ist ein eindrückliches Beispiel dafür, wie unsere Vorfahren mit aus heutiger Sicht primitiven Mitteln und mit unsicherer Aussicht auf Erfolg die Landschaft umgestaltet haben.

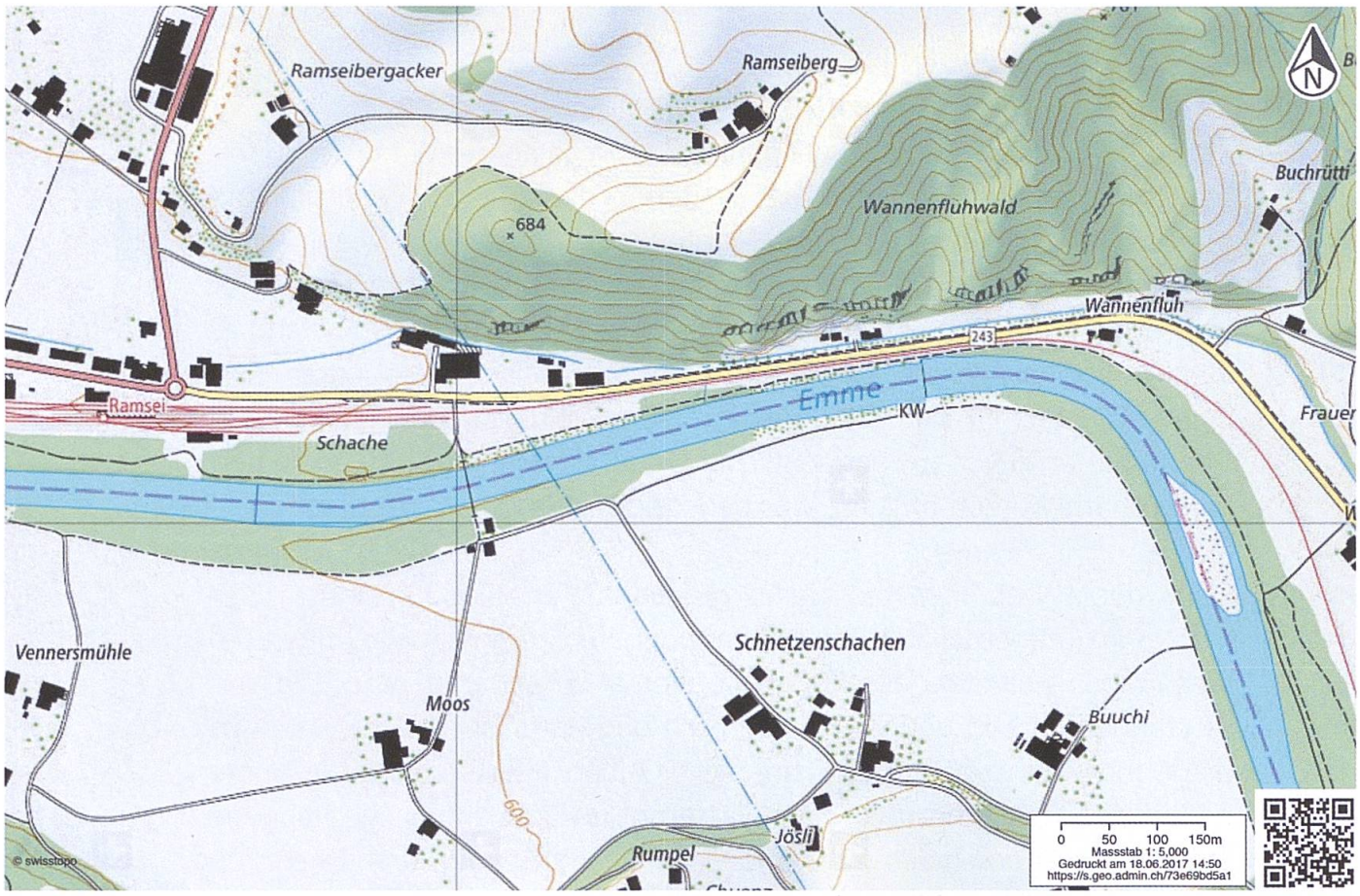

Abbildung 5: Gebiet Ramsei / Wannenfluh auf einer aktuellen Karte

Schluss

Wie im Emmental, so boomte von 1830/31 bis 1846 im ganzen Kanton der Strassenbau. Die Ausgaben für Strassen stiegen rasch an und übertrafen die Einnahmen aus Zöllen, Brücken- und Lizenzgeldern bald bei weitem. Hatte die alte Obrigkeit höchstens drei Prozent der Staatsausgaben für die Strassen verwendet, so lag dieser Anteil unter den Liberalen zwischen 13 und 22 Prozent.[18]

