

Bern nach 1800

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **53 (1991)**

Heft 1+2

PDF erstellt am: **20.09.2024**

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.

Bern nach 1800

Von Bruno Fritzsche

Bern nach 1800 – was gibt es da noch zu sagen? Für manche hört die Geschichte der Stadt nach 1798 auf. Man vergleiche etwa Richard Fellers kraftvolle und eigenwillige Geschichte des alten Standes Bern¹ mit der blassen Fortsetzung über die Entwicklung der Stadt, die derselbe Autor für das 19. Jahrhundert wohl als blosser Pflichtübung veröffentlicht hat.²

Indessen: was die Stadt an politischem Gewicht verlor, gewann sie an wirtschaftlicher und demographischer Bedeutung: 1798 stellte sie mit 11 300 Einwohnern rund 4 Prozent der Kantonsbevölkerung oder nicht einmal ein Prozent der Einwohner der Schweiz. 1910 dagegen lebten 13 Prozent der kantonalen oder 2,3 Prozent der Schweizer Bevölkerung in der Stadt (85 651 Einwohner). Tatsächlich gibt es aus sozial- und wirtschaftshistorischer Sicht sehr viel über die Entwicklung Berns im 19. Jahrhundert zu sagen; wir müssen uns im folgenden auf einige wichtige Aspekte, die unter die Stichworte *Öffnung*, *Wachstum* und *Wachstumsprobleme* fallen, beschränken.

Öffnung

1798 brach die Alte Eidgenossenschaft, und damit auch Bern, der grösste und stolzeste Stadtstaat unter den 13 Orten, zusammen. Zwar vermochte sich mit dem Ende der napoleonischen Herrschaft das alte Stadtberner Patriziat noch einmal in den Sattel zu schwingen mit der Absicht, «gleich unsern Alvorderen ... die Regierung von Stadt und Land auszuüben»³. Dieses Zwischenspiel der Restauration dauerte aber bekanntlich nur gut 15 Jahre, die Regeneration von 1830/31 führte in verschiedenen Kantonen, so auch in Bern, zum endgültigen Sturz der städtischen Vorherrschaft.

Mit der Verfassung von 1831 wurde die Stadt gezwungen, ihre Privilegien aufzugeben, sich dem grösseren Ganzen des Kantons zu öffnen. 1848 wurde diese Öffnung noch einmal erweitert, nun verloren Stadt und Kanton grosse Teile ihrer politischen Souveränität an den Bund und wurden Teil eines vereinheitlichten Wirtschaftsgebietes, in dem sie ihre Stellung erst noch finden mussten. Von ferne erinnert das Ganze an unsere heutige Situation, da wir wiederum vor der Frage stehen: sollen wir grosse Teile unserer Privilegien und unserer politischen Souveränität aufgeben, müssen wir uns einem grösseren Wirtschaftsraum, nämlich der EG, preisgeben? Von dieser aktuellen Problematik aus werden die Ängste der Stadtberner gegenüber der Regeneration oder die Ängste der Sonderbundskantone gegenüber dem Bund einfühlbar und verständlich. Öffnung ist zugleich Gefahr des Selbstverlustes und Chance der Erneuerung.

Beides kommt in der Veränderung des Berner Stadtbildes sinnfällig zum Ausdruck. Einerseits beschloss der Grosse Rat 1834 die Schleifung der Schanzen, welche «für die Stadt und gegen das Land errichtet und gerichtet» seien und «an die unglückliche Zeit der Aristokratie und der Unfreiheit des Landvolkes»⁴ erinnerten. Militärisch war die Niederlegung der Stadtmauern kaum von Bedeutung, symbolisch aber wurde die Stadt damit dem Land schutzlos preisgegeben.

Andererseits bedeutete das Aufbrechen der alten Strukturen die Chance, den Verkehr, der immer bedeutender wurde in einer Zeit, da sich die Marktwirtschaft anschickte, machtvoll zu expandieren und alle Wirtschaftsbereiche zu durchdringen, von neuem in die Stadt zu ziehen. Die Stadt musste ihre Bedeutung als Knotenpunkt im Netz der Handelsbeziehungen, einst durch das Privileg des Marktrechts juristisch abgesichert, neu durch bessere Erreichbarkeit erringen. Diesem Zweck diente die Nydeckbrücke, die 1844 eröffnet wurde; ein gewaltiger Steinbau, der mit 46 Metern Spannweite die Steilufer der Aare am östlichen Stadtende überwindet. Wenige Jahre später wurde die ausserhalb der Stadt gelegene Tiefenaubrücke von der radikalen Kantonsregierung in Angriff genommen und 1850 vollendet. Sie lenkte den Verkehr aus dem Mittelland neu an das Westende der Stadt.⁵ Endgültig wurde das Westende zum Verkehrszentrum der Stadt mit der Eisenbahn, die 1857 das Wylerfeld erreicht hatte und Ende 1858 durch die ebenfalls neue Lorraine- oder Rote Brücke zum Bahnhof geführt wurde. In einem Vierteljahrhundert wurde die Stadt von den einengenden Mauern befreit, die innerstädtische Verkehrsstruktur umgekrempelt, das regionale Strassensystem neu definiert und Bern in das schweizerische Eisenbahnnetz eingebunden.

Nach 1830 musste sich die Stadt aber auch neuen Bevölkerungsschichten öffnen. Die rigorose Bevölkerungspolitik, welche im Ancien régime dafür gesorgt hatte, dass nur genehme Leute in der Stadt Wohnsitz nehmen durften, wurde ersetzt durch das neue Recht auf freie Niederlassung. Freilich waren die Stadtbürger vorerst nicht gesinnt, mit den bloss Niedergelassenen die politische Macht zu teilen; sie verfassten noch 1831 ein Gemeindereglement, das die Nichtbürger von der politischen Mitbestimmung ausschloss. Es wurde aber vom Kanton nicht anerkannt. 1832 erliess er ein Dekret über die Erneuerung der Gemeindebehörden, in dem die Trennung in eine Einwohnergemeinde als politische Einheit und in eine Bürgergemeinde zur Verwaltung des Bürgergutes verfügt wurde. Die vermögensrechtliche Ausscheidung zwischen Bürger- und Einwohnergemeinde indessen nahm noch gut zwanzig Jahre in Anspruch.

Freie Niederlassung bedeutete auch Öffnung gegenüber andern Religionsgemeinschaften. 1853 wurde der katholischen Einwohnerschaft der Bau einer Kirche (St. Peter und Paul) erlaubt. Die bereits 1848 gegründete jüdische Gemeinde konnte ihre erste Synagoge 1856 einweihen. Bern war damit neben Genf die gegenüber den Juden aufgeschlossenste Stadt, während die Bundesverfassung von 1848 bekanntlich die freie Niederlassung nur den «Schweizern, welche einer der christlichen Konfessionen angehören»⁶, garantierte.



Bern, Bubenbergrasse um 1913: Der 1857–1860 erbaute Kopfbahnhof führte den Eisenbahnverkehr zwischen der Heiliggeistkirche und dem Burgerspital direkt an die Hauptachse der Innenstadt. Strassenbahnen sorgten seit 1890 für die Verbindungen zu den wachsenden Aussenquartieren. Auf dem Gelände der ehemaligen Grossen Schanze im Hintergrund entstanden 1876/77 die monumentalen Gebäude des Frauenspitals, der Direktion der Jura-Bern-Bahn und des Physikalischen Instituts mit der Sternwarte – im Volksmund «Schreckhorn», «Faulhorn» und «Wetterhorn» genannt – später auch das Hauptgebäude der Universität (erbaut 1903) und der Sitz des Obergerichts (1910, nicht mehr im Bild). (Staatsarchiv Bern, T.A.37)

