

Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire
Herausgeber: [s.n.]
Band: 6 (1999)
Heft: 2

Artikel: Strassenverkehrsgeschichte : endlich etwas ins Rollen bringen = Histoire de la circulation routière mettons-nous enfin en route
Autor: Merki, Christoph Maria / Schiedt, Hans-Ulrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-17009>

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: 25.01.2026

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

STRASSENVERKEHRSGESCHICHTE: ENDLICH ETWAS INS ROLLEN BRINGEN

«Die Bewegung ist das grosse Ungedachte
in unseren Sprachen.»

*Peter Sloterdijk*¹

In der Schweiz gibt es heute 1592 km Nationalstrassen, 18'331 km Kantonsstrassen und 63'147 km Gemeindestrassen. Dazu kommen 79'587 km Forst- und Güterstrassen, Fahrrad-, Reit- und Wanderwege. Der Wiederbeschaffungswert all dieser Anlagen beläuft sich auf 203 Mia. Fr. (Stand 1997).² Ohne Strassenverkehr geht nichts: er begegnet einem in der Politik, im Alltag, vor dem Haus und als Lärm manchmal auch im Haus; er bestimmt das Gesicht unserer Landschaft und die Qualität unserer Luft. Doch nicht nur die Gegenwart, auch die Vergangenheit des Strassenverkehrs hat Bedeutung und Relevanz. Der Gang aller Kulturen ist aufs engste mit der Geschichte ihrer Verkehrswege verzahnt. Der Gründungsmythos der Schweiz kommt daher auf einem Saumweg und in einer hohlen Gasse. Aus dem Saumweg ist inzwischen eine Autobahn geworden, und mit Moritz Leuenberger bzw. Schiller möchten wir fragen: Wer zählt die 40tönnner, nennt die Namen, die gastlich hier zusammenkamen? Die Historikerinnen und Historiker tun es nicht.

Die Geschichte der Strasse, ihres Verkehrs und ihrer Verkehrsmittel fristet das Dasein eines Blümchens am *main stream* der Historiographie. Zum 150jährigen Bestehen der Schweizer Bahnen ist ein prächtiger Sammelband erschienen, der sich auch wissenschaftlich durchaus sehen lässt.³ Das 100jährige Bestehen von ACS (1898) und TCS (1896) hat hingegen, soviel uns bekannt ist, keinen einzigen Historiker zum Gang in die Archive verlockt. Alle kennen Julius Cäsar, den Erfinder der Einbahnstrasse;⁴ doch wer kennt den Walliser Ernest Guglielminetti, den Erfinder der Strassenteuerung? Dass die schweizerische Historiographie auf dem Gebiete der Strassenverkehrsgeschichte noch in den Kinderschuhen steckt, hat mehrere Gründe. Nach wie vor hat die Wirtschafts- und Technikgeschichte allgemein einen schweren Stand. Überdies ist sie nur allzu oft blind gegenüber den Erträgen der benachbarten Wissenschaften (Ökonomie, Soziologie, Geographie, Volkskunde, Recht), ohne deren Hilfe jede ■ 11

verkehrsgeschichtliche Studie in der Sackgasse steckenbleibt. Es fehlen Institutionen, die das Interesse an der Strassenverkehrsgeschichte bündeln könnten: das Verkehrshaus der Schweiz beschäftigt sich lieber mit Flugzeugen und Dampfschiffen als mit etwas so Alltäglichem wie der Strasse; grosse Firmen, welche – wie die DaimlerChrysler AG in Stuttgart – die Forschung anschieben könnten, existieren nicht. Ausserdem bestehen gerade bei jüngeren Historikerinnen und Historikern häufig Berührungängste mit einem Thema wie der Strasse – manche scheuen wohl, schöngeistig imprägniert wie sie sind, die Berührung mit diesem Gegenstand; andere haben vermutlich Angst davor, politisch mit den Betonmischern in einen Topf geworfen zu werden. Dabei wäre die Anschlussfähigkeit einer breit verstandenen Strassenverkehrsgeschichte enorm. Nur fünf von zahllosen Herangehensweisen seien hier erwähnt:

- die wirtschaftsgeschichtliche (die Verbesserung der Infrastruktur als Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum);
- die literatur- und geistesgeschichtliche (die Erfahrungsberichte Reisender als eigene literarische Gattung, angefangen von den Peripatetikern über Johann Gottfried Seume bis hin zu den *road movies* der 60er Jahre);
- die sozial- und alltagsgeschichtliche (die Strasse als Ort der Begegnung, als Spiel-, Erfahrungs- und Austauschraum);
- die finanzgeschichtliche (die Pass-, Brücken- und Durchfahrtsgelder als Vorläufer des *road pricing*);
- die historisch-geographische (die Geschichte der verkehrsweggeprägten Raum- und Siedlungsstrukturen als Voraussetzung für die Arbeit von Denkmalpflege und Raumplanung).

