

Die Bevölkerungsbewegung in der Schweiz [Schluss]

Autor(en): **Nussbaum, Fritz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **(Der) Schweizer Geograph = (Le) géographe suisse**

Band (Jahr): **9 (1932)**

Heft 2

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-10671>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

DER SCHWEIZER GEOGRAPH LE GÉOGRAPHE SUISSE

ZEITSCHRIFT DES VEREINS SCHWEIZ. GEOGRAPHIE-LEHRER
SOWIE DER GEOGRAPHISCHEN GESELLSCHAFTEN VON BERN,
BASEL, ST. GALLEN UND ZÜRICH

REDAKTION: PROF. DR. FRITZ NUSSBAUM, ZOLLIKOFEN B. BERN

VERLAG: KÜMMERLY & FREY, GEOGRAPHISCHER KARTENVERLAG, BERN
ABONNEMENT, JÄHRLICH 6 HEFTE, FR. 5.—

Die Bevölkerungsbewegung in der Schweiz,

nach den Ergebnissen der letzten Volkszählungen dargestellt.

Von Fritz Nussbaum.

(Schluss.)

Mit Bern ist am 1. Januar 1919 die Einwohnergemeinde Bümpliz vereinigt worden. Aber mit der Stadt stehen noch mehrere andere benachbarte Gemeinden als Wohnorte von städtischen Beamten und Arbeitern, von Produzenten und Lieferanten aller Art in enger wirtschaftlicher Beziehung, so dass im Laufe der letzten 10 Jahre ein ganzes Netz von Vorortbahnen und Omnibuslinien entstanden ist (Lit. 24). Als solche nicht eingemeindete Vororte sind zu bezeichnen: Ostermundigen, Muri, Gümligen, Wabern, Liebefeld, Köniz (Dorf), Papiermühle, Bremgarten, Zollikofen, Tiefenau und Worblaufen; durch die festgestellte Bevölkerung dieser Vororte würde die Einwohnerzahl von « Bern und Vororte » (Gross-Bern) um zirka 12,800 Personen vermehrt, hätte somit 1930 die Zahl 124,600 erreicht.

Es dürfte nicht ohne Interesse sein, die Bevölkerungsbewegung der schweizerischen Großstädte seit 1900 in einer Tabelle darzulegen und ihre während der letzten 30 Jahre erfolgte relative Zunahme miteinander zu vergleichen (vgl. Lit. 6, p. 19):

Stadt	Einwohner 1900	1910	1920	1930	Zunahme seit 1900
Zürich	150,703	190,733	207,161	249,820	65%
Basel	109,161	132,276	135,976	148,063	35%
Genf, Aggl.	104,796	123,153	135,059	142,812	32%
Bern	67,550	90,937	104,626	111,783	65%
	432,210	537,099	582,822	652,478	(Mittel) 50%

Zur Zeit leben 652,478 Personen oder 16% der schweizerischen Bevölkerung in Großstädten.

b. Mittelstädte.

Eine viel stärkere Differenzierung hinsichtlich der Bevölkerungsbewegung als die vier eben besprochenen Großstädte zeigen die 9 Mittelstädte der Schweiz; sie sind sehr ausgesprochen in 2 Gruppen,

in zunehmende und abnehmende, geteilt; zu der ersten gehören Lausanne, Winterthur, Biel, Luzern, Schaffhausen und Freiburg, zu der zweiten St. Gallen, La Chaux-de-Fonds und Neuenburg.

Unschwer erkennt der Geograph, dass sich bei den 6 zunehmenden Städten drei Paare nach Lage, Wirtschaftsverhalten oder Grösse ähnlicher Siedelungen ergeben, als erstes Lausanne und Luzern, als zweites Winterthur und Biel und als drittes Freiburg und Schaffhausen.

Lausanne und Luzern sind bekanntlich Städte mit starkem Fremdenverkehr; ihre nicht unbedeutende Zunahme von 6 bis 10% haben sie auch mit andern Fremdenorten wie Lugano und Montreux, gemein. Dazu kommt noch der Einfluss sehr günstiger Verkehrslage. Beide Städte stehen hinsichtlich der seit 1900 erfolgten Zunahme an erster Stelle. Die sehr beträchtliche Zunahme von Lausanne um mehr als 10% dürfte auch mit der Tatsache in Verbindung gebracht werden, dass diese Stadt als Eisenbahnknotenpunkt seit der Eröffnung der von Frasne-Vallorbe hergeleiteten Zufahrtslinie zum Simplon eine steigende Bedeutung besitzt; es besteht kein Zweifel darüber, dass, wie ein Blick auf die Karte der schweizerischen Bahnlagen lehrt, Lausanne der wichtigste Verkehrsknotenpunkt der welschen Schweiz ist. Aehnliches lässt sich auch von Luzern sagen, das als Hauptstation der Zentralschweiz, an der Gotthardlinie, gilt.

Winterthur und Biel besitzen beide den Charakter von Industriestädten. Die Industrie spielt zwar bei Winterthur infolge ihrer andern Art die grössere Rolle als bei Biel; daher ist auch die absolute Einwohnerzahl hier eine beträchtlichere als dort. Die Vermehrung Winterthurs über die 50,000 Einwohner ist lediglich durch die am 1. Januar 1922 vollzogene Vereinigung der benachbarten Gemeinden Oberwinterthur, Seen, Töss, Veltheim und Wülflingen bewirkt worden (Lit. 2); diese Vororte, die grossenteils von Arbeitern bewohnt werden, die in der eigentlichen Stadt ihre Beschäftigung haben, zählten 1920 insgesamt 23,360 Einwohner, Winterthur selber 26,609; 1930, acht Jahre nach der Eingemeindung, weist Grosswinterthur 53,925 Bewohner auf. Rein formal beträgt demnach der Bevölkerungszuwachs der Stadt von 1920—1930 102%.

Eine ähnliche Entwicklung wie Winterthur hat in der jüngsten Zeit auch Biel genommen, das zwar gegenwärtig, wie die meisten Industrieorte des westlichen Juras, unter der Krise der Uhrenmacherei leidet. Im Dezember 1910 betrug seine Einwohnerzahl 23,679, 1920 stieg sie auf 34,414, und 1930 beträgt sie 37,726. Der starke Anstieg zwischen 1910 und 1920 ist wie bei Winterthur durch Vereinigung benachbarter Gemeinden bewirkt worden, nämlich durch die Verschmelzung von Bözingen im Jahre 1916 und von Madretsch und Mett im Jahr 1919 (vgl. Lit. 5).