Die neuen Strassen erleichterten vor allem den Transport schwerer Lasten auf Fuhrwerken und förderten damit das Wirtschaftswachstum. Verkehr und Transport fanden aber weiter unter vorindustriellen Bedingungen statt – mit Verkehrsmitteln, die aus Werkstoffen wie Holz, Leder, Hanf und mit wenig Eisen gebaut waren, und die von Pferden, Ochsen oder Kühen gezogen wurden. Eine grossräumige, von lokalen Ressourcen unabhängige Mobilität entwickelte sich in der Gegend um Burgdorf erst nach dem Anschluss ans internationale Eisenbahnnetz 1857.[19]

Abbildung 6: Gebiet Wannenfluh im Juni 2017

Anhang

Anmerkungen

[1] Flückiger 2011.
[2] Hauptbericht über die Strassen, 17.7.1818. In: StAB, B X 320. Bittschrift, 20.9.1823. In: BB X 2920.
[3] Amtsbericht über die Strassen, 11.9.1818. In: StAB, B X 320.
[4] Bittschrift von Ausgeschossenen der Gemeinde Lützelflüh, 11.7.1825. In: StAB, BB X 2920.
[5] Bericht über die Staatsverwaltung 1831, 461.
[6] Roth 2001. Ich danke Gertrud Aeschlimann für ihre Unterstützung bei der Einordnung der Burgdorfer Persönlichkeiten, die rund um die Wannenfluhstrasse in Erscheinung traten.
[7] Verhandlungen des Grossen Rates 1837, 4–5 (21.2.1937).
[8] Bittschrift an den Regierungsrat, 30.11.1832. In: StAB, BB X 2920.
[9] Flückiger 2011, 81–85.
[10] Verhandlungen des Grossen Rates 1834, Seite 157–159.
[11] Berichte vom 10.9., 3.10., 13.10., 28.10., 31.10.1834, Vortrag des Ingenieurs für den Strassen- und Schwellenbau, 27.4.1835. In: StAB, BB X 2920.

[12] Antrag 8.6.1835. In: StAB, BB X 2920.
[13] Der Regierungsstatthalter von Signau an das Baudepartement, 6.11.1836. In: StAB, BB X 2921.
[14] Verhandlungen des Grossen Rates 1837, 1–9 (21.2.1837).
[15] Flückiger 2011, 172.
[16] Gotthelf 1925, 31.
[17] Flückiger 2011, 171.
[18] Flückiger 2011, 41–42.
[19] Pfister 1995, 206–262.

Ungedruckte Quellen
- Archiv für Agrargeschichte: Käserschuldenbuch 1832–1846, Käsehandelshaus Sommer.
- Staatsarchiv Bern, B X 320, Hauptberichte und Amtsberichte über die Strassen 1818.
- Staatsarchiv Bern, BB X 2920–2924, Wannenfluhstrasse 1823–1846.

Gedruckte Quellen
- Bericht an den Grossen Rat der Stadt und Republik Bern über die Staatsverwaltung in den letzten siebzehn Jahren von 1814–1830. Bern, 1831.
- Gotthelf, Jeremias: Die Wassernot im Emmental – Die Armennot – Eines Schweizers Wort an den schweizerischen Schützenverein. Erlenbach-Zürich, 1925.
- Verhandlungen des Grossen Rates der Republik Bern 1834. Bern, 1834.
- Verhandlungen des Grossen Rates der Republik Bern 1837. Bern, 1837.

Literatur
- Daniel Flückiger. Strassen für alle. Infrastrukturpolitik im Kanton Bern 1790–1850. Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern 88, Baden 2011.
- Christian Pfister. Im Strom der Modernisierung. Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt im Kanton Bern 1700–1914, Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern 78, Bern 1995.
- Alfred G. Roth. Vom Unteremmental zur Zeit der Goldbacher Adresse vom 6. Herbstmonat 1836, Bern 2001.