

Wie viel Arbeitszeit kostet die Freizeitmobilität? : monetäre Reisekosten in der Schweiz 1850- 1910

Autor(en): **Frey, Thomas / Schiedt, Hans-Ulrich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte
= Société Suisse d'Histoire Economique et Sociale**

Band (Jahr): **20 (2005)**

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-871926>

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.

Thomas Frey, Hans-Ulrich Schiedt

Wie viel Arbeitszeit kostet die Freizeitmobilität?

Monetäre Reisekosten in der Schweiz 1850–1910

Mobilität ist ein wesentlicher Bestandteil und eine Voraussetzung der neuzeitlichen Freizeitgestaltung. Mit dem Eisenbahnbau entwickelte sich in der Schweiz gegen Ende des 19. Jahrhunderts einerseits ein elitärer Massentourismus, der vor allem alpine Räume bevorzugte. Andererseits entstand vorab in den Städten ein Ausflugsverkehr, an dem sich zunehmend breitere Bevölkerungsschichten beteiligten.¹

In der Verkehrswissenschaft gilt im Allgemeinen der Zeitaufwand als massgebender Raumwiderstand. Die Eisenbahn brachte eine substantielle Verkürzung der Reisezeiten und schuf so die infrastrukturelle Basis zum modernen Tourismus. Aus historischer Warte ist jedoch nicht minder bedeutsam, dass die Bahn zugleich zu einer massiven Verbilligung des Reisens führte, namentlich in Relation zu den Postkursen. Trotzdem konnte sich der weitaus grösste Teil der Bevölkerung eine Nutzung öffentlicher Transportmittel lange Zeit nicht leisten. 1880 zählte man in der Schweiz 25 Millionen Bahnfahrergäste. Das entsprach jährlich lediglich neun Bahnfahrten pro Einwohner. Von einer Massenmobilität konnte also 25 Jahre nach Beginn des Bahnbaubooms noch keine Rede sein. Die so genannte Transportrevolution setzte in der Schweiz im Personenverkehr erst nach 1890 ein. 1910 wurden bereits 240 Millionen Bahnfahrergäste oder 65 Fahrten pro Einwohner registriert.² Dieses enorme Verkehrswachstum, an dem nicht zuletzt auch Touristen und Tagesausflügler teilhatten, gründete nicht nur auf der zunehmend dichten Eisenbahnerschliessung, sondern ebenso auf degressiven Transportkosten bei gleichzeitig steigenden Einkommen.

Dass Reisen im 19. Jahrhundert teuer war, ist zwar sicher kein neuer Befund, doch konkrete Daten, die diesen zentralen Aspekt quantifizieren, liegen bislang nicht vor. Im Rahmen eines Nationalfondsprojekts («Transformationsphasen der Schweizer Verkehrsentwicklung 1750–1910 – Strukturen und Prozesse verkehrlicher Beschleunigung») haben die beiden Autoren unter anderem Daten über die Reisekosten in der Schweiz erhoben. Die hier präsentierten Zahlen sind Teilergebnisse dieses Projekts. Für einige Stichjahre – 1850, 1870, 1888, 1910 – gehen wir der Frage nach, in welchem Verhältnis Löhne und Reisekosten standen. Ausgehend von der Stadt Zürich

untersuchen wir, wie weit gemessen an den Löhnen in den jeweiligen Stichjahren ein Reisender mit öffentlichen Transportmitteln fahren konnte. Das Jahr 1850 ist dabei insofern von besonderem Interesse, als damals in der Schweiz abgesehen von der Strecke Zürich–Baden noch keine Bahnen verkehrten. Dies eröffnet die Möglichkeit, die fundamentalen Veränderungen im Zuge des Bahnbaus auch aus monetärer Sicht nachzuvollziehen.

Datengrundlagen: Löhne und Einkommen

Eine absolut zuverlässige Berechnung von gesamtschweizerischen Lohnniveaus ist aus nahe liegenden Gründen unmöglich: Die Löhne variieren regional, saisonal beziehungsweise annuell oder auch geschlechtsspezifisch teils beträchtlich. Dazu gesellen sich unlösbare methodische Probleme, sei es, dass branchenspezifisch die jeweiligen Arbeitszeiten bekannt sein müssten, sei es, dass Naturalleistungen zu berücksichtigen wären, sei es, dass sehr komplexe arbeitsteilige Fabrikationsstrukturen keine generalisierenden Aussagen zulassen.

Die hier verwendeten Lohndaten für die Industriebranchen Textil und Bau basieren auf Angaben der «Historischen Statistik der Schweiz».³ Sie sind aus oben genannten Gründen als Richtwerte zu verstehen, geben aber durchaus einen brauchbaren Eindruck der Lohnentwicklung. Damit auch die Preisentwicklung einfließt, wurden die Daten deflationiert. Es handelt sich also um Reallöhne. Als Referenzjahr beziehungsweise Preisbasis gilt aus quellentechischen Gründen 1890 (1890 = 100).

