

LAURA FASOL

# STADTGESTALT UND



# STADTGESELLSCHAFT



IDENTITÄTSKONSTRUKTIONEN IN  
WINTERTHUR, LUZERN UND BERN  
UM 1900





Laura Fasol

# Stadtgestalt und Stadtgesellschaft

Identitätskonstruktionen in Winterthur, Luzern und Bern  
um 1900

CHRONOS

Publiziert mit Unterstützung des Schweizerischen Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung.

Die Arbeit wurde mit einem Promotionsstipendium der Graduate School of Humanities and Social Sciences der Universität Luzern gefördert.

Dokortitel im Jahr 2017 vergeben von der Kultur- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Luzern. Erstgutachter: Prof. Dr. Jon Mathieu. Zweitgutachter: Prof. Dr. Daniel Speich Chassé.



Weitere Informationen zum Verlagsprogramm:  
[www.chronos-verlag.ch](http://www.chronos-verlag.ch)

Umschlagbilder: Winterthur, Luzern und Bern im Mondschein. Postkarten, vor 1905, Verlag Heinrich Schlumpf Winterthur. Privatbesitz Paul Bächtiger, Horgen.

© 2020 Chronos Verlag, Zürich  
Print: ISBN 978-3-0340-1565-3  
E-Book (PDF): DOI 10.33057/chronos.1565



# Inhalt

<b>I</b>	<b>Einleitung</b>	9
1	Paris als Hauptstadt des 19. Jahrhunderts	9
2	Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert – ein Überblick	12
3	Methode und Forschungsstand	15
3.1	Auswahl der Fallbeispiele: Stadttypen	15
3.2	Forschungsumfeld I: Schweizer Stadtgeschichtsforschung	18
3.3	Vorgehen: Vergleichende Betrachtungsweise	20
3.4	Forschungsumfeld II: Themenfelder von Stadtgeschichtsforschung	22
3.5	Forschungsumfeld III: Stadtidentitäten	23
4	Gliederung und Quellen	26
<b>II</b>	<b>Winterthur – Industrie</b>	29
1	Stadtporträt	29
1.1	Demografie	30
1.2	Maschinenindustrie	32
1.3	Stadtentwicklung und Politik	34
2	«Bienenfleiss»: Offizielle Stadtrepräsentationen um 1900	37
2.1	Entstehungskontexte und Zielsetzungen	38
2.2	Ein zentraler Akteur: Alexander Isler	41
2.3	Genres der Selbstdarstellung im Vergleich	43
2.4	«Was Winterthur ist und was es gewesen»: Die Festschrift zum Schützenfest	45
2.5	Vor- und Nachteile der Industrie in der «Heimatkunde»	50
2.6	Stadtführer ohne Fremdenverkehr	55
3	Postkarten-Winterthur	58
3.1	«Wenn die Welt so aussähe ...»: Postkarten als Quellen	58
3.2	Qualmende Symbole	61
3.3	Ein neuer Stadtkörper: Bildmotive und Blickwinkel	75
3.4	Winterthur auf Postkarten darstellen: Ein Wettbewerb, 1899	81

6		
4	Diessets des Bienenfleisses: Selbstbilder, Gegenbilder und deren Funktionen	89
4.1	«Freunde des Fortschritts» und die Gründung der SLM	89
4.2	«Grenzenloser Schmutz und Gestank»: Stadt- und Industriekritik	92
4.3	Fabrikantenblicke: Wohnungsnot und Mietskasernen	96
4.4	Arbeiterblicke: Eine weitere Stadtmauer einreissen	102
5	Industriestädte im Vergleich	107
<b>III</b>	<b>Luzern – Tourismus</b>	<b>115</b>
1	Stadtporträt	115
1.1	Stadt- und Tourismusedwicklung	115
1.2	Demografie, Wirtschaft und Politik	119
2	«Eine wahre Gallerie von Bildern»: Luzern für Touristen	122
2.1	Luzern-Reiseführer	123
2.2	Amphitheater im Abendlicht: Stadt, Tourismus und Natur	126
2.3	Bewegen im Raum: Stadtrundgänge	135
2.4	Blickwinkel auf Luzern	139
2.5	Schwärmerische Erzählungen, lohnende Geschäfte: Image und Ökonomie	150
3	Tourismuskritik	153
3.1	Patriotismus in der Touristenstadt: Das Festalbum zum Schützenfest	154
3.2	«Indianerterritorium» und Arbeitsbedingungen	156
3.3	Industrie und Fremdenindustrie	159
3.4	Bergebeschauer und Wolkenpolitiker: Das «innere Wesen» Luzerns	162
4	«We earnestly pray that it may be preserved»: Die Kapellbrücke 1898	169
4.1	Von Luzern nach Manchester: Wege des Gerüchts	170
4.2	Mit einer Zeitmaschine in die Vormoderne	174
4.3	«A barbarous act»: Vorwürfe an Luzern	177
4.4	Ein moderneres Stadtbild? Geschichte und Tourismus	180
5	Die Natur der Stadt: Winterthur und Luzern im Vergleich	185

<b>IV</b>	<b>Bern – Bundesstadt</b>	193
1	Stadtporträt	193
	1.1 Stadtentwicklung	194
	1.2 Demografie und Wirtschaft	195
	1.3 Politik	197
	1.4 Konfliktfeld Bürgergeschichte	198
2	Stadt und Bund: Bern als «Hauptstadt»	201
	2.1 Charaktervielfalt	201
	2.2 Keine Hauptstadt?	204
	2.3 Die Bundesstadt in der Selbstdarstellung	208
	2.4 Bundesbauten	211
3	Eine trutzige Burg mit italienischem Flair? Touristische und andere Selbstdarstellungen	216
	3.1 Begründen müssen, warum Bern sehenswert ist	216
	3.2 Dumpfe und filigrane Lauben und das südländische Leben	218
	3.3 Altertümlich, mittelalterlich oder doch 18. Jahrhundert?	223
	3.4 Langsamkeit in der Grossstadt	230
	3.5 Blickwinkel auf Bern	235
	3.6 Spiele mit der Zeit: Der Wandel des «Fremdenblattes»	242
4	Uneinigkeiten, mehrfach: Die Kirchenfeldbrücke	250
	4.1 Vielfalt der Argumente	250
	4.2 Eigennutz und Gemeinwohl	254
	4.3 Bürger, Arbeiter und die Berne-Land-Company: Der Brückenbau	258
<b>V</b>	<b>Fazit: Stadtgeschichten und Moderne in Winterthur, Luzern und Bern</b>	263
	Dank	270
	Bildnachweis	272
	Bibliografie	275



# I Einleitung

## 1 Paris als Hauptstadt des 19. Jahrhunderts

Paris, schrieb Walter Benjamin, sei die Hauptstadt des 19. Jahrhunderts.<sup>1</sup> Diese Stadt ist das bekannteste Beispiel der Urbanisierung, des rasanten Wandels im 19. Jahrhundert, der die europäischen Städte in wirtschaftlicher, politischer, sozialer, kultureller und baulicher Hinsicht tiefgreifend verändert hat. Paris wuchs bereits zwischen 1800 und 1850 beispiellos, von gut 500000 auf 1,3 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner. Das Wachstum führte zu Problemen. Tausende Menschen starben an der Cholera, weil die hygienischen Verhältnisse schlecht waren. Die Strassen waren eng und hielten dem aufkommenden Verkehr nicht stand. Die schwierigen Lebensverhältnisse führten dazu, dass wohlhabendere Personen die Innenstadt verliessen. Zudem war die Stadt wegen ihrer Enge militärisch kaum zu kontrollieren, da sich Aufständische in den verwinkelten Gassen gut verbergen konnten. Als Reaktion auf diese Schwierigkeiten wurde Paris so radikal umgebaut wie wohl keine andere europäische Grossstadt zu Friedenszeiten. Napoleon III. beauftragte George-Eugene Haussmann mit dem Aufbrechen der mittelalterlichen Stadtstruktur: Die verwinkelte Häuser- und Strassenlandschaft wurde durch gerade, breite und gut kontrollierbare Boulevards ersetzt. Rücksicht auf Baudenkmäler nahm Haussmann nicht, er liess bestehende Bauten radikal abbrechen.<sup>2</sup>

Paris ist aber nicht nur ein eindrückliches Beispiel für städtebaulichen Wandel im 19. Jahrhundert. Wenn Benjamin die Stadt als Hauptstadt jener Zeit bezeichnet, zielt er über die städtebauliche Ebene hinaus auch auf eine symbolische Ebene: Er analysiert Paris als die Stadt der Moderne schlechthin. Charakteristika dieser Moderne sind die Passagen, die Benjamin als Orte des Konsums von Luxus schildert. Sie sind konstruiert aus Eisen, überdacht mit Glas und erstmals beleuchtet mit Gaslampen: Materialien und Technologien, die genuin modern sind. Den Umbau der Stadt durch Haussmann sieht Benjamin sehr kritisch. Er schreibt: «Haussmann hat sich selber den Namen *«artiste démolisseur»* gegeben. Er [...] entfremdet [...] den Parisern ihre Stadt. Sie fühlen sich in ihr nicht mehr heimisch. Der unmenschliche Charakter der Grossstadt beginnt, ihnen bewusst zu werden.»<sup>3</sup> Benjamin betont die Ambivalenzen dieses Wandels. Er verweist damit darauf, dass Moderne auch Modernekritik mit sich bringt. Auch dies gehört zur Formel von Paris als Hauptstadt des 19. Jahrhunderts.

Haussmann wurde dafür kritisiert, dass er die mittelalterlichen Stadtteile zugunsten neuer Prachtstrassen abbrach. Als Reaktion auf Haussmanns Baupro-

1 Benjamin: Paris, die Hauptstadt des XIX. Jahrhunderts, 1982.

2 Ausführlich Schott: Europäische Urbanisierung, 2014, S. 253–273.

3 Benjamin: Paris, die Hauptstadt des XIX. Jahrhunderts, 1982, S. 57.

jekte fotografierte Eugène Atget das untergehende Paris. Auf diese Weise wollte er die mittelalterliche Stadt kurz vor ihrem Verschwinden bewahren, zumindest auf Fotografien. Atget machte seine Fotografien um das Jahr 1900, in einer Zeit, in der Paris etwa 3 Millionen Einwohner hatte. Auf seinen Bildern aber erzeugte er die Atmosphäre einer Stadt mit nur einer halben Million Einwohnern. Die Fotografien zeigen ein imaginiertes Paris, das noch nicht industrialisiert ist; eine Stadt ohne fließendes Wasser, Elektrizität, Züge, Taxis, Linienbusse, ohne Guss-eisen und Marktpavillons oder bedeckte Passagen, ohne Poster oder Kioske. Die Eingänge der Metro finden sich auf Atgets Bildern nicht; und niemand besucht Strassencafés.<sup>4</sup>

Ein Buch zu drei Schweizer Städten um 1900 mit Paris zu beginnen, ist ungewöhnlich. Sinnvoll ist es deshalb, weil die Geschichten von Winterthur, Luzern und Bern wesentlich mit den urbanistischen Entwicklungen des Auslands zusammenhängen. Europäische Grossstädte wie Paris waren Orte, die den Diskurs um Stadtentwicklung, Stadtwahrnehmung und Modernisierung prägten – auch Debatten in der Schweiz waren davon beeinflusst. Ein Ziel der vorliegenden Arbeit ist es zu zeigen, wie in den untersuchten Schweizer Städten auf internationale Debatten reagiert wurde.

Vor allem aber führen uns Paris und Benjamin zum inhaltlichen Kern dieser Studie. Denn das Beispiel deutet an, dass sich der urbanistische Wandel nicht nur in der gebauten Stadt – der Stadtgestalt – niederschlug. Das tat er selbstverständlich, und durchaus in prägender Weise, mit den neu entstandenen Strassen. Im Detail den städtebaulichen Wandel zu untersuchen, ist allerdings nicht meine Hauptintention; dies ist die Aufgabe von Architekturhistorikern.<sup>5</sup> Was mich interessiert, und was das Beispiel von Walter Benjamins Paris eindrücklich zeigt, sind die Auswirkungen der städtebaulichen Veränderungen auf die mentalen Bilder von Stadt. Diese veränderten sich ebenso grundlegend, da Modernisierung von Beginn weg auch ambivalent war. Sie stiess auf Kritik und führte zu heftigen Auseinandersetzungen. Mit der zunehmenden Fortschrittsbegeisterung wuchs das Bedauern darüber, dass das Alte verschwand. Beispielhaft zeigt sich dies bei Atget, der versuchte, die verschwindende Stadt festzuhalten – nota bene mit einer modernen Technik, der Fotografie.

Ausgehend von diesen Beobachtungen werde ich in der vorliegenden Studie folgenden Fragen nachgehen: Wie beeinflussten die Veränderungen des 19. Jahrhunderts die Wahrnehmung von Städten, die Darstellung von Städten

4 Zu Atget vgl. Wiegand: Eugène Atget, 1998. Krase: Eugène Atget, 2008. Bonnet: Eugène Atget. Un photographe si discret, 2014.

5 In der Schweiz wurde der städtebauliche Wandel zwischen 1850 und 1910 im Rahmen des Inventars der neueren Schweizer Architektur (INSA) aufgearbeitet. Unterdessen sind alle 11 Bände, die jeweils mehrere Städte umfassen, online zugänglich ([www.gsk.ch/de/insa.html](http://www.gsk.ch/de/insa.html), Stand: 29. 1. 2020). Die Untersuchungen erschienen zudem unter dem Titel «Architektur und Städtebau» in Einzelbänden zu jeder Stadt. Für die hier untersuchten Städte siehe Hauser, Bütikofer: Winterthur. Architektur und Städtebau, 2001. Wyss, Rüesch: Luzern. Architektur und Städtebau, 2003. Hauser, Röllin, Weber: Bern. Architektur und Städtebau, 2003.

und die Konstruktion von Stadtidentitäten? Und wie beeinflussten umgekehrt solche Stadtwahrnehmungen, Stadtdarstellungen, Stadtidentitäten die Stadtgestalt und die Stadtgesellschaft? Während solche Fragen für Grossstädte wie Paris schon häufig untersucht worden sind, wurden sie bisher in der Schweizer Stadtgeschichtsforschung kaum gestellt.<sup>6</sup>

Das ist erstaunlich, denn auch in der Schweiz veränderten sich die Städte grundlegend. Sie taten das nicht derart radikal wie Paris, und die Entwicklung begann etwas später. Einschneidend war der Wandel indes auch in der Schweiz. Noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts waren sich die verschiedenen Schweizer Städte sehr ähnlich gewesen.<sup>7</sup> In der zweiten Hälfte und insbesondere gegen Jahrhundertende bildeten sich dann neuartige Stadttypen heraus, die Charakteristika aufwiesen, die es zuvor nicht gegeben hatte. Es entstanden Städte, die von der Maschinenindustrie geprägt wurden, wie Winterthur. Städte, in denen der Tourismus ein zentraler Wirtschaftszweig war, wie Luzern. Schliesslich entstand im neugegründeten Bundesstaat auch eine Bundesstadt, Bern – und dies in einem Land, das im Gegensatz zu Frankreich nie ein eindeutiges Zentrum gehabt hatte.

Diese wirtschaftlichen und politischen Modernisierungsprozesse, die auch soziale und städtebauliche Auswirkungen hatten, wurden – wie in Paris – ambivalent wahrgenommen. Sie führten zu vielfältigen Diskussionen, zu Kritik und zum Versuch, sich als Stadt neu zu definieren. Die Folge war eine «Dynamisierung der Bilder von Stadt», wie Dieter Schott, einer der wichtigsten deutschsprachigen Stadthistoriker, festhält:

«Was Stadt war, ist und sein würde, war zunehmend weniger evident, vielmehr wurde der permanente Wandel zur Signatur der Zeit. Damit war die Dauerhaftigkeit und Gültigkeit tradierter Bilder von Stadt infrage gestellt; die Akteure sahen sich gezwungen, ihre «Bilder» in kürzeren Zeitintervallen zu revidieren und zu verändern. Diese abnehmende «Halbwertszeit» der Leitbilder bedeutete jedoch auch, dass die meist unartikulierten, den konkreten Einzelproblemen nur als Folie hinterlegten «Bilder» häufiger und deutlicher expliziert werden mussten, weil die unreflektierte Selbstverständlichkeit gemeinsamer Überzeugungen nicht mehr in gleichem Umfang vorausgesetzt werden konnte.»<sup>8</sup>

Die vorliegende Studie untersucht die Konstruktion dieser neu entstandenen Stadtidentitäten anhand der Fallbeispiele Winterthur, Luzern und Bern.

---

6 Zum Forschungsstand vgl. Kapitel I.3.2.

7 Ausführlich Walter: *La Suisse urbaine*, 1994.

8 Schott: *Die Vernetzung der Stadt*, 1999, S. 58.

## 2 Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert – ein Überblick

Während Tausenden von Jahren, so Paul Bairoch in seinem monumentalen Werk «Cities and Economic development», war städtisches Leben die Ausnahme. Das änderte sich erst mit dem ökonomischen Wachstum im Zeitalter der Industrialisierung.<sup>9</sup> Das Ausmass der Urbanisierung im 19. Jahrhundert lässt sich anhand von Zahlen eindrücklich illustrieren. Bairoch geht davon aus, dass um 1800 in der sogenannten «entwickelten Welt»<sup>10</sup> etwa 21 Millionen Menschen in Städten mit mehr als 5000 Einwohnern wohnten. Um 1914 seien es bereits etwa 212 Millionen gewesen, also zehnmal mehr. Die Gesamtbevölkerung sei im gleichen Zeitraum deutlich weniger stark gewachsen, lediglich um den Faktor drei. So sei der Urbanisierungsgrad von 10 Prozent um 1800 auf 35 Prozent um 1914 gestiegen.<sup>11</sup> Für Europa (ohne Russland) nennt Bairoch noch höhere Urbanisierungsgrade: 12 Prozent im Jahr 1800 und 41 Prozent im Jahr 1910.<sup>12</sup> Auch die Grösse der Städte wuchs. Andrew Lees und Lynn Hollen Lees, die mit «Cities and the Making of Modern Europe, 1750–1914» ein weiteres Standardwerk zur Thematik verfassten, erwähnen, dass um 1850 in Europa zehn Städte mehr als 250000 Einwohner hatten. 1910 waren es bereits 48.<sup>13</sup> Es gab einen Anstieg auf allen Ebenen: Die Zahl der Menschen, die in Städten lebten, wuchs. Die Flächenausdehnung der Städte ebenso und die Einwohnerzahlen in den einzelnen Städten auch. Es entstanden neue Städte, und die bisherigen vergrösserten und wandelten sich.

Die Folgen der Urbanisierung waren ebenso vielseitig wie ambivalent; sie wurden anhand des Beispiels Paris bereits angetönt. Verschmutzung und schlechte hygienische Verhältnisse standen der Konstruktion moderner, leistungsfähiger Kanalisationen gegenüber. Problematischen Verkehrsverhältnissen begegnete man mit dem Bau neuer, moderner Strassen, die aber – wie Walter Benjamin schilderte – auch als entfremdend wahrgenommen wurden. Soziale Schwierigkeiten und desolate Wohnverhältnisse sind weitere Stichworte, allerdings auch Freiheit und Fortschritt: Neben Stadtkritik gab es auch Stadtbegeisterung. Städte wurden als Orte des Fortschrittes gefeiert, als Orte von eindrücklichen Passagen und Prachtstrassen wie in Paris.<sup>14</sup> So schwärmt der Schriftsteller Leo Colze 1908 von den modernen Warenhäusern und ihren Auswirkungen auf die Stadtentwicklung Berlins:

9 Bairoch: De Jericho à Mexico, 1985, S. 213.

10 Ohne Japan. Vgl. ebd., S. 289.

11 Ebd.

12 Ebd., S. 291.

13 Lees; Lees: Cities and the making of modern Europe, 2007, S. 131.

14 Zu Stadtkritik und Stadtbegeisterung siehe Bergmann: Agrarromantik und Grossstadtfeindschaft, 1970. Zimmermann: Die Stadt als Moloch? Das Land als Kraftquell?, 1999. Krämer: Entartung und Urbanität. Grossstadtkritik im 19. und 20. Jahrhundert, 2012.



«Wenn heute in den großen Verkehrsadern der Reichshauptstadt Geschäftspalast an Geschäftspalast sich reiht, wenn lichtdurchflutete Schaufenster mit den hervorragenden Erzeugnissen sämtlicher Industrien der Kulturvölker nicht nur zum Kauf anreizen, sondern auch rein zu unserem ästhetischen Sinn sprechen [...] so ist es einzig und allein das Verdienst des modernen Warenhausorganismus.»<sup>15</sup>

Und weiter:

«Hier weht Weltstadtluft. Zahlreiche Amerikaner, Engländer, Franzosen, Italiener, ja selbst Asiaten haben sich niedergelassen und bevölkern die eleganten, teilweise ganz englisch oder amerikanisch eingerichteten Boardinghouses und Pensionen. Theater werden gebaut. Alle Plätze bekommen Merkmale, die Ecksteine des Aufblühens ihrer Umgebung sind.»<sup>16</sup>

Grundlage der Urbanisierung war, wie eingangs erwähnt, die Industrialisierung. Dabei ist allerdings zu beachten, dass die Industrialisierung auf dem Land begonnen hat.<sup>17</sup> Im 18. Jahrhundert änderte sich in Kontinentaleuropa in Bezug auf die Städte nur wenig. Im 19. Jahrhundert trug die Industrialisierung entscheidend zum Stadtwachstum bei. Umgekehrt gilt die Urbanisierung auch als Voraussetzung der Industrialisierung. Die komplexen Wechselwirkungen zwischen diesen beiden Phänomenen sind an dieser Stelle nicht im Einzelnen zu erläutern. Für die vorliegende Studie ist es wichtig festzuhalten, dass nicht nur «klassische» Industrie, also Fabriken, zum Stadtwachstum beitrugen, sondern auch neue «Industrien» wie die «Tourismusindustrie» einen Anteil daran hatten. Deren Entstehen war allerdings wiederum ebenfalls von der industriellen Entwicklung abhängig, unter anderem wegen der Eisenbahnen, die eine zentrale Voraussetzung für das Entstehen des modernen Tourismus bildeten.<sup>18</sup>

Die Urbanisierung kulminierte in Kontinentaleuropa Ende des 19. Jahrhunderts. Die genaue Datierung dieser Urbanisierungsprozesse fällt in der Forschung unterschiedlich aus. Friedrich Lenger und Peter Clark haben beide neuere Überblicksdarstellungen zur Stadtentwicklung in Europa im 19. und 20. Jahrhundert verfasst. Lenger geht von einer ersten Phase von 1850 bis zum Ersten Weltkrieg aus,<sup>19</sup> wohingegen Peter Clark von einer ersten Phase bis 1870 spricht und einer zweiten bis zum Ersten Weltkrieg. In der ersten Phase bis 1870, so Clark, gab es zwar ein beschleunigtes, aber dennoch ein limitiertes Stadtwachstum, dem ab

<sup>15</sup> Zitiert in: Schutte, Sprengel (Hg.): Die Berliner Moderne, 1987, S. 106.

<sup>16</sup> Ebd., S. 110.

<sup>17</sup> Hohenberg, Lees: The Making of Urban Europe, 1985, S. 179.

<sup>18</sup> Zu den ökonomischen Ursachen der Urbanisierung siehe Lenger: Metropolen der Moderne, 2013, S. 63 ff.

<sup>19</sup> Ebd., S. 25 ff.

1870 eine Phase von genereller Expansion folgte.<sup>20</sup> Trotz dieser unterschiedlichen Periodisierung ist es unbestritten, dass europäische Städte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts massiv wuchsen, wobei dieses Wachstum in grossen Teilen Kontinentaleuropas gegen Jahrhundertende seinen Höhepunkt erreichte.

In der Schweiz verlief die Urbanisierung in den Grundzügen parallel zu jener im Rest Europas: Die Hochphase war Ende des 19. Jahrhunderts. Während der frühen Neuzeit hatte die jährliche Wachstumsrate der Bevölkerungszahl der Städte in der Schweiz noch etwa zwei Promille betragen. In den Jahren zwischen 1888 und 1900 ist hingegen von nicht weniger als dreissig Promille auszugehen.<sup>21</sup> François Walter, dessen Werk «La Suisse urbaine» von 1994 noch immer das bedeutendste Werk zur Stadtgeschichte in der Schweiz ist, betont, dass die damalige demografische Entwicklung Rhythmen hatte, die bis heute unerreicht seien. Die Bevölkerung der Schweiz wuchs zwischen 1888 und 1910 um ein Drittel, diejenige der Schweizer Städte um 73,5 Prozent!<sup>22</sup> Auf dieser Zeitspanne liegt der Schwerpunkt der vorliegenden Studie.

Obwohl sich die Entwicklung in der Schweiz nicht grundlegend von der gesamteuropäischen unterscheidet, weist sie (wie die anderen Länder auch) einige beachtenswerte Eigenheiten auf: Die erwähnten Studien von Clark und Lenger betonen, dass der Prozess der Urbanisierung in den verschiedenen Teilen Europas unterschiedlich verlief und es nötig sei, die einzelnen Fälle genau anzuschauen. Clark differenziert vorsichtig zwischen europäischen Regionen und entsprechend unterschiedlichen Entwicklungen. Die Schweiz berücksichtigt er jedoch kaum.<sup>23</sup> Lenger arbeitet ebenfalls grundlegende Unterschiede bezüglich der urbanistischen Entwicklung heraus und zieht dabei die Schweiz als eines der Beispiele heran: Er erläutert, dass Staaten wie die Niederlande schon lange relativ städtisch gewesen seien, während in Ländern wie Deutschland oder eben der Schweiz ausgehend von einem verhältnismässig tiefen Niveau eine rasche Verstädterung stattgefunden habe.<sup>24</sup> Ein von Paul Bairoch erstellter Überblick über die Urbanisierungsgrade in Europa zwischen 1800 und 1910 gibt hier detailliertere Informationen. Um 1800 lebten demzufolge in den Niederlanden bereits 37 Prozent der Bevölkerung in Städten, während in Deutschland lediglich 9 und in der Schweiz 7 Prozent in städtischen Gebieten lebten. Bis 1910 stieg die Zahl in den Niederlanden auf 53 Prozent, in Deutschland auf 49 Prozent und in der Schweiz auf 33 Prozent.<sup>25</sup>

Diese Angaben zu Urbanisierungsgraden sind in Bezug auf die Schweiz trügerisch, da sie sich auf Städte mit 5000 und mehr Einwohnern beziehen. In

<sup>20</sup> Clark: *European Cities and Towns*, 2009, S. 225.

<sup>21</sup> Fasol, Mathieu: *Die Expansion der Städte*, 2016, S. 151.

<sup>22</sup> Walter: *La Suisse urbaine*, 1994, S. 48.

<sup>23</sup> Clark: *European Cities and Towns*, 2009.

<sup>24</sup> Lenger: *Metropolen der Moderne*, 2013, S. 52. Zur Entwicklung der Städte in der Schweiz vgl. jüngst Fasol, Mathieu: *Die Expansion der Städte*, 2016.

<sup>25</sup> Bairoch: *De Jericho à Mexico*, 1985, S. 221.

der Schweiz hatten um 1800 lediglich Basel, Bern, Fribourg, Genf, Lausanne, St. Gallen, Schaffhausen und Zürich mehr als 5000 Einwohner.<sup>26</sup> Daneben gab es eine Vielzahl von kleinen Städten, die in der Statistik der Urbanisierungsgrade nicht auftauchen, die allerdings für die damalige Schweiz bedeutend waren. Dies ist das grundsätzliche Problem jeder quantitativen Definition von Stadt: Ab wie vielen Einwohnern zählt man eine Ortschaft als Stadt? Die Frage ist immer wieder unterschiedlich beantwortet worden. Stefano Franscini, der Wegbereiter der Statistik in der Schweiz, verwendete 1851 die Grenze von lediglich 1000 Einwohnern. Mit dieser Definition kam er auf 92 Städte. Das andere Ende des Spektrums ist die seit 1882 in der Schweiz gültige Definition, dass ein Ort mit mehr als 10000 Einwohnern eine Stadt sei. Allerdings gab es immer wieder Gemeinden mit mehr als 10000 Einwohnern, die sich nicht «Stadt» nannten, und umgekehrt gab es Städte, die sich aus historischen Gründen so nannten, die aber weniger als 10000 Einwohner hatten.<sup>27</sup>

Die Diskussion um Stadtdefinitionen ist für das Beispiel Schweiz aufschlussreich, denn sie verweist auf ein zentrales Charakteristikum der Stadtlandschaft in der Schweiz: Im europäischen Vergleich gab es zwar relativ viele, aber auch eher kleine Städte. Mit Berlin, London, Paris, Rom oder Wien kann keine Schweizer Stadt verglichen werden. Auch aus diesem Grund findet die Schweiz in der international ausgerichteten Stadtgeschichtsforschung nur am Rande Beachtung. Lenger verweist zwar immer wieder auf die Schweiz, doch bereits der Titel seines Buches deutet darauf hin, dass es nicht die Schweizer Städte sind, die als entscheidend für die Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert gesehen werden: Das Werk heisst «Metropolen der Moderne». Metropolen gab und gibt es in der Schweiz keine. Stattdessen bestand ein Netz von relativ nahe beieinanderliegenden Kleinstädten, vor allem im Mittelland.

### 3 Methode und Forschungsstand

#### 3.1 Auswahl der Fallbeispiele: Stadttypen

Eines der auffälligsten Phänomene der modernen Stadtentwicklung ist gemäss Peter Clark «the rise of more specialist urban centres, primarily manufacturing towns, great port towns, military and leisure towns.»<sup>28</sup> Diese spezialisierten Städte entstanden zumeist nicht komplett neu. Im Zuge der Urbanisierung des 19. Jahrhunderts bildete sich ein Sektor heraus, der ihre Wirtschaft dominierte.

<sup>26</sup> Tabelle in Fasol, Mathieu: Die Expansion der Städte, 2016, S. 145 f.

<sup>27</sup> Ebd., S. 143 f. Siehe auch Schott: Stadt in der Geschichtswissenschaft, 2013, S. 131. Walter: La Suisse urbaine, 1994, S. 37. Pinol, Burgel (Hg.): Histoire de l'Europe urbaine, 2003, Bd. 2, S. 25.

<sup>28</sup> Clark: European Cities and Towns, 2009, S. 245.

Das bekannteste Beispiel sind Industriestädte, wo oftmals mehr als 50 Prozent der Bevölkerung von der Industrie lebten.<sup>29</sup>

Auch in der Schweiz haben sich Städte in je spezifischer Weise entwickelt und eigene Charakteristika ausgebildet. Hafenstädte und Militärstädte, die Clark erwähnt, gab es nicht, doch neue Stadttypen entstanden auch hier. Zu unterscheiden sind gemäss Bruno Fritzsche die folgenden Stadttypen: Erstens Industriestädte, wobei zu differenzieren ist zwischen «alter» (zum Beispiel La Chaux-de-Fonds, Herisau) und «neuer» Industrie (zum Beispiel Baden, Arbon), zweitens Tourismuszentren als neu entstandener Stadttypus. Und drittens Verwaltungs- und Dienstleistungsstädte, wozu insbesondere die grossen Städte gehören, die mit Ausnahme von Basel verhältnismässig wenig Fabrikindustrie hatten.<sup>30</sup>

Diese im 19. Jahrhundert entstandene Diversität, die die Stadtstruktur der Schweiz bis heute prägt, ist ein konzeptioneller Kern des Projektes. Es werden drei Städte untersucht, die repräsentativ sind für die Trias von Industrie, Tourismus und Verwaltung/Dienstleistung: Winterthur, Luzern und Bern.

Winterthur gilt als Paradebeispiel einer eidgenössischen Industriestadt. Die Industrie veränderte hier das Ortsbild wie kaum anderswo. Entlang der wichtigsten Zufahrtsachse erstreckte sich eine weitläufige Industriezone bis ins Zentrum, mit grossen Fabrikkomplexen und Arbeiterquartieren. Das neue Industriequartier nahm flächenmässig gleich viel Platz ein wie die Altstadt. Bedeutend war insbesondere die Maschinenindustrie mit Sulzer, Rieter und der SLM, der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik. Sie machte aus Winterthur einen international bekannten und bedeutenden Wirtschaftsstandort. Clark unterscheidet zwischen verschiedenen Arten von Industriestädten: erstens die ganz neuen Industriestädte, die aus Dörfern entstanden sind. Zweitens solche, die sich aus kleinen und mittleren Städten herausgebildet haben. Und drittens diejenigen, die unter einem dominierenden Arbeitgeber wuchsen, der Dienstleistungen und Unterkünfte für die Arbeiter bot, was deren Situation verbesserte, zugleich aber ein Instrument der Kontrolle war, da ein Arbeiter bei Nicht-Wohlverhalten nicht nur seinen Erwerb, sondern auch gleich seine Unterkunft verlor.<sup>31</sup> Winterthur gehört grundsätzlich in die zweite Kategorie, weist aber auch Eigenheiten der dritten Kategorie auf: Drei grosse Firmen prägten die Entwicklung Winterthurs zur Industriestadt.

Luzern wird in seiner Bedeutung für den Schweizer Tourismus analysiert. Seit den 1830er-Jahren wurden hier zusätzlich zu den bisher vorhandenen einfachen Herbergen neue Hotels gebaut, so zum Beispiel 1844 das erste Grandhotel am See, der Schweizerhof. Die Zahl der Fremdenbetten stieg von 250 im Jahr 1850 auf 3500 im Jahr 1890. Die Stadtgestalt wandelte sich während dieser Zeit grundlegend, und dieser Wandel wurde vom Tourismus mit verursacht. Am See wurde die alte Hofbrücke abgebrochen und ein Quai mit mondänen

<sup>29</sup> Ebd., S. 245 f.

<sup>30</sup> Fritzsche: *Moderne Stadtgeschichte*, 1991, S. 31.

<sup>31</sup> Clark: *European Cities and Towns*, 2009, S. 246 f.

Hotelanlagen gebaut, wodurch ein attraktives Seeufer entstand. Im Hofquartier bildete sich ein eigentliches Touristenquartier, unter anderem mit dem Löwendenkmal (eingeweiht 1821), dem Gletschergarten (eröffnet 1873) und dem Bourbaki-Panorama (1889). Die Entwicklung Luzerns stand im Zusammenhang mit der Entstehung des modernen Tourismus, der sich ausserhalb Englands in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelte, wesentlich beeinflusst durch die Eisenbahn, für die sich Luzerns Behörden stark eingesetzt hatten. Clark hat eine Reihe von Charakteristika von «Leisure towns» herausgearbeitet, die auch auf Luzern zutreffen: Der für die Städte essenzielle Tourismus war saisonabhängig, nur wenige Monate im Jahr herrschte Hochsaison. Die Mobilität von Gästen und Arbeitern war hoch. Die Entwicklung begann mit Oberschichtstourismus und weitete sich dann auf andere Formen des Tourismus aus. Dienstleistungen für Besucher, vor allem kleine Geschäfte, waren gut ausgebildet. Und es entstand eine spezifische Freizeitarchitektur wie Quais, Promenaden und Nachtclubs.<sup>32</sup>

Bern schliesslich steht für den Typus einer grossen Verwaltungs- und Dienstleistungsstadt, zu dem etwa auch Basel, Zürich oder Genf gehören und den Clark nicht erwähnt. Der Grund, dass die vorliegende Studie Bern in den Mittelpunkt rückt, liegt darin, dass Bern 1848 Bundesstadt wurde, was zur Ansiedlung der Bundesverwaltung und staatsnaher Betriebe und Dienstleistungen führte. Die Stadt wurde zum Verwaltungszentrum des werdenden Bundesstaates. Allerdings gilt es zu beachten, dass das Label der «Bundesstadt» nicht zu einer insgesamt dominanten Stellung Berns in der Schweiz führte – zu sehr waren die Kantone und die Bundesversammlung auf den Föderalismus bedacht. Sie wollten eine starke Hauptstadt vermeiden. Die städtebauliche Entwicklung Berns wurde durch die Repräsentationsbauten des Bundes geprägt, wenn auch, wie zu zeigen sein wird, auf andere Weise als die Industrie Winterthur prägte und der Tourismus Luzern.<sup>33</sup>

Die drei Städte als paradigmatische Industrie-, Tourismus- respektive Verwaltungs-/Dienstleistungsstädte zu untersuchen, bedeutet keinen ausschliesslichen Fokus auf das jeweils dominante Charakteristikum. Wie schon Clark betonte, ist keine Stadt komplett spezialisiert.<sup>34</sup> In Winterthur gab es nicht nur Industrie, in Luzern nicht nur Tourismus. In Bern gab es sowohl Tourismus als auch Industrie sowie weitere Branchen, und die wirtschaftliche Bedeutung des Status als Bundesstadt war lange Zeit eher klein – im Gegensatz zum Einfluss auf die Stadtentwicklung. In Bezug auf die Frage nach der Konstruktion von Stadtidentitäten sind aber die jeweils herausstechenden Merkmale spannend.

---

32 Clark erwähnt zudem ein entspannteres Sozialverhalten. Ebd., S. 250.

33 Die detaillierten Belege zu den hier getätigten Aussagen werden in den entsprechenden Kapiteln geliefert. Das Gleiche gilt auch für den Forschungsstand zu den jeweiligen Städten.

34 Clark: *European Cities and Towns*, 2009, S. 245.

### 3.2 Forschungsumfeld I: Schweizer Stadtgeschichtsforschung

Die meisten historischen Abhandlungen zu Schweizer Städten sind nicht vergleichend: Es sind Geschichten einzelner Städte. Sie sind chronologisch und/oder thematisch aufgebaut und zielen auf eine umfassende Darstellung unterschiedlicher Bereiche der Geschichte einer Stadt. Zu Winterthur und Bern wurden kürzlich neue, teure, gross aufgemachte und professionell erarbeitete Stadtgeschichten publiziert. 2014 erschien das zweibändige, von der Stadt Winterthur herausgegebene Werk «Winterthurer Stadtgeschichte». Der erste Band umfasst die Zeit bis 1850 in chronologischer Gliederung. Der zweite Band ist thematisch unterteilt und umfasst die Zeit ab 1850.<sup>35</sup> Zu Bern liegen zu verschiedenen Zeiträumen Stadtgeschichten vor. Für den hier interessierenden Zeitraum ist «Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur» von 2003 am wichtigsten. Auch dieses Werk ist thematisch gegliedert, wobei die einzelnen Themenbereiche zumeist wiederum chronologisch abgehandelt werden.<sup>36</sup> Für Luzern hingegen fehlt im Moment ein solches umfassendes Überblickswerk; dafür liegen mehrere Monografien zu unterschiedlichen Aspekten der Stadtgeschichte vor.<sup>37</sup>

Stadtgeschichten und Ortsgeschichten boomen seit den 1980er-Jahren.<sup>38</sup> Sie lösen häufig veraltete, wenig bebilderte Werke ab.<sup>39</sup> Charakteristisch für sie ist, dass sie den Spagat wagen zwischen akademischer Genauigkeit und der Ausrichtung an einem breiten Publikum, wobei sich Letztere insbesondere in einer aufwändigen Bebilderung äussert. Häufig dienen die Publikationen nicht nur der historischen Aufarbeitung, sondern auch der Selbstdarstellung der Stadt. Man möchte stolz auf die eigene Geschichte sein. Dunklere Seiten der Stadtgeschichte werden dabei nicht ausgelassen; der Stolz richtet sich dann darauf, die Schattenseiten aufgearbeitet zu haben.

Finanziert werden solche Stadtgeschichten häufig von den jeweiligen Städten. Auch dieser Umstand erklärt, weshalb kaum vergleichende Darstellungen publiziert werden: Das Interesse fokussiert sich auf die eigene Stadt. Ausnahmen gibt es lediglich punktuell. So ist der neuen Berner Stadtgeschichte ein interessantes Kapitel beigefügt, in dem Bern mit Zürich verglichen wird.<sup>40</sup> Ziel dieses Vergleiches ist indes nicht, allgemeine Aussagen zu Städten in der Schweiz zu machen, sondern Berns Geschichte in Abgrenzung von Zürich besser zu verste-

35 Eugster (Hg.): Winterthurer Stadtgeschichte, 2014.

36 Bähler, Barth, Bühler u. a. (Hg.): Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert, 2003.

37 Für die hier untersuchte Fragestellung am bedeutendsten Huber: Luzern wird Fremdenstadt, 1986. Kürzlich wurde eine «Kleine Geschichte der Stadt Luzern» veröffentlicht, die sich an ein breites Publikum wendet. Schumacher: Kleine Geschichte der Stadt Luzern, 2015.

38 Vgl. Lüthi: Ortsgeschichtsschreibung im Kanton Bern, 2005, S. 1.

39 Zum Beispiel im Falle Winterthurs Ganz: Winterthur, 1960, und Ganz: Geschichte der Stadt Winterthur, 1979.

40 Barth, Lüthi: Regierungssitz, aber nicht Hauptstadt, 2003.

hen. Die vorliegende Studie setzt im Gegensatz dazu ausdrücklich einen vergleichenden Fokus.

François Walter verweist in der Einleitung seines bereits erwähnten Werkes «La Suisse urbaine» auf ein Paradox in der Schweizer Stadtgeschichtsforschung: Einerseits gebe es eine Schwemme an lokalgeschichtlichen, andererseits einen Mangel an vergleichend ausgerichteten und theoretisch fundierten Studien.<sup>41</sup> Fritzsche und Walter haben versucht, diesem Mangel abzuhelfen. Ihre Forschung zielte nicht nur auf die Geschichte einer einzelnen Stadt, sondern auf die Fruchtbarmachung von «Stadt» als Analysekatgorie. Dabei verfolgten sie ein Programm: Walter hält in «La Suisse urbaine» fest, das Buch entstehe in einem Moment, in dem die Mehrheit der Schweizer Bevölkerung überzeugt sei, dass Städte – bedauernswerte – Ausnahmen seien.<sup>42</sup> Er wollte, ebenso wie Fritzsche, dem Bild der Schweiz als Alpenland etwas entgegensetzen: die Geschichte der städtischen Schweiz. Der Ansatz sei primär ein wirtschafts- und sozialhistorischer, schreibt Fritzsche:

«Fest steht immerhin, dass sich moderne Stadtgeschichte nur unter einem wirtschafts- und sozialhistorischen Ansatz schreiben lässt, denn es ist die Wirtschafts- und Sozialstruktur, welche die moderne Stadt primär vom flachen Land unterscheidet. Man zögert aber, eine noch so interessante sozialhistorische Abhandlung dazu zu zählen, nur weil sie sich – zufälligerweise – in der Stadt ereignet.»<sup>43</sup>

Ziel war es, sowohl städtische Strukturen als auch Funktion und Bedeutung von Städten für die Entwicklung der Schweiz insgesamt zu analysieren.

Aus den Bemühungen von Walter und Fritzsche resultierten Ende der 1980er-Jahre und in den 1990er-Jahren mehrere Publikationen.<sup>44</sup> Es ist allerdings bezeichnend, dass ihr Vorhaben in den folgenden zwei Jahrzehnten nicht mehr systematisch weiterverfolgt wurde: Es scheint, dass Städte noch immer ein Thema sind, das für die Schweiz als wenig zentral erachtet wird. An Schweizer Universitäten ist Stadtgeschichte kein Schwerpunkt mehr. Insofern wird mit der vorliegenden Studie das Unternehmen von Fritzsche und Walter wieder aufgegriffen: eine Schweizer Stadtgeschichte zu schreiben, die mehr ist als nur eine «urban

41 Walter: *La Suisse urbaine*, 1994, S. 12. Zur Schweizer Stadtgeschichte gibt es mehrere Bibliografien. Sie umfassen sowohl lokale Studien als auch solche, die sich übergreifend mit Städten beschäftigen. Guyer: *Bibliographie der Städtegeschichte der Schweiz*, 1960. Körner: *Bibliographie der Stadtgeschichte der Schweiz*, 1988. Schläppi, Körner: *Bibliographie der Stadtgeschichte der Schweiz von 1986 bis 1997*, 2002.

42 Walter: *La Suisse urbaine*, 1994, S. 5.

43 Fritzsche: *Moderne Stadtgeschichte*, 1991, S. 29.

44 Fritzsche: *Moderne Stadtgeschichte*, 1991. Fritzsche: *Stadt und Land im 19. und 20. Jahrhundert*, 1998. Walter (Hg.): *Vivre et imaginer la ville*, 1989. Walter: *La Suisse urbaine*, 1994. Walter (Hg.): *La Suisse comme ville*, 1999.

biography».<sup>45</sup> Allerdings unterscheidet sich meine Studie auch von den Vorhaben aus den 1990ern. Zu Recht hat Dieter Schott festgehalten: «Wie für die Geschichtswissenschaft insgesamt gilt auch für die Stadtgeschichte, dass die Fragen der Historiker von der jeweiligen Gegenwart motiviert sind.»<sup>46</sup> Beeinflusst von den jüngsten historiografischen Entwicklungen weicht die Studie in zweifacher Hinsicht von Fritzsche und Walter ab: Erstens verfolge ich nicht einen strukturorientierten Ansatz, der eine grosse Zahl verschiedene Städte mit einbezieht, sondern vergleiche drei Fallbeispiele. Und zweitens stelle ich explizit kulturhistorische Fragen, während bei Fritzsche und Walter zwar solche Fragen durchaus vorkommen, aber der Fokus doch ein sozial- und wirtschaftsgeschichtlicher ist. Diese beiden Unterschiede werden in den folgenden Kapiteln dargelegt.

### 3.3 Vorgehen: Vergleichende Betrachtungsweise

Eine vergleichende Herangehensweise in der Stadtgeschichtsforschung kann auf unterschiedliche Weise erfolgen. So hat Jochen Guckes mit seiner Dissertation «Konstruktionen bürgerlicher Identität. Städtische Selbstbilder in Freiburg, Dresden und Dortmund» drei Städte in Bezug auf eine verbindende Fragestellung analysiert. Die Auswahl der drei Städte erfolgte aufgrund ihrer grossen Unterschiedlichkeit. Ziel war es, die Eigenheiten der drei Städte möglichst detailliert herauszuarbeiten, zugleich aber auch Gemeinsamkeiten festzustellen.<sup>47</sup> Der Hauptteil der Arbeit besteht aus neun Kapiteln, wobei jede Stadt in drei analog konzipierten Kapiteln untersucht wird. Diese tragen die Titel «Stadtporträt», «Selbstbildkern» sowie «Lokale Deutungselite und städtische Selbstbilder im Wandel».<sup>48</sup> Auch die Unterkapitel stimmen weitgehend überein, zum Beispiel im Kapitel «Selbstbildkern» heissen sie «Elemente», «Leerstellen», «Bürgerliche Prägungen» und «Habitus der Stadt».<sup>49</sup>

Ein anderes Vorgehen findet sich in Peter Halls «Cities in Civilization» von 1998. Er analysiert einzelne grosse Städte, die jeweils exemplarisch für einen Themenbereich stehen und zugleich als typisch für eine bestimmte Phase urbanistischer Entwicklung gesehen werden. Für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts betrachtet er unter anderem Wien unter der Losung «The City as Cultural Crucible», Paris als «Capital of Light» und Berlin als «The Pioneer Technopolis».<sup>50</sup> Einen ähnlichen Ansatz verfolgt Dieter Schott in «Europäische Urbanisierung (1000–2000). Eine umwelthistorische Einführung»: Zur Entstehung der Industriestadt analysiert er Manchester. Das Kapitel zur Hygieneentwicklung ist nicht

45 Fritzsche: *Moderne Stadtgeschichte*, 1991, S. 29.

46 Schott: *Stadt in der Geschichtswissenschaft*, 2013, S. 120.

47 Guckes: *Konstruktionen bürgerlicher Identität*, 2011, S. 4.

48 Zudem bei Dresden ein Kapitel «Der grosse Bruch».

49 Guckes: *Konstruktionen bürgerlicher Identität*, 2011.

50 Hall: *Cities in civilization*, 2001.



explizit an einer Stadt ausgerichtet, fokussiert sich aber stark auf Hamburg. Darauf folgt ein eigenes Kapitel zu Paris.<sup>51</sup>

Ich kombiniere diese beiden Vorgehensweisen. Auf den ersten Blick könnte es scheinen, dass meine Herangehensweise näher bei derjenigen von Guckes liegt: Auch hier werden drei Fallbeispiele einander gegenübergestellt. Das Ziel ist es aber gerade nicht, bei den einzelnen Städten exakt dieselben Aspekte zu analysieren. Stattdessen werde ich die drei Städte auch als exemplarisch für die jeweiligen Stadttypen – Industriestadt, Tourismusstadt, Verwaltungs-/Dienstleistungsstadt – zu lesen versuchen. Die Eigenheiten der jeweiligen Stadt werden systematisch mit einbezogen, weshalb eine identische Struktur der einzelnen Kapitel wenig zielführend wäre. In diesem Sinne folge ich eher den Vorlagen von Hall und Schott, die anhand einzelner Städte thematische Schwerpunkte setzen. Ihre chronologische Vorgehensweise übernehme ich indes nicht. Hall und Schott machen nicht einen Vergleich im engeren Sinne; ihre Herangehensweise, anhand einzelner Städte allgemeine Entwicklungen aufzuzeigen, halte ich aber für fruchtbar.

«Der konstruktivistische Charakter jeder Geschichtswissenschaft macht sich beim Vergleich nur früher und stärker bemerkbar als anderswo», schreibt Thomas Welskopp 2010 in einem Überblicksaufsatz zur Methode des historischen Vergleichs.<sup>52</sup> Es sei zentral, die Anordnung eines Vergleiches klar darzulegen – allerdings gelte dies ebenso für Einzelstudien, für die der konstruktivistische Charakter zwar weniger offensichtlich, aber genauso vorhanden sei. Welskopp hält auch fest, dass Vergleichskonstellationen durch nichts begrenzt seien. «Die Auswahl hängt nur von der Fragestellung und der theoretischen Ausgangslage ab.»<sup>53</sup>

Für die hier vorgenommene Art des Vergleiches scheinen mir die folgenden beiden Punkte entscheidend. Erstens: Man kann nicht «alles» vergleichen. In der Formulierung Jürgen Kockas: «Vergleiche [sind] immer nur unter auswählenden Gesichtspunkten möglich [...]. Wenn man zwei und erst recht wenn man noch mehr Untersuchungsgegenstände vergleicht, vergleicht man sie nicht als ganze, sondern in dieser oder jener Hinsicht».<sup>54</sup> Konkret bedeutet das: in Hinblick auf eine bestimmte Fragestellung. Der umfassende Anspruch, den Stadtgeschichten einer einzelnen Stadt häufig haben, kann somit bei einem Vergleich nicht das Ziel sein. Eine Auswahl soll und muss getroffen werden – es besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit.

Zweitens: Jürgen Kocka hält fest, dass Vergleiche zu Konflikten «mit dem Postulat der Kontextualisierung oder Kontextbezogenheit [führen können], dem

<sup>51</sup> Schott: Europäische Urbanisierung, 2014.

<sup>52</sup> Welskopp, Thomas: Vergleichende Geschichte, 2010, Abschnitt 13. Welskopp erläutert auch ausführlich den Wandel der Methode des Vergleichs in der Geschichtswissenschaft in den letzten Jahrzehnten. Zur Thematik siehe auch Haupt, Kocka: Historischer Vergleich, 1996. Kocka: Historische Komparatistik in Deutschland, 1996. Kaelble: Die Debatte über Vergleich und Transfer und was jetzt?, 2005. Burke: History and social theory, 2005, S. 21 ff.

<sup>53</sup> Welskopp: Vergleichende Geschichte, 2010, Abschnitt 12.

<sup>54</sup> Kocka: Historische Komparatistik in Deutschland, 1996, S. 1.

sich Historiker besonders verpflichtet fühlen».<sup>55</sup> Die Konsequenz daraus ist, dass Historiker mit relativ wenig Vergleichsfällen arbeiten, «denn je mehr Fälle man vergleicht, desto entschiedener müssen sie aus ihrem Kontext gelöst werden – was Historiker gern vermeiden. Meistens sind Vergleiche von zwei, höchstens drei Fällen vorgelegt worden.»<sup>56</sup> Um quellennah arbeiten zu können, ist es unabdingbar, eine kleine Anzahl von Fallbeispielen zu vergleichen.<sup>57</sup> Auch Welskopp betont dies. Eine Beschränkung der Vergleichsfälle sei nötig, «da sowohl die Sensibilität gegenüber Veränderungen über die Zeit als auch der ungleichzeitige Wandel auf mehreren Ebenen ein weit tieferes Eintauchen in die jeweiligen Kontexte erfordert, als dies Analysen mit grossen Fallzahlen zu leisten vermögen».<sup>58</sup>

Mit Vergleichen werden verschiedene Ziele verfolgt: Es können Unterschiede zwischen den Untersuchungsgegenständen – hier den Städten – gezeigt oder aber Generalisierungen ermöglicht werden.<sup>59</sup> Die vorliegende Studie möchte beides. So werden beispielsweise die Spezifika des Fallbeispiels Winterthurs durch den Vergleich mit Bern und Luzern klarer. Zugleich sollen aber auch Gemeinsamkeiten zwischen den drei Beispielen (oder zwischen zweien) gezeigt werden und auf diese Weise insgesamt Aussagen zu Identitätskonstruktionen von Städten in der Schweiz gemacht werden.

### 3.4 *Forschungsumfeld II: Themenfelder von Stadtgeschichtsforschung*

In der schweizerischen Geschichtsforschung ist die Stadt kein zentrales Forschungsthema. International hingegen erfährt sie viel Beachtung. Überblicksdarstellungen bieten differenzierte und aktuelle Einsichten in die Entwicklung (europäischer) Städte.<sup>60</sup> Es gibt mehrere Institute für Urban History,<sup>61</sup> und die EAUH (European Association for Urban History) führt grosse Konferenzen durch. Die Programme dieser Konferenzen zeigen die Heterogenität des Forschungsfeldes.<sup>62</sup> Um trotz der Vielfalt der Themen und Herangehensweisen einen Überblick zu erhalten, ist Dieter Schotts Kategorisierung von Arten der Stadtgeschichtsforschung nützlich.<sup>63</sup>

Schott unterscheidet acht Fragekomplexe, mit denen sich Stadtgeschichte beschäftige. Erstens die Frage nach den Begrifflichkeiten: Was ist eine Stadt

<sup>55</sup> Ebd.

<sup>56</sup> Ebd., S. 5.

<sup>57</sup> Haupt, Kocka: Historischer Vergleich, 1996, S. 22.

<sup>58</sup> Welskopp: Vergleichende Geschichte, 2010, Abschnitt 16.

<sup>59</sup> Vgl. Haupt, Kocka: Historischer Vergleich, 1996, S. 11 ff.

<sup>60</sup> Vgl. Schott: Stadt in der Geschichtswissenschaft, 2013, S. 127 ff.

<sup>61</sup> Zum Beispiel Leicester (siehe [www.le.ac.uk/departments/urbanhistory](http://www.le.ac.uk/departments/urbanhistory), Stand: 29. 1. 2020), Antwerpen (siehe [www.uantwerpen.be/en/rg/centre-urban-history](http://www.uantwerpen.be/en/rg/centre-urban-history), Stand: 29. 1. 2020) und Stockholm (siehe <http://urbanhistory.historia.su.se/eng>, Stand: 29. 1. 2020).

<sup>62</sup> Auf der Internetseite [www.eauh.eu](http://www.eauh.eu) (Stand: 29. 1. 2020) kann man nach Titeln aller Vorträge der bisher stattgefundenen Konferenzen suchen.

<sup>63</sup> Haupt, Kocka: Historischer Vergleich, 1996, S. 131 ff.

überhaupt? Diese Frage wurde vor allem in Bezug auf die mittelalterliche Stadt diskutiert. Dazu gehört auch die Frage nach Stadttypen im Mittelalter, insbesondere unter Bezugnahme auf Max Webers Typus der «okzidentalen Stadt».<sup>64</sup> Ein zweiter Fragekomplex geht von der Feststellung aus, dass das Bürgertum ein urbanes Phänomen sei, und untersucht die Stadt als Ort der Herausbildung des Bürgertums. Für die Schweiz gehört die – von Schott nicht erwähnte – Dissertation von Philipp Sarasin in diese Kategorie. Sarasins Studie untersucht das Beispiel Basel als «Stadt der Bürger».<sup>65</sup> Drittens nennt Schott den Themenbereich Katastrophen und Kriege, bei dem es um die Bedeutung derselben für die Städte geht. Spannende Beispiele sind hier die von Jay Winter und Jean-Louis Robert herausgegebenen Bände «Capital Cities at War», in denen Paris, Berlin und London während des Ersten Weltkriegs untersucht werden.<sup>66</sup> Vierte Kategorie ist «Demografie – Gesundheit – Krankheit». Dazu gehören Fragen nach Migration, Veränderung von Geburtenraten und Sterberaten, nach Krankheiten sowie der Prävention gegen dieselben. Bekanntes Beispiel zu diesem Themenkomplex ist Richard Evans eindruckliche Studie zur Choleraepidemie in Hamburg.<sup>67</sup> Die fünfte Kategorie fasst Schott unter dem Titel «Umwelt – Ressourcen», sie beschäftigt sich mit der «Umweltgeschichte der Stadt», insbesondere in Bezug auf Verschmutzung, mit Tieren in der Stadt oder auch mit Wasser. Sechste Kategorie ist «Repräsentationen von Stadt», auf die ich gleich ausführlicher zu sprechen kommen werde. Siebtens ist die «Stadt als Verwaltung» zu nennen, wozu auch die Frage nach den Handlungsspielräumen städtischer Akteure in totalitären Systemen gehört, und achtens «Stadtmaschine – vernetzte Stadt», worunter Schott kommunikative Vernetzung und technologische Systeme fasst, aber auch Vernetzung zwischen Städten.

Die genannten Kategorien sind keineswegs trennscharf voneinander abzugrenzen, helfen aber, die Flut der unter dem Label «Stadt» erschienenen Publikationen einzuordnen und die vorliegende Studie zu positionieren: Sie gehört gemäss Schotts Kategorisierung zum Themenbereich «Repräsentationen von Stadt». Was beinhaltet dieser Ansatz genau?

### 3.5 *Forschungsumfeld III: Stadtidentitäten*

Die Fragestellung dieser Studie ist eine kulturhistorische. Dieter Schott hält zur Kategorie «Repräsentationen von Stadt» fest, dass diese Art von Studien eine Folge der «kulturgeschichtlichen Wende seit den 1990er Jahren» sei. Diese habe dazu geführt, dass sich Stadthistoriker für «Bilder und Vorstellungen über Städte» und «Strategien zur Identifikation und Identitätsbildung» zu interessieren begonnen

64 Weber: Die Stadt, 1921.

65 Sarasin: Stadt der Bürger. Bürgerliche Macht und städtische Gesellschaft, 1997.

66 Winter, Robert: Capital cities at war, 1996.

67 Evans: Tod in Hamburg, 1990.

hätten.<sup>68</sup> Für die Schweiz kann hier wiederum François Walter genannt werden, der in seiner 1994 erschienenen «Suisse urbaine» zwar vor allem sozial- und wirtschaftsgeschichtlich arbeitet, jedoch auch von der kulturgeschichtlichen Wende beeinflusst ist: Er hält fest, dass eine der zentralen Fragen zur Stadtgeschichte die nach Repräsentationen sei. «Ce terme désigne aussi bien les idées et les images produites par les habitants des villes que les désirs et les émotions qu'ils ont ressentis face au bouleversement de leur espace familial. Comment les différents acteurs sociaux voient-ils la ville?»<sup>69</sup> Die Repräsentationen von Stadt haben, so Walter, eine zentrale Rolle bei der Konstruktion von sozialen Identitäten.<sup>70</sup>

Jochen Guckes und Sandra Schürmann haben 2005 eine Ausgabe der Zeitschrift «Informationen zur modernen Stadtgeschichte» mit dem Schwerpunkt «Stadtbilder und Stadtrepräsentationen» herausgegeben. Sie sehen drei grosse Themenfelder, die unter diesen Begriffen gefasst werden können: Erstens «Stadtmarketing und Selbstdarstellung, d. h. die institutionalisierte Herstellung von Stadtbildern zum Zweck der positiven Imagebildung und Steigerung der Attraktivität für auswärtige Besucher.» Die zweite Richtung zielt im Gegensatz dazu nach innen: Der «Versuch, lokale oder nationale «Identitäten» zu konstituieren bzw. zu festigen». Das dritte Themenfeld sind die Auswirkungen von mentalen Bildern auf die gebaute Stadt: Es betrifft die «Verräumlichung von Stadtbildern in Form architektonischer Entwürfe und Baumassnahmen», also die Auswirkungen der imaginierten Stadt auf die gebaute Stadt.<sup>71</sup> Diese drei Themenbereiche sind für die vorliegende Studie alle von Bedeutung.

Das erste Themenfeld, Stadtmarketing und Selbstdarstellung der Städte, wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts systematischer angegangen als in früheren Zeiten: Weil die mentalen Bilder von Stadt aufgrund der raschen Urbanisierung nicht (mehr) selbstverständlich waren, bemühten sich viele Stadtverwaltungen, bestimmte Images ihrer Städte zu kreieren. Die Städte standen in Konkurrenz zueinander und wollten sich möglichst gut verkaufen. Von Bedeutung war dabei auch, dass immer mehr gereist wurde, sodass mehr Leute andere Städte kennenlernten. Als Vorbild spielte Paris «eine herausragende, die Vorstellungen von «Stadt» tief und nachhaltig prägende Rolle». Paris war ein Leitbild für die Gestaltung anderer Städte, die ebenfalls modern sein wollten.<sup>72</sup>

Dass die Städte sich genötigt sahen, Images zu kreieren, bedeutet für heutige Historikerinnen und Historiker, dass es eine Vielzahl von Quellen zur Thematik gibt. Viele der Quellen, die ich untersuchen werde, stammen direkt oder indirekt aus diesem Themenbereich: zum Beispiel Stadtführer oder Postkarten, die von

68 Schott: Stadt in der Geschichtswissenschaft, 2013, S. 138.

69 Walter: La Suisse urbaine, 1994, S. 16. Zum Begriff der Repräsentation siehe Chartier: Die unvollendete Vergangenheit. Geschichte und die Macht der Weltauslegung, 1989. Eine neuere Studie zu Stadtbildern in der Schweiz ist Roeck, Stercken, Walter u. a. (Hg.): Schweizer Städtebilder. Urbane Ikonographien, 2013.

70 Walter: La Suisse urbaine, 1994, S. 16.

71 Guckes, Schürmann: Stadtbilder – städtische Repräsentationen, 2005, S. 6 f.

72 Schott: Die Vernetzung der Stadt, 1999, S. 58.

den Tourismusorganisationen herausgegeben wurden. Auch nicht touristische Städte wie Winterthur wollten eine bestimmte Aussendarstellung kreieren, zum Beispiel im Rahmen von Schützenfesten. Neben gezieltem, gesteuertem Marketing von «offizieller» Seite – Städten, Tourismusorganisationen – kann zu diesem Themenbereich auch das Verhalten privater lokaler Akteure, wie Hotelbesitzer, gezählt werden. Im Fall von Luzern zeigt sich beispielsweise, dass die Hoteliers schnell und entschieden reagierten, als sich in internationalen Zeitungen Gerüchte verbreiteten, die dem Ruf Luzerns zu schaden drohten.

Als zweiten Themenbereich nennen Guckes und Schürmann die nach innen gerichtete Konstruktion von Stadtidentitäten. Im Fokus stehen dabei innerstädtische Diskussionen, die häufig mit politischen Kämpfen – etwa um Bauprojekte – einhergehen. In der Forschungsliteratur wird verschiedentlich versucht, diese ersten beiden Themenbereiche begrifflich systematisch zu trennen. Eine strenge Trennung hat Daniel Kiecol vorgeschlagen: Er verwendet für den ersten Bereich den Begriff «Image», für den zweiten den des «Selbstbildes»: «während es bei der Untersuchung des Selbstbildes [...] darum geht festzustellen, welche Meinungen, Einstellungen und Vorstellungen zur eigenen Stadt bestanden, soll es beim Image der Stadt vor allem um die Aussenwirkung desselben gehen.»<sup>73</sup> Guckes hingegen wählt in seiner Dissertation eine andere, breitere Begriffsverwendung. Er betont, dass städtische Selbstbilder «immer zugleich nach innen und nach aussen gerichtet» seien. Den Begriff «Image» hingegen verwendet er ausschliesslich in Bezug auf das nach aussen gerichtete Werbebild der Stadt.<sup>74</sup>

Ich werde mich im Folgenden der Begriffsverwendung von Guckes anschliessen. Einerseits ist es im Sinne von erhöhter Klarheit hilfreich, den Begriff «Image» ausschliesslich in Bezug auf die Aussendarstellung zu verwenden. Andererseits ist auch die breitere Verwendung des Begriffs «Selbstbild» meines Erachtens zielführend, denn ist es tatsächlich kaum möglich, nach innen und nach aussen gerichtete Selbstbilder strikt zu trennen. Die Darstellung in die eine Richtung beeinflusst auch die andere.

Als dritten grossen Themenbereich nennt Guckes die Auswirkungen von mentalen Stadtbildern auf die gebaute Stadt: Wie eine Stadt (um)gebaut wird, wird durch die mentalen Bilder derselben beeinflusst. Dies zeigt sich häufig bei konkreten Bauprojekten und den damit einhergehenden Konflikten. «Häuser, Strassen und Anlagen werden [...] mit Bedeutungen aufgeladen und provozieren durch Abrisse, Zerstörung oder Neubau stetige Neuinterpretationen. Die jeweiligen Bauvorhaben lassen Rückschlüsse auf die ihnen zugrunde liegenden Stadtbilder zu».<sup>75</sup> Bei Streitigkeiten um den Wandel der gebauten Stadt wird mit mentalen Bildern von Stadt argumentiert.

73 Kiecol: Selbstbild und Image zweier europäischer Metropolen. Paris und Berlin, 2001, S. 19.

74 Guckes: Konstruktionen bürgerlicher Identität, 2011, S. 12. Dort finden sich auch weiterführende Literaturangaben zu den Begriffen.

75 Guckes, Schürmann: Stadtbilder – städtische Repräsentationen, 2005, S. 7.

Es ist zentral, die konkreten Auswirkungen mentaler Bilder zu reflektieren und zu zeigen, wie diese mentalen Bilder die städtebauliche, gesellschaftliche, wirtschaftliche und politische Entwicklung einer Stadt beeinflussten, und umgekehrt, wie diese Rahmenbedingungen die mentalen Bilder prägten. Die Analyse der Wechselwirkungen von gebauter Stadt und imaginiertes Stadt ist ein Kern der vorliegenden Studie.<sup>76</sup>

Stadtidentitäten entstehen im Zusammenspiel von innen und aussen sowie von gebauter und imaginiertes Stadt. Sie sind nichts Naturgegebenes, Jahrhunderte Überdauerndes, sondern sie sind dynamisch und wandelbar: Sie werden konstruiert, ausgehandelt und erstritten, sind vielschichtig und teilweise widersprüchlich.<sup>77</sup> Es gibt nicht «die Stadtidentität». Sollen Stadtidentitäten in ihrer Vielfalt erfasst werden, müssen zwei Bedingungen erfüllt sein: Die Untersuchung muss sich auf konkrete Akteure beziehen und sie muss nahe an den Quellen erfolgen.

Akteure, die Stadtidentitäten konstruieren, bewegen sich innerhalb eines bestimmten sozialen Umfeldes und verfolgen bestimmte Interessen. Ausgangspunkt der Untersuchung der drei Fallbeispiele wird jeweils die Rekonstruktion einer «offiziellen» Imagepolitik der Stadt sein: Wie stellen die jeweiligen städtischen Behörden und/oder Tourismusorganisationen ihre Stadt dar? Mit diesen «offiziellen» Selbstbildern wird aber nur ein Teil der Identitätskonstruktionen erfasst. Es ist notwendig, auch nach Gegenbildern zu fragen, nach Widersprüchen und Widersprechenden. Zu diesem Zweck stellt sich bei jedem der Fallbeispiele auch die Frage, ob und inwiefern die Arbeiterschaft die offiziellen Selbstbilder teilte und wie sie diese Bilder allenfalls beeinflusste. Konflikte um Identitätskonstruktionen sollen in den Blick gerückt werden. Diese können nur dann aufgeschlüsselt werden, wenn man konkrete Fallbeispiele analysiert, auch auf der Mikroebene.

#### 4 Gliederung und Quellen

Neben Einleitungs- und Schlusskapitel besteht die vorliegende Studie aus drei Stadtkapiteln, Winterthur, Luzern, Bern. Dieser Aufbau schafft einen Spannungsbogen und bietet zugleich die Möglichkeit, die einzelnen Stadtkapitel weitgehend losgelöst voneinander zu lesen und zu verstehen. Sie sind nicht identisch aufgebaut, wodurch die Eigenheiten jeder Stadt ausführlich berücksichtigt werden können. Es gibt aber eine Reihe verbindender Elemente zwischen den Kapiteln:

---

<sup>76</sup> Zu Zusammenhängen zwischen gebauter und imaginiertes Stadt vgl. Escherich: *Städtische Selbstbilder und bauliche Repräsentation*, 2010. Larsen: *Picturing Bornholm: Producing and Consuming a Tourist Place through Picturing Practices*, 2006. Donald: *Vorstellungswelten moderner Urbanität*, 2005. Gunn (Hg.): *Identities in space*, 2001. Reulecke, Zimmermann: *Zwölf Bemerkungen zur Stadt- und Urbanisierungsgeschichte*, 2002.

<sup>77</sup> Vgl. Guckes: *Konstruktionen bürgerlicher Identität*, 2011, S. 12.

Das Unterkapitel 1 in jedem Stadtkapitel ist ein Stadtporträt mit den wichtigsten Angaben zur politischen, wirtschaftlichen, demografischen und städtebaulichen Entwicklung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Der Schwerpunkt dieser Stadtporträts liegt jeweils auf dem Charakteristikum, das dazu geführt hat, dass die Stadt Teil meiner Studie ist: bei Winterthur auf der Industrie, bei Luzern auf dem Tourismus, bei Bern auf dessen Funktion als Bundesstadt. Geliefert werden hier die Hintergrundinformationen, die nötig sind, damit die Identitätskonstruktionen analysiert werden können. Diese Unterkapitel gehen von Beschreibungen der Städte in Schweiz-Reiseführern zu unterschiedlichen Zeitpunkten aus, basieren dann aber – als einziger Teil der Studie – vornehmlich auf Sekundärliteratur.

Dann folgen zu jedem Stadtkapitel drei Unterkapitel (Nummer 2–4). Bei allen drei Städten ist dabei die Grundstruktur die gleiche: Die «offizielle» Selbstdarstellung wird mit anderen Sichtweisen konfrontiert. Beim Beispiel Winterthurs werden zunächst eine Festschrift, eine Heimatkunde und der einzige erschienene Stadtführer analysiert. So wird die Selbstdarstellung der Stadt eruiert. Diese Selbstdarstellung wird dann konfrontiert mit der Darstellung der Stadt auf Postkarten: Als massenhaft verbreitetes Medium, das einer ökonomischen Logik folgt, eignet es sich zur Untersuchung der Tragweite dieser «offiziellen» Selbstbilder. In einem dritten Teil untersuche ich die Sichtweise der Arbeiter und ihre Beschreibungen der Stadt anhand von Arbeiterzeitschriften.

Im Falle Luzerns ist der Ausgangspunkt eine grosse Zahl von Stadtführern, die in unterschiedlichen Sprachen vorliegen und anhand derer analysiert wird, wie die Stadt den Touristinnen und Touristen präsentiert wird. Als – scheinbare – Gegenbilder werden im zweiten Teil Konflikte rund um den Tourismus thematisiert, wobei der Fokus auf der Perspektive der im Tourismussektor Beschäftigten liegt. Drittes Thema ist eine konkrete Kontroverse, bei der sich Selbstbilder direkt in städtebaulichen Diskussionen niederschlagen: Gestritten wird über die Frage, ob die Kapellbrücke abgebrochen werden soll.

Beim Fallbeispiel Bern schliesslich wird zunächst die Bedeutung des Status als Bundesstadt für Bern analysiert, unter Bezug auf die offizielle Selbstdarstellung sowie die Bundesarchitektur. Im zweiten Teil werden weitere – der Bedeutung des Status als Bundesstadt teilweise widersprechende – Elemente primär anhand von Selbstdarstellungsschriften untersucht, vor allem anhand von Stadtführern. Im dritten Kapitel stehen Debatten um ein Bauprojekt im Mittelpunkt: den Bau der Kirchenfeldbrücke und die Überbauung des Kirchenfeldes. An dieser Stelle werden Konflikte sowohl zwischen Arbeiterschaft und Bürgertum als auch zwischen der Rolle Berns als Bundesstadt und anderen Selbstbildern diskutiert.

Diese Auflistung zeigt, dass zum Eruierten der «offiziellen» Selbstdarstellung Stadtführer als Ausgangspunkt dienen sowie andere von «offizieller» Seite geförderte Schriften und Darstellungen. Was «offiziell» ist, ist dabei im Einzelfall zu klären. Diese Art von Schriften ziehe ich für alle drei Städte bei, und Verkehrsvereine sind Akteure, die ich bei allen Fallbeispielen untersuche. Allerdings ist zu beachten, dass ein Stadtführer von Luzern und ein Führer von Winterthur

zwar der gleichen Gattung angehören, was aber nicht heisst, dass sie tatsächlich die gleiche Bedeutung für die jeweilige Stadt hatten; insbesondere Zielpublikum und Reichweite solcher Schriften unterscheiden sich in einer Tourismusstadt und in einer Industriestadt.

Diese «offizielle» Selbstdarstellung wird konfrontiert mit unterschiedlichen Arten von Quellen. Zu erwähnen sind insbesondere drei. Erstens interessieren im weitesten Sinne Debatten um Stadtentwicklung und Bauvorhaben, mithin um die gebaute Stadt. Sie zeigen sich häufig in Zeitungsartikeln, können aber auch amtliche Akten unterschiedlicher Provenienz sein. Die Argumente in Diskussionen über Bauvorhaben weisen darauf hin, welche Motive städtischer Selbstdarstellung tatsächlich von Bedeutung waren respektive auf Resonanz stiessen. Zweitens frage ich systematisch nach Gegenbildern vonseiten der Arbeiterschaft. Dazu eignen sich Konflikte, die sich ebenfalls häufig in Zeitungsartikeln ausdrücken. Auch Gerichtsunterlagen können dafür nützlich sein. Drittens schliesslich sind für die Analyse mentaler Bilder auch materielle Bilder von grosser Bedeutung, insbesondere Stadtveduten. Es ist aufschlussreich, Unterschiede zwischen Stadtveduten herauszuarbeiten: Verglichen werden Stadtveduten aus unterschiedlichen Zeiträumen (wie veränderten sie sich im 19. Jahrhundert im Vergleich zur frühen Neuzeit), unterschiedlicher Provenienz (wie unterscheiden sich Stadtveduten je nach Produzent?) und auf unterschiedlichen Medien (wie unterscheiden sich Postkarten von Gemälden?).

Diese Auflistung zeigt eine grosse Vielfalt an Quellen, die je nach Kapitel noch durch weitere ergänzt werden, beispielsweise bei Luzern durch Reiseberichte. Diese Vielfalt macht es notwendig, immer wieder einen Schritt zurückzutreten und konkret nachzufragen: Was bedeutet es für Historikerinnen, Postkarten, Reiseführer oder auch Reiseberichte als Quellen zu verwenden? Welche quellenimmanenten Voraussetzungen müssen bei der Analyse beachtet werden?

Als Abschluss jedes Stadtkapitels folgt ein Vergleich: nach dem Kapitel «Winterthur» ein Vergleich Winterthurs mit anderen Industriestädten, in internationaler Perspektive. Nach «Luzern» ein Vergleich zwischen Luzern und Winterthur, da sie beide von einem bestimmten Wirtschaftszweig geprägt sind. Nach «Bern» folgt der Vergleich zwischen allen drei Städten und zugleich das Gesamtfazit.



## II Winterthur – Industrie

### 1 Stadtporträt

Winterthur im Schweiz-Reiseführer von Karl Baedeker, 1848:

«[...] an der Eulach, mit 4600 reformierten Einwohnern, eine der betriebsamsten und saubersten Städte der Schweiz, aus zwei langen Strassen bestehend, die von acht Querstrassen durchschnitten werden. Keine Stadt hielt eifriger zu Österreich als Winterthur. Die 1417 ihm aufgedrungene Reichsunmittelbarkeit vertauschte es 1442 freiwillig mit der Oberherrschaft Österreichs, bis es 1467 an Zürich kam. Bemerkenswert ist das neue Schulgebäude mit der Stadtbibliothek.»<sup>1</sup>

Winterthur im Schweiz-Reiseführer von Karl Baedeker, 1913:

«[...] mit 25 250 Einw., an der Eulach, hat sich seit der Mitte des XIX. Jahrh. zu einer wichtigen Fabrikstadt entwickelt, namentl. für Maschinenindustrie. Stadthaus nach Plänen von G. Semper (1870). Im Museumgebäude das Gymnasium, die städt. Industrieschule, die Stadtbibliothek (70 000 Bde.), Kunst- und naturhistorische Sammlungen. In der Kunsthalle, Marktstr. 25 (10–12, 2–4 U.), gute Bilder von schweizer Malern und ein öffentlicher Lesesaal. Kantonales Technikum; dabei das Gewerbemuseum (8–12, 2–6 Uhr).»<sup>2</sup>

Die Gegenüberstellung der beiden Einträge deutet an, wie sehr sich Winterthur in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gewandelt hat. Gemeinsam ist den Beschreibungen lediglich der Fluss Eulach, der beides Mal dazu dient, die Lage der Stadt zu beschreiben, und die Stadtbibliothek. Alles andere hatte sich verändert. Erstens unterscheidet sich die Einwohnerzahl, die sich gemäss diesen Zahlen mehr als verfünffachte. Zweitens spiegeln sich in den Einträgen die wirtschaftlichen Veränderungen. Der Eintrag von 1913 erwähnt diesen Wandel explizit, er habe seit Mitte des Jahrhunderts stattgefunden, sodass Winterthur zur Maschinenindustriestadt geworden sei. Im Baedeker von 1848 war noch genereller die Betriebsamkeit und Sauberkeit Winterthurs erwähnt worden. Drittens schliesslich verweist der Vergleich auf die städtebauliche Entwicklung. Aus zwei langen Strassen, gekreuzt von acht Querstrassen, bestehe Winterthur, weiss der Baedeker von 1848. Zudem erwähnt er ein Gebäude als Sehenswürdigkeit, das Schulgebäude mit der Stadtbibliothek. 1913 versucht der Baedeker keine Beschreibung

<sup>1</sup> Baedeker: Die Schweiz, 1848, S. 56f.

<sup>2</sup> Baedeker: Die Schweiz nebst den angrenzenden Teilen von Oberitalien, Savoyen und Tirol, 1913, S. 44.

der Stadtstruktur mehr. Er beschränkt sich darauf, die Bauten zu erwähnen, die für Besucher sehenswert sein könnten.

Der Baedeker wurde in den 65 Jahren, die zwischen diesen beiden Zitaten liegen, immer wieder aktualisiert und neu aufgelegt.<sup>3</sup> Der Vergleich gibt einen ersten Eindruck vom rasanten Wandel der Stadt in jener Zeit. Diese Veränderung wird im Folgenden mit den Schwerpunkten Demografie, Wirtschaft, Städtebau und Politik dargelegt.<sup>4</sup>

## 1.1 Demografie

25 250 Einwohner habe Winterthur, schreibt der Baedeker 1913. Seine Einwohnerzahl basiert auf der Volkszählung des Jahres 1910.<sup>5</sup> Damit beschränkt er sich auf das Kern-Winterthur ohne die 1922 eingegliederten Vororte Oberwinterthur, Seen, Töss, Veltheim und Wülflingen. Die Zahlen wären wesentlich höher, wenn man die Vororte mit einberechnen würde: Gemäss der Volkszählung von 1910 lebten 46 384 Personen in Winterthur und den Vororten.<sup>6</sup> Politisch waren die Vororte und Winterthur zwar eigenständig, doch wirtschaftlich und städtebaulich waren sie eng miteinander verflochten. Viele der Arbeiter in Winterthurs Maschinenfabriken wohnten in den Vororten, und das Industriegebiet Winterthurs war mit dem Fabrikdorf Töss zusammengewachsen. Wo genau die Grenzen Winterthurs zu ziehen sind, war deshalb nicht immer ganz eindeutig.

Die Zusammensetzung der Bevölkerung Winterthurs führen die beiden Baedeker-Einträge nicht aus. Der Führer von 1848 verweist lediglich darauf, dass die Bevölkerung reformiert sei, während derjenige von 1913 keine dominante Konfession mehr erwähnt. Tatsächlich ist der Anteil der Katholiken in Winterthur in jenem Zeitraum gestiegen, gemäss der Volkszählung von 1910 auf knapp einen Fünftel der Bevölkerung.<sup>7</sup> Für sie wurde die katholische Kirche St. Peter und Paul gebaut, die erste katholische Kirche im Kanton Zürich nach der Re-

3 Im Jahr 1848 erschien die 2. Auflage, im Jahr 1913 die 35. Auflage.

4 2014 erschien eine neue Stadtgeschichte Winterthurs: Eugster: Winterthurer Stadtgeschichte, 2014. Sie löst die Darstellungen von Werner Ganz ab (Ganz: Winterthur, 1960, und Ganz: Geschichte der Stadt Winterthur, 1979). Für die Stadtgeschichtsforschung bedeutend sind zudem zwei lokalhistorische Publikationsreihen: Erstens die Reihe «Neujahrsblatt der Stadtbibliothek Winterthur», in der jährlich mindestens eine Monografie oder ein Sammelwerk zu einem Winterthurer Thema vorgelegt wird, und zweitens das «Winterthurer Jahrbuch», in dem jeweils Aufsätze auch zur Geschichte Winterthurs veröffentlicht werden.

5 Statistisches Bureau des Schweizerischen Finanzdepartements (Hg.): Die Ergebnisse der Eidgenössischen Volkszählung vom 1. Dezember 1910 Bd. 1, 1915, S. 98. Bei der Zahl für das Jahr 1848 bezieht sich der Baedeker auf die Volkszählung von 1836, welche die Einwohnerzahl Winterthurs mit 4612 angibt. Vgl. Die Volkszählung des Kantons Zürich am 9., 10. und 11. Mai 1836, 1837, Anhang, Tabelle 8.

6 Statistisches Bureau des Schweizerischen Finanzdepartements (Hg.): Die Ergebnisse der Eidgenössischen Volkszählung vom 1. Dezember 1910 Bd. 1, 1915, S. 530.

7 Gemäss der Volkszählung lebten im Jahr 1910 insgesamt 8859 Katholiken in Winterthur und Agglomeration. Das entspricht 19% der Gesamtbevölkerung. Vgl. Statistisches Bureau des

formation.<sup>8</sup> Grund für diese veränderte Bevölkerungszusammensetzung waren die katholischen Arbeiter, die wegen der Erwerbsmöglichkeiten nach Winterthur kamen.<sup>9</sup> Wegen des hohen Anteils von männlichen Arbeitern in der Maschinenindustrie gab es in Winterthur verhältnismässig wenig Frauen: Zusammen mit Chur war Winterthur die Schweizer Stadt mit dem tiefsten Frauenanteil.<sup>10</sup>

In der Forschungsliteratur ist unbestritten, dass ein grosser Teil der Winterthurer Erwerbstätigen in der Maschinenindustrie gearbeitet hat. Es finden sich allerdings sehr unterschiedliche Zahlen dazu, wie hoch dieser Anteil genau ist. «Fast zwei Drittel der Erwerbstätigen fanden Arbeit in der Maschinenindustrie», schreibt Moritz Flury-Rova in Bezug auf das Jahr 1910.<sup>11</sup> Adrian Knoepfli spricht demgegenüber von weit tieferen Zahlen: In der Maschinen- und Metallindustrie seien 1888 21,7 Prozent tätig gewesen, 1900 26,2 Prozent.<sup>12</sup> Beide Autoren beziehen sich für ihre Zahlen auf die Daten der Volkszählung. Der Grund für die grossen Unterschiede sind unklare Kategorien in der Volkszählung: Es ist nicht eindeutig, in welcher Kategorie die Arbeiter der Maschinenindustrie erfasst werden.

Flury-Rovas Datengrundlage ist die Volkszählung von 1910. Dieser zufolge waren in Winterthur 21 559 Personen erwerbstätig, wovon 14 007 Personen in der Sparte «Veredelung der Natur- und Arbeitszeugnisse» arbeiteten. Das sind 65 Prozent aller Erwerbstätigen – vermutlich ist Flury-Rova auf diese Weise auf seine Zahl gekommen.<sup>13</sup> Diese Zählweise hat den Nachteil, dass nicht alle in dieser Sparte erfassten Personen der Maschinenindustrie angehörten. Zur Kategorie zählen unter anderem auch Maurer, Schreiner oder Sattler, aber auch in Wäschereien und in der Textilindustrie Beschäftigte. Letztere war in Winterthur ebenfalls bedeutend. Die Zahl von zwei Dritteln in der Maschinenindustrie Tätigen lässt sich anhand der Volkszählung nicht belegen.

Die weit tieferen Zahlen von Adrian Knoepfli erhält man, wenn man in der Sparte «Veredelung der Natur- und Arbeitszeugnisse» nur die Unterkategorie «Bearbeitung der Metalle, Herstellung von Maschinen und Werkzeugen» betrachtet. Da die Branche stark männerdominiert war, verändern sich die Zahlen nochmals etwas, wenn man die weiblichen Erwerbstätigen ausklammert und nur den Anteil der erwerbstätigen Männer in jener Kategorie ermittelt: 1888 waren gemäss der Volkszählung 30 Prozent der erwerbstätigen Männer in der Kategorie

---

Schweizerischen Finanzdepartements (Hg.): Die Ergebnisse der Eidgenössischen Volkszählung vom 1. Dezember 1910 Bd. 1, 1915, S. 531.

8 Vgl. Niederhäuser, Pescatore: St. Peter und Paul, 2006, S. 7.

9 Vgl. Knoepfli: Von der Herrschaft der Demokraten zu Rot-Grün, 2014, S. 84.

10 Ebd.

11 Flury-Rova: Backsteinvillen und Arbeiterhäuser, 2008, S. 11.

12 Knoepfli: Von der Herrschaft der Demokraten zu Rot-Grün, 2014, S. 85.

13 Flury-Rova nennt als Quelle die Tabellen in Witzig: Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte der Stadt Winterthur im 19. Jahrhundert, 1929, Anhang. Es handelt sich dabei um Ausschnitte aus den Volkszählungen von 1870 und 1910.

«Bearbeitung der Metalle, Herstellung von Maschinen und Werkzeugen» tätig.<sup>14</sup> Bei der nächsten Zählung 1900 waren es 35 Prozent.<sup>15</sup> 1910 sind die Zahlen noch einmal angestiegen, auf 39 Prozent, wobei zu beachten ist, dass die Erhebungsgrundlage nun eine andere war: Die Vororte Winterthurs wurden mit einbezogen. Zu diesem Zeitpunkt war diese Kategorie nur in drei Städten wichtiger, in La Chaux-de-Fonds, Biel und Le Locle.<sup>16</sup> Dort war allerdings nicht die Maschinenindustrie dominierend, sondern die Uhrenfabrikation.

Diese Statistik belegt, dass Winterthur die Maschinenindustriestadt der Schweiz schlechthin war. Das gilt erst recht, da zu bedenken ist, dass man zu tiefe Zahlen erhält, wenn man lediglich die Kategorie «Bearbeitung der Metalle, Herstellung von Maschinen und Werkzeugen» berücksichtigt: Denn Leute, die nicht selbst Maschinen herstellten, sondern etwa Büro- oder Putzarbeiten in den Maschinenfabriken leisteten, wurden nicht in dieser Kategorie erfasst. Auch wenn Flury-Rova mit zwei Dritteln zu hoch liegt, ist doch eindeutig, dass ein verhältnismässig grosser Anteil der Winterthurer Erwerbstätigen in der Maschinenindustrie tätig war.

Allerdings ist auch zu erwähnen, dass die Maschinenindustrie nicht der einzige bedeutende Wirtschaftszweig Winterthurs war. Ebenfalls wichtig war der Handel: 1900 arbeiteten 18,4 Prozent der Beschäftigten in jenem Bereich.<sup>17</sup> Es gab zudem eine Textilindustrie und eine Reihe von anderen Fabrikationsbetrieben. Zwischen 1850 und 1900 entstanden in Winterthur unter anderem Schuhfabriken, eine Feilenhauerei, eine Zement- und Mosaikplattenfabrik, eine Gelatinefabrik, eine Seifenfabrik, eine Uhrensteinfabrik und eine Teigwarenfabrik.<sup>18</sup>

## 1.2 Maschinenindustrie

Die drei grössten und bekanntesten Firmen der Maschinenindustrie waren Rietter, Sulzer und die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM).<sup>19</sup> Ihre Fabriken befanden sich in unmittelbarer Nähe zueinander: Sulzer und SLM

<sup>14</sup> Statistisches Bureau des eidgenössischen Departements des Innern (Hg.): Die Ergebnisse der Eidgenössischen Volkszählung vom 1. Dezember 1888 Bd. 3, 1894, S. 210f. Frauen, die direkt in der Herstellung der Maschinen beschäftigt waren, gab es hingegen kaum: 1888 erfasste die Volkszählung in Winterthur lediglich eine. Vgl. Knoepfli: Von der Herrschaft der Demokraten zu Rot-Grün, 2014, S. 85.

<sup>15</sup> Statistisches Bureau des eidgenössischen Departements des Innern (Hg.): Die Ergebnisse der Eidgenössischen Volkszählung vom 1. Dezember 1900 Bd. 3, 1907, S. 312f.

<sup>16</sup> In La Chaux-de-Fonds arbeiteten 53 % der erwerbstätigen Männer in jenem Bereich, in Biel 43 % und in Le Locle 58 %. Zudem waren in diesen drei Orten auch eine grössere Anzahl Frauen in diesem Bereich tätig. Vgl. Statistisches Bureau des Schweizerischen Finanzdepartements (Hg.): Die Ergebnisse der eidgenössischen Volkszählung vom 1. Dezember 1910 Bd. 3, 1918, S. 458ff.

<sup>17</sup> Knoepfli: Von der Herrschaft der Demokraten zu Rot-Grün, 2014, S. 84.

<sup>18</sup> Isler: Winterthur in Wort und Bild, 1895, S. 158.

<sup>19</sup> Teilweise wird die Firma auch «Loki» genannt. Siehe Knoepfli: Vom Baumwollhandel zur Industrie- und zur Bildungsstadt, 2014, S. 177.

im Quartier Tössfeld und Rieter daran angrenzend im Dorf Töss. Entstanden sind diese Unternehmen aus dem Handel und der Textilindustrie.<sup>20</sup>

Im 18. Jahrhundert waren Winterthurer Kaufleute im Handel sehr erfolgreich. Trotz des Widerstandes der Zürcher Zünfte exportierten Winterthurer Kaufleute Textilien, die in Heimarbeit oder Manufakturen hergestellt wurden. Ihr wirtschaftlicher Erfolg zeigte sich an repräsentativen Häusern inner- und ausserhalb Winterthurs sowie im steigenden politischen Einfluss der Kaufleute.<sup>21</sup> Ihr Vermögen investierten sie unter anderem in die Gründung erster industrieller Unternehmen in Winterthur und Umgebung. Beispielsweise gründeten Kaufleute 1802 im Hard in Wülflingen die erste mit Wasserkraft betriebene Spinnerei der Schweiz.<sup>22</sup>

Die Bedeutung von Handel und Textilindustrie für die wirtschaftliche Entwicklung Winterthurs und für die Entstehung der Maschinenindustrie spiegelt sich exemplarisch in der Geschichte von Rieter.<sup>23</sup> Die Firma geht auf ein Handelsunternehmen zurück, das Johann Jacob Rieter 1795 in Winterthur gründete. Rieter handelte vor allem mit Baumwolle,<sup>24</sup> die insgesamt für die Winterthurer Wirtschaft von grosser Bedeutung war.<sup>25</sup> Den ersten Schritt in Richtung Industrie machte Rieter 1812, als die Firma die erste Spinnerei gründete, der mehrere weitere folgten. Sein Sohn Heinrich orientierte sich weg vom Handel und verstärkte in Richtung Spinnereien.<sup>26</sup> 1825 wurde die für die Firmenentwicklung wichtige Spinnerei in Niedertöss gegründet, die 1828 mit 7500 Spindeln den vollen Betrieb aufnahm. Diese Entwicklung ist für Winterthur insofern charakteristisch, als dass die Textilindustrie grösstenteils nicht in der Stadt selbst, sondern in deren Umgebung angesiedelt war.<sup>27</sup>

Die Spindeln für die Spinnerei in Niedertöss hatte Rieter weitgehend selbst hergestellt: Damit begann die Entwicklung zur Maschinenfabrik.<sup>28</sup> In der Folge wuchsen sowohl der Spinnereibetrieb als auch die Maschinenwerkstätten.<sup>29</sup> 1854

20 Ausführlich zur Entwicklung der Winterthurer Wirtschaft in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ebd., S. 163–196.

21 Niederhäuser: Menschen, Häuser, Fabriken, 2009, S. 18. Ausführlich zu Winterthurer Handelsfirmen Dejung: Im globalen Netz der Baumwolle – Winterthurer Handelsfirmen im 18. und 19. Jahrhundert, 2009.

22 Andere Beispiele sind das «Laboratorium», die erste chemische Fabrik, oder die Indienneerie (Tuchdruckerei) in Winterthur. Vgl. Niederhäuser: Menschen, Häuser, Fabriken, 2009, S. 19. Zur Spinnerei im Hard vgl. Ganz: Geschichte der Stadt Winterthur, 1979, S. 56ff., sowie Hauser, Bütikofer: Winterthur. Architektur und Städtebau, 2001, S. 12.

23 Zur Geschichte von Rieter vgl. Ziegler: Die industriellen Etablissements der Firma Joh Jacob Rieter & Co, 1873. Heer: 150 Jahre Joh. Jacob Rieter & Cie., 1947. Denzler: 175 Jahre Rieter, 1970. Furrer: 200 Jahre Rieter, 1995, S. 14.

24 Furrer: 200 Jahre Rieter, 1995, S. 14.

25 Knoepfli: Vom Baumwollhandel zur Industrie- und zur Bildungsstadt, 2014, S. 166f.

26 Furrer: 200 Jahre Rieter, 1995, S. 19. Siehe auch Heer: 150 Jahre Joh. Jacob Rieter & Cie., 1947, S. 45 ff.

27 Knoepfli: Vom Baumwollhandel zur Industrie- und zur Bildungsstadt, 2014, S. 163.

28 Furrer: 200 Jahre Rieter, 1995, S. 20, S. 36.

29 Ebd., S. 22.

verlegte Rieter die Maschinenwerkstätten ins ehemalige Kloster Töss.<sup>30</sup> Etwa ab diesem Zeitpunkt verlagerte sich der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit von der Spinnerei in Richtung Maschinenfabrik.<sup>31</sup>

Eine andere Entstehungsgeschichte als Rieter hat Sulzer. Hier liegt der Ursprung der Maschinenfabrik nicht in einer Handelsfirma, sondern in Handwerksbetrieben, einer Messinggiesserei und einer mechanischen Werkstatt. Als eigentliches Gründungsjahr gilt 1834, da die Brüder Johann Jakob Sulzer-Hirzel und Salomon Sulzer-Sulzer in jenem Jahr die Eisengiesserei an der Zürcherstrasse bauten. Der Erfolg der Brüder Sulzer beruhte jedoch indirekt ebenfalls auf der Textilindustrie: Die Maschinenwerkstätten, die Textilmaschinen bauten und reparierten, benötigten die Gussteile, die Sulzer herstellte.<sup>32</sup> Die erste Eisengiesserei war in den Gründungsjahren noch klein, wurde aber rasch ausgebaut. 1839 kaufte Sulzer eine Dampfmaschine. In der Folge wurde der Betrieb mehrfach erweitert und entwickelte sich zum bekannten Industrieunternehmen.<sup>33</sup>

Aus Sulzer heraus entstand die dritte grosse Winterthurer Maschinenfabrik, die Schweizerische Lokomotiv- und Eisenbahnfabrik (SLM). Sie wurde 1871 von Charles Brown gegründet, einem englischen Ingenieur, der zuvor 20 Jahre lang bei Sulzer tätig gewesen war.<sup>34</sup> Die Wirtschaftskrise in den 1870er-Jahren bremste das Wachstum der SLM zwar ab, doch ab Mitte der 1880er-Jahre bis zum Ersten Weltkrieg ermöglichte die gute Konjunktur rasche Vergrösserungen.<sup>35</sup> Die SLM profitierte dabei von seiner Monopolstellung beim Lokomotivbau in der Schweiz.<sup>36</sup>

### 1.3 Stadtentwicklung und Politik

Illustrieren lässt sich das Wachstum von Sulzer und SLM anhand von Karten Winterthurs. Ein zwischen 1852 und 1854 entstandener Stadtplan (Abb. 1) zeigt, dass sich die Stadt damals noch grösstenteils innerhalb der alten Befestigungsanlagen befand. Im späteren Industriegebiet Tössfeld befand sich Mitte des 19. Jahrhunderts lediglich die Giesserei von Sulzer. Ausserhalb der Stadtmauer standen die Vorstadthäuser der wohlhabenderen Winterthurer. Dort lag mit dem Schulhaus, das im Baedeker von 1848 erwähnt ist, auch das erste grosse öffent-

<sup>30</sup> Ebd., S. 26.

<sup>31</sup> Ebd., S. 42.

<sup>32</sup> Hauser, Bütikofer: Winterthur. Architektur und Städtebau, 2001, S. 55. Zur Geschichte von Sulzer vgl. auch Schaufelberger: 150 Jahre Sulzer, 1985, sowie kürzlich Bálint: Sulzer im Wandel, 2015.

<sup>33</sup> Bütikofer: Von der «Giesserei» zum Technologie-Konzern, 1995, S. 43 ff.

<sup>34</sup> Zum Konflikt zwischen Sulzer und SLM vgl. Knoepfli: Vom Baumwollhandel zur Industrie- und zur Bildungsstadt, 2014, S. 177 f.

<sup>35</sup> Hauser, Bütikofer: Winterthur. Architektur und Städtebau, 2001, S. 55. Zur Geschichte der SLM vgl. Vogel: Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik, 2003.

<sup>36</sup> Knoepfli: Vom Baumwollhandel zur Industrie- und zur Bildungsstadt, 2014, S. 180.

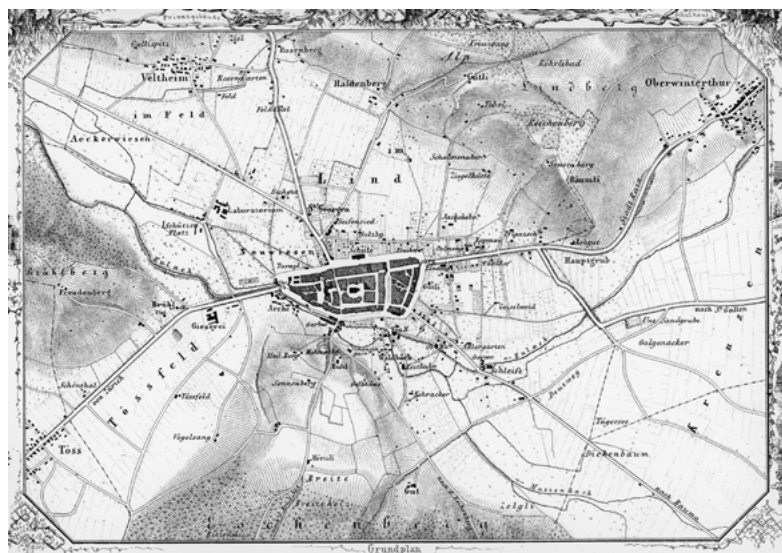


Abb. 1: Karte von Winterthur, undatiert, entstanden zwischen 1852 und 1854.

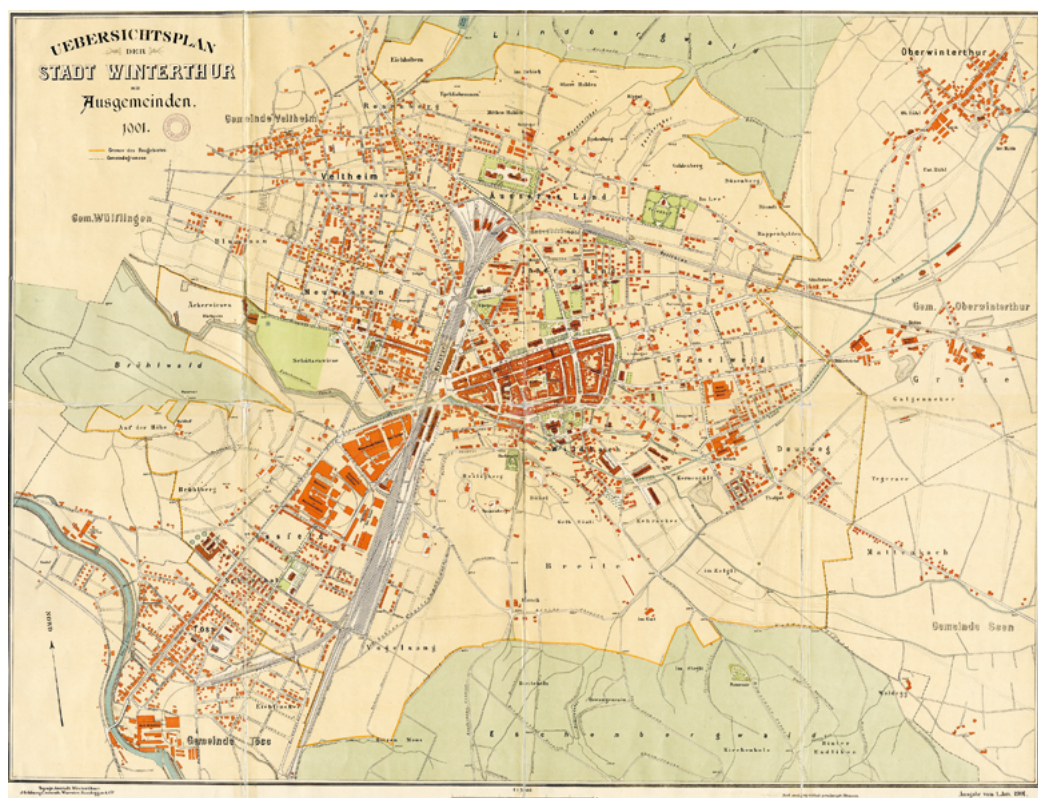


Abb. 2: Übersichtsplan der Stadt Winterthur mit Ausgemeinden, 1901.

liche Gebäude ausserhalb der Kernstadt. Es befand sich an der Ringstrasse, die an die Stelle des zugeschütteten Stadtgrabens getreten war.<sup>37</sup>

Im Vergleich dieses Stadtplanes mit demjenigen von 1901 (Abb. 2) wird das Stadtwachstum augenfällig. Sulzer, SLM im Tössfeld und Rieter in Töss bildeten nun zusammen «ein monumentales Industriequartier – das grösste der Schweiz»,<sup>38</sup> so die treffende Formulierung von Andreas Hauser. Das Industriequartier war nun gleich gross wie die Altstadt.

Der grösste Teil des Wachstums des Industriequartiers geschah in den letzten Jahrzehnten des Jahrhunderts, wie Hauser schreibt: Obwohl die Maschinenfabriken schon in den 1870er-Jahren beeindruckende Komplexe geworden waren, nahmen sie «siedlungsmässig [...] immer noch eine Randposition ein».<sup>39</sup> Um 1900 hatte sich das definitiv geändert, auch ausserhalb des Industriequartiers waren neue Quartiere entstanden. Besonders zu erwähnen ist das Neuwiesenquartier, das zusammen mit der Altstadt und dem Industriequartier «propellerförmig» angeordnet war.<sup>40</sup> Die drei Stadtteile ordneten sich um den Bahnhof herum, der ein wesentliches Strukturelement in der Stadtlandschaft bildete und dessen Bahnlinien die Quartiere begrenzten.<sup>41</sup>

Auffälligstes städtebauliches Merkmal Winterthurs ist das Stadthaus, das der Baedeker als erste Sehenswürdigkeit erwähnte. Der monumentale Bau von Gottfried Semper entstand zwischen 1865 und 1869.<sup>42</sup> Er erinnert heute an die Zeit der demokratischen Bewegung. Diese heterogene Bewegung richtete sich gegen die Dominanz des (Zürcher) Freisinns, die nach Alfred Escher als «System Escher» bezeichnet wurde. Ziel der Demokraten war es, von einem Repräsentativsystem wegzukommen und stattdessen direktdemokratische Einrichtungen zu schaffen. Die Demokraten prägten die Winterthurer Stadtpolitik ab 1860 und waren kantonal und national erfolgreich.<sup>43</sup> Das Stadthaus ist ein Symbol ihres Erfolges, wie Verena Rothenbühler in der neuen Winterthurer Stadtgeschichte betont: «Nach dem Willen der Auftraggeber dokumentierte es den Führungsanspruch der Stadt: Nicht ein beliebiges Rathaus, sondern das geistig-politische Zentrum des Kantons, ja der ganzen Schweiz sollte es sein.»<sup>44</sup>

37 Niederhäuser: Menschen, Häuser, Fabriken, 2009, S. 13. Hauser, Bütikofer: Winterthur. Architektur und Städtebau, 2001, S. 36 f.

38 Hauser, Bütikofer: Winterthur. Architektur und Städtebau, 2001, S. 55.

39 Ebd.

40 Ebd.

41 Ausführlich zur städtebaulichen Entwicklung von 1850 bis 1945 Rothenbühler: Siedlungsentwicklung und Städtebau, 2014, S. 11–28.

42 Semper war zu diesem Zeitpunkt Professor am Polytechnikum in Zürich (der heutigen ETH). Er war der Architekt des Hauptgebäudes der ETH. Zum Stadthaus siehe in dieser Arbeit auch Kap. II.3.4.

43 Zur demokratischen Bewegung vgl. Knoepfli: Von der Herrschaft der Demokraten zu Rotgrün, 2014, S. 88 f. Insgesamt zur politischen Entwicklung Winterthurs in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts vgl. ebd., S. 87–99.

44 Rothenbühler: Siedlungsentwicklung und Städtebau, 2014, S. 16.



Ein zweites Erbe der demokratischen Bewegung war für die Stadt Winterthur unerfreulich: Schulden, die durch den Zusammenbruch der Nationalbahn verursacht worden waren und die Winterthur bis zur Jahrhundertwende beschäftigten. Die Demokraten hatten versucht, ihr Motto «Alles für das Volk, alles durch das Volk» bei der Eisenbahn umzusetzen. Sie wollten, dass eine Gruppe von Gemeinden unter der Führung Winterthurs eine «Nationalbahn» baut. Ziel war es, dass zentrale Infrastruktur wie die Eisenbahn in Volksbesitz ist, was bei der von Alfred Escher initiierten Nordostbahn nicht der Fall war. Die Demokraten hielten es für vorteilhaft, wenn das Volk die Eisenbahn besitzt, da man nur so eine Linienführung sicherstellen könne, die den Interessen aller diene.<sup>45</sup> Sie wollten der «Herrenbahn» der Stadtzürcher eine «Volksbahn» entgegenstellen und eine eigene Eisenbahnlinie aufbauen. Die Nationalbahn wurde gebaut – und ging Konkurs, was in der Winterthurer Historiografie unter dem Stichwort «Nationalbahndebakel» beschrieben wird.<sup>46</sup>

Die demokratische Bewegung hatte um 1900, die Zeit, die im Folgenden im Mittelpunkt steht, ihren Einfluss verloren; auf ihre einstige Bedeutung verwiesen noch das Stadthaus und die Schulden sowie die Erinnerung an das «Nationalbahndebakel». Die Hauptkonfliktlinie war nun nicht mehr die zwischen Demokraten und Liberalen. Adrian Knoepfli betont, dass die Einheit zwischen den beiden einstigen Rivalen dadurch gefördert wurde, dass sie sich «immer stärker mit Forderungen der Arbeiter und auch der Bauern konfrontiert» sahen.<sup>47</sup> Konflikte gab es nun mit der Arbeiterschaft und den Sozialdemokraten.<sup>48</sup> In der folgenden Analyse wird zu zeigen sein, welche Bilder Winterthurs die Bürgerlichen einerseits, die Arbeiterschaft andererseits konstruierten: Zunächst wird die «offizielle» bürgerliche Selbstdarstellung untersucht (Kap. 2). Diese stelle ich dem Massenmedium «Postkarten», die sich an ein breites Publikum richteten, gegenüber (Kap. 3). Abschliessend wird analysiert, inwiefern die Arbeiterschaft die «offiziellen» Selbstbilder mitgetragen hat (Kap. 4).

## 2 «Bienenfleiss»: Offizielle Stadtrepräsentationen um 1900

Seit den 1880er-Jahren und zu Beginn des 20. Jahrhunderts prosperierte die Wirtschaft Winterthurs.<sup>49</sup> In jener Phase entstanden mehrere Publikationen, in denen die Stadt sich selbst präsentierte. 1887 erschien die «Heimatkunde von Winterthur und Umgebung», die der Lehrerverein Winterthur herausgab.<sup>50</sup> 1895 schrieb der Lehrer, demokratische Politiker und Lokalhistoriker Alexander Is-

45 Hauser, Bütikofer: Winterthur. Architektur und Städtebau, 2001, S. 39.

46 Knoepfli: Von der Herrschaft der Demokraten zu Rot-Grün, 2014, S. 98 f.

47 Ebd., S. 97.

48 Ebd., S. 92 ff.

49 Mit Ausnahmen, vgl. ebd., S. 196.

50 Lehrerverein Winterthur (Hg.): Heimatkunde von Winterthur und Umgebung, 1887.

ler «Winterthur in Wort und Bild» als Festschrift für das eidgenössische Schützenfest, das in Winterthur stattfand.<sup>51</sup> 1903 schliesslich veröffentlichte der «Verkehrs- und Verschönerungsverein» der Stadt einen Winterthur-Führer, der in den folgenden Jahren mehrfach neu aufgelegt wurde.<sup>52</sup>

Die drei Quellen gehören unterschiedlichen Textgattungen an. Die «Heimatkunde» Winterthurs umfasst 504 Seiten, die Festschrift von Alexander Isler 309 Seiten, der Führer von Winterthur und Umgebung in der ersten Ausgabe von 1903 lediglich 32 Seiten. Die ersten beiden sind gebundene Bücher, wobei es sich bei der «Heimatkunde» um ein Sammelwerk handelte, zu dem acht verschiedene Autoren insgesamt vierzehn thematische Kapitel beitrugen. Als Verfasser der Festschrift ist hingegen eine einzelne Person angegeben, Alexander Isler. Der Führer von Winterthur und Umgebung ist im Gegensatz zu den anderen beiden kein gebundenes Werk, sondern eine schmale Broschüre.

Im Folgenden werden diese drei Schriften analysiert. Grundlage dafür bildet die Erörterung von Entstehungskontexten und Zielsetzungen der drei Werke (Kapitel 2.1), der Verfasser und Herausgeber der Schriften (2.2) sowie der genrespezifischen Auswirkungen auf den Inhalt (2.3). Dann werden die Festschrift (2.4), die «Heimatkunde» (2.5) und der Stadtführer (2.6) im Einzelnen untersucht, und es wird diskutiert, wie die Stadt darin charakterisiert ist.

## 2.1 *Entstehungskontexte und Zielsetzungen*

Der Lehrerverein Winterthur veröffentlichte die «Heimatkunde», da mehrere andere Zürcher Gemeinden ähnliche Darstellungen publiziert hatten.<sup>53</sup> Es sei an der Zeit, über Winterthur, eine der grössten und bedeutendsten Ortschaften des Kantons, ebenfalls eine solche zu veröffentlichen. Das Ziel wird im Vorwort folgendermassen formuliert:

«Zu dem Wissenswertesten für jeden Stand und Beruf gehört die Kunde der Heimat. Ob in dieser unsere Wiege gestanden und unsere Jugendzeit geblüht oder ob wir sie uns erst in reiferen Jahren zum Wirkungskreis auserkoren, immer werden die Dinge, die uns unmittelbar umgeben, die Verhältnisse, in denen wir uns bewegen, unser grösstes Interesse verdienen. Und in dem Masse, als wir die Heimat recht kennen und verstehen, wird auch die Liebe zu ihr wachsen.»<sup>54</sup>

<sup>51</sup> Isler: Winterthur in Wort und Bild, 1895.

<sup>52</sup> Herter, Jakob: Führer für Winterthur und Umgebung, Winterthur [1903].

<sup>53</sup> In der Einleitung der Heimatkunde erwähnt sind Zürich, Horgen, Wädenswil, Egilsau und Wetzikon. Vgl. Lehrerverein Winterthur (Hg.): Heimatkunde von Winterthur und Umgebung, 1887, S. IX.

<sup>54</sup> Ebd.

Die «Heimatkunde» beabsichtigte die Förderung von Lokalpatriotismus und Heimatliebe. Damit zielte die Publikation primär auf ein einheimisches Publikum – wenn auch nicht ausschliesslich, denn auch Fremde sollte sie erfreuen.<sup>55</sup> Unterstützt wurde das Projekt von Winterthurer Firmen, die auf eigene Kosten Illustrationen für das Buch anfertigen liessen, sowie von der Stadtverwaltung, welche die Kosten für die Aktualisierung des Stadtplanes übernahm.<sup>56</sup>

In einen anderen Entstehungskontext ist Islers Werk «Winterthur in Wort und Bild» zu verorten. Es handelt sich um eine Festschrift für das eidgenössische Schützenfest, das vom 27. Juli bis zum 8. August 1895 in Winterthur stattfand und an dem 14 000 Teilnehmer sowie über 200 000 Gäste anwesend waren. Das Rahmenprogramm der Festivitäten bildete unter anderem ein Umzug der Schützen, die Aufführung eines patriotischen Festspiels und die Einweihung des Denkmals für Jonas Furrer, dem aus Winterthur stammenden ersten Bundespräsidenten.<sup>57</sup> Herausgeber der Festschrift waren der Stadtrat gemeinsam mit dem Kunstverein und dem Alpenklub. Die mit 146 Illustrationen versehene «Festgabe» bot ein schriftliches und visuelles Porträt der Stadt.

Alexander Isler schrieb den Text auf der Grundlage eines 64 Seiten langen Dokumentes, das ein unbekannter Verfasser 1891 angefertigt hatte. Die Anregung zur Verfassung des ursprünglichen Dokuments hatte der Stadtrat Eduard Hasler gegeben. Innerhalb eines halben Jahres, berichtet Isler im Vorwort, habe er das ursprüngliche Dokument auf 310 Seiten erweitert, wobei er auch Unterstützung von anderen erhalten habe, sodass es sich bei der Festschrift um ein «Sammelwerke» handle. Die Bilder wählte nicht der Autor aus, sondern eine Kommission des Kunstvereins.<sup>58</sup> Ziel der Publikation war, wie der Autor im Vorwort festhält und durch Kursivierung betont, «den Intentionen des Stadtrates, wie der genannten Vereine [Kunstverein und Alpenklub], in würdiger Weise auf den Zeitpunkt des eidgenössischen Schützenfestes in Wort und Bild darzustellen, was Winterthur ist und was es gewesen, in Form einer Festgabe für unsere Ehrentage vom Juli und August 1895 den richtigen Ausdruck» zu verleihen.<sup>59</sup> Es handelt sich hier folglich um eine offiziell gutgeheissene Sichtweise auf die Stadt, unterstützt vom höchsten politischen Gremium Winterthurs. Islers Schrift richtete sich in stärkerem Ausmass als die «Heimatkunde» auch an ein auswärtiges Publikum, nämlich an die Gäste des Schützenfestes.

