Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (1998)

Heft: 1

Artikel: Raumwirtschaftliche Streiflichter auf das Werden der modernen Schweiz nach 1848

Autor: Frey, Thomas

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-957080

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: 20.08.2025

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

Raumwirtschaftliche Streiflichter auf das Werden der modernen Schweiz nach 1848

«Entwicklung setzt das Erscheinen einer neuen Welt voraus und nicht einfach nur eine Zunahme des schon Bestehenden.»

J.-M. Albertini

▸ **Thomas Frey**

La construction des chemins de fer est à l'origine d'un bouleversement profond des structures économiques et sociales. De 1870 à 1914, la Suisse perd son statut essentiellement rural et agricole pour se transformer en un pays urbain et industriel où les services se développent. Cette mutation suscite d'importants changements sur le plan spatial: les échanges se généralisent, le milieu bâti urbain, marqué par la division croissante du travail, se fait plus dense. L'importance grandissante des villes tant sur le plan économique que démographique entraîne la marginalisation relative des campagnes.

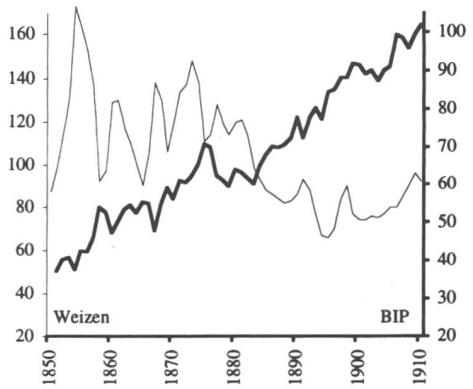
Zwischen 1870 und 1914 vollzog die Schweiz einen fundamentalen Strukturwandel von einem Agrarstaat mit Kleingewerbe und Heimindustrie zu einer modernen, urban geprägten Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft. Der 2. und 3. Sektor schufen je 300'000 neue Arbeitsplätze, derweil die Städte fulminante Wachstumsraten verzeichneten. Diese «neue Welt» bedingte einen radikalen, teils schmerzvollen Bruch mit allem Hergebrachten und generierte, ausgehend von der Transportrevolution, gänzlich veränderte räumliche Interdependenzen – ein Prozess mit einigen Analogien zur Lage der heutigen Schweiz.

Loslösung von regionalen Ressourcen

1848 war die Schweiz wirtschaftlich noch nahezu autark. Schlechte, meist durch ungünstige Witterung bedingte Agrarernten, allen voran Getreideernten, führten bis in die 1870er Jahre zu extremen Preishaussen und wirkten so unmittelbar auf das gesamte Wirtschaftsgefüge, zumal die Nahrungsmittel die weitaus wichtigste Komponente der Lebenskosten ausmachten. Ernteausfälle mit Preisexzessen liessen die Kaufkraft der Bevölkerung schwinden und die Zinsen hochschnellen, weil der Abfluss von Kapital zur Finanzierung von teuren Getreideimporten die inländische Geldmenge verringerte (siehe Grafik). Erst mit dem Eisenbahnbau nach 1850 konnte sich die Konjunktur allmählich von regionalen Agrarerträgen abkoppeln, weil das Dampfross ein billiges Ausweichen auf entfernte Märkte ermöglichte (USA, Russland). Die Kornpreise sanken und stabilisierten sich, was bei den Verbrauchern Kapital für andere Konsumzwecke freisetzte.

Die Industrie war ehemals auf Wasserenergie angewiesen und daher zu einer dezentralen, oft ländlichen Standortwahl und/oder zu heimindustriellen Produktionsformen gezwungen. Mit dem kostengünstigen Zugriff auf ausländische Kohlereserven und andere Rohstoffe per Bahn formierte sich nach 1880 eine neue, innovative Fabrikindustrie (Nahrungsmittel, Maschinen. Chemie usw.) im gut erschlossenen Mittelland im Umland von Städten, wo der Zugriff auf zentrale Funktionen wie Bildung oder Kapital gewährleistet war, was wiederum die urbane Ausbildung eines teils hochspezialisierten Tertiärsektors stimulierte (siehe Karte 1).

