Bernadette Fülscher

American Dream im «Roten Biel»

Das General-Motors-Automontagewerk von 1935 bis 1975

1935 baute die sozialdemokratisch regierte Stadt Biel dem amerikanischen Autohersteller General Motors eine Fabrikanlage im Stil des Neuen Bauens. Das mehrmals erweiterte, 1975 stillgelegte GM-Montagewerk ist ein Symbol konträrer Ideologien.

Die Ära des Neuen Bauens in der Schweiz ist zeitlich etwa deckungsgleich mit der Ära des «Roten Biel»: Die Politik in der Uhrenindustriestadt am Jurasüdfuss war zwischen 1921 und 1947 sozialistisch geprägt. Während seiner 26-jährigen Amtszeit förderte der charismatische Stadtpräsident Guido Müller die Entwicklung Biels zu einer modernen Arbeiterstadt. Dabei wusste er die Symbolik eines fortschrittlichen Städtebaus und einer zeitgemässen Architektur gezielt für seine Zwecke zu nutzen; bis heute prägt der Mythos «Guido Müller» in Verbindung mit dem Neuen Bauen denn auch die Bieler Stadtgeschichte. Ein vielzitiertes Beispiel in diesem Zusammenhang ist das 1936 fertiggestellte Montagewerk für General Motors, das gleichzeitig auch für eine erfolgreiche sozialdemokratische Wirtschaftspolitik steht. Interessant dabei ist, dass der modernistische Fabrikbau zugleich auch dem amerikanischen Automobilunternehmen als griffiges Marketinginstrument diente: Das GM-Montagewerk liess sich offensichtlich genauso gut mit sozialistischen Ideologien verknüpfen wie mit kapitalistischem Gedankengut.

Die Stadt der Zukunft

Ideologisch trachtete das «Rote Biel» nach einer Gesellschaft des sozialen Ausgleichs, die als modern galt und ihre Entsprechung in der Vision einer «Stadt der Zukunft» fand. Der bis heute gültige Slogan aus der Zeit erster Eisenbahnlinien stand ursprünglich für andere, von freisinnigen Politikern unterstützte Inhalte; im frühen 20. Jahrhundert übernahmen die Sozialdemokraten den Slogan, verbanden ihn mit ihren Ideen und nutzten ihn als Symbol, um den eigenen Diskurs zu festigen.

In ähnlicher Weise verfuhren sie mit der Architektur des Neuen Bauens. Im Rahmen ihrer Wirtschafts-, Sozial-, Boden-, Bau- und Kulturpolitik stimmte die Bieler Regierung ihre Beschlüsse gezielt aufeinander ab: Die Stadt tätigte Landkäufe, um den Boden der Spekulation zu entziehen und eine freiere Bodenpolitik betreiben zu können; sie investierte während der Weltwirtschafts- und Uhrenindustriekrise in den Bausektor, um die Arbeitslosigkeit einzudämmen, und führte Beschäftigungsprogramme durch, um Arbeitslose vor «sittlicher Erschlaffung» zu schützen.[1] Teilweise mithilfe der Bevölkerung wurden Strassen- und Kanalisationsanlagen modernisiert und ein neuer Bahnhof sowie verschiedene Gebäude im Stil des Neuen Bauens errichtet – etwa das Bahnhofsquartier mit seinen Geschäftsbauten, dem Volkshaus und dem Hotel Elite, aber auch eine moderne Seeanlage und das Strandbad. Mit solchen Neubauten versuchten die Politiker, ihrer «fortschrittlichen» Gesinnung und ihren demokratischen, antibürgerlichen Werten ein konkretes Gesicht zu geben. Gleichzeitig nutzten sie die Architektur, um ihre Weltanschauung zu propagieren. In seinem Beitrag im Bieler Jahrbuch 1936 verknüpfte Stadtbaumeister Otto Schaub denn auch anschaulich das politische Ideal mit den propagierten Merkmalen des modernen Baustils: «Die Bieler lieben den Fortschritt. Ihr aufrichtiges Bekenntnis zum ‹neuen Bauen› ist ein Beweis dafür. Als vor Jahren die Ideen einer neuen Baugesinnung in alle Welt getragen wurden, da hat sich Biel freudig der neuen Richtung angeschlossen. Dem stark betonten demokratischen Wesen unserer Bevölkerung entspricht die Sachlichkeit des neuen Bauens mit ihrem strengen Verzicht auf jede Repräsentation. Denn sie verzichtet bewusst auf alle Stilrequisiten, auf den symmetrischen Hausblock, auf die gleichmässig über die Fassaden gereihten Fenster, auf Säulen, Pilaster, reiche Mittelportale, welche Bauelemente ihren Sinn nicht im reinen Wohnbedürfnis hatten, wohl aber im Geltungsbedürfnis des Bauherrn, der auf solche Weise seinen ‹höhern Stand› zu erkennen geben wollte. Die Gegenwart denkt auch in baulichen Angelegenheiten demokratischer. […] Schönheit und Funktion sind nicht mehr zwei getrennte Begriffe. Als schön wird vielmehr das funktionell Richtige und technisch Zweckmässige empfunden.»[2]