Eine andere Zielsetzung als die «Heimatkunde» und die Festschrift hatten Stadtführer. Sie zielten eher auf die Versorgung der Lesenden mit praktischen Informationen als auf vertiefte Erläuterungen. Eine erster kurzer Stadtführer wurde in Winterthur 1874 erstellt: Eine achtseitige Broschüre anlässlich des Leh-

---

<sup>55</sup> Ebd., S. XI.

<sup>56</sup> Ebd., S. IVf.

<sup>57</sup> Strupler: Winterthur und die Eisenbahn, 2008, S. 85.

<sup>58</sup> Isler: Winterthur in Wort und Bild, 1895, S. VIIf.

<sup>59</sup> Ebd., S. VIII.

reertages.<sup>60</sup> 1895 und 1903 entstanden zwei umfassendere Stadtführer: 1895 wurde Islers Festschrift zusätzlich in einer gekürzten Form auch als Stadtführer herausgegeben. Und 1903 wurde ein weiterer Stadtführer veröffentlicht.

Der gekürzte Auszug aus Islers Festschrift trägt den Titel «Illustrierter Führer durch Winterthur und Umgebung. Aus Winterthur in Wort und Bild».<sup>61</sup> Dieser Führer wurde gegenüber der Ursprungsversion stark gekürzt und umfasst mit 48 Seiten weniger als einen Sechstel derselben. Zusätzlich beinhaltet die Broschüre auf 16 zusätzlichen, farbigen Seiten das detaillierte Programm des Schützenfestes, sowie Werbeinserate, mit denen die Broschüre finanziert wurde.

1903 erschien ein weiterer Stadtführer Winterthurs; die dritte Publikation, die ich ausführlich analysieren werde. Herausgeber war der 1899 gegründete Verkehrs- und Verschönerungsverein der Stadt. Dieser Verein verfolgte das Ziel, «die Verkehrsinteressen zu wahren und zu fördern, Fremde und Aufenthalter auf die Vorzüge von Winterthur und seiner Umgebung aufmerksam zu machen und zur Verschönerung der Stadt und Landschaft sein Möglichstes zu tun.»<sup>62</sup> Vom Umfang her ist der Stadtführer des Verkehrs- und Verschönerungsvereins vergleichbar mit Islers Führer von 1895. Beauftragt mit dem Verfassen des Textes wurde der Lehrer Jakob Herter, der einen «möglichst kurzen, aber doch die nennenswertesten Angaben enthaltenden «Führer durch Winterthur und Umgebung» erstellen sollte.<sup>63</sup> Die Bilder wählte der Verein aus Aufnahmen des Fotografen Linck aus.<sup>64</sup>

Der Führer wurde kostenlos verteilt. Die Kosten deckte der Verein grösstenteils durch die Inserate im Anhang.<sup>65</sup> Die erste Auflage betrug 5000 Exemplare und war in kurzer Zeit vergriffen. Zum Zielpublikum lässt sich festhalten, dass der Verein im ersten Jahresbericht betonte, dass sich der Führer nicht hauptsächlich an Touristen, sondern an Einheimische wende. Dies ergebe sich «aus der Thatsache unseres sehr bescheidenen Fremdenverkehrs.»<sup>66</sup> Dennoch hat der Verein alle Gelegenheiten genutzt, die sich ihm boten, auch Fremde mit dem Führer auszustatten. Im Jahresbericht von 1903 ist festgehalten: «Wir werden den im Jahre 1904 stattfindenden Festen wie: Zentralfest der Schweizerischen naturforschenden Gesellschaft, Verbandstag der schweizerischen Bäckermeister [...] die noch verbleibenden Exemplare gratis abgeben und alsdann an eine Neuauflage

60 Winterthur und seine Sehenswürdigkeiten. Eine kleine Festgabe für unsere Gäste während des Schweizerischen Lehrertages, 1874.

61 Isler: Illustrierter Führer durch Winterthur und Umgebung. Aus Winterthur in Wort und Bild, 1895.

62 Verkehrs- und Verschönerungsverein von Winterthur und Umgebung (Hg.): Statuten, Winterthur 1899, Paragraph 1.

63 Verkehrs- und Verschönerungsverein von Winterthur und Umgebung (Hg.): Jahresberichte, Nr. 3, 1902, S. 9.

64 Die Mitglieder der Familie Linck waren die bekanntesten Fotografen Winterthurs. Vgl. Nosedo, Stahel, Wolfensberger: Die Fotografendynastie Linck in Winterthur und Zürich, 1996.

65 Verkehrs- und Verschönerungsverein von Winterthur und Umgebung (Hg.): Jahresberichte, Nr. 3, 1902, S. 9.

66 Ebd., Nr. 1, 1899/1900, S. 6.

denken müssen».<sup>67</sup> Der Führer des Verkehrs- und Verschönerungsvereins sollte Einheimische und Fremde in kompakter Form, in kurzen, klar strukturierten Kapiteln über Winterthur informieren.

## 2.2 Ein zentraler Akteur: Alexander Isler

Die Autorenschaft beziehungsweise Herausgeberschaft der drei Schriften weist grosse Ähnlichkeiten auf: Die «Heimatkunde» wurde vom Lehrerverein herausgegeben. Von den insgesamt acht Autoren der «Heimatkunde» waren fünf Mitglieder des Lehrervereins. Alexander Isler, der Verfasser der Festschrift, war ebenfalls Lehrer. Auch der Verkehrs- und Verschönerungsverein beauftragte für seinen Winterthur-Führer als Autor einen Lehrer, Jakob Herter.<sup>68</sup> Die Dominanz der Berufsgruppe Lehrer ist auffällig.

Eine Person war gar an allen Publikationen direkt oder indirekt beteiligt: Alexander Isler. Er verfasste nicht nur die Festschrift, sondern steuerte zudem mehrere Kapitel zur «Heimatkunde» bei: zur Kulturgeschichte, zu Kunst und Künstlern, Wohltätigkeit sowie dem Vereinswesen. In seiner Festschrift bezog sich Isler mehrfach auf die «Heimatkunde», teils kritisch, andernorts indem er Text paraphrasierte, undeklariert übernahm oder zitierte.<sup>69</sup> Am Winterthur-Führer war Isler indirekt beteiligt, als Vizepräsident des Herausgebers, des Verkehrs- und Verschönerungsvereins. Um zu verstehen, welcher Blickwinkel auf die Stadt in diesen Schriften eingenommen wurde, lohnt es sich daher, Isler genauer zu betrachten.

Alexander Isler stammte aus Wädenswil, sein Vater war Kaufmann. Er wurde Lehrer und kam in dieser Funktion 1880 nach Oberwinterthur. Von 1883 bis 1897 arbeitete er als Lehrer in Winterthur.<sup>70</sup> Im Rahmen seiner Lehrertätigkeit betätigte er sich zum ersten Mal als Lokalhistoriker, als er mehrere Kapitel zur vom Lehrerverein herausgegebenen «Heimatkunde» beisteuerte. In der Folge führte sein Interesse an Politik und Geschichte zu zahlreichen Publikationen: Neben Biografien zu Winterthurer Persönlichkeiten veröffentlichte er unter anderem Texte über die Gefahren der Bürgerschaft, den Knabenarbeitsunterricht, das zürcherische Baugesetz oder die Winterthurer Baugeschichte, die Lithografie im Kanton Zürich und die Verkehrsanstalten Winterthurs.<sup>71</sup>

<sup>67</sup> Ebd., Nr. 4, 1903, S. 8f.

<sup>68</sup> Dies ist dem Jahresbericht des Vereins von 1902 zu entnehmen; in der Publikation selbst erscheint kein Autorenname. Ebd., Nr. 3, 1902, S. 9.

<sup>69</sup> Direkte Bezüge unter anderem bei Isler: Winterthur in Wort und Bild, 1895, S. 90f. oder S. 288.

<sup>70</sup> Heim: Alexander Isler, in: Historisches Lexikon der Schweiz, [www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D46027.php](http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D46027.php), Stand: 29. 1. 2020.

<sup>71</sup> Isler: Die Gefahren der Bürgerschaft, 1888. Isler: Prof. Dr. Salomon Vögelin, 1892. Isler: Der Knabenarbeitsunterricht im Kanton Zürich, 1893. Isler: Heinrich Pestalozzi, 1896. Isler: Das zürcherische Baugesetz vom 23. April 1893, 1900. Isler: Aus der Baugeschichte von Winterthur, 1904. Isler: Bundesrat Dr. Jonas Furrer, 1907. Isler: Ueber die Entwicklung der Lithographie im

Ab 1889 betätigte sich Isler auch als Politiker. Er wurde Mitglied des Gemeindeausschusses, des Vorläufers vom Grossen Stadtrat. Als Letzterer 1895 gegründet wurde, wurde er Präsident der Rechnungsprüfungsprüfungskommission<sup>72</sup> und blieb Ratsmitglied bis 1897. Zu diesem Zeitpunkt wurde er als Vertreter der demokratischen Partei in den Stadtrat von Winterthur gewählt.<sup>73</sup> Er übernahm das Amt des Bauamtmannes, das er mehr als zwanzig Jahre innehatte, bis 1919.<sup>74</sup> Er prägte während einer städtebaulich für Winterthur bedeutenden Phase die Baupolitik.

Für die Interpretation seiner Schriften ist es in mehrerer Hinsicht aufschlussreich, Islers politischen Werdegang zu beachten: Als Isler 1895 die Festschrift verfasste, war er Mitglied des Grossen Stadtrates. Die Schrift bietet somit eindeutig eine Innenperspektive, geschrieben von jemandem aus der politischen Elite der Stadt. Sie kann zudem als – erfolgreiches – «Bewerbungsschreiben» für das Amt des Stadtrates gelesen werden, denn er verfasste sie zwei Jahre, bevor er 1897 Stadtrat wurde. Bei der Quelleninterpretation muss weiter berücksichtigt werden, dass Isler als Bauamtmann die Möglichkeit hatte, seine Ideen zur Stadtgestaltung tatsächlich umzusetzen.

Neben seinen Tätigkeiten als Lehrer und Politiker war Isler vielfältig in Vereinen aktiv: im Lehrerverein, im Verkehrs- und Verschönerungsverein Winterthur, im historisch-antiquarischen Verein<sup>75</sup> und in der Baugenossenschaft Gartenstadt.<sup>76</sup> Auf nationaler Ebene engagierte er sich im Schweizerischen Städteverband, in dessen Vorstand er 1906 bis 1919 war. Sein Interesse an Stadtentwicklung und Geschichte spiegelte sich auch in seiner Bildersammlung, die aus Kupferstichen, alten Holzschnitten und Lithografien bestand.<sup>77</sup>

Alexander Isler war Teil eines ländlichen Bildungsbürgertums: gebildet, politisch interessiert, im Vereinswesen engagiert und zudem ein Sammler. «Heimatkunde», Festschrift und der Stadtführer des Verkehrs- und Verschönerungsvereins zeigen die Blicke von Bildungsbürgern wie Isler auf die Stadt Winterthur. Es sind politisch einflussreiche Männer, die ein gewissermassen «offizielles» Stadtbild propagierten.

---

Kanton Zürich, 1909. Isler: Die Verkehrsanstalten der Stadt Winterthur, 1914. Mehrere dieser Werke waren Auftragsarbeiten.

72 STAW, B 2c 23, Protokolle des Grossen Stadtrats 1895–1898, S. 59.

73 Heim: Alexander Isler, in: Historisches Lexikon der Schweiz, [www.hls-dhs-dss.ch/textes/D/D46027.php](http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/D/D46027.php), Stand: 29. 1. 2020.

74 Vgl. Hauser, Bütikofer: Winterthur. Architektur und Städtebau, 2001, S. 30.

75 Vgl. Isler: Ueber die Entwicklung der Lithographie im Kanton Zürich, 1909, S. 4.

76 Vgl. Hauser, Bütikofer: Winterthur. Architektur und Städtebau, 2001, S. 69.

77 Lithografien sammelte er zunächst nicht, erzählte er an einem Vortrag 1908, da er sie für «etwas Minderwertiges» gehalten habe. Dies habe sich geändert, als er vom Besitzer der lithografischen Anstalt Studer in Winterthur einige hundert Lithografien für seine Sammlung erhalten habe. Da habe er den Wert der Lithografien erkannt. Isler: Ueber die Entwicklung der Lithographie im Kanton Zürich, 1909, S. 3.

### 2.3 Genres der Selbstdarstellung im Vergleich

Die «Heimatkunde» und die Festschrift sind zwar von ähnlichen Akteuren verfasst worden, doch sie gehören unterschiedlichen Genres an. Dies führt zu einer Reihe von inhaltlichen Unterschieden, die für die Interpretation relevant sind.

Zu nennen sind zunächst der Aufbau und die Themensetzung. Die «Heimatkunde» besteht aus 14 thematischen Kapiteln: Drei Kapitel zur Naturkunde («Urwelt», Klima und Flora), drei weitere zur Stadtgeschichte (Politik-, Schul- und Kulturgeschichte), dann folgen Kapitel zu Kultur und Gesellschaft (Kunst und Künstler, Wissenschaft und Literatur, Wohltätigkeit, Vereinswesen) und Wirtschaft (Land- und Forstwirtschaft, Handel und Verkehr, Handwerk und Industrie). Den Abschluss bildet ein Übersichtskapitel, in dem bilanzierend unterschiedliche Themen aufgegriffen werden. Die grossen Themen des Werkes sind somit Natur, Geschichte, Kultur und Gesellschaft sowie Wirtschaft.

Islers «Winterthur in Wort und Bild» ist in zwei grosse Teile sowie einen Anhang gegliedert. Der erste Teil beschäftigt sich mit dem Winterthur der Gegenwart, unterteilt in fünf Kapitel: «Lage der Stadt, klimatische und sanitärische Verhältnisse», «Rundgang durch Winterthur», «Die Pflege von Wissenschaft und Kunst», «Unsere Schulen» sowie «Die industrielle und kommerzielle Entwicklung der Stadt». Der zweite Teil stellt die Vergangenheit der Stadt dar. Als Anhang sind der Festschrift zwei kurze Kapitel zur «Geologie von Winterthur» sowie «Spaziergänge in die Umgebung» beigefügt.

Mehrere Themenkomplexe sind in beiden Schriften aufgegriffen, insbesondere die Lage der Stadt, das Klima, die Stadtgeschichte, Kunst und Wissenschaft, die Schulen oder die Entwicklung und Bedeutung der Industrie. Die beiden Werke gewichten die einzelnen Bereiche indes unterschiedlich: Den vier Themenbereichen Natur, Geschichte, Kultur und Gesellschaft sowie Wirtschaft widmet die «Heimatkunde» jeweils um die 100 Seiten, mit einem leichten Übergewicht der Geschichte, der 131 Seiten zugestanden werden. Hinzu kommen 60 weitere Seiten für das Übersichtskapitel und die Statistik. Im Vergleich dazu legt die Festschrift einen noch deutlicheren Schwerpunkt auf die Geschichte, die etwa die Hälfte des Buches einnimmt.

Der grösste Unterschied zwischen den beiden Schriften besteht im Rundgang durch Winterthur, der einen zentralen Teil der Festschrift ausmacht und in dem Isler die Lesenden durch die Stadtquartiere führt. Die «Heimatkunde» nimmt keinen solchen Rundgang vor.<sup>78</sup> Isler agiert als Führer durch die Stadt, der auf alles Bemerkenswerte aufmerksam macht, beispielsweise folgendermassen: «Beim Verlassen der Marktgasse fällt links die *meteorologische Säule* angenehm ins Auge. Wir schreiten an dieser vorbei gegen Norden zwischen hübschen neuen Wohnhäusern hin und stehen plötzlich vor einem wundervollen Monumentalbau

<sup>78</sup> Der Stadtrundgang nimmt bei Isler 49 Seiten ein. Isler: Winterthur in Wort und Bild, 1895, S. 25–74.

[...].»<sup>79</sup> Der Autor spricht hier die Lesenden direkt mittels «wir» an, eine Rhetorik, die in der «Heimatkunde» nicht vorkommt.

Auf dem Stadtrundgang geht Isler ausführlich auf die Gebäude und deren Geschichte ein und erläutert dadurch die Baugeschichte Winterthurs. In der «Heimatkunde» hingegen nehmen baugeschichtliche Überlegungen nur eine marginale Rolle ein: Sie sind auf lediglich neun Seiten erläutert, wovon sich nur vier mit der Entwicklung seit 1830 beschäftigen.<sup>80</sup> Symptomatisch für die unterschiedliche Gewichtung des gebauten Winterthur ist der Umgang mit dem Stadthaus. Dieses präsentiert Isler in der Festschrift auf sieben Seiten ausführlich,<sup>81</sup> während sich die insgesamt wesentlich umfassendere «Heimatkunde» mit einer halben Seite begnügt.<sup>82</sup> Der Charakter der Festschrift, historisches Werk und Reiseführer in einem, zeigt sich im Anhang nochmals. Dort schlägt Isler «Spaziergänge in die Umgebung» vor. Die Festschrift Islers konnte und wollte auch als Stadtführer dienen, während die «Heimatkunde» keine solche Intentionen verfolgte.

Dafür bot die «Heimatkunde» eine Reihe von vertiefenden Überlegungen, die in der Festschrift nicht aufgenommen wurden. Zu erwähnen sind insbesondere die ausführlichen naturkundlichen Darstellungen, beispielsweise zu in einer bestimmten Zeit blühenden Pflanzen.<sup>83</sup> Auch die Wirtschaft kommt in der «Heimatkunde» umfassender und vielseitiger zum Zuge als in der Festschrift. So widmet die «Heimatkunde» der Land- und Forstwirtschaft ein Kapitel, während diese in der Festschrift wegfällt. Es fällt auf, dass Isler unter der wirtschaftlichen Entwicklung fast ausschliesslich die Industrie behandelt. Auch in Bezug auf den Stil unterscheiden sich die beiden Werke. Die «Heimatkunde» ist sachlicher, ihre Argumentation differenzierter, und es wird mehr auf Schwierigkeiten und Probleme Bezug genommen als in der Festschrift.

Die Festschrift ist zudem einheitlicher in ihrem Auftritt als die «Heimatkunde», da Letztere von mehreren Autoren verfasst wurde, weswegen sich der Stil der einzelnen Kapitel deutlich unterscheidet. Das ist auch der Grund, warum in der «Heimatkunde» nicht *ein* Selbstbild Winterthurs entsteht, sondern mehrere verschiedene, je auf unterschiedliche Themen bezogen. In der Festschrift hingegen gibt es gewisse Merkmale Winterthurs, die Isler auch über mehrere Kapitel hinweg immer wieder hervorhebt und betont: die Geschichte, die Natur und die Industrie. Mit ihnen charakterisiert er die Stadt. Ich werde sie im Folgenden einzeln darstellen und zeigen, wie der spätere Bauamtmann Isler seine Stadt betrachtete.

79 Ebd., S. 34.

80 Lehrerverein Winterthur (Hg.): Heimatkunde von Winterthur und Umgebung, 1887, «Bauliche Entwicklung der Stadt bis 1830», S. 242–248, und «Vergrösserung der Stadt seit 1830», S. 248–251.

81 Isler: Winterthur in Wort und Bild, 1895, S. 34–40.

82 Lehrerverein Winterthur (Hg.): Heimatkunde von Winterthur und Umgebung, 1887, S. 250. Kurz erwähnt ist das Stadthaus zudem im Überblickkapitel, S. 460.

83 Ebd., S. 79.



## 2.4 «Was Winterthur ist und was es gewesen»: Die Festschrift zum Schützenfest

Ein erstes zentrales Charakteristikum Winterthurs gemäss Isler ist die Geschichte der Stadt. Im ersten Teil des Buches, dem Stadtrundgang, erwähnt er immer wieder, was vorher an einer bestimmten Stelle stand. Auch wenn er über Wissenschaft und Kunst von Winterthur berichtet, beschäftigt er sich grösstenteils mit der Vergangenheit. Der zweite Teil des Buches ist sogar gänzlich der Geschichte gewidmet, beginnend bei den ersten Siedlungsspuren in Winterthur. Ausführlich beschäftigt Isler sich insbesondere mit der politischen Geschichte. Insgesamt befasst sich deutlich mehr als die Hälfte der Festschrift mit der Vergangenheit.

Isler unterscheidet zwischen einem «alten» und einem «neuen» Winterthur. So nimmt er bei der Thematik der Schulen auf das Bildungswesen der Vergangenheit explizit Bezug und fragt sich, «ob das alte Winterthur oder das neue mehr für seine Schulen getan habe.»<sup>84</sup> Seine Antwort ist nicht eindeutig. Vielmehr wertet er Vergangenheit und Gegenwart gleichermaßen positiv, sein Winterthur war schon immer und ist noch immer bildungsfreundlich. Isler betont generell Kontinuitäten bis in die Gegenwart. Über die Bronzezeit schreibt er gar:

«In dieser Periode war unsere Gegend relativ stark bevölkert; bei Veltheim und Wülflingen bestanden grosse Bronzegiessereien, deren man bis jetzt in der Schweiz nur vier entdeckt hat [...]. Die Anlage bei Veltheim wurde 1879, diejenige bei Wülflingen im Jahre 1822 in der Nähe der Beuggerschen Fabrik entdeckt. Hier bestand wahrscheinlich vor etwa 3000 Jahren die grösste Gieserei der Schweiz. Nichts Neues unter der Sonne! (Unsere Gegend scheint sich demnach hierzu ganz besonders zu eignen).»<sup>85</sup>

Trotz Islers Interesse für die Vergangenheit und die Betonung von Kontinuitäten steht er dem Wandel positiv gegenüber. Er bezeichnet politische und soziale Einrichtungen der 1830er-Jahre als «veraltet», erzählt von «unserer Stadt hemmenden Schranken» und im Kontrast dazu von «freundlichen Häuserreihen», die an die Stelle der Gräben und Teiche getreten seien.<sup>86</sup> Symptomatisch für seinen Umgang mit der Stadtgeschichte ist die ambivalente Bedeutung der Altstadt in seinem Kapitel «Rundgang durch Winterthur». Einerseits widmet Isler der Altstadt 29 Seiten, deutlich mehr als allen anderen Quartieren zusammen. Dort stehen die wichtigsten öffentlichen Gebäude der Stadt. Andererseits wird diese Aussage dadurch relativiert, dass das Kapitel zur Altstadt gerade *nicht* mit den alten Gebäuden beginnt, sondern mit dem neuen Stadtzentrum: «Das Centrum der Stadt, welches sich ehemals im älteren, oberen Stadtteile befand, ist durch die bedeutende Verkehrsentwicklung an das westliche Ende der Altstadt verschoben worden und findet in dem imposanten, doppeltürmigen Bahnhofgebäude seinen

84 Isler: Winterthur in Wort und Bild, 1895, S. 125.

85 Ebd., S. 162. Das ist der einzige fett hervorgehobene Satz im Teil zur Geschichte der Stadt.

86 Ebd., S. 2.

architektonischen Ausdruck».<sup>87</sup> Obwohl Isler der Altstadt in seinen Ausführungen am meisten Raum beimisst, konstatiert er zugleich, dass sich der neue Mittelpunkt Winterthurs am Rande der Altstadt befinde, beim Bahnhof und somit bei einem Symbol der modernen Stadt schlechthin.<sup>88</sup>

Die Betonung der Stadtgeschichte hat die Funktion, der sich rasant wandelnden Stadt eine aus der Tradition entstandene Identität zuzuschreiben, ohne dass das hiesse, den Wandel negativ zu beurteilen. Auch und gerade in einer von Grossindustrie geprägten Stadt war Geschichte somit konstitutiv für die städtische Identität. Isler selbst gehörte zu jenen Winterthurern, die sich aktiv mit Geschichte beschäftigten. So betätigte er sich im historisch-antiquarischen Verein und verfasste mehrere Publikationen zum alten Winterthur und zu dessen Persönlichkeiten. Zudem sammelte er im grossen Stil Stadtansichten des vergangenen Winterthurs, die er auch in öffentlichen Vorträgen präsentierte.<sup>89</sup> Der Stolz auf die eigene Stadtgeschichte ist Teil des Habitus des Bildungsbürgertums, dem Alexander Isler angehörte.

Das zweite Charakteristikum, das Isler hervorhebt, ist die Natur und die Einbettung der Stadt in dieselbe. Das erste Kapitel seiner Festschrift beginnt folgendermassen: «Der von anmutigen Hügeln umgebene Talgrund der Grüze trägt auf seinem, zwischen Lind- und Eschenberg auf die Breite von einem Kilometer eingegengten, westlichen Ende die zur Zeit ca. 18000 Einwohner zählende Stadt Winterthur.»<sup>90</sup> Bereits mit diesem ersten Satz ist die Bedeutung der Natur gesetzt. In der Folge kommt er mehrfach darauf zu sprechen. In seinem Narrativ ist die Natur stets intakt und trägt zur Attraktivität Winterthurs bei. Die Natur führt zu einem «anmutigen» Stadtbild.

Zudem hält Isler fest, dass die Natur dazu beitragen würde, dass die Winterthurer Bevölkerung gesund sei. Stolz und hervorgehoben berichtet er, dass «Winterthur in sanitärischer Hinsicht den günstigsten Platz zuzuweisen [ist] unter allen Schweizerstädten mit einer die Zahl 10,000 übersteigenden Bevölkerung».<sup>91</sup> Die Sterberate sei tiefer als in anderen Städten. Als Grund dafür nennt er die vorteilhaften natürlichen Verhältnisse, insbesondere die guten Windverhältnisse, eine natürliche Filterung des Grundwassers sowie der grosse Wald, der zu guter Luft beitrage. Zudem lobt er das Engagement der Behörden, die sich für den Erhalt dieser Vorteile mittels Überwachungs- und Baumassnahmen einsetzten. Er folgert, dass das Zusammenspiel von vorteilhaften natürlichen Verhältnissen

87 Ebd., S. 25.

88 Ebd., S. 25 ff. Zu Altstädten im modernen Städtebau vgl. Vinken: *Zone Heimat*, 2010. Die Altstadt war in Winterthur um 1900 kein bevorzugtes Wohnquartier, dort herrschten nach den beiden Arbeiterquartieren Tössfeld und Deutweg die schlechtesten Wohnverhältnisse. Siehe Landolt: *Die Wohnungsenquête in der Stadt Winterthur*, 1901, S. 55.

89 Zu Vorträgen von Isler siehe Isler: *Ueber die Entwicklung der Lithographie im Kanton Zürich*, 1909 sowie Hünenwadel: *XIII. Jahresversammlung der Schweizer. Gesellschaft für Schulgesundheitspflege*, 1912, S. 246.

90 Isler: *Winterthur in Wort und Bild*, 1895, S. 1.

91 Ebd., S. 22.

sen und den Sorge tragenden Menschen zu diesen guten gesundheitlichen Verhältnissen führe. Allerdings gesteht Isler auch ein, dass diese Verhältnisse durch das Bevölkerungswachstum mit neuen Herausforderungen konfrontiert werden; so existierten noch nicht in allen Aussenquartieren Kanalisationen.<sup>92</sup>

Die Auswirkungen der Industrialisierung auf die Natur verschweigt Isler nicht. Sie ändern jedoch nichts daran, dass die Natur in und um Winterthur noch immer schwärmerisch beschrieben werden kann. Anhand des Beispiels der Geräuschkulisse im Osten der Stadt wird sichtbar, dass die Moderne die Natur zwar beeinflusst, sie aber nicht schädigt: «Die Häuserreihe am Mattenbach und die Gebäude um die Station Grünen sind hier zur Stunde nur bauliche Oasen. Die weiten Fluren bieten noch den Alt-Meistern Lampe und Reineke ein dankbares Feld. Schmetternder Lerchenjubel tönt hier aus den blauen Höhen, huscht aus den wogenden Saaten. Daneben knarren die eisernen Räder auf den ostwärts führenden Eisensträngen.»<sup>93</sup> Geräusche der Natur und der industrialisierten Welt trafen in Winterthur aufeinander. Dieses Zusammentreffen ist harmonisch; die Natur bleibt idyllisch, selbst wenn man die Eisenbahnen hört.

Die von Alexander Isler verfasste Schrift beschreibt die Natur also als zentrales Charakteristikum von Winterthur. Sein Eintreten für eine naturnahe Stadt beschränkte sich indes nicht auf seine Autorentätigkeit: Als er zwei Jahre nach dem Erscheinen dieser Schrift zum Bauamtmann Winterthurs gewählt wurde, setzte er sich dafür ein, eine möglichst durchgrünte Stadt zu schaffen und zu erhalten. So lancierte er mit den «Vorschriften über die Bebauung der äusseren Quartiere», die 1909 in Kraft traten, eine der ersten Zonenordnungen der Schweiz. Diese förderte wenig dicht besiedelte Familienhausquartiere, mit maximal viergeschossigen Häusern.<sup>94</sup>

Das Ideal der durchgrünten Stadt, das er in der Festschrift schilderte, wenn er etwa von neuen «Quartieren mit freien, von buntem Gebüsch umgebenen Häusern»<sup>95</sup> erzählte, war mehr als nur eine Festtagsdarstellung: Diese Sicht prägte den Städtebau in Winterthur über Jahre. Beeinflusst war es von einem internationalen Diskurs, der unter dem Stichwort der «Gartenstadt» versuchte, den Industriestädten eine andere, grünere Alternative gegenüberzustellen. Dieses Ideal begründete der Engländer Ebenezer Howard als Reaktion auf die schmutzigen, ungesunden Industriestädte des 19. Jahrhunderts, denen er neu angelegte, nach einem bestimmten Schema aufgebaute Gartenstädte entgegengestellte.<sup>96</sup>

92 Ebd., S. 20ff. Zur Kanalisation in Winterthur vgl. Hauser, Bütikofer: Winterthur. Architektur und Städtebau, 2001, S. 59f. Dass Isler betont die Gesundheit Winterthurs betont ist im Rahmen der Hygienebewegung des 19. Jahrhunderts zu verstehen. Zur Hygienebewegung vgl. Hardy: Ärzte, Ingenieure und städtische Gesundheit, 2005. Evans: Tod in Hamburg, 1990.

93 Isler: Winterthur in Wort und Bild, 1895, S. 7.

94 Ausführlich dazu Hauser, Bütikofer: Winterthur. Architektur und Städtebau, 2001, S. 68ff.

95 Isler: Winterthur in Wort und Bild, 1895, S. 3.

96 Howard: Tomorrow. A Peaceful Path to Real Reform, 1898. Die zweite Auflage erfolgte dann unter dem Begriff der Gartenstadt: Howard: Garden Cities of Tomorrow, 1902. Auf Deutsch erschien das Werk einige Jahre später: Howard: Gartenstädte in Sicht, 1907.

Winterthur war im Sinne von Howard keineswegs eine Gartenstadt, denn das enorme und zentral gelegene Industriequartier entsprach nicht den Idealen von Howard.<sup>97</sup> Allerdings wurde der Begriff der Gartenstadt rasch nicht mehr nur für Stadtgründungen gemäss den Vorgaben von Howard verwendet, sondern wurde in einem weiteren Verständnis zu einem Synonym für grüne Städte insgesamt.<sup>98</sup> Aufgrund dieser Begriffsverwendung wurde auch Winterthur als Gartenstadt beschrieben, und Isler war 1910 Mitbegründer der «Genossenschaft Gartenstadt», die eine Modellüberbauung erstellte, die der Intention der neuen Zonenordnung entsprach.<sup>99</sup>

Isler hat sowohl in der Festschrift als auch in seiner politischen Tätigkeit der Natur eine grosse Bedeutung zugemessen. Diese Betonung der Natur war eine Reaktion auf die Stadtentwicklung des 19. Jahrhunderts, in deren Rahmen sich das Verhältnis zwischen Stadt und Natur einschneidend veränderte. Viele bislang unbebaute Teile Winterthurs wurden nun überbaut. Diese neuen Wohnquartiere, Industrieanlagen und Eisenbahnlinien verliehen dem Ort ein neues Gepräge. Gerade diese Präsenz der Industrie im Stadtbild führte dazu, dass die Natur für die städtische Identität Winterthurs konstitutiv wurde: als Gegenreaktion.

Nebst Naturnähe sowie Reichtum an Tradition nennt Isler ein drittes Merkmal Winterthurs, das zu den beiden anderen nur in scheinbarem Widerspruch steht: das der modernen, fortschrittlichen, industrialisierten Stadt. Islers Schilderung des Maschinenindustriequartiers der Stadt, des Tössfeldes, zeigt exemplarisch, wie positiv er dieses neue Winterthur sieht:

«Hier liegt das grösste Industriequartier Winterthurs und der Schweiz vor uns ausgebreitet. Ein mächtiges Arbeitsfeld! Emsig pusten die Lokomotiven auf dem vom Personenbahnhof in einer Länge von einem Kilometer mit hundert Meter Breite sich der Zürcherlinie entlang ziehenden Gütergeleise, eine neue Anlage, welche dem Umbau des Personenbahnhofes vorausging. Ueber dieses Schienenfeld herüber dröhnen so gewaltige Schläge, als schwänge der zornige Wieland wirklich selbst den Riesenhammer. Es ist das grösste schweizerische Etablissement für Metallindustrie».<sup>100</sup>

Die Monumentalität der Industrie beeindruckt Isler, er schreibt darüber mit unverhohlener Bewunderung; dass sich der Klang der Stadt verändert hat, stellt für ihn kein Problem dar, es deutet vielmehr die Leistungsfähigkeit der Stadt an.

Diese Beschreibung kontrastiert in auffälliger Weise mit der anschliessenden Darstellung des Wohnquartiers im Tössfeld. Dieses charakterisiert er mit «freistehenden und hübschen Wohngebäuden», die sich «behaglich» um das Schul-

97 Zum Ideal der Gartenstadt und dessen Verbreitung siehe Will, Lindner: Gartenstadt. Geschichte und Zukunftsfähigkeit einer Idee, 2012.

98 Hafner: Die Geschichte der deutschen Gartenstadtbewegung, 2012, S. 93.

99 Hauser, Bütikofer: Winterthur. Architektur und Städtebau, 2001, S. 68.

100 Isler: Winterthur in Wort und Bild, 1895, S. 71 f.

haus gruppieren, wobei das Schulhaus «nach den bewährtesten, pädagogischen Grundsätzen erstellt» worden sei.<sup>101</sup> Bei dieser Schilderung wird ausgeblendet, dass sich das Industriequartier und die Arbeitersiedlungen direkt nebeneinander befanden, sodass die Geräusche des Ersteren in Letzterem zweifellos deutlich zu hören waren. Für Isler tut das der Harmonie keinen Abbruch. Es ist ihm problemlos möglich, laute Fabriken direkt neben einem behaglichen Wohnquartier zu denken.

Am Ende seines Rundgangs durch Winterthur, der in der Altstadt beginnt und im Tössfeld endet, zieht Isler Bilanz, indem er von oben auf die Stadt schaut. Welches das wichtigste Merkmal Winterthurs ist, macht er explizit:

«Werfen wir noch einen zusammenfassenden Blick auf die Stadt, sei es von der Rebhalde am Lindberg oder vom Bäumli aus, so tritt uns der Charakter von Winterthur als einer Heimstätte der Arbeit und Schaffenslust so recht entgegen. Zu beiden Seiten umarmen die Rebgelende den Berg. Wie Schirm suchend, bergen sie ihre zarten und verwöhnten Kinder des Südens unter die Schutzwände des Waldes. Als eine blühende Oase im Waldmeer erscheint unser Winterthur von der Höhe aus gesehen. Ueber hundert der eisernen Karawanenzüge eilen von allen Richtungen täglich dem Produktionszentrum zu und ebenso viele verlassen es wieder; ein Zeichen der emsigen Tätigkeit der Menschen, die da unten in Qualm und Rauch rastlos schaffen und streben als nützliche Glieder der Gesamtheit. Wahrlich! Führte die Stadt nicht schon von den Habsburger Zeiten her die doppelgeschwänzten Löwen im Wappen, wir fügten ihr heute einen Bienenkorb, von emsigem Volk umschwirrt, in den Wappenschild.»<sup>102</sup>

Den Charakter Winterthurs benennt er als Stadt der Arbeit. Von zentraler Bedeutung ist die «emsize Tätigkeit», der Fleiss, der das blühende Winterthur erst ermögliche. Fleiss ist für Isler, zusammen mit Kraft und Strebsamkeit, die Tugend, der die Zukunft gehören wird.<sup>103</sup> Es sind industrielle Werte, und sie sind zu Werten Islers und Winterthurs geworden. Bei seinem Rundgang durch die Stadt berichtet er zudem, dass die Gaststätten unter Tags fast leer seien, weil dann nur Reisende sie besuchten: «Winterthur arbeitet.»<sup>104</sup>

Die Natur, die Winterthur umschliesst, wird im Zitat ebenfalls betont; sie wird gleich im zweiten Satz anhand der Rebberge erwähnt. Aufschlussreich ist die exotisierende Metapher der Oase: Winterthur als «blühende Oase» im «Waldmeer». Dieses nicht ganz stimmige Bild – es gibt keine Oasen im Meer – wird durch die «Karawanenzüge» deutlicher. Sie kommen aus der Wüste, also der Umgebung von Winterthur, in die Stadt, sprich die Oase. Winterthur, die Gartenstadt, wird als Ganzes zur Oase, die sie umgebende Natur damit parado-

<sup>101</sup> Ebd., S. 72.

<sup>102</sup> Ebd., S. 73 f.

<sup>103</sup> Ebd., S. 73.

<sup>104</sup> Ebd., S. 30 f.

xerwise zur Wüste. Die Rhetorik mag etwas verwirrend erscheinen, doch die Botschaft ist klar: Die Natur und die Industrie stehen nicht im Gegensatz zueinander, im Gegenteil: Die Industrie wird naturalisiert.

Eine durch den Fleiss ihrer Bewohner erschaffene, blühende Industriestadt, eingebettet in die liebliche und gesunde Natur, versehen mit einer langen Tradition – das ist, pointiert zusammengefasst, die Identität Winterthurs, die Alexander Isler kreierte. Damit möchte Isler zeigen, dass Winterthur nach dem Zusammenbruch der Nationalbahn und den dadurch entstandenen Schulden wieder aufgeblüht ist. Isler macht diesen Bezug zwischen «Nationalbahndebakel» und Schützenfest zum Ende seiner Schrift deutlich. Er stellt dar, wie Winterthur unter den Folgen des Zusammenbruchs der Nationalbahn litt, sieht aber auch Positives: Gerade in jener Zeit seien gemeinnützige Anstalten gegründet worden, die er als Beweis des Winterthurer Gemeinsinnes versteht.<sup>105</sup> Zudem betont Isler, dass es nun die «schroffen Parteigegensätze» (zwischen Liberalen und Demokraten) nicht mehr gebe. Er beschwört eine Stadt, in der alle Kräfte zusammenwirken würden; und beendet die Festschrift folgendermassen:

«Unter dieser Devise des Friedens und vereinten Strebens finden sich auch die Einwohner aller Volksschichten und Berufsklassen in den zahlreichen Vereinen und Gesellschaften zusammen, um nach des Tages ernster Arbeit in der Hingabe an die Musik, die Turn- und Schiesskunst Ruhe und Erholung zu finden. Sie haben es auch ermöglicht, dass unsere Stadt für das Jahr des Erscheinens dieser Schrift das eidgenössische Schützenfest übernehmen konnte, dasjenige Fest, an welchem der patriotische Geist die höchsten Wogen schlägt [...]»<sup>106</sup>

## 2.5 Vor- und Nachteile der Industrie in der «Heimatkunde»

Inwiefern werden die von Isler geschilderten Charakteristika Winterthurs auch in der «Heimatkunde» betont? Bei der Beantwortung dieser Frage ist zu beachten, dass die «Heimatkunde» einige Jahre vor der Festschrift erschien (1887) und dass es sich dabei, wie erläutert, um zwei verschiedene Textgattungen handelte: Die «Heimatkunde» wollte eher umfassend sein als ein Stadtführer. Zudem wurde sie von mehreren Autoren verfasst. Sie kreierte nicht so dezidiert *ein* Winterthurbild wie die Festschrift.

Ebenso wie Islers Festschrift startet auch die «Heimatkunde» mit der Natur (Kapitel «Urwelt», Klima und Flora). Der grösste Unterschied zwischen den beiden Werken besteht darin, dass die Festschrift der Natur vor allem in Bezug auf die Einwohner Winterthurs beziehungsweise in Relation zur gebauten Stadt Aufmerksamkeit schenkt, während in der «Heimatkunde» die Natur eher aus

<sup>105</sup> Ebd., S. 288 f.

<sup>106</sup> Ebd., S. 289 f.

naturkundlicher Perspektive betrachtet wird. So wird in der «Heimatkunde» die Geologie detailliert beschrieben. In der Festschrift hingegen gibt es nur im Anhang eine kurze Beschreibung der Geologie, mit einem eindeutigen, auf die menschliche Nutzung der Natur gerichteten Zweck: «Da wir die Erfahrung gemacht haben, dass der regelmässige Spaziergänger gewöhnlich auch grosse Freude an der Natur hat und sowohl für die Entstehung des Grund und Bodens und seine Struktur, als auch dessen pflanzliche Ueberkleidung ein achtsames Auge hat, haben wir den «Spaziergängen» eine kurze Geologie [...] vorausgeschickt.»<sup>107</sup> Ähnliches gilt für das Kapitel über das Klima: In der «Heimatkunde» wird primär über das Klima als Naturphänomen geschrieben, während die Festschrift vor allem die Auswirkungen des Klimas auf die Gesundheit in den Blick nimmt.

Die Funktion der Natur für das Gesamtwerk ist bei beiden Werken je eine andere. In der «Heimatkunde» ist die Natur Teil der Gesamtschau, die der Lehrerverein bieten wollte, und zu einer solchen Gesamtschau gehört auch die unbelebte Natur. Die Festschrift Islers hingegen wählt eine gesunde und anmutige Natur als Charakteristikum, um die Stadt zu beschreiben. Isler hebt die Natur vor allem als Reaktion auf den städtebaulichen Wandel des 19. Jahrhunderts hervor. In der «Heimatkunde» hingegen ist der Städtebau nicht zentral, und entsprechend ist auch das Ideal der Gartenstadt kaum von Bedeutung. Hier wird das unterschiedliche Genre, dem die beiden Schriften zuzuordnen sind, deutlich.<sup>108</sup> Ähnliches gilt in Bezug auf den Topos der traditionsreichen Stadt. Sie ist auch in der «Heimatkunde» präsent, wird aber aufgrund der verschiedenen Textgattungen weniger pointiert für die Schaffung einer Winterthurer Identität verwendet als in der Festschrift.

Aufschlussreich ist der Vergleich der Darstellung der Industrie in den beiden Schriften. In der «Heimatkunde» sind diesbezüglich die Kapitel «Handel und Verkehr» sowie «Handwerk und Industrie» relevant. Ihr Autor war Heinrich Ernst, dessen Biografie auffällig derjenigen von Isler gleicht: Auch er war Lehrer und Politiker; Ernst bei den Sozialdemokraten, Isler bei den Demokraten. Beide waren gleichzeitig in der Stadtregierung, Ernst war dort 1895–1897. In diesem Zeitraum war Ernst Bauamtmann. Damit war er der direkte Vorgänger von Isler auf diesem Posten. Es ist bemerkenswert, dass die Personen, die im Amt als Bau-

<sup>107</sup> Ebd., S. 297.

<sup>108</sup> Diese Aussage gilt nur eingeschränkt für das letzte Kapitel der Heimatkunde, die «Übersicht» (Lehrerverein Winterthur (Hg.): Heimatkunde von Winterthur und Umgebung, 1887, S. 44 ff.). Dieses stellt verschiedene Themenbereiche dar und zeichnet ein Selbstporträt Winterthurs, das jenem von Isler ähnlich ist. Die Natur wird nun nicht mehr für sich selbst und naturkundlich betrachtet, sondern ihre positive Wirkung für die Gesundheit der Menschen wird betont. Diese wird da und in der Festschrift gleichermassen als freundlich, anmutig und mit lohnenden Spaziergängen in die Umgebung geschildert. Auch die Charakterisierung Winterthurs als Arbeiterstadt findet sich in dieser Übersicht: «Winterthur war und ist eine arbeitsame Stadt.» (S. 452). Ebenso betont dieses Übersichts-kapitel die Kultur Winterthurs und die gute Schulbildung. Das Programm, das Isler in der Festschrift einige Jahre später ausführte, war hier bereits angedeutet.

amtman die städtebauliche Entwicklung prägten, auch diejenigen waren, die in Schriften die Bedeutung der Industrie für die städtische Identität betonten.<sup>109</sup>

Der Wandel Winterthurs zur Industriestadt wird sowohl in der Festschrift als auch in der «Heimatkunde» grundsätzlich positiv gewertet. Auch Ernst lobt die Entwicklung der Stadt:

«Wer die [...] glatten und sauberen Strassen der Stadt mit ihren bequemen Trottoirs vergleicht mit dem holprigen Pflaster früherer Zeit, wer die breiten und geraden Strassenanlagen in den neuen, zum Teil noch nicht überbauten Quartieren betrachtet, wer die schönen Wege im Eschenbergwalde begeht, muss erkennen, dass eine völlige Umwandlung des Denkens und der wirtschaftlichen Verhältnisse Ursache und Folge solcher Einrichtungen ist.»<sup>110</sup>

Ebenso wie Isler unterstützt Ernst die Bemühungen Winterthurs, fortschrittlich zu sein. Er lobt die Kaufleute Winterthurs, deren «Rührigkeit» und Vorsicht, die zum Wohlstand der Bewohner geführt habe.<sup>111</sup> Hier findet sich das Bild des fleissigen Winterthurers ebenfalls.

Weiter lobt Ernst die Handwerker der Stadt. Diese nähmen die Veränderungen der Zeit, die sie unter Druck setzten, nicht passiv hin, sondern versuchten, ihnen entgegenzutreten. Ausführlich beschreibt Ernst die anstrengende und herausfordernde Tätigkeit der Handwerker und betont ihren «Bienenfleiss». Den Schweiss, der die harte Arbeit koste, würden sie gerne bezahlen. Dabei unterstützten die Arbeiter einander gegenseitig nach Kräften:

«Ja, wer wollte sie alle nennen und zählen, die Handwerker, die einander helfen und unterstützen, um sich gegenseitig das Leben angenehm und bequem zu gestalten. Ein starkes Band der Zusammengehörigkeit umschlingt alle, macht den einen zum Diener und Gehülfen des andern und fördert dadurch alle. Unermüdliche Arbeitslust und sparsamer, vorsorglicher Sinn sind die Zierden des Handwerkers.»<sup>112</sup>

Allerdings fürchtet der Autor um die Zukunft des Handwerks. Es sei gefährdet durch die neuen Erkenntnisse und Arbeitstechniken. Ernst sieht nur eine einzige Möglichkeit, wie die Handwerker damit umgehen können: Sie müssten sich den geänderten Bedingungen anpassen, die neuen Möglichkeiten selbst nutzen und sich in Vereinigungen zusammenschliessen, denn «im Organismus der Gesellschaft haben Aussicht auf Forterhaltung nur diejenigen Formen, welche die

109 Ernst verliess die Stadtregierung, weil er 1897 in die Zürcher Kantonsregierung gewählt wurde, der er bis 1920 angehörte. Er war der erste Vertreter der Arbeiterschaft in einer Kantonsregierung. Vgl. Walter: Zur Erinnerung an Dr. med. h. c. Heinrich Ernst, 1934.

110 Ernst: Handel und Verkehr, 1887, S. 360.

111 Ebd., S. 376.

112 Ernst: Handwerk und Industrie, 1887, S. 391.



Fähigkeit der Anpassung an neue Verhältnisse sich bewahren.»<sup>113</sup> Das Handwerk habe nur die Möglichkeit, sich zu wandeln oder zu verschwinden. Ernst ging davon aus, dass selbst erstere Option langfristig das Überleben des Handwerks nicht sichern könne: Es werde durch die Industrie ersetzt.

In der Folge diskutiert Ernst ausführlich Vor- und Nachteile der Industrie. Als Nachteile nennt er, dass Menschen ihre Arbeit verlieren, weil Maschinen sie übernehmen. Zudem würden bis dahin gut funktionierende Handwerke verschwinden. So schreibt Ernst: «Maschinenwesen und Kapital bilden eben in ihrer Vereinigung eine furchtbare Macht, gegen welche der Einzelne umsonst all seine Kraft und Geschicklichkeit in die Wagschale [sic] setzt. Sie vernichten die Selbständigkeit Tausender, sie machen den Handwerksmeister zum Fabrikarbeiter.» Die Industrie überfordere die Arbeiter, Sorge für Überproduktion und verhängnisvolle Wirtschaftskrisen; zudem seien die Arbeiter gesundheitlichen Gefahren ausgesetzt. Ernst ist skeptisch, ob man diese Probleme mit Regelungen (u. a. Beschränkung der Arbeitszeit sowie der Frauen- und Kinderarbeit, Einführung des Fabrikinspektorats) lösen kann, weil damit «das Augenmerk bloss auf die Symptome der Krankheit, statt auf die Krankheit selbst gerichtet bleibt».<sup>114</sup>

Dieser drastischen Schilderung der Schattenseiten stellt er die «Lichtseiten» der Industrie gegenüber, die er in ebenso bildhafter Sprache mit einer «gütigen Fee» vergleicht, welche selbst an abgelegenen Orten Verdienstmöglichkeiten schaffe. Sie ermögliche es, den Wohlstand zu vermehren, führe dazu, dass Produkte anderer Länder eingeführt werden können, habe zu besseren Sitten geführt und zu besserer Bildung. Eines Urteils, ob die Vor- oder die Nachteile überwiegen, enthält sich Ernst explizit: «Es ist hier nicht der Ort, Licht- und Schattenseite der Industrie gegeneinander abzumessen, es genüge, sie in kurzen Zügen zur Darstellung gebracht zu haben.»<sup>115</sup>

Als nächsten Schritt kommt Ernst auf die konkrete Winterthurer Situation zu sprechen. Er stellt Geschichte und Charakteristika jedes Industriebetriebes vor. Den Schwerpunkt legt er auf die Firma Sulzer, bei der er die Arbeit in den verschiedenen Fabrikhallen beschreibt. Ernst gibt dabei vor, von ganz nahe in den Betrieb hineinzublicken – gewissermassen den Arbeitern über die Schultern. Seine Perspektive ist diejenige des staunenden, mit dem Fabrikleben nicht vertrauten Besuchers. Er schwärmt von der Grösse und Monumentalität der Hallen, bewundert die Lust, mit der die Lehrlinge arbeiten, ihre Sorgfalt und Exaktheit. Er beschreibt die «kunstgeübte Hand des Meisters», der die «merkwürdigen Gebilde [baut], welche die Grundbestandteile der riesigen Maschinen ausmachen, deren Leistungen wir mit Staunen betrachten.» «Ausdauer», «Kunststück», «zählen Fleiss», «gewaltig», «surrt und brummt, das ächzt und girrt», «gespannteste Aufmerksamkeit», das sind die Begriffe, mit denen der Autor die Vorgänge in den Werkhallen beschreibt. Das Neue, Staunenswerte rückt in den Mittelpunkt

<sup>113</sup> Ebd., S. 392.

<sup>114</sup> Ebd., S. 392 ff.

<sup>115</sup> Ebd., S. 394.

und ist uneingeschränkt positiv konnotiert, sodass er über das Endprodukt des Fabrikationsprozesses schliesslich festhält:

«Wie eine Braut geschmückt steht im Glanze ihrer Politur und ihrer Farben die fertige Maschine da, bereit, sofort ihre Tätigkeit zu beginnen und Zeugnis abzulegen von der gestaltenden Macht des menschlichen Geistes.» – «Man verlässt die Werkstätten mit dem Hochgefühl, das der Anblick der Wunder, gezeugt von Menschengestalt und Menschenhand, erweckt. Man erkennt die Verdienste jener Männer, deren rastlose Tätigkeit und kühne Unternehmenseinstellung fast aus dem Nichts heraus eine solche Fundgrube der Arbeit und des Wohlstandes erschaffen.»<sup>116</sup>

Obwohl sich Ernst bei der Diskussion der Vor- und Nachteile der Industrialisierung gewiegt hat, für die eine oder für die andere Seite Position zu beziehen, nimmt er an der Stelle, als er konkret über Winterthur spricht, deutliche Wertungen vor; und obwohl er das Handwerk als idyllisch beschreibt, ist seine Perspektive auf das Wirtschaftsleben der Stadt letztlich doch eindeutig: vorwärts. Fortschritt. Das Handwerk wird dabei zwar bedauerlicherweise, aber letztlich doch unvermeidlich verdrängt werden.

Abschliessend betont Ernst, dass es Handwerk und Industrie seien, die Winterthur zu dem gemacht hätten, was es sei. Sie hätten eine kleine Stadt, die kaum wichtiger als ein Dorf gewesen sei, zu einem überregional ausstrahlenden Gemeinwesen gemacht. Die gesellschaftlichen und politischen Auswirkungen dieses Wandels seien positiv: So sei der

«rege und aufgeweckte, den Ideen der Freiheit und des Fortschritts zugetane Sinn unserer Bevölkerung [...] nicht zum kleinsten Teil Folge dieser Verhältnisse. Es ist darum nicht ein blosser Zufall, sondern es liegt im Wesen eben dieser Verhältnisse, in der Wechselwirkung so vieler strebsamer Menschen begründet, dass Winterthur in politischer Beziehung voran stand, wenn es galt, alt gewordene, dem Zeitgeiste nicht mehr entsprechende Formen zu zerbrechen und neue zu suchen.»<sup>117</sup>

Zudem gewinne die Stadt an Ansehen und werde schöner: «Jedes Jahr bringt einem Stück Altertum den Untergang und setzt Besseres, Schöneres an die Stelle.»<sup>118</sup> Winterthur ist eine ästhetische Industriestadt. Die «zahlreichen rauchenden Schloten sind zu einem Wahrzeichen der Stadt geworden».<sup>119</sup>

Trotz dieser insgesamt positiven Bewertung des Wandels ignoriert Ernst dessen Probleme und Schwierigkeiten nicht, und damit unterscheidet er sich von

<sup>116</sup> Ebd., S. 397ff.

<sup>117</sup> Ebd., S. 442.

<sup>118</sup> Ebd., S. 441.

<sup>119</sup> Ebd.

Isler, der solche nur ansatzweise anspricht. Das ist primär in der unterschiedlichen Textgattung begründet. Dazu kommt noch die politische Ausrichtung der beiden Autoren. So verleiht der Sozialdemokrat Ernst am Ende seiner Überlegungen der Hoffnung Ausdruck, dass die «sozialen Fragen» bald gelöst würden. Seine Position ist diejenige eines gütigen Bessergestellten:

«Wo viele Fabriken sind, ist die Not nicht fern, die Not unter denjenigen, die zahlreichen Familien aus geringem Tagesverdienst zu ernähren und zu versorgen haben. [...] Ihr Leben ist Mühe und Arbeit; ihnen verklärt nicht die holde Kunst das Dasein; sie sind Fremdlinge im Reich der Gedanken, durch die Literatur aufbewahrt [...] Freudlos und freundlos, oft missachtet und gering geschätzt ziehen sie durch das Leben. Und sie haben doch auch ein fühlendes Herz in der Brust, und haben als Menschen, als Miteigentümer der schönen Erde, ein Recht auf Genuss, auf Glück, auf behagliches Alter.»<sup>120</sup>

Diese Probleme müssen gemäss Ernst gelöst werden. Dennoch: Den Grundkonsens, dass Winterthur eine Industriestadt sei und dass das gut so sei, den trug auch Ernst mit.

## 2.6 *Stadtführer ohne Fremdenverkehr*

Als drittes Medium städtischer Selbstdarstellung nach Festschrift und «Heimatkunde» werden nun Stadtführer untersucht: der «Illustrierte Führer durch Winterthur und Umgebung» von 1895, der inhaltlich ein Auszug aus der Festschrift Islers ist, sowie der 1903 erstmals publizierte Führer des Verkehrs- und Verschönerungsvereins. Beides sind dünne, mit Inseraten versehene Broschüren. Dass Winterthur es für nötig hielt, Stadtführer zu publizieren, ist bemerkenswert, denn Fremdenverkehr war kaum vorhanden. Sie richteten sich primär an inländische Besucher: Der «Illustrierte Führer» wurde zum Anlass des Schützenfestes publiziert, als viele Gäste in Winterthur weilten. Und der Verkehrs- und Verschönerungsverein berichtet, dass er seinen Führer bei Festen, die in Winterthur stattfinden, verteilte.

Die beiden Stadtführer sind unterschiedlich aufgebaut: Der «Illustrierte Führer» besteht aus den drei Kapiteln «Die Lage der Stadt» (drei Seiten), «Rundgang durch die Stadt (dreissig Seiten) und «Spaziergänge in die Umgebung» (dreizehn Seiten).<sup>121</sup> Diese Texte sind aus der Festschrift Islers übernommen und gekürzt worden; deswegen verzichte ich darauf, diesen Stadtführer hier nochmals zu analysieren.<sup>122</sup> Der Winterthur-Führer des Verkehrs- und Verschöne-

<sup>120</sup> Ebd., S. 442 f.

<sup>121</sup> In der Festschrift (Isler: Winterthur in Wort und Bild, 1895) sind das die Seiten 1–5, 25–74 und 299–309.

<sup>122</sup> Ganz weggelassen von der Festschrift wurden die Teile zu Wissenschaft, Kunst, Schulen, Wirt-

rungsvereins von 1903 ist in mehrere kurze Kapitel gegliedert. Einen eigentlichen Rundgang durch die Stadt beinhaltet er nicht, aber die wichtigsten Informationen wie Lage, Bauart und Stadtbild, Bevölkerung, Bedeutung, Geschichtliches, Flora und Geologisches, Sehenswürdigkeiten und öffentliche Gebäude, Sammlungen, Orientierung, Spaziergänge und Ausflüge, Umliegende Ortschaften, Verkehrsanstalten sowie zum Verkehrs- und Verschönerungsverein. Die Charakteristika Geschichte, Natur und Industrie finden sich auch im Stadtführer des Verkehrs- und Verschönerungsvereines:

Der Stadtführer beginnt ebenso wie die Festschrift und die «Heimatkunde» mit der Beschreibung, wie sich die Stadt in das Umland, in die sie umgebende Natur, einfügt; und auch hier wird betont, dass sich Winterthur in einem gesunden Klima befinde. Ebenso hebt der Stadtführer die Funktion der Natur hervor, für ein anmutiges Stadtbild zu sorgen: Die Winterthur umgebenden Hügel seien von «bunter Mannigfaltigkeit», die durch die «sorgfältig gepflegten Reben» bereichert werde. Wenn man von einem der Hügel auf Winterthur hinabschaut, biete sich gesamthaft ein sehr «anmutiges» Landschaftsbild. Die Beschreibung der Landschaft ist enthusiastisch, der Besucher sei «entzückt».<sup>123</sup> Das Bild Winterthurs als Gartenstadt wird wiederum zelebriert.

Das Charakteristikum Industrie wird im Stadtführer bereits im ersten Kapitel erwähnt. Bemerkenswert ist, dass hier die negative Seite betont wird: Die Eulach sei wegen der Industrie «ziemlich getrübt».<sup>124</sup> Jakob Herter betont den Kontrast zwischen Natur und Industrie als charakteristisch für Winterthur:

«Charakteristisch und in seiner Art in weitem Kreise einzig dastehend ist der wundersame Kontrast zwischen stark bevölkerten, von lärmender und rauchender Industrie in Beschlag genommenen Ortschaften und den in nächster Nähe liegenden Tälern und Tälchen; zwischen rasch pulsierendem Leben und weltvergessener Einsamkeit. Für denjenigen, der Ruhe sucht, ohne der Bequemlichkeiten der Kultur entbehren zu wollen, lässt sich kein schönerer und angenehmerer Aufenthalt denken als Winterthur mit seinen nahen prachtvollen Waldungen, seinen lauschigen Tälchen und Tälern, seinen teils von Buchen und Tannen beschatteten, teils sonnigen Gipfeln und Gräten [sic! Gärten]».<sup>125</sup>

Mit der Betonung des Gegensatzes zwischen Natur und Industrie wird ein anderer Schwerpunkt gelegt als in der Festschrift, in der das Verhältnis als harmonisch geschildert wird. Den Gegensatz stellt Herter indes als reizvoll dar, weil er es ermögliche, Natur und Kultur gleichermassen zu geniessen. Industrie wird hier zu einem Kulturerzeugnis, dessen Nähe zur Natur von Vorteil ist.

---

schaft, Geschichte und Geologie: All das, was für die Stadtbesichtigung nicht direkt verwendbar ist.

123 Herter: Führer für Winterthur und Umgebung, [1903], S. 5.

124 Ebd., S. 6.

125 Ebd., S. 7.

Herter betont ausserdem, dass Winterthur, obwohl es eine Industriestadt sei, überall «saubere, gut unterhaltene Gebäude» besitze.<sup>126</sup> Die negative Erwartung an eine Industriestadt, schmutzig zu sein, erfülle sie nicht. Grund dafür sei der Charakter der Bevölkerung: Die Winterthurer hätten gute Eigenschaften, seien reinlich und ordentlich.<sup>127</sup> Sie seien mit einem «praktischen Sinn» und einer «ruhig aufs Ziel lossteuernde[n] Energie» ausgestattet, was dazu führe, dass Industrie, Gewerbe und Handel gedeihen könne.<sup>128</sup> Auch er schwärmt vom Fleiss der Winterthurer:

«Tagsüber ist alles, vom einfachen Arbeiter bis hinauf zum obersten Chef eines Weltgeschäftes, emsig an der Arbeit und die Strassen sind wenig belebt. Fremde versichern uns, dass ihnen diese in allen Kreisen herrschende Arbeitsfreudigkeit als ein ebenso interessantes, wie angenehmes Charakteristikum unserer Stadt auffalle. Bei Beginn und Schluss der Arbeits- und Schulzeit fluten plötzlich Menschenströme durch die Strassen. Wenn die Dampfpeifen der Maschinenwerkstätten den Schluss der Arbeit verkünden, so ist besonders die Zürcherstrasse eines beobachtenden Blickes wert.»<sup>129</sup>

Die Bezeichnung «Stadt der Arbeit», die Winterthur trage, sei ehrenvoll, und die Stadt habe eine wichtige Stellung als Industrie- und Handelsstadt, sogar international. Modernisierung ist eindeutig positiv konnotiert: Die Stadt habe gerade, ebene Strassen mit Trottoirs, eine neue Wasserversorgung, das Gaswerk, das Elektrizitätswerk sowie eine gute Kontrolle der Lebensmittel. Dies alles trage dazu bei, dass Winterthur eine gesunde Stadt sei.<sup>130</sup>

Das dritte von Isler hervorgehobene Charakteristikum, das der traditionsreichen Stadt, kommt im Stadtführer nur isoliert vor, in einem eigenen Kapitel, ohne dass es für die Beschreibung insgesamt konstitutiv wäre. Für einen Stadtführer, der konkrete Hilfen bieten möchte, ist die Geschichte nicht entscheidend. Stattdessen bietet Herter Aufzählungen der Sehenswürdigkeiten der Stadt, zu denen insbesondere das Stadthaus, die Kirchen, Museen, Schulen, Denkmäler und Sammlungen gehören. Bemerkenswerterweise erklärt er die Industrie ebenso zur Sehenswürdigkeit: Die Strasse nach Töss führe an den Maschinenfabriken vorbei, «die Begehung der selben [sei] darum zu empfehlen.»<sup>131</sup> Die Bedeutung der Fabriken als Sehenswürdigkeiten nahm im Laufe der Zeit zu, denn in der zweiten Ausgabe von 1905 wurde dem Führer ein zusätzlicher Satz beigefügt:

---

<sup>126</sup> Ebd., S. 8.

<sup>127</sup> Ebd.

<sup>128</sup> Ebd., S. 9.

<sup>129</sup> Ebd., S. 10.

<sup>130</sup> Ebd., S. 8f.

<sup>131</sup> Ebd., S. 30.

«Ihrer Ausdehnung wegen sehenswert sind auch die Maschinenfabriken an der Zürcherstrasse.»<sup>132</sup>

Somit kommt der Stadtführer letztlich mit lediglich graduellen Unterschieden zur gleichen Schlussfolgerung wie «Heimatkunde» und Festschrift: Natur und Industrie werden als charakteristisch für Winterthur beschrieben. Die Selbstdarstellungsschriften des Bürgertums<sup>133</sup> unterscheiden sich zwar in Facetten, sind sich aber prinzipiell einig: Winterthur ist eine prosperierende, naturnahe Industriestadt.

### 3 Postkarten-Winterthur

#### 3.1 «Wenn die Welt so aussähe ...»: Postkarten als Quellen

Die analysierten Schriftquellen haben den Blick von politisch aktiven Bürgern auf die Stadt gezeigt. In diesem Kapitel wird diesen Selbstdarstellungen das Massenprodukt Postkarte<sup>134</sup> gegenübergestellt. Postkarten sind ein kommerzielles Medium, das ökonomischen Bedingungen unterliegt: Ziel der Produzenten ist in den meisten Fällen der Verkauf der Postkarten. Das bedeutet, dass die Postkarten die Stadt ebenfalls, wie die analysierten Schriftquellen, in ein bestimmtes Licht

132 Nicht vorhanden in ebd. (wäre auf S. 21), aber vorhanden in Herter: Führer für Winterthur und Umgebung, 1905, S. 30.

133 Auch Herter war im Stadtparlament. Vgl. Kapitel II.3.2.

134 Die Verwendung der Begriffe «Postkarte» und «Ansichtskarte» ist in der Forschungsliteratur uneinheitlich. Das Historische Lexikon der Schweiz enthält keinen Artikel zu Postkarten, aber einen zu Ansichtskarten. Gemäss dem Autor des Artikels, Kurt Moritz Käppeli, unterscheiden sich Postkarte und Ansichtskarte insofern, als dass die erstere ein vorgedrucktes Postwertzeichen, eine vorgedruckte Marke enthalte, weswegen sie nur von der Post verkauft werde. Im Gegensatz dazu sei die Produktion und Distribution der Ansichtskarte in den Händen Privater. Vgl. Käppeli: Ansichtskarten, in: Historisches Lexikon der Schweiz, [www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D31213.php](http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D31213.php), Stand: 29. 1. 2020. Diese engen Begriffsdefinitionen teilen Timm Starl und Eva Tropper nicht: Der 2010 in der Zeitschrift Fotogeschichte erschienene, von ihnen herausgegebene Schwerpunkt nennt sich «Zeigen, grüssen, senden. Aspekte der fotografisch illustrierten Postkarte». Im Editorial wird konsequent von Postkarten gesprochen, auch bei Karten ohne vorgedruckte Marke; der Begriff Ansichtskarte kommt nicht vor (Starl, Tropper: Zeigen, Grüssen, Senden. Editorial, 2010). In den verschiedenen Artikeln in diesem Schwerpunkt hingegen werden die Begriffe «Postkarte» und «Ansichtskarte» synonym verwendet, z. B. bei Békési: «Puszta-Idyll», 2010. Bereits um 1900 war die Begriffsverwendung nicht eindeutig. In Meyers Grosse Konversations-Lexikon von 1908 sind unter den Stichworten «Korrespondenzkarten» und «Ansichtspostkarten» Verweise auf den Artikel «Postkarte» zu finden. In diesem wird die «Ansichtspostkarte» als spezielle Form der Postkarte bezeichnet, nämlich jene, bei denen nicht die ganze Vorderseite der Adresse vorbehalten ist, sondern deren linker Teil beschrieben werden darf. Vgl. Postkarte, in: Meyers Grosse Konversations-Lexikon, 1905 ff. (20 Bde.), Bd. 16, S. 220f. Ausführlich zu den unterschiedlichen Begrifflichkeiten und deren Geschichte siehe Holzheid: Das Medium Postkarte, 2011, S. 35 ff. Aufgrund des Fehlens eindeutiger Begriffsdefinitionen werden im Folgenden die Begriffe Ansichtskarte, Postkarte und Ansichtspostkarte synonym verwendet.

rücken, das aber nicht gezwungenermassen ein für die Stadt «gutes» Licht sein muss, sondern vor allem eines, das verkaufbar ist.

Postkarten sind in hohem Grade idealisierte Darstellungen. Ihre Darstellungskonventionen pointiert und überspitzt formuliert hat Robert Musil:

«Die Ansichtspostkarten [...] sehen in der ganzen Welt einander ähnlich. Sie sind koloriert, die Bäume und Wiesen giftgrün, der Himmel pfaublau, die Felsen sind grau und rot, die Häuser haben ein geradezu schmerzendes Relief, als könnten sie jeden Augenblick aus der Fassade fahren und so eifrig die Farbe, dass sie gewöhnlich auch noch auf der anderen Seite ihrer Kontur als schmaler Streif mitläuft. Wenn die Welt so aussähe, könnte man wirklich nichts Besseres tun, als ihr eine Marke aufzukleben und sie in den nächsten Kasten zu werfen.»<sup>135</sup>

Ziel von Postkarten ist es zumeist nicht, zu provozieren, sondern Erwartungen zu erfüllen und erwünschte Bilder zu zeigen. Der Fotografiehistoriker Jens Jäger betonte, «dass viele Postkartenmotive auf jeden Fall an gängigen Geschmacksmustern orientiert sind, sie also oftmals zeigen, was einem breiteren gesellschaftlichen Konsens entsprach».<sup>136</sup> Stadt-Postkarten zeigen daher meistens akzeptierte Darstellungsweisen einer Stadt. Dadurch ermöglichen sie Historikerinnen und Historikern, genau solche zu eruieren. Es ist auf diese Weise möglich, die Selbstdarstellung der Bildungsbürger einem in Postkarten sichtbaren «Massengeschmack» gegenüberzustellen.

Der in dieser Studie untersuchte Zeitraum fällt in eine Hochphase der Postkartenproduktion: Die 1869 in Österreich-Ungarn und 1870 in anderen europäischen Ländern wie der Schweiz eingeführte Postkarte verbreitete sich in den folgenden Jahrzehnten in raschem Tempo.<sup>137</sup> 1902 wurden in der Schweiz bereits etwa 22 Millionen Ansichtskarten gedruckt.<sup>138</sup> Trotz der grossen Verbreitung werden Postkarten in der Geschichtsforschung nur selten explizit als Quellen genutzt. Häufig werden sie gleich behandelt wie Fotografien, ohne dass ihr spezifischer Verwendungskontext berücksichtigt wird.<sup>139</sup>

<sup>135</sup> Musil: Hier ist es schön, 1978 ff. (8 Bde.), Bd. 7, S. 506 f.

<sup>136</sup> Jäger: Globalisierte Bilder – Postkarten und Fotografie, 2011, Absatz 25.

<sup>137</sup> Zunächst und bis 1905 wurde in der Schweiz der Text auf die Bildseite geschrieben, während die andere Seite für die Empfängeradresse reserviert war. Dann unterteilte die schweizerische Oberpostdirektion die Vorderseite in zwei Teile, die eine Hälfte für die Adresse, die andere für die eigentliche Korrespondenz – die bis heute bekannte Gliederung. Vgl. Käppeli: Ansichtskarten, in: Historisches Lexikon der Schweiz, [www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D31213.php](http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D31213.php), Stand: 29. 1. 2020.

<sup>138</sup> Vgl. ebd.

<sup>139</sup> Auch in Lokalgeschichten Winterthurs sind Postkarten abgedruckt, allerdings jeweils ohne auf die gattungsspezifischen Charakteristika einzugehen. Sie werden zumeist nicht anders betrachtet als Fotografien und vor allem bildimmanent analysiert. Siehe etwa Niederhäuser: Winterthur in alten Ansichten, 2002. In den Mittelpunkt rücken Postkarten bei Bachmann: Im Spiegel der Philatelie, 2009. Bildmotive werden dort indes nicht analysiert.

Grund für die stiefmütterliche Behandlung der Postkarten sind neben einer häufigen Abneigung von Historikerinnen und Historikern gegen diese Art von Massenprodukten<sup>140</sup> auch methodische Herausforderungen im Umgang mit ihnen. Zu erwähnen ist insbesondere die lückenhafte und zufällige Überlieferung. Beispielsweise befinden sich in der Sondersammlung der Zentralbibliothek Zürich 58 Postkarten, die Winterthur vor dem Ersten Weltkrieg zeigen. 47 davon wurden beschrieben und versandt. Etwa ein Drittel davon, 16 Karten, hatten als Empfangsland Mexiko.<sup>141</sup> Das deutet aber nicht etwa auf enge Beziehungen zwischen Winterthur und Mexiko, sondern darauf, dass die Zentralbibliothek eine Sammlung übernommen hat. Dieses Beispiel illustriert, dass eine quantitative Auswertung etwa der Motive oder der Empfangsorte von Winterthurer Postkarten nicht zielführend ist. Eine weitere Schwierigkeit bei der quantitativen Erfassung von Postkarten besteht darin, dass nicht nur öffentliche Archive Postkarten sammeln, sondern auch Private. Manche der Postkarten in Privatbesitz werden zugänglich gemacht,<sup>142</sup> doch die Schwierigkeit bleibt: Quantitative Auswertungen können in den meisten Fällen nicht sinnvoll vorgenommen werden.

Mit Sicherheit sagen lässt sich immerhin, dass Postkarten mit Winterthur-Motiven an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert weit verbreitet waren.<sup>143</sup> Das mag zunächst erstaunen, da nur wenige Touristen Winterthur besuchten. Bereits eine kursorische Lektüre verschiedener Karten zeigt aber, dass nicht nur Touristen solche versandten. Vielmehr scheinen sie nicht selten eine ähnliche Funktion eingenommen zu haben wie heute elektronische Kurznachrichten: Sie bestätigten abgemachte Termine, kündeten einen Besuch an, verdankten einen Brief oder gaben eine kurze Information weiter. Der Vergleich mit den elektronischen Kurznachrichten wirft aber auch Fragen auf, denn Postkarten sind dadurch charakterisiert, dass sie nicht nur einen Text haben, sondern auch ein Bild. Wie aber stehen Bild und Text zueinander? Spielt es eine Rolle, auf welche Postkarten welcher Text geschrieben wurde? Solche Fragen, die auf die Praxis der Postkartenverwendung zielen, sind bis anhin nicht systematisch erforscht worden. Auch fehlen historische Darstellungen mit ausführlichen Informationen zu

140 Vgl. Starl, Tropper: Zeigen, Grüßen, Senden. Editorial, 2010, hier S. 4.

141 Zentralbibliothek Zürich, Graphische Sammlung und Fotoarchiv, Schachtel «Postkarten Winterthur» (ohne Signatur). Zählung am 16. 2. 2011.

142 Der Zugang kann ganz unterschiedliche Formen einnehmen. So hat der Sammler Paul Bächtiger auf seiner Internetseite [www.baechtigerhorgen.ch](http://www.baechtigerhorgen.ch) (Stand: 29. 1. 2020) Digitalisate seiner Postkarten zugänglich gemacht, indes nur von der Bildseite. Die Privatsammlung von Adolf Feller hat die ETH Bibliothek übernommen, sie ist nun online zugänglich ([www.e-pics.ethz.ch](http://www.e-pics.ethz.ch), Stand: 29. 1. 2020), wobei beide Seiten der Postkarten erfasst wurden und der Text zudem transkribiert wurde. Verschiedentlich sind die Bildseiten von Postkarten, die sich in Privatbesitz befinden, in Publikationen abgebildet worden, vgl. Bachmann: Im Spiegel der Philatelie, 2009. Bloch, Vogel (Hg.): Winterthur um die Jahrhundertwende, 1980.

143 So befindet sich in der Postkartensammlung der Sammlungen der Stadtbibliothek Winterthur eine grosse Anzahl von Postkarten aus dieser Zeit (ohne Signatur).



Auflagezahlen, Entscheidungs-, Produktions-, oder Distributionsprozessen, zu den Verlagen und Verlegern, Sendern und Empfängern.<sup>144</sup>

Diesen Herausforderungen wird im Folgenden durch eine Herangehensweise begegnet, die auf eine qualitative anstatt quantitative Analyse setzt und die der Kontextualisierung auf verschiedenen Ebenen grosse Bedeutung beimisst: In einem ersten Schritt werden die Winterthurer Postkarten mit anderen Stadtpostkarten verglichen und so deren Charakteristika untersucht (Kapitel 3.2). Dann werden zweitens die Bildmotive dieser Postkarten in der Tradition der Darstellung Winterthurs verortet (Kapitel 3.3), und in einem dritten Schritt rücken zwei spezifische Postkarten, die als Ergebnis eines Wettbewerbes gedruckt wurden, in den Mittelpunkt (Kapitel 3.4).

### 3.2 *Qualmende Symbole*

Ein Unterschied zwischen den im letzten Kapitel analysierten Schriften und den Postkarten besteht darin, dass es sich bei den Letzteren nicht nur um Selbstbilder handelte, sondern auch um Fremdbilder: Postkarten Winterthurs wurden auch von auswärtigen Herstellern angefertigt. Zudem gab es Winterthurer Lithografen, für die Winterthur lediglich eines von mehreren Postkartenmotiven war, ohne dass die Stadt eine Sonderstellung eingenommen hätte. Postkarten sind kein lokales Medium, auch wenn sie einen bestimmten Ort zeigen. Um sie als historische Quellen gewinnbringend zu befragen, ist es daher sinnvoll, sie mit anderen Städten zu vergleichen. Dies ermöglicht es, nach den Spezifika einer bestimmten Stadt zu fragen: Wie wird Winterthur auf Postkarten charakterisiert?

Der Winterthurer Lithograf Heinrich Schlumpf hat eine Serie von Mondscheinpostkarten veröffentlicht, die eine Schweizer Stadt oder Ortschaft vor einem Vollmond zeigen.<sup>145</sup> Zu sehen ist manchmal ein vom Mondschein beleuchtetes wichtiges Gebäude oder eine sonstige Sehenswürdigkeit. Häufiger zeigen die Darstellungen die Stadt als Ganzes beziehungsweise wichtige Teile davon in einer Überblicksdarstellung. Von manchen Städten gibt es mehrere Ansichten. Beispielsweise liegen von Luzern vier Karten vor: Zwei mit unterschiedlichen Überblicksdarstellungen (Abb. 3 und Abb. 4) und zwei mit Sehenswürdigkeiten (Kapellbrücke, Abb. 5, und Bahnhof vor Pilatus, Abb. 6). Im Kapitel zu Luzern werde ich zeigen, dass diese vier Postkarten auf bestimmte mentale Bilder von Luzern ansprechen, die dem Betrachter sofort klarmachen: «Das ist Luzern». Beim Beispiel der Kapellbrücke ist das bis heute unmittelbar verständlich. Wie

<sup>144</sup> Vgl. Starl: Bildbestimmung. Identifizierung und Datierung von Fotografien, 2009. Starl, Tropfer (Hg.): Identifizieren und Datieren von illustrierten Postkarten, 2014.

<sup>145</sup> Alle Ansichten finden sich auf der Internetseite des Postkartensammlers Paul Bächtiger, Horgen. Vgl. [www.baechtighorhen.ch](http://www.baechtighorhen.ch), Stand: 29. 1. 2020.

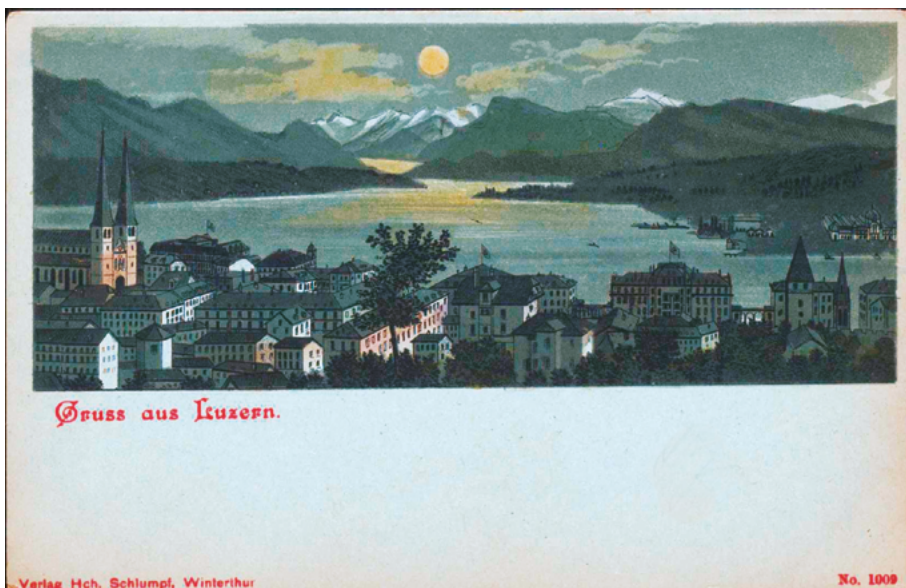


Abb. 3: Luzern im Mondschein. Postkarte, unversandt, vor 1905.

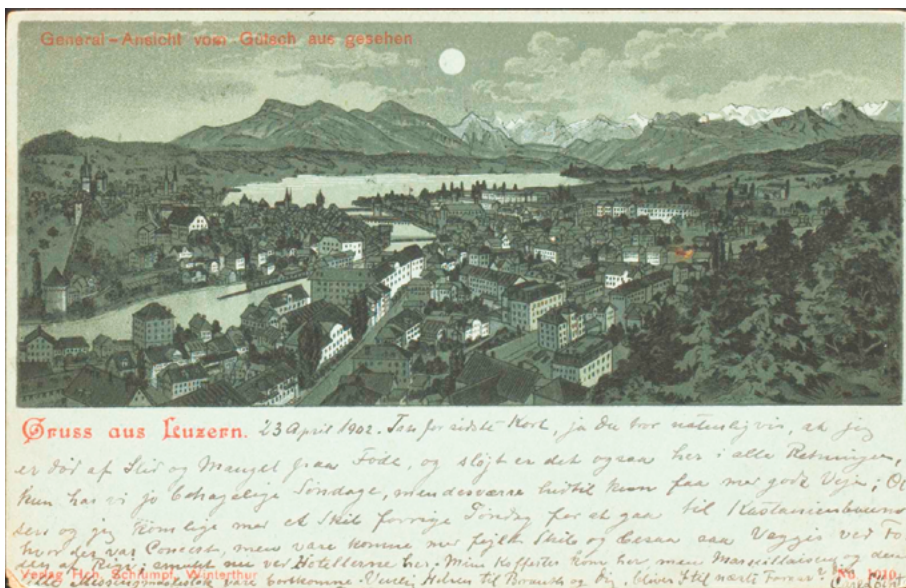


Abb. 4: Luzern vom Gütsch im Mondschein. Postkarte, versandt 1902.



Abb. 5: Luzern, Kapellbrücke und Wasserturm im Mondschein. Postkarte, versandt, Datum unlesbar, vor 1905.

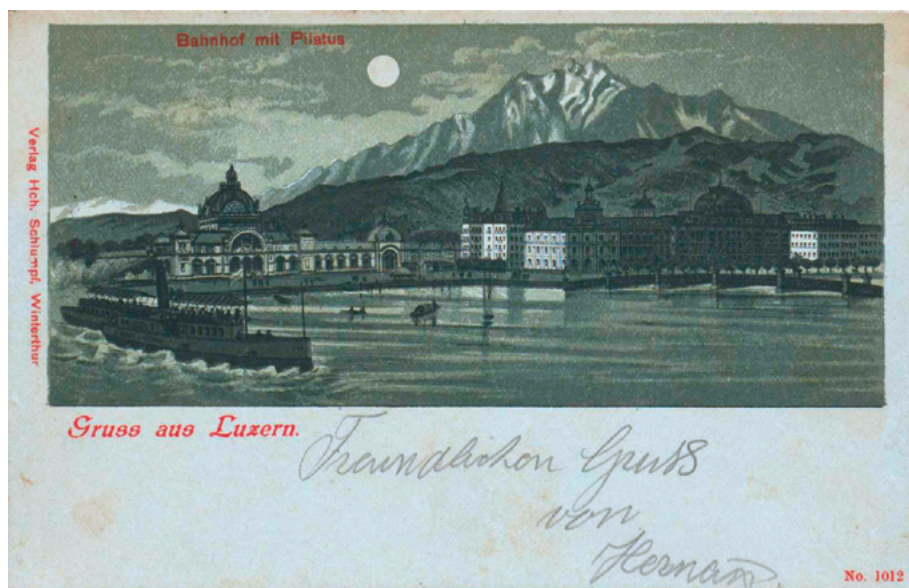


Abb. 6: Luzern, Bahnhof mit Pilatus im Mondschein. Postkarte, versandt 1902.





Abb. 7: Winterthur im Mondschein. Postkarte, versandt 1898.

aber ist Winterthur «by night» erkennbar? Die Antwort lautet in dieser Bildserie: Anhand des Rauches aus den Fabrikaminen (Abb. 7).<sup>146</sup>

Die einzige Mondscheinpostkarte Winterthurs zeigt den Blickwinkel vom Bäumli, einem der Hügel in unmittelbarer Stadtnähe. Die Stadtkirche beziehungsweise deren Türme, die ein zentrales Strukturelement der Stadtopografie waren, sind nur undeutlich zu sehen. Das Stadthaus ist überhaupt nicht erkennbar. Die Industrie hingegen rückt durch den schwarzen Qualm, der hoch in den Nachthimmel ragt, auffällig ins Bild. Die Stadtkirche wird auf dieser Ansicht ersetzt durch die rauchenden Kamine, die die Silhouette ebenfalls vertikal gliedern. Obwohl Winterthur keineswegs die einzige Schweizer Stadt mit Industrie war, wird nur Winterthur in der Serie der Mondscheinpostkarten mit rauchenden Schornsteinen dargestellt.<sup>147</sup> Der Rauch ist das Charakteristikum, anhand dessen man Winterthur erkennen kann – und das bei einer Postkarte eines Lithografen, der selbst in dieser Stadt tätig war.

Auch auf anderen Postkarten finden sich rauchende Hochkamine als Symbol Winterthurs. Von der Mondscheinpostkarte gibt es eine Tagesversion, in Farbe und ohne Mond, vom gleichen Lithografen hergestellt (Abb. 8). Die schwarz qualmenden Kamine sind noch dominanter als auf der schwarz-weis-

<sup>146</sup> Der genaue Zeitpunkt der Produktion ist nicht bekannt. Die älteste mir vorliegende Ausgabe der Karte wurde 1901 geschickt (einschbar als Digitalisat auf [www.baechtighorhen.ch](http://www.baechtighorhen.ch), Stand: 29. 1. 2020).

<sup>147</sup> Lediglich bei der Ansicht Badens findet sich ein einzelner qualmender Kamin.

sen Nachtversion, da sie sich in einer lieblich-grünen Landschaft befinden. Die Rauchschwaden sind schwarz und hoch aufragend, höher gar als die eigentlichen Kamine. Der Kamin auf der linken Bildseite scheint dabei in der Bildkomposition gewissermassen die nur ansatzweise sichtbare Stadtkirche zu ersetzen. Der «Wald rauchender Kamine», wie Winterthur oft beschrieben wurde,<sup>148</sup> wird auf dieser Karte sichtbar; der schwarze Rauch ist das dominierende Merkmal der Stadt, und er steigt auch aus einer Lokomotive, die vor dem Bäumli durchfährt.

Eine etwas andere Inszenierung der Fabrikstadt finden wir auf einer weiteren beim Lithografen Heinrich Schlumpf herausgegebenen Ansicht (Abb. 9). Sie zeigt ebenfalls die Perspektive vom Bäumli aus. Aus den Fabrikaminen steigt weisser Rauch und betont so das Industriequartier. Zudem befinden sich im Vordergrund gleich vier Eisenbahnen, jede von ihnen mit grosser Rauchwolke. Ein anderes Beispiel einer Postkarte, die das Industriequartier durch Qualm markiert, ist eine, die als die älteste in den Sammlungen der Stadtbibliothek Winterthur gilt (Abb. 10). Weniger auffällig als auf diesen Postkarten ist der Qualm auf denjenigen, die eine Fotografie abbilden (Abb. 11, 12 und 13), was in den Eigenheiten des Mediums begründet ist: Ohne das Bild zu manipulieren, waren die Rauchsäulen kleiner als auf gemalten Ansichten. Auch auf den Fotografien ist der Rauch indes deutlich sichtbar.

Die Betonung der rauchenden Schornsteine auf den Postkarten scheint im Widerspruch zu stehen zur Charakterisierung Winterthurs als Gartenstadt, die Isler in der Festschrift vorgenommen hat. Schwarzer Rauch und gesunde Gartenstadt sind aus heutiger Perspektive nicht zu vereinbaren. Wie sieht es aus zeitgenössischer Perspektive aus?

Mit dem, wie er es nennt, «Topos des rauchenden Schornsteines» hat sich der deutsche Fotografiehistoriker und Fotograf Reinhard Matz anhand von Fotografien aus dem Ruhrgebiet beschäftigt. Er betont, dass eine Fotografie eines rauchenden Schornsteines nicht von vorherein eine Wertung beinhalte. Sie könne sowohl kritisch als auch befürwortend gegenüber der Industrie sein, und bisweilen sei ein solcher gewissermassen «zufällig» zu sehen, wenn der Fotograf die Architektur festhalten möchte. Wichtig sei es, den Verwendungskontext einer Fotografie zu beachten, und die Verwendung einer Aufnahme als Postkarte sei diesbezüglich ein klares Statement: «Wenn allerdings eine Aufnahme mit rauchenden Schornsteinen für eine Postkarte benutzt wird, kann hier mit grosser Sicherheit auf einen offenbar recht verbreiteten Stolz hinsichtlich dieser lokalen Besonderheit geschlossen werden.»<sup>149</sup>

Eine wichtige Funktion der Darstellung von qualmenden Schornsteinen war es, Bewegung und Lebendigkeit zu zeigen. Matz betont, dass «ein nicht rauchender Schornstein im Bild in der Regel merkwürdig entrückt, erstarrt, inaktiv wirkt [...]. Der rauchende Schornstein dagegen deutet auf Lebendigkeit, Aktivität, Schöp-

<sup>148</sup> Vgl. Baur: Ein Landhaus im Tössertobel bei Winterthur, 1912, S. 293.

<sup>149</sup> Matz: Industriefotografie. Aus Firmenarchiven des Ruhrgebiets, 1987, S. 22.



Abb. 8: Gesamtansicht Winterthur. Postkarte, versandt 1899.



Abb. 9: Gesamtansicht Winterthur. Postkarte, unversandt, vor 1905.





Abb. 10: Gesamtansicht Winterthur und Schloss Kyburg. Postkarte, unversandt, vor 1905.



Abb. 11: Gesamtansicht Winterthur. Postkarte, unversandt, vor 1905.

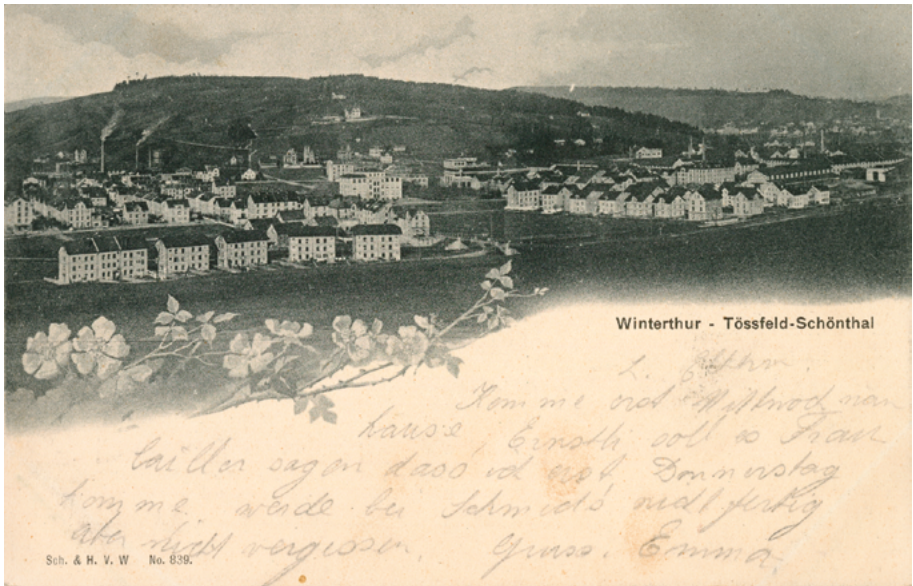


Abb. 12: Tössfeld-Schönthal. Postkarte, versandt 1904.



Abb. 13: Gesamtansicht Winterthur. Postkarte, versandt 1911.



ferkraft.»<sup>150</sup> Letzteren drei Eigenschaften wiederum sind wir bereits begegnet, im «Bienenfleiss», der für Winterthur in Anspruch genommen wurde. Dies ist der Kontext, in dem die rauchenden Schornsteine zu betrachten sind. Aufschlussreich ist es, den Briefkopf des Unternehmens von Heinrich Schlumpf anzuschauen, jenem Lithografen, der mehrere der erwähnten Postkarten produzierte: Der Briefkopf zeigt Häuserreihen, in denen sich offenbar sein Geschäft befindet, über denen ein Kamin mit schwarzer Rauchsäule sichtbar ist (Abb. 14). Auch hier bestätigt sich wieder die Selbstdarstellung: Winterthur ist produktiv, eine «Stadt der Arbeit».

Das alles bedeutet nicht, dass Kamine auf Postkarten Winterthurs in jedem Fall qualmten. Es gibt auch eine grosse Zahl von Postkarten, auf denen zwar Kamine zu sehen sind, nicht aber Qualm. Beispiele sind die Abbildungen 15, 16 und 17. Quantitative Aussagen, welche Bedeutung solche Karten mit oder ohne Rauch eingenommen haben, sind nicht möglich. Auch Matz verweist auf diese Schwierigkeiten der Quantifizierung. Bei seinem Versuch, eine Periodisierung des Umganges mit rauchenden Schornsteinen zu erarbeiten, stützt er sich daher «eher auf prononcierte Ausnahmen als auf einen real quantifizierbaren Durchschnitt».<sup>151</sup> Auf dieser Grundlage kommt er zum Ergebnis, dass in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg Schornsteine auf Fotografien «schmutzig rauchen» durften – dies aber bei weitem nicht immer taten. In der Folge habe sich das geändert; in den Zwanzigerjahren seien häufig Darstellungen ohne Rauch gemacht worden und in den Dreissigerjahren schienen Schornsteine, so Matz, «– mit oder ohne Rauch – als Motiv insgesamt an Bedeutung verloren zu haben».<sup>152</sup>

Matz' Beobachtung für die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg trifft auch auf Winterthur zu. Das Postkarten-Winterthur konnte qualmende Kamine zeigen, musste aber keineswegs. Die Vielfalt möglicher Umgangsformen mit dem Rauch spiegelt sich in anderen Formen der visuellen Darstellung, wie ein nochmaliger Blick in «Heimatkunde», Festschrift und Winterthur-Führer ergibt: Sie zeigen jeweils gleich am Anfang des Buches eine Übersichtsdarstellung Winterthurs, und sie tun das alle aus der gleichen Perspektive, vom Bäumli aus. Der Umgang mit dem Rauch ist indes unterschiedlich. In der «Heimatkunde» sieht man zwei qualmende Kamine. In der Festschrift findet sich ein rauchender Kamin am Bildrand. Und im Winterthur-Führer ist kein deutlich sichtbarer Rauch abgebildet.

Dass Fabrikkamine und Rauch nicht auf allen Darstellungen Winterthurs präsent waren, ist darin begründet, dass sie durchaus als ambivalent wahrgenommen wurden. Kamine von Fabriken galten nicht von vornherein als schön, als «Postkartenmotiv». So beschreibt das «Geographische Lexikon der Schweiz» kurz nach der Jahrhundertwende Winterthur folgendermassen:

«Am Stadtbild selbst, in welchem wir deutlich den alten Kern und die äussern Quartiere unterscheiden, überrascht den Fremden das in üppiger Fülle zwi-

150 Ebd.

151 Ebd., S. 23.

152 Ebd., S. 24.



Abb. 14: Briefkopf der Firma von Heinrich Schlumpf, auf einem Brief von 1897.



Abb. 15: Gesamtansicht Winterthur. Postkarte, versandt 1899.



Abb. 16: Gesamtansicht Winterthur. Postkarte, versandt 1912.



Abb. 17: Gesamtansicht Winterthur. Postkarte, versandt 1904.

schen den Gebäuden emporquellende Grün der Gärten. In das Landschaftsbild hinein drängen sich etwas präventiös als Wahrzeichen der Industriestadt, aber ohne Schaden für den Gesamteindruck, die zahlreichen Hochkamine der industriellen Etablissements.»<sup>153</sup>

Dieses Zitat verweist wiederum auf die Bedeutung der Natur. Die Kamine hingegen sind ambivalent bewertet. Dass extra betont wird, die Kamine würden dem Gesamteindruck nicht schaden, zeigt, dass sie durchaus als störend betrachtet werden konnten.

Negative gesundheitliche Folgen des Rauchs der Industrie wurden bereits im 19. Jahrhundert kritisch diskutiert.<sup>154</sup> Das Zeigen von Fabrikaminen auf visuellen Darstellungen bewegte sich somit in einem Spannungsfeld, das Matz folgendermassen beschreibt: «Hier das Bewusstsein von Schadstoffen, da der Wunsch nach einem Industriebild lebensvoller Produktivität. Dieser Konflikt zwingt zu Kompromissbildungen, die weitgehend das Bild des Schornsteins bestimmen: besser weisser Rauch als schwarzer, lieber beschaulich wenig Rauch als ein schwer verhangener oder leerer Himmel.»<sup>155</sup> Diese Beobachtung trifft für Winterthur nur teilweise zu; es gibt nicht nur Bilder, sondern gar Postkarten mit schwarzem Rauch; und bisweilen zeigten sie mehr als nur «beschaulich wenig Rauch». Das Spannungsfeld hingegen war auch hier präsent, denn der Rauch der Fabrikshornsteine geriet auch in Winterthur in die Kritik.

Mit dem Industrieareal in unmittelbarer Nähe zum ursprünglichen Stadtkern hatte sich nicht nur das Gesicht der Stadt gewandelt, sondern auch ihr Geruch und Klang. Die Maschinenindustrie war laut und der Rauch der Schornsteine gut wahrnehmbar. Dies führte zu Konflikten, die in den 1890er-Jahren mehrfach zu Beschwerden gegen Emissionen der Industrie Anlass gaben. Sie geben Auskunft darüber, wie Winterthur mit den negativen Seiten der Industriestadt in der Praxis – jenseits von Postkarten und Selbstdarstellung – umgegangen ist.<sup>156</sup>

1892 beauftragte der Stadtrat das Polizeiamt, zu untersuchen, auf welche Weise Rauchbelästigung verhindert werden könnte.<sup>157</sup> Dieser Beschluss wurde allerdings nicht umgesetzt, sodass Theodor Reinhart-Volkart, Kaufmann und Grosser Stadtrat, 1895 eine neue Anfrage stellte, in der er beklagte, dass die Einwohner von Winterthur durch Rauch und das Pfeifen von Fabriken und Eisenbahnen sehr belästigt würden. Er beantragte, der Stadtrat solle prüfen, ob das Problem gelöst werden könnte, indem erstens bei Dampfkraftanlagen und eventuell auch bei Lokomotiven eine Rauchverbrennung als obligatorisch erklärt

153 Knapp, Borel: Geographisches Lexikon der Schweiz, 1902–1910, Bd. 6, S. 672.

154 Schroeder, Reuss: Die Beschädigung der Vegetation durch Rauch, 1883. Vgl. Spelsberg: Rauchplage. Zur Geschichte der Luftverschmutzung, 1988.

155 Matz: Industriefotografie. Aus Firmenarchiven des Ruhrgebiets, 1987, S. 22.

156 Ähnliche Beschwerden gab es in vielen Industriestädten. Vgl. Kenny: The Feel of the City, 2014, S. 86.

157 STAW, B 2/156, Stadtratsprotokolle 1892–1894. Eintrag vom 6. 2. 1892, S. 33.



werde und indem zweitens Dampfpfeifen der Fabriken abgeschafft werden und durch andere, weniger störende Signale ersetzt werden. Um das Problem zu lösen, wollte er eine staatliche Regulierung erreichen.<sup>158</sup>

Polizeiamtman Müller skizziert in seiner Antwort auf die Anfrage, in welchem Spannungsfeld der «beständige Krieg, der in dieser Beziehung zu führen sei», zu situieren ist: Es wäre einerseits möglich, so Müller, «mit gutem Willen der Fabrikhaber» viel von den Emissionen zu verhindern. Andererseits verweist er darauf, dass diese Emissionen «bis zu einem gewissen Grade in einer Fabrikstadt eben doch ertragen werden müssen».<sup>159</sup>

Zur ausführlichen Beantwortung der Anfrage Reinharts legte das Polizeiamt 1896 einen Bericht vor. Das Polizeiamt untersuchte, ob und wie die Anregungen von Reinhart umgesetzt werden könnten. In einem ersten Schritt befragte das Amt direkt die betroffenen Betriebe. Die meisten betonten, dass im Moment noch keine Rauchverbrennungsapparate existierten, die gut genug funktionieren würden, weswegen man solche nicht für obligatorisch erklären solle. Zudem seien je nach Maschine sehr unterschiedliche Systeme nötig, und ein Grossteil der Probleme könne durch fachkundiges Heizen verhindert werden. Die Betriebe verwiesen auch darauf, dass sie selbst ein Interesse daran hätten, ihre Apparaturen zu optimieren, da sie möglichst wenig Brennmaterial verwenden wollten, um die Kosten tief zu halten.<sup>160</sup>

Da Polizeiamtman Müller die erhaltenen Antworten nicht als ausreichend erachtete, um einen Entscheid fällen zu können, erkundigte er sich in einem zweiten Schritt, wie die Problematik andernorts gelöst werde. Er wandte sich an verschiedene schweizerische und ausländische Städte und stellte fest, dass unterschiedliche Lösungen gewählt wurden: Von nahezu keine Regelungen (unter anderem in Bern, Konstanz und Nürnberg) bis zu eher strengen Regelungen in Baden, wo neue Dampfmaschinen nur genehmigt wurden, wenn Bauverbrennungsvorrichtungen vorhanden waren. Auf Grundlage seiner Recherchen kam der Polizeiamtman zum Schluss, dass man sich nicht über das «übereinstimmende Urteil von Sachverständigen» – den Betrieben selbst – hinwegsetzen und gegen deren Willen Rauchverbrennungen für obligatorisch erklären könne. Er schlug vor, das Vorgehen von Leipzig zu übernehmen: Die Industriebetriebe sollten eine Vereinigung gründen, um das Problem zu lösen, und zusätzlich solle die gute Leistung von Heizern prämiert werden. Falls dies nicht funktioniere, könne man immer noch weitere Massnahmen ergreifen. Der Polizeiamtman schlug also eine sehr industriefreundliche Lösung vor.<sup>161</sup>

Müller legte den Bericht dem Grossen Stadtrat vor. Deren Geschäftsberichtsprüfungskommission erklärte sich einverstanden mit den Vorschlägen. Der Stadtrat solle nun die Initiative für eine «Vereinigung der Hochkaminbesitzer» er-

158 STAW, B 2c 23, Protokolle des Grossen Stadtrats 1895–1898, Sitzung vom 21. 12. 1895, S. 157.

159 Ebd.

160 STAW, II B 18 d I, Gewerbe und Fabriken. Bericht des Polizeiamtes an den Stadtrat, 21. 8. 1896.

161 Ebd.

greifen. Reinhart, der Initiant der Untersuchung, war mit diesem Ausgang nicht einverstanden. Er bemängelte, dass Müller für die Untersuchung das englische Material nicht berücksichtigt habe. Dort praktiziere man nämlich seit 30 Jahren erfolgreich Rauchverbrennung. Der grosse Stadtrat folgte Reinhart nicht, stimmte dem Vorschlag zu und nahm damit den Rauch als zur Industriestadt gehörend in Kauf.<sup>162</sup>

Wie sehr die Industrie als inhärenter Teil der Stadt betrachtet wurde, zeigt auch der zweite Diskussionspunkt im selben Bericht, die Frage nach den Fabrikpfeifen. Reinhart hatte angeregt, dass diese abgeschafft werden sollten. Man sollte doch nicht nur die Interessen von Arbeitgebern und Arbeitern berücksichtigen, sondern auch jene weiterer Personenkreise und insbesondere der Kranken, die durch die Pfeifen gestört würden. In Zürich habe man dies gemacht.<sup>163</sup> Der Bericht Müllers lehnte diesen Vorschlag rundweg ab, im Gegensatz zu demjenigen den Rauch betreffend, wo ernsthaft nach Lösungen gesucht wurde. Müller argumentierte, die meisten Leute würden sich nicht durch die Signalpfeifen belästigt fühlen; nur eine kleine Minderheit sei hier besonders empfindlich. Der Polizeiamtman sah die Fabrikpfeifen vielmehr als Teil der normalen Geräuschkulisse der Stadt: «Im Gegenteil gewöhnt man sich so sehr an dieselben, dass sie geradeso wie das Anschlagen der Uhren und Glocken als Zeitanzeiger angesehen werden.»<sup>164</sup> Die Aussage ist bemerkenswert: Die Signalpfeifen sind folglich im industriellen Zeitalter ebenso selbstverständlich wie Uhren und Glocken und dienen dazu, die Zeit anzuzeigen.

Auch Jakob Herter, der spätere Verfasser des Winterthur-Führers, äusserte sich in der Diskussion. Der Protokollant hält fest:

«Herr J. Herter wendet sich gegen diesen Antrag, indem er mit Humor ausführt, dass die Signalpfeifen der Fabriken für ein weiteres Publikum ihre Vortheile haben, ja sogar ihre Poesie, sie ersetzen vielerorts die Uhren und Barometer und verletzen s. E. das Ohr keineswegs in dem Masse, wie z. B. das Pfeifen der Lokomotive. Er würde eher geneigt sein, gegen das Läuten der Kirchenglocken vom frühen Morgen und späten Abend, wie gegen andere Störungen der Tages- und Nachtruhe Stellung zu nehmen.»<sup>165</sup>

Der Lebensrhythmus der Stadt hatte sich an die Industrie angepasst. Der Takt der Moderne ist derjenige von Fabrikpfeifen. Winterthur ist zur Industriestadt geworden, inklusive einer neuen Geräuschkulisse, auch wenn das nicht alle schätzten. Der grosse Stadtrat sah darin kein Problem und lehnte den Antrag von Reinhart ab.

162 STAW, B 2c 23, Protokolle des Grossen Stadtrats 1895–1898, Sitzung vom 5. 9. 1896, S. 261.

163 Ebd.

164 STAW, II B 18 d1, Gewerbe und Fabriken. Bericht des Polizeiamtes an den Stadtrat, 21. 8. 1896.

165 StAW B 2c 23, Protokolle des Grossen Stadtrats 1895–1898, Sitzung vom 5. 9. 1896, S. 261.

Während also auf visueller Ebene die Schornsteine die Kirchtürme als vertikales Strukturelement in der Stadtsilhouette ersetzen konnten, war das Äquivalent auf einer Geräuschebene die Fabrikpfeife: Die Stadt sah nicht nur anders aus, sie tönte auch anders; ihr wichtigster Taktgeber war nun nicht mehr das Glockenläuten der Kirchen, sondern das Tönen der Fabrikpfeifen.

### 3.3 *Ein neuer Stadtkörper: Bildmotive und Blickwinkel*

Die bisher untersuchten Postkarten sind in zweierlei Hinsicht selektiv. Erstens zeigen sie fast alle die Stadt als Ganzes, da sie einen Überblick über den Stadtkörper bieten. Und zweitens ist der Blickwinkel, aus dem sie Winterthur präsentieren, stets der gleiche.

Zu Ersterem: Neben den bisher betrachteten Ansichten, die Winterthur als Ganzes präsentieren, gibt es eine zweite Art von Postkartenmotiven: Sie zeigen jeweils einen einzelnen Teil der Stadt, ein Gebäude oder ein Gebäudekomplex, einen Strassenzug oder eine Sehenswürdigkeit. Die Postkartensammlung der Stadtbibliothek Winterthur deutet an, wie gross das Spektrum unterschiedlicher Motive war. Dargestellt wurden beispielsweise wichtige öffentliche Gebäude wie Kirchen (Stadtkirche, katholische Kirche), Schulen (Schulhaus Geiselweid, Technikum, Schulhaus Altstadt, Sekundarschulhaus), Spitäler (Kantonsspital, Privat-Krankenhaus), Restaurants und Ausflugsziele (Bruderhaus, Eschenberg, Bäumlü), Industriebetriebe (Sulzer, SLM), zudem Denkmäler (Jonas-Furrer-Denkmal) sowie verschiedene Strassenzüge. Einzelmotive, die in der Sammlung der Stadtbibliothek besonders häufig vorhanden sind, sind das Stadthaus sowie der Bahnhof mit Bahnhofplatz und Post.<sup>166</sup> Viele der Motive sind deckungsgleich mit den Sehenswürdigkeiten, die im Winterthur-Führer des Verkehrs- und Verschönerungsvereins als solche erwähnt sind.

Die Postkarten stellen somit diejenigen Teile der Stadt dar, die für das öffentliche Leben wichtig waren oder die aussergewöhnlich und sehenswert waren. Allerdings wurden auch Postkarten produziert, die schlicht Strassenzüge eines einzelnen Quartieres zeigen, die weder aussergewöhnlich noch eine (Touristen-) Attraktion waren. Es gab Postkarten vom Tössfeld, dem Arbeiterquartier, oder dem neugebauten Neuwiese-Quartier. Das Postkarten-Winterthur um 1900 lässt sich nicht geografisch verorten. Begründet ist dies in der Verwendungsweise der Postkarten: Sie waren nicht primär Postkarten für Touristen. Das heisst auch, dass der Betrachter einer Postkarte, der Winterthur nicht kannte, lediglich aufgrund des Bildes nicht eruieren konnte, was für eine Stadt er sah. Wenn wir also die im letzten Kapitel gestellte Frage aufgreifen, wie Winterthur auf Postkarten charakterisiert wird, lässt sich hier präzisieren: In manchen Fällen geht es auf den

---

<sup>166</sup> Grundlage dieser Aussagen ist die Postkartensammlung der Sammlungen der Stadtbibliothek Winterthur.

Postkarten nicht um die Charakterisierung von Winterthur als Ganzem, sondern um die Darstellung von ganz unterschiedlichen, einzelnen Teilen der Stadt, primär für ein ortskundiges Publikum.

Zum zweiten Merkmal: Den im letzten Kapitel untersuchten Postkarten ist gemein, dass sie alle eine Überblicksansicht von Winterthur zeigen und dass sie dies aus der gleichen Perspektive tun: Sie zeigen den Blick vom Bäumli im Nordosten der Stadt. Der Grund für diese Gemeinsamkeit besteht darin, dass ich von der Mondscheinpostkarte ausgegangen bin und dann dem Rauch auf Postkarten nachgespürt habe. Damit man solchen überhaupt sehen kann, braucht es Industrieanlagen, und diese sind vom Bäumli aus am besten sichtbar.

Auch wenn wir nun den Fokus der rauchenden Schornsteine verlassen, stellen wir fest, dass die Perspektive vom Bäumli aus eine derjenigen ist, die auf Postkarten um 1900 dominiert. Diese Aussage kann trotz der geschilderten Herausforderungen von Quantifizierungen gemacht werden, denn die Bestände der Sammlung der Winterthurer Bibliothek lassen diesbezüglich eine eindeutige Tendenz erkennen. Es sind vor allem zwei Blickwinkel, aus welchen die Stadt Winterthur um 1900 auf Postkarten dargestellt wird: Einerseits vom Bäumli, andererseits vom Heiligberg im Süden der Stadt.

Die Dominanz dieser beiden Perspektiven lässt sich anhand von ikonografischen Traditionen erklären, die bis in die frühe Neuzeit hineinreichen. Diese Darstellungstraditionen sind im Gegensatz zu den Postkarten bereits erforscht worden: Emanuel Dejung listet systematisch alte Winterthur-Ansichten auf und beschreibt sie. Kürzlich hat auch Daniel Schneller Kontextualisierungen und Interpretationen dieser Veduten erstellt.<sup>167</sup>

Prägend für die Ikonografie des frühen Winterthurs war die Darstellung der Stadt in der 1548 erschienenen Chronik von Johannes Stumpf (Abb. 18).<sup>168</sup> Sie zeigt den Blick von Norden auf die Stadt, der Betrachter befindet sich in der Ebene. Im Bildvordergrund und als Hauptmotiv findet sich eine Szene, die die Schlacht bei Winterthur von 1292 zeigen soll. Die Stadt selbst liegt im Hintergrund, ihre Darstellung bleibt schematisch: Eng aneinandergereihte Häuser und die Stadttürme, die prominent hervorragende Stadtkirche sowie im Hintergrund die St. Jakobskapelle auf dem Heiligberg.<sup>169</sup>

167 Dejung: Die alten Stadtansichten von Winterthur, 1955, 1956, 1964. Schneller: Winterthur, 2013. Die Darstellung von Dejung ist als Übersicht ausserordentlich ergiebig. Indes interessiert er sich primär für die Frage, inwiefern die Bilder «Realität» abbilden. Schneller schliesst in seinen Überlegungen an Dejung an. Er konfrontiert Stadtansichten und die bauliche Gestalt der Stadt ebenfalls miteinander, schneidet aber auch Fragen nach der Wahrnehmungsgeschichte der Stadt an.

168 Dejung: Die alten Stadtansichten von Winterthur, hier 1955, S. 3 und 6. Die älteste bekannte Darstellung Winterthurs stammt aus der Chronik von Diebold Schilling von 1485, allerdings hat sie kaum einen Bezug zur tatsächlichen Stadtgestalt. 1506 sind in der Zürcher Chronik von Gerold Edlibach erstmals Bilder zu sehen, die andeutungsweise auf die gebaute Stadt Bezug nehmen. Vgl. ebd., hier 1955, S. 3 ff.

169 Ebd., hier 1955, S. 6. Schneller: Winterthur, 2013, S. 590.



Die späteren Darstellungen folgten häufig dem Vorbild Stumpfs. Sie machen die Stadt ebenfalls anhand der Stadttore, der Stadtkirche und der Kapelle erkennbar, und sie zeigen den gleichen Blickwinkel auf die Stadt (beispielsweise Daniel Meisner 1623, Abb. 19, oder Nicolas Tassin 1635, Abb. 20).<sup>170</sup> Von diesen Ansichten unterscheidet sich diejenige von Josaias Murer (Abb. 21), die als erste Vogelschauansicht Winterthurs gilt. Sie ist keine klassische Stadtvedute, sondern ein Teil seiner «Zürcher Karte», die Dejung als Ausschnitt wiedergibt.<sup>171</sup> Obwohl eine andere Darstellungsweise gewählt wurde, ist die Stadt mit den gleichen Merkmalen identifiziert: Stadtkirche und Türme sowie die Kapelle auf dem Heiligberg, dazu kommt noch die Form des Stadtkörpers als weiteres Charakteristikum Winterthurs.

