

UNIVERSITÄT BERN
HERBSTSEMESTER 2023
PHILOSOPHISCH-HISTORISCHE FAKULTÄT
HISTORISCHES INSTITUT
MASTERARBEIT

Verkehrserleichterung oder Verschandelung der Münsterplattform?

Die Erstellung des Mattelifts 1888-1897. Ein Personenlift im
Spannungsverhältnis zwischen Fortschritt und Widerstand.

Stefan Weber
Schwandenhubelstrasse 37
3098 Schliern bei Köniz
079 610 51 56
stefan.weber2@students.unibe.ch
16-117-665
Master Major in History

Vorgelegt bei:
Prof. Dr. Silvia Berger Ziauddin

Abgabetermin:
04.01.2024

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	3
1.1 Einführung in das Thema und Fragestellung	3
1.2 Quellenlage und Quellenkritik	5
1.3 Theoretische und methodische Vorgehensweise	7
1.4 Forschungsstand	11
1.5 Aufbau der Arbeit	15
2 Historischer Kontext	17
2.1 Entwicklung der Personenaufzüge – von der automatischen Fangvorrichtung bis zum Elektrischen Mönchsbergaufzug	17
2.2 Bern in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts	21
2.2.1 Politischer Machtwechsel, verschiedene Bevölkerungsgruppen und die soziale Frage.....	21
2.2.2 Die städtebauliche Entwicklung	26
2.3 Die Matte – Ein Elendsquartier.....	28
2.3.1 Hygienebewegung und Wohnungsfrage	30
2.3.2 Gemeinnützige Vereine und Quartierorganisationen.....	33
3 Die Anfänge des Mattelifts	37
3.1 Drahtseilbahn oder Aufzug?	38
3.2 Konzessionär Emil Viktor Strub – Ein Eisenbahnpionier wird Aufzugs Projekteur.....	42
3.3 Zwei elektrische Lastenaufzüge mit Personenbeförderung für die Stadt Bern.....	44
3.4 Konstituierung des Initiativkomitees	48
3.4.1 Finanzierung und Rentabilitätsberechnung.....	50
3.4.2 Argumente für den elektrischen Aufzug	54
3.5 Konzessionserteilung, Baugesuch und die Wahl der Vertragsfirma	57
4 Opposition gegen die Errichtung des Mattelifts	65
4.1 Argumente gegen die Erstellung	65
4.1.1 Verschandelung der Plattform.....	65
4.1.2 Gefährdung der Ruhe und Wertminderung der Promenade.....	67
4.1.3 Errichtung eines Aufzugs an anderer Stelle	68
4.1.4 Probleme mit den «Mättelern»?.....	70
4.1.5 Lastenaufzug oder Personenaufzug?	74
4.2 Beurteilung der Opposition.....	75
4.3 Die Münsterplattform und ihre Bedeutung	78
5 Die Erstellung und Inbetriebnahme des Aufzugs – ein schwieriges Unternehmen	81

5.1 Konstituierung der Aktiengesellschaft und des Verwaltungsrats	81
5.1.1 Spannungsverhältnis mit dem Gemeinderat	82
5.1.2 Vertragsabschluss mit Siemens & Halske	83
5.1.3 Die Rolle des Eisenbahndepartements	84
5.2 Montage des Aufzugs	86
5.3 Inbetriebnahme und Rezeption in den Tageszeitungen	87
6 Fazit	91
7 Abbildungsverzeichnis	96
8 Bibliografie	97
8.1 Quellen	97
8.1.1 Ungedruckte Quellen	97
8.1.2 Gedruckte Quellen	98
8.1.3 Literatur mit Quellencharakter	101
8.2 Literatur	102
8.3 Zeitungsbeiträge/Zeitschriften	105
8.4 Internet-Ressourcen & Hilfsmittel	105
9 Anhang	107

1 Einleitung

1.1 Einführung in das Thema und Fragestellung

«Rauf und runter – seit 125 Jahren eine Erfolgsgeschichte»¹

Der Mattelift bildet einen festen Bestandteil der unteren Altstadt in Bern. Seit seiner Inbetriebnahme im Jahr 1897 verbindet der Lift² mit seinem charakteristischen Stahlskelett das Quartier der Matte mit den oberhalbgelegenen Stadtteilen und überwindet dabei die Höhendifferenz von rund 30 Metern. Das in Bern liebevoll genannte «Senkeltram» hat sich längst zu einem geschätzten, als auch besonderen Verkehrsmittel für die Stadt Bern entwickelt und stellt bis heute die einzige direkte Verkehrsverbindung mit der an der Aare gelegenen Matte her. Täglich befördert der Aufzug durchschnittlich 770 Personen pro Tag und bietet durch seinen Standort eine bequeme und schnelle Alternative zu den vorhandenen Quartiertreppen. Auch für den Stadtpräsidenten von Bern, Alec von Graffenried ist der Mattelift nicht mehr wegzudenken, da er «Tradition und Innovation» miteinander verbinde. Der Lift sei sehr innovativ, der Stadtpräsident möchte nach seinem Vorbild gerne an vielen weiteren Standorten Berns Lifte anbringen, um die Höhenniveaus zu überwinden.³ Nicht nur wegen seiner über 100-jährigen Geschichte und seiner Vorbildfunktion ist der Mattelift ein Unikum in Bern und in der Schweiz. Als einziger Lift wird er noch von Kondukteuren,⁴ den sogenannten «Liftboys»⁵ bedient, welche die Fahrgäste in der rund 30-sekündigen Fahrt begleiten.⁶

Täglich ist der moderne Mensch in Liften unterwegs, das praktische und sichere Verkehrsmittel ist in der heutigen Zeit kaum mehr wegzudenken. Vor rund 125 Jahren musste das Projekt-Mattelift⁷ jedoch die Öffentlichkeit erst vom Wert der neuen Verkehrserleichterung überzeugen. Der Lift war in diesem Sinne ein Pionierprojekt, denn die Anlage repräsentierte überhaupt den ersten elektrischen Personenlift im öffentlichen Raum der Schweiz. Angesichts der Neuartigkeit des Lifts, als auch dessen modernem Erscheinungsbild musste das Initiativkomitee die Sicherheit und Zweckmässigkeit des geplanten Aufzugs hervorheben.

¹ Webauftritt der Mattelift AG: <https://www.mattelift.ch/der-mattelift/geschichte/>, 20.12.2023.

² Der Autor verwendet in der vorliegenden Arbeit die Begrifflichkeiten «Lift» und «Aufzug» als Synonyme. Als «Fahrstuhl» versteht er die Liftkabine selbst.

³ Videobeitrag Tele Bärn: Stilles 125-Jahr-Jubiläum für den Mattelift, Erstausstrahlung am 21. April 2020, 18:00: <https://www.telebaern.tv/telebaern-news/stilles-125-jahr-jubilaeum-fuer-den-mattelift-137698608>, 20.12.2023.

⁴ Da die in der Arbeit vorkommenden Personen hauptsächlich männlichen Geschlechts sind, verzichtet der Autor auf die Verwendung von «genderneutraler Sprache» und benutzt für (personenbezogene) Substantive und Pronomen das generische Maskulinum.

⁵ Seit 2019 ist auch eine Kondukteurin im Betrieb beschäftigt.

⁶ Seit der Corona-Krise fahren die Kondukteure nicht mehr im Lift selbst mit.

⁷ Das Projekt hiess zunächst «Elektrischer Lastenaufzug mit Personenbeförderung». Mit der Gründung der Aktiengesellschaft hiess der Betrieb «Actiengesellschaft zum Betriebe eines electrischen Personen-Aufzuges von der Matte nach der Plattform, Bern». Einfachheitshalber wird in der Arbeit für das Projekt im Allgemeinen vom «Mattelift» gesprochen.

Besondere Schwierigkeiten bereiteten dabei die polemischen Angriffe aus der lokalen Presse, gegen die sich die Befürworter vehement wehren mussten. Die Opposition sprach von einer «Verschandelung» der Münsterplattform und beanstandete, dass der projektierte Lift die Promenade verunstalten würde.⁸

Ohne Zweifel stand die Stadt im ausgehenden 19. Jahrhundert vor grossen gesellschaftlichen Veränderungen. Den Ausbau des Verkehrs sowie die Einführung der Elektrizität als neue Energieform trieb die Stadt Bern voran. Die damals modernen Stahlbogenbrücken wie die Kirchenfeld- und die Kornhausbrücke verbanden neu angelegte Quartiere im Norden und Süden der Stadt. Die Industrialisierung hatte zur Folge, dass immer mehr Menschen in den urbanen Raum zogen und sich dadurch grössere Arbeiter- und Unterschichtenquartiere bildeten.

In diesem Zusammenhang ist die Matte zu nennen, denn das «Schwarze Quartier»⁹ entwickelte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einem regelrechten Elendsquartier. Einerseits verfügte die Matte über keine gute Reputation, was unter anderem an den Badehäusern lag, die Bordelle betrieben haben. Andererseits herrschten im Armenviertel bedenkliche hygienische Zustände vor und viele Wohnungen waren damals überfüllt. Die «Mätteler» fühlten sich von der übrigen Stadt vernachlässigt.¹⁰

In diese von technischen Neuerungen, aber gleichzeitig auch von sozialen Unruhen geprägte Zeit des ausgehenden 19. Jahrhunderts fällt die Erstellung des Mattelifts. Bereits kurz nach der Inbetriebnahme der Marzilibahn im benachbarten Quartier entstand die Idee, die abgehängte Matte mit einem ähnlichen Verkehrsmittel mit der Stadt zu verbinden und attraktiver zu machen. Mit grossen Erwartungen bildete sich ein Initiativkomitee aus unterschiedlichen Privatpersonen, um die Erstellung eines Lifts an die Hand zu nehmen und damit einen Beitrag zur Entwicklung der vernachlässigten Matte zu leisten. Der Liftbetrieb entwickelte sich in kleinen Schritten und anfangs mit grossen Unsicherheiten, besonders im Hinblick auf die Rentabilität des Unternehmens.¹¹

In der vorliegenden Arbeit geht es darum zu zeigen, wie sich der Mattelift am Ende des 19. Jahrhunderts in die städtebauliche Geschichte Berns einfügt und welche Bedeutung dem Lift im Zusammenhang mit der Matte zukommt. Natürlich können die folgenden Seiten nicht die 125-jährige Geschichte des Unternehmens darstellen. Ein solches Unterfangen wird nicht angestrebt, weil eine solch gross angelegte Darstellung sehr viele Themenfelder nur oberflächlich oder gar nicht behandeln könnte. Vielmehr richtet der Autor seinen Fokus auf die Zeit von 1888 bis 1897. Damit liegt der Schwerpunkt der Analyse auf der Erstellung des Lifts.

⁸ Siehe Simon Wälti: Der Aufstieg der «Mätteler». In: Der Bund vom 29. Januar 2020: S. 21.

⁹ «Matte» und «Schwarzes Quartier» werden in der Arbeit als Synonyme verwendet.

¹⁰ Vgl. Der Bund vom 29. Januar 2020: S. 21.

¹¹ Siehe dazu Jahresberichte der Mattelift AG 1896-2020: SAB_1456_3. Im Besonderen prägten wirtschaftliche Unsicherheiten die ersten 20-25 Betriebsjahre.

Konkret beschäftigt sich die Arbeit mit der Gründung des Initiativkomitees, deren Mitglieder mit dem Lift eine Verkehrserleichterung für den abgehängten Stadtteil schaffen wollten. Bevor der elektrische Aufzug in Betrieb genommen werden konnte, bedurfte es jedoch einiger Voraussetzungen, die zunächst erfüllt werden mussten. Insbesondere beleuchtet die Studie die beteiligten Akteure und fragt nach den Intentionen und Motiven, welche für die Erstellung des Lifts ausschlaggebend waren. Neben den Einsprachen gegen das Projekt mussten sich die Initianten mit den Behörden der Stadt und des Bundes, mit der Vertragsfirma Siemens & Halske sowie mit dem Konzessionär Emil Strub arrangieren. Aus diesen aufgegriffenen Punkten ergibt sich für die vorliegende Arbeit folgende allgemeine Fragestellung:

Welche Absichten verfolgte das Initiativkomitee mit der Erstellung eines elektrischen Personenlifts für die Matte am Ende des 19. Jahrhunderts?

Ihr untergeordnet, bilden folgende Forschungsfragen das Fundament der Untersuchung: Welche Widrigkeiten und Herausforderungen stellten sich dem Liftprojekt vonseiten der Behörden und der Stadtbevölkerung entgegen? Wie entwickelten sich die Beziehungen des Initiativkomitees beziehungsweise des späteren Verwaltungsrats des Unternehmens zu den städtischen Behörden, Siemens & Halske sowie zum Konzessionär Emil Strub? Wie fügt sich der Mattelift in die stadtgeschichtliche Entwicklung Berns, der Matte und der Liftgeschichte Europas ein?

1.2 Quellenlage und Quellenkritik

Die Hauptquellen der vorliegenden Untersuchung bilden die Aktenbestände des Firmenarchivs Mattelift AG, welche das Stadtarchiv Bern aufbewahrt. Der Bestand der Aktiengesellschaft enthält Dokumente von 1894 bis 2020 und setzt sich aus verschiedenen Quellengruppen zusammen. Lückenlos überliefert sind die Protokolle der Generalversammlungen, die Protokolle des Initiativkomitees und des Verwaltungsrats sowie die Jahresberichte von 1896/97 bis 2020, die bis auf zwei Ausnahmen komplett überliefert sind.¹² Des Weiteren beinhaltet das Firmenarchiv Rechnungsbücher, Lohnquittungsbücher, Statuten und zwei Kopierbücher, welche die ausgehende Korrespondenz des Unternehmens dokumentieren.¹³ Seit dem Jahr 2022 sind die Aktenbestände erschlossen und können vor Ort eingesehen werden.¹⁴ Ebenfalls findet sich im Stadtarchiv das Baubewilligungsdossier für den Mattelift an

¹² SAB_1456_1: Protokolle der Generalversammlungen 1894-2020; SAB_1456_2: Protokolle des Verwaltungsrats 1896-2020; SAB_1456_3: Jahresberichte 1896-2020. Die Jahresberichte 1916 und 1917 sind nicht mehr vorhanden.

¹³ SAB_1456_4: Rechnungswesen 1897-1981; SAB_1456_5: Lohnquittungsbücher 1925-1989; SAB_1456_0_1: Statuten 1974-1997; SAB_1456_0_3: Kopierbuch: ausgehende Korrespondenz 1896-1917 und SAB_1456_0_4: Kopierbuch: ausgehende Korrespondenz 1918-1933.

¹⁴ Der Autor der vorliegenden Arbeit hatte im Jahr 2022, im Auftrag der Mattelift AG die Möglichkeit, die neu abgelieferten Dokumente im Stadtarchiv Bern zu sichten, dieselben systematisch zu erschliessen sowie einen Teil des Bestands zu digitalisieren. Ein kleiner Teil der Digitalisate ist bereits im Online-

der Badgasse 16, das neben dem Baugesuch die Einsprachen der Gegnerschaft inklusive Unterschriftenbögen enthält.¹⁵

Im Bundesarchiv liegen vereinzelt Dokumente zum Mattelift vor, die in digitalisierter Form heruntergeladen werden können. Hier ist als erstes die Korrespondenz zwischen dem Post- und Eisenbahndepartement und dem Bundesrat über das Konzessionsgesuch von Herrn Strub¹⁶ zu nennen. Das andere Dossier hat die Gründung der Aktiengesellschaft zum Betrieb eines elektrischen Personenaufzugs von der Matte bis auf die Plattform, die Statuten sowie den Abtretungsvertrag zwischen Konzessionär Strub und dem Initiativkomitee¹⁷ zum Inhalt.

Bildquellen zum Mattelift lassen sich in der Burgerbibliothek ausfindig machen. Hier werden einige Fotografien, Postkarten und Zeichnungen aufbewahrt und für Interessierte sind die meisten dieser Bildquellen im Online-Archivkatalog der Burgerbibliothek¹⁸ einsehbar. Eine dieser Postkarten ist im Übrigen auch im Staatsarchiv des Kantons Bern zu finden.¹⁹

Verschiedene Lokalzeitungen ergänzen den Quellenkorpus der vorliegenden Arbeit. Die verwendeten Zeitungsartikel setzen sich hauptsächlich aus dem *Bund*, dem *Intelligenzblatt der Stadt Bern*, der *Berner Tagwacht* sowie dem *Berner Tagblatt* zusammen. Bis auf das *Berner Tagblatt* liegen die genannten Zeitungen in digitalisierter Form vor und können auf *e-newspaper.ch* angesehen sowie heruntergeladen werden. Festzuhalten ist hierbei, dass die Zeitungen den Mattelift beziehungsweise die Verkehrsverbindung in der Matte in erster Linie zwischen 1888 bis 1897 zum Thema machen. Nach der Betriebseröffnung 1897 sind für den zu untersuchenden Zeitraum in den obgenannten Zeitungen nurmehr vereinzelte Artikel mit Bezug zum Mattelift erschienen.

Daneben informiert ein Artikel in der *Schweizerischen Bauzeitung* über die Planung und die vorgesehene Rentabilität von zwei elektrischen Lastenaufzügen mit Personenbeförderung. Der verantwortliche Ingenieur und gleichzeitige Konzessionär für das Bauvorhaben war Emil Strub, der die Funktionsweise und die Anbringung des Mattelifts an der Münsterplattform im Artikel 1893 erstmals beschrieb.²⁰

Katalog einsehbar, ein Grossteil der Digitalisate wird im Lauf der nächsten Jahre unter Berücksichtigung der Schutzfrist hochgeladen.

¹⁵ SAB_1038_5_7093: Baubewilligung Badgasse 16, 1896.

¹⁶ BAR E53#1000/893#5680*: Korrespondenz zwischen dem Post- und Eisenbahndepartement und dem Bundesrat über das Konzessionsgesuch von Herrn Strub aus Interlaken für die Strecke Matte-Plattform-Nydeckbrücke (1894-1895).

¹⁷ BAR E53#1000/893#5679*: Gründung einer Aktiengesellschaft zum Betrieb eines elektrischen Personenaufzuges von der Matte bis auf die Plattform mit Statuten und Abtretungsverträgen von anderen Aufzugsunternehmen (1896).

¹⁸ Burgerbibliothek: N Agathon Aerni AK.3022 Bern: Mattenlift; Münsterplattform; Altstadt (untere) -- Transport, Verkehr, 1896-1899.09.08. Diese Ansichtskarte vom Mattelift ist im Anhang 4 zu finden.

¹⁹ Staatsarchiv des Kantons Bern, StABE T. A Bern Nydegg Matte 5: Elektrischer Personenaufzug Matte-Plattform s.d.

²⁰ Elektrische Lastenaufzüge mit Personenbeförderung auf die Plattform und die Nydeckbrücke in Bern. In: Schweizerische Bauzeitung. Band 22, Heft 23 (1893): S. 136-137.

Um weiteren Aufschluss über einen möglichen Quellenbestand von Siemens & Halske zum Mattelift zu erhalten, wandte sich der Autor an das *Siemens Historical Institute*. Leider ergab die Anfrage zu allfälligen Dokumenten oder Bildmaterial zum Aufzug nur einen Treffer. In den seit 1897 erschienenen *Nachrichten von Siemens & Halske* vom 11.11.1897 findet sich eine kurze technische Beschreibung inklusive einer Aufnahme des Mattelifts.²¹

Neben den aufgeführten Primärquellen werden auch zeitgenössische Schriften zur Stadt Bern in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts beigezogen. Dazu zählt die Geschichte Berns im 19. Jahrhundert von Eduard von Rodt.²² Der eher konservativ eingestellte Autor nimmt darin Stellung zu den grossen politischen, wirtschaftlichen und sozialen Veränderungen, welche das 19. Jahrhundert in Bern hervorgebracht hat. Die Darstellung ist interessant, weil ein Zeitzeuge mit seiner subjektiven Meinung die städtische Entwicklung kommentiert und somit einige Rückschlüsse auf die damalige Mentalität der konservativ eingestellten Stadtbürger erlaubt. In ähnlicher Weise vermitteln die reich illustrierten Publikationen von Staatsarchivar Heinrich Türler²³ sowie von Adolf Wäber²⁴ die Veränderungen der Stadt und präsentieren Bern von seiner schönen Seite. Im Besonderen fokussieren sich diese Darstellungen auf die Sehenswürdigkeiten der Stadt Bern, um dem Besucher die Stadt vorzustellen und ihm Reisetipps mit auf den Weg zu geben.

Daneben vervollständigen die Wohnungs-Enquête von Carl Landolt²⁵ und der Vortrag vom Polizeiarzt Wilhelm Ost²⁶ den Quellenkorpus zur städtischen Geschichte. Diese Dokumente geben Aufschluss über die miserablen Wohn- und Hygieneverhältnisse in der Matte sowie anderen Stadtquartieren und helfen dabei, den Mattelift in den zeitgenössischen Hygienenediskurs einzubetten. Im Gegensatz zu den oben genannten romantisierenden Darstellungen über die Stadt Bern verdeutlichen die Schriften von Landolt und Ost die negativen Aspekte der neueren Stadtgeschichte.

1.3 Theoretische und methodische Vorgehensweise

Wie in Kapitel 1.4 noch dargelegt wird, fehlt bisher eine historische Aufarbeitung des Mattelifts. Das vordergründige Ziel der Arbeit besteht darin, diese Lücke zu schliessen und mit den folgenden Seiten eine Grundlagenarbeit zur Erstellung des Mattelifts zu schreiben. Da die Quellenbestände des Firmenarchivs der Mattelift AG zum ersten Mal historisch aufgearbeitet

²¹ SAA Nachrichten von Siemens & Halske. Nr. 45., 1897 [S. 2]. Im Anhang 3 ist die Aufnahme mitsamt dem Text beigelegt.

²² Eduard von Rodt: Bern im neunzehnten Jahrhundert. Bern 1898.

²³ Heinrich Türler: Bern. Bilder aus Vergangenheit und Gegenwart. Bern 1896.

²⁴ Adolf Wäber: Führer durch Bern und Umgebung. Herausgegeben auf Veranlassung des Verkehrsvereins für Bern und Umgebung. Bern 1891.

²⁵ Carl Landolt: Die Wohnungs-Enquête in der Stadt Bern vom 17. Februar bis 11. März 1896. Bern 1899.

²⁶ Wilhelm Ost: Die Wohnungsfrage in der Stadt Bern. Bern 1897.

werden, erhebt diese Studie keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Vielmehr wird an dieser Stelle der Versuch unternommen, die Entstehungszeit des Mattelifts aufzugreifen und vorwiegend aus der Perspektive des Initiativkomitees beziehungsweise des späteren Verwaltungsrats die Erwartungen an das neue Verkehrsmittel darzulegen.

Der Autor hat sich bewusst dafür entschieden, den Quellenbestand der Mattelift AG zu priorisieren, weil der Schwerpunkt der Untersuchung sich auf die Entscheidungen der Initianten richten soll. Dieser Fokus ist der Tatsache geschuldet, dass die Erstellung des Lifts auf die Initiative von Privatpersonen zurückgeht. Die städtischen und staatlichen Behörden spielten bei der Realisierung des neuen Verkehrsmittels eine eher passive Rolle. Ihre Aufgabe bestand hauptsächlich aus Kontroll- und Überwachungsfunktionen des Betriebs. Aus dem Quellenbestand des Firmenarchivs analysiert der Autor in erster Linie die Protokolle des Initiativkomitees, die Verwaltungsratsprotokolle sowie die Jahresberichte des Unternehmens. Weniger stark berücksichtigt werden die Rechnungsbücher, die Protokolle der Generalversammlungen sowie die Kopierbücher. Diese werden nur vereinzelt in die Betrachtung miteinbezogen. Ein wesentlicher Grund für diese Praxis ist, dass das Einbeziehen jeglicher Geschäfte oder Verhandlungen den Rahmen dieser Arbeit sprengen würde. Vielmehr möchte der Autor die wesentlichen Motive der Initianten in Bezug auf die vorgestellte Fragestellung herausarbeiten. Für die Beantwortung derselben wählt der Autor deshalb eine historisch-hermeneutische Vorgehensweise und beschreibt aus den Quellen heraus die Motivationslagen, die Wahrnehmung sowie die Erfahrungen der handelnden Akteure.²⁷ Die Untersuchung unterzieht den Quellenkorpus einer deskriptiven Analyse, wonach die chronologische Ordnung der Dokumente, wo möglich beibehalten wird. So gewährleistet die Studie einen roten Faden, um den Entstehungsprozess des Mattelifts verständlich darlegen zu können.

Der Autor ist sich bewusst, dass die Quellen des Firmenarchivs die Perspektive des Unternehmens darlegen und somit eine tendenziöse Haltung aufweisen. Zur Beantwortung der Fragestellung spielt dies aber bezüglich der Quellenkritik eine untergeordnete Rolle, weil die Arbeit auf der Sichtweise der Aktiengesellschaft beruhen soll. Zudem garantiert die Hinzunahme verschiedener Tageszeitungen die Relativierung der Unternehmensprotokolle. Weil in den Artikeln zum Mattelift unterschiedliche Meinungen vertreten waren, wird die Deutungshoheit des Unternehmens ohnehin angezweifelt. Umso mehr sind Zeitungen wertvolle Quellen, da sie zeitgenössische Diskurse und Meinungen wiedergeben und damit gewinnbringende Einblicke in die lokale Stadtgeschichte aus unterschiedlichen Perspektiven

²⁷ Siehe zur Methodik der historischen Hermeneutik, Thomas Welskopp: Theorien in der Geschichtswissenschaft. In: Gunilla Budde; Dagmar Freist; Hilke Günther-Arndt (Hg.): Geschichte. Studium – Wissenschaft – Beruf. Berlin 2008: S. 138-157, hier S. 147f.

erlauben. Da einige der damaligen Zeitungen eine deutliche politische Tendenz aufwiesen, müssen deren Berichte einer genauen Quellenkritik unterzogen werden.²⁸

Bei der Analyse des Quellenbestands werden Überlegungen aus der Methodik der Unternehmensgeschichte beigezogen. Besonders fruchtbar für die Arbeit scheint die sogenannte Koalitionstheorie zu sein. Dieser Theorie zufolge befindet sich ein Unternehmen bei seiner Entstehung in einer Arena, die von Zielkonflikten geprägt ist. Die beteiligten Akteure verfolgen divergierende Interessen, kooperieren aber miteinander, weil es mit dem Unternehmen allen Beteiligten besser geht als ohne. Dieser Ansatz führt die Aufmerksamkeit hin zu Verhandlungsprozessen und Konflikten im Unternehmen. Zudem erweitert die Koalitionstheorie den Kreis der Akteure weit über die Firmenangehörigen hinaus, da sich ebenfalls Externe direkt in das firmeninterne Geschehen einschalten können. In diesem Sinne sind etwa Regierungen, Behörden, Banken, Gewerkschaften, Verbände, Bürgerinitiativen und Kunden zu nennen.²⁹ Auch beim Mattelift übten unterschiedliche Interessengruppen Einfluss auf die Erstellung und den Betrieb des Aufzugs aus. So griffen bei der Erstellung im Übrigen der Konzessionär, die Vertragsfirma Siemens & Halske sowie die Gemeinde Bern in das Firmengeschehen ein. Das Schweizer Eisenbahndepartement kontrollierte seinerseits den Liftbetrieb und überprüfte regelmässig die Sicherheit der Konstruktion.

Neben diesem Ansatz aus der Unternehmensgeschichte sollen für die Arbeit insbesondere kultur- und sozialhistorische Ansätze Anwendung finden. Im Zusammenhang mit der Erstellung des Lifts soll ein Schwerpunkt auf das Erscheinungsbild des Lifts und dessen Positionierung im Raum gelegt werden. Heute sind Lifte in der Gesellschaft als alltägliche Verkehrsmittel im Gebrauch. Niemand stellt mehr den Nutzen eines Lifts in Frage, der Mattelift vermag in Bern keine Irritationen hervorzurufen. Unumstritten bildet er heute einen integralen Bestandteil der Münster-Plattform. In seiner Konzeptionsphase stiess die stählerne Aufzugskonstruktion allerdings nicht bei allen Stadtbewohnern auf Begeisterung. Im Sinne der neueren Kulturgeschichte, als «Erfahrung des Fremden im zeitlichen Gang durch die Weltgeschichte [...]»³⁰ versucht die Untersuchung den Mattelift als technisches Novum zu

²⁸ Das gilt im Besonderen für das konservative *Berner Tagblatt* (1888-1979) und die sozialdemokratische *Berner Tagwacht* (1893-1997), welche beide als Meinungsblätter und Parteiorgane angesehen werden können. *Das Intelligenzblatt von und für die Stadt Bern* (1834-1919) war die wichtigste Lokalzeitung, während der freisinnige *Bund* (seit 1850) seine Berichterstattung auf das Parlament und die eidgenössische Politik richtete. Vgl. Robert Barth: Von der Einheit zur Vielfalt. Kultur, Religion und Sport bieten Bildung, Erbauung und Vergnügen. In: Robert Barth; Emil Erne; Christian Lüthi (Hg.): Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur. Bern 2003: S. 168-229. Zu den verschiedenen Tageszeitungen, siehe S. 209-211.

²⁹ Vgl. Hartmut Berghoff: Wozu Unternehmensgeschichte? Erkenntnisinteressen, Forschungsansätze und Perspektiven des Faches. In: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte / Journal of Business History 49/2 (2004): 131-148, hier S. 144f.

³⁰ Gangolf Hübinger definiert die Kulturgeschichte zu Beginn des 21. Jahrhunderts wie folgt: «Zum einen gilt Kulturgeschichte der Erfahrung des Fremden im zeitlichen Gang durch die Weltgeschichte und in räumlicher Ausdehnung auf alle Lebensformen und Zivilisationsräume der Erde. Zum anderen liefert sie

würdigen und seine Wirkung so gut als möglich aus der Sicht der damaligen Zeitgenossen darzustellen. Somit gilt, was Siegfried Giedion in seinem Werk *«Die Herrschaft der Mechanisierung»* festgestellt hat:

«Er [der Historiker] hat die Objekte nicht mit den Augen des täglichen Benutzers zu sehen, sondern mit denen des Erfinders, so als wären sie gerade erst entstanden. Er benötigt die unverbrauchten Augen der Zeitgenossen, denen sie wunderbar oder erschreckend scheinen.»³¹

Um ein möglichst differenziertes Bild von der zeitgenössischen Rezeption des neuen Verkehrsmittels darlegen zu können, werden bei der Quellenanalyse verschiedene Schweizer/Berner Tageszeitungen herangezogen, in denen die Initianten und die Gegnerschaft Stellung zum neu geplanten Lift bezogen.

Weil die Initianten den Zweck verfolgten, die abgehängte Matte mit der oberen Stadt zu verbinden, wird bei der Quellenkritik der Zeitungsartikel ein Augenmerk auf die sozialen Spannungen zwischen der Matte und den übrigen Stadtteilen gelegt und versucht «zwischen den Zeilen» solche Implikationen herauszuarbeiten. Da die Gegnerschaft die Anlehnung des Aufzugs an die Münster-Plattform – wie in der Einleitung angesprochen – als «Verschandelung» wahrnahm, beschäftigt sich die Arbeit ebenfalls mit der Tatsache, wie der Lift bisherige Raumverhältnisse in Frage stellte. Überlegungen aus der Raumsoziologie³² und das konstruktivistische Raumverständnis von Michel Foucault bieten einen hilfreichen Zugang. Demnach wird der Raum als solcher nicht nur als Behälter verstanden, in dem sich Menschengruppen und Kulturen bewegen. Die Sozial- und Kulturwissenschaften nehmen den Raum als Gegenstand, Kategorie und Grösse sowie als Ergebnis sozialer Beziehungen wahr.³³ Für Foucault bestand eine enge Verbindung zwischen der Konstituierung von Räumen und der Ausübung von Macht. Raumvorstellungen sind seiner Auffassung zufolge nicht von den Praktiken der Macht zu trennen.³⁴ Konkret angewandt auf die vorliegende Untersuchung bedeutet dies, dass die Münster-Plattform und die Matte von bestimmten Raumvorstellungen geprägt waren. Gerade die Plattform galt als ein Ort der Ruhe und der Ordnung, wohingegen

modernen Gesellschaften auf umfassende Weise Kriterien ihrer wissenschaftlichen Selbstaufklärung darüber, wie sie zu dem geworden sind, was sie sind, und welche Lebenswelten im beschleunigten historischen Wandel der Neuzeit untergegangen sind.» Gangolf Hübiger: Kulturgeschichte. In: Stefan Jordan (Hg.): Grundbegriffe der Geschichtswissenschaft. Stuttgart 2002/2019: S. 198-201, hier S. 201.

³¹ Siegfried Giedion: Die Herrschaft der Mechanisierung. Ein Beitrag zur anonymen Geschichte. Hamburg 1948/1994: S. 20. Zit. nach Andreas Bernard. Die Geschichte des Fahrstuhls. Über einen beweglichen Ort der Moderne. Frankfurt am Main ²2011: S. 16.

³² Allgemein zum Thema Raumsoziologie, Martina Löw: Raumsoziologie. Frankfurt am Main 2001.

³³ René Kreichauf: Michel Foucault. Raum als relationales Mittel zum Verständnis und zur Produktion von Macht. In: Frank Eckardt (Hg.): Schlüsselwerke der Stadtforschung. Wiesbaden 2017: S. 411-433, hier S. 413.

³⁴ «A whole history remains to be written of spaces – which would at the same time be the history of powers [...]». The Eye of Power. A Conversation with J.-P. Barou and M. Perrot. In: C. Gordon (Hg.): Power/Knowledge. Michel Foucault: Selected Interviews and other Writings 1972-1977. New York 1980: S. 146-165, hier S. 149. Zit. nach Löw 2001: S. 164.

die Matte als Elendsviertel angesehen wurde. Der Lift nahm eine Scharnierfunktion dieser beiden konträren Umgebungen ein und erleichterte den Menschen aus der Matte den Zugang zur oberen Stadt. Gleichzeitig sorgte er für die Auflösung der räumlichen Abgrenzung der Plattform vom darunterliegenden Quartier.

Der Arbeit zugrunde liegen interdisziplinäre Ansätze aus der Unternehmens-, der Sozial- sowie der Kulturgeschichte. Mit einer anderen Quellenauswahl sowie einer anders gearteten Fragestellung könnte genauso gut ein Fokus auf die Wirtschafts- oder Technikgeschichte vom Mattelift gelegt werden. Die Technikgeschichte hinter dem Aufzug nimmt in der vorliegenden Arbeit bei der Argumentation für die Erstellung des Lifts eine wichtige Rolle ein. Allerdings verzichtet der Autor darauf, auf technische Details einzugehen. Dasselbe gilt für die wirtschaftlichen Kennzahlen des Unternehmens, legen sie doch Zeugnis von der Rentabilität des Betriebs ab. Auf eine eingehende wirtschaftshistorische Analyse muss aus Platzgründen verzichtet werden.

1.4 Forschungsstand

Der Mattelift genießt in Bern einen gewissen Bekanntheitsgrad als besonderes Verkehrsmittel. In Lokalzeitungen erscheinen regelmässig Artikel zum «Senkeltram» und dessen Besonderheiten. Trotz der 125-jährigen Betriebsgeschichte des Lifts liegt eine historische Studie zum Mattelift (noch) nicht vor. Die Übergabe der Archivalien von der Mattelift AG an das Stadtarchiv Bern im Jahr 2022 ermöglicht die historische Aufarbeitung der Unternehmensgeschichte.

Allgemein kann festgestellt werden, dass die Geschichtswissenschaft den Aufzug beziehungsweise den Lift lange vernachlässigte. Bis in die 1980er Jahre blieb derselbige als Gegenstand von historischen Fragestellungen unberührt. Eine erste allgemeine Darstellung über die Geschichte des Lifts legten Jeannot Simmen und Uwe Drepper vor.³⁵ Die beiden Autoren versuchen die Dialektik der Vertikalen anhand der Erfindung «Lift» entwicklungsgeschichtlich nachzuvollziehen. So sei das «Buch weder trockene Technikgeschichte noch bunter kulturgeschichtlicher Streifzug.»³⁶ Simmen und Drepper interessieren sich für die Metageschichte zur Erschliessung der Vertikalen, in diesem Sinne für die Eroberung der dritten Dimension als Teil der menschlichen Zivilisationsgeschichte: «Was Eisenbahn und Schiff für Land und Meer, das wird der Aufzug für die Höheneroberung [...]»³⁷ Die Darstellung umfasst ein breit gefächertes Themenspektrum. Neben den technischen Entwicklungen erläutern die Autoren in ihrem Werk ebenso die Funktion des

³⁵ Jeannot Simmen und Uwe Drepper: Der Fahrstuhl. Die Geschichte der vertikalen Eroberung. München 1983.

³⁶ Ebd.: S. 7.

³⁷ Ebd.: S. 7.

Fahstuhlführers, Charakteristiken der Liftkabine sowie sämtliche Vertikaltransportmittel wie Treppe, Rolltreppe, Paternoster etc. Das Buch bietet eine gute Übersicht zur Geschichte des Aufzugs, beginnend mit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Tatsächlich ist dem Mattelift in diesem Standardwerk der Liftgeschichte eine kurze Beschreibung gewidmet.³⁸

Im englischsprachigen Raum erschienen zwischen den 1980er- und den frühen 2000er-Jahren einige Publikationen, die sich mit der Geschichte des Lifts auseinandersetzen. Dazu zählt etwa die Darstellung von Jason Goodwin über das Unternehmen Otis.³⁹ Dieses Werk beschäftigt sich in erster Linie mit dem amerikanischen Liftunternehmen selbst und weniger mit der allgemeinen Geschichte des Lifts. Ähnlich wie Simmen und Drepper macht Alisa Goetz mit *«up, down, across – elevators, escalators and moving sidewalks»*⁴⁰ neben dem Aufzug auch andere Vertikaltransportmittel wie die Rolltreppe zum Thema ihres Buchs. Einen engeren Fokus auf die Geschichte des Lifts legt Gray mit seiner Studie *«From Ascending Rooms to Express Elevators»*⁴¹ vor. Darin stellt er die Geschichte des Personenfahrstuhls im 19. Jahrhundert dar.

Etwas ausführlicher vorgestellt wird an dieser Stelle die Dissertation des deutschen Historikers Andreas Bernard,⁴² der sich intensiv mit der Kulturgeschichte des Lifts auseinandergesetzt hat. Mit dem Ziel «dem im 20. Jahrhundert matt und unscheinbar gewordenen Gegenstand des Fahrstuhls den Glanz der Fremdheit zurückzugeben»,⁴³ fragt Bernard nach den hauptsächlichen Veränderungen, die der Aufzug zwischen der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und dem frühen 20. Jahrhundert vollzogen hat. Dabei können Wechselwirkungen zwischen der Gesellschaft und dem neuen Transportmittel beobachtet werden. Dem Historiker gelingt es mithilfe verschiedenster Primärquellen ein vielseitiges Bild vom Lift zu zeichnen. Er arbeitet mithilfe von historischen und literaturwissenschaftlichen Methoden heraus, inwiefern der Lift eine Schneise durch die Vertikale schlug. Der Aufzug begründete das besonders in europäischen Wohnhäusern vorkommende Gemenge aus Zwischenböden, Nebentreppen und toten Korridoren. Unter diesem Aspekt spielte das Aufkommen des neuen Transportmittels bei der besseren Erfassbarkeit von Raumeinheiten eine wichtige Rolle. Bernard weist in diesem Sinne auf Michel Foucaults Überlegungen zum «disziplinarischen Raum» im 18. Jahrhundert hin. Der Aufzug disziplinierte im Städtebau die

³⁸ Siehe Simmen; Drepper 1983: S. 242-244. Die Autoren zitieren einen Brief des Vorstands der Mattelift AG vom 22. April 1983.

³⁹ Jason Goodwin: Otis. Giving rise to the modern city. Chicago 2001.

⁴⁰ Alisa Goetz: Up, down, across – elevators, escalators, and moving sidewalks. London 2003.

⁴¹ Lee Gray: From Ascending Rooms to Express Elevators. A History of the Passenger Elevator in the 19th Century. Mobile 2002.

⁴² Andreas Bernard: Die Geschichte des Fahrstuhls. Über einen beweglichen Ort der Moderne. Frankfurt am Main 2011.

⁴³ Bernard 2011: S. 16.

Vertikale, nachdem in der Mitte des 19. Jahrhunderts zunächst die Horizontale eine bautechnische «Disziplinierung» erfuhr.⁴⁴

Der Lift und seine historischen Implikationen haben seit den 1980er-Jahren insofern eine gewisse Beachtung erfahren, obwohl das Themenfeld Aufzug in der Geschichtswissenschaft wohl weiterhin eher eine untergeordnete Bedeutung haben wird. Die vorgestellten Werke vermitteln die allgemeine Geschichte des Aufzugs aus verschiedenen Perspektiven. Umfangreiche Lokal- oder Spezialuntersuchungen zu einzelnen Liften sind bisher noch nicht erschienen.

Die Schweizer Geschichtswissenschaft hat sich bislang nicht für die Aufzugsgeschichte interessiert. Bis zu diesem Zeitpunkt existieren noch keine Studien zur Liftgeschichte der Schweiz, auch im Historischen Lexikon der Schweiz (HLS) sind keine Artikel zu den Begriffen «Lift», «Aufzug» oder «Fahrstuhl» verfügbar. Dies ist umso erstaunlicher, da die Aufzugsunternehmen Emch und Schindler bereits am Ende des 19. Jahrhunderts gegründet wurden und bis heute Aufzüge herstellen. Ebenso verfügt die Schweiz etwa mit dem Mattelift und dem Hammetschwand Lift (höchster Aussenlift Europas) bereits seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts über besondere Aufzugsstrukturen.

Immerhin liegt seit 2018 die Firmengeschichte der Emch Aufzüge AG⁴⁵ vor. Die beauftragte Publizistin Simone Bammatter erläutert darin die Geschichte der Firma Emch von 1880 bis 2018. Das Werk ist reich illustriert, richtet sich mit der leicht verständlichen Sprache sowie der allgemeinen Einführung zum Lift an ein breites Publikum und ermöglicht damit den Einstieg in die Firmengeschichte des Berner Unternehmens Emch AG.

Weil die vorliegende Arbeit den Mattelift in die Stadtgeschichte Berns einordnen will, sollen hier auch einige Worte zum Forschungsstand der Berner Stadtgeschichte und insbesondere zum Mattequartier festgehalten werden. Die Geschichte der Stadt Bern im 19. und 20. Jahrhundert ist mittlerweile gut und vielseitig erforscht.⁴⁶ Im Gegensatz zur Kantonsgeschichte⁴⁷ erschien eine Gesamtdarstellung zur Geschichte der Stadt Bern, die einen historischen Überblick über die letzten 200 Jahre erlaubt, erst im Jahr 2003.⁴⁸ Bis zu diesem Zeitpunkt fehlte eine systematische – auf wissenschaftlichen Standards beruhende –

⁴⁴ Vgl. Bernard 2011: Architekturen der Begradigung: S. 54-64, hier S. 57-61.

⁴⁵ Simone Bammatter: Liftfahrt – eine Zeitreise. Emch Aufzüge AG – ein Unternehmen über vier Generationen. Bern 2018.

⁴⁶ Aus Platzgründen wird auf eine umfangreiche Schilderung des Forschungsstands zur Stadtgeschichte Berns verzichtet.

⁴⁷ Siehe dazu Beat Junker: Die Geschichte des Kantons Bern seit 1798. Band 1 bis 3. Bern 1982-1996. Christian Pfister: Die Geschichte des Kantons Bern seit 1798. Band 4. Bern 1995. Seit 2011 liegt eine neue Überblicksdarstellung zur Kantonsgeschichtsschreibung vor. Siehe Peter Martig et al. (Hg.): Berns moderne Zeit. Das 19. und 20. Jahrhundert neu entdeckt. Bern 2011.

⁴⁸ Robert Barth; Emil Erne; Christian Lüthi (Hg.): Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur. Bern 2003.

Untersuchung zur Stadt.⁴⁹ Neben der Gesamtdarstellung ermöglicht ausserdem der Artikel «Bern (Gemeinde)»⁵⁰ aus dem Historischen Lexikon der Schweiz einen guten Einstieg in die Stadtgeschichte. Bezüglich der Verwaltungsgeschichte der Stadt Bern ist die Arbeit von Bettina Tögel⁵¹ hervorzuheben. Sie untersucht die Entstehung des modernen Verwaltungsapparats und die Rolle der neu aufgekomenen Parteien. Damit leistet sie einen wichtigen Beitrag zum Verständnis der Urbanisierung Berns und zeigt die Gegensätze zwischen liberaler Kantonsregierung und konservativer Stadtregierung auf.