»

Ehemaliges Verwaltungsgebäude der General Motors Suisse S.A. in Biel von 1936 (Architekt: Rudolf Steiger, Ingenieur: Carl Hubacher) mit erweitertem Bürotrakt von ca. 1957 (Architekten: Suter & Suter). Foto Dirk Weiss 2020

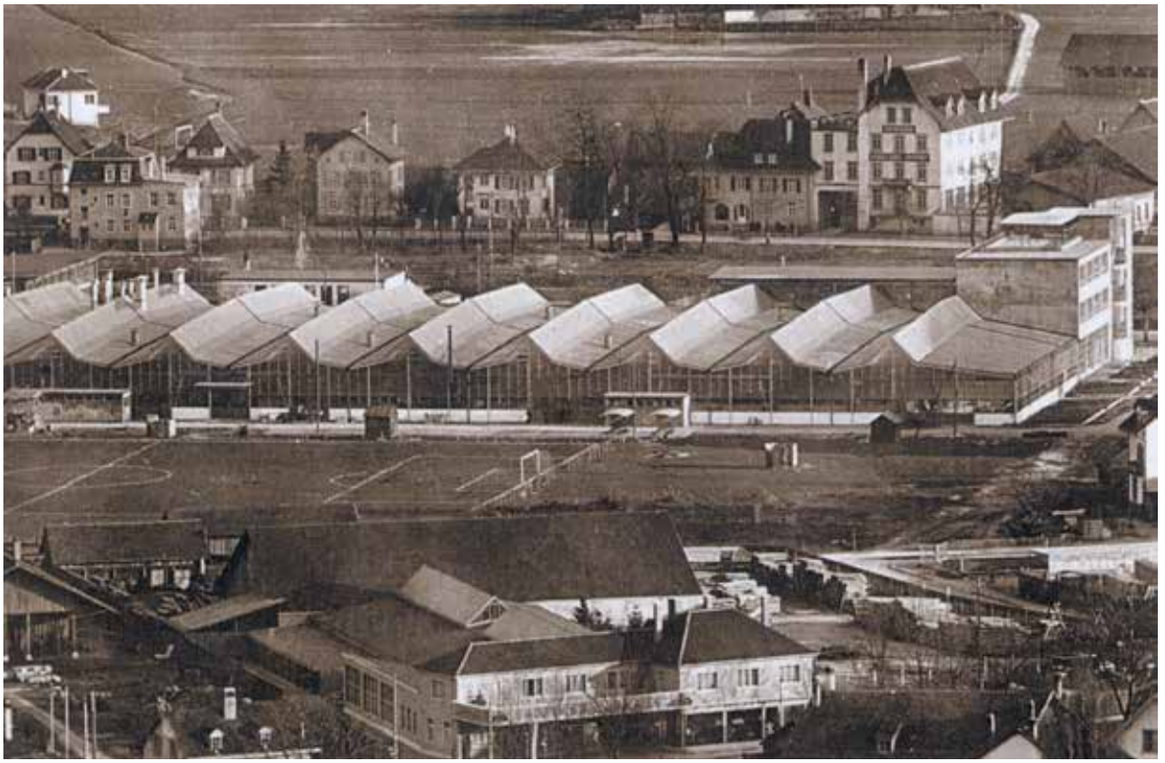
GM-Verwaltungsgebäude, Aufnahme von 1935/36, kurz vor Bauende. Quelle: Archiv AO Automobile Schweiz AG, Schlieren

