

### 24. August 2024: Biel / Bienne

Am Morgen des 24. August treffen wir uns vor dem Bieler Bahnhof neben der Eisenplastik *Vertschaupet*, die der Künstler Schang Hutter (1934-2021) geschaffen hat. Sie erinnert daran, dass die Menschheit nicht nur aus aufrechten Helden besteht. Gleichzeitig dient sie als Erinnerung an die dreizehn schweizerischen Plastikausstellungen, die die Stadt Biel zwischen 1954 und 2019 organisiert hat. Eines der Ziele dieser Ausstellung war vermutlich, das negative Bild von Biel als einer kulturlosen Stadt zu korrigieren.

*Biel leidet unter dem Ruf der Gewöhnlichkeit. Tatsache ist, dass es nie ein bevorzugter Sitz der Musen war, es auch heute nicht ist. Das Sinnen und Trachten der Bewohner ist mehr der materiellen als der geistigen Seite des Lebens zugewendet.* Das schreibt der langjährige sozialdemokratische Stadtpräsident Guido Müller (1875-1963) in einem 1952 herausgegebenen Heimatbuch mit dem Titel *Das neue Biel*. Man spürt beim Lesen, da leidet nicht nur die Stadt, da leidet auch der Autor. Und an anderer Stelle: *Das bloss Nützliche, Materielle findet sich überbetont. Um es in einem Bilde zu sagen: Biel ist eine hinkende Stadt, mit einem langen wirtschaftlichen und einem kurzen kulturellen Bein.*

Seit 1952 hat sich einiges verändert, das Verständnis von Kultur beispielsweise. Die bloss nützlichen Fabrikgebäude von damals sind heute oft denkmalgeschützt. Und der günstige Wohnraum in der oft von Krisen betroffenen Industriestadt Biel hat kreative Menschen angezogen.

Zurück zu unserem Treffpunkt. Durch die Verlegung des Bahnhofs an den heutigen Standort im Jahr 1923 entstand Raum für den Bau eines einheitlich geplanten modernen Viertels, das wir überblicken, bevor wir uns nochmals dem Bahnhof zuwenden und im Wartsaal die Wandmalereien von Philippe Robert (1881-1930) betrachten.

Dann gehen wir zu Fuss am früheren Schlachthaus vorbei zum ehemaligen Fabrikgebäude der General Motors Suisse SA.

In einer Zeit, in der die Uhrenindustrie noch unter den Folgen der Wirtschaftskrise von 1929 litt und die Arbeitslosigkeit während Jahren sehr hoch blieb, konnte Guido Müller die amerikanische Firma General Motors aus Detroit dazu bewegen, ein Automontagewerk in Biel zu eröffnen. Die Stadt stellte den Boden zur Verfügung, stellte der Firma das



Fabrikgebäude nach Plänen der GM hin und lockte mit Steuervergünstigungen. Im Frühling 1936 rollte der erste Buick vom Förderband, 1957 hatte man 50,000 Autos montiert, 1969 500,000. 1975, zu Beginn einer neuen Uhrenkrise, schloss die Fabrik. Ein Teilnehmer an unserem Rundgang erlebte die Schliessung vor 49 Jahren als Arbeitnehmer.

Wir gehen geradeaus weiter und überqueren die Zihl. Bis zum Bau des Nidau-Büren-Kanals im Rahmen der Ersten Juragewässerkorrektion ab 1868 befand sich der Ausfluss des Bielersees an dieser Stelle. Nidau war bis zu diesem Zeitpunkt der von der Natur prädestinierte Umladeort für Waren am Ausfluss des Sees, vergleichbar mit Zürich, Genf, Luzern oder Thun. So kann es nicht erstaunen, dass die Grafen

von Neuenburg hier im 12. Jahrhundert erstmals ein Schloss bauten, anfänglich wohl eine Holzkonstruktion. Die Berner eroberten Nidau im 14. Jahrhundert. Das Schloss mit seinem heute schiefen Eckturm wurde Sitz einer bernischen Landvogtei und blieb bis Dezember 2009 Sitz eines bernischen Amtsbezirks.

Vermutlich war die Gründung von Biel eine Antwort des Fürstbischofs von Basel auf die Gründung von Nidau. Der Fürstbischof, weltlicher Landesherr über weite Juragebiete seit dem Jahr 999, markierte so seinen Herrschaftsanspruch. Nach urkundlichen Erwähnungen von Biel im 12. Jahrhundert wird Biel im Jahr 1230 erstmals als Stadt bezeichnet.