Im Gegensatz zur nunmehr recht gut erforschten Stadtgeschichte Berns fristet die Matte als Quartier eher ein Schattendasein in der Geschichtswissenschaft. Bruno Fritzsche hielt bereits in den 1980er-Jahren fest, dass ein neues Interesse an der Quartiergeschichte aufgekommen sei, nachdem stadtgeschichtliche Fragestellungen in der Schweiz lange vernachlässigt worden seien.⁵² Ihm zufolge bemühen sich diese Lokalstudien darum, «die Ausprägung von Sozialräumen und ihre Entwicklungsbedingungen im Rahmen des gesamtstädtischen Wachstums darzulegen [...]»⁵³ Die Matte wird als besonderes Quartier wahrgenommen und einige Zeitungsartikel widmen sich dem Stadtteil mit einer kurzen Schilderung des Quartiers und dessen Veränderungen. Darüber hinaus gibt es zwei Publikationen über das Matteberndeutsch und das «Matteänglisch».⁵⁴ Beide Darstellungen beschäftigen sich neben den einzigartigen Sprachen des Quartiers ebenfalls mit der Geschichte der Matte. Sie bieten der interessierten Leserschaft einige Einblicke in das Quartier und spannende Anekdoten. Beiden Werken ist gemeinsam, dass sie einen populärwissenschaftlichen Charakter aufweisen und sich bewusst an einen breiten Leserkreis richten.

Gut erforscht ist das Wirken der Gemeinnützigen Baugenossenschaft Bern (GBB) in der Matte. Zum Jubiläum des 75-jährigen Bestehens veröffentlichte die GBB ihre Publikation «*Vom Frickbad bis zum Herzog-Berchtold-Haus*».⁵⁵ Der beauftragte Autor Eduard Fallet stellt darin die Geschichte der Genossenschaft seit 1911 dar und führt durch die verschiedenen

⁴⁹ Siehe zum Forschungsstand über die Stadtgeschichte Berns: Robert Barth; Emil Erne; Christian Lüthi: Die Stadt Bern im 19. und 20. Jahrhundert. Bestandesaufnahme und Projektskizze für eine Stadtgeschichte. In: BZGH, 60 (1998): S. 219-253.

⁵⁰ Anne-Marie Dubler; Hans Grütter; Urs Martin Zahnd; Beat Junker; Bruno Fritzsche; Alfred Kuert: Bern (Gemeinde). In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS). Version 10.11.2016, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/000209/2016-11-10/>, 27.09.2022.

⁵¹ Bettina Tögel: Die Stadtverwaltung Berns. Der Wandel ihrer Organisation und Aufgaben von 1832 bis zum Beginn der 1920er Jahre. Zürich 2004.

⁵² Bruno Fritzsche: Stadtgeschichte und Quartiergeschichte. In: Schweizerisches Archiv für Volkskunde. Band 82, Heft 1-2 (1986): S. 58-67, hier S. 62.

⁵³ Fritzsche 1986: S. 62.

⁵⁴ Matteänglisch-Club Bärn (Hg.): Matteänglisch. Geschichte der Matte. Dialekt und Geheimsprache. Bern 1994. & Hans Markus Tschirren; Peter Hafen: Ittu'me inglisch'e. Matteänglisch. Die Matte und ihre Sprachen. Thun 2016.

⁵⁵ Eduard M. Fallet: Vom Frickbad bis zum Herzog-Berchtold-Haus. Beitrag zur Geschichte der Matte in Bern. Herausgegeben von der Gemeinnützigen Baugenossenschaft Bern aus Anlass ihres 75-jährigen Bestehens (1911-1986). Bern 1986.

Sanierungsetappen der Wohnhäuser in der Matte. Der Autor informiert vorab in einem einleitenden Teil über die Geschichte der Matte. 2011 gab die GBB zu ihrem hundertjährigen Bestehen schliesslich die Publikation *«Licht und Luft»*⁵⁶ heraus. Die Historikerin Michèle Hofmann greift dabei die Zusammenhänge der Hygienebewegung und der Wohnungsfrage in Bern, im Besonderen in der Matte auf. In derselben Monografie erläutert der Kunsthistoriker Dieter Schnell die Sanierungsetappen im Schwarzen Quartier.

Obwohl die vorgestellten Werke einen Überblick über die Matte ermöglichen, steht eine solide wissenschaftliche Geschichte über die Matte noch aus. Im Besonderen würden sozialgeschichtlich angelegte Studien zu den Quartierorganisationen des Matte-Leists sowie des Arbeitervereins Matte-Bern wohl einen interessanten Zugang zur Matte bieten. Da die Lebensverhältnisse damals stark vom Zustand des Quartiers abhingen, könnten städtegeschichtliche Ansätze hilfreich sein, um mehr über die Menschen in der Matte zu erfahren. Fritzsche hält fest, warum Quartiergeschichte wichtig ist:

*«Weil die Umwelt sozialtypischen Lebensraumes die sozialen Schichten, die sich darin eingerichtet haben, mitprägte, sind Untersuchungen zu einzelnen Quartieren eine Möglichkeit, der Lebensweise sozialer Gruppen, die sich vielerorts unter ähnlichen Bedingungen entwickelt haben, auf den Sprung zu kommen.»*⁵⁷

Die vorliegende Arbeit kann das hochgesteckte Ziel einer fundierten Quartiergeschichte nicht erfüllen. Vielmehr soll die Untersuchung des Mattelifts einen Beitrag zur Geschichte der Matte leisten und der Leserschaft als Anregung dienen, sich weiter mit dem besonderen Stadtteil an der Aare zu befassen.

1.5 Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Arbeit ist in drei Hauptteile gegliedert. Kapitel 2 nimmt im einführenden Abschnitt die historische Kontextualisierung vor. Zunächst wird kurz die Entwicklung der Personenaufzüge skizziert. Dabei beschränkt sich der Autor auf wesentliche technische Meilensteine wie die automatische Fangvorrichtung oder etwa die Einführung des elektrischen Personenaufzugs. Diese Ausführungen zur Aufzugsgeschichte verdeutlichen die insbesondere in Europa vorherrschenden Sicherheitsbedenken zu den neuartigen Verkehrsmitteln. Dieselben Diskurse zur Technikskepsis finden sich teilweise ebenfalls beim Mattelift. Danach bietet das Kapitel einen Überblick über die Stadt Bern in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Die städtische Entwicklung wird in ihren wesentlichen Merkmalen beschrieben aus einer politisch-, sozial-, und wirtschaftlichen Perspektive. Daneben geht es

⁵⁶ Michèle Hofmann; Dieter Schnell: Licht und Luft. Gemeinnützige Baugenossenschaft Bern aus Anlass ihres 100-jährigen Bestehens 1911-2011. Herausgegeben von Manuel Kehrlí im Auftrag der Gemeinnützigen Baugenossenschaft Bern. Bern 2011.

⁵⁷ Fritzsche 1986: S. 61.

darum, die verkehrstechnische Erschliessung sowie den Bauboom der 1880er/1890er Jahre aufzuzeigen. Schliesslich richtet das Kapitel den Blick auf das Mattequartier und legt die hauptsächlichen Gründe für die Verelendung des Stadtteils dar. Neben der Schilderung der miserablen Wohnverhältnisse sowie der bedenklichen hygienischen Zustände im Quartier, beschäftigt sich dieser Abschnitt zusätzlich mit den zeitgenössischen Werturteilen über die Matte und die «Mätteler».

Darauffolgend bilden die Kapitel 3-5 den Hauptteil der Arbeit. Kapitel 3 fragt nach den Ursprüngen und den technischen Vorbildern des Mattelifts und umreisst den Zeitraum von 1888 bis 1895. Mithilfe von Zeitungsartikeln und Beiträgen der Schweizer Bauzeitung wird zunächst auf ein Vorgängerprojekt des Mattelifts sowie den Konzessionär Emil Strub eingegangen. Danach schildert das Kapitel die Konstituierung des Initiativkomitees und stellt die beteiligten Akteure vor. Der letzte Abschnitt behandelt die Argumente für die Erstellung des Lifts sowie die damit einhergehenden Schwierigkeiten mit der Gemeinde und dem Konzessionär.

Kapitel 4 befasst sich mit der Opposition gegen die Erstellung des Lifts. Im Frühjahr 1896 bildete sich die bereits genannte Gegnerschaft heraus, die sich entschieden gegen das Projekt stellte. Die Widersacher brachten in mehreren Ausgaben des *Berner Tagblatts* fünf Hauptargumente gegen den Mattelift und dessen geplanten Standort an der Münster-Plattform vor. Die Baubewilligung ergänzt die Zeitungsberichte, indem die Einsprachen und die Unterschriftenbögen analysiert werden. Insbesondere letztere ermöglichen Rückschlüsse über die soziale Stellung der Unterzeichneten. Daneben fragt das Kapitel nach der symbolischen Bedeutung der Münster-Plattform sowie nach den sozialen Spannungen zwischen «Oben» und «Unten».

Kapitel 5 widmet sich der Montage, den Lieferverzögerungen und den damit verbundenen Problemen bei der Fertigstellung des Lifts. Gleichzeitig wird die Entwicklung des Eisenbahndepartements und dessen Überwachungsfunktion des Liftbetriebs genauer beleuchtet. Der letzte Abschnitt schildert die Eröffnung des Mattelifts und dessen Rezeption in der Lokalpresse. Am Ende der Arbeit bündelt ein Fazit die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung und beantwortet die in der Einleitung formulierte Fragestellung.

Der Anhang besteht aus vier beigelegten Quellen, welche zum weiteren Verständnis des Texts hilfreich sein können. Anhang 1 und 2 sind Abschriften von Dokumenten des Bundesarchivs. Anhang 3 beinhaltet die Aufnahme vom Mattelift mit technischen Angaben und Anhang 4 zeigt eine Ansichtskarte vom Mattelift, welche die Burgerbibliothek Bern und das Staatsarchiv des Kantons Bern aufbewahren.

2 Historischer Kontext

2.1 Entwicklung der Personenaufzüge – von der automatischen Fangvorrichtung bis zum Elektrischen Mönchsbergaufzug

Der Personenaufzug repräsentierte eine bahnbrechende technische Neuerung, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in New York ihren Anfang nahm. Während sich der Aufzug in den USA schnell etablierte und bereits ab den frühen 1860er Jahren an den amerikanischen Ostküstenstädten zum Standard der grossen Hotels gehörte, verlief die Einführung in der europäischen Gesellschaft mit deutlichen Vorbehalten. Zunächst blieb der Lift als Transportmittel bis in die späten 1860er Jahre weitgehend unbekannt.⁵⁸

Historiker Andreas Bernard gibt zu Protokoll, dass erst der als sehr sicher geltende Hydraulikaufzug – erstmals präsentiert an der Pariser Weltausstellung von 1867 – die Ausbreitung von Personenaufzügen in Frankreich und Deutschland gefördert hat. Obwohl das neue Verkehrsmittel in den 1870er Jahren in Berliner Geschäftshäusern und Hotels zunehmend eingebaut wurde, blieb die Skepsis gegenüber dem Aufzug noch lange sichtbar. So blieb die vertikale Beförderung zum Beispiel in Deutschland noch bis in die 1890er Jahre hinein eine Besonderheit.⁵⁹

Die Personenaufzüge wurden wie viele andere technische Neuerungen an den Weltausstellungen präsentiert.⁶⁰ Daher kamen die Vertreter aller Herrenländer mit den Erfindungen der anderen Nationen in Berührung und konnten ihre Erfindungen mit denjenigen der anderen vergleichen. An der Weltausstellung in Philadelphia 1876 ist dem österreichischen Bericht über die ausgestellten Personenaufzüge etwa zu entnehmen, dass die Lifte in Amerika im Gegensatz zu Europa bereits in zahlreichen Warenhäusern und Hotels in Verwendung seien. Bei den grösseren Gebäuden werde vornherein Platz gelassen, um die Aufzüge einzubauen. Dem Autor zufolge seien die Verhältnisse spezifisch «amerikanisch». Dank der Verwendung der Dampfkraft sei der Betrieb der Aufzüge billig und kein Gesetz in Amerika verbiete die Anlage von Dampfkesseln.⁶¹ Der Berichtende versicherte, dass die Umstände in Österreich andere wären, «obschon unsere Verhältnisse, in Folge der modernen grossen Zinshäuser und der hohen Grundrente die Einführung von Personenaufzügen und Aufführung von Personenaufzügen und Aufführung von Geschäftslocalitäten in Stockwerken dringend verlangen.»⁶² Dieses Beispiel verdeutlicht die unterschiedlich schnelle Ausbreitung der Aufzüge in Europa und Amerika.

⁵⁸ Bernard 2011: S. 9.

⁵⁹ Ebd.: S. 10.

⁶⁰ Eine knappe Übersicht über die Weltausstellungen und ihre jeweiligen Charakteristika bietet Winfried Kretschmer: Geschichte der Weltausstellungen. Frankfurt am Main 1999.

⁶¹ Vgl. A. Riedler: Bericht über die Weltausstellung in Philadelphia 1876. XX. Heft. Personen- und Lastenaufzüge und Fördermaschinen. Wien 1877: S. 8-10.

⁶² Ebd.: S. 9.

Im Folgenden sollen einige wesentliche Impulse skizziert werden, welche die Ausbreitung des Aufzugs, im Besonderen in Europa gefördert haben. Durch die neuen Energiequellen der Dampfkraft und der Elektrizität gewann der Lift für die Ingenieure eine immer grösser werdende Anziehungskraft. Darüber hinaus trugen die neu erfundenen Sicherheitseinrichtungen dazu bei, Aufzüge in der Gesellschaft akzeptabel werden zu lassen. Etwas vereinfacht lassen sich drei grundlegende Erfindungen anführen, die den modernen Lift ermöglicht haben. Dazu zählen die automatische Fangvorrichtung, die Treibscheibe und die Elektrizität.⁶³

Lange galten Lifte als unsicher, da ein Seilriss den unmittelbaren Sturz der Kabine bedeutete. Die bisherigen Erfahrungen mit dem vertikalen Transportmittel im Bergbau begründeten insbesondere in Europa das Misstrauen gegenüber seilbetriebenen Aufzügen.⁶⁴ Am Anfang der Liftgeschichte steht, wie Bernard bilanziert die «aufwändig präsentierte Verhütung eines Unfalls».⁶⁵ Elisha Graves Otis stellte auf einer Industrieausstellung in New York 1854 erstmals seine automatische Sicherheitsfangvorrichtung zur Schau. Danach bekam der Einbau von seilbetriebenen Personenliften einen grossen Aufschwung. Die neue Erfindung sollte fortan das Abstürzen der Kabine trotz eines Seilrisses verhindern.⁶⁶ Obwohl sich die Ausbreitung der Personenlifte in Europa und Amerika unter anderem wegen des «Seiltraumas»⁶⁷ unterschiedlich schnell entwickelte, trugen ebenso europäische Ingenieure zur Ausbildung des modernen Personenlifts bei. Nicht zufällig befasste sich der französische Ingenieur Félix Léon Edoux mit der Frage, wie die Vertikalbeförderung ohne Dampfkraft und Seile funktionieren könnte. Auf der Pariser Weltausstellung von 1867 zeigte er erstmals seinen Hydraulikaufzug, dessen Kabine nicht in der Luft baumelte, sondern auf einem stählernen Kolben ruhte und das Sicherheitsgefühl der Fahrenden erheblich erhöhte.⁶⁸ Die Technik des Hydraulikaufzugs verbreitete sich in den USA und in Europa konnte sich der Personenlift – allerdings noch ohne Seil als Aufhängungsprinzip – erstmals durchsetzen.⁶⁹

Mit der Erfindung der Treibscheibe durch den Bergbauingenieur Carl Friedrich Koepe konnte die Sicherheit der Aufzüge entscheidend verbessert werden und der Seilbetrieb etablierte sich auch allmählich in Europa. Mit der Treibscheibe erübrigte sich die Aufwicklung des Seils auf einer Trommel und der Vielseilbetrieb entlastete das einzelne Seil. Die Liftkabine war nicht

⁶³ Vgl. Simmen; Drepper 1983: S. 7.

⁶⁴ Siehe zum Misstrauen gegenüber den Aufzügen, Bernard 2011: S. 31-41.

⁶⁵ Bernard 2011: S. 31.

⁶⁶ Vgl. Bammatter 2018: S. 12.

⁶⁷ Bernard betont die mentalitätsgeschichtlichen Unterschiede bezüglich des Trageseils. Während in europäischen Ländern der industrielle Bergbau schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts bestand, wurde auf dem amerikanischen Kontinent bis zur zweiten Hälfte des Jahrhunderts nur vereinzelt industrieller Bergbau betrieben. Die Erfahrungen mit Kabinenstürzen und dem Zerreißen des Seils waren dadurch in Europa viel ausgeprägter, als es in Amerika der Fall war. Das Misstrauen gegenüber dem Trageseil zeigte sich daher in der anfänglich sehr zögerlichen oberirdischen Ausbreitung der seilbetriebenen Personenlifte in Europa. Vgl. Bernard 2011: S. 35.

⁶⁸ Vgl. Bammatter 2018: S. 12.

⁶⁹ Vgl. Bernard 2011: S. 35.

mehr abhängig von nur einem Seil. Die Möglichkeit, dass alle Seile gleichzeitig reissen, ist praktisch ausgeschlossen. Darüber hinaus ermöglichte die Treibscheibe eine unbegrenzte Förderhöhe.⁷⁰

Die zunehmende Verwendung der Elektrizität im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts veränderte die Alltagswelt der damaligen Gesellschaft. Im Besonderen traf dies auf die Aufzüge zu, verdrängte die neue Energieform doch die platzraubenden und oftmals unzuverlässigen Dampfmaschinen.⁷¹ Die bis anhin mechanisierte Vertikalfahrt war nicht mehr von Dampfkraft, Gas, Druckluft oder Druckwasser abhängig. Die Elektrizität ermöglichte eine dezentrale Energieversorgung, indem eine zentrale Kraftanlage in unmittelbarer Nähe nicht mehr nötig war. Zudem zeichnete sich die elektrische Aufzugsanlage durch eine einfachere Konstruktion, weniger Wartungsproblemen sowie einen wirtschaftlicheren Betrieb aus. Simmen und Drepper sehen im elektrischen Antrieb den Beginn der Moderne im Aufzugsbau.⁷² Werner von Siemens entwickelte mit der Elektrifizierung der Eisenbahn und des Aufzugs sein dynamoelektrisches Prinzip weiter, das er 1866 entdeckte. Von Siemens stellte am 16. September 1880 in Mannheim erstmals einen elektrischen Aufzug vor. Bereits 1881 führte ein freistehender Aufzug auf der Allgemeinen Deutschen Patent- und Musterschutz-Ausstellung in Frankfurt am Main über eine 35 Meter hohe Distanz. Die Besonderheit bestand darin, dass ein relativ kleiner und unscheinbarer Elektromotor die Eisenbahn und den Aufzug mit der «unsichtbaren» Energieform antreiben konnte.⁷³

Werner von Siemens war von der elektrischen Funktionsweise überzeugt und sah ein grosses Potential in seiner Erfindung: «Die Kraftübertragung durch dynamo-elektrische Maschinen hat in dem von der Firma Siemens & Halske in Mannheim ausgestellten Aufzuge (lift) [sic!] für Personen eine neue Anwendung gefunden, die von grosser Bedeutung zu werden verspricht.»⁷⁴ Sein präsentierter Aufzug erfüllte an der Industrieausstellung in Mannheim die Erwartungen, habe der Lift doch in wenigen Wochen etwa 8'000 Personen ohne jede Störung befördert. Mit einer Geschwindigkeit von circa 0,5 Metern pro Sekunde konnte der Aufzug die Passanten auf den Aussichtsturm heben und wieder herunterbringen.⁷⁵

Seit den 1880er Jahren erlebte die Elektrizität einen grossen Aufschwung und fand in vielen technischen Bereichen Anwendung. 1890 war es schliesslich so weit, dass Ingenieure den elektrischen Antrieb und die Treibscheibe in einem grossangelegten Projekt eines öffentlichen Personenaufzugs kombinierten. Die beiden Firmen Siemens & Halske (Berlin) und Freissler

⁷⁰ Simmen; Drepper 1983: S. 34-36.

⁷¹ Bammatter 2018: S. 13.

⁷² Simmen; Drepper 1983: S. 27.

⁷³ Vgl. ebd.: S. 27.

⁷⁴ Werner von Siemens: Der elektrische Aufzug. Vortrag gehalten im elektrotechnischen Verein, 26. Oktober 1880. In: Werner von Siemens: Gesammelte Abhandlungen und Vorträge. Berlin 1881: S. 543-546, hier S. 543.

⁷⁵ Vgl. ebd.: S. 545.

(Wien) erstellten den Mönchsbergaufzug in Salzburg, der einen 56 Meter hohen steilabfallenden Felsrücken überwand. Dieses Grossprojekt war eine technisch hochgesicherte Anlage, deren Zweck darin bestand, die Touristen auf den Mönchsberg mit der dazu gehörenden Bellevue zu heben. An der Steinwand verankerten die Konstrukteure ein Eisengerüst, an dem die beiden Fahrstühle abwechselnd auf- und abfuhren. Die Angst vor einem Unfall spielte nach wie vor eine bedeutende Rolle, denn das Sicherheitskonzept umfasste «kräftige Fangvorrichtungen» und sechs Seile aus «Patent-Stahladrähten», die einen allfälligen Seilriss verunmöglichen sollten. Simmen und Drepper sind der Ansicht, dass der Mönchsbergaufzug im Gegensatz zum Eiffelturm konsequent dem modernen Prinzip der Aufzugstechnik – Verbindung der Treibscheibe und der Elektrizität – folgte. Die Aufzugsanlagen des im Zuge der Weltausstellung von 1889 erstellten Eiffelturms funktionierten noch nach dem alten Prinzip von Standseilbahn und Hydraulik.⁷⁶

Das Salzburger Elektrizitätswerk lieferte den nötigen Strom für den Gleichstrom-Elektromotor, der die beiden Kabinen antrieb. Drahtseile und Kabel ermöglichten die elektrische Kommunikation zwischen der Kabine, der Antriebscheibe und dem Motor. Die Elektrizität war insofern revolutionär, indem sie die auseinanderliegenden Teile des Aufzugs miteinander verbinden konnte und damit zu einer steuerbaren Kraft wurde.⁷⁷ Simmen und Drepper verweisen beim Mönchsbergaufzug darauf, dass die steuerbare Fernwirkung des Aufzugs durch die Verkabelung der Kabine bereits die allmähliche Abschaffung des Aufzugsführers impliziere. Die Maschine war nun durch die Elektrizität befähigt, selbst auf die Kabine steuernd einzuwirken. Ein weiteres Überwachungs- und Kommunikationsmedium wurde mit Telefon- und Klingelsignalleitungen geschaffen, durch welches der steuerbare Prozess des Systems weiter verbessert werden konnte. Durch die neue Energieform sowie die modernen Steuerungssysteme vollzog der Aufzug schrittweise die Automatisierung und Vertikalfahrten ohne Begleitpersonen wurden möglich.⁷⁸

Der Mönchsbergaufzug stellte einen Meilenstein in der europäischen Liftgeschichte dar. Er repräsentierte den ersten elektrischen Personenaufzug im Dienst der Öffentlichkeit. Entsprechend ausgeklügelt waren die Sicherheitsvorkehrungen. Das Elektrizitätswerk in Salzburg garantierte die elektrische Steuerung sowie die moderne Kommunikation zwischen Kabine und Maschinenraum dank verschiedener Kabelleitungen. Der Mönchsbergaufzug ist hier bewusst als Beispiel für einen öffentlichen Personenaufzug dargestellt worden, da derselbe als technisches Vorbild für den Mattelift gelten kann.⁷⁹

⁷⁶ Simmen; Drepper 1983: S. 37.

⁷⁷ Vgl. ebd.: S. 38.

⁷⁸ ebd.: S. 39.

⁷⁹ Siehe dazu Kapitel 3.3 und 3.4.

Damit sind in Kürze die wesentlichen Entwicklungen des Personenlifts skizziert. Im Folgenden richtet Kapitel 2.2 den Blick auf die politischen Veränderungen und die bauliche Entwicklung der Stadt Bern, um den Mattelift in die Stadtgeschichte einzubetten.

2.2 Bern in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts

«Wohl keine Zeit zeigt auf dem Gebiete der Kultur solche Neuerungen, wie unser Jahrhundert. Die Wandlung aller Verhältnisse im Allgemeinen ist eine so vollständige, dass die Wenigen sich auch nur ein annäherndes Bild zusammenstellen können, wie es vor kaum drei Generationen in unserer Umgebung ausgesehen haben mag.»⁸⁰

Eduard von Rodt bemerkte zu Beginn seiner Publikation «Bern im neunzehnten Jahrhundert», dass die Bundesstadt ihr Gesicht in vielerlei Hinsicht verändert habe. In der Eisenbahn, der Vereinheitlichung des Rechts, dem Aufkommen anderer Erziehungsformen und modernen Sanitätsansichten sah der Autor positive Entwicklungen, die das Jahrhundert hervorgebracht habe. Der Fortschritt brachte jedoch auch einige negative Folgen mit sich. Insbesondere im zeitweiligen Überschuss an Arbeitskräften in der Stadt – durch das Anwachsen der Bevölkerung – sah von Rodt ein zentrales Problem. Denn damit einhergehend könne der Lebensunterhalt nur unzureichend bestritten werden, was in kommunistischen Bestrebungen resultiere.⁸¹

Von Rodts Darstellung von Bern im 19. Jahrhundert ist aus heutiger Sicht interessant, um sich den wesentlichen Veränderungen der Stadt anzunähern und dabei zu erfahren, wie ein Zeitzeuge diese Entwicklungen bewertete. Wie wohl jede Zeitepoche war die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts geprägt von Widersprüchen. Politische Aufbruchsstimmung und Festhalten an der alten Ordnung, Wohlstand und Armut sowie technischer Fortschritt und Techniksepsis waren beispielsweise Gegensätze, welche in Bern deutlich zu Tage traten.

2.2.1 Politischer Machtwechsel, verschiedene Bevölkerungsgruppen und die soziale Frage

Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts wies eine ausgesprochen grosse soziale Dynamik auf. Die Industrialisierung und der Kapitalismus setzten die bisherigen politischen und administrativen Strukturen unter erheblichen Druck. Unter dem Schlagwort der «sozialen Frage» fasste man die verschiedenen Probleme zusammen, die breit in der Gesellschaft diskutiert wurden und dadurch eine starke Sprengkraft entwickelten. Namentlich ist darunter etwa die bittere Armut der Unterschichten, der prekäre Gesundheitszustand der arbeitenden

⁸⁰ Eduard von Rodt. Bern im neunzehnten Jahrhundert. Bern 1898: S. 1.

⁸¹ Vgl. ebd.: S. 1f.

Klassen, die missliche Situation auf dem Wohnungsmarkt, die Arbeitslosigkeit und die sich zuspitzenden sozialen Spannungen zu verstehen.⁸²

Im Zuge dieser neuen Herausforderungen machten sich bedeutende Änderungen in der politischen Landschaft der Schweiz bemerkbar. Der politische Umbau auf Bundesebene resultierte in der Revision der Bundesverfassung 1874. Viele Kantone erlebten in den 1860er- und 1870er-Jahren kritische Phasen, in welchen die politische Ordnung und die ihr unterstellten Institutionen erschüttert wurden. Während der Kanton Bern vergleichbar mit den anderen Kantonen bedeutende Veränderungen vollziehen musste, gelang es den konservativen Eliten in der Stadt Bern ihr Machtmonopol lange gegen die aufkommenden politischen Bestrebungen zu verteidigen und soziale Reformen zu blockieren.⁸³ Das lag unter anderem am vormodern organisierten politischen System, das mithilfe des Zensuswahlrechts systematisch die tonangebende patrizische Schicht begünstigte. Die Menschen aus dem Mittelstand und aus der armen Arbeiterschaft waren durch ihr fehlendes Vermögen von der politischen Partizipation ausgeschlossen. Erst in den 1880er Jahren kam es zu einer Neuordnung der Machtverhältnisse.⁸⁴

Allmählich lockerten die Bernburger die Bedingungen, neue Bürger in ihre Reihen aufzunehmen. Neben der Herkunft konnten nun auch Besitz und Bildung den Einstieg in die Politik ebnen. Trotz der Schaffung von neuen Gremien gelang es den freisinnigen Reformanhängern nicht, die konservativen Mehrheiten zu stürzen. Allerdings verloren die konservativen Eliten nach 1881 ihre Vormachtstellung. Den Freisinnigen gelang es mit der Hilfe der Arbeiterschaft, dass die Gemeindeversammlungen nicht mehr unter der Woche, sondern künftig am Sonntag stattfanden. Damit konnten die Werktätigen am freien Tag in der Woche ihre Stimme abgeben und sich stärker an den politischen Entscheidungen beteiligen. Vor dieser Änderung übten *de facto* nur jene Gruppen die politische Macht aus, die über genügend Geld und Zeit für die ehrenamtlich organisierte Gemeindepolitik verfügten.⁸⁵

Im Jahr 1888 wurde der Machtwechsel vollzogen, indem die Wahlen vom 29. Januar 1888 einen deutlichen Sieg der Freisinnigen ergaben.⁸⁶ Am 1. März führte die Gemeinde das «gemässigte Direktorialsystem» und damit einhergehend eine klarer geregelte Gewaltentrennung ein. Der Gemeinderat bestand fortan aus neun Mitgliedern, wobei der Präsident und drei Gemeinderäte hauptamtlich tätig waren, daneben amtierten fünf Mitglieder

⁸² Brigitte Schnegg: Armutsbekämpfung durch Sozialreform. Gesellschaftlicher Wandel und sozialpolitische Modernisierung Ende des 19. Jahrhunderts am Beispiel der Stadt Bern. In: Berner Zeitschrift für Geschichte (BZG) 69/4 (2007): S. 233.

⁸³ Ebd.: S. 233.

⁸⁴ Ebd.: S. 234.

⁸⁵ Vgl. Emil Erne: Stadtpolitik zwischen Patriziat und Frauenmehrheit. Der Aufbau der Gemeindeorganisation und die Kämpfe um die politische Macht. In: Robert Barth et al. 2003: S. 119f.

⁸⁶ Ebd.: S. 121. Zwei Drittel der Parlamentarier stammten jetzt aus der nichtbürgerlichen Einwohnerschaft und damit setzte sich ebenfalls die gesellschaftliche Schicht des Wirtschafts- und Bildungsbürgertums durch.

nach dem alten Usus auf ehrenamtlicher Basis. Sowohl im 80 Mitgliedern umfassenden Stadtrat als auch im Gemeinderat verfügten die Freisinnigen nach der Wahl der stimmberechtigten (männlichen) Bevölkerung über eine klare Mehrheit der Sitze, das bisherige politische Machtmonopol der konservativen Kräfte gehörte fortan der Vergangenheit an.⁸⁷

Die neue Gemeindeordnung hielt weiterhin den Steuerzensus aufrecht. Paradoxerweise blieb das Stimmrecht damit noch immer einem grossen Teil der männlichen Stadtbewohner vorenthalten, obwohl dieselben in eidgenössischen und kantonalen Angelegenheiten ihre Stimme abgeben durften. Seit den 1890er Jahren stieg aber der Anteil der wahlberechtigten Männer auf Gemeindeebene kontinuierlich an, was zu einem gewissen Teil dem Engagement der 1890 gegründeten Arbeiterunion zu verdanken war.⁸⁸ Die Arbeiterunion und die Sozialdemokraten erhielten kontinuierlich Wählerstimmen, waren aber durch das System des limitierten Votums in beiden Räten unterrepräsentiert. Mit der Einführung des Proporzwahlrechts verschob sich die Sitzverteilung allmählich zugunsten der Sozialdemokraten.⁸⁹

Das politische System war zwar mit den veränderten Verhältnissen von 1888 nicht umfassend modernisiert, aber die Entwicklungsdynamik profitierte von dem Umbau in den administrativen Strukturen und dem Machtwechsel zugunsten der freisinnigen Mehrheit.⁹⁰ Vereinfacht dargestellt, entwickelte sich ein Kräftespiel zwischen den Freisinnigen, den Konservativen und den erstarkenden Sozialdemokraten. Obwohl die Sozialdemokraten zunächst mit den Freisinnigen eine Allianz bildeten, konnte die grundsätzliche Kluft zwischen Bürgertum und Arbeiterschaft nicht mehr überwunden werden. Es kam in den 1880er und 1890er Jahren zu Arbeiterstreiks und die Aktivitäten der Arbeiterunion sorgten für Unruhe. 1893 entlud sich die soziale Spannung im Käfigturmkrawall.⁹¹

⁸⁷ Bettina Tögel: Die Stadtverwaltung Berns. Der Wandel ihrer Organisation und Aufgaben von 1832 bis zum Beginn der 1920er Jahre. Zürich 2004: S. 37-39. Tögel macht darauf aufmerksam, dass die freisinnige Dominanz unter anderem dadurch zustande kam, weil etwa die Hälfte der Handwerker und Kleingewerbler dem Freisinn angehörten. Ebenfalls unterstützten massgeblich kleine Steuerzahler, Beamte und Angestellte sowie ein Teil der Arbeiterschaft die Freisinnigen. Siehe zur Stadtverwaltung während des Direktorialsystems 1888-1921, Tögel 2004: S. 37-53.

⁸⁸ Tögel 2004: S. 40. Im Jahr 1915 wurde durch eine Entscheidung des Bundesgerichts allen seit drei Monaten in der Stadt Bern wohnenden Schweizer Bürger das kommunale Stimmrecht zugestanden.

⁸⁹ Ebd.: S. 40-45. Erst in der Mitte der 1890er Jahre institutionalisierten sich die verschiedenen politischen Gruppen und begründeten politische Parteien. 1895 wurde die Sozialdemokratische Partei gegründet, obwohl die Partei und die Arbeiterunion von Anfang an eine Einheit bildeten. 1896 folgte die Konstituierung der Freisinnig-demokratischen Partei und 1898 die Gründung der Konservativ-demokratischen Partei. Zwischen 1895 und 1916 verloren die bürgerlichen Parteien sukzessive an Sitzen, während die Sozialdemokraten kontinuierlich Sitze dazugewannen. Tögel kommt zum Ergebnis, dass ab 1916 die bürgerlichen Parteien und die Sozialdemokraten etwa gleich grosse politische Blöcke repräsentierten.

⁹⁰ Schnegg 2007: S. 235.

⁹¹ Erne 2003: S. 126f. Siehe zum Käfigturmkrawall: Christian Lüthi: Käfigturmkrawall. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS). Version 26.11.2014, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/017247/2014-11-26/>, 10.11.2023.

Die Bevölkerungszunahme in der Stadt sowie die wirtschaftliche Depression von 1876 bis 1885 führten zu grossen Beschäftigungseinbrüchen und damit einhergehend nahm die Armut unter den Arbeitern weiter zu. Die Arbeiterbewegung sowie einige bürgerliche Sozialreformer thematisierten die Probleme der industriell-gewerblichen Unterschichten und suchten nach Lösungen, um die schlechten Lebensbedingungen dieser sozialen Klassen zu verbessern.⁹² Infolge des starken Bevölkerungswachstums bildeten sich in der Stadt Bern im 19. Jahrhundert unterschiedliche Lebensweisen auf engstem Raum heraus. In seiner Wohnungs-Enquête von 1896 untersuchte der Statistiker Carl Landolt die Wohnsituation in Bern und unterteilte die Stadtbevölkerung nach den Berufen in drei Schichten. Zur Oberschicht gehörten für ihn Baumeister, Architekten, Grosshändler, Bankiers sowie vermögende Rentnerinnen und Rentner. Der Mittelschicht zugehörig verstand er das Kleinbürgertum, bestehend aus selbständigen Handwerkern, Kleinhändlern, Wirten sowie Beamten der öffentlichen Verwaltung, der Bahnbetriebe und der Post. Weiter gehörten Professoren, Lehrer, Pfarrer sowie Freiberufler wie Juristen, Ärzte, Ingenieure, Künstler und Journalisten zur Mittelschicht. Arbeiter, Dienstbotinnen, kaufmännisches und technisches Hilfspersonal, Tagelöhner, Handlanger und niedere Staats- und Gemeindeangestellte ordnete Landolt der Unterschicht zu.⁹³

Die Berner Oberschicht setzte sich am Ende des 19. Jahrhunderts somit aus verschiedenen sozialen Klassen zusammen, die in ihrem Wertekanon viele Unterschiede, aber auch einige Gemeinsamkeiten aufwiesen. Die zwei wesentlichen Gruppen waren die Burger und die Bürger. Während die Burger die traditionelle Oberschicht der Stadt Bern verkörperten und einen überaus grossen Wert auf die Herkunft legten, orientierten sich die Bürger vor allem an Leistung und Besitz. Sie grenzten sich mit ihrem bürgerlichen Wertekanon⁹⁴ von den politischen Vorstellungen, der Mentalität sowie der Bedeutung der Herkunft von der Burgerschaft⁹⁵ deutlich ab. Bis ins letzte Viertel des 19. Jahrhunderts bestimmten

⁹² Brigitte Schnegg: Armut. Kapitel 2. 19. und 20. Jahrhundert: S. 5. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS). Version 11.05.2015, <https://hls-dhs-dss.ch/de/export/articles/016090/2015-05-11/WebHome?format=pdf&pdftemplate=HLSCode.ArticlePdfExport>, 26.03.2023.

⁹³ Anna Bähler; Christian Lüthi: Unterschiedliche Lebensweisen auf engstem Raum. In: Robert Barth et al. 2003: S. 241f.

⁹⁴ Vgl. ebd.: S. 242. Unter dem bürgerlichen Wertekanon sind verschiedene Tugenden zu verstehen, die für die Selbstrepräsentation der Bürger von grosser Wichtigkeit waren. Dazu zählen etwa die günstige finanzielle Situierung, Bewandtnis im klassischen Wissenskanon, stark geschlechtsspezifische Erziehung, Pflichterfüllung, Leistungsbereitschaft, Selbstverantwortung sowie eine hohe Wertschätzung für die Familie und die Verwandtschaft. Die hier aufgegriffenen Punkte versinnbildlichen nur vereinfacht die Gegensätze zwischen Bürgern und Burgern.

⁹⁵ Vgl. ebd.: S. 243. Die Burgergemeinde ist unterteilt in 13 Zünfte und Gesellschaften. Zu Beginn des Jahrhunderts gehörten etwa 20 Prozent der Stadtbevölkerung zur Burgergemeinde. Durch Zuwanderung senkte sich der Anteil sukzessive ab, bis um 1900 noch 6 Prozent der Stadtbevölkerung hier zuzuordnen sind. Innerhalb der Burgerschaft bildete die Elite das Patriziat, das aus Mitgliedern der rund 75 Familien bestand, welche im Bern des Ancien Régime (es gab noch keine Machtaufteilung zwischen Stadt und Kanton) regierten. Ausführlich zur Burgergemeinde in Bern im 19. und 20. Jahrhundert: Katrin Rieder: Netzwerke des Konservatismus. Zürich 2008.

Grabenkämpfe zwischen konservativer Burgerschaft und liberalem Bürgertum die politische Kultur in Bern. Unter dem Eindruck der Arbeiterbewegung entspannten sich im ausgehenden Jahrhundert die ideologischen Gegensätze der beiden Gruppen etwas. Die Angst vor dem politischen Gegner resultierte in der Annäherung zwischen Burgern und Bürgern und schuf ein bürgerliches Klassenbewusstsein.⁹⁶

Ebenso wie die Oberschicht setzte sich die Mittelschicht aus unterschiedlichsten Berufsständen zusammen, die sich ökonomisch sehr stark unterscheiden konnten, sich aber an bürgerlichen Werten orientierten. Zur Mittelschicht gehörten vermögende Handwerksmeister, genauso wie einfache Beamte mit niedrigem Einkommen. Der bürgerliche Mittelstand engagierte sich im Besonderen im Vereinsleben, das zwischen 1850 und 1910 eine Blütezeit erlebte. In diesen Jahrzehnten entstanden in Bern mehr als 600 Vereine, über die Hälfte davon allein zwischen 1890 bis 1910. Ferner war von grosser Bedeutung die aktive Beteiligung des Mittelstands in den zahlreichen Quartier- und Gassenleiste, deren Gründung ebenfalls zum Grossteil in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts fiel.⁹⁷ Tögel bemerkt, dass die Vereine und Leiste als lokale Interessenorganisationen nicht nur im kulturellen, sondern auch im politischen Leben einen zentralen Platz einnahmen.⁹⁸

Die Leiste bemühten sich um eine direkte politische Einflussnahme auf kommunaler Ebene. Über das traditionelle Beschwerde- und Eingabewesen versuchten sie ihre Anliegen öffentlich zu machen und auf die politische Tagesordnung zu setzen. Häufig luden die Leiste in ihren Versammlungen verschiedene Experten ein, die ein Thema in einem Vortrag erläuterten und die Mitglieder dasselbe anschliessend gemeinsam diskutierten. Gleichzeitig versuchten die Leiste Mitglieder für den Stadt- oder Gemeinderat zu nominieren.⁹⁹ Tögel hält fest, dass die Vereinigungen ihre Anliegen nicht selten erfolgreich vertreten konnten. Die Leiste forderten unter anderem den Ausbau der öffentlichen Infrastruktur, so zum Beispiel die Erstellung von Strassennetzen, von Brunnen, Gasbeleuchtung etc. Aber auch soziale Probleme wie die Prostitution bekämpften sie und griffen zur Selbsthilfe, wenn die Beschwerden gegenüber der Stadt nicht erfolgreich waren. Dabei hatten sie den Anspruch sämtliche Bewohner des Quartiers zu vertreten und ihre eigenen Wertvorstellungen mit erzieherischen und sozialdisziplinarischen Mitteln durchzusetzen.¹⁰⁰

Die Leiste bildeten als politisch organisierte Gruppen einen wichtigen Bestandteil der Quartiere und vertraten mit ihren Anliegen ebenfalls die Interessen der Unterschichten, die rund die

⁹⁶ Vgl. Lüthi; Bähler 2003: S. 249.

⁹⁷ Lüthi; Bähler 2003: S. 251f.

⁹⁸ Tögel 2007: Zur Bedeutung der Leiste und Vereine, siehe S. 53-63.

⁹⁹ Vgl. ebd.: S. 62.

¹⁰⁰ Vgl. ebd.: S. 63.

Hälfte der gesamten Stadtbevölkerung ausmachten und mindestens zeitweise von der Armut betroffen waren.¹⁰¹

2.2.2 Die städtebauliche Entwicklung

Bern durchlief in den letzten zwei Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts bedeutende Veränderungen in seiner städtebaulichen Entwicklung. Die Stadt erlebte mit dem Eisenbahnanschluss 1857/58 einen Aufschwung in der Wirtschaftsentwicklung und eine erste Phase der Industrialisierung. Die neue Infrastruktur wertete die Erreichbarkeit der Stadt entscheidend auf, indem Güter und Personen um ein Vielfaches billiger und schneller als auf der Strasse transportiert werden konnten.¹⁰² In diese günstige wirtschaftliche Phase fiel in den 1860er Jahren die Gründung der später bedeutsamen Industrieunternehmen Wander, Tobler sowie die Spinnerei Felsenau. Wesentliche Impulse für die weitere Stadtentwicklung gingen von solchen Unternehmen aus und nicht etwa von der Bundesverwaltung. Allerdings begründeten deren Nebenbetriebe (die Eidgenössische Telegraphenwerkstätte und die Eidgenössische Rüstungsfabrik) ebenfalls den Industriestandort Bern.¹⁰³

Die Wohnbevölkerung war massgeblich von der Entwicklung der Eisenbahn und der damit einsetzenden Industrialisierung betroffen. So nahm sie von 1860 bis 1880 um rund 50 Prozent zu und zwischen 1880 und 1910 verdoppelte sie sich nahezu, während die Kantonsbevölkerung nur ein geringfügiges Wachstum aufwies.¹⁰⁴ Allein im Zeitraum von 1888 bis 1900 wuchs die Bevölkerung in Bern von 46'000 auf circa 64'000 Menschen an.¹⁰⁵ Dieser Bevölkerungsanstieg ging einher mit einer günstigen Konjunkturlage für das Bauwesen, wodurch die Stadt in dieser Zeit eine bemerkenswerte Urbanisierungsphase erlebte. Nach einer ersten Bauwelle, die von einem langsamen Wachstum geprägt war, setzte Ende der 1880er Jahre eine zweite ein, in der sich die Bautätigkeit nicht nur erholte, sondern sogar stark zunahm. Nach 1911 verzeichnete sie dann einen Rückgang, bis sie nach 1919 wieder sprunghaft anstieg.¹⁰⁶ Wenig überraschend ist es, dass einige der Repräsentationsbauten, die heute das Stadtbild prägen, in dieser Zeit entstanden sind.¹⁰⁷ Von besonderer Bedeutung für

¹⁰¹ Lüthi; Bähler 2003: S. 254.