Von dem Städtepaar Freiburg-Schaffhausen, das in Lage und Grösse Aehnlichkeiten zeigt, sind uns die wirtschaftlichen Verhältnisse Schaffhausens durch die Darstellung von W. Wirth gut bekannt

(Lit. 22); die durch die Wasserkraft des Rheins ermöglichten Betriebe führten zum Grossgewerbe, und heute sind verschiedene Industriezweige hier charakteristisch.

Die seit 1900 eingetretene absolute und relative Zunahme der vorstehend genannten Mittelstädte der Schweiz ist auf der folgenden Zusammenstellung ersichtlich (vgl. Lit. 6, p. 19):

Städte	Einwohner 1900	1910	1920	1930	Zunahme seit 1900
Lausanne	46,732	64,446	68,533	75,915	62%
Winterthur, Aggl.	40,961	46,384	49,969	53,925	31%
Luzern	29,255	39,339	44,029	47,066	60%
Biel, Aggl.	29,557	32,136	34,599	37,825	28%
Freiburg	15,794	20,293	20,649	21,557	36%
Schaffhausen	15,275	18,101	20,064	21,118	38%

Wenden wir uns der Gruppe der an Einwohnern abnehmenden Mittelstädte zu!

Dass bei den von der Industrie-Krise betroffenen Kantonen insbesondere ihre Städte zu leiden haben, liegt auf der Hand, und es kommt dies auch in einem beträchtlichen Bevölkerungsrückgang dieser Städte zum Ausdruck, so vor allem in St. Gallen, dann aber auch in La Chaux-de-Fonds und Neuenburg. Er beträgt bei der unter der Krise der Stickereiindustrie an erster Stelle betroffenen Stadt St. Gallen 10% und entspricht hier einer Verminderung der Einwohnerzahl gegenüber 1920 um rund 6500 Personen. Einen fast ebenso hohen Prozentsatz der Bevölkerungsabnahme zeigt auch das benachbarte, unter den gleichen Verhältnissen leidende Herisau, das mit seinen 13,600 Einwohnern zu den Kleinstädten gerechnet werden muss. Bei beiden Städten dauert der Bevölkerungsrückgang schon über 20 Jahre an. Die ganze wirtschaftliche Entwicklung St. Gallens und ihre jüngsten Bevölkerungsbewegungen sind von Dr. E. Schmid in seiner vortrefflichen Städte-Monographie in eingehender Weise untersucht und anschaulich dargestellt worden (Lit. 14).

Einen ebenfalls seit 1910 andauernden Bevölkerungsrückgang zeigen auch die Städte des Kantons Neuenburg, die insbesondere unter den gegenwärtig sehr misslichen Verhältnissen der Uhrenindustrie zu leiden haben. Dies geht aus der folgenden Aufstellung hervor, die uns zeigt, dass nicht nur die grösseren, über 20,000 Einwohner zählenden, sondern auch die kleinen Städte an Bevölkerungszahl seit 1910 zurückgehen.

Städte	Einwohner 1910	1920	1930	Rückgang seit 1910
La Chaux-de-Fonds	37,751	37,708	35,252	6,6%
Neuenburg	23,741	23,152	22,668	4,5%
Le Locle	12,722	12,463	12,001	5,6%
Fleurier	4,184	4,100	3,726	10,9%
Couvet	3,352	3,305	3,120	6,9%

c. Kleinstädte.

Von den auf unserer Tabelle aufgeführten Kleinstädten haben wir bereits die Bevölkerungsbewegung der Städte Herisau, Le Locle und Lugano erörtert, wovon die beiden ersten zu der Gruppe der an Einwohnerzahl abnehmenden Städte der Schweiz gehören. Nun noch einige Worte über städtische Siedelungen mit nennenswerter positiver Bevölkerungsbewegung! Unter diesen stehen Olten mit 18% und Zug mit 17% voran, und es folgen Thun mit 14%, Aarau und Baden, beide mit 10% Zunahme; zuletzt steht Solothurn mit 5% Vermehrung. Bei all diesen Städten handelt es sich um Orte mit blühendem Gewerbe, lebenskräftigen Industrien und lebhaftem Verkehr bei günstiger Bahnverkehrslage. Bei Thun ist überdies vor einigen Jahren eine Verschmelzung mit zwei Aussengemeinden erfolgt, nämlich mit Goldwil im Jahre 1912 und mit der Gemeinde Strättligen im Jahre 1919 (Lit. 5). Die wirtschaftliche und topographische Entwicklung Thuns bis 1926 ist von Hugo Haas eingehend dargestellt worden (Lit. 15). Eine gute Vorstellung von der Vielseitigkeit des Gewerbes und der Industrie Aaraus geben die Arbeiten von Dr. W. Renold (Lit. 20) und von Dr. P. Vosseler (Lit. 21).

Rein zahlenmässig kommt das stetige und zudem beträchtliche Anwachsen dieser kleinen Städte seit 1900 in der folgenden Tabelle sehr deutlich zum Ausdruck:

Städte	Einwohner 1900	1910	1920	1930	Zunahme seit 1900
Thun	10,213	12,173	14,162	16,524	61,8%
Solothurn	10,025	11,688	13,065	13,734	37 %
Olten	6,969	9,337	11,504	13,484	93 %
Aarau	7,831	9,593	10,701	11,666	48,9%
Zug	6,508	8,096	9,499	11,113	70,7%
Baden	6,050	8,239	9,215	10,143	67 %

Es ist wohl kein Zufall, dass die am Knotenpunkt ganz besonders wichtiger Bahnlinien gelegene Stadt Olten im Zeitraume der letzten 30 Jahre die stärkste prozentuale Zunahme erfahren hat. Dass Baden mit seinen ausgedehnten industriellen Anlagen eine sehr bedeutende Vermehrung aufweisen werde, war anzunehmen. Mit den benachbarten Gemeinden Ennetbaden und Wettingen, wo zahlreiche im Hauptort Beschäftigte wohnen, bildet Gross-Baden eine Agglomeration von rund 20,000 Personen. Bemerkenswert ist die beträchtliche Zunahme von Zug.