General Motors kommt nach Biel

Das Montagewerk für General Motors war das letzte modernistische Grossprojekt des «Roten Biel». Seine Entstehung hängt eng zusammen mit der hohen Arbeitslosigkeit der frühen 1930er Jahre im Zuge der Weltwirtschaftskrise, aber auch mit der Schliessung unrentabel gewordener Schweizer Autofabriken. Nachdem der Bundesrat mit protektionistischen Massnahmen und einer temporären Einfuhrbegünstigung für Halbfabrikate und Einzelteile reagiert hatte, um so die Endmontage von Autos im Inland zu fördern, beschloss der amerikanische Automobilhersteller General Motors (GM) die Eröffnung eines Werks in der Schweiz.

Als der Bieler Stadtpräsident 1934 von diesem Vorhaben erfuhr, witterte er eine Möglichkeit, in seiner exportabhängigen Uhrenindustriestadt die Arbeitslosigkeit von weit über 3000 Personen – darunter mehr als 85% aus der Uhrenbranche – zu reduzieren.[3] Ohne Rücksprache mit dem Gemeinderat machte er dem Grosskonzern ein äusserst lukratives Angebot, mit dem er Mitbewerber wie Münchenstein oder Winterthur allesamt ausstach: Die Stadt würde der Firma auf einem kostenlos zur Verfügung gestellten Grundstück für höchstens





Erste Montagehalle für General Motors von 1936 (Architekt: Rudolf Steiger, Ingenieur: Carl Hubacher) mit angebautem Verwaltungstrakt. Quelle: Märki 2010, S. 79

2 Millionen Franken eine neue Fabrik nach Wunsch errichten und die Anlage für mindestens zehn Jahre vermieten. GM würde von fünf Jahren Steuererlass und weiteren fünf Jahren Steuererleichterungen profitieren; zudem hätte sie das Recht, die Gebäude später zu erwerben. Im Gegenzug sollten Bieler Unternehmer von Bauaufträgen profitieren und sämtliche Arbeiter und Angestellte der GM über das städtische Arbeitsamt rekrutiert werden, damit die (auf Kosten der öffentlichen Hand umgeschulten) Uhrenarbeiter wieder zu Arbeit kämen.[4] Das forsche Vorgehen der Bieler Sozialdemokraten im Hinblick auf einen lokalen «Gewinn» wird den Mythos rund um den erreichten Erfolg begünstigt haben. Zudem konnte Guido Müller die Bevölkerung seiner krisengebeutelten Stadt vom Projekt überzeugen, obwohl es mit enormen finanziellen Risiken verbunden war: So sprachen sich die Bieler Stimmberechtigten am 19. Mai 1935 mit beeindruckenden 97% Ja-Stimmen für das Projekt aus, und kurz darauf wurde mit den Bauarbeiten begonnen.

Das GM-Montagewerk von 1935/36

Das neue Automontagewerk kam hinter den Bahnhof Biel zu liegen, wo es vom notwendigen Gleisanschluss profitieren konnte. Die neu gegründete Tochtergesellschaft General Motors Suisse S.A. erhielt von der Stadt Biel eine 11 000 m² grosse Werkhalle, einen daran angebauten Verwaltungstrakt und eine separate Kraftzentrale mit Hochkamin. Das Stadtbauamt verantwortete dabei die Ausschreibungen, die Ausführungspläne und die Bauleitung, während der 35-jährige Zürcher Architekt Rudolf Steiger – später in Begleitung von Ingenieur Carl Hubacher – die detaillierte Projektierung in Zusammenarbeit mit der GM übernahm. Mit Steiger, dem späteren Mitbegründer des Architekturbüros Haefeli Moser Steiger, und Hubacher wurden zwei Personen mit dem Projekt betreut, die schon 1925 zusammengearbeitet hatten und beide als Vertreter des Neuen Bauens galten.