¹⁰² Vgl. Christian Lüthi: Wachstum in schwierigem Umfeld. Die wirtschaftliche Entwicklung im Spiegel der wichtigsten Branchen und Firmen. In: Robert Barth et al. 2003: S. 63.

¹⁰³ Bruno Fritzsche: Bern (Gemeinde). Kapitel 3.2. Wirtschaft und Gesellschaft: S.18f. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS). Version 10.11.2016, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/000209/2016-11-10/#HDas19.und20.Jahrhundert>, 27.09.2022.

¹⁰⁴ Vgl. Lüthi 2003: S. 63f.

¹⁰⁵ Matthias Nepfer: Die Wohnungsfrage in der Stadt Bern 1888–1950. Regulierung des Wohnverhaltens durch sozialen Wohnungsbau? Bern 1996: S. 2. Zit. nach Michèle Hofmann: Die Gründung der Gemeinnützigen Baugenossenschaft Bern als Projekt der Gesundheitsförderung. In: Hofmann; Schnell 2011: S. 16.

¹⁰⁶ Vgl. Tögel 2007: S. 74.

¹⁰⁷ Siehe Fritzsche: Bern (Gemeinde). Kapitel 3.2: S. 19. Beispiele hierfür sind etwa das Bundeshaus Ost (1892), das Bernische Historische Museum (1896), das Parlamentsgebäude mit der Kuppel (1902),

die weitere Entwicklung waren die Stadterweiterungen mit dem Kirchenfeld im Osten sowie dem Breitenrain und Spitalacker im Norden der Stadt. Die Kirchenfeldbrücke (1883) und die Kornhausbrücke (1898) verbanden die beiden Hochplateaus und erleichterten somit den Zugang sowie die Kommunikation der neuen Quartiere mit der oberen und mittleren Altstadt.¹⁰⁸ Mit dem Bau des Bahnhofs nahm die Konzentration des Verkehrs am Westende der Altstadt weiterhin zu. Mit der Kirchenfeldbrücke entstand ein zweiter, kleinerer Verkehrsschwerpunkt, welcher den Verkehr von Thun und Luzern lenkte. Damit geriet die auf der anderen Seite liegende untere Altstadt immer stärker ins Abseits. Das Geschäfts-, Arbeits- und Vergnügungszentrum der Stadt konzentrierte sich auf die obere und mittlere Altstadt, während die untere Altstadt weitgehend vom Durchgangs- und Geschäftsverkehr abgeschnitten wurde.¹⁰⁹ Der eingangs erwähnte Eduard von Rodt bemerkte, dass die untere Altstadt eine Entwertung erfahren habe, weil die Hochbrücken seiner Ansicht nach zu spät errichtet worden seien. Dadurch habe sich Bern nicht zentral entwickelt, sondern seine Ausdehnung Richtung Westen einseitig vollzogen: «weder Länggass, Lorraine, noch Mattenhof hätten ihre heutige unnatürliche Ausdehnung erhalten».¹¹⁰

Tatsächlich hatte die ungleiche Stadtentwicklung zur Folge, dass sich ein grosses West-Ost-Gefälle abzeichnete. Der bereits erwähnte Statistiker Landolt wertete die 1896 erhobenen Daten der Wohnungs-Enquête nach den sozialen Schichten aus, was deutliche Aussagen betreffend der Sozialräume zulässt. So stand dem vornehmen Quartier zwischen Bahnhof und Bundeshaus am anderen Ende des Spektrums das Unterschichtsquartier – gekennzeichnet durch überalterten und ungesunden Baubestand – der Nydeggstalden und die Matte entgegen. Die Oberschicht besetzte die besonnten Hänge (Stadtbach, Rabbental, Enge), die sozial tiefgestellten Leute mussten sich mit den feuchten Niederungen der Aareschleife (Matte, Altenberg) zufriedengeben. Auch die Lorraine entwickelte sich schnell zu einem Arbeiterquartier, indem die Bahnlinie das Quartier entzweischneidet und massiv entwertete. Das noch neu erschlossene Kirchenfeld – topographisch günstig gelegen sowie mit strengen Bauvorschriften belegt – avancierte zu einem favorisierten Quartier des oberen Mittelstands und der diplomatischen Residenzen.¹¹¹

Infolge des starken Bevölkerungswachstums und der Ausdehnung der Stadt setzte in Bern wie in den meisten europäischen Städten um die Jahrhundertwende eine räumliche Entmischung der sozialen Schichten ein. Durch diese soziale Segregation entstanden spezifische

die Universität auf der Grossen Schanze (1903), das Stadttheater (1903), der Kursaal (1904) sowie das Casino (1909).

¹⁰⁸ Vgl. ebd.: S. 19.

¹⁰⁹ Vgl. Tögel 2007: S. 72.

¹¹⁰ Von Rodt 1898: S. 113.

¹¹¹ Vgl. Fritzsche: Bern (Gemeinde). Kapitel 3.2: S. 20.

Unterschichtsquartiere. Dazu gehörten die Matte, die Lorraine und das Felsenau, welche alle einen Anteil von über 70 Prozent an Unterschichtshaushalten aufwiesen.¹¹²

Obwohl Bern wie oben skizziert viele positive Entwicklungen erlebte, blieben einige Bevölkerungsgruppen von diesen Fortschritten ausgeschlossen und gerieten zunehmend in Armut. Der politischen Partizipationsmöglichkeit des Mittelstands, der regen Bautätigkeit, der Errichtung von bedeutsamen Bauwerken sowie einer besseren Verkehrserschliessung standen eine mehr und mehr abgehängte untere Altstadt, ein Mangel an verfügbaren Wohnungen, als auch schlechte Hygieneverhältnisse entgegen.

Fritzsche bemerkt, dass die Ausdifferenzierung unterschiedlicher Sozialräume im 19. Jahrhundert ein sich selbst verstärkender Prozess war. Er stand in engem Zusammenhang mit der Bildung der industriellen Gesellschaft, welche ihrerseits die einzelnen sozialen Schichten herausbildete. Besonders am Ende des Jahrhunderts prägten sich die quartierspezifischen sozialen Unterschiede nicht nur auf Einkommen und Vermögen, sondern ebenso hinsichtlich Lebenserwartung, Mobilität, Wohnqualität und Schulbildung besonders stark aus.¹¹³

Im Folgenden wird die Entwicklung des Mattequartiers geschildert. Das an der Aare gelegene Quartier verarmte mit der aufkommenden Industrialisierung – bedingt durch oben genannte Gründe – zunehmend und entwickelte sich zu einem regelrechten Elendsquartier.

2.3 Die Matte – Ein Elendsquartier

«Am Fusse der Plattform, auf einem schmalen Streifen der Aare und dem südlichen Abhang der Bundesstadt, liegt die Matte. Das ist ein dichtbevölkertes Quartier mit alten Häusern und engen, düstern Lauben. Die Bewohner der übrigen Stadtteile begeben sich nur selten dorthin, schon weil die kürzesten Verbindungswege über endlose Treppen führen, die in geheimnisvolles Dunkel gehüllt sind. Als Knabe habe ich die Matte nur in dringenden Fällen und stets mit dem Gefühl eines Trappers betreten, der die Rothäute auf dem Kriegspfade in seiner Nähe weiss. Ich hatte dafür meine guten Gründe. [...]»¹¹⁴

Diese Zeilen verweisen auf die berüchtigte Reputation, welche die Matte in grossen Teilen der Stadtbevölkerung besass. Der Autor beschrieb den Stadtteil als einen dunklen und beklemmenden, ja gar als einen überaus wilden Ort. Ein Besuch dieses Quartiers erschien nicht erstrebenswert zu sein und glich mehr einem gefährlichen Abenteuer mit indigenen «Wilden», vor denen man lieber auf der Hut war. Bemerkenswert an dieser Aussage ist der Umstand, dass der Autor jenes Zeitungsbeitrags eine grundlegende Unterscheidung zwischen der Matte und der übrigen Stadtteile vornimmt. Es war diese Verbindung zwischen den «Mättern» und der «dunklen» Umgebung, welche das Quartier so berüchtigt machte. Wie

¹¹² Vgl. Tögel 2007: S. 81f.

¹¹³ Fritzsche 1986: Stadt- und Quartiergeschichte: S. 60.

¹¹⁴ Berner Tagwacht vom 4. April 1903. Nr. 27. Ausgabe 02: Mattenenglisch. Eine kulturhistorisch-etymologische Studie: S. 2.

Fritzsche herausgearbeitet hat, fiel bereits den Zeitgenossen das Nebeneinander der verschiedenen sozialen Welten in der engen Konzentration städtischer Agglomerationen auf.¹¹⁵ Ähnlich wie in Bern empfand etwa in Zürich eine Dame aus der bürgerlichen Gesellschaft um die Jahrhundertwende einen Ausflug beziehungsweise eine «Expedition» in den «Industriebezirk» Aussersihl als ein «aufregendes, ja verbotenes Unternehmen». Zum ersten Mal habe man Menschen der Fabrik aus der Nähe gesehen.¹¹⁶

Verschiedene Quellen dokumentieren, dass sich die Matte im Spätmittelalter nicht von anderen Gassenzügen in Bern unterschied. Der Stadtteil war angesehen, denn sowohl Mitglieder des Grossen und Kleinen Rates wohnten bis ins 17. Jahrhundert an der Spitzlaube (heutige Badgasse), an der Schifflaube, an der Gerberngasse und in der Mattenenge.¹¹⁷ Tatsächlich war die Matte im 18. Jahrhundert noch ein durchaus angesehenes Quartier, das durch Gewerbe und Handwerk vermögende Bauherren anzog. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts veränderten sich die Verhältnisse jedoch grundlegend. Wie in Kapitel 2.2 aufgegriffen, priorisierten die Behörden die Expansion der Oberen Stadt. Zeugnis davon legen die Stadterweiterungen Länggasse, Breitenrain und Lorraine sowie die Verkehrsverlagerung mithilfe der Kirchenfeld- und der Kornhausbrücke ab. Die Matte verlor ihrerseits massiv an Bedeutung durch die Erstellung der Eisenbahnlinien Bern–Olten (1857), Bern–Thun (1859) und Bern–Biel (1864). Der Siegeszug der Eisenbahn konkurrenzierte den traditionellen Schiffsverkehr auf der Aare derart stark, dass er zwischen 1861 und 1863 vollständig eingestellt werden musste und die Matte damit ihre Hauptverkehrsader verlor.¹¹⁸

Mit der Entstehung der neuen Aussenquartiere gegen Ende des Jahrhunderts verliess nach 1870 ein grösserer Teil der Stadtbevölkerung, darunter selbständige Gewerbetreibende die Innenstadt. Die Matte war das leidtragende Quartier in dieser dynamischen Phase der Stadtentwicklung. Der Stadtteil wuchs zwar bis 1888 auf über 3'000 Einwohner an, verlor aber an Bedeutung, weil der Anteil an der Stadtbevölkerung insgesamt vor der Jahrhundertwende auf unter fünf Prozent sank.¹¹⁹ Die aufkommende Industrie verdrängte zu einem grossen Teil das Gewerbe und brachte selbständige Handwerker in Not, indem einige von ihnen zu Lohnempfängern oder Arbeitslosen wurden.¹²⁰ Bodenpreisspekulationen erfassten im Zuge der regen Bautätigkeit das Stadtzentrum. Die Preise in der Matte verdoppelten sich zwischen

¹¹⁵ Vgl. Fritzsche 1986: S. 58.

¹¹⁶ Vgl. ebd.: S. 58.

¹¹⁷ Vgl. Manuel Kehrl: Einleitung. In: Hofmann; Schnell 2011: S. 10f. Kehrl bemerkt, dass sich erst durch die Bildung und Abgrenzung der oligarchisch-aristokratischen Regierungsschicht zu Beginn des 17. Jahrhunderts, einzelne Quartiere entwerteten. Das geschah unter anderem, weil sich die entsprechenden Geschlechter kontinuierlich vom Handwerk abwendeten.

¹¹⁸ Vgl. Eduard M. Fallet: Vom Frickbad bis zum Herzog Berchtold-Haus. Bern 1986: S. 155.

¹¹⁹ Claude Haltmeyer: Die Geschichte der Matte II. Die Sozialstruktur eines Quartiers. In: Der Bund, 8. September 1979. Nr. 210: S. 2.

¹²⁰ Fallet 1986: S. 155.

1850 und 1900. Die armen Leute konnten den erhöhten Mietzins nur bezahlen, indem sich die Menschen weiter in den ohnehin engen Wohnungen zusammenpferchten.¹²¹

Die anwachsende Überbevölkerung der Matte hing des Weiteren mit der Einführung des kantonalen Armengesetzes von 1857 zusammen, welches den Zustrom von Armen vom Land in die neue Bundeshauptstadt begünstigte. Es gab Gemeinden, die das neue Gesetz für ihre Zwecke missbrauchten. Unter verheissungsvollen Versprechungen und der Vorspiegelung falscher Tatsachen bewogen einige Gemeinden ihre bedürftigen Mitbürger zum Umzug. Viele Leute vom Land kamen mit der Hoffnung nach Bern, hier ohne grosse Mühe leichte Arbeit zu finden. Unter den Zuzüglern fanden sich zu einem nicht unerheblichen Teil arbeitsscheue und trunksüchtige Leute, die bis zur sprunghaften Verteuerung der Mietpreise von 1877 leicht eine Wohnung finden konnten.¹²² Die Verelendung der Matte verstärkte sich daher zusätzlich mit der Landflucht dieser «zweifelhaften Elemente»,¹²³ die sich ab den 1850er Jahren zunehmend im Quartier niederliessen. Abschliessend lässt sich festhalten, dass das Quartier an der Jahrhundertwende zu einem Armen- und Elendsviertel heruntergesunken war, in dem Krankheit, Verwahrlosung und Trunksucht grassierten.¹²⁴

2.3.1 Hygienebewegung und Wohnungsfrage

In der Matte zeigten sich die sozialpolitischen Probleme des ausgehenden 19. Jahrhunderts (ebenso statistisch betrachtet) besonders deutlich. Der von der Stadt Bern¹²⁵ – für die Untersuchung der Wohnverhältnisse – beauftragte Statistiker Carl Landolt bemerkte in seiner Wohnungs-Enquête, dass Bern nicht gerade als gesunde Stadt gelten könne. Die Sterblichkeit erreiche eine hohe Ziffer, hervorgerufen durch einen Mangel an Licht und Luft sowie der Überfüllung, überhaupt den schlechten Wohnungsverhältnissen.¹²⁶ Mit seiner Untersuchung versuchte er «eine Grundlage zu schaffen für ein Wohnungsgesetz, das den hygienischen Ansprüchen und den social-politischen Forderungen der Neuzeit entspreche.»¹²⁷ In seiner ausführlichen Darlegung der Wohnverhältnisse von 1896 stellte der Statistiker fest, dass das Stalden-Mattequartier die ungünstigsten Wohnverhältnisse von allen untersuchten Quartieren aufwies.¹²⁸ Landolt bezeichnete dieses Quartier als das «Arbeiterquartier par excellence»,¹²⁹ da die dortigen Wohnungen zu 70,8 Prozent von Haushaltungen der unteren sozialen Schicht

¹²¹ Haltmeyer 1979: S. 2.

¹²² Vgl. Fallet 1986: S. 35f.

¹²³ Fallet 1986: S. 155.

¹²⁴ Vgl. Fallet 1986: S. 155f.

¹²⁵ Carl Landolt: Die Wohnungs-Enquête in der Stadt Bern vom 17. Februar bis 11. März 1896. Bern 1899: Einleitung: S. I. Anlass zur Untersuchung gab die städtische Polizeidirektion im Einverständnis mit der Sanitätskommission.

¹²⁶ Vgl. ebd.: Einleitung: S. II.

¹²⁷ Ebd.: Einleitung: S. II.

¹²⁸ Zu den festgestellten Ergebnissen der einzelnen Quartiere, siehe ebd.: S. 696.

¹²⁹ Ebd.: S. 692.

bewohnt waren. Auf eine Wohnung kamen durchschnittlich nur 1,8 Zimmer und auf jedes Zimmer 2,2 Bewohner. Besonders bedenklich waren die Abortverhältnisse. 96 Prozent der Haushaltungen waren auf mangelhafte Aborte angewiesen. Weitere Übelstände zeigten sich etwa darin, dass 74,4 Prozent der Wohnungen über keinen Anschluss an die Wasserleitung verfügten und 10,5 Prozent waren feucht und baulich unbefriedigend. Für die mittlerweile auf 4289 Menschen angewachsene Bevölkerung waren dies miserable Zustände.¹³⁰

Während Landolt in erster Linie die Quartiere statistisch miteinander verglich und den Handlungsbedarf für die prekären Stadtteile aufzeigte, nahm der Polizeiarzt Wilhelm Ost die Ergebnisse der Untersuchung zum Anlass, um die «Wohnungsfrage» aus hygienischen und moralischen Perspektiven zu betrachten. In seinem bekannten – und in der Forschungsliteratur häufig rezipierten – Vortrag kritisierte er in vielerlei Hinsicht die soziale und hygienische Entwicklung Berns in einem grösseren Vergleich mit anderen europäischen Städten. Zwischen 1891 und 1894 habe die Stadt Bern schweizweit die zweithöchste Mortalitätsrate verzeichnet. Am globalen Massstab gemessen habe sogar die Weltstadt London eine weniger hohe Sterblichkeit aufgewiesen (Statistik von 1887). Die Matte isoliert zur Stadt betrachtet, habe wiederum eine höhere Todesrate als diejenige von Berlin in der Mitte des letzten Jahrhunderts [um 1750] verbucht.¹³¹

Der Polizeiarzt griff die wesentlichen Punkte der damals aufgekommenen Hygienebewegung¹³² auf, verdeutlichte wie rückständig Bern in vielerlei Hinsicht war und wie wenig Aufmerksamkeit den alten Baubeständen bis anhin geschenkt worden war:

«Eine grosse Zahl von Häusern unserer ältesten Quartiere der innern Stadt bieten Verhältnisse dar, wie sie wohl in frühern Jahrhunderten allgemein bestanden haben mögen, wie sie aber heute nach unsern modernen hygienischen Anforderungen im Interesse der Gesundheit ihrer Bewohner nicht mehr bestehen sollten [...]»¹³³

Unter gesundem Wohnen verstand Ost die Reinheit sowie die Trockenheit der Luft in den Wohnungen. Zwar konnte die Stadt mithilfe der Kanalisation den Untergrund entwässern und

¹³⁰ Vgl. Landolt 1899: S. 692.

¹³¹ Wilhelm Ost: Die Wohnungsfrage in der Stadt Bern. Vortrag gehalten in der christlich-sozialen Gesellschaft des Kantons Bern. Bern 1897: S. 8f.

¹³² Siehe zur Hygienebewegung in der Schweiz, Beatrix Mesmer: Reinheit und Reinlichkeit. Bemerkungen zur Durchsetzung der häuslichen Hygiene in der Schweiz. In: Nicolai Bernard; Quirinus Reichen (Hg.): Gesellschaft und Gesellschaften. Festschrift zum 65. Geburtstag von Professor Dr. Ulrich Im Hof. Bern 1982: S. 470-494. Unter der Hygienebewegung wird eine tiefgreifende gesellschaftliche Umwälzung verstanden, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ganz Europa erreicht hat. Krankheiten wie die grossen Choleraepidemien und die endemische Tuberkulose entfalteten im Zuge der Industrialisierung ihre verheerende Wirkung. Theoretiker und Agitatoren erhoben Sauberkeit und Gesundheit zu einem neuen gesellschaftlichen Wert, um sich gegen die Entstehung und Ausbreitung von Krankheiten zu wehren. Die Hygiene entwickelte sich zu einer neuen medizinischen Disziplin. Im Allgemeinen vertrat sie die Forderung nach natürlichem Licht und guter Luft, einer gesunden Ernährung, der Vermeidung von Abfall etc. Mesmer versteht die genannten gesellschaftlichen Umwälzungen als «Hygienische Revolution». Vgl. Mesmer: S. 470-473.

¹³³ Ost 1897: S. 12.

reinhalten, was die Wohnverhältnisse im Allgemeinen verbesserte. Allerdings blieb auch hier die Matte unberücksichtigt. Eine weitere schwierige Aufgabe bildete die Reinhaltung der Luft in den Wohnungen. Jahrzehnte wurden benötigt, um die weithin verpestenden Lumpen- und Knochenmagazine aus dem Innern der Stadt zu entfernen. Ebenso kritisierte der Arzt die Schweinestallungen mit der übelriechenden Schweinetränke und die Mistgruben der Pferdestallungen, die immer wieder zu berechtigten Beschwerden seitens der Quartierbewohner führten.¹³⁴ Christian Lüthi spricht von einer räumlichen Entflechtung zwischen der Stadt und der Landwirtschaft, die bereits um 1800 ihren Abschluss gefunden habe. Scheunen und Stallungen verschwanden weitestgehend aus der Altstadt und der Matte, was sich ferner in einer Volkszählung von 1856 widerspiegelte. Demzufolge wohnten um die Mitte des Jahrhunderts noch sechs Bauernfamilien in der Altstadt.¹³⁵ Die Landwirtschaft verlor ihre Bedeutung in der Stadt selbst, allerdings blieben einige Ställe noch lange bestehen und blieben Mitverursacher der von Ost angesprochenen hygienischen Probleme. In der Matte fanden sich noch in den 1890er Jahren am späteren Standort des Mattelifts an der Badgasse Schweinestallungen, die man aus sanitärischen Gründen abreißen wollte.¹³⁶

Oberste Priorität besass für den Polizeiarzt der Bau von guten und billigen Wohnungen für die Armen. Ost erklärte, dass man in England und in Frankreich, insbesondere in den grossen Städten London und Paris im Gegensatz zu Bern «mit den Resten vergangener Zeiten weniger pietätvoll umgegangen» und ganze Quartiere niedergerissen habe.¹³⁷ Damit sei die Sterblichkeitsziffer sowie die Zahl der Verbrechen auf einen Schlag gesunken. Anstelle der «engen Gässchen entstanden weite Plätze und statt der dumpfen, niedern Behausungen freundliche, sonnige Häuser».¹³⁸ Ost wollte die Eigentümer der alten Häuser zur Verantwortung ziehen, dieselben müssten sanitätswidrige Zustände entweder durch Reparatur oder Umbau künftig beseitigen. Wenn nicht auf andere Möglichkeiten zurückgegriffen werden könne, sollten die alten Baubestände abgerissen und entsprechend den neuen sanitärischen Anforderungen umgebaut werden.¹³⁹

Der Arzt war davon überzeugt, dass sich gesunde und helle Wohnungen äusserst positiv auf die familiären Verhältnisse der Bewohner auswirken würden. In seinem Vortrag führte er aus, dass die engen und dreckigen Wohnungen den Ursprung der meisten Übel seien. Als Beispiel führte er die verzweifelten Hausväter an, die häufig das Wirtshaus besuchen, um dem häuslichen Elend zu entkommen. Der Alkohol wäre dabei nicht immer der Hauptgrund für den

¹³⁴ Vgl. ebd.: S. 10-12.

¹³⁵ Lüthi 2003: S. 48f.

¹³⁶ Siehe dazu Kapitel 3.4.1 und 3.4.2.

¹³⁷ Vgl. Ost 1897: S. 18.

¹³⁸ Vgl. ebd.: S. 18f.

¹³⁹ Vgl. ebd.: S. 22f.

Wirtshausbesuch.¹⁴⁰ Ost war vom Prinzip der christlichen Nächstenliebe überzeugt, verband aber mit der Beschaffung von billigen und gesunden Wohnungen gleichzeitig einen erzieherischen Zweck. Mit einer «andauernden und wohlwollenden Beaufsichtigung» sollten die Hausbewohner am guten Zustand ihrer Wohnung Interesse zeigen.¹⁴¹ Die Überwachung derselben sollten Mitglieder der geplanten Gesellschaft überlassen, die mit regelmässigen Hausbesuchen die Ordnung der Häuser überprüfen sollten. Dem Arzt schwebten dabei gut situierte Frauen vor, welche die Hausbesuche und die Pflegearbeit übernehmen sollten.¹⁴² Ost zufolge würde der freundliche Umgang der vermögenden Leute mit den ärmsten Stadtbewohnern einen gewinnbringenden sozialen Austausch für beide Seiten bringen. Viele würden mit «weniger Härte über das Proletariat und die sozialreformerischen Bestrebungen urteilen».¹⁴³

2.3.2 Gemeinnützige Vereine und Quartierorganisationen

Nicht nur Landolt und Ost widmeten sich der sozialen Frage. Im gleichen Zeitraum konstituierten sich zahlreiche Vereine und Gesellschaften, die sich dem Armenwesen, der Wohnungsfrage sowie den Hygienebestimmungen widmeten.

Die Armenpflege besorgte von 1851 bis 1868 etwa der freiwillige Armenverein, bis sich die Armenkommission der Gemeinde 1869 um die Bedürftigen kümmern musste.¹⁴⁴ 1888 wurde der «Gemeinnützige Verein der Stadt Bern» gegründet, der die Bürger finanziell und durch persönliche Tätigkeit unterstützen wollte. 1893 erfolgte die Errichtung von Kinderhorten (1897 folgte derjenige in der Matte) und 1894 die Schulsparkasse in der Matte. Der «Verein für Gesundheitspflege» entstand 1895 und trat dem «Gemeinnützigen Verein der Stadt Bern» als «Hygienische Sektion» bei. Diese Sektion nahm einen grossen Einfluss auf das Baureglement von 1907.¹⁴⁵

¹⁴⁰ Vgl. ebd.: S. 15-17. Andere Unannehmlichkeiten sah Wilhelm Ost im häufigen Umziehen der Armen und der damit einhergehenden Beeinträchtigung, kein ständiges Heim zu besitzen. Auch das «Schlafgängerwesen» war ein grosses Problem. Dabei handelte es sich häufig um Bauarbeiter ausländischer Herkunft, die sich als Saisoniers in Bern aufhielten und sich temporär bei Arbeiterfamilien einquartierten. Dabei konnten diese sogenannten Schlafgänger die Familie finanziell durchaus entlasten, indem sie für die Logie einen Teil des Mietzinses übernahmen. Andererseits betrachtete Ost die Schlafgänger als potentielle Gefahr, da dieselben einen schädlichen Einfluss auf das sittliche Verhältnis der Familie haben konnten.

¹⁴¹ Ost 1897: S. 24.

¹⁴² Vgl. Mesmer 1982: S. 489f. Ost verwies dabei nicht ohne Grund auf die Rolle der Frauen. Mesmer erläutert die grosse Bedeutung der bürgerlichen Frauen in der Hygienebewegung. Während die frühe Hygienebewegung vor allem die bürgerlichen Frauen erreichte, erfolgte gegen Ende des 19. Jahrhunderts die Zwangsrekrutierung der Unterschichten. Insbesondere machten sich dieselben stark für eine schulmässige Einführung in die Haushaltspflichten der Mädchen und jungen Frauen in allen Gesellschaftsschichten. Dahinter stand die verbreitete Ansicht, dass die mangelnde hauswirtschaftliche Ausbildung der Arbeiterfrauen das häusliche Elend und den Alkoholismus der Unterschichten verschuldet habe.

¹⁴³ Vgl. Ost 1897: S. 25.

¹⁴⁴ Vgl. Fallet 1986: S. 36.

¹⁴⁵ Vgl. ebd.: S. 38.

Auch den Kampf gegen den Alkoholismus nahmen sozial engagierte Vertreter in Bern auf. Der Verein des Blauen Kreuzes wurde 1877 gegründet und stellte sich gegen den stark angestiegenen Alkoholkonsum in der Schweiz. Der Verein verband die christliche Mission und die «Rettung» von Trinkern. Überhaupt geisselte das Blaue Kreuz das Wirtshaus und die «Genusssucht» als schwerwiegende Bedrohungen der gesellschaftlichen Sittlichkeit.¹⁴⁶ In Bern engagierte sich der Pfarrer Arnold Bovet als energischer Verfechter der Abstinenzbewegung. Er war einer der Mitbegründer der ersten Sektion des Schweizerischen Mässigkeitsvereins (1880 in Bern), war tätig als aktiver Förderer von Kaffeehallen und Arbeitersälen sowie von Heilstätten für Alkoholranke. In der Matte erstellte Bovet mit seinen Mitstreitern 1896 das «Mattenheim» an der Schifflaube 52. Dasselbe war ein Wohnhaus mit Kaffeewirtschaft und Lesesälen. Die Erbauer wählten den Standort bewusst so, dass er in nächster Nähe zum Elendsviertel der Matte, der Badgasse zu stehen kam.¹⁴⁷

Die Badgasse, die Mattenenge und der schattseitige Nydeggstalden gehörten zu den schlimmsten Elendsvierteln Berns. Die Bebauung war unübersichtlich und verschachtelt. Besonders problematisch gestaltete sich der überholte spätmittelalterliche Baubestand, welcher die Ausbreitung von Krankheiten und Seuchen begünstigte.¹⁴⁸ Im *Grütli* äusserte sich ein Autor 1898 dahingehend, dass in London und in anderen englischen Städten ganze Strassen niedergerissen worden sind. Vorher grassierende Epidemien seien auf einen Schlag verschwunden, weshalb derselbe das gleiche Vorgehen für die Badgasse forderte.¹⁴⁹

1911 gründete der Polizeiarzt Wilhelm Ost mit Gleichgesinnten die «Gemeinnützige Baugenossenschaft Bern», um die Sanierung der alten Quartiere in Angriff zu nehmen. Bereits im selben Jahr befasste sich die Gesellschaft mit Bauprogrammen, wobei die Badgasse die oberste Priorität einnahm. In den ersten sechs Sanierungsetappen des Mattequartiers widmete sich die Baugenossenschaft von 1915 bis 1952 hauptsächlich den Häusern an der Badgasse, die sich in besonders schlechtem Zustand befanden.¹⁵⁰

In der Matte selbst entstanden einige Quartiervereine wie etwa der Männerchor Sängerbund Matte-Bern (1895), die Schützengesellschaft Matte-Bern (1896), der Aare-Club Matte Bern (1912) oder der SATUS¹⁵¹ Bern-Matte (1916). Besonders wichtig für die politische

¹⁴⁶ Rolf Trechsel: Abstinenzbewegung; S. 1. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS). Version 21.01.2015, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/016445/2015-01-21/>, 12.11.2023.

¹⁴⁷ Fallet 1986: S. 39-41.

¹⁴⁸ Vgl. Kehrl. In: Hofmann; Schnell 2011: S. 10.

¹⁴⁹ Siehe Der Grütli vom 1. Dezember 1898. Nr. 140. Eidgenossenschaft. Bern. (Korrespondenz vom 27. November): «[...] Wie wär's, wenn man in Bern mit Niederreissung der Badgasse in der Matte den Anfang machte; dort müssen nämlich Menschen in Höhlen verkommen und verderben, in Höhlen, in welchen die Reichen nicht einmal ihre Hunde beherbergen würden!»

¹⁵⁰ Siehe zur Gründung der Aktiengesellschaft und den Sanierungsetappen an der Badgasse Fallet 1986: S. 55-96. Siehe zu den Sanierungsetappen in den übrigen Teilen der Matte zwischen 1958-1981 ebd.: S. 96-134.

¹⁵¹ Schweizerischer Arbeiter- Turn- und Sportverband

Repräsentation waren der Arbeiterverein SP Matte (seit 1875, älteste Sektion der SPS) und der Matte-Leist (seit 1880).¹⁵² Letzterer funktionierte wie die anderen Quartierleiste, indem die Versammlung unterschiedliche Referenten begrüßte und anschliessend die vorgestellte Thematik diskutierte. Der Matte-Leist hatte nicht nur eine politische Funktion, sondern vertrat generell die Interessen des Quartiers. Einige Quartierbewohner zeigten Privatinitiative und setzten dringende Anliegen auf die Agenda. So ging die Forderung eines eigenen Verkehrsmittels für die Matte auf das Engagement des Matte-Leists zurück.¹⁵³

Die Wandlung vom Gewerbe- zum Arbeiterquartier hatte zur Folge, dass sich die an der Matte ansässigen Fabrikarbeiter in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zunehmend mit der Arbeiterbewegung und der Sozialdemokratie solidarisierten. Der bereits 1875 entstandene Arbeiterverein Matte wurde wie die anderen Sektionen der Arbeiterbewegung von den konservativen Eliten problematisiert. Die ideologischen Gegensätze prägten wie oben skizziert die politische und soziale Entwicklung der Stadt Bern im letzten Viertel des Jahrhunderts und darüber hinaus.

Der Arbeiterverein Matte thematisierte etwa die sanitarischen Übelstände im Quartier und versuchte sich beim Gemeinderat Gehör zu verschaffen. In Zeitungsartikeln der *Berner Tagwacht* – das als Sprachrohr der Sozialdemokraten funktionierte – beschwerte sich der Arbeiterverein etwa über die katastrophalen hygienischen Zustände bei der Mattentreppe sowie über die fehlenden Aborte.¹⁵⁴

Die *Berner Tagwacht* sympathisierte aus ihrem politischen Hintergrund heraus mit dem Schwarzen Quartier, verteidigte die «Mätteler» und ihren Ruf gegenüber den polemischen Anschuldigungen aus anderen Zeitungen. So wehrte sich ein Einsender in einem Artikel gegen polemische Angriffe im konservativen *Berner Tagblatt*, «dass man fast rot werden könnte, wenn nur die Hälfte von dem so wäre, wie es geschildert worden ist. Aber glücklicher Weise ist nicht so schlimm mit der Bevölkerung da unten im 'dunkeln Erdteil'.»¹⁵⁵ In einem anderen Fall schilderte die Zeitung einen Zimmerleutestreik. Dabei beleidigte ein Zimmermeister die streikenden Arbeiter als faul und grob. Der Autor des Artikels versicherte seinerseits: «Die Mätteler sind höchst erbost auf ihn, dass er ohne Unterschied alles in einen Tiegel wirft und nur mit «Schnapsbände» und anderen Liebenswürdigkeiten regaliert [...], wir Wilden sind sonst nicht schlechtere Menschen als anderswo!»¹⁵⁶

¹⁵² Vgl. Fallet 1986: S. 162.

¹⁵³ Kapitel 3.1 geht weiter unten auf die Rolle der Quartierorganisation bei der Erstellung einer Verkehrsverbindung ein.

¹⁵⁴ Siehe dazu Kapitel 4.1.

¹⁵⁵ *Berner Tagwacht* vom 24. April 1901. Nr. 33. Von der Matte (Eingesandt).

¹⁵⁶ *Berner Tagwacht* vom 27. Mai 1903. Nr. 42. Ein Wink mit dem Zaunpfahl. Dem Artikel zufolge sprach der Meister nach seiner Versetzung in einer Wirtschaft an der Matte über die Streikenden wie folgt: «So jitz muss es de e chli anders ga mit dene Streiker; we eine vo dene fuule Hüng no einisch z'nach chunt, so verhacke mer se z'drücks.» Darauf sei derselbe bei einer Rauferei selber verprügelt worden.

Solche Artikel verdeutlichen die sozialen Spannungen und die zunehmende Entfremdung der unterschiedlichen sozialen Schichten, um auf die zu Beginn zitierte Beschreibung der Matte und ihrer Einwohner zurückzukommen. Die Jahrhunderte alten Häuser befanden sich in einem äusserst bedenklichen Zustand, die mangelnde Hygiene, die damit einhergehende hohe Sterblichkeitsrate sowie die Überbevölkerung drückten schwer auf die Lebensverhältnisse und stigmatisierten die Matte als Elendsquartier. Wenn sich die Zeitgenossen vor Augen führten, welche grossen Unterschiede etwa zwischen den Häusern an der Länggasse oder im Kirchenfeld zu denjenigen in der Matte bestanden, konnten jene wohl kaum glauben, dass sie sich in derselben Stadt befanden.

Fritzsche schliesst folgerichtig zu der Herausbildung von spezifischen Quartieren, dass der Stadtbummeler zum Wanderer durch die Schichten und Zeiten wird. Noch stärker als der Historiker erlebte der damalige Zeitgenosse seine Zugehörigkeit zu einer sozialen Schicht räumlich-konkret.¹⁵⁷

¹⁵⁷ Fritzsche 1986: S. 61.

3 Die Anfänge des Mattelifts

«Wie der Appetit mit dem Essen kommt, so hat auch die einst so lächelnd bespöttelte und jetzt so gut sich rentirende Drahtseilbahn am Bundesrain die Luft nach ähnlichen Unternehmungen geweckt. Es handelt sich um eine ähnliche Bahn von der Matte zur Höhe der Stadt, etwa in der Nähe der Plattform. Man spricht auch Aufzug, wie die Aufzüge in vielen Gasthöfen und auch schon in Städten eingerichtet sind.»¹⁵⁸

Im Jahr 1887 informierte das *Tagblatt für die Stadt Thun und das Berneroberrland* über die rege Bautätigkeit in Bern. Ende des 19. Jahrhunderts nahmen Verkehrsmittel eine immer wichtigere Rolle in der städtischen Politik und in der Gesellschaft ein. Daher war es nicht überraschend, dass die Idee einer besseren Verkehrsverbindung für die abgehängte Matte bereits in den 1880er Jahren aufkam. Wie aus dem oben angeführten Zitat hervorgeht, orientierten sich die Initianten nicht zufälligerweise an der Marzilbahn, deren Entstehungsgeschichte einige Parallelen zum Mattelift aufzeigt.

Am 3. Oktober 1884 wurde die privat organisierte Aktiengesellschaft zum Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn zwischen dem Marzili und der Stadt Bern gegründet. Mit der Bahn verfolgte die Gesellschaft den Zweck, die mangelnde direkte Strassenverbindung zwischen dem unmittelbar an der Aare liegenden Marzili-Quartier und der circa 40 Meter höher liegenden Stadt zu verbinden. Die Initianten der Marzilbahn waren erfolgreich darin, den Wert ihres projektierten Verkehrsmittels für die Bedürfnisse des Quartiers zu unterstreichen. In diesem Sinne sollte die Bahn zur Lösung der Frage nach der Anlegung zweck- und zeitgemässer Badeplätze im Marzili beitragen. Der Bundesrat war vom Projekt überzeugt und erteilte die nötige Konzession, weil es sich bei dem Transportmittel um «ein Stück Zukunft der Bundesstadt» sowie um «sanitarische Einrichtungen» handelte. Die geplante Badeanstalt im Marzili diene immerhin zwei Dritteln der Stadtbewohner, insofern lasse sich von einem Bedürfnis der Drahtseilbahn sprechen.¹⁵⁹

Die Marzilbahn erfüllte die Erwartungen bezüglich der Personenfrequenz und konnte seit ihrer Inbetriebnahme 1885 gute Betriebsergebnisse vorweisen.¹⁶⁰ Die positive Aussenwirkung der Marzilbahn, verbunden mit der finanziellen Rentabilität verfolgten einige Leute in der Matte mit Interesse. Der Matte-Leist nahm sich diesem Thema in der Folge an. Die Mitglieder der Quartiervereinigung diskutierten eingehend darüber, wie eine künftige Verkehrsverbindung in

¹⁵⁸ Täglicher Anzeiger. Tagblatt für die Stadt Thun und das Berneroberrland vom 16. August 1887. Nr. 192. Bern. Stadt.

¹⁵⁹ Vgl. Der Bund vom 10. Dezember 1884. Nr. 341. Verkehrswesen und Volkswirtschaft. Aus der Bundesversammlung. Nationalrath. Sitzung vom 9. Dezember.

¹⁶⁰ Siehe Der Bund vom 13. Februar 1888. Nr. 43. Kantonale Nachrichten. – Drahtseilbahn Marzili – Stadt Bern. Im Jahr 1886 zählte das Unternehmen insgesamt 189'217 und für 1887 169'951 Fahrten. Trotz Abnahme zum Vorjahr konnte die Gesellschaft 1888 eine Dividende von 3% an die Aktionäre ausrichten.

der Matte aussehen könnte. Bald zeigte sich, dass neben einer Drahtseilbahn nach dem Vorbild aus dem Nachbarquartier ebenso ein Lift als mögliches Vertikaltransportmittel in Frage kam.

Das folgende Kapitel widmet sich den Anfängen des Mattelifts. Zunächst geht es um die Frage, warum dem Lift letztlich der Vorzug vor der Drahtseilbahn gegeben wurde. Welche Voraussetzungen nötig waren, um das neue Transportmittel errichten und betreiben zu können? Daneben werden die Unstimmigkeiten zwischen den Initianten des Unternehmens und den Behörden beziehungsweise die sich daraus ergebenden Probleme dargestellt. Einen weiteren Schwerpunkt des Kapitels bildet die Konstituierung des Initiativkomitees. Schliesslich soll dargelegt werden, in welchen gesellschaftlichen Kreisen sich die Mitglieder des Unternehmens bewegten und welche Interessen sie selbst mit der Erstellung eines elektrischen Personenaufzugs verfolgten.

3.1 Drahtseilbahn oder Aufzug?

Der konkrete Beginn der Geschichte einer Verkehrsverbindung der Matte mit der oberen Stadt kann den untersuchten Quellen zufolge auf das Jahr 1888 angesetzt werden. Leider enthält das Firmenarchiv der Mattelift AG keine Dokumente, die älter sind als die Protokolle des Initiativkomitees (1894-1896). Ebenfalls sind keine Protokolle oder Jahresberichte des Matte-Leists aus diesen Jahren überliefert, welche weitere Rückschlüsse über die anfängliche Ausgangslage geben könnten.¹⁶¹ Zumindest finden sich Hinweise in der Berner Lokalzeitung *Intelligenzblatt von und für die Stadt Bern*. So kann der Ausgabe vom 20. Januar 1888 entnommen werden, dass sich die Bewohner der Matte eine Drahtseilbahn nach dem Vorbild der Marzilibahn wünschten. Der Matte-Leist nahm Kontakt mit dem Ingenieur E. Ludwig¹⁶² auf, um diese Angelegenheit zu prüfen.¹⁶³

Dem Artikel zufolge versammelten sich ungefähr 54 Bürger der Matte im Restaurant «Zähringer», um dem Vortrag von Ludwig beizuwohnen. Samuel Küenzi, Präsident des Matte-Leists übergab nach seiner Darlegung der Gründe für die Verkehrserleichterung das Wort an den Ingenieur. Derselbe erklärte, dass eine Drahtseilbahn mit zu grossen Kosten verbunden sei, da sowohl Land- wie auch Häuserankäufe an der Junkergasse unvermeidbar wären. Er

¹⁶¹ Die Bürgerbibliothek bewahrt heute die Archivalien des Gesellschaftsarchivs des Matte-Leists auf. Allerdings umfasst der Bestand nur die Jahre 1922 bis circa 1987. Bereits bei der Übergabe der Dokumente an die Bürgerbibliothek galt der erste Protokollband der Hauptversammlungen (1880 bis 1921) als verschollen. Siehe Bürgerbibliothek: Bestandesgeschichte Gesellschaftsarchiv Matte-Leist. Bericht Annelies Hüsey, Dezember 2005, <https://katalog.burgerbib.ch/detail.aspx?ID=121884>, 28.11.2023.

¹⁶² Ingenieur Ludwig war Teil der Berner Maschinenfabrik Ludwig, Pümpin und Schofer. Dasselbe Unternehmen konstruierte unter anderem die Drahtseilbahnen Biel-Magglingen und die Marzilibahn.