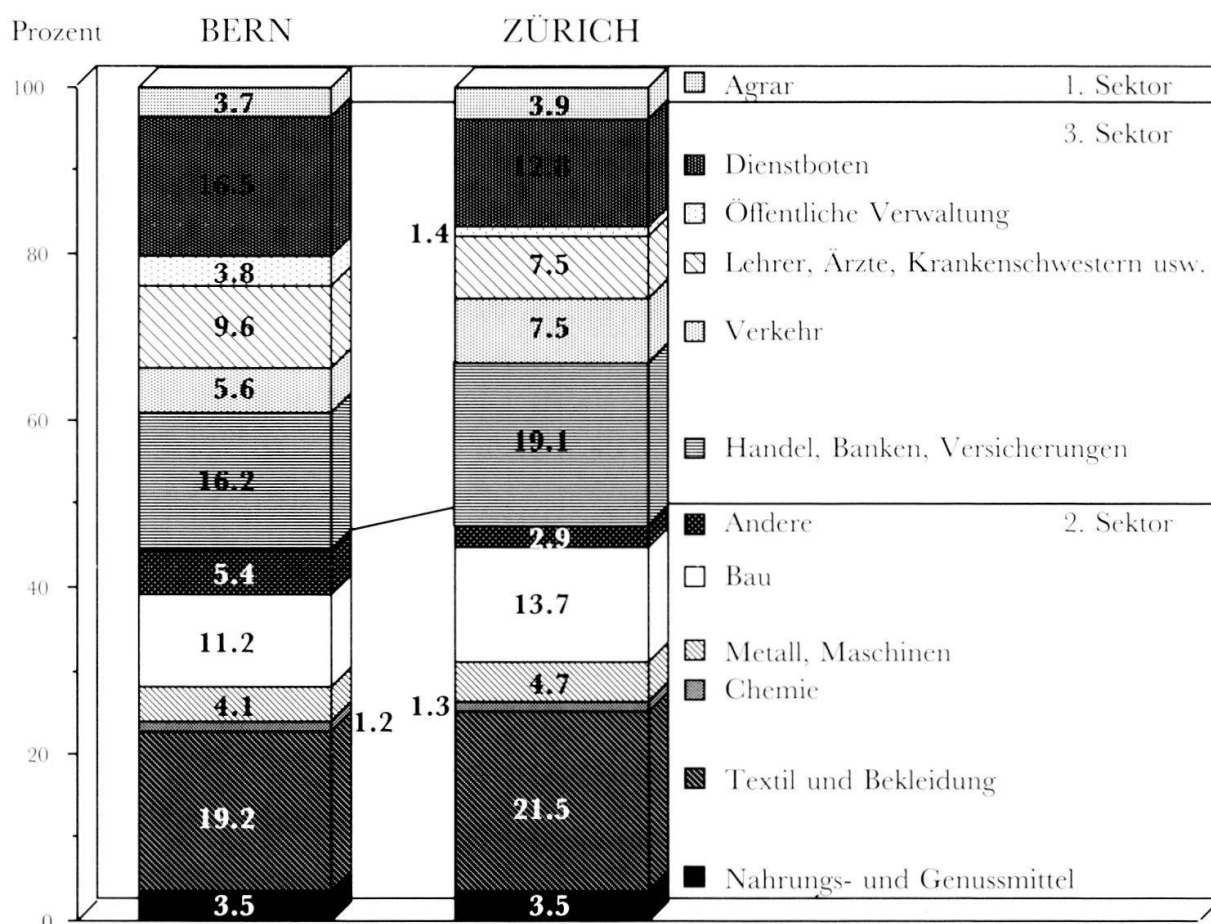
Die Öffnung von 1848 bedeutete für Bern auch die Chance, zur Hauptstadt des neuen Bundes zu werden, allerdings unter dem Vorbehalt, dass die Stadt die erforderlichen Räume unentgeltlich zur Verfügung stellte. Die Einwohnergemeinde nahm denn auch die ehrenvolle Wahl mit grosser Zurückhaltung, nämlich mit 419 zu 313 Stimmen, an⁷ und forderte in dem 1850 ausgeschriebenen Wettbewerb die Teilnehmer auf, bei der Planung des «Bundesrathshauses» (heute Bundeshaus West) «unnütze Pracht und übertriebene Dimensionen zu vermeiden»⁸.

Wachstum

Zwischen 1798 und 1910 wuchs die Bevölkerung der Stadt von 11 300 auf 85 600 Einwohner, das heisst um das siebeneinhalbfache. Geht man davon aus, dass der Wohnort in erster Linie von den Erwerbsmöglichkeiten bestimmt wird, so muss das

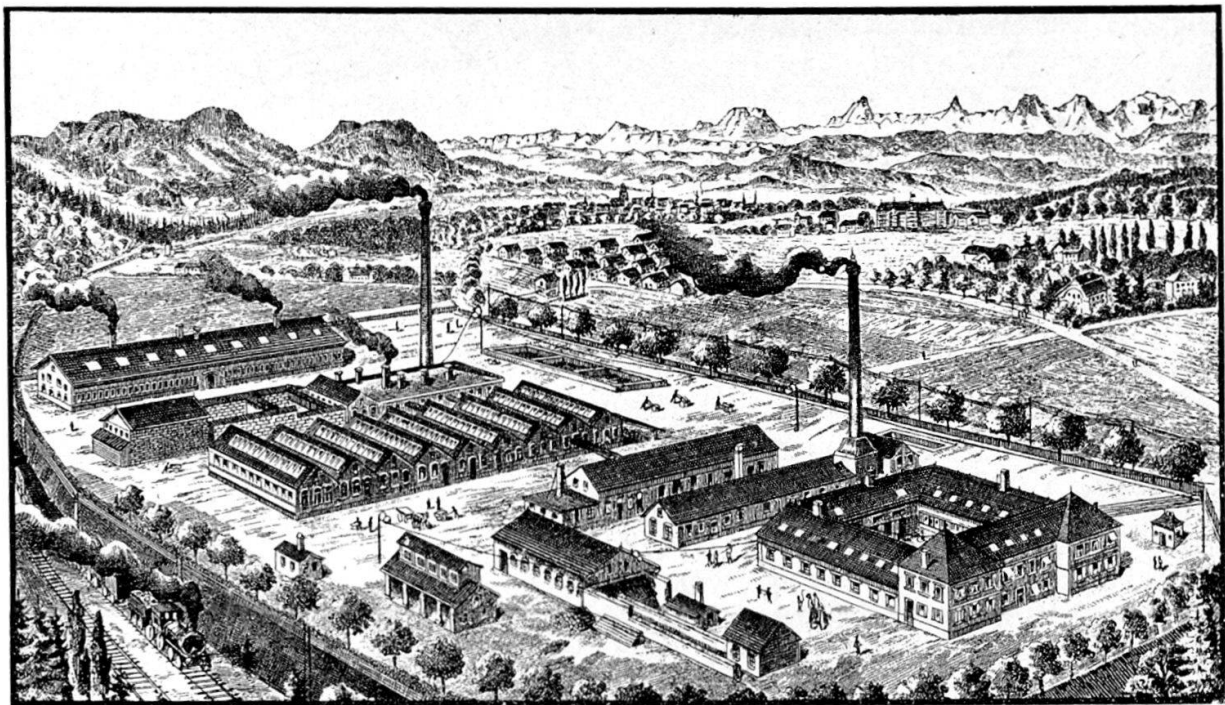
Angebot an städtischen Arbeitsplätzen sich in ähnlichen Proportionen vergrößert haben. Die weitverbreitete Meinung, Bern sei eine Beamten- und keine Industriestadt, erweist sich bei näherem Zusehen zumindest für das 19. Jahrhundert in doppelter Hinsicht als fragwürdig. Zum einen kam der Bund in den ersten Jahrzehnten seines Bestehens ohne viel Personal aus. Jonas Furrer, der erste Bundespräsident, musste seine Briefe noch eigenhändig schreiben, weil er keinen Sekretär zur Verfügung hatte. 1849 beschäftigte die Zentralverwaltung des Bundes 489 Personen, bis 1913 war ihre Zahl auf nicht mehr als 2883 gestiegen.⁹ Zum andern ist der Begriff «Industriestadt» sehr irreführend, wenn man darunter die Fabrikindustrie versteht. Die meisten Schweizer Städte, und gerade die grössten, sind keine Fabrikarbeiterstädte.

Vergleicht man die Erwerbsstruktur von Bern mit jener von Zürich zum Zeitpunkt, da erstmals einigermaßen verlässliche Zahlen vorliegen, nämlich 1888, so zeigt sich, dass die beiden Städte ganz ähnlich strukturiert sind (*Abbildung 1*). Tatsächlich hat Bern anteilmässig mehr als doppelt so viele Erwerbende in der öffentlichen Verwaltung als Zürich, aber insgesamt fallen sie mit deutlich unter 5 Prozent kaum ins Gewicht; allein die Zahl der Dienstboten übersteigt jene der Beamten um mehr als das Vierfache. Was



Quelle: Volkszählung 1888

Abbildung 1: Erwerbsstruktur 1888 in % der Erwerbstätigen



Eidgenössische Waffenfabrik im Wylerfeld um 1890: Der 1871 als «Eidgenössische Montierwerkstätte» gegründete Regiebetrieb des Bundes wurde 1875 an das Bahntrasse – ein für Bern typischer Industriestandort – verlegt. In der Bildmitte ist die 1889–1890 erbaute Arbeitersiedlung im Wylerfeld zu erkennen – der erste gemeinnützige Wohnungsbau durch die Stadt Bern. Zu dieser nach Osten blickenden Ansicht ist ein Hintergrund komponiert worden, der vor dem Alpenpanorama und der Berner Altstadt die 1873–1878 zusammen mit dem kantonalen Zeughaus gebaute Kaserne zeigt. (Staatsarchiv Bern, T.B. 125)

den Sekundärsektor (Handwerk, Gewerbe und Industrie) angeht, so ist er zwar in Bern geringfügig kleiner (43,4 gegenüber 47,6 Prozent), aber insgesamt ganz ähnlich zusammengesetzt wie in Zürich, mit Schwergewichten in den Sparten Textil und Bekleidung, dem Baugewerbe und der Metall- und Maschinenindustrie.

