Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire

Herausgeber: [s.n.]

Band: 15 (2008)

Heft: 1

Buchbesprechung: Der direkte Weg in den Süden : die Geschichte der Gotthardbahn [ViaStoria und Killan T. Elsasser]

Autor: Reisinger, Nikolaus

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Sie wirkte sich aber, wie Roth deutlich betont, von Beginn positiv für die Mobilität der Unterschichten aus, die den weit überwiegenden Anteil der Bahnkunden stellten. Als Benutzer der 3.- und 4.-Klasswaggons trugen sie massgeblich zum finanziellen Erfolg der Bahngesellschaften bei, profitierten aber als Letzte von Verbesserungen des Komforts. Die deutschen Bahnen lösten wahre Völkerwanderungen aus, wenn sie ländliche Schichten aus dem Osten in die Metropole Berlin oder in das Ruhrgebiet transportierten. In Letzterem schossen durch die Schienenstränge plötzlich Städte wie Oberhausen aus der Heide empor; aus abgelegenen Dörfern wurden Grossstädte mit Zechenbauten, Fördergruben, Stahlwerken. Heutige Verkehrsknotenpunkte wie Frankfurt am Main schufen die Grundlagen ihrer Stellung durch eine hegemoniale Eisenbahnpolitik und einen repräsentativen, die Reichshauptstadt übertrumpfenden Bahnhof. Schliesslich ermöglichten die Bahnen völlig neue stadtplanerische Entwicklungen. An den Stadträndern entstanden Massenwohnungen, die durch den Zug und spätere innerstädtische Bahnen schnell erreicht werden konnten. Auch die Villenvororte der reichen Schichten orientierten sich am Bahnanschluss; städtische Entwicklungen der Bebauung lassen sich oftmals wie eine Perlenkette entlang den Trassen der Bahn verfolgen. Und schliesslich diente denen, die genug hatten von wuchernden Schienenarealen, Stellwerken, Reparaturhallen und Brückenbauten die Bahn als Fluchtmittel in die geliebte Natur.

Ralf Roth schildert die sozialen und kulturellen Folgen der neuen Verkehrstechnik ebenso umfassend und treffend, wie er Entstehungsbedingungen und Akteure skizziert und die Entwicklung des Netzes im Widerstreit privater oder öffentlicher Leitung ausbreitet. Das Buch besticht nicht unbedingt dadurch, dass es neue Fakten und Interpretationen zur deutschen Eisenbahngeschichte liefert. Die Zusammenfassung der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Aspekte der Verkehrsrevolution des 19. Jahrhunderts lässt das Buch dennoch zu einem Standardwerk werden. Da es zudem seine Wissenschaftlichkeit in einer menschenfreundlichen Prosa auszudrücken vermag, eignet es sich für jeden Bahninteressierten als Grundlageninformation. Weniger positiv fällt das Urteil über die Leistungen des Thorbecke Verlags aus. Warum das vom Autor beschriebene Gemälde von Adolph Menzel nicht neben dem Text abgedruckt wird, sondern 60 Seiten später, bleibt ein Rätsel. Dass graue Buchstaben auf weissem Papier kaum zu lesen sind, müsste ein Gestalter wissen. Ebenso sollte ein Lektor den Bankier Bleichröder nicht ein paar Zeilen später als Bleichschörder durchgehen lassen.

Walter Hochreiter (Weil am Rhein)

ViaStoria und Kilian T. Elsasser (Hg.)
Der direkte Weg in den Süden
Die Geschichte der Gotthardbahn

AS-Verlag, Zürich 2007, 232 S., zahlreiche Abb., Fr. 98.–

Zeitlos gegenwärtig, begleitet von jener ungebrochen Faszination, die das Verkehrsmittel «Eisenbahn» seit seiner kommerziellen Nutzung ab dem ersten Drittel des 19. Jahrhunderts stets begleitet und charakterisiert hat, «bewegt» (und «erhitzt») das Thema «Eisenbahn» auch gegenwärtig die Gemüter eines RezipientInnenkreises, der von allgemein Interessierten bis hin zu politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsträgern reicht. Dies dokumentiert sich nicht nur in der enormen Bedeutung, die der Eisenbahn vor dem Hintergrund anstehender ökonomischer sowie ökologischer Herausforderungen im aktuellen verkehrspolitischen und -historischen Diskurs beigemessen wird, sondern insbesondere auch in einer ver-