¹⁶³ Vgl. *Intelligenzblatt für die Stadt Bern* vom 20. Januar 1888. Nr. 20. Lokalchronik. Matte-Plattform: S. 4.

legte daher der Versammlung ein Projekt eines Aufzugs mit Gegengewicht vor, das in der Ausführung günstiger und einfacher zu realisieren sei.¹⁶⁴

Der neue Aufzug – versehen mit einer Aussteighalle – sollte längs der Plattform-Mauer zwischen dem 1. und 2. Stützpfeiler angebracht werden und damit direkt auf die Plattform führen. An der Matte selbst schwebte dem Ingenieur ein Zugang zur Treppe vor, der unter dieser hindurch direkt zur Station führen sollte. Der Aufzug würde 2 Fahrstühle umfassen, die beide vier Personen befördern könnten. Mit einer automatischen Bremse ausgestattet, wäre überdies bei einem allfälligen Reißen des Drahtseils die Sicherheit gewährleistet und jedes Unglück praktisch ausgeschlossen. Als Gegengewicht für den Aufzug sah das Projekt Wasser vor, das vom Mosesbrunnen auf dem Münsterplatz in ein Reservoir auf der Plattform geleitet würde.¹⁶⁵

Der Vortragende führte weiter aus, dass die Fahrzeit des Aufzugs etwa eine Minute dauere. Alle 1 ½ Minuten würde eine Fahrt bei einer Geschwindigkeit von circa ½ Meter per Sekunde stattfinden. Bezüglich Finanzierung der projektierten Anlage rechnete Ingenieur Ludwig mit einem Betrag von ungefähr 38'000 Franken, die mit Aktien zu 50 Franken und Obligationen aufzubringen wären. Auch zur erwarteten Frequenz des neuen Verkehrsmittels bezog der Referent Stellung. Er nahm an, dass sich das Anlagekapital mit etwa 4% verzinsen liesse, bei einer Beförderung von durchschnittlich 300 Personen per Tag und einer Fahrtaxe von 10 Rappen. Voraussetzung dafür sei aber die kostenlose Bereitstellung des Wassers vonseiten der Gemeinde. Die Versammlung ihrerseits zeigte sich soweit einverstanden mit dem Projekt und es bildete sich ein erstes Initiativkomitee, welches sich um die Beschaffung des Anlagekapitals kümmern sollte.¹⁶⁶

Das *Intelligenzblatt* berichtete in zwei weiteren Artikeln über das geplante Verkehrsmittel. Nachdem Ludwig den projektierten Aufzug in der Versammlung vorgestellt hatte, diskutierte die Bevölkerung an der Matte lebhaft über die geplante Verkehrserleichterung. Die Ausgabe vom 28. März 1888 konstatierte, dass das gebildete Initiativkomitee nicht an der vorgestellten Idee festhalten wollte. Einstimmig habe es beschlossen, sich vom projektierten Aufzug abzuwenden und doch lieber einer Drahtseilbahn ins Auge zu fassen. Das Komitee verhehlte dabei nicht, dass die Baukosten einer solchen Bahn sich auf etwa 80-90'000 Franken belaufen würden.¹⁶⁷ Obwohl der angenommene Betrag für eine Drahtseilbahn also wohl mehr als doppelt so hoch zu Buche schlagen würde, sah das Initiativkomitee wesentliche Schwachpunkte im vorgestellten Aufzugs-Projekt.

¹⁶⁴ Intelligenzblatt für die Stadt Bern vom 20. Januar 1888.

¹⁶⁵ Vgl. ebd.

¹⁶⁶ Vgl. ebd.

¹⁶⁷ Vgl. Intelligenzblatt für die Stadt Bern vom 28. März 1888. Nr. 88. Lokalchronik. Verkehrswesen.

Der Zugang zum Aufzug war für das Komitee nicht verständlich und es befürchtete, dass das Fassungsvermögen von vier Personen, dem «Bedürfnis der den Markt besuchenden Frauen, überhaupt dem Frequenzbedürfnis nicht Genüge leiste».¹⁶⁸ Den Sicherheitsventilen würde zwar Zutrauen geschenkt, allerdings hegte das Komitee gewisse Zweifel daran, wie die Leute die Sicherheit des Aufzugs beurteilen würden. In dem Sinne äusserte es sich, dass es Zeit brauche, bis das System «volkstümlich» sei.¹⁶⁹ Diese Aussage bestätigt die anhaltende europäische Skepsis gegenüber der Aufzugstechnik.¹⁷⁰ Es darf an dieser Stelle nicht vergessen werden, dass in jener Zeit Drahtseilbahnen – insbesondere in der Schweiz – häufig in Verwendung waren. Dementsprechend hatten viele Menschen bereits persönliche Erfahrungen mit der Drahtseilbahn gemacht, während der Aufzug noch weitestgehend etwas Unbekanntes darstellte. Technische Neuerungen benötigen immer eine gewisse Zeit, bis sie von der breiten Gesellschaft akzeptiert werden. Analog zum Aufzug erklärt Winfried Kretschmer in seiner *Geschichte der Weltausstellungen*, dass der elektrisch betriebene rollende Gehsteig an der Weltausstellung des Jahres 1900 in Paris beliebt gewesen sei, aber zunächst ein gewisses Unbehagen auslöste: «Freilich muss die rumpelnde Bahn für die Zeitgenossen eine reichlich ungewohnte Angelegenheit gewesen sein. Die Orientierung in einer von Technik geprägten Welt ist eine kulturelle Leistung, die erworben und vermittelt werden muss. Wo dieses Orientierungswissen fehlt, droht Ungemach.»¹⁷¹

Die befürchtete fehlende «Volkstümlichkeit» stellte sich nicht als einziger strittiger Punkt heraus. Ein Teil des Initiativkomitees wollte das Projekt zu freier Konkurrenz ausschreiben, um nicht nur die Firma Pümpin, Ludwig und Schopfer zu berücksichtigen. Obwohl Ludwig bereits am 26. Januar 1888 mitgeteilt worden war, dass eine allfällige Konkurrenzausschreibung im Sinne der Versammlung sei, hatte derselbe das Gefühl nach seinen Vorarbeiten für das vorgestellte Projekt, eine gewisse Priorität in der Auftragserteilung für sich beanspruchen zu dürfen. In der Matte fanden sich denn auch Gleichgesinnte bereit, das Projekt Ludwig zu unterstützen.¹⁷²

Die Gruppe um Ernst Küenzi reichte beim Bundesrat ein Konzessionsgesuch für den Aufzug ein. Damit zerfiel die Interessenvertretung für eine Verkehrsverbindung in zwei verschiedene Initiativkomitees. Der *Nervus Rerum* für die Kontroverse zwischen den beiden Fraktionen drehte sich laut dem *Intelligenzblatt* um die Konkurrenzausschreibung. Da sich beide Gruppen nicht auf einen Kompromiss einigen konnten, vertagte sich die Versammlung auf eine nächste Sitzung.¹⁷³

¹⁶⁸ Intelligenzblatt vom 28. März 1888.

¹⁶⁹ Vgl. ebd.

¹⁷⁰ Siehe dazu Kapitel 2.1.

¹⁷¹ Kretschmer 1999: S. 148f.

¹⁷² Vgl. Intelligenzblatt vom 28. März 1888.

¹⁷³ Vgl. ebd.

Schliesslich informiert die Ausgabe vom 28. April 1888 über die gemeinsame Sitzung der beiden Komitees vom 16. April. Das Initiativkomitee unter dem Präsidium des Baumeisters Schmid und die Befürworter eines Aufzugs unter Küenzi diskutierten über zwei Traktanden. Der erste Punkt drehte sich um die Frage «die Befürwortung des einen oder andern Projektes, Aufzug oder Drahtseilbahn, von den sich ergebenden günstigen Erstellungs- und Rentabilitätsverhältnissen abhängig zu machen».¹⁷⁴ Der zweite Diskussionspunkt drehte sich darum, «für das eine oder andere Projekt Konkurrenzausschreibung zu verlangen».¹⁷⁵

Die beiden Lager konnten sich bezüglich des zweiten Punkts nicht einigen. Bei der Abstimmung siegte knapp der Antrag auf Nichtausschreibung. Nach diesem Ergebnis legte das Initiativkomitee die weiteren Funktionen nieder. Dem *Intelligenzblatt* zufolge hatte die schwache Beteiligung der «Mätteler» in der Angelegenheit, Einfluss auf die Auflösung des Initiativkomitees. Auf eine verschickte Einladung an sämtliche Hausbesitzer an der Matte hätten sich nämlich nur acht Männer in der Versammlung eingefunden. Dieser schwache Besuch liess darauf schliessen, dass die Hausbesitzer kein grosses Interesse für die Sache aufbrachten.¹⁷⁶

In den Verhandlungen des Bundesrats vom 27. März 1888 ist das oben erwähnte Konzessionsgesuch des Lagers unter der Führung von Ernst Küenzi für die Erstellung eines Drahtseilaufzugs von der Matte auf die Plattform enthalten. Der Bundesrat verweigerte jedoch die Ausstellung einer Konzession. Die Gesuchsteller mussten sich für die Erstellung jenes Aufzugs an die kantonalen sowie an die lokalen Behörden wenden und gab folgende Begründung: «Der Bundesrath hat gefunden, dass die Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung auf das beabsichtigte Unternehmen keine Anwendung finden und demgemäss eine Bundeskonzession nicht erteilt werden könne [...]».¹⁷⁷

Damit war das erste Projekt einer Verkehrsverbindung der Matte mit der Stadt gescheitert. Die Uneinigkeit der beiden Komitees aufgrund der Konkurrenzausschreibung und der Art des Verkehrsmittels hatte zur Folge, dass die beteiligten Akteure das Projekt vorerst nicht mehr weiterverfolgten. Unsicherheiten bezüglich Finanzierung und eine geringe Beteiligung der Mattenbewohner taten ihr Übriges. Es vergingen fünf Jahre, bis 1893 ein anderer Ingenieur ein neues Konzessionsgesuch beim Bundesrat einreichte.

¹⁷⁴ Intelligenzblatt für die Stadt Bern vom 28. April 1888. Nr. 118. Lokalchronik. Bessere Verkehrsverbindung der Matte-Stadt.

¹⁷⁵ Ebd.

¹⁷⁶ Vgl. ebd.

¹⁷⁷ Aus den Verhandlungen des schweizerischen Bundesrates vom 31.03.1888 (BBI 1888 I 729). In: Bundesblatt 1(13), 1888, S. 729-732, hier S. 731.

3.2 Konzessionär Emil Viktor Strub – Ein Eisenbahnpionier wird Aufzugs Projektor

Die Schweizerische Bauzeitung informiert in einer Ausgabe vom Dezember 1893 darüber, dass Ingenieur Emil Strub dem Bundesrat kürzlich ein Konzessionsgesuch zur Ausführung von zwei elektrischen Aufzügen eingereicht hat. Darin erläuterte der Gesuchstellende, dass die beiden geplanten Lifte den Zweck haben, die Matte mit den etwa 28 Meter höher gelegenen Stadtteilen zu verbinden.¹⁷⁸ Bevor Kapitel 3.3 weiter auf den technischen Bericht eingeht, wird zunächst Emil Strub etwas genauer vorgestellt. Der Ingenieur spielte bis zur Realisierung des Plattformaufzugs und darüber hinaus als Konzessionär und Projektzeichner eine wichtige Rolle bei der Realisierung des Mattelifts.

Emil Viktor Strub¹⁷⁹ war eine schillernde Persönlichkeit und beteiligte sich in den späten 1880er und 1890er Jahren massgeblich am Bauboom der Bergbahnen in der Schweiz. Wohl zu keiner Zeit wurden mehr Bergbahnen gebaut, als in den beiden letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts.¹⁸⁰ 1882 bis 1883 durchlief Strub eine Lehre als Mechaniker und absolvierte sein Technikum in Mittweida, Deutschland. Anschliessend arbeitete er als Praktikant in verschiedenen Maschinenfabriken. Nach seiner Rückkehr in die Schweiz war er als Konstrukteur in der Hauptwerkstätte der «Schweizerischen Centralbahn» in Olten tätig. 1888 berief ihn das Schweizerische Eisenbahndepartement zum Kontrollingenieur für Bergbahnen, 1891 wurde er Inspektor der Berner-Oberland-Bahnen und von 1896 bis 1898 war er als Direktor der Jungfraubahn tätig. Danach führte er zunächst in Montreux, dann in Zürich ein eigenes Ingenieurbüro.¹⁸¹

Strub beteiligte sich an den grossen Bergbahnprojekten der Eiger- und Jungfraubahn. In den 1890er Jahren konzipierte er Pläne für die neu zu erstellenden Bahnen und arbeitete zeitgleich als Inspektor der Berner-Oberland-Bahnen, bis er 1896 das Amt des Direktors desselben Unternehmens übernahm.¹⁸² Strub erfand ein neues Zahnstangensystem, welches bei der Jungfraubahn das erste Mal Anwendung fand. Selbige Erfindung machte Strub über die Schweizer Grenze hinaus bekannt und bescherte ihm begehrte Aufträge aus dem Ausland. Das Arbeitsverhältnis bei der Jungfraubahn löste er 1898 auf und arbeitete fortan als selbständiger Ingenieur.¹⁸³

¹⁷⁸ Elektrische Lastenaufzüge mit Personenbeförderung auf die Plattform und die Nydeckbrücke in Bern. In: *Schweizerische Bauzeitung* 22/23 (1893): S. 156.

¹⁷⁹ Geboren am 13. Juli 1858 in Trimbach, gestorben am 15. Dezember 1909, siehe zum Leben von Emil Strub, Hans Brunner: Emil Strub. Ein vergessener Bergbahnpionier aus Trimbach. In: *Jahrbuch für Solothurnische Geschichte*. Band 61. Olten 1988: S. 75-90, hier S. 77f.

¹⁸⁰ Ebd.: S. 78.

¹⁸¹ Ebd.: S. 77f.

¹⁸² Siehe ebd.: S. 78-82.

¹⁸³ Vgl. Brunner 1988: S. 82.

Neben den Bergbahnen beschäftigte sich Strub generell mit den Drahtseilbahnen in der Schweiz und verglich diese in technischer und betrieblicher Hinsicht.¹⁸⁴ In der Schweizerischen Bauzeitung äusserte sich der Ingenieur dahingehend, dass die Schweiz grosse Fortschritte bei den Bergbahnen gemacht habe und die bisherigen Erfahrungen eine grosse Sicherheit im Betrieb garantierten. Allerdings würden falsche Befürchtungen und eine unbegründete Technikskepsis die weitere Entwicklung der Bergbahnen behindern:

«Aber dennoch wird beim Bau von Bergbahnen noch mancher Keim des Unkrautes gelegt, den wir erst gewahr werden, wenn der Same [sic!] aufgegangen ist. Die natürliche Anschauung wird eben leicht verloren, wenn nicht alle Factoren objectiv ins Auge gefasst werden, die zur Aufklärung einer Sache beizutragen vermögen. Die Macht der Gewohnheit, der Autoritätsglaube und die nicht genugsam zur Geltung kommende Stimme des Technikers sind namentlich die Gründe, dass bei mehr als einer unserer kleinen Anlagen kein achtungswerther Erfolg erzielt wurde.»¹⁸⁵

Strub war ein Ingenieur, der den technologischen Fortschritt in vielerlei Hinsicht als positive Veränderung wahrnahm. Der Bahnverkehr war für ihn nicht nur ein wirtschaftlicher und technischer Vorgang. Er war zeitlebens darum besorgt, die Erfindungen allgemein in den Dienst der Menschen zu stellen.¹⁸⁶ In seiner 1900 herausgegebenen Publikation *«Bergbahnen der Schweiz»* formulierte er den Nutzen von Bergbahnen wie folgt: «Bergbahnen sind nicht der Ausdruck eines aufs Allgemeinen gerichteten Willens, sondern sie entspringen einem tiefgefühlten Bedürfniss unserer Zeit, dem Einzelnen Erleichterung und Erholung zu verschaffen.»¹⁸⁷ Strub verstand die Technik als rein praktische Wissenschaft. Den Fortschritten der Kultur nachgehend müsse danach gefragt werden, wie weit mit Hilfe der Naturwissenschaft die «undisziplinierten Kräfte der Erde» dem Menschen dienstbar gemacht werden können:

«In ihren höheren Zwecken bietet sie dem Menschen die Möglichkeit seinem Wissensdurst nachgehen zu können; er wird, Berge durchbohrend, Nationen verbinden und an ihrer speciellen Eigenart innigen Antheil nehmen oder vergleichende Kritik ausüben, er wird, in die Erdtiefe hinabsteigend, Reichthum an Materialien wie an Kenntnissen der Existenzbedingungen unseres Planeten heraufbringen und, in die Lüfte fahrend, seinen Ueberblick vervollständigen.»¹⁸⁸

Aus den Schilderungen sollte deutlich geworden sein, dass Ingenieur Strub genaue Vorstellungen davon hatte, inwiefern der technische Fortschritt den Menschen zugutekomme.

¹⁸⁴ Für technische Details siehe: Emil Strub: Unsere Drahtseilbahnen I. In: Schweizerische Bauzeitung 19/20, Heft 12 (1892): S. 77-81. & Emil Strub: Unsere Drahtseilbahnen II. In: Schweizerische Bauzeitung 19/20, Heft 13 (1892): S. 85-88.

¹⁸⁵ Strub: Unsere Drahtseilbahnen I. In: Schweizerische Bauzeitung 19/20, Heft 12 (1892): S. 77.

¹⁸⁶ Brunner 1988: S. 87.

¹⁸⁷ Emil Strub: Die Bergbahnen der Schweiz bis 1900. I. Drahtseilbahnen. Wiesbaden 1900: S. 2.

¹⁸⁸ Ebd.: S. 1.

Er befasste sich sein Leben lang mit Berg- und Drahtseilbahnen. Auch im Ausland war er verantwortlich für die Schaffung neuer Bahnen.¹⁸⁹ Aber wieso widmete sich Emil Strub dem Projekt eines elektrischen Aufzugs für die Matte? Leider geht aus den Protokollen des später gegründeten Initiativkomitees nicht hervor, warum ausgerechnet Strub als Spezialist für Drahtseil- und Zahnradbahnen einen Lift erstellen wollte. Der Ingenieur selbst äusserte sich in den späteren Publikationen nicht zu seinem Aufzugsprojekt. Eine plausible Erklärung ist wohl, dass Strub analog zur Marzilibahn ein den lokalen Gegebenheiten der Matte angepasstes Verkehrsmittel schaffen wollte.

3.3 Zwei elektrische Lastenaufzüge mit Personenbeförderung für die Stadt Bern

Der erwähnte Artikel vom Dezember 1893 aus der *Schweizerischen Bauzeitung* stellte fest, dass sich das Aufzugssystem in den vergangenen Jahren bewährt habe und es sowohl sicher, einfach, billig im Betrieb sowie geräuschlos sei.¹⁹⁰ Im Gegensatz zum geschilderten Aufzugsprojekt Ludwigs von 1888, welches das damalige Initiativkomitee als (noch) nicht «volkstümlich» bezeichnete, schien im Jahr 1893 der richtige Zeitpunkt für Emil Strub gekommen, einen Aufzug für die Matte zu realisieren. Der Bund griff denselben Artikel aus der Schweizerischen Bauzeitung auf und konstatierte, dass Aufzüge mittlerweile vielseitig Verwendung finden:

«Das Aufzugssystem ist durch vieljährige Erfahrungen an Tausenden von Anlagen hinsichtlich Betriebssicherheit und Zweckmässigkeit erprobt. Wir finden es nicht nur in Bergwerken, Geschäftshäusern und Hotels, es hat in letzten Jahren auch als öffentliches Verkehrsmittel Förderung erfahren.»¹⁹¹

Der geplante Aufzug auf die Plattform sollte Vorrang vor demjenigen an der Nydeckbrücke erhalten. Erst wenn der erstere tadellos funktioniere, würde der zweite realisiert. Strub wählte für sein Projekt die Bezeichnung «Elektrische Lastenaufzüge mit Personenbeförderung». Die Benennung verwies darauf, dass der Aufzug neben der Beförderung von Personen insbesondere auch Lasten wie Gepäck und Güter befördern würde.¹⁹²

Anders als im Projekt des Ingenieurs Ludwig war nicht Wasser als Gegengewicht zum Aufzug vorgesehen. Das Aufzugssystem war geplant als eine elektrische Winde, durch welche mittels Trommel und Drahtseile ein durch Gegengewichte ausbalancierter Wagen auf- und

¹⁸⁹ Siehe Brunner 1988: S. 83-87. Strub führte mehrere Bahnprojekte, vor allem in Österreich und Italien aus. Auch für Russland, Deutschland, Schweden, Frankreich und Spanien hatte er Konzepte ausgearbeitet.

¹⁹⁰ Schweizerische Bauzeitung 22/23 (1893): S. 156.

¹⁹¹ Der Bund vom 5./6. Dezember 1893. Erstes Blatt. Nr. 338. Bern. Für Errichtung eines elektrischen Lastenaufzugs mit Personenbeförderung auf die Plattform und auf die Nydeckbrücke in Bern.

¹⁹² Vgl. Schweizerische Bauzeitung 22/23 (1893): S. 156.

niedergewunden wird. Der 8 PS starke Motor, ausgestattet mit einer Aufwindvorrichtung würde den Strom von den in der Matte stationierten städtischen Wasserwerken beziehen und komplett elektrisch funktionieren.¹⁹³

Im Jahr 1876 beschloss die Gemeindeversammlung die Reorganisation der städtischen Wasserwerke am Gewerbekanal an der Aare, in der Absicht die Gewerbebetriebe der Matte zu fördern. 12 Jahre später beschäftigte sich die Stadt mit der Erzeugung elektrischer Energie und errichtete 1890/91 die Elektrizitätswerke an der Matte.¹⁹⁴ Mit der Nutzung der Wasserkraft verfügte Bern über einen billig herstellbaren Antrieb für das Elektrizitätswerk. Drei Turbinen zu je 120 PS nahmen den Betrieb auf, wovon zwei Strom erzeugten und die dritte die mechanische Kraft für die Tramwagen der Tramway in Form von komprimierter Luft bereitstellte.¹⁹⁵ Zwar verkürzten zu Beginn der 1890er Jahre neue Verkehrsmittel die Distanzen zu den städtischen Aussenquartieren, aber erst mit der vorangetriebenen Elektrifizierung entwickelten sich die städtischen Verkehrsbetriebe zum massentauglichen Transportmittel.¹⁹⁶ Dank der neuen Kraftwerke versprach die Elektrizität eine äusserst attraktive Energieform für den projektierten Aufzug zu werden, der überdies in der Badgasse in nächster Nähe zum Elektrizitätswerk errichtet werden sollte.

Freilich war der Erfolg des Projekts nicht nur an die neue Energieform geknüpft. Obwohl Aufzüge wie oben ausgeführt in den letzten Jahren einen Aufschwung erlebten, blieb eine gewisse Skepsis nach wie vor bestehen. Nicht ohne Grund führte der Ingenieur im Bericht eine ausführliche Beschreibung der Sicherheitsvorkehrungen an. So finden sich in vielfacher Hinsicht die gleichen Sicherheitsmechanismen wie beim in Kapitel 2.1 vorgestellten Mönchsbergaufzug wieder.

Einem Seilriss vorbeugend, hängen die Wagen je an zwei Kabeln mit zehnfachem Sicherheitsgrad und einer zulässigen Maximalbelastung von 800 Kilogramm. Deren periodische Erneuerung garantiere eine anhaltende Sicherheit. Automatisch fungierende Elemente würden für eine erhöhte Betriebssicherheit sorgen. So verhindere die mit dem Motor verbundene Regulatorbremse die Geschwindigkeitsüberschreitung von 1 Sekundenmeter. Die verzahnten Bremshacken würden im Notfall für eine Klemmung des Führungsbalkens an zwei gegenüberliegenden Seiten sorgen. Der Wagen würde damit zum Stehen kommen und die Kabine höchstens 20 bis 30 Zentimeter fallen, bevor die Notbremsung in Aktion treten würde.¹⁹⁷ Strub versicherte, dass der Aufzug keinerlei Versuchselemente aufweise, weil die

¹⁹³ Vgl. ebd.: S. 156.

¹⁹⁴ Elektrizitätswerk der Stadt Bern (EWB). In: Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins, des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen. 72/22 (1981): S. 1190.

¹⁹⁵ Siehe für technische Informationen: Elektrizitätswerk der Stadt Bern. In: Schweizerische Bauzeitung 21/15 (1893): S. 93-95, hier S. 93.

¹⁹⁶ Bruno Fritzsche: Bern nach 1800. In: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde 53/1-2 (1991): S. 90.

¹⁹⁷ Siehe zur automatischen Fangvorrichtung bei Personenaufzügen, Kapitel 2.1.

Bremse nach bewährten und bekannten Standards konstruiert würde. Die beiden Kabinen werden mit jeweils zwei Klappbänken für acht Sitzplätze und ebenfalls mit weiteren Sicherheitsstandards versehen. Überdies würden die Fenster der beiden Seitenwände durch engmaschige Drahtnetze für die Passanten unzugänglich gemacht und die Wagendecke zusätzlich mit einer kräftigen Eisenkappe versehen, als Schutz vor allfällig von der Höhe herabfallenden Gegenständen.¹⁹⁸

Menschlichem Versagen werde vorgebeugt, indem eine Zeigervorrichtung im Maschinenraum den jeweiligen Stand des Wagens anzeigt. Zudem verfüge der Motor über eine automatische Abstellfunktion, falls der zuständige Maschinist das Abschalten versäumen sollte. Schliesslich sorgen die durch elektrische Signalvorrichtungen versehenen Stationen für zusätzliche Sicherheit der Fahrgäste und der Kondukteure, indem sie das Betreten und Verlassen, als auch das Beladen und Entladen der Kabine nur ermöglichen, wenn der Lift stillstehe.¹⁹⁹

Mit einer angesetzten Fahrgeschwindigkeit von $\frac{1}{2}$ Sekundenmeter betrage die Fahrzeit weniger als eine Minute. Strub ging von 20 Fahrten in der Stunde aus, woraus bei einer zwölfstündigen Betriebszeit – mit zwei sich abwechselnden Fahrstühlen – eine Personenfrequenz von etwa 1'900 Personen resultiere.²⁰⁰ Im Vergleich zum Aufzugsprojekt von 1888 (Transport von 300 Personen täglich) nahm Strub eine deutlich höhere Transportkapazität des Aufzugs an, während die Fahrgeschwindigkeit in beiden Projekten ungefähr die gleiche blieb. Er war überzeugt von der Rentabilität des projektierten Aufzugs.

Während die Baukosten der Marzilibahn sich auf etwa 70'000 Franken beliefen, schätzte der Ingenieur die Kosten der neuen Anlage auf bloss 30'000 Franken. Auch hinsichtlich der jährlichen Ausgaben glaubte er an ein positives Ergebnis. Daher veranschlagte er diese Kosten auf 6'800 Franken gegenüber den 8'500 Franken bei der Marzilibahn. Den Fahrpreis setzte Strub wie Ludwig auf 10 Rappen pro Fahrt an, ergänzte aber, dass Abonnements zum halben Preis möglich wären. Die Beförderung von Lasten zu 30 Kilogramm würden mit je 10 Rappen taxiert, Handgepäck ist im Preis inbegriffen. Für Kinder unter drei Jahren sollte die Fahrt kostenlos sein.²⁰¹ Unter Zugrundelegung der Betriebsergebnisse der Marzilibahn erwartete Strub, dass bei der gleichen Einnahme, den Aktionären des Aufzugs ein Betrag von 4'500 Franken oder 15 Prozent Dividende ausgeschüttet werden könne.²⁰²

Die Drahtseilbahn im Nachbarquartier spielte für beide Aufzugsprojekte (Ludwig und Strub) eine äusserst wichtige Rolle. Die positiven Betriebsergebnisse nahmen die Ingenieure und Initiativkomitees zum Vorbild für eine eigene Verkehrsverbindung an der Matte. *Der Bund*

¹⁹⁸ Vgl. Schweizerische Bauzeitung 22/23 (1893): S. 157.

¹⁹⁹ Vgl. ebd.: S. 157.

²⁰⁰ Ebd.: S. 157.

²⁰¹ Vgl. ebd.: S. 157.

²⁰² *Der Bund* vom 5./6. Dezember 1893. Die Angabe der erwarteten Dividende wird in der Schweizerischen Bauzeitung nicht erwähnt.

äusserte sich, inwiefern die Marzilbahn die Entwicklung des Quartiers bedeutsam gefördert habe und die Matte unter den gegebenen Umständen eine ähnliche Förderung erhalten würde:

«Jedermann ist bekannt, wie die früher so gemiedenen Marzili-Dalmazi-Bezirke seit dem Bestand der Marzilbahn in Aufschwung kamen und die bauliche Entwicklung stets zunimmt. Es liegt kein Grund vor, eine ähnliche Begünstigung nicht auch den unter den gleichen lokalen Verhältnissen lebenden Mattenbewohnern zu Teil werden zu lassen.»²⁰³

Wie aus dem geschilderten Projekt des Ingenieurs Strub hervorgeht, war derselbe von der erfolgreichen Realisierung des Aufzugs überzeugt. Er glaubte, dass der Betrieb des neuen Verkehrsmittels gut funktionieren werde und schätzte die Wirtschaftlichkeit mit einer zu erwartenden Dividende von 15 Prozent (!) sehr hoch ein.

Gleich wie beim Konzessionsbegehren von Ernst Künzi 1888, beschäftigte sich die Eisenbahnabteilung des schweizerischen Post- & Eisenbahndepartements beim Konzessionsgesuch von Strub mit der Frage, ob ein öffentlicher Aufzug unter das Eisenbahngesetz gestellt werden könne. Dieses Mal aber bemerkte selbige Stelle, dass der Gemeinderat der Stadt Bern den projektierten elektrischen Aufzug als Verkehrserleichterung begrüsse und wirklich von einem allgemeinen Bedürfnis gesprochen werden könne:

«Bei dem vorliegenden Konzessionsgesuche des Herrn Strub ist nun aber von den interessirten [sic!] Kreisen zu verschiedenen Malen auf eine beförderliche Weiterführung dieser Angelegenheit gedrungen worden, so dass daraus auf ein wirklich vorhandenes Bedürfnis geschlossen werden kann.»²⁰⁴

Das schweizerische Post- & Eisenbahndepartement befürwortete in einem Schreiben an den Bundesrat vom 2. Juni 1894, dem Konzessionsbegehren vom 1. Dezember 1893 unter Auflagen zuzustimmen.²⁰⁵ Mit diesem Entscheid erhielt Strub die Zusage, sein Projekt weiterzuverfolgen.

²⁰³ Der Bund vom 5./6. Dezember 1893.

²⁰⁴ BAR E53#1000/893#5680*: Korrespondenz zwischen dem Post- und Eisenbahndepartement und dem Bundesrat über das Konzessionsgesuch von Herrn Strub aus Interlaken für die Strecke Matte-Plattform-Nydeckbrücke (1894-1895), Schreiben von der Eisenbahnabteilung an den Bundesrat vom 2. Juni 1894 [S. 3].

²⁰⁵ Siehe für weitere Details zum Entscheid, ebd.

3.4 Konstituierung des Initiativkomitees

An der Matte fanden sich einige Interessenten bereit, sich am Aufzugsprojekt von Strub zu beteiligen und ein Initiativkomitee zu bilden, um den Aufzug erstellen zu können. Am 19. Oktober des Jahres 1894 versammelten sich schliesslich Ingenieur Strub und das neue Initiativkomitee im Restaurant «Zähringer» an der Badgasse, um das Aufzugsprojekt nach dem erstmaligen Versuch von 1888 erneut aufzugleisen.²⁰⁶

In der folgenden Tabelle²⁰⁷ sind die beteiligten Initianten mit ihrer Wohnadresse, ihrem Beruf sowie ihrer Verbindung zur städtischen Politik aufgeführt. Daraus geht hervor, dass nur drei der genannten Personen nicht in der Matte wohnhaft waren. Ebenfalls augenscheinlich ist die soziale Zugehörigkeit der meisten Personen zum Mittelstand, – im Sinne der in Kapitel 2.2.1 vorgenommenen Definition nach Carl Landolt – wobei sich die berufliche Tätigkeit breit präsentierte. So bestand das Komitee aus verschiedenen Gewerbetreibenden wie Handwerksmeistern, Fabrikanten und Händlern. Zwei Ausnahmen stellten der Banquier Vincenz von Ernst und der Notar Friedrich Buchmüller dar, deren Professionen sich deutlich von den anderen Mitgliedern unterscheidet. Zusätzlich waren dieselben nicht in der Matte wohnhaft und unterhielten keine direkten Beziehungen zum Quartier. Sie standen dem Initiativkomitee zunächst nur zur Seite, wurden jedoch in den folgenden Jahren in den Verwaltungsrat des Unternehmens gewählt.

Ebenfalls auffällig ist die Verbindung zur städtischen Politik. Mit drei Stadträten verfügte das Komitee über ein gewisses politisches *Know How* sowie über wichtige Beziehungen zu den lokalen Behörden. Anhänger von verschiedenen Parteien fanden sich bereit, das Aufzugsprojekt zu unterstützen. Fritz Obrecht repräsentierte als Mitglied der Sozialdemokratischen Partei die Arbeiterschaft der Matte, während Christian Stettler und Ernst Küenzi als Mitglieder der FDP/VF den traditionellen, freisinnigen Gewerbecharakter des Quartiers vertraten.

Im Folgenden werden anhand von Protokollen und von zeitgenössischen Zeitungen die Interessen und Argumente des Komitees für den Mattelift herausgearbeitet. Obwohl die Initianten den gemeinnützigen Zweck der Unternehmung stark hervorhoben und auf die dringende Notwendigkeit des Verkehrsmittels verwiesen, verfolgten die Mitglieder auch die gewerbliche Förderung der Matte. Eigeninteressen sind nicht von der Hand zu weisen, da die Initianten ihre Geschäfte im Quartier mit dem Mattelift zu stärken versuchten.

²⁰⁶ Siehe SAB_1456_1_1: Protokolle der Sitzungen des Initiativkomitees für Erstellung eines elektrischen Aufzuges Matte-Plattform. I. Sitzung der Initianten vom 19. Oktober 1894. Ab diesem Zeitpunkt sind die Protokolle des Initiativkomitees beziehungsweise späteren Verwaltungsrats vollständig dokumentiert und im Stadtarchiv Bern einsehbar.

²⁰⁷ Die Informationen über die Initianten sind entnommen aus den Protokollen des Initiativkomitees, dem Adressbuch der Stadt Bern von 1893/94 und 1895/96, dem Intelligenzblatt vom 15. Juni 1895 sowie der Dokumentation des Stadtarchivs über die Zusammensetzung der Behörden: SAB_D4_4: Stadtrat 1888-2005.

Mitglieder des Initiativkomitees 1894-1896			
Name	Wohnadresse	Beruf	Verbindung zur städtischen Politik
Bischhausen Fritz	Schiffлаube 12 (Matte)	Fabrikant	
Buchmüller Friedrich	Käfiggässchen 5	Amtsnotar (obere Vilette, Niesenweg 4)	
Gehrig Gottlieb	Wasserwerkгasse 29 (Matte)	Direktor der Kohlen säure-Fabrik	
Küenzi August (Sohn)	Gerbergasse 43 (Matte)	Zeugschmied (Firma Sam. Küenzis Söhne Zeugschmiede und Schleiferei, Wasserwerkгasse 14)	
Küenzi Samuel (Vater)	Gerbergasse 43 (Matte)	Zeugschmied (Firma Samuel Küenzi & Söhne Zeugschmiede und Schleiferei, Wasserwerkгasse 14)	
Küenzi Ernst	Gerbergasse 3 (Matte)	Eisenhändler (Firma Julius & Küenzi)	Stadtrat von 1888-1911, VF ²⁰⁸ /FDP; GSR ²⁰⁹ von 1886-1888
Lüthi Bernhard H. Gottlieb	Wasserwerkгasse 12 (Matte)	Mechaniker, Aufseher der Wasserwerke an der Matte	
Märki K.	Wasserwerkгasse 4 und 6 (Matte)	Möbelfabrikant	
Obrecht Fritz	Metzгergasse 6	Buchdrucker, Maschinenmeister (Firma Obrecht & Käser, Wasserwerkгasse 19)	Stadtrat von 1892-1902, SPAV ²¹⁰ / SPFL ²¹¹
Stettler Christian	Mühlenplatz 15 (Matte)	Müllermeister	Stadtrat von 1892-1897, VF/FDP
von Ernst Vincenz	Christoffelplatz 11	Banquier (von Ernst & Co., Bärenplatz 4)	

Tabelle 1: Mitglieder des Initiativkomitees 1894-1896

²⁰⁸ Vereinigte Freisinnige

²⁰⁹ Grosser Stadtrat

²¹⁰ Sozialdemokratische Partei. Arbeiterbund Vorwärts

²¹¹ Sozialdemokratische Partei. Freie Liste

3.4.1 Finanzierung und Rentabilitätsberechnung

In der ersten Sitzung der Initianten äusserte sich der Vorsitzende Samuel Küenzi zu dem früheren Versuch der Erstellung einer Verkehrsverbindung, die aufgrund eines fehlenden einheitlichen Vorgehens zu keinem Resultat führte.²¹² Wie in Kapitel 3.1 dargelegt, reichte der Stadtrat und Eisenhändler Ernst Küenzi erfolglos ein Konzessionsgesuch für einen Drahtseilaufzug ein und machte sich damals stark für das Projekt von Ludwig.

Konzessionär Strub erklärte, dass den Berechnungen für die Kosten des Aufzugs die Betriebsergebnissen der Marzilibahn zugrunde gelegt seien und die Aktionäre auf eine «sehr gute Verzinsung des Kapitals» rechnen könnten. Die Initianten einigten sich dahingehend, dass die ganze Anlage die Kosten von 40'000 Franken nicht überschreiten dürfe. Allerdings kämen noch weitere Kosten hinzu für Landankäufe und Expropriationen. Die zunächst für den notwendigen Landerwerb veranschlagte Summe von 2'000 Franken erachteten die Anwesenden allerdings zu niedrig. Mit der Erstellung des Aufzugs würden darüber hinaus allfällige Kosten für die Niederlegung der Schweineställe hinter dem Restaurant «Zähringer» an der Badgasse hinzukommen. Die Gemeindebehörden sollten für die Mitfinanzierung motiviert werden, «zumal selbige mit uns punkto Demolierung fraglichen Objekts einig gehe, was namentlich auch aus ästhetischen und sanitarischen Gründen begrüsst werden müsse.»²¹³

Nach dem Vorbild von Strubs Projekt gaben die Mitglieder ihrer Unternehmung den Titel: «Gesellschaft für einen elektrischen Lastenaufzug mit Personenbeförderung von der Matte auf die Plattform». Im Einverständnis aller Anwesenden wurde das engere Komitee gewählt, mit Samuel Küenzi als Vorsitzenden und Fritz Obrecht als Sekretär. Weiter beschloss die Versammlung die Statutenberatung auf Grundlage der Marzilibahn.²¹⁴ Damit war die Drahtseilbahn nicht nur in finanzieller Hinsicht ein Vorbild, auch für die Organisation der neuen Gesellschaft blieb sie fortan ein wichtiger Orientierungspunkt.

Neben dem Kostenvoranschlag für die Erstellung des Aufzugs rückte die Diskussion um den Fahrpreis in den Vordergrund. Im Allgemeinen schienen 10 Rappen pro Fahrt etwas zu hoch angesetzt, «da man entschieden auf die Bevölkerung an der Matte Rücksicht nehmen müsse».²¹⁵ Mit Strub sollte Rücksprache gehalten werden, um diesem gemeinnützigen Begehren Rechnung zu tragen. Allerdings waren sich die Initianten darüber im Klaren, dass sowohl der Kostenvoranschlag, als auch die Rentabilitätsberechnung auf diesen Fahrtkosten basiere und eine allfällige Abänderung kaum möglich sein würde.²¹⁶

²¹² SAB_1456_1_1: I. Sitzung der Initianten vom 19. Oktober 1894.

²¹³ Ebd.

²¹⁴ SAB_1456_1_1: II. Sitzung der Initianten vom 24. Oktober 1894.

²¹⁵ Ebd.

²¹⁶ Vgl. ebd.

Ohne Zweifel war dieser Preis für eine Fahrt mit dem Aufzug hoch angesetzt, wenn man sich die Kilogrammpreise von Lebensmitteln in dieser Zeit ansieht. Der Kilogrammpreis in Bern betrug 1910 für Brot 30 Rappen, Kartoffeln 12 Rappen, Teigwaren 61 Rappen, für Fleisch 1,70 Franken und ein Liter Milch kostete 23 Rappen.²¹⁷ Somit war eine Fahrt fast gleich teuer wie ein Kilogramm Kartoffeln (!) Inflationbereinigt entsprechen die 10 Rappen um 1894 im Jahr 2009 dem Wert von 1 Franken.²¹⁸

Im Zusammenhang mit der aufgestellten Rentabilitätsberechnung musste das Komitee in den nächsten Monaten die Finanzierung des Aufzugs ins Auge fassen und sich mit den notwendigen Landabtretungen befassen. Die Mittelbeschaffung gestaltete sich schwierig, da der angefragte Banquier Marcuand diese nicht übernehmen wollte. Auch habe sich keine andere Finanzgesellschaft gefunden, die sich für den Aufzug interessiere. Der Banquier vertrat die Meinung, dass sich das Unternehmen nicht zu einem Finanzgeschäft eigne. Es habe eher einen gemeinnützigen, lokalen Charakter. Insofern benötigte die Gesellschaft zur Finanzierung des Projekts die Beteiligung der Mitglieder. Die Initianten erklärten sich bereit, sich an der Zeichnung der Obligationen zu beteiligen und die Angelegenheit so gut es geht zu fördern. Gleichzeitig sollte Strub der Negativbescheid der Finanzierung mitgeteilt werden zusammen mit der Bitte, selbst Offerten von Finanzgesellschaften einzuholen.²¹⁹

Ein weiteres Problem betraf die Landabtretungen vonseiten der Gemeinde und eines privaten Grundstücks von Alexander von Muralt. Mit dem städtischen Finanzdirektor sowie mit von Muralt musste die Gesellschaft in Verhandlungen treten.²²⁰ Das Ergebnis dieser Rücksprachen ergab einen Betrag von 1'300 Franken für das Eigentum der Gemeinde, von Muralt hingegen offerierte sein Terrain mit einer Fläche von circa 150 m² für 5'000 Franken. Der Finanzdirektor wollte nicht auf den Vorschlag eingehen, das private Land abzukaufen und es dann später der Gesellschaft zu einem günstigeren Preis pachtweise abzutreten.²²¹

Indem sich vorerst keine Finanzgesellschaft bereit erklärte, sich finanziell am neuen Verkehrsmittel zu beteiligen, fokussierte sich das Komitee auf die Öffentlichkeitsarbeit. Sämtliche Mitglieder waren sich einig darüber, in der Presse einen «packenden Appell» zu veröffentlichen, um die Bevölkerung für die Sache zu gewinnen. Die Initianten waren der Meinung, der Artikel solle lediglich über den Lift und dessen Vorzüge informieren. Die auf den

²¹⁷ Bähler, Lüthi 2003: S. 254. Hier zit. nach Erich Gruner: Arbeiterschaft und Wirtschaft in der Schweiz 1880-1914. Soziale Lage, Organisation und Kämpfe von Arbeitern und Unternehmern, politische Organisation und Sozialpolitik. Zürich 1987/88. Band I: S. 403.

²¹⁸ Angabe nach Christian Pfister, Roman Studer: Swistoval. The Swiss Historical Monetary Value Converter. Historisches Institut der Universität Bern.

<http://www.swistoval.ch/content/einzelwerte.de.html>, 15.11.2023. Umrechnung nach Konsumentenpreisindex (KPI), Ausgangsjahr 1894, Betrag 0.1 Franken, Zieljahr 2009. Neuere Angaben als 2009 sind leider nicht möglich.

²¹⁹ Vgl. SAB_1456_1_1: IV. Sitzung der Initianten vom 13. Januar 1895, Punkt 2 und 4.

²²⁰ Ebd., Punkt 4.

²²¹ SAB_1456_1_1: V. Sitzung der Initianten vom 17. März 1895.

Betriebsergebnissen der Marzilibahn beruhenden Wahrscheinlichkeitsberechnungen betreffend Rentabilität des Projekts können nicht massgebend sein. Die Gesellschaft müsse sich auf «einen möglichst realen Boden stellen, um eventuelle Angriffe zurückweisen zu können».²²² Die Mitglieder beschlossen somit, alle Berechnungen und Annahmen zu den von Strub erwarteten Betriebsergebnissen im Bericht wegzulassen und allfällige Änderungen abzuwarten.²²³

Der vom Komitee verfasste Appell erschien im *Intelligenzblatt der Stadt Bern* vom 8. Mai 1895. Darin sprachen die Initianten von der Notwendigkeit einer Verkehrserleichterung für die Matte. Im Besonderen betonten sie den Vorzug eines Aufzugs an der Badgasse, durch welchen die «unhaltbar gewordenen sanitarischen Uebelstände an der Ausmündung der Badgasse durch Niederlegung der Ställe gehoben werden.»²²⁴ Die Hauptsache des Unternehmens liege aber in der grossen Verkehrserleichterung, welche für die Entwicklung des Mattequartiers nicht zu unterschätzen sei. Der Artikel akzentuierte, dass die Einwohnergemeinde der Stadt Bern die Vorteile des Aufzugs einsehe und sie sich am zu erstellenden Verkehrsmittel beteiligen werde.²²⁵ In der Hauptsache versuchten die Initianten den «kleinen Sparer» für die Sache zu begeistern. Die Aktien werden nämlich zu 50 Franken ausgegeben, damit die Finanzierung auf einer «möglichst breiten, volksthümlichen Basis» beruhe:

*«Wir möchten dazu aufmuntern, dass bei der späteren Aktienzeichnung sich eine lebhaftere Bethätigung konstatieren lässt, damit ein gemeinnütziges Unternehmen, das dazu noch im speciellen einem in vielen Beziehungen stiefmütterlich behandelten Stadtteil grosse Vorteile bringen wird, mit Erfolg gekrönt werde.»*²²⁶

Das Initiativkomitee hatte dafür zu sorgen, den Finanzierungsplan des Aufzugs auf eine sichere und zuverlässige Basis zu stellen. Um eine genaue Rentabilitätsrechnung zu gewährleisten, die sich an den Verhältnissen der Matte orientierte, entschied sich die Gesellschaft zu einer Erfassung der Passanten. Hierfür ersuchte der Vorstand Polizeidirektor Scherz, um eine solche Zählung an vier Passagen der Matte während drei Tagen durchzuführen.²²⁷ Die von der städtischen Polizei durchgeführte Passantenzählung ergab ein günstiges Resultat für die Gesellschaft. Bestärkt vom guten Ergebnis entschieden sich die Initianten erneut dazu, einen Artikel in der Presse abzdrukken. Der Bericht basierte auf den

²²² SAB_1456_1_1: VI. Sitzung der Initianten vom 6. April 1895, Punkt 5.

