

Die verschlungenen Wege der modernen Verkehrsgeschichte : ein Gang durch die aktuelle Forschung

Autor(en): **Merki, Christoph Maria**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **45 (1995)**

Heft 4

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-81139>

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.

Die verschlungenen Wege der modernen Verkehrsgeschichte

Ein Gang durch die aktuelle Forschung

Christoph Maria Merki

Unter Verkehr können – im weitesten Sinne des Begriffes – alle Arten und Formen sozialer Kontakte subsumiert werden; so betrachtet, ist Verkehr die Basis menschlicher Kultur. In einem engeren, wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Sinne bedeutet Verkehr den Transport von Personen, Gütern und Nachrichten zu Wasser, zu Lande und in der Luft¹. Auch diese engere Definition weist der Verkehrswissenschaft und damit der Verkehrsgeschichte ein enorm weites Feld potentieller Aufgaben zu. So lässt sich eine arbeitsteilige Wirtschaft ohne Verkehr gar nicht denken und ein Prozess wie die Industrialisierung ohne die Entstehung neuer Verkehrssysteme gar nicht erklären. Eine Verkehrsgeschichte, die diesen Namen verdient, darf sich allerdings nicht darauf kaprizieren, die endlose Reihe verkehrstechnischer Erfindungen als die Geschichte immer neuer Meilensteine auf dem breiten Wege des Fortschritts abzufeiern². Untersuchungswürdig sind weniger einzelne Erfindungen als deren Diffusion und Durchsetzung im Rahmen einer sich laufend verändernden Volkswirtschaft; anzustreben ist demnach eine makroökonomische, in den jeweiligen sozialen Kontext eingebettete Prozessanalyse, mithin eine umfassende Geschichte der verkehrswirtschaftlichen Infrastruktur, die alleine eine Integration verschiedenster Aspekte (ökonomischer wie politischer, sozialer wie kultureller) zu leisten vermag³.

1 Andreas Predöhl: «Verkehr», in: *Handwörterbuch der Sozialwissenschaften*, hrsg. von E. v. Beckerath u.a., Stuttgart/Tübingen/Göttingen 1961, Bd. 11, S. 102–111, hier S. 102.

2 Von einem solch euphorischen Geist durchtränkt ist z.B. die Arbeit des Strassenbauingenieurs Maxwell G. Lay: *Die Geschichte der Strasse. Vom Trampelpfad zur Autobahn*, Frankfurt a. M./New York 1994 (engl. 1992).

3 Hans-Jürgen Teuteberg: «Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte», in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, 1994/1, S. 173–194. Die einzige Infrastrukturgeschichte, die international vergleichend verfährt und die sich vom Prinzip der *longue durée* leiten lässt, ist m.W. Arnulf Grübler: *The Rise and Fall of Infrastructures. Dynamics of Evolution and Technological Change in Transport*, Heidelberg 1990; leider geht Grübler fast ausschliesslich kliometrisch vor, und seine mathematischen Modelle glätten die historische Wirklichkeit – so hat man

Davon ist die schweizerische Verkehrsgeschichte vorläufig einigermaßen weit entfernt. Ihre Institutionalisierung, die sie diesem Ziel näher bringen könnte, lässt auf sich warten – anders als in der Bundesrepublik Deutschland, wo sich 1991 im Schosse der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft ein Arbeitskreis Verkehrsgeschichte gebildet hat. Die Institute und Behörden, die sich aus ökonomischer, soziologischer oder geographischer Sicht mit dem Verkehr befassen, sind sich der langen Tradition gegenwärtiger Fragestellungen oft nicht bewusst. Beispielsweise setzt für sie die Motorisierung des Strassenverkehrs mitunter erst in der Nachkriegszeit ein, obschon wichtige Weichen für deren Verlauf spätestens in den 20er Jahren gestellt worden sind. Das historische Interesse verkehrswirtschaftlicher Unternehmen und Verbände erschöpft sich gewöhnlich in der Publikation von Hagiographien anlässlich von Jubiläen⁴. Obwohl an und für sich dafür prädestiniert⁵, hat auch das meistbesuchte Museum der Schweiz, das Verkehrshaus in Luzern, offensichtlich weder die Ambitionen noch die Kapazitäten, um sich in der historischen Grundlagenforschung zu betätigen oder diese irgendwie zu koordinieren. Die vielen Vereine schliesslich, die sich der Pflege von Dampfschiffen, Oldtimern und schrottreifen Lokomotiven widmen, frönen lediglich einem – wie Nietzsche sagen würde – antiquarischen Interesse.

So bleibt denn die professionelle Forschung auf die individuelle Initiative von Historikerinnen und Historikern verwiesen, die sich im Rahmen ihrer Aus- und Weiterbildung auf entsprechende Themen einlassen und damit auf die zunehmende, umwelt-, aussen-, finanz- und energiepolitische Brisanz verkehrswirtschaftlicher Fragen (Neue Alpentransversale NEAT, Treibstoffzoll, Ozonproblem usw.) reagieren. Wie ein Blick in das Bulletin der Allgemeinen Geschichtsforschenden Gesellschaft zeigt, entstehen an den schweizerischen Universitäten Jahr für Jahr etliche Studien zur neueren und neuesten Verkehrsgeschichte. Einige dieser Arbeiten seien im folgenden vorgestellt, wobei ich mich auf die Historiographie der

wenigstens den Eindruck – mitunter zu stark. Statt von sozialgeschichtlich verankerter Verkehrsgeschichte liesse sich auch von der Geschichte (räumlicher) Mobilität sprechen. Das *Handbuch der schweizerischen Volkskultur* (hrsg. von Paul Hugger, Zürich 1992) operiert auf jeden Fall mit diesem Begriff (Manuel Eisner u. Peter Güller: «Mobilität und Lebensqualität», Bd. III, S. 1219–1240).

4 Vgl. z. B. *Rhätische Bahn. Heute – morgen – gestern* (Chur 1988) oder den Hochglanzband zum 90. Geburtstag des Autoimporteurs Emil Frey, eine schillernde Kombination von Familienalbum, Sachbuch und Werbeschrift: *Auto-Biografie: die Geschichte meines Lebens. Mit einem Abriss zur Auto- und Verkehrsgeschichte von Karl Lüönd*, Zürich 1988. Dass es – bei entsprechender Kapitalkraft und passendem PR-Konzept – auch anders geht, zeigen die von der Mercedes-Benz AG 1991 zum ersten Male veranstalteten Stuttgarter Tage für Automobilgeschichte.

5 Das deutsche Pendant des Verkehrshauses, das Deutsche Museum in München, führte diesen Sommer ein internationales Kolloquium zur Verkehrsgeschichte durch. Eine Publikation ist geplant.

letzten zehn bis fünfzehn Jahre sowie auf den modernen, d. h. industrialisiert-maschinellen, Verkehr des 19. und 20. Jahrhunderts beschränken will. Zur Sprache kommen sollen nicht nur die Leistungen der schweizerischen Verkehrsgeschichte, sondern auch deren Defizite und Desiderate.

