

# Die Regierungsstatthalter als Zugpferde der ökonomischen Modernisierung?

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde**

Band (Jahr): **68 (2006)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.09.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

#### 4. Die Regierungsstatthalter als Zugpferde der ökonomischen Modernisierung?

Christophe Koller bescheinigt in seiner Dissertation von 2003 den Regierungsstatthaltern des Berner Juras in der ökonomischen Modernisierung eine Führungsrolle. Koller befasst sich mit der Funktion des Staates in der Entwicklung der Uhrenindustrie und schreibt, zwischen 1846 und 1875 seien die Rollen der Uhrenindustriellen und des Regierungsstatthalters weitgehend verschmolzen. «L'élite politique et l'élite économique se confondent et [...] l'action individuelle prime encore sur l'action collective. Le préfet est également chef d'entreprise ou membre d'un conseil d'administration.»<sup>96</sup>

Wie umfassend war die Rolle der Berner Regierungsstatthalter in der Wirtschaftsförderung? Diese Frage soll am Beispiel der Oberländer Amtsträger und des Eisenbahnbaus ansatzweise geklärt werden. Waren sie ebenfalls Mitglied der Verwaltungsräte von Eisenbahn-Gesellschaften oder als Motoren an der Finanzierung von Projekten massgeblich beteiligt? Welche Motive könnten die Regierungsstatthalter zu einer entsprechenden Mitarbeit bewogen haben?

Der Eroberungszug der Eisenbahn im Berner Oberland war in der «Belle Epoque» zwischen 1880 und 1914 nahezu unaufhaltsam und ging mit einem ebenso starken Aufschwung des Tourismus einher. Wolfgang König ist der Meinung, die Zunahme des Fremdenverkehrs<sup>97</sup> habe einen Beitrag zur Umkehr der demografischen Entwicklung des Landes geleistet, weil die Auswanderung (nach dem «Spitzenjahr» 1883) dank dem wirtschaftlichen Aufschwung zurückgegangen sei und zunehmend mehr Ausländer in die Schweiz gezogen seien. Für die Gebirgsregionen – und damit das Berner Oberland – erwies sich der Tourismus als wirkungsvolles Mittel zur Ankurbelung der Wirtschaft. Während die Bevölkerungszahl in Touristenorten zunahm, ging sie in nichttouristischen Regionen zurück.<sup>98</sup>

##### *Der Eisenbahnbau in den Amtsberichten*

Es gibt keine Hinweise darauf, dass der Regierungsrat Richtlinien erliess, wie sich die Regierungsstatthalter gegenüber dem Bahnbau zu verhalten hätten.<sup>99</sup> In den Amtsberichten nahmen die Regierungsstatthalter mehr oder weniger ausführlich zum Eisenbahnbau Stellung. Sowohl Inhalt als auch Form der Berichte zeigen, wie unterschiedlich schnell die Entwicklung des Bahnbaus in den Oberländer Bezirken voranschritt. Der Thuner Regierungsstatthalter Samuel Monnard konnte schon 1860 über den Zustand und die grossen Vorteile der Bahn schreiben – in den Bezirken Saanen und Obersimmental hingegen verhallten Rufe und Wünsche nach dem Bau eines Schienennetzes bis 1893 ungehört. Und während sich Monnard 1866 über

den nach Amerika entschwundenen Einnehmer von Scherzligen enervierte, klagte der Obersimmentaler Gottlieb Imobersteg ein Jahr später noch über die zu schmalen Strassen.<sup>100</sup>

Die Mehrzahl der Regierungsstatthalter war sich der positiven Folgen, welche der Bahnbau auf die Wirtschaft ausüben konnte, bewusst. Und dennoch: Keiner äusserte in den Amtsberichten Gedanken, die ihn als Pionier oder Visionär erscheinen lassen würden; keiner prophezeite, vom Fremdenverkehr erschlossene Regionen könnten sich zu Innovationsräumen entwickeln oder vernachlässigte Gegenden in die Bedeutungslosigkeit absinken. Kurz: Zumindest in ihren Berichten blieben die Regierungsstatthalter mit ihren Überlegungen zum Bahnbau eher oberflächlich. Aus den Amtsberichten lässt sich aber auch ein Realitätssinn der Schreibenden ablesen. Die Regierungsstatthalter verhehlten zwar in der Regel die Freude über einen Ausbau des Schienennetzes keineswegs, wussten aber allzu gut, wann die finanzielle Lage des Kantons Sparsamkeit gebot. Wurde im einen Bezirk eine Bahnlinie eröffnet, löste dies in einem anderen Bezirk beim Regierungsstatthalter nicht Aufbruchstimmung aus – weil er die Möglichkeiten in seiner Gegend sehr wohl einzuschätzen wusste. Oder anders formuliert: Die Regierungsstatthalter gingen mit dem Lauf der Zeit. Bestand eine Chance für den Bau einer Bahnstrecke, äusserten sie Hoffnung – war das Geld knapp, gaben sie sich einsichtig.<sup>101</sup>