Vom Schloss gehen wir einige Schritte weiter und beachten das Denkmal mit der Aufschrift *DEN RETTERN AUS GROSSER NOT DAS DANKBARE SEELAND*, errichtet als Dank an den Seeländer Arzt Johann Rudolf Schneider, der sich als Politiker für die Juragewässerkorrektur eingesetzt hatte, und an den Bündner Ingenieur Richard La Nicca, der die Korrektur plante. Vom Zentrum von Nidau aus fahren wir anschliessend quer durch die Stadt Biel mit dem Bus zum kaum bekannten Aussichtspunkt Jutzhubel am Jurahang.

An einem schattigen Ort stellen wir das Fürstbistum Basel vor, ein Staatswesen, das zum Heiligen Römischen Reich gehörte, auf dem heutigen Gebiet der Eidgenossenschaft acht Jahrhunderte lang (d.h. länger als die Eidgenossenschaft) existierte, nie zur Eidgenossenschaft gehörte und im historischen Bewusstsein der Gesellschaft kaum Spuren hinterlassen hat. Und natürlich sprechen wir



auch über die Stadt Biel, die sehr bald beginnt, ihre eigene Politik zu verfolgen, ohne den Fürstbischof um Erlaubnis zu fragen, indem sie sich im 13. und 14. Jh. rechtlich absichert in Verträgen mit den Nachbarn, mit den Städten Bern, Freiburg, Solothurn und Murten, mit den Herren von Neuenburg, Nidau, Grandson und Montbéliard, mit den Klöstern von Frienisberg, St. Imier, Trub, Bellelay, Gottstatt, St. Johannsen und mit den Johannitern in Münchenbuchsee.

Die Stadt, die das Recht hat, in der Herrschaft Erguel zu rekrutieren, nimmt auch an eidgenössischen Kriegszügen teil, am Gümnenkrieg, in Bellinzona, im Alten Zürichkrieg, bei der Eroberung des Thurgaus und an den Burgunderkriegen, und erhält so einen Sitz als zugewandter Ort an der Tagsatzung.

1529 führen die Bieler die Reformation ein. Als der junge und energische Jakob Christoph Blarer von Wartensee 1575 vom Domkapitel zum Fürstbischof gewählt wird, ist er bestrebt, die Reformation in Biel rückgängig zu machen nach dem Prinzip *cuius regio, eius religio*, nach welchem die Untertanen die Konfession ihres Landesherrn übernehmen müssen. Ein solches Unterfangen ist ihm in der Herrschaft Birseck geglückt, aber in Biel scheitert er am Widerstand der Bevölkerung. In seiner Verzweiflung versucht der Fürstbischof, die Stadt Biel den Bernern zu verkaufen. Die Bieler wehren sich

erfolgreich, sie bleiben lieber widerspenstige Untertanen des Bischofs. Ein Reisender des Jahres 1788 wundert sich sehr über die Stadt, die ihrem Oberherrn huldigt und zugleich den Gehorsam versagt.

Die Franzosen besetzen Biel kampflos anfangs Februar 1798. Frankreich sieht sich als Rechtsnachfolger des unterlegenen Fürstbistums, dem keine kaiserliche Armee zu Hilfe gekommen ist. Die Stadt wird Teil von Frankreich und nicht Teil der etwas später gegründeten Helvetischen Republik. Am Wiener Kongress verfehlt Biel sein Ziel, der Eidgenossenschaft als eigener Kanton beizutreten. Zusammen mit dem grössten Teil des ehemaligen Fürstbistums wird die Stadt dem Staate Bern zugeteilt, als Kompensation für den Aargau und die Waadt, die für Bern definitiv verloren sind. Die Berner Patrizier, die die Herrschaft ab 1814 wieder innehaben, müssen versprechen, die katholische Religion im Nordteil des Kantons und auch einige Vorrechte der Stadt Biel zu respektieren. Sonst regieren sie wieder so selbstherrlich wie früher, bis sie nach Protesten im Januar 1831 abdanken. In Biel feuern junge Liberale auf dem Jutzhubel vor Freude Salutschüsse aus zwei Kanonen (so steht's in der zweibändigen Bieler Geschichte von 2013).

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts entwickelt sich die Textilindustrie mit den *indiennes*, bedruckten Baumwolltüchern. Anfangs der 1840-er Jahre gerät diese Industrie wegen der englischen Konkurrenz in eine Krise. Biel reagiert. Die Stadt beschliesst im Jahr 1843, Uhrmacher und ihre Familien aus dem Jura anzuziehen. Sie ist dafür auch bereit, französischsprachige Schulen zu eröffnen. Die Zweisprachigkeit ist also kein Zufall und kein erlittenes Schicksal, sondern beruht auf einer bewussten Entscheidung. Bald wird Biel/Bienne eine der am schnellsten wachsenden Städte der Schweiz, eine moderne Stadt – *Zukunftsstadt ville avenir* steht jahrelang auf den Poststempeln.