Schiffs- und Bahnverkehr

Gehen wir die Verkehrssysteme ihrer Reihe nach durch, muss zuerst auf jene Transportart hingewiesen werden, die das überregionale Verkehrsgeschehen auch im Binnenland Schweiz bis ins 19. Jahrhundert hinein über weite Strecken dominierte: auf den Transport per Floss, Boot oder Schiff⁶. Abgesehen vom Rhein, der sich zu Beginn unseres Jahrhunderts zu einer eigentlichen Wasserstrasse ausbauen liess⁷, büssten die Flüsse und Seen seit der Mitte des 19. Jahrhunderts ihre Bedeutung als bevorzugte Wege des Gütertransports fast vollständig ein. Topographische und hydrologische Gegebenheiten, aber auch Bedenken des Naturschutzes sowie – was noch zu klären wäre – die expandierende Nutzung der Wasserkraft verhinderten die Schiffbarmachung der Flüsse und den Bau ausgedehnter Kanäle. Auf den Seen lösten motorbetriebene Schiffe das Ruderboot ab. Der Ausflugs- und Erholungsverkehr verdrängte den ursprünglich viel wichtigeren Frachtverkehr – aus dem Lastschiff wurde ein Lustschiff⁸.

Dem Schiff das Wasser abgegraben hat in erster Linie die mit ihm konkurrierende Eisenbahn. Die wirtschaftlichen, sozialen, politischen und kulturellen Auswirkungen dieser wohl bedeutendsten technischen Innovation des 19. Jahrhunderts sind seit langem bekannt. Die Eisenbahn ermöglichte einen billigen, schnellen und zuverlässigen Transport und legte damit die Basis für eine grossräumige, arbeitsteilige Wirtschaft; allein schon ihr Bau⁹ und ihr Unterhalt brachten, über sogenannte Vorwärts- und Rückwärtskoppelungseffekte, die Wirtschaft in Schwung. An-

6 Max Baumann: «Flüsse als europäische Verkehrsadern. Eine Skizze am Beispiel des Hochrheins», in: *Mundo multa miracula. FS für Hans Conrad Peyer*, hrsg. von Hans Berger u. a., Zürich 1992, S. 82–96; ders.: *Stilli. Von Fährleuten, Schiffern und Fischern im Aargau: der Fluss als Existenzgrundlage ländlicher Bevölkerung*, Windisch 1977.

7 Georg Kreis: «L'accès à la mer: le cas de la Suisse», in: *Relations internationales*, 1989, S. 443–455 (kurz abgehandelt wird auch die schweizerische Hochseeschifffahrt); Mike Gosteli: *Die Anfänge des Rheinhafens St. Johann*, Liz.-Arbeit Uni Basel 1992 (MS).

8 Anton Ebener: *Die Entwicklung der Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienersee (17.–19. Jh.)*, Liz.-Arbeit Uni Bern 1991 (MS); Orlando Foffa: *Strukturwandel der Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee im 19. Jahrhundert*, Liz.-Arbeit Uni Zürich 1993 (MS). Die Geschichte des Reisens bleibt im vorliegenden Forschungsbericht ausgeblendet, auch wenn sie gelegentlich zur Verkehrsgeschichte gerechnet wird.

9 Zu den Eisenbahninvestitionen, die vor allem in der zweiten Hälfte der 1850er Jahre bedeutend waren: Jutta Schwarz: *Bruttoanlageinvestitionen in der Schweiz von 1850 bis 1914*, Bern 1981, S. 35ff.; zu den sozialpolitischen Aspekten des Baus: Heinz Frey u. Ernst Glättli: *Schaufeln, Sprengen, Karren. Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahnbauarbeiter in der Schweiz um die Mitte des 19. Jahrhunderts*, Zürich 1987.

gesichts solcher Umwälzungen ist es erstaunlich, dass neuere bahnbrechende Studien, wie wir sie aus den USA (Fogel¹⁰) und Deutschland (Fremdling¹¹) kennen, hierzulande fehlen. Erwähnenswert sind allenfalls ein Aufsatz von Bruno Fritzsche, in dem er dem Einfluss der Eisenbahn auf die Entwicklung der Städte nachgeht¹², sowie die Dissertation von Daniel Marek, in der er zeigt, wie der Anschluss der Schweiz an das internationale Bahnnetz eine Transformation des Energiesystems mit sich brachte. Der Tunnel durch den Hauenstein wurde gewissermassen zum Einfallstor für die Kohle von Ruhr und Saar, die das Holz seit 1858 als zentrale Ressource ersetzte und die Formierung neuer, energieintensiver Branchen nach sich zog¹³.

Einleuchtend klingt die These des Wirtschaftshistorikers Michael Bernegger, dass erst das Eisenbahnnetz die Integration der schweizerischen Volkswirtschaft in den Weltmarkt sowie die Herausbildung eines nationalen Marktes ermöglicht habe¹⁴. Doch eine Arbeit, die diesen säkularen Prozess als Ganzes analysieren würde, steht – wie erwähnt – vorderhand aus. Ungemein erleichtert würde eine solche Aufgabe durch brauchbare und bis ins 19. Jahrhundert zurückreichende Statistiken, wie sie zum Beispiel der Studie Toutains über Frankreich, einem Produkt der *histoire sérielle*, zugrunde liegen¹⁵.

Andreas Balthasar hat kürzlich eine Geschichte der Schweizer Eisenbahn vorgelegt, die – aus der Perspektive einer sozialwissenschaftlich orientierten Technikgeschichte verfasst – in das Thema einführen will¹⁶.

10 Robert W. Fogel: *Railroads and American Economic Growth*, Baltimore/London 1964.

11 Rainer Fremdling: *Eisenbahn und deutsches Wirtschaftswachstum 1840–1879*, Dortmund 1985².

12 Bruno Fritzsche: «Eisenbahnbau und Stadtentwicklung in der Schweiz», in: *Stadtwachstum, Industrialisierung, Sozialer Wandel*, hrsg. von Hans-Jürgen Teuteberg, Berlin 1986, S. 175–194. Zu den raumwirtschaftlichen Veränderungen im Gefolge des Eisenbahnbaus auch: Hans-Peter Bärtschi: *Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Die Entwicklung des Zürcher Industrie- und Arbeiterstadtteils Aussersihl*, Basel/Stuttgart 1983, sowie Thomas Rüfenacht u. Curdin Salis Gross: *Der Eisenbahnbau und die räumliche Verteilung der Wirtschaft im Kanton Bern 1850–1910*, Liz.-Arbeit Uni Bern 1993 (MS).