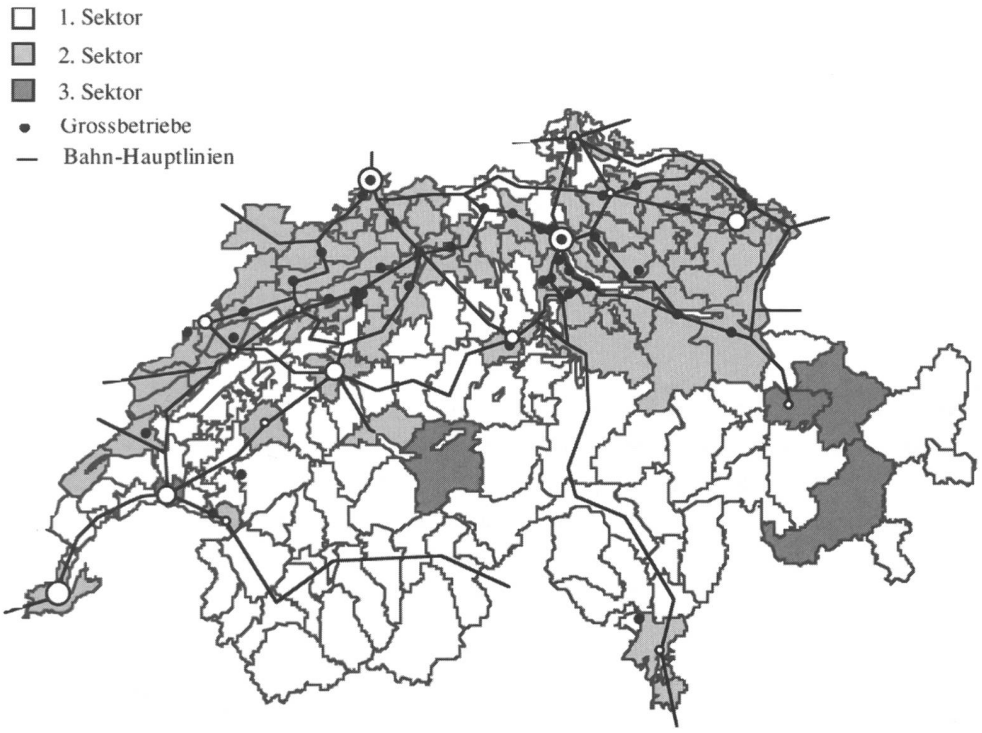
Demographisch begleitete den wirtschaftlichen Umbruch ein enormes Bevölkerungswachstum der Städte, welches von einer grassierenden Landflucht genährt wurde. Erst die Bahn machte das Städtewachstum von regionalen Versorgungskapazitäten (Nahrungsmittel, Baustoffe, Energie) unabhängig. Raumwirtschaftlich kennzeichnete den Strukturwandel eine Peripherisierung ländlicher Gebiete, indem die urbanen Zentren massiv an wirtschaftlichem und demographischem Gewicht gewannen.



Getreidepreise und reales Bruttoinlandprodukt pro Kopf (Skala rechts) der Schweiz 1850-1910 (1914 = 100). Hoch und Tiefpunkte der beiden Kurven verlaufen bis ca. 1885 invers, d.h. die sprunghaften Getreidepreise beeinflussten bis zu ihrem Zerfall massgeblich die Konjunktur.

Das Erscheinen einer «neuen Welt»

Profiteure des Eisenbahnbaus waren, trotz unterschiedlicher Wachstumsdynamik, die Städte, und zwar um so mehr, je besser sie erreichbar waren. Auch auf der Landschaft erhoffte man sich vom Dampfross Prosperität, doch erleichterte die Eisenbahn nicht nur die Zufahrt, sondern eben auch die Wegfahrt. Isoliert man von den 178 Be-



Karte 1:
Raumstruktur 1910, vorherrschender Wirtschaftssektor je Bezirk.

