

Zeitschrift: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte = Société Suisse d'Histoire Economique et Sociale
Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte
Band: 25 (2010)

Artikel: Administratives Machtstreben? : Strassenunterhalt und Verwaltung im Kanton Bern, 1803-1846
Autor: Flückiger, Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-871756>

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: 16.01.2026

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

Daniel Flückiger

Administratives Machtstreben?

Strassenunterhalt und Verwaltung im Kanton Bern, 1803–1846

Einleitung

Verkehrsinfrastrukturen und öffentliche Verwaltung wuchsen seit dem 18. Jahrhundert gemeinsam. Sie waren nicht nur beide wesentlich auf dem Weg in eine moderne Gesellschaft, sondern beeinflussten sich gegenseitig. Wachstum, Professionalisierung und Spezialisierung der Strassenverwaltung im 18. und 19. Jahrhundert lassen sich mithilfe von Max Webers Idealtypus der *Bürokratie* präzise beschreiben.¹ Die Verwaltung war aus dieser Perspektive nicht nur ein Phänomen, sondern ein wichtiger Handlungsträger der Modernisierung.²

Neuere Beiträge übertragen diese Sichtweise auf die Verkehrsgeschichte. Der Strassenbau des 18. und 19. Jahrhunderts war danach in erster Linie eine herrschaftliche Aktivität des Zentralstaats: die staatliche Bürokratie verstärkte ihren Zugriff vor Ort und disziplinierte die Landschaft und die Bevölkerung.³ Allerdings sind heute Disziplinierungskonzepte in verschiedenen Ansätzen der Geschichtswissenschaft umstritten. Entsprechende Absichten waren zwar vorhanden, aber ihre Umsetzung im Alltag ist fraglich.⁴

In diesem Beitrag soll deshalb der Fokus von staatlichen Zielsetzungen und Motivationen auf die konkrete Durch- und Umsetzung verschoben werden.⁵ Das bringt nicht zwingend eine Abkehr von den Theoriegebäuden Max Webers mit sich. Nach Weber wurden formale Rationalisierungsprozesse wie die Bürokratisierung nicht immer bewusst geplant und durchgesetzt, sondern waren oft unbeabsichtigtes Ergebnis materialer, auf andere Ziele gerichteter Rationalitäten.⁶

Als Fallbeispiel dient der Kanton Bern. Bern war im 18. Jahrhundert die grösste Stadtrepublik nördlich der Alpen und folgte mit seinem Kunststrassenbau früh dem französischen Vorbild. Im 19. Jahrhundert gab sich der bernische Staat ein vergleichsweise zentralistisches Strassengesetz.⁷ Bern dürfte sich deshalb im schweizerischen Kontext kaum als schwacher Staat interpretieren lassen, in dem nichtstaatliche Akteure eine grössere Bedeutung hatten als anderswo.

Der Beitrag beschränkt sich auf den Strassenunterhalt. Zunächst wird die Organisation des Strassenunterhalts im Kanton Bern bis 1834 dargestellt. Danach geht es darum, wie die Obrigkeit ihre Vorstellungen gegenüber den Gemeinden durchzusetzen versuchte. Schliesslich ist danach zu fragen, wie diese Versuche im Alltag funktionierten und wie sich die Verwaltungspraxis ihrerseits auf die Gesetzgebung auswirkte. Dabei soll abgeklärt werden, welche Akteure jeweils von Bedeutung waren. Eine solche Perspektive auf die Akteure des Strassenbaus und -unterhalts im 18. und 19. Jahrhundert findet sich bis jetzt erst in Beiträgen von Hans-Ulrich Schiedt, Christine Barraud Wiener und Jürg Simonett.⁸

Organisation der Verwaltung

In der frühen Neuzeit waren in Bern teils die Gemeinden, teils auch die Eigentümer der anliegenden Grundstücke für den Strassenunterhalt verantwortlich. Spätestens seit dem 15. Jahrhundert versuchte die Obrigkeit über ihre Landvögte, die Ausführung der Arbeiten zu beeinflussen. Vereinzelt ernannte sie Aufseher über die Strassen, deren Stellung, Besoldung und Tätigkeit aber unklar bleibt. Im letzten Drittel des 17. Jahrhunderts ordnete sie an, dass die Strassen mit Steinen befestigt werden sollten. Nachlässig ausgeführte Strassenunterhaltsarbeiten liessen die obrigkeitlichen Behörden auf Kosten der säumigen Pflichtigen in Lohnarbeit verbessern.⁹