Da der Landwirtschaft im 19. Jahrhundert beschäftigungsmässig lange eine führende Rolle zukam, haben wir aus den Angaben von Brugger auch den Verdienst von agrarischen Tagelöhnern grob geschätzt.⁴ Die Daten verstehen sich ohne die üblicherweise zusätzlich gewährte Kost und Logis. Zudem führt Brugger nur die Tageslöhne an. Wir sind für 1850 und 1870 von einem Zwölf-Stunden-Arbeitstag ausgegangen, für 1888 von elf und 1910 von zehn Stunden. Entsprechend wurden die Tageslöhne umgerechnet, damit sie mit den Industrielöhnen vergleichbar sind. Tabelle 1 zeigt die von uns verwendeten Stundenlöhne.

Von Interesse ist auch die Frage, welche Bevölkerungsschichten in welchem Masse Verkehrsleistungen beanspruchen konnten. Die soziale Schichtung repräsentieren Einkommensklassen, welche Albert Tanner für die Stadt Zürich anhand des Steueraufkommens für verschiedene Jahre vorlegte.⁵ Wir bildeten daraus fünf Kategorien: sehr kleine Jahreseinkommen (bis 1000 Franken), kleine Jahreseinkommen (bis 2000 Franken), mittlere Jahreseinkommen (bis 5000 Franken), grosse Jahreseinkommen (bis 10'000 Franken) und sehr grosse Jahreseinkommen (bis 20'000 Franken). Einkommen über 20'000 Franken konnten aus methodischen Gründen (fehlende Obergrenze) nicht mehr berücksichtigt werden, doch umfassen die fünf aufgeführten

Tab. 1: *Reale Stundenlöhne (1890 = 100) für Männer in Rappen, 1850–1910*

	1850	1870	1888	1890	1910
Textilindustrie	19,6	17,1	29,4	27	30,3
Baugewerbe	15,3	16,7	39,2	36	44,6
Tagelöhner Landwirtschaft	9,7	9,7	19,9	15,8	27,6

Quellen: Historische Statistik, S. 444 f., 448; Brugger, S. 268.

Tab. 2: *Jährliches Budget für Transportdienstleistungen nach Einkommensklassen 1912*

Einkommensklasse	Jahreseinkommen in Franken	Verkehrsbudget in Franken	Verkehrsbudget in Prozent
Sehr kleine Einkommen	500–1'000	18	1,8
Kleine Einkommen	1'100–2'000	36	1,8
Mittlere Einkommen	2'100–5'000	80	1,6
Grosse Einkommen	5'100–10'000	200	2,0
Sehr grosse Einkommen	10'100–2'000	400	2,0

Quellen: Tanner, S. 69; Gruner, S. 363 und 403.

Kategorien über 99,5 Prozent der Steuerpflichtigen. Zu beachten ist ausserdem, dass Einkommen unter 500 Franken steuerfrei waren.

Die Einkommen wurden freilich nur zu einem geringen Teil für Verkehrsleistungen verbraucht, da Zwangsausgaben wie diejenigen für Nahrungsmittel oder Wohnungsmieten die weitaus grössten Budgetposten der Haushalte ausmachten. Angaben über die Ausgabenverteilung von Haushalten finden sich gestaffelt nach Einkommensklassen bei Gruner, aber leider beschränkt auf die Jahre 1910 beziehungsweise 1912.⁶ Demnach wurden bei kleinen Einkommen (bis 2000 Franken) 1,8 Prozent der Gesamtausgaben in Verkehrsleistungen investiert, bei mittleren Einkommen 1,6 Prozent und bei grossen Einkommen (über 5000 Franken) 2 Prozent. Daraus lassen sich für jede Einkommensklasse die maximalen Beträge eruieren, die für Verkehrsleistungen zur Verfügung standen (Tab. 2).

Wir haben diese Budgetzahlen mangels Quellen jeweils analog auf die Jahre 1888 und 1870 übertragen, obwohl die Ausgaben für Transportdienstleistungen vermutlich eher gestiegen als gesunken sind. Im Weiteren ist zu berücksichtigen, dass der Anteil der Wahlausgaben gegenüber den Zwangsausgaben mit steigenden Einkommen stark zunimmt.⁷ Steuerpflichtige mit einem Einkommen um 10'000 Franken oder darüber haben deshalb wahrscheinlich mehr als 2 Prozent ihres Verdienstes für Transportleistungen eingesetzt.