Als dritte wichtige Darstellung nach Stumpf und Murer nennt Daniel Schneller diejenige von Matthäus Merian (Abb. 22).<sup>172</sup> Sie entstand 1642 und zeigte einen neuen Blick auf die Stadt. Merian drehte den Blickwinkel und präsentierte Winterthur anstatt von Norden in einer Frontalansicht von Süden. Zudem ist die Perspektive nun leicht erhöht, der Betrachter steht auf dem Heiligberg. Bei Merian sind die Stadttore ebenso wie bereits bei Stumpf und seinen Nachfolgern zentrales Strukturelement. Die Stadtkirche hingegen stellt er auf eine neue Art dar. Es sind nicht mehr nur die Türme, die auf die Stadt aufmerksam machen, sondern die Kirche ist betont und als Ganzes sichtbar: Sie thront majestätisch über der Stadt. Im Vordergrund und ausserhalb der Stadtbefestigung befinden sich weitere Bauten, bei denen es sich gemäss Dejung um Gewerbebetriebe handelt.<sup>173</sup> Wichtig ist Merians Darstellung, weil sein Blickwinkel auf die Stadt die Veduten im Folgenden prägte und vermehrt Darstellungen von Süden geschaffen wurden.<sup>174</sup> Beispiele waren Hans Jakob Sulzer 1664, Johannes Meyer 1684 und Heinrich Pfau um 1702.<sup>175</sup> Gemäss Dejung zeigen mehr als die Hälfte der Veduten jener Zeit wie Merian die Ansicht von Süden.<sup>176</sup>

Das traditionelle Vorgehen, Frontalansichten von Norden und Süden anzufertigen, wurde ab Mitte des 18. Jahrhunderts durch neue Darstellungsweisen ergänzt. In jener Zeit wuchs die Anzahl der Ansichten Winterthurs, auch wegen neuer technischer Möglichkeiten. Die Art der Darstellung differenzierte sich, und es gab nun mehr Blickwinkel auf Winterthur.<sup>177</sup> Dejung erwähnt die Ansicht von David Herrliberger von 1754 als erste solche Ansicht (Abb. 23).<sup>178</sup> Herrliberger wählte eine Sicht aus Nordosten, ähnlich wie später die bereits analysierten Postkarten mit den rauchenden Kaminen.

170 Schneller: Winterthur, 2013, S. 590.

171 Dejung: Die alten Stadtansichten von Winterthur, hier 1955, S. 7.

172 Schneller: Winterthur, 2013, S. 590.

173 Dejung: Die alten Stadtansichten von Winterthur, hier 1955, S. 45 f.

174 Ebd., hier 1955, S. 45 f.

175 Ebd., hier 1955, S. 47 f.

176 Ebd., hier 1955, S. 46.

177 Schneller: Winterthur, 2013, S. 592 f.

178 Dejung: Die alten Stadtansichten von Winterthur, hier 1955, S. 46.



Abb. 18: Ansicht der Stadt Winterthur von Johannes Stumpf, 1548.



Abb. 19: Ansicht der Stadt Winterthur von Daniel Meisner, 1623.





Abb. 20: Ansicht der Stadt Winterthur von Nicolas Tassin, 1635.



Abb. 21: Karte des Zürcher Herrschaftsgebietes von Josias Murer, 1566.





Abb. 22: Ansicht der Stadt Winterthur von Matthaeus Merian d. Ä., 1642.



Abb. 23: Ansicht der Stadt Winterthur von David Herrliberger, 1754.

Obwohl Ende 18. und vor allem im 19. Jahrhundert die Vielfalt der Blickwinkel im Vergleich zur frühen Neuzeit grösser wurde, ist doch eindeutig festzustellen, dass auf Postkarten zwei Sichtweisen dominieren: einerseits diejenige vom Süden, vom Heiligberg, andererseits jene von Nordosten, vom Bäuml. Das bedeutet, dass die traditionelle Ansicht vom Heiligberg und damit die von Merian geprägte Bildtradition sich im Zeitalter von Fotografie und Ansichtskarte erhalten hat und wichtig blieb. Sie hatte den Vorteil, dass sie aufgrund der

stadtnahen Lage dieses Hügels eine nahe Aufnahme der Stadt ermöglichte, oder genauer: der alten Stadt. Die Perspektive vom Heiligberg aus ist auch diejenige, mit der es im 19. Jahrhundert möglich war, die Modernisierung auszublenden. Sichtbar sind aus dieser Perspektive die Altstadthäuser, das auffälligste Charakteristikum ist die Stadtkirche. Keine Industrie zeigt sich und kein Stadtwachstum. Winterthur sieht auf diese Weise noch immer beinahe so aus wie in den Jahrhunderten zuvor.

Der zweite zentrale Blickwinkel auf die Stadt hingegen, derjenige vom Bäumli, ist keine traditionelle Perspektive auf die Stadt. Dass er auf den Postkarten mindestens so prominent auftritt wie derjenige vom Heiligberg, ist in den städtebaulichen Veränderungen des 19. Jahrhunderts begründet: Während die Perspektive vom Heiligberg aus die alte Stadt zeigt, ermöglicht diejenige vom Bäumli, all die Veränderungen Winterthurs in Szene zu setzen. In der Ansicht vom Bäumli aus findet sich die Altstadt eingebettet in das neue Grosswinterthur. Vor allem aber ist es diejenige Perspektive, mit der es möglich ist, die Altstadt im Vordergrund und die Industrie im Hintergrund zu zeigen – vom Heiligberg her hingegen ist es unmöglich, Altstadt und Industriequartier gleichzeitig aufs Bild zu bekommen. In dieser Konstellation dürfte begründet liegen, dass neben die traditionelle Merian-Perspektive diejenige vom Bäumli aus trat. Dieser neue Blickwinkel brachte zudem den Vorteil mit sich, dass Winterthur als Gartenstadt gezeigt werden konnte: Die Stadt ist eingebettet in liebliche, grüne Landschaft und umgeben von den Hügeln, im Hintergrund sind bisweilen die entfernten Alpen zu sehen. Dass die «Heimatkunde», die Festschrift, der Ausschnitt aus der Festschrift sowie der analysierte Winterthur-Führer alle die Perspektive vom Bäumli aus zeigen, ist symptomatisch: Sie rücken den Blick auf die neue, moderne Stadt in den Mittelpunkt und zeigen das Bild – gleichsam programmatisch – als erste Illustration.

### 3.4 Winterthur auf Postkarten darstellen: Ein Wettbewerb, 1899

Eine zusätzliche Perspektive auf die Thematik der Winterthur-Postkarten erlaubt ein Fallbeispiel, über dessen Entstehungskontext konkrete Informationen vorliegen – ein seltener Fall bei der Erforschung von Postkarten: Am 20. Mai 1899 kündete der «Landbote» einen «Wettbewerb für Ansichtspostkarten von Winterthur und Umgebung» an.<sup>179</sup> Durchgeführt wurde er vom Verkehrs- und Verschönerungsverein kurz nach seiner Gründung.<sup>180</sup> Das genaue Motiv der Ansichtskarten war den Einreichenden offengelassen, festgelegt war nur, dass es «dem Winter-

<sup>179</sup> Dieser Wettbewerb ist bisher nicht erforscht worden. Er ist lediglich in der Jubiläumsbroschüre des Verkehrs- und Verschönerungsvereins kurz erwähnt. Vgl. Betschart: Vom Verschönerungsverein zum Tourist Service, 1998, S. 17.

<sup>180</sup> Dieser Postkartenwettbewerb war eine der ersten Aktivitäten des Vereins überhaupt. Winbib, Ms 40 357/1, Protokoll des Verkehrs- und Verschönerungsvereins, S. 4 ff.

thurer Stadt- und Landschaftsbild zu entnehmen ist». Die Gewinner erwartete ein Preisgeld, der erste Preis betrug 150 Franken, der zweite 100 Franken, der dritte 70 Franken und der vierte 30 Franken.<sup>181</sup> Der Verein machte für den Wettbewerb Werbung über die Stadt hinaus. So wurden die Kunstgewerbeschulen Zürich, Basel, Bern, Lugano, St. Gallen und das Winterthurer Technikum darauf hingewiesen.<sup>182</sup> Die Wettbewerbsjury bestand aus fünf Personen, davon waren drei Vorstandsmitglieder des Verkehrs- und Verschönerungsvereins: Vereinspräsident Albert Hablützel, Vizepräsident Stadtrat Alexander Isler, auf den wir bereits mehrfach gestossen sind, sowie Handelsgärtner Peter als Beisitzer. Daneben nahmen Ernst Jung, Architekt und Präsident des Kunstvereins, sowie Albert Pfister, Direktor des Gewerbemuseums, Einsitz im Gremium.<sup>183</sup> Wie schon bei den Produzenten von «Heimatkunde», Festschrift und Winterthur-Führer handelt es sich um Männer aus dem Bürgertum; mit Isler gibt es zudem eine personelle Überschneidung. Für ihre Stadtdarstellung nutzten die Winterthurer Bürger somit auch das Medium Postkarte.

Dem Wettbewerbsaufruf folgten 38 Personen mit 77 Vorschlägen.<sup>184</sup> Alle Vorschläge wurden vom 10. Juli bis 17. Juli 1899 im Gewerbemuseum ausgestellt.<sup>185</sup> Die Identität der Wettbewerbsteilnehmer ist bei den fünf Preisträgern bekannt. Es sind Adolf Wuhrmann aus Winterthur, Lithograf und Angestellter bei der Firma Meyerhofer und Fries, dann der Architekt Robert Rittmeyer, Professor am Technikum Winterthur und später Präsident des Kunstvereins Winterthur,<sup>186</sup> weiter zwei Kunstgewerbeschüler am Technikum Winterthur: ein Joseph Germann von Wil sowie ein Karl Montag von Winterthur, und schliesslich ein E. Meister, ein «Dessinateur» von St. Gallen. Wuhrmann erhielt zweimal einen zweiten Preis, Rittmeyer einen dritten Preis, die anderen je einen vierten Preis. Einen ersten Preis vergab die Jury nicht.<sup>187</sup>

Das Resultat des Wettbewerbes beurteilte Präsident Hablützel als erfreulich, indes bedauerte er, dass die Entwürfe «nur wenig Charakteristisches von Winterthur» enthalten würden. «Verteilt wurden nur zweite, dritte und vierte Preise. Wegen Abweichung vom Programm konnte kein erster Preis zugesprochen werden.»<sup>188</sup> In Anbetracht dessen, dass die Ausschreibung sehr offen gewesen war –

181 Der Landbote, 20. 5. 1899.

182 Winbib, Ms 40 357/1, Protokoll des Verkehrs- und Verschönerungsvereins, Sitzung des Vorstandes vom 27. 5. 1899, S. 4 ff.

183 Der Landbote, 6. 7. 1899. Winbib, Ms 40 357/1, Protokoll des Verkehrs- und Verschönerungsvereins, Sitzung der Verkehrskommission vom 21. 6. 1899, S. 11.

184 Winbib, Ms 40 357/1, Protokoll des Verkehrs- und Verschönerungsvereins, Sitzung des Vorstandes vom 5. 8. 1899, S. 17 f. Ebd., Sitzung der Verkehrskommission vom 4. 10. 1899, S. 24 f.

185 Der Landbote, 6. 7. 1899.

186 Vgl. Röllin: Rittmeyer, Robert, in: Historisches Lexikon der Schweiz, [www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D19919.php](http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D19919.php), Stand: 29. 1. 2020.

187 Der Landbote, 6. 7. 1899. Winbib, Ms 40 357/1, Protokoll des Verkehrs- und Verschönerungsvereins, Sitzung des Vorstandes vom 5. 8. 1899, S. 17 f.

188 Winbib, Ms 40 357/1, Protokoll des Verkehrs- und Verschönerungsvereins, Sitzung der Verkehrskommission vom 4. 10. 1899, S. 24 f.

ein Sujet aus dem Stadt- oder Landschaftsbild Winterthurs –, ist dies bemerkenswert. Insgesamt scheint der Vorstand des Verkehrs- und Verschönerungsvereins mit dem Resultat doch zufrieden gewesen zu sein, denn er liess zwei der Postkarten drucken, diejenigen von Adolf Wuhrmann, die beide den zweiten Preis erhielten. Wuhrmann hat damit seinem Arbeitgeber einen Auftrag verschafft: Er war bei der Firma Meyerhofer und Fries angestellt, die vom Verkehrs- und Verschönerungsverein den Auftrag zur Produktion der Postkarten erhielt.<sup>189</sup>

Das Engagement des Vereinsvorstandes für die beiden Postkarten von Wuhrmann war beträchtlich. Es wurden Diskussionen um die genaue Ausgestaltung der Karten geführt, da sich der Vorstand uneinig war, ob ein dreifarbig oder ein mehrfarbiger Druck zu bevorzugen sei. Um die Frage zu klären, zog er Postkarten aus anderen Städten, unter anderem von München und Stuttgart, als Vergleichsbeispiele bei. Dies illustriert den internationalen Bezugsrahmen, innerhalb dessen Winterthur zu agieren gedachte. Der Vorstand entschied sich schliesslich für den Vielfarbindruck.<sup>190</sup> Die beiden Ansichtskarten gelangten im Juli 1900 in je ca. 1200 Exemplaren in den Verkauf.<sup>191</sup>

Die Hauptfunktion dieser Karten bestand darin, die Stadt möglichst positiv darzustellen. Um ein kommerzielles Interesse, um das Erzielen eines Gewinnes, ging es dem Verein nicht. Man rechnete damit, höchstens die durch den Wettbewerb verursachten Kosten zu decken.<sup>192</sup> Die Karten waren als Werbemittel gedacht und so setzte der Verkehrs- und Verschönerungsverein diese in den folgenden Jahren auch ein, bis er schliesslich 1903 beschloss, dass dies nicht mehr nötig sei, da private Anbieter die Aufgabe zur Genüge erfüllen würden.<sup>193</sup>

Wie nun wird Winterthur auf den Karten des Wettbewerbes dargestellt? Welche Motive zeigen diese Postkarten? Von den 77 eingegangenen Vorschlägen sind nur diejenigen erhalten, die gedruckt wurden, also die beiden von Adolf Wuhrmann gestalteten Karten (Abb. 24 und 25).<sup>194</sup> Sie zeigen zwei Motive, die in den

189 Im Winterthur um die Jahrhundertwende gab es mehrere Lithografen. Im Adressbuch von 1897 sind neben Meyerhofer und Fries genannt: Güttinger J. Adolf, Schlumpf Heinrich, Sigg J. J., Studer Kaspar und Cie. sowie Vollenweider J. U. (Adressbuch der Stadt Winterthur mit Töss und Veltheim 1897, S. 178). Im nächsten Adressbuch, das vier Jahre später erschien, ist neu Kaufmann J. erwähnt; von den 1897 genannten zudem wiederum Meyerhofer und Fries, Schlumpf Heinrich und Sigg J. J. (Adressbuch der Stadt Winterthur und der Gemeinden Töss, Veltheim, Oberwinterthur, Seen, Wülflingen 1901, S. 229).

190 Winbib, Ms 40 357/1, Protokoll des Verkehrs- und Verschönerungsvereins, Sitzung des Vorstandes, 6. 11. 1899, S. 30f.

191 Winbib, Ms 40 357/1, Protokoll des Verkehrs- und Verschönerungsvereins, Sitzung der Verkehrskommission vom 2. 7. 1900, S. 43f.

192 Winbib, Ms 40 357/1, Protokoll des Verkehrs- und Verschönerungsvereins, Sitzung der Verkehrskommission vom 2. 7. 1900, S. 43f.

193 Verkehrs- und Verschönerungsverein von Winterthur und Umgebung (Hg.): Jahresberichte, Nr. 4, 1903, S. 9.

194 Die Vorschläge befinden sich weder im Stadtarchiv Winterthur noch in der Stadtbibliothek Winterthur und auch nicht im Archiv des «Tourist Service», der Nachfolgeorganisation des Verkehrs- und Verschönerungsvereins, oder in dem des Gewerbemuseums, wo die Entwürfe ausgestellt worden waren.

Protokollen des Verkehrs- und Verschönerungsvereins unter den Titeln «Stadthaus» und «Generalansicht» gefasst werden,<sup>195</sup> die aber weit mehr als das zeigen.

Zuerst diejenige des Stadthauses. Die Karte präsentiert den Blick auf die Vorderseite des Winterthurer Stadthauses. Links davon befindet sich das Primarschulhaus. Beide Gebäude werden für den Bildbetrachter erkennbar gemacht, indem sie mit «Stadthaus» beziehungsweise «Primarschulhaus» angeschrieben sind. Die Beschriftung von Motiven war üblich; sie findet sich auch auf einer Grosszahl anderer Postkarten. Vor den Gebäuden ist Bepflanzung sichtbar, vor dem Stadthaus der Brunnen. Auffällig ist das wuchernde Grün auf der rechten Bildseite. Im Vordergrund befindet sich auf der Strasse ein Pferdewagen als Staffage. Einige weitere Personen sind in Richtung Primarschulhaus sichtbar. Im rechten Bildvordergrund ist das Wappen Winterthurs angebracht; unterhalb des Stadthauses steht «WINTERTHUR» und es gibt etwas Platz zum Schreiben. Nicht immer war dieser ausreichend gross; bisweilen wurde der schmale linke Bildrand ebenfalls mit Nachrichten versehen.<sup>196</sup>

Das Hauptmotiv der Postkarte, das Winterthurer Stadthaus, gilt Architekturhistorikern als «eines der bedeutendsten Bauwerke des 19. Jahrhunderts – und auch [als] eines der ungewöhnlichsten».<sup>197</sup> Das Selbstverständnis der Demokraten, die weitgehende direktdemokratische Rechte forderten, sollte im Stadthaus baulich ausgedrückt werden, und das Gebäude sollte als «Tempel der Demokratie» fungieren. Diesen Anspruch setzte Gottfried Semper mit einer klassisch-antiken Formensprache um, die für einen kommunalen Bau sehr ungewöhnlich war.<sup>198</sup>

Zum Zeitpunkt des Postkartenwettbewerbes lagen die Erfolge der Demokraten allerdings bereits drei Jahrzehnte zurück, und das von ihnen verschuldete «Nationalbahndebakel» hatte der Stadt viele Schulden und ein zwischenzeitlich angeschlagenes Selbstbewusstsein gebracht. Die ursprüngliche Symbolik des Stadthauses war um 1900 nicht mehr bedeutend. Es ist bezeichnend, dass in den Ende 19. Jahrhundert entstandenen Selbstdarstellungsschriften der Zusammenhang zwischen demokratischer Bewegung und Stadthausbau nicht mehr von Bedeutung war. So erwähnt Alexander Isler in der Festschrift zwei Gründe für den Bau des Stadthauses, nämlich das Bedürfnis, die sich vergrössernde Verwaltung an einem Ort zusammenzufassen, sowie die Verschönerung der Stadt.<sup>199</sup> Dass Letzteres gelungen ist, davon war er überzeugt: «Wir stehen [...] plötzlich vor einem wundervollen Monumentalbau, dessen reine, klassische Formen sich herrlich vom Blau des Himmels abheben.»<sup>200</sup> Auch in seinem Beitrag in der «Heimatkunde» lobt er das Stadthaus, er bezeichnet es dort gar als «die schönste Baute

195 Winbib, Ms 40 357/1, Protokoll des Verkehrs- und Verschönerungsvereins, Sitzung des Vorstandes vom 9. 8. 1899, S. 19.

196 Vgl. Abb. 24. Ausführlich zur Verwendung von leerem Raum auf Postkarten Tropper: Bild/Störung. Beschriebene Postkarten um 1900, 2010.

197 Hauser, Bütikofer: Winterthur. Architektur und Städtebau, 2001, S. 47.

198 Vgl. ebd., S. 47 ff. Ausführlich Frei, Wegmann: Das Stadthaus in Winterthur, 2015.

199 Isler: Winterthur in Wort und Bild, 1895, S. 35.

200 Ebd.





Abb. 24: Stadthaus und Altstadt Schulhaus. Postkarte, versandt 1901.



Abb. 25: Gesamtansicht Winterthur mit Kyburg und Arbeiter. Postkarte, unversandt, vor 1905.

nicht nur unserer Stadt, sondern wohl des ganzen Schweizerlandes». <sup>201</sup> Und der «Führer durch Winterthur» sieht im Stadthaus schlicht ein architektonisches Meisterwerk: ein «ausserordentlich vornehm wirkender, monumentaler Bau. Ein Meisterwerk von Gottfried Semper in griechisch-römischem Stil». <sup>202</sup>

Der Verlust der ursprünglichen Symbolik war um 1900 derart weitgehend, dass nicht einmal die Bildungsbürger in ihren Repräsentationsschriften darauf verwiesen. Das Stadthaus war schlicht zu einem Wahrzeichen der Stadt geworden. Auch in der Aussenperspektive galt das Stadthaus als charakteristisch für Winterthur; so wird es im Reiseführer Baedeker von 1913 an erster Stelle genannt. <sup>203</sup>

Neben dem Hauptmotiv der Postkarte, dem Stadthaus, befindet sich das Primarschulhaus. In der Sammlung der Stadtbibliothek gibt es verschiedene Postkarten, die die Kombination von Stadthaus und Primarschulhaus zeigen. Diese Konstellation zeigt zwei repräsentative Bauten. Das Schulhaus steht zudem für die grosse Bedeutung der Bildung, die auch in den analysierten schriftlichen Zeugnissen angetönt ist. Die bürgerlichen Kreise, denen die Jury angehörte, legten grossen Wert auf Schulbildung. Insofern ist es naheliegend, eine Karte zu wählen, die Stadthaus und Schulhaus zeigt.

Umgeben sind die beiden Gebäude vom blau-weissen Himmel und vor allem von viel grüner Bepflanzung. Auf der rechten Bildseite ist der ganze Raum zwischen Treppe und Hauptgebäude von Pflanzen ausgefüllt, sie scheinen beinahe das rechte Fenster zu verdecken. Diese Betonung der Natur stimmt überein mit dem Gartenstadtideal. Gleichzeitig nimmt sie eine bildkompositorische Funktion ein, indem das Grün einen Rahmen für die Gebäude bildet. Zudem ist die Betonung der Natur insgesamt für Postkarten charakteristisch.

Mit den lieblichen Staffagefiguren im Vordergrund – sich im Gleichschritt bewegendes Pferd vor einem Wagen – wird an Darstellungstraditionen angeknüpft, die schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts und vor den Postkarten bestanden hatten. <sup>204</sup> Die Möglichkeit, die neuen Motorwagen zu zeigen, nutzte Wuhrmann nicht. Dabei waren solche im Stadtbild Winterthurs durchaus präsent. Ein anonymer Leserbriefschreiber beschwerte sich im «Landboten» vom 19. Juli 1899 über Motorwagen, die zu schnell fahren und andere gefährden würden. Die Wagen seien nicht schön, und ihre Hupen könnten zum Scheuen der Pferde führen. <sup>205</sup> Die das Idyll störenden Motorwagen sind auf dieser Postkarte nicht zu sehen, die modernisierte Fortbewegung ist nicht thematisiert. Was wir hier sehen, ist nicht die Betonung des Fortschrittes, sondern in der Kombination von Stadthaus, Primarschulhaus und Natur die Darstellung einer selbstbewussten Bildungs- und Gartenstadt.

<sup>201</sup> Isler: Kunst und Künstler, 1887, S. 250f.

<sup>202</sup> Herten: Führer für Winterthur und Umgebung, [1903], S. 20.

<sup>203</sup> Baedeker: Die Schweiz nebst den angrenzenden Teilen von Oberitalien, Savoyen und Tirol, 1913, S. 44.

<sup>204</sup> Vgl. König: Eine Kulturgeschichte des Spazierganges, 1996, S. 68 ff.

<sup>205</sup> Der Landbote, 19. 7. 1899.

Die zweite der Wettbewerbskarten (Abb. 25) zeigt drei Bildmotive: eine grössere Stadtübersicht und zwei weitere, kleinere Motive. Die Übersichtsdarstellung füllt den oberen Bildteil aus und nimmt etwas mehr als die Hälfte des zur Verfügung stehenden Platzes ein. Der untere Teil der Ansichtskarte ist in drei Abschnitte gegliedert: Links ein Mann an einer Maschine mit einer Lokomotive im Hintergrund, in der Mitte eine Abbildung der Kyburg und rechts der Schriftzug «WINTERTHUR» sowie offen gelassener Raum für die Korrespondenz.

Hauptmotiv der Karte ist die Gesamtansicht der Stadt im oberen Bildteil. Sie zeigt den Blick über die Stadt vom Bäumlü aus. Auf der linken Bildseite befindet sich die Altstadt. Ihre Gebäude werden durch die Sonneneinstrahlung betont. Hervorgehoben ist die Stadtkirche. Links davon sehen wir das Stadthaus, das durch seine Säulen deutlich zu erkennen ist. Auf der rechten Seite der Altstadt, hinter einem hohen Fabrikamin, befindet sich der Bahnhof, dahinter das Industriequartier mit seinen Hochkaminen. Die Gebäude sind dort, im Bildhintergrund, nur noch verschwommen zu erkennen.

Eine Gemeinsamkeit zwischen der Postkarte des Stadthauses und dieser Gesamtansicht ist die Einbettung in die Natur. Die Stadt ist umgeben von Hügeln, die in einem intensiven Grün dargestellt sind. Im rechten Bildvordergrund befinden sich Rebberge. Die Farbkomposition ist harmonisch. Diese Darstellungsweise findet sich wiederum bereits vor der Zeit der Postkarte: Städte in eine liebliche Landschaft einzubetten, ist insgesamt charakteristisch für Veduten. Dennoch scheint sich hier auch eine der in den schriftlichen Quellen zum Ausdruck gebrachten Eigenschaften Winterthurs – die der Gartenstadt – zu spiegeln.

Interessant ist die Frage, inwiefern das zweite in den Schriftquellen identifizierte Charakteristikum Winterthurs, jenes der Industriestadt, auf dieser Gesamtansicht sichtbar wird. Die Gebäude des Industriequartiers sind nicht zu erkennen. Sie sind nur schematisch, verschwommen angedeutet. Sichtbar wird die Industrie hingegen durch die Kamine, eines im Vordergrund und mehrere im Bildhintergrund. Sie zeigen, dass Industrie vorhanden ist, ändern aber nichts am Eindruck, dass hier die Gartenstadt weitaus präsenter ist als die Industriestadt. Die Industrie ist zwar nicht unsichtbar, die Hochkamine markieren sie deutlich, aber die Kamine fügen sich in die Landschaft ein und es entsteht ein harmonisches Ganzes.

Wuhrmann stellt diese Überblicksansicht in den Kontext zweier weiterer Motive: Eine Maschine mit einem Arbeiter im linken Bildvordergrund und die Kyburg in der Mitte. Das Charakteristikum «Industriestadt» wird somit nicht durch die Übersichtsdarstellung deutlich, sondern durch die Maschine mit dem Arbeiter. Und während die bisher betrachteten Motive – Stadthaus mit Schulhaus sowie die Gesamtansicht auf der zweiten Wettbewerbskarte – verbreitete Postkartenmotive waren, handelt es sich bei der Maschine mit dem Arbeiter um ein Motiv, das ich ansonsten auf keiner Winterthur-Postkarte gefunden habe.

Wir sehen einen Mann bei der Arbeit. Sein Gesichtsausdruck ist ernst und er bedient kraftvoll eine Maschine, deren Funktion nicht zu erkennen ist. Das

Motiv kann als Verbildlichung des «Bienenfleisses» gedeutet werden, der in der Selbstdarstellung beschworen worden ist. Neben ihm steht eine Lokomotive, die den Betrachter anzublicken scheint. Sie erinnert an die Metapher der geschmückten Braut, mit der Heinrich Ernst in der «Heimatkunde» eine fertiggestellte Maschine beschrieben hat.<sup>206</sup> Der Rauch aus dem Kamin der Lokomotive steigt nicht in die Höhe, wie man dies erwarten würde, sondern biegt elegant ab und bildet den Hintergrund für den Kopf des Arbeiters. Der Rauch ist so gewissermassen der «Schleier» der Braut. In der Bedeutung für die Postkarte hervorgehoben ist die Szene zudem durch die Farbgebung. Sie ist im Gegensatz zum Rest der Karte in Graustufen gehalten, doch der orange Hintergrund bildet einen Kontrast zur Gesamtansicht und zur Kyburg. Die Identität als Industriestadt ist hier unzweifelhaft und in einem positiven Sinne transportiert.

Adolf Wuhrmann, der Künstler, hat seine beiden Wettbewerbsbeiträge, die den Preis erhielten und veröffentlicht wurden, mit den Motto «Vorwärts» und «Fram» versehen. Welcher Titel zu welcher Karte gehört, ist nicht überliefert. Ihre Aussage ist indes sehr ähnlich, denn «Fram» heisst «Vorwärts» auf Norwegisch. Zudem ist es der Name des damals modernsten Polarschiffes der Welt; es wurde mit einer Dampfmaschine betrieben.<sup>207</sup> Vermutlich verweist das Motto «Fram» auf dieses Schiff. Wenn diese Vermutung zutreffend ist, deutet das darauf hin, dass dies das Motto der Karte mit dem Arbeiter ist und mit «Fram» auf die dargestellte Maschine verwiesen wird. Das Motto «Vorwärts» würde sich dann eher auf das politische und kulturelle Vorwärtstreben der Stadt und daher auf die Stadthaus-Karte beziehen.

Allerdings ist auf derjenigen Wettbewerbskarte, die Maschine und Arbeiter zeigt, neben der Betonung der Moderne auch ein Vergangenheitsbezug auszumachen: die Kyburg. Die nahe Winterthur gelegene Burg war im 19. Jahrhundert beliebt aufgrund ihrer malerischen Lage und ihrer historischen Bedeutung. Eine Publikation zur Kyburg hält fest:

«Von den vielen hundert Burgen und Schlössern, die zu Anfang dieses Jahrtausends die Höhen und Täler des Zürichgaaues geziert, mit gewaltigen Mauern und trotzig Türmen, beinahe alle sind verschwunden [...]. Eine Veste allein hat allem getrotzt durch das ganze Jahrtausend, der Feinde Wut und des Himmels Blitz, des Feuers und der Kugeln Gewalt, [...] und das ist die uralte stolze Kyburg, schon im Mittelalter die schönste Perle unter den Schweizerburgen.»<sup>208</sup>

Auf der Postkarte steht die Kyburg für das historische Winterthur und die aus der Tradition erwachsene Bedeutung der Stadt. Das in der Festschrift festgehaltene Programm – Gartenstadt, leistungsstarke Industrie, Tradition – ist auf dieser Wettbewerbspostkarte gleichsam idealtypisch umgesetzt.

<sup>206</sup> Vgl. Kapitel II.2.5.

<sup>207</sup> Vgl. Sannes: Die Fram. Abenteuer Polarexpedition, 1986.

<sup>208</sup> Stauber: Schloss Kyburg im Vergangenheit und Gegenwart, 1902, S. 5.

Bilanzierend zum Thema Postkarten lässt sich somit festhalten, dass das Postkarten-Winterthur häufig mit demjenigen der Repräsentationsschriften übereinstimmte. Das trifft insbesondere, aber nicht ausschliesslich beim Wettbewerb zu, bei dem das gleiche städtische Bürgertum entschied, das auch die Schriften prägte. Das Spektrum an Postkarten war jedoch insgesamt durchaus breit. Es gab nicht nur eines, sondern gleich mehrere Postkarten-Winterthur. Es konnte eines mit stark rauchenden Kaminen sein. Es konnte nur die Altstadt vom Heiligberg aus zeigen, oder die erweiterte Stadt vom Bäumli. Es konnte unspektakuläre Alltagsmotive zeigen wie ein Wohnquartier oder Sehenswürdigkeiten wie das Stadthaus. Diese Vielfalt mag für eine nicht touristische Stadt wie Winterthur überraschen, doch Postkarten waren weit mehr als nur ein Medium für Touristen. Ein zentraler Grund für ihren Erfolg war ihr günstiger Preis. So kostete 1899 eine Karte des Winterthurer Lithografen Heinrich Schlumpf 15 Rappen.<sup>209</sup> Zum Vergleich: Eine Fahrt mit dem Tram von Winterthur nach Töss kostete 10 Rappen, eine Retourfahrt 20 Rappen.<sup>210</sup> Postkarten waren damit einem grossen Publikum zugänglich, auch den Arbeitern in der Maschinenindustrie, die einen grossen Teil der Winterthurer Bevölkerung ausmachten.

#### **4 Diesseits des Bienenfleisses: Selbstbilder, Gegenbilder und deren Funktionen**

Die Darstellung Winterthurs in Repräsentationsschriften und auf Postkarten wurde nun untersucht. Nicht ausführlich erläutert wurden bisher Funktionen dieser Inszenierungen: Warum wurde die Stadt auf diese Weise gezeigt? Was wollten die Produzenten dieser Medien damit erreichen, was verdecken? Inwiefern gab es Gegenbilder? In diesem Kapitel werden Funktionen dieser Selbstbilder analysiert, indem sie zunächst im Kontext der Baugeschichte des Industriequartiers im Tössfeld reflektiert (4.1) und dann im Spiegel der zeitgenössischen Stadt- und Industriekritik betrachtet werden (4.2). In der Folge stehen Fabrikanten (4.3) sowie Arbeiter (4.4) im Fokus, und es wird untersucht, wie sie ihre Stadt sahen, welche Folgen diese Sichtweisen hatten sowie ob und inwiefern sie sich von jenen der Repräsentationsschriften und vom «Postkarten-Winterthur» unterschieden.

##### **4.1 «Freunde des Fortschritts» und die Gründung der SLM**

Als «Stadt in der Stadt» bezeichnete der Winterthurer Architekturhistoriker Hans-Peter Bärtschi das im Tössfeld gelegene Areal von Sulzer und SLM. Bär-

<sup>209</sup> Der Landbote, 22. 7. 1899.

<sup>210</sup> Anzeiger von Töss, 11. 6. 1898.

tschi hat sich in verschiedenen Publikationen mit diesem Stadtteil beschäftigt<sup>211</sup> und betont dessen städtebaulichen Wert: «Die Werke Sulzer und SLM weisen alle baulichen Elemente einer verdichteten Urbanität auf. In einigen ihrer Bereiche ist ein architektonisches Spannungsfeld zwischen Ingenieurbaukunst und historisierender Repräsentationsgestaltung entstanden, wie es in seiner Intaktheit bis zu den Abbrüchen im Jahre 2002 international selten war.»<sup>212</sup> Entstanden ist das Industriequartier im Tössfeld aus der 1834 erbauten ersten Giesserei der Firma Sulzer, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in raschem Tempo weitere Bauten erstellte.

Ein wichtiger Schritt bei der Entwicklung des Areals war die Gründung der SLM, die sich direkt neben dem Fabrikgelände von Sulzer ansiedelte. Diese Neuan siedlung des Jahres 1871 steht im Folgenden im Mittelpunkt: Sie eignet sich, um zu zeigen, wie das Selbstverständnis als Industriestadt die Entwicklung des Industriequartiers beeinflusste.

Der Boden, den die SLM erwerben wollte, befand sich im Besitz der Stadt. Der Stadtrat befürwortete die Entstehung des Unternehmens und den Verkauf des Landes. Im Vorfeld der Gemeindeversammlung, an der über den Landverkauf entschieden wurde, hatte der Stadtrat eine Weisung verfasst, in der er betonte, dass die Firma SLM aus Landesinteressen wichtig sei, da durch ihre Produktion die Abhängigkeit von Importen aus dem Ausland verringert werden könne. Auch aus städtischer Sicht sei die Ansiedlung der Firma wünschenswert, da sie wie die bereits bestehenden «industriellen Etablissements» zum Wohlstand der Stadt beitragen werde. Der Stadtrat wünschte sich einen Ausbau der Industrie und bot deswegen der SLM einen «mässigen Verkaufspreis» an. Auf diese Weise sollte die Firma an die Stadt gebunden werden. Der Stadtrat appellierte an die Gemeindeversammlung, «den Verkauf nicht etwa nur vom fiskalischen Standpunkte aus zu beurtheilen, sondern dabei zu berücksichtigen, dass die Hebung der industriellen Entwicklung Winterthurs sogar unter Umständen grosser Opfer werth wäre». Der Stadtrat hielt es für erstrebenswert, weitere Industrie anzusiedeln, und war der Ansicht, dass auch die öffentliche Meinung dies befürworten würde.<sup>213</sup> Dies bestätigte sich, als die Gemeindeversammlung dem Verkauf am 19. November 1871 zustimmte.<sup>214</sup>

Allerdings zeigt sich bei genauerer Betrachtung, dass die Angelegenheit nicht ganz so unumstritten war, wie der Stadtrat suggerierte. Am Tag vor der

211 Vgl. u. a. Bärtschi: Winterthur. Industriestadt im Umbruch, 1990. Bärtschi, Maeder, Niederhäuser: Wohnungsbau und Siedlungsentwicklung, 1999. Bärtschi: Sulzer – Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik: die Stadt in der Stadt, 2002.

212 Bärtschi: Sulzer – Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik: die Stadt in der Stadt, 2002, S. 138.

213 STAW, II B 27 d 1, Weisung des Stadtraths Winterthur an die Versammlung der politischen Gemeinde über den Landverkauf an die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur.

214 STAW, B 2d 8, Protokolle der Gemeindeversammlungen 1862–1872, Versammlung der politischen Gemeinde Winterthur vom 19. 11. 1871, S. 587.

Gemeindeversammlung erschien im «Landboten» ein Aufruf, unterzeichnet mit «Viele Freunde des Fortschritts», die anonym blieben.<sup>215</sup> Sie forderten zahlreiches Erscheinen an der Gemeindeversammlung, um zu verhindern, dass der Landverkauf an die SLM abgelehnt werde. Die «Freunde des Fortschritts» fürchteten eine solche Ablehnung aufgrund von Opposition gegen den Bau der Fabrik. Im Aufruf werden drei verschiedene Oppositionsgruppen aufgezählt: Eine erste Gruppierung sei aus finanziellen Gründen gegen die Ansiedlung der SLM, da der Landverkauf für die Stadt finanziell nachteilig sei. Eine zweite Gruppierung seien die potenziellen Konkurrenten der SLM, die keine weitere Fabrik in Winterthur haben wollten. Gemeint waren die anderen grossen Industriebetriebe, sodass sich der Fabrikant Heinrich Sulzer-Steiner bemüssigt fühlte, an der Gemeindeversammlung ausdrücklich auf den Aufruf Bezug zu nehmen und öffentlich Protest einzulegen gegen diese Unterstellung. Eine solche Absicht habe nie bestanden, betonte er.<sup>216</sup>

Für die hier untersuchte Fragestellung am interessantesten ist eine dritte Oppositionsgruppierung, die die «Freunde des Fortschritts» erwähnen. Diese opponiere aus städtebaulichen Überlegungen gegen den Standort der Fabrik, da sie eine «Verödung» des Tössfeldes befürchteten. Diese Gruppierung wolle, so die Verfasser des Aufrufs, die SLM zwingen, die Fabrik an einem anderen Standort zu bauen. Die «Freunde des Fortschritts» hingegen betonen, dass der Standort nicht verhandelbar sei, da die SLM ihn wegen seiner Nähe zum Güterbahnhof gewählt habe. Wenn die Firma das Areal nicht erhalte, würde sie Winterthur womöglich ganz verlassen.<sup>217</sup> Diese Gefahr betonte auch der Stadtrat.

Bemerkenswert ist dabei, dass der Stadtrat zwar wollte, dass der SLM das gewünschte Land verkauft wird, er die Kritik am Standort aber prinzipiell teilte. Auch er hätte es, so hielt er fest, «an sich vorgezogen, wenn die Fabrik [...] in einer grösseren Entfernung [...] von den bereits bestehenden umfangreichen Etablissements hätte gegründet werden können».<sup>218</sup> Der Stadtrat wollte zwar Industrie ansiedeln, aber die Zentralisierung mehrerer Fabriken in unmittelbarer Nähe sagte ihm nicht zu. Aus Sicht der Industrie indes war der Standort naheliegend, insbesondere wegen der guten Bahnerschliessung. Die Bedenken gegen eine Zentralisierung der Industrie hatten keine Auswirkungen, die SLM wurde am geplanten Ort gebaut.

Dieses Beispiel illustriert zweierlei. Erstens, dass die Ansiedlung der SLM nicht grundsätzlich umstritten war. Zumindest wird auf dem Flugblatt keine Gruppierung genannt, die aus Industriekritik gegen die SLM gewesen wäre. Dass

215 Der Landbote, 18. 11. 1871.

216 STAW, B 2d 8, Protokolle der Gemeindeversammlungen 1862–1872, Versammlung der politischen Gemeinde Winterthur vom 19. 11. 1871, S. 587.

217 Der Landbote, 18. 11. 1871.

218 STAW, II B 27 d 1, Weisung des Stadtraths Winterthur an die Versammlung der politischen Gemeinde über den Landverkauf an die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur.

Industrie grundsätzlich positiv ist, darüber bestand Einigkeit. Zweitens: Die Häufung von Industrie in einem Quartier wurde zwar kritisiert, doch das Beispiel zeigt, dass sich diese Position nicht durchsetzen konnte.

Die durch Sulzer und SLM entstandene städtebauliche Dominanz der Industrie wurde in der Selbstdarstellung positiv bewertet: Die Selbstdarstellung versuchte nicht, die Fabrikbauten zu verdecken, zu kaschieren, in ihrer Bedeutung herunterzuspielen. Im Gegenteil: Sie deutete das Vorhandensein des monumentalen Industriequartiers positiv und machte die Industrie zu einem Bestandteil der städtischen Identität.

#### 4.2 «Grenzenloser Schmutz und Gestank»: Stadt- und Industriekritik

Um zu verstehen, welche Funktionen die in den letzten Kapiteln analysierten Selbstbilder Winterthurs hatten, muss auch der internationale Kontext mit einbezogen werden. Ein wichtiges Stichwort ist das der «Stadtkritik», denn die beschleunigte Urbanisierung im 19. Jahrhundert führte auch zu massiver Kritik an diesem Wandel. Die Kritik an der Stadt war eng verknüpft mit der Kritik an der Industrie; viele der Vorwürfe, die modernen Städten gemacht wurden, richteten sich gegen Auswirkungen der Industrialisierung. Exemplarisch hierfür steht das bekannte, 1845 erschienene Werk «Die Lage der arbeitenden Klasse in England» von Friedrich Engels. In einem etwa 60-seitigen Kapitel beschäftigt sich Engels mit Grossstädten und beschreibt ausführlich und detailliert die Lebensumstände und Schwierigkeiten der Arbeiter.<sup>219</sup>

Das Elend, das er beschreibt, traf auf Winterthur in diesem Ausmass nicht zu. Winterthur war zwar eine Industriestadt, aber keine Grossstadt: Die Stadt wuchs in raschem Tempo, doch nur schon im Vergleich zum nahen Zürich war Winterthur eine Kleinstadt. 1910 zählte Winterthur inklusive der Vororte 46 268 Einwohner, Zürich wies mit 192 011 Einwohnern mehr als viermal so viele auf.<sup>220</sup> Im internationalen Vergleich waren die Grössenordnungen nochmals ganz anders. In Manchester etwa sollen bereits 65 Jahre früher, als Engels seine Schrift veröffentlichte, über 400 000 Personen gewohnt haben.<sup>221</sup> Trotz dieser Unterschiede ist es fruchtbar, die Selbstdarstellung Winterthurs der Grossstadtkritik Engels gegenüberzustellen. Einerseits waren die von Engels erwähnten Probleme grundsätzlich, wenn auch in deutlich kleinerem Ausmass, auch in Winterthur vorhanden. Andererseits war der internationale Diskurs um Stadt- und Industriekritik auch in einer Kleinstadt wie Winterthur wirkmächtig. Die Identitätskonstruktionen Winterthurs können nicht verstanden werden, ohne sie in den internationalen Diskurs zur Kritik an der Industriestadt einzuordnen. Dieser

219 Engels: Die Lage der arbeitenden Klasse in England, 1845, S. 36–97.

220 Statistisches Bureau des Schweizerischen Finanzdepartements (Hg.): Die Ergebnisse der Eidgenössischen Volkszählung vom 1. Dezember 1910 Bd. 1, 1915, S. 530.

221 Engels: Die Lage der arbeitenden Klasse in England, 1845, S. 63.



war das Feld, innerhalb dessen sich Winterthur positionieren wollte und musste. Das werde ich nun anhand von Engels Werk erläutern.

Friedrich Engels beginnt seine Beschreibung mit London, kommt dann unter anderem auf Dublin, Liverpool, Birmingham, Glasgow sowie ausführlich auf Manchester und seine Vorstädte zu sprechen; dort führt er die Lesenden durch alle Quartiere. Die Schilderungen der verschiedenen Städte gleichen sich auf auffällige Weise, ja häufig lesen sie sich repetitiv, weil immer wieder die gleichen Probleme aufgezählt, beschrieben und kritisiert werden.

Ein zentrales Charakteristikum der Arbeiterquartiere, das Engels aufführt, ist der Schmutz. Auf den Strassen häuften sich unter anderem Asche, Abfall und menschliche sowie tierische Exkreme. <sup>222</sup> Auch die Wohnungen erfährt Engels als «schmutzig Aussen und Innen», <sup>223</sup> mit Unrat direkt vor den Türen und innerhalb der Wohnung: «Auf den Bettpfosten halten Hühner ihr Nachtlager, Hunde und sogar Pferde schlafen mit den Menschen in einem Zimmer, und die natürliche Folge davon ist, dass ein entsetzlicher Schmutz und Gestank, sowie Heere von Ungeziefer aller Art in diesen Wohnungen existieren.» <sup>224</sup> Engels kommt zum Schluss: «Die Wohnungen der ärmeren Klasse sind im Allgemeinen sehr schmutzig.» <sup>225</sup>

Eine weitere, ebenso als einschneidend geschilderte Eigenschaft der englischen Arbeiterquartiere war gemäss Engels der Gestank. Die Ursachen dafür hingen mit dem Schmutz zusammen: Die Exkreme beziehungsweise das Fehlen einer geregelten Abführung derselben, dann auch allgemein der Abfall und das enge Zusammenleben von Mensch und Tier, all dies trage zum üblen Geruch bei. <sup>226</sup> Dazu kamen die Emissionen der Industrie, etwa von Gerbereien, «die die ganze Umgebung mit animalische[m] Verwesungsgeruch erfüllen», <sup>227</sup> und der Rauch. So berichtet Engels: «Diese östliche und nordöstliche Seite von Manchester ist die einzige, an welcher sich die Bourgeoisie nicht angebaut hat – aus dem Grunde, weil der hier zehn oder elf Monate im Jahr herrschende West- und Südwestwind den Rauch aller Fabriken – und der ist nicht gering – stets nach dieser Seite hinüber treibt.» <sup>228</sup>

Als weiteres Problem der Arbeiterquartiere identifiziert Engels die Enge, den Mangel an Platz. Die Strassen seien überfüllt von einem «widerlichen Gewühl» <sup>229</sup> schreibt er. In den Wohnhäusern stelle sich das gleiche Problem: Zu viele Leute würden auf engem Raum wohnen. <sup>230</sup> Diese Übernutzung verstärkte

<sup>222</sup> Ebd., u. a. S. 40f., S. 51.

<sup>223</sup> Ebd., S. 41.

<sup>224</sup> Ebd., S. 50. Engels bezieht sich hier auf einen Parlamentsbericht.

<sup>225</sup> Ebd., S. 51.

<sup>226</sup> Ebd., u. a. S. 72.

<sup>227</sup> Ebd., S. 67.

<sup>228</sup> Ebd., S. 79f.

<sup>229</sup> Ebd., S. 36.

<sup>230</sup> Ebd., S. 42.

den Gestank noch, zudem sei sie ein Gesundheitsproblem, da sich Krankheiten schnell verbreiten würden.

Ebenfalls charakteristisch für die Arbeiterquartiere ist gemäss Engels der allgemein schlechte Zustand der Häuser. Die Wohnungen seien unwohnlich: Baufällig, schlecht durchlüftet und feucht. Selbst dunkle Keller seien bewohnt.<sup>231</sup> Die Struktur der Arbeiterquartiere ist Engels zufolge grundsätzlich falsch. Er kritisiert das Unregelmässige und Ungeordnete der Bauten in den Arbeiterquartieren, in seinen Worten die «unordentliche Masse von hohen, drei bis vierstöckigen Häusern»<sup>232</sup> und die «unordentliche, aller vernünftigen Baukunst Hohn sprechenden Zusammenwirkung der Häuser».<sup>233</sup> Ausserdem bemängelt er, dass die meisten Strassen «krumm» seien.<sup>234</sup>

Diese Probleme – Schmutz, Gestank, Enge sowie ungesunde, baufällige, feuchte Wohnungen in einer chaotischen Stadt – seien häufig gemeinsam anzutreffen und verstärkten sich gegenseitig. Die daraus resultierenden Beschreibungen zeigen grosse Trostlosigkeit:

«Die Cottages sind alt, schmutzig und von der kleinsten Sorte, die Strassen uneben, holperig und zum Theil ungepflastert und ohne Abflüsse; eine Unmasse Unrath, Abfall und ekelhafter Koth liegt zwischen stehenden Lachen überall herum, die Atmosphäre ist durch die Ausdünstungen derselben verpestet und durch den Rauch von einem Dutzend Fabrikschornsteinen verfinstert und schwer gemacht – eine Menge zerlumpter Kinder und Weiber treibt sich hier umher, eben so schmutzig wie die Schweine, die sich auf den Aschenhaufen und den Pfützen wohl sein lassen».<sup>235</sup>

In der Selbstdarstellung Winterthurs sind diejenigen Aspekte, die Engels kritisiert hat, ebenfalls wichtig: Zu jedem der Hauptkritikpunkte an modernen Industriestädten, die hier anhand des Beispiels von Engels ausgeführt wurden, finden sich in den analysierten Quellen Gegenaussagen, die zeigen sollen, dass Winterthur eine solche Stadt nun gewiss nicht sei. Ähnliche Probleme gab es allerdings durchaus.

Erstens der Schmutz. Isler berichtet in der Festschrift von reinlichen Verkaufslokalen,<sup>236</sup> in der «Heimatkunde» werden die sauberen Strassen gelobt,<sup>237</sup> und der Winterthur-Führer hält fest: «Ordnungs- und stark entwickelter Reinlichkeitssinn gelten als längst anerkannte gute Eigenschaften der Bewohner dieses Gemeinwesens und der Umgegend.»<sup>238</sup> Dass Winterthur eine saubere Indus-

<sup>231</sup> Ebd., u. a. S. 52.

<sup>232</sup> Ebd., S. 40.

<sup>233</sup> Ebd., S. 66.

<sup>234</sup> Ebd., u. a. S. 40, 66.

<sup>235</sup> Ebd., S. 81.

<sup>236</sup> Isler: Winterthur in Wort und Bild, 1895, S. 31.

<sup>237</sup> Ernst: Handwerk und Industrie, 1887, S. 441.

<sup>238</sup> Herter: Führer für Winterthur und Umgebung, [1903], S. 8.

triestadt sei, das musste betont werden. Damit einher geht die stolze Betonung der Gesundheit, die eine Folge der guten «sanitarischen» Verhältnisse sei. Indes waren, wie auch Isler zugesteht, die Arbeiterquartiere Deutweg und Tössfeld nicht an die Kanalisation angeschlossen. Die Wohnungsenquête, die 1896 durchgeführte wurde, verwies auf eine grosse Anzahl mangelhafter Aborte. Carl Landolt, der Verfasser der Enquete, hielt fest: «Wie in den meisten Städten, so bilden auch in Winterthur die Abortverhältnisse eine der bösesten Seiten der Wohnungszustände.»<sup>239</sup>

Zweitens der Gestank. Diesbezüglich ist an den bereits thematisierten Rauch aus den Fabrikaminen zurückzudenken: In Winterthur gab es Diskussionen zur Geruchsbelästigung. Diejenigen, die sich daran störten, konnten sich indes nicht durchsetzen. Die Argumentation ihrer Gegner war, dass man sich damit in einer Industriestadt eben abfinden müsse.<sup>240</sup> In der Selbstdarstellung wird die Geruchsbelästigung verschwiegen oder relativiert. Rauch ist darin nicht negativ gewertet, sondern wird sogar zu einem Wahrzeichen.

Drittens die Enge. «Die alten Stadtmauern haben sich in freundliche Häuserreihen verwandelt und an Stelle der Gräben und Teiche dehnen sich breite, von Alleen flankierte Strassen aus», steht in Islers Festschrift.<sup>241</sup> Das neue Winterthur enthält breite Strassen, lediglich die Altstadt beschreibt Isler als eng. Doch das Grundproblem, das Engels bezüglich der Enge beschrieb, war auch in Winterthur vorhanden: zu viele Menschen und zu wenig Wohnungen. Es herrschte Wohnungsnot. Die Stadt hatte inklusive der später eingemeindeten Vororte die Einwohnerzahl zwischen 1870 und 1900 verdoppelt. Die offizielle Bevölkerungszahl stieg während der Boomphase gegen Jahrhundertende von 29 508 im Jahr 1888 auf 40 961 im Jahr 1900.<sup>242</sup> Pro Jahr waren das in diesem Zeitraum etwa 1000 zusätzliche Einwohner. Trotz grosser Bautätigkeit bekam man die Zuwanderung nicht genügend rasch in den Griff. Vom Mangel an Wohnraum betroffen waren vor allem schlecht verdienende Arbeiter. Die Wohnungsenquête des Jahres 1896 zeigt, dass in den Arbeiterquartieren Deutweg und Tössfeld die schlechtesten Wohnverhältnisse herrschten.<sup>243</sup> Gemäss Enquete lebten in diesen beiden Quartieren durchschnittlich 1,4 Personen pro Zimmer, was mehr als in allen anderen Quartieren war. Im Quartier Tössfeld hätten die Einwohner zudem am wenigsten «Luftraum» zur Verfügung: «Der auf den Kopf entfallende Luftraum ist nirgends kleiner, als in diesem Quartier. Er stellt sich auf 23 Kubikmeter, was

239 Landolt: Die Wohnungsenquête in der Stadt Winterthur, 1901, S. 35. Am problematischsten waren die Verhältnisse bezüglich Aborte in der Altstadt. Zur Enquête siehe auch Buomberger: Helfen als Verpflichtung, 2011, S. 144.

240 Vgl. Kapitel II.3.2.

241 Isler: Winterthur in Wort und Bild, 1895, S. 2.

242 Übersicht in: Statistisches Bureau des Schweizerischen Finanzdepartements (Hg.): Die Ergebnisse der Eidgenössischen Volkszählung vom 1. Dezember 1910 Bd. 1, 1915, S. 538. Diese Zahlen beziehen die später eingemeindeten Vororte mit ein.

243 Landolt: Die Wohnungsenquête in der Stadt Winterthur, 1901, S. 55.

pro Bewohner des Quartiers einem durchschnittlichen quadratischen Flächenraum von ungefähr 1 ½ Meter entspricht.»<sup>244</sup>

Weiter beschwert sich Engels über die baufälligen, feuchten Wohnungen und chaotische Städte. All diesen Punkten versuchte Winterthur mit dem Ideal der Gartenstadt entgegenzutreten; einem Ideal, das von Ebenezer Howard als Gegenentwurf zu ebender modernen Industriestadt verfasst wurde, die Engels beschrieben hatte.

Eine wichtige Funktion der analysierten Winterthurer Selbstbilder war es somit, sich von der Kritik an Industriestädten abzugrenzen und zu sagen: Wir sind eine Industriestadt, wir sind stolz darauf – denn wir sind sicher keine solche Industriestadt wie diejenigen, die Engels beschreibt. Und bis zu einem gewissen Grad stimmte dies auch; Winterthur war nicht Manchester und die Verhältnisse in den Arbeiterquartieren waren zwar problematisch, aber dennoch deutlich weniger gravierend als in den englischen Industriestädten um 1850. Dass die Situation in Winterthur besser war, hing auch damit zusammen, dass die englischen Städte um die Jahrhundertmitte bereits stark industrialisiert waren und ebendiese Probleme hatten. Dadurch boten sie ein Schreckensbild, das Winterthur vermeiden wollte.

#### **4.3 Fabrikantenblicke: Wohnungsnot und Mietskasernen**

Zum Schreckensbild einer Industriestadt gehörten sogenannte Mietskasernen. Diese wollten die Winterthurer Bürger und Industriellen keinesfalls. Im Folgenden untersuche ich den Arbeiterwohnungsbau der Winterthurer Fabrikanten mit Fokus auf das Thema Mietskasernen. Auf diese Weise analysiere ich den Blick der Fabrikanten auf die Stadt.

Einer der ersten Schweizer Fabrikanten, der dem Problem der Wohnungsnot Abhilfe zu schaffen versuchte, war ein Winterthurer.<sup>245</sup> Am 20. Dezember 1860 wandte sich Heinrich Rieter in einem Brief an den Stadtrat und verwies auf die Notwendigkeit des Baus billiger Arbeiterwohnungen. Im Brief skizzierte er, welche Art von Wohnungen erstellt werden sollte. Keineswegs wollte er die «Erbauung von Arbeiter-Quartieren (Casernen-System)». Viele würden diese Lösung bevorzugen, weil sie billig sei. Rieter hingegen sah in dieser Art Wohnungsbau vor allem Nachteile. Er habe zur Folge, dass zu viele Leute unter einem Dach leben würden, was Streitigkeiten verursachen könne. Auch entstehe keine Verbindung («Anhänglichkeit») der Bewohner zu ihrer Wohnung, weswegen «die Reinlichkeit und Ordnungsliebe nicht geweckt werden und [...] Mortalität und Gesundheit darunter leiden». Mit diesem ersten Brief Rieters war bereits das

<sup>244</sup> Ebd., S. 52.

<sup>245</sup> Ausführlich Serra: Arbeiterwohnungsbau in Winterthur, 1991, S. 31–37. Kübler: Ein Quartier für Angestellte und Arbeiter in Nieder-Töss, 1985, S. 125–142. Buomberger: Helfen als Verpflichtung, 2011, S. 132–134.

Selbstverständnis angedeutet, das in den folgenden Jahren in Winterthur immer wieder betont wurde und das einflussreich für die städtische Baupolitik wurde: Winterthur ist keine Mietskasernen-Stadt. Das Gegenmodell, das Rieter dem «Casernen-System» gegenüberstellte, waren «kleinere Häuser, denen Pflanzenland beigegeben wird». Bei solchen Unterkünften hätten die Bewohner Interesse daran, sie sowohl innen als auch aussen sauber zu halten.<sup>246</sup> Die Schreckensszenarien der engelschen Industriestadt schwingen hier als Hintergrund mit: Reinlich sollten Rieters Arbeiterwohnungen sein, ordentlich und nicht zu eng.

Da Rieters Aufforderung an die Stadt, sich an der Lösung der Wohnungsnot zu beteiligen, nicht erfolgreich war, wurde er selbst aktiv.<sup>247</sup> Ab 1865 baute er ausserhalb von Töss eine Arbeitersiedlung. Bis 1870 entstanden dort elf Doppelwohnhäuser. Rieters Engagement für kleine Arbeiterhäuser anstatt grosser Mietskasernen war nicht nur ein wohltätiger Akt. Sein Wunsch, die Arbeiter in kleinen, ordentlichen Häusern unterzubringen, beruhte auf der Befürchtung, dass Arbeiter, die in Verhältnissen wie den von Engels beschriebenen leben müssen, anfällig seien für kommunistische Ideen. Ausserdem hatte Rieter betriebliche Gründe für sein Engagement, wie Christoph Kübler ausführt: «Der Fabrikherr konnte sich mit dem Bau von Mietwohnungen einen Stamm von guten Arbeitskräften sichern, ein Aspekt, der gerade in Zeiten grosser Fluktuation wichtig war.» Kübler kann anhand des Adressbuches von 1894 belegen, dass die Siedlung von Rieter «von der eigentlichen Führungsschicht innerhalb der Fabrikarbeiterhierarchie bewohnt war: Werkführer, Aufseher und Handwerker.»<sup>248</sup> Für die Arbeiter brachte die Unterbringung in fabrikeigenen Wohnungen nicht nur Vorteile, denn die Abhängigkeit vom Arbeitsplatz wurde verstärkt, da bei einem Wechsel der Arbeitsstelle auch die Wohnung verloren ging.

Als sich in den 1870er-Jahren mit dem Konjunkturaufschwung die Wohnungsnot verschärfte, zogen weitere Industrielle mit eigenem Wohnungsbau nach.<sup>249</sup> Bei Rieter resultierten aus einer weiteren Bauetappe 1872 bis 1876 ein weiteres Doppelwohnhaus sowie zwei Mehrfamilienhäuser, eines für vier Familien, eines für acht Familien. Bereits in dieser zweiten Bauphase wurde Rieters Ideal von kleinen Häusern nicht mehr umgesetzt. Ein Grund dafür waren möglicherweise Änderungen in der Firmenleitung, da 1872 Heinrich Rieters Söhne das Geschäft übernommen hatten.<sup>250</sup> Das Ideal Rieters blieb dennoch weiter wirkmächtig. Das zeigt das Beispiel der Gesellschaft für die Erstellung billiger Wohnhäuser (GEbW).

246 STAW: IIB 13/n, Brief Heinrich Rieters vom 20. 12. 1860, zitiert in: Kübler: Ein Quartier für Angestellte und Arbeiter in Nieder-Töss, 1985, S. 132.

247 Die folgenden Ausführungen stützen sich auf Kübler: Ein Quartier für Angestellte und Arbeiter in Nieder-Töss, 1985.

248 Ebd., S. 140.

249 Ausführlich Serra: Arbeiterwohnungsbau in Winterthur, 1991, S. 37ff.

250 Kübler: Ein Quartier für Angestellte und Arbeiter in Nieder-Töss, 1985, S. 136f.

Im März 1872, in einer Zeit grosser Wohnungsnot, wurde die Gesellschaft für die Erstellung billiger Wohnhäuser (GEbW) gegründet. Die Gesellschaft wurde von der Hilfsgesellschaft Winterthur initiiert. Gründungsmitglieder waren neben der Hilfsgesellschaft die Firmen Sulzer, Rieter, SLM und die Bank in Winterthur.<sup>251</sup> Geprägt wurde die Gesellschaft von «Vertretern des Bildungsbürgertums, der Industrie, Politik und Bauwirtschaft [...]. Die Arbeiter, für die die Häuser gebaut wurden, hatten keine Vertretung.»<sup>252</sup>

Ein wichtiger Protagonist in der GEbW war Heinrich Sulzer-Steiner. Ab 1882 amtierte er fast ein Vierteljahrhundert lang als Verwaltungsratspräsident, wobei er bisweilen bei finanziellen Engpässen Geld aus der eigenen Firma beisteuerte. Präsident der Gesellschaft war auch in der Folge meistens ein Direktionsmitglied der Firma Sulzer. Nicht in der GEbW vertreten war die Stadt, obwohl deren Beteiligung ursprünglich intendiert gewesen war. Ein Grund dafür war, dass der Stadt nicht zugestanden wurde, automatisch einen Vertreter im Verwaltungsrat zu erhalten.<sup>253</sup> Möglicherweise waren auch parteipolitische Streitigkeiten von Bedeutung: Im Stadtrat hatten die Demokraten die Mehrheit, in der GEbW die Liberalen.<sup>254</sup>

Die GEbW stiess bei ihren Bemühungen, Arbeiterwohnungen zu bauen, auf Widerstände. Im Rechenschaftsbericht von 1876 wird festgehalten, dass sie zwar einige Unterstützung erhalten habe, doch «begegnete man in weiteren Kreisen, auf deren Mitwirkung gehofft wurde, [...] einer Menge von Einwendungen».<sup>255</sup> Ein Grund für die aus der Sicht der GEbW mangelnde Unterstützung war, dass die Wohnungsnot primär als ein Problem der Industriellen wahrgenommen wurde: Deren Fabriken würden das Problem verursachen, also sollten sie es auch wieder lösen.<sup>256</sup>

Weitere Argumente zeugen von Unbehagen gegenüber der Arbeiterschaft. Ein Einwand gegen den Bau von Arbeiterwohnungen war die Vermutung, die «massenhafte Errichtung billiger Häuser werde eine entsprechend vermehrte Zahl von Leuten unsicherer Existenz in die Stadt herbeilocken», was nicht als erstrebenswert galt. Zudem sei davon auszugehen, dass die Arbeiter die Wohnungen ohnehin nicht bezahlen könnten. Auch wurde befürchtet, «die Zusammenstellung solcher Bauten werde mit allen Uebelständen eigentlicher Arbeiterquartiere verbunden sein» – nämlich denjenigen, die Engels geschildert hatte.<sup>257</sup>

Der Autor des Rechenschaftsberichtes setzt sich mit diesen Einwänden auseinander. Seine Ausführungen zeigen, dass beim Arbeiterwohnungsbau Ideal und Wirklichkeit aufeinanderprallten. So betonte er, dass es auch der GEbW lieb

251 Buomberger: Helfen als Verpflichtung, 2011, S. 136.

252 Ebd., S. 137.

253 Ebd., S. 136f.

254 Serra: Arbeiterwohnungsbau in Winterthur, 1991, S. 56.

255 Gesellschaft für die Erstellung billiger Wohnhäuser (Hg.): Rechenschaftsbericht des Jahres 1876, 1892, S. 5.

256 Ebd.

257 Ebd., S. 5f.

gewesen wäre, Arbeiterquartiere zu verhindern und ihre Häuser nicht «zu besonderen Quartieren zusammenzubauen, sondern auf vereinzelt Stellen zerstreut zu entrichten». Aus finanziellen Gründen sei dies aber nicht möglich gewesen.<sup>258</sup>

Misstände werden im Rechenschaftsbericht eingestanden. So hätten Käufer der Wohnungen der GEbW dieselben weiterverkauft, um Gewinn zu machen. Auch gibt der Autor zu, dass von der GEbW gebaute Wohnungen überbelegt seien. Man könne dagegen nichts tun, da die Wohnungen verkauft seien. Den Missstand «Enge», den Engels beschrieben hatte, konnte die GEbW nicht verhindern. Das Einzige, was die GEbW unternehmen könne, sei der Bau weiterer Wohnungen.

Im Rechenschaftsbericht wird allerdings auch betont, dass die Arbeiterquartiere Winterthurs manche der Probleme, die andernorts bestünden, nicht plagen würden,

«und zwar darum nicht, weil die Bewohner nicht einer und derselben Beschäftigung oder Industrie angehören, sondern durch grosse Mannigfaltigkeit der Berufsarbeiten, in denen die einen sich als Angestellte verschiedenster Art, die andern auf eigene Rechnung bewegen, von einem gegen aussen sich feindselig abschliessenden, einseitigen und gleichförmigen Wesen in Lebensanschauung und Lebenseinrichtung geschützt sind.»<sup>259</sup>

Die Gefahr einer Arbeiterschaft, die sich in eigenen Quartieren auch einer eigenen und gefährlichen politischen Anschauung zuwendet, die sah der Autor in Winterthur nicht. Solche Zustände zu vermeiden, das war der GEbW wichtig. Sie wollte, wo immer möglich, dezentral bauen und die Arbeiterwohnungen auf verschiedene Quartiere verteilen, um Arbeiterghettos zu verhindern: keine Mietskasernen, sondern kleine Häuser mit Gärten.<sup>260</sup>

Zu Beginn ihres Bestehens versuchte die GEbW, diese Ideale umzusetzen. Bei den ersten Projekten im Deutweg und Schönthal wollte sie kleine Einfamilienhäuser errichten. Damit geriet sie aber in einen Konflikt mit der Baupolizei, denn diese bestand darauf, dass an der Hauptstrasse grössere Häuser gebaut werden sollten. Die Baupolizei forderte Häuser mit mindestens zwei Stöcken und in einer zusammenhängenden Reihe.<sup>261</sup> Die Begründung der Baupolizei für diese Forderung ist bemerkenswert. Ihr Ziel war es, «die unansehliche Gruppe einstöckiger Gebäude von der Hauptstrasse her zu maskieren.»<sup>262</sup> Das Ideal der Gesellschaft, kleine, voneinander getrennte Gebäude, wurde häufig als unschön empfunden. Der Rechenschaftsbericht hält fest:

<sup>258</sup> Ebd., S. 8.

<sup>259</sup> Ebd., S. 8f.

<sup>260</sup> Ebd., S. 9.

<sup>261</sup> Serra: Arbeiterwohnungsbau in Winterthur, 1991, S. 72.

<sup>262</sup> STAW, FB/6 Protokoll der Baupolizei-Kommission, 27. 8. 1874, zitiert in: ebd.

«Man tadelt es zunächst, dass wir so viele Wohnungen mit blosser Parterre errichtet hätten, während bei durchgehender Anbringung mehrerer Stockwerke ein gefälligeres Aussehen des Ganzen und eine noch billigere Erstellung der einzelnen Wohnungen erreichbar gewesen wäre. In der That, schön oder auch nur besonders gefällig ist diese Bauart nicht, ebensowenig aber etwa hässlich. Die ästhetische Rücksicht konnte bei der Situation unserer Quartiere in weiter Peripherie der Stadt etwas zurücktreten und musste es absolut im Hinblick auf den Zweck des Unternehmens und den überwiegenden Wunsch der Kaufleute. [...] Die Familien ziehen es vor, wo möglich ihr eigenes Häuschen ganz für sich zu haben, und das ist auch in Wahrheit das wünschbarste Verhältnis [...]».<sup>263</sup>

Indes stelle sich bei den Einfamilienhäusern das Problem, fährt der Bericht fort, dass dennoch oft einzelne Räume teuer vermietet würden, was zu einer Überfüllung der Wohnungen führe. Da sich dieses Problem sowohl bei den einzelnen, kleinen Häusern als auch bei grösseren Gebäuden stelle, da sich «also unerwünschte Spekulation und Ueberfüllung mit Insassen hier wie dort [zeigt], und da wir dieser Erscheinung für einmal nicht wehren können, so ist uns eine etwas freiere Bewegung in der Auswahl der Bauformen erlaubt».<sup>264</sup> Weil man also ohnehin nicht verhindern könne, dass Räume überbelegt würden, könne man geradeso gut grössere Häuser bauen, so das Argument.

In der zweiten Bauphase der GEbW ab 1887 wurde dann tatsächlich vom Ideal der kleinen, einzelnen Häuser abgewichen.<sup>265</sup> 1887 baute sie an der Albrechtstrasse, wiederum im Tössfeld. Dort wurden zwei Doppelhäuser, die insgesamt acht Wohnungen fassten, gebaut. Das Abweichen vom Ideal der kleinen Wohnungen hatte ästhetische Gründe, zudem konnten die Kosten gesenkt und Bauland gespart werden.<sup>266</sup>

In der Folge wich die GEbW immer stärker vom Ideal der Einfamilienhäuser ab. Zwischen 1895 und 1899 baute die GEbW im Tössfeld insgesamt 44 Häuser mit 132 Wohnungen, unter anderem an den parallel zueinander gelegenen Wasserfurri-, Grenz- und Unteren Brigger-Strassen, wodurch die Gesellschaft den Charakter dieses Quartiers entscheidend prägte. Bei diesen Bauten, konstatiert Jorge Serra, war die Gesellschaft «nicht mehr weit von der verhassten Mietskaserne entfernt».<sup>267</sup> Zudem trug sie durch das Bauen all dieser Häuser in einem einzigen Quartier dazu bei, dass dieses erst recht zum Arbeiterquartier wurde. Sie förderte das, was sie gemäss Idealvorstellung verhindern wollte, nämlich eine

263 Gesellschaft für die Erstellung billiger Wohnhäuser (Hg.): Rechenschaftsbericht des Jahres 1876, 1892, S. 11 f.

264 Ebd., S. 13.

265 Serra teilte die Tätigkeit der GEbW in drei Phasen ein. Die erste dauerte ihm zufolge von der Gründung 1872 bis 1878 (Wirtschaftskrise, Zusammenbruch der Nationalbahn). Die zweite Phase dauerte von 1887 bis 1899, die dritte von 1906 bis 1914. Vgl. Serra: Arbeiterwohnungsbau in Winterthur, 1991, S. 62.

266 Vgl. ebd., S. 76.

267 Ebd., S. 85.



Zentralisierung der Arbeiter an einem Ort. Auch in den folgenden Jahren trug die Gesellschaft zur Gestaltung des Arbeiterquartiers im Tössfeld bei. Dort und im angrenzenden Töss wurden zwischen 1906 und 1912 erneut 20 Häuser mit 49 Wohnungen gebaut.<sup>268</sup>

Die Industriellen, die die Gesellschaft für die Erstellung billiger Wohnhäuser prägten, verfolgten ein eigennütziges Ziel: Sie wollten Wohnungen für ihre Arbeiter erstellen. Auf den Einwand, mehr Wohnungen würden lediglich unerwünschte Leute mit einer unsicheren Existenz anlocken, erwiderte die GEbW im Rechenschaftsbericht, die Leute seien ja schon da, man versuche nur, Missstände zu verhindern und ihnen Wohnungen anzubieten.<sup>269</sup> Dabei versuchte die Gesellschaft eine Quadratur des Kreises, die nicht gelingen konnte: Sie baute Arbeiterwohnungen, betonte aber gleichzeitig, dass sie lieber keine Arbeiterquartiere wollte. Sie wollte eine Industriestadt ohne Wohnungsnot, mit Arbeitern, aber ohne die Nebenwirkungen der Arbeiterquartiere.

Die GEbW plädierte für ein Winterthur ohne Mietskasernen, doch sie setzte dies nur teilweise um. Bezeichnend ist, dass die GEbW betonte, gesund und familienfreundlich bauen zu wollen. Gleichzeitig versuchte sie aber, Gesundheitsvorschriften zu umgehen. Immer wieder geriet sie in Konflikt mit der Stadt, weil sie sich gegen Bauvorschriften wehrte, die Wohnungen verteuerten. So erhielt die GEbW Sondergenehmigungen, um besonders schmale Hauseingänge zu bauen. Später wurden diese Sondergenehmigungen nicht mehr erteilt – was die Gesellschaft jedoch nicht daran hinderte, sich beim Bau dennoch nicht an die vorgegebenen Regeln zu halten.<sup>270</sup>

Der Bau von Einfamilienhäusern für Arbeiter scheiterte häufig an den realen Bedingungen und Erfordernissen, und es entstanden Mietskasernen oder überbelegte Häuschen. Wenn wir diesen Befund mit den analysierten Repräsentationsschriften vergleichen, fällt auf, dass in diesen Schriften die Umsetzung der Ideale nun plötzlich erfolgreich war: Von überbelegten Wohnungen und Mietkasernen ist dort nicht die Rede – stattdessen von gesunden Wohnverhältnissen. Diese Schriften sind somit gewissermassen Wunscherfüllungsmaschinen: Sie bewerkstelligen in der Imagination, was in der Realität selten umgesetzt wurde.

Immerhin versuchten die Autoren dieser Schriften weiterhin, die Vorstellungen, wie Winterthur sein sollte, in die Praxis zu übertragen: Alexander Isler, der Autor der Festschrift, erschuf als Bauamtmann die «Vorschriften über die Bebauung der äusseren Quartiere» von 1909, in denen die Geschosshöhe der Gebäude geregelt war, um die gefürchteten Mietskasernen zu vermeiden.<sup>271</sup>

268 Vgl. ebd., S. 87.

269 Gesellschaft für die Erstellung billiger Wohnhäuser (Hg.): Rechenschaftsbericht des Jahres 1876, 1892, S. 9.

270 Serra: Arbeiterwohnungsbau in Winterthur, 1991, S. 103 f.

271 Hauser, Bütikofer: Winterthur. Architektur und Städtebau, 2001, S. 70. Bereits 1903 in den von Isler herausgegebenen «Thesen des Schweizerischen Städtetages in Basel vom 26. September 1903» stand als ersten Satz: «Die in den Grossstädten, sowie in vielen Mittel- und Kleinstädten übliche dichte Zusammendrängung der Bevölkerung in Mietkasernen gefährdet die Gesund-

#### 4.4 Arbeiterblicke: Eine weitere Stadtmauer einreissen

Sowohl Baupolitik als auch Stadtrepräsentationen waren geprägt von gutgestellten Bürgern, nicht von Arbeitern. Wie aber sahen die Arbeiter die Stadt Winterthur? Um die Perspektive der Arbeiter zu fassen, werden im Folgenden Arbeiterzeitungen als Quelle beigezogen. Zeitungen waren in jener Zeit jeweils einer politischen Richtung verpflichtet. «Der Landbote» war die Zeitung der Demokraten, das «Neue Winterthurer Tagblatt» jene der Freisinnigen. Die Arbeiterschaft hatte ab 1897 eine eigene Zeitung: Die Arbeiterunion Winterthur kaufte den «Winterthurer Bezirks-Anzeiger und Anzeiger von Töss». Ab 1903 erschien diese Zeitung als «Winterthurer Arbeiterzeitung».<sup>272</sup>

Die «Winterthurer Arbeiterzeitung» war in ihrer Berichterstattung häufig eher international als lokal ausgerichtet. Ihr Bezugsrahmen war nicht nur die Stadt Winterthur, sondern stets auch die internationale Arbeiterschaft. Lokalpolitik war für sie allerdings durchaus von Bedeutung. In der Berichterstattung darüber spiegeln sich auch Vorstellungen, die sich Arbeiter von der eigenen Stadt machten und die sich von jenen des Bildungsbürgertums unterschieden. Ein aufschlussreiches Beispiel hierfür ist die Diskussion um die Vereinigung Winterthurs mit den Vororten.

Um 1900 war Winterthur mit den Vororten Töss und Veltheim zusammengewachsen (vgl. Abb. 2). Das war eine Folge des Wachstums der Einwohnerzahl sowohl in der Stadt als auch in den Vororten. So stieg beispielsweise in Veltheim die Zahl der Haushalte von 207 im Jahr 1860 auf 915 im Jahr 1900.<sup>273</sup> Ein Grossteil des Bevölkerungswachstums hatte seine Ursache im Zuzug von Arbeitern. Sie zogen wegen der Winterthurer Wohnungsnot in die Aussengemeinden. Zudem mussten sie dort keine Einkommenssteuer bezahlen.<sup>274</sup> Winterthur förderte diese Entwicklung indirekt, indem es dafür sorgte, dass innerhalb der Stadt grössere Flächen nicht bebaut wurden. Zudem half die Stadt den Aussengemeinden bei der baulichen Erschliessung.<sup>275</sup> Die Verzahnung von Winterthur mit den Vororten geschah etwa durch ein Tram, das seit 1898 Töss mit Winterthur verband und das rege benutzt wurde.<sup>276</sup>

Das Wachstum von Töss und Veltheim zwang diese Ortschaften, neue Infrastruktur wie Strassen, Wasserversorgung, Strassenbeleuchtung und Schulen zu errichten. Dies brachte die Vororte in finanzielle Schwierigkeiten.<sup>277</sup> Sie befanden sich in einer «ausweglosen Verarmungsspirale [...]: die Zunahme der Arbeiterbevölkerung führte einerseits zu vermehrten Ausgaben, andererseits zur Ab-

---

heit, schädigt das Familienleben und erschwert den Erwerb eines eigenen Heims.» Isler: Die Grundlage städtischer Baugesetzgebung, 1903, S. 3.

272 Studer: Der Winterthurer Medienplatz, 2014, S. 153.

273 Ziegler: Veltheim, 1981, S. 103.

274 Hauser, Bütikofer: Winterthur. Architektur und Städtebau, 2001, S. 70.

275 Ebd.

276 Vgl. Anzeiger von Töss, 20. 8. 1898.

277 Ziegler: Veltheim, 1981, S. 106.

wanderung steuerkräftiger Bewohner.»<sup>278</sup> Aufgrund dieser schwierigen Situation forderte Veltheim bereits im Jahr 1891 als erste Gemeinde eine Vereinigung mit Winterthur. Die Winterthurer Stimmberechtigten lehnten das Gesuch 1894 ab. Immerhin erhielt Veltheim in der Folge einen jährlichen Unterstützungsbeitrag vom Kanton und von Winterthur. 1897 unternahm Veltheim einen erneuten Anlauf zur Vereinigung, der wiederum scheiterte; ebenso wie derjenige von 1903. Bei diesem letzten Anlauf wollte nun auch Töss eine Vereinigung mit Winterthur. Auch dies lehnte die Stadt ab. Töss erhielt aber ab 1904 ebenfalls Unterstützungsbeiträge.<sup>279</sup>

Winterthur bevorzugte das System der Unterstützungsbeiträge gegenüber einer Stadtvereinigung. Die Stimmbürger der Stadt befürchteten im Falle einer Vereinigung hohe Kosten, und dies in einer Situation, die für sie ebenfalls nicht einfach war, da sie seit dem Zusammenbruch der Nationalbahn 1878 selbst mit Schulden zu kämpfen hatten. Neben finanziellen Argumenten gegen eine Eingemeindung wurden auch prinzipielle Bedenken laut, die direkt mit der Arbeiterschaft zusammenhingen: Die Eingemeindung von Töss und Veltheim brachte für die bürgerlichen Parteien die Gefahr einer sozialdemokratischen Machtübernahme mit sich. Die «Arbeiterzeitung» berichtete: «Unsere Kollegin an der Eulach [der Winterthurer Landbote] warnte sogar vor einer sozialdemokratischen Überrumpelung und in Zirkularen des Gemeindevereins hatte man diese «Zugmittel» ebenfalls angewendet.»<sup>280</sup> Auch der Korrespondent, der für die «Arbeiterzeitung» von der Gemeindeversammlung in Töss berichtete, an der über die Annahme der Unterstützungszahlungen entschieden wurde, geht in eine ähnliche Richtung: «Hinter der ganzen Geschichte stecke ein grosses Stück Parteipolitik, diese sei auch der Hauptgrund der Behörden von Winterthur auf grundsätzliche Ablehnung der Vereinigung, obschon dies nicht offiziell zugestanden werde. Man fürchtet die künftige Macht der Arbeiterschaft und glaubt, diese könnte das an ihr begangene schwere Unrecht mit der Zeit gebührend heimzahlen.»<sup>281</sup>

Für die Vereinigung von Winterthur, Töss und Veltheim traten die Sozialdemokraten ein. Sie forderten 1904, dass die Unterstützungsbeiträge von den Gemeindeversammlungen abgelehnt würden und stattdessen eine Vereinigung geplant werde. Das Thema stiess auf grosses Interesse, die Gemeindeversammlungen in den drei Gemeinden, die zur Thematik entscheiden mussten, waren ungewöhnlich gut besucht. Der Reporter der «Arbeiterzeitung» beschwerte sich jedoch, dass an der Versammlung in Winterthur verhältnismässig wenig Arbeiter teilgenommen hätten: «Die Schlagwörter der Bürgerlichen, als ob Winterthur dem Untergang geweiht werden wollte, hatten also auch dieses Mal ihre Wirkung nicht versagt, denn die weitaus grösste Zahl der Versammlungsbesucher rekrutierte sich aus dem Mittelstand und aus Kreisen der Hochfinanz; ihre Getreuen,

<sup>278</sup> Hauser, Bütikofer: Winterthur. Architektur und Städtebau, 2001, S. 70.

<sup>279</sup> Ziegler: Veltheim, 1981, S. 106f.

<sup>280</sup> Winterthurer Arbeiterzeitung, 16. 2. 1904.

<sup>281</sup> Ebd.

die Angestellten, folgten ihnen natürlich auch.»<sup>282</sup> In Winterthur wurden die Subventionen für die Vororte denn auch klar angenommen. Auch Töss stimmte zu. Die dortigen Behörden waren grundsätzlich für eine Vereinigung, glaubten aber, nicht mehr als die Unterstützungsbeiträge erreichen zu können.

Veltheim hingegen lehnte die Zahlungen mit 200 gegen 141 Stimmen ab, man wollte sich nicht mehr mit Geld zufriedengeben, sondern die Stadtvereinigung erreichen. Dieses Resultat wurde aber von den Befürwortern der Zahlungen nicht akzeptiert. Mittels einer Unterschriftensammlung erzwangen sie eine erneute Abstimmung, die am 6. März 1904 stattfand und nun das von Winterthur gewünschte Resultat erbrachte: 341 Personen nahmen die Subventionen an, lediglich 99 lehnten sie ab.<sup>283</sup> Die «Arbeiterzeitung» kritisierte diesen Entscheid, hatte ihn aber bereits im Vorfeld befürchtet. Am Tag vor der Abstimmung berichtete sie, dass die Arbeiter von den Fabrikanten beeinflusst würden, in ihrem Sinne zu stimmen: «Es scheint uns, dass man den ersten Beschluss vom 14. Februar hätte respektieren sollen. Denn es sieht einer bemühenden Zwängerei gleich, wenn nun heute mit aller Gewalt im Sinne der Winterthurer Herren gestimmt werden soll.»<sup>284</sup>

Diese Debatte ist aufschlussreich, da sich hier unterschiedliche Vorstellungen dessen, wo die Stadtgrenzen Winterthurs liegen sollen, zeigen. Die «Arbeiterzeitung» nahm dezidiert gegen die Subventionszahlungen und für eine Vereinigung Partei. Die Zeitung beschreibt die Entstehung der Not der Vororte folgendermassen:

«Schon aus den frühesten Zeiten können wir den Städtebeschreibungen entnehmen, dass die Arbeiter zumeist in eigenen Vierteln wohnten, und zwar nicht in einer gegebenen Himmelsrichtung vom Zentrum aus, sondern da, wo die Bauherren zufällig, oder aus besondern Gründen die primitivsten und billigsten Wohnhäuser hingestellt hatten. Später, als die Städte trotz des Fehlens der heutigen Verkehrsmittel an Bevölkerung mehr und mehr zunahmen, musste das Proletariat zuerst ausserhalb der Stadttore sich ansiedeln, bis dann plötzlich Wall und Graben als nutzlos verschwanden und die Vorbedingungen für Wohnstätten mit einem Schlage sich änderten. Luft und Licht, breite Strasse, Gärten, Wasser- und Lichtversorgung, Strassenbahnen, Kanalisationen u. s. w. waren jetzt die Zauberwörter, die vielen Städten bald riesige Ausdehnung und Verschönerung brachten. Aber die weiteren Wirkungen? In den Zentren setzte sich vor allem der Handel fest, in den schön gelegenen Aussenquartieren entstanden vielfach Villen und sonstige schöne Privathäuser, die Grundrente schnellte in die Höhe und – der gewöhnliche Arbeiter musste abermals weichen und zwar nun vielfach so weit, dass die Grenzphäre der Stadt hinter ihm lagen; die Stadt hatte an Bevölkerung und Reichtum und Bevölkerung [sic] stark zu-

<sup>282</sup> Ebd.

<sup>283</sup> Winterthurer Arbeiterzeitung, 8. 3. 1904.

<sup>284</sup> Winterthurer Arbeiterzeitung, 5. 3. 1904.

genommen, ihren Bann aber nicht erweitert! Inzwischen hatte allerorten auch die Industrie ihren Siegeslauf begonnen, die allgemeine Bevölkerungszunahme entfiel zumeist auf die Schichten der Arbeiterklassen, alle Vorbedingungen zu raschem Anwachsen auch der ausserhalb der Stadtgrenzen sich befindenden «Vorstädte» waren gegeben, der einfache Mann musste mit seiner Familie fliehen, denn wo die Mietzinse mehr als einen Viertel eines Arbeitereinkommens verschlingen, kann heute seines Bleibens nicht mehr sein!»<sup>285</sup>

Die «Zauberwörter», die die «Arbeiterzeitung» erwähnt, sind diejenigen, die auch in den analysierten Selbstbildern Winterthurs prominent hervortraten. Sie hätten, hält die Zeitung fest, die Stadt verschönert. Die weiteren Folgen der veränderten Stadtopografie, die mit dem Wachstum einherging, beurteilte sie hingegen kritisch: Die Arbeiter würden verdrängt, bis ausserhalb der Stadt. Dafür gab es gemäss der «Arbeiterzeitung» nur die Lösung, die Stadtgrenzen zu verschieben. In einem weiteren Artikel im Vorfeld der Abstimmungen betonte die Arbeiterunion,<sup>286</sup> dass sie gegen die Subventionszahlungen kämpfen werde. Die Vereinigung sei wirtschaftlich notwendig, «und der grundsätzlichen Lösung leisten auch die geografischen Verhältnisse der in Betracht kommenden Orte Vorschub. Die drei Orte Veltheim, Töss und Winterthur sind eigentlich ineinander gewachsen und die Natur wird sich früher oder später doch stärker erweisen als die künstlichen Bestrebungen der bürgerlichen Parteien Winterthurs.»<sup>287</sup> Die Arbeiterunion sah Winterthur zu diesem Zeitpunkt bereits als Gross-Winterthur, das sie als Einheit betrachteten.

Ebenfalls als zusammengehörig angesehen wurde das Gross-Winterthur auf der Ebene der Stadtrepräsentation: Der Postkartenwettbewerb war für Winterthur und Umgebung ausgeschrieben, der Führer des Verkehrs- und Verschönerungsvereins bezog sich auch auf die Umgebung. Auf der Repräsentationsebene waren die Stadtgrenzen fließend. Das war möglich, weil hier Unpassendes selektiv weggelassen werden konnte. Auf einer realpolitischen Ebene hingegen stellte die Stadterweiterung das Selbstbild Winterthurs infrage: denn die Erweiterung hätte zur Folge gehabt, dass die Stadt grosse zusätzliche Arbeiterquartiere bekommen hätte, die nicht erwünscht waren. Mit dieser Problematik war Alexander Isler in seiner Funktion als Bauamtmann Winterthurs immer wieder konfrontiert. Andreas Hauser, der sich aus städtebaulicher Perspektive mit Islers 22-jähriger Tätigkeit als Bauamtmann beschäftigt hat, beschreibt, dass Isler 1897 bei seinem Amtsantritt einen Bebauungsplan übernehmen musste, mit dem er sehr unzufrieden war. Isler kritisierte das Stückwerk, das die Stadt seiner Meinung nach war, und das Fehlen eines einheitlichen Gesamtplanes. Dass es Isler selbst aber nicht gelungen sei, einen solchen Plan herzustellen, erläutert Hauser

<sup>285</sup> Winterthurer Arbeiterzeitung, 11. 2. 1904.

<sup>286</sup> Zur Arbeiterunion sowie zur Arbeiterbewegung in Winterthur insgesamt vgl. Schneider: Die Geschichte der Winterthurer Arbeiterbewegung, 1960.

<sup>287</sup> Winterthurer Arbeiterzeitung, 13. 2. 1904.

überzeugend, habe insbesondere an der unlösbaren Frage gelegen, wie mit den Vororten umzugehen sei. Um eine gesamtheitliche Lösung zu erreichen, hätten diese in einen Plan einbezogen werden müssen. Umgekehrt aber hätte Winterthur damit grosse zusätzliche Arbeiterquartiere bekommen, was Islers Bild der Stadt widersprach und er verhindern wollte. Auch deswegen versuchte die Stadt, die «unsichtbare Stadtmauer», die Winterthur umgab, noch möglichst lange aufrechtzuerhalten.<sup>288</sup> Sie war damit bis 1922 erfolgreich: Erst dann wurden Töss, Wülflingen, Veltheim, Seen und Oberwinterthur eingemeindet.

Der Winterthurer Arbeiterschaft fiel es nicht nur bei der Frage der Eingemeindung schwer, ihre Interessen durchzusetzen. Der Arbeitersekretär Paul Brandt beklagt sich 1900:

«Unsere grossen Geschäfte beherrschen alles, geben in allem den Ton an, haben in allem das massgebende Wort. [...] Und eine ganze grosse Reihe von kleineren Geschäften und Betrieben stehen direkt und indirekt in ihrem Dienst. Aber auch in Angelegenheiten der Schule zum Beispiel haben sie die entscheidende Stimme, abgesehen davon, dass sie durch ihre Repräsentanten und Trabanten auch sonst überall vertreten sind.»<sup>289</sup>

Der Einfluss der Industriellen in Winterthur war in wirtschaftlicher, politischer und städtebaulicher Hinsicht gross,<sup>290</sup> ebenso auf der Ebene der Selbstdarstellung. Konflikte zwischen Arbeitern und Fabrikanten gab es verhältnismässig wenig. Die «Arbeiterzeitung» hielt 1904 konsterniert fest: An kaum einem anderen Ort sei es so schwierig, Arbeiter zu mobilisieren, um ihre Lebensverhältnisse zu verbessern. Das gelte vor allem für die Arbeiter in der Industrie, weniger für jene des Gewerbes. Der Artikel kritisiert, dass die Arbeiter in Winterthur kaum organisiert seien. Ein wichtiger Grund dafür sei, dass in der Industrie vor allem Einheimische tätig seien, die an Winterthur gebunden seien und nicht wegziehen wollten. Zudem: «Wenn ein Arbeiter sich ein Häuschen kaufen will, wird ihm in zuvorkommender Weise dazu Geld vorgestreckt. Die Arbeiter, welche sich auf diese Weise einen festen Wohnsitz geschaffen, werden konservativ und lassen den Fortschritt, den die organisierten Arbeiter erringen wollen, Fortschritt sein, so lange sie sich darum bekümmern sollten.» Indes würde die Wohnsituation durch den Erwerb eines «Häuschens» teilweise gar noch drückender: «Das Entgegenkommen der Unternehmer wurde für den Arbeiter schon manchmal zum Fluche.»<sup>291</sup> Während sich zu diesem Zeitpunkt die «Arbeiterzeitung» über mangelnde Handlungsbereitschaft der Arbeiter beklagte, änderte sich dies später. 1909 gab es heftige Auseinandersetzungen zwischen Arbeiterschaft und Fabri-

<sup>288</sup> Hauser, Bütikofer: Winterthur. Architektur und Städtebau, 2001, S. 70.

<sup>289</sup> Zitiert in: Der Landbote, 24. 8. 1901.

<sup>290</sup> Knoepfli: Vom Baumwollhandel zur Industrie- und zur Bildungsstadt, 2014, S. 196.

<sup>291</sup> Winterthurer Arbeiterzeitung, 2. 2. 1904.

kanten, die in Streiks mündeten und in der Drohung von Sulzer, alle Arbeiter zu entlassen.<sup>292</sup>

Die Auswirkungen der Industrie waren in Winterthur also durchaus ambivalent. In der Selbstdarstellung der Stadt wurde dies idealisiert. Zu dieser Ambivalenz gehört auch, dass die Stadterweiterung zwar auf der Ebene der Stadtpresentation möglich war, für lange Zeit aber nicht realpolitisch, weil sie eine Gefahr für das Selbstverständnis der «guten» Industriestadt darstellte und die Dominanz des Bürgertums angriff.

## 5 Industriestädte im Vergleich

Wie ist dieser Umgang mit der Industrie im Vergleich mit anderen Städten zu bewerten? Wurde auch in anderen Industriestädten die Industrie konstitutiv für die städtische Identität? In der Schweiz wurden die Selbstbilder von einzelnen (Industrie-)Städten bisher nicht systematisch erforscht. Ein Vergleich mit anderen Schweizer Industriestädten ist daher nicht möglich. Zu deutschen Städten hingegen liegen aufschlussreiche Studien vor. Der Historiker Jochen Guckes hat die Selbstbilder von Dortmund, Dresden und Freiburg detailliert analysiert. In Freiburg ist die Stellung der Industrie relativ schwach,<sup>293</sup> sodass es sich für einen Vergleich nicht eignet. Dresden und Dortmund hingegen weisen eine starke Industrie auf und sind interessante Vergleichsbeispiele. Welche Bedeutung hatte die Industrie in den Selbstbildern von Dresden und Dortmund? Welche Unterschiede und Gemeinsamkeiten zu Winterthur gibt es?

Die Industrie hatte für die Wirtschaft Dresdens eine zentrale Bedeutung. Um 1900 lebte etwa die Hälfte der Bevölkerung von der Industrie und vom Handwerk. Damit lag Dresden über dem Reichsdurchschnitt. In der Stadt und um sie herum gab es eine blühende Industrielandschaft. Wichtig waren vor allem Betriebe der Feinindustrie. Der zweite grosse Wirtschaftssektor neben der Industrie war die Verwaltung, da Dresden Haupt- und Residenzstadt war.<sup>294</sup>

Jochen Guckes hat gezeigt, dass sich diese wirtschaftliche Struktur in der Selbstdarstellung nicht spiegelte. Zentral für die Charakterisierung Dresdens waren gemäss Guckes drei Elemente. Erstens die Betonung der Kunst- und Kulturstadt: Dresden wurde oft als «Elbflorenz»<sup>295</sup> bezeichnet, um die Stadtarchitektur zu beschreiben. Auch «Barockstadt» wurde Dresden genannt, und die Tradition als Musik- und Theaterstadt wurde betont.<sup>296</sup> Zweitens die Natur: Stets

<sup>292</sup> Zu Konflikten und Streiks vgl. Bálint: Sulzer im Wandel, 2015, S. 449 ff.

<sup>293</sup> Guckes: Konstruktionen bürgerlicher Identität, 2011, S. 73.

<sup>294</sup> Ebd., S. 161 ff.

<sup>295</sup> Diese Bezeichnung geht zurück auf Johann Gottfried Herder, der mit der Bezeichnung Dresdens als «Deutsches Florenz» auf die Kunstsammlungen der Stadt verwies. Der Begriff wurde dann allerdings in einem weiteren Sinne auf die Stadtarchitektur insgesamt übertragen, auch wenn diese keineswegs aus der gleichen Stilepoche stammte wie Florenz. Ebd., S. 204.

<sup>296</sup> Ebd., S. 204 f.

genannt werde «die Lage der Stadt am Fluss, ihre Einbettung in das Elbtal und die umgebenden Hügel. Die landschaftliche Schönheit wird als Ausgangspunkt einer besonderen gegläuckten Symbiose aus Natur und Kultur dargestellt.»<sup>297</sup> Drittes Charakteristikum ist die Rolle als Haupt- und Residenzstadt Sachsens. Anhand dieses Charakteristikums betont Dresden den Rang und die spezielle Position der Stadt. Sie ist der Grund für den «architektonisch-kulturellen Glanz».<sup>298</sup>

Die Industrie hingegen kam in der Selbstdarstellung um 1900 kaum vor: «Die ökonomisch für die Stadt sehr bedeutsame Industrie wurde, wenn überhaupt, nur am Rande erwähnt und nicht ins Zentrum der Betrachtungen gestellt.»<sup>299</sup> Die Selbstbilder Dresdens waren in hohem Grade selektiv. Betont wurde vor allem Kunst und Kultur. Diese Einseitigkeit hatte das Ziel, «das unbefleckte Bild der Kunst- und Kulturstadt aufrecht[zuerhalten]».<sup>300</sup> Die starke Betonung von Dresden als Kultur- und Kunststadt entstand «auch dadurch, dass sie gezielt zu einem Mythos verdichtet wurde. Die Stadt wurde zum Inbegriff kulturellen Glanzes stilisiert, ein Besuch galt gar als «bildungsbürgerliche Notwendigkeit». [...] Kunstsammlungen und Architektur sowie Augusteische Glanzzeit und italienisch-südländisches Ambiente verschmolzen zu einem Symbol für bildungsbürgerliche Sehnsüchte».<sup>301</sup> Guckes hält fest, dass das Bürgertum Dresdens enorm deutungsmächtig war. Es war fähig, ein Selbstbild zu kreieren, das auf Kunst und Kultur fokussierte und die realen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Strukturen ignorierte.<sup>302</sup>

Der Unterschied zu Winterthur ist augenfällig: In Winterthur wurde die Industrie beschönigt und verherrlicht, nicht ignoriert. Ein Grund dafür ist möglicherweise, dass Winterthur im Gegensatz zu Dresden keine Alternative hatte: Kunst und Kultur im gleichen Ausmass wie in Dresden gab es in Winterthur nicht. Das einzige Aussergewöhnliche an Winterthur war eben die Industrie. Dresden hingegen konnte es sich leisten, die Industrie rhetorisch zum Verschwinden zu bringen, weil sie auch als Kunst- und Kulturstadt sowie als Residenzstadt und Hauptstadt Sachsens bedeutungsvoll war.

Gemeinsam ist Dresden und Winterthur hingegen die Betonung der Natur. Sowohl Winterthur als auch Dresden versuchten, eine offene Bauweise mit viel Grün durchzusetzen. Bei beiden ist die Beschreibung der schönen Natur konstitutiv für die städtische Identität, beide wollten eine Gartenstadt sein.<sup>303</sup> In Winterthur aber wurde die Industrie in diese als schön erachtete Landschaft integriert und als harmonischer Teil derselben präsentiert – es sei hier an die Postkarten erinnert, die den Blick vom Bäumli auf eine harmonische Landschaft zeigen,

297 Ebd., S. 205.

298 Ebd., S. 206.

299 Ebd., S. 208.

300 Ebd., S. 212.

301 Ebd., S. 210.

302 Ebd., S. 165.

303 Zur Bedeutung der Natur in Dresden für Städtebau und Selbstdarstellung siehe ebd., S. 198 und 208.



in die sich rauchende Kamine einzufügen scheinen. In Dresden hingegen war die Ikonografie eine andere. Im Mittelpunkt von visuellen Darstellungen stand jeweils die Kultur- und Kunststadt, die sich an einer schönen Lage befindet. Die bekannteste Perspektive auf Dresden war der «Canaletto-Blick», anhand dessen die prunkvollen Gebäude in den Mittelpunkt gerückt wurden. Die Industrie ist mit diesem Blickwinkel nicht sichtbar.<sup>304</sup> Selbst auf städtebaulicher Ebene wurde versucht, Dresden zu einer «unsichtbaren» Industriestadt zu machen: «Grössere Werke wurden ausser Sichtweite der Innenstadt errichtet oder in Formen gebaut, die nicht direkt auf Fabriken schliessen liessen.»<sup>305</sup> In Winterthur hingegen war die Industrie alles andere als unsichtbar – weder in städtebaulicher Hinsicht noch auf visuellen Darstellungen und in den Selbstbildern.

Ganz anders als in Dresden war die Bedeutung der Industrie für die Selbstdarstellung in Dortmund. Dortmund war von der Schwerindustrie geprägt. Um 1900 war der Lebensunterhalt von fast zwei Dritteln der Bevölkerung von der Industrie abhängig. Die Industrie war in Dortmund wichtiger als in den meisten deutschen Grossstädten.<sup>306</sup> Das Stadtbild war dominiert von den Industriebauten und ihren Zufahrtswegen<sup>307</sup> – sie waren, ähnlich wie in Winterthur, unübersehbar. Die Industriebetriebe prägten die Stadt nicht nur in städtebaulicher Hinsicht und als Arbeitgeber. Sie waren auch die wichtigsten Steuerzahler und Landbesitzer, nahmen grossen Einfluss auf die Lokalpolitik – und sie prägten die städtischen Selbstbilder.<sup>308</sup>

Die Selbstdarstellung in Dortmund ist derjenigen in Winterthur auffällig ähnlich. Das zentrale Element ist bei beiden die Industrie, die offensiv präsentiert und eindeutig positiv bewertet wird. Man ist stolz darauf, eine Industriestadt zu sein.<sup>309</sup> Auch in der Art der Bezugnahme auf die Industrie gibt es Ähnlichkeiten zwischen Winterthur und Dortmund. Eine städtische Broschüre über Dortmund hält fest:

«Wie der Lebensinhalt der Menschen hier durch Ernst, Sachlichkeit und hartes Schaffen bestimmt wird, so zeigt sich auch die Stadt in einem Gewande der Arbeit. Aber auch die Arbeit hat ihre Poesie und ihre Schönheit. Die zahllosen ragenden Kamine und hohen Eisengerüst, diese Gegenstücke der in die Erdtiefen greifenden Schächte, [...], die breitgelagerten Industriebauten und wuchtigen Bauten, in denen Tausende von Maschinen und ein Heer von Menschen ein vieltöniges Lied der Arbeit erklingen lassen, geben einen bewegenden Eindruck von der Kraft, die hier verzehrend und erzeugend [...] am Werke ist.»<sup>310</sup>

304 Ebd., S. 210.

305 Ebd., S. 199.

306 Ebd., S. 335 ff.

307 Ebd., S. 389.

308 Ebd., S. 340.

309 Ebd., S. 400 f.

310 Verkehrs- und Presseamt (Hg.), Dortmund. Westfalens grösste Stadt, [um 1926], zitiert in: ebd., S. 401 f.

Die Betonung von Schaffenskraft und Fleiss ist beiden Städten gemeinsam. Mehr noch: Der Industrie wird gar eine gewisse Schönheit zugeschrieben – zu erinnern ist hier an die Beschreibungen von Alexander Isler und Heinrich Ernst. Das obige Zitat zu Dortmund könnte fast unverändert auch für Winterthur verwendet werden. Bei beiden wurde ein Selbstbild kreiert, das auf eine positive Wahrnehmung von Industrie aufbaute. Die Schönheit, ja Poesie der Industrie trat dabei in den Vordergrund.

Auch die Ikonografie von Dortmund und Winterthur wies Ähnlichkeiten auf. Guckes hält fest, dass sich die Bildsprache in Dortmund «fundamental von den Bildsprachen und -repertoires in anderen Grossstädten» unterschied:<sup>311</sup> Denn die Industrie erhielt einen zentralen Platz auf den Bildern. Besonders bemerkenswert ist, dass auch die Art der Darstellung der Industrie bei beiden ähnlich war: Abgebildet wurden in Dortmund «Industriekulissen, die sowohl die imposanten Werke als auch deren harmonische Koexistenz mit der umgebenden Landschaft zeigen, daneben zahlreiche Schlote, Fördergerüst und Hochöfen als Wahrzeichen und Symbole des Industriegebietes als Zeichen von Moderne und den technischen Fortschritt.»<sup>312</sup> Die Kamine als Zeichen des Fortschrittes sind eine Gemeinsamkeit, und sowohl in Winterthur als auch in Dortmund wurde die Koexistenz von Industrie und Landschaft hervorgehoben.

Die Bezugnahme auf die Industrie war sowohl in Winterthur als auch in Dortmund selektiv. Bei beiden wurden die negativen Auswirkungen der Industrie häufig weggelassen oder beschönigt. Zudem wurde zwar die Industrie an sich positiv besetzt, nicht aber die Arbeiterschaft. Das Beispiel der Eingemeindungen hat gezeigt, dass die Arbeiterschaft in Winterthur als Gefahr wahrgenommen wurde. Und im Kapitel zum Arbeiterwohnungsbau ist klar geworden, dass man versuchte, Mietskasernen und homogene Arbeiterquartiere zu verhindern, da sie nicht zum Selbstbild der bürgerlichen Eliten passten. In Dortmund wurde die Arbeiterschaft in der Selbstdarstellung ebenfalls an den Rand gedrängt: «Industrie und Technik, Arbeit und Leistung können im bürgerlichen Milieu problemlos positiv besetzt werden, zumal die gesamte Stadt davon lebte. Diejenigen, die mit ihrer Arbeitskraft die Profite erwirtschafteten, brauchte es dafür allerdings nicht.»<sup>313</sup> Sowohl Winterthur als auch Dortmund sagten: Ja, wir sind eine Industriestadt, und stolz darauf. Die Nebenwirkungen und Konsequenzen wurden in der Selbstdarstellung hingegen ausgeblendet.

Neben der offensichtlichsten Gemeinsamkeit zwischen Dortmund und Winterthur, der positiv bewerteten Industrie, gibt es mehrere weitere Ähnlichkeiten. Ein Auszug aus dem Führer durch Dortmund von 1906 illustriert dies:

«Das Dortmund des zwanzigsten Jahrhunderts ist eine moderne Industriestadt. Gleichwohl ist gerade in der Neuzeit das, was dem alten Dortmund sein cha-

<sup>311</sup> Ebd., S. 414.

<sup>312</sup> Ebd.

<sup>313</sup> Ebd., S. 421.

rakteristisches Gepräge gab, sein Rathaus und seine Kirchen, mit liebevoller Sorgfalt neu aus der alten Umhüllung entstanden. Wenige moderne Städte haben sich in gleichem Tempo entwickelt wie Dortmund [...] Aber das Gesamtbild der Stadt mit seinen schönen Promenaden und öffentlichen Anlagen entspricht keineswegs dem Bilde, das sich Auswärtige oft von einer modernen Industriestadt zu entwerfen pflegen, es zeigt vielmehr die Gestalt einer sich rapide entwickelnden Grosstadt.»<sup>314</sup>

Jochen Guckes hat festgehalten, dass ein «Selbstbildkern» Dortmunds die Betonung der Natur sei. Im Zitat ist dies hervorgehoben durch die Promenaden. Dortmund legte Wert auf Parks und Ausflugsmöglichkeiten. Schon früh wurden sie als Notwendigkeit angesehen, gerade für die hart arbeitenden Industriearbeiter, und Dortmund versuchte – ebenso wie Winterthur – solche zu schaffen. Die Natur war auch in Dortmund wichtig für die Selbstdarstellung: «Das wegen der zahlreichen Landwirtschaftsflächen zwischen den einzelnen Werken besonders grüne Stadtbild wurde immer öfter thematisiert.»<sup>315</sup>

Ein weiteres Charakteristikum der Selbstdarstellung Dortmunds ist gemäss Guckes der Bezug auf die Stadtgeschichte. Die Betonung dieses Elementes war eine Reaktion auf die Dominanz der Industrie: «Angesichts des Stadtbildes und der Omnipräsenz des Industrialltages musste dieser Traditionsbezug besonders betont werden.»<sup>316</sup> Zentral war in Dortmund vor allem die mittelalterliche Geschichte und die Hanse, verwiesen wurde zudem auf die mittelalterlichen Kirchen, das Rathaus, die Kunstschatze, die Museen, sowie Theater und Vereinswesen.<sup>317</sup> In Dortmund ebenso wie in Winterthur waren die bürgerlichen Eliten diejenigen, die Selbstbilder kreierte. Diesen war es wichtig, der Industriestadt eine in der Vergangenheit fundierte Identität zuzuschreiben. Auch dies ist eine starke Gemeinsamkeit zwischen den beiden Städten.

Als weiteren «Selbstbildkern» Dortmunds erwähnt Guckes die Sorge um das Fremdbild der Stadt. Dies sei zwar selten ausdrücklich formuliert worden, war «aber zumindest indirekt doch meist präsent [...]: das Wissen um die fehlende klassische Schönheit und die Unsicherheit bezüglich des eigenen Ranges.»<sup>318</sup> Im Zitat aus dem Dortmunder Stadtführer findet sich dieses Element ebenfalls: Die Stadt entspreche nicht dem Bilde, das sich Auswärtige von Dortmund machten. In Winterthur gibt es diesen Bezug auf Fremdbilder nicht explizit, implizit hingegen in hohem Masse. Ich habe anhand der Stadt- und Industriekritik von Engels gezeigt, dass Winterthurer Selbstbilder auf den schlechten Ruf von Industriestädten reagierten. Ebenso wie in Winterthur wurde in Dortmund versucht,

<sup>314</sup> Verkehrs-Verein Dortmund (Hg.), Führer durch Dortmund, [1906], S. 63, zitiert in: ebd., S. 399.

<sup>315</sup> Ebd., S. 407.

<sup>316</sup> Ebd., S. 403.

<sup>317</sup> Ebd., S. 404.

<sup>318</sup> Ebd., S. 405.

das negative Bild der Industrie umzudeuten und diese stattdessen als Beleg der eigenen Schaffenskraft, Modernität und Leistungsfähigkeit zu nehmen.

Ebenfalls ein Charakteristikum Dortmunds gemäss Guckes ist der Topos der modernen Grossstadt. In Dortmund gab es – anders als in grossen Teilen des deutschen Bürgertums – keine Moderne- und Grossstadtfeindschaft. Im Gegenteil versuchte die Stadt bewusst, einen grossstädtischen Charakter zu kreieren. Es gab eine «Fortschritts- und Moderneorientierung».<sup>319</sup> In Winterthur sind keine Bestrebungen sichtbar, einen grossstädtischen Charakter zu bilden. Dieser Unterschied ist in der Grösse der beiden Städte begründet. Eine grundsätzlich positive Bewertung von Moderne gibt es aber auch in Winterthur. Erinnert sei an dieser Stelle an die beiden Postkarten, die den Wettbewerb des Verkehrs- und Verschönerungsvereins gewannen: Ihr Motto war «Vorwärts».

Wie ist es zu erklären, dass die Industrien in Winterthur und in Dortmund eine ähnlich grosse Bedeutung für die städtische Identität einnahmen, in Dresden hingegen weitgehend ignoriert wurde? Gemäss Guckes lebte in Dresden etwa die Hälfte der Bevölkerung von der Industrie, in Dortmund etwa zwei Drittel. In Winterthur war es nicht ein derart hoher Anteil wie in Dortmund, aber doch deutlich mehr als in Dresden. In Dresden gab es nicht ein derart starkes Übergewicht der Industriearbeiterschaft wie in Dortmund und Winterthur.

Noch deutlicher als in der Beschäftigtenstruktur äusserte sich dies im Stadtbild: In Winterthur und in Dortmund prägte die Industrie die Stadtstruktur unübersehbar. Die Option, die Industrie in der Selbstdarstellung zu ignorieren, bestand in beiden Städten auch wegen ihrer überwältigenden städtebaulichen Dominanz nicht. Es scheint, dass ab einer gewissen Bedeutung der Industrie diese nicht mehr ignoriert werden kann. Guckes betont, dass Selbstbilder auf reale Begebenheiten Rücksicht nehmen müssen, damit sie wirkmächtig sein können. Er hält fest:

«Selbstbilder entstehen, wenn Einwohner einer Stadt mit einer gewissen Überzeugungskraft und in expliziter Deutungsabsicht versuchen, ihre Kommune mit ihren Eigenheiten zu beschreiben und in Zeit und Raum zu verorten. Die Gestaltungsfreiheit dieser meist bürgerlich geprägten Deutungseliten ist jedoch durch eine implizite ‹Adäquanzregel› beschränkt: Die Bilder müssen der Wirklichkeit in der Stadt zu einem gewissen Grad entsprechen, wenn sie aufgenommen werden sollten. Wichtigstes Kriterium ist dabei, dass sie die lokale Wirtschafts- und Sozialstruktur sowie die historisch gewachsene Prägung des Ortes berücksichtigen. Alle drei Elemente gehen zwar lediglich gebrochen und selektiv in die Selbstbilder ein, können aber auch nicht ignoriert werden, ohne deren Akzeptanz zu gefährden. Explizite Gegenbilder sind aus diesem Grund eher selten.»<sup>320</sup>

<sup>319</sup> Ebd., S. 401 f.

<sup>320</sup> Ebd., S. 500.