²²³ Ebd.

²²⁴ *Intelligenzblatt der Stadt Bern* vom 8. Mai 1895. Nr. 108. Lokales. Elektrischer Aufzug Matte-Plattform.

²²⁵ Vgl. ebd.

²²⁶ Ebd.

²²⁷ SAB_1456_1_1: VI. Sitzung der Initianten vom 6. April 1895, Verfügungen des engern Vorstandes.

Ausführungen von Herrn Strub, Ergänzungen vom Sekretär Obrecht sowie dem statistischen Material der Passantenzählung.²²⁸

Anfang Juni erhielt das Komitee eine Offerte der Bank von Ernst & Cie. betreffend Übernahme der Finanzierung, falls keine öffentliche Aktienzeichnung erfolgen sollte. Die Initianten beschlossen auf dieselbe insofern einzutreten, dass dem Komitee das Recht zugesichert werde, Aktienzeichnungen vornehmen zu können. Die ungedeckte Summe würde dem Banquier Vincenz von Ernst überlassen werden.²²⁹

Elektrischer Lastenaufzug mit Personenbeförderung

Matte-Plattform in Bern.

Zeichnungschein.

Unterzeichneter subskribiert auf Grundlage der Statuten, sowie des Prospektes vom
10. Dezember 1895 Franken
in Aktien zu Fr. 50 des obgenannten Unternehmens und verpflichtet sich zur Einzahlung
der ihm zugeteilten Stücke gemäss den Bestimmungen des Prospektes.

..... den

Abb. 1: Zeichnungschein der Aktien

Im Prospekt der Aktien-Emission vom 10. Dezember 1895 finden sich neben den Aktienscheinen ebenfalls Ausführungen zum Zweck des projektierten Aufzugs. Hierbei handelt es sich um eine Kopie, welche die Mattelift AG aufbewahrt hat. Ein originaler Prospekt sowie gezeichnete Aktien des Unternehmens aus der Gründungszeit sind heute leider nicht mehr vorhanden.

²²⁸ SAB_1456_1_1: VII. Sitzung der Initianten vom 26. Mai 1895.

²²⁹ SAB_1456_1_1: VIII. Sitzung der Initianten vom 1. Juni 1895.

3.4.2 Argumente für den elektrischen Aufzug

Um Interessenten für den Aufzug zu gewinnen, wandte sich das Komitee mit einem ausführlichen Bericht erneut an die Presse. Die Finanzierung sowie die zu erwartenden jährlichen Betriebskosten standen nun auf einer stabileren Basis. Der Beitrag erschien Mitte Juni im *Intelligenzblatt* und anderen Berner Tageszeitungen. Darin propagierten die Verfasser wie in den vorher erfolgten Ausführungen zum Projekt die häufige und sichere Verwendung von Aufzügen und Seilbahnen in anderen Schweizer Städten. Besonders strichen die Initianten das anstandslose Funktionieren elektrischer Aufzüge in zahllosen Häusern und Hotels heraus. Unter anderem versicherte das Komitee, «dass eine Gefährdung der Reisenden absolut ausgeschlossen ist.»²³⁰

Als Beispiel für einen elektrischen Lift, der tadellos im öffentlichen Raum funktioniere, führten die Verfasser den Mönchsbergaufzug in Salzburg an, welcher die untere Stadt mit dem Mönchsberg verbindet.²³¹ Aus den Protokollen des Initiativkomitees geht hervor, dass der Vorstand Kontakt mit Carl Leitner, dem Besitzer der Elektrizitätswerke in Salzburg pflegte. Derselbe verfasste zwei Schreiben an die Initianten, in welchen er die «absolute Sicherheit» der dortigen Anlage verbürgte.²³² Der Mönchsbergaufzug diente nicht nur in technischer Hinsicht als Vorbild für den Mattelift. Werbeanzeigen für den Aktienverkauf im Bund vermarkteten den Aufzug und verdeutlichen, dass derselbe und die Elektrizitätswerke in Salzburg in der Schweiz bekannt gemacht wurden. Die Mitteilungen versicherten die einwandfreie Funktion der von Siemens & Halske erbauten Zentralstation und des dazugehörigen elektrischen Aufzugs.²³³

Ebenfalls nimmt der Bericht Bezug auf die Marzilibahn. Mit Genugtuung spricht das Komitee davon, dass der Fahrgast die Plattformhöhe von 31 Metern innerhalb von 40 Sekunden erreiche, während die Marzilibahn genau die gleiche Höhe überwindend, für eine Fahrt dreimal so lange brauche. Zugleich betonten die Initianten, dass es beim Aufzug nicht zu einer fünfminütigen Wartezeit kommen werde, wie es sonst bei den Drahtseilbahnen der Fall sei.²³⁴ Wie ein roter Faden zieht sich die Drahtseilbahn vom Nachbarquartier durch die Argumentation der Initianten. Das Komitee war darum bemüht, den elektrischen Lift als ein effizienteres und schnelleres Verkehrsmittel zu rühmen. Somit war die Marzilibahn in vielerlei Hinsicht ein wichtiges Vorbild. Der lokalen Nähe sowie der ähnlichen Funktionsweise geschuldet,

²³⁰ Intelligenzblatt der Stadt Bern vom 15. Juni 1895. Zweites Blatt. Nr. 140. Bericht über den projektierten elektrischen Lastenaufzug mit Personenbeförderung Matte-Plattform.

²³¹ Ebd.

²³² SAB_1456_1_1: III. Sitzung der Initianten vom 3. Dezember 1894.

²³³ Siehe: Der Bund vom 2. April 1891. Zweites Blatt. Nr. 91. Aviso für Kapitalisten. Die gefertigte Bankfirma bringt einen Posten der Aktien der Elektrizitäts-Werke Salzburg. Siehe ebenfalls Der Bund vom 20. Oktober 1895. Nr. 291. Subscription Aktien Elektrizitätswerke Salzburg. Die Betriebsergebnisse zwischen 1889 und 1894 garantierten die Ausrichtung einer Dividende von 6 bis 7½ %.

²³⁴ Vgl. Intelligenzblatt der Stadt Bern vom 15. Juni 1895.

repräsentierte das Verkehrsmittel jedoch genauso ein Konkurrenzunternehmen, das künftig mit dem Aufzug in Wettbewerb stehen würde.

Mit dem Vergleich des horizontalen mit dem vertikalen Kraftverbrauch brachten die Initianten ein neues Argument vor, um die Fahrtaxen von 10 Rappen zu rechtfertigen. So sei der Kraftverbrauch bei einer vertikalen Hebung bedeutend grösser, als bei der horizontalen. Als Beispiel führte das Komitee die Erschöpfung durch den Aufstieg der Mattentreppe an. Ohne Zweifel sei die Anstrengung bedeutend höher, im Gegensatz zur Strecke von der Heiliggeistkirche bis zur Giesserei Bern. Die gleiche mechanische Arbeit der Hebung einer durchschnittlichen Person von 70 Kilogramm auf die 31 Meter höher gelegene Plattform werde auch verrichtet bei der Begehung von etwa einer Wegstunde. Die Fahrtaxen einer Eisenbahn entsprechen per Kilometer III. Klasse 5 Rappen. Laut den Initianten wäre die Fahrt mit dem Aufzug fünfmal billiger im Verhältnis zum Preis der Eisenbahn. Konkret seien die Passanten, die nur gelegentlich die Matte besuchten, bereit 10 Rappen für eine Fahrt zu bezahlen, währenddem den täglichen Benutzern des Aufzugs mit dem Abonnementspreis von 5 Rappen entgegengekommen werde.²³⁵

Im Gegensatz zu den deutlich tiefer angesetzten Erstellungs- und Betriebskosten von Strub, berechnete die Gesellschaft höhere Ausgaben, welche sie der Öffentlichkeit präsentierte. Die Erstellungskosten bezifferten sie auf 45'000, die jährlichen Betriebskosten auf 8'000 Franken. Um eine Rendite zu erzielen und den Reservefonds zu speisen, brauche das Unternehmen eine jährliche Bruttoeinnahme von 12'000 Franken, was einer Tageseinnahme von 33 Franken entspreche.²³⁶

Diese Zahlen machen deutlich, dass die Betriebskosten deutlich höher ausfallen würden, als dies Strub in seinem 1893 präsentierten Projekt angenommen hatte. Die Behauptung günstigere Betriebskosten als die Marzilbahn zu erreichen, schien sich mehr und mehr als unrealistisch herauszustellen.²³⁷

Das Initiativkomitee begründete wie oben ausgeführt, seine Berechnungen auf der vorgenommenen Passantenzählung. Dieselbe erfolgte an fünf verschiedenen Zugängen zur Matte und stellte die durchschnittliche tägliche Frequenz der erwachsenen Personen an den jeweiligen Orten fest: Mattentreppe: 994, Fricktreppe: 510, Gerbergraben und Klosterhaldenweg: 1420, Bubenbergrain: 759 und Nydecktreppe: 1765. Um die benötigte Tageseinnahme von 33 Franken einzunehmen, müssten täglich 660 Personen mit dem Abonnementspreis von 5 Rappen den Aufzug benützen. Mit der Vermutung, dass einige Liftfahrende dabei seien, die den vollen Preis von 10 Rappen bezahlen, legte das Komitee die notwendige Passagieranzahl auf 600 Personen fest. Ausgehend von der festgestellten

²³⁵ Vgl. Intelligenzblatt vom 15. Juni 1895.

²³⁶ Ebd.

²³⁷ Vgl. dazu Kapitel 3.3.

Frequenz nahmen die Initianten an, dass von der Mattentreppe 20%, von der Fricktreppe 15%, vom Gerbergraben und Klosterhaldenweg 10%, vom Bubenbergrain 15% und von der Nydecktreppe 5% der Passanten den Aufzug benützen. Das entspräche wiederum 617 Passagieren, die bereits die Rendite der Anlage verbürgten. Bei der Zählung nicht inbegriffen wurden die Kinder und der «Warentransport der vielen industriellen Etablissements» an der Matte. Der Aufzug sollte somit nicht nur für die Bewohner selbst, sondern darüber hinaus für die Gewerbetreibenden errichtet werden, indem die Beförderung der Waren zumindest in gewissen Fällen «durch den Aufzug dirigiert werden wird».²³⁸

Für die Initianten sei der Lift zudem notwendig, da die Mattentreppe mit ihrem steilen Anstieg mühsam sei und «jedermann ist froh, wenn er den fatalen Aufstieg hinter sich hat.» Hinzukommend mache die stete Verunreinigung der Treppe ein Begehen derselben teils unmöglich.²³⁹ Neben der bereits erwähnten Abtragung der «sanitarisch-gesetzwidrigen Schweineställe» – durch die «Luft und Licht»²⁴⁰ gewonnen werde – hätte der Aufzug zur Folge, dass sich der Hauptverkehr zwischen der Matte und der oberen Stadt nach der Plattform richten werde. Folgerichtig wiesen die Initianten daraufhin, dass die Mattentreppe zwar die direkteste, aber auch die unbequemste Verkehrsverbindung sei. Wie die Zahlen zeigen, würde die Mattentreppe kaum begangen, so zumindest im Vergleich mit den bequemerer Verkehrsverbindungen der Nydecktreppe, dem Gerbergraben und dem Klosterhaldenweg.²⁴¹ Damit brachte das Komitee seine Gründe für die Erstellung eines Aufzugs für die Matte vor. Es können hierbei sechs Argumente herausgefiltert werden, warum die Gesellschaft den Aufzug als notwendig erachtete:

1. Elektrische Aufzüge sind vielseitig in Verwendung und funktionieren sicher und zuverlässig.
2. Der projektierte Aufzug wird die gleiche Höhe dreimal so schnell wie die Marzilibahn überwinden. Zudem gibt es keine fünfminütigen Wartezeiten wie bei der Drahtseilbahn.
3. Die statistisch ausgewertete Passantenzählung verspricht eine hohe Frequentierung des Aufzugs. Die Rentabilität des Unternehmens sei gewährleistet.
4. Der Aufzug bietet eine bequeme und saubere Lösung zur steilen und verunreinigten Mattentreppe. Damit einhergehend wird der Hauptverkehr zwischen der Matte und der oberen Stadt sich nach der Plattform richten.
5. Durch die Niederlegung der Schweineställe erfährt die Badgasse eine hygienische und ästhetische Aufwertung.

²³⁸ Vgl. Intelligenzblatt der Stadt Bern vom 15. Juni 1895.

²³⁹ Siehe zu den Übelständen der Mattentreppe, Kapitel 4.1.4.

²⁴⁰ Intelligenzblatt der Stadt Bern vom 15. Juni 1895. Das Initiativkomitee bemühte sich darum, die Vorteile des Aufzugs aus hygienischer Sicht darzulegen. Die noch vorhandenen Stallungen und Baracken «müssen einem geräumigen, von allen Seiten zugänglichen schmucken Vorplatz weichen.» Mit der Losung «Luft und Licht» setzten die Initianten ihr Aufzugsprojekt in den Kontext der damaligen Hygienebewegung. Vgl. Bemerkungen von Wilhelm Ost in Kapitel 2.3.2.

²⁴¹ Vgl. Intelligenzblatt der Stadt Bern vom 15. Juni 1895.

6. Durch den elektrischen Aufzug erhalten das Gewerbe und die industriellen Betriebe eine bedeutsame Förderung. Durch den Aufzug können in gewissen Fällen auch Waren befördert werden. Abschliessend bilanzierten die Initianten die Notwendigkeit eines elektrischen Aufzugs für die Matte wie folgt:

«Wir haben nur in kurzen Zügen die Anlage des Aufzuges dargestellt und geht aus dem Ganzen zur Genüge hervor, dass ein solches Verkehrsmittel für die Matte unumgänglich nötig ist, will man diesen Stadtteil nicht noch mehr, als es bis jetzt geschehen, isolieren. Eine unlautere Spekulation bildet der Aufzug nicht; ja zu einer solchen würden sich die Initianten auch nicht hergeben, aber dafür ganz entschieden eine bedeutende Verkehrserleichterung für die Bewohner und Gewerbetreibenden an der Matte.»²⁴²

3.5 Konzessionserteilung, Baugesuch und die Wahl der Vertragsfirma

Nachdem der oben ausgeführte Bericht das Publikum über die Absichten der Initianten informiert hatte, versuchte das Komitee die Vorarbeiten zu einem Abschluss zu bringen. Zunächst konnten sich die Initianten mit von Muralt einigen bezüglich der gewünschten Landabtretung. Unter vereinbarten Auflagen²⁴³ erhielt die Gesellschaft ein Terrain von 173 m² für insgesamt 5'000 Franken zugesprochen, wobei die Länge von der Badgasse aus 21,60 Meter betrug.²⁴⁴

Schwieriger für die Gesellschaft gestalteten sich die Abtretungsbedingungen für den Aufzug mit Konzessionär Strub sowie die Abklärungen mit den Bundes- und Gemeindebehörden. Der Ingenieur forderte seinerseits für die Konzessionsabtretung eine Summe von 3'000 Franken in bar für die Konzessions- und Planherstellungsgebühren sowie 30 Aktien à 50 Franken, somit insgesamt 4'500 Franken.²⁴⁵ Kurz darauf konnten sich die beiden Vertragspartner auf die geforderte Summe einigen. Der Abtretungsvertrag vom 15. August 1895 bestätigte die Summe von 4'500 Franken unter der Bedingung, dass Strub «[...] nöthigenfalls bis zur gänzlichen Vollendung der Aufzüge²⁴⁶ als Techniker dabei mitzuwirken, ohne dass ihm ein Anspruch auf irgendwelche Entschädigung hiefür zustehen soll [...].²⁴⁷

²⁴² Intelligenzblatt der Stadt Bern vom 15. Juni 1895.

²⁴³ Siehe SAB_1456_1_1: Zusammenkunft mit Herrn von Muralt vom 10. Juli 1895. Die Bedingungen enthielten folgende Punkte: 1. Erstellung eines Pallsadenzauens von 2 Metern Höhe inklusiver Tür zulasten der Ersteller des Aufzugs. 2. Erwerbung entsprechenden Terrains von der Gemeinde und Offenhaltung des Platzes, der nicht für den Lift verwendet wird. 3. Bezahlung des ganzen Betrages bei Besitznahme des Objekts. 4. Übernahme der Kündigung der Mieter des Stalles und des Gartens auf 1. und 11. August des Jahres. 5. Ausführung des Projekts innert Jahresfrist, ansonsten erlischt die Offerte von Muralts.

²⁴⁴ Ebd.

²⁴⁵ SAB_1456_1_1: IX. Sitzung der Initianten vom 17. Juli 1895, Punkt 2.

²⁴⁶ Im Vertrag wird ebenfalls von der Konzessionsabtretung für den in Aussicht gestellten Nydecklift gesprochen. Derselbe fand danach keinen Anklang mehr und die Idee eines zweiten elektrischen Personenaufzugs wurde schliesslich aufgegeben.

²⁴⁷ BAR E53#1000/893#5679*: Gründung einer Aktiengesellschaft zum Betrieb eines elektrischen Personenaufzuges von der Matte bis auf die Plattform mit Statuten und Abtretungsverträgen von

Trotz des Übereinkommens bezüglich der Abtretung des Aufzugs, verzögerte sich der weitere Fortschritt des Projekts, indem Strub weitere Pläne und Berichte dem Komitee zusandte, welche sich von den früheren Vorlagen unterschieden.²⁴⁸ Der Vorsitzende beorderte Strub nach Bern, um zu erfahren, warum das Fortschreiten der Angelegenheit so schleppend vorwärts ginge. Aus den vorgelegten Schreiben war ersichtlich, dass der Konzessionär keine Schuld an den Verzögerungen trage. Denn die eidgenössischen Behörden antworteten zum Teil erst Monate später auf dessen Anfragen. Überraschenderweise stellte Strub weiterhin fest, dass der Aufzug unter das Eisenbahndepartement gestellt werde und nicht wie zuerst angenommen unter das Postregal.²⁴⁹ In seiner Sitzung vom 15. November 1895 gab der Bundesrat offiziell bekannt, den projektierten Lastenaufzug mit Personenbeförderung unter die Kontrolle des Bundes zu stellen sowie die Bau- und Betriebskontrolle dem schweizerischen Eisenbahndepartement zu übertragen.²⁵⁰ Hier wird offensichtlich, dass ein solches Verkehrsmittel wie ein Personenaufzug im öffentlichen Raum der Schweiz (noch) ein Novum darstellte und es deshalb noch keine gesetzlichen Regelungen für solche gab:

«Durch diesen Entscheid dürfen die in einer zukünftigen Verordnung zum erwähnten Postregalgesetz zu normierenden allgemeinen Bestimmungen über die Konzessionierung aussergewöhnlicher Transportanlagen und deren Aufsicht kein Präjudiz erleiden, und es sollen diese Bestimmungen jederzeit und ohne weiteres für den erwähnten Aufzug, auch nach eventueller Aenderung in den Eigentumsverhältnissen, zu demselben Anwendung finden.»²⁵¹

Der Bundesrat ermächtigte Strub die Erstellung des Aufzugs durchzuführen, entsprechend der unter dem 13. Dezember 1894 beziehungsweise dem 21. August 1895 eingereichten Bauvorlagen.²⁵² Allerdings seien Vorschriften über die Organisation des Betriebs sowie über die Verkehrsbedingungen im Allgemeinen dem Eisenbahndepartement einzureichen. Somit dürfe die Übergabe des Aufzugs an den Betrieb erst dann stattfinden, wenn die Anlage eine Untersuchung durch das Eisenbahndepartement bestanden habe.²⁵³

Mit der endlich erfolgten Zustimmung des Bundesrats wollte Strub unverzüglich mit der Arbeit am Aufzug beginnen. Allerdings waren die Verhältnisse mit den Gemeindebehörden der Stadt

anderen Aufzugsunternehmen (1896), Abtretungsvertrag zwischen Ingenieur Strub und dem Initiativkomitee vom 15. August 1895. Im Anhang 1 ist die Transkription des Abtretungsvertrags angefügt.

²⁴⁸ Vgl. SAB_1456_1_1: XI. Sitzung der Initianten vom 28. August 1895, Punkt 5.

²⁴⁹ Vgl. SAB_1456_1_1: XII. Sitzung der Initianten vom 16. Oktober 1895, Punkt 2.

²⁵⁰ Zit. nach Der Bund vom 20./21. November 1895. Erstes Blatt. Nr. 323. Schweiz. Aus dem Bundesrat.

²⁵¹ Ebd.

²⁵² Siehe BAR E53#1000/893#5680*: Korrespondenz zwischen dem Post- und Eisenbahndepartement und dem Bundesrat über das Konzessionsgesuch von Herrn Strub aus Interlaken für die Strecke Matte-Plattform-Nydeckbrücke (1894-1895). Das schweizerische Post- & Eisenbahndepartement. Eisenbahnabteilung an den schweizerischen Bundesrat, Bern den 16. November 1895. Im Anhang 2 ist die Beschlussfassung desselben Schreibens festgehalten.

²⁵³ Ebd.

Bern noch nicht ausreichend geklärt. Stadtrat Ernst Küenzi war der Ansicht, dass eine städtische Baubewilligung von Vorteil sei, um das Vorhaben baurechtlich abzusichern. Küenzi nahm mit dem städtischen Baudirektor Lindt Rücksprache,²⁵⁴ welcher bestätigte, dass eine Baubewilligung mit dazugehörigem Profil des Aufzugs erstellt werden müsse.²⁵⁵ Im Gegenzug zur Ausarbeitung der benötigten Baubewilligung beschloss das Komitee eine schriftliche Eingabe an den Gemeinderat zu richten. Betreffend Räumung des Platzes trat die Gesellschaft mit drei Forderungen an den Gemeinderat:

1. Abtragung der Häuser 12 & 14 an der Badgasse durch die Gemeinde gegen Überlassung des Abbruchmaterials.
2. Pflasterung des Platzes & Einfriedung desselben.
3. Verlegung des Eingangs zu der Mattentreppe.²⁵⁶

Die drei Punkte begründeten die Initianten mit den beträchtlichen Mehrkosten, die durch die Unterstellung des Aufzugs unter das Eisenbahngesetz sowie aus den notwendigen Planänderungen entstanden waren. Man hoffte auf ein Entgegenkommen vonseiten der Gemeinde, da diese damit die Realisierung des Aufzugs bedeutend fördern, «zudem in sanitärischer & ästhetischer Beziehung der Gemeinde zum Vorteil gereichen würde».²⁵⁷

Strub reichte schliesslich am 11. Dezember 1895 ein Baugesuch für den doppelten Personenaufzug für die Matte²⁵⁸ bei der städtischen Baudirektion ein. Darin enthalten waren ein Bauverbal, in dem Strub die technischen Details seines Projekts vorstellte, ein Situationsplan sowie ein Plan mit Grundriss und Schnitt.²⁵⁹

Strub erläuterte den Aufzug in seiner Funktionsweise und allen damit einhergehenden Sicherheitsvorkehrungen, ähnlich zum Bericht in der Schweizerischen Bauzeitung.²⁶⁰ Neben den zahlreichen Ausführungen zur technischen Sicherheit bezüglich Seilriss und Fangvorrichtung erläuterte Strub in der Baubewilligung die elektrischen Feinheiten der projektierten Anlage. Die Aufzugsmaschine selbst verfüge über eine elektromagnetische Bremse, welche die Kabine stoppen würde, falls die Stromzufuhr aus irgendeinem Grund nicht mehr gewährleistet wäre. Zudem würde die Aufzugsmaschine oben im Turm auf einer Eisenkonstruktion auf starken Holzunterlagen positioniert, um Geräusche und Stromverluste zu vermeiden.²⁶¹

²⁵⁴ Vgl. SAB_1456_1_1: XII. Sitzung der Initianten vom 16. Oktober 1895, Punkt 3.

²⁵⁵ SAB_1456_1_1: XIII. Sitzung der Initianten vom 5. Dezember 1895, Punkt 5.

²⁵⁶ Ebd., Punkt 2.

²⁵⁷ Vgl. ebd.

²⁵⁸ Damit sind die zwei Fahrstuhlkabinen des ursprünglichen Mattelifts gemeint.

²⁵⁹ Siehe SAB_1038_5_7093: Baubewilligung Badgasse 16, Schreiben Strub an das Tit. Bauamt der Stadt Bern vom 11. Dezember 1895.

²⁶⁰ Siehe dazu Kapitel 3.3.

²⁶¹ Vgl. SAB_1038_5_7093: Baubewilligung Badgasse 16, Schreiben Strub an das Tit. Bauamt der Stadt Bern vom 11. Dezember 1895.

Von besonderem Interesse sind die beiden beigelegten Pläne. Der Situationsplan zeigt, wie sämtliche Stallungen beseitigt werden, um einem 10 Meter breiten Zugang Platz zu machen. Die untere Station wäre überall eingefriedigt und die Strichpunktlinie markiert dabei die Grenze des erworbenen Terrains (Abb. 2).²⁶² Den Plan des Liftturms im Massstab 1:100 fertigten die Brückenbauwerkstätten Probst, Chappuis & Wolf an (Abb. 3).

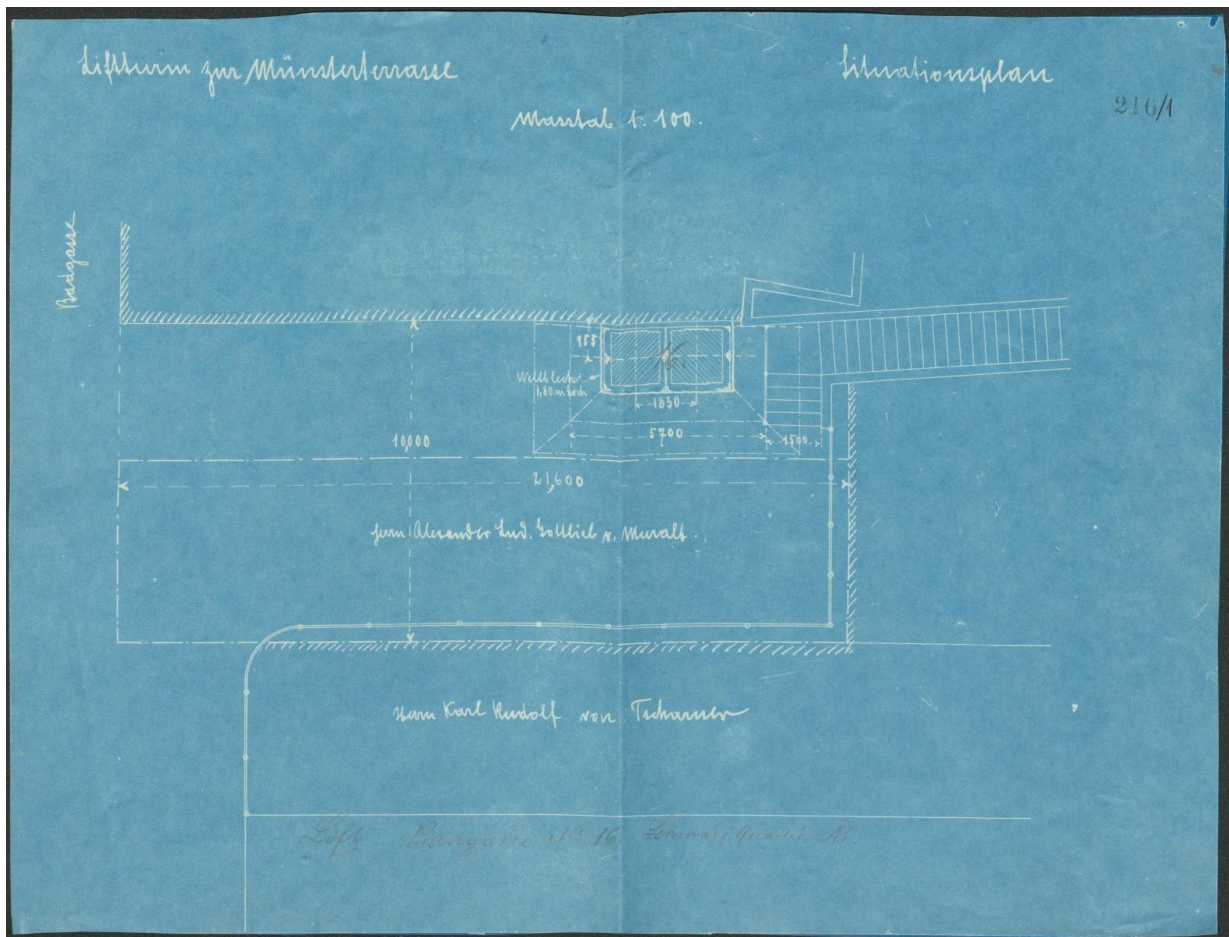


Abb. 2: Situationsplan Liftturm zur Münsterterrasse (Massstab 1:100)

Der Situationsplan zeigt den geplanten Standort des elektrischen Aufzugs an der Badgasse, angelehnt an der östlichen Seite der Plattform, unmittelbar neben der Mattentreppe. Die schraffierte Fläche kennzeichnet das erworbene Terrain von Alexander von Murald.

²⁶² Vgl. SAB_1038_5_7093: Baubewilligung Badgasse 16, Schreiben Strub an das Tit. Bauamt der Stadt Bern vom 11. Dezember 1895.

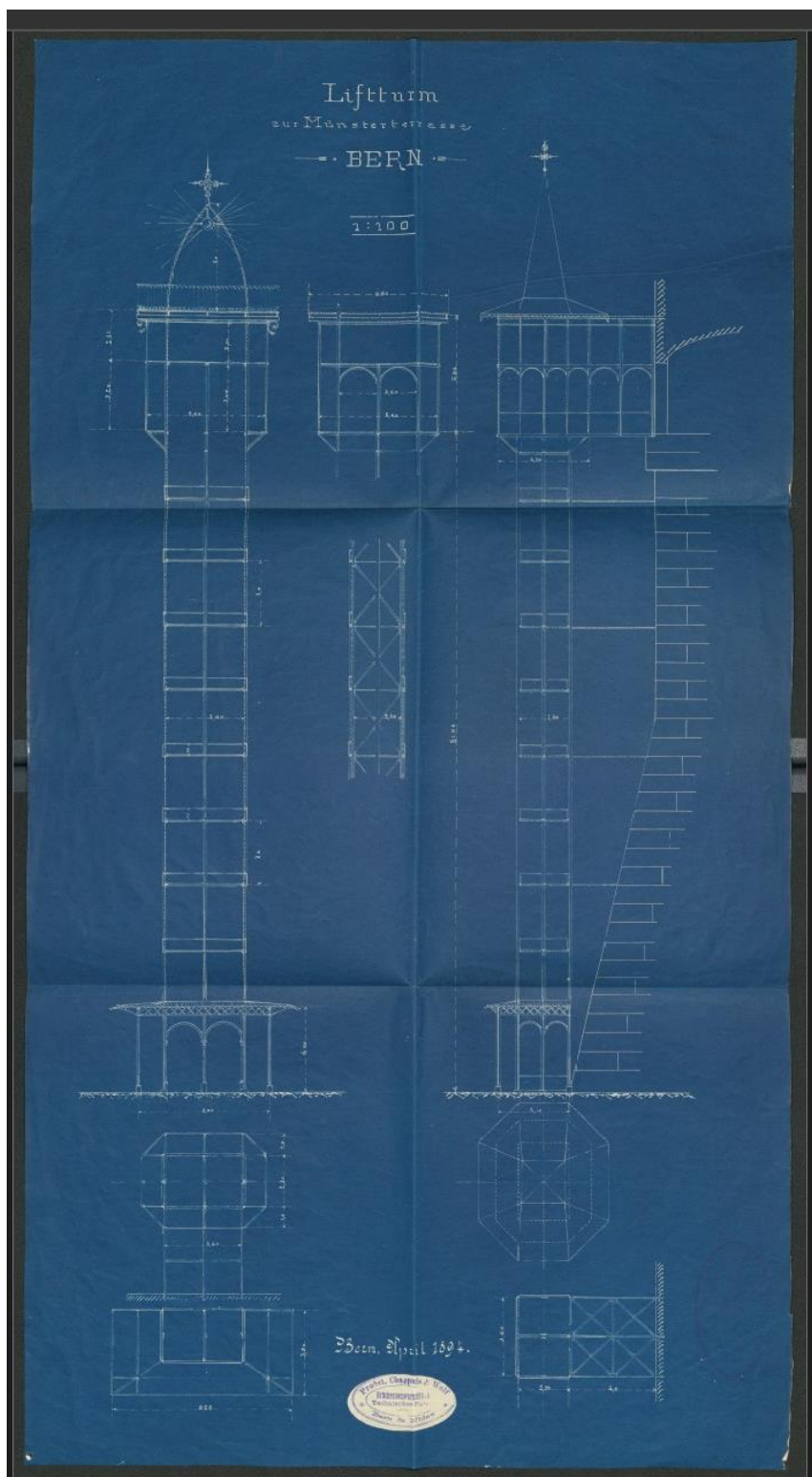


Abb. 3: Entwurf zum Liftturm von der Brückenbauwerkstätte Probst, Chappuis & Wolf vom April 1894 (Massstab 1:100)

Ende des Jahres 1895 hatte das Komitee das Aufzugsprojekt entscheidend vorwärtsgebracht. In der lokalen Presse legten die Initianten ausführliche Berichte über den projektierten Aufzug vor. Im Besonderen waren sie bemüht, den neuartigen Aufzug möglichst vorteilhaft zu präsentieren und die Öffentlichkeit von dessen Notwendigkeit für die Matte zu überzeugen. Mithilfe der statistischen Auswertung der Personenfrequenz konnte die Gesellschaft auf fundiertes Zahlenmaterial zurückgreifen, das der Situation im Quartier zugrunde lag. Vom Bundesrat erhielt Strub – wie oben erwähnt – die Konzessionserteilung für die Erstellung des Aufzugs. Mit Vincenz von Ernst gelang es dem Komitee einen Banquier für die Finanzierung zu gewinnen. Dennoch verzögerte sich das Projekt, da die städtische Baudirektion die Baubewilligung noch nicht aussprach und sich noch keine Vertragsfirma gefunden hatte.

Damit nicht genug, irritierte Konzessionär Strub zu Beginn des Jahres 1896 das Initiativkomitee, indem ersterer ein neues Projekt vorstellte. Ihm schwebte abweichend vom ursprünglichen senkrechten Lift eine schiefe Anlage vor. Demnach würde sich der Aufzug an die Böschung der Plattform anlehnen.²⁶³ Er begründete dies damit, dass die neu konzipierte Anlage vertrauenserweckender sei, weniger Einsprachen gegen die Erstellung vorgebracht und die Ausführung des Aufzugs billiger zu stehen käme. Aus den Protokollen geht hervor, dass die Initianten das neue Projekt ablehnten. Die schiefe Anlage wurde «allseitig kühl aufgenommen» und die Mitglieder wollten ein «rasches Vorwärtsmachen» in der weiteren Angelegenheit, damit das Projekt nicht in seiner Ausführung gefährdet werde.²⁶⁴

Nach erfolgter Rücksprache mit den Baubehörden gab der Vorsitzende bekannt, dass nur das ursprüngliche Projekt in Frage kommen könne. Die im neuen Konzept vorgesehene «Anlehnung an die Plattform ist unschön und würde dann allerdings die Plattform verunstalten.»²⁶⁵ Besonders der Sekretär des Initiativkomitees, Fritz Obrecht stellte sich entschieden gegen die schiefe Anlage, da er befürchtete, dass sonst gar kein Projekt zur Ausführung käme. Er wollte beim alten verbleiben, weil für ein neues Konzept wiederum Pläne erstellt werden müssten, verbunden mit unnötigen Kosten. Obrecht konnte nicht begreifen, warum der Konzessionär immer neue Vorhaben schmiedete, wo er doch von den Schwierigkeiten mit den Behörden wusste. Die Gesellschaft entschied sich einstimmig beim bekannten Plan zu bleiben: «In konstruktiver wie ästhetischer Beziehung verdiene das ursprüngliche Projekt entschieden den Vorzug, und sollte die Ausführung auch etwas mehr kosten.»²⁶⁶

Mehr Zustimmung fand der Konzessionär in der Wahl der Vertragsfirma. Bereits im Vorjahr befürwortete Strub bei der Vergebung der Arbeiten möglichst einheimische Firmen zu

²⁶³ SAB_1456_1_1: XIV. Sitzung der Initianten vom 5. Februar 1896, Punkt 2 und 3.

²⁶⁴ Ebd., Punkt 4.

²⁶⁵ SAB_1456_1_1: XV. Sitzung der Initianten vom 12. Februar 1896, Punkt 1.

²⁶⁶ Ebd., Punkt 2.

berücksichtigen, da die Korrespondenz mit vielen ausländischen Unternehmen mühsam sei und dabei Verzögerungen entstünden. Ausserdem war er der Meinung, dass nur ein Unternehmen mit der Erstellung beauftragt werden sollte. Ansonsten würde das eine dem anderen die Fehler zu schieben, was für das Projekt mühsam wäre. Falls eine ausländische Firma für die Montierung in Frage käme, wäre es Siemens & Halske.²⁶⁷ Die deutsche Firma erstellte 1890 den Mönchsbergaufzug in Salzburg und verfügte daher über das nötige *Know-How*, um einen elektrischen Aufzug für die Matte zu realisieren. Das Unternehmen Siemens & Halske qualifizierte sich mit dem erfolgreichen Aufzug in Salzburg als potentieller Vertragspartner für die Gesellschaft.

Im Februar 1896 konnte Strub Offerten vom «Genfer Industrielles Elektrizitätswerk» und von «Siemens & Halske» vorlegen. Er bekräftigte abermals, soviel als möglich Schweizer Unternehmen zu priorisieren. Jedoch seien die nötigen Einrichtungen zur Installation solcher Verkehrsbetriebe in der Schweiz oft nicht vorhanden.²⁶⁸ Ein Blick auf die eidgenössischen Aufzugsfirmen am Ende des 19. Jahrhunderts macht deutlich, warum das deutsche Weltunternehmen als Vertragsfirma in Frage kam. Zwar entstanden zu dieser Zeit auch Schweizer Betriebe, die sich allmählich mit der Konstruktion von Personenaufzügen beschäftigten wie die Berner Maschinenfabrik Emch 1880, Schindler 1874 oder die Aufzüge- & Räderfabrik Seebach AG (ARSAG)²⁶⁹ 1910. Allerdings produzierten diese Betriebe erst im 20. Jahrhundert öffentliche Personenaufzüge. An der Landesausstellung in Bern 1914 war der erste öffentliche Personenaufzug von Emch in Gebrauch.²⁷⁰ Die Schweizer Aufzugsindustrie war im Jahr 1896 noch zu wenig erfahren, um einen vollständig elektrisch betriebenen Aufzug zu konstruieren.

Der Konzessionär schlug aus den oben genannten Gründen vor, mit Siemens & Halske einen Vertrag auszuhandeln. Seiner Meinung nach könnte Ingenieur Moritz Probst²⁷¹ die Details mit der deutschen Firma aushandeln und wäre gegenüber dem Initiativkomitee garantiepflchtig. Probst stellte für die Montage, Bedachung, Kabel etc., die Offerte von 32'750 Franken in Aussicht. Strub war davon überzeugt, dass unter diesen Bedingungen ein Vertragsentwurf mit

²⁶⁷ Vgl. SAB_1456_1_1: XII. Sitzung der Initianten vom 16. Oktober 1895, Punkt 4.

²⁶⁸ SAB_1456_1_1: XVI. Sitzung der Initianten vom 29. Februar 1896, Punkt 4.

²⁶⁹ Ab 1900 stellte die Firma C. Wüst & Cie. Personen- und Warenaufzüge her. Unter anderem konstruierte das Unternehmen 1905 den Bürgerstocklift (Hammetschwandlift). 1910 wurde die Firma aufgekauft und trug bis 1916 den Namen ARSAG. In diesem Jahr übernahm die Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik AG Schlieren den Betrieb und damit die Liftproduktion. Vgl. Ortsgeschichtliche Sammlung Seebach (OGS): Aufzüge- & Räderfabrik Seebach AG <https://www.ogs-seebach.ch/p/infoseld.php?id=2285>, 22.11.2023.

²⁷⁰ Siehe zum ersten öffentlichen Personenlift der Emch AG, Bammatter 2018: S. 30-32.

²⁷¹ Moritz Probst gründete 1885 die Firma Probst, Chappuis & Wolf in Nidau. Probst baute zahlreiche Eisenbahn- und Strassenbrücken und führte die gelenklosen Eisenbogenbrücken mit grossen Spannweiten ein. Dazu gehören etwa die Schwarzwasserbrücke und die Kirchenfeldbrücke in Bern. Siehe zum Leben von Ingenieur Probst, Peter Müller-Griehaber: Moritz Probst. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS). Version 14.12.2011, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/031604/2011-12-14/>, 25.11.2023.

Siemens & Halske aufgesetzt werden könnte. Die deutsche Firma würde den mechanischen Teil des Aufzugs erstellen und Ingenieur Probst würde die Ausführung des Aufzugschachts übernehmen.²⁷²

Mit der Wahl von Siemens & Halske als Vertragsfirma sowie der Bekräftigung des ursprünglichen Projekts gegenüber dem neuen, kam das Initiativkomitee der Realisierung des Aufzugs ein bedeutendes Stück näher. Allerdings stellte die Akzeptanz des geplanten Aufzugs noch ein Problem dar, da sich im Frühjahr 1896 eine Opposition gegen die Erstellung des Plattformaufzugs organisierte. Die Einsprecher waren der Meinung, dass das neue Verkehrsmittel die Plattform «verschandele». Die Initianten mussten auf die vorgebrachten Einwände reagieren und den Aufzug in möglichst positiver Weise den Kritikern näherbringen. Der Präsident des Komitees Gottlieb Lüthi²⁷³ war der Meinung, dass der Aufzug in visueller und technischer Hinsicht der Öffentlichkeit präsentiert werden sollte:

«[...] dass es von Vortheil wäre, wenn man einen schön angemalten Plan,²⁷⁴ der die Plattform & den Aufzug, überhaupt die ganze Anlage in möglichst vorteilhafter Weise erstellen & denselben in irgend einem Schaufenster dem Publikum vordemonstrieren könnte, nebst einer gründlichen Beschreibung in den Tagesblättern. Viele von den Opponenten würden dadurch eines Bessern belehrt.»²⁷⁵

Kapitel 4 widmet sich den Argumenten der Gegner des projektierten Aufzugs sowie den Reaktionen des Initiativkomitees, welches sich gegen die erhobenen Vorwürfe wehren und abermals die Öffentlichkeit vom Nutzen und Zweck der neuen Anlage überzeugen musste.

²⁷² Vgl. SAB_1456_1_1: XVI. Sitzung der Initianten vom 29. Februar 1896, Punkt 4.

²⁷³ In der vierten Sitzung des Initiativkomitees vom 13. Januar 1895 übernahm der Mechaniker Gottlieb Lüthi das Amt des Präsidenten des Komitees, da Samuel Künzi wegen Krankheit nicht mehr den Vorsitz führen konnte.

²⁷⁴ In den Beständen der Mattelift AG sowie in den genannten Archiven in Bern ist der genannte Plan nicht überliefert.

²⁷⁵ SAB_1456_1_1: XVI. Sitzung der Initianten vom 29. Februar 1896, Punkt 2.

4 Opposition gegen die Errichtung des Mattelifts

Die vorherigen Kapitel haben sich damit beschäftigt, welche Argumente das Initiativkomitee für einen elektrischen Aufzug als Verbindung der Matte mit der unteren Altstadt anführte. Die Planung und die Realisierung gestalteten sich wesentlich schwieriger, als die Mitglieder des Komitees zu Beginn angenommen haben. Neben den Verhandlungen mit den Behörden sah sich das Initiativkomitee im Frühling des Jahres 1896 Angriffen aus der Bevölkerung gegen den projektierten Aufzug ausgesetzt. Die konservative Tageszeitung, das *Berner Tagblatt* fungierte hierbei als Sprachrohr der Opposition und führte eine Medienkampagne gegen die Erstellung des Mattelifts. Die Zeitung veröffentlichte vorwiegend Artikel von anonymen Personen, die sich gegen den Bau des geplanten Aufzugs stellten.