13 Daniel Marek: *Kohle. Die Industrialisierung der Schweiz aus der Energieperspektive*, Diss. Bern 1991 (MS); eine Zusammenfassung unter dem Titel «Der Weg zum fossilen Energiesystem» findet sich in: *Umweltgeschichte*, hrsg. von Werner Abelshauser, Göttingen 1994, S. 57–75. Die erneute Umstellung der Energieversorgung in den 50er Jahren unseres Jahrhunderts ging ebenfalls Hand in Hand mit dem Aufstieg eines neuen Verkehrsmittels – des Automobils. Auch die Geschichte der Rohrleitungen (Erdöl und Erdgas) gehört, nebenbei bemerkt, in den Aufgabenbereich der Verkehrsgeschichte.

14 Michael Bernegger: «Die Schweiz und die Weltwirtschaft: Etappen der Integration im 19. und 20. Jahrhundert», in: *Die Schweiz in der Weltwirtschaft (15.–20. Jh.)*, hrsg. von Paul Bairoch und Martin Körner, Zürich 1990, S. 429–464, hier S. 459.

15 J.C. Toutain: *Les transports en France de 1830 à 1965*, Paris 1967. Eine *Schweizerische Eisenbahn-Statistik* erscheint seit 1868 im Jahresrhythmus; was vor allem fehlt, sind quantitative Angaben zur Entwicklung des Strassenverkehrs. Gespannt wartet man auf die angekündigte *Historische Statistik der Schweiz*.

16 Andreas Balthasar: *Zug um Zug. Eine Technikgeschichte der Schweizer Eisenbahn aus sozialhistorischer Sicht*, Basel/Boston/Berlin 1993. In zwei separaten Beiträgen (S. 80–101) erläutern

Balthasar bietet auf knappem Raum einen gut lesbaren Überblick über die bestehende Literatur und setzt darüber hinaus auch ein paar neue Akzente. So betont er die Bedeutung der Eisenbahn für das noch junge Finanz- und Börsengeschäft, für den Boom des frühen Fremdenverkehrs oder für die Herausbildung eines neuen Zeit- und Raumgefühls¹⁷. Doch auch er kommt nicht darum herum, einleitend den Stand der schweizerischen Eisenbahngeschichte zu beklagen. Es fehle, so schreibt er zu Recht, weniger an der Aufarbeitung historischer Details als an deren Einordnung in die gesellschaftlichen Zusammenhänge¹⁸. Insofern scheint es mir sinnvoller, zum Schluss dieses Kapitels zwei, drei offene Fragen aufzuwerfen statt weitere Literatur, zum Beispiel über die Geschichte einzelner Unternehmen oder regionaler Projekte¹⁹, vorzustellen.

Das Verkehrs- und besonders das Eisenbahnwesen bildet traditionell einen Schwerpunkt staatlicher Intervention. Die SBB entstanden 1902 aus der Verstaatlichung der grössten Privatbahnen, die man dadurch der Spekulation und lokalen Interessen, aber auch dem wachsenden Einfluss ausländischen Kapitals²⁰ entziehen wollte. Während die öffentliche Debatte über die Verstaatlichung der Bahnen aufgearbeitet ist²¹, warten die Akten der Bundesverwaltung und der verschiedenen Privatbahnen noch immer auf eine detaillierte Auswertung. Wenn die Zentralisierung der Eidgenos-

Markus Schneider und Werner Thut, welche Vorreiterrolle die Eisenbahngesellschaften beim Aufbau moderner Verwaltungsorganisationen spielten und welche Rückwirkungen der durch die Eisenbahn ermöglichte billige Transport von Massengütern auf die Landwirtschaft hatte.

17 Eine noch kaum beachtete mentalitäts- und kulturgeschichtliche Dimension, auf die vor allem Wolfgang Schivelbusch (*Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, München 1977) hingewiesen hat. So anregend Schivelbuschs Thesen sind, so sehr bedürfen sie quellengesättigter Kontrolle. So werden beispielsweise in der neuen *Geschichte des Kantons Zürich* (Zürich 1994, Bd. 3, S. 114) – Schivelbusch paraphrasierend – jene «warnenden Berichte» erwähnt, die das Auftauchen der Eisenbahn ausgelöst habe. Beim medizinischen Gutachten, das vor den angeblichen Gesundheitsgefahren einer Eisenbahnreise warnt und auf das sich Schivelbusch bei seinen Ausführungen stützt, handelt es sich um eine Fälschung (dazu: Rolf Peter Sieferle: *Fortschrittsfeinde? Opposition gegen Technik und Industrie von der Romantik bis zur Gegenwart*, München 1984, S. 87ff.).

18 Balthasar, *Zug um Zug*, S. 10.

19 Stephan Müller: *Die Geschichte der Appenzeller Bahnen AB/SGA/AG/SB*, Herisau 1981; Nicolas Roulin: *La question des chemins de fer régionaux à Fribourg (1897–1920)*, Liz.-Arbeit Uni Fribourg 1988 (MS); Jürg Schalch: «Zug kommt zum Zug»: *Die Bemühungen des Kantons Zug um einen Eisenbahnanschluss*, Liz.-Arbeit Uni Zürich 1992 (MS); Patrick Moser: *Wie eine Jungfrau zur Demoiselle wurde. Projektierung und Bau der Jungfraubahn*, Liz.-Arbeit Uni Bern 1994 (MS) (der Fremdenverkehr der Belle Epoque ist nicht berücksichtigt). Zum Initianten der Jungfraubahn, dem Zürcher Adolf Guyer-Zeller, gibt es übrigens eine Biographie, die jedoch dem Format dieses faszinierenden Finanzmagnaten nicht ganz gewachsen ist: Doris Müller-Füglister: *Adolf Guyer-Zeller. «Amerikanismus» in der Schweiz? Entfaltung und Grenzen eines Eisenbahnunternehmers*, Zürich 1992. Die *Bibliographie der Schweizergeschichte* nennt in jeder Ausgabe Dutzende von Schriften, die von jubelnden Bahnunternehmen herausgegeben worden sind.

20 Dazu: Gérard Benz: «Un aspect du financement des chemins de fer en Suisse par le capital étranger», in: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte*, 1987, S. 169–185.

21 Heinrich Strebler: *Die Diskussion um den Rückkauf der schweizerischen Privatbahnen durch den Bund 1852–1898*, Zürich 1980.

senschaft durch die Verstaatlichung der Bahnen wirklich «einen beträchtlichen Sprung nach vorne»²² machte, verdient diese Frage endlich die ihr gebührende Aufmerksamkeit.

