Von der Hauptstrasse 1 und dem Mut zum Elementaren : was sich interessierte Bürger von der Verkehrsgeschichte wünschen

Autor(en): **Schneeberger, Paul**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **56 (2006)**

Heft 1: **Verkehrsgeschichte = Histoire des transports**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1665

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Von der Hauptstrasse 1 und dem Mut zum Elementaren

Was sich interessierte Bürger von der Verkehrsgeschichte wünschen

Paul Schneeberger

Summary

Despite a good number of publications, vast areas in the field of historical Swiss traffic routes remain fallow. Both authors and publishers allow themselves to be guided by the broad interest in mobile machinery on land, in water or in the air, and this appears to be both mainspring and market. Besides the fact that such publications cannot meet the methodical criteria of critical arguments based on historical facts, the history of mobility infrastructure has not yet been written. In such a country as Switzerland – which is gradually becoming a decentralized state – the influence on the development of settlement and economy would be of special interest. Deserved attention would also need to be made towards enterprises involved in transport. Current interest in such queries is apparent; soundly-based analyses involving historical aspects and dealings, for example, not only with the rise and fall of Swissair remain to be conducted.

Welche Ansprüche hat die Öffentlichkeit an die Verkehrsgeschichte? «Fragen Sie mich etwas Einfacheres», ist man geneigt zu antworten, auch wenn man als Journalist tätig ist, der sich regelmässig mit verschiedensten Aspekten der Mobilität in der Schweiz zu befassen hat. Und wer ist überhaupt «die Öffentlichkeit»? Indessen bedarf es lediglich eines gar nicht so weit zurück reichenden Blicks in die eigene Praxis, um aufzuzeigen, wo und wie denn Journalisten und andere interessierte Bürger in Mobilitätsfragen Aufklärung und Entscheidungshilfen von Historikern erwarten. Wenn bei diesen Ausführungen der Landverkehr im Vordergrund steht, hat das mit dem persönlichen Bezug zu den beiden anschaulichen Beispielen zu tun, die dargelegt werden; die Postulate, die daraus folgen, lassen sich auch auf den Verkehr zu Wasser und in der Luft übertragen. Da dieser Text nicht als wissenschaftliche Abhandlung, sondern als Essay konzipiert ist, enthält er keine detaillierten Quellennachweise, sondern am Schluss eine Liste der erwähnten Publikationen.

Dr. Paul Schneeberger, Redaktor Inland, Neue Zürcher Zeitung, Falkenstrasse 11, Postfach, CH-8021 Zürich. p.schneeberger@nzz.ch

Die Hauptstrasse 1 als Brachland

Die Fragen kamen anlässlich einer Fahrt mit dem Auto über den Mutschellen auf: Wie wäre es, wenn man der weissen Eins auf blauem Grund, dieser seit Zürich an Wegweisern und Ortstafeln immer wieder auftauchenden Begleiterin, nicht bloss bis nach Rothrist folgen würde, sondern immer weiter? Wo würde die Reise enden? Und weshalb trägt gerade diese Strasse die erste Zahl? Etwas mehr als ein halbes Jahr später sollten unter anderem diese Fragen Gegenstand einer Artikelfolge in der «Neuen Zürcher Zeitung (NZZ)» sein. Während des Sommers 2004 wurde die «Hauptstrasse 1» über sieben Wochen lang zu einem Thema im Inland-Teil. Die Abfolge von Artikeln und Bildern war als Reise entlang dieser einstigen Ost-West-Magistrale für den Strassenverkehr von Kreuzlingen nach Perly bei Genf angelegt, die vor allem Einblicke in die Alltagsschweiz vermitteln sollte, die sie durchquert.