Nach der Krise der 1930-er Jahre gerät die Uhrenindustrie in den 1970-er und beginnenden 1980-er Jahren in eine erneute Krise, die das Ende der Industrie hätte bedeuten können.

Überhebliche Firmenchefs hatten sich geweigert, das Potenzial der elektronischen Zeitmessung zu nutzen, oder hatten die technologische Entwicklung verschlafen. Sie erkannten deren Gefahr für die traditionelle Uhrenindustrie erst, als alles verloren schien. Bald wurde der Weltmarkt von günstigen Quarz-Armbanduhren *made in Japan* überschwemmt, die genauer und billiger waren als die mechanischen Armbanduhren aus der Schweiz. Die Uhrenhersteller, organisiert in den Konzernen ASUAG und SSIH, konnten sich auf keine Strategie einigen und überlegten sich die Auslagerung der Produktion der bekanntesten Uhrenmarken an Standorte wie Hongkong. Auch die Banken glaubten nicht mehr an die Zukunft der Uhrenindustrie.



Ohne den 1928 in Beirut geborenen Unternehmensberater und Unternehmer Nicolas Hayek hätte die Schweizer Uhrenindustrie enden können wie andere Industrien, die es hierzulande heute nicht mehr gibt.

Wir lesen einige Stellen vor aus dem 2005 publizierten Gespräch von Friedemann Bartu mit Hayek. Wenn wir Hayek richtig verstanden haben, so wollte er unbedingt die ganze Uhrenproduktion von der Billiguhr zu den Luxusuhren

in der Schweiz behalten, achtete dabei immer auf die Qualität des Produktes, betrieb ein geschicktes Marketing und lehnte die gängige Vorstellung ab, dass Rentabilität mit Entlassungen zu erreichen sei.

Von unserem ruhigen Aussichtspunkt steigen wir die Treppen hinunter in die Altstadt. Unterwegs halten wir bei der Römerquelle, in der im Sommer 1846 bei Reinigungsarbeiten Hunderte römische Münzen gefunden wurden. Biel konstruierte sich darauf eine römische Vergangenheit, über die ich als Schüler in Biel unterrichtet wurde, an die aber heute kein Historiker mehr glaubt.

Wir gehen zum Engelbrunnen an der Obergasse, wo ein holder Engel ein Lamm, symbolisch für die Christenheit, vor dem Zugriff einer Teufelin beschützt, sehen uns um im Ring und bei der ehemaligen fürstbischöflichen Burg, vor der am Samstag Marktstände aufgestellt sind, und verabschieden uns in die Mittagspause – in der Altstadt gibt es Restaurants. Angenehm fanden wir das Restaurant St. Gervais, ehemals das Haus des Klosters Bellelay in Biel, später das erste Volkshaus, bis heute im Besitz einer Genossenschaft.

Um 14 Uhr haben wir uns in der Stadtkirche verabredet. Sie ist der Ort, wo die Bieler ihren Fürstbischöfen jeweils ihre Huldigungen darbrachten und ihre Treueschwüre schwuren.

Das zentrale Chorfenster zeigt Glasmalereien aus dem 15. Jahrhundert, die die Passionsgeschichte Christi und Legenden aus dem Leben des Heiligen Benedikt darstellen. Die Bilder in der Reihe links sind mehrheitlich neu.

Wir gehen vorbei am Haus, in dem Jean-Jacques Rousseau sich im Oktober 1765 für kürzere Zeit aufhielt (seine *Confessions* enden ziemlich abrupt mit den Schilderungen dieses Aufenthalts), dann zum Dufour-Schulhaus, in dem der spätere Schriftsteller Robert Walser (1878-1956) unterrichtet wurde. Auf meine Frage, wer Walser gelesen hat, kommt von unserer Gruppe eine gemischte Reaktion. Nicht alle lieben seine Werke. Als ich spontan formuliere, Walser sei für mich bedrückend und beklemmend wie Kafka, aber ohne Verwandlung, sehe ich zustimmendes Lachen.

Lebensgeschichtlich gesehen ist die Rückkehr des Schriftstellers nach Biel nach seinem Aufenthalt in Berlin ein Scheitern. Der Schriftsteller lebt arm und allein in Mansarden und provisorischen Unterkünften und macht Spaziergänge. Bekannt werden seine Werke wieder nach seinem Tod.

