

# Verkehrsgeschichte : Einleitung : in Erinnerung an Jean-François Bergier (1931-2009)

Autor(en): **Merki, Christoph Maria / Schiedt, Hans-Ulrich / Tissot, Laurent**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **25 (2010)**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-871741>

## **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.

Christoph Maria Merki, Hans-Ulrich Schiedt, Laurent Tissot

## Verkehrsgeschichte

### Einleitung

#### In Erinnerung an Jean-François Bergier (1931–2009)

Die Jahrestagung der Schweizerischen Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte fand im Frühjahr 2007 im *Laboratorio di Storia delle Alpi* an der *Accademia di architettura* der *Università della Svizzera italiana* in Mendrisio statt. Die Thematik der Jahrestagung 2007, die Geschichte des Verkehrs, des Transports und der Mobilität, eignete sich besonders für eine solche Veranstaltung in Mendrisio, steht doch der Verkehr von Menschen und Gütern in mancher Hinsicht im Zentrum der Beziehungen zwischen dem Norden und dem Süden der Schweiz und Europas.

In der Entstehungsgeschichte des *Laboratio* fanden die Verkehrsbeziehungen im Alpenraum immer eine besondere Aufmerksamkeit. Dieser Kreis schloss sich nun mit Jean-François Bergier, der vor über 50 Jahren eines der Gründungsmitglieder der hier domizilierten *Internationalen Gesellschaft für historische Alpenforschung* (IGHA) sowie während Jahren Präsident der *Schweizerischen Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* war und der an der Tagung über die offenen Fragen der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Verkehrsgeschichte sprach. Sein plötzlicher Tod im Oktober 2009, einige Monate nur vor der Publikation dieses Bandes, ist umso schmerzhafter, als sein Beitrag uns einmal mehr sein umfassendes Wissen vor Augen führt, mit dem er die langen Entwicklungen klar und überzeugend analysierte. Seine Präsenz und sein Engagement waren eine stete Bereicherung. Wir werden den bedeutenden Kollegen und Freund in guter Erinnerung behalten.

\*

Der Verkehr hat in den letzten Jahrhunderten immer wieder verschiedene Formen und Grade der Historisierung erfahren. In den meisten Fällen stand diese Historisierung in einem engen Zusammenhang mit verkehrspolitischen Konstellationen und Problemen der Gegenwart. Lokale Wegnetze und deren differenzierte Nutzung wurden im 15. und 16. Jahrhundert mit Berufung auf eine seit Langem bestehende Gültigkeit erstmals schriftlich fixiert. Die Niederschrift solcher Regelungen war

meist Ausdruck der gleichzeitigen Durchsetzung herrschaftlicher Vorrechte und Bestimmungsgewalt.

Der historische Rückgriff konnte auch der Einführung von grundsätzlich Neuem dienen. Oft erschien der fundamentale Wandel im Verkehrsinfrastrukturbau in einem historischen Gewand, und zwar durchaus im Sinn der von Eric Hobsbawm beschriebenen *invention of tradition*. Es war beispielsweise im Rahmen des Chausseebaus des 18. und des Kunststrassenbaus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts üblich, diese Instrumente der umfassenden Neustrukturierung des Raums und seiner Herrschaftsdurchdringung durch die römischen Vorbilder und Vorgänger zu rechtfertigen. Die Chausseen und die mit ihnen verbundene Intensivierung und Veränderung der Bau- und Unterhaltungspflichten wurden dadurch legitimiert, dass es sich dabei um einen schon in der Römerzeit üblichen Strassentyp handeln würde. In diesem Zusammenhang wurden allfällig vorhandene, konkrete Bodenfunde in der Regel unkritisch als römische Vorgängerbauten identifiziert (manchmal waren sie es auch tatsächlich).