Die Beiträge, die wir in diesem Heft vorstellen, sind Erkundigungen in einem vorläufig noch nahezu unbekannten Gebiet. Als Orientierungshilfe sind die beiden Forschungsberichte gedacht, die den Reigen eröffnen. Wir verzichten dabei auf die Behandlung der antiken und mittelalterlichen Strassenverkehrsgeschichte und setzen mit der Frühen Neuzeit ein. Gleich drei Beiträge befassen sich mit dem 18. und 19. Jahrhundert, d. h. mit jener Zeit, deren Modernisierungspotential in Sachen Strassenverkehr angesichts der alles überstrahlenden «Eisenbahnrevolution» meistens vergessen geht. Mit zwei Beiträgen aus Frankreich und Deutschland (über den frühen Automobilismus) stellen wir den Anschluss an die Diskussion im Ausland her. Wie der Beitrag aus Deutschland gehen auch zwei weitere, zeitgeschichtliche Aufsätze komparatistisch vor. Der Vergleich (auf lokaler, regionaler oder nationaler Ebene) bietet sich bei der Untersuchung raumwirtschaftlicher Entwicklungen nicht nur an, er ist oft die einzige Möglichkeit, die begründete Verallgemeinerungen zulässt. Mit dem letzten Beitrag geben wir einer Nachbarwissenschaft

12 ■ das Wort, von der die Geschichte nur lernen kann. Wir hoffen, dass mit die-

sem Heft endlich etwas ins Rollen kommt, dass sich auch unsere Disziplin endlich an einer Verkehrsdebatte beteiligt, die bislang fast ausschliesslich von der Ingenieurwissenschaft, von der Geographie, der Ökonomie und der Politologie vorangetrieben wird.

Christoph Maria Merki und Hans-Ulrich Schiedt

Anmerkungen

- 1 *Eurotaoismus. Zur Kritik der politischen Kinetik*, Frankfurt a. M. 1996 (1. Aufl. 1989), 79.
- 2 *100 Jahre Schweizerischer Baumeisterverband*, Zürich 1997, 22.
- 3 *Verkehrshaus der Schweiz* (Hg.), *Kohle, Strom und Schienen. Die Eisenbahn erobert die Schweiz*, Zürich 1997.
- 4 Im Jahr 45 v. Chr. führte Cäsar in Rom Einbahnstrassen ein, vgl. Maxwell G. Lay, *Die Geschichte der Strasse*, Frankfurt a. M., New York 1994.

HISTOIRE DE LA CIRCULATION ROUTIERE METTONS-NOUS ENFIN EN ROUTE

«Le mouvement est le non-dit
dans nos langues.»

Peter Sloterdijk

La Suisse recense aujourd'hui 1592 km de routes nationales, 18'331 km de routes cantonales et 63'147 km de routes communales.¹ A ces chiffres s'ajoutent 79'587 km de routes forestières, de chemins d'exploitation, de pistes cyclables, de chemins équestres et pédestres. Le montant total de tous ces équipements s'élève à 203 milliards de francs (1997). Sans circulation routière, rien ne fonctionne: elle apparaît dans la politique, dans notre quotidien, devant notre maison, se manifeste sous forme de bruit, parfois même à l'intérieur de notre domicile; elle détermine la configuration du paysage et la qualité de l'air que nous respirons. Le présent, mais aussi l'histoire de la circulation routière jouent un rôle important. Le développement de toutes les cultures est étroitement lié à l'histoire des routes. Le mythe fondateur de la Suisse trouve son origine dans un sentier muletier et dans un chemin creux. Aujourd'hui ce sentier muletier a fait place à une autoroute. Celle-ci figure constamment à l'ordre du jour de la politique routière, mais n'intéresse guère les historiennes et historiens.