Bereits im Februar 1936 rollte der erste Wagen vom Band: In nur sechs Monaten war eine bemerkenswerte Industrieanlage entstanden. Die drei Gebäude waren klare, einfache Volumen in einer modernistischen Formensprache, welche die Verschiedenheit der Funktionen betonte. Die weitgehend verglaste Werkhalle mit ihren Sheddächern hob sich klar ab vom angebauten Verwaltungsgebäude aus Eisenbeton mit horizontalen Fensterbändern, Betonstützen im Erdgeschoss, einer vertikalen Glasbausteinfassade beim Treppenhaus, grossen Fenstern in den Bürosälen und einem Flachdach mit Dachgarten und nierenförmigem Sonnendach «zum Aufenthalt während event(ueller) Mittagspausen, oder für Vorträge im Sommer».[5]

Stilistisch stand das GM-Werk ganz in der Tradition der modernen Architektur des «Roten Biel». Für die Stadt diente der Bau aber auch als Symbol für den Erfolg ihrer Sozial- und Wirtschaftspoli-

tik: Obwohl der Deal mit General Motors nicht ganz demokratisch erfolgt war, war es der Stadtregierung doch gelungen, einen amerikanischen Grosskonzern nach Biel zu locken und über 300 Arbeitslose zu beschäftigen. Die Architektur stand nunmehr für diese spezifische Leistung.

Für GM wiederum waren es wirtschaftliche Überlegungen, welche die Gestaltung der Werkbauten prägten. Oberstes Ziel der Firma war ein rentables Geschäft aufgrund einer möglichst rationellen Montage. Steiger und Hubacher entwickelten hierfür diverse Speziallösungen.[6] So benötigte GM zum Beispiel eine möglichst stützenfreie Halle, um das schlangenförmige Montageband flexibel darin zu installieren. Die Wahl fiel auf eine Eisenkonstruktion – kostengünstiger als Beton und schneller zu errichten –, die zwei Längsschiffe zu je 30 Metern Breite und 140 Metern Länge überbrücken konnte. Um Kosten zu sparen, wurde die gesamte Dachkonstruktion mit Bindern, Fachwerkpfetten, vollwandigem Mittelteil und Entwässerungsrinnen in die Ebene der Oberlichter gelegt und so die Raumhöhe reduziert. Zudem erforderte der Betrieb – mitunter im Winter zur Hauptproduktionszeit – exzellente Lichtverhältnisse, weshalb «fast in Glas aufgelöste Wände» gewählt wurden sowie Oberlichter, die das Tageslicht von Osten und Westen einliessen. Schliesslich benötigte man in der Montagehalle einen staubfreien, harten und gegen Abnützung widerstandsfähigen Boden ohne geringste Fugen und Risse; da das einst von Seewasser überdeckte Grundstück jedoch eine bewegliche Torfschicht enthielt, wurde eine Pilzplatte aus fugenlos zusammengefügten Tafeln entwickelt, die auf Betonpfählen ruhte, welche drei Meter durch den Torf gebohrt wurden und auf der darunterliegenden Kiesschicht aufsetzten.

Neben solchen technischen Bedingungen spielten auch die Anforderungen des Marketings eine wichtige Rolle bei der Gestaltung des Montagewerks. Um Kundschaft anzulocken, wollte GM die Fertigung der Wagen öffentlich vorführen und schuf hierfür eine eigentliche Szenographie: Die automatisch bewegte Hauptmontagekette, auf der die grösseren Wagenbestandteile in der Halle zusammengebaut wurden, kam direkt hinter eine Schaufensterfassade entlang der Hauptstrasse nach Nidau zu liegen. Dort konnten die Passanten nicht nur die Entstehung eines Autos «vom Motor und Chassis bis zum selbständig wegfahrenden Wagen» beobachten, sondern auch die fertigen Autos, die im anschliessenden Ausstellungsraum gezeigt wurden. Dieser vollständig verglaste «Showroom» im Erdgeschoss des Verwaltungsgebäudes bildete baulich den «natürlichen Abschluss des Montage-Vorgangs», während die auskragenden Obergeschosse den Betrachter vor Niederschlag schützten und ihn direkt zum Eingang des Ausstellungsraums führten.