Summarisch betrachtet, lesen sich die Amtsberichte zwar wie ein Plädoyer für den Bahnbau – was jedoch nicht zwangsläufig bedeutet, die Schreibenden hätten diesen auch gefördert. Die Regierungsstatthalter spielten beim Bahnbau unterschiedliche Rollen – in der Mehrzahl Nebenrollen. Sie befürworteten den Anschluss ans Bahnnetz, weil sie sich für den Bezirk ökonomischen Nutzen versprachen. Die meisten schritten aber weder initiativ noch visionär voraus, sondern liefen mit, ohne den Zug in Richtung Innovation massgeblich anzuschieben. Die Feststellung, die Regierungsstatthalter seien mit dem Lauf der Zeit gegangen, kann auch dahingehend ausgelegt werden, sie seien Mitläufer gewesen. So könnten gewisse Regierungsstatthalter als Unentschlossene bezeichnet werden – wie Gottlieb Imobersteg (Obersimmental) und Johann Rebmann (Niedersimmental), welche 1873 die (in der Literatur bisher übersehene) erste Urkunde für den Bau einer Simmentalbahn unterschrieben, in den Amtsberichten dem Bahnbau aber mit Vorbehalten oder Skepsis begegneten.<sup>102</sup>

Eine ähnlich dominante Rolle bei der Wirtschaftsförderung wie ihre jurassischen Amtskollegen übten die Berner Oberländer Regierungsstatthalter also nicht aus. Von einer Verschmelzung der Rollen von Unternehmern und Regierungsvertretern kann keine Rede sein. Mit Karl Immer (Oberhasli), Johann Gottlieb Aellen (Saanen, 1842–1932), Jakob Ritschard (Interlaken, 1834–1894) und Johann Jakob Rebmann (Niedersimmental)

versuchten nur gerade vier der 24 von der Untersuchung betroffenen Personen, in bedeutsamer Art Einfluss auf die ökonomische Modernisierung zu nehmen; ihre Bestrebungen sind aber in mancher Hinsicht zu relativieren.

### *Zum Wohl der Viehzucht*

Johann Jakob Rebmann (Abbildung 11) war 1879–1885 als Regierungsstatthalter weniger einflussreich als später als Nationalrat (1883–1919). Nachdem er im Amtsbericht von 1879 noch geschrieben hatte, die Strassenkorrektur gebe mehr zu reden als die Eisenbahn<sup>105</sup>, fiel er später mit einem ungemein grossen Engagement auf. Bevor er Anfang des 20. Jahrhunderts Mitglied des Verwaltungsrates der Lötschbergbahn wurde<sup>106</sup>, hatte er sich am 17. April 1890 persönlich um die Konzession für eine normalspurige Eisenbahn von Spiez nach Erlenbach beworben.<sup>107</sup> Rebmanns Vorgehen erstaunt in zweierlei Hinsicht: Einerseits waren es in der Regel Ingenieure und Juristen, welche sich um Konzessionen bemühten<sup>108</sup> – nicht Vollblutpolitiker wie Rebmann. Andererseits war Rebmann noch wenige Wochen zuvor, im Januar 1890, Mitglied eines Initiativkomitees für eine Schmalspurbahn gewesen. Diesen Sinneswandel erklärte das Gründungskomitee für eine Normalspurbahn ausführlich, als es den Regierungsrat des Kantons Bern im Dezember 1890 um eine Aktienbeteiligung an der normalspurigen Linie ersuchte. Es schrieb: «Namentlich im unteren Teile des Simmentals machten sich aus der Mitte der Bevölkerung je länger je mehr Stimmen geltend, welche die Ansicht vertraten, dass eine durchgehend schmalspurige Bahn den wesentlichsten wirtschaftlichen Interessen eines grossen Teiles des Simmentales nicht zu genügen imstande sei. Der Haupterwerbszweig des Simmentales, der diesen Landesteil ganz eigentlich ernährt, ist die Viehzucht. [...] Gute Verkehrsmittel sind nun für diesen Viehexport von wesentlicher Bedeutung. [...] Wir konnten uns je länger je weniger der Überzeugung verschliessen, dass die Schmalspurbahn Vevey–Bulle–Thun den wesentlichsten Bedürfnissen des Simmentals nicht zu genügen imstande ist.»<sup>109</sup> Quintessenz dieser Ausführungen war, dass Rebmann eine normalspurige Bahn befürwortete, weil er den Nutzen der Viehwirtschaft stärker gewichtete als den Profit aus dem Fremdenverkehr. Dies ist eine bedeutsame Nuance: Wer den Bahnbau unterstützte, war nicht zwingend Förderer oder Freund des Fremdenverkehrs.