Die topographische und wirtschaftliche Entwicklung Solothurns ist von Fr. Wyss kurz erörtert worden (Lit. 25).

Ausser in eigentlichen Städten hat man auch in zahlreichen grössern dörflichen Ortschaften der Schweiz eine sehr beträchtliche Bevölkerungszunahme seit 1920 festgestellt. Schon im Dezember 1920 zählte

man 34 nicht städtische Ortschaften bzw. Gemeinden von je über 5000 Einwohnern, und 1930 lassen sich ein halbes Dutzend ländlicher, aber stark industrieller Ortschaften von je über 10,000 Einwohnern nachweisen. Die meisten von diesen gehören zum schweizerischen Städteverband. Es beruht ohne Zweifel auf Unkenntnis der Tatsachen, wenn einzelne dieser Orte, wie Köniz, Grenchen, als Städte bezeichnet werden, wie dies in amtlichen Publikationen geschehen ist. Ebenso wenig scheint uns angebracht, als Städte nur Ortschaften von über 10,000 Einwohnern zu betrachten; denn gross ist in unserem Lande, wie schon früher bemerkt, die Anzahl echter Landstädtchen von weniger als 2000 Einwohnern. In einzelnen Fällen haben sich Dörfer im Laufe des letzten Jahrhunderts zu Städten entwickelt, was in der geschlossenen Bauart, in der Anlage der Strassen, im Verkehrs-, Beleuchtungs- und Wasserwesen zum Ausdruck kommt, und wofür La Chaux-de-Fonds, Langenthal, Oerlikon, Le Locle Beispiele sind. Für das dicht bevölkerte Zürichseegebiet hat A. Schoch die Entwicklung von Dorfsiedlungen zu Flecken eingehend dargestellt (Lit. 11).

4. Die Bevölkerungsbewegung im Kanton Bern.

Ein nahezu vollständiges Bild von der Verschiedenartigkeit der Bevölkerungsbewegung eines grösseren Gebietes während des letzten Jahrzehntes bietet uns der *Kanton Bern*, nach der sehr lehrreichen Darstellung des Statistischen Bureaus des Kantons Bern (Lit. 3).

Dieser Kanton stellt in seiner Bodengestaltung mit seinen drei natürlichen Hauptgebieten Jura, Mittelland und Oberland einen orographischen Querschnitt durch die Schweiz dar; aber auch in wirtschaftlicher Hinsicht sind bekanntlich die verschiedenartigsten schweizerischen Erwerbszweige innerhalb seines Gebietes vertreten.

Nach der vorliegenden amtlichen Darstellung ergibt sich für den Kanton Bern am 1. Dezember 1930 eine Wohnbevölkerung von 688,774 Seelen; diese zeigte in der Periode von 1920 bis 1930 eine jährliche Zunahme von im Mittel nur 1230 Seelen oder 0,18%, während in den früheren Jahrzehnten seit 1846, mit einer Ausnahme, der jährliche Zuwachs stets grösser war, so beispielsweise von 1888—1900 0,82% und von 1900—1910 sogar 0,96%.

Das Wachstum der bernischen Bevölkerung während der Periode von 1920 bis 1930 ist absolut und auch im Vergleich zum *Geburtenüberschuss* klein. Während dieser Zeit wurden im Kanton annähernd 52,300 Personen mehr geboren, als gestorben sind. Innerhalb der gleichen Zeit sind also rund 40,000 Personen aus dem Kanton Bern mehr ausgewandert als zugezogen. In jedem der drei Hauptgebiete, im Jura, Mittelland wie im Oberland, gibt es Amtsbezirke, die eine starke Abwanderung zu verzeichnen haben, so die Freiberge, Schwarzenburg, Laupen, Trachselwald, Seftigen und das Obersimmental, alles Gebiete mit grösserer allgemeiner Bevölkerungsabnahme. Die

meisten andern Amtsbezirke haben ebenfalls eine wenn auch bedeutend geringere Abwanderung erfahren, auch wenn bei ihnen eine Bevölkerungsvermehrung eingetreten ist; aber diese war jeweilen kleiner als der Geburtenüberschuss. Einzig die gewerbereicheren und industriellen Amtsbezirke Bern und Biel haben einen Zuwanderungsüberschuss aufzuweisen.

Schon aus diesen Andeutungen ist zu erkennen, dass die allgemeine Bevölkerungszunahme des Kantons Bern von 12,321 Seelen recht ungleichartig erfolgt ist (siehe Fig. 4).

Von den 30 Amtsbezirken haben 18 eine Zunahme, 12 dagegen eine Verminderung der Bevölkerung zu verzeichnen. Die grösste Zunahme haben die städtischen Aemter Biel (mit 9,3%) und Bern (mit 8%) erfahren; dann folgen die Bezirke Laufen (mit 7,3%) und Thun (mit 5,6%).

Diese 4 Amtsbezirke zeichnen sich durch günstige Verkehrslage und durch bedeutende gewerbliche und industrielle Tätigkeit der Bevölkerung aus. Die näheren Ursachen der Bevölkerungszunahme der Städte Bern, Biel und Thun für den Zeitraum 1920—1930 haben wir bereits im Abschnitt über die Städte der Schweiz erörtert.

