

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

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte

Band: 25 (2010)

Artikel: Einführung zu den Beiträgen zur Verkehrsgeschichte des 20. Jahrhunderts

Autor: Merki, Christoph Maria

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-871763>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 19.02.2026

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

Christoph Maria Merki

Einführung zu den Beiträgen zur Verkehrsgeschichte des 20. Jahrhunderts

Der Teil zum 20. Jahrhundert besteht aus sieben Beiträgen. Die sieben Artikel belegen, wie hoch differenziert, weit gespannt und methodisch anspruchsvoll die Verkehrsgeschichte heutzutage ist. Bei aller Verschiedenheit in der Themenwahl und der methodischen Herangehensweise geht es in den meisten Artikeln letztlich oft um das Gleiche: zu verstehen, wie Verkehrs-, Reise- und Mobilitätssysteme funktionieren, wie sie sich auf den Raum und die Gesellschaft auswirken, warum sie sich verändern und wie sich diese Veränderungen mit den soziokulturellen, politischen, wirtschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen ihrer jeweiligen Zeit erklären lassen.

Zur Verkehrsgeschichte gehört auch der Transport von Energieträgern, sei es in Wagen, Kesseln, Röhren oder durch Kabel, wie ja überhaupt die Verkehrsgeschichte und die Energiegeschichte mannigfaltige Wechselbeziehungen aufweisen. Serge Paquier erläutert in seinem Artikel, wann, wo und durch wen in der Schweiz der Belle Epoque Stromübertragungsnetze errichtet wurden und wie sie sich gegen alternative Techniken wie Druckluft- und Druckwassersysteme durchsetzten. Geschickt verknüpft er die Geschichte der Stromleitungsnetze mit der allgemeinen Wirtschafts- und Energiegeschichte sowie mit der zweiten Industrialisierungswelle, die damals die Schweiz umgestaltete.

Mit der Geschichte einer (gescheiterten) Innovation beschäftigt sich Christophe Simeon: Warum konnte sich vor dem Ersten Weltkrieg in der Schweiz keine eigenständige Flugzeugindustrie etablieren? Für dieses Scheitern kann Simeon viele einleuchtende Gründe namhaft machen, die sowohl auf der ökonomischen als auch auf der politischen und sozialen Ebene angesiedelt sind. So nennt er etwa die hohen Kosten der Produktion, das geringe Interesse der Investoren, die Enge des einheimischen Markts, die Schwäche der schweizerischen Auto- und Motorenindustrie, das Fehlen attraktiver Flugwettbewerbe und -meetings. Entscheidend für den misslungenen Take-off der Schweizer Flugzeugindustrie war nach seinen Recherchen aber etwas anderes: das Desinteresse des Schweizer

Militärs. Tatsächlich beruhte der Aufschwung der Luftfahrt in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wesentlich auf der durch die Kriege genährten Nachfrage durch das Militär. Warum das militärische Interesse am Flugzeug in der Schweiz der Belle Epoque dermassen schwach war, kann Simeon gut erklären, unter anderem damit, dass der schnelle Aufbau einer Fliegertruppe eine aufwendige und extrem teure Infrastruktur benötigt hätte oder dass eine Fliegertruppe nicht mit Milizsoldaten zu betreiben gewesen wäre. Das Denken der Schweizer Offiziere und Strategen war vor dem Ersten Weltkrieg bekanntlich durch das Vorbild der preussischen Armee geprägt. Vor allem dies habe – so Simeon – die Entfaltung der stark französisch bestimmten Flugtechnik auf Schweizer Boden behindert.

Gilles Forster untersucht das Auf und Ab eines Verkehrsprojekts, bei dem politische Rahmenbedingungen eine wichtige Rolle spielten: den Bau eines grossen Kanals, der den Rhein mit der Rhone oder die Nordsee via Schweiz mit dem Mittelmeer verbunden hätte. Der Traum eines transhelvetischen Kanals ist erst seit Kurzem ausgeträumt, sprich: endgültig begraben. Im September 2006 hob der Grosse Rat des Kantons Waadt den Schutz jener Strecken auf, die man seit den 1920er-Jahren für den möglichen Bau einer Verbindung zwischen dem Genfersee und dem Neuenburgersee reserviert hatte. Trotz seines Scheiterns erlaubt die Geschichte dieses Projekts einen tiefen Einblick in die wechselnden Vorstellungen der Verfechter eines Ausbaus der helvetischen Binnenschifffahrt. Im Vordergrund standen dabei immer die Handelsbeziehungen mit den Nachbarstaaten und die strategischen Überlegungen, die man sich von ihnen machte: von der Umschiffung der Schweiz durch einen rein französischen *Canal de l'est* über den Anschluss Helvetiens an ein neues Europa zur Zeit der nationalsozialistischen Herrschaft bis zur Idee, den Zugang zum Meer wählen bzw. im Krisenfall den (deutschen) Rhein gegen die (französische) Rhone ausspielen zu können.