Datengrundlagen: Verkehrsrouten und Preise

Um die Kosten der Freizeitmobilität konkret aufzeigen zu können, haben wir drei exemplarische Routen beziehungsweise Destinationen ausgewählt, nämlich Zürich–Luzern, Zürich–Rigi-Kulm und Zürich–St. Moritz.⁸ Dass Zürich Ausgangsort ist, hat vor allem quellentechnische Gründe (verfügbare Einkommensdaten). Die Zieldestinationen sollen typisiert wichtige Entwicklungstrends des schweizerischen Tourismus repräsentieren. Luzern steht für das Aufkommen des urbanen Massentourismus nach 1890, der zunehmend auch vom Ausflugsverkehr dominiert wurde. Die Rigi war der erste Berg Europas, der schon in den 1870er-Jahren zu einem eigentlichen touristischen Freizeitpark ausgebaut wurde. Dazu gehörten die beiden Zahnradbahnen, die von Vitznau (1871 eröffnet) und Arth (1875) aus den Berg erschlossen, aber ebenso zahlreiche Hotels. St. Moritz schliesslich dient uns als Beispiel für den «Zug in die Alpen», also für die Verlagerung des Luxustourismus nach 1890 in periphere alpine Gebiete. Die gewählten drei Ortsverbindungen sind auch verkehrshistorisch interessant, indem die Preisniveaus verschiedener Transportmittel und ihre Veränderung einfließen (Post, Alpenpost, Schiffe, Bahnen, Zahnradbahnen).

Die Fahrtaxen wurden aus offiziellen Fahrplänen und Reisehandbüchern (1850) ermittelt. Sie beziehen sich stets auf die jeweils billigste Reisemöglichkeit hin und zurück (Bahnen dritter Klasse, Postkurse Interieur). Für die Postkurse sind in den Fahrplänen jeweils nur pauschale Kilometertaxen angegeben. 1870 betrug diese 14 Rappen pro Kilometer im Flachland und 21 Rappen pro Kilometer für die Alpenpost, 1888 lagen die Taxen bei 20 beziehungsweise 25 Rappen. Für Hin- und Retourfahrten wurden 10 Prozent Verbilligung gewährt. Die tatsächlichen Fahrpreise haben wir entsprechend der Kilometerdistanz hochgerechnet. Eine Bemerkung ist noch zu Rigi-Kulm nötig, da dieser Ort bis 1871 nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen war. Für das Teilstück Arth–Rigi-Kulm haben wir deshalb für die Querschnitte 1850 und 1870 den Preis für einen Führer beziehungsweise Gepäckträger eingesetzt. Dieser betrug 3 Franken beziehungsweise für Hin- und Rückweg 4.50 Franken.⁹

Die Übernachtungskosten schliesslich hat Püntener ermittelt.¹⁰ Es handelt sich hierbei freilich ebenfalls um sehr generalisierte Durchschnittswerte, die aber dennoch die Preisentwicklung trendmässig widerspiegeln.

Arbeiterlöhne und Mobilität

Die Tabellen 3 bis 5 geben für unsere drei Zieldestinationen (St. Moritz, Rigi, Luzern) einen summarischen Überblick der Mobilitätskosten 1850–1910 und des Arbeitsaufwands, der nötig war, um diese Kosten zu bestreiten. Mit einbezogen sind die reinen Fahrpreise hin und zurück mit dem billigsten verfügbaren öffentlichen Verkehrsangebot sowie zusätzlich die Aufwendungen mit einer Übernachtung (Logis ohne Verpflegung).

Die Tabellen belegen unabhängig von der unterschiedlichen Lohnentwicklung einzelner Branchen die massive Verbilligung der Mobilität. 1850 musste ein landwirtschaftlicher Tagelöhner 33 Tage lang 12 Stunden arbeiten, um nur die Hin- und Rückfahrt von Zürich nach St. Moritz bezahlen zu können. Oder anders ausgedrückt: Für den Gegenwert eines einzigen Retourtickets Zürich–St. Moritz hätte man 33 Tage lang eine landwirtschaftliche Hilfskraft einstellen können. Bei den aufgeführten Beispielen sanken die Preise gemessen an den Arbeitsstunden zwischen 1850 und 1910 bis zu 86 Prozent. Treibender Motor dieser Taxreduktion war die Eisenbahn. So sanken die Reisekosten etwa auf der Linie Zürich–Luzern mit der Eröffnung der Bahn 1865 um fast 50 Prozent. Gleiches lässt sich beim Beispiel St. Moritz beobachten, das erst 1903 von der Bahn erschlossen wurde. Hohe Fixkosten und sehr limitierte Kapazitäten machten das Postreisen ausserordentlich und in zunehmendem Masse teuer, insbesondere auf alpinen und touristisch attraktiven Routen, auf denen die Post gegenüber dem Flachland generell etwa 50 Prozent höhere Preise pro Kilometer von den Passagieren einforderte. Der Preis für die Postroute Chur–St. Moritz stieg zwischen 1850 und 1888 von Fr. 19.30 auf Fr. 36.45.¹¹ Die durch die Bahn ermöglichten Taxreduktionen spiegeln die gegenüber dem Strassenverkehr weit höhere Produktivität der Eisenbahn wider, wobei das Beispiel der Linie Zürich–Luzern zeigt, dass die Bahn fortlaufende Produktivitätsfortschritte erzielte, indem die Fahrpreise auch zwischen 1870 und 1910 nochmals um 25 Prozent sanken. Die Eisenbahn führte zusammenfassend nicht nur zu einer Beschleunigung des Verkehrs (die Reisezeit von Zürich nach St. Moritz verringerte sich von 1850 bis 1910 von 26 auf etwa 7 Stunden), sondern gleichzeitig und in ähnlichem Ausmass auch zu einer Verbilligung der Mobilität.