Das Tagblatt publizierte jedoch auch die Repliken des Initiativkomitees, welches auf die Kritik am Bauprojekt reagieren musste. So kam es vom 11. Februar bis zum 15. April 1896 zu einem verbalen Schlagabtausch zwischen der Opposition und den Mitgliedern des Initiativkomitees, um die Notwendigkeit des geplanten Aufzugs an der Plattform.

4.1 Argumente gegen die Erstellung

Im Folgenden stellt das Kapitel die Sichtweise der Gegnerschaft dar und versucht die wesentlichen Kritikpunkte am Aufzug an der Plattform aufzuzeigen. Bei der Analyse der von der Opposition geführten Argumentation lassen sich fünf Hauptprobleme herauskristallisieren, welche den Schwerpunkt von Kapitel 4 bilden.

4.1.1 Verschandelung der Plattform

Die Gegner richteten ihre Argumentation auf die Wahrnehmung der Münsterplattform. Der Aufzug störe die Ästhetik der Plattform in empfindlicher Weise und das neue Verkehrsmittel würde den Platz unwiederbringlich beschädigen. Die Plattform, die damit verbundene Promenade und das Münster sah die Gegenseite als eine zusammengehörende Einheit an. Aus Rücksicht auf die ästhetischen Bedürfnisse gebiete die Nähe des kürzlich ausgebauten Münsters, dass eine Verunstaltung der Umgebung vermieden werden solle.²⁷⁶ Das Münster erhielt 1893 ein neues Gesicht, indem der Helm des Turms ausgebaut wurde und damit eine Höhe von 100 Metern erreichte.²⁷⁷ Der damalige Staatsarchivar Heinrich Türlér äusserte sich pathetisch in seiner Publikation *«Bern, Bilder aus Vergangenheit und Gegenwart»* zum neuen Erscheinungsbild des Münsters: «Als plumpe, ungegliederte Masse hat uns die

²⁷⁶ Vgl. Berner Tagblatt vom 11. Februar 1896. Nr. 35. Lokales (Eingesandt).

²⁷⁷ Vgl. Heinrich Türlér: Bern, Bilder aus Vergangenheit und Gegenwart. Bern 1896: S. 132. In den Jahren 1894/95 ist der innere und äussere Ausbau der neuen Teile des Turms abgeschlossen worden. Für die umfangreichen Restaurationsarbeiten am alten Teil des Turms waren die Jahre 1896-1900 vorgesehen.

Reformationszeit den Münsterthurm hinterlassen, und in vollendeter Schönheit und himmelanstrebender Höhe hat ihn unsere Zeit ausgebaut.»²⁷⁸ Ein Einsender, der sich als «*ein alter Freund der Plattform*» bezeichnete, gab zu bedenken, dass eine Verkehrserleichterung für die Matte zwar begrüssenswert sei, aber die Plattform als altehrwürdiger Bau vor solchen Bauvorhaben geschützt werden müsse: «Der Fortschritt in unserm Verkehrsleben ist eine sehr schöne Sache; aber es ist sicher nicht motiviert, dass zu diesem Behuf ohne zwingende Notwendigkeit eine der wertvollsten Schöpfungen unserer Vorfahren angetastet und entstellt werde.»²⁷⁹ Der Einsender war davon überzeugt, dass durch den Bau des Aufzugs an der Münsterplattform eine der «schönsten Zierden Berns» verloren gehe und durch die «Ausführung des jetzigen Projektes die prächtige Anlage entstellt und schwer geschädigt würde.»²⁸⁰

Auch der Verschönerungsverein der Stadt Bern ²⁸¹ schaltete sich in die Diskussion ein und bekräftigte in der Ausgabe vom 27. Februar 1896 die Unterstützung der Opposition: «Zur Beruhigung der Verehrer der Plattform teilen wir mit, dass der V.V.B. die Angelegenheit schon längstens mit grosser Aufmerksamkeit verfolgt und dass wir vom Verkehrsverein²⁸² ebenfalls unterstützt werden.» Die beiden Vereine seien sich bewusst, dass sie die Erstellung des projektierten Aufzugs nicht verhindern können, wohl aber bemühe man zu verhindern, dass der Verkehr vom und zum Aufzug die Promenade irgendwie stören werde.²⁸³

Schliesslich verfasste die Opposition mithilfe der beiden Vereine eine Eingabe gegen das Bauvorhaben. Die Eingabe findet sich im *Berner Tagblatt* vom 10. März 1896, als auch in der Baubewilligung des elektrischen Aufzugs an der Badgasse und sei hier vollständig zitiert:

«Die Unterzeichneten erlauben sich im öffentlichen Interesse gegen das Vorhaben der Erbauung eines elektrischen Lastenaufzuges mit Personenbeförderung zwischen der Matte und der Plattform in Bern Einwendung zu erheben und die Tit. kompetenten Behörde zu ersuchen, dem Projekt ihre Genehmigung

²⁷⁸ Türlar 1896: S. 131.

²⁷⁹ Berner Tagblatt vom 12. Februar 1896. Nr. 36. Lokales. *Caveant Consules!* (Eingesandt).

²⁸⁰ Ebd.

²⁸¹ Der Verschönerungsverein wurde 1887 gegründet. Er beschäftigte sich unter anderem mit der Gestaltung von Wegweisern, Strassenschildern sowie Ruhebänken und kümmerte sich um deren Unterhalt. Von Interesse für den Verein waren zudem die Grünflächen der Stadt sowie Spazierwege, Denkmäler und Statuen wie auch Brunnen Ebenfalls nahm er sich Missständen wie Vandalismus und Verunreinigungen an, die den öffentlichen Raum der Stadt Bern und ihre Gebäude betrafen. Siehe dazu Stadtarchiv Bern (Online-Katalog): Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern GSL (Verschönerungsverein der Stadt Bern und Umgebung): Verwaltungsgeschichte.

<https://archiv.bern.ch/home/#/content/a6a94a299fe14afebb4f86516a07f56f>, 20.12.2023.

²⁸² Am 19. Mai 1880 eröffnete ein Initiativkomitee das erste «Offizielle Verkehrsbüro» der Stadt Bern. 1890 folgte die Gründung des Verkehrsvereins der Stadt Bern. Die Aufgaben selbiger Institutionen bestand darin, vermehrt durchreisende Touristen zu einem Aufenthalt in der Bundesstadt zu bewegen und die weltweite Bekanntheit der Stadt Bern zu steigern. Siehe dazu Stadtarchiv Bern (Online-Katalog): Bern Tourismus BET (Verkehrsverein VVB): Verwaltungsgeschichte.

<https://archiv.bern.ch/home/#/content/7d30d235af2f41f1a48bba9c98c6d1ad>, 20.12.2023.

²⁸³ Berner Tagblatt vom 27. Februar 1896. Nr. 49. Lokales. Mattenaufzug und Verschönerungsverein.

nicht zu ertheilen. Im Zeitpunkt des soeben mit grossen Opfern als neue Zierde der Stadt Bern vollendeten Ausbau des Münsterturms und der Fortsetzung der Arbeiten für eine gründliche Restauration der Münsterkirche erscheint es sicher nicht am Ort, die dazu gehörende weltberühmte Münsterterrasse eine der schönsten Promenaden, unwiederbringlicher Weise verunstalten und schädigen zu lassen. Soll überhaupt ein Aufzug nach der Plattform angebracht werden, so darf dies doch nur in der Weise geschehen, dass dadurch weder die Promenade, wie sie jetzt ist verändert und teilweise in Beschlag genommen werde, noch auch der freie Ausblick, von derselben eine Beeinträchtigung erleide.»²⁸⁴

Insgesamt unterzeichneten 254 Personen in 14 Bögen die zitierte Eingabe im Zeitraum vom 9.-24. März 1896.²⁸⁵ Interessant ist, dass die Unterzeichneten in ihrem Protest nur die «Verunstaltung» der Plattform als Argument anführen. Im *Berner Tagblatt* nämlich brachten die Protestierenden weitere Einwände gegen das neue Verkehrsmittel vor, um ihren Standpunkt zu untermauern.

4.1.2 Gefährdung der Ruhe und Wertminderung der Promenade

Die Gegner des Aufzugs hatten die Besorgnis, dass der neue Lift die Ruhe und Behaglichkeit der Plattform gefährden könnte. Die Einsender äusserten sich dahingehend, dass das neue Verkehrsmittel mit seiner Personenbeförderung die Atmosphäre der Plattform empfindlich stören werde. Wiederum der *alte Freund der Plattform*²⁸⁶ betonte die Bedeutung der Promenade als «wahre Oasis» in dem lärmenden städtischen Verkehrsleben. Hier gäbe es keinen Staub, kein Fuhrwerk sowie kein beständiges Hin- und Herrennen des geschäftigen Publikums. Weiter bilde die Plattform ein Asyl für spielende Kinder und ruhebedürftige Leute jeden Alters und Standes. Er befürchtete das Verschwinden der Ruhe, indem durch den Aufzug ständig allfälliges Gepäck abgeführt und eine beständige Unruhe durch das anhaltende Geläufe verursacht würden.²⁸⁷ In der Baubewilligung findet sich die Einsprache eines gewissen Herren Gv. v. Rütte, der sich ebenfalls dahingehend aussprach, dass es sich bei der Plattform um einen der schönsten Spazier- und Ruheplätze handle. Um eine «wahre Oasis im Häusermeer & Verkehr, um die uns manche andere Stadt beneidet & die einzig ist in der untern Stadt, ganz verderbt & zerstört, weil sie zu einem öffentlichen Durchgang & Gasse soll gemacht werden.»²⁸⁸ Die gleiche Wortwahl und der Hinweis, der Verfasser habe bereits im Tagblatt Empfehlungen vorgebracht, deutet daraufhin, dass es sich bei Herrn Gv. v. Rütte wahrscheinlich um *den alten Freund der Plattform* handelt.

²⁸⁴ SAB_1038_5_7093: Baubewilligung Badgasse 16, Eingabe an das Tit. Stadtbauamt Bern.

²⁸⁵ SAB_1038_5_7093: Baubewilligung Badgasse 16.

²⁸⁶ Vgl. Kapitel 4.1.1.

²⁸⁷ Berner Tagblatt vom 12. Februar 1896.

²⁸⁸ SAB_1038_5_7093: Baubewilligung Badgasse 16: Bern, 23. März 1896: Gv. v. Rütte, Vertreter von Handelsfirmen für Colonial- und Spezerei-Waaren [sic!], Landesprodukten u. Wein, Kirchgasse 22, Bern an den Gemeinde-Rath der Stadt Bern.

Die Angst vor dem Verlust der Promenaden und Ruheplätze in Bern teilte ebenso der Architekt und Historiker Eduard von Rodt. Er machte darauf aufmerksam, inwiefern die Stadt Bern am Ende des 19. Jahrhunderts zu wenig Sorge zu ihren verbliebenen Promenaden trage. Besonders die Kinder sowie die Alten und Kranken bedürften dieser Ruheplätze:

«Wir wünschen für unsere Kleinen und Grossen nicht von staubigen Strassen oder Trams durchschnittene Promenaden mit verkümmerten Mosaikblumen-Beetlein, sondern schattige, grüne Oasen, einfach, sauber unterhalten, ohne abschliessende Musik, jedermann, jederzeit zugänglich!»²⁸⁹

Hierbei fällt auf, dass am Ende des 19. Jahrhunderts Ruheplätze und Promenaden in der Stadt Bern einen wichtigen Platz in der Öffentlichkeit einnahmen. Neue Verkehrsmittel, die Industrialisierung sowie der Anstieg der Bevölkerung veränderten den Charakter der Stadt und gefährdeten demnach die öffentlichen Spazierwege. Doch gerade diese öffentlichen Räume besäßen einen besonderen Wert in einer Zeit der Aufregung und des schnell voranschreitenden Wandels: «Belasse man doch in unserer so nervös aufgeregten Zeit unserer Einwohnerschaft diesen unvergleichlichen Ruheplatz um so [sic!] mehr, als ja an anderer Stelle ein Aufzug von der Matte nach der Stadt zweckmässiger angebracht werden kann!»²⁹⁰ Damit ist das nächste Argument gegen den Mattelift aufgegleist.

4.1.3 Errichtung eines Aufzugs an anderer Stelle

Die Kritik richtete sich nicht gegen den Aufzug *per se*, vielmehr sorgte die geplante Stelle an der Plattform für erhitzte Gemüter. Die Gegner beteuerten, dass sie grundsätzlich nichts einzuwenden hätten gegen einen Aufzug, solange die Plattform wie oben erläutert, keine Beeinträchtigung erfahre. Um den Charakter der Münsterplattform zu wahren, führten sie den Vorschlag an, dass der Lift doch an einer anderen Stelle errichtet werden möge.

Ingenieur Strub plante 1893, wie in Kapitel 3.3 ausgeführt, die Errichtung von zwei elektrischen Aufzügen. Erste Priorität besass derjenige an der Plattform, ein zweiter Aufzug würde bei erfolgreicher Realisierung des ersteren an der Nydeckbrücke angebracht werden. Die Opposition begrüßte die Idee eines möglichen Aufzugs, welcher der Matte zugutekomme, ohne die Plattform zu «verschandeln»:

«Warum erstellt man diesen Aufzug nicht an der Nydeckklaube, wie es früher geplant war und wo in nächster Nähe eine Tram- und Droschkenstation sich finden würden, was ja auf der Plattform nicht der Fall ist? Der Aufzug befände sich dort auch mehr in der Nähe der grossen industriellen Geschäfte.»²⁹¹

Ebenso machten die Einsender im *Berner Tagblatt* den Vorschlag an der Kirchenfeldbrücke einen Lift anzubringen. Am 18. März 1896 gab ein Schreiber zu bedenken, dass ein Aufzug an

²⁸⁹ Eduard von Rodt: Bern im XIX. Jahrhundert. Bern 1898: S. 88f.

²⁹⁰ Berner Tagblatt vom 12. Februar 1896.

²⁹¹ Ebd.

der Kirchenfeldbrücke praktikabel wäre, da ein solcher näher am Verkehrszentrum läge: «[...] und dafür erhält die Mattenbevölkerung eine bessere Verbindung nicht nur mit der obern Stadt, sondern auch mit dem Kirchenfeld, ein Punkt, welcher füglich auch in Betracht zu ziehen ist.»²⁹²

Mit dem Fortschreiten der Planung des Mattenlifts wollte sich die Opposition verständnisvoll darstellen und dem Verkehrsanschluss der Matte möglichst entgegenkommen. Der *Nervus Rerum* blieb nach wie vor die Anbringung des Aufzugs an der Plattform. In diesem Sinne strichen die Gegner am 31. März 1896 im *Berner Tagblatt* heraus, dass man doch gar zwei Aufzüge an den beiden Hochbrücken anbringen könne: «Baue man lieber gleich zwei Aufzüge, einen auf die Nydeck, den andern auf die Kirchenfeldbrücke; das ist besser für die Matte, und man lässt damit unsern herrlichen Rastplatz auf der Münsterterrasse in Ruhe.»²⁹³

Das Initiativkomitee liess diese Vorwürfe nicht ohne Weiteres über sich ergehen und wehrte sich in den Lokalblättern gegen die von der Opposition vorgebrachte Kritik. Im Protokoll des Initiativkomitees vom 12. Februar 1896 ist zu entnehmen, dass Präsident Lüthi die übrigen Mitglieder über einen «Massenprotest an der Junkerngasse» informierte. Die Initianten beschlossen in den folgenden Tagen mit einem eigenen Bericht der Einsendung im *Berner Tagblatt* mit dem Titel «*baveant consules*» entgegenzutreten.²⁹⁴

Die Stellungnahme des Komitees liess nicht lange auf sich warten. Bereits am 15. Februar – wenige Tage nach den ersten Einsendungen im Tagblatt – findet sich in der Zeitung eine Zuschrift vom Sekretär des Initiativkomitees, Fritz Obrecht. Der Schreiber nahm Stellung zur «unberechtigten Kritik» gegen den Aufzug an der Plattform. Selbstbewusst verlautbarte er, dass die Ausführung eine beschlossene Sache sei und die Konzession sich in den Händen des Initiativkomitees befinde: «Der Aufzug wird also ohne jeden Zweifel erstellt. Und warum sollte diese Verkehrserleichterung mit der Matte nicht zustande kommen? Etwa wegen der 'Verschandelung' der Plattform und dem 'ewigen Geläuf' der Packträger?»²⁹⁵

Obrecht entgegnete den Vorwürfen, dass der Aufzug die Promenade nicht im Mindesten stören werde folgendes:

*«Grössere Lasten, die per Wagen zu und von der Station geführt werden müssten, werden nicht befördert. Die Spaziergänger werden weder durch das Geräusch des Aufzuges noch durch den Verkehr der Passanten belästigt. Mehr als 6 Personen, die sich sofort in den Promenierenden verlieren, werden auf einmal nicht befördert. Vierspännige Mühlewagen oder ganze Infanteriebataillone befördert der Aufzug nicht.»*²⁹⁶

²⁹² Berner Tagblatt vom 18. Februar 1896. Nr. 41. Lokales. Lift Matte-Plattform (Eingesandt).

²⁹³ Berner Tagblatt vom 31. März 1896. Nr. 77. Lokales. Matte-Plattform.

²⁹⁴ SAB_1456_1_1: XV. Sitzung der Initianten vom 12. Februar 1896, Punkte 2 und 4.

²⁹⁵ Berner Tagblatt vom 15. Februar 1896. Nr. 39. Lokales. Lift Matte-Plattform.

²⁹⁶ Ebd.

Das Initiativkomitee beharrte natürlich auf dem geplanten Standort. Eine Verlegung komme nicht in Frage, weil «nur ein Lift-Matte-Plattform den Bedürfnissen der Matte genügen wird.»²⁹⁷ Der Sekretär befeuerte mit seinen scharfzüngigen Formulierungen die Opposition. In den folgenden Monaten lieferte sich das Initiativkomitee mit der Gegenseite einen polemischen Schlagabtausch, der die Gemüter regelrecht erhitzte. Der *alte Freund der Plattform* reagierte kurzerhand auf den Bericht von Obrecht. Seiner Auffassung nach dürfen die Protestierenden als «freie Bürger das Maul halten, nachdem Hr. F. O. gesprochen».²⁹⁸ Mit der Antwort von Obrecht war er offensichtlich nicht zufrieden. Insbesondere schien für ihn die Frage berechtigt, ob der Aufzug für grössere Lasten konzipiert sei oder prinzipiell nur für den Personentransport. In polemischer Art und Weise antwortete er auf die spitze Zunge des Sekretärs wie folgt:

«Da Herr O. keine Gründe gegen unsere freche Kritik anzubringen weiss, so beruhigt er hingegen unsere Befürchtungen in höchst geistreicher Weise, indem er versichert, dass keine Infanteriebataillone und keine vierspännigen Mühlewagen geliftet werden sollen; hoffentlich auch keine Batterien oder Matten Dragoner! Was will man mehr?»²⁹⁹

Die ausgeführten Stellungnahmen machen deutlich, inwiefern sich die Diskussion um den bevorstehenden Aufzug verbal zuspitzte. Der Mattelift repräsentierte nicht mehr nur ein Verkehrsmittel, das in den Augen der Gegenseite die Ästhetik der Münsterplattform und deren Behaglichkeit zu gefährden schien. Die Aufzugsfrage entwickelte genauso eine soziale Sprengkraft, indem sie gewissermassen die «soziale Ordnung» zwischen der Matte und den oberen Stadtteilen in Frage stellte.

4.1.4 Probleme mit den «Mättelern»?

Um endgültig die Öffentlichkeit vom Nutzen und dem allgemeinen Gewinn des Mattelifts zu überzeugen, versandte das Initiativkomitee im März 1896 an die Lokalzeitungen der Stadt Bern erneut einen längeren Bericht.³⁰⁰ Darin begründeten die Mitglieder eingehend die Vorzüge des Aufzugs. Von besonderem Interesse ist die Behauptung, dass einige Promenierende der oberen Stadt die Mattenbewohner nicht auf der Plattform antreffen wollen. Die Initianten vertraten damit eine kontroverse These, indem sie den Protestierenden eine Geringschätzung für die «Mätteler» attestierten. Die Mitglieder des Komitees verstanden sich in ihrem Selbstverständnis als Advokaten des Mattequartiers, die sich für die Belange der abgehängten Leute einsetzen wollten:

²⁹⁷ Berner Tagblatt vom 15. Februar 1896. Nr. 39. Lokales. Lift Matte-Plattform.

²⁹⁸ Berner Tagblatt vom 18. Februar 1896.

²⁹⁹ Ebd.

³⁰⁰ Siehe unter anderem Berner Tagblatt vom 28. März. Nr. 74. Lokales. Elektrischer Personen-Aufzug Matte-Plattform.

«Es ist ferner die Befürchtung ausgesprochen worden, die vom Aufzug herrührende Cirkulation der Mattenbewohner auf der Plattform könnte die sich dort ergehenden Bürger aus der obern Stadt stören, oder mit andern Worten gesagt, die letztern könnten dadurch mit den erstern in nicht gewünschte Berührung kommen. Es liegt in dieser Auffassung eine gewisse Geringschätzung, ja eine Beleidigung an die Adresse der Mattenbevölkerung, gegen die das unterzeichnete Komitee im Namen seiner Mitbürger mit allem Nachdruck protestiert.»³⁰¹

Neben dem Vorwurf, dass manche Leute von den Verhältnissen an der Matte keine Ahnung zu scheinen haben, verwiesen die Autoren auf die gleichen Rechte der Mattenbewohner:

«Diejenigen Mattenbewohner, die voraussichtlich den Aufzug benutzen werden, sind doch wohl als den Plattformbesuchern ebenbürtige Bürger zu betrachten, und da im übrigen der Steuersatz für die Matte genau derselbe ist wie für die übrige Stadt, so werden deren Bewohner wohl auch das gleiche Recht beanspruchen dürfen zur Benutzung der Plattform, sei es nun zum blossen Passieren, oder um dort zu promenieren.»³⁰²

In den Zeitungsartikeln des *Berner Tagblatts* – in denen die Opposition Stellung gegen den geplanten Aufzug nimmt – lassen sich keine derartigen Aussagen der Gegenseite ausmachen. Wie zu erwarten war, sorgte diese Anschuldigung für heftige Reaktionen in den folgenden Ausgaben des Lokalblatts. Die Gegnerschaft wehrte sich vehement gegen die vom Initiativkomitee geäußerte Behauptung und stellte klar, dass man «keine Gefühle der Geringschätzung gegen die Mattenbevölkerung» hege, «aber es sind auch noch andere Leute auf der Welt, und die altehrwürdige Münsterpromenade hat auch ihre Rechte.»³⁰³ Die Beschuldigung der Geringschätzung diene nur dazu, «die Gemüter aufzustacheln und an die Leidenschaften zu appellieren». Denn «die Mattenbewohner haben unstreitig das nämliche Recht wie alle einheimischen oder fremden Besucher der Plattform sich daselbst aufzuhalten oder durchzupassieren.»³⁰⁴ Besonders energisch trieb es ein Gegner mit seinem Schreiben auf die polemische Spitze der Diskussion, indem er sich in der Ausgabe vom 4. April 1896 zu folgender Aussage mitreissen liess:

«Die Behauptung, dass das Vorgehen der Unterzeichner der Protestaktion 'eine gewisse Geringschätzung, ja eine Beleidigung an die Adresse der Mattenbevölkerung' bedeute, ist zum Glück so absurd und dumm, dass sie keiner ernsten Berichtigung bedarf. Dem Verfasser jener Erklärung wäre unseres Erachtens zu wünschen, dass er recht bald geistig in eine etwas höhere Region hinauf geliftet würde!»³⁰⁵

³⁰¹ Berner Tagblatt vom 28. März 1896.

³⁰² Ebd.

³⁰³ Berner Tagblatt vom 31. März 1896.

³⁰⁴ Berner Tagblatt vom 1. April 1896. Nr. 78. Lokales (Eingesandt).

³⁰⁵ Berner Tagblatt vom 4. April 1896. Nr. 80. Lokales. Matte-Plattform-Aufzug (Eingesandt).

Verständlicherweise reagierten die Gegner mit Empörung und Verneinung auf die Beschuldigung des Komitees. Allfällige verbale Attacken gegen die Mattenbevölkerung hätten die Argumentationsbasis der Gegnerschaft sicherlich geschwächt. Jedoch ist das Argument der Geringschätzung der Matte nicht abwegig. Man gewinnt den Eindruck, dass einige Einsender von den tatsächlichen Verhältnissen des Quartiers nicht besonders gut unterrichtet waren, beziehungsweise die Bedürfnisse der ärmeren und betagten Leute sie nicht interessierten. So verkündete ein Gegner des Aufzugs in selbstgefälliger Weise lapidar: «Die alte Zeit hatte stärkere Nerven und bessere Lungen. Der Aufstieg durch die Mattentreppe machte ihr keine Beschwerden.»³⁰⁶

In anderen Tageszeitungen deuten einige Hinweise auf die katastrophale Beschaffenheit der Mattentreppe hin. Im *Intelligenzblatt* vom 10. Mai 1897 brachte jemand in einem Leserbrief zum Ausdruck, in welchem schlechten Zustand sich das betreffende Objekt befände. Zum Teil würden ganze Stufen fehlen, so dass die Treppe nur mit der grössten Vorsicht benutzt werden könne. Das mache das Begehen bei Nacht zu einem geradezu lebensgefährlichen Unterfangen.³⁰⁷

Die linke Tageszeitung *Berner Tagwacht* machte die Mattentreppe und deren fraglichen sanitarischen Zustand mehrfach zum Thema. Der Arbeiterverein Matte, welcher der *Berner Tagwacht* nahestand, setzte sich dafür ein, dass im Quartier ein zentrales Pissoir erstellt werden möge, um den «geradezu ungeheuerlich zu nennenden sanitarischen Zuständen auf der Mattentreppe entgegenzutreten [...]»³⁰⁸ Obwohl ein Pissoir an der Mattentreppe nach langer Zeit erstellt wurde, hielt die Verunreinigung der Treppe weiter an. Wegen einer fehlenden Kontrolle würden «die Winkel, Ecken und Tritte 'vers... und versauet, dass es e Gruus' ist. Man hat schon beobachtet, dass auch Bauersleute dort ihre Visitenkarte abladen.»³⁰⁹

Diese Artikel verdeutlichen, inwiefern der Aufzug vom Komitee als Notwendigkeit für die weitere Entwicklung des Quartiers angesehen wurde. Aus den beschriebenen Gründen verwundert es nicht, dass die Menschen die Mattentreppe, trotz ihrer zentralen Lage im Quartier verhältnismässig nur selten benutzten. Die genannten Umstände decken sich mit der Argumentation der Initianten. Dieselben wollten mit dem projektierten Aufzug eine angenehme und saubere Verkehrserleichterung als Alternative zur Mattentreppe etablieren.³¹⁰

³⁰⁶ Berner Tagblatt vom 20. Februar 1896. Nr. 43. Lokales. Die Plattform und der Lift (Eingesandt).

³⁰⁷ Vgl. Intelligenzblatt der Stadt Bern vom 10. Mai 1897. Nr. 109. Stimmen aus dem Publikum.

³⁰⁸ Siehe Berner Tagwacht vom 2. Dezember 1896. Nr. 97. Stadt Bern. Der Arbeiterverein Matte und vom 16. Dezember 1896. Nr. 101. Stadt Bern. Arbeiterverein Matte.

³⁰⁹ Berner Tagwacht vom 7. Dezember 1898. Nr. 98. Stadt Bern. Oeppis vo d'r Mattestäge, aber nüt g'freuts!

³¹⁰ Vgl. Kapitel 3.4.2.

Die gleiche Zeitung druckte auch eine Stellungnahme zum Mattelift und dessen Gegnern ab. Der Verfasser, der sich als «*ein Mätteler*» bezeichnete, thematisierte darin die sozialen Gegensätze zwischen den konservativen Bernburgern und den Mattenbewohnern. Unter dem provokativen Titel «Der alte Zopf wackelt wieder!»³¹¹ holte er verbal gegen die Protestierenden aus und beschuldigte dieselben der Rückwärtsgewandtheit:

«Missgünstig wie die 'Bärnburger' ältern und neuern Datums im allgemeinen leider sind, sehen sie das regsame Leben einer thatkräftigen Generation nur mit scheelen Augen an. Namentlich wenn ein sog. 'Arbeiterviertel' mit irgend einem Anliegen oder 'frecher gesagt' Begehren vor die Oeffentlichkeit kommt, dann erweitern sich die Nüstern der ehrsamten Biedermeier in grenzenlosem Erstaunen und sofort wittern sie 'Verrat am heiligen alten Bern'.»³¹²

Überhaupt seien diese «Biedermeier» gegen jede Regung des Zeitgeists und gegen jede Neuerung, einerlei ob dieselbe intellektueller oder technischer Art sei. Der Schreiber unterstellte der Gegenseite den Versuch, mit den Beschwerden an die Behörden «die projektierte Hebung der Mattenbevölkerung» zu verhindern.³¹³ Dieser Punkt ist signifikant, weil der Aufzug nicht nur bildlich die Mattenbevölkerung in die Höhe und damit auf die Münsterplattform heben würde, sondern dass daraus ebenso eine Hebung der schlechten Lebensverhältnisse hervorgehe. Im Besonderen machte der Schreiber aufmerksam auf den zunehmenden Verkehr des Quartiers. Den Kritikern des Aufzugs warf er Ignoranz und eine zynische Sichtweise über die Lebensverhältnisse der «Mätteler» vor:

«Wer den zunehmenden Verkehr von und nach unserem 'dunkeln Weltteil' Jahr aus Jahr ein zu beobachten Gelegenheit hat oder selbst mitmachen muss, der ist jedenfalls besser überzeugt von der Zweckmässigkeit einer Verbesserung der Verkehrsmittel, vom Wo und vom Wie einer neuen Einrichtung, als das eingetrocknete Gehirn irgend eines Dickwanstes aus dem 'Junkernviertel', dem überhaupt eine Schweningenkur d'Mattestäge uf und ab in dem herrlich duftenden, appetiterregenden Parfüm sehr zu empfehlen wäre. Es würde vielleicht eine humanere Auffassung platzgreifen für die Wünsche anderer Gesellschaftsklassen bei gewissen Leuten, als man es unter obwaltenden Verhältnissen gewohnt ist.»³¹⁴

Die Ausführung ist aus mehreren Gründen bemerkenswert. Zunächst verwendete der Autor die Bezeichnung «dunkler Weltteil» für die Matte, um auszudrücken wie das Schwarze Quartier im damaligen Diskurs stigmatisiert wurde. Ausserdem gab er mit seinen polemischen Ausschmückungen seinem Ärger über die Bernburger Nachdruck. Diese sollten doch zuerst

³¹¹ Berner Tagwacht vom 21. März 1896. Nr. 24. Stadt Bern. Der alte Zopf wackelt wieder!

³¹² Ebd.

³¹³ Vgl. ebd.

³¹⁴ Ebd.

die schlecht duftende Mattentreppe benutzen, bevor sie sich gegen eine allgemeine Verbesserung des städtischen Verkehrs stellen.

4.1.5 Lastenaufzug oder Personenaufzug?

Schliesslich stürten sich die Kritiker am Namen des Komitees «Elektrischer Lastenaufzug mit Personenbeförderung». Wie bereits oben geschildert, warf die Opposition ein, dass ein «Lastenaufzug» den Ruheplatz Münsterplattform empfindlich störe. Die Frage lautete, wie der Begriff «Lasten» zu verstehen sei. Es wurde vonseiten der Gegner vorgebracht, dass der Ausdruck «Lasten» nicht umsonst dastehe und bespannte «Wägeli und Karrli» ohne Weiteres die Promenade stark frequentieren würden. Die Gegenseite behauptete die östliche Seite der Plattform würde zu einer öffentlichen Strasse umfunktioniert und gegen diesen «Vandalismus» protestiere die Opposition.³¹⁵

Bis zum Ende der Medienkampagne verwiesen die Kritiker auf die amtliche Publikation des Unternehmens und monierten, dass das Initiativkomitee zu wenig auf die Lasten eingegangen sei. Weil die Initianten «Lastenaufzug» vor die «Personenbeförderung» vorstellten, blieben die Protestierenden misstrauisch gegenüber der Aussage des Komitees, wonach beim Aufzug die Rede sei von einer Personenbeförderung von maximal sechs Personen.³¹⁶ Ebenfalls beanstandete ein Einsender im Tagblatt das Schweigen des Komitees bezüglich der Lasten. Für die Beförderung derselben wären Lastträger und Karren erforderlich, welche sich nicht so leicht unter den Spaziergängern verlieren würden.³¹⁷

Um dieser scheinbar letzten Kritik vonseiten der Opposition zu begegnen, verfasste das Initiativkomitee für das Tagblatt noch ein letztes Schreiben, worin es auf die Kritik an der Benennung des Projekts eingegangen ist. Mit dem Versuch die Gemüter zu beruhigen, spielten die Initianten auf die angefertigten Pläne an. Das Komitee erklärte, dass «wenigstens von seiner Seite ein solcher Verkehr nie in Aussicht genommen war, denn dass das Passieren der Plattform mit Lasten auf Wagen oder Karren einfach unstatthaft ist, das sieht sogar ein Mattenbürger ein.»³¹⁸ Die beschränkte Grösse der Kabine biete kaum Platz für Karren und grössere Gegenstände, denn nichts anderes als ein Transportmittel wie etwa die Marzilibahn, habe das Unternehmen im Sinn. Die erhebliche Wirkung des Worts «Lastenaufzug» sei vonseiten des Komitees nicht erwartet worden, da für dasselbige «Personen mit allfälligem Gepäck eben auch Lasten seien.» Der Begriff «Lastenaufzug» fand weiterhin Verwendung, weil der Titel vom Konzessionsinhaber Strub übernommen wurde.³¹⁹ Tatsächlich gelobte

³¹⁵ Vgl. Berner Tagblatt vom 20. Februar 1896.

³¹⁶ Vgl. Berner Tagblatt vom 1. April 1896.

³¹⁷ Vgl. Berner Tagblatt vom 4. April 1896.

³¹⁸ Berner Tagblatt vom 8. April 1896. Nr. 83. Lokales. Noch einmal der Personen-Aufzug Matte-Plattform.

³¹⁹ Vgl. ebd.

selbiger in einem Schreiben an das Bauamt der Stadt Bern, dass sich der Warentransport über die Plattform, wie am Marzili auf einige Marktköche beschränken werde.³²⁰ Um die letzten Bedenken zu beheben, entfernten die Initianten am 2. April 1896 die Bezeichnung «Lastenaufzug» und gaben dem Aufzug die Benennung «Elektrischer Aufzug Matte-Plattform».³²¹ Damit werde die Angelegenheit vonseiten des Komitees als erledigt angesehen.³²²

Letztlich sträubte sich die Opposition noch ein weiteres Mal. Der Erklärung des Komitees schenken die Gegner wenig Vertrauen. Sie beharrten aber darauf, dass sorgfältige Bestimmungen getroffen würden, um «die der Plattform unter allen Umständen erwachsende Schädigung wenigstens auf ein thunlichst geringes Mass zu reduzieren».³²³ Trotz der Änderung des Titels der Gesellschaft wünschte sich die Gegenseite, dass «die Gemeindebehörde die eingereichte Protestaktion berücksichtige und, was ja auch technisch möglich ist, jede Beeinträchtigung der Promenade verhindern werde».³²⁴ Am Ende gab sich die Opposition geschlagen und beschloss die Angelegenheit mit dem Schlusswort: «Wir schliessen mit dem angelegentlichen Wunsche, dass der Aufzug für den erholungsbedürftigen Besucher der Plattform nicht allzu 'lästig' werden möchte.»³²⁵

4.2 Beurteilung der Opposition

Die vorherigen Seiten haben dargelegt, welche Argumente die Protestierenden gegen die Erstellung des Aufzugs ins Feld führten. Die sozialen Spannungen zwischen dem Initiativkomitee und den Kritikern traten in der medialen Auseinandersetzung klar zutage. Jedoch können aus den analysierten Artikeln lediglich Indizien über den sozialen Hintergrund der Protestierenden gewonnen werden.

Dank der Überlieferung der Einsprachen können Tendenzen über das gesellschaftliche Milieu der Gegnerschaft herausgearbeitet werden. Die 14 Unterschriftenbögen, die der Baubewilligung beigelegt sind, dokumentieren die Namen der Unterzeichneten sowie weitere Angaben über die Personen. Vorweg muss angemerkt werden, dass die Informationen in den Namenslisten nicht einheitlich gehalten sind. Oftmals sind sie nur mit dem Namen versehen,

³²⁰ Siehe SAB_1038_5_7093: Baubewilligung Badgasse 16, Schreiben von Ingenieur Strub vom 28. März 1896 an das Tit. Bauamt der Stadt Bern.

³²¹ Vgl. Berner Tagblatt vom 8. April 1896. Siehe ebenfalls SAB_1456_1_1: XVIII. Sitzung der Initianten vom 2. April 1896, Punkt 1.

³²² Vgl. Berner Tagblatt vom 8. April 1896 und vgl. Intelligenzblatt vom 8. April 1896. Nr. 83. Lokales. Noch einmal der Personen-Aufzug Matte-Plattform. In der letzteren Zeitung ist ein weiterer Abschnitt abgedruckt, in dem sich das Komitee polemisch über den Tagblatt-Einsender äussert: «[...] Wenn von Blödsinn gesprochen wird, muss man denselben doch in erster Linie beim Tagblatt-Einsender suchen müssen, und überhaupt beantragen wir, diesen stereotypen «Plattformstürmi» auf seinen normalen Geisteszustand zu untersuchen.» Dieser polemische Passus fehlt in der Ausgabe des Berner Tagblatts.

³²³ Berner Tagblatt vom 14. April 1896. Nr. 88. Lokales. Matte-Plattform-Aufzug (Eingesandt).

³²⁴ Berner Tagblatt vom 15. April 1896. Nr. 89. Lokales. Und noch einmal Matten-Aufzug (Eingesandt).

³²⁵ Ebd.

zum Teil ergänzten die Unterzeichneten ihren Namen mit ihrem Beruf oder mit ihrer Adresse.³²⁶ Dennoch ermöglichen die Unterschriften klare Rückschlüsse. Von den insgesamt 254 Unterschriften finden sich rund 70 Namen, die mit dem Adelsprädikat «von» oder «de» gekennzeichnet sind.³²⁷ Die Namen von Tschanner, von Fischer, von Wattenwyl, von Mülinen, von Tavel, von Graffenried, von Herrenschwand etc. machen damit mehr als einen Viertel aller Unterschriften aus. Damit ist unterstrichen, dass ein grosser Teil der Gegnerschaft gegen die Erstellung des Mattelifts aus burgerlichen Kreisen stammte.

Im Unterschriftenbogen I lässt sich unter anderem der Name Alexander von Tavel nachweisen. Alexander von Tavel (1827-1900) gehörte dem ultrakonservativen Flügel der Burgergemeinde an (zeitweise als Burgerratsschreiber) und kämpfte sein Leben lang für die Rettung der Burgergemeinden.³²⁸ Er war ein Reformgegner und wirkte auch ausserhalb der stadtbernischen Burgergemeinde im politischen Konservatismus. Von Tavel gelang es mit anderen Stadtberner Konservativen 1888 die *Konservative Partei* zu gründen. Dieser Zusammenschluss aus drei verschiedenen konservativen Gruppierungen blieb bis zum Ende des 19. Jahrhunderts patrizisch dominiert. Von Tavel nahm eine wichtige Rolle ein, indem er in den Parteivorstand gewählt wurde. Ebenfalls bemerkenswert ist die Gründung des *Berner Tagblatts* durch die *Vereinigten Konservativen*, denn die Zeitung diente fortan gewissermassen als Parteiorgan, indem sie unterschiedliche konservative Kreise ansprach.³²⁹

Neben den konservativen Bernburgern füllten auch einige Leute aus dem (konservativen) bürgerlichen Mittelstand die Unterschriftenbögen aus. Unter den Unterzeichneten tauchen etwa Händler und Kaufmänner, Beamte und Angestellte auf. Aus dem bildungsbürgerlichen Umfeld unterzeichneten ausserdem Pfarrer, Lehrerinnen und Lehrer, Ärzte und Apotheker sowie Juristen (Dr. jur.) die Unterschriftenbögen.³³⁰

Die aufgeführten Bürger selbst waren entweder Fürsprecher oder Akademiker mit ausweisendem Dokortitel. Manche Bürgerinnen und Bürger gingen keiner Erwerbstätigkeit nach und signierten als Privatier beziehungsweise Privatière die Einsprache.³³¹ Dieser Umstand deckt sich mit den Forschungsergebnissen über die Verbürgerlichung der Schweiz. Der Historiker Albert Tanner arbeitete heraus, dass die Verbürgerlichung der Gesellschaft gegen Ende des 19. Jahrhunderts ökonomisch abgeschlossen war. Ihm zufolge machte der

³²⁶ Der Verfasser der vorliegenden Arbeit konnte nicht alle Namen zweifelsfrei transkribieren, so dass einige Unterzeichnete in der Beurteilung nicht berücksichtigt werden können. Ebenso sind mehrere Namen im Adressbuch der Stadt Bern 1896/97 nicht aufgeführt, so dass die jeweilige Adresse nicht verifiziert werden kann. Dasselbe gilt für die Angabe des Berufs der aufgeführten Personen, welche im Adressbuch nicht regelmässig vermerkt ist.

³²⁷ Siehe SAB_1038_5_7093: Baubewilligung Badgasse 16, Einsprachen Unterschriftenbögen 1-14.

³²⁸ Katrin Rieder: Netzwerke des Konservatismus. Berner Burgergemeinde und Patriziat im 19. und 20. Jahrhundert. Zürich 2008. Siehe zum politischen Leben von Alexander von Tavel: S. 81-136.

³²⁹ Vgl. ebd.: S. 135.

³³⁰ Siehe SAB_1038_5_7093: Baubewilligung Badgasse 16, Einsprachen Unterschriftenbögen 1-14.

³³¹ Siehe ebd.

Teil von Rentenbezügern oder Gutsbesitzern im oberen Patriziat noch fast 30 Prozent, im unteren Patriziat fast 20 Prozent aus. Demnach lebte noch ein grosser Teil des Patriziats um 1900 in mehr oder weniger traditionellen Verhältnissen.³³²

Die Opposition gegen den Mattelift bildete sich somit zum grossen Teil aus konservativen bis ultrakonservativen Kreisen wie das Beispiel Alexander von Tavel demonstriert. Das im Jahre 1888 gegründete Tagblatt nutzten die Kritiker wie bereits angemerkt, als Sprachrohr, um den geplanten Mattelift zu verhindern oder zumindest in Frage zu stellen. Allerdings sollte dieser Widerstand gegen den Aufzug an der Münsterplattform in seiner Wirkung nicht überschätzt werden, da die 254 Unterzeichneten mit ihrem Anliegen bei den Behörden nicht auf ein grosses Entgegenkommen stiessen. Der Stadtingenieur gab am 23. April 1896 zu verstehen, dass die Einsprachen sich gegen die vermeintlich entstehende Verunstaltung der Plattform richten und man sich über diese individuelle Auffassung nicht auszusprechen habe. Was die konstruktive Seite anbelange, könne kaum ein begründeter Einwurf gemacht werden: «Wennschon der Character des Verkehrs unsere Plattform dadurch eine Aenderung erleiden wird, so dürfte diess [sic!] doch in merklich belästigender Weise für die Spaziergänger kaum der Fall sein.»³³³ Auch die mediale Inszenierung gegen die Erstellung des Mattelifts versetzte nicht die ganze Stadt in Unruhe, sondern beschränkte sich vorwiegend auf die Einsendungen im *Berner Tagblatt*. Zwischen dem 11. Februar und dem 15. April 1896 erschienen in der konservativen Zeitung insgesamt 17 Artikel (inklusive 3 Artikel vonseiten des Initiativkomitees), während die anderen Lokalblätter wie *Der Bund*, die *Berner Tagwacht* und das *Intelligenzblatt für die Stadt Bern* die Berichte und Stellungnahmen des Initiativkomitees abdruckten. Die *Berner Tagwacht* bekannte eine klare Haltung für die Erstellung des Aufzugs. Die veröffentlichte Stellungnahme eines «Mättelers» vom 21. März 1896 («Der alte Zopf wackelt wieder») kann als deutliche Kampfansage gegen die Opposition aufgefasst werden.