### *Förderer der eigenen Interessen*

Bei Karl Immer, dem Regierungsstatthalter und Hotelier, waren ausländische Gäste sehr willkommen. Vor der Eröffnung der Brünigbahn 1888 beteiligte er sich an der Kapitalbeschaffung, indem er sich für die finanzielle Beteili-

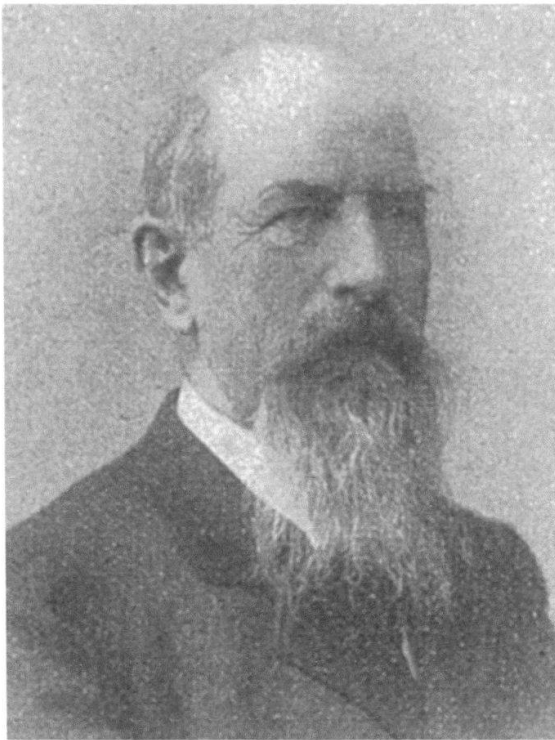


Abb. 11 Johann Jakob Rebmann (1846–1932) – der Nationalrat  
Regierungsstatthalter Niedersimmental  
1879 bis 1885 (Foto um 1920)

Johann Jakob Rebmann kam 1846 in Schwenden im Diemtigtal zur Welt und besuchte dort die Primarschule. 1859 besuchte er in Wimmis die eben gegründete Sekundarschule, ehe er bei einem Käsehändler in Château-d'Oex ein Welschlandjahr absolvierte. Das erste politische Amt übernahm Rebmann bereits im Alter von 28 Jahren, als er 1874 als Ratsjüngster Mitglied des Grossen Rates wurde. Zwischen 1879 und 1885 wirkte er als Regierungsstatthalter des Niedersimmentals. In diesem Amt beerbte er seinen Vater, der 20 Jahre früher gewählt worden war. Über die Umstände der Wahl von Rebmann junior ist nichts überliefert – Hinweise auf familiäre Begünstigung gibt es jedoch keine. Johann Jakob Rebmann musste ebenso über den offiziellen Weg ins Amt gewählt werden wie alle anderen Regierungsstatthalter – dabei dürfte es für ihn von Vorteil gewesen sein, seiner Wählerschaft, dem Grossen Rat, nach vier Jahren gemeinsamer Polit-Arbeit bekannt gewesen zu sein.<sup>103</sup>

Im Simmental ist Johann Jakob Rebmann freilich weder als Grossrat noch als Regierungsstatthalter in Erinnerung geblieben, denn der Landwirt und Viehzüchter krönte seine früh gestartete Karriere mit langjähriger Präsenz im Nationalrat. Bis 1919 vertrat er die FDP im nationalen Parlament – weshalb er im Simmental bis zu seinem Tod 1932 nur «der Nationalrat» genannt wurde.