Noch 1910 war der grösste Teil der Schweiz agrarisch. Im Nordosten, um St. Gallen, dominierte die Textilindustrie (v.a. Stickerei), im Nordwesten die Uhrenfertigung, wobei um Biel und Solothurn neue Grossfabriken entstanden, die wie die meisten Grossbetriebe (Fabriken mit über 500 Beschäftigten) im gut erschlossenen Mittelland siedelten, namentlich um Zürich. Während sich dort eine durchmischte Industrie formierte, blieb die Entwicklung in der Westschweiz deutlich zurück. Tertiär geprägt waren nur ein paar periphere touristische Bezirke, wobei der 3. Sektor auch in den Städten kräftig anwuchs.

zirken der Schweiz die wichtigsten Abwanderungsgebiete (72 Bezirke), so ergibt sich ein starker positiver Zusammenhang zwischen Indikatoren ihres Erschliessungsgrades (Erreichbarkeit, Pendler- und Zeitungsaufkommen) und dem Wanderungsverlust 1870-1910.
Im erschlossenen, verkehrsaktiven Hinterland förderte die intensivierte Kontaktnahme mit der «neue Welt» die Diffusion urbaner Werte und Normen, was in der Bevölkerung die Wahrnehmung von Lebensalternativen begünstigte. Entgegen weitverbreiteter Meinungen war deshalb das Mittelland weit stärker von der Emigration betroffen als die alpine Peripherie.
700'000 Menschen zogen per Saldo zwischen 1870 und 1910 vornehmlich vom Land in die Städte. Die (bäuerliche) Bevölkerung war also keineswegs archaisch oder lethargisch, sondern zeichnete sich auf der Suche nach der «neuen Welt» durch eine erstaunliche Mobilität aus. Die Stadt Zürich verzeichnete 1906-1915 im Mittel jährlich 45'000 Zuzüger und fast ebensoviele Wegzüger, also eine jährliche Fluktuation von einem Viertel der Wohnbevölkerung!