In allen drei Städten prägte das Bürgertum die Selbstdarstellung, und die Arbeiterschaft stellte dieses nicht prinzipiell infrage. Das Dresdner Bürgertum hat dabei ein Konstrukt geschaffen, das realitätsfremd war als das in Winterthur und Dortmund, da die Industrie ignoriert wurde.<sup>321</sup> Allerdings sind auch die Selbstbilder in Winterthur und in Dortmund eindeutig bürgerlich geprägt. Guckes betont, dass die Dortmunder «Berufsdeuter ihre Kommune bis 1945 zwar als Stadt der Arbeit verstanden, die Arbeiter dabei jedoch so gut wie nicht vorkommen liessen. Daran zeigt sich, dass die städtischen Selbstbilder dort genauso bürgerlich geprägt waren wie die in Dresden. Nur die Art der Industrie mit ihrer Omnipräsenz und Prägekraft zwang die Bürger im Revier dazu, sie in den Mittelpunkt ihrer Identitätsbezüge zu stellen, während sie andernorts leichter verdrängt werden konnte.»<sup>322</sup>

Offen bleiben muss an dieser Stelle, ob eher Dresdens oder eher Dortmunds und Winterthurs Umgang mit der Industrie typisch waren. Guckes betont, dass die Bewertung der Industrie in anderen Teilen Deutschlands anders gewesen sei und sie dort eindeutig negativ besetzt gewesen sei.<sup>323</sup> Es ist ein Forschungsdesiderat, die Selbstdarstellung von Industriestädten transnational zu vergleichen, um herauszufinden, ob Dortmund und Winterthur Spezialfälle oder Normalfälle waren.

---

321 Ebd., S. 491.

322 Ebd., S. 493.

323 Ebd., S. 401.



## III Luzern – Tourismus

### 1 Stadtporträt

Luzern ist der «Mittelpunkt des Schweizer Fremdenverkehrs», hält der Baedeker-Reiseführer 1913 fest.<sup>1</sup> Zur Touristenstadt<sup>2</sup> geworden war Luzern im Laufe des 19. Jahrhunderts. Eine Quantifizierung der Zunahme des Fremdenverkehrs hat Othmar Fries, ein ehemaliger Luzerner Verkehrsdirektor, in seiner 1966 erschienenen «Geschichte der Luzerner Hotellerie» vorgenommen. Er geht aus von den 12 Tavernenrechten, die der Rat 1567 bewilligt hatte. Diese Zahl sei bis 1830 stets etwa in diesem Bereich geblieben. Danach habe es einen Anstieg gegeben: bis 1870 auf 33, bis 1890 auf 52, 1900 über 67.<sup>3</sup> Das Maximum wurde gemäss Fries 1912 erreicht, mit 116 Beherbergungsbetrieben. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts sank die Zahl, 1945 gab es noch 57 Betriebe.<sup>4</sup> Fries hält auch die Anzahl der in Luzern verfügbaren Betten fest. Demzufolge sollen im Jahr 1850 insgesamt 250 Betten vorhanden gewesen sein. Diese Zahl stieg dann in raschem Tempo an: 1860 waren es 1000, 1870 bereits 2200. 1880 habe sich das Wachstum wegen der Wirtschaftskrise verlangsamt, gezählt wurden nun 2500 Betten. 1890 schliesslich 3500 Betten, 1900 bereits 5500, 1910 waren es 8000 und 1914 schliesslich 9400.<sup>5</sup> Die Hochphase des Luzerner Tourismus war die Zeit um 1900 und bis zum Ersten Weltkrieg. Das folgende Stadtporträt zeigt, wie sich Luzern zum Fremdenverkehrszentrum entwickelte und welche Bedeutung der Tourismus für die städtische Gesellschaft, Wirtschaft und Politik einnahm.

#### 1.1 Stadt- und Tourismusedwicklung

Luzerns Stadtstruktur vor der Entwicklung zur Touristenstadt zeigt der 1790 erstellte Plan von Franz Xaver Schumacher (Abb. 26). Zu sehen ist eine kleine, kompakte Siedlung auf beiden Seiten der Reuss. Auffälligste Elemente des Stadtbildes waren drei Holzbrücken: Am linken Bildrand findet sich die Spreuerbrücke. Zentral in der Bildmitte und perspektivisch übermässig in die Länge gezogen

1 Baedeker: Die Schweiz nebst den angrenzenden Teilen von Oberitalien, Savoyen und Tirol, 1913, S. 112.

2 Den Begriff «Touristenstadt» verwendet Peter Omachen im Titel seines Werkes Omachen: Luzern – eine Touristenstadt, 2010. Paul Huber bezeichnet Luzern als «Fremdenstadt»: Huber: Luzern wird Fremdenstadt, 1986.

3 Indes gab es auch Hotels und Pensionen, die Konkurs gingen. Vgl. Fries: Geschichte der Luzerner Hotellerie, 1966, S. 54.

4 Ebd., S. 52.

5 Ebd., S. 54. Logiernächte während der Sommersaison nennt Fries erstmals für 1892: Damals sollen 77950 Gäste Luzern besucht haben. Die Zahl sei bis 1910 auf 192637 gestiegen.

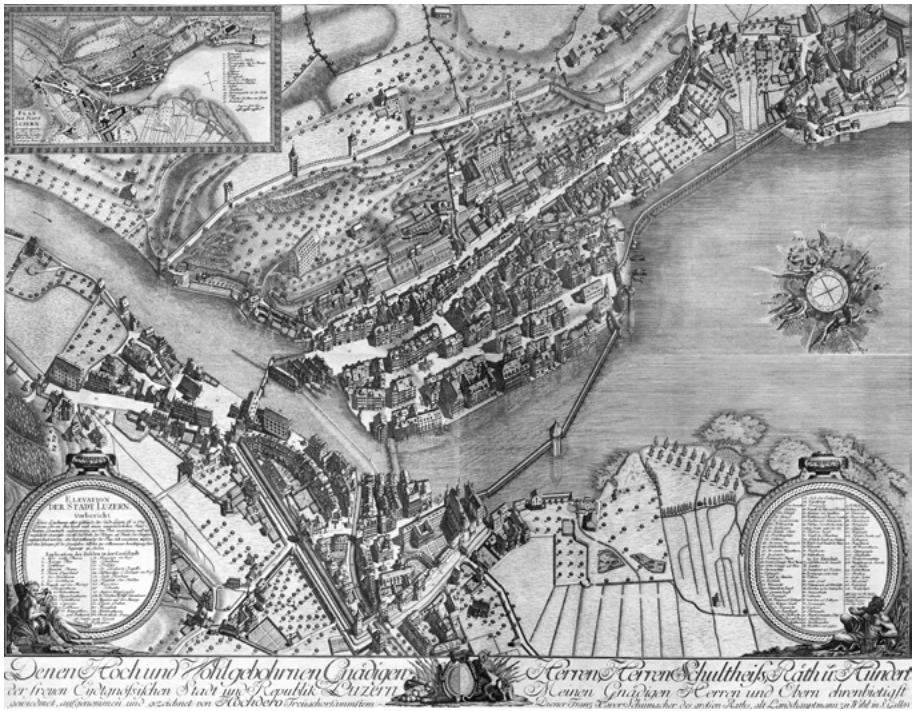


Abb. 26: Plan der Stadt Luzern von Franz Xaver Schumacher, 1790.

ist die Kapellbrücke mit dem Wasserturm sichtbar. Die dritte Brücke verband die Stadt über das sumpfige Seeufer hinweg mit der Hofkirche am rechten Bildrand.

Im darauffolgenden Jahrhundert wandelte sich die Stadtstruktur grundlegend, wie der Stadtplan von 1912 illustriert (Abb. 27). Zu erwähnen ist insbesondere der grosse Bahnhof, der direkt am Seeufer gebaut wurde. Zudem gab es eine neue Brücke, die den Bahnhof mit der gegenüberliegenden Reussseite verband: Die Seebrücke, die 1870 gebaut worden war. Nicht mehr zu sehen auf diesem Plan ist die Hofbrücke. An ihrer Stelle stand nun eine breite Quaianlage, die Seepromenaden Schweizerhof- und Nationalquai. Zudem zeigt der Plan, dass eine ganze Reihe neuer Quartiere entstanden war.

Die wichtigste Ursache dieses Wandels war der moderne Tourismus.<sup>6</sup> Gemäss dem lange vorherrschenden Narrativ in der Luzerner Historiografie begann dieser Wandel mit dem Bau des 1835 eröffneten Hotels Schwanen am heutigen Schwanenplatz.<sup>7</sup> Der Grund für die Hervorhebung des Schwanen in der

6 Zur Tourismusgeschichte vgl. Hachtmann: Tourismus-Geschichte, 2007. Hachtmann: Tourismus und Tourismusgeschichte, 2010.

7 Erstmals erwähnt bei Fries: Geschichte der Luzerner Hotellerie, 1966, S. 32: «Für Luzern kann dieser Zeitpunkt [der Anbruch des Zeitalters der Hotellerie] genau bestimmt werden.». Reflektierter vgl. Huber: Luzern wird Fremdenstadt, 1986, S. 165 f.



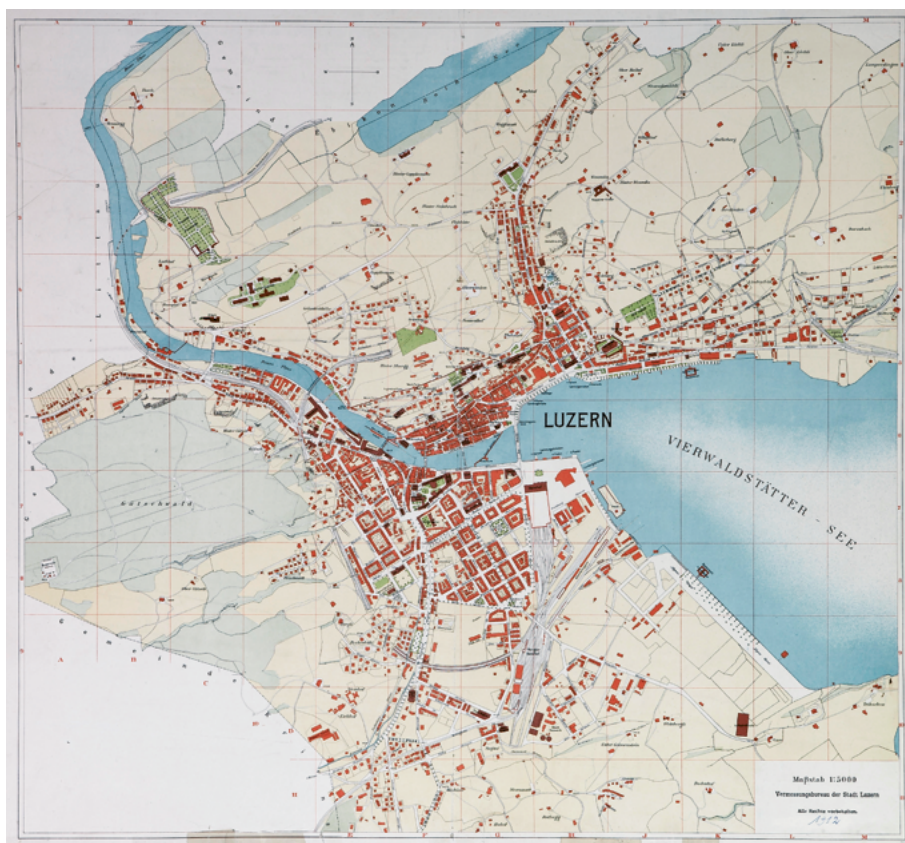


Abb. 27: Stadtplan Luzern, 1912.

Geschichtsschreibung ist seine Lage: Es handelte sich um das erste Hotel am See. Für den Bau des Schwanens wurde ein Teil der Hofbrücke abgebrochen, die in den folgenden Jahren in mehreren Etappen ganz abgetragen wurde. Der Schwanen war der Beginn der Seepromenade.<sup>8</sup>

Den Bau des Schwanens als «Take-off» der Luzerner Tourismusindustrie hinterfragte der Architekturhistoriker Peter Omachen in seiner 2010 publizierten Dissertation «Luzern – Eine Touristenstadt. Hotelarchitektur von 1782 bis 1914». Omachen bestreitet nicht, dass der Bau des Schwanens am See ein wichtiges Ereignis war, betont jedoch, dass es nicht das erste gewesen sei: Bereits ein halbes Jahrhundert früher habe die touristische Entwicklung Auswirkungen auf die bauliche Struktur Luzerns gehabt. Als Startschuss für den modernen Frem-

<sup>8</sup> Entstanden war der Schwanen als Nachfolger eines gleichnamigen Gasthauses an der Reuss. Nachdem dieses im Juni 1822 bei einem Grossbrand zerstört worden war, kaufte der Sohn des Besitzers, Xaver Grob, ein Patrizierhaus am See, das er zu einem Hotel umbaute. Ausführlich zur Entstehung des Schwanen Omachen: Luzern – eine Touristenstadt, 2010, S. 140ff.

denverkehr identifiziert er den 1782 vorgenommenen, tiefgreifenden Umbau des Gasthauses Goldener Adler am Hirschenplatz, der zum ersten Mal in Luzern durch die gewandelten Bedürfnisse von Gästen begründet gewesen sei. Der Goldene Adler war zum Zeitpunkt des Umbaus die beste Unterkunftsmöglichkeit für fremde Gäste in Luzern.<sup>9</sup> Omachen führt zudem überzeugend aus, dass der Bau des Schwanen kein singuläres Ereignis war, sondern im Rahmen der Gesamtentwicklung zu betrachten ist: 1810 wurde mit der Waage das erste Hotel mit Seesicht eröffnet, 1820 wurde der Goldene Adler zudem nochmals ausgebaut. Beide waren erfolgreich bei ihrer Ausrichtung auf ein neues Klientel, das komfortable Unterkünfte mit Aussicht wollte. Gleichzeitig wie der Schwanen, oder wenig später, wurden zudem mehrere Hotels und Pensionen eröffnet oder umgebaut.<sup>10</sup>

Im Gegensatz zu späteren Hotelbauten war der Schwanen noch kein Neubau. Er entstand aus einem umgebauten Patrizierhaus. Auch war er noch Teil der alten Siedlung, obwohl er bereits nach aussen – in Richtung des Sees und der Innerschweizer Berge – ausgerichtet war. In der Folge aber wurden Hotels ausserhalb der bestehenden Stadtstruktur errichtet.<sup>11</sup> Grund dafür war das Interesse der Touristen an der Aussicht auf die Berge und den See. Es ist bezeichnend, dass der Besitzer des Hotels Goldener Adler 1836 den Stadtrat um Erlaubnis ersuchte, auch sein Hotel an den See zu verschieben. Er schrieb: «Der Bittsteller ist gezwungen, wenn er die Existenz seiner Familie nicht vollends preisgeben will, das Wirtsrecht zum Adler von dem bisher benützten Lokal wegzuziehen und an einen günstigeren Ort zu verlegen. Zu diesem Zwecke wünscht er ein neues Wirtsgebäude, nebst dazu gehörigen Gebäulichkeiten, an den See zu erbauen.»<sup>12</sup> Eine günstige Lage, das war nun die Nähe des Sees. Dieses Projekt scheiterte jedoch. Das erste Grand Hotel am See wurde der 1845 gebaute Schweizerhof.<sup>13</sup> In der Folge entstanden eine grosse Zahl Hotels mit Aussicht auf die Bergwelt direkt am Seeufer. Sie prägen die Stadtstruktur bis heute.

Neben den Hotels gab es weitere Infrastruktur für die Touristen: Es entstand eine eigentliche «Tourismusmeile» im Weyquartier zwischen der Seepromenade und dem Löwendenkmal, der bekanntesten Sehenswürdigkeit der Stadt. Das 1821 erbaute Löwendenkmal sollte die während der Französischen Revolution beim Tuileriensturm getöteten Söldner ehren. Der Kunsthistoriker Beat Wyss interpretiert das Söldnerdenkmal als «symbolische Kippfigur vom Alten zum Neuen Luzern: Geschaffen zur Feier der überholten Vasallentreue von Kriegsdienern, verdankt der sterbende Löwe von Luzern seine Berühmtheit dem

<sup>9</sup> Ebd., S. 134 ff.

<sup>10</sup> Omachen nennt die Entstehung des Hotels Bellevue, den Umbau des Hotels Waage und die Eröffnung der Pension Aeschmann. Auch verweist er auf die Eröffnung von Stiefel oder Hotel Drei Schweizern. Ebd., S. 148.

<sup>11</sup> Ebd., S. 149.

<sup>12</sup> SALU, F2a/Strassen/Haldenstrasse 10, zitiert in ebd., S. 150 f.

<sup>13</sup> Ausführlich zum Schweizerhof ebd., S. 155 ff.

modernen Tourismus, dessen Bestand vom internationalen Frieden abhängig war. Unversehens waren aus Söldnern in fremden Diensten Diener der Fremdenindustrie geworden.»<sup>14</sup> Das Löwendenkmal wurde im Laufe des 19. Jahrhunderts von einem reaktionären Symbol zur Hauptsehenswürdigkeit Luzerns.<sup>15</sup>

Ab Jahrhundertmitte entstanden im Wey-Quartier weitere Sehenswürdigkeiten. Zu erwähnen sind insbesondere das Meyersche Diorama, das Stauffersche Museum, der Gletschergarten, das Bourbaki-Panorama und das Alpineum. Sie bildeten die Grundlage für das Fremdenverkehrsquartier. Ausführlich dargestellt hat dieses kürzlich Andreas Bürgi in seiner Publikation «Eine touristische Bilderfabrik. Vergnügen und Belehrung am Luzerner Löwenplatz, 1850–1914».<sup>16</sup>

## 1.2 *Demografie, Wirtschaft und Politik*<sup>17</sup>

Die Dominanz des Tourismus in Luzern um 1900 spiegelte sich im Arbeitsmarkt. Zur Analyse der Beschäftigtenstruktur hat der Historiker Paul Huber Daten der Volkszählungen beigezogen. Allerdings verweist er zu Recht auf eine methodische Schwierigkeit bei der Verwendung dieser Quellengattung für die Frage, inwieweit die Beschäftigtenstruktur Luzerns vom Tourismus beeinflusst wurde: Stichtag der Volkszählungen war der 1. Dezember. Zu diesem Zeitpunkt war die Saison vorbei und viele Hotels waren geschlossen. Das bedeutet, dass der Fremdenverkehr in den Volkszählungen deutlich weniger Beschäftigte vorwies, als er während der Sommersaison hatte.<sup>18</sup> So wurden an der Volkszählung von 1900 insgesamt 1345 Beschäftigte in Gasthöfen und Wirtschaften gezählt. Der Vergleich mit der eidgenössischen Betriebszählung vom 9. August 1905 zeigt, dass diese Zahl zu tief war: Der Betriebszählung zufolge arbeiteten in Luzern 1905 insgesamt 3070 Personen im Gastgewerbe.<sup>19</sup> Innerhalb dieser fünf Jahre hatte sich die Beschäftigtenzahl mit Sicherheit nicht mehr als verdoppelt. Hier zeigen sich vielmehr saisonale Effekte.

Trotz dieser methodischen Schwierigkeiten erlauben die Volkszählungen gewisse Einblicke in die Beschäftigtenstruktur Luzerns. Huber hat die Luzerner Verhältnisse mit jenen der anderen grossen Schweizer Städte verglichen und konnte schon für das Jahr 1888 zeigen, dass in Luzern der Tourismus eine bedeutendere wirtschaftliche Stellung einnahm als in den anderen Schweizer Städten: «Der Beschäftigtenanteil im Gastgewerbe, der sonst von keiner anderen Schwei-

14 Wyss, Rüesch: Luzern. Architektur und Städtebau, 2003, S. 42.

15 Hermann: Die neue Seh-Lust in Luzern, 2002, S. 48.

16 Bürgi: Eine touristische Bilderfabrik, 2016. Siehe auch Bürgi: Urwelten und Irrwege, 2018.

17 Zu diesen Aspekten vgl. insbesondere drei aufeinander Bezug nehmende, sozial- und wirtschaftshistorisch ausgerichtete Dissertationen, die in den 1980er-Jahren veröffentlicht wurden: Brunner: Luzerns Gesellschaft im Wandel, 1981. Schüpbach: Die Bevölkerung der Stadt Luzern 1850–1914, 1983. Huber: Luzern wird Fremdenstadt, 1986.

18 Huber: Luzern wird Fremdenstadt, 1986, S. 117.

19 Brunner: Luzerns Gesellschaft im Wandel, 1981, S. 101 ff.

zer Stadt auch nur annähernd erreicht wurde, gibt die gestiegene Bedeutung der Hotellerie wohl am deutlichsten wieder.»<sup>20</sup>

Auch in verschiedenen anderen Berufssparten zeigte sich der Einfluss der Fremdenindustrie. So war Luzern in der Berufsklasse «Herstellung von Verkehrswegen, Verkehr» überdurchschnittlich stark vertreten: 14 Prozent aller Berufstätigen arbeiten dort, mehr als in allen anderen Schweizer Städten. Grund dafür war insbesondere der hohe Anteil an der Schifffahrt wegen des Ausflugsverkehrs der Touristen.<sup>21</sup> Überproportional vorhanden waren in Luzern weiter die Berufsarten Fuhrwerkerei und Botengeschäfte, Packträgerei, Berg- und Fremdenführung. Auch sichtbar sind Effekte des Tourismus anhand der Zahlen des Baugewerbes, das in Luzern wegen der Bauten für den Tourismus überdurchschnittlich stark war.<sup>22</sup>

Industrie im herkömmlichen Sinne gab es in Luzern hingegen kaum. Huber hält fest, dass Luzern «1888 noch immer die am wenigsten industrialisierte Stadt der Schweiz»<sup>23</sup> gewesen sei. Auch in der Folge blieb die Industrialisierung Luzerns gering. Als Vergleich zieht Huber die Volkszählung von 1910 bei und stellt fest, dass sich die Anteile der einzelnen Wirtschaftssektoren im Vergleich zur Volkszählung von 1888 nur wenig verändert hatten. Die Grundstruktur der städtischen Wirtschaft blieb gleich: wenig Industrie, viel Tourismus.<sup>24</sup>

Eine wichtige Bedingung für die erfolgreiche touristische Entwicklung Luzerns war die Erschliessung durch die Eisenbahn 1859. Sie machte es möglich, dass die Gäste Luzern verhältnismässig schnell und bequem erreichen konnten. Die Luzerner Politiker hatten die Bedeutung der Eisenbahn früh erkannt und sich vehement und unter Aufwendung grosser finanzieller Mittel für den Anschluss ans Eisenbahnnetz eingesetzt.<sup>25</sup> Dies verweist auf einen weiteren Grund, warum der Tourismus in Luzern erfolgreich war: Die positive Haltung der Stadt-luzerner Politik gegenüber der Branche. Die Politiker förderten den Tourismus in vielen Fällen gezielt. So investierte die Stadt um 1870 in den Bau der Seebrücke, welche den Touristen eine direkte Verbindung vom Bahnhof zu den grossen Hotels ermöglichte, sie verlängerte den Schweizerhofquai, die Flaniermeile der Touristen, und baute den Nationalquai. Auch bei anderen Bauprojekten waren die Bedürfnisse des Fremdenverkehrs ein wesentliches Argument, etwa bei der Wasserversorgung.<sup>26</sup>

20 Huber: Luzern wird Fremdenstadt, 1986, S. 116f.

21 Ebd., S. 118f.

22 Ebd., S. 115f.

23 Ebd., S. 111.

24 Ebd., S. 121. Es würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen, im Detail zu untersuchen, warum sich in Luzern kaum Industrie entwickelte. Gemäss Huber haben Zeitgenossen dafür vor allem drei Gründe genannt: «1. Die Mentalität und die fehlende Ausbildung der Luzerner Bevölkerung, 2. den Kapitalmangel beziehungsweise die fehlende Bereitschaft der Kapitalbesitzer, in gewerblich-industrielle Betriebe zu investieren, 3. die ungenügenden Gesetze zur Förderung und zum Schutz von Gewerbe und Industrie.» Ebd., S. 146.

25 Vgl. Wyss, Rüesch: Luzern. Architektur und Städtebau, 2003, S. 57f.

26 Huber: Luzern wird Fremdenstadt, 1986, S. 182f.

Die Luzerner Stadtpolitik war dominiert von den Liberalen, im Gegensatz zum konservativen Kanton.<sup>27</sup> Zur liberalen Oberschicht, die die Stadtpolitik prägte, gehörten auch wichtige Akteure der Tourismusindustrie. So nahm der Besitzer des «Wilden Mannes», Josef Estermann, im städtischen und kantonalen Parlament Einsitz. Auch die Familie Hauser, als Besitzer des Hotels Schweizerhof einflussreiche Protagonisten in Luzern, war stets im Stadtparlament vertreten. Bereits beim Bau des Schweizerhofes, der damals vom Amtsschreiber Josef Franz Lorenz Segesser und seinen Söhnen initiiert worden ist, zeigte sich die Verknüpfung von Politik und Wirtschaft: In der Baukommission, die über das Gesuch entscheiden sollte, sass ein weiterer Sohn von Segesser.<sup>28</sup>

Ende des Jahrhunderts, während der Hochzeit des Tourismus, stieg der Einfluss der Tourismusbranche auf die Stadtpolitik an: Max Huber schätzt, dass 1883 etwa 10–15 Prozent der städtischen Legislative «nach ihrer sozialen und beruflichen Stellung der ‹Fremdenverkehrslobby› zuzuzählen»<sup>29</sup> gewesen seien, wobei die Zahl höher wäre, wenn man jene mitrechnete, die indirekt mit der Branche verflochten seien. In der Legislaturperiode 1907–1911 sieht Huber einen sehr deutlichen Einfluss dieser Branche auf die Politik: Zwölf Mitglieder der Legislative, also ein Fünftel, waren direkt im Tourismus tätig – beispielweise als Besitzer oder Verwaltungsräte. Wenn man indirekt mit dem Tourismus verflochtene Personen mitzählt, also zum Beispiel «Angestellte der Dampfschiffgesellschaft, der Eisenbahn, Brauereidirektoren», dann wäre beinahe ein Drittel der städtischen Legislative in der Tourismusbranche tätig. Huber hält weiter fest: «Die wichtigen Interessenvertreter der Fremdenindustrie [...] gehörten mit einer Ausnahme alle der mit absoluter Mehrheit regierenden Liberalen Partei an und bildeten in dieser Fraktion die wichtigste Triebkraft.»<sup>30</sup>

Im Folgenden werde ich untersuchen, wie sich die Dominanz des Tourismus auf die Selbstdarstellung Luzerns auswirkte. In einem ersten Schritt wird gezeigt, wie die Stadt den Besuchern präsentiert wurde und wie diese sie wahrnahmen. Der Fokus liegt hier auf der Perspektive der Touristen (Kap. 2). Im nächsten Kapitel rücken die Einheimischen in den Mittelpunkt: Inwiefern teilten sie die Sichtweisen der Besucher? Wie beeinflusste der Tourismus die städtische Identität? (Kap. 3). Anschliessend werden diese beiden Elemente anhand eines Fallbeispiels verbunden: der Gerüchte um einen Abbruch der Kapellbrücke 1898 (Kap. 4). Den Abschluss bildet ein Vergleich zwischen Winterthur und Luzern, also zwischen zwei Städten, die von je anderen «Industrien» geprägt waren: Maschinenindustrie und Tourismusindustrie (Kap. 5).

27 Brunner: Luzerns Gesellschaft im Wandel, 1981, S. 63 f.

28 Omachen: Luzern – eine Touristenstadt, 2010, S. 155 f.

29 Huber: Luzern wird Fremdenstadt, 1986, S. 234.

30 Ebd., S. 234.

## 2 «Eine wahre Galerie von Bildern»: Luzern für Touristen

Die analysierten Winterthurer Selbstdarstellungsschriften dienten in erster Linie der Selbstvergewisserung des städtischen Bürgertums. Ihr Fokus war primär nach innen gerichtet. Es war nicht das Hauptziel, damit Touristen nach Winterthur zu locken. Wie Fremde die Stadt wahrnahmen, war für die städtische Identität nur insofern von Bedeutung, als man versuchte zu betonen, dass man keine klassische schmutzige und unattraktive Industriestadt sei. In Luzern hingegen war das Verhältnis zwischen Selbstbildern und Fremdbildern ein anderes: Das Selbstbild Luzerns war in hohem Masse beeinflusst von Fremdbildern, also von den Erwartungen und Wahrnehmungen der Besucher.

Im Einleitungskapitel habe ich festgehalten, dass ich mich Jochen Guckes Begriffsverwendung anschliesse, der zwischen «städtischen Selbstbildern» einerseits und «Images» andererseits unterscheidet: Erstere sind gemäss Guckes jeweils sowohl nach innen als auch nach aussen gerichtet, wohingegen Letztere ausschliesslich auf ein nach aussen gerichtetes Werbebild zielen. Im Kapitel zu Winterthur habe ich den Begriff der «Images» nicht verwendet. Der Grund ist, dass im Falle Winterthur kein ausschliesslich nach aussen gerichtetes Werbebild vorhanden war. Bei Luzern war das anders.

Das Image von Luzern führte dazu, dass das internationale, wohlhabende Publikum ein Interesse daran hatte, die Stadt zu besuchen. Warum galt Luzern als derart sehenswert, dass so viele Touristen kamen? Zur Analyse dieser Frage dient das Konzept des «tourist gaze» des englischen Soziologen John Urry als Ausgangspunkt.<sup>31</sup> Urry hat betont, dass der Blick der Touristen auf ihre Reise-destination vorgeformt ist, sie also mit bestimmten Erwartungen darauf blicken: «People gaze upon the world through a particular filter of ideas, skills, desires and expectations, framed by social class, gender, nationality, age and education.» Und weiter: «Gazing at particular sights is conditioned by personal experiences and memories and framed by rules and styles, as well as by circulating images and texts of this and other places.»<sup>32</sup> Vorgeformt wurde der «tourist gaze» in Bezug auf Luzern insbesondere von Reiseführern. Touristen verwendeten sie zur Vorbereitung ihrer Reisen oder auch direkt vor Ort. Sie bekamen auf diese Weise Erklärungen, was sie sahen beziehungsweise Hinweise, was sie sehen sollten – sie bekamen gewissermassen «Leseanleitungen» für die Stadt. Reiseführer dienen daher im Folgenden als zentrale Quelle. Analysiert werden zudem Reiseberichte, das touristische Informationsblatt «Luzerner Fremdenblatt» und Postkarten.

---

<sup>31</sup> John Urry kreierte das Konzept 1990 und aktualisierte es 2011 mit einer dritten Auflage seines Werkes. Obwohl sich Urry grösstenteils auf den Tourismus im 20. Jahrhundert bezieht, in seiner neuesten Ausgabe gar auf denjenigen im 21. Jahrhundert, lassen sich seine konzeptionellen Überlegungen auch auf das 19. Jahrhundert gewinnbringend anwenden. Urry, Larsen: *The tourist gaze* 3.0, 2011.

<sup>32</sup> Ebd., S. 2.

Das Kapitel 2.1 stellt die Reiseführer als Quellenbasis vor. Die Kapitel 2.2 bis 2.4 nehmen jeweils einen eigenen Blickwinkel ein: In einem ersten Schritt ist das Thema die Stadt in der Umgebung. Es wird aufgezeigt, welche Funktionen die Natur für das Image Luzerns einnahm, wie also Stadt, Tourismus und Natur zusammenhängen (2.2). In einem zweiten Schritt steht das Stadttinnere im Mittelpunkt und die Frage, welche Teile der Stadt den Touristen zu besuchen empfohlen wurden (2.3). In einem dritten Schritt thematisiere ich den Blick von aussen auf den Stadtkörper: Es wird dargelegt, aus welchen Blickwinkeln auf die Stadt geschaut wurde (2.4). Abschliessend werden ökonomische Logiken und Produktionsweisen der Images Luzerns aufgezeigt (2.5).

## 2.1 Luzern-Reiseführer

Die Entwicklung, Verbreitung und Funktionen von Schweiz-Reiseführern<sup>33</sup> im 19. Jahrhundert hat der Tourismushistoriker Laurent Tissot untersucht.<sup>34</sup> Für seine im Jahr 2000 erschienene Monografie «Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIX<sup>e</sup> siècle» wertete er 73 verschiedene englischsprachige Schweiz-Reiseführer aus, wovon viele mehrfach aufgelegt wurden, sodass er insgesamt 416 Werke berücksichtigte.<sup>35</sup> Tissot unterscheidet drei Generationen von Schweiz-Reiseführern.<sup>36</sup>

Zur ersten Generation, die etwa von 1780 bis 1830 publiziert wurde, gehörte unter anderem die «Anleitung auf die nützlichste und genussvollste Art die Schweiz zu bereisen», die Johann Gottfried Ebel 1793 veröffentlichte.<sup>37</sup> Zu den Reiseführern der zweiten Generation, die auf der ersten aufbauten, zählten insbesondere die berühmten Führer von John Murray,<sup>38</sup> die bis 1870 die populärsten englischsprachigen Reiseführer für die Schweiz waren. Dann wurden die Murray-Reiseführer von den ebenfalls sehr bekannten Baedeker-Führern abgelöst, die Tissot auch zur zweiten Generation zählt. Die Reiseführer der ersten und zweiten Generation unterschieden sich insofern, als dass die ersteren eher die Gefühle der Autoren in den Mittelpunkt rückten, Murray und Baedeker hingegen grossen Wert auf praktische Hinweise und systematisches Informieren legten. Im Mittelpunkt standen nun attraktive Sehenswürdigkeiten. Ein weite-

33 Nicht immer sind Reiseführer und Reiseberichte klar unterscheidbar. Vgl. Tissot: *Naissance d'une industrie touristique*, 2000, S. 15 f.

34 Tissot: *How did the British conquer Switzerland?*, 1995. Tissot: *Une suisse sans suisses*, 1998. Tissot: *Naissance d'une industrie touristique*, 2000.

35 Tissot: *Naissance d'une industrie touristique*, 2000, S. 20. Tissot betont, dass diese Zahl nicht erschöpfend sei.

36 Auf diese Weise gliedert er auch die Kapitel: Kapitel 2 widmet sich der ersten Generation der Reiseführer, Kapitel 3 der zweiten und Kapitel 4 der dritten.

37 Ebel: *Anleitung auf die nützlichste und genussvollste Art in der Schweiz zu reisen*, 1793. Vgl. Tissot: *Naissance d'une industrie touristique*, 2000, S. 32.

38 Murray: *A Handbook for Travellers in Switzerland and the Alps of Savoy and Piedmont*, 1838 ff.

rer Unterschied zwischen den beiden Generationen besteht darin, dass jene der ersten Generation auch Informationen zu den Menschen lieferten, die an einem bestimmten Ort wohnten. Bei denjenigen der zweiten Generation war dies weniger wichtig.<sup>39</sup> Tissot hält in Bezug auf die zweite Generation fest: «Except for a very general introduction, which was often repeated in the subsequent editions, nothing was said about the inhabitants, their political, social or cultural life. Only practical, material and historical information was provided.»<sup>40</sup>

Reiseführer der ersten und zweiten Generation deckten ganze Länder ab, zum Beispiel die Schweiz, teilweise gar zusammen mit angrenzenden Gebieten. Die Reiseführer der dritten Generation waren im Vergleich zu ihren Vorgängern spezialisierter und legten einen Schwerpunkt auf bestimmte Regionen oder Themen, also beispielsweise Luzern. Reiseführer der dritten Generation findet Tissot ab den 1860er-Jahren, vor allem aber nach 1870. Da sie sich einem eingeschränkten geografischen Raum widmeten, konnten sie ein kleinräumiges, genaues Bild des besuchten Gebietes geben. Für die hier untersuchte Fragestellung sind sie deshalb besonders aufschlussreich. Ziel der Reiseführer der dritten Generation war es nicht, die etablierten, breiter angelegten Führer wie Baedeker und Murray zu konkurrenzieren, sondern sie durch das Liefern vertiefter Informationen zu ergänzen. Hergestellt wurden sie häufig direkt vor Ort, oft auch von Tourismusbüros oder Hoteliereinigungen.<sup>41</sup>

Reiseführer der dritten Generation liegen für Luzern in grosser Zahl vor. Sie hatten unterschiedliche Ausrichtungen und versuchten verschiedene Bedürfnisse zu befriedigen: Ein früher Luzerner Lokalführer mit dem Titel «Luzern und die Umgebungen des Vierwaldstättersee's. Mit besonderer Berücksichtigung des Rigi, Pilatus, Gotthardt's und der Urkantone. Ein Wegweiser für Fremde und Einheimische»<sup>42</sup> erschien bereits 1855 und somit vor der Datierung Tissots. Der 1863 erschienene Führer «Die vier Waldstätte Luzern, Unterwalden, Uri und Schwyz, Rigi und Pilatus. Neuester Führer für Fremde» richtete sich ausdrücklich an Fremde, Anlass seines Erscheinens war jedoch ein nationaler: Das Schweizerische Schützenfest. Zu diesem Anlass sollten die Urkantone und ihre Umgebung «als Wiege der schweizerischen Freiheit» dargestellt werden. Der Autor hält fest: «Ich halte es für einen Fehler, dass unsere Reisebeschreibungen unserer historischen Vergangenheit keine Rechnung tragen.»<sup>43</sup>

Weitere Luzern-Führer wurden in Fremdsprachen publiziert. 1871 erschien der «Guide through Lucerne and its environs».<sup>44</sup> Im gleichen Jahr wurde Berlepschs «Luzern und der Vierwaldstätter-See» veröffentlicht, der 1876 auch auf

39 Tissot: *How did the British conquer Switzerland?*, 1995, S. 26f.

40 Ebd., S. 26.

41 Tissot: *Naissance d'une industrie touristique*, 2000, S. 86.

42 *Luzern und die Umgebungen des Vierwaldstättersee's*, 1855.

43 *Die Vier Waldstätte Luzern, Unterwalden, Uri und Schwyz. Rigi und Pilatus*, 1863, S. IV.

44 *Guide through Lucerne and its environs*, 1870.



Englisch übersetzt wurde.<sup>45</sup> Der Berlepsch-Führer hatte ein spezielles Zielpublikum: Er richtete sich an Personen, die längere Zeit in Luzern blieben.<sup>46</sup> Während der Berlepsch-Führer sehr ausführlich verschiedenste Aspekte thematisiert, umfasst der 1886 erschienene «Woerl's Reiseführer» nur wenige Seiten.<sup>47</sup>

Mit der Gründung der Luzerner Verkehrskommission 1892 änderte sich der Markt der Luzern-Reiseführer, denn die Verkehrskommission gab erstmals einen umfassenden, offiziellen Luzern-Führer heraus. Geschrieben wurde er von Jakob Christoph Heer. Das Ziel dieses Reiseführers wurde folgendermassen definiert:

«Eine reiche Reiseliteratur ist über Luzern und seine Spaziergangs- und Ausflugsgelegenheiten entstanden, die der Tourist in den Buchhandlungen der Stadt findet. Die Aufgabe des vorliegenden Werkleins ist es, in einer selbständigen, einheitlichen Darstellung dasjenige, was die vorhandenen Monographien in Einzelbildern geben, in einen knappen, freundlichen Rahmen zusammenzufassen, um den Gästen Luzerns ein zuverlässiger, in allen Teilen objektiv gehaltener Führer durch die Stadt, sowie durch ihre nähere und weitere Umgebung zu sein.»<sup>48</sup>

Der Reiseführer erschien auf Deutsch, Englisch und Französisch. Die Auflagenzahlen sind ab 1909 bekannt. In jenem Jahr wurde in allen drei Sprachen zusammen 26 000 Ausgaben gedruckt. In den Folgejahren bis zum Ersten Weltkrieg waren es jeweils 23 000. Der Anteil der jeweiligen Sprachen gibt Hinweise auf die Herkunft der Touristen: Von 1909 bis 1911 wurden jeweils gleich viel deutsche und englische Führer publiziert; 1909 waren es je 10 000, in den Folgejahren je 9000. Französischsprachige Führer gab es zunächst 6000, dann 5000. Englisch und Deutsch nahmen somit gleich viel Gewicht ein, Französisch weniger. Ab 1913 änderte sich das Verhältnis, nun wurden weniger englische Führer veröffentlicht, dafür mehr deutsche: 10 000 beziehungsweise 10 500 (im Jahr 1914) deutsche und 8000 beziehungsweise 7500 (im Jahr 1914) englische.<sup>49</sup>

Zusätzlich zu diesen umfassenden Luzern-Führern, die in den Protokollen des Verkehrsvereins «Grosse Führer» genannt wurden, gab es deutlich weniger umfangreiche «Kleine Führer», die in den gleichen Sprachen publiziert wurden. Ihre Auflage betrug pro Jahr 37 500 Exemplare.<sup>50</sup> Wenn man die «grossen Führer» und die «kleinen Führer» zusammenzählt, veröffentlichte der Verkehrsver-

45 Berlepsch: Luzern und der Vierwaldstätter-See, 1871. Berlepsch: Lucerne, the lake of the four cantons, [1876].

46 Berlepsch: Luzern und der Vierwaldstätter-See, 1871, Vorwort.

47 Führer durch Luzern und Umgebung nebst Vierwaldstätter See. Woerl's Reisehandbücher, 1886.

48 Heer: Führer für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung, 1892, S. 7.

49 SALU, D 54/124, Dossier Verkehrsverein ab 1909, Protokollband, ohne Seitenzahlen.

50 75 000 Exemplare des kleinen Führers reichten für zwei Jahre. Sie wurden aufgeteilt auf zwei Jahre geliefert und bezahlt. Vgl. SALU, D 54/124, Dossier Verkehrsverein ab 1909, Protokollband, ohne Seitenzahlen.

ein somit pro Jahr 60 500 Exemplare. Wie hoch diese Zahl ist, wird deutlich, wenn man sie mit der Gästezahl vergleicht: Gemäss Fries übernachteten im Jahr 1910 insgesamt 192 637 Gäste in Luzern.<sup>51</sup>

Die Luzern-Führer des Verkehrsvereins waren ein Werbemittel. Dies zeigt sich an den Untertiteln des «grossen Führers»: Sie hiessen einerseits «Souvenir offic. Verkehrsbureau» beziehungsweise später «Andenken offic. Verkehrsbureau», andererseits «Souvenir Hotel Weisses Kreuz Luzern» oder «Souvenir Bank in Lucerne».<sup>52</sup> Der Vertrieb erfolgte nicht nur durch den Verkehrsverein selbst, sondern auch durch verschiedene Private, insbesondere Hotels. Möglicherweise haben die Hotels die Führer ihren Gästen gratis oder verbilligt abgegeben.

Die Abrechnungen des Verkehrsvereins belegen ebenfalls, dass diese Führer ein Werbemittel waren. In finanzieller Hinsicht waren sie nicht lohnenswert. Beim «grossen Führer» hielten sich Einnahmen und Ausgaben jeweils knapp die Waage, der Verein machte damit pro Jahr zwischen 500 und 1300 Franken Verlust. Der «kleine Führer» hingegen war eindeutig ein Verlustgeschäft: Pro Jahr gab der Verein in den Jahren zwischen 1909 und 1914 zwischen 3700 und 4000 Franken dafür aus, nahm aber je nur 750 Franken ein.<sup>53</sup> Dass es sich bei diesem kleinen Führer um einen Gebrauchsgegenstand handelte, zeigt sich auch daran, dass er in Archiven kaum zu finden ist: Die damaligen Archivare erachteten ihn offensichtlich nicht als sammlungswürdig. Aus heutiger Perspektive hingegen sind die Reiseführer des Verkehrsvereins spannend: Sie zeigen, wie der Verkehrsverein die eigene Stadt präsentierte, und geben auf diese Weise Auskunft darüber, welches Image von Luzern kreiert wurde.

## 2.2 Amphitheater im Abendlicht: Stadt, Tourismus und Natur

«Nicht immer war Luzern, was es jetzt ist, eine *Metropole der reisenden Welt*, sondern es ist es erst geworden, seit die Menschen Gefallen finden an der grossartigen Natur»,<sup>54</sup> hält der «grosse Führer» des Verkehrsvereins von 1892 fest.<sup>55</sup> Er verweist damit auf einen Wandel der Natur- und insbesondere der Bergwahrnehmung, die eine Voraussetzung für die Entwicklung Luzerns zur Tourismusstadt war.

Die Veränderung der Bergwahrnehmung ist in der Geschichtsschreibung vielfach dargestellt worden, betreffend Luzern etwa von Claudia Hermann.<sup>56</sup> Sie hält fest, dass die Innerschweiz bis ins 18. Jahrhundert kein beliebtes Reiseziel gewe-

51 In den Vorjahren waren es noch deutlich weniger: Im Jahr 1892 waren es 77 950, im Jahr 1900 insgesamt 139 475. Fries: Geschichte der Luzerner Hotellerie, 1966, S. 55.

52 Vgl. Sammlung der Luzern-Führer im Stadtarchiv: SALU, D 15/1:1–6, Verkehrsverein Luzern, Stadt- und Fremdenführer 1892–1914.

53 SALU, D 54/124, Dossier Verkehrsverein ab 1909, Protokollband, ohne Seitenzahlen.

54 Heer: Führer für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung, 1892, S. 5.

55 Ich werde im Folgenden auf den «grossen Führer» fokussieren, wenn ich über die Reiseführer des Verkehrsvereins spreche.

56 Hermann: Die neue Seh-Lust in Luzern, 2002.

sen sei. Durch Luzern reiste man, wenn man über den Gotthard musste, und die Überquerung der Alpen war kein Genuss, sondern die Überwindung eines Hindernisses auf dem Weg in den Süden. Die Berge galten tendenziell als etwas Gefährliches, sie beherbergten Drachen und Dämonen. Hermann schildert, wie diese gefährlichen Wesen seit dem 16. Jahrhundert langsam durch den «Wissensdurst der Naturwissenschaftler» beseitigt, ins «Reich des Aberglaubens» verbannt worden seien. Humanisten hätten die Berge bestiegen, und im 18. Jahrhundert seien Gebirgstopografen gekommen, die die Alpen vermessen und erforscht hätten.<sup>57</sup> In der Folge, so Hermann weiter, sei aus dem naturwissenschaftlichen Interesse «der Sinn und die Freude für die Schönheiten der Landschaft» entstanden. Zentral für diesen Wandel waren insbesondere literarische Werke wie das Gedicht «Die Alpen» von Albrecht von Haller (1729) oder Jean-Jacques Rousseaus Roman «Julie ou la Nouvelle Héloïse» (1761). Immer mehr hätten neben Wissenschaftlern auch Künstler die Landschaft besucht – etwa Goethe. Und aus der romantischen Schwärmerei sei schliesslich der Tourismus entstanden.<sup>58</sup> Reiche Städter waren fasziniert von Gegenden, die sie als ursprünglich betrachteten und wo sie sich von der Natur berühren lassen wollten.<sup>59</sup> Der Lieblingsberg der Besucher wurde die Rigi. Sie war schon eine wichtige Attraktion, als die Stadt Luzern selbst noch von untergeordneter Bedeutung war. Peter Omachen hielt fest: «Zu einem Zeitpunkt, als Luzern noch in keiner Publikation als Reiseziel erwähnt wird, bevölkern demnach jährlich bereits Tausende von Alpentouristen die nahe gelegene Rigi.»<sup>60</sup>

Über diesen Wandel der Bergwahrnehmung, der hier anhand der Ausführungen Hermanns zusammengefasst wurde, besteht in der historischen Forschung grundsätzlich Konsens. Jon Mathieu hat allerdings darauf hingewiesen, dass der Bruch in der Wahrnehmung nicht überbetont werden sollte, denn schon vor Aufklärung und Romantik habe es auch positive Wahrnehmungen von Bergen gegeben. Grösseres Gewicht erhielt diese Betrachtungsweise aber erst im 18. Jahrhundert.<sup>61</sup> Diese Neugewichtung war es, die für Luzern einschneidende Konsequenzen hatte, da sie entscheidend zum Aufschwung des Tourismus beitrug.

Die Bedeutung der Natur für Luzern als Touristendestination kann kaum überschätzt werden. Frühe Besucher Luzerns kamen nicht wegen der Stadt, sondern interessierten sich primär für die Berge in der Umgebung, die der Grund ihrer Reise in die Schweiz waren; der Besuch in Luzern war nur ein Nebeneffekt.<sup>62</sup> Im 19. Jahrhundert wurde auch die Stadt selbst ein Reiseziel: Sie bot

57 Ebd., S. 40.

58 Ausführlich wird diese Entwicklung geschildert von Ring: *How the English made the Alps*, 2000, Prologue.

59 Hermann: *Die neue Seh-Lust in Luzern*, 2002, S. 41.

60 Omachen: *Luzern – eine Touristenstadt*, 2010, S. 22. Zeitgenössische Literatur verwendete zum Berg «Rigi» den männlichen Artikel. Im Folgenden wird wie heute in Luzern üblich die weibliche Form bevorzugt.

61 Mathieu: *Die dritte Dimension*, 2011, S. 163 f.

62 Vgl. Omachen: *Luzern – eine Touristenstadt*, 2010, S. 22.

nun mit der Tourismusmeile im Weyquartier Attraktionen und glänzte durch prunkvolle Hotels und Promenaden. Die Berge blieben aber weiterhin das zentrale Element der Attraktivität Luzerns. Exemplarisch zeigt dies die Gliederung der Luzern-Reiseführer: Der «grosse Führer» des Verkehrsvereins von 1892 etwa hob «Luzern» auf dem Buchumschlag zwar mittels Schriftgrösse hervor, doch nur ein kleiner Teil des Buches beschäftigte sich tatsächlich mit der Stadt, nämlich die ersten 21 Seiten. Dann folgten auf 13 Seiten Informationen zu Spaziergängen in Stadtnähe sowie Verweise auf Ausflüge. Abschliessend wird auf 56 Seiten die weitere Umgebung Luzerns präsentiert.<sup>63</sup> Die Umgebung Luzerns war wichtiger als die Stadt selbst. Die Natur war es, die die Stadt erst zur Destination machte und die als charakteristisch für Luzern galt, auch im Verhältnis zu anderen Schweizer Städten. Der Führer des Verkehrsvereins hält fest: «Glänzt Bern als Sitz der schweizerischen Politik, Zürich als derjenige der Kunst und Wissenschaft, ist Basel stolz auf seinen altererbten Reichtum, Genf auf seine blühende Industrie, so ist Luzern dafür die Stadt, der die höchsten Reize der Natur lächeln».<sup>64</sup> Luzern ist an dieser Stelle nicht als Touristenstadt definiert, sondern als Stadt mit einer schönen Natur. Es können drei Funktionen unterschieden werden, die Luzern für den Naturgenuss der Touristen einnahm: Erstens war sie Startpunkt für Ausflüge, zweitens eine Aussichtsplattform und drittens der Ort, an dem Natur gezielt inszeniert werden konnte. Diese Funktionen werden im Folgenden ausgeführt.

#### *Luzern als Startpunkt für Ausflüge*

Luzern war, so die Formulierung in Woerls «Führer durch Luzern» von 1887, der «Haupteintrittspunkt für die Alpenwelt der sog. Urkantone»;<sup>65</sup> derjenige Ort, von dem aus man Ausflüge in die Umgebung unternehmen konnte. Die einzige Stadt am Vierwaldstättersee bot den anspruchsvollen Gästen komfortable Unterkünfte, von denen aus sie ihre Expeditionen planen und starten, aber auch wieder zurückkehren und soziale Kontakte pflegen konnten: «dort ausruhen, Freunden begegnen», wie es ein anderer Reiseführer formulierte.<sup>66</sup> Luzern war die Basis, von der aus ein gepflegter, bequemer Naturgenuss möglich war.

Als die typischen Touristenausflüge nennt der Berlepsch-Führer von 1871 die Fahrt mit dem Dampfschiff von Luzern nach Flüelen sowie die «Vogelschau»-Sicht von der Rigi.<sup>67</sup> Luzern war ein idealer Ausgangspunkt für Exkursio-

63 Diese 56 Seiten bestehen aus Kapiteln zu Vierwaldstättersee, Rigi, Pilatus, Gotthardbahn, dann ein gemeinsames zu Brunnen, Axenstein und Umgebung, weitere zu Seelisberg, Bürgenstock, Engelberg, Brünigbahn, Entlebuch, Seebetalbahn sowie schliesslich zu Zug, inklusive Zugersee und Zugerberg. Heer: Führer für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung, 1892.

64 Ebd., S. 6f.

65 Führer durch Luzern und Umgebung nebst Vierwaldstätter See. Woerl's Reisehandbücher, 1886, S. 3. Ein anderer Führer nennt Luzern «Pforte zur Alpenwunderwelt» (Luzern und die Umgebungen des Vierwaldstättersee's, 1855, S. 5).

66 Luzern und die Umgebungen des Vierwaldstättersee's, 1855, S. 6.

67 Neun Zehntel der Gäste, so Berlepsch, glaubte damit, die Landschaft kennengelernt zu haben –

nen in die Alpen. Zugleich, und auch das betonten die Reiseführer, bot Luzern als weiteren Vorzug die Möglichkeit, auch in Stadtnähe verschiedene Ausflüge zu unternehmen. Die Anhöhen rund um die Stadt galten als reizvoll.<sup>68</sup> Ein beliebter Aussichtspunkt war insbesondere das Gütsch, an dem 1860 erstmals ein Restaurant gebaut wurde. 1883 gab es nach einem Brand einen Neubau. Ab diesem Zeitpunkt war das Gütsch ein Hotel.<sup>69</sup> Der Führer des Verkehrsvereins von 1892 hielt fest, das Gütsch sei eine «Aussichtswarte, die extra dafür da ist, die Schönheit der Gegend jedem auf's Eindringlichste zu Gemüte zu führen».<sup>70</sup> Die Vorzüge der Landschaft um Luzern bringt dieser Führer in stark idealisierter Weise folgendermassen auf den Punkt:

«[...] es ist eine Stadt, in der man jahrelang wohnen kann, ohne sich in den reizvollen Spaziergängen, in den genussvollen Ausflügen zu erschöpfen, die nach allen Richtungen der Windrose möglich sind. Man kann nicht anders, man muss in Luzern ein Spaziergänger, ein Naturschwärmer ersten Ranges werden, denn da ist der Pilatus, da ist der Rigi, da schimmert der Vierwaldstättersee, da leuchtet das Hochgebirge mit seinen Firnen und wohin immer man in dieser lieblichen und grossartigen Natur seine Schritte lenkt, so findet man in derselben Glück und Daseinswonne.»<sup>71</sup>

Angetönt sind hier Kernelemente desjenigen Luzern, dem für die Touristen grossen Reiz innewohnte. Dazu gehört die Möglichkeit des ausführlichen Spazierens und Wanderns. Zudem genossen die Touristen die Aussicht von den Bergen genauso wie die Aussicht auf die Berge. Reizvoll war das alpine Panorama. Ein Hauptgrund für die Empfehlung eines bestimmten Ausfluges in einem Reiseführer war stets die schöne Aussicht, häufig zusammen mit bequemen Wegen. Hervorgehoben wurde zudem die Vielfalt der Aussicht.<sup>72</sup>

### *Luzern als Aussichtsplattform*

Luzern war indes nicht nur der Ausgangspunkt für Ausflüge, auf denen die Reisenden dann eine schöne Aussicht geniessen konnten, sondern vor allem galt die Stadt selbst als Aussichtsplattform, als Ort, von dem aus man die Alpenwelt und den See betrachten konnte.<sup>73</sup> Ebel hatte dies bereits im Jahr 1793 betont: «Der Anblick auf dieses Amphitheater ist prächtig, besonders bei einer schönen

---

der Berlepsch-Führer, der sich an Langzeitgäste richtete, wollte zeigen, dass es noch weit mehr zu sehen gibt. Vgl. Berlepsch: Luzern und der Vierwaldstätter-See, 1871, S. 5.

68 Vgl. ebd., S. 29 ff.

69 Omachen: Luzern – eine Touristenstadt, 2010, S. 278.

70 Heer: Führer für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung, 1892, S. 26.

71 Ebd., S. 7.

72 Luzern und die Umgebungen des Vierwaldstättersee's, 1855, S. 38 ff. Berlepsch: Luzern und der Vierwaldstätter-See, 1871, 29 ff., S. 49 ff.

73 Die Verwendung des Begriffs Aussichtsplattform in diesem Zusammenhang findet sich in Wyss, Rüesch: Luzern. Architektur und Städtebau, 2003, Kapitel 2.2.

Abendbeleuchtung. Links erhebt sich der grüne schöne Rigi, rechts der rauhe schwarze Pilatus; zwischen beyden zieht sich der Bürgenstock, der sich steil in den See senkt, welcher mit seinen angenehmen Ufern den Vordergrund bildet».<sup>74</sup> In dieser Beschreibung sind mehrere Themen angedeutet, die in der Folge zu Topoi der Beschreibung Luzerns wurden.

Ebel verwendet den Begriff des Amphitheaters, um die Umgebung Luzerns zu beschreiben. Diese Metapher wurde immer wieder aufgegriffen, etwa von Arthur Schopenhauer 1804: «In der offnen Seite dieses prachtvollen Amphitheaters liegt *Lucern*.»<sup>75</sup> Auch der Schweizer Baedeker-Reiseführer schwärmte von Luzerns «amphiteatralische[r] Lage am Vierwaldstättersee, zwischen Rigi und Pilatus, im Angesicht der schneebedeckten Urner und Engelberger Alpen».<sup>76</sup> Die Metapher des Amphitheaters ist in der Lage Luzerns begründet. Die Stadt ist entlang von Hügeln gebaut, gleicht also in ihrer Anlage einem Amphitheater. Das Stück, das in diesem Amphitheater gegeben wird, ist die Landschaftsaussicht.

Die Aussicht von Luzern aus wurde stets schwärmerisch beschrieben – «prächtig» hielt Ebels fest, und Arthur Schopenhauer berichtete von einer «unbeschreiblich schönen Aussicht», von einem «herrlichen, nicht zu grossen Bassin, welches den See hier bildet», und von «majestätischen Alpen». Dabei ist Schopenhauer Luzern gegenüber durchaus nicht generell wohlgesinnt: Ein «kleines schlechtgebautes menschenleeres Städtchen» sei es.<sup>77</sup> Von der Aussicht aber war Schopenhauer begeistert. Auch den Reiseführern waren nur Superlative gut genug: «entzückender Blick»<sup>78</sup> oder «prachtvolle Aussicht»<sup>79</sup> hiess es da.

Als bester Zeitpunkt des Naturgenusses galt der Abend. Bereits Ebels hatte auf das Abendlicht verwiesen, und in der Folge wurden die Lichtverhältnisse zu einem Topos des Luzern-Images, das in den Luzern-Führern und Reiseberichten hervorgehoben wurde. Exemplarisch sichtbar wird die Bedeutung des Abendlichtes für den touristischen Blick in einer Beschreibung von Hermann Hesse. Er erzählt darin von einer Zeit im Sommer, in der er jeden Abend bei Sonnenuntergang auf dem Vierwaldstättersee gerudert sei. Detailliert und schwärmerisch romantisierend beschreibt er die Lichtspiele, die sich dabei ergeben hätten, beginnend im späten Nachmittag und endend mit der Dunkelheit. Besonders betont er die Grosszahl verschiedener Farben, die der aufmerksame Betrachter erfassen kann:

74 Ebel: Anleitung auf die nützlichste und genussvollste Art in der Schweiz zu reisen, 1793, S. 108.

75 Schopenhauer: Reisetagebücher aus den Jahren 1803–1804, 1923, S. 220.

76 Baedeker: Die Schweiz nebst den angrenzenden Teilen von Oberitalien, Savoyen und Tirol, 1881, S. 100.

77 Schopenhauer: Reisetagebücher aus den Jahren 1803–1804, 1923, S. 219.

78 Heer: Führer für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung, 1892, S. 8.

79 Berlepsch: Luzern und der Vierwaldstätter-See, 1871, S. 17.

«Jetzt beginnen die einzelnen weissen Wölkchen über euch sich goldig zu färben. Ihr blickt nach der niedrig stehenden Sonne und bemerkt dabei, dass in der Ferne der See nicht mehr bläulich und silbern, sondern völlig goldglänzend wie eine blanke Messingscheibe ist. [...]

Und nun beginnt die Sonne tiefer zu leuchten und grösser zu werden. Was vom Boot aus noch von grüner Seefläche zu sehen war, hüllt sich in ein grosses Farbenspiel, das zwischen Gold und Rotbraun in allen Nuancen leuchtet und an windbewegten Stellen zum brennenden Scharlach wird. Hier hört die Zuverlässigkeit des Sehens auf, und werden alle Farbennuancen ungewiss; ihr könnt nur zurückgelehnt mit tiefem Erstaunen ein Meer von warmen, rot und goldenen Tönen wahrnehmen, das in unerhörten Rhythmen flutet und immer wieder wechselt und immer dasselbe ist.

Das dauert an klaren Tagen so lange, bis die Sonne den Horizont berührt. Da wird sie tief rot und köstlicher, als sie je am Tage war; aber ihr sehet sie kaum, denn euer Auge hängt am See, der sich plötzlich wunderbar verwandelt hat. Er ist, so weit ihr blicket, mattgolden mit blaugrünem Anhauch, so wie in Kürze der westliche Himmel aussehen wird. Und mitten durch die goldene Flut geht eine breite und unendlich lange Brücke aus Feuer, beim fernen Ufer rot und licht beginnend und endigend in einer masslos tiefen, satten, purpurnen Lohe. Das ist der Spiegel der roten Sonne während der Minuten des Untergangs. Ganz nahe vor eurem Boot seht ihr sie glühend und verbrennen, bis sie in einem goldig braunen Schimmern erlischt. Ihr schauet empor. Auch am Horizont ist sie verschwunden, von jenseits rötet sie Luft und Wolken und wirft euch die Hügel, hinter welchen sie sinkt, mit scharfen Konturen überraschend und seltsam entgegen. Indessen verleuchtet der See langsam, langsam und kleidet sich im Erlöschen in phantastisch schöne, schwelgerische Traumfarben, deren Anblick eure Seele wie ein mächtiges Lied oder wie eine uralte, wunderbare Sage berührt.»<sup>80</sup>

Hesse scheint sich kaum sattsehen zu können. Das Zitat illustriert, wie Naturbegeisterung mit Licht- und Farbspiele verknüpft wurde. Viele der von Hesse verwendeten Begriffe – «goldig», «silbern», «warmen Farben», «Schimmern», «rot», «glühend» – sind auch in den Luzerner Reiseführern häufig anzutreffen. Typische Elemente sind das Vergolden der Berge, die Beschreibung des Sees als Spiegel sowie die Betonung der Vielfalt, der «Nuancen». In solchen Beschreibungen wird Luzern zu einem romantischen Sehnsuchtsort, einem Traum von einem friedlichen Städtchen inmitten von Bergen und direkt neben dem grossen Spiegel, dem See; einem Amphitheater mit Alpensicht und Lichtspielen.

Zusätzlichen Reiz erhält das Setting durch die Kombination des Harmonischen mit dem Wilden, Rauhen der Bergwelt – auch dies ist bei Ebel bereits angetönt. Ebel hatte den Pilatus als «rauh» und «schwarz» bezeichnet, im Ge-

<sup>80</sup> Fremdenblatt, 2. 5. 1905.

gensatz zur «grünen», «schönen» Rigi. Der Gegensatz und zugleich die Nähe von milder, harmonischer, weicher Landschaft und wildem Hochgebirge ist ein weiterer Topos des Images von Luzern. Häufig wird er anhand von Pilatus und Rigi illustriert; der Führer der Verkehrskommission etwa schreibt von dem «Rigi mit seinen weisschimmernden Gasthöfen, zur Rechten der düstere, dreizackige Pilatus».<sup>81</sup>

Der Ort in Luzern, von dem aus man die Aussicht geniessen konnte, war zunächst die Hofbrücke, auf der ab 1790 eine Tafel stand, die über Name, Distanz und Höhe der sichtbaren Berge informierte.<sup>82</sup> Als ab 1835 die Hofbrücke schrittweise abgebrochen wurde und an ihre Stelle der Quai trat, diente dieser als Flaniermeile, auf der es möglich war, das Panorama zu betrachten. «Wahrlich dieser Anblick darf mit dem Schönsten in die Schranken treten, das uns die weite Erde darbietet»,<sup>83</sup> schreibt darüber ein Führer 1855, und der Berlepsch-Führer von 1871 hält fest, dass es jene Aussicht vom Quai aus sei, die der Stadt Luzern zu Weltruhm verholfen habe. Er beschreibt diese Aussicht detailliert und bietet zudem ein ausklappbares Bild dieser Perspektive auf die Berge.<sup>84</sup> Auch gab es auf dem Schweizerhofquai ein «Toposcop», das über die Namen der Berge informierte.<sup>85</sup>

Die Quaianlage war der Hauptaussichtspunkt Luzerns. Bei der Beurteilung anderer Teile der Stadt war die Aussicht indes ebenfalls entscheidend. So bewertet der Berlepsch-Führer die neue Seebrücke als die schönste der Luzerner Brücken, schöner als die Kapellbrücke. Grund dafür war, dass man von ihr aus eine Aussicht genieße, mit welcher sie mit den berühmtesten Brücken Europas konkurrieren könne.<sup>86</sup> Für Berlepsch ist die Aussicht wichtiger als eine historische Bedeutung, wie sie die Kapellbrücke aufzuweisen hatte.

Für die Hotels war die Aussicht, die sie bieten konnten, ebenfalls entscheidend für den Erfolg. In den Luzern-Führern wurde in den Kurzbeschreibungen der Hotels jeweils darauf verwiesen, wenn sie eine besonders gute Aussicht hatten. Umgekehrt verloren Hotels wie das Weisse Kreuz, eines der ältesten Gasthäuser mit Tavernenrecht, an Bedeutung, weil von ihnen aus See und Berge nicht gesehen werden konnten. Das Weisse Kreuz, gelegen in der engen Altstadt, wurde in den Luzern-Führern gar nicht oder summarisch zusammen mit anderen weniger angesehenen Gasthäusern aufgezählt. Attraktiv waren die Hotels am Seeufer. Die Touristen wollten aus dem Hotelzimmer heraus wie durch eine Kamera auf die Alpenwelt schauen können. Urry beschreibt das – nicht unter Bezug auf Luzern – folgendermassen: «They [die Hotels] afforded a nicely framed view

81 Heer: Führer für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung, 1892, S. 9.

82 Erwähnt unter anderem in Ebel: Anleitung auf die nützlichste und genussvollste Art in der Schweiz zu reisen, 1793, S. 107f.

83 Luzern und die Umgebungen des Vierwaldstättersee's, 1855, S. 19.

84 Berlepsch: Luzern und der Vierwaldstätter-See, 1871, S. 19ff.

85 Heer: Führer für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung, 1892, S. 10.

86 Berlepsch: Luzern und der Vierwaldstätter-See, 1871, S. 17.



from the bedrooms and grand sweeping panoramas from the elevated porches and balconies; sitting safely and comfortably in the hotel armchair a painting of nature was put on to the stage for visitors.»<sup>87</sup> In der Beschreibung «Luzern» von Leo Tolstoi, der 1857 im Luzerner Schweizerhof weilte, spiegelt sich dies: «Als ich in mein Zimmer hinaufkam und das Fenster nach dem See zu öffnete, wurde ich im ersten Augenblick von der Schönheit dieses Wassers, der Berge und des Himmels buchstäblich geblendet und erschüttert.»<sup>88</sup>

Die grosse Bedeutung der Aussicht für die Touristen brachte eine Neustrukturierung der Stadtgestalt Luzerns mit sich. Bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts war die Stadt Luzern jahrhundertlang um die Reuss gruppiert gewesen. Die neuen Bedürfnisse des 19. Jahrhunderts, insbesondere jene nach einer offenen Aussicht, führten zu einem Umbau der Stadt. Der Schwerpunkt verlagerte sich in Richtung See, der zum wichtigsten Gewässer wurde und an dessen Ufer die grossen Hotels erstellt wurden. Dabei wurde die imaginierte Stadt zur gebauten Stadt, eine Tendenz, die Urry treffend so beschreibt: «Benches and viewing stations, walking paths and promenades, affording respectively permanent views while-at-rest and many slow-moving views-in-leisurely-walking, were erected. Thus, what began as an imaginative geography of seeing, writing and fantasy eventually reconstructed, and became part of, the material mape-up of many places.»<sup>89</sup>

#### *Luzern als Ort der Inszenierung von Natur*

Der grosse Einfluss der Aussicht auf das Image und die Baugeschichte der Stadt entbehrt nicht einer gewissen Ironie: Jeder, der Luzern kennt, weiss, dass schöne Abendstimmungen und Lichtverhältnisse, ja nur schon die weite Sicht keineswegs täglich vorkommen. Häufig ist der Himmel grau und dunkel, die Berge sind verhangen von Wolken. Das Wetter kann dem romantischen Naturgenuss, den Exkursionen und der Aussicht einen Strich durch die Rechnung machen und tut das in Luzern auch regelmässig.

Um den Touristen, deren Besuch unglücklicherweise mit schlechtem Wetter zusammenfiel, etwas bieten zu können, verwiesen die Reiseführer auf Schlechtwetteralternativen. Mehrere dieser Alternativen hatten wiederum sehr viel mit dem eben dargestellten Naturgenuss zu tun: Sie holten die Natur in die Stadt. Das galt etwa für den Gletschergarten, der es ermöglichte, die (vergangene) Alpenwelt direkt in der Stadt zu besichtigen. Vor allem aber traf es auf das Meyersche Diorama zu. Es wurde 1854 von Louis Meyer von Schauensee gegründet und an der Zürichstrasse, auf dem Weg zum Löwendenkmal, eingerichtet.<sup>90</sup> Das Meyersche Diorama zeigte Naturansichten, die durch «theaterartige Maschinen-

87 Urry, Larsen: *The tourist gaze* 3.0, 2011, S. 159.

88 Tolstoi: *Luzern*. Aus den Aufzeichnungen des Fürsten D. Nechljudow, 1967f., S. 7f.

89 Urry, Larsen: *The tourist gaze* 3.0, 2011, S. 159f. Siehe dazu auch Larsen: *Picturing Bornholm*, 2006.

90 Hermann: *Die neue Seh-Lust in Luzern*, 2002, S. 50.

und Maltechniken mit Animation versehen»<sup>91</sup> wurden, wobei unterschiedliche Beleuchtungen eine zentrale Bedeutung einnahmen. Zunächst präsentierte es ein Diorama, welches das Hotel Schweizerhof und dessen Aussicht darstellte. 1858 konnte man eine Rundschau von der Rigi aus sehen, 1862 auch vom Pilatus aus.<sup>92</sup>

Das Meyersche Diorama ermöglichte auf künstliche Weise die Aussicht, die für die Attraktivität Luzerns so entscheidend war. Wer Luzern an einem Tag mit schlechtem Wetter besuchte und deswegen nicht in den Genuss des Amphitheaters kam, wer die Lichtstimmungen nicht erlebte – der konnte sich durch das Meyersche Diorama schnell und unkompliziert einen Ersatz beschaffen. In den Reiseführern wurde vor allem die Möglichkeit betont, die Aussicht von der Rigi im Diorama zu besichtigen. Der Luzern-Führer von 1863 hält fest:

«Jedem, der abgehalten wurde, den Rigi zu besteigen oder dort etwa eben unglücklicherweise ungünstiges Wetter getroffen, ist die Besichtigung dieses Diorama unbedingt zu empfehlen. Kein Reisender sollte sich den ihm hier gebotenen herrlichen Genuss versagen, der für denjenigen, welcher schon auf dem Rigi bei schöner Witterung gewesen, weil den von dorten mitgebrachten Eindruck ergänzend, nur verdoppelt wird.»<sup>93</sup>

Dieser Eintrag verweist auf die zentralen Funktionen des Dioramas: Ersatz und Verdoppelung. Der Diorama-Besuch konnte eine Exkursion auf die Rigi ersetzen oder die Erinnerung daran festhalten und auffrischen, mithin als das funktionieren, was heute ein Film eines solchen Ausfluges tun würde, nämlich zu sagen: Es war so schön da.<sup>94</sup>

Der Erfolg des Dioramas beruhte auf seiner Fähigkeit, Naturspektakel und Aussicht mitten in der Stadt zu bieten, ohne vom Wetter abhängig zu sein oder einen langen, beschwerlichen Ausflug unternehmen zu müssen. Seine Faszination bestand dabei darin, dass es das Bild, das die Touristen von Luzern hatten, exakt umzusetzen vermochte: Luzern als der Ort des Naturgenusses.<sup>95</sup>

Luzern war wegen der Natur zur Touristendestination geworden, doch um 1900 war es im Prinzip nicht mehr zwingend nötig, Luzern zu verlassen, um ebendiesen Naturgenuss zu erhalten. Das Bild Luzerns als Amphitheater des

91 Ebd., S. 49.

92 Ebd., S. 50.

93 Die Vier Waldstätte Luzern, Unterwalden, Uri und Schwyz. Rigi und Pilatus, 1863, S. 27.

94 Ebenfalls auf die Funktion des Ersatzes verweist der Führer des Verkehrsvereins von 1892 (Heer: Führer für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung, 1892, S. 13). Inwiefern das Diorama tatsächlich einen Ersatz bieten konnte für die «originale» Rigi-Aussicht, wurde unterschiedlich kommentiert. Der Berlepsch-Führer bezweifelte dies: «in welchem die panoramische Aussicht vom Rigi-Kulm mit wechselnden Licht-Effekten (durch farbige Gläser wird Imitation der Morgen- und Abendröthe hervorgebracht) zu sehen ist, ein dürrtiger Ersatz für jene vom Schicksal verfolgten Rigi-Besucher, welche, ohne Aussicht gehabt zu haben, von der Wolkenhöhe des Berges unbefriedigt herabsteigen mussten.» Berlepsch: Luzern und der Vierwaldstätter-See, 1871, S. 22 f.

95 Ich danke Julia Müller für wertvolle Anregungen zur Funktion des Meyerschen Dioramas.

Naturgenusses hatte nicht nur Image und Baugeschichte Luzerns entscheidend geprägt, sondern auch zu einer Inszenierung von Natur direkt in der Stadt geführt. Luzern hatte sich selbst und sein Erfolgsrezept im Diorama reproduziert.

### 2.3 *Bewegen im Raum: Stadtrundgänge*

Der russische Schriftsteller Leo Tolstoi, dessen schwärmerische Beschreibung des Blickes aus dem Hotel Schweizerhof bereits zitiert worden ist, verfasste eine längere Erzählung mit dem Titel «Luzern», als er im Sommer 1857 in der Stadt weilte. Darin benutzt er Luzern als Folie für Sozialkritik. Tolstoi berichtet als Ich-Erzähler von einer Begebenheit, die sich bei seinem Besuch zugetragen haben soll: Ein Sänger habe vor dem Hotel Schweizerhof gesungen, und die Touristen hätten alle zugehört, dem Sänger aber kein Geld gegeben, sondern ihn ausgelacht. Der Ich-Erzähler empörte sich über dieses Verhalten und lud den armen Sänger ein, zusammen mit ihm im eleganten Schweizerhof Wein zu trinken.<sup>96</sup>

Tolstois Text funktioniert aufgrund des Spannungsverhältnisses, das er zwischen einheimischer Unterschicht und auswärtiger Oberschicht konstruiert. In seiner Erzählung sind die Touristen reich, die Einheimischen hingegen kommen nur als Arme vor. Tolstoi kritisiert das prunkvolle, aber oberflächliche Leben der reichen Touristen und solidarisiert sich mit dem armen, verhöhnten Sänger. Bemerkenswert ist, dass er die beiden Welten, die touristische Glanzwelt und das einheimische Proletariat, geografisch eindeutig verortet, indem er eine Trennung zwischen dem touristischen und dem nicht touristischen Teil der Stadt vornimmt: Das touristische Leben spielt sich vor dem Schweizerhof auf dem Quai ab. Wenn Tolstoi aber von «der Stadt» spricht, meint er stets die Altstadt. Sie ist das Gegenbild zur touristischen Welt. Der Ich-Erzähler besucht sie, um den Sänger wiederzufinden und ihn zum Weintrinken einzuladen. Die Wahrnehmung der Altstadt ist keineswegs positiv: «Die engen, schmutzigen Strassen ohne Beleuchtung, die Kaufläden, die eben geschlossen wurden, die Begegnung mit betrunkenen Arbeitern und mit Frauen, die Wasser holen gingen [...] verscheuchten meine traurig Stimmung nicht, sondern vertieften sie noch.»<sup>97</sup>

Der Antagonismus, den Tolstoi zwischen den reichen Touristen am Schweizerhofquai und der einheimischen Unterschicht in der schmutzigen Altstadt kreiert, ist überzeichnet. Tolstoi konstruiert ihn, um die beiden unterschiedlichen Welten miteinander zu konfrontieren: Als der Ich-Erzähler den Musiker zum Wein ins Hotel Schweizerhof einlädt, ist das dem Musiker sowie den dortigen Gästen und Angestellten gleichermassen unangenehm. Seine Beobachtung einer getrennten Stadt, mit einer touristischen und einer nicht touristischen Lebenswelt, verweist in anregender Weise auf die Frage der Stadtopografie. Wo war in

<sup>96</sup> Tolstoi: Luzern. Aus den Aufzeichnungen des Fürsten D. Nechljudow, 1967 f.

<sup>97</sup> Ebd., S. 11. Zur Wahrnehmung der Schweizer durch Fremde vgl. Tissot: *Une suisse sans suisses*, 1998.

dieser Stadt des Naturgenusses und der Idylle das Schmutzige, das Nicht-Idyllische, und wie wurde damit umgegangen? In welchen Teilen der Stadt hielten sich die Touristen überhaupt auf? Lediglich am Schweizerhofquai oder auch in der Altstadt? Findet sich die von Tolstoi zugespitzte Zweiteilung auch in anderen, nichtliterarischen Quellen?

Explizite Empfehlungen, welche Teile des Stadtraumes Touristen erschliessen sollen und in welcher Reihenfolge sie dies tun sollen, gaben die Reiseführer. Sie informierten nicht nur über die generelle Lage und die Charakteristika einer Destination oder über Hotels und Restaurants, sondern verwiesen auch auf Sehenswürdigkeiten. Häufig schlugen sie vor, auf welchen Routen man diese erreichen sollte. Sie «führten» im Wortsinne, zeigten den Touristen den Weg durch die Stadt, auf einem bestimmten Weg. Das gilt vor allem für die Reiseführer der dritten Generation, die Lokalführer.

Der Führer des Verkehrsvereins von 1892 beginnt seine Tour durch Luzern beim Bahnhof, dem Ort, wo die Touristen ankamen. Gleich zu Beginn verweist er auf den «entzückenden» Blick, auf den der Tourist treffe, wenn er aus dem Bahnhof heraustrete – die Funktion Luzerns als Aussichtsplattform wird umgehend betont. Nach einigen Worten zum Bahnhof zeigt der Führer dem Touristen das repräsentative «Post- und Telegraphengebäude» beim Bahnhofplatz und führt dann auf die Seebrücke, wobei er ihn direkt mit «wir» anspricht: «da sind wir auf der Seebrücke». In schwärmerischen Tönen berichtet er von der Aussicht, die von dort genossen werden kann, und führt weiter auf den Quai, den «weltberühmten Corso der feinen Welt», über den er ausführlich schreibt. Er verweist auf die Seebadeanstalt sowie – vor allem für schlechtes Wetter – auf den Kursaal. «Gewiss kann man den Kursaal auch bei schönem Wetter besuchen; aber wir ziehen jetzt vor, die übrigen Sehenswürdigkeiten zu geniessen», hält der Führer fest und fährt mit Hinweisen auf weitere Sehenswürdigkeiten fort: «und da haben wir im Rückweg hundert Schritte rechts gleich das reichgehaltene Verwaltungsgebäude der Gotthardbahn und vis-à-vis das Haus <Zu den vier Jahreszeiten>, in welchem das *Relief der Gotthardbahn* [...] ausgestellt ist.» Der Führer erwähnt einige Fakten zum Relief, verweist dann auf die protestantische Kirche hinter den Hotelbauten sowie auf die Hof- oder Stiftskirche St. Leodegar. Die Führung geht weiter durch die Alpenstrasse «in den Teil von Luzern, der die bedeutendsten Sehenswürdigkeiten der Stadt enthält». Zuerst wird der Tourist ins Meyersche Diorama begleitet, dann in die parallel verlaufende Löwenstrasse mit dem Bourbaki-Parnorama sowie in das gegenüberliegende Stauffersche Museum. Schliesslich folgt das Löwendenkmal, die «berühmteste Sehenswürdigkeit», und der Gletschergarten mit dem Pfyfferschen Relief der Urschweiz.<sup>98</sup>

Der Weg, der bis dahin beschritten wurde, führt vom Bahnhof via Quai zum Löwendenkmal. Damit sind die wichtigsten Sehenswürdigkeiten der (touristischen) neuen Stadt angeschaut. Was nun? Den Übergang zur Altstadt gestaltet

<sup>98</sup> Heer: Führer für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung, 1892, S. 12 ff.

der Führer folgendermassen: «Vom Gletschergarten wenden wir uns nach der Altstadt zurück, der wir noch unsern Besuch abzustatten haben. Es hiesse zwar Kleines mit Grosse verwechseln, wollten wir ihr bedeutende Sehenswürdigkeiten nachrühmen; aber als das Luzern der Luzerner gibt sie uns doch das charakteristische Bild dieser Schweizerstadt.» Um in die Altstadt zu kommen, geht es über den Schweizerhofquai zurück auf den Schwanenplatz, wo sich das Verkehrsbüro befindet. Dann führt der Weg weiter über die Kapellbrücke, vorbei am Wasserturm zum linksufrigen Quai, zum Theater, zur Jesuitenkirche und zum Regierungsgebäude sowie zum in der Nähe gelegenen Gymnasium und Franziskanerkirche. Schliesslich folgt das Museumsgebäude. Dann geht es durch die Pfistergasse zum Zeughaus und via Spreuerbrücke zurück auf die andere Seite der Reuss. Der Weg führt via Weinmarkt zum alten Rathaus am Kornmarkt. An dieser Stelle endet der geführte Rundgang mit einem Abstecher zur Museggmauer: «Wir wollen noch einen Gang gegen die grauen Mauern der Musegg empor unternehmen», wo sich das Mädchen- und das Knabenschulhaus befinden. Von dort aus würden verschiedene Strassen auf den Schwanenplatz zurückführen und zum Quai, «wo nun einmal ein Lieblingsplatz aller Gäste Luzerns ist».<sup>99</sup>

In dieser Erzählung wird ein Bruch zwischen touristischer und nicht touristischer Welt sichtbar – ebenso wie bei Tolstoi. Im Gegensatz zu Tolstoi, der den Prunk des Quais und die Dekadenz der reichen Touristen kritisiert, lobt der Führer aber das neue Luzern und stellt es eindeutig über das «Luzern der Luzerner». Beide nehmen aber gleichermassen eine geografische Trennung zwischen einem einheimischen und einem auswärtigen Luzern vor. Teile der Altstadt werden im Stadtführer zwar aufgrund einiger Sehenswürdigkeiten empfohlen, der Schwerpunkt bleibt aber beim Quai und beim touristischen Luzern.

Der Vergleich des Führers des Verkehrsvereins von 1892 mit früheren Luzern-Führern zeigt, dass die Route, die der Führer des Verkehrsvereins wählt, über lange Zeit hinweg und in verschiedenen Luzern-Führern in ihren Grundzügen auf die gleiche Weise bestand. Es gab eine bestimmte Route, auf der man sich Luzern erschloss:

Der Luzern-Führer von 1855 stellt zunächst fest, dass Luzern «keinen besondern Reichthum von Merkwürdigkeiten besitzt» – die meisten touristischen Attraktionen gab es zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Trotzdem macht er eine «Tour durch die Stadt», «um das Beachtenswertheste zu besuchen».<sup>100</sup> Sein Ausgangspunkt ist der Schweizerhofquai, von dem aus er ebenfalls eine Schlaufe zum Löwendenkmal macht, zum Schweizerhofquai zurückkehrt und dann auf dem gleichen Weg wie der 1892 erschienene Führer durch die Altstadt lenkt: Über die Kapellbrücke in die Kleinstadt, dann unter anderem via Stadttheater und Jesuitenkirche zurück über die Spreuerbrücke in die Grosstadt und in Richtung der dortigen Sehenswürdigkeiten. Eine Gemeinsamkeit zwischen den beiden Füh-

<sup>99</sup> Ebd., S. 24.

<sup>100</sup> Luzern und die Umgebungen des Vierwaldstättersee's, 1855, S. 14.

ern ist zudem, dass der gewählte Weg nahe an See und Reuss gelegen ist. Sein Mittelpunkt ist das Wasser.<sup>101</sup>

Indes besteht zwischen den beiden Stadtführern auch ein wesentlicher Unterschied: Jener von 1855 nimmt einen weiteren Radius ein, indem er auf seinem Rundgang im Gegensatz zu jenem von 1892 auch über die Stadtmauern hinausgeht und in der Kleinstadt unter anderem auf das Schützenhaus, die Sentikirche und das Sentispital, das Waisenhaus und das Zuchthaus verweist. Der Radius dessen, was Besucher zu sehen bekommen, hat sich zwischen den beiden Führern verändert. Das liegt wahrscheinlich darin begründet, dass die Zahl der Sehenswürdigkeiten insgesamt gestiegen ist und daher der Verweis auf periphere, für Touristen wenig attraktive Gebäude nicht mehr nötig war; die Stadt bot auch sonst genug.

Wenn man bedenkt, wie grundlegend sich das gebaute Luzern zwischen 1855 und 1892 wandelte, ist es bemerkenswert, dass der Rundgang in den beiden Führern annähernd auf denselben Wegen verläuft. Auch weitere Führer wählten ähnliche Routen. Der 1871 erschienene Berlepsch-Führer unterscheidet sich von den beiden bisher betrachteten Führern insofern, dass er Strassen beschreibt, nicht Akteure, die sich im Raum bewegen. Er verwendet keine «wir»-Form und spricht den Leser nicht direkt an und führt nur teilweise entlang einer vorgegebenen Route. Dort, wo er das tut, wählt er zunächst ebenfalls den Rundgang durch das Touristenquartier, der den Sehenswürdigkeiten entlang vom Schweizerhof zum Löwendenkmal und zurück führt. Dann kommt er ohne Übergang auf das rechte Reussufer zu sprechen, dann auf das linke Reussufer. Sein Weg unterscheidet sich somit insofern von demjenigen von 1855 und 1892, dass er die Altstadt in anderer Richtung erschliesst.<sup>102</sup> Auch das wenige Jahre nach dem Berlepsch erschienene Reisehandbuch von Woerl wählt diese Route. Zudem sind dort die weiter entfernten Gebäude, die im Führer von 1855 erwähnt waren, am Schluss noch kurz genannt, ohne dass weiter darauf eingegangen wird.<sup>103</sup>

Der Mittelpunkt des touristischen Teils der Stadt war der Schweizerhofquai; auch darauf verweist Tolstoi in seiner Erzählung, und in den Reiseführern wird das ebenfalls klar ersichtlich. Ihre Runden drehten die Touristinnen und Touristen primär an diesem Ort, nicht in der ganzen Stadt. Auf der Quaianlage machten sie Spaziergänge und frönten damit einem der bürgerlichen Vergnügen des 19. Jahrhunderts.<sup>104</sup> Der Schweizerhofquai war nicht nur ein Ort des Geniessens von Aussicht, sondern ebenso sehr auch eine Promenade.

Vorbild des Quais waren grossstädtische Promenaden, was auch erklärt, warum die Luzerner Quaianlage mit den mächtigen Hotelbauten und der breiten Strasse überdimensioniert wirkt im Verhältnis zur kleinen, engen Altstadt.

<sup>101</sup> Ebd., S. 14 ff.

<sup>102</sup> Berlepsch: Luzern und der Vierwaldstätter-See, 1871, S. 15 ff.

<sup>103</sup> Führer durch Luzern und Umgebung nebst Vierwaldstätter See. Woerl's Reisehandbücher, 1886, S. 9 f.

<sup>104</sup> Ausführlich König: Eine Kulturgeschichte des Spazierganges, 1996.

Moderne Promenaden wie der Schweizerhofquai ermöglichten eine neue visuelle Erfahrung von Stadt, wie Urry schreibt: «What is of central importance is the reconstruction of urban space which permits new ways of seeing and being seen.»<sup>105</sup> Sehen konnten die flanierenden Touristen einander und zugleich die Aussicht. Luzern war somit nicht nur eine Aussichtsterrasse, sondern gleichzeitig auch ein Treffpunkt der (gehobenen) Touristenklasse, die die Altstadt eigentlich nicht brauchte. Das touristische Luzern kondensierte auf dem Schweizerhofquai, auf dem Natur- und Stadtgenuss gleichermaßen möglich waren, wobei der Stadtgenuss sich eher auf die neugebauten touristischen Anlagen denn auf die Altstadt bezog.

## 2.4 *Blickwinkel auf Luzern*

In den letzten beiden Kapiteln lag der Fokus zunächst auf dem Verhältnis von Stadt und Natur, dann auf dem Stadttinneren. Nun rückt der Blick von aussen auf den Stadtkörper in den Mittelpunkt: Wie wird Luzern auf Stadtveduten dargestellt?

Frühneuzeitliche Stadtansichten Luzerns weisen häufig eine auffällige Gemeinsamkeit auf: Sie zeigen den Blick von Süden auf die Stadt. Es war diese Perspektive, die Luzerns Bildtradition dominierte.<sup>106</sup> Bereits in Johannes Stumpfs Schweizerchronik von 1548 wurde die Stadt aus dieser Perspektive gezeigt (Abb. 28). Später übernahm Martin Martini 1596 (Abb. 29) die Blickrichtung und in dessen Folge auch Matthäus Merian 1642 (Abb. 30). Diese drei Ansichten unterscheiden sich in ihren Einzelheiten und Wirkmechanismen, wie der Historiker Thomas Manetsch herausgearbeitet hat, zeigen jedoch stets den gleichen Blickwinkel auf Luzern.<sup>107</sup> Spätere Ansichten folgen weitgehend diesen die Ikonografie Luzerns prägenden Darstellungen. Auf Luzern blickte man in der frühen Neuzeit von Süden aus, von einem erhöhten, fiktiven Standpunkt.

Auf diesen Darstellungen wird Luzern durch die Gewässer und die markanten Bauwerke charakterisiert, nämlich durch die Kapellbrücke, die sich zumeist in der Bildmitte befindet, sowie durch die Stadtmauer. Diese geben zusammen mit der Reuss und – auf einigen der Ansichten – der Hofbrücke und der Hofkirche Luzern seine städtebauliche Struktur. Der See hingegen ist nicht von Bedeutung. Er wird als «leere Fläche» genutzt, um beispielsweise Wappen anzubringen.<sup>108</sup> Im Mittelpunkt dieser frühneuzeitlichen Ansichten steht der Stadtkern

<sup>105</sup> Urry, Larsen: *The tourist gaze* 3.0, 2011, S. 160.

<sup>106</sup> In der frühesten bekannten Abbildung Luzerns von 1507 war die Perspektive noch anders gewesen: aus einer flachen Perspektive Richtung See auf die Kapellbrücke und die Reuss sowie die sich daran anschmiegende Altstadt. Ausführlich zur Darstellungstradition Luzerns Manetsch: *Luzern*, 2013. Eine Grosszahl früher Luzern-Ansichten hat die Sondersammlung der ZHB Luzern digitalisiert im Bibliothekskatalog zugänglich gemacht.

<sup>107</sup> Vgl. Manetsch: *Luzern*, 2013, S. 400f.

<sup>108</sup> Zum Beispiel bei Martini und Merian.



Abb. 28: Ansicht der Stadt Luzern von Johannes Stumpf, 1548.



Abb. 29: Ansicht der Stadt Luzern von Martin Martini, 1597.





Abb. 30: Ansicht der Stadt Luzern von Matthaeus Merian d. Ä., 1642.

mit seinen auffälligen Charakteristika. Das ist auch der Grund für die Dominanz der Darstellung aus Süden: Aus dieser Richtung kommen die markanten, charakteristischen Bauwerke am deutlichsten zur Geltung.

Mitte des 18. Jahrhunderts begann sich dieser traditionelle Blickwinkel zu wandeln. Zu erwähnen ist diesbezüglich wie schon beim Beispiel Winterthur David Herrliberger. Im zweiten Teil seiner «Neuen und vollständigen Topographie der Eydgenossenschaft» von 1758 befanden sich zwei Luzern-Ansichten. Die eine präsentiert eine Ansicht von Süden (Abb. 31), die zwar die Stadt aus grösserer Distanz zeigt und weit mehr Landschaft einbezieht als frühere Bilder, aber doch die traditionelle Blickrichtung beibehält. Dazu tritt eine weitere Ansicht aus Westen, vom Gütsch (Abb. 32). Manetsch weist darauf hin, dass diese neue Darstellungsweise aus der Perspektive des Gütschs in zweifacher Hinsicht bemerkenswert sei: Einerseits sei die darauf dargestellte Vorstadt an der Senti zuvor eine anrühige Gegend gewesen, mit Richtplatz und Siechenhaus. Dass diese darstellbar wurde, lag auch daran, dass sie sich gewandelt hatte und dort nun unter anderem Kornmagazine und Rüstkammern standen. Andererseits rückten durch diese Perspektive der See und die Berglandschaft ins Bild, die zuvor auf Luzerner Stadtveduten nicht von Bedeutung gewesen waren.<sup>109</sup> Es ist dieser neue Blickwinkel, der die Stadt in der See- und Alpenlandschaft verortet, der im 19. Jahrhundert charakteristisch für Luzern wurde.

<sup>109</sup> Manetsch: Luzern, 2013, S. 403.

Im Kapitel zu Winterthur ist eine Serie von Mondscheinpostkarten erwähnt worden.<sup>110</sup> Die vier Luzerner Postkarten der Serie wurden beigezogen, um den Kontext der Entstehung der Winterthurer Mondscheinpostkarte zu erläutern. Es wurde gezeigt, dass die Mondscheinpostkarten jeweils für die Stadt charakteristische Teile präsentieren. Luzern wird in dieser Postkartenserie auf vier verschiedene Arten erkennbar gemacht. Zweimal wird Luzern anhand von Sehenswürdigkeiten charakterisiert: der Kapellbrücke (Abb. 5) und dem Bahnhof mit dem Pilatus und einem Dampfschiff (Abb. 6). Zwei weitere Postkarten präsentieren Übersichtsansichten von Luzern beziehungsweise Teilen der Stadt, einmal vom Bramberg aus (Abb. 3), einmal vom Gütsch aus (Abb. 4). Im Folgenden soll gezeigt werden, dass die Blickwinkel vom Bramberg und vom Gütsch aus typisch waren für die Art, wie um 1900 auf Luzern geschaut wurde. Diese beiden Perspektiven ersetzten im Laufe des 19. Jahrhunderts den traditionellen Blickwinkel aus Süden.

### *Der Blick vom Gütsch*

Auf der Mondscheinpostkarte, die den Ausblick vom Gütsch zeigt, sieht man Luzern mit Teilen des Gütswaldes im rechten Vordergrund und mit dem See und den Alpen im Hintergrund. Die gebaute Stadt nimmt auf der Postkarte verhältnismässig viel Raum ein. Dennoch bleibt sie seltsam unsichtbar, weil der Grossteil der Gebäude nicht eindeutig zu erkennen ist. Sie sind lediglich schematisch angedeutet und verschwinden in der Menge. Auch die wenigen Gebäude, die vom Mond beleuchtet und etwas genauer ausgearbeitet sind, wirken durch die symmetrische Anordnung der Fenster uniform. Die einzelnen Gebäude sind für diese Darstellung von untergeordneter Bedeutung.

Das ist ein scharfer Gegensatz zu den traditionellen Stadtansichten, die behaupten, genaue Wiedergaben der gebauten Stadt zu bieten und jedes einzelne Gebäude eindeutig identifizierbar zu machen. Besonders auffällig ist das bei Matthäus Merian, der die Strassen verbreitert, um die einzelnen Hausfassaden deutlich erkennbar zu machen.<sup>111</sup> Auf dieser Mondscheinpostkarte hingegen ist das Ziel nicht eine genaue Wiedergabe von Bausubstanz, sondern die Verschmelzung von Stadt und Landschaft. Die Grenzen der Stadt verschwinden. Dies deutet auf die neue Wahrnehmung von Stadt, die nun innerhalb der Landschaft gesehen wurde. Symptomatisch dafür steht, dass die Museggmauer zwar angedeutet, aber nicht hervorgehoben ist; die Stadtmauern haben auch symbolisch ihre Bedeutung verloren. Die Häuser sind im gleichen Farbton gehalten wie die sie umgebende Natur, und obwohl die Stadt im Bildmittelpunkt liegt, dominiert die Präsenz der Natur. Die Reuss und der See leuchten im Mondlicht und die Berge ragen imposant am Horizont hervor.

<sup>110</sup> Vgl. Kapitel II.3.2.

<sup>111</sup> Vgl. Burkart: StadtAnsichten, 1999, S. 60.



Abb. 31: Ansicht der Stadt Luzern von David Herrliberger, 1758.



Abb. 32: Ansicht der Stadt Luzern von David Herrliberger, 1758.

Auch in den Reiseführern des Verkehrsvereins wird deutlich, dass die Perspektive vom Gütsch aus eine der bevorzugten Arten der visuellen Präsentation Luzerns ist. Die einzige Abbildung im Führer von 1892, die über zwei Seiten geht, zeigt diesen Blickwinkel (Abb. 33). Zu sehen ist eine ähnliche Bildkonstruktion wie auf der Mondscheinkarte: mit Gütschwald im rechten Bildvordergrund, eingerahmt links von der Museggmauer, und mit grossem Gewicht auf See und Berge. Ein Unterschied besteht hingegen in den Gebäuden. Diese sind auf der Ansicht im Führer detailliert herausgearbeitet. Zudem rückt der Blick im Führer näher an die Stadt heran. Ihre bauliche Substanz ist hier deutlich sichtbarer als auf der Mondscheinpostkarte, die Landschaft ist weniger wichtig.

Das ändert sich in den Ausgaben des Führers ab dem Jahr 1897 (Abb. 34). Noch immer ist darin eine Aussicht aus der Richtung des Gütschs abgedruckt, aber eine veränderte Version. Das Bild ist grösser geworden – einerseits bezüglich Format, andererseits betreffend Bildausschnitt. Das Format ist nun nicht mehr zwei Buchseiten, sondern ein grosser, ausklappbarer Plan, der fünf Mal grösser ist. Im Mittelpunkt des Panoramas steht nicht mehr die Stadt, sondern das Schloss Gütsch. Der gesamte Gütschwald nimmt viel Platz ein: Die Natur dominiert die Stadt. Diese Ansicht bringt den Vorteil, dass das Schloss sichtbar ist sowie ein weiterer Teil des Vierwaldstättersees und auf der rechten Seite der Pilatus. Zudem sind deutlich mehr der imposanten, schneebedeckten Gipfel ins Bild gerückt. Ergänzt ist die Ansicht denn auch durch einen «Alpenzeiger»: Eine nochmalige Wiedergabe des oberen Bildteils mit den Berggipfeln, die nun feinsäuberlich angeschrieben sind. Damit bietet diese Karte den zusätzlichen Nutzen, Berggipfel zu identifizieren. Der Fokus liegt bei dieser Darstellung eindeutig auf der Natur.

### *Der Blick vom Bramberg*

Die zweite zentrale Perspektive auf Luzern, die ebenfalls auf einer Mondscheinpostkarte festgehalten wurde, ist die aus der Richtung des Bramberges (Abb. 3). Im Vordergrund der Postkarte, etwa auf der Höhe des Vollmondes, hebt sich ein Baum in den Himmel, flankiert von Gebüsch. Dann folgen im Mittelgrund Gebäude des touristischen Quartiers, insbesondere das Hotel Schweizerhof. Dominiert wird die Stadtstruktur von der Hofkirche am linken Bildrand, die alle anderen Gebäude überragt. Deutlich erkennbar ist die symmetrische Anordnung der Häuser, charakteristisch für die Neubauten des 19. Jahrhunderts. In der Ferne sieht man den See, der einen grossen Teil der Karte einnimmt. Umgeben ist er von Bergen, von denen jene im Hintergrund deutlich sichtbar Schnee aufweisen. Der Betrachter sieht hier eine der bekanntesten Aussichten in Luzern: aus der Richtung des Schweizerhofquais, aber aus erhöhter Perspektive. Die Aussicht ist prominent in Szene gesetzt. Wie deutlich das Idealbild Luzerns hier erfasst wird, zeigt sich an einem weiteren Detail: Die Karte ist koloriert, so dass der Mond gelblich auf dem See reflektiert und verschiedene Fassaden, unter anderem die Hofkirche, rot beleuchtet sind. Sie ist die einzige aus der gesamten Serie der Mondscheinpostkarten, die nicht schwarz-weiss ist. In Anbetracht der





Abb. 33: Ansicht der Stadt Luzern, in: Heer: Führer für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung, 1892.

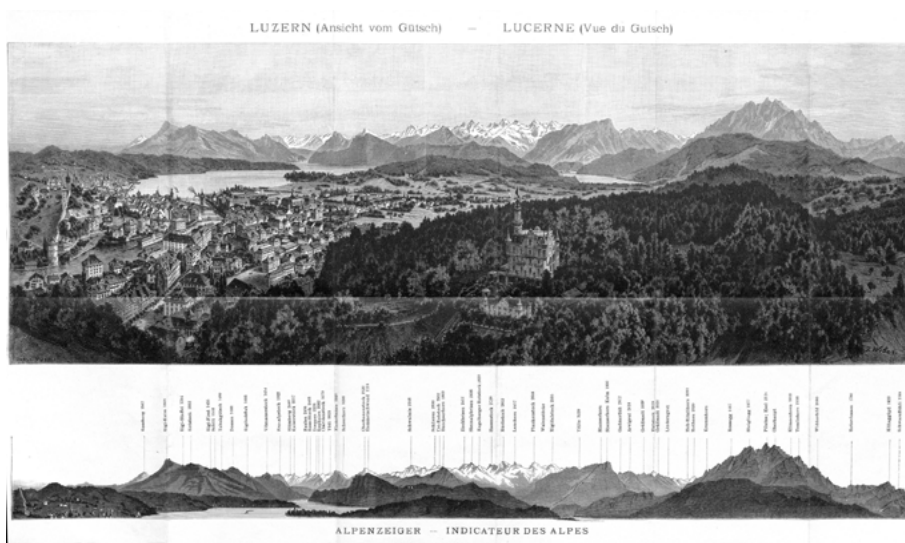


Abb. 34: Ansicht der Stadt Luzern, in: Heer: Guide to Lucerne, the lake, and its environs, Lucerne 1904.

bereits analysierten Beschreibungen des Lichtes in Luzern kann dies als bildliche Umsetzung der Freude an Lichteffekten und -stimmungen gedeutet werden.

Der Blick vom Bramberg war auch für Werbung attraktiv: Die Schokoladenmarke «Suchard» griff diese Perspektive auf einem Werbeplakat auf (Abb. 35). Dieses nahm mehrere der thematisierten Charakteristika Luzerns auf: Die Berge kommen ebenso vor wie die Funktion Luzerns als Aussichtsplattform und die strukturgebende Bedeutung der Hofkirche im Touristenquartier.

Besonders deutlich wird die Wichtigkeit des Blickwinkels vom Bramberg aus für die Imagination des touristischen Luzern im «Luzerner Fremdenblatt». Das Fremdenblatt war ein wichtiges Informationsmedium für die Besucher Luzerns. Es wurde 1870 lanciert. Herausgeber war der Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs am Vierwaldstättersee und Umgebung. Während Luzern-Reiseführer den Besuchern generelle, über einen längeren Zeitraum hinweg gültige Informationen zu ihrer Zieldestination boten, sorgte das «Fremdenblatt» für tagesaktuelle «News». In der Hochzeit des Tourismus um 1900 erschien es sechs Mal wöchentlich. Es enthielt einen redaktionellen Teil mit für Touristinnen und Touristen relevanten Informationen sowie eine Fremdenliste, in der festgehalten wurde, wer in welchem Hotel abgestiegen war. Zudem war es mit einer grossen Zahl von Inseraten versehen, die für Hotels und für an Touristen gerichtete Dienstleistungen und Gewerbe warben.<sup>112</sup>

Ab dem Jahr 1891 war die Publikation mit einem Titelbild versehen, das fast ein Jahrzehnt lang, bis 1900, gleich blieb (Abb. 36). Zu sehen ist eine Panoramaansicht von Luzern und seiner Umgebung aus der Richtung des Bramberges. In der Bildmitte ist eine Ansicht des Löwendenkmals vor das Panorama gesetzt, das durch Alpenblumenschmuck vom Rest des Bildes abgetrennt ist. Die bedeutendste Sehenswürdigkeit der Stadt steht somit dominant in der Bildmitte. Auf der Panoramaansicht sind im Vordergrund Naturszenen sichtbar mit Personen, die auf das Panorama blicken, so wie das der Bildbetrachter auch tut. Im Mittelgrund befindet sich die Stadt. Sie ist anhand einiger Gebäude dargestellt. Dann folgt der See und den Abschluss bilden die Bergketten im Hintergrund. Das Panorama ist perspektivisch stark verzerrt, wirkt aber auf den ersten Blick dennoch realistisch, was im harmonischen Gesamteindruck des Bildes begründet ist, zu dem auch der Löwe beiträgt, der Bruchstellen im Panorama zu überdecken vermag.

Dieses Bild kondensiert das ideale Luzern auf kleinem Raum in pointierter Form. Erstens wird das Panorama auf beiden Seiten von Personen betrachtet, die sich in der Natur befinden und die weit mehr sind als nur Staffagefiguren zur ästhetischen Ausgestaltung einer Stadtansicht.<sup>113</sup> Es sind elegant gekleidete Spaziergänger beiderlei Geschlechts, deren Körperhaltung zeigt, dass sie bewusst

<sup>112</sup> Das Fremdenblatt ist zugänglich im Staatsarchiv Luzern (PA 306). Die Zeitung hiess zunächst «Lucerne Fremdenblatt», später «Fremdenblatt für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung». Ausführlich zum Fremdenblatt Huber: Luzern wird Fremdenstadt, 1986, S. 198 ff.

<sup>113</sup> Vgl. König: Eine Kulturgeschichte des Spazierganges, 1996, S. 65 ff.

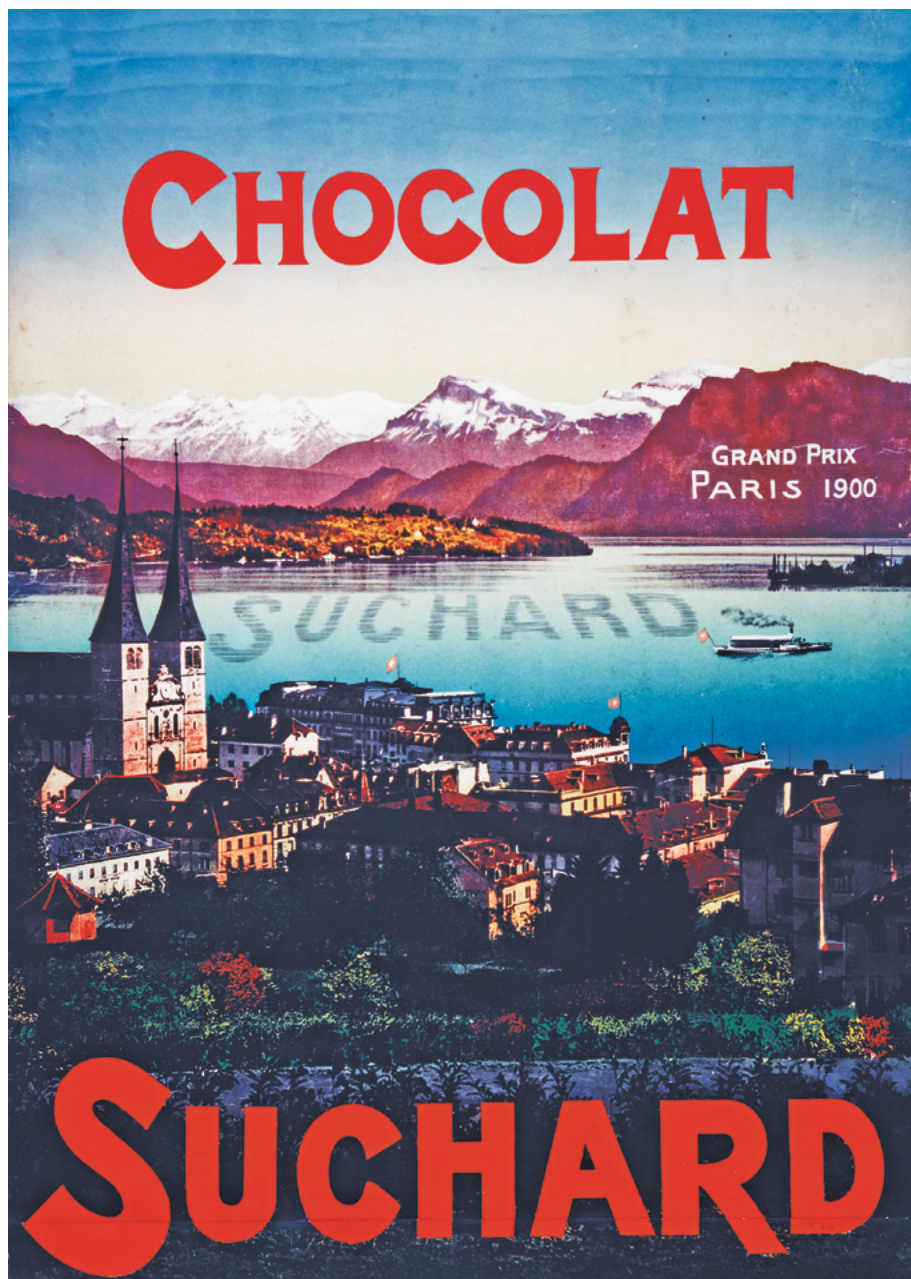


Abb. 35: Werbeplakat von Chocolat Suchard, um 1900.





Abb. 36: Titelbild des Fremdenblattes für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung, 16. Mai 1895.

auf das Panorama blicken. Sie tun somit das Gleiche, was auch die Bildbetrachter tun und was in den Reiseführern so häufig beschrieben ist: Sie geniessen die Aussicht. Der Akt des Schauens ist zudem durch den Feldstecher betont, den sich der stehende Mann auf der linken Bildseite vor die Augen hält. Auf der rechten Bildseite sitzt ein Mann und beobachtet die Landschaft, die er gerade malerisch festhält.

Auf einer zweiten Ebene sind verschiedene Gebäude der Stadt sichtbar. Die Konstruiertheit der Ansicht wird auf dieser Ebene am deutlichsten. Die Gebäude sind weit auseinandergezogen, und es sind nur ausgewählte Gebäude sichtbar: Auf der linken Bildseite sieht man die Hofkirche, deren Türme emporragen. Auf der rechten Bildseite befinden sich angedeutet Gebäude am Quai sowie Türme der Museggmauer, zudem der Wasserturm, die Seebrücke und der Bahnhof. Nicht sichtbar ist die Altstadt. Die Gebäude nehmen verhältnismässig wenig Raum ein. Sie müssen nicht ausführlich porträtiert werden, denn ihre Aufgabe in der Bildkomposition ist eine andere: Sie symbolisieren die Stadt Luzern. Dafür genügt es, einige markante Bauwerke darzustellen.

Die dritte Ebene ist die entferntere Landschaft. Sie nimmt mehr Raum ein als die gebaute Stadt. Die Bedeutung der Natur wird zudem dadurch betont, dass durch die Bildkonstruktion mit dem Löwendenkmal in der Mitte der See enorm gross wirkt, weil alles in die Länge gezogen ist. Die Wichtigkeit der Umgebung für die Stadt Luzern wird auf dieser Ansicht sichtbar: durch die Spaziergängerzenerie im Vordergrund sowie den See und die Berge im Hintergrund.

Diese Ansicht zierte das Titelblatt des «Fremdenblattes» neun Jahre lang. 1901 erschien das Blatt mit «neuer, etwas modernisierter Titel-Vignette».<sup>114</sup> (Abb. 37) Die Grundkonstruktion der Ansicht blieb ähnlich: Das Löwendenkmal, umgeben von Blumen, steht vor einer Panoramaansicht, und wiederum ver-

<sup>114</sup> Fremdenblatt, 1. 5. 1901.





Abb. 37: Titelbild des Fremdenblattes für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung, 20. April 1905.

schleiert es, dass die linke und die rechte Bildseite in natura so nicht zusammen zu sehen sind. Ein Unterschied ist, dass das Denkmal nun einen kleineren Raum einnimmt und die Panoramasicht nicht mehr aus einer erhöhten Perspektive aufgenommen ist.

Die schauenden, die Landschaft geniessenden Spaziergänger, die auf der früheren Bildversion im Vordergrund zu sehen waren, nehmen nun die linke Bildseite ein, die ganz im Zeichen der Natur steht. Es sind Wanderer, die Rucksäcke tragen und die Umgebung betrachten. Die rechte Bildseite ist der Stadt gewidmet. Im Gegensatz zur vorherigen Ansicht schaut der Bildbetrachter direkt ins städtische Leben hinein. Er sieht die eleganten Fussgänger auf dem breiten Quai. Damit tritt ein neues Element ins Bild: das Flanieren in der Stadt. Zudem rücken die Gebäude näher als bei der vorherigen Ansicht und nehmen in der Bildkomposition weit grösseren Raum ein. Die Bedeutung der Stadt ist in dieser Ansicht gestiegen.

Der Vergleich der beiden Titelblätter illustriert einen Wandel im Tourismus von Luzern. Noch immer ist die Natur bedeutend, wie die linke Bildseite des neueren Bildes betont, doch die rechte Bildseite zeigt, dass die Stadt für den Tourismus an Bedeutung gewonnen hat. Eine Reihe von Attraktionen ist entstanden, und das Flanieren auf der Quaianlage, das Spazieren in der Stadt, ist den Touristen wichtig. Das neue Titelbild greift dieses städtische Leben stärker auf als die frühere Ausgabe. Gemeinsamkeiten weisen die Ansichten dennoch auf: Das Löwendenkmal als zentrale Sehenswürdigkeit, die Betonung der Einbettung in die Natur, das Spazieren und die Aussicht. Zudem spiegelt sich bei beiden die im letzten Kapitel analysierte Trennung zwischen touristischem Viertel und der Altstadt; auch hier liegt der Fokus auf dem touristischen Quartier.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass im touristischen Luzern eine im Vergleich zu den vormodernen Ansichten neue Darstellungstradition entstand. Der alte Stadtkern hatte seine Bedeutung für die Ikonografie eingebüsst. An

seine Stelle war die Natur getreten. Bei den Ansichten vom Gütsch sieht man zwar die Altstadt, doch sie verschmilzt mit der Landschaft. Bei den Ansichten vom Bramberg verschwindet die Altstadt dann gänzlich; im Mittelpunkt steht das Alpenpanorama. Der Hintergrund des Wandels war das veränderte Verhältnis von Stadt und Natur. Während die frühneuzeitlichen, aus Süden blickenden Ansichten den Fokus auf die Stadt legen wollten, war im Zeitalter des Tourismus die Stadt durch die Landschaft definiert. Luzern stand nun nicht mehr nur als Formation von Häusern, Brücken, Kirche und Stadtmauern im Mittelpunkt, sondern als Aussichtsplattform. Es kann somit von einer eigentlichen Umkehr des Blickwinkels auf die Stadt gesprochen werden.