Die Gegner des Aufzugs griffen in ihren Einsendungen immer wieder auf dieselben Argumente zurück, gewichteten die Kritik aber anhand der Einsendungen vonseiten des Initiativkomitees. Beide Seiten brachten ihre Meinungen mit spitzer Feder vor, woraus die oben geschilderte Diskussion um die soziale Stellung der «Mätteler» entbrannte. Einen kleinen Erfolg verzeichnete die Opposition insofern, indem das Komitee den Begriff «Lasten» aus dem Namen entfernte und damit die Benennung der Gesellschaft klarer definieren musste. Die in erster Linie vorgebrachte Begründung der «Verschandelung» der Münsterterrasse fand bei der städtischen Baudirektion hingegen keinen Anklang.

³³² Albert Tanner: Arbeitssame Patrioten – wohlstandige Damen. Bürgertum und Bürgerlichkeit in der Schweiz 1830-1914. Zürich 1995: S. 144, 151. Zit. nach Rieder 2008: S. 139.

³³³ SAB_1038_5_7093: Baubewilligung Badgasse 16, Stellungnahme Stadtingenieur: Aufzug bei der Plattform vom 23. April 1896.

Auffällig ist der Umstand, dass die Gegenseite mit keinem Wort die Rentabilität des projektierten Verkehrsmittels anzweifelte. Womöglich haben die Initianten ihr Projekt mit den vorgenommenen Berechnungen zum Betriebsergebnis überzeugend genug dargelegt. In ebenso bemerkenswerter Weise machte die Opposition in keiner Einsendung die Sicherheit des neuen Verkehrsmittels zum Thema. Obwohl der Mattelift den ersten öffentlichen elektrischen Personenaufzug der Schweiz verkörperte, brachten die Gegner keine Bedenken bezüglich Technik und Fahrsicherheit an. Offensichtlich war die Kritik an der Technologie von neuen Verkehrsmitteln im zeitgenössischen Diskurs bereits kein grosses Thema mehr und der Aufzug am Ende des 19. Jahrhunderts in der Gesellschaft weitgehend akzeptiert. Dasselbe galt wohl für die Elektrizität, welche allmählich einen festen Platz als Energiequelle einnahm. Dies steht jedoch im Kontrast zum Projektplan von Ingenieur Strub und den Berichten des Initiativkomitees, welche die Sicherheit des Aufzugs und die damals überaus moderne elektrische Betriebsart immer wieder betonten.³³⁴

Im Allgemeinen kann festgehalten werden, dass die Opposition nicht mit dem Aufzug ein Problem an sich hatte. Nicht der Lift selbst war die Streitfrage, sondern dessen ästhetische Wirkung auf die Plattform. Inwiefern der primäre Einwand der «Verschandelung» ein Feigenblatt für die Abneigung gegen die «Mätteler» war, lässt sich nicht abschliessend beantworten. Die vonseiten des Initiativkomitees vorgebrachte Anschuldigung, die «Mätteler» auf der Plattform seien unerwünscht, lässt sich anhand der untersuchten Einsendungen im *Berner Tagblatt* nicht direkt nachweisen. Jedoch lässt sich feststellen, dass die Opposition die ungeheuerlichen Verhältnisse in der Matte ignorierte. In diesem Sinne sei das genannte Beispiel der Mattentreppe angeführt.

4.3 Die Münsterplattform und ihre Bedeutung

Die Diskussion um die Veränderung beziehungsweise um die Gesamtwirkung der Münsterplattform entfaltete eine weitreichendere Wirkung, nämlich wie mit der Platzierung von Menschen und Dingen Machtverhältnisse ausgehandelt werden.³³⁵ Die Soziologin Martina Löw versteht unter dem Begriff *Raum* die relationale (An)Ordnung von Menschen und sozialen Gütern.³³⁶ Die Plattform stellte insofern einen definierten Raum dar, der von konkreten Vorstellungen der Gesellschaft geprägt war. Raumvorstellungen und die daraus resultierenden Anordnungen von Menschen und Dingen unterliegen stets den Praktiken der Macht. Raumvorstellungen und Macht sind Foucault zufolge nicht voneinander trennbar.³³⁷

³³⁴ Vgl. Kapitel 3.3 und 3.4.2.

³³⁵ Siehe dazu Martina Löw: *Raumsoziologie*. Frankfurt am Main 2001: S. 164f.

³³⁶ Ebd.: S. 166.

³³⁷ Vgl. ebd.: S. 164.

Die Münsterplattform stellte für die konservativen Stadtbewohner die «Zierde der Stadt Bern» dar und war lange von einer stark hierarchisierten sozialen Struktur geprägt. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts trafen sich hier die jungen Stadtschönheiten aus dem Bürgertum und gaben der Parkanlage den Anstrich einer grossstädtischen Promenade nach dem Vorbild von Paris und London.³³⁸ Nach Eduard von Rodt waren noch um 1860 zwei von drei Baumreihen für das «feinere Publikum reserviert», während die Kindermägde mit ihren Schutzbefohlenen sich nur in der obersten Allee aufhalten durften. Die Verbindlichkeit dieser Privilegien für die feinere Gesellschaft wurde sichergestellt durch einen altgedienten «Neapolitaner» Unteroffizier namens Äbi, der die Plattform ständig überwachte.³³⁹

Auch am Ende des Jahrhunderts überrascht es nicht, dass soziale Konflikte um die Deutung der Promenade ausgetragen wurden. Im *Intelligenzblatt für die Stadt Bern* bemängelte etwa ein Einsender 1899 «das zu viele Konzertieren und Musizieren» auf den öffentlichen Promenaden der Kleinen Schanze und der Plattform. So finde der Promenadenbesucher nach angestrenzter Arbeit nicht seine Ruhe.³⁴⁰ Ein anderer Einsender beklagte seinerseits nicht das häufige Konzertieren, sondern die «zu aktive Beteiligung der lieben Jugend.» Seiner Meinung nach gäbe es doch genügend Spielplätze, wo das wilde Jagen und Geschrei die Konzertbesucher nicht stören würde.³⁴¹

Neben diesen Diskussionen um die Nutzung des Raums sowie um das Recht der Benutzung, stellte der Mattelift als weithin sichtbares Objekt konkret die räumliche Anordnung der Plattform in Frage. Löw führt aus, dass die Aussenwirkung eines sozialen Guts nicht mit dessen Präsenz allein zu erklären ist. Objekte beeinflussen die Menschen auch durch wahrnehmbare Gerüche, Töne oder Farben, die zwar von diesen ausgehen, aber nicht an die Sichtbarkeit der Objekte gebunden sind.³⁴² In diesem Sinne befürchteten die Gegner wie oben ausgeführt eine sehr viel stärkere Frequentierung der Promenade, was einer Wertminderung als öffentlicher Ruheplatz gleichkommen würde. Mit seinem Stahlwerkkörper repräsentierte der Aufzug den technischen Fortschritt und hob sich optisch von der jahrhundertealten aus Stein bestehenden Plattform ab. Eben jenen Kontrast zwischen Altehrwürdigkeit und Moderne bemängelte die Opposition, denn «[...] der moderne Eisenturm als Aufzug wird sich neben der altehrwürdigen, gewaltigen Plattform-Mauer kläglich ausnehmen.»³⁴³

³³⁸ Von Rodt 1898: S. 84: Die Plattform war das Rendez-vous du beau monde «*et on y voit des toilettes qui ne cèdent en rien à celles qu'on étale sur les promenades de Paris et de Londres.*»

³³⁹ Vgl. ebd.: S. 86.

³⁴⁰ *Intelligenzblatt für die Stadt Bern* vom 21. Juni 1899. Nr. 125. Stimmen aus dem Publikum. Uebelstände auf unsern öffentlichen Promenaden Kleine Schanze u. Plattform.

³⁴¹ Vgl. *Intelligenzblatt für die Stadt Bern* vom 19. Juli 1890. Nr. 169. Stimmen aus dem Publikum. Konzerte auf der Plattform.

³⁴² Löw 2001: S. 194.

³⁴³ *Intelligenzblatt für die Stadt Bern* vom 7. April 1896. Nr. 82. Lokales. Zwei Berner Bau-Projekte (Korrespondenz vom Lande).

Als modernes Verkehrsmittel ermöglichte der Aufzug den schnellen und bequemen Personentransport vom «dunklen Erdteil» hinauf auf ebendiese altherwürdige Münsterplattform. Als Symbol des Fortschritts stellte der Mattelift die gesellschaftliche Hierarchie zwischen den besser gestellten Bürgern der oberen Stadt und den armen, abgehängten «Mättelern» in Frage. Ohne gross Rücksicht auf die Ästhetik der Plattform zu nehmen, stand der praktische Nutzen des Lifts im Vordergrund. Die geringgeschätzten Quartierbewohner bekamen die Möglichkeit einfacher am gesellschaftlichen Leben auf der Münsterplattform teilzuhaben, während der Aufzug gleichzeitig als Metapher für den sozialen Aufstieg der Matte verstanden werden kann.

Wie Andreas Bernard festgestellt hat, schlugen Aufzüge in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine Schneise durch die Vertikale. Er streicht heraus, inwiefern sich die Begradigung der Horizontalen in Form von Eisenbahngleisen, Boulevards, Kanälen etc. ab der Mitte des 19. Jahrhunderts in verschiedenen europäischen Städten durchgesetzt hat. Seiner Ansicht nach, sei es nicht übertrieben, die Jahrzehnte zwischen 1820 und 1880 als Zeitalter der Begradigungen zu bezeichnen. Womöglich äussere sich die Moderne gar in der architektur- und städtebauhistorischen «Praxis des Breschelegens».³⁴⁴ Aus dem Bereich der militärischen Strategie kommend, trat die Bresche als Instrument der Städteplanung den Kampf an gegen das unzulässig Vermischte, das in verschiedenen metaphorischen Ausprägungen als «Sumpf» oder als «Urwald» wahrgenommen wurde.³⁴⁵

Die von Bernard formulierten Gedanken treffen in gewisser Weise auch auf den Mattelift zu. Das neue Verkehrsmittel schlug ebenfalls eine Bresche in die Plattform und «disziplinierte» die vertikale Verbindung zwischen der Münsterterrasse und der Matte. Mit dem vordergründigen Ziel einer Verkehrserleichterung nahm das Initiativkomitee den Kampf auf gegen die bedenklichen Ställe sowie gegen die unsägliche Mattentreppe. Schliesslich konnten sich die Initianten gegen ihre Widersacher behaupten und ihr Projekt zu Ende führen.

³⁴⁴ Vgl. Bernard 2011: S. 57.

³⁴⁵ Ebd.: S. 60.

5 Die Erstellung und Inbetriebnahme des Aufzugs – ein schwieriges Unternehmen

Nachdem die Initianten die Baubewilligung letztlich erhielten und die Opposition das Bauvorhaben nicht mehr gefährden konnte, begannen für die Mitglieder des Initiativkomitees schwierige Verhandlungen mit der Vertragsfirma Siemens & Halske sowie den Behörden. Es folgte ein arbeitsreiches Jahr mit einigen Rückschlägen und Komplikationen, bis der Aufzug im April 1897 endlich in Betrieb genommen werden konnte. Das folgende Kapitel widmet sich den Herausforderungen, die sich mit Siemens & Halske, dem Eisenbahndepartement sowie den Gemeindebehörden ergaben und wie die Lokalblätter die Eröffnung des Lifts rezipiert haben.

5.1 Konstituierung der Aktiengesellschaft und des Verwaltungsrats

An der ersten Aktionärsversammlung (= Generalversammlung) am 10. April 1896 erstattete das Initiativkomitee den anwesenden Aktionären Bericht über die bisherige Tätigkeit sowie den Fortschritt der Unternehmung. Sekretär Obrecht hielt fest, dass das Komitee alle Energie aufbringen musste, um die Aufzugsangelegenheit durch die «Geburtswehen» zu führen und das Unternehmen vorwärts zu bringen. Konstatiert wurden namentlich die Angriffe aus dem «Berner Tagblatt», welche den Aufzug heftig kritisierten.³⁴⁶ Anstatt einer Unterstützung für neue Verkehrserleichterungen durch die Gemeinden und den Staat wie sie andernorts geschähen, würde eine solche in Bern von gewisser Seite bekämpft.³⁴⁷ Ingenieur Strub erklärte nochmals seine Auffassung vom Begriff «Lastenaufzug». Darunter seien Handgepäck und Körbe zu verstehen, welche wie beim Tram mitspediert würden. Die Versammlung beschloss – um weiteren Angriffen vorzubeugen – die Unternehmung unter der Bezeichnung «Actiengesellschaft zum Betriebe eines electrischen Personen-Aufzuges von der Matte nach der Plattform, Bern», zu führen.³⁴⁸

Die Aktionäre beriefen den Verwaltungsrat aus den bisherigen Mitgliedern des Initiativkomitees: Ernst Küenzi, Fritz Obrecht, Gottlieb Lüthi sowie Fritz Bischhausen. Neu gewählt wurden der Banquier Vincenz von Ernst, der Elektrotechniker Benteli³⁴⁹ sowie der Fürsprecher Otto Hahn. Die früheren Initianten August Küenzi und Christian Stettler erhielten zu wenig Stimmen und bekamen somit keinen Sitz im Verwaltungsrat zugeteilt.³⁵⁰ Zwei Wochen später nahm der neu berufene Verwaltungsrat seine Tätigkeit auf. Da Fürsprecher

³⁴⁶ Vgl. Kapitel 4.1.

³⁴⁷ SAB_1456_1_2: I. Aktionärsversammlung vom 10. April 1896, Punkt 2.

³⁴⁸ Ebd., Punkt 3 & 4.

³⁴⁹ Keine Angabe zum Vornamen aus dem Quellenbestand ersichtlich.

³⁵⁰ Siehe ebd., Punkt 6. Die genaue Verteilung der Stimmen wurde hier festgehalten.

Hahn demissionierte, nahm der Verwaltungsrat mit sechs Mitgliedern die bevorstehenden Aufgaben in Angriff.³⁵¹

5.1.1 Spannungsverhältnis mit dem Gemeinderat

Von der Gemeinde erhoffte sich der Verwaltungsrat finanzielle Unterstützung bei der Erstellung des Aufzugs. Eine Zuschrift des Gemeinderats vom 24. Juli 1896 gab reichlich Anlass zu einer lebhaften Diskussion. Wie in Kapitel 3 geschildert, wandte sich das damalige Initiativkomitee mit einem Gesuch an die Gemeindebehörden. Man glaubte damals an ein Entgegenkommen im Sinne einer Subvention,

«als es ja allbekannt ist, dass das Mattenquartier punkto Verkehrsmittel gegen andere Stadttheile sehr ungünstig dasteht. Dass die «Mätteler» überhaupt sehr stiefmütterlich behandelt werden & dass es Sache der Gemeinde gewesen wäre das Mattenquartier durch Erstellung des Aufzugs direkt mit der mittlern Stadt zu verbinden.»³⁵²

Das Schreiben nahm der Verwaltungsrat mit Empörung auf, weil der Gemeinderat eine zweite Berechnung der Kosten in Auftrag gab. Die veranschlagten Kosten stellten sich mit 6'000 Franken bedeutend höher heraus, als diejenigen vom damaligen Stadttingenieur, der für die Überlassung des Terrains 2'300 Franken veranschlagte. Immerhin reduzierte die Baudirektion den Voranschlag auf 4'000 Franken und war bereit 2'000 Franken für die Räumungs- und Pflasterungsaufgaben aufzubringen.³⁵³ Der strittige Punkt bestand aber darin, dass in der Offerte der Gemeinde einige Klauseln enthalten waren. Dieselben gestatteten der Gemeinde, den Aufzug jederzeit in Gemeindebetrieb überzuführen gegen Entrichtung einer bestimmten Rückkaufssumme. Besonders Vincenz von Ernst sah darin eine Zumutung des Gemeinderats und verwies auf den Aktienprospekt, der keine Rückkaufsklausel enthalten habe. Die Aktionäre zeichneten die Aktienscheine (Abb. 1) daher ohne Kenntnis über die jetzt gestellte Rückkaufsbedingung der Gemeinde.³⁵⁴

Der Banquier warf dem Gemeinderat einen gewissen Opportunismus vor. Falls der Aufzug rentiere, dann nehme ihn die Gemeinde, im anderen Falle müsse die Aktiengesellschaft ihn behalten. Von Ernst und die anderen Mitglieder votierten gegen die Annahme der Offerte. Der Verwaltungsrat sprach sich dahingehend aus, lieber auf den Betrag zu verzichten, als sich solche Bestimmungen gefallen zu lassen. Sekretär Obrecht verstand den Standpunkt des Gemeinderats insofern, dass sich derselbe das Rückkaufsrecht eines Verkehrsmittels sichern

³⁵¹ SAB_1456_2_1: I. Sitzung des Verwaltungsrats vom 24. April 1896, Punkt I. Nach den Statuten kann der Verwaltungsrat erst an der nächsten Aktionärsversammlung mit einem neuen Mitglied ergänzt werden.

³⁵² SAB_1456_2_1: V. Sitzung des Verwaltungsrats vom 27. Juli 1896, Punkt 9.

³⁵³ Vgl. ebd.

³⁵⁴ Vgl. ebd.

wolle, wenn er dasselbe mit einem Betrag unterstütze. Denn Konzessionen von allerlei Verkehrsmitteln würden nach den Erfahrungen mit den Eisenbahnen, nur unter den Bedingungen eines Rückkaufrechts erteilt.³⁵⁵

In ihrer Replik wiesen die Verwaltungsräte daraufhin, dass die Konzessionserteilung vonseiten des Gemeinderats keine weiteren Klauseln als den Bau betreffend enthielt. Da die angebotene Summe in keinem Verhältnis zur Rückkaufsklausel stehe und die Aktionäre ohne Wissen von der Forderung der Gemeinde die Aktien zeichneten, trat der Verwaltungsrat nicht auf die Offerte der Gemeinde ein. Weiter bemängelten dieselben, dass die Verkehrserleichterung für die Matte eigentlich Aufgabe der Gemeinde gewesen wäre.³⁵⁶

Im ersten Jahresbericht der Gesellschaft von 1896-1897 erklärte der Verwaltungsrat die Stellungnahme des Gemeinderats. Weil das Unternehmen auf Aktien beruhe und somit finanziell gesichert sei, bestünde keine Veranlassung vonseiten der Gemeinde eine Subvention zu leisten, sofern der Verwaltungsrat die Bedingungen nicht akzeptiere.³⁵⁷ Der Verwaltungsrat fühlte sich von der Gemeinde betrogen, weil dieselbe dem Liftprojekt kaum finanziell entgegenkam und keine bedingungslose Subvention beizutragen bereit war. Die vor der Gründung der Aktiengesellschaft erhoffte finanzielle Mithilfe der Gemeinde blieb aus, obwohl der Verwaltungsrat den gemeinnützigen Zweck des Aufzugs im Besonderen betonte.

5.1.2 Vertragsabschluss mit Siemens & Halske

Nach einigen Modifikationen im Vertragsentwurf³⁵⁸ vergaben Präsident Lüthi und Sekretär Obrecht definitiv die Ausführung des Aufzugs an die Firma Siemens & Halske. Die beiden Unternehmen legten insgesamt eine Summe von 27'567.50 Franken fest, inklusive Beleuchtung.³⁵⁹ Der Vertreter von Siemens & Halske, Herr Nietschmann schlug vor, dass die Konstruktion des Aufzugschachts von der Firma Buess & Cie. in Basel übernommen werden könne, unter der Aufsicht von Siemens & Halske. Die Ausführung der Arbeiten derselben Firma kämen jedoch nur zustande, falls Ingenieur Probst von seiner Offerte, den Schacht zu errichten, zurücktreten wolle. So sei ihm als Entschädigung für seine Arbeiten 5% seiner

³⁵⁵ Obrecht verweist damit auf die anhaltenden Diskussionen um die Verstaatlichung der Eisenbahnen in den 1880er und 1890er Jahren. 1883 wurde das erste Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen verabschiedet. Der Bund wollte damit einen allfälligen «konzessionsmässigen Rückkauf» sicherstellen. Insbesondere die Bundesräte Emil Welti und Josef Zemp setzten sich als Vorsteher des Eisenbahndepartements für den «Rückkauf» der Privatbahnen ein. Siehe dazu 150 Jahre BAV 1873-2023. Herausgegeben vom Bundesamt für Verkehr 2023. o. O.: S. 12.

³⁵⁶ Vgl. ebd., Punkt 9.

³⁵⁷ SAB_1456_3_1: Jahresbericht 1896-1897: S. 4.

³⁵⁸ Siehe SAB_1456_2_1: III. Sitzung des Verwaltungsrats vom 18. Mai 1896, Punkte 2 & 4. Bezüglich der Kabinen zog Nietschmann Schiebetüren den vorgesehenen Klapptüren vor. Im Weiteren wollte er an dem devisierten Motor mit einer Leistung von 14 Pferdestärken festhalten, im Gegensatz zu Lüthi und Benteli. Jene glaubten, dass ein Motor von 8-10 Pferdestärken ausreichend wäre.

³⁵⁹ SAB_1456_2_1: I. Direktionssitzung vom 19. Mai 1896.

Devissumme (= 750 Franken) zu entrichten.³⁶⁰ Im Gegensatz zum vereinbarten Preis mit Probst von 32'750 Franken³⁶¹ war die neue Summe deutlich kostengünstiger.³⁶²

Obwohl der Vertragsabschluss mit Siemens & Halske keine grösseren Probleme bereitete, waren die nächsten Monate – in welchen der Aufzug erstellt werden sollte – wiederum von einigen Komplikationen begleitet. So berichten etliche Protokolle von ständigen Verzögerungen und Lieferproblemen sowie den daraus resultierenden Unkosten für die Gesellschaft. Nach Vereinbarung trat der Vertrag am 18. Juni 1896 in Kraft, während die Montage des Aufzugs zwei Monate später erfolgen sollte. Für den Aufbau sah die Vereinbarung sechs Wochen vor, für die Probefahrten wurden 21 Tage eingeplant.³⁶³ Diesen Terminen folgend hätte der Aufzug spätestens im Winter 1896 in Betrieb genommen werden können.³⁶⁴ Allerdings lieferte Siemens & Halske das Material nicht rechtzeitig zu. Laut den Protokollen und dem Jahresbericht erhielt der Verwaltungsrat keine Antwort auf seine Nachfrage an die Vertragsfirma. Daraus folgend erhob derselbe eine Entschädigungsanforderung wegen Nichteinhaltens des Vertrags.³⁶⁵ Das Unternehmen beharrte auf seinen Ansprüchen gegenüber der Vertragsfirma und erneuerte in mehreren Briefen die Ersatzleistungen entgegen der Weigerung von Siemens & Halske, die geforderten Entschädigungen zu bezahlen. Der Verwaltungsrat fühlte sich von der deutschen Firma bezüglich der Lieferung des Materials im Stich gelassen.³⁶⁶

5.1.3 Die Rolle des Eisenbahndepartements

Das Eisenbahndepartement spielte als dritter Akteur neben den Gemeindebehörden und Siemens & Halske im gesamten Erstellungsprozess des Aufzugs eine bedeutsame Rolle. Sämtliche Pläne und Dokumente über die Führung des Betriebs mussten der Verwaltungsrat, als auch die Vertragsfirma dem eidgenössischen Departement zukommen lassen. Um die Wichtigkeit des Eisenbahndepartements herauszustellen, wird skizziert, wie sich das Eisenbahndepartement in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts institutionalisierte, für welche Aufgabenbereiche es zuständig war und welche Kompetenzen es in sich vereinte. Mit dem zweiten Eisenbahngesetz von 1872 übertrug das Parlament dem Bund die Kontrolle über den Bau, den Betrieb, das Tarif- und Rechnungswesen sowie das Recht der Konzessionserteilung für alle Eisenbahnen. Zahlreiche Bestimmungen wurden neu eingeführt, welche unter anderem die Dauer der Konzession, den Sitz der Unternehmung sowie die

³⁶⁰ SAB_1456_2_1: III. Sitzung des Verwaltungsrats vom 18. Mai 1896, Punkt 1.

³⁶¹ Siehe dazu Kapitel 3.5.

³⁶² SAB_1456_2_1: IV. Sitzung des Verwaltungsrats vom 11. Juni 1896, Punkt 3.

³⁶³ SAB_1456_3_1: Jahresbericht vom 10. April 1896 bis 1. April 1897: S. 2.

³⁶⁴ Ebd.: S. 3.

³⁶⁵ Siehe SAB_1456_2_1: XI. Sitzung des Verwaltungsrats vom 5. November 1896, Punkt 4.

³⁶⁶ Siehe SAB_1456_3_1: Jahresbericht 1896-1897: S. 5.

Fristen für den Beginn und den Abschluss des Baues regelten. Des Weiteren setzten die Bedingungen Auflagen für die Wagenklassen, die Fahrgeschwindigkeit sowie die Taxen für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr fest.³⁶⁷

1879 gestaltete der Bundesrat die eidgenössischen Organisationen neu. Die Eisenbahnabteilung wurde ohne weitere Veränderungen in das neu geschaffene Post- und Eisenbahndepartement überführt. Das Departement erfuhr eine sukzessive Ausweitung seiner Kompetenzen, um den Bundesrat zu entlasten. So bewilligte nunmehr das Eisenbahndepartement Baugesuche anstelle des Bundesrats. Die Eisenbahnabteilung fokussierte sich in erster Linie auf ihre Aufsichtstätigkeit. In diesem Sinne führte sie Inspektionen zum ordnungsgemässen Ablauf des Bahnbetriebs durch, kontrollierte den Zustand der Bahnanlagen, überprüfte den Betrieb, die Rechnungsführung der Bahngesellschaften und übernahm die Zuständigkeit für die Eisenbahnstatistik.³⁶⁸

Bis Ende des 19. Jahrhunderts und Anfang des 20. Jahrhunderts erhielt das Eisenbahndepartement weitere Zuständigkeitsbereiche. 1896 übertrug der Bundesrat demselben die Kontrolle über die Dampf- und Motorschiffe mit gewerbsmässigem Personen- und Gütertransport. 1902 kam mit der Kontrolle über die Luftseilbahnen und anderen Transportanstalten mit Motorenbetrieb ein weiteres Ressort dazu. Auf dieser Basis war es nun ebenso für die Konzessionierung von Automobilunternehmen und Trolleybussen (im damaligen Sprachgebrauch «geleislose Bahnen») zuständig. Im Weiteren übernahm das Departement die Aufsicht über einzelne Lifte, die für den Personentransport vorgesehen waren. Hier ist der Mattelift oder der Wetterhorn-Lift in Grindelwald zu nennen.³⁶⁹

Aus der skizzierten historischen Entwicklung des Eisenbahndepartements wird ersichtlich, wie die Bundesbehörden immer mehr Verkehrsmittel dem neu geschaffenen Departement unterstellten. Somit scheint die Bezeichnung «Eisenbahnabteilung» respektive «Eisenbahndepartement» irreführend. Weil zur Zeit der Konzessionserteilung noch keine besonderen Organisationsbestimmungen für Personenaufzüge vorhanden waren und der Mattelift *quasi* eine Vorreiterrolle einnahm, übernahm das Eisenbahndepartement kurzerhand die Überprüfung der Anlage und des Betriebs.

Für die Erstellung des neuen Verkehrsmittels brachte dies für das Unternehmen den Nachteil mit sich, dass die Bundesbehörde weitgehende Forderungen an den neuartigen Lift stellte. Viel Arbeit verursachten die wiederholten Planänderungen und Ergänzungen, die das schweizerische Eisenbahndepartement verlangte. Dies verpflichtete Siemens & Halske zur kostenlosen Beschaffung der nachverlangten Pläne. Ebenfalls beklagten – die von Siemens & Halske beschäftigten Unternehmen – Buess & Cie. in Basel, zuständig für den Schacht sowie

³⁶⁷ Vgl. 150 Jahre BAV 1873-2023. Herausgegeben vom Bundesamt für Verkehr 2023. o. O.: S. 7.

³⁶⁸ Vgl. ebd.: S. 10-12.

³⁶⁹ Vgl. ebd.: S. 13f.

Schmidt, Kranz & Cie. in Nordhausen (DE), verantwortlich für den elektrischen Teil, die Herstellung der vielen Pläne und detaillierten Zeichnungen.³⁷⁰ Besonders letztere Firma ärgerte sich über die vielen geforderten Plananfertigungen vonseiten des Departements. Deshalb bedurfte es einiger Wochen, bis die Firma die geforderten Dokumente anfertigen konnte.³⁷¹ Sekretär Obrecht betonte im Jahresbericht die Neuartigkeit des Aufzugs und die Absicht des Eisenbahndepartements folgendermassen:

«Es ist jedoch nicht zu vergessen, dass der Aufzug Matte-Plattform der erste öffentlich funktionierende in der Schweiz sein wird und sich das Schweiz. Eisenbahndepartement in Bezug auf Anlage und Betrieb solcher Aufzüge möglichst grossen Spielraum vorbehalten wollte.»³⁷²

Das Eisenbahndepartement hatte schliesslich dafür zu sorgen, dass die Anlage die nötigen Sicherheitsvorkehrungen und einen reibungslosen Ablauf garantieren würde. Die Bundesbehörde wollte bei dem neuen Aufzug keine Experimente eingehen und war deshalb in seiner Aufsichtsfunktion streng.

1891 kam es zur Eisenbahnkatastrophe von Münchenstein, bei der die Eisenbahnabteilung wegen ungenauer Prüfung der vorgelegten Pläne eine gewisse Mitschuld trug. Dieses menschengemachte Unglück hatte zur Folge, dass der Bundesrat dem Departement unverzüglich zwei Kontrollingenieure zur Verfügung stellte, welche flächendeckend die Sicherheit der Bahnbrücken untersuchten.³⁷³ In den 1890er Jahren verschärfte die Bundesbehörde die Überprüfung der Bahnbetriebe. Somit dürfte neben der Neuartigkeit des Mattelifts und dem «Spielraum» der Behörde, auch die Erfahrung mit der Eisenbahnbrücke in Münchenstein ein Grund für die pedantische Überprüfung der eingereichten Pläne gewesen sein.

5.2 Montage des Aufzugs

Die Ausgangslage für die Montage des Aufzugs hätte kaum schlechter sein können. Wegen der oben genannten Schwierigkeiten mit Siemens & Halske und des rigiden Eisenbahndepartements begannen die Bauarbeiten erst im Winter des Jahres 1896, wobei aus den vorliegenden Quellen kein genaueres Datum hervorgeht. Vertragsgemäss war der Verwaltungsrat dazu verpflichtet, Hilfspersonal für die Montage des Schachtes zur Verfügung

³⁷⁰ Vgl. SAB_1456_3_1: Jahresbericht 1896-1897: S. 3.

³⁷¹ Siehe SAB_1456_2_1: XI. Sitzung des Verwaltungsrats vom 5. November 1896, Punkte 2 & 3.

³⁷² SAB_1456_3_1: Jahresbericht 1896-1897: S. 3.

³⁷³ Bei der Eisenbahnkatastrophe von Münchenstein kamen 74 Menschen ums Leben und weit über 100 Personen wurden dabei verletzt. Grund für das Unglück war das Einstürzen der Eisenbahnbrücke. Die verantwortliche Bahngesellschaft setzte die genehmigten Pläne nicht wie vorgesehen um, und ebenso erfolgte die nötige Nachrüstung nur halbherzig. Gleichwohl lag eine gewisse Verantwortung bei der Eisenbahnabteilung, welche die Pläne beim Bau 1873/74 nur ungenügend prüfte. Siehe 150 Jahre BAV 1873-2023: S. 13.

zu stellen und die Unfallversicherung derselben zu übernehmen. Präsident Lüthi engagierte für die Bauleitung lokal ansässige Bauunternehmer und Zimmermeister, welche sich um die Räumung des Platzes, die Errichtung des Fundaments sowie um die Gerüste zu kümmern hatten.³⁷⁴

Am 23. Dezember 1896 berichtete Präsident Lüthi von Komplikationen, die bei den Bauarbeiten aufgetreten waren. Der Monteur habe die beschäftigten Arbeiter schlecht behandelt und wegen der kurzen und kalten Wintertage hätten sich die Leistungen sehr reduziert.³⁷⁵ Die Verzögerungen im Bauprozess ergaben sich ebenso aus Mängeln der zugelieferten Teile, die vielfach schlecht zugeschnitten abgeliefert wurden. So mussten die zu langen Verankerungen, welche den Turm mit der Plattform verbinden, vor Ort noch passend zugeschnitten werden. Die angestellten Hilfsarbeiter verfügten zum Teil nicht über die nötigen handwerklichen Kenntnisse, besonders waren dieselben in den Nietearbeiten unbewandert. Zudem war der Verwaltungsrat zur Improvisation gezwungen, um die Bauarbeiten vorwärts zu bringen. Der häufige Wechsel der Arbeitnehmenden stellte ein weiteres Problem im Bauprozess dar. Im ersten Jahresbericht an die Aktionäre rechtfertigte sich der Verwaltungsrat dahingehend, dass sich oftmals nur Arbeitslose zur Verfügung stellten, die bei der Aussicht auf ein besseres Verdienst vom einen auf den anderen Tag die Baustelle verliessen.³⁷⁶ Allerdings verhielt sich Präsident Lüthi nicht gerade vorbildlich den Angestellten gegenüber, als er dieselben ohne eine Kündigungsfrist entliess, weil die Montierung zu diesem Zeitpunkt weit genug vorgerückt war. Einige von ihnen machten eine 14-tägige Kündigungsfrist geltend und einer der Arbeiter drohte mit Gewerbegericht. Obrecht hielt fest, dass eine gegenseitige Kündigungsfrist der Ordnung halber angebracht gewesen wäre.³⁷⁷

Die Montierungsarbeiten des elektrischen und mechanischen Teils des Aufzugs konnten dank geschultem Personal schneller abgeschlossen werden und die Inbetriebnahme des Aufzugs rückte damit endlich in Reichweite.³⁷⁸

5.3 Inbetriebnahme und Rezeption in den Tageszeitungen

Am 22. April 1897 konnte der Verwaltungsrat den Aufzug vom Konzessionär Emil Strub endlich in Empfang nehmen und das neue Verkehrsmittel in den folgenden Tagen in Betrieb setzen. Präsident Lüthi «gab dem Vergnügen Ausdruck, dass das Werk endlich fertig erstellt sei und konstatiert werden könne, was hier lange gewährt, doch endlich einen guten Abschluss gefunden.»³⁷⁹ Wie die vorherigen Seiten gezeigt haben, stellten die Planung und Erstellung

³⁷⁴ Vgl. SAB_1456_3_1: Jahresbericht 1896-1897: S. 5.

³⁷⁵ SAB_1456_2_1: XII. Sitzung des Verwaltungsrats vom 23. Dezember 1896, Punkt 3.

³⁷⁶ Vgl. SAB_1456_3_1: Jahresbericht 1896-1897: S. 6.

³⁷⁷ Vgl. SAB_1456_2_1: XIII. Sitzung des Verwaltungsrats vom 30. Januar 1897, Punkt 3.

³⁷⁸ Vgl. SAB_1456_3_1: Jahresbericht 1896-1897: S. 6.

³⁷⁹ SAB_1456_2_1: XX. Sitzung des Verwaltungsrates vom 22. April 1897, Punkt 1.

des Aufzugs ein mühsames Unterfangen dar. Die Gemeinde zeigte sich zwar der neuen Verkehrsverbindung gegenüber aufgeschlossen, wollte sich aber finanziell nicht beteiligen. Das Schweizerische Eisenbahndepartement nahm seine Aufsichts- und Kontrollfunktion ernst, indem es einige Detailpläne und Nachbesserungen verlangte, was wiederum die Inbetriebnahme des Aufzugs in hohem Masse verzögerte. Dazu kamen die Unstimmigkeiten mit Ingenieur Strub, Siemens & Halske sowie den von derselben Firma beauftragten Unternehmen. Ebenso zeitigten die in der Presse abgedruckten Protestschreiben gegen den elektrischen Lift Folgen, indem das damalige Initiativkomitee sein Projekt verteidigen und sich auf die polemisch aufgeladene Diskussion einlassen musste. Bezeichnenderweise konstatierte Sekretär Obrecht mit Erleichterung und Stolz, dass die Erstellung des Aufzugs trotz all der Hindernisse doch noch ein gutes Ende gefunden hat:

«Genugtuung erblicken wir darin, dass endlich Alles zu einem guten Abschluss gelangte, die Stadt Bern um eine Sehenswürdigkeit reicher geworden und das Mattenquartier eine nicht zu unterschätzende Verkehrserleichterung erhalten hat. Möge dieses schöne, bis jetzt einzig dastehende Werk, blühen und gedeihen, den Neidern zum Trutz, dem Publikum zur Erleichterung des Verkehrs, den Schöpfern zur Ehre und den Aktionären zur Einheimsung einer anständigen Dividende!»³⁸⁰

Die lokale Presse war an der Inbetriebnahme des Mattelifts durchaus interessiert. Mehrere Zeitungen widmeten dem Lift eine kurze Beschreibung über die Funktion und die gemachten Erfahrungen der Liftfahrt. Während die meisten Lokalblätter vorwiegend positiv über den Lift berichteten, machte das *Tagblatt der Stadt Biel* auf die Unannehmlichkeiten aufmerksam. So sei es bei den ersten Betriebsversuchen des fertig montierten Werks vorgekommen, dass es «bedenklich happerte» und die beiden Kabinen auf einem oder zwei Drittel der Höhe stecken blieben. Neben der Fahrtüchtigkeit des neuen Lifts äusserte sich dieselbe Berichterstattung wenig schmeichelhaft zur Optik und bemerkte, inwiefern der Aufzug noch nicht salonfähig für das Publikum sei: «Der ganze Bau ist nicht so hässlich, wie man ihn sich selbst vorgestellt hatte. Das Gefühl einer gewissen Gruseligkeit wird das Publikum anfangs nicht vermeiden können, aber man gewöhnt sich an alles.»³⁸¹

Nach der Meinung der *Berner Tagwacht* war Bern um eine «interessante Sehenswürdigkeit» reicher geworden. Schon lange sei die leichtere Verbindung der Matte mit den anderen Stadtteilen das Thema aller Leute gewesen, «die aus Phlegma oder irgend welchen Ursachen die Beschwerlichkeit des Treppensteigens verwünschten».³⁸² Die Fahrt vollziehe sich «fast spurlos» und dauere kaum eine Minute. Die Zeitung machte im Weiteren darauf aufmerksam, dass der Bau die Badgasse in ästhetischer und hygienischer Hinsicht aufgewertet habe: «Auch

³⁸⁰ SAB_1456_3_1: Jahresbericht 1896-1897: S. 7.

³⁸¹ Tagblatt der Stadt Biel vom 28. März 1897. Nr. 74. Kanton Bern.

³⁸² Berner Tagwacht vom 24. April. 1897. Nr. 33. Stadt Bern. Aufzug Matte-Plattform.

die Umgebung des 'Bahnhofes' dieses Unternehmens hat einen hübscheren Anblick gewonnen, die alten baufälligen Sauställe sind verschwunden [...]»³⁸³ Die *Berner Tagwacht* nahm den neu errichteten Lift zum Anlass, um darauf hinzuweisen, dass Einrichtungen von öffentlichem Interesse erst immer ein langes «Chäre» und «Stüpfen» bedürfen, bis die Behörden sich um die Bequemlichkeit der Mitbürger sorgen würden.³⁸⁴

Den interessantesten Bericht druckte das *Intelligenzblatt* ab, indem die Zeitung von den gemachten Erfahrungen während der Fahrt berichtete und ebenso eine recht ausführliche Beschreibung der Kabinen anführte. Fast schon einer Expedition in die Tiefsee gleichend, beschrieb der Artikel die Kabine als eine «elegant ausgestattete elektrische viereckige Taucherglocke», mit der die Fahrenden von der Höhe der Plattform in die «Tiefe der Altstadt» hinuntergelassen würden.³⁸⁵ Die beiden Kabinen bieten ausreichend Raum für fünf Sitzplätze und den mitfahrenden Kondukteur. Besonders angetan war der Autor von den zwei angebrachten Fenstern, welche eine Aussicht nach links und rechts gestatten, wobei es bei der Fahrt zu einer «optischen Täuschung» käme. Durch die vertikale Bewegung schein es, als dass sich das Eisengerüst, «welches die hinabgleitende Kabine umfasst, aufwärts zu steigen und bei der Auffahrt sich abwärts zu senken.» Damit dem Fahrgast die nicht eine Minute währende Fahrzeit wohl etwas «länger» vorkommen soll, lagen zwei Zeitungen in der Kabine auf.³⁸⁶

Der Bericht hob ausserdem die grosse Präzision hervor, mit welcher der Lift fungiere. Eine «unangenehme Empfindung» mache sich weder bei dem Hinab- oder Hinauffahren bemerkbar. Überdies versicherte die Zeitung, dass der Verkehr auf der Plattform durch den Aufzug in keinerlei Weise gestört werde, ganz im Gegenteil fördere der Lift mit grosser Zeitersparnis die Zirkulation mit der Unterstadt. Aus den genannten Gründen «kann dieses Verbindungsmittel nur mit Freuden begrüsst werden und dürfte bald sich der regsten Benutzung erfreuen.»³⁸⁷

Mit der Inbetriebnahme des Aufzugs fand das Projekt – nach mehreren von zahlreichen Herausforderungen geprägten Jahren – endlich einen mehr oder weniger erfolgreichen Abschluss.

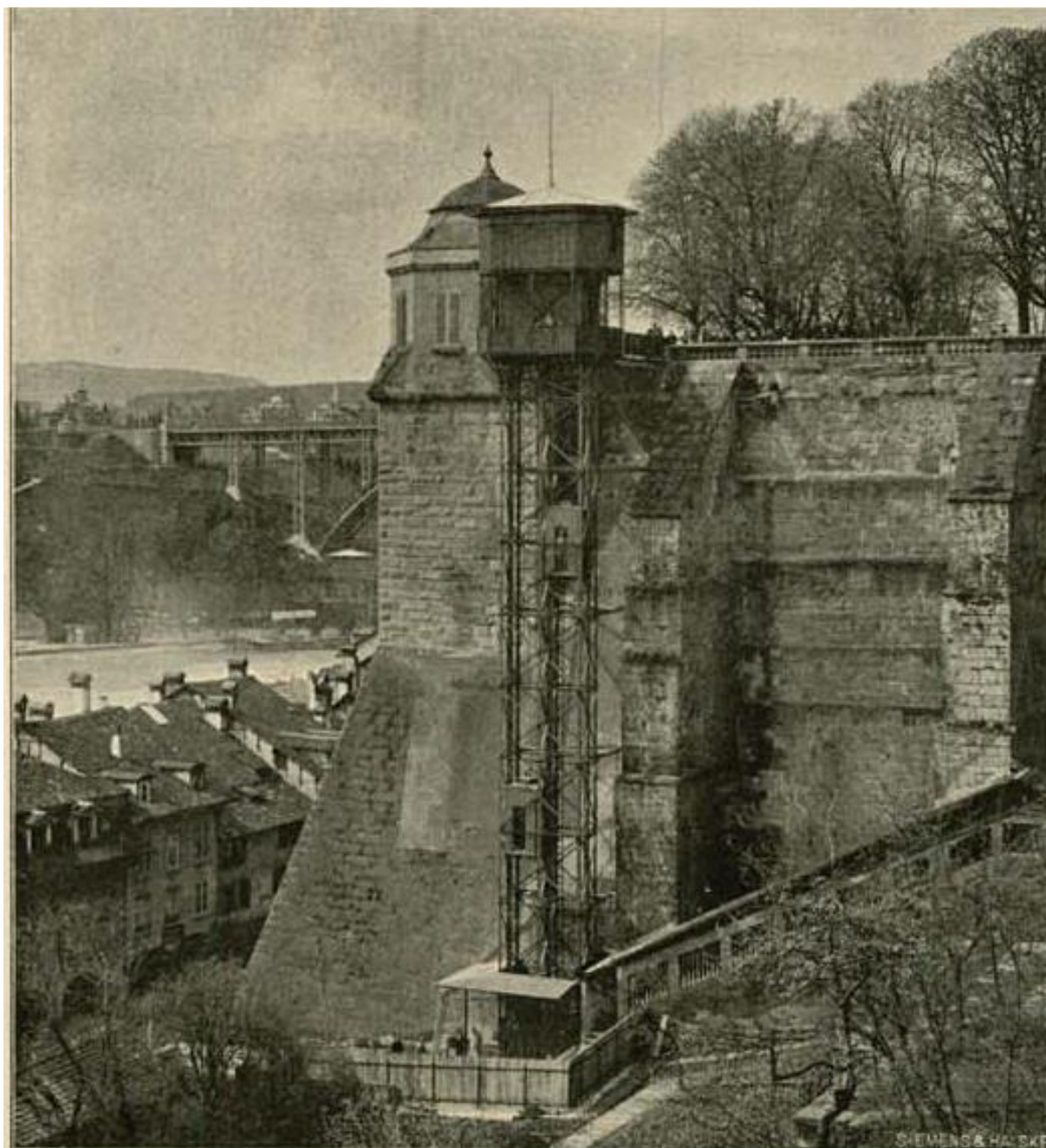
³⁸³ Berner Tagwacht vom 24. April. 1897. Nr. 33. Stadt Bern. Aufzug Matte-Plattform.