Ab 1718 hatte mit der Zollkammer eine ständige, zentrale Behörde die Aufsicht über den Strassenunterhalt inne. 1740 skizzierte der Strasseninspektor Friedrich Gabriel Zehender in einem Memorial weitreichende Reformvorschläge. Manche wurden rasch umgesetzt. Zum Beispiel erliessen der Grosse und der Kleine Rat am 2. Mai 1742 ein Dekret über den Strassenunterhalt und sprachen dafür eine Summe von 6000 Talern pro Jahr. Die Gelder flossen in die Neuanlage von Strassen als Chausseen und in Subventionen an Gemeinden. Am 29. April 1744 erliessen *Rät und Burger* ein Strassenreglement, das für 90 Jahre wegweisend bleiben sollte.¹⁰

Andere Forderungen Zehenders erfüllte der bernische Staat erst viele Jahre später. Eine Strassenkommission setzte er 1818 ein. Schwierig einzuschätzen ist die von Zehender ebenfalls angesprochene Anstellung von fachlich kompetentem Personal. Den Landvögten respektive Oberamt Männern oblag die Aufsicht über den Strassenunterhalt als eine von vielen unüberblickbaren Aufgaben und meistens fehlten ihnen weitergehende technische Kenntnisse. Im 18. Jahrhundert stellte die Obrigkeit zumindest vereinzelt ausgewiesene Fachleute wie Zehender oder Antonio Maria Mirani an. Ständige, von Einzelpersonen unabhängige Stellen für technische Sachverständige schuf sie aber im Strassenwesen nicht.

Im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts erstellte der Kanton weniger Neubauten. Gleichzeitig begann er jedoch damit, den Unterhalt neu zu organisieren.¹¹ Ab 1787

beschäftigte die Obrigkeit auf allen grossen Landstrassen Wegknechte. 1818 schuf sie gleichzeitig mit der Strassenkommission die ständige Stelle eines Strasseninspektors, der hauptamtlich und gegen eine fixe Bezahlung für den Kanton arbeitete.¹² 1829 stellte der Kanton Bern in den 27 Amtsbezirken provisorisch Bezirksinspektoren an, welche die Wegknechte und die Gemeinden überwachen sollten. 1832 wies der Besoldungsetat neben dem Ingenieur für Strassen- und Schwellenbau 30 Amtsinspektoren und 128 Wegknechte auf.

Was änderte sich mit dem allmählichen Wachstum der Verwaltung am Strassenunterhalt? Christine Barraud Wiener und Jürg Simonett halten für Zürich fest, dass dort in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die Fronarbeit wegen zunehmender Kontrollen konfliktträchtiger wurde. Gleichzeitig ersetzten besoldete Wegknechte zunehmend die unbezahlte Arbeit.¹³ Wie gleich gezeigt werden soll, war die bezahlte Arbeit aber nicht immer Ersatz, sondern manchmal bloss eine schärfere Kontrolle der unbezahlten.

Unterhaltsarbeiten und Aufsicht

Es ist zu betonen, dass die Wegknechte trotz ihrer wachsenden Zahl die Tätigkeit der Gemeinden nicht ersetzten. Bis 1834 erledigten die Bewohner der pflichtigen Gemeinden im sogenannten Gemeinwerk die jährliche Instandstellung der Strassen im Frühling und ausserordentliche Reparaturen nach Ereignissen wie Erdrutschen oder heftigen Gewittern sowie in jedem Fall einen grossen Teil der Transporte und Erdarbeiten. Strasseninspektoren und Wegknechte besorgten nur kleinere Arbeiten selbst, und nur vereinzelt liess die Strassenkommission Arbeiten unter der Anleitung von Wegknechten durch bezahlte Arbeiter ausführen.¹⁴

Das Gemeinwerk entsprach weitgehend den Frondiensten, die anderswo für den Bau und Unterhalt öffentlicher Bauten gebraucht wurden.¹⁵ Im Kanton Bern war es allerdings unüblich, die unbezahlte Arbeit der Gemeinden als Frondienste zu bezeichnen. Dabei kalkulierten sowohl die kantonale Verwaltung wie auch die Gemeinden die zu leistenden Arbeiten oft mit Tagesansätzen in Geld. Mit der buchhalterischen Monetarisierung der Frondienste liess sich ihre Verteilung flexibler gestalten, wie das Beispiel der Gemeinde Mühleberg zeigt.