Bern ist also, wie die andern grossen Schweizer Städte auch, in erster Linie ein zentraler Ort. Der Erfolg zentraler Orte ist zunächst einmal abhängig von der Grösse des Einzugsgebietes, das er mit Gütern und vor allem mit Dienstleistungen versorgt. Diese «Reichweite» wiederum ist abhängig von der geographischen Lage und vom Verkehrssystem, über das der zentrale Ort verfügt. Von der Geographie her liegt Bern sehr zentral im Wirtschaftsgebiet, das 1848 geschaffen wurde: das war ja mit ein Grund, warum Bern als Bundeshauptstadt gewählt worden war. Hierin war es Zürich deutlich überlegen, mehr noch den peripher gelegenen Rivalinnen Genf und Basel.

Nun revolutionierte aber die Eisenbahn nach dem späten Beginn um 1855 in kurzer Zeit das Verkehrswesen, indem die Distanzen kostenmässig und zeitlich geradezu pulverisiert wurden. Während aber beispielsweise Zürich (Nordostbahn) und Basel (Centralbahn) die Bedeutung der modernen Transportmittel schon früh erkannt hatten und mit je eigenen Gesellschaften den Bau von Linien, die wie Fangarme ins Land

reichten, vorantrieben, verhielt sich Bern, sowohl die Stadt als auch der Kanton, merkwürdig passiv. Dem Gesuch der Basler Centralbahn um die Konzessionierung einer Linie von Aarburg über Herzogenbuchsee nach Biel und über Burgdorf nach Bern wurde zwar mit grossem Mehr entsprochen, aber, so der Eindruck, der sich aus den Debatten im Grossen Rat ergibt, ohne Begeisterung, viel eher mit Ergebung in ein unabänderliches Schicksal; oder, wie es der Abgeordnete Eduard Blösch formulierte: «... es ist ein weltgeschichtlicher Prozess, den die Vorsehung zulässt, dem ich mich beuge»¹⁰.

Diese Passivität ist um so merkwürdiger, als Bern im Ancien régime nicht nur ein mächtiger Agrar-, sondern auch ein bedeutender Transitstaat gewesen war, der die Verkehrsachsen durchs Mittelland, vom Genfersee bis (fast) zum Rhein, kontrollierte und der im 18. Jahrhundert, vor allen andern, grosse Kunststrassen gebaut hatte. Man mag diese Passivität, gerade im Zusammenhang mit Fragen der Rauman eignung und Raumstruktur, dadurch erklären, dass Bern genau diese Ost–West-Achse verloren hatte und in einer gewissen Orientierungslosigkeit sich noch nicht eingestellt hatte auf die neue geopolitische Tatsache der Nord–Süd-Orientierung, welche sich durch die Angliederung des Jura ergeben hatte. Die eisenbahntechnische Erschliessung, und damit die Anbindung des Jura an den alten Kanton erfolgte erst in den 1870er Jahren; die Verbindung nach dem Süden liess bis 1913 auf sich warten: der Lötschberg wurde dreissig Jahre nach dem Gotthard eröffnet.

Zweifellos wären für das Desinteresse Berns noch andere Gründe anzuführen, beispielsweise der, dass der wichtigste Berner Eisenbahnexponent, Jakob Stämpfli, vehement für den staatlichen Bau der Eisenbahnen eingetreten war und vor einem politischen Scherbenhaufen stand, nachdem sich, unter Führung Alfred Eschers respektive Zürichs, im Eisenbahngesetz von 1852 die Befürworter der Privatbahnen durchgesetzt hatten. Ferner wäre daran zu erinnern, dass Bern seine wichtigsten (Heim-)Industriegebiete im Aargau und in der Waadt verloren hatte. Der Agrarsektor aber, das Rückgrat der damaligen bernischen Wirtschaft, würde, wie man schon damals richtig erkannte, von der Eisenbahn wenig profitieren, im Gegenteil durch billige Importe unter Druck geraten.¹¹

Jedenfalls, und damit kehren wir zum Problem der Stadt Bern zurück, war Bern immer einige entscheidende Jahre im Eisenbahnbau verspätet, was sich im Gerangel der grossen Städte um Verkehrsgunst und Erreichbarkeit deutlich negativ auswirkte. Ich illustriere das abschliessend mit einer kurzen Übersicht über die Bevölkerungsentwicklung der vier Grossstädte, die mangels besserer Daten zugleich als Indikator für das wirtschaftliche Wachstum dienen muss. Wie aus der *Abbildung 2* ersichtlich wird, ist der eigentliche «Verlierer» Genf: es sinkt vom ersten auf den dritten Platz ab. Bern dagegen entwickelte sich in der ersten Jahrhunderthälfte sehr kräftig und überholte dabei sogar Basel, das in den 1830er Jahren den Verlust der Landschaft verkraften musste. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dagegen wuchs Bern genau gleich wie das periphere Genf. Basel dagegen, trotz ähnlich peripherer Lage, legte nach 1850

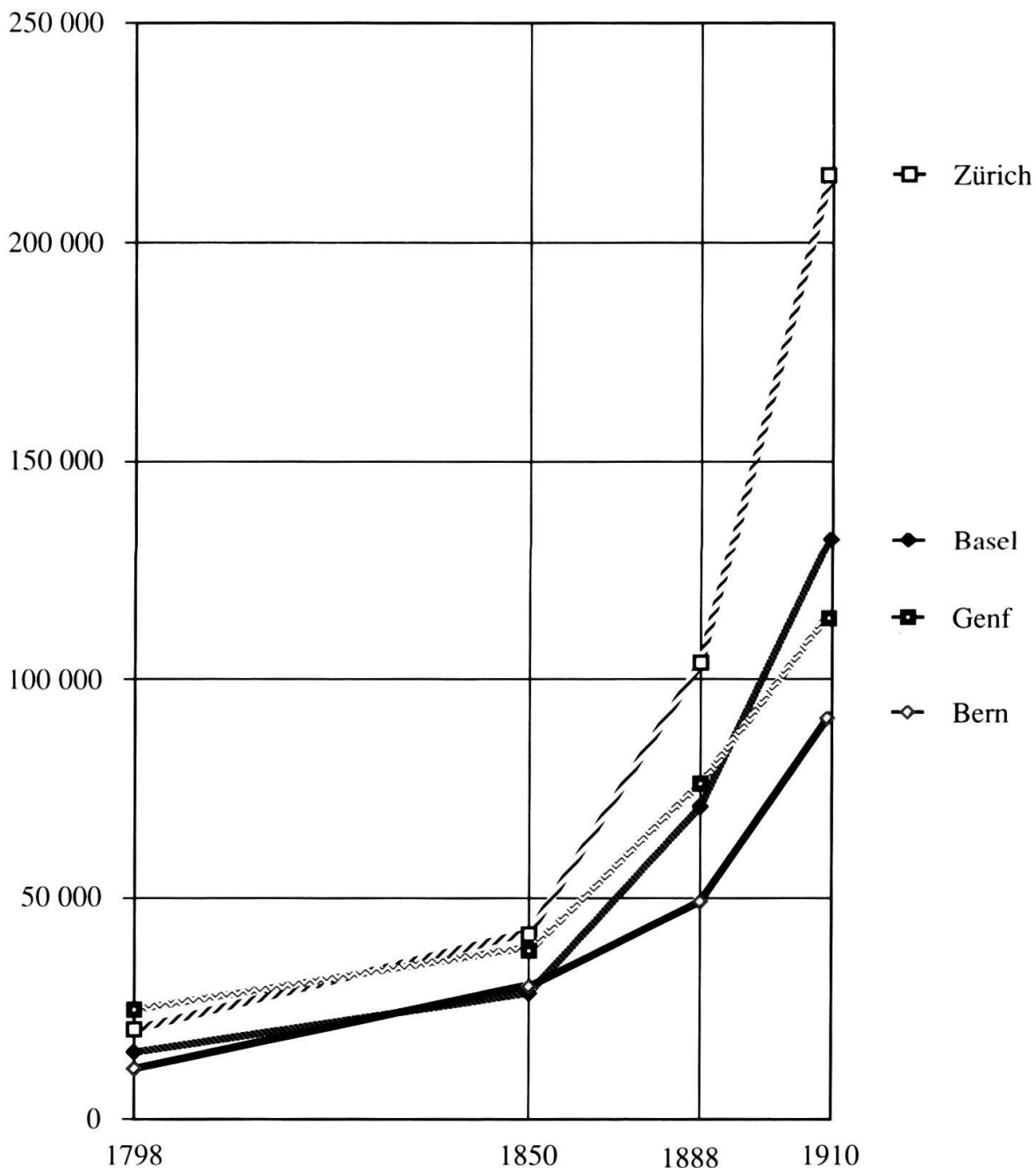


Abbildung 2: Bevölkerung der grossen Schweizer Städte 1798–1910 (nach dem heutigen Gebietsstand)

kräftig zu. Mit der Eröffnung der Gotthardbahn (1882) hatte es – im Gegensatz zu Bern – seine alte Position im Netz der europäischen Verkehrswege zurückerobert. Andererseits beruhte der wirtschaftliche Aufschwung Basels in dieser Zeit auf seiner starken Textil- und der zukunftsweisenden chemischen Industrie; Basel hatte im Vergleich zu den andern grossen Städten den bedeutendsten Anteil an Fabrikindustrie. Der Parvenu ist aber eindeutig Zürich. Dabei war sicherlich von Bedeutung, dass die grosse ostschweizerische Textilindustrie in seinem Einzugsbereich lag. Entscheidend

aber war, dass Zürich sich durch eine aggressive Verkehrspolitik zum Zentrum des schweizerischen Eisenbahnnetzes und damit zur Wirtschaftsmetropole aufschwingen konnte.