L'histoire des routes, de la circulation et des moyens de transport nous fait penser à la vie d'une petite fleur, sur le *main stream* de l'historiographie. A l'occasion des 150 ans des chemins de fer, un superbe ouvrage a été publié qui mérite également l'attention d'un point de vue scientifique.² En revanche, le 100e anniversaire de l'ACS (1898) et du TCS (1896) n'a amené aucun historien, à notre connaissance, à entreprendre des recherches dans les archives. Tout le monde connaît Jules César, l'inventeur des rues à sens unique;³ mais qui connaît le Valaisan Ernest Guglielminetti, l'inventeur du goudron? Plusieurs raisons expliquent le retard qu'a pris l'historiographie suisse en matière d'histoire de la circulation routière. De nos jours encore, l'histoire économique et l'histoire des techniques éprouvent de la peine à s'imposer. Celles-ci négligent souvent les apports des sciences voisines (sociologie, géographie, ethnologie,

14 ■ droit), sans l'aide desquelles toute étude historique sur les routes se trouve

dans une impasse. Il n'existe pas d'institutions capables de fédérer les intérêts autour d'une histoire de la circulation routière: le Musée suisse des transports à Lucerne préfère s'occuper des avions et des machines à vapeur que de problèmes quotidiens tels que les routes; les grandes entreprises – comme Daimler Chrysler AG à Stuttgart – susceptibles de stimuler des recherches, n'existent pas en Suisse. En outre, les historiens, en particulier ceux qui sont issus de la plus jeune génération, éprouvent souvent des réticences à aborder des sujets tels que la route. Imprégnés d'une pensée artistico-littéraire, certains appréhendent sans doute de traiter un tel objet; d'autres encore craignent d'être assimilés aux partisans des bétonnières. Pourtant, les liens à tisser autour d'une histoire de la circulation routière, au sens large du terme, seraient multiples. Nous nous limiterons ici à mentionner cinq approches:

- historico-économique (l'amélioration des infrastructures comme condition nécessaire à la croissance économique);
- historico-littéraire et intellectuelle (les récits des voyageurs en tant que genre littéraire spécifique, en partant des péripatéticiens et en passant par Johann Gottfried Seume jusqu'au *road movies* des années 1960);
- historico-sociale et de la vie quotidienne (l'histoire en tant que lieu de rencontre, espace de jeux, espace d'expérience et d'échanges);
- historico-financière (les péages versés pour les cols, les ponts et les passages, précurseurs des *road pricing*);
- historico-géographique (l'histoire du territoire marqué par les transports et des structures d'habitat, point de départ pour une étude sur l'aménagement du territoire et la conservation des monuments).

Les articles publiés dans ce cahier explorent un domaine à peu près inconnu, du moins pour le moment. Les deux premières études servent de point de repère aux lecteurs. Nous avons renoncé à traiter l'histoire de la circulation routière dans l'Antiquité et au Moyen Âge et commençons nos recherches aux Temps modernes. Deux articles sont consacrés aux 18^e et 19^e siècles, autrement dit à une période marquée par une forte modernisation de la circulation routière, phénomène le plus souvent occulté par l'intérêt que suscite la «révolution ferroviaire». Deux contributions écrites par des auteurs français et allemands (sur les premières automobiles) nous informent sur la situation dans les pays voisins. A l'instar de l'étude allemande, deux autres articles portant sur la période contemporaine ont choisi une démarche comparative. La méthode comparative (sur le plan local, régional ou national) s'avère utile non seulement pour étudier les développements économiques et territoriaux, mais elle représente souvent la seule possibilité de mettre en évidence des phénomènes plus généraux. Dans le dernier article, nous donnons la parole à un représentant d'une science voisine, échange qui ne peut être que profitable à la science ■ 15

historique. Nous espérons que ce dossier fera enfin bouger les choses et que notre discipline, à l'avenir, prendra part au débat sur l'histoire des transports qui jusqu'à ce jour a été conduit d'une manière quasi exclusive par des ingénieurs, des géographes, des économistes et des politologues.

*Christoph Maria Merki et Hans-Ulrich Schiedt
(Traduction Chantal Lafontant)*

Notes

- 1 100 Schweizerischer Baumeisterverband, Zürich 1997, 22.
- 2 Verkehrshaus der Schweiz (éd.), *Kohle, Strom und Schienen. Die Eisenbahn erobert die Schweiz*, Zürich 1997.
- 3 Maxwell G. Lay, *Die Geschichte der Strasse*, Frankfurt a. M. 1994.