

Ein rentabler Staat?

Elitenwechsel, Verwaltung und Strassenbau
in Bern 1790–1850.



Inauguraldissertation der Philosophisch-historischen Fakultät der Universität Bern
zur Erlangung der Doktorwürde vorgelegt von

Daniel Flückiger

von Rohrbachgraben BE

Zollbrück (Selbstverlag), 2009

Druck: Publikation Digital AG, Gerlafingen

Inhaltsübersicht

| | Seite |
|----------------------------------------------|-------|
| Vorwort | |
| 1 Einleitung | 1 |
| 2 Strassennetze und -finanzierung | 20 |
| 3 Verwaltung | 59 |
| 4 Perspektiven der Eliten | 101 |
| 5 Fallbeispiel Simmentalstrasse (1817–1829) | 126 |
| 6 Fallbeispiel Wannenfluhstrasse (1818–1838) | 186 |
| 7 Fallbeispiel Bielerseestrasse (1826–1840) | 253 |
| 8 Zusammenfassung und Fazit | 302 |
| 9 Anhang | 313 |

Inhaltsverzeichnis

Seite

| | | |
|-------|---------------------------------------|-----|
| | Vorwort | |
| 1 | Einleitung | 1 |
| 1.1 | Einführung | 1 |
| 1.2 | Forschungsstand | 3 |
| 1.3 | Konzepte und Begriffe | 7 |
| 1.4 | Fragestellung | 14 |
| 1.5 | Quellen und Methoden | 15 |
| 1.6 | Aufbau der Arbeit | 18 |
| 2 | Strassennetze und -finanzierung | 20 |
| 2.1 | Vormoderne Verkehrsverhältnisse | 20 |
| 2.1.1 | Möglichkeiten und Grenzen | 20 |
| 2.1.2 | Zeitgenössische Theorien | 26 |
| 2.2 | Staatliches Strassennetz | 30 |
| 2.2.1 | Strassenbau und -planung | 30 |
| 2.2.2 | Permanenter Unterhalt | 35 |
| 2.3 | Finanzierung und Regulierung | 43 |
| 2.3.1 | Finanzierungsformen und -träger | 43 |
| 2.3.2 | Staatliche Finanzierung | 46 |
| 2.3.3 | Gemeindeleistungen | 52 |
| 2.4 | Zwischenfazit | 57 |
| 3 | Verwaltung | 59 |
| 3.1 | Einkünfte der Amtsträger | 59 |
| 3.1.1 | Ständisch-korporative Rechte | 59 |
| 3.1.2 | Professioneller «Leistungslohn» | 68 |
| 3.2 | Ausbildung | 75 |
| 3.2.1 | Bildung und Fortschrittsidee | 75 |
| 3.2.2 | Technische Ausbildung | 81 |
| 3.3 | Kommunikation und Kontrolle | 87 |
| 3.3.1 | Gemeinden | 87 |
| 3.3.2 | Mittlere und höhere «Beamte» | 92 |
| 3.3.3 | Strassenbauarbeiter und Wegknechte | 96 |
| 3.4 | Zwischenfazit | 99 |
| 4 | Perspektiven der Eliten | 101 |
| 4.1 | Samuel Güdel (1772–1843) | 101 |
| 4.2 | Rudolf Emanuel Effinger (1771–1847) | 111 |
| 4.3 | Joseph Antoine Buchwalder (1792–1883) | 118 |
| 4.4 | Zwischenfazit | 123 |