Deutlich geringer fiel allerdings die Reduktion der Arbeitskosten auf der Linie Zürich–Rigi-Kulm aus. Grund dafür ist die Zahnradbahn Arth–Rigi-Kulm. Die in der Schweiz praktisch allesamt touristisch ausgerichteten Bergbahnen verlangten nämlich weit höhere Fahrtaxen als die Normalbahnen. Pro Kilometer mussten die Fahrgäste

Tab 3: *Wie lange muss ein Arbeiter für die Hin- und Rückfahrt Zürich–St. Moritz arbeiten?*

	1850		1870		1888		1910		Abnahme Kosten 1850 bis 1910 in Prozent	
	Fahrt	Fahrt u. Logis	Fahrt	Fahrt u. Logis	Fahrt	Fahrt u. Logis	Fahrt	Fahrt u. Logis	Fahrt	Fahrt u. Logis
Preis in Rappen	3'870	4'585	4'270	5'170	4'395	5'480	2'420	3'700	-37,5	-19,4
Arbeitsstunden										
Arbeiter Textilien	197	234	250	302	149	186	80	122	-59,4	-47,9
Arbeiter Bau	300	473	256	310	112	140	54	83	-78,7	-72,3
Tagelöhner Landwirtschaft	399	473	440	533	221	275	88	134	-77,9	-71,7

Tab. 4: *Wie lange muss ein Arbeiter für die Hin- und Rückfahrt Zürich-Luzern arbeiten?*

	1850		1870		1888		1910		Abnahme Kosten 1850 bis 1910 in Prozent	
	Fahrt	Fahrt u. Logis	Fahrt	Fahrt u. Logis	Fahrt	Fahrt u. Logis	Fahrt	Fahrt u. Logis	Fahrt	Fahrt u. Logis
Preis in Rappen	980	1'695	520	1'420	490	1'575	380	1'660	-61,2	-2,1
Arbeitsstunden										
Arbeiter Textilien	50	86	30	83	17	54	13	55	-74,0	-36,0
Arbeiter Bau	64	111	31	85	13	40	9	37	-85,9	-66,7
Tagelöhner Landwirtschaft	101	175	54	146	25	79	14	60	-86,1	-65,7

Tab. 5: *Wie lange muss ein Arbeiter für die Hin- und Rückfahrt Zürich–Rigi-Kulm arbeiten?*

	1850		1870		1888		1910		Abnahme Kosten 1850 bis 1910 in Prozent	
	Fahrt	Fahrt u. Logis	Fahrt	Fahrt u. Logis	Fahrt	Fahrt u. Logis	Fahrt	Fahrt u. Logis	Fahrt	Fahrt u. Logis
Preis in Rappen	1'240	1'955	1'070	1'970	1'610	2'695	1'290	2'570	+4,0	+31,5
Arbeitsstunden										
Arbeiter Textilien	63	100	63	115	55	92	43	85	-31,7	-15,0
Arbeiter Bau	81	128	64	118	41	69	29	58	-64,2	-54,7
Tagelöhner Landwirtschaft	128	202	110	203	81	135	47	93	-63,3	-54,0

1910 für die Strecke Arth–Rigi 113 Rappen bezahlen, während es für die Strecke Zürich–Arth nur knapp 7 Rappen waren (Hin- und Rückfahrt, dritte Klasse). Wie die obige Tabelle zeigt, hat der Fahrpreis auf dieser Strecke zwischen 1850 und 1910 sogar um 4 Prozent zugelegt. Die «Verbilligung» des Reisens ist hier somit einzig auf die steigenden Einkommen zurückzuführen. Die generell ausserordentlich hohen Preise der Bergbahnen wirkten sozusagen als Mobilitätsfilter oder -barrieren, indem Personen mit tiefen Einkommen von ihrer Nutzung ausgeschlossen wurden. Gleiches, aber in deutlich vermindertem Masse, gilt für die Rhätische Bahn, die 1910 pro Kilometer doppelt so hohe Fahrpreise erhob wie die SBB. Die teils geradezu exorbitante Preispolitik der touristischen Bahnen ist ein deutlicher Hinweis darauf, auf welches Publikum diese Transportdienstleister abzielten. Entsprechend fielen die Taxreduktionen auf der «normalen» SBB-Strecke Zürich–Luzern am kräftigsten aus.