Kraft seines weit reichenden Einflusses spielte Rebmann im wirtschaftlichen und öffentlichen Leben seiner Heimat während Jahrzehnten eine führende Rolle. Er galt als grosser Förderer des Bezirksspitals Erlenbach – zwischen 1879 und 1931 war er mit kurzen Unterbrüchen in verschiedenen Kommissionen stets für das Spital tätig. Bevor das so genannte «Kanderwerk» Strom nach Erlenbach lieferte, baute Rebmann am Wildenbach ein «Kleinkraftwerk». Dessen Strom diente der Beleuchtung der Häuser des Dorfkerns, vor allem aber dem Betrieb einer grossen Sägerei. Während vieler Jahre strebte Rebmann den Bau eines «Bades» im Diemtigtal an; 1898/99 wurde es schliesslich realisiert. Das Kurhaus erhielt den Namen «Grimmialp», weil die Quellen des stark schwefelhaltigen Kalkwassers in Benzen-Grimmi unterhalb der Ostwand des Rothorns liegen. 1901, zwei Jahre nach der Eröffnung, wurde eine Aktiengesellschaft gegründet; am 15. Juni 1911 übernahm Rebmann von den drei einzigen Mitaktionären sämtliche Wertscheine und wurde damit alleiniger Eigentümer des Kurhauses.<sup>104</sup>



gung von sechs Gemeinden und einer Bürgergemeinde einsetzte. Davon zeugen vertragsähnliche, von Immer und den jeweiligen Gemeindepräsidenten besiegelte Schreiben. Bis Ende November 1886 waren für die Brünigbahn Aktien im Gesamtwert von 816 000 Franken gezeichnet worden, wozu der Kanton Bern nach einem Beschluss des Grossen Rates vom 24. August 1886 mit 475 000 Franken mehr als die Hälfte beisteuerte. Regierungsstatthalter Immer vermittelte die Beteiligungen der Bürgergemeinde Meiringen (2500 Franken) sowie der Einwohnergemeinden Meiringen (10 000), Gadmen (1000), Guttannen (1500), Hasliberg (8000), Innertkirchen (6000) und Schattenhalb (4000), was gesamthaft 33 000 Franken ergab.<sup>112</sup> Aus dem Amtsbezirk Oberhasli beteiligten sich Privatpersonen mit gesamthaft 17 500 Franken an der Brünigbahn – Karl Immer gehörte ebenfalls dazu. Er zeichnete eine Aktie im Wert von 500 Franken.<sup>113</sup>

Nach der Eröffnung der Brünigbahn monierte Immer in den Amtsberichten unablässig, was im Fahrplan zu verbessern sei. 1896 – zum Schluss seines letzten ganzen Amtsjahres vor seinem Tod am 10. Mai 1897 – holte er noch einmal zu Kritik aus: «Die Fahrpläne [...] bieten fortwährend zu begründeten Reklamationen Veranlassung. [...] Da die Fremdenindustrie durch mangelhafte Fahrverbindungen beeinträchtigt wird, so ist umso mehr zu erwähnen, dass die bezüglichlichen Reklamationen und Begehren der Verkehrsvereine durch die zuständigen Behörden energisch unterstützt werden.»<sup>114</sup> Damit verfolgte Immer als Regierungsstatthalter freilich nicht nur die Interessen des Volkes, sondern auch seine eigenen. Eine «Beeinträchtigung» der Fremdenindustrie schadete auch ihm, dem sich im Graubereich der Legalität bewegendem Hotelier (vgl. Abbildung 12).