Aufwendige Verkehrsinfrastrukturen werden nicht von heute auf morgen gebaut. Bevor sie realisiert werden können, entstehen sie in den Köpfen der Menschen. Sie sind immer Teil und Resultat eines komplexen diskursiven Prozesses, in dem auch die Geschichte eine wichtige Rolle spielt. So löste der Bau der 1882 eröffneten Gotthardbahn, die eine grundlegende Veränderung der schweizerischen Verkehrsbezüge mit sich brachte, eine intensive Hinwendung zur älteren Passgeschichte aus. Es ist kein Zufall, dass wichtige Quellensammlungen zur mittelalterlichen Passgeschichte ausgerechnet in diesem Zeitraum entstanden. In der 1873/74 erschienenen Quellensammlung *Urkunden und Regesten zur Geschichte des St. Gotthardweges* klingt der Zusammenhang von aktuellem Grossprojekt und geschichtlicher Bestimmung deutlich an: «Eine historische Bearbeitung dieser zukünftigen Weltbahn durch die Centralalpen wird stets in drei Theile zerfallen, wovon der erste mit dem mittelalterlichen Saumpfade über Urserenberg, der zweite mit der Kunststrasse für Räderfuhrwerke und der dritte mit Durchbohrung des Bergs und Erbauung des Schienenwegs beginnt. Hier ist nur vom Keime dieses Alpenkleeblattes die Sprache; allein auch dessen Erforschung ist zum Verständnisse späterer Entwicklungen unerlässlich und führt uns in die Geheimnisse der Entstehung und Ausbildung des schweizerischen Freistaats tiefer ein, als jede andere Betrachtung.»<sup>1</sup> In Liebenaus Verbindung der Genese der Schweiz als eigentlichen Passstaat<sup>2</sup> mit dem damals anstehenden Grossprojekt ergab sich eine in die nationale Mythenbildung eingeschlossene Bestimmung des Raums, die in der künftigen Gotthardbahn und später in den Alpenstrassentunnels ihre Erfüllung fand. Dieses Muster – die historische Bestimmung der Berge als Transitraum, die Schweiz als Drehscheibe des internationalen Verkehrs – hat sich in vielen Variationen im verkehrspolitischen Diskurs, aber auch in der Verkehrsgeschichte bis zum heutigen Tag gehalten.

Auch in den letzten Jahrzehnten beeinflusste fast jedes verkehrspolitische Grossvorhaben in der einen oder anderen Weise verkehrshistorische Fragestellungen und Projekte. Die landesplanerischen Leitbilder der 1960er-Jahre, die Planungseuphorie der 1970er-Jahre und die umweltpolitische Wende der 1970er-Jahre machten die Verkehrsgeschichte als Umwelt- oder Zeitgeschichte in Richtung Verkehrswissenschaft und Politikberatung anschlussfähig. Die Arbeiten und Diskussionen um die Gesamtverkehrskonzeption rückten die Systemhaftigkeit der Mobilität und die intermodalen Verkehrsketten ins Blickfeld. Die Modernisierung des Bahnnetzes, die in den 1980er-Jahren mit der Bahn 2000 und der NEAT in Gang kam, evozierte Fragen nach den institutionellen Konstellationen fundamentaler Infrastruktur- und Netzentwicklungen. Nur der frühe Autobahnbau fand in der zeitgenössischen Geschichtsforschung keinen unmittelbaren Niederschlag. Die Autobahnen gerieten erst mit der umweltpolitischen Wende der 1970er-Jahre in den Fokus der Historiker. Der Hauptgrund dafür war vermutlich die am Ende der 1950er-Jahre erreichte, erstaunliche Einmütigkeit, mit der sich das Volk für den Autobahnbau aussprach.<sup>3</sup> Bei einer Zustimmung von 82% erübrigten sich Konstrukte historischer Zwangsläufigkeit und Bestimmung.

\*

Eine epochenübergreifende Tagung zu einem mit *Verkehrsgeschichte / Histoire des transports* überschriebenen Thema erlaubt die Feststellung des heutigen Forschungsstands. Präsentiert wurden zu einem beachtlichen Teil neue Forschungsergebnisse, was die aktuelle Attraktivität verkehrsgeschichtlicher Fragestellungen belegt. Diese Attraktivität ist nicht voraussetzungslos.<sup>4</sup> Eine Häufung verkehrsgeschichtlicher Studien resultierte aus der traditionellen Regionalgeschichte, aus der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der 1960er- und 1970er-Jahre und aus der fruchtbaren interdisziplinären Zusammenarbeit von Geografie und Geschichte. Aus Letzterer heraus entstand zwischen 1980 und 2003 auch das *Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz*. Es ist für die Nachfolgeorganisation *ViaStoria, Zentrum für Verkehrsgeschichte* eine Grundlage für die kulturräumliche Erhaltung der noch vorhandenen historischen Verkehrswege wie auch für die weitere Verkehrsgeschichtsforschung.

Insgesamt ist die Institutionalisierung der Verkehrsgeschichte hierzulande jedoch eher gering: es gibt in der Schweiz mit Ausnahme der an der Universität Neuenburg angesiedelten *Historie contemporaine* kaum einen Lehrstuhl, der sich vorrangig darum kümmert; und die Wirtschaftsgeschichte, bei der die Verkehrsgeschichte traditionell angesiedelt wäre, ist unter dem Ansturm einer diskurs- und kulturgeschichtlich verengten Historiografie unter starken Druck geraten. Auch das *Verkehrshaus der Schweiz*, das meistbesuchte Museum des Landes, muss weitgehend ohne Forschung auskommen, was – gerade wenn man es mit dem

*Deutschen Museum* in München vergleicht – höchst bedauerlich ist. Immerhin beherbergte das *Verkehrshaus* letztes Jahr aus Anlass seines 50-jährigen Bestehens die wichtigste Plattform der Verkehrsgeschichte: die *International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility* (T<sup>2</sup>M) hielt ihren Jahreskongress in Luzern ab.