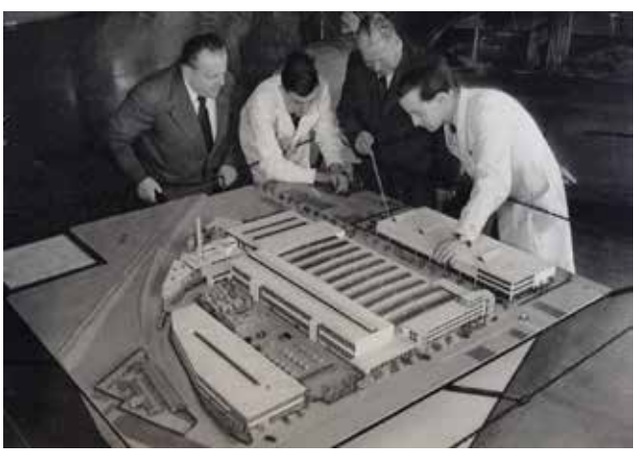
Solche baulichen Massnahmen, die auf die spezifischen Bedingungen des GM-Montagewerks



Erstes GM-Warenlager der Gebrüder Bernasconi, 1948/49. Foto Bernadette Fülscher 2020



Geplante Erweiterung des GM-Montagewerks, ca. 1954. Quelle: General Motors, «Neues und Wissenswertes von General Motors», Werbeprospekt 1956

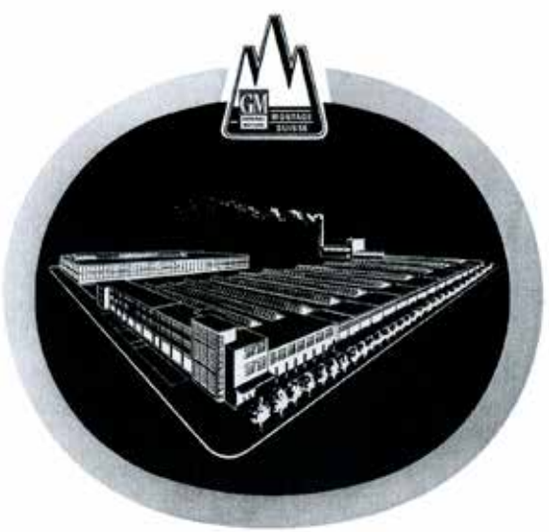


Flugaufnahme der GM-Montagewerke in Biel, 1949. Quelle: Märki 2010, S. 120



Nordwestfassaden Neubau GM-Montagehalle von 1957) (Architekten: Suter & Suter), Quelle: Troesch 1959, S. 29

reagierten, machten die Besonderheit der 1936 fertiggestellten Anlage aus. Der funktionalistische Charakter der Bauten bezog sich dabei nicht nur auf damals übliche Aspekte wie Helligkeit oder frei gestaltbare Räume, sondern auf unterschiedlichste Anforderungen des Industriebetriebs, bis hin zum Marketing. Dennoch klingt in der modernistischen Architektur auch der protektionistische Geist der Stadtpolitik nach – etwa bei der traditionell wirkenden Kleinteiligkeit der Eisenkonstruktionen: Das Konsortium Bieler Eisenbauwerkstätten, das mit der Ausführung betraut wurde, hätte eine modernere Konstruktion gar nicht ausführen können. Eine Aufnahme des Verwaltungsgebäudes von 1937 zeigt schliesslich einen Zweckbau, dessen rotbelassenes Äusseres unserem Bild des Neuen Bauens – den strahlend weissen Kuben aus Stahlbeton – so gar nicht entspricht: Wohl aus Kostengründen blieben die Fassaden zunächst tatsächlich unverputzt.



Firmenlogo von General Motors Suisse S.A. mit einer Darstellung der 1955–1957 erweiterten Werkanlage. Quelle: Märki 2010, S. 119

Erweiterungen nach dem Krieg

Bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs montierte die General Motors Suisse S .A. in Biel jährlich bis zu 2000 Wagen. Während des Kriegs kam die Produktion zwar zum Erliegen, doch blühte die Schweizer Autoindustrie danach besonders schnell wieder auf. Bis Ende der 1960er Jahre konnte die jährliche Produktion auf knapp 18 000 Fahrzeuge erhöht werden – ganz nach dem Ziel des Detroiter Unternehmens, das von Anfang an den europäischen Markt erobern wollte. Von Biel aus belieferte es die Schweiz – und später auch Österreich, Italien und Jugoslawien – mit seinen Marken Buick, La Salle (Cadillac), Chevrolet, Oldsmobile und Pontiac, Opel und Vauxhall. Dabei benötigte das Montagewerk laufend mehr Platz für seine Fliessbänder und Förderanlagen, für die Lagerung von Waren und Ersatzteilen, die Administration sowie die Serviceräume der bis zu 1400 Arbeiter und Angestellten.