Völlig unbeachtet geblieben ist bislang die Eisenbahngeschichte unseres Jahrhunderts, was damit zusammenhängen mag, dass die Eisenbahn nach ihrem «heroischen» Zeitalter in eine scheinbar uninteressante Stagnationsphase geraten bzw. aufs Abstellgleise geschoben worden ist. Beim schleichenden Niedergang der Bahnen handelte es sich nämlich primär um einen politisch gesteuerten Prozess, um die Konsequenz staatlicher Infrastrukturentscheidungen, über deren Tragweite sich die Handelnden wohl nicht immer im klaren gewesen sind. Die finanziellen Probleme, die die Bundesbahnen mittlerweile so stark in Anspruch nehmen, wurden ihnen zum Teil schon bei der Gründung mit auf den Weg gegeben²³. Wie gross der Spielraum der SBB in unserem Jahrhundert überhaupt gewesen ist, kann vorläufig nur vermutet werden: Beschränkten sie sich auf die Verwaltung ihres Erbes, oder waren sie – wie die frühe Elektrifizierung des Netzes²⁴ glauben macht – auch zur Modernisierung fähig? Die heute so kontrovers diskutierte «koordinierte Verkehrspolitik» hat ihre Vorläufer in der sogenannten Verkehrsteilungspolitik der 30er und 40er Jahre, d. h. im (gescheiterten) Versuch, den modal split zwischen Schiene und Strasse gesetzlich festzulegen – mit Sicherheit eines jener Themen, das die Verkehrsgeschichte noch eingehend beschäftigen wird²⁵.

Strassenverkehr

Die Geschichte des Strassenverkehrs ist zunächst die Geschichte der Strasse, die schon vor dem Auftreten des Automobils modernisiert und fahrbar gemacht worden ist. Das Netz der Pferdeposten, das die PTT im Regalbetrieb unterhielten, erreichte 1849 eine stattliche Länge von 4600

22 Balthasar, *Zug um Zug*, S. 61.

23 Die Finanzgeschichte der schweizerischen Eisenbahnen ist ein vernachlässigtes Thema. Auch bei der Gotthardbahn und ihrem Rückkauf durch den Bund interessierten bisher eher die innen- und aussenpolitischen Implikationen denn der finanzpolitische Hintergrund (vgl. Felix Bosshard: *Der Gotthardvertrag von 1909. Ein Beitrag zur schweizerischen Innen- und Aussenpolitik vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges*, Zürich 1973; Sibylle Wegelin-Zbinden: *Der Kampf um den Gotthardvertrag. Schweizerische Selbstbesinnung am Vorabend des Ersten Weltkrieges*, Teufen 1974; Bruno Caizzi u. Dino Jauch [Hrsg.]: *Il San Gottardo e l'Europa. Genesi di una ferrovia alpina, 1882–1982*, Bellinzona 1983).

24 Vgl. zur Elektrifizierung den auch als Einstieg in die Eisenbahngeschichte geeigneten Aufsatz von Paul Bairoch: «Les spécificités des chemins de fer suisses des origines à nos jours», in: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte*, 1989, S. 35–57, hier S. 43–48.

25 Vgl. dazu die 289 Seiten starke Lizentiatsarbeit von Jan Mühlethaler: «*Schiene versus Strasse. Von den Anfängen eines verkehrspolitischen Grundsatzdiskurses und dessen Leitbilder in der Schweiz (1921–1935)*» (Uni Zürich 1994 [MS]), der zwar das Verdienst zukommt, zum ersten Mal auf dieses Thema eingegangen zu sein, deren theoretischer Aufwand allerdings umgekehrt proportional ist zu ihrem empirischen Ertrag.

Kilometern. Der Ausbau der wichtigsten Alpenstrassen fällt in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts: Die erste befahrbare Strasse zwischen der Schweiz und Italien wurde auf Befehl Napoleons in den Jahren 1801 bis 1805 über den Simplon erstellt; in den 20er und 30er Jahren folgten weitere Pässe. Dass die Beschleunigung des alpinen Transitverkehrs im 19. Jahrhundert vor allem den Zentren zugute kam, legt Jürg Simonett am Beispiel zweier bündnerischer Täler dar²⁶. Die neuen Kunststrassen über den Splügen und den San Bernardino brachten in den Dörfern des Hinterrheins zuerst eine Umstellung vom Saum- zum Fahrverkehr; schon ein halbes Jahrhundert später, mit der Eröffnung der noch attraktiveren Routen über den Brenner, den Mont Cenis und den Gotthard, wanderte der Verkehr wieder ab – hin zur Eisenbahn.

Simonetts wegweisende, raumwirtschaftlich-regionale Studie liesse sich problemlos auch für andere Transitachsen wiederholen und bis in die Gegenwart hineinziehen. Noch wichtiger wäre allerdings eine ausführliche Geschichte des schweizerischen Strassenverkehrs im Jahrhundert vor dessen Motorisierung²⁷: Wieviel wurde in den Strassenbau investiert? Wie hoch waren die Unterhaltskosten und die Belastungen der kantonalen Haushalte? Wie war der Personentransport vor der Gründung der schweizerischen Post organisiert? Führte der Eisenbahnbau tatsächlich zu einem vorübergehenden Verfall der Strassen? Vielleicht könnte man mit Hilfe kantonaler Zollstatistiken sogar die Güterströme der Zeit vor 1848 messen. Leider gehören solche Untersuchungen nur bedingt in das Pflichtenheft des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). Das in Bern beheimatete IVS bemüht sich darum, die Überreste historischer Strassen zu inventarisieren, wobei die Erfassung vormoderner Verkehrswege und sogenannter Wegbegleiter²⁸ im Vordergrund steht²⁹. Der wirt-

26 Jürg Simonett: *Verkehrserneuerung und Verkehrsverlagerung in Graubünden. Die «Untere Strasse» im 19. Jahrhundert*, Chur 1986.

27 Christine Barraud Wiener u. Jürg Simonett: «Zum Bau der «Kunststrassen» im 18. und 19. Jahrhundert: Die Disziplinierung von Landschaft und Bevölkerung», in: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte*, 1990, S. 415–433; Bruno Krapf: *Der Strassenbau im Kanton St. Gallen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, Liz.-Arbeit Uni Zürich 1983 (MS); Patrick Roudit: *Les routes latérales du canton du Valais dans la seconde moitié du XIX^e siècle*, Liz.-Arbeit Uni Fribourg 1994 (MS); Claudine Salamin: *Naissance du réseau routier et amorce d'une politique routière en Valais pendant la première moitié du XIX^e siècle*, Liz.-Arbeit Uni Fribourg 1983 (MS).

28 Wegbegleiter sind jene sakralen oder profanen Bauten, Denkmäler und Einrichtungen, die die Verkehrswege säumen: Wegkreuze, Stundensteine, Kapellen, Hospize usw.

29 Eine Ausnahme ist: Arne Hegland, Jürg Simonett u. Werner Vogel: *Strassen als Baudenkmäler. Kommerzialstrassen des 19. Jahrhunderts in Graubünden*, Bern 1989². Seit 1985 erscheint ein *IVS-Bulletin* (hrsg. vom Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft), in dem sich hin und wieder Artikel zur modernen Verkehrsgeschichte finden. Schwerpunktthema des IVS-Bulletins 1995/2 ist die Industriearchäologie, die sich der Inventarisierung und Pflege industriegeschichtlicher Kulturgüter (alte Fabriken und Maschinen, aber auch stillgelegte Bahnlagen) verschrieben hat.

schafts- und sozialhistorische Kontext dieser Bauwerke interessiert jeweils nur am Rand.