Ein interessantes Detail, das die markante Vergünstigung des Reisens unterstreicht, zeigt ein Vergleich der Kosten mit beziehungsweise ohne Übernachtung. 1850 machten die Übernachtungskosten gemessen an den Fahrkosten Zürich–St. Moritz nur knapp 16 Prozent des Fahrpreises aus, 1910 aber 35 Prozent. Bei der Strecke Zürich–Luzern erhöhte sich dieser Wert im gleichen Zeitraum von 42 auf 77 Prozent. Im Vergleich zum eigentlichen Reisen wurden also die Übernachtungskosten deutlich teurer. Wegen der hohen Fahrpreise der Bergbahnen fiel diese Umlagerung der Kosten bei der Destination Rigi-Kulm schwächer aus. Dennoch machen die Beispiele augenscheinlich, dass in der Kostenstruktur der Freizeittätigkeiten eine Verlagerung stattfand, indem immer weniger die Mobilität an sich die Kosten prägte, sondern der damit verbundene ergänzende Konsum. Selbst wenn es also beispielsweise einem Textilarbeiter 1910 finanziell grundsätzlich möglich war, per Bahn von Zürich nach Luzern zu reisen, so wären für ihn weitergehende touristische Konsumaktivitäten nur mehr in sehr beschränktem Ausmass in Frage gekommen.

Verkehrsbudgets und Reisemöglichkeiten

Die Aussage, dass ein Bauarbeiter 1910 «nur» noch 54 Stunden für eine Hin- und Rückfahrt von Zürich nach St. Moritz aufwenden musste, ist zu differenzieren, da ja der weitaus grösste Teil des Einkommens auf Zwangsausgaben wie Mieten, Nahrungsmittel usw. entfiel. Für Transportdienste konnten 1912 im Durchschnitt nur zirka 2 Prozent des Einkommens investiert werden. Um beim Beispiel des Bauarbeiters zu bleiben, wäre das von den 54 geleisteten Arbeitsstunden also nur rund eine Stunde, das heisst, der Bauarbeiter hätte für die Strecke Zürich–St. Moritz 54 mal 54 Stunden, also knapp 292 Arbeitstage, aufwenden müssen. Die Tabellen 6 und 7 bringen die Einkommen von Steuerpflichtigen der Stadt Zürich in Zusammenhang mit den Reisemöglichkeiten.

Tab. 6: *Jährliches Einkommen der Stadtzürcher Bevölkerung und Reisemöglichkeiten 1872*¹²

Einkommensklassen	In Prozent aller Steuerpflichtigen	Verkehrsbudget in Franken	Prozentualer Anteil am gesamten Verkehrsbudget für eine Hin- und Rückfahrt nach:			
			Luzern	St. Moritz	Rigi-Kulm	
Sehr kleine Einkommen (500–1000 Fr.)	63,8	18	28,9	237,2	59,4	
Kleine Einkommen (1100–2000 Fr.)	19,9	36	14,4	118,6	29,7	
Mittlere Einkommen (2100–5000)	13,5	80	6,5	53,4	13,4	
Grosse Einkommen (5100–10'000 Fr.)	2,2	200	2,6	21,4	5,4	
Sehr grosse Einkommen (10 100–20'000 Fr.)	0,4	400	1,3	10,7	2,7	

Tab. 7: Jährliches Einkommen der Stadtzürcher Bevölkerung und Reisemöglichkeiten 1912

Einkommensklassen	Prozentualer Anteil am gesamten Verkehrsbudget für eine Hin- und Rückfahrt nach:				
	In Prozent aller Steuerpflichtigen	Verkehrsbudget in Franken	Luzern	St. Moritz	Rigi-Kulm
Sehr kleine Einkommen (500–1000)	52,5	18	21,1	134,4	71,7
Kleine Einkommen (1100–2000)	21,1	36	10,5	67,2	35,8
Mittlere Einkommen (2100–5000)	22	80	4,8	30,3	16,1
Grosse Einkommen (5100–10000)	3,7	200	1,9	12,1	6,5
Sehr grosse Einkommen (10100–20000)	0,5	400	0,9	6,1	3,2

(Fahrpreise 1910)