### *Im Spannungsfeld zweier Funktionen*

Eine ähnlich ambivalente Rolle nahm Johann Gottlieb Aellen ein, der 1876 bis 1926 Regierungsstatthalter von Saanen war. Er betätigte sich um die Jahrhundertwende bei mehreren Bahnprojekten als Expropriationskommissar – als solcher verhandelte er namens der Bahngesellschaft mit Landbesitzern über die Enteignung ihrer Grundstücke respektive die Verkaufssumme.<sup>115</sup> Derartige Vermittlungsrollen mögen einem Regierungsstatthalter auf den Leib geschrieben sein, weil er erstens Land und Leute gut kennt und sich zweitens gewöhnt ist, zu vermitteln und einvernehmliche Lösungen zu finden. Deshalb erstaunt es, dass kein anderer Oberländer Regierungsstatthalter ebenfalls als Expropriationskommissar wirkte. Freilich war Aellen vor Interessenkonflikten nicht gefeit. Dies belegt eine Streitsache zwischen der Montreux–Berner-Oberland-Bahn, deren Expropriationskommissar Aellen war, und Johann Romang-von Grünigen, einem Landwirt aus Laenen und Gstaad. Romang-von Grünigen zog den Fall bis vor das Bundesge-



Abb. 12 Karl Immer (1840–1897) – der Streitbare  
Regierungsstatthalter Oberhasli 1883 bis 1897 (Foto um 1890)

Karl Immer wurde 1840 in Gadmen geboren. Sein Vater war von 1843 an während 30 Jahren Pfarrer in Meiringen, wo Karl aufwuchs. Nach der Schule absolvierte Karl zuerst eine Handelslehre, ehe er die Meiringer Bierbrauerei Stein betrieb. Durch Heirat mit der verwitweten Anna Katharina Raz (deren Vorfahren aus Russland stammten) kam er in den Besitz eines baufälligen Gasthauses auf der Engstlenalp in der Nähe von Meiringen, das damals Hotel «Titlis» hiess. Immer renovierte das Haus, erweiterte es kontinuierlich und machte es zu einem damals bekannten Ziel. 1892 taufte Immer das «Titlis» in Hotel «Engstlenalp» um.

Den Betrieb während der Amtszeit als Regierungsstatthalter zu führen, wäre Immer von Gesetzes wegen verboten gewesen.<sup>110</sup> Deshalb tat er gut daran, sich nicht als Wirt oder Hotelier auszugeben – offiziell wurde das Gasthaus von seiner Frau Anna Katharina geführt. Sämtliche Kaufverträge, die im Zusammenhang mit dem Betrieb auf der Engstlenalp standen, unterzeichnete jedoch Karl Immer – sowohl den Kaufvertrag bezüglich Quellenrecht (1878, vor seiner Wahl zum Regierungsstatthalter) als auch den Vertrag, mit dem sich Immer von einer Alpengenossenschaft 7359 Quadratmeter Land erstand (1890, während seiner Amtszeit).

Immer hinterliess etliche Rätsel. Einerseits ist auf dem Grundbuchamt ersichtlich, dass er im Bezirk Oberhasli regelmässig unbebaute Grundstücke erwarb – um sie später zum genau gleichen Preis, ohne jeglichen Gewinn, wieder zu verkaufen. Andererseits beurteilte ein Nachruf im «Oberländischen Volksblatt» Immer auffallend und in einer für Nekrologe ungewöhnlichen Art differenziert. So hiess es beispielsweise: «Mancher, der ihm in den ersten Perioden seines Amtes, das er nun seit 14 Jahren verwaltet hat, nicht oder nur mit halbem Herzen seine Stimme gab, hat ihm in der letzten Zeit mit Freuden gestimmt. [...] Nun ist auch diese eigenartige, sehr verschieden beurtheilte, originelle Persönlichkeit aus unserm Kreise der Lebenden geschieden.» Das Hotel «Engstlenalp» befindet sich nach wie vor im Besitz der Familie Immer und wird inzwischen von Fritz Immer, einem Urenkel Karls, und seiner Frau betrieben.<sup>111</sup>