## 2.5 Schwärmerische Erzählungen, lohnende Geschäfte: Image und Ökonomie

Zielpublikum der untersuchten Fremdenblätter, Bilder und Reiseführer waren die Touristen. Die Analyse dieser Quellen zeigt folglich Charakteristika des für Touristen attraktiven Luzerns. Ein Image Luzerns wird darin konstruiert. Ein wichtiger Faktor bei der Verbreitung dieses Images war, dass die unterschiedlichen Medien einander gegenseitig aufgriffen und verstärkten. Beschriebene, visuelle und mentale Bilder beeinflussten sich gegenseitig.

Die Überlappung unterschiedlicher Arten von Bildern ist auf dem ersten Titelbild des «Fremdenblattes» auf den Punkt gebracht. Der Bildbetrachter sieht darauf Luzern und dessen Umgebung. Zugleich aber betrachtet er mehrere Personen, welche die gleiche Szenerie ebenfalls aktiv und bewusst anschauen. Um besser sehen zu können, verwendet eine Person einen Feldstecher, wodurch das Sehen noch stärker betont wird. Und jemand malt die Umgebung. Diese Person stellt innerhalb des Titelbildes ein weiteres Bild her und verweist dadurch nochmals darauf, wie sehenswert die Landschaft ist und dass sie es wert ist, festgehalten zu werden. Es handelt sich hier um eine Vervielfachung des Schauens. Ähnliches trifft auf das zweite Titelbild des «Fremdenblattes» zu: Die dort abgebildeten Wanderer zeigen nicht nur einander gegenseitig die Landschaft, sondern verweisen auch den Bildbetrachter darauf, wie sehenswert diese ist.

Ähnliche Bezüge finden sich in Reiseführern. «Ueberall ist die Natur grossartig, der Genuss reich und mannigfaltig; der See bildet eine wahre Gallerie von Bildern, eine wie das andere, alle der Bewunderung werth»,<sup>115</sup> hielt Woerls Luzern-Führer fest. Und vor dem Schweizerhofquai, schrieb der Berlepsch, «erschliesst sich jenes berühmte, die breite Spiegelfläche des Luzerner-Sees einrahrende Halbgrundgemälde der Vierwaldstätter-Alpen, welches der Lage von Luzern ihren Weltruf gegeben hat. Das diesem Buche beigegebene Hemicylorama»<sup>116</sup>

<sup>115</sup> Führer durch Luzern und Umgebung nebst Vierwaldstätter See. Woerl's Reisehandbücher, 1886, S. 12.

<sup>116</sup> Gemeint ist hier eine Panoramaansicht.

dient als bester Führer bei einer Augenwanderung über das grossartige Bild.»<sup>117</sup> Die Landschaft wurde zu einem Gemälde, das mit einer Augenwanderung beabsichtigt werden konnte. Die Grenzen zwischen Beschreibung der Landschaft, ihrem Wiedergeben auf Bildmedien und ihrer Betrachtung vor Ort verschwammen. Eine schriftliche Beschreibung zeichnete Bilder, eine visuelle Ansicht ebenfalls, und die Landschaft als Ganzes wurde zum Kunstwerk.

Die gemalten, beschriebenen und gesehenen Bilder Luzerns hatten zu mentalen Bildern der Stadt geführt, die wiederum erstere beeinflussten. Der Führer des Verkehrsvereins von 1892 hält fest: «Es ist ein entzückender Blick, wenn man aus dem Bahnhof Luzerns auf seinen Vorplatz tritt. [...] hier schon hat man das Bild Luzerns, wie man es sich nach allen Schilderungen vorstellt, voll reizender, romantischer Schönheit.»<sup>118</sup> Der Führer nimmt damit Bezug auf vorbestehende Bilder, die aufgrund der verschiedenen Beschreibungen Luzerns bereits existierten und die alle das Gleiche sagen würden. Gleichzeitig bietet er damit auch Schablonen für die Landschaftsbetrachtung der Touristen – damit sie das sehen können, was alle anderen auch schon gesehen haben, nämlich die Schönheit der Landschaft. An anderer Stelle macht das dieser Luzern-Führer explizit: «Wem pochte nicht das Herz höher, wenn er den Titel liest <Auf dem Vierwaldstättersee>? – Man denkt unwillkürlich an die erhabenen Schilderungen, die Schiller von ihm entworfen hat, an die Tellgeschichte, die sich um seine Ufer rankt; eine Welt malerischer Bilder steht vor dem innern Auge auf».<sup>119</sup>

Auch Reiseberichte bezogen sich häufig auf Images von Luzern. Leo Tolstoi arbeitet sich in seiner Erzählung «Luzern» richtiggehend an ihnen ab. Er schwärmt von der Aussicht aus dem Hotelfenster und greift dabei die Luzern-Topoi auf: das Überwältigende des Blickes auf Berge und See, die Harmonie der Natur, die Farben auf dem Wasser. Allerdings irritiert ihn der Quai, den er hässlich findet. Damit grenzt er sich ab von den in seinen Augen vergnügungssüchtigen, oberflächlichen englischen Touristen, zu denen er nicht gehören will. Gerade dadurch aber, dass er sich ihnen gegenüber positioniert, dass er also seine Kritik in Bezug auf sie anbringt, zeigt sich, dass es ihre Denkweisen, ihre Wahrnehmungen sind, innerhalb derer er argumentiert.

Wie sehr Tolstoi sich auf bestehende Luzern-Images bezieht, deutet bereits der Anfang seiner Erzählung an. Tolstoi beginnt mit dem Verweis auf einen Reiseführer, konkret auf den Murray-Reiseführer, dessen Charakterisierung Luzerns er zitiert und der zufolge Luzern «einer der romantischsten Orte der Schweiz» sei. Der Reiseführer-Eintrag steht am Anfang nicht nur des Textes, sondern auch der Luzern-Erfahrung – bei weitem nicht nur jener Tolstois. Er formt den Blick vor. Tolstoi kommentiert den Murray-Eintrag folgendermassen: «Ob das nun richtig ist oder nicht, andere *Guides* sagen dasselbe, und daher halten sich in Luzern eine Unmenge Reisende aller Nationen und besonders viele Engländer

<sup>117</sup> Berlepsch: Luzern und der Vierwaldstätter-See, 1871, S. 19.

<sup>118</sup> Heer: Führer für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung, 1892, S. 8.

<sup>119</sup> Ebd., S. 39f.

auf.»<sup>120</sup> Tolstoi verweist damit auf die Wirkmächtigkeit der Luzern-Images: Sie brachten Leute in die Stadt. Und schufen damit handfeste ökonomische Realitäten.

Um Luzern zu einer Touristendestination zu machen, brauchte es Images, die die Touristen dahinlockten. Es genügte nicht, auf die schöne Natur um Luzern zu verweisen, um den Erfolg der Stadt zu erklären. Urry formuliert das pointiert: «A particular physical environment does not in itself produce a tourist place.» Ökonomisch nutzbar wird ein Ort erst, wenn er entsprechend symbolisch aufgeladen wird. Urry fährt seine Überlegungen bildhaft folgendermassen fort: «A pile of appropriately textured sand is nothing until it is turned into a sandcastle. It has to be designed into buildings, sociabilities, family life, friendship and memories. Places emerge as «tourist places» when they are inscribed in circles of anticipation, performance and remembrance.»<sup>121</sup> Zu diesem Kreislauf trug auch Tolstoi bei, wenn er auf einen Reiseführer zurückgreift und diesen dann in einem eigenen Text über Luzern zitiert, der auch wieder Luzern-Images weiterverbreitete. Und dieser Kreislauf führte dazu, dass sich Luzern fundamental veränderte: Aus einer Stadt an einer schönen Lage entstand ein Touristenort. Luzern als Ganzes wurde, um Urrys Bild des Sandes aufzugreifen, zu einem Sandschloss modelliert.<sup>122</sup>

Eine Reihe von Akteuren hatte handfeste ökonomische Interessen, dass Luzern so war, wie es sich die Touristen wünschten. Der Verkehrsverein und die Hoteliers wollten möglichst viele Touristen nach Luzern locken. Es wurde bereits gezeigt, dass die Herausgabe des Reiseführers für den Verkehrsverein ein Verlustgeschäft war. Für ihn bot sich darin eine Möglichkeit, die Luzern-Bilder zu kanalisieren und weiterzuverbreiten. Obwohl er festhält, dass er beabsichtige, ein neutrales Bild zu liefern und die bestehenden Führer zusammenzufassen, ist der Inhalt dieses Führers alles andere als neutral. Vielmehr berichtet er schwärmerisch-reisserisch.

Andere Reiseführer hatten zwar nicht primär ein werbendes Interesse, aber auch sie reproduzierten häufig bestehende Bilder und Geschichten. Ein Beispiel dafür ist die immer wieder aufgegriffene und weiterverbreitete, oft auch angezweifelte Erzählung, dass der Name «Luzern» von «lucerna», Leuchtturm, stamme, der der Wasserturm einst gewesen sei.<sup>123</sup> Das Beispiel verweist auf das Spannungsverhältnis, in dem Reiseführer standen: Sie sollten nicht nur die neuesten Informationen bieten – zu neuen Sehenswürdigkeiten etwa –, sondern zugleich auch bestehende Bilder bedienen und Erwartungen des Publikums erfüllen. Dieses wollte Luzern sehen, und es wollte ein bestimmtes Luzern sehen,

120 Tolstoi: Luzern. Aus den Aufzeichnungen des Fürsten D. Nechljudow, 1967f., S. 7. Tolstoi bezieht sich auf eine nicht genannte Ausgabe des vielfach neu aufgelegten Reiseführers Murray: *A Handbook for Travellers in Switzerland and the Alps of Savoy and Piedmont*, 1838 ff.

121 Urry, Larsen: *The tourist gaze* 3.0, 2011, S. 119.

122 Zur Modellierung von Natur vgl. Abercrombie, Longhurst: *Audiences*, 1998, S. 78 f.

123 Zum Beispiel Heer: *Führer für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung*, 1892, S. 17 f.

dasjenige nämlich, das vor dem «inneren Auge» bereits existierte. Luzern konnte nichts anderes sein als das Amphitheater im Abendlicht. Auch an einem grauen, verregneten Tag war es das: in der Vorstellung nämlich. Es ist nichts als konsequent, dass die Stadtführer verschweigen, wie düster die Stadt dann wirken kann. Das Prinzip der Reproduktion von Images auf die Spitze getrieben hat das Meyersche Diorama. Es erfüllte die Bedürfnisse der Reisenden, indem es die Attraktivität der Landschaft in die Stadt holte und diese auch an regnerischen Tagen erfahrbar machte.

Keineswegs bedeutet dies indes, dass es einen «Masterplan» zur Konstruktion eines bestimmten Luzern-Images gegeben hat. Von einer systematischen Kampagne zum Aufbau einer Marke im heutigen Sinne kann höchstens in Ansätzen die Rede sein. Vor allem zu Beginn der Entwicklung zur Touristenstadt wurden die Images zu einem hohen Anteil von aussen geformt, von den Erwartungen der Engländer, die der Alpenschwärmerei frönten. Luzerner Touristiker reagierten darauf. Sie schufen Attraktionen, Quaianlagen und Hotelbauten, und sie bedienten diese Vorstellungen in Publikationen wie den Reiseführern. Touristen umgekehrt erzählten unter anderem in Reiseberichten weiter, was Luzern ist und warum es attraktiv ist. Die Konstruktion der Luzern-Images war somit ein wechselseitiger Prozess, an dem verschiedene Arten von Medien beteiligt waren und bei dem Luzerner und Touristen mitwirkten.<sup>124</sup>

### 3 Tourismuskritik

Wer in einer Touristenstadt lebt und einen Reiseführer über sie zur Hand nimmt, wird bisweilen vom seltsamen Gefühl befallen, nicht über die Stadt zu lesen, die man zu kennen glaubt. Es sind nicht unbedingt diejenigen Orte, an denen die Touristen verkehren, die für die ortsansässige Bevölkerung die wichtigsten sind. Man kann problemlos – wie ich das tat – jahrelang in Luzern leben und arbeiten, ohne je auf dem Pilatus oder der Rigi gewesen zu sein. Das Zielpublikum von Reiseführern waren und sind primär Touristen, nicht die ansässige Bevölkerung. Die im letzten Kapitel analysierten Images folgten touristischen Bedürfnissen.

Im Folgenden ändere ich die Perspektive. Nicht mehr (nach aussen gerichtete) Images stehen nun im Zentrum, sondern die (nach innen gerichteten) Selbstbilder.<sup>125</sup> Im Kapitel 3.1 wird gezeigt, dass diese beiden Arten von mentalen Bildern im Falle Luzerns eng verbunden waren: Auch wenn sich die Selbstdarstellung nicht an die Touristen richtete, wurde auf die touristischen Images Bezug genommen. Das bedeutet allerdings keineswegs, dass es in Luzern keine Kritik am Tourismus gegeben hätte. Diese wird in den folgenden drei Kapiteln aus unterschiedlichen Blickwinkeln analysiert: Zunächst liegt der Fokus auf der

<sup>124</sup> Vgl. Abercrombie, Longhurst: *Audiences*, 1998, S. 78 f.

<sup>125</sup> Vgl. Begriffsdiskussion im Kapitel I.3.5.

Kritik der Arbeiterschaft an der Verdrängung der Einheimischen aus dem öffentlichen Raum und an den Arbeitsbedingungen in der Tourismusbranche (Kapitel 3.2). Dann analysiere ich die – gescheiterten – Versuche, die Abhängigkeit vom Tourismus zu verringern (Kapitel 3.3). Der Abschluss bildet die Kritik am städtebaulichen Einfluss des Tourismus (Kapitel 3.4).

### 3.1 *Patriotismus in der Touristenstadt: Das Festalbum zum Schützenfest*

Beim Fallbeispiel Winterthur war die Festschrift zum Anlass des eidgenössischen Schützenfestes von 1895 eine wichtige Quelle, um städtische Selbstdarstellung zu untersuchen.<sup>126</sup> In Luzern fand einige Jahre später, 1901, ebenfalls ein eidgenössisches Schützenfest statt. Auch zu diesem Anlass wurden Schriften verfasst: Eine offizielle Festzeitung und ein offizielles Festalbum, in denen das Schützenfest und der Gastgeberort Luzern präsentiert wurden.<sup>127</sup> Diese Schriften ermöglichen die Analyse der Selbstdarstellung von Luzern in einem anderen Kontext als dem des internationalen Tourismus: Zielpublikum dieser Schriften waren nicht die ausländischen Touristen, sondern Schweizer, die das Schützenfest besuchten. Wie wurde Luzern für sie präsentiert?

Zunächst ist festzuhalten, dass in diesen Schriften (im Gegensatz zur Winterthurer Festschrift) der Fokus nicht auf der Stadt selbst liegt, sondern auf dem Schützenfest. Eine Selbstdarstellungsschrift, die sich ausschliesslich der Stadt gewidmet hätte, wurde in Luzern zum Anlass des Schützenfestes nicht produziert. In einer Stadt wie Luzern, in der eine grosse Zahl von (touristischen) Informationsmaterialien vorlag, gab es keine Notwendigkeit, eine umfassende Selbstdarstellungsschrift wie in Winterthur zu veröffentlichen. Der Autor des Luzerner Festalbums, O. Hirt, hält dies ausdrücklich fest: In Bezug auf die Schönheiten von Luzern und seiner Umgebung habe er nur «wenig zu bieten, das sie nicht ebensogut in irgend einem Reisehandbuch lesen oder im erstbesten Album von Schweizeransichten oder in jeder bessern Bildergalerie sich ansehen könnten».<sup>128</sup> Er nimmt die bestehenden Images zu Luzern als feststehend hin und produziert für das einheimische Publikum das gleiche Bild Luzerns wie für die Touristen. Auf die hohe Anzahl Gäste nimmt Hirt stolz Bezug: Dass so viele Reisende Luzern besuchen, sieht er als Beleg für die Schönheit der Stadt.<sup>129</sup> Die Popularität Luzerns bei Ausländern dient als Beglaubigung für die Aussage, dass die Stadt aussergewöhnlich sei.

<sup>126</sup> Vgl. Kapitel II.2.4.

<sup>127</sup> Wüthrich: Offizielles Fest-Album vom eidgenössischen Schützenfest in Luzern 1901, [1902]. Offizielle Fest-Zeitung für das eidgen. Schützenfest in Luzern, Luzern 1901.

<sup>128</sup> Wüthrich: Offizielles Fest-Album vom eidgenössischen Schützenfest in Luzern 1901, [1902], S. 5.

<sup>129</sup> «Entzückend ist die Lage Luzerns. Diese Tatsache illustrieren am besten die 200000 und mehr Reisenden.» Ebd., S. 5.

Das Festalbum zeigt auch, dass Hirt explizit zwischen einem touristischen und einem nicht touristischen Luzern unterscheidet. Am Anfang seines Textes erläutert er die touristischen Vorstellungen von Luzern mit den typischen Elementen:

«Spricht der Fremde gemeiniglich von Luzern, so meint er damit die gleissende internationale Fremdenmetropole zur Sommerszeit, denkt an die stolzen Hotelpaläste, an die feine kosmopolitische Welt, welche die eleganten Quais auf und nieder promeniert, sieht im Geiste die vornehmen Dampfer den schönsten der Seen durchfurchen, lässt in der Fantasie Rigi, Pilatus und den ganzen flimmernden Gebirgskranz erstehen: mit einem Worte alle Wunder der wirklich unvergleichlichen Lage Luzerns und ihre unwiderstehlichen Reize vor dem geistigen Auge Revue passieren.»<sup>130</sup>

Hirt reproduziert hier die klassischen Images Luzerns. Daneben gibt es für ihn aber noch ein zweites Luzern. Er fährt folgendermassen fort:

«An die kleine Stadt mit den originellen alten Türmen und Brücken, anmutend wie ein ehrwürdig Bilderbuch, in welchem man schon als Knabe blätterte, als Mann aber noch viel lieber blättert, weil man es erst jetzt recht versteht: an dieses Luzern, an seine Geschichte, die so zu sagen zusammenfällt mit derjenigen der Eidgenossenschaft, von den ersten Tages ihres Daseins an: daran denken die wenigsten von den Hunderttausenden, die alljährlich dem berühmten Herzblatte der Schweiz ihren Besuch abstatten.»<sup>131</sup>

Dieses zweite Luzern ist für Hirt ebenfalls wichtig. Es ist für Hirt etwas, das mit Heimat zu tun hat. Der Bezug auf Patriotismus unterscheidet das Festalbum von den Reiseführern für Touristen. Der Grund dafür ist das nationale Zielpublikum und der Anlass, das Schützenfest. Noch deutlicher wird diesbezüglich die zum gleichen Anlass ebenfalls erschienene Festzeitung:

«Heute wird Luzern in allen Sprachen gepriesen und seine Schönheit im Liede besungen; Hunderttausende kommen alljährlich hierher; es ist wie ein Wallfahren der Völker in diesen Gottestempel, wo wir vernehmbarer, denn an einem andern Orte des schönen Vaterlandes, aus der Natur heraus des Dichters Worte hören: Betet, freie Schweizer, betet!»<sup>132</sup>

Die Schönheit der Natur, die für die touristischen Images zentral ist, wird hier mit Nationalstolz in Verbindung gebracht. Die touristischen Bilder funktionier-

---

<sup>130</sup> Ebd., S. 1.

<sup>131</sup> Ebd.

<sup>132</sup> Offizielle Fest-Zeitung für das eidgen. Schützenfest in Luzern, 1901, S. 4.

ten also auch für die Schweizer Besucher des Schützenfestes, sie wurden zu diesem Zweck lediglich mit ein bisschen Patriotismus angereichert.

Identitätskonstruktionen in Luzern bezogen sich in zweierlei Hinsicht auf den Tourismus: Einerseits, wie beim eben beschriebenen Beispiel, wurden die touristischen Images auch für ein nationales Publikum reproduziert. Wenn man nach Gegenbildern zu den touristischen Images fragt, sind daher nicht Selbstdarstellungsschriften der Ort, an dem man fündig wird. Um auf Gegenbilder zu den touristischen Images zu stossen, sind Konflikte um die Dominanz des Tourismus aufschlussreicher. Damit lässt sich auch festhalten: Andererseits arbeitete man sich an den negativen Auswirkungen des Tourismus ab. Denn der Tourismus war in Luzern häufig Kritik ausgesetzt, wie im Folgenden dargelegt wird.

### 3.2 «Indianerterritorium» und Arbeitsbedingungen

«Wir möchten fragen: Wem gehört Luzern? Den Luzernern? Nein. Die hiesigen Bürger werden von den Punkten wo die Fremden verkehren, mehr und mehr weggedrängt, wir glauben, in ein paar [sic] müssen wir noch Eintritt bezahlen, um über den Schweizerhofquai promenieren zu dürfen. Blick auf die Berge gefällig! Für 5 Minuten nur 20 Cts.»<sup>133</sup> Es war das Parteiblatt der Grütli- und Arbeitervereine, der «Demokrat», der sich empörte, dass Luzern den Luzernern weggenommen würde. Die sarkastische Bemerkung, man müsse bald für den Schweizerhofquai Eintritt bezahlen, verweist auf den Vorwurf des «Demokraten», in Luzern werde alles dem Profitstreben untergeordnet, sodass die Behauptung, selbst die Aussicht könnte zu Geld gemacht werden, in der Logik des häufig mit spitzer Feder schreibenden Blattes nur leicht übertrieben ist.<sup>134</sup>

Geäußert wurde der Vorwurf in einem am 25. November 1893 veröffentlichten Artikel, der den «Gashandel» thematisierte, die Diskussion über die Gasbeleuchtung der Stadt. Der Autor kritisierte in harschen Worten Interessensverflechtungen zwischen Stadtrat und Gasgesellschaft: Dem liberalen Stadtrat wurde unterstellt, er begünstige die Gasgesellschaft, der viele prominente liberale Parteifreunde angehörten. Der Artikel beginnt folgendermassen:

«Panama in Luzern! Ja, auch Luzerner haben ein Panama. Die ganze Stadt spricht davon und entrüstet sich darüber. Einen andern Namen können wir dem Gashandel nicht geben. Ganz das gleiche Schauspiel wie in Paris und Rom. Einige Grosse mästen sich auf Kosten ihrer Mitbürger und wo endlich Einhalt geboten wurde, wird Zeter und Mordio geschrien und Himmel und Hölle in Bewegung gesetzt, um die Opposition mundtot zu machen.»<sup>135</sup> Der «Demo-

<sup>133</sup> Der Demokrat, 25. 11. 1893.

<sup>134</sup> Zur Geschichte des Demokraten vgl. Meier: Die Anfänge der Luzerner Arbeiterbewegung, 1983.

<sup>135</sup> Der Demokrat, 25. 1. 1893.



krat» nimmt damit Bezug auf den Panamaskandal, einen Korruptionsskandal, der sich 1892 im Zusammenhang mit dem Bau des Panamakanals ereignet hatte. Dieser Zeitungsartikel führte zu einem Gerichtsverfahren gegen den «Demokraten»: Der Stadtrat klagte und erhielt recht, die Zeitung wurde wegen Verleumdung und Beleidigung zu einer Busse verurteilt.<sup>136</sup>

Der Grossteil des Artikels widmete sich nicht direkt der Gasbeleuchtung, sondern einem Vergleich dieser Auseinandersetzung mit einem ähnlichen Fall, der sich einige Jahre zuvor ereignet hatte. Damals hätten sich ebenfalls einige wenige auf Kosten des Gemeinwohls bereichert: bei der Dreilindenhöhe, die von einer Spekulationsgesellschaft 1887 gekauft worden war. Diese Spekulationsgesellschaft hatte Landgüter und Landwirtschaftsbetriebe hinter der Hofkirche im Umfang von 20 Hektaren für 240 000 Franken erworben. Die Investition erwies sich als lukrativ. Wenige Jahre später wurde der am höchsten gelegene Teil der Liegenschaft für 305 000 Franken an Amerikaner verkauft. Der Rest wurde in den folgenden Jahren veräussert, wobei der Gewinn nach Abzug der Aufwendungen für die Erschliessung mehr als eine halbe Million Franken betrug.<sup>137</sup> Diesen enormen Spekulationsgewinn griff der «Demokrat» aus Anlass des «Gas-handels» wieder auf.

Das Vorgehen der Spekulanten wertete der «Demokrat» als Enteignung des Volkes. Dieses habe mit dem Dreilinden einen schönen Aussichtspunkt verloren: «dieser prächtige Punkt [wurde] dem Publikum teilweise entzogen und eingezäunt und kann der Luzerner seinen Heimatskanton dorten durch eiserne Gitter ansehen.» Es sei sehr treffend, wenn ein bekannter, nicht namentlich genannter Luzerner daher vorschläge, den Namen Dreilinden in «Indianerterritorium» zu ändern. «Der Name hätte seine Berechtigung, denn wie die Roten von ihren Weideplätzen durch die Jankees so werden die Luzerner durch die gleiche Gier nach Gold von ihren Lieblingsplätzen fortgetrieben.»<sup>138</sup> Es ist eine drastische Rhetorik, die der «Demokrat» wählt: Luzern wird kolonialisiert durch die Profitgier von Spekulanten, sodass es nicht mehr den Einheimischen gehört.

Der «Demokrat» schildert eine gefühlte Verdrängung der Luzerner aus jenen Quartieren der Stadt, die für die Touristen besonders attraktiv waren. In diesem Beispiel ist der Tourismus eine Bedrohung. Es verweist darauf, dass zwar in Selbstdarstellungsschriften sowohl für ein nationales als auch für ein internationales Publikum das Image des schönen Luzerns reproduziert wurde, zumindest die «Arbeiterzeitung» dem Tourismus aber durchaus auch skeptisch gegenüberstand.

Ein zweites Beispiel, das aufschlussreich ist für die Frage nach dem Verhältnis von Stadt und Tourismus, ist ein Bericht über die Arbeitsbedingungen in der Tourismusbranche, der einige Jahre später ebenfalls im «Demokraten» ver-

136 Ausführlich Meier: Die Anfänge der Luzerner Arbeiterbewegung, 1983, S. 118 ff.

137 Huber: Luzern wird Fremdenstadt, 1986, S. 91 ff.

138 Der Demokrat, 25. 11. 1893.

öffentlich wurde und der ebenfalls zu Gerichtsverfahren führte. Am 29. Juni 1895 publizierte die Zeitung einen Bericht, in dem – ohne Namensnennung – ein Geschäft in Luzern kritisiert wird, das seine Angestellten zu lange und unter schlechten Bedingungen arbeiten lasse, wobei sie nicht korrekt gepflegt würden.<sup>139</sup> Spätere Zeitungsartikel zum Prozess legen offen, dass es sich dabei um das Bijouteriegeschäft von Frau Leuthold handelte. Die Inhaberin bestritt die Angaben des «Demokraten» und verklagte ihn wegen Verleumdung. Das Obergericht verurteilte den «Demokraten» zwar zu einer Busse, allerdings nur wegen «unbesonnener Nachrede», nicht wegen Verleumdung. Zudem erhielt Frau Leuthold den gewünschten Schadenersatz nicht. Für den «Demokraten» war das Verfahren eine ideale Gelegenheit, auf die schwierigen Arbeitsbedingungen hinzuweisen.<sup>140</sup> Zwischen dem 9. und 24. April veröffentlichte er eine Artikelserie zum Verfahren und lancierte eine Protestveranstaltung, die nach Eigenangaben von 250 Männern besucht wurde und auf der eine Petition verabschiedet wurde, in der die Situation in der Bijouterie kritisiert und dem «Demokraten» Unterstützung zugesagt wird. Die Petitionäre forderten die strikte Einhaltung des Arbeiterinnenschutzgesetzes.<sup>141</sup> Dieses 1895 eingeführte Gesetz wurde in der Praxis nur wenig umgesetzt.<sup>142</sup>

Einig waren sich Frau Leuthold und der «Demokrat», dass der Grund für die schlechten Arbeitsbedingungen im Bijouteriegeschäft die Bedürfnisse der Touristen waren. Vor Gericht argumentierte Frau Leuthold, «das Magazin bleibe wegen der Gäste aus den Hotels I. Ranges jeweils abends lange offen, weil die feinsten Käufer oft erst gegen Mitternacht sich einstellen».<sup>143</sup> Die Angestellten mussten das Geschäft jeweils offen halten, bis der letzte Zug ankam.<sup>144</sup> Für den «Demokraten» war dieses Beispiel nur eines unter vielen: Ganz generell würden im Fremdenverkehr während der Saison die Arbeiterinnen häufig ausgebeutet.<sup>145</sup> Dagegen, so der Anspruch des «Demokraten», wolle man sich wehren.

Tatsächlich waren die Arbeitsbedingungen in der Tourismusbranche häufig prekär. Viele der Angestellten in dieser Branche und in angrenzenden Bereichen litten unter schlechten Löhnen, problematischen Arbeits- und Lebensbedingungen sowie hoher Saisonarbeitslosigkeit. Eine Familie konnte durch ein Einkommen im Tourismus kaum ernährt werden.<sup>146</sup>

Die beiden erläuterten Beispiele zeigen, dass aus der Sicht der «Arbeiterzeitung» der Tourismus ambivalent war. Eine für die hier untersuchte Fragestellung

<sup>139</sup> Der Demokrat, 29. 6. 1895.

<sup>140</sup> Ausführlich zu diesem Konflikt Meier: Die Anfänge der Luzerner Arbeiterbewegung, 1983, S. 196f.

<sup>141</sup> Der Demokrat, 23. 4. 1898.

<sup>142</sup> Huber, Brunner: Die Welt der Luzerner Hotelangestellten, 1982, S. 207.

<sup>143</sup> Der Demokrat 13. 4. 1898.

<sup>144</sup> Der Demokrat, 29. 6. 1895.

<sup>145</sup> Der Demokrat, 20. 4. 1898.

<sup>146</sup> Die Probleme sind ausführlich dargestellt in Huber, Brunner: Die Welt der Luzerner Hotelangestellten, 1982.

bemerkenswerte Gemeinsamkeit zwischen den beiden Beispielen besteht allerdings darin, dass die bekannten Images von Luzern jeweils den Referenzrahmen bildeten, das Setting, innerhalb dessen argumentiert wurde: Selbst die Kritik am Tourismus bezog sich darauf.

Die Kritik des «Panama»-Artikels, Luzerner seien zu «Indianern» in der eigenen Stadt geworden, folgt der Logik dieser Images: Erstrebenswert ist die schöne Aussicht, und promenieren wollen auch die Luzernerinnen und Luzerner. Die Stadt- und Landschaftswahrnehmung deckt sich mit derjenigen der Tourismusindustrie, wobei der Vorwurf an diese gerade darin besteht, dass sie die Schönheiten Luzerns monopolisiere und nicht alle daran teilnehmen lasse.

In der Berichterstattung über den Prozess um die Bijouterieangestellten bezieht sich der «Demokrat» ausdrücklich auf Luzerns Image als Fremdenverkehrsstadt. Der erste Artikel zum Gerichtsverfahren beginnt folgendermassen:

«Wenn der Fremde nach Luzern kommt und auf dem Schweizerhofquai die ganze Majestät der Alpenwelt sich vor ihm entrollt, da mag wohl oft ein stolzes Gefühl den Schweizer erfassen, dass sein Vaterland doch schön, erhaben sei und etwas wie Patriotismus regt sich auch im realistischen Herzen – der Ausländer aber mag sich wohl fühlen im «freien Alpenland», das deutsche Zunge und Dichtkunst so oft besungen.»<sup>147</sup>

In der Folge lobt der Autor die Schaufenster entlang des Quais. Besonders auffällig sei die Bijouterie Leuthold mit ihrer hervorragenden Lage und ihrem Luxus. Der Besucher nehme daher an, dass «all der Glanz, der «Segen», der mit verschwenderischer Hand auf dieses Geschäft fällt, [...] seinen Abglanz auch auf die Angestellten, die Mitarbeiter werfen» werde, was aber nicht zutreffe.<sup>148</sup> Der «Demokrat» spielt hier darauf an, dass bei diesem Beispiel die Vorstellungen der Touristen vor der Realität (der Arbeitsbedingungen) nicht bestehen können. Das Arbeiterblatt nutzt die Images Luzerns, um einen Kontrast zu schaffen zwischen dem schönen Schein und der harten Wirklichkeit, und fordert, dass Letztere verbessert werde. Das positive Image Luzerns wurde also vom Arbeiterblatt genutzt, um Arbeitsbedingungen zu kritisieren.

### 3.3 *Industrie und Fremdenindustrie*

Neben der Tourismuskritik aus der Perspektive der «Arbeiterzeitung» gab es auch von anderer Seite skeptische Stimmen: Kritisiert wurde, dass die Fremdenindustrie die Luzerner Wirtschaft dominierte. Um diese Abhängigkeit zu verringern, gab es immer wieder Versuche, andere Wirtschaftszweige zu fördern.<sup>149</sup> Diese

<sup>147</sup> Der Demokrat, 9. 4. 1898.

<sup>148</sup> Der Demokrat, 9. 4. 1898.

<sup>149</sup> Ausführlich Huber: Luzern wird Fremdenstadt, 1986, S. 146 ff.

Versuche waren nicht erfolgreich und sind gerade deswegen aufschlussreich für die hier untersuchte Fragestellung: Wie wird bei diesen Versuchen Bezug genommen auf den Tourismus? Wie wird das Verhältnis zwischen Stadt, Tourismus und Industrie/Gewerbe geschildert?

Bereits 1877 referierte der liberale Grossrat Jakob Stocker über die «Hebung der Gewerbe und Industrie der Stadt Luzern».<sup>150</sup> Stocker hielt fest, der Staat habe viel in Eisenbahnbau, Militäranstalten, Schulen und die «Fremdenindustrie» investiert. Nun sei es notwendig, das Gewerbe zu berücksichtigen. Stocker zielte ausdrücklich nicht auf die Erstellung von Grossindustrie, sondern auf die Unterstützung des Kleingewerbes. Dieses sollte durch die Nutzung der Wasserkraft der Reuss gefördert werden, die unter anderem von Seite der Stadt finanziert werden sollte. Die Förderung des Gewerbes sei notwendig, da «unsere Hauptbeschäftigung, wir meinen unsere Wirthausindustrie, kaum für einen Drittheil des Jahres lohnende Arbeit» biete. Es sei daher unverantwortlich, alles auf diese Karte zu setzen.<sup>151</sup>

Ebenfalls aufgegriffen wurde die Thematik 1880 in einer Schrift mit dem Titel «Durch welche Mittel kann das Kleingewerbe in der Stadt Luzern gehoben werden?», die für das Gründungsfest des Vereins junger Kaufleute in Luzern verfasst wurde.<sup>152</sup> Auch diese Schrift plädierte für die Förderung des Kleingewerbes. Sie richtete sich kämpferisch gegen die ausländische Grossindustrie, die mit ihrer Maschinenproduktion das lokale Gewerbe in seiner Existenz bedrohe. Der Gegner ist hier die Industrie, wobei der patriotische Unterton der Schrift unüberhörbar ist. Indes werden auch die Luzerner kritisiert: Der Mangel an wirtschaftlicher Entwicklung sei «in dem Gemächlichkeitssinn, der von jeher eine grosse Rolle spielte und auch jetzt noch den Luzernern innewohnen soll», begründet. Zudem sei die Politik ein «Hemmschuh für das Aufblühen unseres Kleingewerbes», die Handwerker seien «einem geistigen und physischen Schlendrian anheimgefallen», und die Ausbildung der Lehrlinge sei ungenügend.<sup>153</sup>

Der Tourismus ist in dieser Schrift mit keinem Wort erwähnt.<sup>154</sup> Er wird weder als mögliche Ursache für den schlechten Stand des Luzerner Gewerbes noch als Verdienstmöglichkeit in Betracht gezogen; der Fokus liegt ganz auf dem Gewerbe. Indirekt indes ist der Tourismus ebenfalls präsent, denn auch hier – wie bei den Diskussionen im «Demokraten» – werden die typischen Elemente der Stadtbeschreibung beigezogen: «reizende Gegend», «freundliche Rigi», «majestätischer Pilatus», «Vorhalle zu dem grossen, in unermesslicher Vollkraft und immerwährendem Wechsel sich hier aufschliessenden Alpenrevier».<sup>155</sup> Das

150 Stocker: Ueber Hebung der Gewerbe und Industrie in der Stadt Luzern, 1877.

151 Ebd., S. 4.

152 Bossardt, Sidler: Durch welche Mittel kann das Kleingewerbe in der Stadt Luzern gehoben werden?, 1880.

153 Ebd., S. 26.

154 Es sind lediglich im angehängten Firmenverzeichnis die Hotels und Wirtshäuser aufgezählt.

155 Bossardt, Sidler: Durch welche Mittel kann das Kleingewerbe in der Stadt Luzern gehoben werden?, 1880, S. 1.

diskursive Feld ist auch hier das in der Selbstdarstellung präsentierte Luzern: Die topischen Elemente der Beschreibung werden auch in diesem Kontext aufgegriffen.

Neun Jahre später wurde die «Gesellschaft für Handel und Industrie in Luzern» gegründet. Das wichtigste Tätigkeitsfeld der Gesellschaft war entgegen dem, was der Name erwarten lassen würde, der Tourismus. Vertreter der Tourismusbranche, unter anderen Hoteliers, waren in grosser Zahl Mitglieder der Gesellschaft und auch in ihrem Vorstand vertreten. Zudem wurde eine Verkehrskommission gegründet, die rasch eine dominierende Bedeutung innerhalb der Gesellschaft erlangte. 1891 gründete die Gesellschaft das Verkehrsbüro, ab 1892 enthielt der Jahresbericht neben dem Bericht des Vorstandes einen zweiten, ausführlichen Teil zum Wirken der Verkehrskommission, und 1894 bezeichnete der Jahresbericht die Verkehrskommission als «unsere bedeutendste Abteilung».<sup>156</sup>

Diese Dominanz des Tourismus führte zu Spannungen zwischen verschiedenen Interessen innerhalb der Gesellschaft. Bereits der erste Jahresbericht erwähnt Mitglieder, die den Austritt in Erwägung zögen, da sie selbst zu wenig profitieren würden. Der Verfasser des Berichtes betont, dass dies unbegründet sei: «Bei der fernern Durchführung des aufgestellten Programms, wie z. B. Einführung einer speziellen Luzerner Hausindustrie, Hebung des Fremdenverkehrs etc., wird man dazu kommen, die Interessen einer weitem grossen Zahl von Mitgliedern zu wahren und zu fördern».<sup>157</sup> Allerdings wird in den Jahresberichten der folgenden Jahren immer wieder erwähnt, dass man nicht so viel erreicht habe, wie man eigentlich habe erreichen wollen. Erfolglos war insbesondere jene Kommission der Gesellschaft, die für die Einführung neuer Industrien zuständig war. Diese Kommission wollte Industrie ansiedeln, die für gut bezahlte Arbeiter attraktiv wäre. Als Hauptprobleme identifizierte sie Kapitalmangel und die «Beschaffung einer tüchtigen Geschäftsleitung». Einen Lösungsweg glaubte sie via schweizerisches Militärdepartement zu finden, dem nahegelegt werden sollte, einen Teil der Herstellung von Militärartikeln nach Luzern zu verlagern.<sup>158</sup> Dieses Bestreben deutet auf eine gewisse Hilflosigkeit; in der Privatwirtschaft sah man anscheinend keine Chance.

Der Einsatz der Kommission wurde innerhalb der Gesellschaft bemängelt. Im Jahresbericht von 1892 heisst es: «Es wäre zu wünschen, dass die bestellte Kommission alle Kraft aufbieten würde, um einmal zu einem greifbaren Erfolg zu gelangen.»<sup>159</sup> Das schien allerdings nicht umgesetzt worden zu sein, denn in den nächsten beiden Jahresberichten fehlt die Rubrik «Einführung neuer Industrien» gänzlich.<sup>160</sup> 1895 schliesslich steht im Vorwort des Jahresberichtes:

156 Gesellschaft für Handel und Industrie Luzern (Hg.): Jahresberichte, Luzern, Nr. 6., 1894, Vorwort.

157 Gesellschaft für Handel und Industrie Luzern (Hg.): Jahresberichte, Nr. 1, 1889, S. 21 f.

158 Ebd., Nr. 3, 1891, S. 27 f.

159 Ebd., Nr. 4, 1892, S. 22.

160 Ebd., Nr. 5, 1893, und Nr. 6., 1894.

«Wenn nicht alles, was wir angestrebt, so realisiert werden konnte, wie wir es gerne gewünscht hätten, so möge man es uns – im Hinblick auf die Verhältnisse – zu Gute halten und namentlich bedenken, dass es z. B. nicht – wie man oft zu glauben scheint – in unserer Aufgabe liegen kann, von unserer Gesellschaft aus direkt die Gründung neuer industrieller Unternehmungen und dgl. an die Hand zu nehmen und durchzuführen, sondern dass wir unsern Blick auf die Interessen des Handels und Industriestandes im allgemeinen zu richten haben und in diesem Sinne es uns nie an Stoff für nützliche Tätigkeit gebricht.»<sup>161</sup>

Die Kommission für die Einführung neuer Industrien ist in diesem Jahresbericht nicht mehr erwähnt: Sie scheint aufgelöst worden zu sein.

Die wenigen Bestrebungen, die es gegeben hat, die Dominanz des Tourismus zu reduzieren und Industrie in Luzern anzusiedeln, sind gescheitert. Dass sich eine Gesellschaft mit den Begriffen «Handel und Industrie» im Namen primär mit dem Fremdenverkehr beschäftigte, ist symptomatisch. Auch die Jahresberichte der Gesellschaft betonten die Wichtigkeit des Fremdenverkehrs für die Gesamtwirtschaft und hielten mehrfach fest, dass das Geschäftsleben grundsätzlich schwierig laufe, was aber wegen des florierenden Fremdenverkehrs weniger schlimm sei.<sup>162</sup> Zudem hatte sich das Gewerbe dem Leitsektor Tourismus anzupassen: Im Jahresbericht von 1901 wurde das Kunstgewerbe Luzerns kritisiert, weil es zu wenig Artikel herstelle, die von den Fremden gekauft würden.<sup>163</sup> Industrie, Handel und Tourismus werden nicht in Konkurrenz zueinander gesehen, sondern als Einheit. Erwähnenswert ist zudem, dass die Gesellschaft für Handel und Industrie auch das Fremdenbüro initiierte, das Herausgeber der offiziellen Stadtführer war. Die Images Luzerns wurden folglich von dieser Seite her nicht nur reproduziert, sondern mitkreiert.

### 3.4 *Bergebeschauer und Wolkenpolitiker: Das «innere Wesen» Luzerns*

Nicht nur die Wirtschaft, auch die Stadtstruktur Luzerns wurde im 19. Jahrhundert durch den Tourismus geprägt. Wegen des Tourismus entstanden der Schweizerhofquai, die Hotelanlagen und das Touristenquartier. Von Beginn an stiess dieser Wandel auch auf Kritik. Bereits 1857 verfasste der englische Schriftsteller John Ruskin in einem bekannten Text eine kritische Zukunftsvision Luzerns:

«I can foresee, within the perspective of but a few years, the town of Lucerne consisting of a row of symmetrical hotels, its old bridges destroyed, an iron one built over the Reuss, and a promenade carried along the lake shore [...], and the enlightened travellers, representatives of European civilization, performing

<sup>161</sup> Ebd., Nr. 7, 1895, Vorwort.

<sup>162</sup> Ebd., Nr. 13, 1901, S. 3.

<sup>163</sup> Ebd., Nr. 13, 1901, S. 4.

before the Alps, in each afternoon summer sunlight, in their modern manner, the Dance of Death.»<sup>164</sup>

Ruskin bedauert den Wandel der Stadt, doch dieser liess sich nicht aufhalten: Seine Zukunftsvision war ziemlich zutreffend. Allerdings führten die durch den Tourismus ausgelösten städtebaulichen Veränderungen immer wieder zu Konflikten und Diskussionen: Welche Teile der Stadt sollen wie genutzt werden? Wie soll sich die Stadt entwickeln? Welche Bedeutung soll der Tourismus dabei haben?

Die Ursachen für Konflikte um Bauprojekte können grob in zwei Kategorien unterteilt werden: Einerseits gab es Konflikte, bei denen nicht grundsätzlich die Bedeutung des Tourismus kritisiert wurde, sondern bei denen es darum ging, dass die Konfliktparteien alle möglichst viel vom Tourismus profitieren wollten. Es handelte sich also um Verteilkämpfe. Andererseits gab es ein generelleres Unbehagen, das der Tourismus auslöste: Städtebauliche Veränderungen waren auch Anlass für das Reflektieren der städtischen Identität und für Modernekritik wie die bei Ruskin angetönte.

#### *Verteilkämpfe*

Einer der folgenschwersten städtebaulichen Entscheide für Luzern wurde bereits 1856, ein Jahr vor Ruskins Text, gefällt: die Frage des Bahnhofstandortes. Die Centralbahngesellschaft wollte den Bahnhof bei der Fröschenburg am linken Seeufer bauen. Dagegen gab es heftige Opposition mit einer Petition, die von 375 Personen unterschrieben wurde. Die Petitionäre bevorzugten den Standort beim Schweinemarkt vor dem Baslertor. Die Befürworter dieses Standortes argumentierten, dass es für die Stadt am besten sei, wenn der Bahnhof im – damaligen – Mittelpunkt der Stadt gebaut würde. Auf diese Weise würden die traditionellen Verkehrsverbindungen in der Stadt belebt, anstatt neue geschaffen. Zudem habe der Standort beim See eine Reihe von Nachteilen. So führe er zu Zeitverlusten beim Warentransport, mache den Bau einer Brücke notwendig und habe zur Folge, dass die Reisenden nicht in den inneren Teil der Stadt kämen, wodurch dieser verarme.<sup>165</sup> Der Stadtrat hingegen verteidigte den Standort am See. Sein zentrales Argument war, dass die Wirtschaft davon profitiere. Der Bahn- und der Schiffsverkehr könnten wegen der Lage am See besser verbunden werden. Zudem hielt er gegenüber dem eigenen Gewerbe kritisch fest: «Die Wirkungen der Eisenbahn auf Industrie und Verkehr werden überhaupt noch vielfach unrichtig beurteilt. Die Eisenbahn bringt uns den Gewerbefleiss, durch den wir emporkommen können, nicht mit, wir müssen ihn selbst entwickeln.»<sup>166</sup>

164 Zitiert in: Hayman: John Ruskin and Switzerland, 1990, S. 93.

165 Ausführlich Huber: Luzern wird Fremdenstadt, 1986, S. 61 f.

166 SALU, B 3.30/A9. Gutachten des Engeren Stadtrates von Luzern vom 30. 11. 1856, S. 28, zitiert in: ebd., S. 64.

Eine weitere Petition aus der Bevölkerung forderte, dass, wenn der Bahnhof am See gebaut werde, zumindest eine Haltestelle im Untergrundquartier erstellt werden sollte. Auch diese Petition war nicht erfolgreich. Die Centralbahngesellschaft drohte, dass sie gar keinen Bahnhof in Luzern bauen würde, falls man auf dieser Haltestelle bestehe. Der Bahnhof wurde schliesslich ohne zusätzliche Haltestelle am See gebaut.<sup>167</sup>

Diese Diskussion zeugt vom Bewusstsein, dass die Eisenbahn Waren- und Menschenströme verändert. Sie illustriert, dass der Fremdenverkehr von Anfang an auch zu Verteilkämpfen innerhalb der Stadt führte: Die Gewerbetreibenden fürchteten sich – durchaus zu Recht – vor einem Bedeutungsverlust der Altstadt, wenn der Bahnhof am See gebaut würde und die Touristen direkt in das neu entstehende Touristenquartier gelangen konnten. Sie waren nicht prinzipiell gegen den Tourismus und die Eisenbahn, sondern wollten selbst möglichst viel davon profitieren. Zu beachten ist dabei auch, dass ihnen bewusst war, dass die Grundstücke in der Nähe des Bahnhofes an Wert gewinnen würden. Sie argumentierten, dass die «alten Kapitalien und Gewerbe» vom Bahnhofsbau profitieren sollten, nicht die «allmächtigen fremden Geldgesellschaften».<sup>168</sup>

Ein ähnliches Beispiel war der Bau der Seebrücke im Jahr 1870, der ebenfalls umstritten gewesen war. Die «Luzerner Zeitung», das Organ der Konservativen, berichtet am 28. November 1865 auf der Titelseite, die «Spaziergänger, Bergeschauer, Wolkenpolitiker» sowie die «spekulativen Wirthe und Liegenschaftsbesitzer» wollten schon lange eine solche Brücke. Der Autor stimmt diesen nicht zu. Die Erstellung einer solchen Verbindung eile nicht, und es reiche, im Sommer eine Verbindung per Schiff anzubieten. Finanziell wäre das lohnenswerter als der teure Brückenbau, der, so der Autor, zu Steuererhöhungen führen würde. Zudem wird, wie schon beim Bahnhofbau, auf Probleme für die Gewerbetreibenden hingewiesen: Die neue Brücke werde die Besucher an der Altstadt vorbeilenken und schade damit dem Gewerbe. Bezahlen für die Brücke solle daher nicht die Allgemeinheit. Stattdessen sollten jene reichen Hausbesitzer am Schwanenplatz, die ein besonderes Interesse an der Brücke hätten, die Kosten übernehmen.<sup>169</sup>

Max Huber hat festgehalten, dass es vor allem Kleingewerbler «der inneren Stadtteile, des Untergrundes und der Kleinstadt» waren, die «sich in früheren Jahren manchmal aus sehr kurzsichtigen Motiven gegen Projekte wehrten, die sie zwar mitfinanzieren mussten, aber als gegen ihre Interessen gerichtet beurteilten».<sup>170</sup> Sie waren überzeugt, dass lediglich mit dem öffentlichen Wohl argumentiert wurde, letztlich aber Partikularinteressen durchgesetzt wurden, von denen sie nicht profitierten oder wodurch sie benachteiligt wurden.<sup>171</sup>

<sup>167</sup> Ebd., S. 64.

<sup>168</sup> SALU, B 3.30/A9. Akten betreffend Schweizerische Centralbahn. Die Eisenbahnhoffrage, S. 15 ff., zitiert in: ebd., S. 62.

<sup>169</sup> Luzerner Zeitung, 28. 11. 1865.

<sup>170</sup> Huber: Luzern wird Fremdenstadt, 1986, S. 200.

<sup>171</sup> Ebd., S. 199.



Huber betont zudem, dass die Dominanz der Tourismusbranche in der Stadtpolitik, die Anfang 20. Jahrhundert besonders deutlich sichtbar war, dazu führte, «dass in der städtischen Bevölkerung die Meinung vertreten wurde, die Fremden und die Wünsche der Fremdenindustrie fänden beim Stadtrat mehr Gehör als diejenigen der Bürger und Steuerzahler». <sup>172</sup> Huber sieht daher eine «latent fremdenindustriefeindliche Stimmung in der Bevölkerung». <sup>173</sup> Die Hauptkonflikte waren nun nicht mehr städtebauliche Projekte wie der Bau von Bahnhof und Seebrücke – diese waren längst entschieden und das Touristenquartier florierete. Verteilkämpfe gab es allerdings noch immer. So protestierten 1908 sechs- undvierzig Geschäftsinhaber gegen Konzerte auf dem Kurplatz. Diese würden die Touristen vom Einkaufen abhalten, was die Geschäftsinhaber vermeiden wollten. Im gleichen Jahr kritisierte der Gewerbeverein der Stadt Luzern die Ausflugsfahrten der Dampfschiffgesellschaft. Dadurch würden die Besucher von der Stadt ferngehalten, was den Gewerbetreibenden schade. <sup>174</sup> Hintergrund dieser Diskussionen war keine grundsätzliche Kritik am Tourismus, sondern das Bestreben, möglichst viel daran zu verdienen. Prinzipielle Kritik am durch den Tourismus verursachten Wandel gab es allerdings auch.

### *Kritik am Wandel*

Als 1865 ein Bebauungsplan für das Hofquartier erstellt wurde, hielt ein Gegner dieses Projektes fest: «Sie [die Architekten] hatten aber keinen Blick in unsern innern Haushalt, der nicht gestattet Luzern mit der gleichen Schablone wie Paris zu behandeln.» <sup>175</sup> Als der Luzerner Staatsarchivar Theodor von Liebenau 1881 sein Werk «Das alte Luzern» verfasste, begann er folgendermassen: «Das alte Luzern geht unter. Noch einige Jahrzehnte, und die guten alten Sitten und Gebräuche [...] sind gleich den wenigen Baudenkmalen aus den Tagen des Mittelalters gänzlich verschwunden und die Stadt gleicht in ihrem ganzen Wesen einem neu entstandenen Ort, der sich vor andern nur noch durch die ungemein schöne Lage auszeichnet.» <sup>176</sup> Und als die Zeitschrift «Heimatschutz» 1909 über Luzern berichtete, hielt sie fest: Der Wandel habe dazu geführt, dass das Luzerner Seeufer in kurzer Zeit mit Bauten übersät worden sei, «die mit dem inneren Wesen der Stadt nichts gemein hatten». <sup>177</sup> Diese zeitlich weit auseinanderliegenden und in ganz unterschiedlichem Kontext geäusserten Beispiele haben eine Gemeinsamkeit: Argumentiert wird mit dem «innern Haushalt», dem «Wesen» und dem «inneren Wesen» Luzerns, das durch den Wandel, die Modernisierung, zerstört werde. Ich betrachte die drei Beispiele im Folgenden einzeln.

<sup>172</sup> Ebd., S. 234.

<sup>173</sup> Ebd., S. 235.

<sup>174</sup> Ebd.

<sup>175</sup> Luzerner Tagblatt, 10. 3. 1865.

<sup>176</sup> Liebenau: Das alte Luzern, 1881, S. 1.

<sup>177</sup> Coulin: Die Stadt Luzern, 1909, S. 2.

Der Bebauungsplan für das Hofquartier von 1865 verfolgte das Ziel, einen prachtvollen neuen Stadtteil zu erstellen. Ein breiter Boulevard sollte den See mit dem Löwendenkmal verbinden und zudem als Prachtstrasse mit einer guten Seesicht dienen. Auf diese Weise sollten die Bedürfnisse der Touristen erfüllt werden. Als Vorbild für das Projekt wurden Pläne anderer Schweizer Städte sowie von Berlin und München beigezogen.<sup>178</sup>

Das grosstädtisch anmutende Projekt stiess auf scharfe Kritik, die in einer Petition mit 709 Unterschriften zum Ausdruck gebracht wurde: Dieser «Luxusaufwand» sei für ein «einfach sein wollendes Hirtenvolk» nicht angebracht.<sup>179</sup> In einem Artikel im «Luzerner Tagblatt», den ein Gegner des Projektes als Replik auf einen früheren Zeitungsbericht schrieb,<sup>180</sup> wird argumentiert, das Projekt sei für Luzern unpassend. Zwar könne den Architekten nicht prinzipiell etwas vorgeworfen werden, sie würden das Ziel verfolgen, etwas «Glänzendes, Grossartiges» zu schaffen. Das aber sei für Luzern nicht angebracht. «Sie [die Architekten] hatten aber keinen Blick in unsern innern Haushalt, der nicht gestattet Luzern mit der gleichen Schablone wie Paris zu behandeln.»<sup>181</sup>

Der Vergleich mit Paris nimmt Bezug auf den radikalen Umbau der französischen Hauptstadt durch George-Eugene Haussmann, bei dem eine grosse Zahl mittelalterlicher Bauten abgebrochen wurde und bei dem die Erstellung von Prachtboulevards ein zentraler Bestandteil war.<sup>182</sup> Diese breiten Strassen waren einer der Hauptkritikpunkte am Luzerner Projekt: Den Gegnern des Stadtbauplanes schien es, dass solche grosstädtischen Bestrebungen für Luzern unangebracht seien, da sie den «innern Haushalt» durcheinanderbringen würden. Viele Häuser müssten deswegen abgebrochen werden, dabei, so der Autor des Zeitungsartikels, «brauchen wir doch wahrlich keine so breite Strasse».<sup>183</sup>

Neben diesen prinzipiellen Argumenten, die mit dem Charakter Luzerns argumentierten, gab es durchaus auch pragmatischere Argumente gegen diesen Bebauungsplan: Das Projekt sei zu teuer, und die Häuser an dieser Promenade wären bestimmt nicht sehr gefragt; die Fremden würden lieber am See wohnen. Stattdessen sollten, so der Zeitungsartikel weiter, im Hofquartier Arbeiterwohnungen gebaut werden.<sup>184</sup> Eine Rolle für den Widerstand spielte auch, dass Anwohner Nachteile beim Enteignungsverfahren fürchteten.<sup>185</sup> Trotz des Widerstandes wurde der Plan grösstenteils so umgesetzt, wie der Stadtrat ihn bewilligt hatte.<sup>186</sup>

178 Huber: Luzern wird Fremdenstadt, 1986, S. 82 ff.

179 StA LU Akten, 312/54, Petition betreffend den Stadtbauplan, zitiert in: ebd., S. 83.

180 Die Redaktion hielt fest, keine Stellung beziehen zu wollen und beide Positionen zu veröffentlichen.

181 Luzerner Tagblatt, 10. 3. 1865.

182 Vgl. Kapitel I.1.

183 Luzerner Tagblatt, 10. 3. 1865.

184 Luzerner Tagblatt, 10. 3. 1865.

185 Wyss, Rüesch: Luzern. Architektur und Städtebau, 2003, S. 67.

186 Huber: Luzern wird Fremdenstadt, 1986, S. 82. Ausführlich zum genauen Verlauf der Planung ebd., S. 82 ff.

Bei diesem Beispiel des Bebauungsplanes drehten sich die Konflikte noch um städtebauliche Fragen, die das Stadtbild tiefgreifend prägten – wie auch bei den bereits erläuterten Beispielen der Seebrücke und des Bahnhofes. Gegen Ende des Jahrhunderts, als die städtebaulichen Fakten grösstenteils geschaffen waren, wurde dieser Wandel rückblickend reflektiert. Der Staatsarchivar Theodor von Liebenau verfasste 1881 sein Buch über das «alte Luzern», in dem die gerade untergegangene beziehungsweise die untergehende Stadt porträtiert wurde. Von Liebenau bedauerte die Veränderungen. Seiner Meinung nach verschwanden nicht nur die alten Gebäude, sondern dieser Verlust brachte auch mit sich, dass die «guten alten Sitten und Gebräuche» verloren gehen würden. Mit dem Umbau würde Luzern zudem das Charakteristische verlieren. Es sei dann einfach eine x-beliebige Stadt. Gemäss von Liebenau war es also die alte Stadtstruktur, die für Luzern charakteristisch war. Das in der touristischen Werbung wichtigste Merkmal Luzerns, die schöne Lage, erwähnt Liebenau auch, aber mit Bedauern: Es sei das Einzige, was noch übrig bleibe.<sup>187</sup>

Von Liebenau argumentierte in der Logik der aufkommenden Heimatschutzbewegung. Diese war eine Reaktion auf den durch Industrialisierung und Urbanisierung hervorgerufenen Wandel. Diese Modernisierung wurde von der Heimatschutzbewegung kritisiert: Sie würde Stadt- und Landschaftsbild zerstören und – wie bei von Liebenau geschildert – überlieferte Werte infrage stellen. In der Schweiz geriet insbesondere der Tourismus mit den Hotelbauten und Seilbahnen in den Fokus des Heimatschutzes.<sup>188</sup> Das galt auch für Luzern: Das dritte der eingangs präsentierten Zitate stammt aus einem Artikel über Luzern, der 1909 in der Zeitschrift «Heimatschutz» veröffentlicht wurde. Diese Zeitschrift war die Publikationsreihe des 1905 gegründeten «Schweizer Heimatschutzes». Der Autor des Artikels zu Luzern war der Sozialist Jules Coulin, der eine Vielzahl von Artikeln in dieser Zeitschrift publizierte.

Coulins Kritik am Wandel Luzerns war drastisch: Der Schwanen – ein «monotoner Kasten». Der Schweizerhof – «einförmig». Der Englische Hof und der Luzerner Hof – «kahle Nutzbauten von nichtssagender Linienwirkung und reizloser Flächengestaltung».<sup>189</sup> Für Coulin war das malerische Luzern jenes, das zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch bestanden hatte, mit den Museggtürmen, die eine Stadt mit einem «ausserordentlich geschlossenen Charakter» umgeben hätten. «Der Wasserturm und das bewehrte Haus am Ausgang der Kapellbrücke einten sich hier am Seeende mit einer Reihe kraftvoller Dachsilhouetten zu einem stolzen Bilde.» Der Autor lobt die schönen Bürgerhäuser des alten Luzerns, die «edle Renaissancefassade des Rathauses» und die Zunfthäuser; er berichtet von einem «charakteristische[n] Stadtbild von unvergesslicher Eindruckskraft».

187 Liebenau: Das alte Luzern, 1881, S. 1.

188 Bachmann: Heimatschutz, in: Historisches Lexikon der Schweiz, [www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D16450.php](http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D16450.php), Stand: 29. 1. 2020. Zur Geschichte des Schweizerischen Heimatschutzes vgl. Bundi: Erhalten und Gestalten. 100 Jahre Schweizer Heimatschutz, 2005.

189 Coulin: Die Stadt Luzern, 1909.

Die damaligen Besucher der Stadt seien besonders beeindruckt gewesen von den «stolzen Toren» Luzerns.<sup>190</sup>

Den Wandel der Stadt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts beschreibt Coulin als Geschichte eines Verlustes: Alles wird schlechter. Er illustriert seine Aussage mit einer Bildserie von alten und neuen Gebäuden, von «Beispiel» und «Gegenbeispiel», die auf Französisch noch eindeutiger benannt werden: «Bon exemple», «mauvais exemple». Eine «alte heimelige Strasse» ist gut, eine breite «langweilige moderne Strasse mit internationalem Charakter» schlecht.<sup>191</sup> Den Grund für die Verschlechterung benennt Coulin eindeutig: der Fremdenverkehr. Dieser habe dazu geführt, dass das Luzerner Seeufer in kurzer Zeit mit Bauten übersät worden sei, «die mit dem inneren Wesen der Stadt nichts gemein hatten».<sup>192</sup> Dieses «innere Wesen» ist wie bei von Liebenau jenes, das durch die Modernisierung verloren gegangen ist, also das alte, nicht touristische Luzern.

Kontrastierend zur Einschätzung des Heimatschutzes gab es aber durchaus auch viele Befürworter der Entwicklung. Dafür sei hier stellvertretend eine Festschrift zitiert, die 1893 anlässlich der Versammlung des Architekten- und Ingenieursvereins in Luzern veröffentlicht wurde. Das «unwiderstehliche Bedürfnis nach Ausdehnung und Erweiterung» habe zwar einige Bauwerke zerstört, die an Luzerns Vergangenheit erinnern würden. Diese hätten aber zumeist keinen «künstlerischen Wert» gehabt, hätten die «engen Strassen» zugesperrt und seien «einer naturgemässen Entwicklung der Stadt im Wege» gestanden.<sup>193</sup>

Dieses Kapitel 3 hat gezeigt, dass es keine Einigkeit darüber gab, was die «naturgemässe Entwicklung» Luzerns ist. Der Tourismus geriet aus verschiedenen Gründen und von unterschiedlichen Seiten immer wieder unter Druck. Zugleich war er aber wirtschaftlich, politisch und städtebaulich derart dominant, dass die durch den Tourismus kreierte mentalen Bilder der Stadt den Referenzrahmen bildeten für die anderen Darstellungen der Stadt. Selbstbilder und Fremdbilder können im Falle Luzerns nicht getrennt werden, da Selbstbilder in hohem Masse eine Reaktion auf Fremdbilder waren. Der Tourismus bildete den diskursiven Rahmen, innerhalb dessen um 1900 in Luzern über Stadt gesprochen wurde. Wie im Brennglas erscheinen diese Diskurse im folgenden Fallbeispiel.

---

190 Ebd., S. 1.

191 Ebd., S. 4.

192 Ebd., S. 2.

193 Schweizerischer Ingenieur und Architekten-Verein, Sektion Vierwaldstätter (Hg.): Festschrift anlässlich der Haupt-Versammlung, 1893.

#### 4 «We earnestly pray that it may be preserved»: Die Kapellbrücke 1898

Der Brand der Kapellbrücke in der Nacht vom 17. auf den 18. August 1993 war ein vielbeachtetes Ereignis: «Le Figaro» und «La Repubblica», «Frankfurter Allgemeine», «USA Today» und viele andere Zeitungen berichteten am nächsten Tag auf ihren Titelseiten davon, und selbst Fernsehstationen aus Japan widmeten sich dem Thema.<sup>194</sup> Die Kapellbrücke war (und ist), wie der Architekturhistoriker Stanislaw von Moos festhielt, «so etwas wie der Eiffelturm in Paris».<sup>195</sup> Die überdeckte Holzbrücke ist (neben dem Löwendenkmal) die bekannteste Sehenswürdigkeit Luzerns, und ihr Brand löste grosses Bedauern aus. Der Stadtrat beschloss daher umgehend, die Brücke wieder aufzubauen.<sup>196</sup>

Knapp hundert Jahre früher war die Kapellbrücke schon einmal in der internationalen Presse präsent gewesen, allerdings unter ganz anderen Vorzeichen. Im November und Dezember 1898 verbreitete sich das Gerücht, dass die Stadt Luzern die Kapellbrücke abbrechen wolle. Das Gerücht hatte zur Folge, dass in Manchester eine Petition lanciert wurde, die den Erhalt der Kapellbrücke forderte: «As we consider this structure one of the finest monuments of Lucerne and a great attraction to tourists, we earnestly pray that it may be preserved to Lucerne, to Switzerland and to the world at large.»<sup>197</sup> Die Petition war von 260 Personen unterzeichnet. Tatsächliche Pläne, die Kapellbrücke abzubauen, hat es zu diesem Zeitpunkt keine gegeben. Dennoch wurden diese Pläne in mehreren Zeitungen als feststehend vermeldet.

Diese Gerüchte und die Argumente, die während dieser Diskussionen für und gegen einen Abbruch vorgebracht wurden, ermöglichen Einblicke dazu, was verschiedene Bevölkerungsgruppen, einheimische und fremde, in der Kapellbrücke sahen und welche Funktionen und Bedeutungen sie ihr zumassen. Sie zeigen, dass die Kapellbrücke weit mehr war als nur ein Übergang von der einen Seite der Reuss zur anderen: Sie war ein Kristallisationspunkt um Debatten städtischer Identität und Erwartungen der Touristen.

Im Folgenden analysiere ich diesen Konflikt um die Kapellbrücke. Zuerst wird untersucht, wie die Kapellbrücke zum Zentrum einer internationalen Debatte wurde (4.1). Dann stehen die Motive der Aktivisten im Mittelpunkt: Warum hielten sie es für so wichtig, die Kapellbrücke zu erhalten? (4.2) Anschliessend liegt der Fokus auf Anschuldigungen gegen die Luzerner, die den Wert der Brücke nicht sehen würden (4.3). Den Abschluss bilden die Argumente der Gegner

194 Vgl. Zeitungsartikel-Sammlung, ZHB SOSA, Lsa 11:2. Moos: «Nicht Disneyland», 2004, S. 58.

195 Ebd., S. 57.

196 Ebd., S. 56.

197 SALU, B3.30/A035, Kapellbrücke. Erkundungen und ein Protest aus England gegen die vermeintliche Entfernung der Brücke, 1898, 1899. Eingabe an den Präsidenten und Stadtrat der Stadt Luzern, aus Manchester, 23. 1. 1899.

der Kapellbrücke und die Reflexion von unterschiedlichen Vorstellungen des Umgangs mit Geschichte (4.4).

#### 4.1 Von Luzern nach Manchester: Wege des Gerüchts

Aus heutiger Perspektive mag der Gedanke, die Kapellbrücke abzureissen, absurd anmuten. Im Kontext der Luzerner Baugeschichte des 19. Jahrhunderts hingegen ist das durchaus eine nachvollziehbare Option. In Luzern wurden mehrfach alte Bauten abgebrochen: Die alten, das Stadtbild prägenden Gebäude und Brücken waren keineswegs unantastbar.<sup>198</sup> So musste die Hofbrücke – wie die Kapellbrücke eine gedeckte Holzbrücke – dem Bau des Schweizerhofquais weichen.<sup>199</sup>

Die Kapellbrücke selbst wurde in den 1830er-Jahren gekürzt. Es wurden etwa 50 Meter auf der linken Flussseite abgetragen: Wegen der Aufschüttung für den Bau der Bahnhofstrasse war die Brücke zu lang. Als 1870 die Seebrücke in unmittelbarer Nähe zur Kapellbrücke gebaut wurde, wurde ernsthaft erwogen, die Kapellbrücke zu entfernen. Die Diskussion beruhte auf der Angst, dass die Brücken zu einer Stauung des Sees und zu Überschwemmungen führen würden. Die Nachbarn des Vierwaldstättersees, namentlich Schwyz, Uri, Obwalden und Nidwalden, verlangten daher den Abbruch der Kapellbrücke. Sie ersuchten den Bundesrat um einen Entscheid. Dieser beschloss, dass die Kapellbrücke bis 1880 entfernt werden oder durch andere bauliche Massnahmen eine Stauung verhindert werden solle. Schliesslich konnte der Stadtrat Luzerns die Situation beruhigen, indem er 1877 dem Bundesrat die Offerte machte, die zu erstellende neue Reussbrücke mit zwei anstatt drei Pfeilern zu bauen. Zu erwähnen ist auch eine Petition von 68 Luzernern, die 1871 eingereicht wurde und die forderte, die Kapellbrücke abzutragen und durch einen Rathaussteg zu ersetzen. Mit dem Bau der Seebrücke und später weiterer Stege hatte die Kapellbrücke ihre ursprüngliche Funktion, einen Übergang über die Reuss zu bieten, verloren. Ein Abbruch war daher ein realistisches Szenario.<sup>200</sup>

Es ist somit nicht erstaunlich, dass die Meldung vom November 1898, die Kapellbrücke solle verschwinden, als glaubwürdig betrachtet wurde und sich das Gerücht des Abbruchs verbreiten konnte. Folgerichtig erklärte die Zeitung «Manchester Guardian» die Entstehung der Gerüchte in einem Artikel am 20. Dezember 1898 (zu einem Zeitpunkt, als bereits bekannt war, dass keine Abbruchpläne bestehen) damit, dass «those who know what destruction of old

198 Ausführlich Wyss, Rüesch: Luzern. Architektur und Städtebau, 2003, S. 37 ff.

199 Vgl. Kapitel III.1.1.

200 Ausführlich Serra: Die Geschichte der Kapellbrücke, 1998. Rüesch: Luzerns Entfestigung, 1978.

Lucerne has taken place in the last sixty years might well tremble for the Kapellbrücke». <sup>201</sup>

Dass die Gerüchte um den Abbruch genau im Jahr 1898 und nicht zu einem anderen Zeitpunkt entstanden, hat zwei baugeschichtliche Gründe. Erstens war im Juni 1898 ein Teilstück der Kapellbrücke auf der rechten Reussseite abgebrochen worden, weil es über den neugebauten Quai ragte und somit seine Bedeutung verloren hatte. Ein zweiter Anlass für die Entstehung der Gerüchte bestand darin, dass in unmittelbarer Nähe zur Kapellbrücke eine weitere Reussbrücke geplant war. <sup>202</sup>

Der konkrete Auslöser für die Gerüchtewelle, die dazu führte, dass im Dezember 1898 fast täglich in verschiedensten Zeitungen Artikel oder Leserbriefe zur Kapellbrücke erschienen, war ein am 16. November 1898 im «Luzerner Tagblatt» erschienener Artikel über die Sitzung des grossen Stadtrates vom 14. November, in der über den geplanten Reusssteg diskutiert wurde. Umstritten war, wo dieser Reusssteg genau durchführen sollte. Der grosse Stadtrat entschloss sich für einen Steg vom Theater zur Egg. Für diese Variante gab es gemäss dem Zeitungsbericht verschiedene Argumente. So würde sie der Ästhetik nicht schaden. Zudem sei sie der Wunsch der Öffentlichkeit, es würden auch Unterschriften dafür gesammelt. Eine weitere Begründung für diese Variante liefert Oberst Alois Geisshüsler. Er tut, so berichtet die Zeitung, «einen Blick in die Zukunft, welcher die neue Brücke dienen soll. Es wird eine Zeit geben, da Theater und Kapellbrücke nicht mehr sein werden, und dann wäre die vom Stadtrat vorgeschlagene Lage eine unrichtige.» <sup>203</sup> Der Stadtrat hatte vorgeschlagen, die Brücke etwas weiter weg von der Kapellbrücke zu errichten, nämlich «von der Mündung des obern Kirchgrabens zwischen Freienhof und Theater rechtwinklig mit der Reussstromrichtung zu legen und auf den Reussquai vor dem Hotel «Raben» einmünden zu lassen». <sup>204</sup>

Am nächsten Tag griff die NZZ den Artikel des «Luzerner Tagblatts» auf. Während allerdings das «Luzerner Tagblatt» ausführlich über die Diskussion des grossen Stadtrates in Bezug auf die Frage des Standorts des Reusssteges berichtete und lediglich ein Satz – der zitierte – zur Kapellbrücke geäussert wurde, hat sich der Fokus bei der Rezeption des Artikels in der NZZ verschoben. Um den Reusssteg geht es nur noch in einem Nebensatz:

«Zukunftsideen, schreibt das Luzerner Tagbl., wurden in der Sitzung des Grossen Stadtrates vom 14. November mehrfach laut. Bei Besprechung des neuen Reusssteges wurde von verschiedener Seite auf die nahe bevorstehende Zeit hingewiesen, da die Kapellbrücke weichen müsse, eine Ansicht, die immer mehr an Boden gewinnt und die auch in diesem Blatte schon öfter geäussert

<sup>201</sup> Manchester Guardian, 20. 12. 1898.

<sup>202</sup> Vgl. Rüesch: Luzerns Entfestigung, 1978, S. 338 f.

<sup>203</sup> Luzerner Tagblatt, 16. 11. 1898.

<sup>204</sup> Luzerner Tagblatt, 16. 11. 1898.

worden ist. Noch in weiterer Ferne wird wohl die Stunde sein, da das Theater umgelegt wird, um dem zunehmenden Verkehr einen freien Platz zu öffnen; aber kommen wird auch diese Zeit [...].»<sup>205</sup>

Nochmals zwei Tage später thematisiert auch die konservative «Allgemeine Schweizer Zeitung» die Kapellbrücke. Ebenso wie die NZZ betont sie, dass sich die Idee, die Kapellbrücke abzureissen, in der letzten Zeit verbreitet habe. Während dies in der NZZ kurz und ohne Wertung beschrieben wird, kritisiert der Korrespondent der «Allgemeinen Schweizer Zeitung» diese Entwicklung heftig und bezeichnet sie als «Barbarei», «rohe Zerstörung» und «Vandalismus». Er appelliert an die Altertumsfreunde überall in der Schweiz, sich zur Wehr zu setzen, falls die Brücke wirklich abgebrochen werden sollte: «Wenn es einmal gilt, die bedrohte alte Reussbrücke vor dem Untergange zu bewahren, dann wird ihre Fürsprache, die schon so manches Alte und Ehrwürdige vor roher Zerstörung schützte, eine willkommene Mithilfe sein im Kampfe gegen den neuen Vandalismus.»<sup>206</sup>

Dieser Korrespondent verbindet das Gerücht mit einem Aufruf, sich dagegen zur Wehr zu setzen, er spricht aber nicht von konkreten Abbruchplänen. In der «Gazette de Lausanne» hingegen ist am 22. November 1898, also drei Tage später, bereits von einem «complot» die Rede, der von «vandales» angezettelt worden sei. Erwähnt wird weiter, dass die «Société suisse pour la conservation des monuments historiques» von den Verteidigern der Brücke angerufen worden sei, und ihnen wird dabei viel Erfolg gewünscht, da der Abbruch «un acte impardonnable de barbarie» wäre.<sup>207</sup>

Ende November erreichten die Gerüchte um den Abbruch der Kapellbrücke England. Am 30. November berichtete der «Manchester Guardian» über die Bedrohung für die Brücke, und auch hier wird über den Abbruch als Fakt berichtet. «All who know Central Switzerland must be familiar with the picturesque wooden bridge which crosses the Reuss at Lucerne, and they will hear with genuine regret of a report that one of them is about to be removed.» Auch der Wasserturm werde vielleicht abgebrochen. Der Artikel kritisiert die Pläne vehement und ruft ironisch dazu auf, man solle doch gleich alles Alte abbrechen.

In der Folge erhielt der Luzerner Stadtrat mehrere Briefe aus England, in denen gefordert wurde, die Brücke nicht abzurechen. So schreibt am 6. Dezember ein Arthur Humphreys aus Manchester, dass viele englische Touristen, die Luzern besuchten, den Abbruch der Kapellbrücke sehr bedauern würden. Humphreys versucht, dem Stadtrat den Erhalt der Brücke mit wirtschaftlichen Begründungen schmackhaft zu machen. Er argumentiert, die Brücke sei für Touristen attraktiv: «many of the people who come to Lucerne will be disposed to

<sup>205</sup> NZZ, 17. 11. 1898.

<sup>206</sup> Allgemeine Schweizer Zeitung, 19. 11. 1898.

<sup>207</sup> Gazette de Lausanne, 22. 11. 1898.



stop away, and that would not benefit for the revenue of the City.» Dies kann auch als Boykottdrohung verstanden werden.<sup>208</sup>

Auch ein J. Emile aus Solothurn, der als Professor für moderne Sprachen in Manchester tätig war, wandte sich am 7. Dezember an die Luzerner Behörden. Er nahm ebenfalls Bezug auf die Zeitungsartikel, plädierte für die Erhaltung der Brücke und erwähnt, er habe versprochen, über das Thema in Schweizer Zeitungen zu schreiben, weshalb er Informationen von den Stadtbehörden Luzerns benötige. Er fragt nach, «ob die Brücke wirklich dem Untergange geweiht sei».<sup>209</sup> Den geplanten Leserbrief hat er dann offensichtlich verfasst, bevor er Antwort aus Luzern erhalten hat; er ist in der NZZ am 12. Dezember erschienen und wurde zudem am 13. Dezember im «Luzerner Volksblatt» abgedruckt. Während sich Emile im Brief an die Luzerner Behörden nach dem Wahrheitsgehalt des Gerüchtes erkundigte, berichtete er im Leserbrief im Indikativ über die «projektierte Zerstörung der Kapellbrücke».<sup>210</sup>

Die Befürworter des Erhalts der Kapellbrücke wandten verschiedene Strategien an, um Druck auf die Luzerner Regierung auszuüben. Neben den Aufrufen in den Zeitungen verfassten sie die Briefe an die Luzerner Stadtregierung, und sie lancierten die erwähnte Petition, die via Zeitungen organisiert wurde: Ein Leserbrief eines Carl Fuchs vom 3. Dezember, der am 5. Dezember im «Manchester Guardian» publiziert wurde, forderte zum Sammeln von Unterschriften für eine Petition auf.<sup>211</sup> Am 8. Dezember schrieb Carl Fuchs erneut einen Leserbrief. Er informierte, dass die Petition an die Luzerner Behörden vorbereitet wurde und bat um Unterschriften oder um das Versenden von eigenen Bittschriften an die Luzerner Behörden. In einem weiteren Leserbrief am selben Tag hält ein James Cowan vom «Teachers Touring Club» fest, dass sein Club die Bestrebungen zum Erhalt der Brücke unterstütze, und schlägt vor, Druck auszuüben: «I am sure that a strongly worded letter written to the «Luzerner Tageblatt» would command immediate attention. Or if powerful hotel-keepers, such as the Messrs. Hauser, of the Schweizerhof, and Mr. Anton Bon, of the Rigi First Hotel, were approached, their influence would go very far in securing our object. Lucerne cannot afford to disregard the English tourist.»<sup>212</sup> Der Schreiber dieses Leserbriefes scheint die Luzerner Akteure bestens zu kennen; er wusste, wie man Druck aufbauen konnte und wer auf seiner Seite stehen könnte. Er wusste, welchen Einfluss die Hoteliers in Luzern hatten.

In der ersten Dezemberhälfte wurde das Gerücht noch immer weiterverbreitet, beispielsweise am 11. Dezember im «Bund» und am 13. Dezember im

208 SALU, B3.30/A035, Kapellbrücke. Erkundungen und ein Protest aus England gegen die vermeintliche Entfernung der Brücke, 1898, 1899. Brief von J. Emile vom 7. 12. 1898.

209 Ebd.

210 NZZ 12. 12. 1898. Luzerner Volksblatt 13. 12. 1898.

211 Manchester Guardian, 3. 12. 1898.

212 Manchester Guardian, 8. 12. 1898.

«Luzerner Vaterland».<sup>213</sup> Der 13. Dezember war aber zugleich auch der Wendepunkt der Diskussion. Die Hauptrolle spielte hier wiederum das «Luzerner Tagblatt», von dem ausgehend das Gerücht einen knappen Monat zuvor entstanden war. Nun, am 13. Dezember, dementiert das «Luzerner Tagblatt» das Gerücht unmissverständlich: Es sei nichts als eine Legende, die zerstört werden müsse. «In Luzern hört man davon nichts, uns wenigstens ist von einem solchen Komplott oder von einem solchen Plan, der auf die Beseitigung der Kapellbrücke tendiere, nichts bekannt. Ein Märchen ist's».<sup>214</sup>

Wie schon bei der Entstehung des Gerüchtes etwa einen Monat zuvor spielte die NZZ die Rolle eines Multiplikators der Aussagen des «Luzerner Tagblattes». Sie gab den Artikel am nächsten Tag wortgetreu wieder und versah ihn mit dem Kommentar «Desto besser!».<sup>215</sup> Während bei der Entstehung des Gerüchtes die NZZ keine Wertung vorgenommen hatte, ist die Positionierung nun eindeutig. Nochmals einen Tag später, am 15. Dezember, folgten Dementi im «Manchester Guardian», den «Basler Nachrichten» sowie der «Gazette de Lausanne», die sich alle erleichtert über diese Nachricht äusserten.<sup>216</sup> Gleichentags diskutierte auch der Stadtrat Luzerns erstmals über das Gerücht. Er beschloss, dass den Briefschreibern geantwortet werden solle, es gebe keine Absicht, die Kapellbrücke abzurechnen, und auch die Zeitungen sollten darüber informiert werden.<sup>217</sup> In den folgenden Tagen wurde in verschiedenen Zeitungen das Dementi weiterverbreitet, und es wurde versucht zu erklären, wie die Gerüchte entstanden waren.<sup>218</sup> Als schliesslich am 23. Januar 1899 die Petition aus England dem Stadtrat eingereicht wurde, war sie gegenstandslos geworden.

#### 4.2 *Mit einer Zeitmaschine in die Vormoderne*

Welchen Wert sahen ihre Verteidiger in der Kapellbrücke? Warum wollten sie sie unbedingt erhalten? Die Zeitungsberichte, die Briefe und die Petition präsentierten vielfältige Argumente. Die NZZ erwähnte, dass die Kapellbrücke noch immer ein wichtiger Verkehrsweg sei. Obwohl nun viele Brücken die Reuss überqueren würden, sei sie noch immer die kürzeste Verbindung zwischen dem östlichen Teil der Grossstadt (um Kapellplatz und Schweizerhofquai) und der Kleinstadt am linken Reussufer. Weiter wurde betont, dass die Kapellbrücke eine Promenade sei, eine Spaziermeile, die besondere Bedeutung dadurch gewinne, dass sie ge-

<sup>213</sup> Der Bund, 11. 12. 1898.

<sup>214</sup> Luzerner Tagblatt, 13. 12. 1898.

<sup>215</sup> NZZ, 14. 12. 1898.

<sup>216</sup> Manchester Guardian 15. 12. 1898, Basler Nachrichten 15. 12. 1898, Gazette de Lausanne 15. 12. 1898.

<sup>217</sup> SALU, B3.02/B1:133, Protokoll des Stadtrates Luzern 7. 7. 1898–29. 12. 1898, Eintrag vom 15. 12. 1898, Nr. 19, S. 551.

<sup>218</sup> Wiederum NZZ, 16. 12. 1898. The Times, 16. 12. 1898 und 23. 12. 1898. Manchester Guardian, 17. 12. 1898 und 20. 12. 1898. Journal de Genève, 19. 12. 1898.

deckt sei und daher bei jedem Wetter benutzt werden könne. Es sei, schrieb die NZZ, «ein wirkliches Vergnügen», bei schlechtem Wetter «ohne Schirm über den Fluss in reiner, ozonreicher Luft hin und her zu wandeln».<sup>219</sup> Auf ästhetischer Ebene galt die Brücke als eine Zierde fürs Stadtbild, wichtiger als die schönen neugebauten Hotels, wie die «Gazette de Lausanne» festhielt.<sup>220</sup> Dieser Aspekt wurde in der englischen Berichterstattung noch stärker hervorgehoben als in der Schweiz. Die Brücke sei «picturesque», «beautiful» und «probably one of the most attractive of its kind in existence»<sup>221</sup> Viel vom idyllischen Anblick Luzerns verdanke die Stadt der Kapellbrücke.<sup>222</sup> Eng mit diesem Argument zusammenhängend ist die Bedeutung der Kapellbrücke als Wahrzeichen der Stadt, das die Eigenheit und das Spezielle Luzerns ausmache: «Il y a de beaux hôtels modernes partout; le pont de Lucerne est une chose qui ne se trouve qu'à Lucerne.»<sup>223</sup>

Das wichtigste Argument für den Erhalt der Brücke war indes nicht ihre Bedeutung als Verkehrsweg, Spazierpromenade, Stadttornament oder Wahrzeichen, sondern ihr Alter. Die Kapellbrücke sei «eines der ältesten Baudenkmäler der Schweiz»<sup>224</sup> und eine Zeugin von mittelalterlicher Baukunst.<sup>225</sup> Der «Manchester Guardian» beschrieb die Brücke als Monument einer vergangenen Zeit. Sie erinnere an das alte Stadtbild Luzerns, an ein Luzern, das noch zu einem grossen Teil aus Holz bestanden habe, sodass man die Stadt als hölzernes Storchennest bezeichnet habe.<sup>226</sup> Im «Journal de Genève» wurde betont, dass die Kapellbrücke bedeutsam sei als Teil der Befestigungsanlage, wobei sie älter sei als die erst im 15. Jahrhundert gebauten, aber viel bewunderten Museggtürme.<sup>227</sup> Ebenfalls häufig erwähnt wurden in den Zeitungsberichten die Bilder der Kapellbrücke: Sie würden die Brücke schmücken und über lokale und nationale Geschichte berichten.<sup>228</sup> Ein Aspekt, der nur in der schweizerischen Berichterstattung thematisiert wird, nicht aber in der englischen, ist die Bedeutung für die Nationalgeschichte. Die Kapellbrücke sei in den Jahren um 1330 erbaut worden. Damit gehe sie in «die Zeit der ersten Bünde»<sup>229</sup> zurück und sei auch deswegen bedeutsam, weil sie aus einer für die Nationalgeschichte wichtigen Zeit stamme: «le fait seul d'avoir été le témoin des grans événements qui ont marqué le commencement du XIV<sup>e</sup> siècle devrait le protéger contre la barbarie des démolisseurs.»<sup>230</sup>

219 NZZ, 16. 12. 1898.

220 Gazette de Lausanne, 22. 11. 1898.

221 Manchester Guardian, 30. 11. 1898 und 8. 12. 1898.

222 Manchester Guardian, 30. 11. 1898.

223 Gazette de Lausanne, 22. 11. 1898. Siehe auch NZZ, 16. 12. 1898. Basler Nachrichten, 15. 12. 1898.

224 Allgemeine Schweizer Zeitung, 19. 11. 1898.

225 La semaine littéraire, 3. 12. 1898.

226 Manchester Guardian, 5. 12. 1898.

227 Journal de Genève, 19. 12. 1898.

228 La semaine littéraire, 3. 12. 1898. Journal de Genève, 19. 12. 1898. Der Bund, 11. 12. 1898. Ebenfalls erwähnt sind die Bilder in Manchester Guardian, 30. 11. 1898.

229 Allgemeine Schweizer Zeitung, 19. 11. 1898.

230 Gazette de Lausanne, 22. 11. 1898.

Das Alter der Brücke machte sie wertvoll und erhaltenswert, und sie machte sie für die Touristen attraktiv, was für die Schweizer Presse ein weiterer Grund war, sie zu erhalten. Dies erwähnt etwa die «Allgemeine Schweizer Zeitung», die versuchte, die Luzerner mit diesem Argument zu überzeugen, die Brücke stehen zu lassen: «Ferner sollte diese Leute die Erwägung vor solcher Barbarei zurückhalten, dass nicht was neu ist, die Fremden anzieht und festhält, sondern das Alte, Historische.»<sup>231</sup> Auch die NZZ argumentiert ähnlich, wenn sie betont, dass die Fremden gerade wegen des Alten nach Luzern kommen würden; ihnen bereite das «Unikum» Kapellbrücke «mehr Vergnügen als all das moderne Zeug zusammen».<sup>232</sup>

Diese Beurteilung war zweifellos zutreffend. Die englischen Zeitungsartikel und Briefe gingen in der Betonung der Bedeutung des Alters gar einen Schritt weiter als die Schweizer Berichterstattung: Sie betonten einerseits, dass die Kapellbrücke nicht nur ein Symbol von Vergangenheit sei, sondern ein Symbol einer ganz bestimmten Vergangenheit, nämlich einer, in der das Geschichtsbewusstsein grösser gewesen sei als in der Gegenwart: «none who passed that bridge in the olden days but felt the breath of battle for the Fatherland or the glory of martyrdom for God and for faith strengthen their soul.»<sup>233</sup> Andererseits funktionierte für sie die Kapellbrücke gleichsam als Zeitmaschine, eine Dimension, die in den schweizerischen Berichten nicht hervortritt.

Diese Zeitmaschine sollte einen Blick in eine – bessere – Vergangenheit ermöglichen. Dies sei es, was die englischen Besucher gemäss dem Korrespondenten des «Manchester Guardians» interessiere. Sie würden die Kapellbrücke mit einem ganz bestimmten Ziel anschauen: «they wish to get a glimpse of the more restful and more beautiful days of the fifteenth and sixteenth centuries». Dieses Bedürfnis erkläre sich damit, dass die Besucher des modernen Lebens müde seien. Ihre Aufmerksamkeit in Luzern liege nicht primär auf den modernen Hotels und Promenaden, sondern auf dem alten Luzern, das als Gegenbild diene zur unruhigen Moderne und ermögliche, diese (auch in Luzern präsente) Moderne zu vergessen.<sup>234</sup>

Ganz ähnlich argumentiert J. Emile, einer der aktivsten Gegner des Abbruchs: Wenn er nach langer Abwesenheit wieder in die Schweiz zurückkomme, bewundere er zwar die gemachten Fortschritte, etwa beim Bau von Quais und Brücken, Theatern, oder Tram, doch dies sei nicht das eigentlich Spezielle an der Schweiz. Dies seien vielmehr die alten Tore, Häuser oder Schlösser.<sup>235</sup> Und eine Frau Flora Fry schrieb dem Stadtrat von Luzern einen Brief, in dem sie

<sup>231</sup> Allgemeine Schweizer Zeitung, 19. 11. 1898.

<sup>232</sup> NZZ, 16. 12. 1898.

<sup>233</sup> Manchester Guardian, 5. 12. 1898.

<sup>234</sup> Manchester Guardian, 5. 12. 1898.

<sup>235</sup> Neue Zürcher Zeitung, 12. 12. 1898. Luzerner Volksblatt 13. 12. 1898. SALU, B3.30/A035, Kapellbrücke. Erkundungen und ein Protest aus England gegen die vermeintliche Entfernung der Brücke, 1898, 1899. Brief von J. Emile vom 7. 12. 1898.

begründete, was für die Engländer und Engländerinnen die Stadt attraktiv mache: «It is not for the sake of modern and handsome buildings that we English people visit your delightful country – a walk through the streets of any of our own large towns would amply satisfy in that respect – but it is such a relief to us busy people to try and lose ourselves in your mediaeval and old-world sights and sounds». <sup>236</sup> Im alten Luzern hoffen die Touristen eine Gegenwelt zur Moderne zu entdecken. Die Kapellbrücke soll es ermöglichen, eine Zeitreise in eine imaginäre Vormoderne zu unternehmen. <sup>237</sup>

### 4.3 «A barbarous act»: Vorwürfe an Luzern

Emile und die anderen Aktivisten sahen die Brücke als positiven Kontrast zur modernen Welt, und sie warfen den Luzernern vor, unfähig zu sein, dies zu erkennen: «Müssen sie [Kapellbrücke und Wasserturm] fort, weil unsere modernen Luzerner glauben, die Brücke in ihrem einfachen Gewande sei nicht mehr vornehm genug für das nächste Jahrhundert?» <sup>238</sup> In einem Zeitungsartikel im «Manchester Guardian» wird festgehalten, der einzige Grund, warum die Luzerner die Brücke abbrechen wollen, sei, dass sie nicht zusammenpasse mit den neuen modernen Gebäuden beim See. Den Luzernern wird somit nicht nur unterstellt, die Bedeutung der Brücke als wertvolle Zeugin von Vergangenheit zu verkennen, sondern auch, dass sie diese abbrechen wollen, gerade *weil* sie alt ist. Sarkastisch schlägt der Autor vor, die «Reformer» sollen doch etwa die Spreuerbrücke und die Museggmauer auch gleich mit abbrechen, damit die ganze Stadt komplett modern werde. <sup>239</sup> In einem weiteren «Guardian»-Artikel wurde der offizielle Stadtführer zitiert, der festhalte, dass in Luzern die Gegenwart so schön sei, dass man die Vergangenheit vergessen könne. Der Artikel widersprach dem entschieden. Die Luzerner Behörden wurden als kurzfristig bezeichnet, die Brücke abzubrechen sei «Vandalism» und «stupid». <sup>240</sup>

Ähnlich heftige Kritik erfuhren die Luzerner in einigen Schweizer Zeitungen. <sup>241</sup> Die «Gazette de Lausanne» bezeichnete den Abbruch als ein «acte im-

<sup>236</sup> SALU, B3.30/A035, Kapellbrücke. Erkundungen und ein Protest aus England gegen die vermeintliche Entfernung der Brücke, 1898, 1899. Brief von Flora Fry an den Stadtrat von Luzern.

<sup>237</sup> Vgl. Groebner: Was ist das Historische am historischen Wahrzeichen?, 2014. Ausführlich zu Geschichte und Tourismus Groebner: Retroland, 2018.

<sup>238</sup> NZZ, 12. 12. 1898.

<sup>239</sup> Manchester Guardian, 30. 11. 1898.

<sup>240</sup> Manchester Guardian, 5. 12. 1898.

<sup>241</sup> Vergleichsweise wenig angrifflich gegenüber den Luzernern positionierte sich der «Bund». Er erwähnte die Berichte in den «Weltblättern» aus England und berichtete über die heftige Kritik an den Luzernern, wobei er selbst nur zurückhaltend Position bezog: Er stellte sich zwar gegen einen Abbruch der Kapellbrücke, hielt aber auch fest, jede Stadt könne mit ihren «Altertümern» das machen, was sie wolle, und niemand habe sich einzumischen. Dennoch sei es unangenehm, solch harsche Kritik zu erhalten, und man müsse sich gut überlegen, ob man ehrwürdige Denkmäler unwiederbringlich zerstören möchte. Der Bund, 11. 12. 1898.

pardonnable de barbarie» und kritisierte ebenfalls, dass die Kapellbrücke nur deswegen verschwinden müsse, weil sie einen Kontrast zu den neuen Gebäuden bilde und damit angeblich die Harmonie des Stadtbildes störe.<sup>242</sup> In der «Allgemeinen Schweizer Zeitung» zielte die Kritik in die gleiche Richtung, wobei als Schuldige die jüngere Generation ausgemacht wurde, die angeblich immer weniger einen «Sinn für das Historische» habe. Sie wolle das Stadtbild einfach deswegen erneuern, damit es neu sei, und finde Altes schlecht, «nur weil es alt ist». In Luzern sehe man die Auswirkungen davon bereits deutlich, so seien am Reussufer viele moderne Bauten entstanden, die unschön seien und das alte Stadtbild zerstört hätten. Nun werfe man der Kapellbrücke vor, sie passe nicht mehr ins Stadtbild, dabei sei nicht sie, sondern der neue Reusssteg eine «Verhunjung des Stadtbildes».<sup>243</sup>

Die «Semaine litteraire» fand den Schuldigen in der Tourismusindustrie, die alles dem Profit unterwerfen würde: «ils mettraient bas une cathédrale si quelque hôtelier en trouvait l'emplacement propice pour y faire édifier un «Gigantesc-Hôtel.» Die Touristiker würden alles dem Ziel unterordnen, neue Gebäude zu errichten. «Le pont les gêne; la tour les offusque; [...] il faut jeter bas tout cela, élargir un quai, faire une passerelle en ciment armé, et trottoirs de bitume.»<sup>244</sup> Die Hoteliers gerieten hier ins Blickfeld der Kritik, weil es unzweifelhaft der Tourismus war, der stark beigetragen hatte zum Umbau Luzerns. Im Falle der Kapellbrücke entbehrte die Kritik allerdings jeglicher Grundlage: Denn die Hoteliers waren gerade nicht für den Abbruch, weil ihre Kunden, die Touristen, die Brücke wertschätzten. Sie setzten sich ein für den Erhalt der Kapellbrücke.

«I am sure there would be over 90 per cent of the Lucerne inhabitants saying «No, this old wooden bridge is the honour of old Lucerne»», hält Herr Zähringer vom Hotel des Balances fest, und die Gebrüder Hauser vom Hotel Schweizerhof betonen: «Here nobody thinks of such a barbarous act.» Anton Bon vom Rigi First Hotel weist darauf hin, dass der Stadtrat gegen einen Abbruch sei und mit ihm die grosse Mehrheit der Luzerner. Zudem erwähnt er, dass man über einen Abbruch abstimmen müsste und dass es dafür niemals eine Mehrheit geben würde. Alle drei Briefe wurden im «Manchester Guardian» abgedruckt.<sup>245</sup> Den Hoteliers war es ein Anliegen, die Gerüchte zu widerlegen, und sie versicherten, dass es keine Pläne gebe, die Brücke abzubrechen. In der Kommunikation zwischen Luzern und Manchester waren sie die wichtigste Verbindung. In ihren Briefen widerlegten sie das Gerücht rascher, als die Luzerner Politiker und Zeitungen dies taten.<sup>246</sup>

<sup>242</sup> Gazette de Lausanne, 22. 11. 1898.

<sup>243</sup> Allgemeine Schweizer Zeitung, 19. 11. 1898.

<sup>244</sup> La semaine litteraire, 3. 12. 1898.

<sup>245</sup> Manchester Guardian, 20. 12. 1898.

<sup>246</sup> Beispielsweise schrieb der Besitzer des Hotel des Balances bereits am 10. Dezember einen Brief mit entsprechendem Inhalt, der am 20. 12. 1898 im Manchester Guardian veröffentlicht wurde.

Für die Hoteliers bot die Diskussion sowohl Chancen als auch Risiken. Es war für sie nicht schmeichelhaft, dass über Luzern als fortschrittsfanatisch geschrieben wurde, und zudem gab es Boykottdrohungen gegenüber Luzern. Insgesamt aber überwogen – gesetzt den Fall, dass die Brücke tatsächlich erhalten blieb – die Chancen für die Hoteliers: Luzern erhielt eine Menge Aufmerksamkeit. Wenn im «Guardian» die «Messrs. Hauser, of the Schweizerhof, and Mr. Anton Bon, of the Rigi First Hotel» namentlich erwähnt wurden als mögliche Partner beim Protest,<sup>247</sup> war das zweifellos in ihrem Sinne. Zudem wurden Briefe, die Luzerner Hoteliers an ihre englischen Korrespondenzpartner geschickt hatten und in denen die Gerüchte dementiert wurden, von diesen an den «Guardian» weitergeleitet und dort im Wortdruck abgedruckt.<sup>248</sup> Die positiven Auswirkungen der Aufregung beschrieb der Luzern-Korrespondent der NZZ folgendermassen: «Abgeschickt mag die Adresse [Petition] immerhin werden; wir werden sie als ein wertvolles Zeichen der Sympathie nicht nur für die Kapellbrücke, sondern auch für unsere Fremdenmetropole betrachten.»<sup>249</sup>

Die Hotelbesitzer waren am aktivsten in der Reaktion auf die Vorwürfe gegenüber Luzern. Die massiven Anschuldigungen führten aber dazu, dass sich auch die Luzerner Zeitungen und Politiker veranlasst sahen, Stellung zu beziehen. Das «Luzerner Tagblatt» bezeichnete das Gerücht wie erwähnt als «Märchen». Zugleich startete die Zeitung einen Gegenangriff gegen die Kritiker Luzerns. Sie wehrte sich mit ebenso giftiger Kritik an den Verbreitern des Gerüchts, wie diese zuvor die Luzerner kritisiert hatten. Das Gerücht sei völlig grundlos, und die Kritiker hätten praktisch aus dem Nichts einen «Vandalen-Komplot» kreiert, der angeblich bestehen solle. «Vor solchen «Freunden» möge die Brücke behütet werden.»<sup>250</sup> Damit war das Thema für die Luzerner Zeitungen aber auch schon erledigt. Es scheint für sie kein brennendes Problem gewesen zu sein, möglicherweise da für sie klar war, dass das Gerücht grundlos war.

Der Stadtrat Luzerns zierte sich lange mit einer offiziellen Stellungnahme. Nachdem aber neben mehreren Privatpersonen unter anderem auch der Stadtrat von Genf um eine solche ersucht hatte, musste er Position beziehen. Als er dies am 15. Dezember schliesslich tat, war das Gerücht im «Luzerner Tagblatt» bereits dementiert worden und das Thema eigentlich vorbei. Dennoch ist interessant, was an dieser Sitzung diskutiert wurde. Stadtrat Hofstetter Häfliger von der Verkehrskommission sowie ein Vertreter der Baukommission berichteten dabei von den Anfragen aus dem Ausland betreffend die angeblich geplante Entfernung der Brücke. In Reaktion darauf beantragte Stadtrat von Sonnenberg, dass der Stadtrat einen Beschluss fassen solle, dass die Kapellbrücke nicht entfernt werde. Dies wurde indes nicht gemacht. Warum, erfahren wir im Stadtratsprotokoll nicht; möglicherweise wollte sich der Stadtrat diese Option nicht gänzlich

<sup>247</sup> Manchester Guardian, 8. 12. 1898.

<sup>248</sup> Manchester Guardian, 20. 12. 1898.

<sup>249</sup> NZZ, 16. 12. 1898.

<sup>250</sup> Luzerner Zeitung, 13. 12. 1898.

verbauen. Stattdessen beschloss der Stadtrat, dass auf Anfragen geantwortet werden soll, es bestehe keine Absicht zum Abbruch.<sup>251</sup>

Gemeinsam ist den Aussagen von Luzerner Presse, Politik und Hoteliers, dass sie rundweg abstritten, dass es solche Pläne gegeben habe. Die Zeitungsberichterstattung ausserhalb Luzerns nahm diese Aussagen auf. Grösstenteils übernahm sie die Darstellungsweise der Luzerner unhinterfragt, so etwa die «Gazette de Lausanne» oder die NZZ.<sup>252</sup> Der Luzern-Korrespondent der «Basler Nachrichten» hielt fest, dass es sich bei der Meinung, die Kapellbrücke solle abgebrochen werden, um die «ganz persönlichen Ansichten Einzelner» handle und die ganze Aufregung glücklicherweise unnötig gewesen sei, da die Behörden nie solche Pläne gehabt hätten und ein Grossteil der Bevölkerung dagegen gewesen wäre.<sup>253</sup> Andere Zeitungen hingegen blieben skeptisch und bezweifelten die Luzerner Äusserungen, dass das gar nie ein Thema gewesen sei. Im «Journal de Genève» konnte man lesen: «Il faut croire que devant les protestations si éloquentes qui se sont faire entendre, l'édilité lucernoise a jugé bon de changer d'attitude, car on annonce que le pont n'est par menacé et l'on explique les bruits qui ont couru par une construction de passerelle, une confusion, etc. En réalité, nous croyons que le pont a bien été menacé».<sup>254</sup> Im «Guardian» wurde eine ähnliche Meinung geäussert: «I think we may all feel that this agitation has not been without cause, nor in vain.»<sup>255</sup>

Auch wenn es tatsächlich keine konkreten Abbruchpläne gab, war die Skepsis dieser Zeitungen nicht unberechtigt. Nicht nur veränderte sich die Stadt in rasantem Tempo und erst gerade war ein Teilstück der Brücke abgetragen worden, sondern es gab durchaus Stimmen in Luzern, die einen Abbruch forderten.

#### 4.4 Ein moderneres Stadtbild? Geschichte und Tourismus

Bereits 1871 hatte der Reiseführer Berlepsch vorausgesagt, dass die Kapellbrücke vermutlich bald abgebrochen werde.<sup>256</sup> Mehr als ein Vierteljahrhundert später war die Frage immer noch offen. Die NZZ schrieb weitsichtig in einem Artikel vom 2. Juli 1898, ein halbes Jahr vor der Gerüchtewelle: «Wenn nicht alles trügt, ist auch die Kapellbrücke dazu bestimmt, zum Zankapfel unter der Bürgerschaft zu werden. Wie bei Hamlet heisst es auch bei ihr: <Sein oder Nichtsein das ist hier die Frage>». Im Artikel wird das schnelle Wachstum Luzerns beschrieben, das sich nicht zu verlangsamen scheine. Noch immer werde viel gebaut, sodass ganze

251 SALU, B3.02/B1:133, Protokoll des Stadtrates Luzern 7. 7. 1898–29. 12. 1898, Eintrag vom 15. 12. 1898, Nr. 19, S. 551.

252 Gazette de Lausanne, 15. 12. 1898. NZZ, 14. 12. 1898.

253 Basler Nachrichten, 15. 12. 1898.

254 Journal de Genève, 19. 12. 1898.

255 Manchester Guardian, 20. 12. 1898.

256 Berlepsch: Luzern und der Vierwaldstätter-See, 1871, S. 18.



Quartiere mit grossstädtischem Charakter entstünden. Dem Berichterstatter bereitet diese Entwicklung Sorge, sie sei wirtschaftlich nicht erfreulich. Zudem führe sie zu Kontroversen, so betreffend das Stadthaus oder eben die Kapellbrücke. Obwohl der Berichterstatter der Entwicklung Luzerns skeptisch gegenüberstand, setzte er sich für einen Abbruch der Brücke ein. Er argumentierte, dass durch die «Abtragung dieser alten gedeckten Laufbrücke das Stadtbild gewinnen, sich moderner präsentieren würde». Indes war er sich bewusst, dass es viele Gegner eines Abbruchs der Brücke gab, wobei er – wohl zu Recht – davon ausging, dass die Fremden den Abbruch der Brücke mehr bedauern würden als die Luzerner.<sup>257</sup>

Interessant ist die Begründung, die der NZZ-Journalist den Gegnern eines Abbruchs unterstellte. Er erwähnte, dass sie die Brücke nicht wegen ihrer Giebelbilder erhalten möchten, sondern weil sie bei schlechtem Wetter als gedeckte Promenade dienen würde. Das Alter der Brücke erwähnte er überhaupt nicht. Für ihn war die Kapellbrücke kein Symbol von Vergangenheit, sondern etwas rein Funktionales: eine gedeckte Promenade. Damit steht er für einen ganz anderen Blick auf die Brücke als die erwähnten englischen Besucher. Seines Erachtens war die Kapellbrücke ein Funktionsbau, durch dessen Abbruch das Stadtbild verschönert und modernisiert werden würde.<sup>258</sup>

Im «Luzerner Tagblatt» waren ebenfalls im Sommer 1898 ähnliche Überlegungen zu lesen. In einem ausführlichen Bericht über den Abbruch eines Teilstücks der Brücke als Folge des Baus des Quais wurde festgehalten, dass mit diesem Teilabbruch der Anfang vom Ende der Brücke gemacht sei:

«Wer jetzt diese betrachtet, muss sich gewiss gestehen, dass ihr etwas fehlt, ein integrierender Bestandteil, und dass der geliebene grössere Rest dadurch als Altertum minderwertig geworden ist. Vom ästhetischen Standpunkt aus wäre [...] auch nicht mehr viel einzuwenden gegen [den] vollständigen Abbruch der Brücke, wodurch die Aussicht und das Bild von hüben und drüben unbedingt viel gewinnen würden. Wir sehen sie kommen, die Stunde, welche für die Kapellbrücke die letzte sein wird.»<sup>259</sup>

Die Voraussage war eindeutig, die Kapellbrücke würde bald verschwinden, und der Autor bedauerte das nicht. Im Gegenteil: Es wäre ein Vorteil für das Stadtbild und die Aussicht.

Noch drastischer wird das in einem Artikel im «Centralschweizer Demokrat» dargelegt. Der Artikel nimmt ebenfalls Bezug auf den Teilabbruch der Brücke und hält fest, dass die Stadt dadurch schöner geworden sei. Der Autor bezeichnet die Kapellbrücke als «alten schwarzen Holzkasten» und hält fest, «dass es doch an der Zeit wäre, mit diesem garstigen Möbel abzufahren». Erst recht sei

<sup>257</sup> NZZ, 2. 7. 1898.

<sup>258</sup> Ebd.

<sup>259</sup> Luzerner Tagblatt, 12. 6. 1898.

dies der Fall, wenn der Reusssteg gebaut sei und somit eine bessere Verkehrsverbindung bestehe als die «krumme Holzbrücke». Auch hier wird die Funktion der Kapellbrücke auf ihren Wert als Übergang über das Wasser reduziert, und ansonsten ist sie lediglich ein Hindernis in einem schönen Stadtbild.<sup>260</sup>

Diese Zeitungsartikel wurden alle im Sommer 1898 publiziert, also in jener Zeit, in der ein Teilstück der Brücke abgebrochen wurde. Trotz ihrer scharfen Formulierungen führten sie zu keinen Reaktionen. Die Gerüchte verbreiteten sich wie geschildert erst ab dem 16. November, nachdem im «Luzerner Tagblatt» über die Äusserung von Geisshüsler im Rahmen der Sitzung des Grossen Stadtrates berichtet worden war. Als die Gerüchtewelle daraufhin entstand, wurden keine Artikel mehr veröffentlicht, die offen für einen Abbruch Stellung nahmen. Die Befürworter eines Abbruchs äusserten sich in der Debatte nicht mehr direkt. Es wurde nur noch über sie geschrieben. Möglicherweise wurde der Druck von England, der Schweizer Presse und den Hoteliers so gross, dass sie sich nicht mehr in Zeitungen äussern konnten.

Die zitierten Briefe vom Sommer 1898 geben Informationen über die Argumente der Gegner. Ein Argument bestand darin, dass die Kapellbrücke ihre Funktion wegen des Baus neuer Brücken verloren hatte. Weiter wurde mit ästhetischen Gründen argumentiert. Einerseits würde das Stadtbild Luzerns durch den Abbruch der Kapellbrücke verschönert: Die Kapellbrücke galt als unmodern und damit nicht erhaltenswürdig. Andererseits wäre es auch für die Aussicht von Vorteil, wenn die Kapellbrücke nicht mehr da wäre. Auf diesen letzten Grund verwiesen auch die Luzerner Hoteliers in den bereits zitierten Briefen, die im Manchester Guardian abgedruckt wurden. Die Hoteliers betonten zwar, dass die grosse Mehrheit der Luzerner hinter der Brücke stehe, erwähnten aber auch, wer die Gegner der Brücke waren und worin ihre Motive bestanden: «there is a minority of householders who wish it away – as interfering with their prospect» und «There are certainly some house proprietors near the Kapellbrücke, who wish it was away, only for a more open view from their windows».<sup>261</sup>

Die Aussicht, die durch die Kapellbrücke versperrt wurde, war für die einen die auf die Gebäude am Reussufer: Im «Luzerner Tagblatt» vom 18. April 1899, also nach dem Ende der grossen Diskussion, findet sich ein Artikel, in dem der Autor zunächst betont, nicht zu den «Vandalen» zu gehören, die die Kapellbrücke beseitigen wollen, dann aber die «Freunde schöner Städtebilder» fragt: «Habt ihr das Bild auch schon beachtet, dass sich Euch bietet, wenn Ihr am linken Reussquai abwärts spaziert, z. B. vom Hotel du Lac zur Kapellbrücke? Von dem schönen Monumentalbau unseres Rathauses erblickt man nichts als das monumentale Dach, ebenso die Dächer aller andern reussabwärts gelegenen Häuser des rechten Ufers. Das ist auch ein «Stadtbild», aber keines von den schöneren!»<sup>262</sup>

<sup>260</sup> Der Demokrat, 22. 6. 1898.

<sup>261</sup> Beide in Manchester Guardian, 20. 12. 1898.

<sup>262</sup> Luzerner Tagblatt, 18. 4. 1898.

Je nach Standort konnte die Kapellbrücke auch die Aussicht auf den See und die Berge beeinträchtigen. Diese war, wie bereits ausführlich erläutert, nicht nur für die Touristen erstrebenswert, sondern wurde auch von den Einheimischen sehr geschätzt. Diese schöne Aussicht auf See und Alpen sahen offenbar einige Anwohner der Kapellbrücke durch die Brücke eingeschränkt. Die Engländer hingegen erachteten gerade die Kombination von Naturgenuss und Geschichte als attraktiv. Die bereits zitierte Flora Fry hielt in ihrem Brief an den Stadtrat fest: «[...] but it is such a relief to us busy people to try and lose ourselves in your mediaeval and old-world sights and sounds, surrounded as they are by nature in her most beautiful aspect».<sup>263</sup>

Die englischen Touristen schätzten die Möglichkeit, in Luzern anhand der Kapellbrücke in vergangene Zeiten einzutauchen. Für die Gegner der Kapellbrücke hingegen war das Alter ein Argument, sie abzubauen, da sie unmodern sei. Der englische Literaturkritiker Patrick Wright hielt – nicht in Bezug auf die Situation in Luzern, aber auch hier passend – fest: «People live in different worlds even though they share the same locality. [...] What is pleasantly old for one person is decayed and broken for another».<sup>264</sup>

Das grosse Interesse der Touristen für das alte Luzern entstand dabei erst um 1900: Es wurde bereits gezeigt, dass der Grund, warum die Touristen nach Luzern kamen, zunächst die Natur war. Gegen Ende des Jahrhunderts hatte sich dies geändert, auch das alte Luzern war nun wichtig geworden. Dieser Wandel kann exemplarisch anhand der Veränderung der Titelbilder des «Luzerner Fremdenblattes» dargelegt werden. Bereits analysiert wurden das erste Titelblatt (bestehend von 1891 bis 1900, Abb. 36) und das zweite Titelblatt (bestehend von 1901 bis 1910, Abb. 37). Es wurde gezeigt, dass das Hauptthema dieser Fremdenblätter die Landschaft und die Landschaftsbetrachtung war.<sup>265</sup> Noch nicht analysiert habe ich das dritte «Fremdenblatt», das im Mai 1910 eingeführt wurde (Abb. 38). Zu sehen war nicht mehr eine Gesamtansicht auf die Stadt. Die Spaziergänger und Wanderer, die die vorherigen Titelblätter geziert hatten, wurden nun nicht mehr dargestellt, ebenso wenig der Löwe.<sup>266</sup> Stattdessen waren nun zwei Einzelmotive links und rechts des Titels des «Fremdenblattes» abgebildet.