Was den Strassenbau unseres Jahrhunderts³⁰ angeht, konzentriert sich das Interesse auf das grösste Infrastrukturprojekt in der Geschichte der Eidgenossenschaft: auf die Autobahnen – ohne dass die Grenzen zwischen der Zeitgeschichte und der Politologie³¹ immer klar auszumachen sind. Untersucht wurden unter anderem der Stimmungsumschwung von der Strassenbaueuphorie der 50er und 60er zur Skepsis der 70er und 80er Jahre³² sowie die Projektierungsphase des Nationalstrassenbaus³³. Der Widerstand gegen den überhandnehmenden Verkehr manifestierte sich zuerst auf lokaler Ebene, besonders in den Städten, welche eine fortschrittsgläubige Verkehrsplanung in den 50er Jahren nach amerikanischem Vorbild umgestalten und an den motorisierten Verkehr anpassen wollte³⁴.

Noch keine Beachtung gefunden hat im Unterschied dazu der kantonal organisierte und über die reichlich fliessenden Motorfahrzeugsteuern finanzierte Strassenbau der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts – er musste immerhin mit der vielbeklagten «Staubplage» fertig werden. Ernst Guglielminetti, ein Walliser Arzt, hat auf diesem Gebiet internationalen Ruhm erlangt und sich zusammen mit der von ihm ins Leben gerufenen Liga für Staubbekämpfung so intensiv für die Teerung der Strassen eingesetzt, dass der Übername «Dr Goudron» an ihm hängen blieb.

Für die Finanzierung des Strassenbaus verwendete man einerseits die Motorfahrzeugsteuern, andererseits die Einnahmen aus dem Treibstoffzoll. Seit der Mitte der 20er Jahre floss ein Teil dieser Zollerträge in die Kantone, wo man sie – zweckgebunden – für den Strassenbau ausgeben

30 Willi Schweizer: *Strassenverkehrspolitik und Strassenbau im Wandel der Zeiten. Eine Untersuchung über drei Perioden des zwanzigsten Jahrhunderts*, Liz.-Arbeit Uni Bern 1989 (MS).

31 Vgl. u. a. M. Bassand, T. Burnier, P. Meyer, R. Stüssi u. L. Veuve: *Politique des routes nationales*, Lausanne 1986; Werner Reh: *Politikverflechtung im Fernstrassenbau der Bundesrepublik Deutschland und im Nationalstrassenbau der Schweiz*, Frankfurt a. M. 1988.

32 Bernard Gutknecht: *Von punktueller Opposition zu grundsätzlichem Widerstand. Gesellschaftlicher Wertwandel im Spiegel von Wahrnehmung und Akzeptanzverlust des schweizerischen Nationalstrassenbaus*, Liz.-Arbeit Uni Fribourg 1989 (MS); ders.: «Proteste gegen den Nationalstrassenbau 1957–1990: Von punktueller Opposition zu grundsätzlichem Widerstand», in: *Rechte und linke Fundamentalopposition*, hrsg. von Urs Altermatt u. a., Basel/Frankfurt a. M. 1994, S. 62–94; Christoph Maria Merki: «Die Strassenschlacht von Sempach. Zur Kontroverse um die Linienführung der Autobahn N2 am Sempachersee» (erscheint 1996 im *Jahrbuch der Historischen Gesellschaft Luzern*).

33 Michael Ackermann: *Konzepte und Entscheidungen in der Planung schweizerischer Nationalstrassen von 1927 bis 1960*, Bern 1992.

34 George Kammann: *Mit Stadtautobahnen die Städte retten? Städtebauliche Ideen der Expressstrassen-Planung in der Schweiz 1954–1964*, Diss. Zürich 1990; Fabian Hodel: *Planung und Demokratie. Die Entwicklung der demokratischen Mitsprache in Planungsfragen der Stadt Luzern während der Hochkonjunktur*, Liz.-Arbeit Uni Bern 1990 (MS); Jean-Daniel Blanc: *Die Stadt – ein Verkehrshindernis? Leitbilder städtischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Zürich 1945–1975*, Zürich 1993.

musste. Über den Mechanismus der Zweckbindung wurde im Laufe des Jahrhunderts immer mehr Benzingeld in den Strassenbau gepumpt³⁵. Nach und nach kam damit eine «Autofinanzierung in doppeltem Sinne» (Wolf Linder) in Gang: Je höher der Benzinverbrauch im Zuge der um sich greifenden Motorisierung stieg, desto mehr Mittel standen für den Strassenbau zur Verfügung, und je attraktiver das Strassennetz wurde, desto eher lohnte sich der Kauf eines Autos. Für den sukzessiven Ausbau der Zweckbindung sorgte eine Lobby, über deren frühes Wirken man bedauerlicherweise nicht viel weiss; erforscht ist lediglich der TCS der 50er und 60er Jahre³⁶.

Das Automobil steht – das sollte inzwischen klar geworden sein – in einer symbiotischen Beziehung mit der Bahn, auf der es fährt, der Fahrbahn. Wer die Geschichte des Automobils von der Strasse isoliert, macht das Kraftfahrzeug zu einem funktionslosen Artefakt und wird weder seine Entwicklung noch die der Strasse je verstehen. Die ersten beiden Dissertationen, die der Geschichte des Automobils bzw. des Automobilismus in der Schweiz nachgehen, tragen diesem Umstand Rechnung. Urs Nussbaum³⁷ verfolgt den langen und mit interkantonalen Konkordaten seit 1904 notdürftig gepflasterten Weg bis zum ersten Bundesgesetz über den Motorfahrzeugverkehr von 1932; Rolf Gisler-Jauch³⁸ untersucht die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen des Automobils auf das Urnerland, und zwar von seinem ersten Auftreten 1895 bis heute. So wichtig und aner kennenswert diese zwei Pionierarbeiten sind, so deutlich illustrieren sie, dass die Historiographie über die Motorisierung des Strassenverkehrs noch am Anfang steht. Beide Autoren erzählen auf nicht gerade originelle Art und Weise die Fakten, die sie zusammengetragen haben; zentrale Begriffe werden nicht geklärt, und auf den inzwischen recht breiten technikgeschichtlichen Diskurs des Auslandes wird kein Bezug genommen; ausserdem glauben sie, ohne Theorien, Modelle oder Konzepte aus den benachbarten Disziplinen auskommen zu können. Die Lektüre der beiden

35 Dazu: Christoph Maria Merki: «Der Treibstoffzoll aus historischer Sicht: Von der Finanzquelle des Bundes zum Motor des Strassenbaus», in: *Das 1950er Syndrom. Der Weg in die Konsumgesellschaft*, hrsg. von Christian Pfister, Bern 1994, S. 311–332.

36 Ben Frommel: *Post Tenebras Automobilis. La voiture en Suisse dans les années 1950 et le discours du Touring*, Liz.-Arbeit Uni Genf 1992 (MS); Henri Défago: *Le Touring Club Suisse: un groupe de pression face à la démocratisation de l'automobile (1958–1970)*, Liz.-Arbeit Uni Fribourg 1994 (MS).