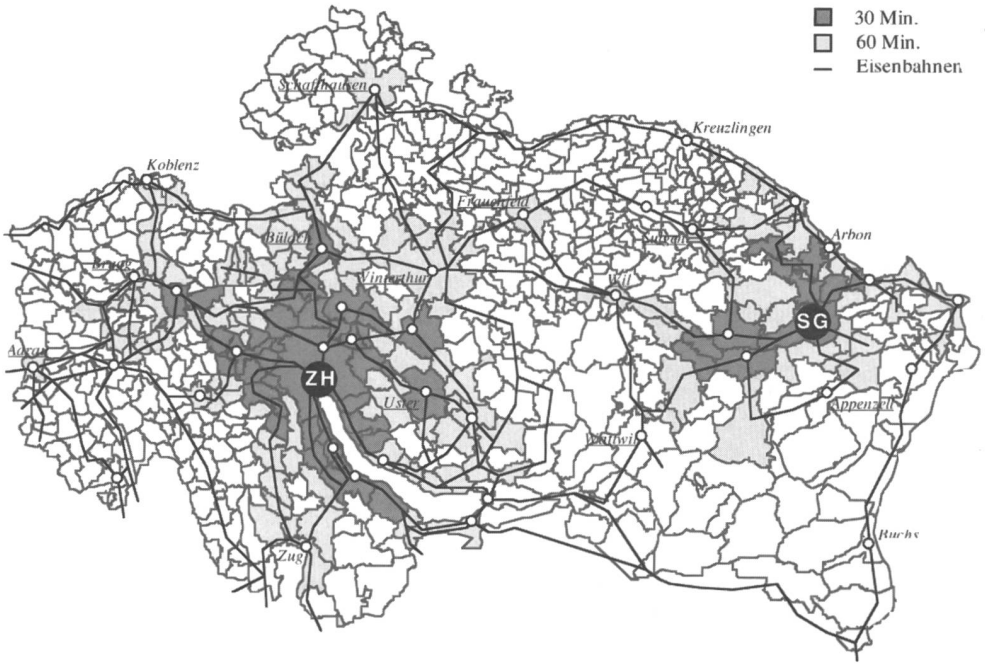
Innovative Landschaft

Die Landflucht nährten freilich nicht nur Pull-Faktoren der «neuen Welt», sondern auch Push-Faktoren. Oft wird argumentiert, dass mit der Integration in den Getreideweltmarkt in den 1870er Jahren ein vehementer Strukturwandel zur arbeitsextensiveren Vieh- bzw. Milchwirtschaft einsetzte, weil billige Getreideimporte den hiesigen Ackerbau ruinierten.
Die Getreideimporte stellten fraglos eine strukturell entscheidende Komponente dar, zielen aber am wichtigsten Punkt vorbei. Trotz Urbanisierung und neuer Konsumgewohnheiten dank höherer Einkommen überstieg nämlich die Steigerung der Milcherträge die Bedürfnisse des Binnenmarktes bei weitem. Primäre Triebfeder des landwirtschaftlichen Strukturwandels war die nach 1875 aufblühende Nahrungsmittelindustrie, die mit Exportprodukten wie Kondensmilch, Schokolade oder Käse für die Schweizer Bauern Weltmärkte erschloss.
Da die Forcierung der Milchwirtschaft Kapital und Lernfähigkeit erforderte, bewiesen die Bauern angesichts der wachsenden Getreideimporte marktwirtschaftlichen Verstand, Innovations und Risikobereitschaft. Diese aktiven Reaktionen auf die Zeichen der Zeit erwiesen sich jedoch als zweischneidiges Schwert, denn die zunehmend arbeitsextensivere Viehzucht vernichtete bäuerliche Arbeitsplätze, zementierte aber die agrarische Ausrichtung der regionalen Wirtschaft. Die Kernzonen des viehwirtschaftlichen Aufschwungs zwischen Bern und Luzern, z.B. das Emmental und das Entlebuch, gehörten auch deswegen zu den stärksten Abwanderungsgebieten der Schweiz.

Funktionale Raumbeziehungen

Nach 1890 stellte sich eine eigentliche Revolution im Verkehrswesen ein, nämlich der Übergang von formalen zu funktionalen Raumgefügen. Formale Austauschbeziehungen gründen auf dem Umstand, dass Produktions- und Konsumorte räumlich getrennt liegen, was zum Gütertransfer zwingt. Funktionale Raumgefüge setzen jedoch nicht nur Güter, sondern vor allem auch Menschen in Bewegung. Sie zeichnen sich aus durch mehrpolige, arbeitsteilige Verdichtungsräume mit wach-

▶ **Thomas Frey, Historiker, Luzern**



Karte 2:
Erreichbarkeit von Zürich und St. Gallen 1910. Gemeinden, die in 30 bzw. 60 Min. ihr Hauptzentrum erreichen.

Zürichs Einzugsgebiet reichte bis zu den Eckpunkten Aarau Schaffhausen Frauenfeld Rapperswil Zug. Deutlich wird die feinmaschige Erschliessung mit Nebenbahnen, die um St. Gallen auch topographisch erschwert war. So lag Appenzell trotz Bahn gemessen am Zeitaufwand gleich weit von St. Gallen entfernt wie Winterthur! Zürichs Führungsrolle in der Naherschliessung intensivierte die Austauschbeziehungen zwischen Zentrum und Umland, wodurch ständig neue Wachstumsimpulse entstanden. Um St. Gallen limitierte die Dominanz der heimindustriellen Stickerei die räumlichen Interaktionen und damit den zentralen Charakter der Stadt überhaupt.