Mühleberg legte 1818 verschiedene Ansätze fest, nach denen die Einwohner zum Gemeinwerk beizutragen hatten. Alle Fuhrleistungen und Tagwerke wurden registriert, in Geld umgerechnet und mit dem Pflichtbetrag verglichen. Wer zu wenig gearbeitet hatte, musste nachzahlen, wer zu viel gearbeitet hatte, erhielt Geld zurück. Kunstarbeiten wie gemauerte Kulissen, Stützmauern oder kleine Brücken erledigten Handwerker gegen Bezahlung. Solche Arbeiten übernahm die Obrigkeit insgesamt eher als andere. Trotzdem liessen auch die Gemeinden Lohnarbeiten ausführen.¹⁶

Eine wichtige Aufgabe der kantonalen Angestellten blieb deshalb die Kontrolle der Gemeinden. Vor 1834 verbrachte der kantonale Strasseninspektor einen beträchtlichen Teil seiner Arbeitszeit damit, die Ausführung des Gemeinwerks zu überwachen. Dabei unterstützten ihn Mitglieder der Strassenkommission, die ebenfalls durch die Amtsbezirke ritten und den Zustand der Strassen untersuchten. Auf ihren Reisen listeten sie zu verbessernde Punkte auf. Dabei musste es sich nicht unbedingt um Schäden am Strassenbelag handeln. Oft forderte die Kommission beispielsweise Anpassungen an Gebäuden am Strassenrand.

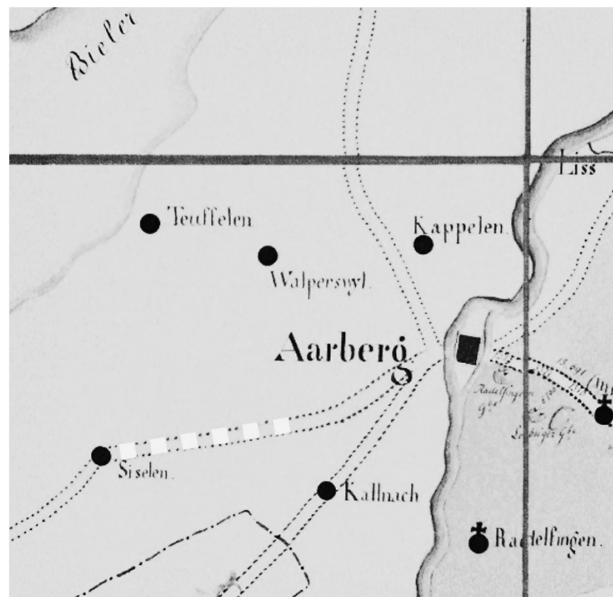
Die Strassenkommission teilte die bemängelten Punkte gewöhnlich dem Oberamtman mit. Dieser setzte der Gemeinde eine Frist, bis zu der die Arbeiten erledigt sein mussten. Liess die Gemeinde diesen Termin ungenutzt verstreichen, vergab der Oberamtman die Arbeiten auf ihre Kosten an einen Unternehmer.¹⁷ Dieses Verfahren war im Kanton Bern spätestens seit der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts bekannt und wurde auf Gemeindestrassen im 19. Jahrhundert noch lange angewandt. Obwohl Gotthilf Baumann es in seiner rechtshistorischen Studie optimistisch beurteilt, sind Zweifel an einem effektiven Vollzug angebracht.¹⁸

Oft war nämlich unklar, wer zum Unterhalt verpflichtet war. Einerseits gab es weiterhin althergebrachte Unterhaltspflichten, die an einzelne Grundstücke oder Körperschaften gebunden waren. Andererseits verteilte die Obrigkeit seit längerer Zeit je nach Bedarf neue Aufgaben an die Gemeinden. Nach dem Strassenreglement von 1804 und dem Gesetz über die Fuhren aus dem gleichen Jahr hatten grundsätzlich die Kirchgemeinden die Strassen auf ihrem Gemeindegebiet zu unterhalten.¹⁹ Welche Handlungsspielräume das Nebeneinander verschiedener Regeln für potenzielle Unterhaltspflichtige eröffnete, lässt sich am Beispiel der Strasse von Barga nach Siselen im Berner Seeland zeigen.