Die erste Reportage war Geschichte und Bedeutung der per offizielle Nummerierung ersten Strasse der Schweiz gewidmet. Die Recherchen dafür nahmen wesentlich mehr Zeit in Anspruch als das für journalistische Texte dieses Umfangs üblich ist. Schnell zeigte sich auch, dass sich das Studium von Primärquellen nicht umgehen lassen würde. Für die Ursprünge der Möblierung von Strassen in der Schweiz mit Wegweisern und Verkehrsschildern liess sich die 2002 erschienene Studie über den «holprigen Siegeszug des Automobils bis 1930» heranziehen. Davon ausgehend führte der Weg ins Zentralarchiv des Automobilclubs der Schweiz und ins Bundesarchiv, wo anhand von Bundesratsbeschlüssen die unmittelbare Vorgeschichte der sogenannten Durchgangsstrassenverordnung von 1937 erschlossen werden konnte.

Die Akten gaben nicht nur Aufschluss darüber, wie schlank die Verwaltungen damals waren. Federführend waren die kantonalen Baudirektoren, die gleich jene mit der Ausarbeitung eines konkreten Vorschlags betrauten, welche die durchgehende Nummerierung der Hauptstrassen propagiert hatten: die Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner. Die Recherchen zeigten auch auf, welche Bedeutung damals den Ausbaustandards und topographischen Rahmenbedingungen der einzelnen Strassenabschnitte zugemessen wurde. Beispielsweise fand Baden nicht direkten Anschluss an die Hauptstrasse 1, weil zwischen Lenzburg und Zürich die Route via Wohlen und Mutschellen besser ausgebaut war, und der Entscheid, den Fernverkehr zwischen Lausanne und Payerne nicht über Yverdon, sondern über das 874 Meter über Meer gelegene Châlet-à-Gobet zu lenken, wäre 1942 fast revidiert worden.

Schliesslich ist die Route der Hauptstrasse 1, die bis heute Bestand hat, auch ein Kind der instabilen internationalen Lage in den 1930er Jahren. Der Blick auf die Karte wirft unvermeidlich die Frage auf, weshalb sie in Winterthur den Weg durch den Thurgau nach Kreuzlingen einschlägt und St. Gallen, das Zentrum der Ostschweiz, rechts liegen lässt. Immerhin ist die Gallusstadt traditionelle Destination schneller Züge aus Genf, und die Autobahn, an die sie angeschlossen ist, trägt die Nummer 1. Tatsächlich hatte sich die Frage nach dem östlichen Endpunkt der mit der ersten Zahl geadelten Hauptstrasse gestellt. Schliesslich war dem Lobbying des Kantons Thurgau Erfolg beschieden, der den Bedeutungsgewinn des Grenzübergangs Kreuzlingen gegenüber jenem von St. Margrethen ins Feld geführt hatte. Ursache dieser Entwicklung in jenen Jahren war eine Schikane Deutschlands gegenüber Österreich: Deutsche, die nach dem Verbot der NSDAP in Österreich 1934 die Grenze zum Nachbarland überschreiten wollten, hatten

dafür 1000 Reichsmark zu entrichten. Dass Automobilisten aus Bayern mit der Destination Schweiz fortan die Strecke über Meersburg und Konstanz dem am nächsten liegenden Weg über das österreichische Vorarlberg vorzogen, ist nachvollziehbar.

Bemerkenswert ist auch, dass über die Vorgeschichte der verschiedenen Abschnitte der Hauptstrasse 1 keine Publikation einen ähnlich umfassenden Überblick vermittelt wie die «gedrängte Darstellung» von «Entwicklung und gegenwärtigem Bestand» der Schweizer Strassen, die der Bündner Ingenieur und spätere Bundesrat Simeon Bavier 1878 publiziert hatte. Was das Ringen um den Ersatz der Hauptstrassen als Hauptverkehrsachsen in der Schweiz durch Autobahnen angeht, existieren zwar einzelne Studien, aber einen entsprechenden Überblick gibt es nicht; wer in diese Richtung recherchiert, kommt zumindest ohne das Zeitungsarchiv nicht aus. Vollends auf verlorenem Posten steht, wer nach Literatur über die Wechselwirkung zwischen der Hauptstrasse 1 und der Entwicklung von Siedlung und Wirtschaft im Schweizer Mittelland sucht. Welche Bezüge zwischen der Siedlungsentwicklung von Tagelswangen oder dem grossen Möbelhaus in Suhr und der nationalen Fernstrasse existieren, hatten die Journalisten vor Ort zu recherchieren. Dass die Geschichte dieser «Hauptstrasse der Schweiz», wie sie in Anlehnung an Titel der legendären Route 66 in den Vereinigten Staaten von Amerika getrost genannt werden darf, derartiges Brachland ist, darf zumindest als bemerkenswert bezeichnet werden. Immerhin bieten Vorgeschichte, Entwicklung und Wirkungen der Hauptstrasse 1 genau jenen Stoff, derer Mobilitäts-, Siedlungs- und Wirtschaftsgeschichte, kurzum: die Universalgeschichte der Schweiz bedarf.