sender räumlicher Entmischung und funktionaler Spezialisierung, etwa der Trennung von Wohn- und Arbeitsort. 1870 beförderten die Schweizer Bahnen knapp 11 Millionen Personen, 1910 waren es 240 Millionen. Es entstand ein moderner Arbeits-, Versorgungs- und Freizeitverkehr.
Voraussetzungen dazu waren neben steigenden Löhnen und sinkenden Fahrpreisen der Aufbau urbaner Nahverkehrsnetze mit hoher Frequenzdichte. Wegweisend auch in der kommunikativen Erschliessung war die Stadt Zürich: 1910 entfielen 17% aller Bahnreisenden, 30% aller Tramfahrgäste, 20% der Zeitungsauflage sowie 20% der Telefongespräche der Schweiz auf die Limmatstadt. Dieses exorbitante Verkehrsvolumen resultierte aus den regen Austauschbeziehungen zwischen Zentrum und Umland und war nur nebenbei eine Folge der hervorragenden Verkehrslage Zürichs im nationalen Kontext (s. Karte 2).
Zürich schuf sich so ein Wachstumspotential, das alle anderen Städte der Schweiz in den Schatten stellte, denn die intensive Naherschliessung trieb die Arbeitsteilung und Spezialisierung voran und löste ständig Wachstumsimpulse aus. Ehemals waren die Städte zur Versorgung auf ihr Umland angewiesen, nun kehrte sich das Abhängigkeitsverhältnis ins Gegenteil.

Tabelle 1:
Eckdaten zur Schweiz

Jahr	1870	1910	1960	1990
Bevölkerung (Mio.)	2.66	3.75	5.43	6.80
Davon in Städten	10%	26%	42%	43%
1. Sektor	45%	27%	15%	6%
2. Sektor	40%	46%	46%	35%
3. Sektor	12%	23%	39%	59%

Sektoren 1870/1910 ohne Dienstboten zum Haushalt; Städte = Gemeinden mit über 10'000 Einwohnern

Tabelle 2:
Zürich und St. Gallen 1910

Bezirk	Zürich	St. Gallen
Einwohner	227'691	64'767
1. Sektor	3.9%	3.6%
2. Sektor	50.7%	61.8%
3. Sektor	39.4%	23.8%
Textilien	4.4%	31.8%

Ohne Dienstboten; in % der Erwerbstätigen

Strukturschwächen «alter» Industriezonen
Mit der wachsenden funktionalen Vernetzung im Mittelland verschlechterte sich die Standortgunst der alten, ländlichen Industriezonen, wobei deren extrem monoindustrielle und exportabhängige Ausrichtung die Krisenanfälligkeit verschärfte. Glarus, einst führender Industriekanton, erfuhr bereits nach 1880 eine veritable Desindustrialisierung, die Uhrenstädte Le Locle und La Chaux-de-Fonds zählten beide 1910 mehr Einwohner als heute und verloren nach 1900 ihre Anziehungskraft.
Ein interessantes Beispiel gibt die Stickereiregion um St. Gallen ab. Die völlig exportorientierte Stickerei erblühte nach 1890 zum einträglichsten Textilzweig mit gegen 40'000 Beschäftigten, doch blieb die Produktion, u.a. aus technologischen Gründen, ganz entgegen dem allgemeinen Trend vorwiegend heimindustriell. Das Wirtschaftsgefüge der Stadt St. Gallen, deren Bevölkerung al-

lein zwischen 1900 und 1910 um über 20'000 Seelen anstieg, stand vom Handel bis zur (Zuliefer) Industrie im Zeichen der Stickerei, die jedoch nach dem Ersten Weltkrieg ausser Mode fiel und die gesamte Region in eine verheerende Krise stürtzte. Die Stadt St. Gallen verlor bis 1940 fast 15'000 Einwohner.

Die Region wurde einzig vom Boom der Stickerei getragen, deren traditionelle heimindustrielle Wirtschaftsform wichtige Strukturanpassungen verzögerte. Gemessen an den zentralörtlichen Kapazitäten wuchs die Stadt St. Gallen viel zu schnell (siehe Tab. 2). So blieb ihr Tertiärsektor in Relation zu anderen grösseren Städten unterentwickelt, während im heimindustriellen Umland trotz des statistisch hohen Industrialiserungsgrades die Landwirtschaft zur Selbstversorgung weiterhin eine tragende Rolle spielte. Die Austauschbeziehungen zwischen Zentrum und Umland verharrten auf einem formalen Niveau, was die weitere Entwicklung von Stadt und Region über Jahrzehnte behinderte (siehe Karte 2).