³⁸⁴ Vgl. ebd.

³⁸⁵ Vgl. Intelligenzblatt der Stadt Bern vom 26. April 1897. Nr. 97. Lokales. Der elektrische Aufzug Matte-Plattform.

³⁸⁶ Vgl. ebd.

³⁸⁷ Ebd.



*Abb. 4: Der Mattelift mit den beiden Fahrstühlen aus Holz im Jahr 1897.
Aufnahme von Siemens & Halske*

6 Fazit

Angetrieben vom Begehren eine Verbindung zwischen der Matte und der oberen Stadt zu realisieren, organisierte sich 1888 erstmals ein Initiativkomitee. Wie gezeigt, engagierten sich insbesondere Mitglieder des Matte-Leists für eine solche Verkehrserleichterung. Obwohl die Befürworter ein gemeinsames Ziel verfolgten, scheiterte das erste Projekt an internen Meinungsdivergenzen. Das eine Lager wollte eine Drahtseilbahn nach dem Vorbild der Marzilibahn, die andere Gruppe um Ernst Küenzi einen Aufzug mit Wassergegengewichten. Die Uneinigkeit sowie die Konzessionsverweigerung des Bundesrats 1888 hatten zur Folge, dass vorerst keine Verkehrserleichterung realisiert werden konnte. Der projektierte Aufzug von Ingenieur Ludwig schien noch nicht «volkstümlich» genug zu sein, um ihn der Öffentlichkeit zumuten zu können.

Im Jahr 1893 – fünf Jahre nach dem ersten Realisierungsversuch – präsentierte Ingenieur Emil Strub sein Projekt von zwei elektrischen Aufzügen für die Stadt Bern. Strub strebte einen doppelten elektrischen Aufzug für die Matte und die Nydeckbrücke an. Er war von der Zweckmässigkeit, der Technik und einer hohen Rentabilität des neuen Verkehrsmittels überzeugt. Für den Projektteur stand ausser Frage, dass der Aufzug die Entwicklung der Matte in vielerlei Hinsicht fördern werde. Entschlossen von dieser Idee, konstituierte sich 1894 abermals ein Initiativkomitee, um sich der Erstellung des Aufzugs zu widmen. Der interessierte Kreis setzte sich aus Gewerbetreibenden und Handwerkern aus der Matte zusammen. Samuel Küenzi als Präsident des Matte-Leists und Ernst Küenzi als Konzessionssteller machten sich bereits 1888 für einen Lift stark. Vorteilhaft war ausserdem eine direkte Verbindung zu den städtischen Behörden durch drei Stadträte, welche dem Komitee angehörten.

Anhand der Protokolle des Initiativkomitees sowie verschiedener Berner Tageszeitungen entsteht ein vollständiges Bild, aus welchen Gründen die Initianten den Lift haben wollten. Das vordergründige Ziel bestand darin, für die von der Stadtentwicklung stark vernachlässigte Matte endlich eine direkte Verkehrsverbindung zu schaffen. Die 1890/91 in der Matte errichteten städtischen Elektrizitätswerke ermöglichten von jetzt an die vielseitige Nutzung von elektrischer Energie. Zudem fanden in der Zwischenzeit Personenaufzüge häufiger Verwendung. Insbesondere der 1890 errichtete elektrische Mönchsbergaufzug in Salzburg diente dem Komitee als technisches Vorbild für den projektierten Mattelift.

Die Erkenntnisse zu den Motiven des Initiativkomitees werden durch ausführliche Berichte in den Tageszeitungen ergänzt. Neben der gewerblichen Förderung des Schwarzen Quartiers strebten die Initianten gleichwohl die sanitarische Aufbesserung des Quartiers und im Besonderen des Elendsviertels der Badgasse an. Die aus hygienischer Perspektive problematischen Schweineställe sollten abgerissen werden und einem breiten Zugang für den Lift weichen. Ebenfalls würde derselbe eine bequeme und saubere Alternative bieten zur

verschmutzten und schwierig begehbaren Mattentreppe. Mit der Devise «Licht und Luft» bettete das Komitee das Liftprojekt in die in Kapitel 2 dargelegte Hygienebewegung der 1890er Jahre ein. Natürlich sahen sich die Initianten in gewisser Weise als Avantgardisten, da der Mattelift den ersten elektrischen Personenaufzug der Schweiz repräsentierte. Nicht nur die Neuartigkeit, sondern die scheinbar technologische Überlegenheit gegenüber der Marzilibahn priors das Komitee an und versprach sich mit dem Lift einen Publikumsmagneten. Ebenfalls glaubten die Initianten an die von Strub berechneten Betriebsergebnisse und waren von der Rentabilität des Verkehrsmittels überzeugt.

Jedoch musste das Komitee sich einigen Schwierigkeiten stellen, um den Lift erstellen zu können. Während aus den Zeitungsberichten die Argumente für den Bau des elektrischen Aufzugs hervorgehen, geben die Protokolle Auskunft über den jahrelangen Planungsprozess und die unternehmensinternen Strategien in den Jahren 1894 bis 1897. Wie Kapitel 3 verdeutlicht hat, begleiteten das Projekt viele Unsicherheiten. Im Verlauf des Projekts mussten die Initianten feststellen, dass Strub die geschätzten Betriebsergebnisse mit dazugehöriger Dividende von 15% deutlich zu hoch einschätzte und dieselben Zahlen wenig mit der Realität übereinstimmten. Die Eruiierung der Personenfrequenz mithilfe der Passantenzählung stellte das Projekt auf eine solidere Grundlage. Dennoch gestaltete sich die Finanzierung schwierig. Zunächst fand sich keine Finanzgesellschaft bereit, das Projekt zu unterstützen und darüber hinaus mussten die Initianten Privat- und Gemeindegrundstück aufkaufen. Die erst nach Monaten erteilte Konzessionserteilung des Bundesrats, die Erwirkung der städtischen Baubewilligung sowie die Uneinigkeiten zwischen Strub und dem Komitee taten ihr Übriges und verzögerten die Realisierung des Mattelifts massgeblich.

Zu allem Überfluss mussten die Initianten 1896 ihr Projekt zusätzlich vor dem Vorwurf der «Verschandelung» der Münsterplattform verteidigen. Die Angriffe aus dem konservativ geprägten *Berner Tagblatt* kritisierten die Anbringung des Lifts an die Plattform, weil dadurch eine der «schönsten Zierden Berns» für ewig verunstaltet würde. Sekretär Fritz Obrecht reagierte im Auftrag des Komitees auf die vorgebrachten Vorwürfe. Er rechtfertigte den Standort des Lifts an der östlichen Seite der Plattform mit dem Argument, dass der Lift nur an der besagten Stelle die Matte zentral mit der übrigen Stadt verbinden könne. Kapitel 4 legte dar, wie sich die Diskussion zu einem polemischen Schlagabtausch steigerte. Den von Obrecht vorgebrachten Vorwurf der «Geringschätzung der Mätteler» vonseiten der Opposition lässt sich anhand der analysierten Zeitungsartikel nicht direkt nachweisen. Jedoch verweisen die in Kapitel 2 erläuterten Stigmatisierungen der «Mätteler» auf die sozialen Spannungen der damaligen Stadt Bern. Anhand der vorgestellten Einwände vonseiten der Opposition kann abschliessend festgestellt werden, dass die Münsterplattform eine hohe symbolische Aussenwirkung für das Stadtbild besass. Es scheint für die Gegnerschaft die genannte Verunstaltung das Kernproblem des Widerstands gewesen zu sein und nicht zwangsläufig der

Lift oder die «Mätteler». Diese These wird zumindest unterstützt durch die Bereitschaft der Opposition, Personenaufzüge an anderen Stellen wie der Nydeckbrücke oder der Kirchenfeldbrücke zu errichten.

Kapitel 5 hat schliesslich aufgezeigt, welche Probleme mit der Vertragsfirma Siemens & Halske und der ihr untergeordneten Unternehmen aufgetreten sind und wie sich die Beziehungen zur Stadt und dem Eisenbahndepartement entwickelten. Die Verwaltungsräte der 1896 gegründeten Aktiengesellschaft zeigten sich enttäuscht von der fehlenden finanziellen Unterstützung der Gemeinde. Sie ärgerten sich darüber, dass die ohnehin «stiefmütterlich behandelte Matte» keine Unterstützung vonseiten der Stadt erfahre, obwohl dieselbe Verkehrserleichterungen schaffen sollte. Ebenfalls stellten sich Probleme mit den Bundesbehörden ein. Wegen der rigiden Kontrolle des Eisenbahndepartements – der Neuartigkeit des Mattelifts geschuldet – verzögerte sich die mit Siemens & Halske geplante Montage des Aufzugs um mehrere Monate. Ständige Planänderungen und Lieferverzögerungen der genannten Unterfirmen hatten eine wahrlich abenteuerliche Montage zur Folge, die in bedeutenden Mehrkosten resultierte. Die Weigerung von Siemens & Halske auf die Entschädigungsforderung des Verwaltungsrats des Mattelifts einzutreten, belastete die Beziehung der beiden Vertragspartner für die nächsten Jahre.³⁸⁸ Trotz dieser zahlreichen Schwierigkeiten kam der elektrische Aufzug schlussendlich zustande und konnte nach der Konzessionsabtretung am 28. April 1897 in Betrieb genommen werden. Die Presseberichte zeigten sich mehrheitlich interessiert am neuen Aufzug, betonten das neuartige Fahrerlebnis und hoben die gemeinnützige Bedeutung des Aufzugs hervor.

Das Ziel der vorliegenden Arbeit besteht unter anderem darin, die komplexe Erstellungsgeschichte des heute unscheinbar wirkenden Mattelifts unter verschiedenen Blickwinkeln sichtbar zu machen. Darüber hinaus versucht sie einen Zugang für die Geschichtswissenschaft herzuleiten. Dafür wurde in der Arbeit ein kultur- und unternehmenshistorischer Ansatz verfolgt, mit der Absicht die damalige Betrachtungsweise bestmöglich einnehmen zu können. Die Beschäftigung mit einem technischen Objekt erfordert vom Forschenden zusätzlich eine aufgeschlossene Haltung, um die Neuartigkeit der Technik in ihrem historischen Kontext zu würdigen. Stellenweise mögen die in dieser Arbeit geschilderten Argumente in unserer modernen Welt zu einer gewissen Belustigung Anlass geben, müssen jedoch in ihrer Entstehungszeit ernst genommen werden.

Die Idee des Mattelifts entstand nicht zufällig in den 1880er/90er Jahren. Im Zeichen der städtebaulichen Entwicklung Berns verbanden neue Verkehrsmittel und Hochbrücken die

³⁸⁸ Siehe dazu SAB_1456_2_1: Protokolle des Verwaltungsrats 1896-1904 sowie zu den einzelnen Schreiben an genannte Firma, SAB_1456_0_3: Kopierbuch: ausgehende Korrespondenz 1896-1917. Erst 1899 konnte der Streit beigelegt werden, indem Siemens & Halske einen kleineren Teil der geforderten Summe ausbezahlte.

verschiedenen Stadtteile. Während einige Quartiere von einer günstigen Entwicklung profitierten, erfuhren andere wie die Matte eine Veränderung hin zum Elendsviertel. Mit der politischen Neuausrichtung der Stadt Bern ab 1888, setzte zudem ein gesellschaftlicher Wandel ein. Freisinnige und sozialdemokratische Politiker verdrängten allmählich die in Bern bis anhin charakteristische konservative Stadtregierung. Das wiederum führte zu einer breiteren politischen Partizipation der (männlichen) Bevölkerung, die sich insbesondere im letzten Viertel des Jahrhunderts mit der Gründung von zahlreichen Quartierleuten, Vereinen und gemeinnützigen Organisationen niederschlug. Diese Organisationen setzten sich für die Belange der sozial tiefgestellten Menschen ein und versuchten gleichzeitig in der städtischen Politik Einfluss zu nehmen. Besonders der Mittelstand nahm sich der Verbesserung der Lebensverhältnisse an. Das Initiativkomitee setzte sich aus ebendiesem gesellschaftlichen Stand zusammen. Durchaus verfolgten die Initianten ihre eigenen gewerblichen Interessen mit ihren Geschäften in der Matte, sahen sich jedoch gleichzeitig als Interessenvertreter des vernachlässigten Mattequartiers.

Im Kontext der europäischen Liftgeschichte lassen sich die gleichen Sicherheitsdiskurse wie beim Mönchsbergaufzug und anderen Aufzügen der damaligen Zeit finden. Im Besonderen wird durch die Neuartigkeit der Anlage immer wieder auf die Verhinderung des befürchteten Seilrisses Bezug genommen. Das «Seiltrauma»³⁸⁹ war – wie Andreas Bernard bemerkt – vorwiegend ein europäisches Phänomen, das so ebenfalls beim Mattelift erkennbar ist. Damit zusammenhängend prüften die städtischen Behörden und im Besonderen das eidgenössische Eisenbahndepartement das Liftprojekt penibel. Der Mattelift ist sowohl im Kontext der Bernischen Stadtgeschichte, als auch im Kontext der europäischen Liftgeschichte zu betrachten. Gleichermassen stand der elektrische Aufzug in einem Spannungsverhältnis zwischen Fortschritt und Widerstand.

Die vorliegende Arbeit hat die Erstellungsgeschichte des Mattelifts zwischen 1888 bis 1897 im Kontext der Stadt Bern dargelegt. Mit dieser Studie möchte der Autor einen Beitrag leisten zur Berner Stadtgeschichte, zur Liftgeschichte der Schweiz im Allgemeinen sowie zur Geschichte der Matte im Besonderen. Darüber hinaus möchte er mit der Arbeit aufzeigen, dass eine Verknüpfung unternehmenshistorischer sowie sozial- und kulturgeschichtlicher Methoden zu neuen geschichtswissenschaftlichen Erkenntnissen führen kann. Die Untersuchung soll somit die Geschichtswissenschaft dazu anregen, sich künftig weiter mit dem besonderen Lift an der Münsterplattform zu beschäftigen, um neue Einsichten zu Tage zu fördern. Ein Ansatz könnte dabei die Analyse der in dieser Arbeit bewusst nicht behandelten Themenfelder bieten. Dem fehlenden Platz geschuldet, konnte beispielsweise nicht auf die Betriebsjahre des Unternehmens eingegangen werden. Ebenso könnte die Untersuchung der angestellten

³⁸⁹ Siehe dazu Kapitel 2.1 und Bernard 2011: S. 31-41.

Kondukteure, des Betriebsreglements sowie der Werbung weiterführende Forschungsergebnisse hervorbringen. Der Autor wünscht sich demnach, dass die Studie als Grundlagenarbeit zum Mattelift dienen kann, um in weiteren Untersuchungen Erkenntnisse in unterschiedlichen geschichtswissenschaftlichen Disziplinen zu gewinnen.

7 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 (S. 53): Zeichnungsschein aus dem Aktienprospekt vom 10. Dezember 1895.

Quelle: Stadtarchiv Bern (SAB): SAB_1456_2_14_1: Prospekt zur Erstellung eines elektrischen Lastenaufzuges mit Personenbeförderung Matte-Plattform. 1895.

Abbildung 2 (S. 60): Situationsplan Liffturm zur Münsterterrasse (Massstab 1:100). Quelle:

Stadtarchiv Bern (SAB): SAB_1038_5_7093: Baubewilligung Badgasse 16, 1896.

Abbildung 3 (S. 61): Entwurf zum Liffturm von der Brückenbauwerkstätte Probst, Chappuis &

Wolf vom April 1894 (Massstab 1:100). Quelle: Stadtarchiv Bern (SAB):

SAB_1038_5_7093: Baubewilligung Badgasse 16, 1896.

Abbildung 4 (S. 90): Aufnahme vom Mattelift 1897. Quelle: SAA Nachrichten von Siemens &

Halske. Nr. 45 vom 11.11.1897 [S. 2].

8 Bibliografie

8.1 Quellen

8.1.1 Ungedruckte Quellen

Bern, Burgerbibliothek

N Agathon Aerni AK.3022 Bern: Mattenlift; Münsterplattform; Altstadt (untere) -- Transport, Verkehr, 1896-1899.09.08.

Bern, Schweizerisches Bundesarchiv (BAR):

BAR E53#1000/893#5679*: Gründung einer Aktiengesellschaft zum Betrieb eines elektrischen Personenaufzuges von der Matte bis auf die Plattform mit Statuten und Abtretungsverträgen von anderen Aufzugsunternehmen (1896).

BAR E53#1000/893#5680*: Korrespondenz zwischen dem Post- und Eisenbahndepartement und dem Bundesrat über das Konzessionsgesuch von Herrn Strub aus Interlaken für die Strecke Matte-Plattform-Nydeckbrücke (1894-1895).

Bern, Stadtarchiv Bern (SAB):

SAB_1038_5_7093: Baubewilligung, Badgasse 16, 1896.

SAB_1456_0_3: Kopierbuch: ausgehende Korrespondenz 1896-1917.

SAB_1456_1_1: Protokolle der Sitzungen des Initiativkomitees für Erstellung eines elektrischen Aufzuges Matte-Plattform 1894-1896.

SAB_1456_1_2: Protokolle Generalversammlung 1896-1941.

SAB_1456_2_1: Protokolle des Verwaltungsrates 1896-1903.

SAB_1456_2_14_1: Prospekt zur Erstellung eines elektrischen Lastenaufzuges mit Personenbeförderung Matte-Plattform 1895.

SAB_1456_3_1: Jahresberichte 1896-1900.

8.1.2 Gedruckte Quellen

Adressbücher:

Adressbuch für Stadt und Stadtbezirk Bern 1893/94. Bearbeitet von der Städtischen Polizeidirektion. Bern 1893.

Adressbuch für Stadt und Stadtbezirk Bern 1895/96. Bearbeitet von der Städtischen Polizeidirektion. Bern 1895.

Adressbuch für Stadt und Stadtbezirk Bern 1896/97. Supplement. Alphabetisches Verzeichnis der ständigen Einwohner mit Angabe ihres Wohnorts. Bern 1896.

Aus den Verhandlungen des Bundesrats:

Aus den Verhandlungen des schweizerischen Bundesrates vom 31.03.1888 (BBI 1888 I 729). In: Bundesblatt 1(13), 1888, S. 729-732, hier S. 731.

Berlin, Siemens Archiv:

SAA Nachrichten von Siemens & Halske. Nr. 45, vom 11.11.1897.

Zeitschriften

Schweizerische Bauzeitung:

Elektrische Lastenaufzüge mit Personenbeförderung auf die Plattform und die Nydeckbrücke in Bern. In: Schweizerische Bauzeitung. Band 22, Heft 23 (1893): S. 136-137.

Electrizitätswerk der Stadt Bern. In: Schweizerische Bauzeitung. Band 21, Heft 15 (1893): S. 93-95.

Strub, Emil: Unsere Drahtseilbahnen I. In: Schweizerische Bauzeitung. Band 19/20, Heft 12 (1892): S. 77-81.

Strub, Emil: Unsere Drahtseilbahnen II. In: Schweizerische Bauzeitung. Band 19/20, Heft 13 (1892): S. 85-88.

Zeitungen

Berner Tagblatt:

- 11. Februar 1896. Nr. 35. Lokales (Eingesandt).
- 12. Februar 1896. Nr. 36. Lokales. *Caveant Consules!* (Eingesandt).
- 15. Februar 1896. Nr. 39. Lokales. Lift Matte-Plattform.
- 18. Februar 1896. Nr. 41. Lokales. Lift Matte-Plattform (Eingesandt).
- 20. Februar 1896. Nr. 43. Lokales. Die Plattform und der Lift (Eingesandt).
- 27. Februar 1896. Nr. 49. Lokales. Mattenaufzug und Verschönerungsverein.
- 28. März. 1896. Nr. 74. Lokales. Elektrischer Personen-Aufzug Matte-Plattform.
- 31. März 1896. Nr. 77. Lokales. Matte-Plattform.
- 1. April 1896. Nr. 78. Lokales (Eingesandt).
- 4. April 1896. Nr. 80. Lokales. Matte-Plattform-Aufzug (Eingesandt).
- 8. April 1896. Nr. 83. Lokales. Noch einmal der Personen-Aufzug Matte-Plattform.
- 14. April 1896. Nr. 88. Lokales. Matte-Plattform-Aufzug (Eingesandt).
- 15. April 1896. Nr. 89. Lokales. Und noch einmal Matten-Aufzug (Eingesandt).

Berner Tagwacht:

- 21. März 1896. Nr. 24. Stadt Bern. Der alte Zopf wackelt wieder!
- 2. Dezember 1896. Nr. 97. Stadt Bern. Der Arbeiterverein Matte.
- 16. Dezember 1896. Nr. 101. Stadt Bern. Arbeiterverein Matte.
- 24. April. 1897. Nr. 33. Stadt Bern. Aufzug Matte-Plattform.
- 7. Dezember 1898. Nr. 98. Stadt Bern. Oeppis vo d'r Mattestäge, aber nüt g'freuts!
- 24. April 1901. Nr. 33. Von der Matte (Eingesandt).
- 4. April 1903. Nr. 27. Ausgabe 02: Mattenenglisch. Eine kulturhistorisch-etymologische Studie:
S. 2.
- 27. Mai 1903. Nr. 42. Ein Wink mit dem Zaunpfahl.

Der Bund:

10. Dezember 1884. Nr. 341. Verkehrswesen und Volkswirtschaft. Aus der Bundesversammlung. Nationalrath. Sitzung vom 9. Dezember.
13. Februar 1888. Nr. 43. Kantonale Nachrichten. – Drahtseilbahn Marzili – Stadt Bern.
2. April 1891. Zweites Blatt. Nr. 91. Aviso für Kapitalisten. Die gefertigte Bankfirma bringt einen Posten der Aktien der Elektrizitäts-Werke Salzburg.
- 5./6. Dezember 1893. Erstes Blatt. Nr. 338. Bern. Für Errichtung eines elektrischen Lastenaufzugs mit Personenbeförderung auf die Plattform und auf die Nydeckbrücke in Bern.
20. Oktober 1895. Nr. 291. Subscription Aktien Elektrizitätswerke Salzburg.
- 20./21. November 1895. Erstes Blatt. Nr. 323. Schweiz. Aus dem Bundesrat.

Der Grütlianer:

1. Dezember 1898. Nr. 140. Eidgenossenschaft. Bern. (Korrespondenz vom 27. November).

Intelligenzblatt für die Stadt Bern:

20. Januar 1888. Nr. 20. Lokalchronik. Matte-Plattform.
28. März 1888. Nr. 88. Lokalchronik. Verkehrswesen.
28. April 1888. Nr. 118. Lokalchronik. Bessere Verkehrsverbindung der Matte-Stadt.
19. Juli 1890. Nr. 169. Stimmen aus dem Publikum. Konzerte auf der Plattform.
8. Mai 1895. Nr. 108. Lokales. Elektrischer Aufzug Matte-Plattform.
15. Juni 1895. Zweites Blatt. Nr. 140. Bericht über den projektierten elektrischen Lastenaufzug mit Personenbeförderung Matte-Plattform.
7. April 1896. Nr. 82. Lokales. Zwei Berner Bau-Projekte (Korrespondenz vom Lande).
8. April 1896. Nr. 83. Lokales. Noch einmal der Personen-Aufzug Matte-Plattform.
26. April 1897. Nr. 97. Lokales. Der elektrische Aufzug Matte-Plattform.
10. Mai 1897. Nr. 109. Stimmen aus dem Publikum.

21. Juni 1899. Nr. 125. Stimmen aus dem Publikum. Uebelstände auf unsern öffentlichen Promenaden Kleine Schanze u. Plattform.

Tagblatt der Stadt Biel:

28. März 1897. Nr. 74. Kanton Bern.

Täglicher Anzeiger. Tagblatt für die Stadt Thun und das Berneroberrand:

16. August 1887. Nr. 192. Bern. Stadt.

8.1.3 Literatur mit Quellencharakter

Landolt, Carl: Die Wohnungs-Enquête in der Stadt Bern vom 17. Februar bis 11. März 1896. Bern 1899.

Ost, Wilhelm: Die Wohnungsfrage in der Stadt Bern. Vortrag gehalten in der christlich-sozialen Gesellschaft des Kantons Bern. Bern 1897.

Riedler, o. A.: Bericht über die Weltausstellung in Philadelphia 1876. XX. Heft. Personen- und Lastenaufzüge und Fördermaschinen. Wien 1877.

Rodt von, Eduard: Bern im neunzehnten Jahrhundert. Bern 1898.

Siemens von, Werner: Der elektrische Aufzug. Vortrag gehalten im elektrotechnischen Verein, 26. Oktober 1880. In: Siemens von, Werner: Gesammelte Abhandlungen und Vorträge. Berlin 1881: S. 543-546.

Strub, Emil: Die Bergbahnen der Schweiz bis 1900. I. Drahtseilbahnen. Wiesbaden 1900.

Türler, Heinrich: Bern. Bilder aus Vergangenheit und Gegenwart. Bern 1896.

Wäber, Adolf: Führer durch Bern und Umgebung. Bern 1891.

8.2 Literatur

- Bähler, Anna: Von der Altstadt in der Aareschlaufe zur Stadtregion. Stadtentwicklung, Wohnungsbau, städtische Versorgungsnetze und Verkehr. In: Barth, Robert; Erne, Emil; Lüthi, Christian (Hg.): Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur. Bern 2003: S. 10-45.
- Bähler, Anna; Lüthi, Christian: Unterschiedliche Lebensweisen auf engstem Raum. Aspekte des gesellschaftlichen Wandels. In: Barth, Robert; Erne, Emil; Lüthi, Christian (Hg.): Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur. Bern 2003: S. 230-293.
- Bammatter, Simone: Liffahrt. Eine Zeitreise. EMCH Aufzüge AG – ein Unternehmen über vier Generationen. Bern 2018.
- Barth, Robert; Erne, Emil; Lüthi, Christian (Hg.): Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur. Bern 2003.
- Barth, Robert; Erne, Emil; Lüthi, Christian: Die Stadt Bern im 19. und 20. Jahrhundert. Bestandesaufnahme und Projektskizze für eine Stadtgeschichte. In: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde (BZGH), 60 (1998): S. 219-253.
- Barth, Robert: Von der Einheit zur Vielfalt. Kultur, Religion und Sport bieten Bildung, Erbauung und Vergnügen. In: Barth, Robert; Erne, Emil; Lüthi, Christian (Hg.): Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur. Bern 2003: S. 168-229.
- Berghoff, Hartmut: Wozu Unternehmensgeschichte? Erkenntnisinteressen, Forschungsansätze und Perspektiven des Faches. In: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte / Journal of Business History 49/2 (2004): S. 131-148.
- Bernard, Andreas: Die Geschichte des Fahrstuhls: über einen beweglichen Ort der Moderne. Frankfurt am Main ²2011.
- Brunner, Hans: Emil Strub, ein vergessener Eisenbahnpionier aus Trimbach. In: Historischer Verein des Kantons Solothurn (Hg.): Jahrbuch für Solothurnische Geschichte. Band 61. 1988: S. 75-90.
- Bundesamt für Verkehr (Hg.): 150 Jahre BAV 1873-2023. o. O. 2023.
- Dubler, Anne-Marie; Grütter, Hans; Zahnd, Urs Martin; Junker, Beat; Fritzsche, Bruno; Kuert, Alfred: Bern (Gemeinde). In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS). Version 10.11.2016, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/000209/2016-11-10/>, 27.09.2022.

- Erne, Emil: Stadtpolitik zwischen Patriziat und Frauenmehrheit. Der Aufbau der Gemeindeorganisation und die Kämpfe um die politische Macht. In: Barth, Robert; Erne, Emil; Lüthi, Christian (Hg.): Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur. Bern 2003: S. 108-167.
- Fallet, Eduard M.: Vom Frickbad bis zum Herzog-Berchtold-Haus. Beitrag zur Geschichte der Matte in Bern. Herausgegeben von der Gemeinnützigen Baugenossenschaft Bern aus Anlass ihres 75-jährigen Bestehens (1911-1986). Bern 1986.
- Foucault, Michel: The Eye of Power. A Conversation with J.-P. Barou and M. Perrot. In: Gordon, C. (Hg.): Power/Knowledge. Michel Foucault: Selected Interviews and other Writings 1972-1977. New York 1980: S. 146-165.
- Fritzsche, Bruno: Bern nach 1800. In: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde. Band 53, Heft 1-2 (1991): S. 79-98.
- Fritzsche, Bruno: Stadtgeschichte und Quartiergeschichte. In: Schweizerisches Archiv für Volkskunde. Band 82, Heft 1-2 (1986): S. 58-67.
- Giedion, Siegfried: Die Herrschaft der Mechanisierung. Ein Beitrag zur anonymen Geschichte. Hamburg 1948/1994.
- Goetz, Alisa: Up, down, across – elevators, escalators, and moving sidewalks. London 2003.
- Goodwin, Jason: Otis. Giving rise to the modern city. Chicago 2001.
- Gray, Lee: From Ascending Rooms to Express Elevators. A History of the Passenger Elevator in the 19th Century. Mobile 2002.
- Gruner, Erich (Hg.): Arbeiterschaft und Wirtschaft in der Schweiz 1880-1914. Soziale Lage, Organisation und Kämpfe von Arbeitern und Unternehmern, politische Organisation und Sozialpolitik. Zürich 1987/88. Band I.
- Hofmann, Michèle; Schnell, Dieter: Licht und Luft. Gemeinnützige Baugenossenschaft Bern aus Anlass ihres 100-jährigen Bestehens 1911-2011. Herausgegeben von Manuel Kehrli im Auftrag der Gemeinnützigen Baugenossenschaft Bern. Bern 2011.
- Hübiger, Gangolf: Kulturgeschichte. In: Jordan, Stefan (Hg.): Grundbegriffe der Geschichtswissenschaft. Stuttgart 2002/2019: S. 198-201.
- Kreichauf, René: Michel Foucault. Raum als relationales Mittel zum Verständnis und zur Produktion von Macht. In: Eckardt, Frank (Hg.): Schlüsselwerke der Stadtforschung. Wiesbaden 2017: S. 411-433.

- Kretschmer, Winfried: Geschichte der Weltausstellungen. Frankfurt am Main 1999.
- Lampugnani, Vittorio Magnago; Hartwig, Lutz; Simmen, Jeannot (Hg.): Vertikal: Aufzug, Fahrtreppe, Paternoster: eine Kulturgeschichte vom Vertikal-Transport. Berlin 1994.
- Löw, Martina: Raumsoziologie. Frankfurt am Main 2001.
- Lüthi, Christian: Wachstum in schwierigem Umfeld. Die wirtschaftliche Entwicklung im Spiegel der wichtigsten Branchen und Firmen. In: Barth, Robert; Erne, Emil; Lüthi, Christian (Hg.): Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur. Bern 2003: S. 46-107.
- Lüthi, Christian: Käfigturmkrawall. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS). Version 26.11.2014, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/017247/2014-11-26/>, 10.11.2023.
- Matteänglisch-Club Bärn (Hg.): Matteänglisch. Geschichte der Matte. Dialekt und Geheimsprache. Bern 1994.
- Mesmer, Beatrix: Reinheit und Reinlichkeit. Bemerkungen zur Durchsetzung der häuslichen Hygiene in der Schweiz. In: Bernard, Nicolai; Reichen, Quirinus (Hg.): Gesellschaft und Gesellschaften. Festschrift zum 65. Geburtstag von Professor Dr. Ulrich Im Hof. Bern 1982: S. 470-494.
- Müller-Grieshaber, Peter: Moritz Probst. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS). Version 14.12.2011, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/031604/2011-12-14/>, 25.11.2023.
- Nepfer, Matthias: Die Wohnungsfrage in der Stadt Bern 1888–1950. Regulierung des Wohnverhaltens durch sozialen Wohnungsbau? Bern 1996.
- Rieder, Katrin: Netzwerke des Konservatismus. Berner Bürgergemeinde und Patriziat im 19. und 20. Jahrhundert. Zürich 2008.
- Schnegg, Brigitte: Armut. Kapitel 2. 19. und 20. Jahrhundert. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS). Version 11.05.2015, <https://hls-dhs-dss.ch/de/export/articles/016090/2015-05-11/WebHome?format=pdf&pdftemplate=HLSCode.ArticlePdfExport>, 26.03.2023.
- Schnegg, Brigitte: Armutsbekämpfung durch Sozialreform. Gesellschaftlicher Wandel und sozialpolitische Modernisierung Ende des 19. Jahrhunderts am Beispiel der Stadt Bern. In: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde (BZGH) 69/4 (2007): S. 233-287.
- Simmen, Jeannot; Drepper, Uwe: Der Fahrstuhl: Die Geschichte der vertikalen Eroberung. München 1983.

Tögel, Bettina: Die Stadtverwaltung Berns. Der Wandel ihrer Organisation und Aufgaben von 1832 bis zum Beginn der 1920er Jahre. Zürich 2004.

Trechsel, Rolf: Abstinenzbewegung. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS). Version 21.01.2015, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/016445/2015-01-21/>, 12.11.2023.

Tschirren, Hans Markus; Hafen, Peter: Ittu'me inglisch'e. Matteänglich. Die Matte und ihre Sprachen. Thun 2016.

Welskopp, Thomas: Theorien in der Geschichtswissenschaft. In: Budde, Gunilla; Freist, Dagmar; Günther-Arndt, Hilke (Hg.): Geschichte. Studium – Wissenschaft – Beruf. Berlin 2008: S. 138-157.

8.3 Zeitungsbeiträge/Zeitschriften

Elektrizitätswerk der Stadt Bern (EWB). In: Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins, des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen. 72/22 (1981): S. 1190-1194.

Haltmeyer, Claude: Die Geschichte der Matte II. Die Sozialstruktur eines Quartiers. In: Der Bund, 8. September 1979. Nr. 210: S. 2.

Wälti, Simon: Der Aufstieg der «Mätteler». In: Der Bund, 29. Januar 2020: S. 21.

8.4 Internet-Ressourcen & Hilfsmittel

Bürgerbibliothek: Bestandesgeschichte Gesellschaftsarchiv Matte-Leist. Bericht Annelies Hüssy, Dezember 2005, <https://katalog.buergerbib.ch/detail.aspx?ID=121884>, 28.11.2023.

Mattelift AG, Website: <https://www.mattelift.ch/der-mattelift/geschichte/>, 10.11.2023.

Ortsgeschichtliche Sammlung Seebach (OGS): Aufzüge- & Räderfabrik Seebach AG <https://www.ogs-seebach.ch/p/infoseld.php?id=2285>, 10.12.203.

Pfister, Christian; Studer, Roman: Swistoval. The Swiss Historical Monetary Value Converter. Historisches Institut der Universität Bern. <http://www.swistoval.ch/content/einzelwerte.de.html>, 15.11.2023.

Stadtarchiv Bern, Dokumentation: Zusammensetzung der Behörden von 1832 bis 2005. SAB_D4_4: Stadtrat 1888-2005.

Stadtarchiv Bern (Online-Katalog): Bern Tourismus BET (Verkehrsverein VVB):

Verwaltungsgeschichte.

<https://archiv.bern.ch/home/#/content/7d30d235af2f41f1a48bba9c98c6d1ad>,
20.12.2023.

Stadtarchiv Bern (Online-Katalog): Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern

GSL (Verschönerungsverein der Stadt Bern und Umgebung): Verwaltungsgeschichte.

<https://archiv.bern.ch/home/#/content/a6a94a299fe14afebb4f86516a07f56f>,
20.12.2023.

Tele Bärn, Videobeitrag: Stilles 125-Jahr-Jubiläum für den Mattelift, Erstaussstrahlung am 21.

April 2020, 18:00: <https://www.telebaern.tv/telebaern-news/stilles-125-jahr-jubilaem-fuer-den-mattelift-137698608>, 10.11.2023.

9 Anhang

Anhang 1: Transkription Abtretungsvertrag zwischen Emil Strub und dem Initiativkomitee zu den beiden elektrischen Aufzügen Matte-Plattform und Nydeckaufzug (wurde nie realisiert).

Quelle: BAR E53#1000/893#5679*: Gründung einer Aktiengesellschaft zum Betrieb eines elektrischen Personenaufzuges von der Matte bis auf die Plattform mit Statuten und Abtretungsverträgen von anderen Aufzugsunternehmen (1896) [Hervorhebungen im Original].

Abtretungsvertrag.

Zwischen Herrn E. Strub, Ingenieur in Interlaken und dem Initiativ-Comité der zu gründenden Aktiengesellschaft zum Betrieb eines elektrischen Lastenaufzuges mit Personenbeförderung von der Matte nach der Plattform Bern, bestehend aus den Herren G. Lüthi, Mechaniker, August Küenzi, Zeugschmied, F. Obrecht, Buchdrucker, Fritz Bischhausen, Fabrikant, Gehrig, Fabrikant, Stettler, Müllermeister und E. Küenzi, Stadtrath

ist folgender Abtretungsvertrag abgeschlossen worden:

Herr Strub obgenannt trittet [sic!] dem vorbezeichneten Initiativ-comité zu Handen der zu gründenden Aktiengesellschaft vorgenannt, die beiden ihm zustehenden Conzessionen für die Aufzüge auf die Plattform und auf die Nydeckbrücke Bern nebst sämmtlichen Plänen und allem darauf bezüglichen Aktenmaterial unter folgenden Bedingungen zum hinkünftigen Eigenthum ab,

nämlich:

Gegen Entrichtung einer Entschädigung von Fr 3'000.- nebst 30 Aktien von Fr 50.- der zu gründenden Aktiengesellschaft für die Conzession des Lifts auf die Plattform.

Gegen Entrichtung einer Baarsumme von Fr 1500.- und 10 Aktien à Fr 50.- einer später zu gründenden Aktiengesellschaft für den Aufzug bei der Nydeckbrücke.

Der Zeitpunkt der Conzessionsübertragung kann einzig vom vorgenannten Initiativcomité festgesetzt werden und soll es diesem hiebei freistehen, die Uebertragung der einen Conzession unabhängig von der andern zu verlangen.

Die Baarsummen sind zahlbar nach Zustellung des gesammten Materials und nach erfolgter Conzessionsübertragung. Die Abgabe der ausbedungenen Aktien dagegen, hat natürlicherweise erst nach Gründung der jeweiligen Gesellschaft und nach Ausgabe solcher Titel zu erfolgen.

Herr Strub verpflichtet sich gegenüber den zu gründenden Gesellschaften nöthigenfalls bis zur gänzlichen Vollendung der Aufzüge als Techniker dabei mitzuwirken, ohne dass ihm ein Anspruch auf irgendwelche Entschädigung hiefür zustehen soll, entsprechend seinem Brief vom 10. Juni 1895 an mehrgenanntes Comité.

Ferner würde er die weiter nöthigen Verhandlungen mit dem Schweiz. Eisenbahndepartement übernehmen.

Also abgeschlossen und unterzeichnet in zwei Doppeln.

Bern, 15. August 1895.

Namens des Initiativ-Comités

Interlaken, 17. Aug. 95.

Der Präsident: G. Lüthi, Mech.

E. Strub, Ing.

Der Sekretär:

F. Obrecht, Buchdrucker

Anhang 2: Abschrift der Beschlussfassung zur Genehmigung des projektierten Lastenaufzugs.

Quelle: BAR E53#1000/893#5680*: Korrespondenz zwischen dem Post- und Eisenbahndepartement und dem Bundesrat über das Konzessionsgesuch von Herrn Strub aus Interlaken für die Strecke Matte-Plattform-Nydeckbrücke (1894-1895), Das schweizerische Post- & Eisenbahndepartement. Eisenbahnabteilung an den schweizerischen Bundesrat, Bern den 16. November 1895 [Hervorhebung im Original].

[...] Sollten Sie sich mit diesem Vorschlag einverstanden erklären, so könnte Herrn Strub die Ermächtigung erteilt werden, den projektierten Lastenaufzug auf Grundlage der hierseits schon geprüften bezüglichen Bauvorlagen zu erstellen.

Wir beehren uns daher, Ihnen folgenden Beschluss zu beantragen:

1.) In Anwendung des Artikel 8 des Bundesgesetzes über das Postregal, vom 5. April 1894, wird von Herrn E. Strub, Ingenieur in Interlaken, projektierte Lastenaufzug mit Personenbeförderung von der Matte auf die Münsterplattform in Bern, insbesondere bezüglich dessen technischen Einrichtungen und Verkehrsbedingungen, der Kontrolle des Bundes unterstellt und es wird diese Bau- und Betriebskontrolle dem schweiz. Eisenbahndepartement übertragen.

2.) Durch den obigen Entscheid dürfen die in einer zukünftigen Verordnung zum erwähnten Postregalgesetz zu normierenden allgemeinen Bestimmungen über die Konzessionierung aussergewöhnlicher Transportanlagen und deren Aufsicht kein Präjudiz erleiden und es sollen diese Bestimmungen jederzeit und ohne Weiteres für den erwähnten Aufzug, auch nach event. Aenderung in den Eigenthumsverhältnissen zu demselben Anwendung finden.

Es dürfen ohne ausdrückliche Zustimmung des Eisenbahndepartements weder Herrn Ingenieur Strub noch seine allfälligen Rechtsnachfolger die Aufzugsunternehmung an Privatpersonen oder an eine Gesellschaft abtreten.

3.) Herr Ingenieur Strub wird ermächtigt, den Lastenaufzug Matte-Münsterplattform entsprechend den von ihm unterm 13. Dezember 1894 bzw. 21. August 1895 eingereichten Bauvorlagen sowie unter Vorbehalt folgender Bedingungen zu erstellen.

a. Für Beschaffung und Unterhalt der Kabel ist die bundesrätliche Verordnung vom 12. Januar 1894 massgebend.

b. Die definitiven Ausführungspläne über die Kabinen, die Sicherheitsvorrichtungen und den Aufzugsmechanismus sind s. Z. dem Eisenbahndepartement zur Genehmigung vorzulegen.

c. Allfällige Modifikationen an den Bremsvorrichtungen werden vorbehalten, wenn das Resultat der anzustellenden Proben solche wünschenswerth erscheinen lässt.

4.) Ueber die Organisation des Aufzugsbetriebes und die bezüglichlichen Vorschriften sowie über die Verkehrsbedingungen überhaupt sind dem Eisenbahndepartement entsprechende Vorlagen zur Prüfung und Genehmigung einzureichen.

5.) Die Uebergabe des Aufzuges an den Betrieb darf erst stattfinden, nachdem die soeben erwähnten Punkte geregelt und die Anlage eine Untersuchung durch die Organe des Eisenbahndepartements bestanden hat.

Anhang 3: Beitrag über den Mönchsbergaufzug und den Mattelift in den Siemens Nachrichten
Quelle: SAA Nachrichten von Siemens & Halske. Nr. 45, vom 11.11.1897 [S. 2].

SIEMENS & HALSKE

Der nebenstehend abgebildete Aufzug wurde im Jahre 1890 in **Salzburg** am Mönchsberg ausgeführt und befindet sich seit jener Zeit in ununterbrochenem Betriebe. Der Aufzugsturm hat eine Höhe von 60 m, die Fahrgeschwindigkeit beträgt 0,5 m pro Sekunde. Der Aufzug besitzt 2 Coupés für je 12 Personen. Die beiden Coupés sind durch 6 über Seilscheiben geführte Stahldrahtseile mit einander verbunden und gehen abwechselnd auf und nieder. Der Antrieb der Seilscheiben geschieht durch einen 15pferdigen Gleichstrommotor mittelst Übersetzung durch Riemen, Schnecken und Zahnräder. Die obere Endstation ist auf der Vorderseite besonders dargestellt. Der Aufzug, den die unten-



stehende Abbildung zeigt, wurde im April des Jahres 1897 in **Bern** in Betrieb gesetzt. Dieser Doppelaufzug überwindet eine Höhendifferenz von 30 m und ist ähnlich wie der Salzburger Aufzug in ein vertikales Eisengerüst eingebaut. Jeder der beiden durch 2 Drahtseile untereinander verbundenen Fahrstühle fasst 6 Personen, bezw. eine Nutzlast von 500 kg. Ein Gleichstrommotor von 14 PS. treibt durch einfache Schneckenradübersetzung die Seiltrommel an und erteilt den Fahrstühlen eine Geschwindigkeit von 0,8 m pro Sekunde. Der Strom von 240 Volt Spannung wird dem städtischen Elektrizitätswerk entnommen. Der ganze Aufzugsmechanismus ist oben im Turm untergebracht.



Anhang 4: Ansichtskarte vom Mattelift

Quelle: Burgerbibliothek: N Agathon Aerni AK.3022 Bern: Mattenlift; Münsterplattform;
Altstadt (untere) -- Transport, Verkehr, 1896-1899.09.08.

Druck der Ansichtskarte: Firma Obrecht & Käser