stärkt wahrnehmbaren wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit dem Phänomen «Eisenbahn» – sei es im Bereich der technischen (Natur-)Wissenschaften wie auch innerhalb der Geisteswissenschaften, wo «Eisenbahn» jenseits ihrer bisherigen «Zuordnung» als primär technikzentriertes Phänomen, zunehmend als Bestandteil und Ausdruck kultureller Befindlichkeiten rezipiert und diskutiert wird.

Schliesslich spiegelt sich der anscheinend zeitlose «Trend» zur Auseinandersetzung mit dem Thema Eisenbahn auch in regelmässig wiederkehrenden, medial zum Teil aufwendig inszenierten «Jubiläumsfeiern» und «Gedenkjahren» wider, im Rahmen derer man eisenbahnhistorisch und -technisch bedeutsamer Ereignisse erinnert – nicht zuletzt auch aus Gründen eines vermeintlich identitätsstiftenden, politisch motivierten «Nationalstolzes».

Darauf verweisen nicht nur eine beinahe unübersichtliche Menge an populärwissenschaftlichen Publikationen, sondern darüber hinaus auch das Bestreben diversester Institutionen, Geschichte, Entwicklung und Bedeutung der «Eisenbahn» im Rahmen von Ausstellungen oder Museen – begleitet von entsprechenden Publikationen wie Ausstellungs- und Museumskatalogen – für einen breitestmöglichen InteressentInnenkreis aufzubereiten und zugänglich zu machen.

Obzwar auch der vorliegende Band vor dem Hintergrund eines «Jubiläums» entstanden ist (125 Jahre Gotthardbahn), positioniert sich das Werk doch in mehrfacher Hinsicht als Arbeit, die sich aufgrund ihrer thematischen, methodischen und auch didaktischen Ausrichtung im oben dargelegten Sinne weit jenseits einer national verklärten Erinnerungskultur bewegt.

So gewährt Lukas Vogel *(Der Durchlass im Alpenwall: Planung und Bau – 1860er-Jahre bis 1882)* Einblicke in die vielschichtige Genese der Entstehung der Gotthardbahn, für deren Realisierung neben allgemein politischen Zielsetzungen vor allem auch die Finanzierungsproblematik (die Gotthardbahn als «internationales Finanzierungsprojekt») sowie strategische Gesichtspunkte massgebend waren. Dabei wird auch die «internationale» Dimension der Gotthardbahn entsprechend herausgearbeitet. Gleichzeitig skizziert er die Entstehungsbedingungen der Bahn nicht nur aus arbeitstechnischer Perspektive, sondern richtet den Blick auch auf die wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen derjenigen, die seinerzeit das Projekt Gotthardbahn realisierten – die BahnarbeiterInnen.

Thomas Frey *(Die Gotthardbahn boomt – 1882–1914)* erweitert das thematische Paradigma Lukas Vogels etwa um die Aspekte des durch den Bahnbau allgemein bedingten (land)wirtschaftlichen Strukturwandels der an der Trasse gelegenen Gemeinden oder der allgemeinen Verkehrsentwicklung auf der Gotthardbahn und beschreibt deren weitere Entwicklung bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs.

Kilian T. Elsasser setzt den chronologischen Durchgang mit zwei Beiträgen fort und thematisiert anhand der Fragestellungen *Einheimische «weisse» statt deutsche schwarze Kohle – 1914–1945* sowie *Brücke zwischen Deutschland und Italien – 1945–1982* zwei konträre, aber jeweils für sich gesehen höchst aufschlussreiche Fragestellungen: Einmal legt er die «Elektrifizierungsgeschichte» der Gotthardbahn und deren diesbezügliche Bedeutung für den Schweizer Lokomotivbau dar, zum anderen verweist er über die Analyse der (betriebs)wirtschaftlichen Entwicklung der Gotthardbahn insbesondere seit den 1960er-Jahren auf die ersten Überlegungen zum Bau eines Gotthard-Basistunnels.