Die Strasse von Barga nach Siselen

Im Streit um die Unterhaltspflicht für eine neue Strasse von Barga nach Siselen treten sowohl zentrale Strategien der Gemeinden wie auch der Obrigkeit deutlich hervor. 1825 eröffnete der Kanton zwischen den Seeländer Dörfern Barga und Siselen eine neue Strasse. Nach den allgemeinen Gesetzen wäre auf einem Teil der Strecke das Dorf Walperswil unterhaltspflichtig gewesen, weil es entlang der Strasse Weiden besass. Walperswil weigerte sich jedoch, diese Unterhaltspflicht zu erfüllen. Die Dorfgemeinde stützte sich auf alte Rechtstitel, nach denen das Dorf Barga zum Unterhalt der ganzen Strasse nach Siselen verpflichtet sei. Barga dagegen argumentierte, mit der Eröffnung der neuen Strasse seien die alten Verpflichtungen weggefallen. Auch dieses Dorf weigerte sich, die Strasse weiter als bis zur Grenze zu unterhalten.

Abb. 1: Lageplan von Barga, Siselen und Walperswil. Das umstrittene Strassenstück ist weiss gestrichelt. Gezeichnet nach: Staatsarchiv des Kantons Bern, AA VIII 93, Plan Bezirk IV, Wegknechte.



Die Reaktion der Strassenkommission ist kennzeichnend für das Verhalten der Berner Obrigkeit vor 1831. Die dringendsten Arbeiten – es ging um das Putzen von Wassergräben entlang der Strasse – liess sie an einen Unternehmer vergeben. Dabei behielt sie sich vor, die Kosten später auf diejenige Gemeinde zu überwälzen, die schliesslich zum Unterhalt verurteilt würde.²⁰ Die Strassenkommission liess allerdings deutlich die Absicht erkennen, den Konflikt auf möglichst einvernehmliche Art und Weise zu lösen.

Im Sommer 1826 besichtigte ein Mitglied der Strassenkommission mit Vertretern der beiden Dörfer den strittigen Strassenabschnitt.²¹ Einen endgültigen Entscheid schob die Obrigkeit hinaus und liess den Unterhalt vorläufig auf Staatskosten durchführen. Am 14. März 1828 erneuerte der Kleine Rat diesen Entscheid, bekräftigte aber, dass die Strassenkommission regelmässig über die Strasse Bericht erstatten solle, «damit dieser Gegenstand nicht aus den Augen verloren und zuletzt als eine bleibende Last der Strassen-Cassa anheimfallen werde». Genau dies geschah allerdings nach der politischen Wende von 1831.²²

Christine Barraud Wiener und Jürg Simonett vertreten die Ansicht, dass die Gemeinden und andere Körperschaften auf lokaler und regionaler Ebene im 19. Jahrhundert die Kontrolle über den Strassenunterhalt verloren hätten, weil ihnen die nötigen Finanzen fehlten. Die finanzstarke Zentrale enthub sie deshalb dieser Aufgabe und übernahm sie selbst.²³ Das Beispiel von Barga und Walperswil zeigt eine andere Sichtweise auf: Dörfer nahmen vorhandene Handlungsspielräume wahr, um Ausgaben auf andere Körperschaften abzuwälzen. Das sagt nichts darüber aus, ob sie die fraglichen Ausgaben prinzipiell hätten tragen können oder nicht.

Im Kanton Bern versuchten viele Gemeinden schon in einem früheren Stadium als im vorgestellten Beispiel, neue Unterhaltungspflichten abzuwenden. Neben der

Linienführung und Landenteignungen waren die erwarteten Lasten einer der Hauptgründe für kommunalen Widerstand gegen neue Strassen während der Restauration (1813/15–1830/31). Nach der obrigkeitlichen Darstellung war es dieser Widerstand, an dem viele Strassenprojekte scheiterten.²⁴ Allerdings hätte es auch die Möglichkeit gegeben, den Strassenunterhalt neu zu regeln. Das geschah nach dem politischen Umsturz von 1830/31.