Auf der linken Seite wurde der sogenannte Schillerstein präsentiert, ein Felsblock im Vierwaldstättersee. Der natürliche Felsvorsprung war ursprünglich 30–40 Meter hoch und wurde 1838 auf 20 Meter verkleinert, damit er die Schiff-

263 SALU, B3.30/A035, Kapellbrücke. Erkundungen und ein Protest aus England gegen die vermeintliche Entfernung der Brücke, 1898, 1899. Brief von Flora Fry an den Stadtrat von Luzern. Die zumeist in den Hotels am Seeufer untergebrachten Touristen waren diesbezüglich allerdings auch in einer komfortablen Lage: Sie konnten beides haben, auf der einen Seite die Kapellbrücke, auf der anderen den freien Blick auf See und Berge.

264 Wright: *On living in an old country*, 1985, S. 237.

265 Vgl. Kapitel III.2.4 und III.2.5.

266 Zur Bedeutung von Löwendenkmal und Kapellbrücke vgl. auch Luzi: *Zur Verdichtung touristischer Embleme*, 2012.



Abb. 38: Titelbild des Fremdenblattes für Luzern, Vierwaldstättersee, Zugersee und Umgebung, 1. Mai 1910.

fahrt nicht durch Steinschlag gefährdete. 1859 war der Schwyzer Landammann erfolgreich mit dem Antrag, aus dem Stein ein Denkmal für Friedrich Schiller zu machen und ihn mit der folgenden Inschrift zu versehen: «Dem Sänger Tells F. Schiller. Die Urkantone 1859».<sup>267</sup> Rechts im Bild befindet sich eine Ansicht der Kapellbrücke mit Wasserturm aus einer leicht erhöhten Perspektive, sodass die Gebäude am Schwanenplatz und am Schweizerhofquai sowie die Hofkirche zu erkennen sind, die von der Berg- und Hügellandschaft im Hintergrund eingefasst werden. Diese beiden Bilder stehen für jenen Aspekt, der auf den früheren beiden Titelbildern noch weniger wichtig gewesen war: die Geschichte. Der Schillerstein verweist mit dem Bezug auf Schillers Wilhelm Tell auf die Nationalgeschichte, und die Kapellbrücke war, wie geschildert, für die Touristen eine Möglichkeit, einen Blick in eine imaginäre Vormoderne zu werfen.

Die Bedeutung der Natur ist auf den beiden Bildern noch angedeutet: Der Schillerstein wird als Felsformation im See mit Bergen im Hintergrund gezeigt. Seine Attraktivität war nicht nur darin begründet, dass er an Schillers Wilhelm Tell erinnern sollte, sondern bestand auch in der schönen Natur, in die er eingebettet war. Auch auf dem Bild der Kapellbrücke ist die Berglandschaft sichtbar. Im Vergleich zu den vorherigen Titelbildern hatte die Landschaft allerdings an Wichtigkeit eingebüsst, und die Geschichte war wichtiger geworden.

Die Kapellbrücke war zum Wahrzeichen Luzerns geworden. Allerdings entbehrt es nicht einer gewissen Ironie, dass die Touristen die Kapellbrücke derart schätzten und auf ihren Erhalt pochten: Denn dass sich die Stadtstruktur Luzerns in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts fundamental verändert hatte, war ja gerade eine Folge des Tourismus. Die Hofbrücke, auch sie eine alte, gedeckte Holzbrücke, hatte weichen müssen, weil das Seeufer attraktiv war für die touristischen Bauten. Die Touristen standen also auf dem Schweizer-

<sup>267</sup> Fröhlich, Müller: Rütli, Schillerstein, Tellskapelle, 1991, S. 13.

hofquai, einem Ort, an dem früher eine andere alte Holzbrücke gewesen war, die wegen der Hotelbauten verschwunden war, und schauten von dort auf die Kapellbrücke, die für sie wertvoll war, da sie eine untergegangene Vergangenheit repräsentierte.

## 5 Die Natur der Stadt: Winterthur und Luzern im Vergleich<sup>268</sup>

Sowohl Winterthur als auch Luzern erlebten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen fundamentalen Wandel von Wirtschaft, Gesellschaft, Politik und Stadtgestalt. Beide Städte vervielfachten ihre Einwohnerzahl und expandierten über die einstige Stadtbefestigung hinaus. Je eine Branche – Maschinenindustrie beziehungsweise Tourismus – wurde besonders stark. Sie prägte die städtische Wirtschaft und Erwerbsstruktur, und sie hatte grossen politischen Einfluss. Auch schrieb sie sich nachhaltig – mit Auswirkungen bis heute – in die Stadtstruktur ein: Es entstanden neue Quartiere, die grosse Flächen einnahmen. In Winterthur war dies das Industriequartier mit den Fabriken und Arbeiterwohnungen, in Luzern das Touristenquartier am See mit den Hotels, der Promenade und den Sehenswürdigkeiten.

Dieser Wandel führte zu einer Veränderung der mentalen Bilder der Städte, die in den vorherigen Kapiteln ausführlich dargestellt worden ist. Im Folgenden untersuche ich Unterschiede und Gemeinsamkeiten zwischen den Fallbeispielen Winterthur und Luzern. Ausgangspunkt ist eine Reflexion der Quellen: Was bedeutet es, Reiseführer sowohl für eine Industriestadt als auch für eine Tourismusstadt als Quellen zu benutzen? Dann werden inhaltliche Unterschiede in der Selbstdarstellung anhand eines Aspektes dargelegt, der in beiden Städten von grosser Bedeutung war: die Betonung der lieblichen Natur. Anhand dieses Aspektes können Funktionen von Selbstdarstellung sowie Zusammenhänge zwischen Selbst- und Fremdbildern analysiert werden.

Ob man nun Stadtführer als Quellen für eine Wahrnehmungsgeschichte der Industriestadt Winterthur verwendet oder für eine der Touristenstadt Luzern, sind zwei ganz verschiedene Dinge. Denn das Zielpublikum von Reiseführern sind primär Touristen. Die Auswirkungen davon zeigen sich beispielsweise in den Baedeker-Reiseführern. Dort ist Luzern schwärmerisch beschrieben: Von «seltenen Reizen»<sup>269</sup> wegen der Lage der Stadt berichtet der Baedeker von 1848, und derjenige von 1913 schwärmt von der «höchst malerischen»<sup>270</sup> Lage. Die Einträge zu Winterthur im Baedeker der gleichen Jahre waren hingegen weit

268 Einige der hier folgenden Überlegungen habe ich bereits früher skizziert: Fasol: Die Natur der Stadt, 2015. Fasol, Mathieu: Die Expansion der Städte, 2016.

269 Baedeker: Die Schweiz, 1848, S. 74.

270 Baedeker: Die Schweiz nebst den angrenzenden Teilen von Oberitalien, Savoyen und Tirol, 1913, S. 112.

nüchterner: Die Stadt ist ohne wertende Vokabeln beschrieben.<sup>271</sup> Es ist bezeichnend, dass anhand der beiden Baedeker-Beiträge zu Luzern bereits etwas über das Image Luzerns ausgesagt werden kann – die Landschaftsschönheit wird betont –, während dies bei den Einträgen zu Winterthur nicht der Fall ist. Für die Touristen, das Zielpublikum dieser Reiseführer, war Winterthur im Gegensatz zu Luzern kein sonderlich attraktives Ziel.

Dieser Unterschied zeigt sich auch in den Reiseführern, die Laurent Tissot als jene der dritten Generation bezeichnet hat und die sich ganz einer einzelnen Stadt widmen.<sup>272</sup> Schon rein quantitativ wird der Unterschied sichtbar: Für Winterthur liegen für die Zeit um 1900 lediglich einige wenige Stadtführer vor. Der 1903 vom Verkehrs- und Verschönerungsverein publizierte Stadtführer wurde im Bewusstsein veröffentlicht, dass nur wenige Touristen Winterthur besuchen.<sup>273</sup> In Luzern hingegen lag eine Vielzahl unterschiedlicher Reiseführer mit je eigenen Schwerpunkten vor, von verschiedenen Herausgebern und in mehreren Sprachen.

Stadtführer von Winterthur und solche von Luzern unterschieden sich in Bezug auf das Zielpublikum und die Zielsetzung. Die Stadtführer Luzerns richteten sich an ein internationales Publikum. Das Zielpublikum der Stadtführer Winterthurs hingegen war primär ein lokales, höchstens ein nationales. Die Zielsetzung der Stadtführer war daher auch sehr unterschiedlich. In Luzern sollten die Touristen informiert werden. Dabei wurden die Erwartungen der Touristen zu erfüllen versucht und Luzern auf eine Weise beschrieben, die für Touristen attraktiv war. Die kommerziellen Führer taten dies, weil sie darauf zielten, möglichst gut verkauft zu werden. Die Stadtführer, die der Verkehrsverein herausgab, taten dies ebenfalls: Sie wollten Luzern im bestmöglichen Licht präsentieren, damit dieses für Touristen als lohnenswertes Ziel erschien. In Winterthur hingegen wurde der Stadtführer des Verkehrs- und Verschönerungsvereins vor allem bei Festen, die in Winterthur stattfanden, verteilt. Die Stadtführer dienten primär der Selbstdarstellung des städtischen Bürgertums. Es waren Lehrer und Lokalpolitiker, die sich darum kümmerten.

Diese unterschiedliche Zielsetzung der Selbstdarstellung spiegelt sich auch in anderen Quellensorten. So fand in Winterthur 1895 und in Luzern 1901 das eidgenössische Schützenfest statt. An beiden Orten gab es zu diesem Anlass Publikationen, die sich an die Besucher richteten. Beim Beispiel Winterthur konnte anhand der Festschrift «Winterthur in Wort und Bild», die für diesen Anlass verfasst wurde, analysiert werden, wie die Stadt gesehen werden wollte. In der Festschrift spiegelt sich das Selbstverständnis Winterthurs als naturnahe und prosperierende Stadt. Ein zentrales Ziel war auch bei dieser Schrift die Selbstdarstellung und Selbstvergewisserung des Winterthurer Bürgertums. In Luzern entstanden

<sup>271</sup> Baedeker: Die Schweiz, 1848, S. 56f. Baedeker: Die Schweiz nebst den angrenzenden Teilen von Oberitalien, Savoyen und Tirol, 1913, S. 44.

<sup>272</sup> Vgl. Kapitel III.2.1.

<sup>273</sup> Vgl. Kapitel II.2.1.

im Rahmen des dort stattfindenden Schützenfestes ebenfalls mehrere Schriften. Diese unterschieden sich aber grundlegend von denjenigen Winterthurs. Weil bereits eine Vielzahl von Publikationen über Luzern vorlag, gab es keine Notwendigkeit, eine eigene Festschrift zu veröffentlichen, die sich ausschliesslich der Stadt widmete. In den zu diesem Anlass erschienenen Schriften spielt die Stadt Luzern nur eine kleine Rolle. Dort, wo sie beschrieben wird, werden die touristischen Images reproduziert. In diesem Zusammenhang ist auch bezeichnend, dass für Luzern im Gegensatz zu Winterthur keine Heimatkunde vorlag: Es gab bereits derart viele Schriften zu Luzern, dass das nicht nötig war.<sup>274</sup>

Die unterschiedlichen Ziele von Selbstdarstellung in Winterthur und in Luzern spiegeln sich auf eindrückliche Weise im Umgang mit einem Aspekt, der für beide zu einem konstitutiven Teil der Stadtidentität wurde: der Natur.

In Luzern war die Landschaft der Grund, warum die Touristen die Stadt überhaupt besuchten. Im Zuge der aufkommenden Alpenbegeisterung kamen Reisende in die Innerschweiz, für die die Stadt Luzern selbst nicht attraktiv war, aber Rigi, Pilatus und Vierwaldstättersee. Das Interesse an der Landschaft war die Grundlage der Entwicklung der Stadt zum Fremdenverkehrsort. Es können, wie gezeigt wurde, drei Funktionen unterschieden werden, die Luzern für den Naturgenuss der Touristen einnahm. Erstens war die Stadt Startpunkt für Ausflüge, also der Ort, wo man komfortabel nächtigen und von dem aus man Expeditionen in die nähere Umgebung und in die Bergwelt unternehmen konnte. Zweitens war Luzern eine Aussichtsplattform: derjenige Ort, von dem aus man die Aussicht und die Lichtspiele über dem See geniessen konnte. Drittens wurde Luzern gegen Jahrhundertende auch ein Ort, an dem Natur gezielt inszeniert wurde, beispielsweise im Meyerschen Diorama. Für das Image Luzerns war die Natur von überragender Bedeutung. In überschwänglichen Beschreibungen wurde sie gefeiert und auf Bildern inszeniert.

Für die Winterthurer Stadtidentität war die Natur ebenfalls von zentraler Bedeutung. Sie wurde als attraktiv und intakt beschrieben, und es wurde betont, dass sie zu gesunden Lebensumständen beitrage. Das Verhältnis zwischen der Stadt und der Natur wurde stets als harmonisch dargestellt. Die Charakterisierung als naturnahe Stadt stand nicht in Kontrast zur Industrie, die ebenfalls positiv bewertet wurde. Winterthur präsentierte sich als moderne, fortschrittliche, industrialisierte Stadt. Man war stolz auf die Industrie, und betont wurde der Fleiss der Winterthurer, der die Stadt zu dem gemacht habe, was sie sei. In der Selbstdarstellung wurden Natur und Industrie verbunden, indem die Industrie naturalisiert, also zum Teil einer als idyllisch imaginierten Natur gemacht wurde. Besonders eindrücklich zeigen das die analysierten Postkarten, auf denen dunkel rauchende Kamine ganz harmonisch in die Landschaft eingefügt sind. Das Selbstbild als naturnahe Stadt, als Gartenstadt, hatte auch städtebauliche Aus-

<sup>274</sup> Umgekehrt gibt es gewisse Quellen, die nur für Luzern, nicht aber für Winterthur verfügbar sind: Zu erwähnen ist etwa das Fremdenblatt. Auch Reiseberichte sind für Luzern eine bedeutendere Textgattung als für Winterthur.

wirkungen: Winterthur versuchte, sich gemäss diesem Ideal zu entwickeln, insbesondere durch Alexander Isler, der als Bauamtmann tätig war.

Die Art der Beschreibung von Natur ist in Luzern und in Winterthur auffallend ähnlich. Der Vergleich zweier Textpassagen mag dies verdeutlichen. Im offiziellen Stadtführer Luzerns wird die Attraktivität der Seebrücke mit der Aussicht begründet, die man von ihr aus geniessen könne. Die Beschreibung lautet da folgendermassen:

«Kaum der weltberühmte Pont du Mont blanc in Genf hat ein Landschaftsbild, wie es sich dem Reisenden hier mit einem Schlag bietet. Ueber die blitzende Fläche des Vierwaldstättersee's hinein lächelt und staunt das Gebirge. Ueber blühenden Gärten hebt sich zur Linken der Rigi mit seinen weisssschimmernden Gasthöfen, zur Rechten der düstere, dreizackige Pilatus und zwischen ihnen drängt sich über grünen Vorbergen ein Heer leuchtender Gipfel, als wollten sie alle Luzern grüssen, die Stadt, die wie ein reizendes Mädchen ihre Füsse im See badet.»<sup>275</sup>

Die Beschreibung der Winterthurer Industrie in Alexander Islers Festschrift, die ich bereits einmal zitiert habe, tönt da durchaus ähnlich:

«Werfen wir noch einen zusammenfassenden Blick auf die Stadt, sei es von der Rebhalde am Lindberg oder vom Bäumli aus, so tritt uns der Charakter von Winterthur als einer Heimstätte der Arbeit und Schaffenslust so recht entgegen. Zu beiden Seiten umarmen die Rebgelände den Berg. Wie Schirm suchend, bergen sie ihre zarten und verwöhnten Kinder des Südens unter die Schutzwände des Waldes. Als eine blühende Oase im Waldmeer erscheint unser Winterthur von der Höhe aus gesehen. Ueber hundert der eisernen Karawanenzüge eilen von allen Richtungen täglich dem Produktionszentrum zu und ebenso viele verlassen es wieder; ein Zeichen der emsigen Tätigkeit der Menschen, die da unten in Qualm und Rauch rastlos schaffen und streben als nützliche Glieder der Gesamtheit.»<sup>276</sup>

Bei beiden wird die Landschaft schwärmerisch beschrieben: In Luzern ist es nur die Landschaft, die so schön ist, in Winterthur ist es die Verbindung von Landschaft und Industrie.

Diese Zitate verweisen auch auf einen zentralen Unterschied zwischen den beiden Städten – einen äusserst aufschlussreichen Unterschied: Die Blickrichtung ist nämlich genau umgekehrt. Im Beispiel zu Luzern steht der Betrachter auf der Seebrücke und schaut auf den See und die Berge. Die Altstadt befindet sich in seinem Rücken, das neu entstandene Touristenquartier auf der Seite. Sein

<sup>275</sup> Heer: Führer für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung, 1892, S. 9.

<sup>276</sup> Isler: Winterthur in Wort und Bild, 1895, S. 73 f.



primäres Interesse liegt aber nicht bei diesen, sondern bei der Aussicht auf die Landschaft. Ganz anders ist das beim Winterthurer Beispiel: Hier steht der Betrachter auf einem Hügel nahe der Stadt und genießt die Aussicht auf dieselbe. Er betrachtet die Stadt und sieht, wie lieblich sie in die Natur eingebettet ist.

In der Analyse der Fallbeispiele ist gezeigt worden, dass es in der Ikonografie der beiden Städte jeweils bevorzugte Blickwinkel auf die Stadt gab. Im Falle Winterthur waren das die vom Heiligberg und die vom Bäumli. Die Perspektive vom Heiligberg aus ist jene, die bereits Merian gewählt hatte: der traditionelle Blickwinkel auf die Stadt, der die Altstadt in den Mittelpunkt rückt. Er blieb auch im 19. Jahrhundert eine wichtige Art, Winterthur darzustellen. Die Perspektive vom Bäumli aus hatte den Vorteil, auch die Winterthurer Industrie zu zeigen – wie im obigen Zitat. Gemeinsam ist den beiden Perspektiven, dass der Betrachter auf einem Hügel in Stadtnähe steht, von dem aus er auf die Stadt blickt. Im Falle Luzerns waren die zwei wichtigsten Perspektiven die vom Gütsch und die vom Bramberg aus. Beiden war gemeinsam, dass sie zwar die Stadt im Vordergrund zeigten, vor allem aber den Blick in Richtung See und Bergwelt öffneten. Damit brachen sie mit der traditionellen Ikonografie Luzerns, für die unter anderem ebenfalls Merian steht und die eine Sicht aus Süden gezeigt hatte, bei der der Fokus auf der Stadt lag und nicht, wie in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, auf der Landschaft.<sup>277</sup>

Der Unterschied zwischen Winterthur und Luzern lässt sich exemplarisch anhand der Mondscheinpostkarten zeigen. Auf der einzigen Winterthurer Mondscheinpostkarte sieht man den Blick vom Bäumli auf die Stadt. Der Bildausschnitt ist so gewählt, dass die Stadt im Mittelpunkt steht. Die Stadt und die Industrie sind lieblich in die Umgebung eingebettet. Von den vier Luzerner Postkarten zeigen zwei Sehenswürdigkeiten. Die anderen beiden präsentieren Gesamtansichten und zeigen jeweils die Stadt Luzern im Vordergrund. Doch die Stadt wird nicht primär anhand der Stadtgestalt charakterisiert, sondern anhand ihrer Einbettung in das Landschaftspanorama mit See und den Bergen mit den weissen Gipfeln. Pointiert kann man also zusammenfassen: In Winterthur steigt man auf die Hügel, um auf die Stadt zu blicken. In Luzern hingegen sieht man von der Stadt aus beziehungsweise über die Stadt hinweg auf die Berge der Umgebung.

Es war in Winterthur und in Luzern je eine andere Art von Natur, die in den Vordergrund gerückt wurde. In Winterthur war es insbesondere das Innere der Stadt, das für die Selbstdarstellung zentral war, also die Gärten der Stadt. Das Ziel war es, eine durchgrünte «Gartenstadt» zu schaffen. In Luzern hingegen wurde die Natur innerhalb der Stadt nicht speziell betont. Für das Image Luzerns war die Natur in der Umgebung entscheidend, die Alpen und der See. Die schwärmerisch beschriebene Natur ist dort das, was sich ausserhalb der Stadt befindet.

Diese Unterschiede sind in der je anderen Funktion der Natur für die städtische Selbstdarstellung begründet: Die Natur war in Luzern der Ausgangspunkt,

<sup>277</sup> Vgl. Kapitel II.3.3 und III.2.4.

der Grund für die Touristen, die Stadt überhaupt als Reisedestination zu wählen. Sie war eine Ressource, die Besucher anzog. Deswegen stand sie im Mittelpunkt der Selbstdarstellung. In Winterthur war der Grund für die Betonung der Natur ein anderer. Dort wurde eine Stadtidentität konstruiert, bei der ein Kernelement die schöne Natur war, um auf Kritik an Industriestädten zu reagieren und diese zu entkräften. Gegenüber Industriestädten gab es Vorurteile: Sie seien schmutzig, lärmig, eng und unordentlich. An diesen negativen Stereotypen arbeitete sich Winterthur ab. Die Stadt wollte zeigen, dass sie keine typische Industriestadt ist. Deswegen machten die Winterthurer Repräsentationsschriften die Natur zu einem zentralen Charakteristikum der Stadt und betonten, dass Industrie idyllisch in Natur eingebettet sein kann.

Die Natur war im Falle Luzerns der Ausgangspunkt für den Wandel zur Touristenstadt und ein Grund für die Attraktivität der Stadt. In Winterthur war sie ein Mittel, der Stadtkritik entgegenzutreten. Während Luzern mittels gewisser Stadt-Images aktiv den wichtigsten Wirtschaftszweig, den Tourismus, zu fördern versuchte, war die Konstruktion der Identität als Industriestadt in Winterthur reaktiv.

Das heisst auch, dass die wirtschaftliche Bedeutung von mentalen Bildern der beiden Städte je unterschiedlich war. In Luzern gingen Wirtschaft und Selbstdarstellung Hand in Hand und das Image wurde deshalb von verschiedenen Akteuren aktiv gefördert. Für Winterthur war das Image weniger wichtig: Dort waren die Selbstbilder für die wirtschaftliche Prosperität nicht notwendig. Das lokale Bürgertum kreierte sie vielmehr als Reaktion auf das negative Image von Industriestädten.

Anhand der Bedeutung der Natur lässt sich auch das Verhältnis zwischen Fremdbildern und Selbstbildern in den beiden Städten reflektieren. In Luzern waren Fremdbilder und Selbstbilder eng verzahnt: Die Vorstellungen der Touristen, ihre Erwartung, eine Stadt zu besuchen, die durch die Schönheit der sie umgebenden Natur charakterisiert ist, hatte grossen Einfluss auf die Selbstbilder. Dies wurde im Kapitel «Tourismuskritik» gezeigt. So war einer der Kritikpunkte der Arbeiterzeitung «Demokrat», dass die Luzerner aus denjenigen Teilen der Stadt verdrängt würden, in denen man die Aussicht besonders gut geniessen könne – auch für die Luzerner war die Aussicht zu einem begehrten Gut geworden. Die Betonung der schönen Natur wurde in die Selbstdarstellung übernommen, auch dort, wo sie sich nicht primär an Touristen richtete. Das heisst keineswegs, dass es keine Kritik am Tourismus gegeben hätte. Diskussionen um Stadtidentität wurden gerade anhand des Tourismus geführt. Er bildete den Rahmen, innerhalb dessen über Stadt gesprochen wurde. Stadtidentitäten in Luzern wurden in Bezug auf den Tourismus konstruiert.

Im Falle Winterthurs waren Selbstbilder und Fremdbilder anders und weniger offensichtlich verbunden. Selbstdarstellungsschriften dienten dort stärker der Vergewisserung nach innen als der Präsentation nach aussen. Fremdbilder spielten als Negativbilder von schmutzigen und unschönen Industriestädten eine

Rolle. Die Konstruktion von Stadtidentität geschah als Reaktion auf die negativen Erwartungen an Industriestädte.

In beiden Städten entstanden Selbstbilder in Bezug auf Fremdbilder, in Luzern direkt, in Winterthur indirekt. Die Konstruktion der Stadtidentitäten kann nicht verstanden werden, wenn auf einer rein lokalen Ebene angesetzt wird. Noch einmal auf andere Weise stellt sich die Frage nach dem Verhältnis von Selbstbildern und Fremdbildern beim dritten Fallbeispiel Bern.



## IV Bern – Bundesstadt

### 1 Stadtporträt

Zur Charakterisierung Berns verweist der Baedeker-Reiseführer von 1913 auf den «Sitz der Bundesbehörden», auf die Universität, den Sitz des Weltpostvereins und auf die «Lage auf einem von der Aare umflossenen Felsplateau».<sup>1</sup> Keine Erwähnung findet in der Einleitung des Baedeker-Eintrages zu Bern die Wirtschaft. Das ist ein Unterschied zu Luzern und Winterthur, die jeweils durch einen bestimmenden Wirtschaftszweig charakterisiert werden. In Bern gab es keine solch dominierende Branche. In der vorliegenden Arbeit dient Bern denn auch als Beispiel einer Verwaltungs- und Dienstleistungsstadt, in der verschiedene Wirtschaftszweige eine Rolle spielen. Die Wahl Berns als Fallbeispiel (und nicht beispielsweise Zürich oder Genf) ist darin begründet, dass Bern eine aussergewöhnliche Funktion hat, die im Baedeker-Eintrag ebenfalls Erwähnung findet: Es ist die Bundesstadt, der Ort, an dem die Behörden des 1848 gegründeten Bundesstaates angesiedelt sind.

Die Frage nach der Bedeutung des Status als Bundesstadt für das Berner Selbstverständnis wurde in der bisherigen Forschung nur wenig untersucht. Im Anhang des Überblickswerks «Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert» von 2003 findet sich ein Forschungsbericht, in dem erwähnt wird, dass das Thema «Bern als Bundesstadt» bisher vor allem in institutionell-rechtlicher Hinsicht und in Bezug auf die Bundesbauten untersucht worden ist. Der Bericht hält fest:

«Wünschbar wäre eine die ganze Zeit seit 1848 umfassende Darstellung zu den Auswirkungen der Rolle als Bundessitz. Dazu müsste die institutionell-rechtliche Betrachtung ergänzt werden mit wirtschaftsgeschichtlichen Fragestellungen (Stellenwert der Bundesverwaltung auf dem Arbeitsmarkt, als Auftraggeberin für das lokale Gewerbe sowie ihre Rolle auf dem Liegenschaftenmarkt) und mentalitätsgeschichtlichen Aspekten: Auswirkungen der Tatsache, Bundesstadt zu sein, auf die Selbstdarstellung der politischen Behörden und der verschiedenen Schichten der Bevölkerung sowie der Tourismuswerbung und Wahrnehmung von aussen.»<sup>2</sup>

Die folgenden Untersuchungen tragen dazu bei, dieses Desiderat in Bezug auf das 19. Jahrhundert zu schliessen, wobei mentalitätsgeschichtliche Aspekte im Mittelpunkt stehen werden. Im Kapitel «Stadtporträt» werden als Grundlage zu-

1 Baedeker: Die Schweiz nebst den angrenzenden Teilen von Oberitalien, Savoyen und Tirol, 1913, S. 172 f.

2 Literatur- und Forschungsbericht, 2003, S. 365.

nächst zentrale Tendenzen der städtebaulichen, demografischen, wirtschaftlichen und politischen Entwicklung Berns erläutert und es wird reflektiert, inwiefern der Status als Bundesstadt diese beeinflusste.

### 1.1 Stadtentwicklung

Der Baedeker von 1913 beschreibt Bern als von der Aare umgeben, auf einem Felsplateau liegend. Damit verweist er auf das wichtigste Charakteristikum der Stadtgestalt: die von der Aare umgebene Altstadt. Zugleich ignoriert er mit dieser Beschreibung die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstandenen Aussenquartiere, für die sich die Touristen wenig interessierten. Aus städtebaulicher Perspektive war indes die Erstellung und Erschliessung der Quartiere ausserhalb dieser einstigen Kernstadt eine zentrale Entwicklung.

Noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts war Bern fast ausschliesslich innerhalb der Aareschlaufe angesiedelt. Das Stadtwachstum setzte ab 1860 ein.<sup>3</sup> In einer ersten Wachstumsphase bis 1880 entstanden vermehrt Gebäude ausserhalb dieser Zone, vor allem im Westen der Stadt. Diese Gegend liess sich ohne Brückenbau erschliessen. Im Süden, Osten und Norden hingegen bildete der Aaregraben eine Grenze, die ab den 1880er-Jahren durch Hochbrücken überwunden wurde, sodass neue Quartiere entstehen konnten.<sup>4</sup> Laut Anna Bähler erfuhr die Stadt zwischen 1888 und 1914 den grössten «Bevölkerungszuwachs aller Zeiten. Dieser wurde von den neu entstehenden Aussenquartieren aufgefangen. Während um 1830 erst 19 Prozent der Berner und Bernerinnen ausserhalb der Innenstadt lebten, waren es 1888 schon 46 Prozent und 1910 sogar 79 Prozent.»<sup>5</sup>

Die Grundlagen für diese Entwicklung waren ähnlich wie in Winterthur und in Luzern: Die Schleifung der Stadtmauer, die der grosse Rat 1834 beschloss, beseitigte ein Hindernis der Expansion und symbolisierte die Niederreissung der alten Hierarchie zwischen Stadt und Land.<sup>6</sup> Den entscheidenden Wachstumsimpuls für die Stadt Bern lieferten indes der Bau des Bahnhofs und der Anschluss ans Eisenbahnnetz.<sup>7</sup> In den Jahrzehnten nach dem Bahnhofsbau wurde seine Umgebung grundlegend umgebaut. Dieser auch «Oberstadt» genannte Stadtteil entwickelte sich zum Geschäftszentrum Berns, in dem sich insbesondere Dienst-

3 Bähler: Von der Altstadt in der Aareschlaufe zur Stadtregion, 2003, S. 11.

4 Eine übersichtliche Karte des Kartografen Andreas Brodbeck zeigt, in welchem Zeitraum welche Teile Berns entstanden sind: Siehe Bähler, Barth, Bähler u. a. (Hg.): Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert, 2003, S. 334f.

5 Ebd., S. 16.

6 Ebd., S. 11. Fritzsche: Bern nach 1800, 1991, S. 80.

7 Bähler: Von der Altstadt in der Aareschlaufe zur Stadtregion, 2003, S. 13. Zunächst hatten die Berner Behörden nur wenig Interesse am Entstehen der Eisenbahn: «Sie befürchteten eine tief greifende Umwälzung der Wirtschaft und damit auch der Lebensbedingungen der Menschen.» Als der Bahnhof aber schliesslich stand, gab es auch in Bern Eisenbahnbegeisterung. Ebd., S. 14.

leistungsbetriebe ansiedelten, da die Nähe zum Bahnhof eine gute Erreichbarkeit bot. Die Folgen waren erhöhte Grundstückspreise.<sup>8</sup>

Die Basis für die Erstellung der neuen Quartiere im Süden, Osten und Norden ab den 1880er-Jahren war der Bau der Hochbrücken. Diese Bauprojekte sorgten jeweils für lange Diskussionen, da alle Beteiligten wussten, wie sehr sie die Stadtentwicklung beeinflussen würden. Als 1841–1844 die Nydeggbrücke gebaut wurde, hatten sich vor allem die Bürger, die alten Eliten, für diese Lösung eingesetzt. Sie hatten befürchtet, dass das traditionelle wirtschaftliche und politische Zentrum, die von drei Seiten von Wasser umgebene untere Altstadt, ins Abseits geraten könnte, wenn die Kornhausbrücke gebaut werden würde, und setzten deswegen stattdessen die Nydeggbrücke durch.<sup>9</sup> Dass sich der Schwerpunkt der Stadt verschob, konnte allerdings trotz der Nydeggbrücke nicht verhindert werden; die untere Altstadt verlor im Laufe des 19. Jahrhunderts an Bedeutung. Schliesslich wurden die Kirchenfeldbrücke 1883 und die Kornhausbrücke 1898 gebaut.<sup>10</sup> Die Diskussionen um diese Brückenbauprojekte sind für die hier untersuchte Fragestellung aufschlussreich und werden im Kapitel 4 anhand der Kirchenfeldbrücke thematisiert.

Berns Status als Bundesstadt trug nicht zum Flächenwachstum der Stadt bei, prägte aber die Stadtgestalt entscheidend. An erster Stelle zu nennen sind dabei die Bundesbauten, am bekanntesten das Bundeshaus. Das erste «Bundesratshaus» wurde 1857 fertiggestellt. Es entspricht dem heutigen Bundeshaus West. 1888–1892 entstand das Bundeshaus Ost. Schliesslich wurde 1894 beschlossen, ein Parlamentsgebäude zu bauen, das heute als «das» Bundeshaus bekannt ist.<sup>11</sup> Neben diesen Bauten beeinflusste der Bund das Stadtbild durch weitere Gebäude. So entstanden unter anderem das eidgenössische Telegraphengebäude (1892), das Bundesarchiv (1899), das eidgenössische Postgebäude (1905), das Gebäude der eidgenössischen Landestopographie (1904), die eidgenössische Münzstätte (1906) und die eidgenössische Alkoholverwaltung (1904).<sup>12</sup> Städtebaulich war die Bedeutung des Bundesstadt-Status für Bern somit gross. Wie war das in wirtschaftlicher Hinsicht?

## 1.2 *Demografie und Wirtschaft*

«Damals prägten die Dienstbotinnen die städtische Erwerbsstruktur mit 35 Prozent: Bern war also eine Dienstbotinnenstadt»,<sup>13</sup> schreibt der Historiker Chris-

8 Ebd., S. 15.

9 Ebd., S. 13.

10 Detailliert und quellenbasiert dargelegt von Stuber: Vom Bürgerholz zur Bodenpolitik, 2015, S. 324 ff.

11 Bühler: Schauplatz nationaler und internationaler Begegnungen, 2003, S. 297.

12 Hauser, Röllin, Weber: Bern. Architektur und Städtebau, 2003, S. 52.

13 Lüthi: Wachstum in schwierigerem Umfeld, 2003, S. 47.

tian Lüthi über die Ergebnisse der kantonalen Volkszählung von 1856 für die Stadt Bern. Die Bezeichnung «Dienstbotinnenstadt» tritt auf charmante Weise der weit verbreiteten, aber unzutreffenden Behauptung entgegen, Bern sei eine Beamtenstadt. Mitte des 19. Jahrhunderts waren nämlich lediglich 6 Prozent aller Erwerbstätigen für die öffentliche Hand tätig. Bis zu den Weltkriegen blieb der Bund als Arbeitgeber weitgehend unbedeutend. Lüthi betont, dass die Angestellten von Stadt, Kanton und Bund den Arbeitsmarkt Berns nie dominierten: «Bern könnte ebenso gut als Industriestadt, Handelsstadt oder Gesundheitsstadt bezeichnet werden. Seit dem Eisenbahnbau von 1857/58 waren sämtliche Branchen in der städtischen Wirtschaft vertreten, ohne dass ein Zweig ein grösseres Gewicht hatte.»<sup>14</sup>

Bruno Fritzsche hat gezeigt, dass Bern im 19. Jahrhundert eine ähnliche Beschäftigtenstruktur aufwies wie andere grosse Schweizer Städte. Anhand der Daten der Volkszählung von 1888 verglich er Bern und Zürich und stellte fest, dass Bern zwar mehr Erwerbende in der öffentlichen Verwaltung habe als Zürich, doch würden sie auch in Bern unter 5 Prozent ausmachen und somit kaum ins Gewicht fallen. Industrie, Gewerbe und Handwerk gebe es in Bern nur geringfügig weniger als in Zürich (43,4 Prozent in Bern, 47,6 Prozent in Zürich); zudem sei diese Branche ähnlich zusammengesetzt, «mit Schwergewichten in den Sparten Textil und Bekleidung, dem Baugewerbe und der Metall- und Maschinenindustrie». Daher zieht Fritzsche die Schlussfolgerung, Bern sei, «wie die andern grossen Schweizer Städte auch, in erster Linie ein zentraler Ort». Als solcher versorge er die umliegenden Gebiete.<sup>15</sup>

Für den Arbeitsmarkt und die wirtschaftliche Entwicklung hatte die Rolle als Bundesstadt somit kaum direkte Auswirkungen. Allerdings war sie indirekt bedeutsam: Die Gründung der ersten beiden Betriebe der Metall- und Maschinenindustrie in Bern – die Firma Hasler (später Ascom) und die Waffenfabrik (später RUAG) – wurde vom Bund veranlasst.<sup>16</sup> Die Firma Hasler hatte ihren Ursprung in der 1852 vom Bund lancierten Eidgenössischen Telegrafenerwerkstätte, die Geräte herstellen sollte, um das schweizerische Telegrafennetz aufzubauen. Später wurde der Betrieb privatisiert und entwickelte unter anderem elektronische Anlagen für Telefonie, Eisenbahn und Post. Das Geschäft florierte, 1895 zählte es bereits 90 Arbeiter, bis Ende der 1920er-Jahre wurde es zum grössten Arbeitgeber der Stadt Bern.<sup>17</sup> Die zweite Firma, bei der die Rolle als Bundesstadt Anlass der Gründung war, war die Waffenfabrik, die der junge Bundesstaat benötigte. Sie wurde 1871 eröffnet, zunächst zum Zusammensetzen von Waffen. 1875 wurde sie ausgebaut, 100 Arbeiter produzierten nun Waffen in einem

14 Ebd., S. 47. Eine grafische Übersicht, die die Erwerbsstruktur Berns 1856 und 1910 vergleicht, findet sich in ebd., S. 77. Zum Forschungsstand in Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung vgl. Literatur- und Forschungsbericht, 2003, S. 365.

15 Fritzsche: Bern nach 1800, 1991, S. 83.

16 Lüthi: Wachstum in schwierigem Umfeld, 2003, S. 68.

17 Ebd., S. 68f.



Neubau.<sup>18</sup> In wirtschaftlicher Hinsicht spielte der Status als Bundesstadt somit durchaus eine Rolle. Allerdings darf sein Effekt auf die Beschäftigtenstruktur nicht überschätzt werden, und insbesondere ist das Klischee der Beamtenstadt für das 19. Jahrhundert keineswegs zutreffend.

### 1.3 Politik

Bruno Fritzsche begann 1991 einen Aufsatz mit dem Titel «Bern nach 1800» provokativ folgendermassen: «Bern nach 1800 – was gibt es da noch zu sagen? Für manche hört die Geschichte der Stadt nach 1798 auf».<sup>19</sup> Er deutet mit diesem Einstieg an, dass die Geschichte Berns nach dem Ende des Ancien Régime bisweilen als Niedergangsgeschichte gelesen wird: Die Stadt hatte jene Macht und Grösse verloren, die sie in der alten Eidgenossenschaft besessen hatte. Bern hatte damals über grosse Untertanengebiete geherrscht und war von einem aus wenigen wohlhabenden Familien bestehenden Patriziat regiert worden. Mit der Besetzung durch die französischen Truppen 1798 endete diese Phase der Stadtrepublik Bern. In einem längeren Prozess entwickelten sich daraufhin Kanton, Stadt (politische Gemeinde) und Bürgergemeinde.<sup>20</sup>

Dieser Prozess war konfliktreich, die Herrschaft in der Stadt umkämpft: Welche Rolle sollten die Patrizier einnehmen, welche die nicht patrizischen Bürger, welche nicht bürgerliche Einwohner? Bis ins letzte Viertel des 19. Jahrhunderts war die städtische Politik von Auseinandersetzungen zwischen den (konservativen) Burgern und den (liberalen) Bürgern geprägt. Den Konservativen gelang es bis in die 1880er-Jahre, ihre Vormachtstellung zu verteidigen. Gegen Ende des Jahrhunderts nahmen die Konflikte zwischen den verschiedenen bürgerlichen Gruppen ab.<sup>21</sup> Ein Grund dafür war, dass man sich nun gegenüber einer erstarkenden Arbeiterschaft wehren musste: «Das bürgerliche Klassenbewusstsein entwickelte sich aus geteilter Angst vor dem gemeinsamen politischen Gegner.»<sup>22</sup>

Welche Auswirkungen hatte der Status als Bundesstadt für die Stadtpolitik? 1848 zeigten sich nicht alle Stadtberner begeistert von der Idee, dass Bern zur Bundesstadt werden sollte. Während sich die radikale Kantonsregierung als Befürworterin engagierte, stand die konservative Stadt dem Projekt kritischer gegenüber.<sup>23</sup> Dass es keineswegs alle Stadtberner erstrebenswert fanden, Bundesstadt zu werden, zeigte sich nach dem Entscheid des Bundes für Bern.

18 Ebd., S. 70.

19 Fritzsche: Bern nach 1800, 1991, S. 79.

20 Erne: Stadtpolitik zwischen Patriziat und Frauenmehrheit, 2003, S. 109f.

21 Bähler, Lüthi: Unterschiedliche Lebensweisen auf engstem Raum, 2003, S. 249.

22 Ebd., S. 249. Ausführlich zur Thematik u. a. Werdt: Der Ausscheidungsvertrag zwischen Bürger- und Einwohnergemeinde Bern, 2009 sowie Erne: Stadtpolitik zwischen Patriziat und Frauenmehrheit, 2003, S. 110ff.

23 Bähler: Schauplatz nationaler und internationaler Begegnungen, 2003, S. 296.

Nun nämlich musste Bern entscheiden, ob es die Wahl annehmen wollte. An der Einwohnergemeindeversammlung vom 18. Dezember 1848 fiel das Abstimmungsergebnis zur Frage der Annahme des Bundesstadt-Status knapp aus. 419 Männer nahmen an, wohingegen 313 die Annahme ablehnten und stattdessen für eine «bedingte Annahme» stimmten.<sup>24</sup> Grund für die Bedenken war, dass die Ernennung zur Bundesstadt beträchtliche Verpflichtungen mit sich brachte: Die zukünftige Bundesstadt musste die hohen Kosten für die nötigen Räumlichkeiten tragen.

Tatsächlich zeigten sich die finanziellen Folgen für die Stadt rasch: 1855 wurde eine ausserordentliche Steuer erhoben, um den Bau des ersten Bundeshauses, des heutigen Bundeshaus West, zu finanzieren. Auch nach der Erstellung dieses Gebäudes musste die Stadt finanzielle Lasten tragen: Sie war zuständig für den Unterhalt. Als der Bund 1874 weitere Räumlichkeiten benötigte, fand man daher eine neue Lösung: Bern übergab dem Bund das Bundesgebäude, leistete eine einmalige Zahlung von 500000 Franken und wurde im Gegenzug davon entbunden, weiter für die Räumlichkeiten des Bundes sorgen zu müssen.<sup>25</sup>

Die Wahl zur Bundesstadt hatte für die Stadt neben den finanziellen auch – damit zusammenhängende – institutionelle Konsequenzen: Das Verhältnis zwischen Einwohnergemeinde und Bürgergemeinde wurde deswegen neu geregelt. Da Bern die hohen Kosten für den Bau der Räumlichkeiten des Bundes übernehmen musste, war eine Klärung notwendig: 1852 wurde eine – zuvor nicht vorhandene – Aufteilung von Vermögen und Aufgaben zwischen den beiden Gemeinden vorgenommen. Die Bürgergemeinde behielt vor allem Boden und Wald, Stiftungen und kulturelle Institutionen.<sup>26</sup> Anhand des Beispiels der Trennung von Einwohnergemeinde und Bürgergemeinde wird im Folgenden gezeigt, wie umstritten die Geschichtsschreibung in der Stadt Bern bis heute ist.

#### 1.4 Konfliktfeld Bürgergeschichte

Es ist selten, dass wissenschaftliche Qualifikationsarbeiten auf ein grosses Echo stossen. Noch seltener ist es, dass durch sie Forschungsprojekte angestossen werden, die zu zwei dicken Bänden mit insgesamt 863 grossformatigen Seiten führen. Genau das geschah in Bern.

Die Rede ist von der Dissertation von Katrin Rieder, die 2004 fertiggestellt und 2008 unter dem Titel «Netzwerke des Konservatismus. Berner Bürger-

<sup>24</sup> Stadler: Die Hauptstadtfrage in der Schweiz, 1971, S. 579.

<sup>25</sup> Bühler: Schauplatz nationaler und internationaler Begegnungen, 2003, S. 297.

<sup>26</sup> Vgl. Stalder, Stuber: Die Bürgergemeinde als Körperschaft, 2015, S. 69ff. Die Bürgergemeinde hatte sich zuvor lange Zeit gegen eine Aufteilung des Vermögens gewehrt. 1833 vereinbarten die beiden Gemeinden, dass die Einwohnergemeinde jährlich einen Betrag von der Bürgergemeinde erhält. Zudem übernahm die Bürgergemeinde Kosten für grössere Bauten sowie gewisse Unterhaltskosten (Strassen, Brunnen). Vgl. Erne: Stadtpolitik zwischen Patriziat und Frauenmehrheit, 2003, S. 113.

gemeinde und Patriziat im 19. und 20. Jahrhundert» veröffentlicht wurde.<sup>27</sup> Die Schrift, welche gegenüber der Bürgergemeinde sehr kritisch war, löste in der Berner Öffentlichkeit heftige Diskussionen aus. Die Bürgergemeinde sah sich veranlasst, ein eigenes Forschungsprojekt zu lancieren, das zur oben erwähnten zweibändigen Geschichte der Bürgergemeinde führte, die 2015 unter dem Titel «Von Bernern & Burgern. Tradition und Neuerfindung einer Bürgergemeinde» erschien.<sup>28</sup> Der Streit drehte sich unter anderem um die Rolle der Bürgergemeinde in der Berner Stadtgeschichte, um ihren Einfluss und um die Frage, wie sehr sie diesen zu eigenen Zwecken nutzte.<sup>29</sup>

Eine der Uneinigkeiten betraf den oben erwähnten Ausscheidungsvertrag zwischen Bürgergemeinde und Einwohnergemeinde von 1852. Umstritten ist in der Forschung, ob diese Trennung fair war. Emil Erne nahm in der 2003 veröffentlichten Stadtgeschichte noch eine vorsichtige Einschätzung vor. Er schrieb: «Die politischen Kräfteverhältnisse in der Stadt wie auch im Kanton zu jener Zeit lassen vermuten, dass die grösseren Lasten und geringeren Vermögenswerte eher auf der Seite der Einwohnergemeinde liegen.»<sup>30</sup> Katrin Rieder hingegen äusserte sich deutlich. Unter dem Titel «Güterausscheidung in der Stadt Bern: Sicherung der ökonomischen Macht» betont sie, dass die Vereinbarung zwischen Einwohnergemeinde und Bürgergemeinde von «Akteuren burgerlich-patrizischer Herkunft bestimmt» gewesen sei, die auch in den Gremien der Einwohnergemeinde stark vertreten waren. Schliesslich habe die Bürgergemeinde mehr als zwei Drittel des Vermögens erhalten, die Einwohnergemeinde weniger als ein Drittel. Dies habe zu einer deutlichen finanziellen Besserstellung der Bürgergemeinde geführt: Sie habe nicht nur mehr Vermögen erhalten, sondern zudem auch weniger Ausgaben als die Einwohnergemeinde.<sup>31</sup>

Die Überlegungen Rieders zum Ausscheidungsvertrag umfassen lediglich einige wenige Seiten. Der burgerliche Historiker Christophe von Werdt reagierte darauf im Jahr 2009 mit einem 41-seitigen Aufsatz, in dem er die Interpretation Rieders anfocht. Er gibt zu, dass die Bürgergemeinde zwei Drittel erhalten habe: «Materiell verlief die Ausscheidung zugunsten der Bürgergemeinde.»<sup>32</sup> Dieses Ungleichgewicht sei jedoch gerechtfertigt gewesen: Der Bürgergemeinde sei mit der Vereinbarung «im Gegensatz zur Einwohnergemeinde die Perspektive der Steuerhoheit entzogen [worden]. Zudem erhielt sie ein weitgehend (sozial) zweckbestimmtes Vermögen zugewiesen, um ihre Aufgaben zu erfüllen. Die materielle Bedeutung von Teilen dieses Vermögens begann sich erst in der zweiten Jahrhunderthälfte abzuzeichnen.» Weiter betont er: «Die Verhandlungen, die zur

27 Rieder: Netzwerke des Konservatismus, 2008.

28 Stalder, Meyrat, Stuber u. a. (Hg.): Von Bernern und Burgern, 2015.

29 Zur Entstehungsgeschichte vgl. Stalder, Meyrat, Stuber u. a.: Einleitung, 2015, S. 28.

30 Erne: Stadtpolitik zwischen Patriziat und Frauenmehrheit, 2003, S. 113 f.

31 Rieder: Netzwerke des Konservatismus, 2008, S. 68 f.

32 Werdt: Der Ausscheidungsvertrag zwischen Bürger- und Einwohnergemeinde Bern, 2009, S. 89.

Ausscheidung führten, fanden im gesetzlichen Rahmen statt und verliefen nach den damals üblichen, demokratischen Abläufen. Zudem erfolgten sie in gutem Einvernehmen. Es gibt keine Anzeichen dafür, dass 1852 zwischen den beiden Gemeinden grundlegende Differenzen in der Ausscheidungsfrage bestanden.»<sup>33</sup>

In der neuen – von der Burgergemeinde finanzierten – Geschichte der Burgergemeinde halten Birgit Stalder und Martin Stuber wiederum fest, dass die Burgergemeinde zwei Drittel des städtischen Vermögens erhielt, obwohl ihr Bevölkerungsanteil nur etwa 10 Prozent betrug. Dann fahren sie fort: «Umstritten ist aber, ob die Burgergemeinde damals um den grossen Wert der vor der Stadt liegenden und erst nach und nach erschlossenen Felder tatsächlich wusste oder ob sie unbeabsichtigt einen Grossteil des sich erst später daraus ergebenden Vermögensanteils übernahm.»<sup>34</sup> Sie selbst beziehen in dieser umstrittenen Frage keine Position.

Bemerkenswert und für Lokalgeschichte aussergewöhnlich ist, mit welcher Heftigkeit diese Diskussion geführt wurde. Von Werdt griff Rieder auf verschiedenen Ebenen heftig an: Neben methodischen Schwächen und mangelnder Quellenauswahl<sup>35</sup> unterstellte er ihr auch, sie habe persönliche Motive für eine Abrechnung mit der Burgergemeinde. Es mangle ihr an Distanz zum Untersuchungsgegenstand, da sie einer Gruppe angehöre, «die 1992 wegen der Hausbesetzung an der Effingerstrasse 38 in der Vilette mit der Burgergemeinde und der Heilsarmee in einen Konflikt geriet. Auf diese Hausbesetzung folgten weitere Aktionen der Gruppe, und teils hatte dies alles ein juristisches Nachspiel.»<sup>36</sup>

Der gleiche Christophe von Werdt verfasste sechs Jahre später, 2015, das Vorwort der von der Burgergemeinde finanzierten Geschichte, deren wissenschaftlichem Beirat er vorstand. Er leitet sein Vorwort treffend mit einem Zitat von Mani Matter ein: «Doch d' wält isch so perfid, dass si sech sälte oder nie, nach bilder wo mir vo're gmacht hei richtet.»<sup>37</sup> Dann fährt er folgendermassen – und weit weniger angriffig als einige Jahre früher – fort:

«Das Buch, das Sie in den Händen halten, ist die Fernwirkung eines bernischen Bilderstreits – eines Bilderstreits zwischen Selbst- und Fremdbildern über die Burgergemeinde Bern. Es gehört zum Wesen eines Bilderstreits, dass er die Frage aufwirft, inwiefern das Bild an der Realität, an der Essenz des Abgebildeten teilhat – inwiefern es diese tatsächlich widerspiegelt oder eben nur verzerrt und verfälscht darstellt.»<sup>38</sup>

33 Ebd., S. 90f.

34 Stalder, Stuber: Die Burgergemeinde als Körperschaft, 2015, S. 72.

35 Werdt: Der Ausscheidungsvertrag zwischen Burger- und Einwohnergemeinde Bern, 2009, S. 87ff.

36 Ebd., S. 90.

37 Mani Matter, chue am waldrand, zitiert in: Werdt, Vorwort, 2015, S. 19.

38 Ebd.

Und weiter:

«Was in diesem Bilderstreit verhandelt wurde und wird, sind Selbstbilder und Fremdbilder über die Burgergemeinde Bern. Selbstbilder sind in diesem Kontext Vorstellungen, wie sich die Institution selbst sieht oder gerne sehen möchte. Demgegenüber sind Fremdbilder Repräsentationen, die sich andere über die Einrichtung Burgergemeinde machen.»<sup>39</sup>

Die Burgergemeinde beschäftigt sich in ihrem Werk mit den Selbst- und den Fremdbildern: Denn Stadtgeschichtsschreibung ist in Bern auch im 21. Jahrhundert ein Ort von Diskussionen über Identität. Das macht dieses Fallbeispiel für die vorliegende Untersuchung besonders spannend, auch gerade im Kontrast zu den Fallbeispielen Winterthur und Luzern, bei denen die Stadtgeschichtsschreibung deutlich weniger umstritten ist.

Ich werde im Folgenden zeigen, dass diese Berner Streitigkeiten um Selbst- und Fremdbilder eine Fortsetzung der Uneinigkeiten um Stadtidentität sind, die bereits im 19. Jahrhundert vorhanden waren.

## 2 Stadt und Bund: Bern als «Hauptstadt»

### 2.1 Charaktervielfalt

«Drei verschiedene Charaktere streiten im heutigen Bern um die Oberherrschaft. Die alte Bauernstadt, die Marktstadt eines grossen Bauernkantons, hat sich noch unverfälscht in einigen Quartieren, wie an der Matte oder in der Lorraine, erhalten. Der mehr herrschaftliche Charakter der Hauptstadt begann im 18. Jahrhundert mit dem Neubau der öffentlichen und privaten Gebäude, mit Einführung von Polizei und Beleuchtung, und erhielt seit 1848 eine neue Note durch die Bundesregierung und -verwaltung mit ihren Bauten und Beamten. In den letzten Jahrzehnten brachten die internationalen Bureaux einen weitem Zuwachs und einem Teil von Bern – leider! – das Gepräge einer Weltstadt.»<sup>40</sup>

Bern hat viele Gesichter. Der hier zitierte Stadtführer des Verkehrsvereins, der 1913 publiziert wurde, nennt drei: Bauernstadt, Hauptstadt, Weltstadt. Der Stadtführer trägt den Titel «Bern. Ein Führer zu den Schönheiten der Schweizerischen Bundeshauptstadt», hebt also das Charakteristikum «Hauptstadt» hervor. Die Charakterisierung als Bauernstadt wird im Stadtführer ebenfalls mehrfach aufgegriffen und eindeutig positiv bewertet. Hingegen ist der Charakter als Weltstadt negativ konnotiert. Diese Charaktervielfalt steht im Folgenden im Mittelpunkt:

<sup>39</sup> Ebd.

<sup>40</sup> Verkehrsverein der Stadt Bern (Hg.): Bern. Ein Führer zu den Schönheiten der Schweizerischen Bundeshauptstadt, 1913, S. 17 (Hervorhebungen im Original).

In diesem Kapitel (2.) wird die Bedeutung der «Hauptstadt» thematisiert, im nächsten Kapitel (3.) die von «Bauernstadt» und «Weltstadt».

Die Thematisierung dieser Vielfalt, ja Widersprüchlichkeiten, in der Selbstdarstellung ist auffällig: Stadtführer zielen schliesslich darauf, die Stadt in möglichst vorteilhafter Weise zu präsentieren. Dass solche Charaktervielfalt in Stadtführern dargestellt wird, unterscheidet sich von den beiden bisher bearbeiteten Fallbeispielen. In den dortigen Stadtführern werden keine kontrastierenden Charakteristika reflektiert. Es gab in Winterthur und Luzern in weit stärkerem Ausmass dominante Narrative, die den Bezugsrahmen des Redens über Stadt bildeten. Offizielle Selbstdarstellungen im Stile von Alexander Islers Festschrift «Winterthur in Wort und Bild» gab es in Bern nicht. Ebenso wenig existierte eine stadtbernerische Heimatkunde. Wie in Luzern liegen auch für Bern Stadtführer vor, sie präsentieren aber nicht nur wie in Luzern ein bestimmtes Image, sondern reflektieren auch die Schwierigkeiten der Findung von Stadtidentität.

Herausgeber des zitierten Stadtführers war der 1890 gegründete Verkehrsverein. Die vielfältigen Stadtidentitäten, die er im Stadtführer aufgreift, stellten ihn auch im Vereinsalltag vor Herausforderungen. Die Meinung der Mitglieder des Verkehrsvereins, dass der Tourismus wichtig und förderungswürdig sei, teilten nämlich nicht alle Berner. Eine Konstante in den Jahresberichten des Verkehrsvereins war der Mitgliedermangel. Schon im ersten Jahresbericht hiess es, dass der Verein nur halb so viele Mitglieder habe, wie im Vergleich zu ähnlichen Vereinen, etwa in Zürich oder Genf, zu erwarten gewesen wäre. Das Sprichwort «Numme nit g'sprängt!», das für die Berner gelte, habe sich hier bewahrheitet. Die Mitglieder des Verkehrsvereins betonten aber, sie würden an einem anderen «stolzen Bernerwort» festhalten: «Nüt nahla g'winnt».<sup>41</sup> In den folgenden Jahren wurde regelmässig und vorwurfsvoll über den Kampf um Mitglieder berichtet, der sich in anderen Städten viel einfacher gestalte. 1896 hiess es: «Es fällt jeweilen schon schwer, die im Verlauf des Vorjahres entstanden Lücken wieder auszufüllen», und: «Man nehme das beigedruckte Mitgliederverzeichnis zur Hand, so wird jeder, der mit der stadtbernerischen Bevölkerung einigermaßen bekannt ist, gar manche Lücke entdecken und verwundert fragen, warum dieser und jener nicht dem Verkehrsverein angehört.»<sup>42</sup>

Im Verkehrsverein engagierten sich Männer, die den Tourismus für bedeutsam hielten und die sich über diejenigen ärgerten, die sich nicht darum kümmerten. Initiiert worden war der Verein 1890 «unter besonderem Hinweis auf die vom Verkehrsverein von Zürich und Umgebung seit 4 Jahren entfaltete Tätigkeit». Angeregt hatte die Vereinsgründung Hans Rooschütz,<sup>43</sup> ein Berner Kaufmann, der Mitbegründer der Firma Merkur (heute Valora) war, die Schokolade, Kaffee

41 Verkehrsverein für Bern und Umgebung (Hg.): Bericht der Verkehrskommission, Nr. 1, 1890, S. 8.

42 Ebd., Nr. 7, 1896, S. 9.

43 Ebd., Nr. 1, 1890, S. 4.

und Tee verkaufte.<sup>44</sup> Der Verein war dominiert von Liberalen: Der erste Präsident, Stadtrat Yersin, gehörte der FDP an. Das Gleiche gilt für den Vizepräsidenten Johann Daniel Hirter-Böhlen, der Generaldirektor der Schweizerischen Volksbank war und später Nationalrat wurde.<sup>45</sup> Für die Analyse der Stadtführer des Verkehrsvereins muss dieser Hintergrund berücksichtigt werden: Es ist die Perspektive von liberalen Unternehmern und Politikern, die hier gezeigt wird, nicht die von (konservativen) Burgern. Daher ist es von zentraler Bedeutung, die Stadtführer mit anderen Quellen zu konfrontieren, die allenfalls andere – möglicherweise gegensätzliche – Bilder zeigen können.

Zu diesem Zweck werde ich insbesondere Schriften und Bilder Eduard von Rodts beiziehen. Von Rodt war ein burgerlicher Architekt, Schriftsteller und Historiker. Er fungierte von 1892 bis 1896 als Direktor des alten Historischen Museums Bern und sodann als ausführender Architekt des neuen Historischen Museums. Als Architekt baute er zudem eine Vielzahl verschiedener Wohnhäuser und öffentlicher Gebäude, unter anderem die bereits erwähnte Waffenfabrik. Von Rodt profitierte somit von der regen Bautätigkeit in Bern Ende des 19. Jahrhunderts. Sein Nachruf zitiert eine Aussage von Rodts, wonach er bei seiner Arbeit als Architekt immer wieder Kompromisse eingehen musste: «Alle diese praktischen Arbeiten entsprachen aber eigentlich wenig meiner Arbeitslust und liessen mir wenig Befriedigung. Die oft recht bunt zusammengesetzten Baukommissionen oder die schwierigen Bauherren, denen ich unterstand, modifizierten die Pläne und erschwerten die Ausführung.»<sup>46</sup> Von Rodt baute bevorzugt historistisch. Als Schriftsteller und Historiker verfasste er eine Vielzahl kulturgeschichtlicher Werke. Er war im Burgerrat und betätigte sich in der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege.<sup>47</sup> Damit weist er ein anderes Profil auf als die Verfasser der Stadtführer und eignet sich dazu, die Selbstdarstellungen Berns differenziert zu analysieren. Ebenfalls als Quellen beigezogen werden zudem Zeitungsartikel, in denen sich Debatten um Stadtidentität spiegeln.

Die Komplexität der Identitätskonstruktionen in Bern und das Fehlen eindeutiger, akzeptierter mentaler Bilder der Stadt war eine Folge des Untergangs der alten Stadtrepublik Bern. Die einst dominanten Bürger mussten um ihre Macht kämpfen, und neue liberale und später sozialdemokratische Akteure gewannen an Einfluss. Die verschiedenen Akteure hatten unterschiedliche mentale Bilder von Bern. Das bedeutet keineswegs, dass es keine gemeinsame Basis gab. Gewisse Elemente kamen, wie gezeigt werden wird, immer wieder vor – vorwiegend genommen werden kann die sprichwörtliche Berner Langsamkeit.

44 Lüthi: Wachstum in schwierigem Umfeld, 2003, S. 88.

45 Verkehrsverein für Bern und Umgebung (Hg.): Bericht der Verkehrskommission, Nr. 1, 1890, S. 6. Vgl. Stettler: Hirter, Johann Daniel, in: Historisches Lexikon der Schweiz, [www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D4531.php](http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D4531.php), Stand: 29. 1. 2020.

46 Zitiert in: Tavel: Eduard von Rodt (Nachruf), 1926, S. 7.

47 Biland: Rodt, Eduard von, in: Historisches Lexikon der Schweiz, [www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D46211.php](http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D46211.php), Stand: 29. 1. 2020. Tavel: Eduard von Rodt (Nachruf), 1926. Hauser, Röllin, Weber: Bern. Architektur und Städtebau, 2003, S. 27.

Im Folgenden steht diese Charaktervielfalt im Fokus, zunächst im Kapitel 2 mit Blick auf die Frage, welche Bedeutung es für Bern hatte, Bundesstadt zu sein. In einem ersten Schritt wird dargelegt, was es überhaupt hiess, «Hauptstadt» der Schweiz zu sein (2.2). In einem zweiten Schritt wird die Bedeutung des Status als Bundesstadt für die Selbstdarstellung reflektiert (2.3) und in einem dritten Schritt das Verhältnis zwischen Stadt und Bund anhand der Bundesarchitektur untersucht.

## 2.2 Keine Hauptstadt?

«Alles, was sich auf den Sitz der Bundesbehörden bezieht, ist Gegenstand der Bundesgesetzgebung», hält der Artikel 108 der Bundesverfassung von 1848 fest.<sup>48</sup> Das ist die einzige Aussage, die sich in der Verfassung in Bezug auf die Hauptstadt der Schweiz findet. Der Begriff «Hauptstadt» kommt nicht vor, ebenso wenig der heute häufig verwendete Begriff «Bundesstadt». Der Ort, an dem die Bundesbehörden logieren, wurde bei der Bundesstaatsgründung nicht festgelegt. Zu entscheiden hatte das Parlament – es wählte am 17. November 1848 Bern zum Sitz der Bundesbehörden.

Damit verfügte die Eidgenossenschaft, beziehungsweise die Schweiz, zum ersten Mal über ein eindeutig festgelegtes, über längere Zeit bestehendes politisches Zentrum. In der alten Eidgenossenschaft hatte es keine Hauptstadt gegeben. Peter Stadler sprach daher von einem «alteidgenössischen Polyzentrismus».<sup>49</sup> Die eidgenössische Tagsatzung traf sich an verschiedenen Tagungsorten. Vor der Reformation gab es 28 Tagungsorte, wobei die grosse Mehrheit der Sitzungen in lediglich drei Städten stattfand: Luzern (47 Prozent), Zürich (27 Prozent) und Baden (12 Prozent). Nach der Reformation hielten die katholischen und die reformierten Stände jeweils eigene Tagsatzungen ab. Die gemeinsamen Tagsatzungen wurden überwiegend in Baden und ab dem 18. Jahrhundert in Frauenfeld abgehalten. Baden und Frauenfeld waren gemeinsamer Besitz der Eidgenossen. Andreas Würzler hält dazu fest: «Ihre Berücksichtigung als Treffpunkt der Tagsatzung kennzeichnet die föderalistische Struktur der Eidgenossenschaft und verweist auf den Ort, wo der gemeinsame Nenner der Interessen der Eidgenossen angesiedelt war: den geteilten Besitz.»<sup>50</sup> Der Grund für die Wahl von Baden und Frauenfeld bestand also gerade nicht darin, dass diese besonders mächtig gewesen wären. Die einflussreichsten Orte der alten Eidgenossenschaft waren Zürich, Bern und Luzern gewesen, was sich auch in der offiziellen Rangordnung der Kantone spiegelt.

<sup>48</sup> Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 12. September 1848.

<sup>49</sup> Stadler: Die Hauptstadtfrage in der Schweiz, 1971, S. 529.

<sup>50</sup> Würzler: Die Tagsatzung der Eidgenossen, 2013, S. 427, zu Thematik insgesamt siehe S. 423 ff. Würzler erläutert auch die Gründe für die Wahl der jeweiligen Tagsatzungsorte.



Nach dem Ende der alten Eidgenossenschaft, in der zentralistischen Helvetischen Republik, erhielt die Schweiz ihre erste Hauptstadt: Aarau, das allerdings in rascher Folge von Luzern und schliesslich von Bern abgelöst wurde.<sup>51</sup> Während der Mediation war jeweils einer der Kantone Freiburg, Bern, Solothurn, Basel, Zürich und Luzern für ein Jahr als Direktorialkanton der «Vorort» der Schweiz. Mit dem Bundesvertrag von 1815 wechselte der Vorort alle zwei Jahre zwischen Zürich, Bern und Luzern.<sup>52</sup>

Bei der Gründung des Bundesstaates 1848 gab es somit keine Stadt, die als Hauptstadt prädestiniert gewesen wäre. Der Bundesstaat benötigte allerdings einen Ort, an dem die neuen Institutionen angesiedelt werden konnten. Dass die Verfassung dennoch keine Hauptstadt festlegte, erklärt André Holenstein folgendermassen:

«Mit dem Verzicht auf die Wahl einer Hauptstadt sollte die staatliche Zentralisierung nicht auch noch symbolisch auf die Spitze getrieben werden. Die Gründer des Bundesstaates nahmen Rücksicht auf die Stimmungen in den katholisch-konservativen Kantonen, die mit kriegerischer Gewalt in einen Bundesstaat geprägt worden waren, den sie – wie die Abstimmungen über die Bundesverfassung in den Kantonen 1848 deutlich zeigten – politisch, kulturell und gefühlsmässig ablehnten.»<sup>53</sup>

Als schliesslich das Parlament im November 1848 über den Sitz der Bundesbehörden abstimmte, waren die drei Vororte Bern, Luzern und Zürich die Optionen, die ernsthaft infrage kamen. Bei der Abstimmung im Nationalrat erhielt Bern 58 Stimmen, Zürich 35 und Luzern lediglich 6, im Ständerat schwang Bern mit 21 Stimmen obenaus, vor Zürich mit 13 Stimmen und lediglich 3 Stimmen für Luzern.<sup>54</sup> Dass Luzern keine Chance hatte, lag insbesondere daran, dass sich grosse Teile der dortigen Bevölkerung gegen den neuen Bundesstaat wehrten.<sup>55</sup> Ein anonymes Autor, der eine Broschüre mit dem Titel «Soll Zürich, Luzern oder Bern schweizerische Bundesstadt werden?» verfasste, in der er vehement für Bern plädierte, hielt polemisch fest: «Heraus mit der Sprache: Luzern und seine Umgebungen sind mir und vielen Tausend andern Eidgenossen für den Sitz der Bundesbehörden zu – katholisch!» Es gehe ihm nicht um generelle Animositäten Katholiken gegenüber, beteuerte der Verfasser, dass aber gerade die Stadt, die an der Spitze des Sonderbundes stand, Bundesstadt werden sollte, das hielt er für unannehmbar.<sup>56</sup> Ein Argument, das für Luzern sprach, war umgekehrt die

51 Stadler: Die Hauptstadtfrage in der Schweiz, 1971, S. 530ff.

52 Körner: Vorort, in: Historisches Lexikon der Schweiz, [www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D10077.php](http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D10077.php), Stand: 29. 1. 2020.

53 Holenstein: Ein Erinnerungsort für die Bundesideologie, 2013, S. 37.

54 Stadler: Die Hauptstadtfrage in der Schweiz, 1971, S. 577.

55 Ausführlich ebd., S. 574.

56 Soll Zürich, Bern oder Luzern schweizerische Bundesstadt werden?, 1848, S. 12.

Hoffnung, die Innerschweiz durch die Wahl Luzerns in den neuen Bundesstaat einzubinden.<sup>57</sup>

Der Entscheid fiel schliesslich zwischen Zürich und Bern. In den Zeitungen wurde ausführlich über die Frage debattiert, welche Stadt geeigneter wäre. Zu den aufgeführten Argumenten zählten unter anderem die Schönheit der Städte, ihre Rolle in der alten Eidgenossenschaft, die vorhandene Infrastruktur oder die Bedeutung ihrer Wissenschaft und Kultur.<sup>58</sup> Das Argument, das wohl entscheidend gewesen sein dürfte, war aber schliesslich die geografische Lage. Friedrich Engels, der im November 1848 in Bern weilte, bezeichnete die Stadt als die «einzig geeignete», da sie als «Übergangspunkt der deutschen in die französische Schweiz» funktioniere.<sup>59</sup> Bern war für die Parlamentarier aus allen Landesteilen gut erreichbar und verband die Sprachregionen. Das Abstimmungsergebnis deutet auf die Wichtigkeit dieses Argumentes: Bern wurde zur Bundesstadt gewählt, weil die Parlamentarier aus der West- und der Südschweiz geschlossen für Bern stimmten. Weitere Gründe, die zur Wahl beigetragen haben dürften, nennt Susanna Bühler: Bern sei den Westschweizern nicht nur geografisch, sondern «auch mentalitätsmässig» nähergestanden als Zürich. Auch sei es ein Ziel gewesen, «den nach wie vor gewichtigen Kanton fest in den neuen Staat einzubinden».<sup>60</sup> Möglicherweise hatten auch Zufälligkeiten den Ausgang der Abstimmung mit beeinflusst. So mag eine Rolle gespielt haben, dass Bern der letzte Vorort gewesen war und daher jene Parlamentsitzung, an der über den Bundesstadt-Status entschieden wurde, in Bern stattfand.<sup>61</sup>

Die Wahl Berns zur Bundesstadt hiess allerdings nicht, dass der Bundesstaat deswegen eine Hauptstadt in dem Sinne hatte, wie dies in anderen Ländern der Fall war: ein einziges dominierendes Zentrum. Das wurde bewusst verhindert. Der bereits zitierte Friedrich Engels hatte das vorausgesehen: «Nun muss Bern, um etwas zu werden, auch die Universität und das Bundesgericht haben. Aber das bringe einer den für ihre Kantonstadt fanatisierten Schweizern bei».<sup>62</sup> Die Parlamentarier hielten eine Machtakkumulation tatsächlich nicht für erstrebenswert. Stattdessen wurden die Institutionen des Bundes gezielt zerstreut. Zürich erhielt die ETH und das Landesmuseum. Das Bundesgericht ging an Lausanne, das Versicherungsgericht und die Unfallversicherungsanstalt gingen an Luzern.<sup>63</sup> Bern hatte nun zwar die Bundesbehörden, doch eine dominante Stellung im

57 Kreis: Bundesstadt, in: Historisches Lexikon der Schweiz, [www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D10102.php](http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D10102.php), Stand: 29. 1. 2020.

58 Ausführlich zu den Argumenten Soll Zürich, Bern oder Luzern schweizerische Bundesstadt werden?, 1848. Kurz zusammengefasst auch in Kreis: Bundesstadt, in: Historisches Lexikon der Schweiz, [www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D10102.php](http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D10102.php), Stand: 29. 1. 2020.

59 Zitiert in Stadler: Die Hauptstadtfrage in der Schweiz, 1971, S. 571. Mehrere Zeitungsberichte, die dieses Argument bringen, sind erwähnt in Soll Zürich, Bern oder Luzern schweizerische Bundesstadt werden?, 1848, S. 15.

60 Bühler: Schauplatz nationaler und internationaler Begegnungen, 2003, S. 296.

61 Stadler: Die Hauptstadtfrage in der Schweiz, 1971, S. 570.

62 Zitiert in ebd., S. 571.

63 Bühler: Schauplatz nationaler und internationaler Begegnungen, 2003, S. 298.

Lande war damit weder beabsichtigt noch gesichert. Das war im europäischen Vergleich aussergewöhnlich.

Was bedeutet es eigentlich, Hauptstadt zu sein? Der Historiker Henrik van Dijk versucht, die Charakteristika von Hauptstädten einzukreisen. Hauptstädte seien, argumentiert er, das Zentrum der Verwaltung und des Militärs eines Landes. Zudem betrachtet er die Hauptstadt als Zentrum nationaler Kultur, da sich unter anderem Nationaltheater und Nationalorchester dort befänden – und auch, da von dort aus oft eine Standardisierung von Sprache vorgenommen werde, die Sprache der Hauptstadt als nationale Sprache diene. Das Bedürfnis der Nationalstaaten nach Repräsentation drücke sich in der Hauptstadt insofern aus, als die Gebäude und die gesamte Stadtplanung die Grösse und Einheit der Nation zeigen sollen. Die nationale Regierung nehme daher wesentlich Einfluss auf die Entwicklung der Hauptstadt: «Any possibility of urban autonomy was vigorously repressed. Finally, it was the central government that decided on planning, architecture and other aspects of urban life.» Zudem zögen auch die Hauptsitze von Industriebetrieben, Banken und anderen Firmen in die Hauptstadt, «in the heart of the state», damit die Distanz zur politischen Macht klein sei.<sup>64</sup>

Diese Beschreibung trifft auf Bern ganz offensichtlich nicht zu. Bern war (und ist) nicht das einzige Zentrum der Schweiz. Kulturelle Institutionen – wie das Landesmuseum – baute der Bund bewusst nicht dort. Sprachenvielfalt wurde betont, und auf die städtebauliche Entwicklung Berns hat der Bund zwar durch seine Bauten Einfluss, nicht aber auf die Stadtplanung als Ganzes. Von Banken, die wegen des Status als Bundesstadt nach Bern zogen, kann nicht die Rede sein. André Holenstein hält daher zu Recht fest: «Bern ist nicht die Hauptstadt, sondern die Bundesstadt der Schweiz. Dies ist keine begriffliche Bagatelle. In dieser Differenz spiegeln sich vielmehr wesentliche Aspekte der Nationalgeschichte und der politischen Kultur der Schweiz wider.»<sup>65</sup>

Van Dijk hält auch fest, dass die Auswirkung des Status als Hauptstadt auf die Stadtidentität jeweils gross war. Unter dem Titel «Urban identity and the capital» schrieb er: «Capital cities not only took advantage of their position as a seat of government of the national state, they also derived their identity from it.»<sup>66</sup> Wie gezeigt wurde, trifft auch das für Bern in dieser Absolutheit nicht zu: Bern leitete seine Stadtidentität nicht ausschliesslich von dieser Rolle ab, unter anderem sah es sich auch als Bauernstadt. Einfluss auf die Stadtidentität hatte der Status als Bundesstadt indes durchaus.

---

64 Dijk: Comments – Capital Cities, 2000, S. 180.

65 Holenstein: Ein Erinnerungsort für die Bundesideologie, 2013, S. 35.

66 Dijk: Comments – Capital Cities, 2000, S. 184.

### 2.3 Die Bundesstadt in der Selbstdarstellung

Die um 1900 publizierten Stadtführer Berns erwähnen zumeist gleich zu Beginn, dass es sich um die Bundesstadt handle. Bei der genaueren Lektüre zeigt sich aber, dass der Status als Bundesstadt nicht das Hauptcharakteristikum Berns ist. Das wird sogar explizit so festgehalten. Im Stadtführer, der zum Anlass der Landesausstellung von 1914 – also zu einem eindeutig nationalen Anlass – veröffentlicht wurde, steht, dass sich Bern am 1. August, dem Nationalfeiertag, zwar als «Herz des ganzen Landes» fühlen würde. An diesem Tag, an dem das Bundeshaus beleuchtet sei, da sehe der Besucher Bern als Bundesstadt – «sonst aber ist heute noch Bern das geblieben, was es von alterher war: Bern die Hauptstadt des Bernbiets».<sup>67</sup>

Die Berner Selbstdarstellung ist geprägt durch die Hervorhebung der regionalen Zentrumsfunktion, nicht der nationalen. Im Führer des Verkehrsvereins von 1913 wird Goethe zitiert, der die Altstadt Berns gelobt habe, und dazu festgehalten:

«Wir Berner sind stolz auf dieses Lob, weil wir in unserer alten Stadt nicht in erster Linie den Sitz der internationalen Bureaux oder die Bundesstadt der Schweiz sehen, sondern die Hauptstadt, den Sammelpunkt und das Spiegelbild eines starken Volksstammes, der bis jetzt in glücklicher Weise seine bäuerliche Eigenart gewahrt hat, ohne deswegen sich in den politischen oder kulturellen Schmollwinkel zu stellen.»<sup>68</sup>

Die bäuerliche Eigenart könne man in Bern insbesondere an den Markttagen betrachten. Dann werde sichtbar, dass die Stadt das Zentrum eines Umlandes sei, das sich mit Viehzucht und Ackerbau beschäftige. Der Markt sei es denn auch, der den Touristen «oft sehr originelle bunt bewegte Strassenszenen» präsentiere, hält ein Stadtführer von 1908 fest.<sup>69</sup> Und wieder ein anderer Stadtführer betont, Bern sei, obwohl als Hauptstadt der Schweiz auch international ausgerichtet, stolz darauf, dass es «doch zugleich seinen Eigencharakter als Hauptstadt eines Bauernkantons hat wahren» können.<sup>70</sup>

Gerade weil Bern nicht eine internationale Stadt sei, sondern eine bäuerlich geprägte, sei es die richtige Bundesstadt: «Nicht eine beliebige Residenzstadt ohne andere Merkmale als einige Sehenswürdigkeiten ist Bern, sondern der sichtbarliche Ausdruck einer ausgesprochenen Eigenart und also die rechte

<sup>67</sup> Zesiger: Auf nach Bern, 1914, S. 36.

<sup>68</sup> Verkehrsverein der Stadt Bern (Hg.): Bern. Ein Führer zu den Schönheiten der Schweizerischen Bundeshauptstadt, 1913, S. 79.

<sup>69</sup> Verkehrsverein für Bern und Umgebung (Hg.): Bern und Umgebung. Illustrierter Führer, 1908, S. 7.

<sup>70</sup> Behrmann: Bern. Die Schweizerische Bundesstadt, 1913, S. 6.

Bundesstadt der Schweiz.»<sup>71</sup> Bern ist im positiven Sinne aussergewöhnlich für eine Hauptstadt. Das sehe man umgehend: «Der erste Eindruck schon zeigt den Unterschied, der Bern von andern Hauptstädten scheidet. Während anderswo meilenweit die Stadt ihre Polypenarme ausstreckt und der Reisende schon Viertelstunden vor der Ankunft im Bahnhof städtische Mietskasernen bestaunen kann, sieht er hier eine Grosstadt inmitten lachender Fluren».<sup>72</sup> Bern ist keine Stadt mit «Mietskasernen», sondern eine in die Natur eingebettete, ländlich geprägte Stadt.<sup>73</sup>

Eine Art des Umgangs mit dem Status als Bundesstadt war also die Abgrenzung: Die Stadtführer hoben hervor, dass Bern keine typische Hauptstadt sei, sondern ein regionales Zentrum und eine Bauernstadt. Wenn es aber darum ging, Bern als Beamtenstadt darzustellen, betonten die Stadtführer die Rolle als Bundesstadt durchaus.

In der Selbstdarstellung wurde Bern immer wieder als Beamtenstadt bezeichnet.<sup>74</sup> Zwar gebe es viele Studierende in der Stadt und die Industrie blühe – und dennoch wirke Bern eher als Regierungs- und Beamtenstadt denn als Industrie- und Handelsstadt. Dies sei indes nicht überraschend: Die Erklärung liege in der Geschichte, Bern bleibe damit nur seinen Traditionen treu. Schon früher sei die Situation für Wissenschaft, Kunst, Gewerbe und Handel in Bern nicht gut gewesen; es seien dies nicht die Aushängeschilder der Stadt gewesen.

«Als Hauptstadt eines von alterher hauptsächlich Landwirtschaft treibenden Kantons hat es sich niemals weder durch Handel noch durch Industrie ausgezeichnet. Die Mehrzahl seiner Bürger strebte nach kriegerischen und staatsmännischen Ehren, und nach beiden Richtungen stand die Republik Bern jahrhundertlang als ein geachteter, selbtherrlicher Staat da.»<sup>75</sup>

Schon in der Vergangenheit, so die Pointe, sei Bern auch eine Beamtenstadt gewesen und sei es noch immer. Die Kontinuität ist auf diese Weise trotz aller Veränderungen ungebrochen.<sup>76</sup>

Von Rodt stimmt dieser Einschätzung der Stadtführer zu. Auch er betont 1898 die Bedeutung des «Staatsdienstes» für Bern, und auch er sieht diese als

---

<sup>71</sup> Ebd.

<sup>72</sup> Zesiger: Auf nach Bern, 1914, S. 17.

<sup>73</sup> Im letzten Kapitel wurde festgehalten, dass es keine Haarspalterei sei, Bern nicht als «Hauptstadt», sondern als «Bundesstadt» zu bezeichnen, um auf die spezielle Funktion im internationalen Vergleich hinzuweisen. Die Stadtführer Berns verwendeten die Begriffe indes synonym: «Seit der Bundes-Verfassung von 1848 ist Bern Hauptstadt der Schweiz, Sitz des Bundesrates und der Tagungen der Bundesversammlung, der eidgenössischen Verwaltung und der Gesandtschaften.» Verkehrsverein der Stadt Bern (Hg.): Führer durch Bern, [um 1905], S. 16.

<sup>74</sup> Zum Beispiel ebd., S. 4.

<sup>75</sup> Verkehrsverein für Bern und Umgebung (Hg.): Bern und Umgebung. Illustrierter Führer, 1908, S. 18.

<sup>76</sup> Vgl. auch Verkehrsverein der Stadt Bern (Hg.): Führer durch Bern, [um 1905], S. 17. Wäber, Adolf: Führer durch Bern und Umgebung, Bern 1891, S. 17.

Kontinuität: «Es ist auffallend, wie Handel und Industrie von jeher wenig in Bern blühten. Staatsdienst, Landwirtschaft und Militärdienst waren Beschäftigungen, welche dem Berner weit besser zusagten»<sup>77</sup> Die Arbeit beim Staat habe nun zwar eine andere Form als zu früheren Zeiten, doch sie sei noch immer die wichtigste Beschäftigung des Berners.<sup>78</sup> Für das Handwerk hingegen seien die Berner schon in der Vergangenheit nicht bekannt gewesen: Es seien meist Nicht-Stadtbürger gewesen, die diesbezüglich in Bern wichtig gewesen seien. Von Rodts Aussage hält fest: «Die meisten Handwerker, die das Bürgerrecht besaßen, waren zu stolz und zu bequem, den Beruf tüchtig auszuüben.»<sup>79</sup>

Von Rodt betont in seinem Werk «Bern im 19. Jahrhundert» von 1898 die Wichtigkeit des Status als Bundesstadt für die Entwicklung Berns: Dieser habe dazu beitragen, dass Bern prosperierte, obwohl die Stadt weniger Handel und Grossindustrie habe als andere Städte.<sup>80</sup> «Die Ernennung Berns zum Bundessitz der schweizerischen Eidgenossenschaft bildet unbedingt die Grundlage der heutigen Entwicklung unseres städtischen Gemeinwesens, ohne welche wir das Los z. B. Freiburgs oder Solothurns geteilt hätten.»<sup>81</sup>

Für den Alltag der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bern war die Bedeutung der Einrichtungen des Bundes klein. Die Diplomaten und Vertreter von internationalen Organisationen, die in Bern stationiert waren, wurden kaum ins städtische Leben integriert. Und auch Vertretern anderer Kantone ging es ähnlich. Der erste Bundespräsident, Jonas Furrer aus Winterthur, sprach 1849 von der «geringen Zuvorkommenheit der Berner Gesellschaft für Fremde, welche den Aufenthalt in Bern nicht für das diplomatische Corps allein, sondern auch für die aus anderen Kantonen stammenden Mitglieder der Bundes-Behörden wenig angenehm mache».<sup>82</sup> Wie im eingangs zitierten Stadtführer geschildert, erinnerten sich die Einwohner Berns dann an den Status als Bundesstadt, wenn das Bundeshaus zum Nationalfeiertag beleuchtet wurde. Beim Neujahrsempfang, der spätestens 1855 eingeführt wurde, empfing der Bundesrat die Diplomaten zusammen mit den städtischen und den kantonalen Behörden. Das Publikum kam bei diesem Anlass jeweils zahlreich, um die fremde Welt zu bewundern.<sup>83</sup> Allerdings gab es hierbei immer wieder Enttäuschungen. Das «Intelligenzblatt» vom 2. Januar 1902 berichtet: «Das Publikum hatte sich ungewöhnlich zahlreich eingefunden, um die Auffahrt des diplomatischen Korps anzusehen. Es erfuhr aber einige Enttäuschung, da die glänzenden Uniformen an dem kalten hellen

77 Rodt: Bern im neunzehnten Jahrhundert, 1898, S. 58.

78 Ebd., S. 3.

79 Ebd., S. 62.

80 Ebd., S. 3.

81 Ebd., S. 107.

82 Zitiert in: Bühler: Schauplatz nationaler und internationaler Begegnungen, 2003, S. 305.

83 Intelligenzblatt, 3. I. 1911. Bühler: Schauplatz nationaler und internationaler Begegnungen, 2003, S. 308.

Morgen meist durch die Mäntel verdeckt waren.»<sup>84</sup> 1911 berichtet das «Intelligenzblatt»:

«Wer jedoch eine grosse Prachtentfaltung zu sehen hoffte, wurde diesmal in seinen Erwartungen einigermaßen getäuscht. Gegenüber früheren Jahren hat sich der letzte Neujahrsempfang vereinfacht; die farbenprächtigen Uniformen der verschiedenen Militärattachés sind seltener geworden. Zudem war es trotz des strahlenden Sonnenscheins und des sommerlich blauen Himmels bitter kalt; die Ankommenden waren daher fast alle in Mäntel gehüllt, deren sie sich erst vor dem Eintritt in den Empfangssaal entledigten. Hier und dort konnte man freilich eine goldbesetzte Uniform, glänzende Orden und bunte Schärpen bemerken, und farbige Federbüsche wehten darüber hin; dazwischen tauchten wieder ernste schwarze Gesellschaftsanzüge und blanke Zylinder auf.»<sup>85</sup>

Selbst bei den Gelegenheiten, bei denen sich die Berner etwas hauptstädtischen Glanz erhofften, scheint das nicht immer vollumfänglich gelungen zu sein.

## 2.4 Bundesbauten

«Wie sehr Bern davon geprägt ist, die Stadt des Bundes zu sein, zeigt sich nirgendwo so ausdrucksvoll wie am Bundeshaus, das von seiner Lage und Grösse her das Bild der Stadt dominiert», hält André Holenstein in seinem Aufsatz «Ein Erinnerungsort für die Bundesideologie. Das Bundeshaus als Nationaldenkmal der Bundesstadt Bern» von 2013 fest.<sup>86</sup> Die Frage nach dem Verhältnis zwischen Stadt und Bund stellte sich im 19. Jahrhundert besonders eindringlich anhand der Bundesarchitektur. Das folgende Kapitel fragt in zwei Richtungen: Inwiefern beeinflusste die Stadt die Bundesbauten? Und wie beeinflussten die Bundesbauten die Stadtentwicklung?

Die ersten Jahre seines Bestehens hatte der Bundesstaat keine eigenen Räumlichkeiten. Bis 1857 waren die Behörden in verschiedenen Provisorien und in engen räumlichen Verhältnissen untergebracht.<sup>87</sup> Der 1850 ausgeschriebene Wettbewerb für ein «Bundesratshaus» sollte diesem Problem Abhilfe verschaffen. Die Ausschreibung lautete folgendermassen:

«Der ausführende Bau soll der Würde des Zweckes entsprechen und der Stadt Bern zur Zierde gereichen; unnütze Pracht und übertriebene Dimensionen sind zu vermeiden. Die Herren Concurrenten haben demnach ihr Augenmerk auf Schönheit, Zweckmässigkeit und Einfachheit zu richten, und es werden, bei

<sup>84</sup> Intelligenzblatt, 2. 1. 1902.

<sup>85</sup> Intelligenzblatt, 3. 1. 1911.

<sup>86</sup> Holenstein: Ein Erinnerungsort für die Bundesideologie, 2013, S. 35.

<sup>87</sup> Bilfinger: Das Bundeshaus in Bern, 2009, S. 2–4.

gleichem künstlerischem Werthe, diejenigen den Vorzug erhalten, deren Ausführung am wenigsten Schwierigkeiten darbietet und verhältnismässig den geringsten Aufwand erfordert.»<sup>88</sup>

Keine unnütze Pracht also: Ein zweckdienlicher Bau sollte es sein. Entstanden ist das Gebäude, das heute als Bundeshaus West bezeichnet wird. Aus architekturhistorischer Perspektive beurteilen Andreas Hauser und Peter Röllin den Bau kritisch: «Mangelnde Erfahrung der damaligen Architektengeneration in der Bewältigung architektonischer Grossaufgaben hatte zu dieser Anspruchslosigkeit beigetragen. Entscheidend war aber das Verhältnis der Stadt Bern zu dem baulichen Unternehmen.»<sup>89</sup> Die Verpflichtung der Stadt, das Gebäude zu finanzieren, führte zu dieser Zurückhaltung. Die künstlerische Ausstattung betrachtete sie als unnötigen Luxus.<sup>90</sup> Hauser und Röllin sehen dieses «spartanisch-schmucklose Bundesrathshaus als Bollwerk des ›Bernergeistes‹ gegen den grosssprecherischen Zeitgeist der Nationaldenkmäler».<sup>91</sup> Vor dem Bundesratshaus wurde ein Figurenbrunnen aufgestellt, was als typisch für die Stadt Bern galt. «Gerade weil er ans alte Bern erinnerte, konnte deutlich gemacht werden, dass die eidgenössischen Behörden bei den Erben des bernischen Grossstaates zu Gast waren.»<sup>92</sup>

Von nachhaltiger Bedeutung für Berns Stadtentwicklung war die Wahl des Standortes. Für den ausgewählten Standort am alten Stadtwerkplatz sprach, dass er eine freie Sicht nach Süden gewährte.<sup>93</sup> Gerade deswegen stiess die Wahl allerdings auch auf Kritik, wie von Rodt berichtet: «Alt Schultheiss Friedrich v. Fischer beklagte noch bitter die Wahl dieses Bauplatzes, da es thöricht sei, die schönste Lage der Stadt für Amtsstuben zu verschwenden.»<sup>94</sup> Die städtebaulichen Auswirkungen der Standortwahl wurden von den Zeitgenossen allerdings als gering veranschlagt. Sie waren sich zwar bewusst, dass durch den Bau des Bundesratshauses gewisse Impulse gegeben werden würden, hielten diese aber nicht für gross.<sup>95</sup> Sie sollten sich – langfristig betrachtet – täuschen. Das Bundesratshaus befand sich nur 400 Meter vom Bahnhof entfernt.<sup>96</sup> Hauser und Röllin halten fest: «Zwischen Bahnhof und Bundesrathaus zeichnete sich eine Achsenbeziehung ab, die die Altstadt buchstäblich auf der Seite liegen liess.»<sup>97</sup> Das Gebiet rund um Bahnhof und Bundeshaus veränderte sich in der Folge umfassend.

88 Zitiert in: ebd., S. 5 f.

89 Hauser, Röllin, Weber: Bern. Architektur und Städtebau, 2003, S. 45.

90 Stattdessen investierte sie in damals moderne Technik: Mit einer Grossheizung der Firma Sulzer aus Winterthur. «Als schönster Schmuck wurden die Kandelaber der Gasbeleuchtung erachtet. Sie legten davon Zeugnis ab, dass Bern als erste Schweizer Stadt das Gaslicht eingeführt hatte.» Ebd., S. 47.

91 Ebd., S. 49.

92 Ebd.

93 Gubler: Architektur als staatspolitische Manifestation, 1982, S. 97.

94 Rodt: Bern im neunzehnten Jahrhundert, 1898, S. 106.

95 Gubler: Architektur als staatspolitische Manifestation, 1982, S. 97.

96 Hauser, Röllin, Weber: Bern. Architektur und Städtebau, 2003, S. 72.

97 Ebd., S. 49 f.



Handel und Gewerbe verlagerten sich immer mehr in diese Richtung. Das traditionelle Stadtzentrum, die untere Altstadt, verlor dadurch seine Bedeutung.<sup>98</sup>

In den folgenden Jahrzehnten wuchs die Bundesverwaltung und der Platzbedarf konnte mit dem Bundesratshaus bald nicht mehr gedeckt werden. 1885 lancierte der Bund daher einen Wettbewerb für ein Verwaltungsgebäude (das an die Stelle des Inselpitals kommen sollte) und ein Parlamentsgebäude (das an die Stelle des Casinos treten sollte). Den Auftrag erhielt der Architekt Hans Wilhelm Auer.<sup>99</sup> Er baute das Verwaltungsgebäude (heute Bundeshaus Ost) 1888 bis 1892. Das Parlamentsgebäude (heute Bundeshaus) sollte von den beiden Verwaltungsgebäuden eingrahmt, aber erst zu einem späteren Zeitpunkt gebaut werden.<sup>100</sup>

1893 musste das Parlament über den Bau des Parlamentsgebäudes entscheiden. Die Debatte des Nationalrates vom 23. März zeigt, dass es in verschiedener Hinsicht Uneinigkeiten gab: Erstens in Bezug auf die Frage, ob es überhaupt ein Gebäude brauche – die Befürworter hielten dies für unvermeidbar, da man schon jetzt zusätzliche Räume mieten müsse und die bisherigen Gebäude den Ansprüchen nicht genügten. Die Gegner hingegen waren der Meinung, dass man damit auch noch 10 bis 20 Jahre warten könnte. Ein zweiter Streitpunkt waren die Kosten, die die Gegner für zu hoch hielten. Drittens schliesslich wurde kontrovers diskutiert, inwiefern sich die Stadt Bern an den Kosten beteiligen solle.<sup>101</sup>

Bern hatte zu diesem Zeitpunkt keine rechtliche Verpflichtung mehr, Kosten für Bundesbauten zu übernehmen. Dass es dennoch Diskussionen darum gab, lag daran, dass das Projekt nicht nur das Bundesgebäude umfasste, sondern auch Vorschläge für die Umgebungsgestaltung enthielt. Nationalrat Geilinger, der Sprecher der Kommissionsmehrheit, betonte, dass man beim Erstellen des Verwaltungsgebäudes einen Fehler gemacht habe, da man die Umgebung nicht berücksichtigt hatte. Dieser Fehler sollte nicht wiederholt werden. Um eine zukunftsfähige Lösung zu ermöglichen, wollte die Kommission, dass der Bund «das gesamte Areal zwischen Bärenplatz, Insalgasse, Insalgässchen und Amthausgasse» erwirbt. Auf diesem Areal sollten die Gassen sowie der Bärenplatz erweitert werden, und die nicht verwendeten Teile des Areals sollten wieder zu Bauplätzen werden.<sup>102</sup> Es handelte sich somit um ein Projekt, das in die Stadtstruktur Berns eingriff und von dem die Stadt auch durch den Strassenbau profitierte.

<sup>98</sup> Ausführlich erläutert in ebd., S. 72 f.

<sup>99</sup> Bilfinger: Das Bundeshaus in Bern, 2009, S. 17. Auer hatte nur den zweiten Preis im Architekturwettbewerb bekommen, erhielt aber den Auftrag dennoch. Siehe Hauser, Röllin, Weber: Bern. Architektur und Städtebau, 2003, S. 52 ff.

<sup>100</sup> Bilfinger: Das Bundeshaus in Bern, 2009, S. 15.

<sup>101</sup> Die Wortprotokolle der Debatte finden sich hier: Amtliches stenographisches Bulletin der schweizerischen Bundesversammlung, 28. 24. März 1893. Das Intelligenzblatt veröffentlichte eine Zusammenfassung von zentralen Argumenten: Intelligenzblatt, 27. 3. 1893 und 28. 3. 1893.

<sup>102</sup> Amtliches stenographisches Bulletin der schweizerischen Bundesversammlung, 28. 24. März 1893, S. 400.

Eine gemeinsame Kommission von Stadt und Bund verhandelte die Beteiligung der Stadt. Die Stadt Bern erklärte sich bereit, Kosten von 500 000 Franken zu übernehmen, was einer Minderheit der vorberatenden Kommission des Nationalrates zu wenig war. Die Stadt weigerte sich insbesondere, die unberechenbaren Kosten für die anfallenden Enteignungen zu tragen. Bei seiner Rede vor dem Nationalrat betont Müller, der Vorsteher der Berner Stadtverwaltung, dass Bern sich keine höhere Beteiligung leisten könne: Bern habe nicht die Möglichkeit, als eine «grosse elegante Welt dame» aufzutreten, wie das gefordert worden sei. Es gebe in Bern nur wenig wohlhabende Einwohner, sodass man sorgsam haushalten müsse. Zudem gelte es zu beachten, «dass Bern lange Zeit in seiner Entwicklung zurückgeblieben ist und, wie ich gerne zugebe, zu wenig that, um den Anforderungen der Gegenwart gerecht zu werden». Dies müsse nun nachgeholt werden, und deswegen fehlten die Ressourcen für eine höhere Kostenbeteiligung. Er weist darauf hin, dass Bern sich alle Mühe gebe, eine Stadt zu entwickeln, «die ihrer als Bundesstadt wirklich würdig ist». Und betont: «Wenn Sie heute den Bau des Parlamentsgebäudes beschliessen, so werden Sie uns damit die weitere Entwicklung der Stadt [...] ermöglichen», da man dann genügend finanzielle Mittel habe für andere Bauprojekte. Müller hält ebenso wie mehrere andere Votanten fest, dass das Parlamentsgebäude für die Stadt ein Gewinn wäre.<sup>103</sup>

Die Stadt Bern konnte sich mit dieser Haltung durchsetzen, das Parlament stimmte dem Projekt zu. Das Parlamentsgebäude wurde 1894 bis 1902 gebaut. Der dadurch notwendig gewordene Abbruch von älteren Gebäuden stiess aber auch auf Bedauern. Der Architekt, Hans Wilhelm Auer, hält in Bezug auf das Casino fest:

«Von dem alten lieben Hause, das oben auf der Terrasse stand, das so lange der Mittelpunkt aller gesellschaftlichen Vergnügungen und der politischen Aktionen der Stadt gewesen ist, stehen inmitten eines Trümmerhaufens nur noch einige Mauern über den Höhlungen der durchbrochenen Kellergewölbe.»

Dieser Verlust würde aber, so Auer, kompensiert werden:

«Wie jeden Bewohner Berns, so hat es auch uns mit schmerzlichem Bedauern erfüllt, dass dieser schöne Fleck Erde der Zerstörung anheimfallen musste. In dessen bleibt er der Öffentlichkeit nicht dauernd entzogen; in wenigen Jahren wird er ihr in anderer Form und in vergrösserter Ausdehnung wieder zurückgegeben.»<sup>104</sup>

Am 1. April 1902 wurde das Gebäude eingeweiht, und das «Intelligenzblatt» berichtet euphorisch, damit habe Bern «einen monumentalen Schmuck erhalten,

<sup>103</sup> Ebd., S. 409f.

<sup>104</sup> Auer, Ein neues Kasino in Bern, 1895, S. 3.

der die Südfront der Stadt zu einer imponierenden einzigartigen macht. Durch das Parlamentsgebäude werden die beiden Bundeshäuser, das «alte» und «neue», zu einem einheitlichen kolossalen Gebäude vereinigt». <sup>105</sup>

Die städtebaulichen Folgen des neuen Bundesgebäudes haben wiederum Röllin und Hauser aus architekturhistorischer Perspektive analysiert. Sie halten fest, dass Kanton und Stadt Bern deswegen unter Zugzwang gerieten: «Das gewaltige Bauwerk drohte die kantonalen und städtischen Monumente Berns in den Schatten zu stellen.» <sup>106</sup> Als kantonales Gegengewicht dazu sehen Röllin und Hauser den Bau der Universität: «Mit dem überkuppelten Mittelrisalit und den leicht abgewinkelten Flügeln nimmt es auf die Gestalt der Bundeshausanlage Bezug und zeigt damit an, dass es als Gegengewicht zu ihm gedacht war.» <sup>107</sup> Auch die Stadt versuchte, auf eine Weise zu bauen, die zeigen sollte, dass sie «nicht in der Bundesstadt aufgegangen war». <sup>108</sup> Der symmetrischen Bauweise des Bundeshauses wurden Gebäude entgegengesetzt, die von der Heimatschutzbewegung beeinflusst waren. Ein Beispiel dafür ist die «Vollendung» des Münsterturms. Anna Bähler hält fest: Der «neugotische Münsterspitz sollte das optische Gleichgewicht der südlichen Stadtsilhouette wieder herstellen». Durch die Bundesbauten war allzu sehr sichtbar geworden, dass sich das Zentrum der Stadt verschoben hatte und die untere Altstadt ihre Bedeutung verloren hatte. <sup>109</sup> Ein anderes Beispiel ist das Historische Museum, das sich ebenfalls gegen die sogenannte Bundesrenaissance wandte. <sup>110</sup> Und schliesslich kann das Kornhaus erwähnt werden. Hauser und Röllin stellen fest:

«Die Selbstverherrlichung der Bundesbehörden im Bild einer füllhornausschüttenden Landesmutter rief in Bern das barocke Kornhaus in Erinnerung, Symbol für den Reichtum und die landesväterliche Weitsicht des altbernischen Staates. In den Jahren 1897–1898 wurde der populäre Kornhauskeller zu einem Berner Untergrundheiligtum ausstraffiert: Auf den grosssprecherischen Bundespalast reagierte man mit «Verinnerlichung» [...]. An die Stelle der renaissancistischen Allegorik des Bundeshauses trat eine Welt der Sage und des Märchens.» <sup>111</sup>

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass mit der Wahl des Standortes eine wichtige Weichenstellung für die Entwicklung Berns erfolgt war. Gegen Jahrhundertende erstarkte der Bund, und die neuen Gebäude prägten das Stadtbild zunehmend. Diese Bundesbauten waren eine Herausforderung für die städtische (und die kantonale) Repräsentation.

<sup>105</sup> Intelligenzblatt, 2. 4. 1902.

<sup>106</sup> Hauser, Röllin, Weber: Bern. Architektur und Städtebau, 2003, S. 56.

<sup>107</sup> Ebd.

<sup>108</sup> Ebd., S. 57. Bähler: Von der Altstadt in der Aareschlaufe zur Stadtregion, 2003, S. 19.

<sup>109</sup> Bähler: Von der Altstadt in der Aareschlaufe zur Stadtregion, 2003, S. 19.

<sup>110</sup> Ebd.

<sup>111</sup> Hauser, Röllin, Weber: Bern. Architektur und Städtebau, 2003, S. 57.

### 3 Eine trutzige Burg mit italienischem Flair? Touristische und andere Selbstdarstellungen

#### 3.1 Begründen müssen, warum Bern sehenswert ist

«Warum gehen wir nach Bern?»,<sup>112</sup> fragt Alfred Zesiger, der Vorsitzende des Verkehrsbüros von Bern, auf der ersten Seite seines 1914 erschienenen Stadtführers «Auf nach Bern. Praktischer Ratgeber und Wegweiser durch die Schweizerische Landesausstellung zu den Schönheiten der Bundesstadt und ihrer Umgebung». Ein Stadtführer Luzerns, der mit «Warum gehen wir nach Luzern?» startet, um dann zu begründen, warum Luzern sehenswert ist und sich ein Besuch lohnen würde – das gibt es nicht, und das ist kein Zufall. Was Luzern sehenswert macht, war allgemein bekannt und brauchte nicht speziell erörtert zu werden. Nur immer wieder wiederholt und schwärmerisch beschrieben musste es werden – oder anders gesagt: Die bereits vorhandenen mentalen Bilder Luzerns und seiner Umgebung wurden reproduziert. Im Fall Berns war das anders. Es lagen weniger gefestigte mentale Bilder der Stadt vor, es war weniger bekannt, was genau daran für Touristen sehenswert sein sollte. Eine zentrale Aufgabe der Stadtführer war daher zu zeigen, warum Bern einen Besuch wert sei.

1914, im Entstehungsjahr des oben zitierten Stadtführers, gingen die Besucher wegen der Landesausstellung nach Bern, wie der Autor festhielt, doch es gebe auch weitere Gründe. Worin genau bestanden diese Gründe? Was machte Bern der Selbstdarstellung gemäss sehenswert? Wie warb Bern für sich? Diese Fragen werden auf der Grundlage von Stadtführern beantwortet, die zwischen 1891 und 1914 vom Verkehrsverein veröffentlicht wurden.<sup>113</sup>

Einer der Gründe, warum man Bern besuchen sollte, war gemäss den Stadtführern des Verkehrsvereins die schöne Natur. Auch der bereits zitierte Baedeker hatte auf die «herrliche Lage» Berns verwiesen. Die Berner Stadtführer schilderten die Natur – wie wir es von Luzern und Winterthur kennen – als schön, lieblich, eine Wanderung oder einen Spaziergang lohnend, und sie lobten die Promenaden.<sup>114</sup> In der Berner Selbstdarstellung wurde bisweilen gar betont, dass man in Bezug auf die Natur anderen Städten überlegen sei. Mit der Aussicht könne keine andere Schweizer Stadt konkurrieren, auch wegen des Blicks auf die Alpen, den man von der Münsterplattform oder vom Schänzli aus genieße. «Wie keine andere grössere Stadt liegt ja Bern in einem wahren Paradies von Fruchtbarkeit, eingebettet in bäuerlichen Wohlstand und geschützt von der grossartigen Alpen-

<sup>112</sup> Zesiger: Auf nach Bern, 1914, S. 3. Diese Frage ist der Titel des ersten Kapitels.

<sup>113</sup> Wäber: Führer durch Bern und Umgebung, 1891. Verkehrsverein der Stadt Bern (Hg.): Führer durch Bern, [um 1905]. Verkehrsverein für Bern und Umgebung (Hg.): Bern und Umgebung. Illustrierter Führer, 1908. Behrmann: Bern. Die Schweizerische Bundesstadt, 1913. Verkehrsverein der Stadt Bern (Hg.): Bern. Ein Führer zu den Schönheiten der Schweizerischen Bundeshauptstadt, 1913. Zesiger: Auf nach Bern, 1914.

<sup>114</sup> Wäber: Führer durch Bern und Umgebung, 1891, S. 49.

kette»,<sup>115</sup> heisst es etwa. Der Verweis auf bäuerlichen Wohlstand und Fruchtbarkeit ist ein Aspekt der Naturbeschreibung, durch den sich Bern von anderen Städten unterscheidet; die Betonung des bäuerlichen Umlandes ist typisch für die Berner Stadtführer.

Nicht nur innerhalb der Schweiz, gar innerhalb Europas sei die Landschaft rund um Bern aussergewöhnlich, betonten die Stadtführer. Adolf Wäber zitiert in seinem Stadtführer die «Streifereien durch die Schweiz», die der amerikanische Schriftsteller James Fenimore Cooper veröffentlicht hatte und in denen stand: «Wenn wir die Alpen und das Juragebirge, die freilich beide in den meisten Ansichten des Cantons Bern zunächst in die Augen fallen, auch gänzlich wegdächten, so würde die Stadt Bern dennoch inmitten einer der lieblichsten Landschaften von Europa liegen.»<sup>116</sup> Dies gelte, so Wäber, noch immer, obwohl die Stadt Bern gewachsen sei und unterdessen «da und dort ein Fabrikschlot oder eine Miethkaserne» zu sehen sei.<sup>117</sup> Trotz dieser Veränderungen sei die Landschaft noch immer intakt. Selbst die Moderne konnte die Landschaft nicht zerstören, so das Fazit.

Die Wahrnehmung dieser Landschaft als grossartig kann indes durch moderne Seh- und Reisegewohnheiten durchaus beeinträchtigt werden: Wer allzu modern – und das heisst in diesem Falle: allzu schnell – reist, der kann die Landschaft nicht richtig erfahren. Der «Schnellreisende», der die Schweiz in wenigen Tagen besichtige, der werde die Lieblichkeit der Gegend nicht entdecken. Um diese wirklich zu erleben, müsse man zu Fuss umherwandern.<sup>118</sup>

Mit den durch die Modernisierung verursachten Veränderungen rückt ein Aspekt in den Fokus, der in weit höherem Masse denn die Natur als charakteristisch für Bern beschrieben wurde und der sich wie ein roter Faden durch die verschiedenen Stadtführer zieht: Berns Verhältnis zu Vergangenheit und Gegenwart. Das sei es, was Bern wirklich speziell mache. Bern sei «als schönstes Beispiel für die hochstehende altschweizerische Städtkultur»<sup>119</sup> eine der wichtigsten Sehenswürdigkeiten des Landes. Der oben zitierte Stadtführer, der explizit fragt: «Warum gehen wir nach Bern?», nennt denn auch neben der Natur noch einen weiteren Grund, warum der Besuch in Bern lohnenswert sei: wegen des «bodenständigen» Charakters der Stadt, ihrer «alten Art».<sup>120</sup> Was ist damit gemeint? Was ist die «alte Art» der Stadt, ihre «altschweizerische Städtkultur»?

Bern wurde in den Stadtführern mehrfach als «eine der originellsten und schönsten Schweizer Städte»<sup>121</sup> geschildert. Damit meinten die Autoren stets einen ganz bestimmten Teil der Stadt, nämlich die von der Aare umgebene Alt-

115 Zesiger: Auf nach Bern, 1914, S. 6.

116 Zitiert in: Wäber: Führer durch Bern und Umgebung, 1891, S. 6.

117 Ebd.

118 Ebd.

119 Behrmann: Bern. Die Schweizerische Bundesstadt, 1913, S. 9.

120 Zesiger: Auf nach Bern, 1914, S. 6.

121 Zum Beispiel Verkehrsverein der Stadt Bern (Hg.): Bern. Ein Führer zu den Schönheiten der Schweizerischen Bundeshauptstadt, 1913, S. 11.

stadt. Diese sei charakteristisch und unbedingt sehenswert. Die Anweisung an die Touristen lautet denn auch ausdrücklich, nicht die neuen Quartiere zu besuchen, «obschon sie zwei Drittel der Bevölkerung enthalten – nicht diese Stadtteile sollen Sie ansehen».<sup>122</sup>

Die Stadtführer des Verkehrsvereins fokussieren auf die Altstadt, die bereits Goethe 1779 überschwänglich gelobt hatte, was immer wieder zitiert wird: «Die Stadt ist die schönste, die wir gesehen haben, in bürgerlicher Gleichheit eins wie das andere gebaut, all aus einem graulichen weichen Sandstein, die Egalität und Reinlichkeit drinne thut einem sehr wohl; besonders da man fühlt, dass nichts leere Decoration oder Durchschnitt des Despotismus ist.»<sup>123</sup> Die politische Deutung, die sich bei Goethe noch findet – die Stadt als Symbol von Gleichheit –, tritt in den Stadtführern in den Hintergrund, stattdessen heben sie den baulichen Charakter der Stadt hervor, den Goethe ebenfalls andeutete. Zentral für diesen baulichen Charakter sind zwei Elemente: die Lauben (Kapitel 3.2) und die Anlage der Stadt (Kapitel 3.3).

### 3.2 *Dumpfe und filigrane Lauben und das südländische Leben*

Die Stadtführer des Verkehrsvereins bezeichneten die Lauben, die auch Arkaden genannt werden, als «das wichtigste Merkmal der bernischen Bauart. Sie geben auch dem Strassenleben ein eigentümliches Gepräge, das keine andere Stadt aufzuweisen hat.»<sup>124</sup> Ebenfalls hervorgehoben wurden die Lauben im Baedeker-Reiseführer, der die Stadt Bern – wie jede andere Ortschaft – auf wenigen Zeilen beschreiben muss und daher nur einige wenige zentrale Charakteristika der Stadt nennen kann: «Die Hauptstrassen sind innerhalb der alten Stadt im Erdgeschoss der Häuser von gewölbten <Lauben> eingefasst.»<sup>125</sup> Sowohl in der Selbstdarstellung als auch in der Wahrnehmung von Auswärtigen galten die Lauben als charakteristisch für Bern.

Lauben gab es in Bern seit dem 15. Jahrhundert.<sup>126</sup> Genutzt wurden sie wahrscheinlich als Standort von Strassenmärkten. Sie waren kommerzielle Zentren, gesäumt von Läden mit Schaufenstern.<sup>127</sup> Ein anonymen Verfasser betont in einem 1857 im «Intelligenzblatt» veröffentlichten Leserbrief die Wichtigkeit der Lauben und gibt dadurch Auskunft über ihre genauen Funktionen. Er führt zunächst praktische Gründe für die Bedeutung der Lauben an: In Bern sei das

<sup>122</sup> Ebd., S. 78.

<sup>123</sup> Goethe wird in mehreren der Stadtführer zitiert, u. a. in Führer durch Bern und Umgebung, 1875, S. 11.

<sup>124</sup> Verkehrsverein für Bern und Umgebung (Hg.): Bern und Umgebung. Illustrierter Führer, 1908, S. 5.

<sup>125</sup> Baedeker: Die Schweiz nebst den angrenzenden Teilen von Oberitalien, Savoyen und Tirol, 1913, S. 172.

<sup>126</sup> Hofer: Die Stadt Bern, 1952, S. 46. Ausführlich zu den Lauben in der Stadt Bern Schröer: Die Thuner Hochtrattoirs im städtebaulichen Kontext, 2013, S. 159 ff.

<sup>127</sup> Vgl. ebd., u. a. S. 25, S. 156, S. 175.