Zunächst kaufte GM 1947, nach Ablauf des Mietvertrags, der Stadt Biel die Autofabrik zum Preis von 2,1 Millionen Franken ab; gleichzeitig ging das Grundstück an die Firma über.[7] Bis 1949 errichtete dann das lokale Architekturbüro Gebrüder Bernasconi ein neues Warenlager. Der zweigeschossige Bau wird von zwei horizontalen Fensterbändern dominiert, die an der leicht angewinkelten Hauptseite am heutigen Robert-Walser-Platz zu einer durchgehenden Glasfläche zusammenfallen; hinzu kommen horizontale Bänder aus hell gestrichenem Wellblech. Erneut fällt die Kleinteiligkeit der Glasfassade auf, während verschiedene bauliche Details gegenüber den ersten Bauten nun kostspieliger wirken und dem Bau jene elegante Wirkung verleihen, die für die Architektur dieser Zeit typisch ist.

Zwischen 1955 und 1957 wurde der Werkbetrieb erneut umfassend modernisiert und die Anlage mit drei Bauten erweitert. An der Salzhausstrasse, gegenüber der Schaufensterfassade der alten Halle, errichteten abermals die Gebrüder Bernasconi ein Ersatzteillager mit Bürotrakt. Mit ihren horizontalen Fensterbändern und den vorgehängten rippenförmigen Blechen gleicht der Bau dem sieben Jahre zuvor errichteten Warenlager derselben Architekten, das fortan als Servicegebäude mit Auditorium diente; Kontinuität im Erscheinungsbild der verschiedenen Bauten



Ausstellungsraum im GM-Verwaltungsgebäude von 1936 (Architekt: Rudolf Steiger, Ingenieur: Carl Hubacher), Foto: Anfang 1950er Jahre. Quelle: Märki 2010, S. 123

schien für GM im Zentrum gestanden zu haben.

Dies gilt auch für die von den Basler Architekten Suter & Suter konzipierte zweigeschossige Halle, die an die alte Montagehalle angrenzte: Von aussen betrachtet, erinnern die kleinteiligen Fensterbänder und die Fassadenbänder mit der hellen, vertikal gerippten Verkleidung an die Architektur der beiden Warenlager. Erneut war für die Gestaltung die grösstmögliche Nutzungsflexibilität entscheidend, denn die Produktionsanlagen mussten für die ständig neu entwickelten Automodelle regelmässig umgestellt werden. So war der weitgehend verglaste Stahlbau mit seinem Oberlichtband vorab ein leeres Gefäss: Die Betontreppenhäuser kamen nach aussen zu liegen, die Garderoben verschwanden im Keller, die Arbeitertoiletten wurden zwischen die Etagen gehängt, und die elektrischen Leitungen verliefen auf Kabelrosten, um bei Änderungen stets zugänglich zu sein. Geradezu symbolisch mutet an, dass der Wechsel der Etagen nicht architektonisch, sondern technisch gelöst wurde, indem die Autos auf einem Kettentransportband nach oben und via Flaschenzug wieder nach unten befördert wurden. Was das Innere betrifft, scheinen gestalterische Fragen im Hintergrund gestanden zu haben: Zwar argumentierten die Architekten bei der Wahl von Beleuchtung und Farbgebung mit dem Wohlbefinden der Arbeiter, doch ging es auch hier primär um einen effizienten Arbeitsprozess.

Interessant ist schliesslich die Erweiterung des Verwaltungsbaus. Suter & Suter verlängerten den bestehenden Bürotrakt gegen Westen – über die gesamte Länge der dahinterstehenden alten Montagehalle. Dabei kopierten sie die Architektur von 1936 in Bezug auf das Äussere und verzichteten auf eine Ausdifferenzierung von Alt und Neu: Gebäudehöhe und -tiefe blieben identisch und die vier bestehenden Fenstereinheiten wurden durch neun weitere ergänzt.

Die weiss verputzte Fassade des verlängerten Bürotrakts suggeriert einen einheitlichen Bau im Stil des Neuen Bauens. Erst beim näheren Hinsehen wird deutlich, dass die neuen Fenster gegenüber den alten sowohl schmaler ausfallen wie auch anders unterteilt sind, und dass das neue Treppenhaus am Ende des erweiterten Trakts eine vereinfachte Nachbildung des alten ist. Über die konkreten Beweggründe und die Beurteilung eines solchen Vorgehens liesse sich lang diskutieren; interessant im Kontext der Mythenbildung ist hier, dass GM nach Abschluss der Erweiterungen ein Firmenlogo kreieren liess, das die Architektur der vergrösserten Werkanlage zeigt. Ende der 1950er Jahre setzte der erfolgreiche Autoproduzent also auf den symbolhaften Ausdruck eines zwanzig- bis dreissigjährigen Baustils und nutzte dabei den Mythos einer modernen, zweckmässigen und zukunftsträchtigen Architektur.