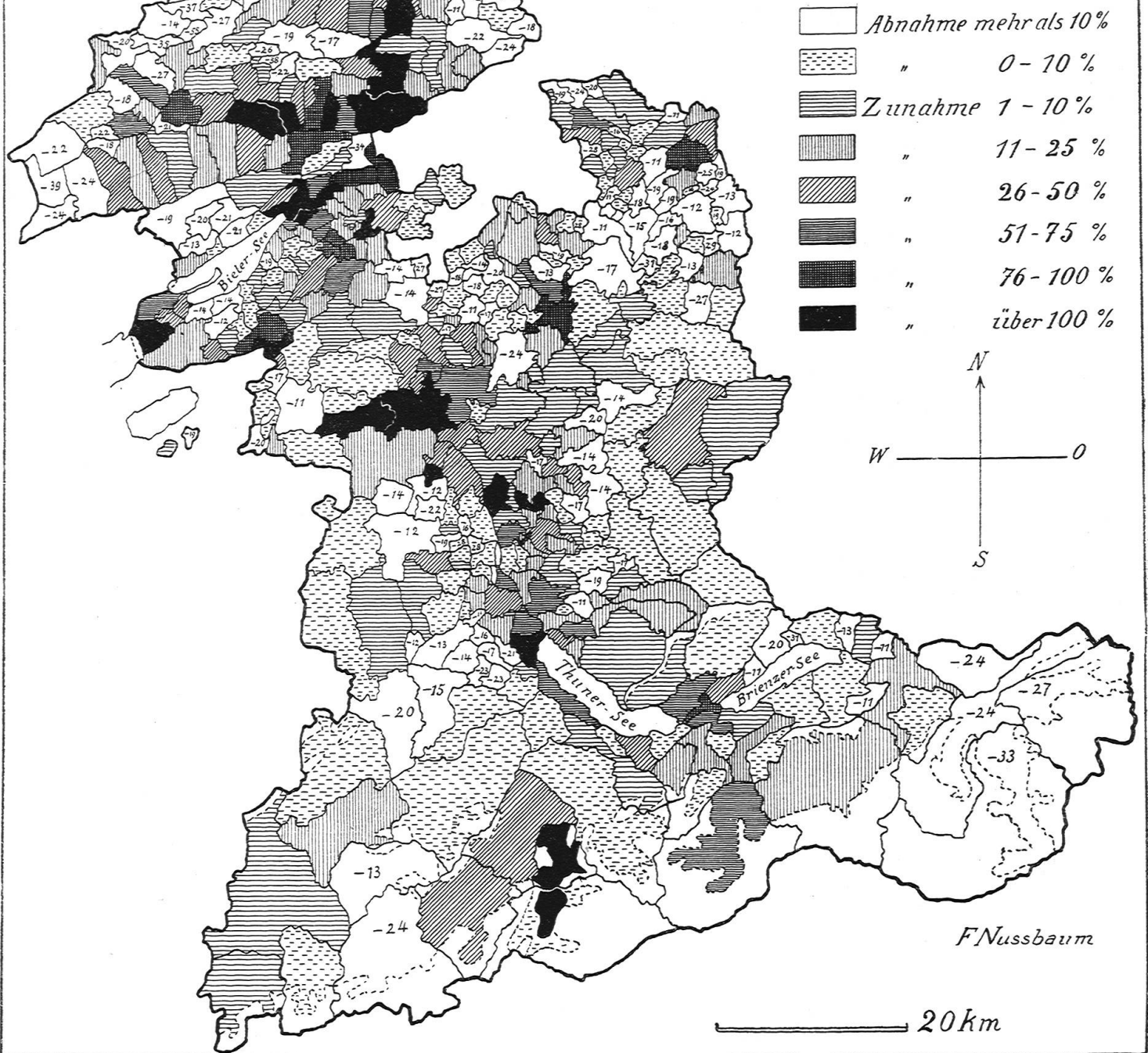
Ein Blick auf die Kartenbeilage 1, auf der die Bevölkerungsbeziehung des Kantons Bern für die Zeitspanne 1870—1910 dargestellt ist, zeigt uns, dass die Bevölkerungszunahme sowohl der genannten 3 Stadtbezirke wie auch des Amtsbezirks Laufen im Jura schon in jener Zeit vorhanden war; wir dürfen daher wohl für jene Gebiete in der während 60 Jahren anhaltenden Zunahme ein Merkmal einer gesunden, natürlichen Entwicklung sehen, wie sie sich aus geeigneter Lage und aus günstigen wirtschaftlichen Verhältnissen ergeben hat, wobei die Entwicklung eines städtischen Zentrums bevölkerungsverdichtend auf die benachbarten Gemeinden einwirkte.

Von den 4 Amtsbezirken, die eine Zunahme von 3—5% erfahren haben, liegen drei im tieferen Mittelland, Büren, Wangen und Aarwangen, und sie erfreuen sich ebenfalls guter Verkehrslage und günstiger wirtschaftlicher Verhältnisse.

Einer besonderen Erläuterung bedarf die positive Bevölkerungsbewegung des im Berner Oberland gelegenen Amtsbezirks Oberhasle; die Zunahme dieses Bezirkes für die Zeit von 1920—30 steht nämlich in sehr auffälligem Gegensatz zu der schon frühe eingetretenen und seit Jahrzehnten anhaltenden bedeutenden Bevölkerungsabnahme; handelt es sich hier doch um eines der im Hochgebirge gelegenen, von einer ärmlichen, allgemein an Zahl abnehmenden Bevölkerung bewohnten Gebiete mit sehr grossem Anteil an unproduktivem Boden. Die seit 1870 festgestellte Bevölkerungsabnahme mehrerer Gemeinden jenes Bezirkes beträgt, wie uns ebenfalls die schon erwähnte Kartenbeilage 1 beweist, 24 bis 33%. Diese hohen Beträge sind durch die ungünstigen orographischen, klimatologischen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Oberhasle bedingt, das von jeher vornehmlich den Charakter eines hochalpinen Passlandes oder Durchgangsgebietes

Kartenbeilage 1.

Bevölkerungsbewegung der Gemeinden des Kantons Bern von 1870 - 1910



Die Bevölkerungsbewegung im Kanton Bern 1870—1910, nach Gemeinden;
entworfen von F. Nussbaum.

Leere Seite
Blank page
Page vide

besessen hat. Die nun seit 1920 eingetretene Bevölkerungszunahme dieses Amtsbezirkes erklärt sich aber aus der Inangriffnahme und Ausführung der grossartigen Kraftwerke, die zur Zeit auf der Grimsel und der Handeck angelegt werden: dieses weitschichtige Unternehmen hat die temporäre Niederlassung einer beträchtlichen Zahl von Angestellten, Beamten und Arbeitern in den Gemeinden Innertkirchen und Guttannen zur Folge und wird späterhin den ständigen Wohnsitz des notwendigen geschulten Aufsichtspersonals bedingen.