Der Stromausfall und die Festschrift

Auch was die Historie des Schienenverkehrs in der Schweiz angeht, sind fundierte und kritische Auseinandersetzungen Ausnahmen, welche die Regel bestätigen. Das erstaunt in Anbetracht der Fülle an periodischen und einmaligen Publikationen zum Thema – allein zum Suchbegriff «Rhätische Bahn» weist Nebis, der elektronische Verbundkatalog schweizerischer Bibliotheken, 96 Titel nach. Ein aktuelles Beispiel mag diese Tatsache aber illustrieren. Als am Abend des 22. Juni 2005 auf dem ganzen Netz der Schweizerischen Bundesbahnen der Strom ausgefallen war, bestand nicht nur auf der Redaktion der NZZ kurzfristig Bedarf nach Informationen zur Energieversorgung der Schweizer Bahnen. Zwar liess sich relativ schnell ein Artikel in einem greifbaren Sammelband finden, der als Grundlage für einen ersten Überblick durchaus dienlich war. Nur, von einer reflektierten Darstellung ist diese präzise Auflistung von Daten und Entwicklungsschritten weit entfernt. Natürlich handelt es sich bei diesen Aufzeichnungen auch nicht um eine historisch-kritische Arbeit, sondern um den Aufsatz eines Autors, der zur Zeit der Publikation bei den SBB eine höhere Charge im Energiebereich bekleidete. Dagegen ist nichts einzuwenden, zumal der Artikel doch Bestandteil des grossen, von den Bundesbahnen mit herausgegebenen Bandes zum Jubiläum «150 Jahre Schweizer Bahnen» ist. Nur, auf der Strecke blieben halt Antworten auf entscheidende Fragen: Weshalb ist das Hochspannungsnetz der Bundesbahnen bis heute stern- und nicht *ringförmig* aufgebaut? Haben die SBB in ihrer jüngsten Geschichte ihrer Energieversorgung einen ausreichenden Stellenwert zugemessen? Oder weshalb haben sie die Frequenz ihres Fahrstroms nie an jene des öffentlichen Netzes angepasst?

Genau solches Jubiläumsschriftgut, das durch eine meist selektive und geraffte Darstellung der Vergangenheit die Gegenwart von Transportunternehmen zu legitimieren hat, dominiert die Literaturlisten zur Geschichte von Bahn und Tram. Und auch das nur, wenn alle Darstellungen weggelassen werden, die sich ausschliesslich auf das rollende Material beziehen. Diese sind als Früchte der genuinen Faszination zu interpretieren, die vom Rad ausgeht und vor allem von den Maschinen, die dieses antreiben. Das breite Interesse an mobilen Maschinen auf dem Land, zu Wasser und in der Luft beflügelt Autoren und Verleger in gleichem Masse; es ist sowohl Triebfeder als auch Markt.