37 Urs Nussbaum: *Motorisiert, politisiert und akzeptiert. Das erste Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr von 1932 als Lösungsversuch moderner Strassenverkehrsprobleme*, Bern usw. 1989.

38 Rolf Gisler-Jauch: *Uri und das Automobil – des Teufels späte Rache? Soziale und wirtschaftliche Auswirkungen des Automobils auf das Urnerland*, Altdorf 1994. Als Beispiel für die Erroberung einer Stadt durch das Automobil: Thomas Meyer: *Der Anfang des Automobilverkehrs in Luzern*, Luzern 1989.

Untersuchungen hinterlässt deshalb einen zwiespältigen Eindruck. Manche Zäsuren scheinen willkürlich gesetzt. Gleichwohl lässt vor allem Gislers Buch keinen Zweifel daran, dass die Motorisierung des Strassenverkehrs einer der zentralen wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Prozesse unseres Jahrhunderts ist – sie veränderte nicht nur die Strassen und die Städte, die Industriestrukturen und die aussenwirtschaftlichen Beziehungen, sondern auch das Alltags- und Urlaubsverhalten³⁹ von zuerst wenigen und dann immer mehr Menschen.

Die Verbreitung motorisierter Strassenfahrzeuge darf allerdings nicht bloss als Siegeszug, d.h. im Sinne einer autozentrierten Erfolgsstory, abgehandelt werden, zur Sprache kommen muss auch das destruktive Potential, das dieser Modernisierungsprozess mit sich brachte, beispielsweise die Verdrängung der anderen Strassenbenutzerinnen und -benutzer an den Rand, sei es auf den Fahrradstreifen, den Gehsteig oder – wie beim Pferd⁴⁰ – auf das Feld. Vor allem die erste Phase der Motorisierung bietet in dieser Beziehung viel und noch kaum ausgewertetes Anschauungsmaterial. Der hartnäckige Widerstand, dem die sogenannten Stinkdroschken und Hastkutschen gerade im Gebirge begegneten, war schon Gegenstand kultur- und mentalitätsgeschichtlicher Betrachtungen⁴¹. Doch ist das Wissen um die frühe Autofeindlichkeit vorderhand genauso fragmentarisch wie das Wissen um jene positiven Werte, welche die Durchsetzung des neuen Verkehrsmittels begleiteten, ja entscheidend beschleunigten und welche sich am ehesten über die Erfahrungen seiner sportbegeisterten Schrittmacher fassen liessen.

Zur Geschichte des motorisierten Verkehrs gehört auch die Geschichte jener Branche, die sich um die Herstellung, Verbreitung und Wartung des neuen Vehikels kümmerte. Die schweizerische Automobilindustrie fabri-

39 Dazu: Urs Fuhrer (Hg.): *Wohnen mit dem Auto. Ursachen und Gestaltung automobiler Freizeit*, Zürich 1993 (stark gegenwartsbezogen).

40 Das Pferd verschwand zuerst aus den Städten und wurde dann, einige Jahrzehnte später, auch auf dem Land durch Maschinen substituiert (vgl. Ueli Häfeli: *Maschinen statt Knechte? Landtechnik im luzernischen Einzelhofgebiet 1919–1939*, Liz.-Arbeit Uni Bern 1989 [MS] [über den langsamen und durch die Krise verzögerten Gang der Mechanisierung]). Zur Geschichte des Landwirtschaftsmaschinen- und Nutzfahrzeugherstellers Aebi in Burgdorf: Herbert Tauber: *Johann Ulrich Aebi. 100 Jahre Schweizer Landmaschinen*, hrsg. vom Verein für wirtschaftshistorische Studien, Zürich 1983.

41 Ruedi Brassel-Moser: «Öffentlichkeit und Er-Fahrung. Zur Diskussion um Automobil und Geschwindigkeit in den zwanziger Jahren», in: *Fenster zur Geschichte. FS für Markus Mattmüller*, hrsg. von Bernard Degen u.a., Basel/Frankfurt a. M. 1992, S. 325–340; Christoph Maria Merki: «Die Schwyzer Regierung und die «Auto-Protzen». Zu einem Dokument aus der Frühphase des Automobils», in: *traverse. Zeitschrift für Geschichte*, 1994/3, S. 236–248. Zum Fahrverbot im Kanton Graubünden, das bekanntlich erst 1925 verschwand: Hans Braschler: «Der Kampf um das Automobil», in: *Bündner Jahrbuch*, 1987, S. 78–94. Über die Wahrnehmung der Opfer, die der «Kampf um die Strasse» (Theo Gubler) forderte: Thomas Schraner: *Unfallberichte in der Presse zwischen 1890 und 1940, eine historisch-linguistische Textanalyse*, Liz.-Arbeit Uni Zürich 1991 (MS).

zierte 1913 1600 Fahrzeuge – eine auch im internationalen Vergleich ansehnliche Produktion. Es waren vor allem Unternehmen der Maschinenbauindustrie, die sich – wie der Waffenhersteller Martini⁴² – in diesem zukunftssträchtigen Bereich engagierten. Dass sie schliesslich den Übergang von der handwerklichen zur grossseriellen Fertigung verpassten, hatte vorab mit der beschränkten Nachfrage im eigenen Land zu tun: Während der Markt für Luxusautomobile schon bald gesättigt war, gab es keine Nachfrage nach einer grossen Zahl standardisierter Wagen, wie sie zum Beispiel der Taxibedarf einer Metropole bedeutet hätte⁴³. Im Gegensatz zur Personen- hielt sich die Lastwagen- und Nutzfahrzeug-Produktion in der Schweiz wesentlich länger: dank der von Saurer weiterentwickelten Diesel-Technik, vermutlich aber auch dank der gesicherten Nachfrage staatlicher Betriebe (Armeelastwagen und Postautos)⁴⁴.

Noch vor dem Aufkreuzen des Automobils machte auf den schweizerischen Strassen ein Verkehrsmittel Furore, das seit einigen Jahren wieder im Kommen ist: das Fahrrad. Es konnte zuerst in Genf Fuss fassen, wo schon 1869, also noch vor der Erfindung des kettengetriebenen Niederades, ein Veloclub⁴⁵ entstand. Übrigens machte sich auch das Automobil von Genf aus auf seinen Weg in die restliche Schweiz⁴⁶, und noch heute tut sich in Verkehrsfragen des öfters ein «Röstigraben» auf. Ursprünglich war das «Stahlross» ein aristokratisches Sportgerät; in den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts wurde es zum Pferd des Bürgers (der sich das wirkliche Pferd nicht leisten konnte), bevor es sich dann in das Automobil der kleinen Leute verwandelte⁴⁷. Schon in den 20er Jahren war das Fahrrad

42 Christoph Bischof: *Friedrich von Martini (1833–1897). Universeller Erfinder und Konstrukteur*, hrsg. vom Verein für wirtschaftshistorische Studien, Glarus 1992.