Das Strassengesetz von 1834

Kritik an der Regelung des Strassenunterhalts kam schon Jahrzehnte vor dem Strassengesetz von 1834 von reformfreudigen Patriziern wie dem Schriftsteller Karl Viktor von Bonstetten oder einzelnen Gemeinden.²⁵ Die Strassenkommission legte gleich nach ihrer Gründung 1818 vergeblich einen Entwurf für ein neues Strassenreglement vor. Ein weiterer Anlauf scheiterte 1825 im Grossen Rat. Die Grossräte befürchteten, dass die Aufhebung alter Rechtstitel Konflikte provozieren würde. Und sie erwarteten von zusätzlichen Strassenunterhaltungspflichten für den Staat unabsehbare, kaum zu bewältigende Kosten.²⁶

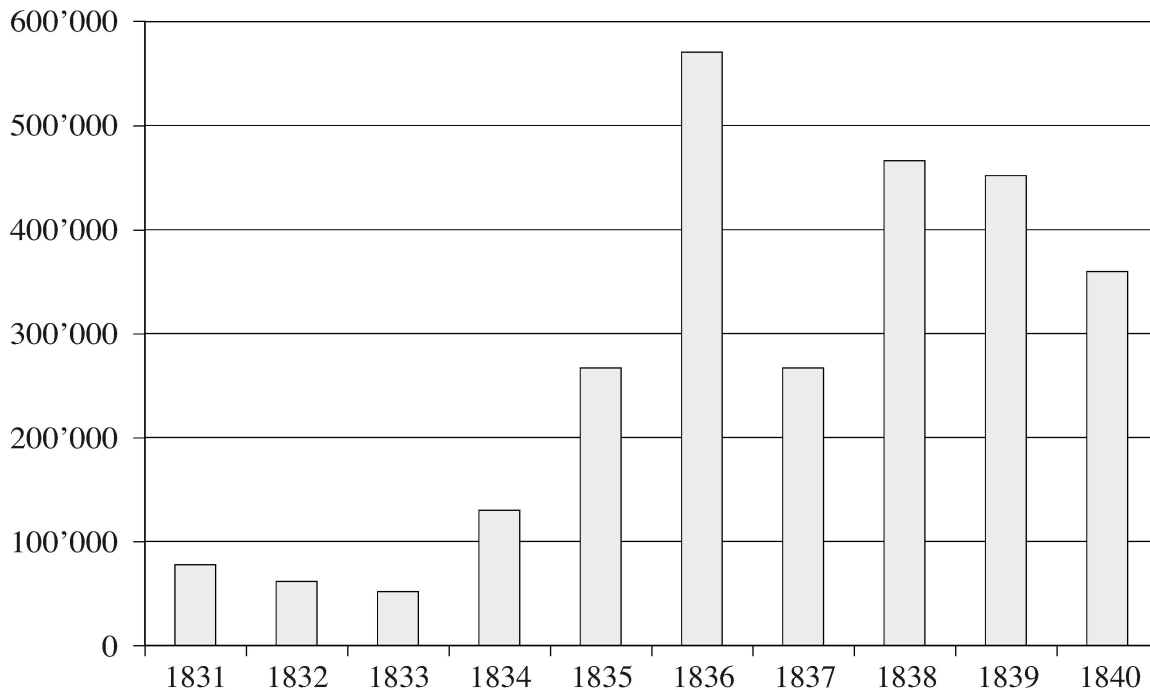
Bei der liberalen Wende von 1831 spielten soziale und wirtschaftliche Anliegen neben den verfassungsrechtlichen Aspekten eine zentrale Rolle. In der Bittschriften-sammlung vom Dezember 1830 forderten vor allem Gemeinden aus dem Oberaargau eine Reform des Strassenunterhalts.²⁷ In der Sitzung des Verfassungsrats vom 20. Mai 1831 wollten Abgeordnete aus ländlichen Gemeinden den Unterhalt der Landstrassen, Brücken und Staatsgebäude möglichst weitgehend auf den Kanton abwälzen. Dagegen wehrten sich ehemalige Mitglieder der Strassenkommission. Wie 1825 die Mehrheit des Grossen Rats argumentierten sie vorwiegend mit den erwarteten Ausgaben. Der Verfassungsrat formulierte schliesslich einen unbestimmten Artikel, der den Entscheid an ein Gesetz delegierte.²⁸

Im Grossen Rat setzte sich nach zwei Anträgen in den Jahren 1832 und 1833 schliesslich diejenige Meinung durch, welche die Strassenunterhaltungspflichten möglichst weitgehend dem Kanton übertragen wollte. Der moderate, an den Vorarbeiten der 1820er-Jahre orientierte Entwurf des Baudepartements wurde verworfen und der Kanton für den Unterhalt von drei von vier Strassenklassen direkt verantwortlich gemacht. In den Diskussionen betonten die Grossräte, dass es um eine neue, gerechte Verteilung der Lasten gehe.²⁹ Auch die Gegner des neuen Gesetzes, jurassische Grossräte und Beamte des Baudepartements, beurteilten es vorwiegend aus dieser Perspektive.