In ähnlicher Weise haben vor 1910 einzelne Gemeinden des Amtsbezirks Frutigen eine bedeutende Bevölkerungszunahme beim Bau der Lötschbergbahn erfahren, so Frutigen um zirka 30%, Kandergrund und Kandersteg sogar um mehr als 100% (siehe die Kartenbeilage). Seit 1920 betrug die Zunahme des Bezirkes trotz der sehr viel besseren Verkehrslage nur 2,7%, immerhin bedeutend mehr als dies bei dem vom Fremdenstrom viel stärker besuchten Bezirk Interlaken der Fall ist, dessen Zunahme nur 0,5% ausmacht. Dass hier der Fremdenverkehr doch eine wesentliche Rolle spielt, geht aus der Zunahme der einzelnen, direkt an den Verkehrslinien gelegenen Gemeinden bzw. Ortschaften hervor, wovon später noch die Rede sein wird.

Unter den abnehmenden Amtsbezirken stehen die schon genannten Freiberge, mit einem Rückgang von 12,3% an erster Stelle; mit 9,9% Verminderung folgt Schwarzenburg, hierauf mit durchschnittlich 7% Abnahme die Bezirke Obersimmental, Laupen, Courtelary und Pruntrut.

Von diesen Amtsbezirken befinden sich 3 im Jura, nämlich die Freiberge, Pruntrut und Courtelary, zwei im Mittelland, Laupen und Schwarzenburg, und einer im Oberland, der Bezirk Obersimmental. Mit Ausnahme des Bezirkes Courtelary handelt es sich bei den übrigen um Gebiete mit vorwiegend landwirtschaftlicher Bevölkerung, bei der schon seit 1870 im allgemeinen ein Rückgang festzustellen ist (siehe Kartenbeilage 1); dagegen hat der industrielle Bezirk Courtelary in früherer Zeit, d. h. von 1870—1910, durchschnittlich an Bevölkerung zugenommen, während seit 1920, infolge der Krise in der Uhrenmacherei in mehreren Gemeinden eine beträchtliche Abnahme eingetreten ist.

Aber auch innerhalb der einzelnen Amtsbezirke zeigen sich in der Entwicklung der Bevölkerung erhebliche Unterschiede. Von den 497 Gemeinden des Kantons weisen nur 40%, nämlich 204, eine Bevölkerungszunahme auf, und zwar

50	Gemeinden	um mehr als	10%
59	»	von	5—10%
95	»	»	1—5%

Die Bevölkerungsabnahme beträgt in

120	Gemeinden	1—5%, in
95	»	5—10% und in
78	»	mehr als 10%.

Bei einer näheren Betrachtung erkennt man, dass die Bevölkerungsbewegung der einzelnen Gemeinden hauptsächlich durch drei allgemeine Umstände beeinflusst worden ist: 1. durch die wirtschaftliche Struktur des betreffenden Gebietes, 2. durch die Höhenlage und 3. durch die Verkehrsverhältnisse (Verkehrslage).

1. Die wirtschaftliche Beschaffenheit der Gemeinden macht sich in der Weise geltend, dass die städtischen und gewerblich-industriellen Ortschaften ganz allgemein, mehrere Ausnahmen im Jura abgerechnet, in den letzten 10 Jahren im Mittel um 4—5% zugenommen haben, während die gewerblich-landwirtschaftlichen und die rein landwirtschaftlichen Gemeinden Abnahmen von durchschnittlich 1 bis 3%, örtlich bis 5,6% aufweisen. Als Ausnahmen sind im Jura hauptsächlich die von der Krisis der Uhrenindustrie betroffenen Ortschaften St. Imier, Delémont, Pruntrut und Tramelan-dessus zu nennen, die um 4—7% zurückgegangen sind. Auffällig ist dabei der Umstand, dass bei mehreren Orten, so bei Pruntrut, St. Imier, Saignelégier und Noirmont die Abnahme schon um 1900 eingesetzt hat, so dass der seit dieser Zeit bis 1930 eingetretene Rückgang 12—16% beträgt. Die beiden letztgenannten Ortschaften gehören zum Bezirk der Freiberge, in dem die Bevölkerungsabnahme seit 1870, wie man aus der Kartenbeilage 1 ersehen mag, allgemein ist.

2. Der Einfluss der Höhenlage tritt in einer graphischen Darstellung besonders augenfällig hervor; es zeigt sich, dass die Orte mit ausgesprochener Tallage in 450—600 m Meereshöhe allgemein um 3,1 bis 4,6% zugenommen haben, während die höher gelegenen Verminderungen erlitten, und zwar durchschnittlich um so stärkere, je höher die Gemeinden gelegen sind. Bei den über 900 m M.H. liegenden Ortschaften des Mittellandes und des Juras kommen durchschnittlich Abnahmen von 6,4 bzw. 9% vor. Im Oberland stellten sich dagegen in 16 Gemeinden in einer Höhenlage von über 1000 m Bevölkerungszunahmen um durchschnittlich 2,5% ein, was ohne Zweifel auf den auch im Winter durchgeführten, auf dem Schneesport beruhenden Fremdenverkehr zurückzuführen ist.

3. Die Verkehrslage ist für die Entwicklung zahlreicher Ortschaften von grösster Bedeutung. Die Ergebnisse der Volkszählung zeigen, dass im allgemeinen die nahe am Verkehr gelegenen Ortschaften, die zugleich in der Regel auch die gewerbereicheren sind, eine Bevölkerungszunahme, die übrigen eine Abnahme erfahren haben. Dabei ist es nicht gleichgültig, ob es sich um eine kleine Lokalbahn oder um eine Hauptlinie mit direkter Verbindung mit grösseren städtischen Zentren handelt. Dass sogar die Linie Delsberg—Pruntrut—Delle eine weit geringere Bedeutung als die Linie Biel—Moutier—Delsberg—Basel besitzt, geht deutlich aus der Abnahme von verschiedenen Ortschaften hervor; diese eigentümliche Erscheinung wird in der genannten Abhandlung näher erörtert. Die Abnahme mehrerer vom grossen Bahnverkehr entfernter Gemeinden des Juras ist auf der