Die hier vorgestellten Studien sind zum grossen Teil in den bestehenden technick-, sozial-, wirtschafts- und umweltgeschichtlichen Bezügen entstanden, wobei die enge technikgeschichtliche Behandlung der Verkehrsmittel fehlt. Die Studien zeugen von einem ausgesprochenen Methodenpluralismus. Teilweise lässt sich auch eine gewisse Subdisziplinierung feststellen, für welche die interdisziplinäre Zusammenarbeit mit der Geografie, der Verkehrswissenschaft und – soweit es die neueste Geschichte betrifft – mit der Verkehrs- und Raumplanung bis hin zur Politikberatung grundlegend ist.

Auf internationalen Treffen der VerkehrshistorikerInnen wird die schweizerische Verkehrspolitik immer wieder als Sonderfall angesehen, der vermutlich auf institutionellen Rahmenbedingungen gründe, namentlich auf der direkten Demokratie (Abstimmungen über Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Städten, Alpeninitiative von 1994). Diese Sicht mag besonders hinsichtlich der breiten Politisierung der Verkehrsdiskussionen ihre Richtigkeit haben. Hingewiesen sei an dieser Stelle allerdings auf eine Gefahr, der nicht wenige verkehrsgeschichtliche Studien erliegen: der Verengung des Blicks auf das eigene Land. Das wird in vielen Fällen und besonders deutlich bei der Luftfahrt jenem Umstand nicht gerecht, dass es sich beim Verkehr um grenzüberschreitende Phänomene handelt und der Verkehr selbst zur Grenzüberschreitung tendiert.

\*

In der gegenwärtigen verkehrsgeschichtlichen Forschung lassen sich verschiedene Tendenzen erkennen. Nach wie vor dominieren die einzelnen Verkehrsträger die Fragestellungen, allen voran die Eisenbahnen. Diese werden indes vermehrt als Teile eines Systems erfasst und interpretiert. Zudem rücken Zusammenhänge von Raumwirksamkeit, Logistik und Mobilität ins Blickfeld ambitionierter Forschung. Die Konsumgeschichte wiederum konzentriert sich weniger auf die Angebots- als auf die Nachfrageseite. Dabei erweisen sich auch kulturgeschichtliche Herangehensweisen als fruchtbar.

Auch der sogenannte *spatial turn* der Geschichtswissenschaft hat der Verkehrsgeschichte neue Aufmerksamkeit beschert. Allerdings machen gerade diese Studien deutlich, dass die Verständigung über die raumkonstituierenden Elemente und ein entsprechendes analytisches Instrumentarium zur Erfassung von Raum und Raumüberwindung noch weitgehend fehlen respektive erst in den Kinderschuhen

stecken. So wären künftig Territorien, Raumhierarchien, Währungskreise und Handelssphären hinsichtlich der ganz konkreten Verkehrsverhältnisse und, soweit sie auf diesen beruhen, auch hinsichtlich ihrer Kommunikationsbedingungen zu interpretieren. In dieser Beziehung steht die Forschung erst am Anfang. Doch die ersten, wichtigen Schritte sind – wie dieser Band zeigt – bereits gemacht.

#### Anmerkungen

- 1 Liebenau Hermann von, «II. Urkunden und Regesten zur Geschichte des St. Gothard-Passes 1402–1450», *Archiv für Schweizerische Geschichte* 18 (1873), S. 190 ff.; Liebenau Hermann von, «Urkunden und Regesten zur Geschichte des Gotthardweges vom Ursprunge bis 1315», *Archiv für Schweizerische Geschichte* 19 (1874), S. 235–344, hier 235.
- 2 Vgl. Mathieu Jon, «Cento anni di vita di un classico: l'opera di Aloys Schulte sul traffico commerciale transalpino», *Archivio Storico Ticinese* 128 (2000), S. 207–216.
- 3 Haefeli Ueli, «Stadt und Autobahn – eine Neuinterpretation», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 51 (2001), S. 181–202.
- 4 Verkehrsgeschichtliche Literatur- und Forschungsberichte: Merki Christoph Maria, «Die verschlungenen Wege der modernen Verkehrsgeschichte», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 45 (1995), S. 444–457; Ders., «Unterwegs in unwegsamem Gelände. Historische Strassenverkehrsforschung in der Schweiz», *traverse* 2 (1999), S. 37–54; Schiedt Hans-Ulrich, «Trampelpfade und Chausseen – Literaturbericht einer strassenbezogenen Verkehrsgeschichte», *traverse* 2 (1999), S. 17–35; Merger Michèle, Polino Marie-Noëlle (Hg.), *Towards a European Intermodal Transport Network: Lessons from History. A Critical Bibliography*, Paris 2004; Mom Gijs, Pirie Gordon, Tissot Laurent (Hg.), *Mobility in History. The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility*, Neuenburg 2009.