Wetter sehr häufig schlecht. Die Lauben würden es ermöglichen, «die täglichen Geschäfte, Einkäufe und Umtriebe unter [...] trocknen Lauben verrichten zu können». Auch die Geschäfte würden in den Lauben einen Vorteil erkennen, da Käufer bei schlechtem Wetter Läden mit Lauben vorzögen. Und nicht nur die Berner selbst fänden die Lauben angenehm, sondern auch die Besucher des Bundes. Personen, die das Bundesratshaus besuchen, könnten sich dort treffen: Da es im Bundesratshaus zwar «Vorzimmer für die Mitglieder der Räte, aber keinerlei Foyers für die Zuhörer» habe, sei das ein Bedürfnis. Die Lauben werden auf diese Weise – dem Leserbriefschreiber zufolge – auch zu einem öffentlichen Raum, in dem sich gesellschaftliches Leben abspielt.<sup>128</sup> Eine ähnliche Darstellung findet sich in einem Stadtführer des Verkehrsvereins: Da die Fuhrwerke ausserhalb der Lauben verkehrten, seien die Lauben den Fussgängern vorbehalten und ein Treffpunkt für sie.<sup>129</sup>

Als besonders attraktiv galten die Lauben für die Touristen. Im «Intelligenzblatt» heisst es in einer anderen Ausgabe, dass die Lauben der Teil von Bern seien, in dem sich die Touristen aufhalten würden: «Ganz Europa gibt sich jetzt in unseren Lauben Rendezvous», steht in einem Artikel unter dem Titel «Hochsaison».<sup>130</sup> Die Lauben werden im Rahmen der Berner Selbstdarstellung als Ort beschrieben, an dem Touristen flanieren können. Ein weiterer Leserbrief im «Intelligenzblatt» bestätigt diese Darstellung. So vertrat der Autor die Ansicht,

«dass Gross- und Kleinstädte Bern um seine Lauben beneiden dürften, wo man stadtauf und stadtab in von Wind und Wetter geschützten, mit Waren aller Art drapierten Wandelgängen zu spazieren das Vergnügen hat, ein Vorzug, den uns keine Stadt in gleicher Weise zu bieten vermag. Das ist's auch, was unsere Stadt nebst ihrer reizend schönen Umgebung zu derjenigen Höhe ihrer Eigenart und Schönheit erhebt, in der sie immer wieder bewundert wird.»<sup>131</sup>

Die Lauben also als Flaniermeile Berns? So wie der Schweizerhofquai in Luzern? Gar wie die Boulevards in Paris? Nun, nicht ganz. 1914 heisst es, wiederum im «Intelligenzblatt»:

«Es ist nicht das nervöse, sinnverwirrende Leben des Grosstadtboulevards und ist auch nicht das gemächliche, geruhsame eines noch biedermeierlichen Landstädtchens. Beide Extreme kommen in den Lauben zusammen, fliessen ineinander über und bilden so etwas Neues, Eigenartiges, eben das Leben der

128 Intelligenzblatt, 7. 10. 1857. Als weiteren Vorteil der Lauben erwähnt der Leserbriefschreiber, dass die oberen Stockwerke der Häuser grösser würden, da sie auch über dem Trottoir – also den Lauben – gebaut werden können.

129 Verkehrsverein für Bern und Umgebung (Hg.): Bern und Umgebung. Illustrierter Führer, 1908, S. 5. Auch Auer: Die Gassen der Stadt Bern, 1896, S. 6.

130 Intelligenzblatt, 29. 7. 1909.

131 Intelligenzblatt, 7. 1. 1903.

Lauben Berns, das auf alle Fremden, die es einmal in all seiner Echtheit gesehen haben, einen anziehenden Eindruck ausübt, das die Berner wohl im Trubel der Weltstädte für gewisse Zeit vergessen können, nach dem sie aber doch hier und da wieder Heimweh bekommen wie die Bergler nach den Bergen, die anfänglich hinter den gewaltigen Eindrücken der grossen Welt zurückgetreten sind. Man geht nicht kalt aneinander vorüber wie auf den strahlenden Boulevards, die Lauben schliessen gewissermassen die Leute enger zusammen. Wir grüssen uns weniger steif, sondern vertrauter.»<sup>132</sup>

Gleich argumentiert ein Stadtführer Berns, demzufolge die Lauben den Vorteil haben, dass der Tourist rasch Teil des öffentlichen Lebens werde, da dieses in den Lauben stattfinde. Die Lauben würden «den Fremdling sozusagen von der Strasse hereinrufen und ihn durch ihren gastfreundlichen Schutz zur Teilnahme an einer vertraulichen Geselligkeiten einladen».<sup>133</sup> Das Strassenleben mit Bürgern, Handwerkern, Händlern und Landleuten führe dazu, dass die Stadt «fast etwas Südliches»<sup>134</sup> habe, und erinnert einen anderen Autor daran, dass es in der Bevölkerung Berns einigen «welschen Einschlag» gebe.<sup>135</sup>

Bern als südländische Piazza also, als öffentlicher Raum, an dem alle partizipieren können, auch die Touristen? Es ist ein offensichtlich idealisiertes Bild, das präsentiert wird. Noch ein – irritierendes – Element kommt hinzu, wenn das Südländische zugleich auch als «Altschweizerisches» bezeichnet wird: Durch das öffentliche Leben in den Lauben werde «der Stadt fast etwas Südliches, Italienisches verliehen. Oder sagen wir ruhig: Altschweizerisches, wie kaum einer andern grossen Schweizerstadt, trotz internationalen Bureaux, diplomatischem Corps und bundeshauptstädtlichen Einrichtungen.»<sup>136</sup> Etwas Südliches, das zugleich etwas «Altschweizerisches» ist? Diese Gleichsetzung mutet aus heutiger Sicht skurril an. Der Verweis auf das Südländische zielt wohl auf die im Süden häufig vorhandenen Lauben (zum Beispiel Lugano). Der Begriff «Altschweizerisch» verweist auf eine positiv bewertete Vergangenheit, deren Zeugen die Lauben seien. Nur die Lauben hätten sich von der alten Stadt erhalten und sie machten das Stadtbild so aussergewöhnlich, «originell».

Die zitierten Quellen zeigen eine idealisierte Bedeutung der Lauben. In den Stadtführern werden die Lauben positiv bewertet, mit einer Ausnahme: Ein früher Stadtführer – er erschien bereits 1875, also deutlich vor den bisher analysierten – erwähnt, der Fokus auf die Lauben habe zur Folge, dass die Strassen selbst «etwas öde und ausgestorben» wirkten. Auch am immer wieder gelobten Schutz

132 Intelligenzblatt, 13. 12. 1914.

133 Verkehrsverein für Bern und Umgebung (Hg.): Bern und Umgebung. Illustrierter Führer, 1908, S. 6f.

134 Verkehrsverein der Stadt Bern (Hg.): Führer durch Bern, [um 1905], S. 17. Eine ähnliche Formulierung auch hier: Mann: Bern, [1887?], S. 6.

135 Behrmann: Bern. Die Schweizerische Bundesstadt, 1913, S. 12.

136 Verkehrsverein der Stadt Bern (Hg.): Führer durch Bern, [um 1905], S. 17.



vor schlechtem Wetter zweifelt dieser Autor: Zwar würden die Lauben bei Regen oder vor starkem Sonnenschein Schutz bieten, doch der dort ständig herrschende Luftzug könne für Auswärtige, die dies nicht gewohnt seien, «nachtheilige Folgen» haben.<sup>137</sup> Mit der stark wachsenden Bevölkerung Ende Jahrhundert gab es zudem immer wieder Nutzungskonflikte um die Lauben. Gestritten wurde unter anderem über Wagenverkehr in den Lauben oder über spielende Kinder.<sup>138</sup>

Trotz dieser Konflikte: Die schwärmerischen Beschreibungen der Lauben waren nicht nur Beschönigungen für die Touristen. Die Lauben wurden Teil der Berner Stadtidentität, was bauliche Konsequenzen hatte. Viele Neubauten des 19. Jahrhunderts wurden gezielt mit Arkadengängen versehen: Es entstanden moderne Lauben. Als Beispiel sei erwähnt, dass in der Gegend des Bahnhofes, die zum neuen Zentrum wurde, ab den 1890er-Jahren Warenhäuser und Geschäftshäuser entstanden, die mit Lauben versehen waren. Dadurch fügten sie sich – so die Formulierung von Anna Bähler – «gut ins traditionelle Stadtbild ein».<sup>139</sup> Umgekehrt vermerkten Stadtführer bedauernd, wenn Neubauten keine Lauben aufwiesen.<sup>140</sup>

Die Frage, ob auch die neu entstehenden Gebäude mit Lauben versehen werden sollten, war bereits thematisiert worden, als nach dem Bau des Bundesratshauses 1857 in dessen Umgebung mehrere Gebäude entstanden. Der bereits oben zitierte Leserbrief im «Intelligenzblatt» vom 7. Oktober 1857 forderte unter dem Titel «Lauben oder keine Lauben» die Gemeindebehörden auf, sie sollen sicherstellen, dass die Gebäude in der Umgebung des Bundesratshauses Lauben aufwiesen. Das «System der Lauben» solle beibehalten werden.<sup>141</sup> Ein zweiter Leserbrief, der drei Tage später erschien, hielt fest, dass die Forderung des letzten Leserbriefes, Lauben gegenüber dem Bundesratshaus zu bauen, grundsätzlich zuzustimmen sei. Allerdings fragt dieser Leserbriefschreiber auch, «welcherlei Lauben» gebaut werden sollen: «Althergebrachte Berner Lauben? – Schwerfällig, dumpf und düster?» Nein, antwortete er sich selbst: Nicht solche Lauben sollten entstehen, «sondern neuartige Berner Lauben; leichte und lichte Lauben; zarte Eisensäulen längs der Gasse; Eisenbalken als Hauptträger der Laubendecke».<sup>142</sup> Darüber, wie das Aussehen der «Berner Lauben» zu beurteilen sei, gab es unterschiedliche Meinungen.

Eine Schilderung der Berner Lauben als «dumpf und düster» fand sich bereits 1794 in Berthold Friedrich Hallers Stadtbeschreibung von Bern. Er erwähnte zwar, dass die Lauben den Vorteil hätten, Schutz vor dem Wetter zu bie-

137 Führer durch Bern und Umgebung, 1875, S. 13.

138 Intelligenzblatt, 7. 1. 1903, 15. 3. 1909, 16. 9. 1909. Zur Entwicklung der Nutzung der Lauben siehe Schröer: Die Thuner Hochtrotoirs im städtebaulichen Kontext, 2013, S. 156f. Auch Hofer betont, dass es immer wieder Konflikte um die Freihaltung der Lauben gegeben habe. Hofer: Die Stadt Bern, 1952, S. 4.

139 Bähler: Von der Altstadt in der Aareschleife zur Stadtregion, 2003, S. 15.

140 Wäber: Führer durch Bern und Umgebung, 1891, S. 5.

141 Intelligenzblatt, 7. 10. 1857.

142 Intelligenzblatt, 10. 10. 1857.

ten, doch in seiner Darstellung überwiegen die Nachteile. Die Lauben führten dazu, dass die Zimmer im Erdgeschoss «zu niedrig oder doch zu dunkel» seien. Dies habe zur Folge, dass sie nicht als Wohnhäuser genutzt würden, sondern von Handwerken, Krämern und Kaufleuten, weswegen man bei einem Spaziergang in den Lauben an einer «fast ununterbrochene[n] Reihe von Buden, in welchen alle Arten von Waren verkauft werden», vorbeigehen müsse. Zudem erwähnt Haller einen zweiten Nachteil:

«Ein andrer Nachtheil der Arcade ist dieser, dass die Schönheit der Häuser und der ganzen Stadt dadurch nicht wenig verliert. Wenn man nemlich in den Lauben selbst geht, so erblickt man weder von den Häusern, unter welchen man sich befindet, noch von denen, welche gegenüber stehen, irgend einen angenehm in die Augen fallenden Theil, sondern an beyden Seiten dunkle oder niedrige Boutiquen. Sieht man aber im Anfange oder am Ende einer Strasse an beyden Reihen der Häuser hinunter, so entdeckt man zwo Reihen von unförmigen Pfeilern, auf welchen die Häuser ruhen, und die gegen die Strasse zu nach unten gleichsam Auswüchse haben, oder viel dicker als oben werden. Besseres Ansehen würde also der Ort haben, wenn die Arcaden mehr Höhe und Breite hätten, und die Eingänge in die Keller dieselben nicht auch dunkel machten.»<sup>143</sup>

Gemäss Haller schaden die Lauben dem Stadtbild Berns. Diese Wahrnehmung wandelte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. So erläutert Hans Wilhelm Auer in seinem Werk «Die Gassen der Stadt Bern» von 1896, dass es Lauben zwar nicht nur in Bern gebe, sondern auch in anderen Schweizer Städten wie Burgdorf und Thun oder als Markthallen in Zürich und Luzern, doch die Berner Lauben würden sich davon unterscheiden.<sup>144</sup> Denn anderswo würden die Bogen auf dünnen Säulen gebaut, die zwar vielleicht praktischer seien, «aber deren gleichmässige Aneinanderreihung unser Gefühl nicht erregt». In Bern hingegen, da gebe es einen «entschiedene[n] Kontrast zwischen den kraftvollen Stützen und den weitgespannten, niedrigen Bögen», die den Lauben erst ihren Reiz verleihen würden.<sup>145</sup> Ähnlich argumentiert 1914 ein Leserbriefschreiber im «Intelligenzblatt»: «Dieses Gefühl des Daheimseins auf offener Strasse können nur unsere Berner Lauben auslösen mit ihren gemächlich runden Bogen und den

<sup>143</sup> Haller, Heinzmann: Beschreibung der Stadt und Republik Bern, 1794–1796, S. 7 ff.

<sup>144</sup> Auer: Die Gassen der Stadt Bern, 1896, S. 8 f. Gemäss Hofer sind die Lauben Berns länger als jene anderer Städte: «Mit einer Gesamtlänge von rund 5140 m lassen die Berner Laubengänge an Ausdehnung und städtebaulichem Gewicht jedes andere Vorkommen dieses Baugliedes in der Schweiz und wohl nördlich der Alpen überhaupt hinter sich zurück.» Hofer: Die Stadt Bern, 1952, S. 4.

<sup>145</sup> Auer: Die Gassen der Stadt Bern, 1896, S. 12. Bemerkenswerterweise wären es übrigens gerade die «schlanke[n], auf dünnen Säulen ruhende[n], halbkreisförmige[n] Bogenstellungen», aus denen gemäss Auer «graziöser italienischer Sinn» spreche: Der Bezug auf Süden erfolgt hier umgekehrt, Auer zu Folge sind die Berner Lauben nicht italienisch, und das findet er gut so.

behäbig festen Pfeilern, die sich so echt bernersch gemächlich, aber sicher auf den Boden stellen.»<sup>146</sup>

Der Wahrnehmungswandel der Lauben in den Jahrzehnten zwischen Haller und Auer spiegelt sich im Baedeker-Reiseführer. Dieser erwähnte 1848 die Lauben als eines der Charakteristika der Stadt, beurteilte sie aber ambivalent: Sie würden zwar Fussgängern einen freien Durchgang gestatten, seien aber ansonsten «dumpf und feucht, besonders die der Südseite, in welche selten ein Sonnenstrahl dringt».<sup>147</sup> Im Baedeker von 1913 liest man hingegen in Bezug auf die Lauben und Brunnen der Stadt: «Bern hat von den grösseren Städten in der Schweiz am meisten etwas eigenthümlich Schweizerisches sich zu bewahren gewusst.»<sup>148</sup> Nicht mehr dunkel und feucht also, sondern im positiven Sinne etwas typisch Schweizerisches.

Der Wandel der Beschreibung der Lauben von dunkel, feucht und düster hin zu etwas typisch Bernerischem (bei Auer) beziehungsweise zu etwas typisch Schweizerischem (im Baedeker) erklärt sich aus der Veränderung der Wahrnehmung von Geschichte, insbesondere von gebauter Stadtgeschichte, gegen Ende des 19. Jahrhunderts.

### 3.3 *Alttertümlich, mittelalterlich oder doch 18. Jahrhundert?*

Als zweites charakteristisches Element des Berner Stadtbildes wurde in den Stadtführern häufig die Anlage der Strassen genannt. Bern habe «eine der schönsten Strassenanlagen, die es überhaupt gibt».<sup>149</sup> Gelobt wurde insbesondere die Breite der Strassen.<sup>150</sup> Dazu kommt ihre Regelmässigkeit<sup>151</sup> und die gute Pflasterung.<sup>152</sup> Einer der Stadtführer zitiert ein Werk eines Dr. R. Anheisser, der festhielt, dass sich nirgendwo sonst «solch ununterbrochen lange Strassenzüge, in keiner Weise durch Disharmonien gestört und in so vollendet künstlerischer Gesamtwirkung» finden.<sup>153</sup> Nicht nur in der Selbstdarstellung, auch in der Aussenwahrnehmung wird die Stadtanlage positiv beschrieben. Der Direktor der Hamburger Kunsthalle, Alfred Lichtwark, hält 1907 fest: «Die typische Berner Strasse lässt sich mit nichts vergleichen, das ich kenne. Sie ist unabsehbar lang, aber eine weiche, lang ausholende Biegung oder einer der alten Tortürme [...] schliessen immer den Ausblick.»<sup>154</sup>

<sup>146</sup> Intelligenzblatt, 13. 12. 1914.

<sup>147</sup> Baedeker: Die Schweiz, 1848, S. 118.

<sup>148</sup> Baedeker: Die Schweiz nebst den angrenzenden Teilen von Oberitalien, Savoyen und Tirol, 1913, S. 172.

<sup>149</sup> Behrmann: Bern. Die Schweizerische Bundesstadt, 1913, S. 10.

<sup>150</sup> Zesiger: Auf nach Bern, 1914, S. 10.

<sup>151</sup> Ebd., S. 22. Wäber: Führer durch Bern und Umgebung, 1891, S. 3.

<sup>152</sup> Führer durch Bern und Umgebung, 1875, S. 12.

<sup>153</sup> Zitiert in: Behrmann: Bern. Die Schweizerische Bundesstadt, 1913, S. 10.

<sup>154</sup> Lichtwark: Briefe an die Kommission für die Verwaltung der Kunsthalle, 1924, S. 148.

Gemäss Paul Hofer, der die Kunstdenkmäler-Bände der Stadt Bern verfasste, geht die Stadtstruktur Berns ins 12. Jahrhundert zurück.<sup>155</sup> Dass sie quasi «schon immer» so gewesen sei, das wurde um 1900 betont. So hält Auer fest, die «mittlere Hauptstrasse» sei «schon bei der Gründung der Stadt» so breit angelegt worden, und auch die anderen Gassen seien ungewöhnlich breit. Als Grund nennt er, dass die Gassen zugleich auch Marktplatz und Stadtzentrum gewesen seien, sie also Funktionen übernommen hätten, die andernorts Plätze einnahmen.<sup>156</sup> Der Grund für diese Eigenheit ist gemäss einem Artikel im «Fremdenblatt» die Lage Berns auf einer Halbinsel: «Ganz von selbst ergab es sich, eine gerade Hauptstrasse anzulegen, welche von Ost nach West verläuft, und die Nebenstrassen parallel mit dieser, wie auch mit den flankierenden Flussarmen, zu richten.»<sup>157</sup>

Hofer erwähnt, dass viele Stadtgründungen des Hochmittelalters eine ähnliche Stadtstruktur wie Bern aufwiesen. Auch andere Städte würden sich auf einer Halbinsel befinden, hätten Lauben und eine vergleichbare Strassenanlage. Allerdings gebe es einen wesentlichen Unterschied zwischen Bern und diesen anderen Städten: Die ursprüngliche Stadtanlage sei in Bern noch immer vorhanden. «Fast alle Elemente des Stadtbildes gehen auf dieses Fundament zurück».<sup>158</sup> Genau das war es, was die Stadtanlage Berns im 19. Jahrhundert so attraktiv machte: Man glaubte, dass die Geschichte der Stadt direkt an ihrer Bausubstanz abgelesen werden könne. Carl Mann schreibt 1887 in seinem Werk «Städtebilder und Landschaften aus aller Welt», dass die Stadt Bern etwas Aussergewöhnliches habe, das sie von anderen Städten unterscheide: Ihre Geschichte sei der Stadt «eingepägt, sozusagen ins Angesicht geschrieben; fast jedes Gebäude, jede Strasse, jeder öffentliche Platz, jeder Brunnen enthüllt uns einen Abschnitt, eine Episode dieser reichen Geschichte».<sup>159</sup>

Die Möglichkeit, an der Stadtanlage Geschichte abzulesen, war ein wesentlicher Teil ihres Reizes. Was für eine Geschichte aber war das genau? Das alte Bern wird wahlweise als «mittelalterlich» oder als «altertümlich» bezeichnet – auf jeden Fall als vormodern. Wie viel Geschichte man in der Altstadt Bern findet, darüber machen die Stadtführer unterschiedliche Angaben. In Bern, da «steht die wunderhübsche alte Stadt heute noch beinahe unberührt da und übt nach wie vor den alten Reiz aus durch die wundervollen Linien ihrer einfachen Strassen»,<sup>160</sup> kann man etwa lesen. Grund dafür sei, dass in Bern das Stadtwachstum nicht innerhalb der bestehenden Stadt, sondern durch die Anlage von Aussenquartieren erfolgt sei.<sup>161</sup> Keine Schweizer Stadt habe «ein so eigenartiges und alterthümliches

155 Hofer: Die Stadt Bern, 1952, S. 46f.

156 Auer: Die Gassen der Stadt Bern, 1896, S. 4. Vgl. auch Hofer: Die Stadt Bern, 1952, S. 30ff.

157 Bernisches Fremdenblatt, 28. 7. 1892.

158 Ebd., S. 46f.

159 Mann: Bern, [1887?], S. 7.

160 Zesiger: Auf nach Bern, 1914, S. 8.

161 Ebd.

Gepräge» wie Bern, hielt ein anderer Stadtführer fest. Allerdings, relativiert er sogleich, stammten die meisten Gebäude aus dem 18. Jahrhundert.<sup>162</sup>

Diese etwas vage Aussage – zugleich sehr alt, altertümlich, mittelalterlich, und aus dem 18. Jahrhundert – findet sich häufig. Ein Stadtführer erwähnt zunächst, nur wenige Veränderungen seien innerhalb der «alten Stadt» vorgenommen worden, was zur Folge habe, dass man tatsächlich ein «rein mittelalterliches Städtebild» sehe, wenn man etwa die Marktgasse heruntergehe. Allerdings relativiert er umgehend: «Rein mittelalterlich allerdings bloss in den Grundzügen, denn die Bauten selber reichen mit ganz wenigen Ausnahmen nicht einmal in die Jahre der Glaubensänderung hinauf.»<sup>163</sup> Die Zeitebenen verschwimmen in den Stadtführern bisweilen. Sie unterscheiden sich je nachdem, ob auf die gebaute Stadt oder auf die imaginierte Stadt fokussiert wird.

In Bezug auf die gebaute Stadt herrschte Einigkeit: Sie entstand vor allem im 18. Jahrhundert. Von Rodt betont: «Im Allgemeinen tragen die Häuser Berns den Charakter der Bauart des vorherigen [18.] Jahrhunderts, in welchem eine Reihe tüchtiger, in französischer Schule gebildeter Architekten [...] hier tätig waren.»<sup>164</sup> Die Stadtführer des Verkehrsvereins stimmen dieser Aussage zu. In einem heisst es: «Die Mehrzahl der Fassaden ist im 18. Jahrhundert entstanden, nur verhältnismässig wenige Häuser gehen auf eine frühere Zeit zurück.»<sup>165</sup> Die Türme und Erker des 16. und 17. Jahrhunderts seien verschwunden.<sup>166</sup> Aus der Zeit vor dem 18. Jahrhundert stammten nur die Lauben und die Stadtanlage:<sup>167</sup> Es sei gelungen, «diese aussergewöhnliche, ja geniale [Strassen-]Anlage» weitgehend vor Veränderungen zu bewahren,<sup>168</sup> und die Lauben seien schon im 15. Jahrhundert in Stadtbeschreibungen erwähnt und seither stets als «eine Art Wahrzeichen der Stadt» beschrieben worden.<sup>169</sup>

Die Stadtführer thematisieren allerdings kaum, dass sich das Stadtzentrum Berns nicht nur im 18. Jahrhundert, sondern auch im 19. Jahrhundert städtebaulich veränderte. Ich habe bereits beschrieben, dass in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Raum um Bahnhof und Bundeshaus grundlegend umgebaut wurde, was zu einer Verschiebung des städtebaulichen Gleichgewichts führte: Die Gegend zwischen Nydeggbrücke und Zeitglockenturm, die untere Altstadt, geriet ins städtebauliche Abseits. Für diesen Teil Berns – und nur für diesen – stimmt es tatsächlich, dass sich die Bausubstanz kaum veränderte. Dass sie erhal-

162 Wäber: Führer durch Bern und Umgebung, 1891, S. 4.

163 Zesiger: Auf nach Bern, 1914, S. 10.

164 Rodt: Bernische Stadtgeschichte, 1886, S. 258.

165 Verkehrsverein der Stadt Bern (Hg.): Bern. Ein Führer zu den Schönheiten der Schweizerischen Bundeshauptstadt, 1913, S. 79. Siehe auch Verkehrsverein für Bern und Umgebung (Hg.): Bern und Umgebung. Illustrierter Führer, 1908, S. 7f.

166 Wäber: Führer durch Bern und Umgebung, 1891, S. 4.

167 Verkehrsverein der Stadt Bern (Hg.): Bern. Ein Führer zu den Schönheiten der Schweizerischen Bundeshauptstadt, 1913, S. 79. Verkehrsverein für Bern und Umgebung (Hg.): Bern und Umgebung. Illustrierter Führer, 1908, S. 7f.

168 Zesiger: Auf nach Bern, 1914, S. 10.

169 Wäber: Führer durch Bern und Umgebung, 1891, S. 5.

ten blieb, hing damit zusammen, dass schlicht kaum Interesse an dieser Gegend bestand. Wirtschaftlich interessant war vor allem die Gegend um Bahnhof und Bundeshaus.<sup>170</sup>

Auf städtebaulicher Ebene stimmt das Narrativ der unberührten Altstadt also höchstens teilweise. Mit diesem Problem sah sich der ICOMOS, der International Council on Monuments and Sites, konfrontiert, als er im Juni 1983 evaluieren musste, ob Berns Altstadt UNESCO-Weltkulturerbe werden solle.<sup>171</sup> In seinem Gutachten hält der ICOMOS fest, dass die ursprüngliche Stadtanlage, die sich zwischen dem 12. und dem 14. Jahrhundert entwickelt habe, noch immer vorhanden sei. Noch immer sei Bern ein Abbild jener erfolgreichen Zeit, nach der die städtische Ausdehnung abgeschossen gewesen sei. Allerdings habe sich die Physiognomie von Bern in der Folge geändert: Im 16. Jahrhundert wurden Türme und Mauern gebaut sowie das Münster. Im 17. Jahrhundert liessen sich die Patrizier herrschaftliche Häuser aus Sandstein bauen. Diese Veränderungen hatten zur Folge, dass gegen Ende des 18. Jahrhunderts beinahe 80 Prozent der Bauten erneuert worden waren. Bereits vor 1800 gab es also grosse Veränderungen, und im 19. Jahrhundert veränderte sich Bern nochmals grundlegend. Der Bericht erwähnt Bundeshaus, Kunstmuseum, Historisches Museum, Universität, Stadttheater und schliesst mit «...», um anzuzeigen, dass noch viel mehr gebaut worden sei. Damit unterscheide sich Bern, so der Bericht weiter, kaum von anderen europäischen Hauptstädten: Wie sonst auch gebe es in Bern einen Kontrast zwischen alten und neuen Gebäuden. Immerhin, so der Bericht, konnte Bern an einigen Stellen traditionelle Strassen mit Lauben bewahren.<sup>172</sup> Die Schlussfolgerung des Gutachtens ist für Bern negativ: «ICOMOS is of the opinion that the successive modifications which the old city of Bern has undergone do not militate in favor of its choice as a typical example of medieval urbanism.»<sup>173</sup> Diese Einschätzung wird einige Monate später, im September, widerrufen, als die ICOMOS ein zweites Gutachten zu Bern verfasst:

«While taking account of the significant modifications that have been made since its foundation in the 12th century, ICOMOS considers that it constitutes a positive example of how a mediaeval urban structure can be adapted to fulfill functions which are increasingly complex, notably the function of a capital city of a modern state.»<sup>174</sup>

170 Bähler: Von der Altstadt in der Aareschlaufe zur Stadtregion, 2003, S. 15.

171 Siehe UNESCO World Heritage Convention: Dokumentation zu «Old City of Berne», <http://whc.unesco.org/en/list/267/documents>, Stand: 29. 1. 2020.

172 ICOMOS International Council on monuments and sites: Nomination: The old city of Berne, 1983, [http://whc.unesco.org/archive/advisory\\_body\\_evaluation/267.pdf](http://whc.unesco.org/archive/advisory_body_evaluation/267.pdf), Stand: 29. 1. 2020.

173 Ebd., S. 2.

174 Ebd., S. 3f.

Aus diesem Grund empfiehlt die ICOMOS schliesslich doch, Bern in die Liste der Weltkulturerbe aufzunehmen, gemäss dem Kriterium 3, das lautet: «to bear a unique or at least exceptional testimony to a cultural tradition or to a civilization which is living or which has disappeared».<sup>175</sup> Auf der Grundlage dieses Gutachtens entschied das World Heritage Committee an der Sitzung vom 5.–9. September 1983, Bern in die Liste aufzunehmen.<sup>176</sup>

Die Diskussion um die Aufnahme Berns als Weltkulturerbe illustriert, dass Berns Stadtstruktur in baulicher Hinsicht durchaus nicht einfach nur «alt» war. Für die Stadtführer spielte diese städtebauliche Ebene allerdings nicht die Hauptrolle. Mindestens ebenso wichtig war eine imaginierte Ebene:

«Wir nehmen das Stadtbild nur mit lebhafter Freude an seiner charaktervollen Schönheit in uns auf, geniessen voll Interesse den Blick in eine bewegtere und enger umgrenzte Vergangenheit und erkennen dankbar die sorgliche Pflege der überkommenen Zeugen alter Zeit, nicht nur der steinernen Denkmäler, sondern auch des gediegenen, «währschafte» Sinnes der Bevölkerung.»<sup>177</sup>

Der Beschreibung der Kapellbrücke in Luzern nicht unähnlich, dient der Blick auf Bern hier als Fenster in die Vergangenheit. Welche Teile der Stadt diese Funktion einnehmen, unterschied sich in Luzern und Bern: Während in Luzern einzelne Objekte, insbesondere die Kapellbrücke, dazu dienten, war es in Bern die Altstadt als Ganzes. Hilfreich war dabei, dass auch die Einwohner – oder zumindest einige davon – noch in der Vergangenheit zu leben schienen. Handwerke würden auf der Strasse ausgeübt: «Da ist, wie man sieht, die gute alte Zeit nicht ausgestorben.»<sup>178</sup>

Dass in Bern die Altstadt als Ganzes und nicht unbedingt einzelne Gebäude als alt imaginiert wurden, bedeutete auch, dass es nicht notwendig war, alles Alte zu bewahren. Einer der Stadtführer erläutert, dass Berns Stadtbild «gern als erhalten gebliebenes mittelalterliches Städtebild bezeichnet» werde, und ergänzt:

«Ganz treu ist freilich das Bild nicht mehr. Die neue Zeit hat wesentliche Veränderungen vorgenommen, hat den vor Zeiten offen durch die Strassen fliessenden Bach zugedeckt, hat die Strassenbahn hindurchgeführt, hat Durchgänge und Neubauten geschaffen und anderes mehr. Aber uns Heutigen kommt es ja auch nicht auf eine museumsgemässe Erhaltung der alten Stadt an, [...] sondern drauf, dass die innere Stadt in ihrer Gesamtheit heute wie ehemals als ein in sich

175 UNESCO World Heritage Convention: The criteria for selection, <http://whc.unesco.org/en/criteria>, Stand: 29. 1. 2020.

176 UNESCO World Heritage Committee: Protokoll der Sitzung vom 5.–9. Dezember 1893, <http://whc.unesco.org/archive/1983/sc-83-conf009-8e.pdf>, Stand: 29. 1. 2020, S. 10.

177 Behrmann: Bern. Die Schweizerische Bundesstadt, 1913, S. 6.

178 Verkehrsverein für Bern und Umgebung (Hg.): Bern und Umgebung. Illustrierter Führer, 1908, S. 6f.

geschlossenes Bild von bezaubernder Schönheit wirkt und den Besucher etwas vom lebendigen Geiste der entschwundenen Zeiten ahnen lässt.»<sup>179</sup>

Es geht nicht darum, die Stadt «museumsgemäss» zu erhalten, sondern um eine etwas diffuse «Gesamtheit», ein «geschlossenes Bild». Dieses Gesamtbild ist es, was Bern sehenswert mache. Einer der Stadtführer erwähnt das explizit, wenn er erklärt, dass die «ganze Stadt», «vom Bahnhof bis zum Bärengraben» nämlich, «ein Gepräge habe». Überall finde sich der gleiche Baustil,

«der nüchternste, figuren- und farbenarme Baucharakter der Zopfzeit, derselbe Ausdruck stolz-genügsamen Wohlstandes und gediegenem Geschmacks, derselbe merkwürdige Gegensatz feierlich ernster Fassaden und gemütlicher Bogengänge – kurz, das Ganze von geschlossener Eigenart, ein historisches Denkmal reinen Stils, das man so lassen muss, wie es einmal ist.»<sup>180</sup>

Entscheidend ist, dass die Stadt insgesamt «altertümlich» wirkt. Und dass sie dies tut, das betonen die Stadtführer.<sup>181</sup>

Besonders deutlich wird der Charakter der Altstadt beim Blick von aussen, da man auf diese Weise die Gesamtstruktur gut erfassen kann. Prägnant zusammengefasst wird dies mit der Metapher der «Burg», die oft zur Beschreibung der Altstadt herbeigezogen wurde. So heisst es in einem Stadtführer, wer mit der Eisenbahn nach Bern fahre, der sehe plötzlich ein Stadtbild, «wie wir es aus alten Stichen kennen: eine geschlossene Häusermasse, überragt von mächtigen Türmen, aufgebaut auf einer natürlichen Bodenerhebung, die sie nach Art einer Burg vollständig ausfüllt».<sup>182</sup> Der Begriff der «Burg» oder auch «Festung» wird immer wieder verwendet.<sup>183</sup> Das zugehörige Adjektiv ist mehrfach «trotzig»;<sup>184</sup> Trotzig wie eine mittelalterliche Festung sehe das von der Aare eingerahmte Bern aus.<sup>185</sup> Dass diese Wertung positiv gemeint ist, daran wird kein Zweifel gelassen: «Prachtvoll» ist der Blick auf diese Festung.<sup>186</sup>

Trotz den Veränderungen des 19. Jahrhunderts sei, so die Autoren der Stadtführer, die Assoziation mit einer Burg immer noch fast vollständig zutreffend:

179 Behrmann: Bern. Die Schweizerische Bundesstadt, 1913, S. 10.

180 Verkehrsverein für Bern und Umgebung (Hg.): Bern und Umgebung. Illustrierter Führer, 1908, S. 8f.

181 Ebd., S. 4, und Zesiger: Auf nach Bern, 1914, S. 9.

182 Behrmann: Bern. Die Schweizerische Bundesstadt, 1913, S. 5. Eine nahezu identische Formulierung findet sich auch in Verkehrsverein der Stadt Bern (Hg.): Bern. Ein Führer zu den Schönheiten der Schweizerischen Bundeshauptstadt, 1913, S. 22.

183 «Burg» z. B. in Bernisches Fremdenblatt 29. 5. 1894. «Festung» z. B. in Verkehrsverein für Bern und Umgebung (Hg.): Bern und Umgebung. Illustrierter Führer, 1908, S. 10. «Feste» z. B. in Führer durch Bern und Umgebung, 1875, S. 12.

184 Zum Beispiel Zesiger: Auf nach Bern, 1914, S. 17.

185 Führer durch Bern und Umgebung, 1875, S. 12.

186 Verkehrsverein für Bern und Umgebung (Hg.): Bern und Umgebung. Illustrierter Führer, 1908, S. 10.



«Ohne die Kornhausbrücke wäre das Bild der unzugänglichen Feste aus vergangenen Tagen vollständig.»<sup>187</sup> Die Vergangenheit ist somit noch immer präsent, trotz der Kornhausbrücke und obwohl man die Stadt nun mit der Eisenbahn erreichen kann: Die Altstadt Berns, die da «wie eine Burg auf der von der Aare umbrauten Felsenhalbinsel thront», sei immer «noch dasselbe Bern» wie jenes, das bereits Goethe beschrieben habe: Das alte Bern sei noch immer da.<sup>188</sup>

Gerade das Malerische, das Bern aufgrund der Geschichte habe, mache die Stadt aussergewöhnlich. Durch dieses Erscheinungsbild unterscheide sich Bern von anderen Städten: Während andernorts «eine öde Schablone auf Kosten des pietätlos zerstörten Alten sich breit[gemacht]» habe, sei es Bern gelungen, den alten Stadtkern zu erhalten.<sup>189</sup> Moderne Quartiere, das finde man in jeder Stadt, nicht aber das, was Bern ausmache: «Die alte Stadt Bern aber mit ihren Lauben, ihrem grossartigen angelegten Plan, dem bescheidenen Stolz und der schlichten Vornehmheit ihrer Gebäude – die treffen Sie nirgends mehr.»<sup>190</sup> Nach einer kurzen Übergangszeit sei es zudem gelungen, auch in den neueren Bauten an die traditionelle Bauweise anzuschliessen.<sup>191</sup> Bern steht hier für eine unberührte Altstadt, die aber vor allem in ihrer Gesamterscheinung als intakt imaginiert wird, und für eine Bauweise, die an die Vergangenheit anknüpft.

In der Selbstdarstellung Berns wurde die Geschichte zu einem zentralen Charakteristikum der Stadt: Auf sie – und auf die gebaute Stadt, an der man die Geschichte glaubte ablesen zu können – war man stolz. Durch diese Art der Darstellung von Geschichte rückte in den Hintergrund, dass Stadtgeschichte in Bern etwas war, das im Laufe des 19. Jahrhunderts immer wieder zu Konflikten zwischen unterschiedlichen Akteuren geführt hatte. Immer wieder hatte es Streitigkeiten um die Deutungshoheit in Bezug auf die Berner Geschichte gegeben, verbunden auch mit der Frage, ob dem Kanton, der Einwohnergemeinde oder der Bürgergemeinde die rechtmässige Nachfolge des vormodernen Stadtstaates zusteht. Diese Konflikte verloren Ende 19. Jahrhundert an Dringlichkeit.<sup>192</sup> In den Stadtführern sind sie angedeutet, wenn die Rede ist vom «äusserlich stattlichen, innerlich morschen Staatsgebilde», das der Französischen Revolution nichts entgegenhalten konnte. Als Grund dafür, dass es morsch war, wird ein Demokratiedefizit ausgemacht: Weil Bern Untertanengebiete hatte, «ging die ursprüngliche demokratische Rechtsgleichheit verloren». Zudem sei die Erwerbung des Bürgerrechts erschwert worden: «Die Demokratie schrumpfte erst

187 Verkehrsverein der Stadt Bern (Hg.): Bern. Ein Führer zu den Schönheiten der Schweizerischen Bundeshauptstadt, 1913, S. 22.

188 Verkehrsverein für Bern und Umgebung (Hg.): Bern und Umgebung. Illustrierter Führer, 1908, S. 8f.

189 Behrmann: Bern. Die Schweizerische Bundesstadt, 1913, S. 9.

190 Verkehrsverein der Stadt Bern (Hg.): Bern. Ein Führer zu den Schönheiten der Schweizerischen Bundeshauptstadt, 1913, S. 79.

191 Behrmann: Bern. Die Schweizerische Bundesstadt, 1913, S. 9.

192 Meyrat: Sammeln, schenken, fördern – Bürgerliche Kulturpolitik, 2015, S. 588.

zur Aristokratie, dann zur Oligarchie zusammen.»<sup>193</sup> Die liberalen Verfasser der Stadtführer nahmen hier deutlich Position.

Der Vorteil der oben geschilderten Betonung der Geschichte der gebauten Stadt bestand darin, dass sie es möglich machte, Konflikte um Geschichtsschreibung zur Seite zu schieben. Sie war nämlich nicht politisch. Die entscheidende Frage war auf diese Weise nicht die Bewertung der vormodernen – und undemokratischen – Berner Politik. Durch die Betonung der Stadtgestalt konnte Geschichte zu einem Charakteristikum Berns gemacht werden, das wenig Konfliktpotenzial beinhaltete und dem unterschiedliche Akteure zustimmen konnten.

### 3.4 *Langsamkeit in der Grossstadt*

Die Modernisierung des 19. Jahrhunderts wurde in Bern ambivalenter bewertet als in Winterthur und in Luzern. In Winterthur und in Luzern waren die wirtschaftlichen Folgen positiver als in Bern. Zudem stellte sich in Bern, das einst eine mächtige Stadtrepublik gewesen war, besonders drängend die Frage nach dem Umgang mit diesem Wandel. Er wurde in der Selbstdarstellung bewusst reflektiert: Wie sehr dies der Fall war, zeigt sich daran, dass das Thema sogar den Weg in die Stadtführer fand, ein Medium, das im Normalfall zu idealisierten Darstellungen neigt.

In den Stadtführern wurde immer wieder betont, dass Bern keine «Grossstadt» sei. So wie man sich in Winterthur von der klassischen Industriestadt abgrenzte, distanzierte man sich in Bern vom Bild einer Grossstadt als Hauptstadt. Bern habe zwar, so ein Stadtführer von 1913, in Bezug auf die Einwohnerzahl «die Grenze der Grossstadt erreicht».<sup>194</sup> Die Konsequenzen seien aber weniger gravierend als anderswo: Enge, dunkle Quartiere, die in anderen Grossstädten die Gesundheit schädigten, fehlten in Bern weitgehend, wo vorhanden, würden sie saniert.<sup>195</sup> Diese gute Situation gebe es, obwohl Bern im Laufe des 19. Jahrhunderts ein ähnlich grosses Wachstum erfahren habe wie andere Schweizer Städte. Dass das Wachstum weniger negative Auswirkungen gehabt habe, habe mehrere Gründe. So sei Bern erst relativ spät, im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts, stark gewachsen und deswegen «von den ärgsten Auswüchsen grossstädtischer Spekulationswut verschont geblieben». Weiter habe die Lage Berns dazu geführt, dass die neuen Quartiere ausserhalb der Altstadt gebaut worden seien, weswegen die Altstadt unberührt geblieben sei. Zudem erwähnt der Stadtführer, dass die Zuwanderung in Bern – im Gegensatz zu andernorts – «sozusagen ausschliess-

193 Verkehrsverein für Bern und Umgebung (Hg.): Bern und Umgebung. Illustrierter Führer, 1908, S. 16f.

194 Verkehrsverein der Stadt Bern (Hg.): Bern. Ein Führer zu den Schönheiten der Schweizerischen Bundeshauptstadt, 1913, S. 17.

195 Behrmann: Bern. Die Schweizerische Bundesstadt, 1913, S. 46.

lich aus der rein bäuerlichen Umgegend» komme, was zur Folge habe, dass es in Bern «keine internationale Note» gebe.<sup>196</sup> Und das ist zweifellos positiv gemeint.

Nun hat es in Bern allerdings sehr wohl ein internationales Leben gegeben: Da Bern Bundesstadt war, siedelten sich hier die ausländischen Vertretungen an.<sup>197</sup> Zudem hatten mehrere internationale Organisationen ihren Sitz in Bern, so die Welttelegrafunion, der Weltpostverein, die internationalen Büros für gewerbliches, literarisches und künstlerisches Eigentum und das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr.<sup>198</sup> Gerade wegen der internationalen Präsenz hielten es die Stadtführer für notwendig zu betonen, dass man den Erwartungen nicht entspreche: Die Touristen würden von Bern «ein gewisses modern-grossstädtisches Aussehen» erwarten. Dies werde nicht erfüllt, Bern habe vielmehr ein «altertümliches Gepräge», und die Häuser erinnerten «an ländliche Bauart».<sup>199</sup> Wer Bern besuche, der werde, so die Werbung, «reges Leben» finden, aber ohne hektische Grossstadt. «Es spielt sich alles in ruhigen, ein wenig schweren Formen ab. Dennoch muten die Stadt und ihre Bewohner keineswegs nüchtern an. Bern gilt in der Schweiz als «heimelig», was noch einen Schatten herzlicher ist, als das deutsche «gemütlich».<sup>200</sup> Internationalität, Hektik, Grossstadt sind Phänomene der Moderne, der das Altertümliche, Ländliche, Bäuerliche, Heimelige und Gemütliche entgegengestellt wird. Bern scheint, so die Selbstdarstellung, in der Zeit stehen geblieben zu sein.

Den Ruf, langsam zu sein, gemächlich, haben Berner bis heute – es wurde gar versucht, das anhand von Geh- und Sprechgeschwindigkeit empirisch zu belegen.<sup>201</sup> Das Stereotyp des langsamen Berners fand sich bereits in der Selbstdarstellung im 19. Jahrhundert. Ein Stadtführer von 1875 betonte, dass es in Bern etwas länger dauere, bis etwas durchgeführt werde: «Langsam nur bricht Neues sich Bahn und rasche Köpfe wollen oft verzweifeln an der Dicke des Schädels, welchen der Altberner mit seinem Wappenthier, dem «Mutz», gemein zu haben scheint.»<sup>202</sup> Wenn der Berner sich aber entscheide, etwas anzugehen, dann sei er äusserst beharrlich und setze alles daran, den Entschluss umzusetzen:

«Ist aber einmal in diesem langsam fassenden Gehirn ein wohlüberlegter Gedanke zum Entschluss gereift, so wird er auch mit rücksichtsloser Energie voll-

196 Zesiger: Auf nach Bern, 1914, S. 8.

197 Vgl. Bühler: Schauplatz nationaler und internationaler Begegnungen, 2003, S. 302 ff.

198 Vgl. ebd., S. 310. Der Bundesrat förderte die Ansiedlung solcher Organisationen. Da sie hauptsächlich von den Mitgliederorganisationen finanziert wurden, waren sie für die Schweiz nicht teuer.

199 Verkehrsverein für Bern und Umgebung (Hg.): Bern und Umgebung. Illustrierter Führer, 1908, S. 4.

200 Behrmann: Bern. Die Schweizerische Bundesstadt, 1913, S. 50.

201 Vgl. NZZ, 31. 3. 2014. Im Artikel werden Studien zitiert, denen zufolge Berner im schweizerischen Vergleich die langsamste Gehgeschwindigkeit hätten; auch im internationalen Vergleich würden die Berner sehr langsam gehen. Auch würden die Berner langsamer sprechen als andere Schweizer.

202 Führer durch Bern und Umgebung, 1875, S. 15.

zogen; und kein Opfer wird gescheut, wenn ein nationales oder gemeinnütziges Werk zur Nothwendigkeit geworden ist, so sorglich sonst der Berner seinen Geldbeutel hütet und Ausgaben, deren unmittelbaren Nutzen er nicht einzusehen vermag, aus dem Wege geht.»<sup>203</sup>

Der Führer des Verkehrsvereins von 1913 hält fest, nicht nur das Berndeutsch werde langsam gesprochen, ganz allgemein «ermangelt der Berner im Charakter der geistigen und körperlichen Beweglichkeit». Der Berner schneide diesbezüglich gegenüber anderen schlecht ab. Insbesondere die Zürcher werden als agiler geschildert.<sup>204</sup> Oft sei grosses Engagement nötig, um Neuerungen einzuführen, aber wenn man hartnäckig sei, könne man es schaffen:

«Doch hat Bern im geistigen Leben der Schweiz von jeher eine bedeutende Rolle gespielt und der bernischen Politik z. B. hat man von alters her bei allem Bedacht grossen Weitblick nachgerühmt. Aber oft bedarf es der selbstlosesten Hingabe, bis der nötigen Aufklärung Bahn gebrochen ist. «Numme nid gsprängt» (nur nicht gesprengt) heisst ein Sprichwort, aber «nüt nahah gwünnt» (nicht nachlassen gewinnt) tröstet das andere.»<sup>205</sup>

Diese beiden Sprichwörter wurden auch im bereits zitierten Jahresbericht des Verkehrsvereins von 1890 erwähnt, als es um den Mitgliedermangel ging. Der Verein ärgerte sich über die Schwierigkeiten, Mitglieder anzuwerben, und betonte, dass viel Hartnäckigkeit nötig sei, um die Berner von der Bedeutung des Vereins zu überzeugen.<sup>206</sup> In der wenig schmeichelhaften Selbstdarstellung in den vom Verkehrsverein herausgegebenen Stadtführern spiegelt sich das. Aus der Perspektive des Verkehrsvereins sind die Langsamen, die Dickköpfe die anderen: die Konservativen, die keine Veränderungen wollen; jene, die nicht bereit sind, in den Verkehrsverein und in den Tourismus zu investieren. Die Berner seien «eher etwas zugeknöpft, fast scheu enthält er sich allzu grosser Herzlichkeit auch dem ihm sympathischen Fremden gegenüber»,<sup>207</sup> liest man im Stadtführer von 1913. Es mag angesichts der gewöhnlich werbenden Sprache von Stadtführern überraschen, doch die Stadtführer des Verkehrsvereins verschwiegen auch nicht, dass die Eigenheiten der Berner Bevölkerung nicht nur positive Folgen für die Touristen hatten. Bereits der Stadtführer von 1875 hatte vom «etwas nüchternen und phantasielosen Charakter des Berners» berichtet. Es geschehe nicht zu Un-

<sup>203</sup> Ebd.

<sup>204</sup> Verkehrsverein der Stadt Bern (Hg.): Bern. Ein Führer zu den Schönheiten der Schweizerischen Bundeshauptstadt, 1913, S. 19f.

<sup>205</sup> Ebd., S. 20.

<sup>206</sup> Verkehrsverein für Bern und Umgebung (Hg.): Bericht der Verkehrskommission, Nr. 1, 1890, S. 8. Vgl. Kapitel IV.2.1.

<sup>207</sup> Verkehrsverein der Stadt Bern (Hg.): Bern. Ein Führer zu den Schönheiten der Schweizerischen Bundeshauptstadt, 1913, S. 20.

recht, wenn man ihm «Sprödigkeit und Zurückhaltung» vorwerfe, denn tatsächlich sei er beim ersten Kontakt nur wenig einladend. «Es steckt noch ein gutes Stück starren und zähen Bürgerthums in ihm. Er ist stolz auf sein räumlich kleines, aber politisch wichtiges Gemeinwesen und sieht andersbürtigen mit einem gewissen Stolz entgegen.» Immerhin aber sei der Berner offen und zuverlässig, wenn er «einmal aufgethaut» sei, dann könne er am Abend nach getaner Arbeit auch scherzen. Doch auch diesbezüglich seien die westlichen Nachbarn mit ihrer «leichten Beweglichkeit des Geistes» den Bernern überlegen.<sup>208</sup>

Ähnliche Charakterisierungen der Berner finden sich in einer Vielzahl weiterer Quellen, unter anderem im offiziellen Festführer des Eidgenössischen Schützenfestes von 1885, das in Bern stattfand. Dort werden sowohl Langsamkeit als auch Hartnäckigkeit des Berners betont:

«Der Berner ist von Natur nicht sehr mittheilsam, nicht gerade misstrauisch, aber doch vorsichtig im Verkehr mit Fremden, aufopfernd, uneigennützig und treuherzig, welche Eigenschaften aber gemäss seinem mehr verschlossenen Naturell erst im nähern Verkehr zu Tage treten. [...] Bei aller Bedächtigkeit im Denken wie im Handeln ist er unternehmend und geht energisch und hartnäckig auf sein Ziel los; der feste, zähe Sinn des Berners steckt in einer ebenso harten Schale, wie denn auch medicinische Autoritäten nachgewiesen haben, dass der Schädel des Berners eine ungewöhnliche Dicke aufweise.»<sup>209</sup>

Die «Neue Zürcher Zeitung» druckte 1894 im Feuilleton einen Bericht mit dem Titel «Von Bern über den Simplon und Stelvio nach Innsbruck». Der Bericht beginnt mit der Bedeutung des Bären für Bern. Der Autor hält den Bären für das passende Symbol Berns und schildert dies anschaulich:

«Der Bär ist bequem, naschhaft, lecker, ein Kraftprotze von urkomischer Grandezza, grob und plump, doch nicht ohne Humor, der ihm selbst seine Kriege würzt. Die zottigen Bestien beißen einander nicht gleich tot, wenn es zwischen ihnen zum Kapf kommt [...]. Sonst aber ist der Bär ein gemütliches Tier, weiss den Mangel an Geist, den ihm selbst der Verkehr mit französischen Zuschauern nicht beizubringen vermag, durch guten Humor und seine drolligen Kunststücke und Gebärden zu ersetzen, trabt «gäng wie gäng» seinen Weg und fühlt sich wohl in seiner Haut, so lange er nicht in seiner Ruhe gestört und am Felle gezaust wird. Von Natur Freund eines mässigen Fortschrittes ist er allem revolutionären Tempo abhold und huldigt dem alten Grundsatz: Numme nid gsprängt! Eher lässt er sich einen eisernen Ring durch die Schnauze ziehen, als dass er zu einem Aufstande sich hinreissen liessen.»

<sup>208</sup> Führer durch Bern und Umgebung, 1875, S. 15.

<sup>209</sup> Schenk: Eidgenössisches Schützenfest 1885 in Bern – Officieller Festführer, 1885, S. 9.

Und kommentiert: «Aehnlich der Berner!» Auch der Berner sei zufrieden,

«so lange er zum ‹Kafi› seine ‹Rösti›, Sonntags sein Schwiniges mit Surchabis und Montag seinen ‹sure Mocke› bekommt und daneben seinen ‹Zibele-› und ‹Chacheli-›, seinen Vieh- und seinen ‹Meitschimärit› hat [...] Raubt man ihm aber diese Lebensgüter oder tritt ihm zu stark auf die Zehen, dann wird der Berner bös wie sein ‹Mani› und sein ‹Muni› und seine Gemütlichkeit hört auf.»

Der Berner ist hier zwar als langsam und gemütlich dargestellt, aber auf eine nicht unsympathische Art und Weise. Dass Fremdwahrnehmung und Selbstdarstellung übereinstimmen, zeigt sich darin, dass der Text aus der NZZ im «Fremdenblatt» Berns nachgedruckt wurde, mit der Bemerkung, er sei «hübsch».<sup>210</sup>

Auch die in Bern ansässigen Diplomaten teilten diese Wahrnehmung der Einwohner. Susanna Bühler hat gezeigt, dass sich die Begeisterung der Diplomaten für die Stadt in Grenzen hielt. Sie erwähnt den Engländer Horace Rumbold, der in verschiedenen Funktionen 1864–1868 und 1878/79 in Bern residierte und der zwar das Malerische an Bern schätzte, ansonsten die Stadt aber als die «träg-einfältigste Hauptstadt die mir bekannt ist» bezeichnete und die «Ungeselligkeit der Einheimischen» beklagte.<sup>211</sup>

Selbstbild und Fremdbild stimmten prinzipiell überein: Berner sind ein bisschen langsam und wenig innovationsfreudig. Man sollte diesen Narrativen nicht zu sehr glauben. Modernisierung gab es auch in Bern. 1843 war es gar die erste Schweizer Stadt, die ein Gaswerk baute.<sup>212</sup> In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts investierte Bern wie andere Städte auch in die Wasserversorgung und in die Kanalisation.<sup>213</sup> Der Stadtführer von 1875 verwies darauf: Er erwähnte die sehr gute Trinkwasserversorgung, das Abwassernetz, die Gasversorgung, die Strassenreinigung und den Brandschutz. Diesbezüglich sei Bern vielen anderen Orten überlegen.<sup>214</sup>

Eine differenzierte Erörterung der Thematik hat Eduard von Rodt vorgenommen. In seinem 1898 erschienenen Werk «Bern im 19. Jahrhundert» reflektierte er Vor- und Nachteile der Modernisierung. Auf der negativen Seite hielt er fest, ein Problem sei, dass es zu viele Arbeiter in den Städten gebe, was zu ungenügendem Einkommen führe. Diese Arbeiter seien anfällig für Kommunismus. Ein weiteres Problem war gemäss von Rodt, dass die Eisenbahn dazu diene, Getreide von auswärts einzuführen, was schwierig sei für die lokale Landwirtschaft.<sup>215</sup> In Bezug auf die Stadterweiterung sah er «eine Art ‹Grossstadtwahn›»,

<sup>210</sup> Bernisches Fremdenblatt, 28. 6. 1894.

<sup>211</sup> Zitiert in: Bühler: Schauplatz nationaler und internationaler Begegnungen, 2003, S. 304.

<sup>212</sup> Bähler: Von der Altstadt in der Aareschleife zur Stadtregion, 2003, S. 29.

<sup>213</sup> Ebd., S. 27 ff.

<sup>214</sup> Führer durch Bern und Umgebung, 1875, S. 15.

<sup>215</sup> Rodt: Bern im neunzehnten Jahrhundert, 1898, S. 107.

der «mit allem <Alten> aufzuräumen pflegte».<sup>216</sup> Entstanden seien «gerade Gassen und protzige Mietkasernen internationaler Bauart, deren Aussehen sich an keine Traditionen hält». Von Rodt hätte eine andere Lösung bevorzugt: «Wäre es z. B. nicht rentabler, bequemer und schöner gewesen, wenn längs der Bundesgasse unser altes Laubensystem (natürlich erweitert und modernisiert, wie z. B. in Turin, Paris, etc.) durchgeführt worden wäre an Stelle der banalen, keinerlei Schutz, weder im Sommer noch im Winter, bietenden Trottoirs?»<sup>217</sup> Diese Aussage ist bemerkenswert: Von Rodt möchte an die traditionelle Berner Form, die Lauben, anschliessen, diese aber «natürlich» erweitern und modernisieren. Die Referenzpunkte sind dabei Turin und Paris – hier ist der Bezug auf die Grossstädte plötzlich positiv.

Neben den geschilderten Problemen sieht von Rodt auch Vorteile der Modernisierung. Der Wohlstand sei gestiegen. Die Bildung sei besser geworden, die politische Freiheit grösser. Besonders betont er die Verbesserung des Verkehrs. Die Schlussfolgerung, die von Rodt zieht, ist insgesamt positiv: «Rechnen wir schliesslich die Summe all dieser Veränderungen, die uns das neunzehnte Jahrhundert gebracht, zusammen, so dürfen wir uns mit vollem Rechte freuen und wir werden bekennen müssen, dass wir im allgemeinen nur zu sehr geneigt sind, die Neuzeit gegenüber der <guten alten Zeit> zu unterschätzen.»<sup>218</sup> Dieses Fazit verbindet er aber gleich mit einer Warnung. Glückliche Zeiten könnten «leicht zu behaglicher Sicherheit und Überhebung» führen. Um das zu verhindern, schlägt er vor, sich an der Vergangenheit zu orientieren: Man sollte «am Beispiel der Einfachheit unserer Voreltern [...] lernen. Treten wir dem übertriebenen Streben nach Genuss entgegen, so mildern wir die Schärfe der Gegensätze, welche unsere moderne Geselligkeit schädigt.»<sup>219</sup> Um mit den Schwierigkeiten der Moderne klarzukommen, hilft, so von Rodt, ein Blick in die Vergangenheit.

### 3.5 *Blickwinkel auf Bern*

Die bisher besprochenen Themenbereiche – die Bedeutung der Bundesstadt sowie der Umgang mit der Natur, den Lauben, der Strassenanlage, der Geschichte und der Modernisierung – finden sich auch auf visuellen Darstellungen der Stadt. Ausgehend von der vormodernen ikonografischen Tradition werden im Folgenden Veränderungen der Stadtveduten im 19. Jahrhundert analysiert.<sup>220</sup>

<sup>216</sup> Ebd., S. 100.

<sup>217</sup> Ebd., S. 118.

<sup>218</sup> Ebd., S. 128.

<sup>219</sup> Ebd.

<sup>220</sup> Zur Entwicklung der Stadtveduten Berns vgl. Furrer, Bern, 2013. Furrer verwendet die Stadtpläne vor allem, um Berns städtebauliche Entwicklung zu illustrieren. Siehe auch Türler: Bern, 1896.



Abb. 39: Ansicht der Stadt Bern von Johannes Stumpf, 1548.

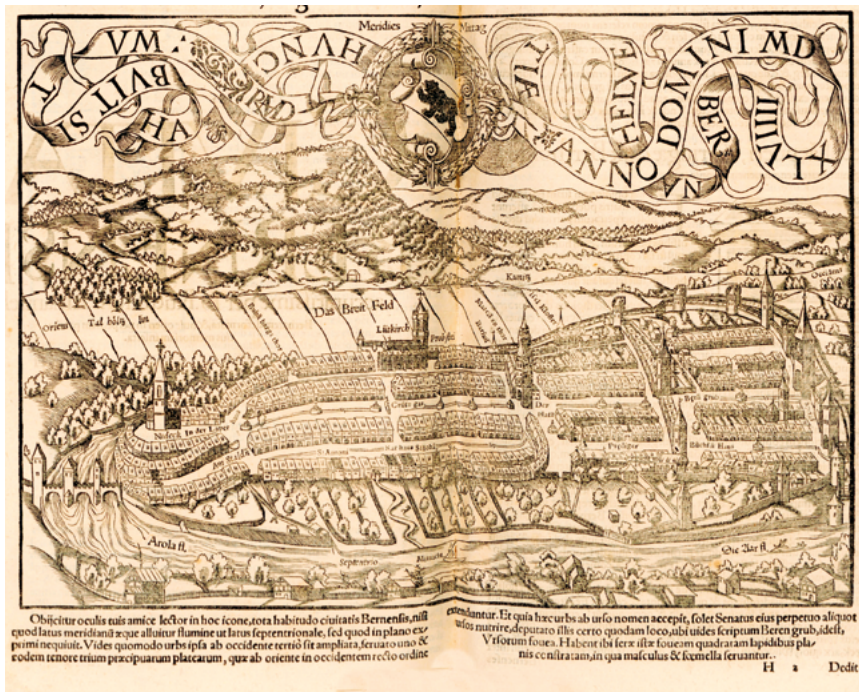


Abb. 40: Ansicht der Stadt Bern von Hans Rudolf Manuel, 1549.



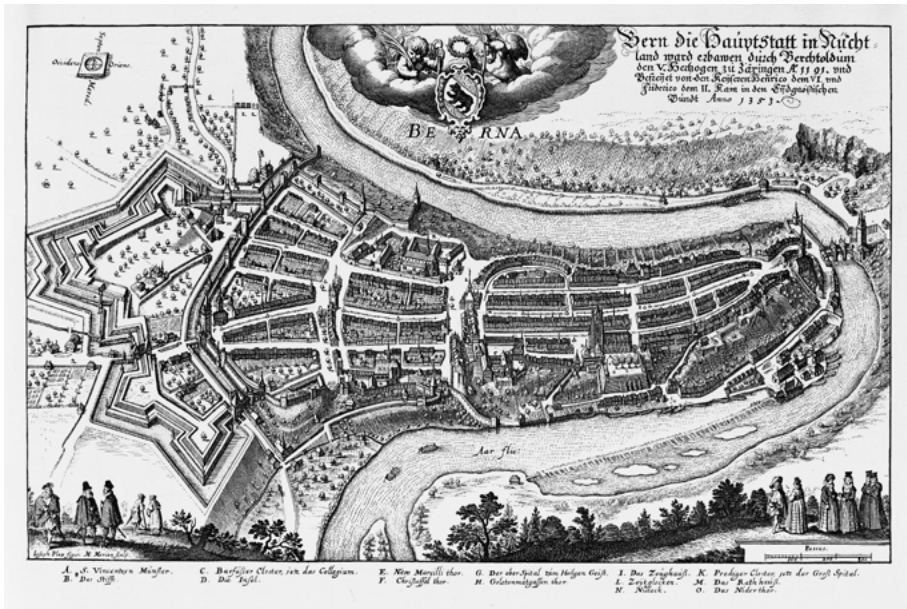


Abb. 41: Ansicht der Stadt Bern von Matthaeus Merian d. Ä., 1642.



Abb. 42: Bern im Mondschein. Postkarte, versandt 1899.

In der Schweizer Chronik von Johannes Stumpf sieht man Bern als Stadt mit regelmässigen Strassen und Häuserreihen, die in der Flusschlaufe angelegt ist (Abb. 39). Eine ähnliche Darstellung stammt auch von Hans Rudolf Manuel nur wenig später, aus dem Jahr 1549 (Abb. 40). Durch die Einheitlichkeit der Gebäude rückt die regelmässige Struktur der Stadt noch stärker in den Blick als in der Chronik von Stumpf. Auf beiden Bildern sichtbar sind zudem die Kirchen und die Stadtbefestigung am rechten Bildrand. Auf der knapp hundert Jahre später erstellten Darstellung in Matthäus Merians «Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Vallesiae» ist die Anlage der Strassen ebenfalls deutlich zu sehen. Zudem erhält der Fluss mehr Raum, sodass nun klarer wird, dass er die gesamte Stadt umgibt (Abb. 41).<sup>221</sup>

Der auffälligste Unterschied zwischen der Ansicht von Johannes Stumpf und Hans Rudolf Manuel einerseits sowie der von Merian andererseits ist der Blickwinkel auf die Stadt: Die älteren Ansichten zeigen die Stadt aus Norden, bei Merian hingegen wird sie aus Süden gezeigt. Die Perspektive aus Süden hatte einen Vorteil: Bernhard Furrer, der sich ausführlich mit den Stadtansichten Berns beschäftigt hat, hielt fest, dass diese Perspektive «die ‹Sonnenseite› mit den patrizischen Häusern, dem Münster und der imposanten Plattform in den Vordergrund» rückt.<sup>222</sup> Aus diesen Gründen blieb die Perspektive aus Süden während des 17. und 18. Jahrhunderts dominierend: Ziel war es, eine wohlhabende Stadt mit eindrucklichen Bauten zu zeigen und nicht die Armenquartiere auf der anderen Seite der Stadt.<sup>223</sup>

Im 19. Jahrhundert änderten sich die Prioritäten: Nun galt es, die Landschaft – genauer: die Berge – in Szene zu setzen und auf den Stadtveduten zu zeigen. Das war aus der traditionellen Perspektive nicht möglich. Aus Norden liessen sich die Alpen hingegen prominent ins Bild rücken, weswegen dies zum wichtigsten Blickwinkel auf Bern wurde. Die Produzenten der Veduten nahmen also in Kauf, dass die «Armenseite» in den Vordergrund rückte und das Münster weniger prominent auftrat, um die Alpen zeigen zu können.

Diese Perspektive aus Norden zeigt auch die Ansicht Berns in der Serie der Mondscheinpostkarten des Lithografen Schlumpf, die ich bereits für Winterthur und Luzern untersucht habe. Der Grund für die Wahl dieser Perspektive auf Bern wird auf der Postkarte deutlich hervorgehoben: Es sind die hohen Alpen im Hintergrund. Sie sind auf der Karte durch die Beleuchtung betont, denn wegen des Mondlichts und des Schnees leuchten die Berge hell und rahmen die Stadt ein (Abb. 42).

Ansonsten ist Bern nicht durch bestimmte Eigenheiten charakterisiert, wie etwa den Rauch in Winterthur. Der Betrachter sieht stattdessen im Vordergrund einige Häuser, eingebettet in die Natur, sowie die im Mondlicht schimmernde Aare. Im Mittelgrund ist die Altstadt sichtbar, wobei das Münster auf der anderen Seite der Altstadt hervorsticht. Präsentiert wird ein kompakter Stadtkör-

221 Ausführlicher Furrer: Bern, 2013, S. 232 f.

222 Ebd.

223 Vgl. die Darstellungen in Türler: Bern, 1896 und Furrer: Bern, 2013, S. 234 f.



Abb. 43: Ansicht der Stadt Bern von Charles Fichot, 1858.

per, eingebettet in die Natur. Es ist bezeichnend, dass hier nicht ein bestimmtes Merkmal hervorgehoben ist, eine bestimmte Sehenswürdigkeit für Bern steht, sondern dass der Stadtkörper als Ganzes präsentiert wird.

Manche visuellen Darstellungen Berns thematisierten auch die Veränderungen der Stadtgestalt während des 19. Jahrhunderts: Sie setzten sich mit der Frage auseinander, wie modern Bern ist und sein soll und ob der Wandel eine Gefahr darstellt oder eine Chance. Die Antworten, die darauf gegeben wurden, waren sehr unterschiedlich.

So erstellte der französische Lithograf Charles Fichot 1858 eine Darstellung Berns (Abb. 43). Fichot wählte eine Perspektive auf Bern, die sich von den klassischen Nord- oder Südansichten grundlegend unterschied: Er zeigte eine Sicht aus Westen. Man sieht die Stadt Bern, inmitten einer lieblichen Landschaft, im Hintergrund die hohen Alpen. Obwohl auch hier topografische Eigenheiten (die Aare), das Münster und die Altstadt zu sehen sind, unterscheidet sich diese Ansicht doch fundamental von den traditionellen Stadtveduten. Im Mittelpunkt steht nämlich das neue Bern. Im Vordergrund zeigt Fichot den Bahnhof, der zum Entstehungszeitpunkt des Bildes noch gar nicht fertiggestellt war.<sup>224</sup> Ein dampfender Zug fährt ein, und ein weiterer fährt aus dem Bahnhof hinaus. Am rech-

<sup>224</sup> Vgl. Türler: Bern, 1896, S. 95.

ten Bildrand ist das Bundeshaus, das gerade erst gebaut worden war, prominent inszeniert. Fichot präsentiert hier den Wandel, und er bewertet ihn positiv. Die Lichtverhältnisse sind eindeutig: Das Bundeshaus erstrahlt in vollem Licht. Der Christoffelturm, der einige Jahre später abgebrochen wurde, liegt hingegen im Schatten, ebenso Teile der Altstadt.

Die untere Altstadt, das vorherige Zentrum der Stadt, ist für die Darstellung nicht bedeutsam; die dortigen Häuser sind nur verschwommen dargestellt. Furrer hält fest: «Die östliche, ‹untere› Altstadt [ist] perspektivisch dermassen verkleinert, dass sie bloss als unbedeutendes, schematisch dargestelltes Altquartier wahrgenommen wird; einigermaßen prominent erscheinen bloss Münster und Zytglogge.»<sup>225</sup> Übrig bleibt eine Masse, strukturiert durch Strassen, aber der Fokus richtet sich auf die neue Stadt, die als prosperierend dargestellt ist.

Auf dieser Darstellung findet sich eine sehr positive Deutung von Modernisierung. Es ist vielleicht kein Zufall, dass sie nicht von einem Berner stammt, sondern von einem Auswärtigen angefertigt wurde, der Bern als moderne Hauptstadt inszenierte, mit deutlich sichtbarer Schweizerfahne auf dem Bundeshaus. Eine ganz andere Bewertung von Modernisierung findet sich gut zwei Jahrzehnte später, 1880, auf einer Darstellung von Eduard von Rodt (Abb. 44a und 44b).

Von Rodt erstellte zwischen 1880 und 1895 drei Bildermappen mit dem Titel «Das alte Bern».<sup>226</sup> Auf dem Titelbild wird ebendieses alte Bern verherrlicht. Der Titel ist eingekreist von den Figuren des Läuferbrunnens (links) und des Ryfflibrunnens (rechts), die beide aus dem 16. Jahrhundert stammen. Die auf dem Titelbild sichtbare Stadtvedute stammt gemäss der Beschriftung von 1682. Sie zeigt die traditionelle Perspektive aus Süden, mit dem Münster, das hoch über der Stadt thront. Der positiven Bewertung der Vergangenheit steht eine negative Bewertung von Moderne gegenüber. Unten auf dem Titelbild, teilweise überdeckt von der Vedute, findet sich eine Horrorvision von Bern unter dem Titel «Bern Anno 1950».<sup>227</sup> Zu sehen sind eintönige, regelmässige, symmetrische, hohe, nahe beieinander gebaute Gebäude. Bemerkenswert ist, dass das Charakteristische für die Berner Bauweise dennoch angedeutet ist: die Lauben. Die Beschriftungen lauten «Quartirheizung. Fütterung auf Gemeindkosten. Socialist. Club. Heiratsbureau. Gemäldefabrik. Darvinia. Gemeindebad. 9 % Zins». Verwiesen wird hier auf das, was von Rodt ein Gräuel ist: Kommunisten und linke Ideen, aber unter anderem auch Kunst in Massenproduktion («Gemäldefabrik») und Wucher («9 % Zins»). Für von Rodt brachte die Modernisierung Gefahren mit sich, die das Titelbild überspitzt darstellte.

Ebenfalls mit der Technik der Gegenüberstellung von erwünschten und nicht erwünschten Stadtbildern arbeitete die Zeitschrift «Heimatschutz». In einer Ausgabe vom Mai 1907 erschien darin ein Bericht über die Stadt Bern, den

<sup>225</sup> Furrer: Bern, 2013, S. 235.

<sup>226</sup> Rodt: Das alte Bern, 1880, 1885, 1895.

<sup>227</sup> Entstanden ist diese Darstellung vermutlich als Reaktion auf den Bebauungsplan des Kirchenfeldes. Vgl. Hauser, Röllin, Weber: Bern. Architektur und Städtebau, 2003, S. 58.



Abb. 44a: Titelbild von Rodt:  
Das alte Bern, 1880.

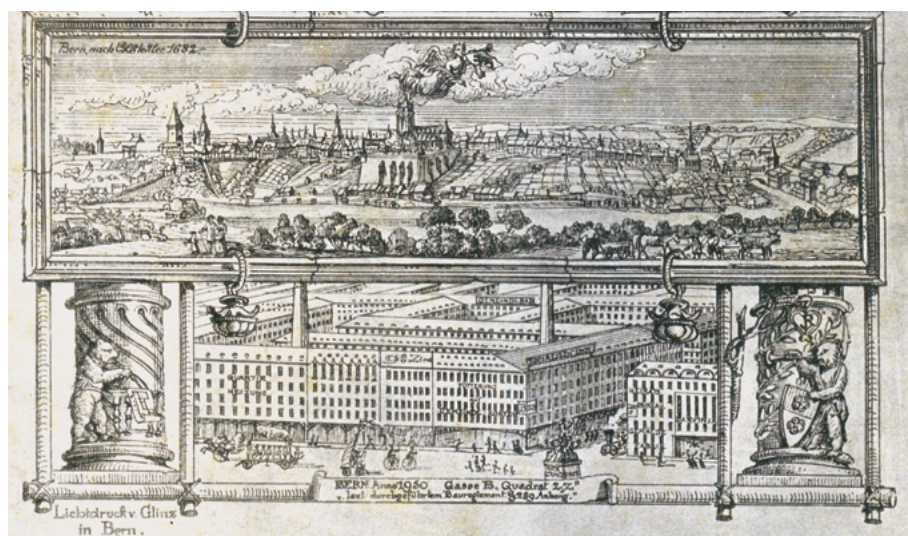


Abb. 44b: Ausschnitt aus dem Titelbild von Rodt: Das alte Bern, 1880.



DAS ECKHAUS GERECHTIGKEITS- UND KREUZGASSE  
IN BERN. Schön gegliederter Bau mit guten Lauben (1765)  
UNE MAISON D'ANGLE A BERNE, de 1765. Lignes harmo-  
nieuses et bonnes arcades ————— Phot. Martin in Bern



DAS ECKHAUS SPITALGASSE UND BÄRENPLATZ IN  
BERN, ein neuer, kahler und langweiliger Bau mit hässlichen  
Lauben —————  
UNE MAISON D'ANGLE MODERNE, A BERNE. Lignes nues  
et monotones; arcades désagréables ————— Phot. Martin in Bern

Abb. 45: Vergleich von Lauben, in: Zesiger: Die Stadt Bern, 1907.

der bereits mehrfach erwähnte Alfred Zesiger vom Verkehrsverein verfasste. Als positives Beispiel («bon exemple») zeigt er die Altstadt von Bern, die er als malerisch bezeichnet. Als Gegenbeispiel («mauvais exemple») dient das Kirchenfeldquartier, das Zesiger «als Beispiel einer reizlosen Stadtanlage» erachtet. Auch betreffend Lauben bezieht er eindeutig Position (Abb. 45): «Gute Lauben», die 1765 gebaut worden waren, stellt er modernen Lauben gegenüber: «Das Eckhaus Spitalgasse und Bärenplatz in Bern, ein neuer, kahler und langweiliger Bau mit hässlichen Lauben». Weiter kritisierte er den Parlamentsplatz: «eine Schöpfung der Neuzeit, aber eine öde, reizlose Riesenfläche.»<sup>228</sup> Diese Uneinigkeiten in Bezug auf die Wahrnehmung der Veränderungen zeigen sich besonders prägnant anhand der Titelbilder der Fremdenblätter Berns.

### 3.6 Spiele mit der Zeit: Der Wandel des «Fremdenblattes»

Wie in Luzern gab es auch in Bern ein Fremdenblatt mit Hinweisen für die Touristen, Gästelisten und Inseraten. Das «Fremdenblatt» wurde vom Verkehrsverein herausgegeben und erschien ab 1890.<sup>229</sup> Das erste Titelbild des «Fremdenblattes» von 1890 zeigt in der Bildmitte die Kirchenfeldbrücke, unter der die Aare

<sup>228</sup> Zesiger: Die Stadt Bern, 1907, S. 36.

<sup>229</sup> Die Fremdenblätter Berns befinden sich in der Schweizerischen Nationalbibliothek, Zf 241.



Abb. 46: Titelbild des Bernischen Fremdenblattes, 22. September 1890.

durchfließt (Abb. 46). Im Hintergrund sind entfernt die Alpen zu sehen, im Vordergrund reichlich grün: eine idyllische Natur. Von den Gebäuden der Stadt ist hingegen nur wenig sichtbar. Die Charakterisierung Berns erfolgt anhand dreier ausgewählter Gebäude: des Bundeshauses, des Historischen Museums und des Münsters. Bundeshaus, Historisches Museum und Münster?

Das Bundeshaus (damals Parlamentsgebäude genannt) wurde 1894–1902 gebaut, also erst nach dem Erscheinen dieses Titelbildes. Zudem sah das dann tatsächlich gebaute Bundeshaus gar nicht so aus, wie es auf dem Bild dargestellt ist. Stattdessen zeigt das Titelbild einen nicht umgesetzten Plan: das Wettbewerbsprojekt, das Hans Wilhelm Auer 1885 für den vom Bund ausgeschriebenen Architekturwettbewerb einreichte. Auer wurde 1888 beauftragt, das Bundeshaus Ost zu bauen. Für den Bau des Parlamentsgebäudes gab es 1891 einen zweiten Wettbewerb. Was wir hier sehen, ist also das Projekt eines Architekturwettbewerbes, das so nicht umgesetzt worden ist.<sup>230</sup>

Das Historische Museum wurde 1892–1894 erstellt. Es basierte auf einem 1889 ausgeschriebenen Wettbewerb mit der Absicht, das Schweizerische Nationalmuseum zu bauen. Adolphe Tüche erhielt nach diesem Wettbewerb den Auftrag, ein definitives Projekt auszuarbeiten. Gewünscht wurde, so Anne-Marie Biland im Architekturführer zum Museum, eine «Anlehnung an den Stil der

230 Hauser, Röllin, Weber: Bern. Architektur und Städtebau, 2003, S. 50ff. Siehe insbesondere die Darstellung des Wettbewerbsprojektes, S. 50.

hervorragenden, öffentlichen schweizerischen Bauten aus dem 15. bis 18. Jahrhundert», mit dem Ziel, «eine imposante, aber auch malerische Gestaltung des Baus zu erzielen».<sup>231</sup> Der Projektplan von Tièche war die Grundlage für die Bewerbung Berns für das Nationalmuseum. Es ist dieser Plan, der auf dem Titelbild des «Fremdenblattes» gezeigt wird. Allerdings erlaubten sich die Herausgeber, das Gebäude zum Betrachter hin abzdrehen – geplant war eigentlich eine Ausrichtung in Richtung Kirchenfeldbrücke.

Das Münster gab es zwar im Gegensatz zu den beiden anderen Gebäuden tatsächlich, sein Turm befand sich im Erscheinungsjahr des ersten «Fremdenblattes» aber gerade im Umbau. 1889 bis 1893 wurde er zu einer Höhe von 100 Metern aufgebaut. Das Bild zeigt bereits die neue Gestaltung des Turmes.<sup>232</sup> Auf diesem ersten Titelbild des «Fremdenblattes» wird somit, pointiert formuliert, ein Blick in die Zukunft gewagt.

Dieses erste Titelbild von 1890 hatte nicht lange Bestand. Es führte rasch zu Diskussionen, und in den folgenden Jahren wandelte sich das Titelbild mehrfach: Zu Beginn der Saison 1891 führte der Verkehrsverein ein leicht verändertes Titelblatt ein. Auf das Jahr 1892 entstand wiederum ein neues Titelblatt, das aber noch während der Saison erneut angepasst wurde. 1894 gab es nochmals ein neues Titelblatt, das dann aber mehrere Jahre unverändert blieb, bis 1901. Es gab offensichtlich Uneinigkeit darüber, wie die Stadt dargestellt werden soll. Das ist ein grosser Unterschied zu Luzern, wo das «Fremdenblatt» jeweils über mehrere Jahre hinweg das gleiche Titelbild hatte.

Den auffällig raschen Wechsel der Titelbilder haben die Herausgeber des «Fremdenblattes» reflektiert und Gründe für die jeweiligen Änderungen angegeben. Im «Fremdenblatt» vom 6. Juli 1892 erklären sich die Herausgeber in einem humoristischen Text mit dem Titel «Der neue Kopf unseres Blattes», der mit den vielfältigen Assoziationsmöglichkeiten zum Begriff «Kopf» spielt:

«Jeder hat seinen eigenen Kopf. Wenigstens behauptet Jeder seinen Kopf, so lange er kann. Freilich ist das manchmal schwer und wer nicht gerade mit dem Kopfe durch die Wand will, der wird sich wohl ab und zu gefallen lassen müssen, dass ihm Andere den Kopf zurecht setzen. Besonders für ein Blatt ist es sehr schwer, seinen Kopf zu behaupten. Von den Blättern wird ja bekanntlich die Fähigkeit verlangt, es jedem Kopf recht zu machen; wenn dieselben aber einsehen, dass sie das doch nicht können, setzen sie gemeiniglich erst recht ihren Kopf auf und stossen damit freilich manchen Leser so vor den Kopf [...] wenn den Leuten unser Kopf nicht gefällt, so müssen wir eben den Kopf in die Hand stützen, um über einen andern Kopf uns den Kopf zu zerbrechen.»<sup>233</sup>

Wann, wie und warum genau veränderte sich das Titelbild?

231 Biland: Bernisches Historisches Museum, 1994, S. 7.

232 Zum genauen Ablauf der Bauarbeiten siehe Mojon: Das Berner Münster, 1960, S. 52.

233 Bernisches Fremdenblatt, 6. 7. 1892.





Abb. 47: Titelbild des Bernischen Fremdenblattes, 18. Mai 1891.

Der erste Wechsel, 1891, brachte einige kleine Modifikationen mit sich (Abb. 47). Das Motiv blieb grundsätzlich das gleiche. Die linke Bildseite erfuhr keine grösseren Veränderungen; insbesondere ist noch immer das Projekt des Bundeshauses von Auer zu sehen. Das Historische Museum auf der rechten Bildseite hingegen wurde nun anders dargestellt. Der Grund dafür war, dass das Projekt von Tièche auf Widerstand sowohl in der Öffentlichkeit als auch bei den Mitgliedern der Bundesversammlung gestossen war, weswegen der Berner Stadtpräsident Eduard Müller 1891 eine zweite Wettbewerbsrunde lancierte. Auf der Grundlage von Tièches Grundriss reichten im Frühjahr 1891 sechs Architekten Vorschläge ein. Auf welchen der Vorschläge sich das Titelbild bezieht, ist nicht erkennbar. Ausgeführt wurde schliesslich das von André Lambert eingereichte Projekt, wobei Tièche und der uns bestens bekannte Eduard von Rodt gemeinsam mit der Umsetzung betraut waren. Für die Interpretation des Titelbildes ist vor allem von Bedeutung, dass hier unmittelbar auf die laufenden Diskussionen reagiert wurde.<sup>234</sup>

Die Ursache für diese Veränderung des Titelbildes war aber gemäss den Herausgebern des «Fremdenblattes» nicht die Notwendigkeit, das Historische Museum anders darzustellen, sondern ein bisher noch nicht erwähntes Detail. 1892 hielten die Herausgeber im bereits zitierten Artikel fest, im ersten Jahr sei

<sup>234</sup> Biland: Bernisches Historisches Museum, 1994 S. 7ff.

«die eidgenössische Capitale» so gezeigt worden, wie sie in sechs bis acht Jahren aussehen werde. Zu Widerstand geführt habe bei diesem ersten Titelblatt nicht die Ansicht an sich, sondern das Wappen, das die «Kopfstelle» des Bildes zierte. Die «durch Schraffirung angedeutete Tinkturen» seien kritisiert worden und zu Beginn des zweiten Jahres geändert worden.<sup>235</sup>

Auch nach dieser Änderung gab es Widerstand: «Jetzt aber stieg es einigen Leuten zu Kopfe, dass doch die Stadt so eigentlich gar nicht aussehe».<sup>236</sup> Aus diesem Grund wurde zu Beginn des Jahres 1892 eine neue Variante erarbeitet (Abb. 48). Sie bestand aus einer Stadtansicht, eingerahmt von zwei Objektansichten: der Figur des Schützenbrunnens auf der linken Seite, dem ausgebauten Münster auf der rechten Seite. Die Stadtansicht selbst hatte sich ebenfalls geändert. Zwar steht noch immer die Kirchenfeldbrücke im Mittelpunkt, aber die Perspektive auf die Brücke veränderte sich. Der Blickwinkel ist nun nicht mehr frontal auf die Brücke gerichtet, sondern ist ein seitlicher, und der Bildbetrachter befindet sich näher bei der Brücke. Sie gewinnt dadurch an Bedeutung im Vergleich zu den beiden vorhergehenden Titelbildern. Zur herausragenden Stellung der Brücke trägt zudem bei, dass sie das einzige auffällige Bauwerk auf der Stadtansicht ist. Sie alleine steht im Mittelpunkt der Vedute; die beiden Bauprojekte des Bundeshauses und des Historischen Museums sind nicht mehr sichtbar. Man sieht nur ein paar verstreute, beliebige Häuser im Hintergrund, weit entfernt eine Kirche, im linken Bildrand angedeutet den Brückenkopf. Eingerahmt ist die Szenerie, dies eine Konstante, von Gebüsch im Vordergrund und Bergen im Hintergrund.

Mit der Kirchenfeldbrücke steht hier eine mit Strassenlaternen versehene Stahlbrücke im Mittelpunkt. Sie repräsentiert die moderne, bereits gebaute Stadt, während die nur geplanten Projekte des Historischen Museums und des Bundeshauses nicht gezeigt sind. Nur das im Bau befindliche Münster wurde dargestellt, in seiner gerade entstehenden Form. Die ebenfalls abgebildete Figur des Schützenbrunnens stammt aus dem 16. Jahrhundert; sie steht für das alte Bern. Diese Kombination überzeugte nicht, das Titelbild fand wenig Anklang: Es sei zu nichtssagend, fassten die Herausgeber des «Fremdenblattes» die Kritik zusammen.<sup>237</sup> Kirchenfeldbrücke, Münster und Brunnenfigur reichten zur Charakterisierung der Stadt nicht aus. Die Kritik war offenbar heftig, denn das Titelblatt blieb lediglich 24 Nummern bestehen, von Mitte Mai bis Anfang Juli 1892.<sup>238</sup>

Die Herausgeber reagierten auf diese Kritik mit einem gänzlich neuen Titelbild (Abb. 49). Erstmals wird Bern nicht durch einzelne Bauwerke symbolisiert, sondern durch den Stadtkörper – die Altstadt – als Ganzes. Zu sehen ist eine kompakt bebaute Stadt mit eng beieinanderstehenden Häusern. Dazu kommt

<sup>235</sup> Bernisches Fremdenblatt, 6. 7. 1892.

<sup>236</sup> Bernisches Fremdenblatt, 6. 7. 1892.

<sup>237</sup> Bernisches Fremdenblatt, 6. 7. 1892.

<sup>238</sup> 14. Mai bis 5. Juli 1892.

**Bernisches Fremdenblatt**

**Visitors Journal**      **Gazzetta dei forestieri**      **Journal des Etrangers**

**Bern**      **Theater- und Concert-Anzeiger**      **N° 1.**  
 Samstag den 14. Mai.      herausgegeben vom Officialen Verlagsbureau der Bundesstadt.      III. Jahrgang. - 1892.

Ersteinst von 16. Mai bis 30. Juni und von 16. bis 30. Sept. 3 Mal wöchentlich (Dienstag, Donnerstag und Samstag), von 1. Juli bis 15. Sept. täglich, ausgenommen Sonntags. — Abonnementspreis: Fr. 6 für die Schweiz. Mitglieder des Verlagsvereins, welche einen Jahresbeitrag von mindestens Fr. 10 leisten, erhalten das Blatt gratis. — Insertionspreis: Die fliegende Postzeitung auf der ersten Seite 20 Cts., auf den übrigen Seiten Schweiz 20 Cts., Bern und Umgegend 16 Cts. — Abonnements-Bestellungen können sowohl das officielle Verlagsbureau, Bahnhofplatz, als auch sämtliche Postämter entgegennehmen.  
 Telefon. — Annoncen-Regie: Orell Füssli & Cie., Waisenhausplatz 22, Bern — Telefon. Pilsen in Zürich, Luzern, Basel, Leuzkirch etc.

Abb. 48: Titelbild des Bernischen Fremdenblattes, 14. Mai 1892.

**BERNISCHES FREMDENBLATT**

**Visitors Journal**      **Gazzetta dei forestieri**      **Journal des Etrangers**

**Bern**      **Theater- und Concert-Anzeiger**      **N° 25.**  
 Mittwoch, 6. Juli.      herausgegeben vom Officialen Verlagsbureau der Bundesstadt.      III. Jahrgang. - 1892.

Ersteinst von 16. Mai bis 30. Juni und von 16. bis 30. Sept. 3 Mal wöchentlich (Dienstag, Donnerstag und Samstag), von 1. Juli bis 15. Sept. täglich, ausgenommen Sonntags. — Abonnementspreis: Fr. 5 für die Schweiz. Mitglieder des Verlagsvereins, welche einen Jahresbeitrag von mindestens Fr. 10 leisten, erhalten das Blatt gratis. — Insertionspreis: Die fliegende Postzeitung auf der ersten Seite 20 Cts., auf den übrigen Seiten Schweiz 20 Cts., Bern und Umgegend 16 Cts. — Abonnements-Bestellungen können sowohl das officielle Verlagsbureau, Bahnhofplatz, als auch sämtliche Postämter entgegennehmen.  
 Telefon. — Annoncen-Regie: Orell Füssli & Cie., Waisenhausplatz 22, Bern — Telefon. Pilsen in Zürich, Luzern, Basel, Leuzkirch etc.

Abb. 49: Titelbild des Bernischen Fremdenblattes, 6. Juli 1892.

der Bär, der ein Schweizerwappen hält: Bern und Bundesstaat sind hier friedlich vereint. Die Perspektive ist die aus Norden, was es ermöglicht, die hohen Berge im Hintergrund zu zeigen.

Die Herausgeber gingen davon aus, dass auch dieses Bild auf Widerspruch stossen werde, denn das Münster ist hier im Gegensatz zu den vorherigen drei Titelbildern nicht mit dem fertigen Ausbau dargestellt. Sie erklärten, sie hätten «dem Münster statt eines Zukunftkopfes einen solchen aufgesetzt [...], den er wohl früher einmal trug, mit dem ihn aber kein menschliches Auge jemals wieder erblicken wird».<sup>239</sup> Damit machten die Herausgeber eine Kehrtwende: weg von Darstellungen der Zukunft hin zu solchen der Vergangenheit.

Die Titelbilder des «Fremdenblattes» sind verspielt, aber vielleicht sollten Historikerinnen und Historiker bisweilen gerade das Verspielte ernst nehmen. Denn es ist eine ganz bestimmte Dimension, mit der hier gespielt wird: die Zeit. Zuerst spielen die Herausgeber des «Fremdenblattes» mit Zukunftsvisionen – und dann, nachdem das auf Widerstand gestossen ist, mit der Darstellung des Münsters der Vergangenheit. Es ist kein Zufall, dass es gerade die Dimension der Zeit ist, die in den Fokus rückt, denn der Umgang mit der Zeit war im damaligen Bern ein zentrales Thema. Zum Vergleich: Dass Luzern auf dem offiziellen Fremdenblatt ein Titelbild hat, das noch nicht bestehende Projekte zeigt oder Verschwundenes, ist sehr unwahrscheinlich.

In Bern hat sich schliesslich aber doch eine Ansicht ohne Zeitspiele durchgesetzt: Denn zwei Jahre später nahmen die Herausgeber nochmals eine Anpassung des Titelbildes vor (Abb. 50). Sie zeigten den ausgebauten Münsterturm nun so, wie er unterdessen tatsächlich dastand. In dieser Form blieb das Titelbild bis 1901, also für einen längeren Zeitraum, bestehen. Damit hatte eine Variante Bestand, die das Spiel mit der Dimension der Zeit aufgegeben hat; dieses Spiel war offenbar auch eine Provokation, die nicht akzeptiert wurde. Dass sich genau dieses Bild durchgesetzt hat, dürfte noch einen zweiten Grund haben: Es zeigt den Stadtkörper. Damit folgt das Bild der ikonografischen Tradition, gemäss der Bern durch den massiven, kompakten Stadtkörper mit dem Münster, umgeben von der Aare charakterisiert wird, wobei nicht einzelne Gebäude für die Stadt stehen, sondern die Stadtstruktur als Ganzes betont wird.

1902 wurde wieder ein neues Titelblatt kreiert (Abb. 51). Es schliesst an das erste Titelblatt von 1890 an: der frontale Blick auf die Kirchenfeldbrücke mit dem Bundeshaus, dem Münster und dem Historischen Museum. Der entscheidende Unterschied besteht darin, dass nun nicht mehr Zukunftsvisionen zu sehen sind, sondern die gebaute Stadt. Bern verfügt unterdessen über die Sehenswürdigkeiten, die sich der Verkehrsverein 1890 schon herbeigewünscht hatte. Vom vorherigen Titelbild übernommen wurde der Bär, der in Richtung des Bundeshauses zeigt. Das Schweizerwappen ist nicht mehr sichtbar, es wird nicht mehr benötigt, da der Bund durch seine repräsentative Architektur genügend vertreten ist.

<sup>239</sup> Bernisches Fremdenblatt, 6. 7. 1892.

**BERNISCHES FREMDENBLATT**

**Visitors Journal** **Gazzetta dei forestieri.** **Journal des Etrangers.**

**Bern** | **Theater- und Concert-Anzeiger** | **N° 26.**  
 Donnerstag, 5. Juli. | Herausgegeben vom Offiziellen Verkehrs-Bureau der Bundesstadt. | V. Jahrgang. - 1894.

Erseheinet von 15. Mai bis 30. Juni und von 15. bis 30. Sept. 2 Mal wöchentlich (Dienstag, Donnerstag und Samstag), vom 1. Juli bis 15. Sept. täglich, ausgenommen Sonntags. — Abonnementspreis: Fr. 5 für die Schweiz; Mitglieder des Verkehrsvereins, welche vom Jahressbeitrag von mindestens Fr. 10 losstehen, erhalten das Blatt gratis. — Inserationspreis: Die frühzeitigsten Petitionen auf der ersten Seite 50 Cts., auf den übrigen Seiten Schwetz 20 Cts. Bern und Umgebung 15 Cts. — Abonnements-Einstellungen nehmen sowohl das amtliche Verkehrs-Bureau, Bahnhofplatz, als auch sämtliche Postämter entgegen.  
 — Annoncen-Regie: A.-G. Schweiz. Annoncen-Bureaux von Orell Füssli & Cie., Waisenhausplatz 22, Bern —  
 — Telephon — Zürich, St. Gallen, Luzern, Basel, Langens, Genf etc. etc. — Telephon —

Abb. 50: Titelbild des Bernischen Fremdenblattes, 5. Juli 1894.

**BERNER FREMDENBLATT**  
**& VERKEHRS-ZEITUNG.**

**Visitors Journal** **Gazzetta dei forestieri.** **Journal des Etrangers.**

**Bern** | **Theater- und Konzert-Anzeiger** | **N° 1.**  
 Samstag, den 3. Mai | Herausgegeben vom Offiziellen Verkehrs-Bureau der Bundesstadt. | XIII. Jahrgang. — 1902.  
 Verantwortliche Redaktion: Dr. A. Lang.

Abb. 51: Titelbild des Bernischen Fremdenblattes, 3. Mai 1902.

In den Titelbildern der Fremdenblätter sind viele der bereits beschriebenen Themen in kondensierter Form aufgegriffen. Erstens die Bedeutung der Aussicht auf die Berge: Bei allen Veränderungen, die die Bilder erfahren, ist das eine Konstante. Zweitens wird in den Titelbildern des «Fremdenblattes» die Dimension der Zeit verhandelt: Selbstbilder in Bern haben viel mit dem Verhältnis zu Vergangenheit und Zukunft zu tun. Dabei greift es zu kurz, Bern nur Rückwärtsge wandtheit zu unterstellen. Der Verkehrsverein scheint diesem Bild vehement zu widersprechen, ja es gar ironisch zu brechen, wenn er Bern anhand von noch nicht gebauten Projekten zeigt. Drittens thematisieren die Titelbilder das Verhältnis zwischen Bern und dem Bund, der durch Schweizerkreuz und Bundesarchitektur symbolisiert wird. Stadt und Bund stehen dabei nicht in Konkurrenz zueinander. Hier muss daran erinnert werden, welches das Zielpublikum der Fremdenblätter ist: Touristen. Viertens schliesslich zeigt sich hier in besonders prägnanter Form, dass es in Bern keine feststehenden Bilder gab, die dem Publikum präsentiert werden konnten. Es fehlte an Sehenswürdigkeiten, die ganz unverkennbar zu Bern gehörten. Die mentalen Bilder Berns waren nicht eindeutig festgelegt.

## 4 Uneinigkeiten, mehrfach: Die Kirchenfeldbrücke

### 4.1 Vielfalt der Argumente

Die Kirchenfeldbrücke war eines der zentralen Motive auf den Titelbildern des «Fremdenblattes». Auch aus architekturhistorischer Perspektive ist sie bedeutend. Hauser und Röllin halten fest: Die Kirchenfeldbrücke «zählt zu den bedeutendsten städtebaulichen Unternehmungen der Schweiz zwischen 1880 und 1920».<sup>240</sup> Vorausgegangen waren dem Brückenbau mehrere nicht umgesetzte Projekte. Eine entscheidende Rolle spielten dabei die Bürger, da ihnen das Kirchenfeld gehörte. Ohne ihre Zustimmung war eine Überbauung nicht möglich.

Die Idee, das Kirchenfeld mittels einer Hochbrücke an die Stadt anzuschliessen, entstand bereits im frühen 19. Jahrhundert. Das erste realistische Bebauungsprojekt lancierte der Bankier und Bürger Friedrich Ludwig Schmid zwischen 1860 und 1865. Der Burgerrat verweigerte diesem Projekt allerdings die Zustimmung. Auch das zweite Projekt – 1870–1876 von einem «Kirchenfeld-Komitee», dem verschiedene Bürger angehörten, lanciert – scheiterte: Die Versammlung der Bürgergemeinde lehnte das Projekt ab. Erst ein weiteres Projekt, das 1881 lanciert wurde, führte schliesslich zur Erstellung der Kirchenfeldbrücke und zur Erschliessung des dortigen Quartiers.<sup>241</sup>

Die Details der verschiedenen Projekte zum Kirchenfeld hat zuletzt Martin Stuber im Rahmen der neuen Geschichte der Bürgergemeinde ausführlich er-

<sup>240</sup> Hauser, Röllin, Weber: Bern. Architektur und Städtebau, 2003, S. 93.

<sup>241</sup> Ausführlich Stuber: Vom Bürgerholz zur Bodenpolitik, 2015, S. 333 ff.

läutert.<sup>242</sup> Für die hier untersuchte Fragestellung ist diese Thematik spannend in Bezug auf die Argumente, die Gegner und Befürworter der Kirchenfeldbrücke vorbrachten. Das folgende Kapitel analysiert die Argumente anhand von Zeitungsberichten beziehungsweise Leserbriefen, die im «Berner Intelligenzblatt» erschienen. Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt auf den Jahren 1870 und 1871. Zu jenem Zeitpunkt startete die Debatte um das neue Projekt.

Um das Kirchenfeld mit der Altstadt zu verbinden, gab es grundsätzlich zwei Möglichkeiten: eine Hochbrücke oder eine tiefer gelegene Brücke, die Dalmazibrücke. Die Dalmazibrücke wurde 1871–1872 gebaut,<sup>243</sup> die Kirchenfeldbrücke ein Jahrzehnt später, 1881–1883. 1870 gab es Diskussionen, welche der beiden Varianten zu bevorzugen sei. Am 19. und 20. März 1870 forderte ein anonymes Leserbriefschreiber in Hinblick auf den Entscheid zur Dalmazibrücke, dass nicht wie geplant diese gebaut werden solle, sondern eine Hochbrücke.<sup>244</sup> Wenige Tage später unterstützte ein weiterer Leserbriefschreiber dieses Anliegen. Er warb für die Kirchenfeldbrücke und hält fest:

«Die Hauptfrage ist nun, ob sich der Burgerrath entschliessen wird, die Initiative zu ergreifen, um für das Zustandekommen einer Aktiengesellschaft in besprochenem Sinne sich energisch zu interessieren? Wird sich die Burgerschaft erinnern, dass sie einst Bern gross und geachtet gemacht hat, wird sie freudig die nimmerwiederkehrende Gelegenheit benutzen, um das Wohl unsrer Vaterstadt und ihre eigenen Interessen zu fördern? Oder wird sie apathisch abwarten, bis der moderne Zeitgeist ihrem Scheinleben ein Ende macht und das thönerne Bild, Bern-Burgerschaft genannt, mit rauher Hand zerschellt? Hoffen wir das Erstere!»<sup>245</sup>

Der Autor verweist hier darauf, dass das Projekt von der Zustimmung der Bürgergemeinde abhängig ist. Wenn die Bürgergemeinde das Kirchenfeld nicht überbauen lasse, sei sie fortschrittsfeindlich. In der Folge entbrannte in den Leserbriefspalten eine Diskussion, deren Hauptkonfliktlinien die folgenden waren:

Die Gegner argumentierten zum einen mit den Kosten. Die Brücke sei viel zu teuer, es sei eine «Millionenbrücke». Zudem gebe es andere Bauplätze, für die man nicht zuerst eine teure Brücke bauen müsse, um sie zu erschliessen.<sup>246</sup> Der Bau der Kirchenfeldbrücke würde sich nicht lohnen.<sup>247</sup> Zudem müsse die Burgerschaft diese hohen Kosten tragen.<sup>248</sup> Die Befürworter entgegneten, dass die Burgerschaft letztlich finanziell profitieren würde: Das Unternehmen bringe gute Gewinnaussichten.<sup>249</sup> In einem weiteren Leserbrief werden die Kosten für

242 Ebd., S. 333 ff.

243 Weber: Historisch-topographisches Lexikon der Stadt Bern, 1976, S. 61.

244 Intelligenzblatt, 19. 3. 1870 und 20. 3. 1870.

245 Intelligenzblatt, 23. 3. 1870.

246 Intelligenzblatt, 26. 3. 1870.

247 Intelligenzblatt, 7. 4. 1870 und 26. 6. 1870.

248 Intelligenzblatt, 26. 6. 1870.

249 Intelligenzblatt, 28. 3. 1870 und 18. 5. 1870.

die Bürgerschaft nicht bestritten, der Autor betont aber, dass diese es sich leisten könne, sich zum Wohl der Stadt zu engagieren: «Sie baut sich somit selbst ein schönes Monument, wenn sie diese Terrasse und Brücke aufführt und ihr altes historisch so berühmtes angeerbtes Sätzhaus, die Stadt Bern, auf diese Weise verschönert und ausbaut.»<sup>250</sup>

Zweitens divergierten die Ansichten zur Frage, ob überhaupt ein Bedürfnis bestehe, auf dem Kirchenfeld zu bauen. Die Gegner argumentierten, der Bau einer Brücke sei unnötig, da gar keine Nachfrage nach den Bauplätzen im Kirchenfeld bestehe und man sie daher nicht verkaufen könne. Es gebe in Bern keinen Mangel an Wohnungen, daher müsse auch kein neues Quartier wie das Kirchenfeld erschlossen werden.<sup>251</sup> Die «Baulust» nehme eher ab,<sup>252</sup> und bereits jetzt würden sich Bauplätze rund um die Stadt nicht gut beziehungsweise nur zu billig verkaufen lassen.<sup>253</sup> Das könne zur Folge haben, dass der Wert von Häusern auch in anderen Quartieren sinke, da es zu viele Bauten gebe.<sup>254</sup>

Die Befürworter des Baus der Kirchenfeldbrücke und des dazugehörigen Quartiers gingen davon aus, dass die Modernisierung zu Bevölkerungswachstum führen werde.<sup>255</sup> Sie betonten, dass die Bauplätze bestimmt auf Interesse stossen und die bestehende Platznot entschärfen würden.<sup>256</sup> Für sie stand fest, dass es mehr Wohnungen brauchte, und das Kirchenfeld sei für den Mittelstand ideal: «Dass nun auch der am meisten gedrückte Mittelstand eine freie, unverkümmerte und unverpfuschte Baustätte finde, ist ihm wohl zu gönnen!»<sup>257</sup>

Hintergrund dieser Diskussion um die Frage, ob es überhaupt das Bedürfnis nach einer Überbauung des Kirchenfeldes gebe, war die Unsicherheit, wer im neu entstehenden Quartier wohnen würde. Gegner und Befürworter waren sich nämlich in einem Punkt einig: Keinesfalls sollte das Kirchenfeld ein Arbeiterquartier werden. Beide Seiten wünschten sich ein Quartier für den Mittelstand. Während allerdings die Befürworter argumentierten, mittels eines Überbauungsplanes liesse sich die Entwicklung des Kirchenfeldes steuern,<sup>258</sup> bezweifelten die Gegner dies: Auch Reglemente könnten Arbeiterquartiere wie in der Lorraine nicht verhindern.<sup>259</sup>

Ein dritter Streitpunkt war die Frage, welche Auswirkungen die Kirchenfeldbrücke auf die untere Altstadt haben werde. Durch den Bau des Bahnhofs und die städtebauliche Entwicklung in seiner Umgebung hatte sich die Bedeutung der unteren Altstadt verkleinert. Die Gegner sahen tendenziell negative

250 Intelligenzblatt, 09. 4. 1870.

251 Intelligenzblatt, 26. 3. 1870 und 26. 6. 1870.

252 Intelligenzblatt, 07. 4. 1870.

253 Intelligenzblatt, 12. 6. 1870.

254 Intelligenzblatt, 07. 4. 1870.

255 Intelligenzblatt, 28. 3. 1870 und 1. 07.1870.

256 Intelligenzblatt, 9. 4. 1870 und 22. 6. 1870.

257 Intelligenzblatt, 18. 5. 1870.

258 Intelligenzblatt, 4. 4. 1870.

259 Intelligenzblatt, 13. 6. 1870.



Auswirkungen der Kirchenfeldbrücke auf diesen Stadtteil, die Befürworter eher positive. Ein Gegner des Kirchenfeldprojektes argumentierte, die untere Stadt werde durch den Bau der neuen Brücke «einen grossen Theil ihres gegenwärtigen Verkehrs verlieren». Für die untere Stadt sei die Kirchenfeldbrücke sicherlich kein Vorteil, da es ein Umweg wäre, vom Kirchenfeld aus durch die untere Stadt zu fahren.<sup>260</sup> Ein Befürworter erwidert darauf: «Richtig ist, es werden ein paar Chaisli und Karren weniger den Muristalden hinunter und auf der andern Seite herauf fahren; was aber wichtiger ist, das ist das Absatzgebiet, das die Gewerbetreibenden der mittlern und untern Stadt in dem neuen Quartier finden.»<sup>261</sup> Ein anderer Leserbriefschreiber, ebenfalls ein Befürworter, hielt fest, dass eine «neue Verkehrsarterie» insgesamt zu einer Belebung führen würde, wovon auch die untere Stadt profitiere. Zudem sei es für die untere Stadt ein viel grösseres Problem, wenn sich Bern in Richtung Westen ausdehnen würde, als wenn das Kirchenfeld gebaut werde, das durch die Brücke gut an den unteren Stadtteil angebunden sei.<sup>262</sup>

Dieses Argument wurde in der Retrospektive in den Mittelpunkt gerückt: Als nach der Eröffnung der Kirchenfeldbrücke 1883 eine «offizielle Festschrift» erschien, wird dieses Argument als einziger Grund erwähnt, warum es 1870 bereits ein Projekt für eine Kirchenfeldbrücke gegeben hatte:

«Die Bahnhofanlage beim Burgerspital und der Bau der Eisenbahnbrücke mit einer Durchfahrt [...], zogen den Verkehr je länger je mehr nach oben. Bedeutende neue Quartieranlagen in der Länggasse, im Massenhof und in der Lorraine verrückten das Centrum der Stadt zum Bahnhofe, entleerten die alten Stadttheile von grösseren Geschäften, Banken, Hotels etc. und schädigten und entwertheten sie fühlbar. Eine Anzahl Bürger, überzeugt, dass diesem Uebelstande nur durch den Bau einer Hochbrücke auf das Kirchenfeld und durch die Anlage neuer Quartiere im Osten und Süden der Stadt wirksam begegnet werden könne, lancierten deshalb das Projekt einer solchen Brücke.»<sup>263</sup>

Ein vierter Diskussionspunkt war die Lage des Kirchenfeldquartiers. Ist es ideal gelegen oder eben gerade nicht? Gegner argumentierten, das Klima auf dem Kirchenfeld sei vollkommen unpassend für Wohnungen: Öde und «dem Nordwind vollständig ausgesetzt». Der Boden wird als «trocken, ohne Wasser und der Vegetation, resp. der Anpflanzung von Bäumen und Anlagen hinderlich» beschrieben.<sup>264</sup> Der Kontrast zu den Argumenten der Befürworter könnte nicht grösser sein: Das Kirchenfeld sei «frei und prachtvoll gelegen», seine «hügelige Form» erlaube eine gute Landschaftsgestaltung mit viel «Licht und Luft». «Ferner ist der Baugrund sehr fest [...] und vollkommen frei von Grundwasser, also

260 Intelligenzblatt, 12. 6. 1870.

261 Intelligenzblatt, 1. 7. 1870.

262 Intelligenzblatt, 14. 8. 1871.

263 Offizielle Festschrift zur Eröffnungsfeier der Kirchenfeldbrücke in Bern, Bern 1883, S. 8.

264 Intelligenzblatt, 12. 6. 1870 und 13. 6. 1870, auch 26. 6. 1870.

der beste Städtebaugrund, den man finden kann.»<sup>265</sup> Auch sei die Lage des Kirchenfeldes vorteilhaft: sehr nahe am Stadtzentrum, am Bahnhof, bei öffentlichen Gebäuden und Bildungsinstitutionen.<sup>266</sup>

Ein fünftes Thema war die Aussicht. Gegner der Überbauung des Kirchenfeldes befürchteten, dass die Aussicht von der Münsterterrasse in Richtung Alpen durch eine solche Überbauung verdeckt würde, «und da, wo die höchsten Spitzen sichtbar bleiben, wird ihnen der malerische Vordergrund geraubt».<sup>267</sup> Befürworter betonen, dass dies natürlich nicht geschehen dürfe und auch nicht geschehen werde: Man könne es mit einem Bebauungsplan verhindern.<sup>268</sup> Sie argumentieren auch mit der Aussicht, allerdings andersherum: Es sei ein Vorteil des Kirchenfeldes, dass man von dort aus eine gute Aussicht genieße.<sup>269</sup> Der Blick von dort auf die Stadt sei «auffallend schön»: «Wohl selten bietet eine Stadt ein so anziehendes Bild dar, wie die Südseite unserer Vaterstadt uns vor Augen stellt».<sup>270</sup>

#### 4.2 *Eigennutz und Gemeinwohl*

Die Diskussionen, deren Hauptpunkte hier dargelegt wurden, waren teilweise gehässig. Ein Gegner des Projektes schreibt: «Man merkt es dem Einsender der Entgegnung auf unsern Artikel [...] an, dass er wenig gewohnt ist, seine Ansichten in der Öffentlichkeit ruhig zu discutiren, wenn sie Widerspruch finden.»<sup>271</sup> Die Befürworter wiederum vermuten, dass die Argumente der Gegner nur vorgeschoben seien. Einer hält fest, dass die Bürger grundsätzlich gegen den Zuzug von weiteren Einwohnern seien und daher auch gegen das Kirchenfeldprojekt: «Wir begreifen zwar wohl, dass viele in die alten Verhältnissen eingeweihte reiche Bürger und Einwohner die Zunahme fremder Bevölkerung nicht gerne sehen; wir geben ihnen aber zu bedenken, dass ohnmächtige Renitenz zu nichts führt und niemanden mehr schadet, als den Renitenten selbst.»<sup>272</sup> Noch deutlicher drückt das ein anderer Leserbriefschreiber aus: Die aufgeführten Argumente gegen das Projekt seien alle nichtig. Der Grund, warum es nicht zustande komme, sei ein anderer: «Um kurz zu sein: es ist der Umstand daran Schuld, dass das Kirchenfeld im Besitze der Burgerschaft Berns in todter Hand liegt und dass in der Burgerschaft oder besser gesagt in dem tonangebenden Theil derselben, welchem bisher die Leitung der burgerlichen Angelegenheiten überlassen wurde, der [...] Geist des Vergrabens des ihm anvertrauten Pfundes herrschte [...]» Daher könne man das Kirchenfeld nicht nutzen, solange die Burgerschaft es besitze,

<sup>265</sup> Intelligenzblatt, 21. 5. 1870. Ähnliche Argumentation 14. 8. 1871.

<sup>266</sup> Intelligenzblatt, 14. 8. 1871. Ähnliche Argumentation 28. 3. 1870, 9. 4. 1870, 18. 5. 1870.

<sup>267</sup> Intelligenzblatt, 07. 4. 1870.

<sup>268</sup> Intelligenzblatt, 10. 4. 1870 und 21. 5. 1870.

<sup>269</sup> Intelligenzblatt, 28. 3. 1870 und 21. 5. 1870.

<sup>270</sup> Intelligenzblatt, 22. 6. 1870.

<sup>271</sup> Intelligenzblatt, 26. 6. 1870.