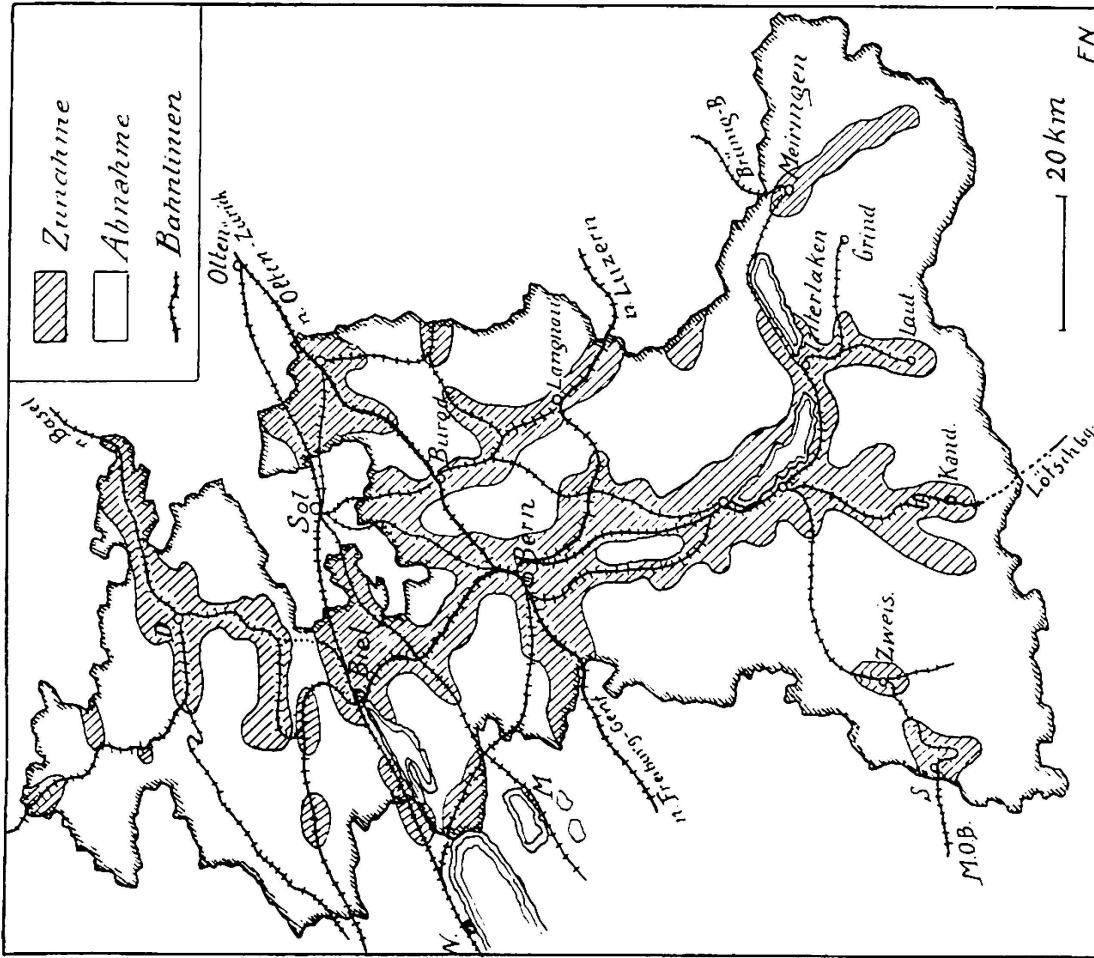


Fig. 5. Die Bevölkerungsbewegung im Kanton Bern 1870—1930, nach Verkehrszone.

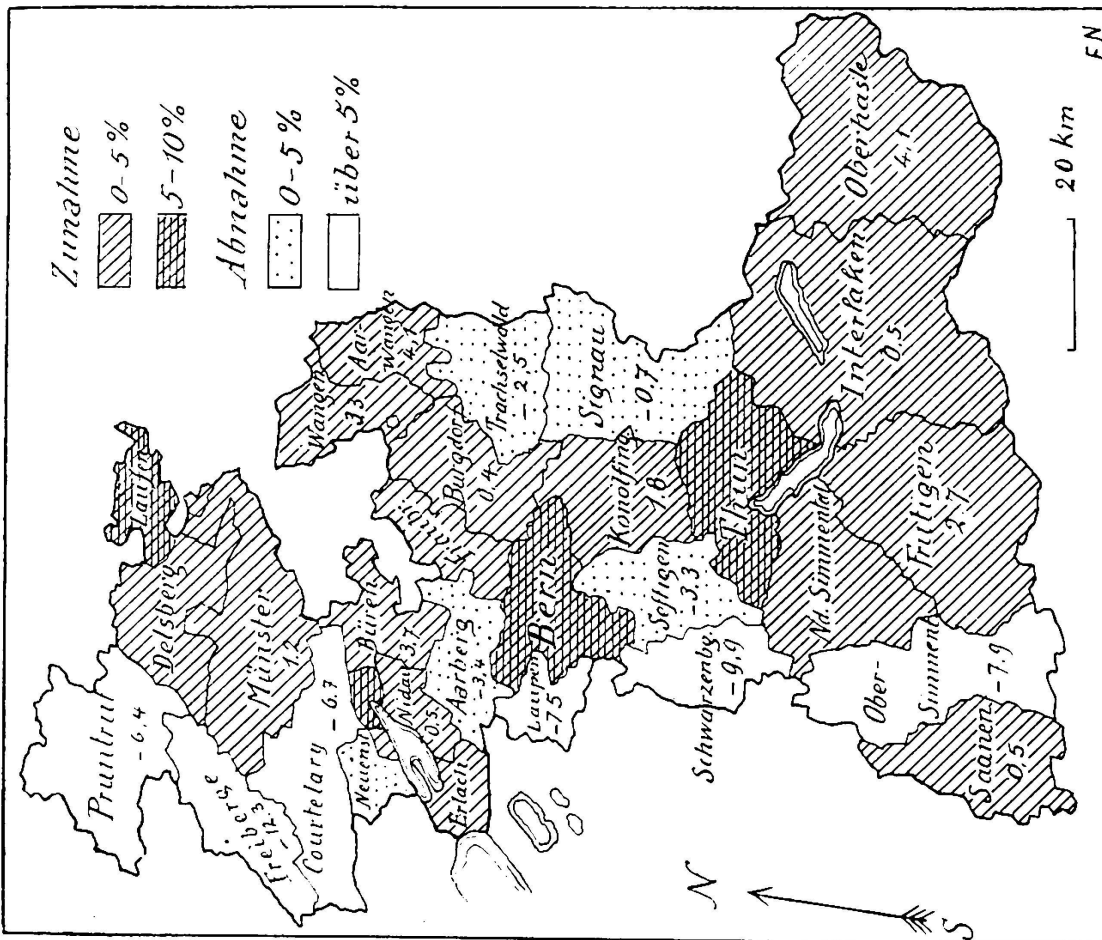


Fig. 4. Die Bevölkerungsbewegung im Kanton Bern 1920—1930, nach Amtsbezirken.