Das Wachstum verläuft nun aber nicht gleichförmig, sondern in deutlich unterscheidbaren Schüben. Im einzelnen ist aus der *Abbildung 3* ersichtlich, wie die erzwungene Öffnung der Stadt nach 1798 zu einer kräftigen Zunahme der Bevölkerung führte, die aber in der Periode der Restauration nach 1814 wieder stark gebremst wurde. Nach 1830 konnte das Bevölkerungswachstum nicht mehr politisch gesteuert

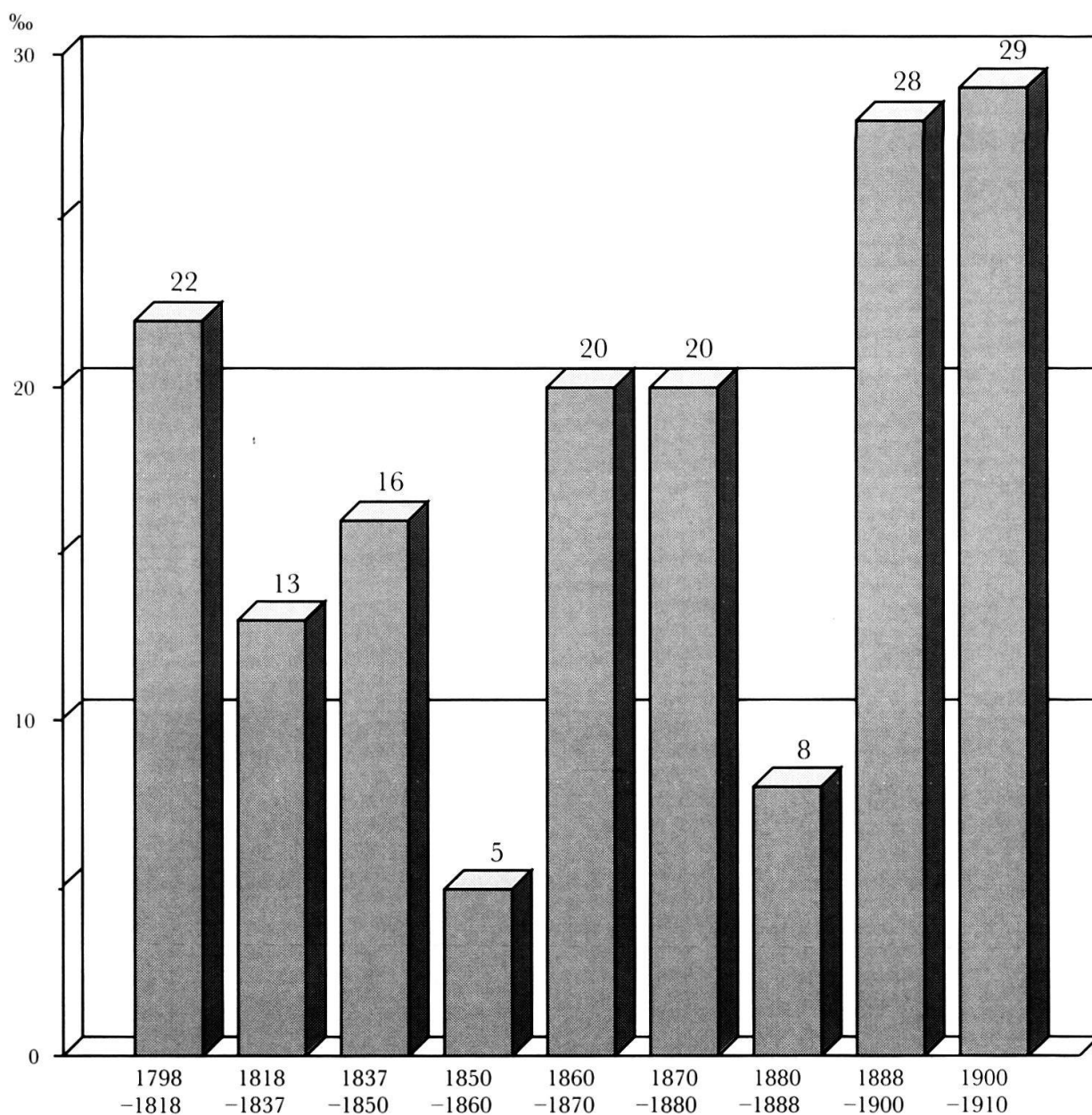
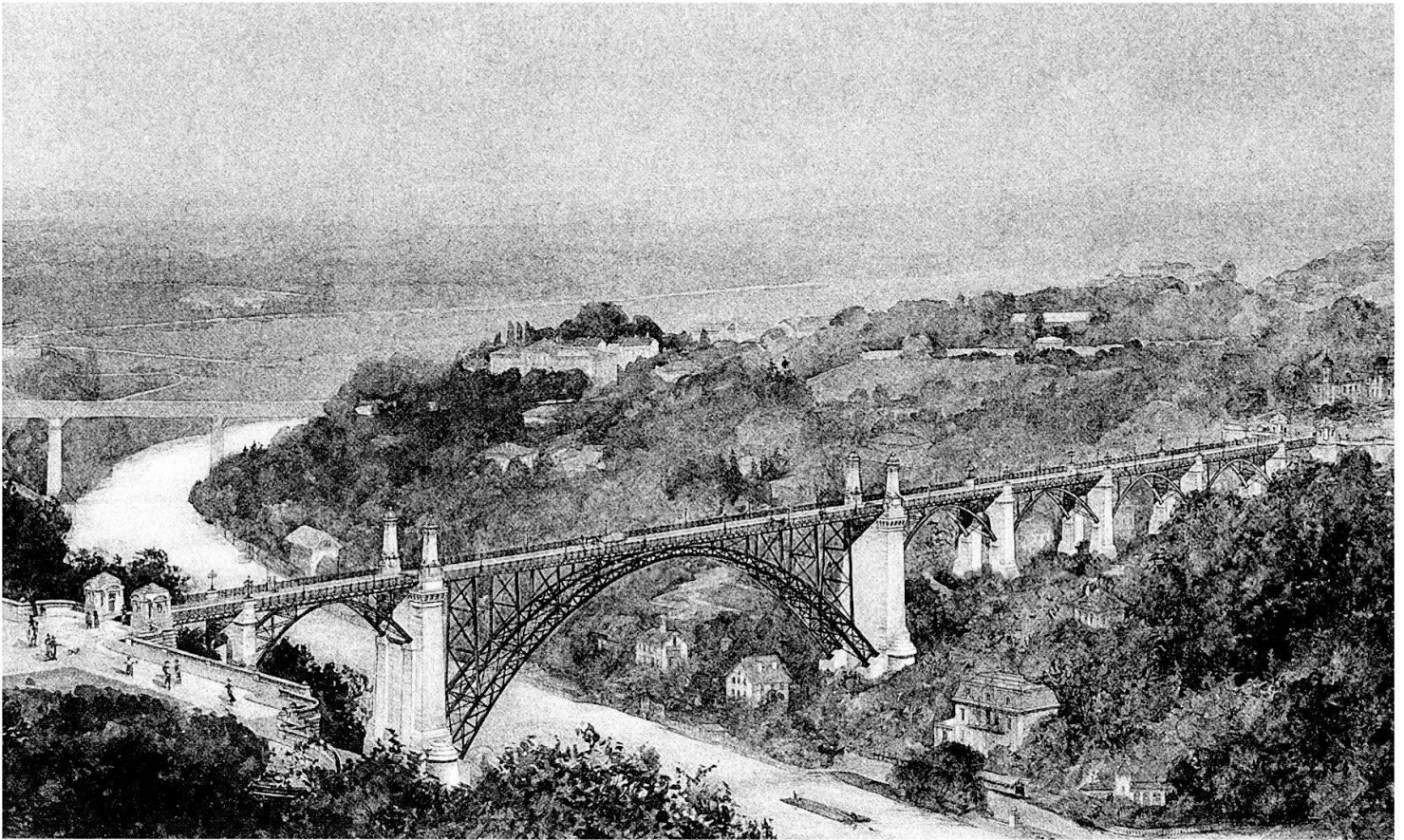