Untergang eines Symbols

Die Erfolgsgeschichte der Bieler Automontage endete in den 1970er Jahren. Mit dem Freihandelskommen von EFTA und EWG sowie dem Zoll- und Handelsabkommen GATT war die einheimische Fertigung in der Schweiz nicht mehr lohnenswert. Hinzu kam wachsende Konkurrenz aus Japan. Die geplante Spezialisierung des Bieler Werks auf Nischenprodukte für Opel wurde 1973 durch die Ölpreiskrise zunichtegemacht: Grossvolumige Wagen liessen sich nicht mehr verkaufen, und die Wirtschaft stürzte in eine Rezession. Nach 329 864 montierten Autos wurde das GM-Werk 1975 definitiv geschlossen.

Übrig geblieben sind die teils denkmalgeschützten Bauten – die Symbole der Bieler Automontage, die heute als Einkaufszentrum und von Berufsfachschulen genutzt werden. 45 Jahre nach der Schliessung des Montagewerks ist seine Bedeutung für die Industriestadt trotzdem noch spürbar: Viele Bielerinnen und Bieler sind weiterhin stolz auf die einstige Fertigung amerikanischer Automarken, den wichtigen Arbeitgeber und damals grössten Steuerzahler. Dieser Umstand prägt auch die Dokumentation der Geschichte des General-Motors-Montagewerks. Wer über die GM-Bauten mehr erfahren möchte, wird immer wieder mit allerlei Mythen, Widersprüchen und Lücken konfrontiert. Sobald es um die Frage geht, wer welche Erfolge für sich verbuchen darf oder wie grosszügig 1935 das Angebot des Stadtpräsidenten an das amerikanische Grossunternehmen war, werden die Berichte ungenau. Dies zeigt sich auch in Bezug auf die Architektur: Gern wird auf die Modernität der ersten Bauten verwiesen, während die ungewöhnliche Erweiterung von 1957 im Stil des Neuen Bauens weitgehend unerwähnt bleibt. Die in der Schweiz verbreitete Mythisierung der Moderne dürfte hierbei eine Rolle spielen. ●

Anmerkungen

1 Guido Müller. *Biel in Vergangenheit und Gegenwart.* Bern 1961, S. 132.

2 [Otto] Schaub. «Neue Zeit im Baulichen». In: *Biel/Bienne.* Ein Stadtbuch 1936. Basel [1936], S. 26–29, hier S. 26.

3 *Geschäftsbericht und Gemeinderechnungen der Stadt Biel 1935*, 27. Jahrgang. Biel 1936, S. 145.

4 Wie 3, S. 99f.

5 Rudolf Steiger in: R[udolf] Steiger, C[arl] Hubacher. «Automontagefabrik der General Motors Suisse S.A., Biel». In: *Schweizerische Bauzeitung* 110, 1937, S. 195.

6 Die folgenden zwei Abschnitte beziehen sich auf Aussagen von Steiger und Hubacher in: R[udolf] Steiger, C[arl] Hubacher. «Automontagefabrik der General Motors Suisse S.A., Biel». In: *Schweizerische Bauzeitung* 110, 1937, S. 193–201. Die Zitate stammen von Rudolf Steiger, S. 194f.

7 *Geschäftsbericht, Gemeinderechnungen und statistische Chronik der Stadt Biel 1947*, 39. Jahrgang. Biel 1948, S. 4.

Bibliographie

Willi E. Christen (Hrsg.). *Schweizer Architekturführer 1920–1990.* Nordwestschweiz, Jura, Mittelland. Zürich 1994.

Denkmalpflege des Kantons Bern. *Bauinventar* [243807, 243825, 243828]. www.erz.be.ch/erz/de/index/kultur/denkmalpflege/bauinventar/bauinventar_online.html (23.1.2020).