Karte «Die Entwicklung der Wohnbevölkerung des Kantons Bern von 1888 auf 1930» (Lit. 3) besonders augenfällig dargestellt.

Ebenso ist der Zusammenhang zwischen der Bodengestaltung und der Bevölkerungsbewegung im Kanton Bern für die Zeit von 1870 bis 1910 auf der Kartenbeilage 1 angedeutet. In sehr vielen Fällen haben die in gebirgigen Gegenden gelegenen Gemeinden in jener Zeit beträchtlich abgenommen, während die Talgemeinden in guter Verkehrslage eine anhaltende Zunahme der Bevölkerung aufweisen. Im *Jura* zeigt sich diese Tatsache deutlich in den Tälern der Schüss und der Birs, wo sie grösstenteils auch seit 1920 noch feststellbar ist.

Ganz allgemein ist das *Mittelland* dichter bevölkert als der *Jura* und das *Oberland* (Lit. 10). Daher zeigt sich hier die Wirkung der Bahnlinien auf die Entwicklung der Bevölkerung äusserst klar. Sowohl an den besonders wichtigen Linien Olten—Herzogenbuchsee—Burgdorf—Bern—Freiburg, ferner Interlaken—Spiez—Thun—Bern—Biel—Jura und an der Lötschbergbahn, als auch an Linien zweiten und dritten Ranges, wie Gürbetalbahn, Emmentalbahn, Solothurn-Bern-Bahn, tritt uns überall eine zonenartige Zunahme der Ortschaften entgegen. Während gegen Ende des vorigen Jahrhunderts eine Ortschaft in einer Entfernung von 3—4 km von der Bahnstation als in relativ guter Verkehrslage betrachtet wurde, ist das heute sogar noch bei 2 km Entfernung nicht mehr der Fall. In zahlreichen selbst weniger dicht bevölkerten Gebieten hat man im Laufe des letzten Jahrzehntes in der Nähe von Bahnstationen neue Gebäude errichtet; ja selbst innerhalb grösserer Ortschaften fanden, soweit der Raum es gestattete, nach dieser Richtung erhebliche Veränderungen statt, so in Sumiswald, Langnau, Langenthal, Herzogenbuchsee, Hasle, in Münsingen, Ostermundigen, Ins, Lyss, Biel, Burgdorf u. a. a. O. An diesen Orten sind geradezu neue Quartiere beim Bahnhof entstanden. Die Gründe hiefür sind verschieden. Sicher mag in vielen Fällen die Annehmlichkeit, nahe an der Bahn zu wohnen, eine Rolle spielen; öfters aber ist es die Notwendigkeit, die das Berufsleben mit sich bringt; der Beamte und Arbeiter, der in einer nur mit der Bahn erreichbaren Ortschaft in Stellung ist, hat nicht zuviel Zeit übrig, um jeweilen zur Station zu gehen. Der Geschäftsreisende ist im gleichen Fall. Welche Bedeutung die Bahnlinien in der Nähe grösserer Städte besitzen, zeigt sich bei der Betrachtung des morgen- und abendlichen Verkehrs der Vorortbahnen. Der Gewerbetreibende, der Kaufmann, der Industrielle, sie sind alle genötigt, mit der Bahn zu verkehren, um Waren abzuholen oder dorthin zu bringen. «Zeit ist Geld». Zwar machen heute die Kraftwagen den Bahnen sehr grosse Konkurrenz; aber in sehr vielen Fällen wird man doch die Benutzung der Eisenbahn dem Automobil vorziehen.

Die Zunahme der Bevölkerung in den von den obengenannten Bahnlinien durchzogenen Tallandschaften ist auf dem Kärtchen 5 dargestellt. Auf den ersten Blick erkennt man hier den bevölkerungs-

verdichtenden Einfluss der das Kantonsgebiet in süd-nördlicher Richtung durchziehenden Linien, die alle drei Landesteile, Oberland, Mittelland und Jura, miteinander verbinden. Ebenso besitzt das Emmental alle Merkmale ausgesprochener Bevölkerungszunahme. Bemerkenswert ist auch die seit 1910 eingetretene Bevölkerungszunahme in der von der schmalspurigen Bern-Solothurn-Bahn durchzogenen Gegend.

Zu beachten ist ferner die Tatsache, die sich sowohl aus unserer Kartenbeilage 1 wie auch aus der bereits zitierten Karte «Die Entwicklung der Wohnbevölkerung des Kantons Bern 1888 auf 1930» ergibt, dass in den Verkehrszonen alle wichtigeren Eisenbahnknotenpunkte eine stärkere Zunahme aufweisen als die übrigen Ortschaften; als solche Punkte seien genannt: Bern, Thun, Interlaken, Burgdorf, Langenthal, Biel, Münster und Delsberg im Jura.

Aus diesen Feststellungen darf wohl der Schluss gezogen werden, dass die Entwicklung einer Ortschaft in erster Linie durch deren Verkehrslage bedingt ist. Orte in guter Verkehrslage, namentlich solche am Schnittpunkt wichtiger Strassen und Bahnlinien, sind günstig für die Entwicklung von Gewerbe und Industrie, die auf Zu- und Wegfuhr von Waren angewiesen sind; dies hat aber auch einen lebhaften Handelsverkehr zur Folge. Ja selbst in den grösseren Ortschaften, namentlich in den Städten, spielt die Verkehrslage einzelner Quartiere eine wesentliche Rolle.