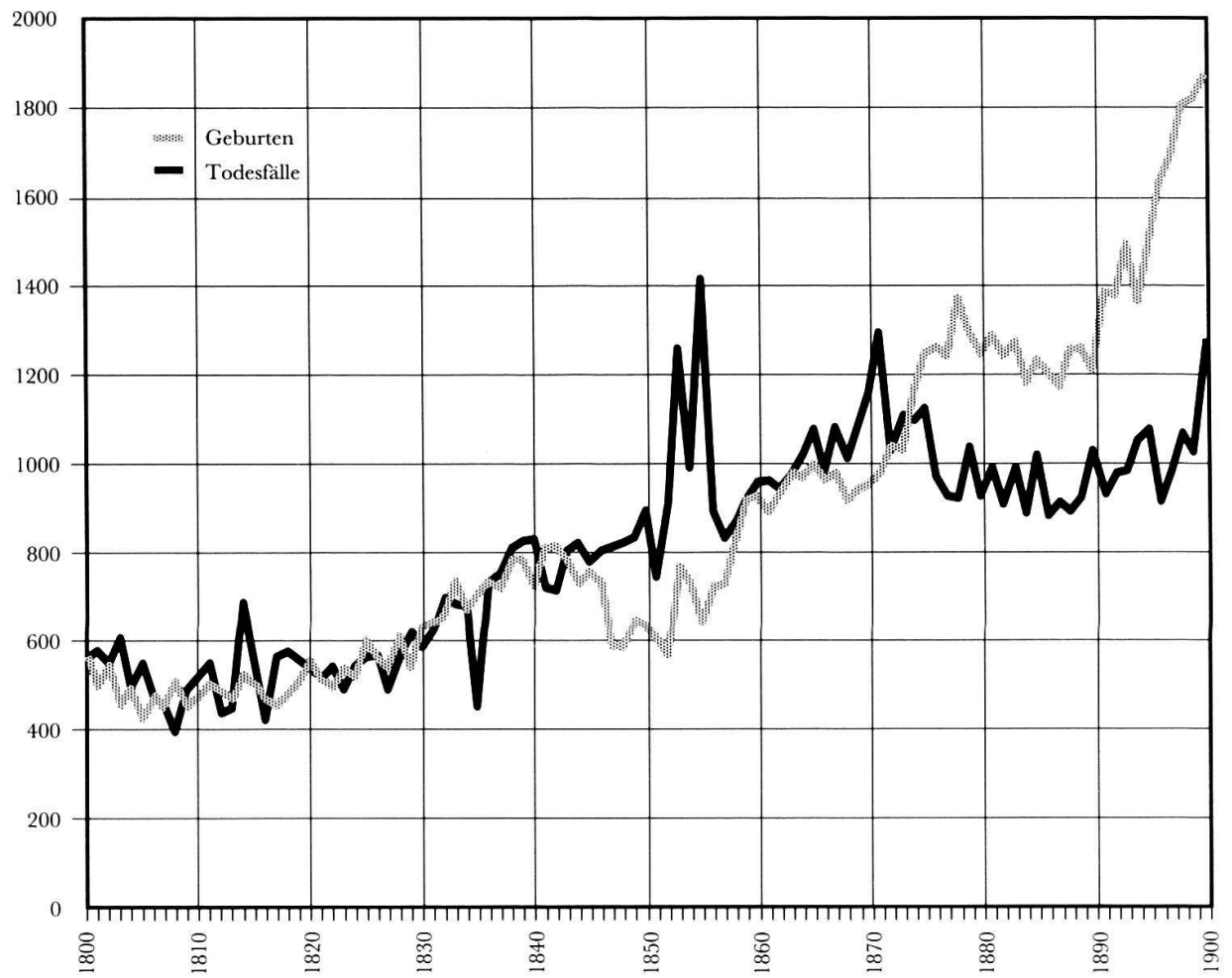
Abbildung 3: Stadt Bern, Bevölkerungswachstum (in % pro Jahr)



Bern, Kornhausbrücke, aquarellistisches Schaubild für die Baueingabe: Hochbrücken, wie die 1895–1897 erbaute Kornhausbrücke, erschlossen der topographisch beengten Innenstadt die neuen Aussenquartiere. Die «Rote Brücke» der Schweizerischen Centralbahn und als Linie die Tiefenausstrasse, welche das Verkehrszentrum an das Westende der Altstadt verschoben hatten, sind im Hintergrund angedeutet. (Lichtdruck in: Berner Bauten, hrsg. vom Ingenieur- und Architektenverein, Bern 1895)

werden; es folgte nun eindeutig wirtschaftlichen Einflussgrössen. Insbesondere wird deutlich sichtbar die «Grosse Depression», die nach der Weltwirtschaftskrise von 1873 einsetzte. Nach 1885 begann ein neuer, langanhaltender Wirtschaftsaufschwung, den man auch schon als «Zweite Industrielle Revolution» bezeichnet hat und der der Stadt die grössten je verzeichneten Wachstumsraten brachte. Ungewöhnlich dagegen nimmt sich das schwache Wachstum in den 1850er Jahren aus, vor allem im Vergleich mit andern Schweizer Städten, welche in diesen Jahren wegen des Eisenbahnbaus und der neuen Verkehrsverbindungen ein starkes Wachstum erlebten.

Erst nach 1870 etablierte sich, ähnlich wie in den Städten Basel¹² und Luzern¹³, für die bereits Daten vorliegen, ein langfristiges natürliches Wachstum, das heisst überstiegen die Geburten endgültig die Todesfälle (*Abbildung 4*); für frühere Zeiten beruht also das Wachstum vollständig auf Wanderungsüberschüssen. An den Geburtenzahlen



Quelle: Ch. Pfister und H. Schüle BERNHIST: 3.01.12

Abbildung 4: Stadt Bern, Geburten und Todesfälle 1800–1900

lässt sich wiederum die wirtschaftliche Entwicklung ablesen; beide verlaufen wellenförmig und annähernd parallel, mit untern Wendepunkten um 1850, 1870 und 1885. Die Frage nach Ursache und Wirkung müsste dabei erst noch im einzelnen untersucht werden. Theoretisch lässt sich auf beide Seiten argumentieren: Einerseits führen günstige Erwerbsaussichten zu vermehrten Heiraten und steigenden Geburten, andererseits fördert die Nachfrage der neuen Haushalte nach Wohnraum und Konsumgütern die Wirtschaft.

Noch rascher und mit viel kräftigeren Ausschlägen reagiert die Zu- und Abwanderung auf wirtschaftliche Veränderungen. Leider ist die Wanderungsstatistik für das 19. Jahrhundert im allgemeinen sehr schlecht und lässt für Bern keine genaueren Interpretationen zu. Man kann, als grobe Annäherung, vom Gesamtwachstum, wie es in den Abständen der Volkszählungen erfasst ist, die Geburtenüberschüsse abzählen und erhält so eine kumulierte Wanderungsbilanz. Daraus lässt sich sagen: In der Depressionszeit zwischen 1880 und 1888 wanderten per Saldo nur 521 Personen (das

sind 18,5 Prozent des Gesamtwachstums) zu, in der folgenden Boomperiode bis 1900 dagegen 12 252 (oder 67,3 Prozent). Der Wanderungssaldo, also die Differenz von Zuwandernden und Abwandernden, gibt übrigens einen höchst unzureichenden Eindruck von den riesigen Wanderströmen, die sich alljährlich in die Stadt ergossen und zum grössten Teil wieder daraus abflossen. So betrug beispielsweise in Zürich, das wir in Ermangelung von Berner Daten als Beispiel anführen, der Wandergewinn von 1901 bis und mit 1910 20 000 Personen: das ist die Differenz von 405 000 Zuwandernden und 385 000 Abwandernden; insgesamt also waren in diesen zehn Jahren 790 000 Menschen an einer Wanderungsbewegung beteiligt, und das in einer Stadt, die in der selben Zeit von 150 000 auf 190 000 Personen anwuchs.¹⁴ In ähnlichen Dimensionen muss man sich den Bevölkerungsumschlag in der Stadt Bern vorstellen.

