

Einführung zu den Beiträgen zur Verkehrsgeschichte des 19. Jahrhunderts

Autor(en): **Schiedt, Hans-Ulrich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte
= Société suisse d'histoire économique et sociale**

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

PDF erstellt am: **16.09.2019**

Persistenter Link: <http://doi.org/10.5169/seals-309356>

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.

Hans-Ulrich Schiedt

Einführung zu den Beiträgen zur Verkehrsgeschichte des 19. Jahrhunderts

Die Verkehrs- und Austauschbedingungen veränderten sich im 19. Jahrhundert mit dem Aufkommen der Dampfschiffe und der Eisenbahnen fundamental. Das betraf sowohl die realen Raumwirtschaftsverhältnisse als auch die damalige Sicht der Zeitgenossen, die ihre Gegenwart als eine Verkehrs- und Kommunikationsrevolution wahrnahmen.¹ Sie standen im Bann der neuen, in die Nähe gerückten Möglichkeitsräume, die nicht nur unternehmerisches Handeln, sondern auch Utopien und Visionen anregten. Man sah neben der Entwicklung der industriellen Produktion in der Veränderung, Neuorganisation und Rationalisierung der Austauschbeziehungen jene Potenziale entstehen, die nun endgültig aus der malthusianischen Falle führen würden.

Auch die HistorikerInnen beschäftigten sich hauptsächlich mit den neuen Verkehrsmitteln, die mindestens in Europa mit ihren Vor- und Rückkopplungseffekten zu eigentlichen wirtschaftlichen Führungssektoren,² komplexen grosstechnischen Systemen und zu materiellen Infrastrukturen mit einem bis dahin noch nicht gekannten Integrationsgrad wurden. Eine besondere Beachtung erfordern dabei die staatlichen Institutionen. Sie waren Rahmenbedingung, Voraussetzung oder selbst Betreiber der neuen Verkehrsmittel, die ihrerseits immer wieder auf die staatliche Ebene zurückwirkten.

Erst in neuerer Zeit rückten zwei weitere Zusammenhänge ins Blickfeld. Die Modernisierung, Beschleunigung und Leistungssteigerung des Transportsystems begann nicht erst mit den neuen Transportmitteln, sondern schon früher, etwa mit den Chausseen des 18. Jahrhunderts und den Kunststrassen der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Zudem handelte es sich bei der Verbreitung der neuen Verkehrsmittel nicht um einen Bruch, um eine Revolution; eine solche wäre allenfalls bei den Transportkapazitäten gegeben. Es war keine plötzliche Substitution, sondern ein evolutionärer Prozess der funktionalen Ausdifferenzierung und Anpassung, in dem sich die neuen Verkehrsmittel dominant, leistungs- und wirkungsmächtig entfalteten, ohne dass dabei die überkommenen Transportangebote, die Fuhrwerke, die

Lastsegelschiffe, die Lastenträger sofort verschwunden wären – im Gegenteil: die Eisenbahnen und Dampfschiffe führten diesen oftmals ein noch grösseres Transportaufkommen zu, als sie je vorher zu bewältigen hatten. Die Zahl der Zugpferde nahm noch bis in die Zwischenkriegszeit des 20. Jahrhunderts zu. Und auch die Kutschen-, Fuhrwerks- und Segelschiffkonstruktionen fanden erst in der Zeit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ihre technische Vollendung.

Die Sektion über das 19. Jahrhundert versammelt Beiträge dieser drei verschiedenen Perspektiven: auf die Voreisenbahnzeit, auf die Eisenbahnzeit sowie auf die Ausdifferenzierung und den Aufeinanderbezug der alten und neuen Verkehrsmittel im Verkehrssystem.

Nicole K. Longen befasst sich mit den Bedingungen des Strassenbaus zwischen 1750 und 1850. Dabei kann sie für den Raum Trier (D) zeigen, dass die gemeinhin als feudale Institution geltende Fronarbeit im Chausseebau ein wesentlich erneuerter Zusammenhang war, der gerade auf der Aufhebung althergebrachter, feudaler Privilegien beruhte. Auch Daniel Flückiger untersucht die Strassen des ausgehenden 18. und des 19. Jahrhunderts. Er beschreibt den Strassenunterhalt und dessen Organisation und Entwicklung in der öffentlichen Verwaltung am Beispiel des Kantons Bern. Dabei weist er nach, dass die Zentralisierung des Unterhalts und die Verwaltungsmodernisierung nicht nur als obrigkeitliche Massnahme der Herrschaftsintensivierung zu interpretieren sind, sondern dass es sich vielmehr um eine von den Landgemeinden geforderte Übernahme der Unterhaltslasten durch den bernischen Staat handelte. Katja Hürlimann verfolgt schliesslich anhand der Bedingungen des Holztransports einen raumwirtschaftlichen Ansatz, indem sie die Transportmöglichkeiten als raumprägenden Standortfaktor identifiziert, der die Intensität der Nutzung weitgehend bestimmt.

Es folgen drei Studien zur Eisenbahngeschichte. Marc Gigase behandelt anhand der *Compagnie de l'Ouest-Suisse* im Kanton Waadt das Zusammenspiel von privater Unternehmensführung und staatlicher Einflussnahme. Dabei wird der mit dem Eisenbahngesetz von 1852 zugunsten von Privatbahnen getroffene Entscheid insofern relativiert, als gezeigt wird, wie stark auch Privatgesellschaften von staatlicher Unterstützung abhängig waren. Johann Boillat untersucht, wieweit der Zusammenbruch der *Compagnie du Jura Industrielle* 1861 auf Managementfehler der Unternehmensleitung zurückzuführen ist. Seine Fallstudie belegt nicht zuletzt die besondere Fruchtbarkeit des unternehmensgeschichtlichen Ansatzes in der Verkehrsgeschichte. Gérard Duc schliesslich weist in seiner Studie anhand der Gotthardbahn nach, wie stark der Erfolg und die Stellung einer Bahn im internationalen Liniennetz von der Tarifpolitik und der Tarifgestaltung abhängig waren.

Zwei weitere Beiträge machen methodische Anleihen bei den verkehrswissenschaftlichen Erreichbarkeitskonzepten. Philipp Flury zeigt überzeugend, wie gut und vielseitig geografische Informationssysteme (GIS) für die historische Raum- und

Verkehrsforschung genutzt werden können. Auf der Grundlage des gleichen GIS stellt Thomas Frey schliesslich ein historisch-statistisches Modell vor, welches für den langen Zeitraum von 1750–1910 die Veränderungen des kleinräumigen Erschliessungsgrades quantifiziert, der in den gängigen Erreichbarkeitsberechnungen oft vernachlässigt oder aber für historische Zeiträume nicht adäquat erfasst wird.

Anmerkungen

- 1 Borchardt Knut, *Die Industrielle Revolution in Deutschland*, München 1972, S. 98.
- 2 Dazu immer noch grundlegend: Fremdling Rainer, *Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840–1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur*, Dortmund 1975.