Welche Bedeutung den grossen und viel begangenen Wegen und den in der Nähe der Bahnhöfe gelegenen Strassen zukommt, geht schon aus den Verhältnissen innerhalb einer Stadt wie Bern hervor, wo die frühere Hauptstrasse, die von den Nydeckbrücken her in ost-westlicher Richtung die Stadt durchzog, in der untern Hälfte sehr stark an Wert verloren hat, weil sich der gegenwärtige Verkehr mehr nach dem Bahnhof zu und jedenfalls hauptsächlich oberhalb des Zeitglockens abspielt, wo die verschiedenen Strassenbahnlinien, sowie die grossen, heute benutzten Strassen abzweigen.

Die grosse Bedeutung der gut gebauten Autostrassen wird uns tagtäglich vor Augen geführt. Ohne Zweifel haben auch sie in Hinsicht auf die Veränderung des Siedlungsbildes einen Einfluss. An sehr vielen Stellen längs dieser Strassen sind Garagen, Tankstellen und Reparaturwerkstätten errichtet worden, die sich regen Zuspruchs erfreuen. Verdienstlich ist das Unternehmen, die Verkehrsbedeutung dieser Strassen durch Zählungen zu belegen und sie in graphischer Darstellung vorzuführen, wie dies in einer Publikation soeben durch die Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner geschehen ist (Lit. 26). Der Strassenverkehr nimmt fast von Tag zu Tag grösseren Umfang an; unzweifelhaft geht die Entwicklung noch weiter. Demgemäss werden sich auch die Veränderungen des Siedlungsbildes und der Bevölkerung in der gleichen Richtung weiter bewegen; in welcher Weise, wird die nächste Volkszählung lehren.

Literatur.

1. Vorläufige Ergebnisse der eidgenössischen Volkszählung vom 1. Dezember 1930. Statistische Quellenwerke der Schweiz. 12. Heft. Herausgegeben vom Eidg. Stat. Amt, Bern.
2. Eidgenössische Volkszählung 1930. Geprüfte Ergebnisse nach Gemeinden. Ebendort, 13. Heft.
3. Hauptergebnisse der eidgenössischen Volkszählung vom 1. Dezember 1930 im Kanton Bern. Mitt. des Statist. Bureaus des Kantons Bern 1931.
4. Eidgenössische Volkszählung vom 1. Dezember 1920. Alphabetisches Gemeindeverzeichnis. Eid. Statist. Bureau, Bern.
5. Hauptergebnisse der eidgenössischen Volkszählung vom 1. Dezember 1920, nach Gemeinden und Ortschaften im Kanton Bern. Mitteilung des Kant. statist. Bureaus, Jahrgang 1921, Lieferung II, 1921, Bern.
6. Statistisches Jahrbuch der Schweiz, herausgegeben vom Eidgenössischen Statist. Amt, 1928, 37. Jahrgang, Bern 1929.
7. Statistische Mitteilungen des Schweiz. Städteverbandes, Heft 1, Zürich 1931.
8. A. K o l l e r, Geographische Grundlagen der Entvölkerung in den Alpen. Diss. Zürich 1929.
9. H. W a g n e r, Lehrbuch der Geographie. 6. Auflage, Leipzig 1900 (S. 767).
10. F. Nussbaum, Die Volksdichte des Kantons Bern, nebst Bemerkungen über die Darstellung der Volksdichte in der Schweiz. Jb. Geogr. Ges. Bern 1923.
11. A. Schoch. Beiträge zur Siedlungs- und Wirtschaftsgeographie des Zürichseegebietes. Jahresbericht der Geograph.-Ethnograph. Ges., Zürich 1917.
12. Schweizerische Fabrikstatistik 1929. Eidg. Stat. Amt, Bern.
13. H. Hassinger, Basel. Festschrift zum 22. Deutsch. Geographentag, Karlsruhe 1927.
14. Bevölkerungsrückgang in der Ostschweiz. Nat.-Zeitung. 19. Dezember 1930.
15. Thurgauer Brief. « Bund » vom 29. Dezember 1930.
16. Unsere Ueberfremdung nach der neuen Volkszählung. « Berner Tagblatt » vom 2. März 1931.
17. E. Schmid, St. Gallen, ein Beitrag zur Städtegeographie der Schweiz. Festschrift der Ostschweiz. Commerz. Ges. St. Gallen, 1928, auch als Separat-Abdruck bei Fehr'sche Buchhandlung, St. Gallen.
18. H. H a a s, Beiträge zur Siedlungs- und Wirtschaftsgeographie der Stadt Thun. Jahresbericht Geogr. Gesellschaft, Bern. Bd. 27. 1926.
19. E. Schmid, Beiträge zur Siedlungs- und Wirtschaftsgeographie des Kantons Thurgau. Inaug.-Diss., Zürich 1918. 47. Heft der Schrift des Verfassers für Geschichte des Bodensees, Lindau.
20. Führer durch Aarau und Umgebung. Herausgegeben v. Verk.- u. Versch.-Verein Aarau 1923 (p. 53—75) « Aarau als Industrie- und Handelsstadt ».
21. P. V o s s e l e r, Der Aargauer Jura. Versuch einer länderk. Darstellung. Mitt. d. Geogr. Ethnolog. Ges. Basel, II. Bd., 1928 (p. 297—300).
22. W. W i r t h, Zur Anthropogeographie der Stadt und Landschaft Schaffhausen. Diss. Zürich 1918.
23. Beitrag zur Statistik der Stadt Bern. Gesundheit und Sport, p. 20. Stat. Amt der Stadt Bern, 1931.
24. Eduard Schütz, Beitrag zur Geschichte und Oekonomie der stadtbernischen Vorortbahnen. Verlag Paul Haupt, Bern 1927.
25. Fr. W y s s, Solothurn, Versuch einer städtegeographischen Skizze. Verlag der Zepfel'schen Druckerei, Solothurn, 1931.
26. Die Schweizerische Verkehrszählung 1928/29. Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner, Zürich 1931.
27. A. B ü h l e r, Das Meiental im Kanton Uri. Komm.-Verlag Kümmerly & Frey, Bern 1928.