Wachstumsprobleme

Auch in Bern findet der grösste Urbanisationsschub aller Zeiten, der Übergang zur Grossstadt, zwischen 1885 und dem Ersten Weltkrieg statt, auch wenn das von der Statistik vorgegebene Ziel von 100 000 Einwohnern nicht ganz erreicht wird. Dieser wirtschaftlich-demographische Aufschwung manifestierte sich in einer tiefgreifenden Änderung des Stadtbildes und der Stadtstruktur. Es entstanden jene Anlagen und Prachtsbauten, die bis heute den Stadtraum prägen:

Schon 1841 war, angeregt durch die Arbeiten am Kölner Dom, ein Aufruf ergangen, den Münsterturm zu vollenden; die Absicht, ihn auf 100 Meter aufzustocken, konnte aber erst 1889–1893 verwirklicht werden. Gleichzeitig wurde die Grosse Schanze zu einer Promenade ausgebaut und hier die neue Universität errichtet (Einweihung 1903). An der Stelle der alten Hochschule entstand in den Jahren 1905–1909 das Casino. Ebenfalls kurz nach der Jahrhundertwende öffneten das Stadttheater (1903) und der Kursaal Schänzli (1904) ihre Pforten. 1896 wurde das Historische Museum auf dem Kirchenfeld vollendet; das Landesmuseum, das die Berner nach der Planung von 1889 eigentlich in diesen Räumen einzurichten gedachten, wurde ihnen von den Zürchern mit einer politischen Intrige sozusagen vor der Nase weggeschnappt.

Die Eidgenossenschaft, deren Verwaltung und Regiebetriebe sich mit den neuen Staatsaufgaben stark auszudehnen begannen, übernahm die Bundesbauten, die 1848 von der Gemeinde gestellt werden mussten, und bauten in dieser Zeit unter anderem Bundesarchiv und Münzstätte, repräsentative Gebäude für die Post-, die Telegraphen-, die Alkoholverwaltung und für die Landestopographie. Vor allem aber entstanden in dieser Zeit, dominierend über der südlichen Hangkante und in Erweiterung des Bundesratshauses der 1850er Jahre, das Bundeshaus Ost (1888–1892) und dazwischen das Parlamentsgebäude mit der krönenden Kuppel (1894–1902).¹⁵

In dieser Wachstumsphase wurde auch der enge Ring, den die Aare um die Altstadt gelegt hatte, endgültig gesprengt. Neue Hochbrücken erleichterten den Zugang zu den Plateaux im Osten (Kirchenfeldbrücke 1893) und im Norden (Kornhausbrücke 1898).



Bern, Kirchenfeld im Jahre 1894, Blick vom Münsterturm: Mit der Vollendung der Kirchenfeldbrücke 1883 durch die Berne-Land-Company begann die planmässige Überbauung dieses

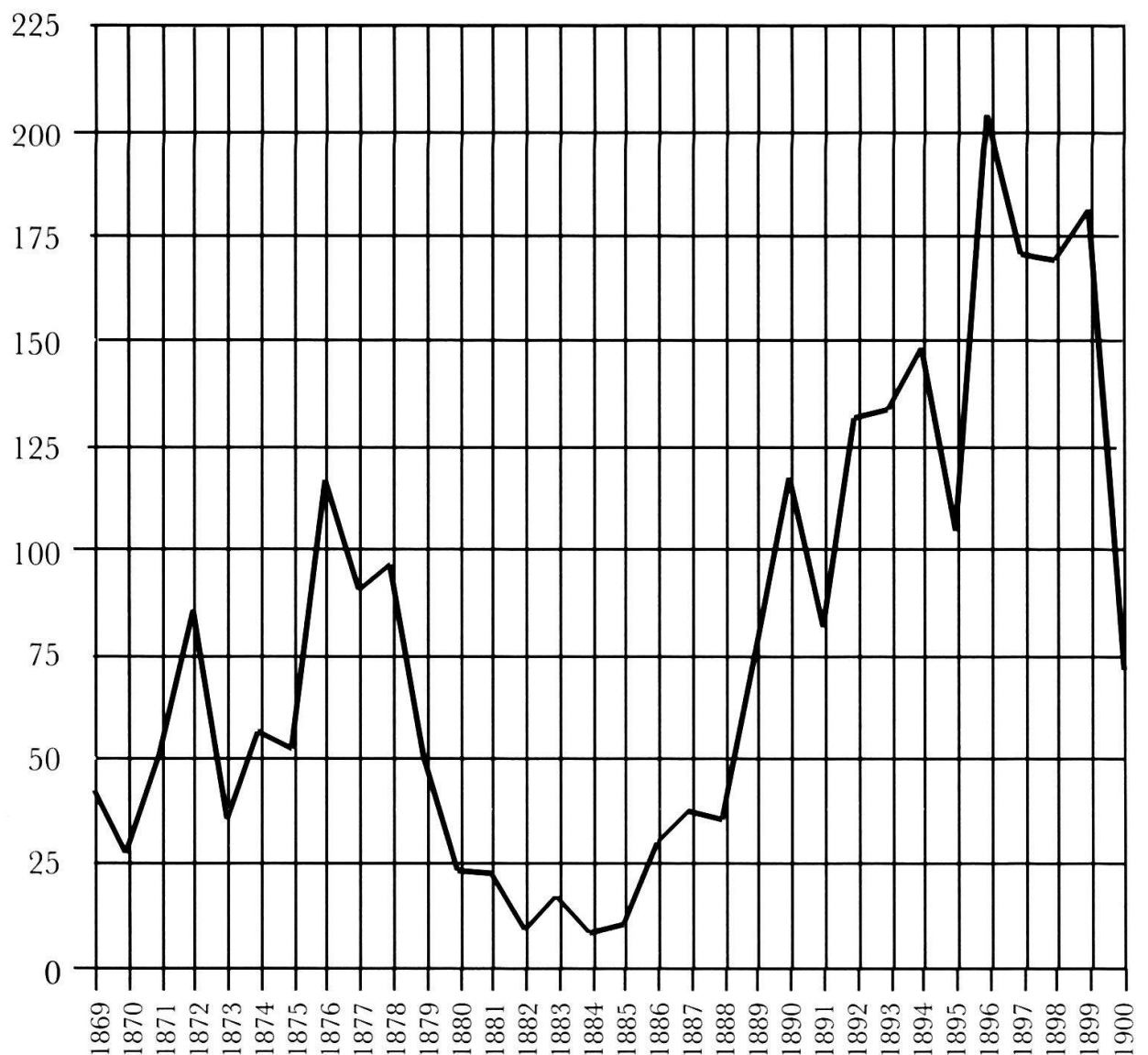
Neue Verkehrsmittel verkürzten die Distanzen nach den Aussenquartieren. 1890 bediente eine mit Druckluft betriebene Strassenbahn die Ost-West-Achse vom Bärengraben über den Bahnhof bis zum Friedhof, 1894 nahm die Dampfbahn von der Länggasse über den Bahnhof nach dem Mattenhof und Wabern den Betrieb auf, 1899 übernahm die Stadt die Linien der bisher privaten Gesellschaften. Mit der Elektrifizierung, die nun rasch vorangetrieben wurde, entwickelten sich die städtischen Verkehrsbetriebe erst zum leistungsfähigen Massentransportmittel.¹⁶



Quartiers als Wohnlage für die gehobene Bevölkerungsschicht. (Staatsarchiv Bern, T.B. 204 und T.B. 245)

Der private Wohnungsbau, der in den frühen 1880er Jahren stagniert hatte, expandierte nach 1885 rasch, um der steigenden Nachfrage nachzukommen. Auf dem Höhepunkt, 1896, wurden in einem einzigen Jahr 204 Häuser fertiggestellt. Auch hier kommen, wie *Abbildung 5* zeigt, die Zyklen des Wirtschaftswachstums deutlich zum Ausdruck. Das Wohnungsangebot verschob sich immer mehr nach den Aussenquartieren, die wegen der besseren Verkehrserschliessung durch die Hochbrücken, und bald auch durch die Strassenbahn, schneller zu erreichen waren.