| | Seite | |
|-------|-------------------------------------------------|-----|
| 5 | Fallbeispiel Simmentalstrasse (1817–1829) | 126 |
| 5.1 | Initiativen im Hungerjahr 1817 | 126 |
| 5.1.1 | Obrigkeitliche Repräsentation | 126 |
| 5.1.2 | Notstandsmassnahmen 1816/17 | 131 |
| 5.1.3 | Die Baustelle am Mühlestutz | 134 |
| 5.2 | Veralltäglichung des Projekts | 139 |
| 5.2.1 | Verhandlungen zwischen Landschaft und Obrigkeit | 139 |
| 5.2.2 | Bauleitung und Arbeiter | 145 |
| 5.2.3 | Wachsender Anteil der Obrigkeit | 148 |
| 5.3 | Technologie | 155 |
| 5.3.1 | Strassenbautechniken bis 1831 | 155 |
| 5.3.2 | Soziale und politische Aspekte | 161 |
| 5.4 | Zugriff auf Arbeit und Boden | 165 |
| 5.4.1 | Gemeinwerk | 165 |
| 5.4.2 | Enteignungstheorien und -praktiken | 173 |
| 5.5 | Weggelder und Zölle | 178 |
| 5.6 | Zwischenfazit | 183 |
| 6 | Fallbeispiel Wannenfluhstrasse (1818–1838) | 186 |
| 6.1 | Das Projekt im Kontext der politischen Wende | 186 |
| 6.1.1 | Anläufe vor 1831 | 186 |
| 6.1.2 | Das Strassengesetz von 1834 | 192 |
| 6.1.3 | Erfolgreiche Initiativen | 196 |
| 6.2 | Eingesparte Transportkosten | 203 |
| 6.3 | Deutungshoheit über technische Schwierigkeiten | 208 |
| 6.3.1 | Experimente im Eggiwil | 208 |
| 6.3.2 | Vorläufiges Scheitern des Projekts | 212 |
| 6.3.3 | Eingreifen des Grossen Rates | 220 |
| 6.3.4 | Umgang mit der Wassernot von 1837 | 226 |
| 6.4 | Grenzen vormoderner Infrastrukturprojekte | 231 |
| 6.5 | Umgang mit Eigentum | 240 |
| 6.5.1 | Abgrenzungsschwierigkeiten | 240 |
| 6.5.2 | Enteignungsverfahren | 244 |
| 6.6 | Zwischenfazit | 250 |
| 7 | Fallbeispiel Bielerseestrasse (1826–1840) | 253 |
| 7.1 | Wettbewerb zwischen Städten | 253 |
| 7.1.1 | Verkehrswege und politische Grenzen | 253 |
| 7.1.2 | Situation der ehemaligen Munizipalstädte | 259 |

| | Seite | |
|-------|-----------------------------------------------------|-----|
| 7.2 | Wahrnehmung der Verkehrslage | 265 |
| 7.2.1 | Watts Konzept | 265 |
| 7.2.2 | Wasserwege und Landwege | 268 |
| 7.2.3 | Nutzen der Mobilität | 272 |
| 7.3 | Organisatorische und finanzielle Schwierigkeiten | 275 |
| 7.3.1 | Verhältnis zwischen Behörden und Generalunternehmer | 275 |
| 7.3.2 | Enteignungen und Sachschäden | 279 |
| 7.3.3 | Suche nach Schuldigen | 285 |
| 7.4 | Technischer «Rückschritt» | 289 |
| 7.5 | Ausblick ins Eisenbahnzeitalter | 292 |
| 7.5.1 | Strasse und Schiene | 292 |
| 7.5.2 | Eisenbahnpolitik | 295 |
| 7.6 | Zwischenfazit | 299 |
| 8 | Zusammenfassung und Fazit | 302 |
| 9 | Anhang | 313 |
| 9.1 | Bibliographie | 313 |
| 9.1.1 | Ungedruckte Quellen | 313 |
| 9.1.2 | Gedruckte Quellen | 316 |
| 9.1.3 | Literatur | 320 |
| 9.1.4 | Datenbanken und Internetquellen | 343 |
| 9.2 | Abbildungs- und Tabellenverzeichnis | 343 |
| 9.3 | Tabellen | 346 |
| 9.4 | Modellrechnung Wannenfuhstrasse | 360 |