Alpiner Tourismus: Heile Welt

Der Tourismus ist ein spezifisches Produkt moderner Industriegesellschaften. Um 1910 einträglichster Devisenbringer der Schweiz, stellte er den wichtigsten Entwicklungsfaktor der Peripherie dar, zumal der alpine Luxustourismus ganz gross in Mode kam. Ohne diesen Anreiz wären kaum Investitionen in die Berggebiete geflossen. Der Fremdenverkehr schuf direkt Arbeitsplätze, vor allem aber stützte er vor- und nachgelagerte Branchen wie das Bau- und Transportgewerbe oder die Landwirtschaft. Unabdingbar für die Attraktivität der alpinen Fremdenorte waren die vielen, teils spektakulären (Spezial-) Bahnen. Sie ermöglichten die bequeme Anfahrt sowie einen unterhaltsamen Ausflugsverkehr.

Der alpine Massentourismus war eine Erfindung des elitären städtischen Bürgertums, welches das Leben in den überquellenden Zentren, wo Armut, Seuchen, Kriminalität und soziale Unrast kumulierten, zunehmend als profan und ungesund taxierte. Der alpine Tourismus bot eine heile, naturverbundene und traditionsbewusste Gegenwelt, die kurioserweise das nationale Selbstbewusstsein der modernen Schweiz stark mitprägte. Dazu gehören nicht nur die Klischees von Käse und Schokolade, sondern ebenso die nach 1880 zunehmend popularisierten Ursprungslegenden (Rütlischwur, Wilhelm Tell usw.). Der alpinen Peripherie kam im Modernisierungsprozess eine anachronistische Rolle zu: Sie bewahrte der «alten Welt» eine Bürde, an der die Täler abseits der mondänen Fremdenorte schwer zu tragen hatten.

Ein Blick auf 1998

Der stürmische Umbruch zur modernen Schweiz nach 1850 war kein Nullsummen-Spiel, sondern die Wiege unseres heutigen Wohlstands. Der Bevölkerung wurde dabei enorm viel abverlangt, wenn man etwa an die Landflucht, die Arbeitsbedingungen in den Fabriken oder an die Wohnverhältnisse in den Städten denkt. Raumstrukturelle Veränderungen geschehen nicht interessenharmonisch, da sich Wachstumsgewinne stets ungleich verteilen, sowohl räumlich wie sozial. Die Schweiz schuf im Laufe der Zeit vielfältige soziale und politische Instrumente, um das Konfliktpotential des ungleichen Wachstums abzufedern.

Die Revolutionierung der Kommunikationstechnologien oder die Ablösung vom Industriesektor sind aktuelle (raumstrukturelle) Herausforderungen der Schweiz von grosser Tragweite. Vieles verändert sich, nicht selten zum Nachteil mancher Betroffener. Die Schweiz verdankte ihren wirtschaftlichen Aufstieg der Globalisierung der formalen Raumbeziehungen nach 1870. In der anbrechenden «neuen Welt» des Informationszeitalters wird es darauf ankommen, auch auf funktionaler Ebene den Sprung zur Globalisierung zu schaffen. Die Wirtschaft zeichnet diesen Weg vor. Sie zum Sündenbock zu machen, lenkt nur von der Tatsache ab, dass nicht minder soziale, kulturelle und politische Kompetenz gefordert sind. ■

Literaturhinweis:

FREY Thomas , VOGEL Lukas: «Und wenn wir auch die Eisenbahn mit Kälte begrüssen...», Die Auswirkungen der Verkehrsintensivierung in der Schweiz auf Demographie, Wirtschaft und Raumstruktur 1870-1910; Diss. Zürich 1997.