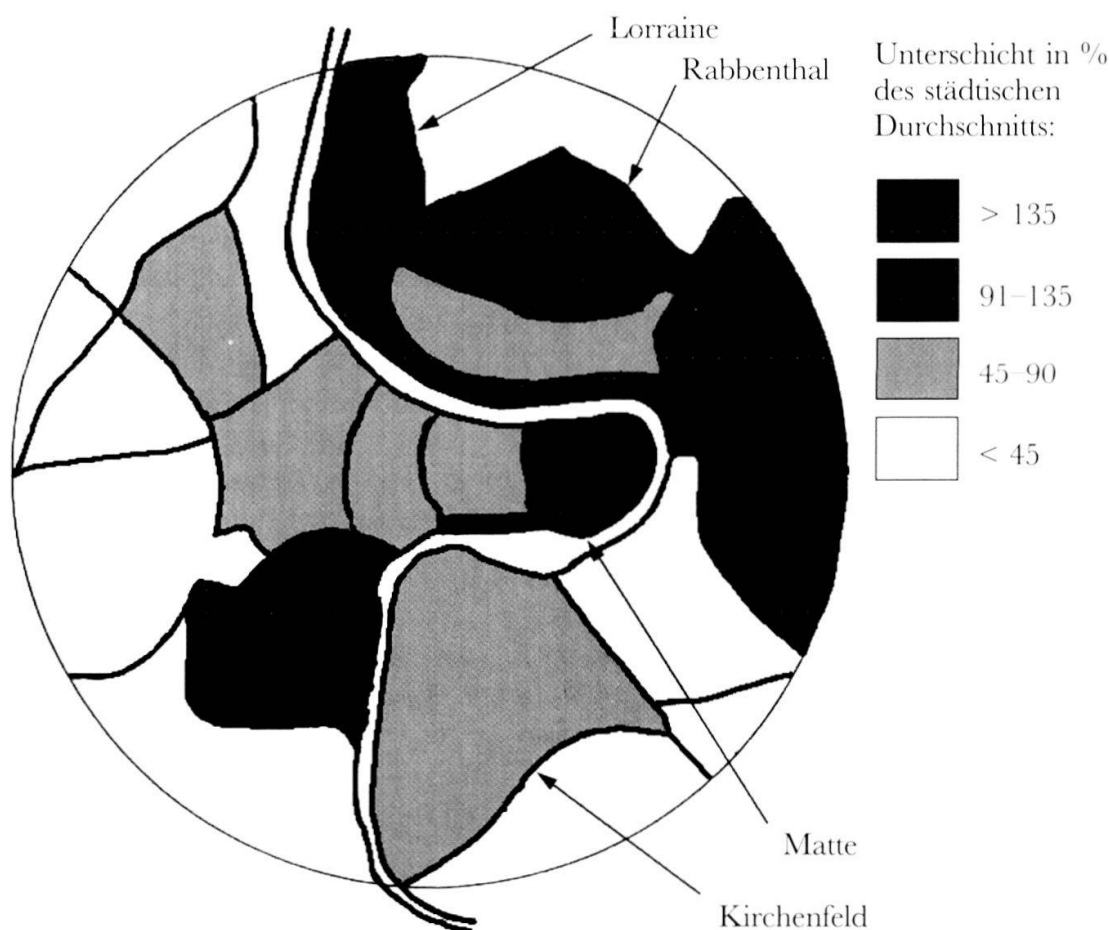
Auf der andern Seite begann sich um 1890 die Altstadt langsam zu entvölkern: teils entflohen die Leute aus den bedrängten und ungesunden Verhältnissen, teils wurden sie verdrängt durch Unternehmen, die für die zentrale Lage, welche durch die neuen Verkehrsmittel zusätzlich aufgewertet wurde, horrende oder damals als horrend empfundene Mieten zu zahlen bereit waren. Entsprechend stiegen bei einem Handwechsel die Bodenpreise ins Unermessliche. In der Spitalgasse beispielsweise wurden um 1910 für den Quadratmeter über tausend Franken bezahlt, fünf mal mehr als kurz vor dem Einsetzen des Booms um 1885 und etwa zehnmal mehr als in den 1850er Jahren.¹⁷



Quelle: Urs Emch und Markus Etienne. Die Bautätigkeit in der Stadt Bern in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, (unveröff.), schriftliche Arbeit Univ. Bern 1979.

Abbildung 5: Wohnbautätigkeit 1869–1900 (Anzahl Wohnhäuser pro Jahr)

In der Stadt konzentrierten sich aber nicht nur Glanz und Reichtum, sondern auch das Elend der sich formierenden Industriegesellschaft. Eine Untersuchung von 1877 beispielsweise stellte fest, dass in der Stadt Bern der Pro-Kopf-Steuerertrag drei mal höher war als im kantonalen Durchschnitt, gleichzeitig aber hatte die Stadt die höchsten Armenlasten zu tragen; 8,3 Prozent aller Stadtbewohner mussten unterstützt



Charakteristiken ausgewählter Quartiere:

	Matte	Lorraine	Rabbenthal	Kirchenfeld
Unterschicht %	64	59	20	20
Wohnungsmiete Fr. p.a.	238	343	1005	855
Wohnraum m ² /Kopf	13.25	15.15	30.5	23.41
Miete pro m ² /Jahr	3.81	4.14	3.88	4.59
Bodenpreis Fr./m ²	65.40	7.90	9.10	14.15
Kindersterblichkeit ‰	128.8	77.9		20.5

Quellen: Carl Landolt: Die Wohnungsenquête in der Stadt Bern, Bern 1899.

Wilhelm Ost: Statistik der Todesfälle in Bern, in: Zeitschrift für Schweizer Statistik 1913, 245-270.

Karl Hebeisen: Die Grundstückspreise in der Stadt Bern von 1850 bis 1917, Bern 1920.

Abbildung 6: Soziale Segregation nach Quartier, 1896

werden.¹⁸ Innerhalb des engen Raums der Stadt aber zerfielen die Wohnorte der sozialen Schichten in deutlich unterscheidbare Räume. Dieses Phänomen der sozialen Segregation, das in allen Städten zu beobachten ist, zeigt sich auch in der spezifisch bernischen Sozialtopographie.¹⁹ In der wissenschaftlichen soziologischen Literatur gibt es eine endlose Diskussion über die Gesetzmässigkeiten und die Mechanismen der sozialräumlichen Verteilung, auf die wir uns hier nicht einlassen können. Das Ganze kann auf die banale, aber für unsere Zwecke völlig zureichende Formel gebracht werden: die Reichen wohnen, wo sie wollen, die Armen, wo sie müssen.

In Bern wollen gegen Ende des 19. Jahrhunderts, wie die *Abbildung 6* zeigt, die Reichen noch zum Teil an den traditionsreichen Adressen im alten Machtzentrum um Kramgasse und Gerechtigkeitsgasse oder im neuen Prestigequartier zwischen Bahnhof und Bundeshaus wohnen, zum Teil aber auch, ein allgemeiner Trend im 19. Jahrhundert, in der landhausähnlichen Umgebung auf dem Felssporn der Enge, am sanften Südhang des Stadtbachviertels oder auf der Hangkante des Rabbenthals.

Die Armen dagegen müssen mit dem überalterten Baubestand in der Matte, von alters her ein Gewerbequartier, vorlieb nehmen oder mit den schattig-feuchten Niederungen in der Aareschlaufe. Neben diesen topographisch-mikroklimatischen Ungunslagen²⁰ entstanden aber auch menschengemachte. Bern bietet dafür ein sehr instruktives Beispiel.

Die Lorraine, ein bekanntes Landgut im 18. Jahrhundert, wurde durch die Eisenbahnlinie und den Güterbahnhof als attraktive Wohngegend entwertet, gleichzeitig wurde sie über die neue Eisenbahnbrücke, die auch für Fussgänger und Fuhrwerke zugänglich war, erschlossen. Hier entstand, auch wegen der neuen Arbeitsplätze rund um den Bahnbetrieb, das klassische Arbeiterquartier mit meist von Kleinspekulanten billig erbauten Häusern. Die wenigen Überreste, die sich in der hintern Lorraine noch erhalten haben, machen heute eher einen verträumt-romantischen Eindruck und können das Wohnungselend der damaligen Zeit kaum mehr vermitteln. Dieses Wohnungselend zu bekämpfen setzten sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts philanthropische Baugesellschaften zum Ziel, freilich zahlenmässig ohne grossen Erfolg, aber immerhin mit einer gewissen Signalwirkung. Der von der «Lorrainegesellschaft» 1861 gebaute, seither allerdings stark verstümmelte «Quartierhof» legt davon noch Zeugnis ab.²¹

Auf der andern Seite der Stadt wurde das topographisch ähnlich situierte Kirchenfeld von der «Berne-Land-Company» aufgekauft und über die Kirchenfeldbrücke (1883) erschlossen; ein Spekulationsprojekt im grossen Stil. Diese grösste und imposanteste (private) Quartierplanung der Schweiz im 19. Jahrhundert bewirkte durch rigo-

Bern, Matte um 1910: Das traditionelle Gewerbequartier, wo zahlreiche Betriebe die Wasserkraft der Aare nutzten, war durch den Bau der Nydeggbücke in den Schatten der Verkehrsentwicklung geraten. In den überalterten, oft direkt am Wasser liegenden Häusern fand der Strom von Zuwanderern billigen Wohnraum, so dass hier schon 1856 die Unterschicht 75 Prozent der Bevölkerung ausmachte. (Staatsarchiv Bern, T.B.227)



rose Bau- und Nutzungsvorschriften, dass das ganze Gebiet vermöglicheren Schichten vorbehalten blieb.²²

Vergleicht man einige Charakteristiken von typischen Unterschicht- mit Oberschichtquartieren (Abbildung 5), so zeigt sich deutlich, dass nicht der Bodenpreis die soziale Segregation steuert. Unterschichten suchten nicht billigen Boden, sondern billige Wohnungen. Billige Wohnungen aber waren schlecht gebaute, oft überalterte, vor allem aber kleine Wohnungen in dichter Überbauung: pro Kubikmeter Wohnraum zahlten wiederum alle etwa gleich viel. In diesen schichtspezifischen Wohnlagen eröffneten sich nun ganz unterschiedliche Lebenswelten, aus denen sich wiederum schichtspezifische Lebensmuster und Verhaltensnormen ergaben. Einem Arbeiter aus der Lorraine musste der Klassencharakter der Industriegesellschaft nicht theoretisch beigebracht werden, er hatte ihn tagtäglich räumlich konkret vor Augen; «Proletariat» war für ihn kein abstrakter Begriff: das waren seine Nachbarn, die unter den gleichen Bedingungen lebten.