Aus ihrer Sicht ging es der Mehrheit des Grossen Rats darum, die Steuerbelastung der eigenen Klasse zu verringern. In der Zensusdemokratie der 1830er-Jahre repräsentierten die Parlamentarier ausschliesslich wohlhabende Bevölkerungsschichten.

Fig. 1: *Ausgaben des Kantons Bern für Strassenbau und -unterhalt in den Jahren 1831–1840 (in alten Schweizer Franken)*

Alte Schweizer Franken



Quelle: Staatsverwaltungsberichte des Kantons Bern 1832–1840.

Diese trugen im Verhältnis zu ihrem Vermögen mehr zu den direkten Steuern und Arbeitsdiensten auf Gemeindeebene bei als zu den indirekten Abgaben auf Kantonsebene. Die jurassischen Kantonsteile unterschieden sich von den übrigen Gebieten, weil hier seit 1815 auch der Kanton direkte Steuern bezog. Ihre Vertreter im Parlament hielten deshalb nicht mit Kritik zurück und bezeichneten die Reform laut Protokoll als «Anmassung der Besitzenden gegen die ärmere Classe (Denn die Reichen hätten bisher im alten Kantone eine grössere Verpflichtung gehabt, welche ihnen durch dieses neue System abgenommen werde)».³⁰

Der Umfang der überwältigten Lasten schlug sich in den Staatsrechnungen der nächsten Jahre drastisch nieder. Die kantonalen Ausgaben für Strassenbau und -unterhalt erreichten in den 1830er-Jahren neue Dimensionen. Neben dem Finanzbedarf für gross angelegte und teure Neubauten stiegen die Ausgaben für den Strassenunterhalt mit der laufenden Übernahme einzelner Strassenabschnitte durch den Kanton laufend an und erreichten 1843 mehr als 200'000 Fr. damaliger Schweizer Währung.³¹

Das Wachstum der Staatsausgaben wirkte sich nicht sofort auf die Verwaltungsstruktur aus. Viele Aufträge gingen an private Unternehmer, die an die Stelle der Gemeinden traten. Technische Sachverständige musste die Verwaltung oft von Projekt zu Projekt anstellen. Mit prestigeträchtigen und einträglichen Projekten wie der eidgenössischen Landesvermessung, gross angelegten Flusskorrekturen und Entsumpfungen hatten Ingenieure in dieser Zeit zu viele Optionen, um sich längerfristig an den Kanton binden zu lassen. 1837 trat der bernische Oberingenieur für den Strassen- und Schwellenbau lieber von seinem kantonalen Amt zurück, als auf private Aufträge zu verzichten. Erst ab den 1840er-Jahren gelang es dem Kanton Bern, dauerhaft eine grössere Gruppe von Ingenieuren zu beschäftigen.³²

Fazit

Wie es Christine Barraud Wiener und Jürg Simonett für die Kantone Zürich und Graubünden beschreiben, verstärkte die Obrigkeit auch im Kanton Bern ab der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts ihre Anstrengungen im Strassenunterhalt. Dabei lag das Schwergewicht vorerst auf einer verschärften Kontrolle der Gemeinden. Die Verwaltung scheute allerdings vor Konflikten zurück, wie das Beispiel der Strasse zwischen Barga und Siselen zeigt. Die Hauptlast des Strassenunterhalts blieb weiterhin bei den Gemeinden, und der Einfluss des Kantons ist schwierig einzuschätzen.

Anders als es Barraud Wiener und Simonett für den Kanton Graubünden darstellen, erfolgte die Zentralisierung des Strassenunterhalts im Kanton Bern der 1830er-Jahre auf Drängen der ländlichen Gebiete. Nach dem politischen Umsturz von 1830/31 sahen viele der Grossräte im Strassenunterhalt eine Last, die es neu zu verteilen galt. Die Reform des Strassenunterhalts im Kanton Bern war deshalb als eine Zentralisierung von Lasten und nicht von Kompetenzen gedacht. Aus der Sicht der beteiligten Akteure war sie eine Niederlage der Beamten. Diese sahen in den neuen Aufgaben und Kompetenzen zuerst weniger eine Chance als eine zusätzliche Belastung.