<sup>272</sup> Intelligenzblatt, 28. 3. 1870.

was man folglich ändern müsse, und zwar, indem man den Burgern dafür «einen unmittelbaren Gewinn» anbiete.<sup>273</sup> Dieser Autor geht davon aus, dass die Bürger mit genügend grossem Gewinn zu ködern seien. Andere versuchen, an das Verantwortungsbewusstsein der Bürger zu appellieren: Einer fordert von der Bürgergemeinde, sie solle den «gemeinnützigen Charakter» des Projektes anerkennen und daher einen entsprechenden Preis verlangen. Schliesslich habe sie «ja doch noch immer für der Stadt zur Ehre gereichende Unternehmungen ihren wohlwollenden Beistand geliehen».<sup>274</sup> Auch ein anderer Autor appelliert an die Ehre der Bürger: «Die Bürgergemeinde hat seit 1833 ihre alte Bedeutung als politische Gemeinde nicht mehr; sie hat aber ihre ehrenvolle Geschichte hinter sich und weiss, dass, wenn sie die Bedürfnisse der Gegenwart nicht begreift, sie ihre Bedeutung und damit die Bedingung ihres Fortbestandes untergräbt.»<sup>275</sup>

Die Frage, wie eigennützig sich die Bürgergemeinde in Bezug auf das Kirchenfeldprojekt verhielt, wird bis heute unterschiedlich beurteilt. Katrin Rieder hat in ihrer Dissertation darauf hingewiesen, dass die Bürgergemeinde den Grundbesitz als ihre Existenzgrundlage sah, «als Erbe der Vorfahren, das nicht zum persönlichen Eigentum eines einzelnen Individuums werden oder einer Generation zur freien Verfügung stehen konnte». Grundbesitz galt als sicherste Kapitalanlage. Rieder betont, dass die Bürger nur ungern Grundbesitz abgaben; lieber tauschten sie ihn gegen anderen Boden.<sup>276</sup>

Der Boden hatte nicht nur eine ökonomische, sondern auch eine politische Bedeutung: Er ermöglichte es, auf die Stadtentwicklung Einfluss zu nehmen.<sup>277</sup> Gemäss Rieder zeigt die bürgerliche Bodenpolitik um 1900, dass die Bürger lediglich vorgaben, uneigennützig zu handeln:

«Einige Beispiele bürgerlicher Bodenpolitik zwischen 1880 und 1920, als die Bürgergemeinde zur Abstützung ihres Leitbildes und zur Stabilisierung ihrer Geltung grössere Unternehmungen mittrug, vermögen aufzuzeigen, dass diese Leistungen mitnichten interesslos waren. Das Etikett der «Uneigennützigkeit» vermochte aber ihre Position zu stärken.»<sup>278</sup>

Ein Beispiel dafür ist, so Rieder, das Kirchenfeld, bei dem die konservativen Kräfte innerhalb der Bürgerschaft über Jahre hinweg versuchten, die Ausdehnung der Stadt zu verhindern. Auch als das Kirchenfeld schliesslich überbaut wurde, gelang es der Bürgergemeinde, die Art der Bebauung – kein Gewerbe, keine Mietswohnungen – vorzugeben.<sup>279</sup>

<sup>273</sup> Intelligenzblatt, 4. 4. 1870.

<sup>274</sup> Intelligenzblatt, 14. 8. 1871.

<sup>275</sup> Intelligenzblatt, 1. 7. 1870.

<sup>276</sup> Rieder: Netzwerke des Konservatismus, 2008, S. 453.

<sup>277</sup> Ebd., S. 456 ff.

<sup>278</sup> Ebd., S. 456.

<sup>279</sup> Ebd., S. 456 ff.

Gemäss Rieder war die Kirchenfeldbrücke ebenso wie die Nydeggbücke und die Kornhausbrücke «Resultat burgerlicher Interessenpolitik».<sup>280</sup> Der Verkauf oder Nichtverkauf von Boden garantierte den Burgern «neue Machtfelder». Zudem «knüpften [sie] eine finanzielle Beteiligung stets an Bedingungen, die direkt der Burgergemeinde zugute kamen». Rieder betont das Eigeninteresse, das hinter den burgerlichen Aktivitäten stehe, wobei es den Burgern gleichzeitig gelinge, ihre Aktivitäten als uneigennützig und zum Wohle der Allgemeinheit darzustellen.<sup>281</sup>

Martin Stuber bezeichnet Rieders Position als «Pauschalurteil», ebenso wie die konträre, in der 1986 veröffentlichten «Geschichte der Burgergemeinde Bern von 1831 bis zur Gegenwart»<sup>282</sup> vertretene Position, dass die Überbauung des Kirchenfeldes absolut uneigennützig gewesen sei.<sup>283</sup> Stuber versucht stattdessen, die Thematik durch eine «exakte Rekonstruktion unterschiedlicher Interessenlagen der beteiligten Akteure und die Analyse der politischen Aushandlungsprozesse» zu erfassen.<sup>284</sup> Sein Ausgangspunkt ist die Unterscheidung von vier Hauptakteuren: Grundbesitzer (die das Land ausserhalb der Aareschlaufe besitzen, also vor allem die Burgergemeinde), Gewerbetreibende (mit dem Ziel, Standortvorteile zu erhalten), Geldgeber und Baufirmen (für die Brücken lukrativ waren) und Stimmberechtigte in Quartieren, die von Brückenbauten betroffen waren.<sup>285</sup> Von dieser «Interessenspluralität» auszugehen, soll es ermöglichen, die Komplexität der Situation zu berücksichtigen. Die Schilderung der Entwicklung des Kirchenfeldprojektes bei Stuber zeigt dann allerdings auch, dass die verschiedenen Interessen kaum auseinanderzuhalten sind: Die erwähnten Gruppen überschneiden sich, und nicht immer ist eindeutig, welcher Gruppe eine Person genau angehört.

In Bezug auf die Frage, wie sehr die Burgergemeinde von Eigeninteresse geleitet war, argumentiert Stuber vorsichtig. Im Fazit seines Kapitels zu den Hochbrücken fasst er die Gründe zusammen, die dazu geführt hätten, dass sich die Burgergemeinde an den Hochbrücken beteiligte. Als ersten Grund nennt er den «Willen, die Stadtentwicklung mitzutragen». Als zweiten Grund verweist er auf das Eigeninteresse, das er als «ebenso gewichtig» beurteilt. Dabei verfolgte die Burgergemeinde zwei Ziele: Einerseits erhoffte sie sich positive Auswirkungen «auf den burgerlichen Grund- und Liegenschaftsbesitz». Andererseits habe die Burgergemeinde auch städtebauliche Ziele verfolgt. So sollte die wirtschaftliche Bedeutung der unteren Altstadt, der traditionellen burgerlichen Hochburg, erhalten werden. Zudem wollte sie einen hohen Anteil an Bewohnern aus der Arbeiterschaft verhindern.<sup>286</sup>

<sup>280</sup> Ebd., S. 457.

<sup>281</sup> Ebd., S. 458.

<sup>282</sup> Wälchli: Die Burgergemeinde Bern von 1831 bis zur Gegenwart, 1986, S. 95 f.

<sup>283</sup> Stuber: Vom Bürgerholz zur Bodenpolitik, 2015, S. 324 f.

<sup>284</sup> Ebd., S. 325.

<sup>285</sup> Ebd. Mit dieser Unterscheidung bezieht sich Stuber auf Bergen: Brückenschläge in die Zukunft, 1998, S. 39.

<sup>286</sup> Stuber: Vom Bürgerholz zur Bodenpolitik, 2015, S. 346.

Die Folge daraus war, dass die Bürgergemeinde jene Projekte, die sie als nicht ihren Interessen dienend erachtete, ablehnte. «Bei der Kirchenfeldbrücke zog sich der Entscheidungsprozess dadurch über zwei Jahrzehnte hin, bis die Bürgergemeinde schliesslich dem Geschäft zustimmte.» Dabei vertrat sie ihre Interessen, so Stuber, sehr geschickt und nach dem Motto: profitieren «unter absoluter Risikominimierung». Bei der Kirchenfeldbrücke (und ebenso bei der Kornausbrücke) gab sie keine direkten Geldzuschüsse.

«Ihre Beteiligung bestand in diesen beiden Fällen im stark verbilligten Verkauf von Terrain an die Bauherrschaft nach erfolgter Realisierung der Brücke, wobei sich die Ermässigung auf die massive Bodenpreissteigerung bezog, die mit der neuen Hochbrücke zu erwarten war. Diese vergünstigte Abgabe von Bauland knüpfte die Bürgergemeinde zudem an eine Quartierplanung, welche die bürgerlichen Anliegen berücksichtigte (Kirchenfeld) oder an die Wahl der von ihr bevorzugten Standortvariante (Kornhaus).»<sup>287</sup>

Ebenso wie Rieder verweist Stuber also auf das Eigeninteresse. Allerdings betont Stuber, dass sich der Burgerrat zu den Eigeninteressen explizit bekannte, da er auf die Zustimmung der Bürgergemeinde angewiesen war.<sup>288</sup> Damit unterscheidet er sich von Rieder, die von einem «Etikett der Uneigennützigkeit» spricht. Dieser Widerspruch lässt sich auflösen: Es ist eindeutig, dass die Bürger Eigeninteressen verfolgten, das wurde nicht versteckt und allen an der Diskussion Beteiligten war dies bewusst. Das verhinderte allerdings nicht, sich gleichzeitig ebenfalls zu einem gewissen Grade als uneigennützig zu inszenieren. Dies taten übrigens nicht nur die Bürger, sondern auch diejenigen, die versuchten, sie zu überzeugen: So die Befürworter der Kirchenfeldbrücke, die – wie erläutert – an die Ehre der Bürger appellierten und auf diese Weise versuchten, sie zum Brückenbau zu überreden.

Die Festschrift, die 1883 zur Eröffnung der Brücke veröffentlicht wurde, verweist bezeichnenderweise sowohl auf Eigennutz als auch auf Uneigennützigkeit der Bürger. Zuerst wird festgehalten, dass das Unternehmen für die Bürger durchaus lohnend sei, um dann anzufügen: «Darauf möchten wir aber nicht das Hauptgewicht legen. Getreu ihren Traditionen wird sie [die Bürgergemeinde] vielmehr auch hier mehr das gemeine Wohl der Stadt als ihren besonderen Vortheil in's Auge fassen». Der Bericht fährt fort:

«Die Bürgergemeinde wird, wie wir zuversichtlich hoffen, im gleichen Sinne handeln und die von den Behörden getroffene Uebereinkunft ratificiren. Sie setzt damit ihr eigenes Interesse nicht mit dem städtischen in Konflikt, sondern wird dadurch vielmehr ihre eigene Existenz befestigen, während diese im ande-

<sup>287</sup> Ebd., S. 346f.

<sup>288</sup> Ebd., S. 346.

ren Falle ernstlich erschüttert werden könnte. In dankbarer Anerkennung wird die Stadt des Beschlusses der Bürgergemeinde gedenken, durch den ein grosses, das gemeine Wohl förderndes Werk ermöglicht und verwirklicht wurde!»<sup>289</sup>

#### 4.3 *Burger, Arbeiter und die Berne-Land-Company: Der Brückenbau*

Abgesehen von der Diskussion um Eigennützigkeit oder Uneigennützigkeit der Bürgergemeinde: Unbestritten ist, dass die Bürgergemeinde grossen Anteil daran hatte, dass die Überbauung des Kirchenfeldes jahrzehntelang scheiterte. In der Festschrift von 1883 wurde diese Verantwortung relativiert, indem die Verspätung mit der Gesamtkonstellation begründet wurde, ohne dass ausdrücklich auf die besondere Rolle der Bürgergemeinde hingewiesen wurde: «Unter solchen Umständen, wo jede interessirte [sic] Behörde das Vorangehen der Andern und des Publikums verlangte, war die Lage schwierig.»<sup>290</sup> An anderer Stelle steht in der Festschrift: «Das Unternehmen, das einer zweckmässigen Stadterweiterung die Bahn eröffnet hätte, scheiterte einstweilen am Zwiespalt der Behörden, welche sich in das zu übernehmende Risiko nicht theilen konnten». Dieses Versäumnis wird kritisiert: «Viele andere Schweizerstädte brachten es in jüngster Zeit mit grossen Opfern zu neuen Brücken, die Bundesstadt ohne Opfer einstweilen zu keiner! Die Folge davon war, dass sich die Baulust im Uebermass nach Westen bethätigte, nicht zum Frommen der Unternehmer, noch der Stadt!»<sup>291</sup>

Der Autor der Festschrift betonte auch, dass eigentlich schon damals eine Mehrheit der Bürger das Projekt unterstützt habe. Das war tatsächlich so: Das 1870 lancierte Projekt scheiterte an der Versammlung der Bürgergemeinde vom 12. April 1876, an der 400 Bürger teilnahmen. Es gab zwei Anträge, einer des Burgerrates und einer der Finanzkommission, die unterschiedliche Formen der Beteiligung am Projekt vorsahen. Der Antrag des Burgerrates bekam 192 Stimmen, derjenige der Finanzkommission 217 Stimmen. Letzterer erhielt somit eine Mehrheit, was aber nicht reichte, da solche Geschäfte eine Zweidrittelmehrheit benötigten.<sup>292</sup> In der Festschrift von 1883 wird dies anhand eines Gedichtes erzählt:

«Hunderttausende zwar bald zeichnen die muthigern Bürger,  
heischen Betheiligung auch, viel gröss're der Bürgergemeind'.  
Diese willigt dazu mit zweimal gezähltem Mehre,  
Doch der Minderheit Lust behauptet den misslichen Sieg.  
Drauf erlamte der Muth der eifrig ringenden Bürger.»<sup>293</sup>

289 Kirchenfeld-Komitee; Bern Land Company (Hg.): Das Kirchenfeld-Unternehmen, 1881, S. 23 f.

290 Offizielle Festschrift zur Eröffnungsfeier der Kirchenfeldbrücke in Bern, 1883, S. 17.

291 Ebd., S. 21.

292 Stuber: Vom Bürgerholz zur Bodenpolitik, 2015, S. 336.

293 Offizielle Festschrift zur Eröffnungsfeier der Kirchenfeldbrücke in Bern, 1883, S. 35.

Tatsächlich «erlahmte der Mut»: Das Kirchenfeld-Komitee gab nach diesem Entscheid auf und verkaufte dem Burgerrat die Pläne.<sup>294</sup> Der Reiz des Kirchenfeldes blieb aber bestehen und wurde im Ausland besser erkannt als in Bern. Verschiedene französische und englische Finanzgesellschaften interessierten sich für das Kirchenfeld.<sup>295</sup> 1879 unterbreitete ein englisches Konsortium dem Burgerrat ein Angebot: Sie würden das Kirchenfeld und das Lindenfeld für 400 000 Franken kaufen und eine Hochbrücke zum Kirchenfeld auf eigene Kosten bauen. Nach Verhandlungen und einem Anheben des Verkaufspreises auf 425 000 Franken entschied im November 1881 eine ausserordentliche Versammlung der Bürgergemeinde über das Projekt. 650 Bürger waren anwesend, davon stimmten 625 dem Projekt zu.<sup>296</sup>

Der Bau wurde von einer Gesellschaft namens Berne-Land-Company ausgeführt. Es ist bemerkenswert, dass es eine ausländische Gesellschaft war, die das Projekt schliesslich realisieren konnte. In der Festschrift zur Eröffnung der Brücke wurde das kritisiert: «Zu der Ausführung des grossen gemeinnützigen Werkes, das mit vereinigten bernischen Kräften auszuführen war, fehlte es an Eintracht, Muth und Kraft. Das Werk wurde muthigeren und reicheren Fremden überlassen, die es als Spekulation behandelten und denen man die zu erwartenden guten Früchte einst missgönnen wird.»<sup>297</sup> Anders sah das ein anonym Autor in der Zeitschrift «Eisenbahn». Er hielt fest: «Zu dieser einer Hauptstadt würdigen Verschönerung werden nicht einmal einheimische Geldkräfte in Anspruch genommen, vielmehr ist vor auszusehen, dass noch mehr fremdes Capital der Stadt zugezogen wird [...] Das ist eine günstige Lösung der Frage, die wohl ihresgleichen sucht.»<sup>298</sup> Klar ist, dass in Bern allgemein Zufriedenheit herrschte. Das Kirchenfeld-Komitee, das die früheren Projekte initiiert hatte, bei diesem nun aber nicht mehr beteiligt war, beschreibt das folgendermassen:

«Ohne irgendwelche erhebliche Gegenleistungen gelangt die Gemeinde in den Besitz einer neuen schönen und bequemen Verbindung mit dem jenseitigen Aarauer, welche hauptsächlich auch von segensreichem Einfluss auf eine künftige normalere Entwicklung der Stadt sein muss; die Bürgergemeinde erhält für ihr Eigenthum einen Preis, dessen – mässig berechneter – Zins den bisherigen Ertrag der Liegenschaft bedeutend übersteigt, und fördert durch den Verkauf zugleich die allgemeinen städtischen Interessen. Der Staat erhält – ohne erhebliche Inanspruchnahme des Fiscus – eine neue, bessere Verbindung der Hauptstadt mit den Ämtern Konolfingen und Thun.»<sup>299</sup>

294 Stuber: Vom Bürgerholz zur Bodenpolitik, 2015, S. 336.

295 Schweizer: Kirchenfeld und Brunnadern in Bern, 1991, S. 9.

296 Stuber: Vom Bürgerholz zur Bodenpolitik, 2015, S. 336 ff.

297 Offizielle Festschrift zur Eröffnungsfeier der Kirchenfeldbrücke in Bern, 1883, S. 21.

298 Die rationelle Vergrösserung der Stadt Bern, 1881, S. 140.

299 Kirchenfeld-Komitee, Bern Land Company (Hg.): Das Kirchenfeld-Unternehmen, 1881, S. 14 f.

Die Berne-Land-Company sollte das Projekt zwar ausführen, doch die Berner achteten genau darauf, dass das in ihrem Sinne geschah. Neben den detaillierten finanziellen Vereinbarungen legten sie auch Bedingungen in Bezug auf die Ausführung des Projektes fest. Um zu verhindern, dass die Aussicht von der Münsterplattform in Richtung Alpen beeinträchtigt wird, gab es maximale Bauhöhen auf dem Kirchenfeld: «Auf dem Theile des Kirchenfeldes gegenüber der Plattform in Richtung der Alpen [...] soll kein Gebäude über 14 Meter Höhe errichtet werden».<sup>300</sup> Der Bau von Fabriken war nicht gestattet, damit kein Arbeiterquartier entstand.<sup>301</sup> Die hohen Bodenpreise sollten zudem verunmöglichen, dass sich Arbeiter ansiedelten:

«Dass kein Proletarierquartier auf dem Kirchenfelde entstehe, dafür ist durch den hohen Preis des Terrains gesorgt, denn wenn der Ankaufspreis sammt den Kosten der Brücke und Zufahrten etc. auf das nach Abzug der Strassen, Promenaden und mit Servitut belegten Terrainabschnitte zum Bauen verfügbar bleibende Land vertheilt wird, ergibt sich ein so hoher Preis, dass Unbemittelte dort nicht kaufen und bauen, sondern das wohlfeilere disponibel Land in den andern Aussenbezirken vorziehen werden, mit denen das Kirchenfeld in Bezug auf billige Preise nicht wird konkuriren können.»<sup>302</sup>

Entstehen solle statt eines Arbeiterquartiers eine «ländliche Anlage». Auch deswegen wurde festgelegt, dass in einigen Teilen des Kirchenfeldes keine «zusammenhängenden Häuserreihen, sondern nur isoliert stehende Häuser errichtet werden».<sup>303</sup>

Die Angst vor einem Arbeiterquartier war gross. Eduard von Rodts Horrorvision, die er 1880 anfertigte (Abb. 44a und 44b), war von dieser Angst und wahrscheinlich auch direkt vom Bebauungsplan für das Kirchenfeld beeinflusst.<sup>304</sup> 1898 hielt er dann aber retrospektiv fest, der Brückenbau sei «20 Jahre verspätet» erfolgt.<sup>305</sup> Er selbst baute als Architekt auf dem Kirchenfeld: Er kaufte von der Berne-Land-Company mehrere Parzellen und erstellte dort Villen.<sup>306</sup> Damit trug er dazu bei, dass das Kirchenfeld zu einem wohlhabenden Quartier wurde. Das Unterfangen, ein Arbeiterquartier zu verhindern, gelang. Allerdings wurden bei weitem nicht nur Villen gebaut, sondern auch Reihenhäuser und Etagenmiethäuser: Grund dafür war, dass die Nachfrage nach Villen doch nicht so gross war.<sup>307</sup>

300 Ebd., S. 11.

301 Ebd., S. 12.

302 Ebd., S. 16.

303 Ebd., S. 19.

304 Hauser, Röllin, Weber: Bern. Architektur und Städtebau, 2003, S. 58.

305 Rodt: Bern im neunzehnten Jahrhundert, 1898, S. 111.

306 Tavel: Eduard von Rodt (Nachruf), 1926, S. 5. Vgl. auch Hauser, Röllin, Weber: Bern. Architektur und Städtebau, 2003, S. 58 f.

307 Stuber: Vom Bürgerholz zur Bodenpolitik, 2015, S. 340.



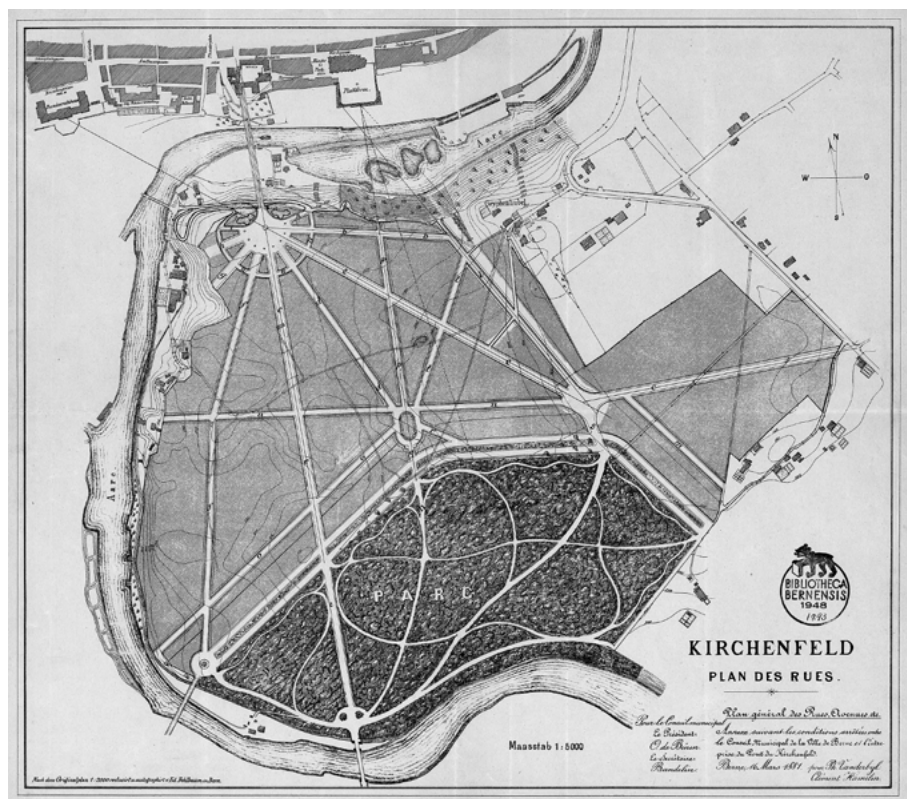


Abb. 52: Kirchenfeldplan, 1881.

Integraler Bestandteil der Vereinbarung mit der Berne-Land-Company war ein Gestaltungsplan (Abb. 52). Auf dem Plan wird die Ausrichtung des neuen Quartiers sichtbar: Die Bezugspunkte der Strassenachsen bildeten die Münsterplattform und das Bundesratshaus. Ziel war eine geometrisch angelegte Strassenanlage. Das stiess auch auf Kritik: Es wurde bereits erwähnt, dass Zesiger das Kirchenfeldquartier in der Zeitschrift «Heimatkunde» als «Beispiel einer reizlosen Stadtanlage» bezeichnete.<sup>308</sup>

Der Plan von 1881 wurde weitgehend umgesetzt. Leicht angepasst werden musste er für den Bau des Historischen Museums, denn der ursprüngliche Plan hätte dazu geführt, dass die Strasse tunnelartig durch das Museum geführt hätte.<sup>309</sup> Beim Historischen Museum kamen die Vertreter des Historismus auf ihre Kosten. Es entstand als Abwehr gegen die Moderne<sup>310</sup> und war ein Gegenprojekt zur

<sup>308</sup> Zesiger: Die Stadt Bern, 1907, S. 33.

<sup>309</sup> Biland: Bernisches Historisches Museum, 1994, S. 6.

<sup>310</sup> Meyrat: Sammeln, schenken, fördern – Bürgerliche Kulturpolitik, 2015, S. 602.

Bauweise der ersten Bundesbauten, die als zu symmetrisch galten. Anna Bähler betont, dass das Historische Museum der Stadt ermöglichte im Kontrast zu den Bundesbauten einen eigenen, anderen Schwerpunkt im Stadtbild zu setzen.<sup>311</sup>

Das Projekt der Kirchenfeldbrücke ist somit in verschiedener Hinsicht bezeichnend für Bern Ende des 19. Jahrhunderts. Es nimmt Bezug auf viele der in den vorherigen Kapiteln besprochenen Aspekte: Erstens die Angst vor der Arbeiterschaft und der Wille, ein Arbeiterquartier zu verhindern. Zwar schaffte man es, die Bildung eines Arbeiterquartiers auf dem Kirchenfeld zu vermeiden, doch ganz wurde man die Arbeiter natürlich nicht los: Beim Käfigturmkrawall von 1893 stürmten die Arbeiter eine Baustelle im Kirchenfeldquartier.<sup>312</sup> Zweitens die Frage nach dem Einfluss der Bürger auf die Stadtentwicklung und die Beurteilung dieser Einflussnahme. Drittens die Verlagerung des Schwerpunktes der Stadt: In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verschob sich der Schwerpunkt der Stadt weg von der unteren Altstadt und hin in Richtung Bahnhof. Viertens ist zu bedenken, dass das Kirchenfeld gegenüber den Bundesbauten steht. Der Quartierplan war in Richtung der Bundesbauten ausgerichtet, und das Historische Museum war eine Reaktion auf die Bauweise des Bundesratshauses. Fünftens war auch beim Kirchenfeldquartier die Aussicht das Thema: die Aussicht auf die Berge, die das Kirchenfeldquartier nicht verbauen darf, weswegen die Gebäudehöhe beschränkt wurde. Die Aussicht ist somit eines der Themen, die die drei Fallbeispiele Winterthur, Luzern und Bern verbinden. Das folgende Kapitel wird dies genauer zeigen.

---

<sup>311</sup> Bähler: Von der Altstadt in der Aareschlaufe zur Stadtregion, 2003, S. 19f. Zu beachten ist, dass das heutige Bundeshaus (damals Parlamentsgebäude) beim Bau des Historischen Museums noch nicht stand und sich diese Aussagen folglich auf die heute Bundeshaus Ost und Bundeshaus West genannten Gebäude beziehen.

<sup>312</sup> Vgl. Stauffer: 60 Mann und ein Befehl ...: der «Käfigturmkrawall», 1993.

## V Fazit: Stadtgeschichten und Moderne in Winterthur, Luzern und Bern

Die in dieser Studie untersuchten Städte Winterthur, Luzern und Bern waren noch Mitte des 19. Jahrhunderts kompakte Stadtkörper, die sich kaum über die vormoderne, innerhalb der Befestigungsanlage angelegte Stadt hinaus ausgedehnt hatten. Sie dienten als Zentren des Umlandes, wiesen aber keine spezialisierten Funktionen auf. Dies änderte sich in der Folge: Winterthur wurde zur Industriestadt, Luzern zur Tourismusstadt und Bern zu einer Verwaltungs- und Dienstleistungsstadt sowie zur Bundesstadt.

Dieser Wandel gestaltete die urbanistische Struktur der drei Städte tiefgreifend um. Die traditionellen Stadtzentren verloren an Bedeutung, und der Schwerpunkt der Städte verschob sich: In Luzern rückte der Fokus weg von der Reuss in Richtung See, wo das neue Touristenquartier entstand und Besucher wie Einheimische die Aussicht auf See und Berge geniessen konnten. In Winterthur entstand ein Industriequartier, das so gross war wie die Altstadt und das mit dieser durch den Bahnhof verbunden war: Der Bahnhof hatte eine Schlüsselposition für die weitere Stadtentwicklung inne. Auch in Bern war der Bahnhof von herausragender Bedeutung. Das einstige Stadtzentrum, die untere Stadt, verlor an Wichtigkeit, weil die Gegend um Bahnhof und Bundeshaus zum neuen Zentrum wurde.

Solche Veränderungen führten zu Debatten und Konflikten. Sie zwangen die lokalen Akteure zur Reflexion: Wie soll sich die Stadt weiterentwickeln? Was ist erwünscht, was nicht? Die vorliegende Arbeit zeigt, wie der städtebauliche, wirtschaftliche, gesellschaftliche und politische Wandel in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zum Entstehen neuer Stadtidentitäten führte, und analysiert die Eigenheiten dieser Identitätskonstruktionen. Entscheidend ist, dass diese Vorstellungen von der jeweiligen Stadt wirkmächtig waren: Sie hatten konkrete Auswirkungen, insbesondere in städtebaulicher Hinsicht. Der Literaturhistoriker James Donald formulierte das pointiert: «Es ist die Imagination, die die Realität, so wie sie existiert, produziert.»<sup>1</sup>

Im Folgenden fasse ich zentrale Ergebnisse der Analyse der drei Fallbeispiele vergleichend zusammen. In einem ersten Schritt lege ich dar, inwiefern sich die Prozesse der Konstruktion von Stadtidentitäten in Winterthur, Luzern und Bern unterschieden: Welche Ziele verfolgten sie? Inwiefern gab es dominante Charakteristika, die die Selbstdarstellung prägten? In einem zweiten Schritt erläutere ich drei inhaltliche Aspekte, die in allen untersuchten Städten – auf je eigene Weise – zentral waren für die Identitätskonstruktionen: der Bezug auf Geschichte, der Umgang mit Modernisierung und die Hervorhebung der Natur.

<sup>1</sup> Donald: Vorstellungswelten moderner Urbanität, 2005, S. 37.

Zu Ersterem: Die Identitätskonstruktionen in Winterthur, Luzern und Bern verfolgten unterschiedliche Ziele. In Winterthur wurden Ende des 19. Jahrhunderts eine Festschrift, eine Heimatkunde und Stadtführer publiziert, in denen die Stadt präsentiert wurde. Diese Schriften weisen zwar je eigene Schwerpunktssetzungen auf, zeichnen insgesamt aber ein ähnliches Bild der Stadt. Sie wurden alle von der gleichen Personengruppe verfasst, einer bildungsbürgerlichen und politischen Elite. Es handelt sich um behördlich propagierte Selbstbilder, die Widerhall auch im kommerziellen Massenmedium Postkarten fanden. Zielpublikum dieser Selbstdarstellung war primär ein lokales und regionales Publikum, Touristen gab es in Winterthur nur wenige.

Luzern hingegen wurde von einer Vielzahl Touristen besucht, und die Selbstdarstellung richtete sich primär an sie. Die Analyse der Stadtführer zeigt, dass die Produzenten dieser Stadtführer auf Vorstellungen der Touristen von Luzern zurückgriffen, also bereits bestehende mentale Bilder reproduzierten und weiterverbreiteten. Die in den Stadtführern dargestellten Bilder richteten sich zwar an Fremde, waren allerdings auch nach innen wirkmächtig: Sie schufen einen diskursiven Rahmen, innerhalb dessen auch innerstädtische Auseinandersetzungen ausgetragen wurden. Auch die Selbstdarstellung für Nichttouristen folgte diesen Narrativen.

Bern liegt betreffend Zielpublikum von Selbstdarstellungsschriften zwischen Winterthur (wo sie sich eher nach innen richteten) und Luzern (wo sie sich eher nach aussen richteten). Bern war nicht gleichermassen international im Fokus wie Luzern, aber deutlich mehr als Winterthur, auch wegen des Status als Bundesstadt. Es zeigt sich allerdings, dass dieser Status eine ambivalente Rolle in der Selbstdarstellung einnahm. Überhaupt war die Konstruktion von Stadtidentität in Bern widersprüchlicher als in den anderen beiden Fallbeispielen:

In Luzern und in Winterthur gab es im Gegensatz zu Bern eindeutige Charakteristika, die zentral waren für die Stadtidentität. In beiden Städten bestand unter den Personen, die die Selbstdarstellung der Städte prägten, grundsätzlich Einigkeit darüber. Das heisst nicht, dass es keine kritischen Stimmen gegeben hätte – zu erwähnen sei hier Theodor von Liebenau in Luzern. Doch diese Stimmen konnten die offizielle Selbstdarstellung nicht entscheidend beeinflussen. In Bern hingegen war weit unklarer, wie die Stadt präsentiert werden sollte. Das zeigt sich daran, dass die Stadtführer genau diese Frage, was denn Bern sei und was es sehenswert mache, diskutierten und dabei verschiedene Gesichter der Stadt präsentierten: Bauernstadt, Hauptstadt, Weltstadt. Es zeigt sich auch in den wechselnden Titelbildern des «Fremdenblattes» und im Versuch, dort eine zukünftige, geplante Stadt zu zeigen anstatt die bestehende.

In Luzern gab es mentale Bilder, es gab eine kollektive Imagination der Stadt. In Winterthur existierten solche mentalen Bilder nicht im gleichen Ausmass, aber es war dennoch möglich, sie zu konstruieren und einem breiteren Publikum verständlich zu machen. In Bern war es schwieriger, allgemein akzeptierte Stadtidentitäten zu konstruieren. Es gab aber immerhin gewisse Elemente,

auf die man sich einigen konnte, wie etwa die schöne Natur, die Lauben, die Stadanlage und die Langsamkeit.

Damit rückt nun der zweite Aspekt in den Mittelpunkt: inhaltliche Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Identitätskonstruktionen in Winterthur, Luzern und Bern. Geschichte, Moderne und Natur waren in allen drei Städten zentrale Themen. Sie werden nun im Einzelnen betrachtet.

Die eigene Stadtgeschichte war in allen drei Städten zentral für die Identitätskonstruktion. Dies steht in Zusammenhang mit dem Historismus und der Bedeutung von Geschichte, die gerade in der Moderne gross wurde: Eric Hobsbawm hat darauf hingewiesen, dass moderne Gesellschaften Wert darauf legten, historistische Traditionen zu entwickeln, ja zu erfinden. Modernisierung führe zu Traditionsbedürfnis. In einer Zeit starken Wandels solle die Bildung von Traditionen Sicherheit schaffen.<sup>2</sup> Georg Kreis analysierte dies in Bezug auf die Schweizer Gründungsmythen. Er hielt fest: «Das Alte wurde durch das Neue nicht abgewertet, sondern im Gegenteil aufgewertet.»<sup>3</sup> Nach der Gründung des Schweizer Bundesstaates 1848 nahm Geschichte eine grosse Rolle im Prozess des Nation-Buildings ein. Die Mythen der alten Eidgenossenschaft trugen zur Konstruktion einer nationalen Identität bei. Dies zeigte sich unter anderem bei Festspielen sowie bei der 1891 eingeführten Bundesfeier.<sup>4</sup>

Diese Mechanismen wirkten nicht nur auf nationaler Ebene, sondern auch auf lokaler. Hier wurde Geschichte ebenfalls zur Konstruktion von Identität genutzt – so auch in den untersuchten Fallbeispielen. Welche Funktion die Geschichte für die Stadtidentität einnahm, war dabei unterschiedlich, und es rückten je andere Aspekte von Stadtgeschichte in den Mittelpunkt:

In Bern war die Bedeutung der Altstadt für die Stadtidentität deutlich grösser als in Winterthur und in Luzern. Die Lauben der Altstadt und die Anlage der Strassen wurden zu zentralen Elementen der Selbstdarstellung. Das folgende Zitat aus dem Stadtführer des Berner Verkehrsvereins von 1913 ist bezeichnend: «Nun haben Sie Bern gesehen, d. h. dasjenige Bern, das charakteristisch ist, die alte Stadt. Nicht die Aussenquartiere [...] – obschon sie zwei Drittel der Bevölkerung enthalten – nicht diese Stadtteile sollen Sie ansehen.»<sup>5</sup> Diese Aussage ist der Situation in Luzern diametral entgegengesetzt, wo eindeutig die neuen Quartiere, die Touristenquartiere, im Fokus standen. Die dortigen Stadtführer führten die Touristen auf den Rundgängen vor allem durch die neueren Teile. Die Altstadt galt als wenig attraktiv. Es sei hier an Tolstois Geschichte mit dem Musiker erinnert, die ihn in die dunkle, düstere Altstadt führte.

2 Hobsbawm, Ranger: *The Invention of Tradition*, 1992.

3 Kreis: *Der Mythos von 1291. Zur Entstehung des schweizerischen Nationalfeiertags*, 1991, S. 88.

4 Ebd., S. 81 ff.

5 Verkehrsverein der Stadt Bern (Hg.): *Bern. Ein Führer zu den Schönheiten der Schweizerischen Bundeshauptstadt*, 1913, S. 78.

Geschichte war allerdings auch in Luzern von herausragender Bedeutung, nur auf eine andere Weise: Sie liess sich nicht durch die Altstadt als Ganzes erfahren, sondern durch einzelne Objekte, insbesondere durch die Kapellbrücke. Die Sehnsüchte, die sich mit Geschichte verbanden, waren dabei in Luzern und in Bern durchaus ähnlich. Es ging darum, anhand von gebauter Stadt – einmal Altstadt, einmal Kapellbrücke – einen Blick in eine positiv imaginierte Vergangenheit zu erhaschen. Die englischen Touristen nutzten die Kapellbrücke, um die negativen Seiten der Moderne zu vergessen. Sie widersprachen damit in einem gewissen Sinne Theodor von Liebenau, der beklagt hatte, das alte Luzern sei untergegangen: Wenn man die Kapellbrücke als Zeitmaschine nutzen konnte, dann war das alte Luzern gewissermassen noch da. Für die Selbstdarstellung Luzerns in Stadtführern war Geschichte allerdings nicht gleichermassen bedeutend wie in Bern. Bedauernde Stimmen – wie jene von Liebenaus – konnten die Luzerner Selbstdarstellung nicht prägen, während in Bern der wehmütige Ton im Umgang mit der Vergangenheit Konsens war.

In der Winterthurer Selbstdarstellung wurde die Stadtgeschichte ebenfalls hervorgehoben. Allerdings hatte die Materialität der (in der Vergangenheit) gebauten Stadt dafür eine kleinere Bedeutung als in Luzern und Bern. Die Betonung der Stadtgeschichte war vielmehr Teil eines bildungsbürgerlichen Habitus. Sie hatte die Funktion, der sich rasant wandelnden Stadt eine aus der Tradition entstandene Identität zuzuschreiben. Geschichte diente dabei nicht als Kontrastfolie gegenüber der Modernisierung, sondern im Gegenteil zu deren Bestätigung: Schon früher sei Winterthur bekannt gewesen für die Giesserei, hiess es etwa. Winterthur war gemäss diesem Narrativ schon immer eine Industriestadt gewesen.

In Winterthur stand die Stadtgeschichte im Dienste der Selbstvergewisserung des Bildungsbürgertums. In Luzern war die Hauptfunktion von Geschichte eine andere: Sie diente der Tourismusindustrie. In Bern wiederum war Geschichte ein zentrales Mittel der Konstruktion von Stadtidentität – wobei sie durchaus ambivalent war: Stadtgeschichte war nämlich zugleich ein Konfliktfeld und eine Möglichkeit, Konflikte zu überdecken. Es war ein Konfliktfeld, weil nach dem Untergang des alten Berns Uneinigkeit herrschte über die Beurteilung der eigenen Vergangenheit. Zugleich ermöglichte die Betonung bestimmter Aspekte von (gebauter) Stadtgeschichte, etwas zu finden, auf das man sich einigen konnte. Denn das war in Bern gar nicht so einfach: Modernisierung war umstritten, deutlich umstrittener als in Winterthur und in Luzern.

Damit sind wir beim zweiten Themenfeld angelangt, der Modernisierung, die in den drei Städten unterschiedlich bewertet wurde – in Winterthur eindeutig positiv: Die Industrie wurde gar zu einem zentralen Teil von Stadtidentität. In Luzern zeigte sich Modernisierung in der Gestalt von Tourismus, und auch dieser wurde zumeist positiv bewertet. Es gab zwar Konflikte um den Tourismus, dabei handelte es sich aber eher um die Frage, wer wie viel vom Tourismus profitierte, also um Verteilungskämpfe, als um prinzipielle Kritik. Ganz anders war das in Bern.



Abb. 53: Werbeplakat SLM, ohne Jahr.

Auffällig ist vor allem der Unterschied zwischen Winterthur und Bern. Er kann pointiert anhand der Gegenüberstellung zweier Begriffe erläutert werden: Langsamkeit und Fleiss. In der Selbstdarstellung beschrieben sich die Berner als langsam, gemütlich, bedächtig. Die Winterthurer hingegen hoben den Fleiss als zentrales Charakteristikum hervor. Was für ein Gegensatz! Während die Winterthurer explizit moderne Wertvorstellungen verinnerlichten und feierten, setzten die Berner auf das Gegenteil, die Langsamkeit. Wenn in Bern der «währschafte» Sinn der Bevölkerung betont wurde, schienen die Bewohner gewissermassen immer noch in der Vergangenheit zu leben und sich da auch ganz wohl zu fühlen.<sup>6</sup>

Das gleiche Muster zeigt sich in städtebaulicher Hinsicht. Die Sichtbarkeit der Industrie im Stadtbild galt in Winterthur als nicht störend, auf Bildern wurde sie sogar noch durch Rauch betont. Die Stadt war stolz auf den Wald von Kaminen. Bern hingegen verbot den Bau von Fabriken auf dem Kirchenfeld. Drastisch lässt sich dieser Gegensatz anhand von zwei Bildern illustrieren, wenn man die Horrorvision von Rodts (Abb. 44) der Werbung der Winterthurer Firma SLM gegenüberstellt (Abb. 53). Die beiden Darstellungen sehen einander erstaunlich ähnlich. Beide zeigen mächtige, dominante Gebäude, die symmetrisch ausgerichtet sind. Die vorgenommene Bewertung ist aber eine andere: Die SLM deutet es positiv und braucht es als Werbung. Für von Rodt hingegen ist es eine Horrorvision. Zu bedenken ist dabei allerdings, dass die Abbildung der SLM als Firmenwerbung diente und die Produktivität der SLM zeigen sollte. Es ist also nicht eine offizielle Selbstdarstellung der Stadt. In der offiziellen Selbstdarstellung wurde die Industrie eher durch rauchende Kamine charakterisiert als durch solche Riesengebäude, denn gewisse Ängste von Rodts teilten die bürgerlichen Winterthurer durchaus: insbesondere die Angst vor dem Kommunismus und vor «Mietskasernen», die man mit dem Bau kleiner Arbeiterhäuser zu verhindern

<sup>6</sup> In Luzern war das nochmals etwas anders: Es gab dort keine zentralen Charaktereigenschaften, die sich die Luzerner selbst zuschrieben. Das ist kein Zufall, denn das war in Luzern nicht so relevant. Die Touristen interessierten sich nicht so sehr für die Luzerner als Personen.

versuchte. Trotz der Gegensätzlichkeit gab es somit auch Ähnlichkeiten zwischen Winterthur und Bern.

Der unterschiedliche Umgang mit Modernisierung in den drei Städten spiegelt sich in den analysierten Mondscheinpostkarten. Auf der Winterthurer Mondscheinpostkarte ist diejenige Perspektive auf die Stadt gewählt, die es ermöglicht, die Kamine der Industrie zu zeigen, also das genuin Moderne. In Luzern gibt es unterschiedliche Mondscheinpostkarten. Sie zeigen die Vielfalt des Umgangs mit Modernisierung. Zu sehen ist die Kapellbrücke als Symbol des alten Luzerns, aber auf einer anderen Karte der Bahnhof und somit ein Symbol des neuen Luzerns. In Bern hingegen sieht man die neue, moderne Stadt nicht, sondern nur die Altstadt. Die Schwerpunktsetzung ist eine andere: In Winterthur steht die moderne Stadt im Mittelpunkt, in Bern die alte, in Luzern spielen beide eine Rolle.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die rasch voranschreitende Modernisierung Ende des 19. Jahrhunderts in Winterthur, Luzern und Bern in der Selbstdarstellung reflektiert wurde: Man positionierte sich dazu. Wie das im Einzelnen gemacht wurde, war unterschiedlich; in Bern herrschte deutlich grössere Skepsis gegenüber dem Wandel als in den anderen beiden Städten.

Der dritte Themenbereich, der für die Konstruktion von Stadtidentitäten eine grosse Bedeutung einnahm, war die Landschaft. Hintergrund dafür war die Begeisterung für die Natur und insbesondere für die Alpen im 19. Jahrhundert.<sup>7</sup> Die Wichtigkeit der Naturbegeisterung für Winterthur und Luzern zeigt das Kapitel «Die Natur der Stadt». Diese Überlegungen ergänze ich im Folgenden in Bezug auf Bern.

Auch in Bern war die Natur ein Schlüsselement der Selbstdarstellung. Zu erwähnen ist hierbei die Lage an der Aare, die der Stadt eine aussergewöhnliche Struktur gab. Vor allem aber wurde die Aussicht auf die Alpen hervorgehoben. Die Stadtführer betonten gar, dass keine andere Schweizer Stadt mit der Aussicht von Bern auf die Alpen konkurrieren könne, so schön sei diese. Die Betonung der schönen Aussicht hatte in Bern ebenso wie in Winterthur und in Luzern Auswirkungen auf den Städtebau. In Bern traf das bereits bei der Wahl des Standortes des Bundeshauses zu: Die gute Aussicht auf die Alpen war ein Grund für die Wahl des Standortes. Allerdings stiess die Standortwahl gerade deswegen auch auf Widerspruch. Man solle doch nicht einen Standort mit so schöner Aussicht für «Amtsstuben» verschwenden, hiess es. Auch beim Bau der Kirchenfeldbrücke zeigte sich die Bedeutung der Alpensicht. Die Gegner des Projektes befürchteten, dass ein Quartier im Kirchenfeld die Aussicht von der Münsterplattform verbauen würde. Um das zu verhindern, wurden eigens maximale Gebäudehöhen festgelegt.

---

<sup>7</sup> Diese wurden häufig auch als archaische Gegenwelt zur Moderne imaginiert. Vgl. Mathieu: Die Alpen. Raum – Kultur – Geschichte, 2015, S. 186f.



Die Bedeutung der Natur zeigt sich in allen drei Städten in visuellen Darstellungen. In allen Städten gab es eine Umkehrung des traditionellen Blickwinkels auf die Stadt. In Winterthur wurde der Blick vom Bäumlü wichtig, da so auch die Industrie abgebildet werden konnte. In Luzern und Bern hingegen war die Ursache vom Wandel des Blickwinkels eine andere: Die Sicht auf die Berge konnte so besser inszeniert werden. Deswegen waren in Luzern nun die Perspektiven vom Bramberg und vom Gütsch aus am attraktivsten. In Bern wiederum nahm man in Kauf, dass die unattraktivere Seite der Altstadt, die «Armenseite», präsentiert wurde, da man nur auf diese Weise die Alpen ins Bild rücken konnte.

Der Vergleich der Veduten der drei Städte illustriert, dass das Verhältnis zwischen Stadt und Natur jeweils ein anderes war. In Winterthur steht der Betrachter der Stadtveduten auf einem Hügel und schaut auf die Stadt. Der Schwerpunkt liegt darauf, die Stadt eingebettet in der lieblichen Landschaft zu zeigen. Anders funktionieren die Stadtveduten Luzerns. Da steht der Betrachter zwar ebenfalls auf einem Hügel, doch sein Blick geht über die Stadt hinweg und richtet sich primär auf die Landschaft, der das Hauptinteresse galt. Bern steht diesbezüglich zwischen Luzern und Winterthur: Sowohl der Blick auf die hohen Alpen als auch der Blick auf den Stadtkörper sind von Bedeutung. Der mächtige Stadtkörper wird häufig stolz im Vordergrund präsentiert und nimmt eine grössere Bedeutung ein als in Luzern, aber auch der Blick auf die Berge ist unverzichtbar.

In allen drei Städten wurden Stadtidentitäten mit Bezug auf Geschichte, Modernisierung und Natur konstruiert. Gemeinsam ist den drei Fallbeispielen, dass sich die in dieser Studie vorgenommene Analyse nur dann sinnvoll ausführen lässt, wenn man über die Landesgrenzen hinausblickt. In Luzern waren es die ausländischen Touristinnen und Touristen, die entscheidend dazu beitragen, mentale Bilder der Stadt zu konstruieren. In Winterthur orientierte sich die Selbstdarstellung an den negativen Bildern europäischer Industriestädte, auf die man reagierte. Auch Bern stellte sich gegen negative Bilder ausländischer Städte: gegen andere Hauptstädte und gegen Weltstädte. Eine solche Stadt sei man nicht, sondern eben primär eine Bauernstadt. «Grossstädte» wurden in Bern explizit als Gegenbild genannt. Und damit wären wir zum Abschluss wieder bei Paris angelangt, denn «Paris» – verstanden als Chiffre für die europäische Grossstadt schlechthin, die «Hauptstadt des 19. Jahrhunderts» – diene als impliziter Referenzpunkt. Der Vergleich Winterthurs, Luzerns und Berns zeigt somit auch: Schweizer Städte blickten nicht nur über die Stadtgrenzen, sondern auch über die Landesgrenzen hinaus.

## Dank

Eine Vielzahl von Menschen unterstützte das Projekt, das zum vorliegenden Buch führte. Jon Mathieu als Erstgutachter der Dissertation danke ich für die kontinuierliche engagierte und inspirierende Begleitung. Der Zweitgutachter Daniel Speich Chassé gab mir mehrfach wertvolle Anregungen. Lucas Burkarts Unterstützung bei der Konkretisierung der ersten Ideen motivierte mich, die Dissertation tatsächlich in Angriff zu nehmen. Für die Finanzierung danke ich der Graduate School of Humanities and Social Sciences at the University of Lucerne (GSL), die mir ein dreijähriges Stipendium gewährte und Infrastruktur zur Verfügung stellte. Zudem danke ich der Kulturförderung des Kantons Glarus für die finanzielle Unterstützung.

Eine Dissertation entsteht immer auch im Austausch mit anderen. Ich danke für die Möglichkeit, an verschiedenen Tagungen vorzutragen. Auch an den Luzerner Forschungskolloquien erhielt ich Inputs, die zur Weiterentwicklung beitrugen. Valentin Groebner hat mir zu verschiedenen Zeitpunkten wichtige Hinweise gegeben. Enorm wertvoll war der Austausch mit anderen Doktorandinnen und Doktoranden der Universität Luzern, sei es an mehreren Retraiten, sei es im Alltag: Ich danke Tina Asmussen, Eva Bachmann, Silvia Hess, Sahra Lobina, Christoph Luzi, Maria Meier, Samuel Misteli, Angela Müller, Heinz Nauer, Anne Schillig, Yann Stricker und Lukas Tobler für das gemeinsame Diskutieren von Ideen, das Finden neuer Perspektiven, das Kommentieren von Texten – und für die schönen gemeinsamen Pausen. Für die sorgfältige Lektüre und detaillierte Kommentierung von Teilen des abgeschlossenen Manuskriptes danke ich Jonas Briner, Stephanie Elmer und Sandra Nicolodi. Patricia Hongler hat das ganze Manuskript genau korrektur gelesen. Besonders danke ich Julia Müller, die verschiedene Versionen mehrerer Kapitel gelesen hat, einige in sehr frühem Stadium, und immer wieder originelle Sichtweisen einbrachte. Ihre Begeisterung für das Material war mitreissend.

Die Dissertation beruht auf Quellen unterschiedlicher Archive und Bibliotheken. Für die engagierte und kompetente Beratung danke ich den Mitarbeitenden der Stadtarchive von Winterthur, Luzern und Bern, der Zentralbibliothek Zürich, der Zentral- und Hochschulbibliothek Luzern, der Sammlung Winterthur der Winterthurer Bibliotheken, der Schweizerischen Nationalbibliothek sowie von SBB Historic. Paul Bächtiger stellte mir Postkarten aus seiner Privatsammlung unkompliziert zur Verfügung. Bei der Bildredaktion unterstützte mich Paul Mühlendorfer mit technischem Knowhow und Blick fürs Detail. Dem Chronos-Verlag danke ich für die Möglichkeit zur Publikation der Dissertation und für die gute Zusammenarbeit, dem Schweizerischen Nationalfonds und dem Rektorat der Universität Luzern für die Finanzierung.

Danken möchte ich auch vielen Freundinnen und Freunden, die das Projekt mit Interesse und vielen Nachfragen begleitet haben. Von ganzem Herzen und in enger Verbundenheit danke ich Andreas Capeder, der mich immer partnerschaftlich unterstützte. Meine Eltern Ruth Fasol und Ernst Fasol haben mich ermutigt, meiner Neugier nachzuleben, und sie haben die Entwicklung des Projektes mit Begeisterung verfolgt. Ich widme dieses Buch meinen Eltern.

## Bildnachweis

- Abb. 1: Karte von Winterthur, undatiert, entstanden zwischen 1852 und 1854, hg. von J[ohann] Randegger (Ausschnitt aus einer grossen Sammelansicht). Winbib.
- Abb. 2: Übersichtsplan der Stadt Winterthur mit Ausgemeinden, 1901, Topographische Anstalt Winterthur. Winbib.
- Abb. 3: Luzern im Mondschein. Postkarte, unversandt, vor 1905, Verlag Heinrich Schlumpf Winterthur. Privatbesitz Paul Bächtiger, Horgen.
- Abb. 4: Luzern vom Gütsch im Mondschein. Postkarte, versandt 1902, Verlag Heinrich Schlumpf Winterthur. Privatbesitz Paul Bächtiger, Horgen.
- Abb. 5: Luzern, Kapellbrücke und Wasserturm im Mondschein. Postkarte, versandt, Datum unlesbar, vor 1905, Verlag Heinrich Schlumpf Winterthur. Privatbesitz Paul Bächtiger, Horgen.
- Abb. 6: Luzern, Bahnhof mit Pilatus im Mondschein. Postkarte, versandt 1902, Verlag Heinrich Schlumpf Winterthur. Privatbesitz Paul Bächtiger, Horgen.
- Abb. 7: Winterthur im Mondschein. Postkarte, versandt 1898, Verlag Heinrich Schlumpf Winterthur. Privatbesitz Paul Bächtiger, Horgen.
- Abb. 8: Gesamtansicht Winterthur. Postkarte, versandt 1899, Verlag Heinrich Schlumpf Winterthur. Winbib.
- Abb. 9: Gesamtansicht Winterthur. Postkarte, unversandt, vor 1905, Verlag Heinrich Schlumpf Winterthur (Schweizer Künstler-Postkarten, Serie Winterthur). Winbib.
- Abb. 10: Gesamtansicht Winterthur und Schloss Kyburg. Postkarte, unversandt, vor 1905, Verlag Carl Künzli Zürich. Winbib.
- Abb. 11: Gesamtansicht Winterthur. Postkarte, unversandt, vor 1905, Verlag C. Wespi Winterthur. Winbib.
- Abb. 12: Tössfeld-Schönthal. Postkarte, versandt 1904, Verlag Sch. & H. V. W. Winbib.
- Abb. 13: Gesamtansicht Winterthur. Postkarte, versandt 1911. Winbib.
- Abb. 14: Briefkopf der Firma von Heinrich Schlumpf, auf einem Brief von 1897. Privatbesitz Paul Bächtiger, Horgen.
- Abb. 15: Gesamtansicht Winterthur. Postkarte, versandt 1899, Artist Atelier H. Guggenheim und Co. Zürich. Winbib.
- Abb. 16: Gesamtansicht Winterthur. Postkarte, versandt 1912. Winbib.
- Abb. 17: Gesamtansicht Winterthur. Postkarte, versandt 1904. Winbib.
- Abb. 18: Ansicht der Stadt Winterthur von Johannes Stumpf, in: ders., Gemeiner loblicher Eydgnoschafft Stetten, Landen und Völckeren Chronick würdiger thaaten beschreybung ..., Zürich 1548, Bd. 2, Buch 5, S. 109v.
- Abb. 19: Ansicht der Stadt Winterthur von Daniel Meisner, in: ders., Thesaurus philopoliticus, Frankfurt a. M. 1623, Bd. 1, S. 50.
- Abb. 20: Ansicht der Stadt Winterthur von Nicolas Tassin, in: ders., Description de tous les cantons, villes, bourgs, villages et autre particularitez du pays des Suisses, Paris 1635. Reproduktion Winbib.
- Abb. 21: Karte des Zürcher Herrschaftsgebietes von Josias Murer, in: Eigentliche Verzeichnuss der Städten, und Graffschaften und Herrschaften, welche in der Stadt Zürich Gebiet und Landschaft gehörig sind, 1566. Reproduktion Winbib.

- Abb. 22: Ansicht der Stadt Winterthur von Matthaeus Merian d. Ä., in: ders.; Zeiller, Martin: *Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae*, Frankfurt a. M. 1642, S. 22.
- Abb. 23: Ansicht der Stadt Winterthur von David Herrliberger, in: ders., *Neue und vollständige Topographie der Eydgnossschaft*, Zürich 1754, Bd. III., S. 64.
- Abb. 24: Stadthaus und Altstadtschulhaus. Postkarte, versandt 1901, hg. vom Verkehrs- und Verschönerungsverein Winterthur, Verlag von Meyerhofer & Fries Winterthur, publiziert in: Bloch, Willy; Vogel, Wolfgang (Hg.): *Winterthur um die Jahrhundertwende*. 114 Ansichtskarten, davon 30 in Vierfarbendruck. Winterthur – Töss – Veltheim – Wülflingen – Oberwinterthur – Seen – Kyburg – Rossberg, Winterthur 1980, S. 11.
- Abb. 25: Gesamtansicht Winterthur mit Kyburg und Arbeiter. Postkarte, unversandt, vor 1905, hg. vom Verkehrs- und Verschönerungsverein Winterthur, Verlag von Meyerhofer & Fries Winterthur. Winbib.
- Abb. 26: Plan der Stadt Luzern von Franz Xaver Schumacher, 1790. Staatsarchiv Luzern PL 5258/1-4.
- Abb. 27: Stadtplan Luzern, 1912, Vermessungsbureau der Stadt Luzern. SALU, E2a/022.
- Abb. 28: Ansicht der Stadt Luzern von Johannes Stumpf, in: ders., *Gemeiner loblicher Eydgnoschafft Stetten, Landen und Völckeren Chronick wirdiger thaaten beschreibung ...*, Zürich 1548, Bd. 2, Buch 7, S. 196v.
- Abb. 29: Ansicht der Stadt Luzern von Martin Martini, 1597. Staatsarchiv Luzern PL 5255/1-3.
- Abb. 30: Ansicht der Stadt Luzern von Matthaeus Merian d. Ä., in: ders.; Zeiller, Martin: *Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae*, Frankfurt a. M. 1642, [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Merian\\_Luzern\\_1642.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Merian_Luzern_1642.jpg), Stand: 29. 1. 2020.
- Abb. 31: Ansicht der Stadt Luzern von David Herrliberger, in: ders., *Neue und vollständige Topographie der Eidgenossenschaft*, zweiter Teil, 1758, S. 187v.
- Abb. 32: Ansicht der Stadt Luzern von David Herrliberger, in: ders., *Neue und vollständige Topographie der Eidgenossenschaft*, zweiter Teil, 1758, S. 187v.
- Abb. 33: Ansicht der Stadt Luzern, in: Heer, Jakob Christoph: *Führer für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung*, Luzern 1892.
- Abb. 34: Ansicht der Stadt Luzern, in: Heer, Jakob Christoph: *Guide to Lucerne, the lake, and its environs*, Luzern 1904, 13. Auflage.
- Abb. 35: Werbeplakat von Chocolat Suchard, [um 1900]. Schweizerische Nationalbibliothek, Graphische Sammlung: Plakatsammlung SNL\_PUBL\_695.
- Abb. 36: Titelbild des Fremdenblattes für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung, 16. Mai 1895. Staatsarchiv Luzern PA 306/20.
- Abb. 37: Titelbild des Fremdenblattes für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung, 20. April 1905. Staatsarchiv Luzern PA 306/35.
- Abb. 38: Titelbild des Fremdenblattes für Luzern, Vierwaldstättersee, Zugersee und Umgebung, 1. Mai 1910. Staatsarchiv Luzern PA 306/45.
- Abb. 39: Ansicht der Stadt Bern von Johannes Stumpf, in: ders., *Gemeiner loblicher Eydgnoschafft Stetten, Landen und Völckeren Chronick wirdiger thaaten beschreibung ...*, Zürich 1548, Bd. 2, Buch 8, S. 248v.
- Abb. 40: Ansicht der Stadt Bern von Hans Rudolf Manuel, 1549, in: Münster, Sebastian: *Cosmographie: oder Beschreibung aller Länder, Herrschafftenn und fürnemesten*

Stetten des gantzen Erdbodens ... / erstlich durch Sebastian Munster ... verfasst ...  
jetzt aber ... biss in das MDLXXXVIII. gemehret ..., Basel [1588?], S. 378 f.

- Abb. 41: Ansicht der Stadt Bern von Matthaeus Merian d. Ä., in: ders.; Zeiller, Martin: *Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae*, Frankfurt a. M. 1642, <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:MerianBern.jpg>, Stand: 29. 1. 2020.
- Abb. 42: Bern im Mondschein. Postkarte, versandt 1899, Verlag Heinrich Schlumpf Winterthur. Privatbesitz Paul Bächtiger, Horgen.
- Abb. 43: Ansicht der Stadt Bern von Charles Fichot, 1858, [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:CH-NB\\_-\\_Bern,\\_Vogelschauansicht,\\_von\\_Westen\\_-\\_Collection\\_Gugelmann\\_-\\_GS-GUGE-FICHOT-A-1.tif](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:CH-NB_-_Bern,_Vogelschauansicht,_von_Westen_-_Collection_Gugelmann_-_GS-GUGE-FICHOT-A-1.tif), Stand: 29. 1. 2020.
- Abb. 44a: Rodt, Eduard von: *Das alte Bern*, Bern 1880, Titelbild.
- Abb. 44b: Rodt, Eduard von: *Das alte Bern*, Bern 1880, Titelbild (Ausschnitt).
- Abb. 45: Vergleich von Lauben, in: Zesiger, Alfred: *Die Stadt Bern*, in: *Heimatschutz* 2 (5), 1907, S. 33–40, hier S. 36.
- Abb. 46: Titelbild des Bernischen Fremdenblattes, 22. September 1890. Schweizerische Nationalbibliothek Zf 241.
- Abb. 47: Titelbild des Bernischen Fremdenblattes, 18. Mai 1891. Schweizerische Nationalbibliothek Zf 241.
- Abb. 48: Titelbild des Bernischen Fremdenblattes, 14. Mai 1892. Schweizerische Nationalbibliothek Zf 241.
- Abb. 49: Titelbild des Bernischen Fremdenblattes, 6. Juli 1892. Schweizerische Nationalbibliothek Zf 241.
- Abb. 50: Titelbild des Bernischen Fremdenblattes, 5. Juli 1894. Schweizerische Nationalbibliothek Zf 241.
- Abb. 51: Titelbild des Bernischen Fremdenblattes, 3. Mai 1902. Schweizerische Nationalbibliothek Zf 241.
- Abb. 52: Kirchenfeldplan, 1881. Bürgerbibliothek Bern Gr.C.278.
- Abb. 53: Werbeplakat SLM, ohne Jahr. SBB Historic F\_SLM\_2\_515\_A.

## Bibliografie

### Ungedruckte Schriftquellen

#### **Stadtarchiv Luzern (SALU)**

- B3.02/B1:133, Protokoll des Stadtrates Luzern 7. 7. 1898–29. 12. 1898.  
 B3.30/A035, Kapellbrücke. Erkundungen und ein Protest aus England gegen die vermeintliche Entfernung der Brücke, 1898, 1899.  
 D 54/124, Dossier Verkehrsverein ab 1909, Protokollband.

#### **Stadtarchiv Winterthur (STAW)**

- B 2/156, Stadtratsprotokolle 1892–1894.  
 B 2c 23, Protokolle des Grossen Stadtrats 1895–1898.  
 B 2d 8, Protokolle der Gemeindeversammlungen 1862–1872.  
 II B 18 d I, Gewerbe und Fabriken. Bericht des Polizeiamtes an den Stadtrat, 21. 8. 1896.  
 II B 27 d I, Weisung des Stadtraths Winterthur an die Versammlung der politischen Gemeinde über den Landverkauf an die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur.

#### **Winterthurer Bibliotheken, Sammlung Winterthur (Winbib)**

- Ms 4° 357/1, Protokoll des Verkehrs- und Verschönerungsvereins 1899–1905.

#### **Zentral- und Hochschulbibliothek Luzern, Sondersammlung (ZHB SOSA)**

- Lsa 11:2, Zeitungsartikel-Sammlung zum Brand der Kapellbrücke.

### Zeitungen

- Allgemeine Schweizer Zeitung  
 Anzeiger von Töss, resp. Winterthurer Arbeiterzeitung  
 Basler Nachrichten  
 Bernisches Fremdenblatt  
 Der Bund  
 Der Demokrat resp. Centralschweizer Demokrat  
 Der Landbote  
 Gazette de Lausanne  
 Intelligenzblatt für die Stadt Bern  
 La semaine litteraire  
 Lucerne Fremdenblatt, resp. Fremdenblatt für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung  
 Luzerner Tagblatt  
 Luzerner Volksblatt  
 Luzerner Zeitung  
 Neue Zürcher Zeitung (NZZ)

The Manchester Guardian  
The Times (London)

## Gedruckte Schriftquellen

- Adressbuch der Stadt Winterthur mit Töss und Veltheim 1897, Winterthur 1897.  
Adressbuch der Stadt Winterthur und der Gemeinden Töss, Veltheim, Oberwinterthur, Seen, Wülflingen 1901, Winterthur 1901.  
Amtliches stenographisches Bülletin der schweizerischen Bundesversammlung, 28, 24. März 1893.  
Auer, Hans: Ein neues Kasino in Bern. Ein Vorschlag, Bern 1895.  
Auer, Hans: Die Gassen der Stadt Bern. Eine Skizze, Bern 1896.  
Baedeker, Karl: Die Schweiz. Handbuch für Reisende, nach eigener Anschauung und den besten Hilfsquellen bearbeitet, Koblenz 1848<sup>2</sup>.  
Baedeker, Karl: Die Schweiz nebst den angrenzenden Teilen von Oberitalien, Savoyen und Tirol. Handbuch für Reisende, Leipzig 1881<sup>19</sup>.  
Baedeker, Karl: Die Schweiz nebst den angrenzenden Teilen von Oberitalien, Savoyen und Tirol. Handbuch für Reisende, Leipzig 1913<sup>35</sup>.  
Baur, Albert: Ein Landhaus im Tössertobel bei Winterthur, in: Die Schweizerische Baukunst. Zeitschrift für Architektur, Baugewerbe, Bildende Kunst und Kunsthandwerk (4), 1912, S. 293–305.  
Behrmann, H.: Bern. Die Schweizerische Bundesstadt, Bern 1913<sup>2</sup>.  
Benjamin, Walter: Paris, die Hauptstadt des XIX. Jahrhunderts, in: Tiedemann, Rolf (Hg.): Gesammelte Schriften. Das Passagen-Werk, Frankfurt a. M. 1982, S. 45–59.  
Berlepsch, H. A.: Luzern und der Vierwaldstätter-See. Ein Wander-Buch für die Pensions-Gäste und alle Alpenfreunde in der Urschweiz, Luzern 1871.  
Berlepsch, H. A.: Lucerne, the lake of the four cantons, the Gothard, and parts of the bernese Oberland. A guide for visitors to the alps, Luzern [1876].  
Bossard, Gustav; Sidler, Johann: Durch welche Mittel kann das Kleingewerbe in der Stadt Luzern gehoben werden?, Luzern 1880.  
Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 12. September 1848, [www.verfassungen.ch/verf48-i.htm](http://www.verfassungen.ch/verf48-i.htm), Stand: 29. 1. 2020.  
Colze, Leo: Berliner Warenhäuser, in: Schutte, Jürgen; Sprengel, Peter (Hg.): Die Berliner Moderne 1885–1914, Stuttgart 1987, S. 104–110.  
Coulin, Jules: Die Stadt Luzern, in: Heimatschutz 4, 1909, S. 1–7.  
Die rationelle Vergrößerung der Stadt Bern: Vorstädte, Brücken- und Tramway-Projecte, in: Die Eisenbahn – Le chemin de fer 15 (23), 1881, S. 139–140.  
Die Vier Waldstätte Luzern, Unterwalden, Uri und Schwyz. Rigi und Pilatus. Neuester Führer für Fremde, Luzern 1863.  
Die Volkszählung des Kantons Zürich am 9., 10. und 11. Mai 1836. Ein Nachtrag zu Gerold Meyer's von Knonau Gemälde des Kantons Zürich, und Friedrich Vogels Ortslexikon des Kantons Zürich, Zürich 1837.  
Ebel, Johann Gottfried: Anleitung auf die nützlichste und genussvollste Art in der Schweiz zu reisen, Zürich 1793.  
Engels, Friedrich: Die Lage der arbeitenden Klasse in England. Nach eigener Anschauung und authentischen Quellen, Leipzig 1845.



- Ernst, Heinrich: Handel und Verkehr, in: Lehrerverein Winterthur (Hg.): Heimatkunde von Winterthur und Umgebung, Winterthur 1887, S. 353–376.
- Ernst, Heinrich: Handwerk und Industrie, in: Lehrerverein Winterthur (Hg.): Heimatkunde von Winterthur und Umgebung, Winterthur 1887, S. 377–443.
- Führer durch Bern und Umgebung, Bern 1875.
- Führer durch Luzern und Umgebung nebst Vierwaldstätter See. Woerl's Reisehandbücher, Würzburg, Wien 1886.
- Gesellschaft für die Erstellung billiger Wohnhäuser (Hg.): Rechenschaftsbericht des Jahres 1876, in: Allgemeiner Bericht der Gesellschaft für die Erstellung billiger Wohnhäuser in Winterthur umfassend die Jahre von 1872 bis und mit 1891, Winterthur 1892, S. 4–17.
- Gesellschaft für Handel und Industrie Luzern (Hg.): Jahresberichte, Luzern.
- Guide through Lucerne and its environs, Zürich 1870.
- Haller, Berchtold Friedrich von; Heinzmann, Johann Georg: Beschreibung der Stadt und Republik Bern. Nebst vielen nützlichen Nachrichten für Fremde und Einheimische, Bern 1794–1796.
- Heer, Jakob Christoph: Führer für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung, Luzern 1892.
- Herter, Jakob: Führer für Winterthur und Umgebung, Winterthur [1903].
- Herter: Führer für Winterthur und Umgebung, 1905.
- Howard, Ebenezer: Tomorrow. A Peaceful Path to Real Reform, London 1898.
- Howard, Ebenezer: Garden Cities of Tomorrow, London 1902.
- Howard, Ebenezer: Gartenstädte in Sicht, Jena 1907.
- Hünérwadel, Walther: XIII. Jahresversammlung der Schweizer. Gesellschaft für Schulgesundheitspflege verbunden mit dem I. Schweizerischen Jugendgerichtstag, in: Jahrbuch der Schweizerischen Gesellschaft für Schulgesundheitspflege 13, 1912, S. 245–288.
- ICOMOS International Council on monuments and sites: Nomination: The old city of Berne, 1983, [http://whc.unesco.org/archive/advisory\\_body\\_evaluation/267.pdf](http://whc.unesco.org/archive/advisory_body_evaluation/267.pdf), Stand: 29. 1. 2020.
- Isler, Alexander: Kunst und Künstler, in: Lehrerverein Winterthur (Hg.): Heimatkunde von Winterthur und Umgebung, Winterthur 1887, S. 242–288.
- Isler, Alexander: Die Gefahren der Bürgerschaft. Warnung vor ihrer Eingehung und Vorschläge zur Abhülfe. Gekrönte Preisschrift der Schweizerischen gemeinnützigen Gesellschaft, Winterthur 1888.
- Isler, Alexander: Prof. Dr. Salomon Vögelin, Nationalrath. Lebensbild eines schweizerischen Volksmannes, Winterthur 1892.
- Isler, Alexander: Der Knabenarbeitsunterricht im Kanton Zürich 1892/93. Bericht über die Tätigkeit des zürcherischen Vereins für Knabenhandarbeit, sowie über die zürcherischen Knabenarbeitsschulen, Zürich 1893.
- Isler, Alexander: Illustrierter Führer durch Winterthur und Umgebung. Aus Winterthur in Wort und Bild, Winterthur 1895.
- Isler, Alexander: Winterthur in Wort und Bild. Eine Festgabe für das eidgenössische Schützenfest vom Jahr 1895 in Winterthur, Winterthur 1895.
- Isler, Alexander: Heinrich Pestalozzi. Illustrierte Festschrift für die Jugend. Im Auftrag des Schweizerischen Lehrervereins zur Feier von Pestalozzis 150. Geburtstag auf den 12. Januar 1896, Zürich 1896.

- Isler, Alexander: Das zürcherische Baugesetz vom 23. April 1893, Winterthur 1900.
- Isler, Alexander: Die Grundlage städtischer Baugesetzgebung. Thesen des Schweizerischen Städtetages in Basel vom 26. September 1903, Winterthur 1903.
- Isler, Alexander: Aus der Baugeschichte von Winterthur, Winterthur 1904.
- Isler, Alexander: Bundesrat Dr. Jonas Furrer, 1805–1861. Lebensbild eines schweizerischen Republikaners, Winterthur 1907.
- Isler, Alexander: Ueber die Entwicklung der Lithographie im Kanton Zürich, Winterthur 1909.
- Isler, Alexander: Die Verkehrsanstalten der Stadt Winterthur und ihrer Vororte historisch und statistisch dargestellt unter Berücksichtigung anderer Schweizerstädte, Winterthur 1914.
- Kirchenfeld-Komitee; Bern Land Company (Hg.): Das Kirchenfeld-Unternehmen und seine Ausführung durch die Berne-Land-Company, Bern 1881.
- Knapp, Charles; Borel, Maurice: Geographisches Lexikon der Schweiz, Neuenburg 1902–1910 (6 Bde.).
- Landolt, Carl: Die Wohnungsenquête in der Stadt Winterthur vom 9. bis 26. März 1896, Winterthur 1901.
- Lehrerverein Winterthur (Hg.): Heimatkunde von Winterthur und Umgebung, Winterthur 1887.
- Lichtwark, Alfred: Briefe an die Kommission für die Verwaltung der Kunsthalle, Hamburg 1924<sup>3</sup>.
- Liebenau, Theodor von: Das alte Luzern. Topographisch-kulturgeschichtlich geschildert, Luzern 1881.
- Luzern und die Umgebungen des Vierwaldstättersee's. Mit besonderer Berücksichtigung des Rigi, Pilatus, Gotthardt's und der Urkantone. Ein Wegweiser für Fremde und Einheimische, Luzern 1855.
- Mann, Carl H.: Bern, Zürich [1887?] (Städtebilder und Landschaften aus aller Welt No 25–25a).
- Murray, John: A Handbook for Travellers in Switzerland and the Alps of Savoy and Piedmont, London 1838 ff.
- Musil, Robert: Hier ist es schön, in: Frisé, Adolf (Hg.): Gesammelte Werke, Reinbek 1978 ff. (8 Bde), Bd. 7, S. 506–509.
- Offizielle Festschrift zur Eröffnungsfeier der Kirchenfeldbrücke in Bern, Bern 1883.
- Offizielle Fest-Zeitung für das eidgen. Schützenfest in Luzern, Luzern 1901.
- Postkarte, in: Meyers Grosses Konversations-Lexikon. Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens, Leipzig, Wien 1905 ff. (20 Bde.), Bd. 16, S. 220–221, [www.zeno.org/nid/20007279876](http://www.zeno.org/nid/20007279876), Stand: 29. I. 2020.
- Rodt, Eduard von: Das alte Bern, Bern 1880.
- Rodt, Eduard von: Das alte Bern, Bern 1885.
- Rodt, Eduard von: Bernische Stadtgeschichte, Bern 1886.
- Rodt, Eduard von: Bern im neunzehnten Jahrhundert, Bern 1898.
- Schenk, Rudolf: Eidgenössisches Schützenfest 1885 in Bern – Officieller Festführer, Bern 1885.
- Schopenhauer, Arthur: Reisetagebücher aus den Jahren 1803–1804, Leipzig 1923.
- Schroeder, Julius von; Reuss, Carl: Die Beschädigung der Vegetation durch Rauch und die Oberharzer Hüttenrauchschäden, Berlin 1883.
- Schweizerischer Ingenieur und Architekten-Verein, Sektion Vierwaldstätte (Hg.):

- Festschrift anlässlich der Haupt-Versammlung des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins im September 1893 in Luzern, Luzern 1893.
- Soll Zürich, Bern oder Luzern schweizerische Bundesstadt werden?, Basel 1848.
- Statistisches Bureau des eidgenössischen Departements des Innern (Hg.): Die Ergebnisse der Eidgenössischen Volkszählung vom 1. Dezember 1888 Bd. 3, Schweizerische Statistik 96. Lieferung, Bern 1894.
- Statistisches Bureau des eidgenössischen Departements des Innern (Hg.): Die Ergebnisse der Eidgenössischen Volkszählung vom 1. Dezember 1900 Bd. 3, Schweizerische Statistik 151. Lieferung, Bern 1907.
- Statistisches Bureau des Schweizerischen Finanzdepartements (Hg.): Die Ergebnisse der Eidgenössischen Volkszählung vom 1. Dezember 1910 Bd. 1, Schweizerische Statistik 195. Lieferung, Bern 1915.
- Statistisches Bureau des Schweizerischen Finanzdepartements (Hg.): Die Ergebnisse der eidgenössischen Volkszählung vom 1. Dezember 1910 Bd. 3, Schweizerische Statistik 212. Lieferung, Bern 1918.
- Stauber, Emil: Schloss Kyburg im Vergangenheit und Gegenwart, Zürich 1902.
- Stocker, Jakob: Ueber Hebung der Gewerbe und Industrie in der Stadt Luzern. Vortrag von Hrn. Grossrath Jakob Stocker in der Sitzung der gemeinnützigen Gesellschaft der Stadt Luzern vom 19. Jänner 1877.
- Tavel, R. v.: Eduard von Rodt (Nachruf), in: Neues Berner Taschenbuch 32, 1926, S. 1–12.
- Tolstoi, Leo: Luzern. Aus den Aufzeichnungen des Fürsten D. Nechljudow, in: Das erzählerische Gesamtwerk, Lausanne 1967f. (12 Bde), Bd. 3, S. 7–32.
- Türler, Heinrich: Bern. Bilder aus Vergangenheit und Gegenwart, Bern 1896.
- UNESCO World Heritage Committee: Protokoll der Sitzung vom 5–9. Dezember 1993, <http://whc.unesco.org/archive/1983/sc-83-conf009-8e.pdf>, Stand: 29. 1. 2020.
- UNESCO World Heritage Convention: Dokumentation zu «Old City of Berne», <http://whc.unesco.org/en/list/267/documents>, Stand: 29. 1. 2020.
- UNESCO World Heritage Convention: The criteria for selection, <http://whc.unesco.org/en/criteria>, Stand: 29. 1. 2020.
- Verkehrs- und Verschönerungsverein von Winterthur und Umgebung (Hg.): Jahresberichte, Winterthur.
- Verkehrs- und Verschönerungsverein von Winterthur und Umgebung (Hg.): Statuten, Winterthur 1899.
- Verkehrsverein der Stadt Bern (Hg.): Führer durch Bern, Bern [um 1905].
- Verkehrsverein der Stadt Bern (Hg.): Bern. Ein Führer zu den Schönheiten der Schweizerischen Bundeshauptstadt, Bern 1913.
- Verkehrsverein für Bern und Umgebung (Hg.): Bericht der Verkehrskommission, Bern.
- Verkehrsverein für Bern und Umgebung (Hg.): Bern und Umgebung. Illustrierter Führer, Bern 1908.
- Wäber, Adolf: Führer durch Bern und Umgebung, Bern 1891.
- Walter, E.: Zur Erinnerung an Dr. med. h. c. Heinrich Ernst, a. Regierungsrat, 1847–1934, 1934.
- Weber, Max: Die Stadt, in: Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik 47, 1921, S. 621–772.
- Winterthur und seine Sehenswürdigkeiten. Eine kleine Festgabe für unsere Gäste während des Schweizerischen Lehrertages 6.–8. September 1874, Winterthur 1874.

- Witzig, Paul: Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte der Stadt Winterthur im 19. Jahrhundert, Winterthur 1929.
- Wüthrich, E. A.: Offizielles Fest-Album vom eidgenössischen Schützenfest in Luzern 1901, Zürich [1902].
- Zesiger, Alfred: Die Stadt Bern, in: Heimatschutz 2 (5), 1907, S. 33–40.
- Zesiger, Alfred: Auf nach Bern. Praktischer Ratgeber und Wegweiser durch die Schweizerische Landesausstellung (Mai–Oktober 1914) zu den Schönheiten der Bundesstadt und ihrer Umgebung, Emmishofen 1914.
- Ziegler, D. H.: Die industriellen Etablissements der Firma Joh Jacob Rieter & Co. in Winterthur, Winterthur 1873.

### **Sekundärliteratur**

- Abercrombie, Nicholas; Longhurst, Brian: Audiences. A Sociological Theory of Performance and Imagination, London 1998.
- Andrew Lees; Lynn Hollen Lees: Cities and the Making of Modern Europe, 1750–1914, Cambridge 2007 (New Approaches to European History).
- Bachmann, Alfred (Hg.): Im Spiegel der Philatelie. Winterthur als Handels- und Industriestadt, Zürich 2009.
- Bachmann, Stefan: Heimatschutz, in: Historisches Lexikon der Schweiz, [www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D16450.php](http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D16450.php), Stand: 29. 1. 2020.
- Bähler, Anna: Von der Altstadt in der Aareschlaufe zur Stadtregion, in: Bähler, Anna; Barth, Robert; Bühler, Susanne u. a. (Hg.): Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur, Bern 2003<sup>2</sup>, S. 11–34.
- Bähler, Anna; Barth, Robert; Bühler, Susanne u. a. (Hg.): Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur, Bern 2003<sup>2</sup>.
- Bähler, Anna; Lüthi, Christian: Unterschiedliche Lebensweisen auf engstem Raum. Aspekte des gesellschaftlichen Wandels, in: Bähler, Anna; Barth, Robert; Bühler, Susanne u. a. (Hg.): Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur, Bern 2003<sup>2</sup>, S. 231–293.
- Bairoch, Paul: De Jericho à Mexico. Villes et économie dans l'histoire, Paris 1985<sup>2</sup> (Arcades 4).
- Bálint, Anna: Sulzer im Wandel. Innovation aus Tradition, Baden 2015.
- Barth, Robert; Lüthi, Christian: Regierungssitz, aber nicht Hauptstadt. Die Stadt Bern 1800–2000: Eine Erfolgsgeschichte?, in: Bähler, Anna; Barth, Robert; Bühler, Susanne u. a. (Hg.): Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur, Bern 2003<sup>2</sup>, S. 317–328.
- Bärtschi, Hans-Peter: Winterthur. Industriestadt im Umbruch, Wetzikon 1990.
- Bärtschi, Hans-Peter: Sulzer – Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik: die Stadt in der Stadt, in: Bärtschi, Hans-Peter (Hg.): Industriekultur in Winterthur, Winterthur 2002, S. 138–151.
- Bärtschi, Hans-Peter; Maeder, Eva; Niederhäuser, Peter: Wohnungsbau und Siedlungsentwicklung. Das Winterthurer Brauerquartier zwischen Spekulation und Denkmalpflege, Winterthur 1999 (Neujahrsblatt der Stadtbibliothek Winterthur 330).

- Békési, Sándor: «Puszta-Idyll». Zur Konstruktion und Tradition eines Landschaftsmotivs, in: Fotogeschichte 30 (118), 2010, S. 29–38.
- Bergen, Stefan von: Brückenschläge in die Zukunft – die Schlüsselrolle der Hochbrücken in Berns Urbanisierung, in: Lüthi, Christian; Meier, Bernhard (Hg.): Bern – eine Stadt bricht auf. Schauplätze und Geschichten der Berner Stadtentwicklung zwischen 1798 und 1998, Bern 1998, S. 25–40.
- Bergmann, Klaus: Agrarromantik und Grossstadtfeindschaft, Meisenheim a. Glan 1970 (Marburger Abhandlungen zur politischen Wissenschaft 20).
- Betschart, Andres: Vom Verschönerungsverein zum Tourist Service. Der VVV im hundertsten Jahr (99. Jahresbericht 1997), Winterthur 1998.
- Biland, Anne-Marie: Bernisches Historisches Museum: Architekturführer, Bern 1994 (Schweizerische Kunstführer Serie 55, Nr. 549/550).
- Biland, Anne-Marie: Rodt, Eduard von, in: Historisches Lexikon der Schweiz, [www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D46211.php](http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D46211.php), Stand: 29. 1. 2020.
- Bilfinger, Monica: Das Bundeshaus in Bern, Bern 2009 (Schweizerische Kunstführer Serie 86, Nr. 859–860).
- Bloch, Willy; Vogel, Wolfgang (Hg.): Winterthur um die Jahrhundertwende. 114 Ansichtskarten, davon 30 in Vierfarbendruck. Winterthur – Töss – Veltheim – Wülflingen – Oberwinterthur – Seen – Kyburg – Rossberg, Winterthur 1980.
- Bonnet, Jacques: Eugène Atget. Un photographe si discret, Paris 2014 (L'histoire de profil 12).
- Brunner, Hansruedi: Luzerns Gesellschaft im Wandel. Die soziale und politische Struktur der Stadtbevölkerung, die Lage in den Fremdenverkehrsberufen und das Armenwesen 1850–1914, Luzern, Stuttgart 1981 (Luzerner historische Veröffentlichungen 12).
- Bühler, Susanne: Schauplatz nationaler und internationaler Begegnungen. Bern als Sitz der Bundesbehörden, diplomatischer Vertretungen und internationaler Organisationen, in: Bähler, Anna; Barth, Robert; Bühler, Susanne u. a. (Hg.): Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur, Bern 2003<sup>2</sup>, S. 295–316.
- Bundi, Madlaina: Erhalten und Gestalten. 100 Jahre Schweizer Heimatschutz, Baden 2005.
- Buomberger, Thomas: Helfen als Verpflichtung. Die Hülfs-gesellschaft Winterthur 1812–2012, Zürich 2011.
- Bürgi, Andreas: Eine touristische Bilderfabrik. Vergnügen und Belehrung am Luzerner Löwenplatz, 1850–1914, Zürich 2016.
- Bürgi, Andreas: Urwelten und Irrwege. Eine Geschichte des Luzerner Gletschergartens und der Gründerfamilie Amrein, 1873–2018, Zürich 2018.
- Burkart, Lucas: Stadtansichten, in: Baur Sarasin, Esther (Hg.): Bildgeschichten. Aus der Bildersammlung des Staatsarchivs Basel-Stadt, 1899–1999, Basel 1999, S. 60–63.
- Burke, Peter: History and social theory, Cambridge 2005<sup>2</sup>.
- Bütikofer, Alfred: Von der «Giesserei» zum Technologie-Konzern. Umbruch in der Industrie am Beispiel von Sulzer, in: Winterthurer Jahrbuch 1995, S. 43–69.
- Chartier, Roger: Die unvollendete Vergangenheit. Geschichte und die Macht der Weltauslegung, Berlin 1989.
- Clark, Peter: European Cities and Towns 400–2000, New York 2009.
- Dejung, Christof: Im globalen Netz der Baumwolle – Winterthurer Handelsfirmen im

18. und 19. Jahrhundert, in: Bachmann, Alfred (Hg.): Im Spiegel der Philatelie. Winterthur als Handels- und Industriestadt, Zürich 2009, S. 35–48.
- Dejung, Emanuel: Die alten Stadtansichten von Winterthur, in: Zürcher Chronik. Zeitschrift für zürcherische Geschichte und Heimatkunde, 1955, 1956, 1964, S. 2–8, S. 45–49, S. 78–81, S. 104–113 (Jahr 1955). S. 16–20 (Jahr 1956). S. 48–49 (Jahr 1964).
- Denzler, Oskar: 175 Jahre Rieter – 1795–1970, Winterthur 1970.
- Dijk, Henrik van: Comments – Capital Cities, in: Nilsson, Lars (Hg.): Capital Cities. Images and Realities in the Historical Development of European Capital Cities, Stockholm 2000 (Studies i stads- och kommunhistoria), S. 179–186.
- Donald, James: Vorstellungswelten moderner Urbanität, Wien 2005 (Cultural studies 7).
- Erne, Emil: Stadtpolitik zwischen Patriziat und Frauenmehrheit. Der Aufbau der Gemeindeorganisation und die Kämpfe um politische Macht, in: Bähler, Anna; Barth, Robert; Bühler, Susanne u. a. (Hg.): Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur, Bern 2003, S. 109–168.
- Escherich, Mark: Städtische Selbstbilder und bauliche Repräsentation. Architektur und Städtebau in Erfurt 1918–1933, Berlin 2010 (Erfurter Studien zur Kunst- und Baugeschichte).
- Eugster, Erwin (Hg.): Winterthurer Stadtgeschichte, Zürich 2014 (2 Bde.).
- Evans, Richard J.: Tod in Hamburg. Stadt, Gesellschaft und Politik in den Cholera-Jahren 1830–1910, Reinbek bei Hamburg 1990.
- Fasol, Laura: Die Natur der Stadt. Identitätskonstruktionen in Winterthur und Luzern um 1900, in: David, Thomas; Straumann, Tobias; Teuscher, Simon (Hg.): Neue Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte, Zürich 2015, S. 59–75.
- Fasol, Laura; Mathieu, Jon: Die Expansion der Städte, in: Mathieu, Jon; Backhaus, Norman; Hürlimann Katja u. a. (Hg.): Geschichte der Landschaft in der Schweiz, Zürich 2016, S. 143–158.
- Flury-Rova, Moritz: Backsteinvillen und Arbeiterhäuser. Der Winterthurer Architekt Ernst Jung (1841–1912), Zürich 2008.
- Frei, Johann; Wegmann, Peter: Das Stadthaus in Winterthur, Bern 2015 (Schweizerische Kunstführer Serie 97, Nr. 969).
- Fries, Othmar: Geschichte der Luzerner Hotellerie, Luzern 1966.
- Fritzsche, Bruno: Bern nach 1800, in: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde 53, 1991, S. 79–98.
- Fritzsche, Bruno: Moderne Stadtgeschichte, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 41, 1991, S. 29–37.
- Fritzsche, Bruno: Stadt und Land im 19. und 20. Jahrhundert, in: Pfister, Ulrich; Witthöft, Bettina (Hg.): Stadt und Land in der Schweizer Geschichte. Abhängigkeiten, Spannungen, Komplementaritäten, Basel 1998 (Itinera), S. 89–109.
- Fröhlich, Martin; Müller, Eduard: Rütli, Schillerstein, Tellskapelle. Nationaldenkmäler am Urnersee, Bern 1991 (Schweizerische Kunstführer Serie 50, Nr. 498).
- Furrer, Alfred J.: 200 Jahre Rieter (1795–1995), in: Winterthurer Jahrbuch 1995, S. 29–41.
- Furrer, Bernhard: Bern, in: Roeck, Bernd; Stercken, Martina; Walter, François u. a. (Hg.): Schweizer Städtebilder. Urbane Ikonographien (15.–20. Jahrhundert), Zürich 2013, S. 231–238.
- Ganz, Werner: Winterthur. Einführung in seine Geschichte von den Anfängen bis 1798, Winterthur 1960.

- Ganz, Werner: Geschichte der Stadt Winterthur vom Durchbruch der Helvetik 1798 bis zur Stadtvereinigung 1922, Winterthur 1979.
- Groebner, Valentin: Was ist das Historische am historischen Wahrzeichen? Die Altstadt, die Geschichte, die Löcher, Innerschweizer Heimatschutz 18. Oktober 2014, [www.innerschweizer-heimatschutz.ch/fileadmin/heimatschutz\\_ihs/user\\_upload/Dokumentation/05\\_Publikationen/IHS\\_VORTRAG\\_Kapelbruecke\\_Groebner.pdf](http://www.innerschweizer-heimatschutz.ch/fileadmin/heimatschutz_ihs/user_upload/Dokumentation/05_Publikationen/IHS_VORTRAG_Kapelbruecke_Groebner.pdf), Stand: 29. 1. 2020.
- Groebner, Valentin: Retroland. Geschichtstourismus und die Sehnsucht nach dem Authentischen, Frankfurt a. M. 2018.
- Gubler, Hans Martin: Architektur als staatspolitische Manifestation. Das erste Schweizer Bundesrathaus in Bern 1851–1866, in: Braegger, Carlpeter (Hg.): Architektur und Sprache. Gedenkschrift für Richard Zürcher, München 1982, S. 96–126.
- Guckes, Jochen: Konstruktionen bürgerlicher Identität. Städtische Selbstbilder in Freiburg, Dresden und Dortmund 1900–1960, Paderborn 2011.
- Guckes, Jochen; Schürmann, Sandra: Stadtbilder – städtische Repräsentationen, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte (1), 2005, S. 5–10.
- Gunn, Simon (Hg.): Identities in Space. Contested Terrains in the Western City since 1850, Aldershot 2001 (Historical Urban Studies Series).
- Guyer, Paul: Bibliographie der Städtegeschichte der Schweiz, Zürich 1960.
- Hachtmann, Rüdiger: Tourismus-Geschichte, Göttingen 2007 (UTB S 2866).
- Hachtmann, Rüdiger: Tourismus und Tourismusgeschichte, 22. 12. 2010, [https://docupei.dia.de/zg/Tourismus\\_und\\_Tourismusgeschichte](https://docupei.dia.de/zg/Tourismus_und_Tourismusgeschichte), Stand: 29. 1. 2020.
- Hafner, Thomas: Die Geschichte der deutschen Gartenstadtbewegung, in: Will, Thomas; Lindner, Rolf (Hg.): Gartenstadt. Geschichte und Zukunftsfähigkeit einer Idee, Dresden 2012, S. 84–95.
- Hall, Peter: Cities in Civilization, New York 2001.
- Hardy, Anne I.: Ärzte, Ingenieure und städtische Gesundheit. Medizinische Theorien in der Hygienebewegung des 19. Jahrhunderts, Frankfurt a. M., New York 2005 (Kultur der Medizin 17).
- Haupt, Heinz-Gerhard; Kocka, Jürgen: Historischer Vergleich: Methoden, Aufgaben, Probleme. Eine Einleitung, in: Haupt, Heinz-Gerhard; Kocka, Jürgen (Hg.): Geschichte und Vergleich. Ansätze und Ergebnisse international vergleichender Geschichtsschreibung, Frankfurt a. M. 1996, S. 9–45.
- Hauser, Andreas; Bütikofer, Alfred: Winterthur. Architektur und Städtebau 1850–1920, Bern 2001.
- Hauser, Andreas; Röllin, Peter; Weber, Berchtold: Bern. Architektur und Städtebau 1850–1920, Zürich 2003.
- Hayman, John: John Ruskin and Switzerland, Waterloo 1990.
- Heer, Gottlieb Heinrich: 150 Jahre Joh. Jacob Rieter & Cie. Winterthur Töss 1795–1945, Winterthur 1947.
- Heim, Peter: Alexander Isler, in: Historisches Lexikon der Schweiz, [www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D46027.php](http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D46027.php), Stand: 29. 1. 2020.
- Hermann, Claudia: Die neue Seh-Lust in Luzern. Der frühe Tourismus auf dem Weg vom Naturerlebnis zur inszenierten Sehenswürdigkeit, in: Archäologie, Denkmalpflege, Geschichte (20), 2002, S. 40–52.
- Hobsbawm, E. J.; Ranger, T. O.: The Invention of Tradition, Cambridge, New York 1992 (Past and Present Publications).

- Hofer, Paul: Die Stadt Bern. Einleitung, Lage, Stadtbild, Stadtbefestigung, Brücken, Brunnen, Korporativbauten, Basel 1952 (Die Kunstdenkmäler der Schweiz 28).
- Hohenberg, Paul M.; Lees, Lynn Hollen: The Making of Urban Europe, 1000–1950, Cambridge 1985.
- Holenstein, André: Ein Erinnerungsort für die Bundesideologie. Das Bundeshaus als Nationaldenkmal der Bundesstadt Bern, in: Mayer, Heike (Hg.): Im Herzen der Macht? Hauptstädte und ihre Funktion, Bern 2013 (Berner Universitätschriften), S. 35–76.
- Holzheid, Anett: Das Medium Postkarte. Eine sprachwissenschaftliche und medien-geschichtliche Studie, Berlin 2011 (Philologische Studien und Quellen 231).
- Huber, Paul: Luzern wird Fremdenstadt. Veränderungen der städtischen Wirtschaftsstruktur 1850–1914, Luzern 1986 (Beiträge zur Luzerner Stadtgeschichte 8).
- Huber, Paul; Brunner, Hansruedi: Die Welt der Luzerner Hotelangestellten, in: Schweizerisches Sozialarchiv (Hg.): Arbeitsalltag und Betriebsleben. Zur Geschichte industrieller Arbeits- und Lebensverhältnisse in der Schweiz, Diessenhofen 1982, S. 166–209.
- Jäger, Jens: Globalisierte Bilder – Postkarten und Fotografie. Überlegungen zur medialen Verklammerung von «Ost» und «West», in: Zeitenblicke 10, 2011, [www.zeitenblicke.de/2011/2/Jaeger/index\\_html](http://www.zeitenblicke.de/2011/2/Jaeger/index_html), Stand: 29. 1. 2020.
- Kaelble, Hartmut: Die Debatte über Vergleich und Transfer und was jetzt?, H-Soz-Kult 8. 2. 2005, [www.hsozkult.de/article/id/artikel-574](http://www.hsozkult.de/article/id/artikel-574), Stand: 29. 1. 2020.
- Käppeli, Kurt Moritz: Ansichtskarten, in: Historisches Lexikon der Schweiz, [www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D31213.php](http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D31213.php), Stand: 29. 1. 2020.
- Kenny, Nicolas: The Feel of the City. Experiences of Urban Transformation, Toronto 2014.
- Kiecol, Daniel: Selbstbild und Image zweier europäischer Metropolen. Paris und Berlin zwischen 1900 und 1930, Frankfurt a. M. 2001 (Europäische Hochschulschriften Reihe 3, Geschichte und ihre Hilfswissenschaften 909).
- Knoepfli, Adrian: Vom Baumwollhandel zur Industrie- und zur Bildungsstadt, in: Eugster, Erwin (Hg.): Winterthurer Stadtgeschichte, Zürich 2014 (2 Bde.), Bd. 2, S. 163–266.
- Knoepfli, Adrian: Von der Herrschaft der Demokraten zu Rot-Grün, in: Eugster, Erwin (Hg.): Winterthurer Stadtgeschichte, Zürich 2014 (2 Bde.), Bd. 2, S. 83–150.
- Kocka, Jürgen: Historische Komparatistik in Deutschland, in: Haupt, Heinz-Gerhard; Kocka, Jürgen (Hg.): Geschichte und Vergleich. Ansätze und Ergebnisse international vergleichender Geschichtsschreibung, Frankfurt a. M. 1996, S. 47–60.
- König, Gudrun M.: Eine Kulturgeschichte des Spazierganges. Spuren einer bürgerlichen Praktik 1780–1850, Wien 1996 (Kulturstudien. Sonderband 20).
- Körner, Martin: Vorort, in: Historisches Lexikon der Schweiz, [www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D10077.php](http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D10077.php), Stand: 29. 1. 2020.
- Körner, Martin: Bibliographie der Stadtgeschichte der Schweiz 1970–1985, Bern 1988.
- Krämer, Steffen: Entartung und Urbanität. Grossstadtkritik im 19. und 20. Jahrhundert, in: Forum Stadt – Die alte Stadt (3), 2012, S. 225–254.
- Krase, Andreas: Eugène Atget, 1857–1927. Paris, Hong Kong, Köln, Paris 2008.
- Kreis, Georg: Der Mythos von 1291. Zur Entstehung des schweizerischen Nationalfeiertags, Basel 1991.



- Kreis, Georg: Bundesstadt, in: Historisches Lexikon der Schweiz, [www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D10102.php](http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D10102.php), Stand: 29. 1. 2020.
- Kübler, Christoph: Ein Quartier für Angestellte und Arbeiter in Nieder-Töss, in: Winterthurer Jahrbuch 1985, S. 125–142.
- Larsen, Jonas: Picturing Bornholm: Producing and Consuming a Tourist Place through Picturing Practices, in: Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism 6 (2), 2006, S. 75–94.
- Lenger, Friedrich: Metropolen der Moderne. Eine europäische Stadtgeschichte seit 1850, München 2013.
- Literatur- und Forschungsbericht, in: Bähler, Anna; Barth, Robert; Bühler, Susanne u. a. (Hg.): Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur, Bern 2003<sup>2</sup>, S. 364–369.
- Lüthi, Christian: Wachstum in schwierigem Umfeld. Die wirtschaftliche Entwicklung im Spiegel der wichtigsten Branchen und Firmen, in: Bähler, Anna; Barth, Robert; Bühler, Susanne u. a. (Hg.): Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur, Bern 2003<sup>2</sup>, S. 47–108.
- Lüthi, Christian: Ortsgeschichtsschreibung im Kanton Bern. Bestandesaufnahme und Trends der letzten Jahre, in: Berner Zeitschrift für Geschichte 67 (1), 2005, S. 1–36.
- Luzi, Christoph: Zur Verdichtung touristischer Embleme: Vom Löwendenkmal zum Wasserturm. Eine kleine Kulturgeschichte über die Rolle der Bilder beim Aufstieg Luzerns vom Agrar- und Handelszentrum zur Tourismusmetropole, Masterarbeit, Universität Luzern, 2012.
- Manetsch, Thomas: Luzern, in: Roeck, Bernd; Stercken, Martina; Walter, François u. a. (Hg.): Schweizer Städtebilder. Urbane Ikonographien (15.–20. Jahrhundert), Zürich 2013, S. 399–408.
- Mathieu, Jon: Die dritte Dimension. Eine vergleichende Geschichte der Berge in der Neuzeit, Basel 2011 (Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte [WSU] 3).
- Mathieu, Jon: Die Alpen. Raum – Kultur – Geschichte, Stuttgart 2015.
- Matz, Reinhard: Industriefotografie. Aus Firmenarchiven des Ruhrgebiets, Essen 1987 (Schriftenreihe der Kulturstiftung Ruhr).
- Meier, Ruedi: Die Anfänge der Luzerner Arbeiterbewegung 1860 bis zur Jahrhundertwende, Lizentiatsarbeit, Universität Zürich, 1983.
- Meyrat, Sibylle: Sammeln, schenken, fördern – Bürgerliche Kulturpolitik, in: Stalder, Birgit; Meyrat, Sibylle; Stuber, Martin u. a. (Hg.): Von Bernern und Burgern, Baden 2015 (2 Bde.), Bd. 2, S. 509–616.
- Mojon, Luc: Das Berner Münster, Basel 1960 (Die Kunstdenkmäler der Schweiz 44).
- Moos, Stanislaw von: «Nicht Disneyland». Luzern zwischen Vandalismus, Wiedergutmachung und Special Effects, in: Moos, Stanislaw von (Hg.): Nicht Disneyland und andere Aufsätze über Modernität und Nostalgie, Zürich 2004, S. 55–75.
- Niederhäuser, Peter: Winterthur in alten Ansichten, Zaltbommel 2002 (Die Damals-Reihe).
- Niederhäuser, Peter: Menschen, Häuser, Fabriken – Winterthurs Weg in die Neuzeit, in: Bachmann, Alfred (Hg.): Im Spiegel der Philatelie. Winterthur als Handels- und Industriestadt, Zürich 2009, S. 9–24.
- Niederhäuser, Peter; Pescatore, Flurina: St. Peter und Paul. Die Mutterkirche von Katholisch-Winterthur, Winterthur 2006.

- Noseda, Irma; Stahel, Urs; Wolfensberger, Giorgio J.: Die Fotografendynastie Linck in Winterthur und Zürich, Zürich 1996.
- Omachen, Peter: Luzern – eine Touristenstadt. Hotelarchitektur von 1782 bis 1914, Baden 2010.
- Pinol, Jean-Luc; Burgel, Guy (Hg.): Histoire de l'Europe urbaine, Paris 2003 (2 Bde.).
- Reulecke, Jürgen; Zimmermann, Clemens: Zwölf Bemerkungen zur Stadt- und Urbanisierungsgeschichte, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte (1), 2002, S. 62–69.
- Rieder, Katrin: Netzwerke des Konservatismus. Berner Bürgergemeinde und Patriziat im 19. und 20. Jahrhundert, Zürich 2008<sup>2</sup>.
- Ring, Jim: How the English made the Alps, London 2000.
- Roeck, Bernd; Stercken, Martina; Walter, François u. a. (Hg.): Schweizer Städtebilder. Urbane Ikonographien (15.–20. Jahrhundert), Zürich 2013.
- Röllin, Peter; Rittmeyer, Robert, in: Historisches Lexikon der Schweiz, [www.hls-dhss.ch/textes/d/D19919.php](http://www.hls-dhss.ch/textes/d/D19919.php), Stand: 29. 1. 2020.
- Rothenbühler, Verena: Siedlungsentwicklung und Städtebau, in: Eugster, Erwin (Hg.): Winterthurer Stadtgeschichte, Zürich 2014 (2 Bde.), Bd. 2, S. 11–82.
- Rüesch, Edgar: Luzerns Entfestigung, in: Wicki, Hans (Hg.): Luzern 1178–1978. Beiträge zur Geschichte der Stadt, Luzern 1978, S. 333–375.
- Sannes, Tor Borch: Die Fram. Abenteuer Polarexpedition, Hamburg 1986 (Hoffmann und Campe Maritim).
- Sarasin, Philipp: Stadt der Bürger. Bürgerliche Macht und städtische Gesellschaft. Basel 1846–1914, Göttingen 1997<sup>2</sup>.
- Schaufelberger, Hans: 150 Jahre Sulzer, in: Winterthurer Jahrbuch 1985, S. 25–45.
- Schläppi, Daniel; Körner, Martin: Bibliographie der Stadtgeschichte der Schweiz von 1986 bis 1997, Bern 2002.
- Schneider, Willi: Die Geschichte der Winterthurer Arbeiterbewegung, Winterthur 1960.
- Schneller, Daniel: Winterthur, in: Roeck, Bernd; Stercken, Martina; Walter, François u. a. (Hg.): Schweizer Städtebilder. Urbane Ikonographien (15.–20. Jahrhundert), Zürich 2013, S. 589–594.
- Schott, Dieter: Die mentale Konstruktion von Stadt. Editorial, in: Die Alte Stadt (4), 1999, S. 235–239.
- Schott, Dieter: Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die «Produktion» der modernen Stadt: Darmstadt – Mannheim – Mainz 1880–1918, Darmstadt 1999 (WB-Edition Universität 12).
- Schott, Dieter: Stadt in der Geschichtswissenschaft, in: Mieg, Harald A. (Hg.): Stadt. Ein interdisziplinäres Handbuch, Stuttgart 2013, S. 120–147.
- Schott, Dieter: Europäische Urbanisierung (1000–2000). Eine umwelthistorische Einführung, Köln 2014 (UTB 4025).
- Schröer, Ulrike: Die Thuner Hochtrottoirs im städtebaulichen Kontext. Eine Studie zur Entstehungsgeschichte im Vergleich mit Bern, Burgdorf und Erlach, Basel 2013 (Schweizer Beiträge zur Kulturgeschichte und Archäologie des Mittelalters 41).
- Schumacher, Beatrice: Kleine Geschichte der Stadt Luzern, Baden 2015 (Luzern im Wandel der Zeiten. Neue Folge Heft 16).
- Schüpbach, Werner: Die Bevölkerung der Stadt Luzern 1850–1914. Demographie, Wohnverhältnisse, Hygiene und medizinische Versorgung, Luzern 1983 (Luzerner historische Veröffentlichungen 17).

- Schweizer, Jürg: Kirchenfeld und Brunnadern in Bern, 1991<sup>2</sup> (Schweizerische Kunstführer Serie 49, Nr. 488–490).
- Serra, Jorge: Arbeiterwohnungsbau in Winterthur (1860–1910), Lizentiatsarbeit, Universität Zürich, Zürich 1991.
- Serra, Jorge: Die Geschichte der Kapellbrücke, in: Habegger, Ueli (Hg.): Kapellbrücke und Wasserturm. Der Wiederaufbau eines Wahrzeichens im Spiegel der Restaurierung und Forschung, Luzern 1998, S. 89–113.
- Spelsberg, Gerd: Rauchplage. Zur Geschichte der Luftverschmutzung, Köln 1988.
- Stadler, Peter: Die Hauptstadtfrage in der Schweiz 1798–1848, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 21 (4), 1971, S. 526–582.
- Stalder, Birgit; Meyrat, Sibylle; Stuber, Martin u. a. (Hg.): Von Bernern und Burgern, Baden 2015 (2 Bde.).
- Stalder, Birgit; Meyrat, Sibylle; Stuber, Martin; u. a.: Einleitung, in: dies. (Hg.): Von Bernern und Burgern, Baden 2015 (2 Bde.), Bd. 1, S. 26–37.
- Stalder, Birgit; Stuber, Martin: Die Bürgergemeinde als Körperschaft – ihre institutionelle Entwicklung, in: Stalder, Birgit; Meyrat, Sibylle; Stuber, Martin u. a. (Hg.): Von Bernern und Burgern, Baden 2015 (2 Bde.), Bd. 1, S. 41–135.
- Starl, Timm: Bildbestimmung. Identifizierung und Datierung von Fotografien 1839 bis 1945, Marburg 2009.
- Starl, Timm; Tropper, Eva (Hg.): Identifizieren und Datieren von illustrierten Postkarten, Wien 2014.
- Starl, Timm; Tropper, Eva: Zeigen, Grüßen, Senden. Editorial, in: Fotogeschichte 30 (118), 2010, S. 3–4.
- Stauffer, Peter: 60 Mann und ein Befehl ...: der «Käfigturmkravall» vom 19. Juni 1893, in: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde 55, 1993, S. 203–232.
- Stettler, Peter: Hirter, Johann Daniel, in: Historisches Lexikon der Schweiz, www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D4531.php, Stand: 29. 1. 2020.
- Strupler, Peter: Winterthur und die Eisenbahn zur Zeit der Dampflokomotiven 1848 bis 1968, Winterthur 2008 (Neujahrsblatt der Stadtbibliothek Winterthur 340).
- Stuber, Martin: Vom Bürgerholz zur Bodenpolitik – der burgerliche Grundbesitz in der Entwicklung der Stadtregion, in: Stalder, Birgit; Meyrat, Sibylle; Stuber, Martin u. a. (Hg.): Von Bernern und Burgern, Baden 2015 (2 Bde.), Bd. 1, S. 281–476.
- Studer, Samuel: Der Winterthurer Medienplatz, in: Eugster, Erwin (Hg.): Winterthurer Stadtgeschichte, Zürich 2014 (2 Bde.), Bd. 2, S. 151–161.
- Tissot, Laurent: How did the British conquer Switzerland? Guidebooks, railways, travel agencies, 1850–1914, in: Journal of Transport History 16 (1), 1995, S. 21–54.
- Tissot, Laurent: Une suisse sans suisses: Les guides de voyage dans la construction d' une identité nationale (1840–1880), in: Revue d'Allemagne 30 (4), 1998, S. 443–456.
- Tissot, Laurent: Naissance d' une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIX<sup>e</sup> siècle, Lausanne 2000 (Collection histoire).
- Tropper, Eva: Bild/Störung. Beschriebene Postkarten um 1900, in: Fotogeschichte 30 (118), 2010, S. 5–16.
- Urry, John; Larsen, Jonas: The Tourist Gaze 3.0, Los Angeles 2011<sup>3</sup>.
- Vinken, Gerhard: Zone Heimat. Altstadt im modernen Städtebau, Berlin 2010.
- Vogel, Paul: Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik 1871–1997, Luzern 2003<sup>2</sup>.

- Wälchli, Karl F.: Die Bürgergemeinde Bern von 1831 bis zur Gegenwart, in: Die Bürgergemeinde Bern. Gegenwart und Geschichte, Bern 1986, S. 82–116.
- Walter, François (Hg.): *Vivre et imaginer la ville. XVIII<sup>e</sup>–XIX<sup>e</sup> siècles*, Carouge-Genève 1988.
- Walter, François: *L'histoire urbaine en Suisse: problèmes et méthodes*, in: *Actes de la Société jurassienne d'émulation*, 1989, S. 249–258.
- Walter, François: *La Suisse urbaine 1750–1950*, Genf 1994.
- Walter, François (Hg.): *La Suisse comme ville. Colloque du Groupe d'Histoire Urbaine*, Genève, 12–13 mars 1998, Basel 1999 (Itinera 22).
- Weber, Berchtold: *Historisch-topographisches Lexikon der Stadt Bern. In ihren Grenzen vor der Eingemeindung von Bümpliz am 1. Januar 1919*, Bern 1976 (Schriften der Berner Bürgerbibliothek).
- Welskopp, Thomas: *Vergleichende Geschichte*, 2010, [www.ieg-ego.eu/welsekoppt-2010-de](http://www.ieg-ego.eu/welsekoppt-2010-de), Stand: 29. 1. 2020.
- Werdt, Christophe von: *Der Ausscheidungsvertrag zwischen Bürger- und Einwohnergemeinde Bern von 1852 – Quellenanalyse statt Verschwörungstheorie*, in: *Berner Zeitschrift für Geschichte* 71 (3), 2009, S. 57–97.
- Werdt, Christophe von: *Vorwort*, in: Stalder, Birgit; Meyrat, Sibylle; Stuber, Martin u. a. (Hg.): *Von Bernern und Burgern*, Baden 2015 (2 Bde.), Bd. 1, S. 19–23.
- Wiegand, Wilfried: *Eugène Atget*. Paris, München 1998.
- Will, Thomas; Lindner, Rolf (Hg.): *Gartenstadt. Geschichte und Zukunftsfähigkeit einer Idee*, Dresden 2012.
- Winter, Jay; Robert, Jean-Louis: *Capital Cities at War*. Paris, London, Berlin, 1914–1919, Cambridge 1996 (Studies in the Social and Cultural History of Modern Warfare 2).
- Wright, Patrick: *On Living in an Old Country. The National Past in Contemporary Britain*, London 1985.
- Würgler, Andreas: *Die Tagsatzung der Eidgenossen. Politik, Kommunikation und Symbolik einer repräsentativen Institution im europäischen Kontext (1470–1798)*, Epfendorf 2013 (Frühneuzeit-Forschungen 19).
- Wyss, Beat; Rüesch, Edgar: *Luzern. Architektur und Städtebau 1850–1920*, Zürich 2003.
- Ziegler, Peter: *Veltheim. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Winterthur 1981 (Neujahrsblatt der Stadtbibliothek Winterthur 311).
- Zimmermann, Clemens: *Die Stadt als Moloch? Das Land als Kraftquell? Wahrnehmungen und Wirkungen der Grossstädte um 1900*, Basel 1999 (Stadtforschung aktuell 76).