Die Schweizer Historikerin Barbara Schmucki, die an der englischen Universität von York und dem dortigen nationalen Eisenbahnmuseum forscht, verfolgt in ihrem Artikel einen besonders innovativen Ansatz: sie konzentriert sich weniger auf die Verkehrstechnik und das Verkehrsmittel an und für sich, sondern stellt, ähnlich wie Woyke in seinem Beitrag, die Erfahrungen der Reisenden in das Zentrum ihrer Betrachtungen. Bei Woyke sind es die Erfahrungen bundesrepublikanischer Autopendler der 1960er-Jahre, bei Schmucki diejenigen von englischen Reisenden, welche in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts den Kanal überquerten. Wie Woyke mit seinen Zeitzeugeninterviews macht auch Barbara Schmucki für ihre Recherchen eine neue Art von Quellen fruchtbar, die in der Verkehrsgeschichte noch viel zu wenig zum Zuge kommt: Reisejournale und Eisenbahnmagazine. Es gelingt ihr mithilfe dieser Quellen, längst vergangene Reiseerlebnisse, solche von Abenteuer und Fremdheit, Komfort und Routine, Vermassung und Internatio-

nalität, wiederauferstehen zu lassen – und damit Reisen als paradigmatische Form menschlicher Er-Fahrung schlechthin verständlich zu machen.

Matteo Troilo analysiert in seinem Beitrag die Motorisierung Italiens in den 1950er-, 60er- und 70er-Jahren, wobei es ihm in erster Linie um soziokulturelle Aspekte des Autokaufs geht. Der Erfolg von Modellen und Marken wie dem Fiat 500, dem Mini oder dem Citroën 2CV war nicht nur deshalb gross, weil Preis und Leistung stimmten, sondern vor allem deswegen, weil ihr Design und das Lebensgefühl, das sie zu transportieren imstande waren, exakt dem Zeitgeschmack entsprachen. Die genannten Autos machten die junge, linke Generation Italiens um 1968 mobil und erlaubten es ihr, sich von den Autos und damit auch von den Werten ihrer Väter zu distanzieren.

Meik Woyke untersucht in seinem Artikel die sozial- und geschlechtergeschichtliche Ausprägung bundesrepublikanischer Suburbanisierungsprozesse in den «langen Sechzigerjahren». Es war die Zeit, als sich die Massenmotorisierung, welche die USA schon in der zweiten Hälfte der 1920er-Jahre erfasst hatte, auch in der Bundesrepublik Deutschland durchsetzte. Woyke fragt sich, welche Raum- und Lebenserfahrungen die damals zum ersten Mal auftretenden, weitgehend männlichen Autopendler und ihre in den Vororten zurückbleibenden sogenannten grünen Witwen machten. Er kann sich bei seinen Überlegungen auf Zeitzeugeninterviews stützen, die er im Rahmen eines von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderten Projekts über suburbane Erfahrungsräume durchführte.

Ueli Häfeli's Artikel schliesslich ist ähnlich pionierhaft wie die Technik, deren Geschichte er befragt: Was bewirkte in der Schweiz der 1980er-Jahre eine Renaissance der Elektromobile und weshalb wurden diese Fahrzeuge trotz politischer Unterstützung nicht zu einem Massenerfolg? Häfeli bietet anwendungsorientierte Forschung im besten Sinn des Worts: seine zeitgeschichtlichen Erkenntnisse könnten ohne Weiteres in der aktuellen Politik-, Wirtschafts- und Innovationsberatung verwendet werden. Auffällig sind die Parallelen zwischen der von Ueli Häfeli dargelegten, neuesten Technikentwicklung einerseits und der Frühzeit des Automobilismus andererseits: wie in den Jahren um 1900 waren es auch in den 1980er-Jahren die Rennen (hier: die vom Ringier-Verlag gesponserte *tour de sol*), die zu einem Aufmerksamkeitsschub führten, und wie damals beruhte die Verbreitung der neuen Technik auf Netzwerken von Ingenieuren und Marketingfachleuten.