Trotzdem dürften die neuen Aufgaben und Mittel die Kantonsverwaltung längerfristig gestärkt haben. Ganz im Sinn Max Webers gilt es hier zwischen Motiven und unbeabsichtigten Folgen zu unterscheiden. Nach wie vor lässt sich die bürokratische Verwaltung als wichtiger Akteur im Strassenbau und -unterhalt des 18. und 19. Jahrhunderts sehen. Aber das Wachstum der Verwaltung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war zumindest in Bern weniger eine Folge administrativen Machtstrebens als ein unbeabsichtigtes Resultat von Strategien anderer Akteure.

Anmerkungen

- 1 Schiedt Hans-Ulrich, «Chausseen und Kunststrassen. Der Bau der Hauptstrassen zwischen 1740 und 1910», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 56/1 (2006), S. 13–21, hier 20; Weber Max, *Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriss der verstehenden Soziologie*, 5. Aufl., Tübingen 1976, S. 125–130, 541–868. Vgl. auch: Van Laak Dirk, «Infra-Strukturgeschichte», *Geschichte und Gesellschaft* 27/3 (2001), S. 367–393, hier 387.
- 2 Haas Stefan, Pfister Ulrich, «Verwaltungsgeschichte. Eine einleitende Perspektive», in: Pfister Ulrich, De Tribolet Maurice (Hg.), *Sozialdisziplinierung – Verfahren – Bürokratie*, Basel 1999, S. 11–26, hier 13; Weber (wie Anm. 1), S. 551–579, 825–868.
- 3 Helmedach Andreas, *Das Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor. Strassen, Post, Fuhrwesen und Reisen nach Triest und Fiume vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Eisenbahnzeitalter*, München 2002, S. 14–17; Prüve Ralf, Winnige Norbert (Hg.), *Wissen ist Macht. Herrschaft und Kommunikation in Brandenburg-Preussen 1600–1850*, Berlin 2001; Barraud Wiener Christine, Simonett Jürg, «Zum Bau der «Kunststrassen» im 18. und 19. Jahrhundert. Die Disziplinierung von Landschaft und Bevölkerung», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 40 (1990), S. 415–433.
- 4 Das ist z. B. in der neueren Politikgeschichte der Fall. Einen Forschungsbericht gibt Dinges Martin, «Policeforschung statt «Sozialdisziplinierung»? Forschungsbericht», *Zeitschrift für Neuere Rechtsgeschichte* 24 (2002), S. 327–344.
- 5 Das entspricht auch einer Forderung für die Verkehrsgeschichte von Schiedt Hans-Ulrich, «Trampelpfade und Chausseen. Literaturbericht einer strassenbezogenen Verkehrsgeschichte», *Traverse* 6/2 (1999), S. 17–35, hier 25.
- 6 Adolphi Rainer, «Drei Thesen zum Typus einer Rationalitätstheorie nach Weber. Begriffsdifferenzierung, Pluralität, Konflikte», in: Apel Karl-Otto, Kettner Matthias (Hg.), *Die eine Vernunft und die vielen Rationalitäten*, Frankfurt a. M. 1996, S. 91–138. Mustergültig vorgeführt hat Weber dieses Argument in Weber Max, *Die protestantische Ethik und der «Geist» des Kapitalismus*, 3. Aufl., Weinheim 2000.
- 7 Schiedt (wie Anm. 1); Meier Lukas, «Der Ärger der Kantone mit den Gemeinden», *Wege und Geschichte* 2 (2005), S. 16–19.
- 8 Schiedt (wie Anm. 1); Barraud Wiener/Simonett (wie Anm. 3); Simonett Jürg, *Verkehrserneuerung und Verkehrsverlagerung in Graubünden. Die «Untere Strasse» im 19. Jahrhundert*, Chur 1986, S. 32–37.
- 9 Baumann Gotthilf, *Das bernische Strassenwesen bis 1798*, Bern 1924, S. 55–77; Rennefahrt Hermann, *Gebiet, Haushalt, Regalien. Die Rechtsquellen des Kantons Bern*, Bd. 9, Aarau 1967, S. 507–550. Die Einschätzung von Wilhelm Rudolf Kutter, wonach die bernische Obrigkeit erst Ende des 18. Jahrhunderts Bestimmungen erliess, trifft deshalb nicht zu. Vgl. Kutter Wilhelm R., *Statistik eines Theiles der öffentlichen Bauverwaltung*, Bern 1875, S. 48.
- 10 Schiedt (wie Anm. 1); Baumann (wie Anm. 9), S. 96–114; Rennefahrt (wie Anm. 9), S. 537 bis 542.
- 11 Kutter (wie Anm. 9), S. 8.
- 12 Bissegger Paul, «Mirani, Antonio Maria», *Historisches Lexikon der Schweiz*, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F31532.php> (Stand 26. 8. 2007); Rennefahrt (wie Anm. 9), S. 549 f.; Staatskanzlei des Kantons Bern, *Bericht über die Staats-Verwaltung in den letzten sieben Jahren von 1814–1830*, Bern 1831, S. 445.
- 13 Barraud Wiener/Simonett (wie Anm. 3), S. 420–422.
- 14 Baumann (wie Anm. 9), S. 140–146; Kutter (wie Anm. 9), S. 48; Staatskanzlei des Kantons Bern, *Gesetze und Dekrete des Kantons Bern*, Bd. 2, Bern 1804, S. 24–28.
- 15 Die Frondienste diskutiert Nicole Longen in ihrem Beitrag im gleichen Band.
- 16 Gemeindearchiv Mühleberg, Depot Gümmenen, Protokoll des Gemeinderathes Mühleberg, 28. 8. 1830, und Strassen-Rechnungen für die Gemeinde Mühleberg 1824–1825 und 1826–1828; Staatsarchiv des Kantons Bern (im Folgenden StABE), BB X 2378, Frauenkappelen-Libere-Strasse (Murten-Bern-Strasse) 1749–1839.