Dem Aspekt allgemeiner Schweizer (Eisenbahn-)Verkehrspolitik im europäischen Kontext widmet sich in weiterer Folge der Beitrag von Gisela Hürlimann

(Schweizerische Verkehrspolitik für Europa – 1982–2007).

Schliesslich widmen sich die beiden letzten Beiträge von Ruedi Weidmann *(46 Jahre NEAT: Die Geschichte einer kollektiven Planung)* und Toni Häfliger *(Die Gotthard Bergstrecke – ein erhaltenswertes Kulturgut)* der unmittelbaren Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der «Gotthardbahn», und zwar sowohl hinsichtlich der Realisierung der Neuen Eisenbahn Alpentransversale (NEAT) bestehend aus den Bahnverbindungen der Lötschberg-Simplon-Achse mit dem Lötschberg-Basistunnel (der am 9. Dezember 2007 vorläufig einspurig in Betrieb genommen wurde) und der Gotthard-Achse mit dem in Bau befindlichen Gotthard-Basistunnel (geplante Eröffnung 2016) – als auch bezüglich der Überlegungen ob und welche Zukunft eine als Weltkulturerbe weiter bestehende Gotthard-Bergstrecke nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels haben könnte.

Abgeschlossen wird der Band durch eine im «Anhang» wiedergegebene chronologische Übersicht, beginnend mit dem Schlussprotokoll der internationalen Gotthardkonferenz 1869, im Rahmen derer Bau und Finanzierung der Gotthard-Bahn festgelegt wurden, bis hin zu der im Jahr 2016 geplanten Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und der für 2019 ins Auge gefassten Eröffnung des Ceneri-Tunnels, womit der thematisch-chronologische Fokus des Bandes noch einmal umrissen ist.

Insgesamt ermöglichen eine gelungene Verknüpfung der Präsentation wissenschaftlicher Forschungsergebnisse mit einem leserInnenzentriert-didaktischen Vermittlungsanspruch auf Transparenz der thematischen Progression und einer auf chronologischer Übersichtlichkeit beruhenden Kapitelgliederung vielfältige Zugänge zu einer faszinierenden Thematik.

Nikolaus Reisinger (Graz)

Markus Höschen
Nationaler Starrsinn oder ökologisches Umdenken? Politische Konflikte um den Schweizer Alpentransit im ausgehenden 20. Jahrhundert

Martin Meidenbauer Verlagsbuchhandlung, München 2007, 474 Seiten, € 59,90

Mal ist er wohltuend, mal tut er auch weh, immer aber ist er lehrreich: der Aussenblick. Dies gilt in hohem Mass für Markus Höschens Paderborner Dissertation über die neuste Geschichte des Schweizer Alpentransits. Höschens Interesse wurde geweckt von den grossen Schweizer Bahnprojekten «Bahn 2000» und «NEAT». Seiner Einschätzung nach hat die «Schweiz im ausgehenden 20. Jahrhundert in der Verkehrs- und Umweltpolitik zukunftsweisende Projekte verwirklicht, die in dieser Form in Europa einzigartig sind». (17) Zwei Hauptfragestellungen prägen das umfangreiche Werk. Erstens beleuchtet Höschen die schweizerische Verkehrspolitik aus der Binnensicht, indem er die Motive und Interessen der verschiedenen Akteure analysiert und dabei speziell auf die regionalpolitischen Aspekte der NEAT-Vorlagen eingeht. Zweitens beleuchtet er die schweizerische Politik aus der Perspektive des europäischen Beziehungsgeflechts. Die Schweiz wird darin als ein Land gezeigt, welches sich in einem von allen Seiten als schwierig wahrgenommenen Prozess seinen Platz im zusammenrückenden Europa sucht. Insbesondere thematisiert der Autor das verkehrspolitische Verhältnis zu den Anrainerstaaten Deutschland, Österreich, Frankreich und Italien.

Bereits 1971 hatte die «Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen» (KEA) die Notwendigkeit eines transitpolitischen Wandels deutlich gemacht und die SBB hielten ein Flachbahnprojekt in der Schublade bereit. Angesichts rezessionsbedingter Knappheiten entschied sich der Bundesrat