Kompilationen von Fahrzeugbildern und technischen Daten scheinen sich denn auch besser zu verkaufen als Darstellungen, die Bau und Betrieb einer Eisenbahn als Bestandteil einer universalen Geschichte und als analytisch zu durchdringenden Untersuchungsgegenstand verstehen. Manifest wurde das beispielsweise anhand von Auseinandersetzungen im Hinblick auf eine Publikation über die Verkehrsbetriebe der Stadt Luzern. Während sich der Autor schwergewichtig ausgewählten politischen Fragen widmete, pochte der Verleger auf ausführliche Fahrzeugbeschreibungen. Für ihn war die im Buch dann doch ausführlich behandelte Frage, weshalb der Trolleybus um 1960 das Tram ersetzt hat, weniger wichtig als der Umstand, dass in einer bestimmten Serie Tramwagen als Triebmotoren «die (...) aus dem EZ 7 entwickelte Bauart TM 5 verwendet» wurde.

Auch die beiden diesbezüglichen historiographischen Leuchttürme in der Schweiz, die neben den Fahrzeugen auch den festen Anlagen gebührend Platz einräumen und die politischen und finanziellen Rahmenbedingungen kritisch nachzeichnen, setzen sich mit Transportsystemen in Städten auseinander. Die auf einer Dissertation basierende Publikation über die Basler Verkehrs-Betriebe zeigt, dass sich wissenschaftliche Auseinandersetzung mit der Geschichte von Tram und Bus nicht nur lohnt, sondern auch zu einer gedruckten Unternehmensgeschichte weiter entwickeln lässt, die an allgemeiner und nicht nur an technischer Relevanz orientiert ist.

Über den Strassenbahnbetrieb hinaus greift die Darstellung der «Tramstadt Zürich». Sie zeigt explizit auf, *wie das Tram den Pendler schuf*. Sie macht vor, wie sich eine analytische Studie zuhanden eines breiten Publikums aufbereiten lässt, das allgemein an Stadt- und Mobilitätsgeschichte interessiert ist. Auf Forschungsarbeiten und Publikationen, die in dieser Weise etwa die Geschichte der Schweizerischen Bundesbahnen reflektieren, wartet eine interessierte Leserschaft bis heute vergeblich.

Von Infrastrukturen und Unternehmen

Unter dem Strich zeigt sich, welche grossen und für die Universalgeschichte bedeutsamen Brachen in der kritischen Auseinandersetzung mit der Mobilitätsgeschichte der Schweiz noch bestehen. Deutlich wird auch, dass niemand anderer als die wissenschaftliche Forschung diese Felder in tauglicher Weise bestellen kann. In diesem Sinne ist sie denn auch gehalten, sich vermehrt mit Fragen nach dem Werden von Mobilitätsinfrastrukturen auseinandersetzen. Dass dabei die Einflüsse auf die Entwicklung von Siedlungen und Wirtschaft von besonderem Interesse sind, sollte sich in der Schweiz unserer Tage von selbst verstehen. Immerhin ist das Land auf dem besten Weg, zu einer einzigen Stadt mit mehreren Polen zu werden, was ohne viel Automobilität und ein dichtes, intensiv befahrenes Schienennetz gar nicht möglich wäre.

Aufmerksamkeit verdienten auch die Unternehmen, die im Transportwesen tätig sind. Die aktuellen Interessen an solchen Fragen sind offensichtlich: wie war das jetzt wirklich mit dem Aufstieg und dem Fall der Swissair, und welche inneren und äusseren Triebkräfte waren da am Werk? Auch wenn Wirtschaftspublizisten sich schon mehrfach in Antworten darauf versucht haben: fundierte Analysen aus historischer Warte stehen noch aus. Ähnlich verhält es sich mit den Bahn- und Busunternehmen, die sich plötzlich Wettbewerben und Privatisierungsplänen gegenüber sehen. Wie waren diese eigentlich bis zum Beginn der im vergangenen Jahrzehnt lancierten Reformen strukturiert? Und weshalb eigentlich ist die Dichte an kleinen Bahnen im Kanton Bern und in der Waadt heute noch so viel grösser als in Zürich oder im Tessin? Hat das allenfalls mit parteipolitischen Pfründen und Konstellationen zu tun oder mit generellen Unterschieden, was Veränderungsbereitschaft angeht? Licht ins Dunkel von Fragen wie diesen vermöchte mehr als bloss historische Neugier zu stillen; daraus resultierende Erkenntnisse böten Orientierungshilfen zur Bewältigung der Gegenwart, und sie liessen sich durchaus in aktuelle Entscheidfindungen einbeziehen.