richt in Lausanne, weil er fand, für sein 538 Quadratmeter grosses Grundstück mit 4 Franken pro Quadratmeter statt 6.50 Franken zu schlecht bezahlt und von Aellen zudem ungerecht behandelt worden zu sein. In der 13-seitigen Expropriationsbeschwerde<sup>116</sup> von Romang-von Grünigen Anwalt war vor allem ein Sachverhalt von Bedeutung: Aellen soll Romang-von Grünigen im Winter 1910/11 angefragt haben, zu welchem Preis er sein Grundstück abtreten würde. Dieser forderte sieben Franken pro Quadratmeter. Nachdem Aellen diesen Betrag als «viel zu hoch» bezeichnet hatte, bot Romang-von Grünigen sechs Franken, was Aellen abermals als über-rissen befand. Damit waren die Verhandlungen beendet. Kurze Zeit später unterbreitete Gottfried Hefti, Küfer aus Gstaad, Romang-von Grünigen ein Angebot von sechs Franken pro Quadratmeter für jenes Grundstück, an dem Aellen in seiner Funktion als Expropriationskommissar Interesse gezeigt hatte. Mit Heftis Offerte wurde Romang-von Grünigen bei Aellen vorstellig; dieser musste nun in seiner Funktion als Regierungsstatthalter darüber befinden, ob Romang-von Grünigen das Land an Hefti abtreten dürfe. Aellen gab Romang-von Grünigen abschlägigen Bescheid – im Interesse der Bahn freilich, welche das Grundstück benötigte und später auch erhielt.

Dieser Fall zeigt zweierlei: Erstens geriet Aellen im Spannungsfeld seiner Funktionen als Regierungsstatthalter und Expropriationskommissar in einen Zwiespalt – im Normalfall hätte für den Regierungsstatthalter Aellen wohl kaum etwas dagegen gesprochen, Romang-von Grünigen den Verkauf des Grundstücks an Hefti zu erlauben. Doch die Bedürfnisse der Bahn vor Augen, entschied Aellen anders. Es liegt auf der Hand, ihm dieses Vorgehen negativ auszulegen. Hingegen kann argumentiert werden, Aellen habe im Interesse des Bezirks, der dem Bahnbau mehrheitlich mit Wohlwollen begegnete, und gegen die Interessen Einzelner gehandelt. Zweitens verdeutlicht dieser Fall exemplarisch Aellens Engagement. Als Expropriationskommissar setzte er sich für den Bahnbau stärker ein als alle anderen Regierungsstatthalter des Oberlandes – doch versuchte er auch, die ihm in den beiden Ämtern zustehenden Kompetenzen geschickt auszuspielen.

### *«Rechtlich nicht in Ordnung»*

Am weitaus pointiertesten drückte sich in den Amtsberichten Jakob Ritschard aus, der 1884–1894 Interlakner Regierungsstatthalter war. Im Amtsbericht von 1888 gab er seiner Freude an der Fertigstellung der Brünigbahn in geradezu schwärmerischen Worten Ausdruck: «Die Brünigbahn, dieses von der Gesamtbevölkerung des engern Oberlandes seit einem Jahrzehnt angestrebte Verkehrsmittel [...], ist endlich zur Wirklichkeit gelangt und im Frühsommer eröffnet worden. [...] Ihr Einfluss auf den Fremdenverkehr



war trotz der den ganzen Sommer über anhaltenden nassen Witterung ein kaum geahnter. [...] Der Menschenstrom, der sich über den Bergpass bewegt, wird nicht abnehmen [...], denn auch in diese Täler ist der Geist der Neuzeit eingezogen und hat einen Schienenweg gebaut, der zur Seite der alten Landstrasse durch Felsgalerien hindurch über Wiesen und Weiden, durch Nussbaumhaine und düstern Bergwald, an scharfen Flühen und über rasende Wildbäche [...] in wenigen Stunden die Reisenden hinüberführt von den Gestaden Luzerns in die Täler der Berneralpen.»<sup>117</sup> Wie ein weiterer Eintrag aus demselben Jahr zeigt, begrüßte Ritschard mitnichten sämtliche Bahnbauten. So schrieb er: «Die [...] konzessionierten Tal- und Bergbahnen sollen schon in nächster Zeit in Angriff genommen werden. [...] Hoffen wir, dass diese gegen den Willen des weitaus grössten Teils der Bevölkerung des Amtes konzessionierten Unternehmungen, welche beiläufig gesagt viele hunderte von verdienstbedürftigen Familienvätern und ganze Familien zugrunde richten und den hier so nötigen Verdienst in fremde Geldsäcke liefern, in der Zeitfolge weniger fühlbar werden.»<sup>118</sup> Ritschard gab seiner Abneigung Ausdruck, präziserte jedoch nicht, gegen welche Projekte er sich stellte. Wie anhand des nächsten Amtsberichts (1889) erahnt werden kann, muss es sich um die von Interlaken weiter talaufwärts führenden, von Berner und Basler Banken finanzierten Strecken nach Lauterbrunnen und Grindelwald<sup>119</sup> sowie um die Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren gehandelt haben. Über die Tatsache, dass die Bevölkerung in Grindelwald und Lauterbrunnen diese Bahnen begrüßte, setzte er sich hinweg.<sup>120</sup>