43 David Asséo: «La place de la Suisse dans l'industrie automobile mondiale d'avant 1914», in: *Die Schweiz in der Weltwirtschaft (15.-20. Jh.)*, hrsg. von Paul Bairoch und Martin Körner, Zürich 1990, S. 141–164. Die schweizerische Pkw-Produktion ist zwar in den 20er Jahren zum Erliegen gekommen, nicht aber jenes Gewerbe, das direkt oder indirekt am Auto hängt: von den Reifenhandlungen und Garagen über die Taxibetriebe und Autovermietungen bis hin zu den Fahrschulen und Versicherungen.

44 Markus Mäder: *Drei Generationen Saurer*, hrsg. vom Verein für wirtschaftshistorische Studien, Glarus 1988 (Mäder interessiert weniger die Absatzpolitik des Arboner Unternehmens als der Zylinderkopf des ADD-Motors u. ä.). Noch völlig im dunkeln liegt die Geschichte des motorisierten Schwerverkehrs, der den SBB schon in den 20er Jahren Marktanteile abnahm. Das Speditionsunternehmen Welte-Furrer stellte seinen Wagenpark seit 1910 von der animalischen auf die motorische Traktion um (vgl. René Bondt: *Welte-Furrer – Ein Stück Zürcher Transportgeschichte*, hrsg. vom Verein für wirtschaftshistorische Studien, Glarus 1988).

45 Walter Dysli: *Une histoire sociale de la bicyclette à Genève de 1890 à 1914*, Liz.-Arbeit Uni Genf 1987 (MS), S. 37 (eine eher magere Arbeit).

46 Zu den Gründen: David Asséo u. Jean Batou: «Genève et l'automobile avant 1914. Une histoire d'amour et de haine», in: *Revue du Vieux Genève*, 1987, S. 57–64.

47 Auf diese eingängige Formel bringt René Rohner-Gassmann («Auf tausendem Rade in die Weite!») *Das Velofahren und seine soziokulturelle Bedeutung in der Schweiz 1900–1950*, Liz.-Arbeit Uni Zürich 1991 [MS], S. 96) den Bedeutungswandel des Fahrrades in den Jahrzehnten zwischen 1890 und 1930. Rohner untersucht nicht nur die räumlichen und sozialen Verbreitungsmuster des Fahrrades, sondern auch den Status seiner Benutzerinnen und Benutzer sowie

nicht mehr aus dem Alltag wegzudenken: Während 1930 auf 67 Einwohner ein Personenwagen kam, besass wenigstens jeder fünfte Schweizer ein eigenes Velo.

Die Massenverbreitung des Fahrrades verschaffte auch den Unterschichten zum ersten Mal jene individuelle Mobilität, auf die sie in der Folge immer häufiger angewiesen waren. Die folgenschwere Trennung von Arbeits- und Wohnort wurde dadurch möglich – genauso wie durch den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Strassenbahn, Omnibus und Trolleybus schufen die Voraussetzungen für den Anschluss zentrumsferner Gebiete an die Stadt, wobei sich die Dynamik der Urbanisierung wegen des beschränkten Radius dieser schienen- bzw. liniengebundenen Verkehrsmittel vorerst in Grenzen hielt. Erst das Automobil ermöglichte die Feinerschliessung der Landschaft und damit deren Zersiedelung. Getragen von den Fragestellungen der modernen Stadtgeschichte, rücken solche Themen derzeit auch hierzulande in den Fokus der historischen Forschung: Allein über den öffentlichen Nahverkehr promovieren momentan mindestens drei Historiker⁴⁸.

Von der Motorisierung des Strassenverkehrs konnten auch die ländlichen Gebiete profitieren, bevor das Automobil zu einem alltäglichen Verkehrsmittel avancierte. Dafür sorgten die PTT, die auch jene abgelegenen Gebiete mit dem Postauto bedienten, an denen das Eisenbahnzeitalter scheinbar spurlos vorübergegangen war⁴⁹.

Luft- und Nachrichtenverkehr

Die wohl spektakulärste Innovation auf dem Verkehrssektor unseres Jahrhunderts⁵⁰ ist die Eroberung der Luft durch das Flugzeug. Zu Beginn der zivilen Luftfahrt nur wenigen vorbehalten, wurden Flugreisen durch

die kulturellen Leitbilder, die mit ihm verbunden waren, Untersuchungen, wie sie auch zu anderen Verkehrsmitteln, besonders zum Automobil, angestellt werden sollten. Nicht erwähnt werden in Rohners Arbeit das Motorrad sowie das Motorfahrrad – für Hunderttausende der Auftakt zur Motorisierung.

48 Karl Kronig (über den Einfluss des öffentlichen Verkehrs auf die Entwicklung der Stadt Bern), David Asséo (über den öffentlichen Nahverkehr in Westeuropa zwischen 1920 und 1970) sowie Hansruedi Galliker (über das Zürcher Tram zwischen 1881 und 1930). Zu Basel: Stephan Appenzeller: *Vom Rösslitram zur Pferdestärke. Die Anfänge des öffentlichen Nahverkehrs in Basel in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, Liz.-Arbeit Uni Basel 1990 (MS); zu Freiburg: Bruno Verdon: *Les transports en commun à Fribourg. La Société des Tramways de Fribourg 1897–1967*, Liz.-Arbeit Uni Fribourg 1994 (MS); zu Genf: David Asséo: «Transports en commun et nouvelles technologies: Le cas de Genève au XIX^e siècle», in: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte*, 1990, S. 185–206.

49 Karl Kronig: *Unser Auto ist gelb. Postautos gestern und heute*, hrsg. vom Schweizerischen PTT-Museum, Bern 1993; Gerhard Rentsch: *80 Jahre Postauto 1906–1986*, Bern 1987 (heimatkundlich).

50 Über das Ballonfliegen am Ende des 18. Jahrhunderts: André Schluchter: «Zu den Anfängen der Luftfahrt vor 200 Jahren», in: *Jahrbuch für solothurnische Geschichte*, 1984, S. 229–235.

den Sturz der Preise seit den 60er Jahren zu einem Massenprodukt. Die Geschichte der Aviatik hat ihren take-off noch vor sich. Zu interessieren vermochte bisher nur die Pionierphase, genauer: jene tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten, denen die Herzen zuflogen und die Schweiz zu Füßen lag: Henri und Armand Dufaux oder Oskar Bider, nicht zu vergessen «der berühmteste Schweizer»⁵¹ seiner Zeit: Swissair-Direktor Walter Mittelholzer (1894–1937).