Zur Berechnung des Verkehrsbudgets, also des jährlich verfügbaren Reisekapitals, haben wir für jede Einkommensklasse jeweils den Maximalbetrag eingesetzt. Die faktischen Reisemöglichkeiten waren für breite Bevölkerungsschichten weit eingeschränkter, als die Tabellen mit den Arbeitsstunden suggerieren mögen. Noch 1912 war für über 50 Prozent der Steuerzahler der Stadt Zürich ein Ausflug nach St. Moritz finanziell schlicht unmöglich. Zieht man in Betracht, dass über das gesamte Jahr hin und wieder zwangsweise Verkehrsausgaben anfielen, beispielsweise für Arbeits- oder Versorgungswege, sprengte ebenso eine Rigireise das Reisebudget der tiefen Einkommen bei weitem. Auch eine einzige Reise nach Luzern hätte das Verkehrsbudget bereits mit 21 Prozent belastet – eine Ausgabe, die gut überlegt sein wollte. Da beim Reisen oft noch weitere Konsumausgaben anfallen (zum Beispiel für Verpflegung), waren selbst für die Gruppen der mittleren Einkommen nur schon nähere Tagesausflüge für beispielsweise eine vierköpfige Familie ein sehr teures Unterfangen. Solche räumlich beschränkten Familienausflüge konnten sich die Steuerzahler der grossen Einkommen ab und zu leisten, doch mehr lag auch für sie kaum im Bereich des Möglichen. Acht Hin- und Rückfahrten nach St. Moritz hätten das gesamte Verkehrsbudget von 200 Franken aufgebraucht.

Allerdings ist zu beachten, dass erstens bei den grösseren Einkommen die Möglichkeit zur Vermögensbildung viel eher gegeben ist als bei kleinen Einkommen. Reisen können somit bei Gutverdienenden auch aus dem Vermögen und/oder Vermögenserträgen finanziert werden, wovon nachfolgend noch die Rede sein wird. Zweitens nimmt mit steigenden Einkommen der Anteil der Wahlausgaben gegenüber den Zwangsausgaben stark zu. Das Verkehrsbudget von 2 Prozent ist deshalb für die Gruppen der grösseren Einkommen sicher zu tief angesetzt. Zusammenfassend belegen die obigen Tabellen dennoch, dass sowohl 1872 wie 1912 für über 95 Prozent der Stadtzürcher Steuerzahler die Freizeitmobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln äusserst eingeschränkt, grösstenteils sogar faktisch ausgeschlossen war.

Verkehrsausgaben der Haushalte Meyer von Knonau und Pestalozzi

Wir vertiefen abschliessend unsere Ergebnisse mit zwei konkreten Personenbeispielen. Der viel und weit gereiste Zürcher Staatsarchivar Gerold Meyer von Knonau (1804–1858) verzeichnete 1852 ein Jahreseinkommen von 10'943 Franken. Davon entfielen über 9000 Franken auf Kapitalerträge. Lediglich 1750 Franken oder 16 Prozent des Gesamteinkommens stammten von Lohnzahlungen. Von diesem Einkommen verbrauchte die Familie Meyer von Knonau (Vater, Mutter, Sohn) 718 Franken oder 6,6 Prozent für die Budgetposten «Reisen und Erholung».¹³

Hätte Meyer von Knonau 1852 an einem schönen Sommertag eine Reise von Zürich auf die Rigi unternehmen wollen, so hätte er zunächst um acht Uhr morgens das

Dampfboot nach Horgen bestiegen. Dort wartete ein eigens für die Rigitouristen über Zug nach Arth geführter Pferdeomnibus. Allerdings wäre Meyer von Knonau bereits in Goldau ausgestiegen, von wo aus ein bequemer, auch für Saumpferde gangbarer Weg auf Rigi-Kulm führte. Vor dem Einnachten erreichte er den Rigidipfel. Hier war nun mindestens eine Übernachtung notwendig. Frühestens am Abend des nächsten Tages konnte Meyer wieder in Zürich sein. Die Fahrkosten für die gesamte Reise hin und zurück betragen 12 Franken, wovon 4.50 Franken für einen Führer zu Buche schlugen. Hinzu kamen 2 Franken für das Zimmer im neuen 200-Betten-Gasthaus auf Rigi-Kulm, sodann die Mahlzeiten, nämlich für das Nachtessen 3 und das Frühstück 1.50 Franken¹⁴ sowie schliesslich die Mittagessen unterwegs zu je 2 Franken.¹⁵ Alles in allem ergab dies also 27 Franken. Meyer entstammte dem Zürcher Besitz- und Bildungsbürgertum und war gewiss nicht arm. Dennoch hätte ihn dieser Ausflug mit der ganzen Familie über 10 Prozent des Budgets für «Reisen und Erholen» gekostet. Hätte Meyer nur auf seinen Lohn als Staatsarchivar und nicht auf die viel grösseren Einkünfte seines Vermögens zählen können, hätte der Familienausflug auf die Rigi die Hälfte seines Monatslohns verbraucht.