Jakob Ritschards Einträge könnten durchaus als Warnung vor der durchschlagenden ökonomischen Modernisierung interpretiert werden – doch die scheinbar umweltpolitischen Bedenken gilt es zu relativieren. In seiner zehnjährigen Amtszeit vertrat Jakob Ritschard als Regierungsstatthalter die Interessen seiner Heimatgemeinde Unterseen stärker als jene anderer Gemeinden. Im Ringen um Gäste strebten Unterseen und die Bödeli-Gemeinden danach, Endstation der Bahnen zu bleiben; Lauterbrunnen und Grindelwald wiederum hofften darauf, ebenfalls erschlossen und zu Endpunkten zu werden. Eine Oberländer Zeitung fasste die unterschiedlichen Interessen damals treffend zusammen: «Zuerst ging man zwischen den Seen die Gemeinden um Beiträge an die Brünigbahn an. Diese sagten: Ja, wenn man keine Talbahnen baut! Und man versprach es ihnen. Dann kamen die Talbahnen, wenigstens im Projekt, und die Lauterbrunner sagten: Ja, wenn man keine Bahn Lauterbrunnen–Mürren baut! Und man versprach es ihnen. Dann kam das Projekt Lauterbrunnen–Mürren, und die Mürrener sagten: Ja, wenn ihr nicht später aufs Schilthorn fahren wollt! Und man versprach es ihnen auch.»<sup>121</sup>

Dies erklärt Ritschards differenzierte und gar ambivalente Haltung, die in den Amtsberichten zum Ausdruck kam. Der Brünigbahn, die seine Hei-

mat auf dem Bödéli mit der Zentralschweiz verband, war er gewogen – er zeichnete eine Aktie im Wert von 500 Franken.<sup>122</sup> Andere, von Interlaken in Täler oder auf Berge führende Bahnen unterstützte er indes nicht – weder finanziell noch ideell. Bereits bei Zeitgenossen stand Regierungsstatthalter Jakob Ritschard zunehmend in der Kritik und im Verdacht, die Gemeinden seines Bezirks ungleich zu behandeln. Im Rückblick gelangt der Lokalhistoriker Rudolf Gallati zu einem ähnlichen Schluss. Er schreibt, Ritschards «Amtsführung scheint [...] nicht über jeden Zweifel erhaben gewesen zu sein. Manche Geschäfte blieben lange bei ihm liegen. So nahm die Gemeinde Aarmühle im Frühjahr 1890 das neuerstellte Schlachthaus in Betrieb, und am 22. März verabschiedete die Gemeindeversammlung das Benutzungs-Reglement. Statt es an den Regierungsrat zur Genehmigung weiterzuleiten, hielt es der Statthalter wochenlang zurück, obschon das Reglement wichtige gesundheitspolizeiliche Vorschriften enthielt.»<sup>123</sup> 1891 sprach sich Ritschard gegenüber dem Regierungsrat dafür aus, das Gesuch der Gemeinde Aarmühle betreffend Namensänderung zu Interlaken abzulehnen – offenbar erneut aus persönlichen Gründen. Der aus Unterseen stammende Ritschard schrieb: «Wenn übrigens einer Gemeinde des Amtes Interlaken das historische Recht zustände, auf den Namen Interlaken Anspruch zu machen, so wäre es die Gemeinde Unterseen.»<sup>124</sup> Der Regierungsrat folgte der Argumentation Ritschards jedoch nicht und gestattete die Namensänderung. Gallati zitierte 100 Jahre später Hermann Specker, einen Kenner der Klostersgeschichte: «Wenn 1891 etwas rechtlich nicht in Ordnung war, dann war es das Verhalten des Regierungsstatthalters, der nicht neutral über den Dingen stand, wie es sich für sein Amt geziemt hätte, sondern einfach als Unterseener handelte und das Gesuch mit reichlich oberflächlicher Begründung zur Ablehnung empfahl.»<sup>125</sup>