- 17 StABE, BB X 309, Manual der Strassen-Commission, S. 14, 20–21, 165–166, 309–310.
- 18 Baumann (wie Anm. 9), S. 55–77, 146.
- 19 Staatskanzlei des Kantons Bern (wie Anm. 14), S. 19–24, 31–40; Rennefahrt (wie Anm. 9), S. 509, 529 f.
- 20 StABE, B X 309, Manual der Strassen-Commission 28. 12. 1825–29. 8. 1826, S. 40, 123, 151–154.
- 21 StABE, B X 309, Manual der Strassen-Commission, 25. 8. 1826.
- 22 StABE, BB X 1614, Aarberg-Siselen-Strasse 1824–1865.
- 23 Barraud Wiener/Simonett (wie Anm. 3), S. 430.
- 24 Staatskanzlei des Kantons Bern (wie Anm. 12), S. 463.
- 25 Gemeindearchiv Mühleberg, Depot Gümmenen, Protokoll des Gemeinderathes Mühleberg 28. 8. 1830; StABE, BB X 2378, Frauenkappelen-Liberen-Strasse (Murten-Bern-Strasse) 1749–1839; Howald Stefan, *Aufbruch nach Europa. Karl Viktor von Bonstetten 1745–1832. Leben und Werk*, Basel 1997, S. 69 f.; Kohli F. J., *Versuch einer Geschichte der Landschaft Saanen*, Bern 1827, S. 55–57, 73.
- 26 Staatskanzlei des Kantons Bern (wie Anm. 12), S. 465.
- 27 Witschi Fritz, «Das Wirtschaftliche in der bernischen Staatsumwälzung von 1830/31», *Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern* 44/1 (1957), S. 1–57, hier 18 f.
- 28 Staatskanzlei des Kantons Bern, *Verhandlungen des Verfassungsrathes des Cantons Bern*, 1831, S. 274–276.
- 29 Staatskanzlei des Kantons Bern, *Verhandlungen des Grossen Rats der Republik Bern*, Bern 1834, S. 23. Allgemein zu den Liberalen der 1830er-Jahre siehe Tanner Albert, ««Alles für das Volk». Die liberalen Bewegungen von 1830/31», in: Hildbrand Thomas, Tanner Albert (Hg.), *Im Zeichen der Revolution. Der Weg zum schweizerischen Bundesstaat 1798–1848*, Zürich 1997, S. 51–74.
- 30 Staatskanzlei des Kantons Bern (wie Anm. 29), S. 23.
- 31 Staatsverwaltungsberichte des Kantons Bern 1832–1840, 1843.
- 32 StABE, BB X 380, Bezirksinspektoren und Wegmeister 1829–1842; Verhandlungen des Grossen Rathes des Kantons Bern 6. 3. 1837, S. 1. Zu prestigeträchtigen Projekten im 19. Jahrhundert siehe z. B.: Gugerli David, Speich Daniel, *Topographien der Nation. Politik, kartographische Ordnung und Landschaft im 19. Jahrhundert*, Zürich 2002; StABE, BB X 2378, Frauenkappelen-Liberen-Strasse (Murten-Bern-Strasse) 1749–1839.