Wir gehen in die verkehrsfreie Nidaugasse, früher eine Hauptverkehrsachse, und weiter zum Zentralplatz, heute zentral gelegen, einst am Stadtrand, aber so benannt, weil hier der erste Bahnhof der Centralbahn stand. Dort beachten wir das Kontrollgebäude, früher Edelmetallkontrollstelle, heute städtisches Verwaltungsgebäude, und den schnurgeraden Hochwasserkanal der Schüss, französisch la Suze.

Dann gehen wir weiter durch die Bahnhofstrasse, werfen auf der rechten Seite einen Blick ins denkmalgeschützte Café Odéon, das sich in den letzten fünfzig Jahren nicht merklich verändert hat, und gelangen zum Guisanplatz mit dem 1929 bis 1931 erbauten Treffpunkt des Unternehmertums,



dem Hotel Elite, auf der einen Seite, und dem markanten Volkshaus aus rotbraunem Klinkerstein, Symbol für das Rote Biel, erbaut 1930-1932, auf der anderen.

Bald kommen wir zum Höhepunkt unseres Nachmittagsprogramms. Wir haben eine Führung vorgesehen im Maschinenmuseum am Wydenauweg, an einer Nebenstrasse zwischen Bahnhof und See.

Natürlich gibt es in Biel andere empfehlenswerte Museen, das Neue Museum Biel, das die Museen Schwab und Neuhaus vereinigt, vielleicht auch das Centre Pasquart, und gewiss die Cité du Temps, ein kostenlos zu besuchendes Museum, in dem ein Stockwerk der Marke Omega, das andere der Marke Swatch gewidmet ist.

Wir haben das Maschinenmuseum ausgewählt, weil es nur für Gruppen öffnet, und weil Maschinen für eine Industriestadt essentiell sind. Wenn Steinbeile Kultur sind, dann sind es auch die Werkzeuge des Industriezeitalters.



Die Maschinen werden uns von einem klugen Mann gezeigt, der für eine Maschinenfabrik gearbeitet hat und der bei jeder Maschine im zweistöckigen Gebäude erklären kann, wozu sie diente und wie sie funktionierte.

Die meisten Maschinen in der Sammlung produzierten für die Uhren- und Präzisionsindustrie. Meist ging es um Massenproduktion, oft um winzige Metallteile, wie sie beispielsweise für mechanische Armbanduhren verwendet

wurden.

Die Bedienung vieler Maschinen erforderte keine besonderen Qualifikationen, aber sie verlangte konstante Aufmerksamkeit. Die Maschinen waren nicht nur laut, die Arbeit mit Öl auch schmutzig, ausserdem oft gefährlich, denken wir an die Stanzmaschinen, und nicht mit heutigen Sicherheitsstandards vereinbar.

Die Maschinen selbst sind oft ausgeklügelt. Sie mussten ja auch besser sein als die Maschinen der Konkurrenz. Sie zeugen jedenfalls vom Einfallsreichtum und vom Erfindergeist einer Stadt und einer Region, die keine Metalle erzeugt und doch eine Metall- und Uhrenindustrie aufbauen konnte, die auf dem Weltmarkt besteht.

Mit dem Besuch des Maschinenmuseums endet der offizielle Teil unseres Ausflugs. Ein Teilnehmer schlägt vor, zum See zu schlendern. Da sind wir dabei. Eine Mitreisende macht mich aufmerksam auf Gebäude, die vernachlässigt aussehen, und fragt, ob sie nicht ein Zeichen seien für den allgemeinen Niedergang der Stadt. Ich habe darauf im Moment keine Antwort.

Die Gründe dürften woanders liegen. Zwischen See und Stadt war während Jahrzehnten der Bau einer vierspurigen Autobahn mit zwei Anschlüssen auf städtischem Boden vorgesehen. 80 Millionen Franken wurden ausgegeben für die entsprechende Planung. Mit dem Westast der A5 sollte eine der letzten Lücken im Netz der Nationalstrassen geschlossen werden.

Die widerspenstige Stadtbevölkerung wehrte sich gegen die Pläne des Bundes und des Kantons. Die Lücke wird voraussichtlich eine Lücke bleiben. Das Projekt ist Ende 2020 gestorben und wird vermutlich nicht wieder auferstehen. Und so entsteht die Gelegenheit für eine Planung im Raum zwischen See und Stadt, die weniger ambitiös ist und sich weniger an den Bedürfnissen des Transitverkehrs orientiert.

Wer nach Biel will, wird immer einen Weg nach Biel finden. Aber an Biel vorbeifahren? Das wäre doch schade.

Michael Tschanz, August 2024