Ingrid Ehrensperger-Katz, Margrit Wick-Werder. *Biel Bienne.* Altstadt und neue Quartiere [...] (Schweizerischer Kunstführer GSK, 705/706). Bern 2002.

General Motors Suisse SA Biel (Hrsg.). *Ein Besuch bei der General Motors Suisse S.A. Biel.* Biel 1966.

Sonja Hildebrand, Bruno Maurer, Werner Oechslin (Hrsg.). *Haefeli Moser Steiger.* Die Architekten der Schweizer Moderne. Zürich 2007.

Tobias Kästli. *Das rote Biel 1919–1939.* Probleme sozialdemokratischer Gemeindepolitik. Bern 1988.

Lukas Märki, Vereinigung für Heimatpflege Büren (Hrsg.). *Mit Vollgas ins 20. Jahrhundert.* Eine Geschichte über die Auto-Mobilmachung im Schweizer Mittelland. Büren 2010.

Stadt Biel (Hrsg.). *Bieler Geschichte* 2. 1815 bis heute. Baden 2013.

R[udolf] Steiger, C[arl] Hubacher. «Automontagefabrik der General Motors Suisse S.A., Biel». In: *Schweizerische Bauzeitung* 110, 1937, S. 193–201.

Max Troesch. «Das Auto-Montagewerk der General Motors Suisse S.A. in Biel». In: *Schweizerische Bauzeitung* 77, 1959. S. 27–34.

Zur Autorin

Bernadette Fülscher hat an der ETH Zürich Architektur studiert und über die Szenographie der Expo.02 promoviert. 2018 hat sie in Biel den Verlag Éditions Parallèles gegründet. Im Herbst 2020 erscheint ihre Übersetzung von Nicolas Verdans Roman *Saga. Le Corbusier*. Kontakt: mail@bernadettefuelscher.ch

Résumé

Le rêve américain à Bienne la Rouge – l'usine de montage automobile de General Motors de 1935 à 1975

Diverses usines de montage furent construites à Bienne de 1935 à 1957 pour les automobiles de General Motors. Les bâtiments financés par la ville en 1935/36 témoignent de l'esprit socialiste et futuriste du Gouvernement «rouge» de l'époque, qui mit en lien ses idées sociales et démocratiques avec le style d'architecture du «Neues Bauen». L'usine de montage de Rudolf Steiger et Carl Hubacher et les bâtiments administratifs annexes convainquent par leur concept différencié qui s'adapte de façon ciblée au lieu et aux diverses utilisations requises. Les nouveaux bâtiments de 1948/49 et 1955–1957 reprennent le style des premiers bâtiments. C'est ce que l'on remarque en particulier dans l'apparence extérieure affinée des entrepôts des frères Bernasconi. L'agrandissement de l'aile administrative copie l'architecture du bâtiment d'origine. À la fin des années 1950, le nouveau logo de l'entreprise reprend la silhouette du site agrandi, un symbole perpétuant la modernité de l'usine de montage.

Riassunto

Il sogno americano nella Bienne rossa. L'officina di montaggio della General Motors dal 1935 al 1975

Fra il 1935 e il 1957 sorgono a Bienne diversi edifici adibiti a officina di montaggio della General Motors. Le costruzioni promosse dalla città nel 1935-1936 attestano lo spirito progressista dell'allora governo "rosso", che coniuga le ideologie socialdemocratiche con lo stile architettonico del Movimento moderno. La fabbrica di montaggio progettata da Rudolf Steiger e Carl Hubacher e l'annesso edificio amministrativo si distinguono per un'articolazione differenziata, che risponde in modo puntuale al luogo e alle svariate esigenze funzionali. Gli ampliamenti degli anni 1948-1949 e 1955-1957 si rifanno allo stile degli edifici preesistenti. Particolarmente rilevanti sono i magazzini degli architetti Bernasconi, caratterizzati da un raffinato disegno esterno. Degno di nota è anche l'ampliamento della parte amministrativa, che richiama l'architettura dell'edificio originario, costruito vent'anni prima. Alla fine degli anni Cinquanta, il logo aziendale con l'immagine del complesso ampliato ribadisce la modernità dell'insediamento industriale.

«
Treppenhaus im GM-Verwaltungsgebäude von 1936 (Architekt: Rudolf Steiger, Ingenieur: Carl Hubacher). Fotos Dirk Weiss 2020