Einiges länger dauerte 1852 eine Reise über Chur und den Julierpass nach St. Moritz, das damals noch eine abgelegene Destination mit erst drei im Baedeker genannten Gasthäusern war. Nach der Abfahrt in Zürich mit dem Nachmittagsschiff um sechzehn Uhr wäre Meyer bis ins Engadin via Rapperswil, Chur und Tiefencastel 26 Stunden unterwegs gewesen. Mit einer Übernachtung in St. Moritz kostete ihn die Reise hin und zurück 45.85 Franken, die Verpflegung hinzugerechnet rund 53 Franken. Wenn er unterwegs nicht zwei Nächte in der Postkutsche verbringen, sondern im Hotel übernachten wollte, wären seine Ausgaben auf 60 Franken gestiegen, mit Verpflegung unterwegs gar auf 70 Franken – ein Zehntel des verfügbaren Reisebudgets. Wären Sohn und Frau ebenfalls mitgereist, hätte folglich das gesamte Reisebudget der Familie drei solche Ausflüge oder aber einen Ferienaufenthalt in St. Moritz von ungefähr drei Wochen erlaubt. Wenn G. von Escher in seinem 1851 erschienenen «Neuesten Handbuch für Reisende in der Schweiz» den Touristen nahe legte, für die von ihm beschriebenen Touren durch die Schweiz im Minimum drei, besser aber fünf bis achtzehn Wochen Ferienzeit einzurechnen, wandte er sich damit an jene wenigen Reichsten der (Stadt-)Bevölkerung, zu denen die Meyers genau genommen noch nicht einmal hinzuzuzählen wären.

Sicher zu diesen Kreisen gehörten jedoch der Zürcher Stadtpräsident Hans Konrad Pestalozzi (1848–1909) und seine Ehefrau. Wie bei Meyer machte bei Pestalozzi die Amtsbesoldung nur einen Bruchteil, nämlich ungefähr einen Fünftel, der gesamten Einkünfte des Ehepaars von über 25'700 Franken im Jahre 1889 aus. Davon gaben dann allerdings die Pestalozzis 1889 nicht weniger als 28 Prozent oder 7552 Franken für Reisen, Ausflüge und Freizeit aus.¹⁶ Ein nun ganz per Bahn möglicher Ausflug auf die Rigi belastete ihr wohl dotiertes Budget für Reisen und Freizeit nur noch mit

etwa 0,5 Prozent, ein Abstecher nach St. Moritz ebenfalls mit weniger als 1 Prozent. Natürlich war das Reisen in den 1880er-Jahren dank der fortgeschrittenen Eisenbahnerschliessung schon deutlich billiger. Auf der anderen Seite fanden sich nun aber in Luzern, auf der Rigi oder in St. Moritz auch Hotels der höchsten Preisklasse, wo der mondäne Aufenthalt das standesgemässe Prestige sicherte.¹⁷ Die Pestalozzis gehörten zu jener Schicht der Highsociety, welche sich in der neuen, neobarocken Hotelwelt auf Rigi-Kulm oder in St. Moritz längere Aufenthalte leisten konnte.

Das individuelle Reiseverhalten hängt neben finanziellen Aspekten von mannigfachen Faktoren ab, unter anderem etwa der beruflichen oder familiären Situation oder auch von ganz persönlichen Vorlieben. Unsere Daten sind deshalb als generalisierte Richtwerte zu verstehen, die aber dennoch in aller Deutlichkeit zeigen, dass den monetären Kosten in Bezug auf den Mobilitätsmarkt des 19. Jahrhunderts eine zentrale Rolle zukam. Wenn wir für 1910 von einer «Massenmobilität» sprechen, was bei einem Passagiervolumen von 240 Millionen Bahnreisenden durchaus angebracht ist, so muss einschränkend präzisiert werden, dass eine relativ dünne Oberschicht der Bevölkerung einschliesslich der meist wohlhabenden Touristen¹⁸ diesen Massenverkehr auslöste. Der grösste Teil der Bevölkerung nutzte allein schon aus Kostengründen öffentliche Transportmittel selten bis nie. Mit Blick auf den Freizeitverkehr ist dabei zu bedenken, dass wir nur die jeweils billigste Reisemöglichkeit berücksichtigt und ergänzende Ausgaben, etwa für die Verpflegung oder andere Aktivitäten, weitgehend ausgeblendet haben. Die Bahnfahrpreise der vor allem von Touristen genutzten ersten Klasse liegen über 100 Prozent über denjenigen der dritten Klasse.¹⁹

Trotz dieser Einschränkungen bleibt festzuhalten, dass die Eisenbahn nicht nur zu einer massiven Beschleunigung, sondern gleichzeitig und in ähnlichem Ausmass auch zu einer Verbilligung des Verkehrs führte. Dieser Aspekt wurde bislang in der Diskussion um die «Transportrevolution» zu wenig gewürdigt, obwohl ihm aus nahe liegenden Gründen eine entscheidende Bedeutung beizumessen ist. Weniger der Zeitaufwand als vielmehr die monetären Kosten des Verkehrs stellten für die Mehrheit der Bevölkerung im 19. Jahrhundert den grössten Raumwiderstand dar. Mit dem Eisenbahnbau öffnete sich der Mobilitätsmarkt zwar nach und nach auch mittleren Einkommenschichten, für häufige und grossräumige Reisen fehlten diesen aber auch noch 1910 die finanziellen Ressourcen.