Wichtige, auch unter volkswirtschaftlichen oder soziologischen Gesichtspunkten relevante Themen warten hingegen auf ihre Aufarbeitung, so, um nur eines zu nennen, der Aufstieg Zürichs zur Drehscheibe des schweizerischen Flugverkehrs⁵². Nicht hoch genug veranschlagt werden kann – wie schon ein flüchtiger Blick auf die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts zeigt – der Einfluss der Politik. Zu behandeln wären hier die enge Verbindung zwischen der zivilen und der militärischen Fliegerei⁵³, die Subventionen, ohne die die Swissair wahrscheinlich nie flügge geworden wäre, oder die Befreiung der Flugtreibstoffe von jeglichem Zoll, ein Schritt, der in den 30er Jahren unter internationalem Druck zustande kam. Gerade die Aviatik macht deutlich, dass der Verkehr den nationalen Rahmen regelmässig sprengt – das war bereits im 19. Jahrhundert so, sei es beim Bau der Alpenbahnen⁵⁴, bei den Kunststrassen Graubündens oder beim Aufbau eines Telegrafennetzes in den ersten Jahren des Bundesstaates⁵⁵.

Auf den Nachrichtenverkehr soll hier nur kurz hingewiesen werden, und zwar deshalb, weil sich die Verkehrsgeschichte bei diesem Sujet schnell zu einer umfassenden Kommunikations- und Mediengeschichte auszuweiten

51 Alfred Waldis u.a.: *Sechs Schweizer Flugpioniere: Die Brüder Dufaux, Oskar Bider, Alfred Comte, Walter Mittelholzer, Balz Zimmermann*, hrsg. vom Verein für wirtschaftshistorische Studien, Glarus 1987, hier S. 93.

52 Für Basel: Thomas Löw: *Basler Flugplatzwirren 1931–1945. Die Suche nach einem neuen Flugplatz*, Liz.-Arbeit Uni Basel 1989 (MS).

53 Christian Simon: «Die nationale Flugspende 1913 in Basel. Ein Essay über die Verbreitung des Patriotismus vor dem Ersten Weltkrieg», in: *Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde*, 1991, S. 305–334 (über die Instrumentalisierung des Patriotismus für die Lancierung der neuen Technik).

54 Zum Gotthard: s.o., Anm. 23; zum Simplon: Gérard Benz: *Le percement du Simplon*, Genf 1983; Georg Kreis: «De la concurrence à la coopération: la France et le chemin de fer du Simplon avant 1914», in: *Aspects des rapports entre la France et la Suisse de 1843 à 1939*, hrsg. von Raymond Poidevin u. Louis-Edouard Roulet, Neuenburg 1982, S. 37–48. Über die wirtschaftliche Bedeutung der Alpentransversalen aus europäischer Perspektive: Laurent Tissot: «Les traversées ferroviaires alpines suisses et leur rôle sur l'économie européenne (1880–1939)», in: *Histoire, économie et société*, 1992/2, S. 91–108.

55 Verdiana Grossi: «Technologie et diplomatie suisse au XIX^e siècle: le cas des télégraphes», in: *Relations internationales*, 1984, S. 287–307. Das Verkehrswesen ist einer jener Bereiche, in denen die transgouvernementale Politik ihren Anfang nahm. Schon in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bildeten sich auf diesem Gebiet internationale Organisationen, so der Weltpostverein (1874, mit Sitz in Bern) oder die Telegrafunion (seit 1872 mit Büro in Bern, seit 1947 als Internationale Fernmelde-Union in Genf).

beginnt⁵⁶. Vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Kommunikationsrevolution wächst auch das Interesse an der Geschichte der sie beflügelnden Techniken. Im Zentrum solcher Arbeiten über das Telefon⁵⁷, über das Radio und die Television⁵⁸, aber auch über die digitale Telekommunikation⁵⁹ stehen nicht die Techniken an und für sich, sondern der gesellschaftliche Wandel, der sie ermöglichte und den sie ermöglichten. Solange sich die Geschichtsschreibung darum bemüht, Technik als gewollt oder ungewollt, auf jeden Fall als gesellschaftlich veränderbar und gestaltbar darzustellen, nimmt sie ihren aufklärerischen Auftrag ernst.

Überblickt man die Verkehrssysteme der beiden letzten Jahrhunderte, fallen einige Gemeinsamkeiten auf, die ihre Entstehung und Entwicklung bestimmt haben und noch bestimmen, so vor allem: Industrialisierung, Globalisierung, Demokratisierung, Verdichtung, Kapazitätssteigerung und Beschleunigung. Diese Tendenzen sind dem Modernisierungsprozess inhärent und verknüpfen den Verkehr mit dem allgemeinen Gang der Geschichte. An diesem Punkt gewinnt unser Thema eine philosophische Dimension. Hans Blumenberg charakterisiert den Menschen als ein Lebewesen mit einer begrenzten Lebensspanne, das sich einer verlockenden Fülle von Möglichkeiten gegenüber sieht. Aus der Kluft zwischen Lebenszeit und Weltmöglichkeiten resultiert die peinigende Angst, das Meiste, Wichtigste oder Beste zu verpassen. Mit Hilfe von «Techniken und Kunstgriffen» beabsichtigt der Mensch, «Zeit zu gewinnen, um mehr von der Welt zu haben»⁶⁰. Diesem Imperativ gehorcht auch der Verkehr, der den Raum zu vernichten und damit Dauer zu erhalten versucht. Theorien wie die von Blumenberg mit empirischem Material anzureichern, zu konkretisieren und zu modifizieren, das ist die Aufgabe der Verkehrsgeschichte, auch die der schweizerischen – so verschlungen ihre Wege sind.

56 Zur Abgrenzung: Teuteberg, *Verkehrsgeschichte* (wie Anm. 3), S. 191/192.

57 Als Einstieg empfohlen: Kurt Stadelmann u. Thomas Hengartner: *Ganz Ohr. Telefonische Kommunikation*, hrsg. vom Schweizerischen PTT-Museum, Bern 1994; zur Geschichte der Frauenarbeit in diesem Bereich: Yvonne Bühlmann u. Kathrin Zatti: «Sanft wie eine Taube, klug wie eine Schlange und verschwiegen wie ein Grab...» *Frauen im schweizerischen Telegrafien- und Telefonwesen 1870–1914*, Zürich 1992; Richard Schwab: *Das Telefon in der Schweiz – oder: Wie kommen wir dazu, soviel zu telefonieren?*, Liz.-Arbeit Uni Bern 1987 (MS).

58 Florence Aellen: *Télévision en Suisse romande. Genève et Lausanne en compétition*, Liz.-Arbeit Uni Genf 1990 (MS); Thomas Göttin: *Radio in Basel 1922–1932*, Liz.-Arbeit Uni Basel 1985 (MS); Daniel Hunn: *Les débuts de la radio en Suisse. Etude sur la radiophonie dans la Suisse de l'Entre-deux-guerres*, Liz.-Arbeit Genf 1989 (MS).

59 Richard Cop: *Im Netz gefangen. Telekommunikation in der Schweiz – Geschichte und Perspektiven einer Technik im Wandel*, Zürich 1993.

60 Hans Blumenberg: *Lebenszeit und Weltzeit*, Frankfurt a. M. 1986³, S. 73.