In den Städten, auch wenn es keine Fabrikarbeiterstädte waren, konzentrierte sich denn auch das soziale Konfliktpotential; sie sind nicht nur die «Sturmzentren der Zivilisation», wie sie Ezra Pound nannte, sondern auch die Sturmzentren der sozialen Gegensätze. Die Stürme brachen vor allem in Phasen des raschen wirtschaftlichen Wachstums aus, und zwar deshalb, weil mit dem damit verbundenen Zustrom von Arbeitskräften die ohnehin bedrängten Verhältnisse zusätzlich belastet wurden. Von der Überstrapazierung der Infrastruktur, vom raschen und verunsichernden Wandel der vertrauten Umgebung, von steigenden Mieten, Wohnungsnot und Obdachlosigkeit waren vor allem die kaufkraftschwachen Schichten betroffen.

Im grössten Wachstumsschub, der nach 1885 einsetzte, wurden die Städte von den grössten sozialen Kämpfen erschüttert. Das gilt auch für Bern, das vom Käfigturmkrawall von 1893²³ bis zum Landes-Generalstreik von 1918 eine Epoche härtesten sozialen Protestes im Zeichen des Klassenkampfes erlebte. Die Reaktion darauf bestand einerseits in vermehrter Repression, zum Beispiel durch Militäreinsätze, andererseits aber, für die Stadtentwicklung wichtiger und zukunftsweisend, in der Wahrnehmung, Untersuchung und Bekämpfung der schlimmsten Übelstände.

Als erste Schweizer Stadt hat Bern ab 1889 mit dem gemeinnützigen kommunalen Wohnungsbau begonnen. Bis im März 1894 wurden im Wylerfeld 86 Häuschen mit 100 Wohnungen in einer Art billigem Chaletstil gebaut, 1894–1897 folgte eine zweite Tranche von 33 Häusern mit 82 Wohnungen in Ausserholligen.²⁴ 1896 führte Bern, wie andere Schweizer Städte auch, eine grossangelegte sogenannte «Wohnungsenquête» durch, um eine Übersicht über das Ausmass des Übels zu gewinnen. Dabei stellte sich heraus, dass die Wohnungsmisere in Bern noch schlimmer war als andernorts.²⁵

Auf dem Feld der Ideologie wurde als Gegensatz zur zerrissenen Gesellschaft in der verderbten Stadt die scheinbar heile Welt der ländlichen Schweiz aufgebaut. Es ist bezeichnend, dass in dem Moment, als die Schweiz den entscheidenden Sprung hin zu einer urbanen Gesellschaft machte, der Mythos vom Volk der Hirten und Bauern

sich verfestigte. Wie schon 1896 in Genf wurde auch an der Landesausstellung in Bern von 1914 als Gegensatz zur Welt der industriellen Triumphe ein nostalgisches «Dörfli» aufgebaut.

Auch der Städtebau, der um die Jahrhundertwende eine Renaissance erfuhr und dem übrigens an der Landesausstellung in Bern ein eigener Pavillon gewidmet war, griff die Vorstellung auf, dass die verderbte Stadt mit der heilen Natur konfrontiert werden müsste. Am konsequentesten kam die Devise «Zurück zur Natur» in der Gartenstadt-Bewegung zum Ausdruck. Im allgemeinen aber ging es darum, die hochverdichteten Stadtquartiere, die eine Gefährdung nicht nur für die physische Gesundheit des Einzelnen, sondern auch für die soziale und moralische Gesundheit des «Volkskörpers» darzustellen schienen, aufzulösen. Damit wurde, auch in Bern, die nächste tiefgreifende Veränderung des Stadtbildes und der Stadtstruktur eingeleitet. Was damals als Heilmittel für die unhaltbar gewordenen urbanen Lebensverhältnisse galt – Entflechtung und Breitenwachstum –, hat zu neuen Problemen geführt, mit denen wir heute konfrontiert sind.

Anmerkungen

- ¹ RICHARD FELLER: *Geschichte Berns*, 4 Bde., Bern 1946–1948.
- ² RICHARD FELLER: *Die Stadt Bern seit 1798*, in: Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern, 44, 1960, 253–306.
- ³ Zitiert nach BEAT JUNKER: *Geschichte des Kantons Bern seit 1798*, 1, Bern 1982, 198.
- ⁴ Zitiert nach BEAT JUNKER: *Geschichte des Kantons Bern seit 1798*, 2, Bern 1990, 71.
- ⁵ GEORGES GROSJEAN: *Die Entwicklung des Berner Stadtbildes seit 1800*, in: Geographische Gesellschaft Bern (Hrsg.), Bern – von der Naturlandschaft zur Stadtregion, Bern 1973, 135–166. Die Veränderung der Verkehrsströme im 19. Jh. wird hier auch kartographisch dargestellt.
- ⁶ Bundesverfassung 1848, Art. 41, Absatz 1.
- ⁷ JUNKER (wie Anm. 4), 210.
- ⁸ INSA, *Inventar der neueren Schweizer Architektur*, hrsg. von der GSK, 2, Bern 1986, 383.
- ⁹ ERICH GRUNER: *Bürger, Staat und Politik in der Schweiz*, Basel 1968, 99. Die Zahlen beziehen sich auf die Zentralverwaltung, d.h. also ohne Zoll, PTT, SBB und andere Regiebetriebe.
- ¹⁰ JUNKER (wie Anm. 4), 286.
- ¹¹ JUNKER (wie Anm. 4), 287.
- ¹² PHILIPP SARASIN: *Stadt der Bürger. Struktureller Wandel und bürgerliche Lebenswelt, Basel 1870–1900*, Diss. Basel 1990.
- ¹³ H. BRUNNER: *Luzerns Gesellschaft im Wandel*, Diss. Zürich, Luzern 1975.
- ¹⁴ *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich*, verschiedene Jahrgänge.
- ¹⁵ Alle Daten nach INSA (wie Anm. 8), wo die Bauten auch näher gewürdigt werden.
- ¹⁶ Zur Bedeutung der Verkehrsbetriebe für die Stadtentwicklung siehe KARL KRONIG: *Innerstädtischer öffentlicher Verkehr und Stadtentwicklung*, Liz.-Arbeit Univ. Bern 1988.
- ¹⁷ Für eine genauere Analyse der Berner Bodenpreise im 19. Jh. siehe BRUNO FRITZSCHE: *Grundstückpreise als Determinanten städtischer Strukturen*, in: Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege, 4, 1977, 36–54.

- ¹⁸ A. CHÂTELANAT: *Der bernische Referendum und die Gemeindepolitik*, in: Zeitschrift für Schweizer Statistik, 1877, 222ff.
- ¹⁹ Ausführlicher untersucht das Phänomen der sozialen Segregation in Bern: ERASMUS WALSER: *Die Wohnungsfrage in Bern am Ende des 19. Jahrhunderts*, Diplomarbeit Univ. Bern 1978, sowie vom selben Autor: *Wohnlage und Sozialprestige. Historische Bemerkungen zur Sozialgeographie der Stadt Bern*, in: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde, 3, 1976, 99ff.
- ²⁰ Siehe hierzu: BRUNO MESSERLI (u.a.): *Beiträge zum Klima des Raumes Bern – Ausgewählte Probleme und vorläufige Ergebnisse*, in: Geographische Gesellschaft Bern (Hrsg.), Bern – von der Naturlandschaft zur Stadtregion, Bern 1973, 45–78, insbesondere die dazugehörige Karte über Sonnenscheindauer.
- ²¹ Über die Entwicklung der Lorraine siehe die lokalgeschichtliche Monographie von ADOLF HEBEISEN: *Die Lorraine in Bern. Ursprung, Werden und ihr heutiges Sein*, Bern 1952.
- ²² Eine kurze Darstellung mit Plänen und Abbildungen bei JÜRIG SCHWEIZER: *Das Kirchenfeld in Bern*, Schweiz. Kunstführer hrsg. von der GSK, Basel 1980.
- ²³ Für eine genaue Analyse des Käfigturmkravalls siehe ERICH GRUNER: *Arbeiterschaft und Wirtschaft in der Schweiz, 1880–1914*, 3, Zürich 1988, 529ff.
- ²⁴ ADOLF LASCHE: *Die Erstellung billiger Wohnungen durch die Gemeinde Bern*, Separatum aus der Zeitschrift für Schweizer Statistik, 30.2, Bern 1894.
- ²⁵ CARL LANDOLT: *Die Wohnungsenquête in der Stadt Bern vom 11. Februar bis 11. März 1896*, Bern 1899.