Allerdings soll abschliessend ein Fehltrug ausgeräumt werden, das angesichts der hier präsentierten Daten leicht entstehen könnte, nämlich dass die Bevölkerung des 19. Jahrhunderts gezwungenermassen immobil war. Dies wäre ein Trugschluss, wie beispielsweise die jährlichen Wanderbewegungen in die Stadt Zürich belegen. 1893–1918 wanderte über eine Million Menschen in die Stadt, doch fast ebenso viele verliessen sie auch wieder, denn Zürichs Wanderungsgewinn in diesem Zeitraum betrug «lediglich» 59'000 Personen.²⁰ Die damalige Bevölkerung war somit

in höchstem Masse mobil, nur nutzte sie meist ein Transportmittel, das man allzu oft vergisst – die eigenen Füße.

Anmerkungen

- 1 Zu den Auswirkungen der Eisenbahn auf den Tourismus vgl. Frey, Thomas; Vogel Lukas, «Und wenn wir auch die Eisenbahn mit Kälte begrüßen ...». *Die Auswirkungen der Verkehrsintensivierung in der Schweiz auf Demographie, Wirtschaft und Raumstruktur*, Zürich 1997, S. 333 ff.
- 2 *Statistisches Jahrbuch der Schweiz*, Basel 1942, S. 183 f.
- 3 Ritzmann, Heiner (Hg.), *Historische Statistik der Schweiz*, Zürich 1996, S. 444 f., 448.
- 4 Brugger, Hans, *Die schweizerische Landwirtschaft 1850–1914*, Frauenfeld 1978, S. 268.
- 5 Tanner, Albert, *Arbeitsame Patrioten – wohlanständige Damen. Bürgertum und Bürgerlichkeit in der Schweiz 1830–1914*, Zürich 1995, S. 69.
- 6 Gruner, Erich; Wiedmer, Hans-Rudolf (Hg.), *Arbeiterschaft und Wirtschaft in der Schweiz. Demographische, wirtschaftliche und soziale Basis und Arbeitsbedingungen*, Bd. 1, Zürich 1987, S. 363, 403.
- 7 Gruner (wie Anm. 6), S. 365.
- 8 Zum Folgenden vgl. Frey, Vogel (wie Anm. 1), S. 340 ff.
- 9 Vgl. zum Beispiel Tschudi, Iwan von, *Tschudi's Ur- und Südschweiz*, St. Gallen 1865, S. 29. Die Taxen für Führer, Gepäckträger usw. wurden zwar amtlich festgesetzt, aufgrund der Konkurrenzsituation allerdings kaum eingehalten.
- 10 Püntener, Peter, *Bruttowertschöpfung der Schweiz 1850–1913. Banken, öffentlicher Verkehr, Post, Telephon, Telegraph, Tourismus*, unveröffentlichte Lizentiatsarbeit Universität Zürich, 1990, S. 71.
- 11 Zur Entwicklung der Postkurse vgl. Frey, Thomas, «Eine funktionale Bestandesaufnahme der Pferdepost 1850–1920», *traverse. Zeitschrift für Geschichte* (1999/2), S. 89–105.
- 12 Fahrpreise nach Angaben für 1870.
- 13 Angaben zu den Besitz- und Einkommensverhältnissen sowie zu den Ausgaben der Familie Meyer aus: Tanner (wie Anm. 5), S. 285 f.
- 14 *Baedeker. Die Schweiz. Handbuch für Reisende*, 3. Aufl., Koblenz 1851, S. 84 ff.
- 15 Preise für Wirtshäuser «zweiten Ranges». Escher, G. von, *Neuestes Handbuch für Reisende in der Schweiz*, Zürich 1851, S. 21 f.
- 16 Angaben zu den Besitz- und Einkommensverhältnissen sowie zu den Ausgaben der Familie Pestalozzi aus: Tanner (wie Anm. 5), S. 306 ff.
- 17 *Baedeker. Die Schweiz nebst den angrenzenden Theilen von Oberitalien, Savoyen und Tirol*, 22. Aufl., Leipzig 1887, S. 78 ff. und 372 ff.
- 18 Bairoch beziffert den Anteil der Touristen am gesamten Bahnfahrgastvolumen 1913 auf 19%; vgl. Bairoch, Paul, «Les spécificités des chemins de fer suisses des origines à nos jours», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 39 (1989), S. 35–57.
- 19 Fahrpläne; Bernegger schlug deshalb als Indikator der Tourismuskonjunktur die Reisenden der ersten Klasse vor. Bernegger, Michael, *Die Schweizer Wirtschaft 1850–1913. Wachstum, Strukturwandel und Konjunkturzyklen*, unveröffentlichte Lizentiatsarbeit Universität Zürich, 1983, S. 139.
- 20 *Geschichte des Kantons Zürich, 19. und 20. Jahrhundert*, Bd. 3, Zürich 1994, S. 182.