### *Eher Katalysatoren als Motoren*

Die Beispiele der Regierungsstatthalter Rebmann, Immer, Aellen und Ritschard zeigen zweierlei: Einerseits waren sie die einzigen, die in direkter Weise auf den Eisenbahnbau Einfluss zu nehmen versuchten – andererseits taten sie dies nicht ihres Amtes als Regierungsstatthalter wegen. Rebmann liess seine Begeisterung am Bahnbau erst erkennen, als er nicht mehr Regierungsstatthalter war. Immer, der «Aktiensammler», vertrat als Hotelier persönliche Interessen. Aellen handelte im Auftrag von Bahnen als Expropriationskommissar. Ritschard war von einem persönlichen Motiv geleitet, das für einen Regierungsstatthalter sonderbar anmutet.

Bei den restlichen Oberländer Regierungsstatthaltern dieser Zeit erstaunt die Diskrepanz zwischen dem Befürworten des Bahnbaus und ihrem Handeln. Sie mag freilich auch in der Quellenlage begründet sein respektive

der Schwierigkeit, neben der Meinung der Regierungsstatthalter (anhand der Amtsberichte) auch ihre Versuche zur Beeinflussung der öffentlichen Meinungsbildung zu eruieren. Die Bedeutung informeller Kontakte mit wichtigen Entscheidungsträgern ist nicht zu unterschätzen. Überdies könnten im Volk geachtete Regierungsstatthalter durchaus versucht haben, die Bevölkerung für neue Themen und Projekte zu sensibilisieren oder die öffentliche Meinung zu beeinflussen. Darauf weisen einerseits die positive Grundhaltung in den Amtsberichten und andererseits die feindliche Gesinnung gegenüber Bahnprojekten hin, die gemäss Friedrich Volmar mitunter im Volk herrschte.<sup>126</sup> So wären die Oberländer Regierungsstatthalter wohl nicht als Motoren, aber durchaus als Katalysatoren der ökonomischen Modernisierung zu bezeichnen – dies im Kontrast zu ihren bernjurassischen, in der Uhrenindustrie äusserst aktiven Amtskollegen.

Dennoch: Generell gesehen profilierten sich die Regierungsstatthalter nicht sonderlich. Markante, bis in die Gegenwart bekannte Persönlichkeiten existierten in ihren Reihen selten, und als Sprungbrett für höhere politische Posten diente das Amt kaum. Dies war nicht zuletzt eine Folge der Verfassung von 1831 und deren Rahmenbedingungen, wonach die Regierungsvertreter schlicht die Vollzieher der Gesetze waren. Das zunehmend engere Gesetzeskorsett schränkte den Handlungsspielraum ein. Damit verstärkte sich auch das Selbstverständnis der Regierungsstatthalter, dem Legalitätsprinzip zu folgen und jedes staatliche Handeln auf eine gesetzliche Grundlage abzustützen.<sup>127</sup>

## 5. Ausblick

So unterschiedlich die Persönlichkeiten und Führungsstile der Regierungsstatthalter in den letzten 200 Jahren auch waren – eine Konstante ist geblieben: ihre Aufgaben, zu vermitteln und zu beraten. Die Nähe zum Volk dürfte grösser geworden sein, namentlich nach der Einführung der Volkswahl 1893. Nun zeichnet sich eine Veränderung ab, die sich als einschneidender erweisen könnte als die meisten Anpassungen seit 1831: Derzeit wird eine Reform vorbereitet, welche die Zahl der dezentralen Verwaltungseinheiten verringern soll. Angestrebt wird eine «modernere, schlanke und kostengünstigere Verwaltung». Ende 2005 verfolgte der Regierungsrat die Absicht, die Reform Anfang 2006 dem Parlament und noch im selben Jahr den Stimmbürgerinnen und -bürgern zu unterbreiten. Nach dem im Januar 2006 vom Grossen Rat gutgeheissenen Vorschlag würden die Regierungsstatthalterämter in elf Verwaltungskreisen, die Grundbuchämter sowie die Betriebs- und Konkursämter in fünf Verwaltungsregionen organisiert. Geografisch unterschiedliche Zuständigkeiten sollen vereinheitlicht und die