Das Bewusstsein, dass da grosse Felder brach liegen, die nur darauf warten, von Historikern bestellt zu werden, ist das eine. Das andere ist die Frage, wie gross denn überhaupt die Bereitschaft von Geschichtswissenschaftern ist, sich Fragestellungen zu Anlagen des Verkehrs oder der Organisation von Transportunternehmungen anzunehmen. Erfahrungsgemäss, *das* lässt sich nach einigen Jahren Tätigkeit im Historischen Seminar einer Schweizer Universität behaupten, sind solch elementare und dazu noch technische Dinge auf den Prioritätenlisten namentlich angehender Geisteswissenschafter nicht gerade zuoberst platziert.

Erst recht sind Geschichtsforschende aller akademischen Stufen dazu zu motivieren, sich mit Fragen zum Werden unserer heutigen Verkehrssysteme auseinander zu setzen. Gerade wer Beton hässlich findet, ist dazu prädestiniert, sich damit zu beschäftigen, weshalb denn im letzten halben Jahrhundert für Strassen in der Schweiz so viel betoniert wurde. Vielleicht aber braucht die Konzentration auf abstrakte, aber nichtsdestotrotz wichtige Dinge ganz einfach etwas Mut in einer Wissenschaft, in welcher der Common sense in den vergangenen Jahren primär eine Diskussion gesellschaftlicher Fragen gebot.

Abschliessend ist diesem Plädoyer zweierlei anzufügen. Gemäss der trivialen Erkenntnis «ohne Quellen keine Geschichte» ist es wichtiger denn je, dass die Akten gesichert werden, welche die Grundlagen darstellen für die postulierten Forschungsarbeiten. Handlungsbedarf besteht diesbezüglich primär bei Institutionen, die unter Kostendruck stehen, wie Unternehmen des öffentlichen Verkehrs oder private Interessenorganisationen. In diesen Fällen scheint eine Überführung der Bestände in professionell geführte staatliche Archive angezeigt. Und – last but not least – sollte sich die institutionalisierte historische Forschung zur Mobilität in der Schweiz darum bemühen, auch selber Wege zu bauen. Wege, die es gestatten, Erkenntnisse aus ihrem Kreise ohne sprachliche oder andere Hürden über die Fachwelt hinaus auch jener interessierten Öffentlichkeit zugänglich zu machen, die ihr gerne ein dankbares Publikum wäre. Zum Beispiel als Leserin einer fundierten und stilistisch gelungenen Publikation über die Hauptstrasse 1 und darüber, wie sich die Schweiz ihr entlang entwickelt hat.

Erwähnte Publikationen:

Appenzeller Stephan, *Basel und sein Tram*, Basel 1995.
Bavier Simeon, *Die Strassen der Schweiz*, Zürich 1878.
Galliker Hans-Rudolf, Tramstadt: *öffentlicher Nahverkehr und Stadtentwicklung am Beispiel Zürichs*, Zürich 1997.
Merki Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895 bis 1930*, Wien 2002.
Neue Zürcher Zeitung, Serie «Hauptstrasse 1» im Inlandteil, täglich vom 3./4. 7. bis 18. 8. 2004.
Pfander Jean-Pierre, «Woher kommt wie viel Strom?», in: Hans Peter Treichler u.a., *Bahn-Saga Schweiz – 150 Jahre Schweizer Bahnen*, Zürich 1996, S.241–242.
Schneeberger Paul F., *Die Verkehrsbetriebe der Stadt Luzern*, Luzern 1999. Die zitierte Stelle findet sich auf S. 174.