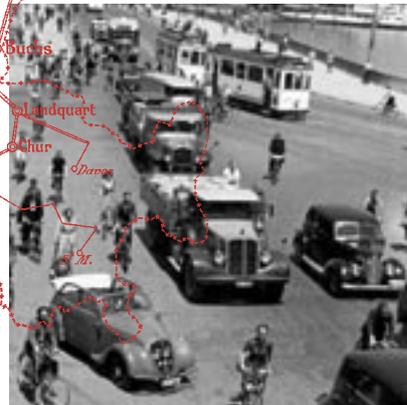
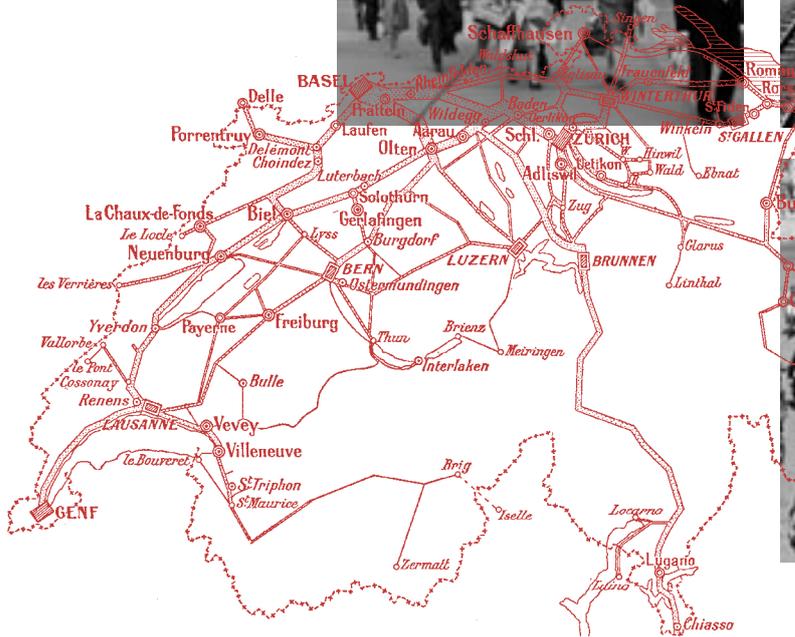


Forschungsprojekt Verkehrsgeschichte der Schweiz

Der Blick auf den gesamten Verkehr



ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte | Universität Bern

Dr. Hans-Ulrich Schiedt | Prof. Dr. Christian Pfister

April 2003



Simplon-Postkutsche beim Südportal des Bahntunnels, um 1900

Die Geschichte des Verkehrs in der Schweiz ist, trotz ihrer Bedeutung auch für die Diskussion aktueller Verkehrsprobleme, bislang nur lückenhaft und methodisch oft ungenügend erarbeitet worden. Das Projekt **Verkehrsgeschichte der Schweiz soll diese empfindliche Lücke in der Forschung schliessen.**

Der Verkehr entwickelt sich rasant, die ihm zugrundeliegende Infrastruktur hingegen viel langsamer. So spielt sich ein beachtlicher Teil des heutigen Autoverkehrs auf dem Hauptstrassennetz ab, dessen konzeptionelle und bauliche Grundlagen ins Zeitalter der Postkutschen zurück-

Verkehrsg De

reichen. Und viele der festen Anlagen der Eisenbahn – Trassees, Brücken, Tunnels, Bahnhofanlagen – stehen seit ihrem Bau im 19. Jahrhundert im Einsatz.

Unser heutiges Verkehrssystem ist, wie diese zwei Beispiele veranschaulichen, in vielfältiger Weise von seiner historischen Entwicklung geprägt. Die Langlebigkeit und die hohen Kosten haben den Verkehrsinfrastrukturen trotz des schnellen, vielschichtigen und tiefgreifenden Wandels des Verkehrs seit der Mitte des 19. Jahrhunderts eine erstaunliche Kontinuität verliehen, und von der historischen Entwicklung bestimmte Normen und Vorgaben stecken auch die Grenzen und Möglichkeiten des zukünftigen Verkehrswesens ab – auch die Spurweite der Neat-Bahnlinien beruht auf einer 177-jährigen Konvention.

Die Verkehrsgeschichte ist ein wertvolles, bisher aber kaum genutztes Instrument, um wichtige Problemfelder der Gegenwart auszuloten. Die statische Analyse und

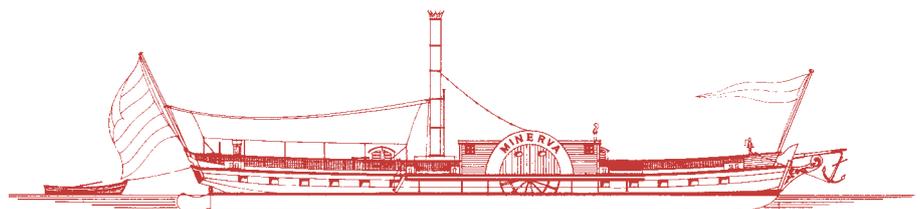
Geschichte der Schweiz: Der Blick auf den gesamten Verkehr

die Momentaufnahme bestehender Schwierigkeiten, wie sie üblicherweise zum Beispiel die Verkehrsökonomie vornimmt, wird den dynamischen und über Jahrzehnte, teilweise sogar über Jahrhunderte hinweg gewachsenen Strukturen nicht gerecht.

Der gesamte Verkehr als Forschungsthema

Trotz dieser Zusammenhänge und der grossen gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Bedeutung des Verkehrs gibt es bis heute in der Schweiz noch keine integrale, alle Verkehrsträger umfassende Verkehrsgeschichte, weder als Forschungsgegenstand noch als eigenständige Forschungsdisziplin. Anders als etwa in Deutschland, Frankreich oder vor allem in Eng-

land hat sich die Geschichtsforschung hierzulande bisher darauf beschränkt, die einzelnen Verkehrsträger isoliert zu betrachten; ihr Zusammenspiel, ihre Vernetzung und Systemhaftigkeit bleiben weitgehend ausgeblendet.¹ Gerade die intermodale Betrachtungsweise muss aber das Ziel einer Verkehrsgeschichte sein, die den Ansprüchen der Geschichtsforschung und der Geowissenschaften, aber auch der Verkehrs- und Raumplanung genügen soll. Der Blick auf das Ganze stellt angesichts des enormen Verkehrswachstums auch heute *die* grosse Herausforderung einer zukunftsorientierten integralen Verkehrspolitik dar.



Vorangehende Seite: Der Verkehr in allen seinen Varianten. Der neue Berner Durchgangsbahnhof um 1891 (rechte Seite oben); Stadtverkehr auf dem Luzerner Bahnhofplatz 1947 (mitte); unterwegs auf dem Flughafen Zürich, 1966 (unten); Minerva, das erste Dampfschiff auf dem Zürichsee, rekonstruierter Zustand von 1836 (Strichzeichnung).

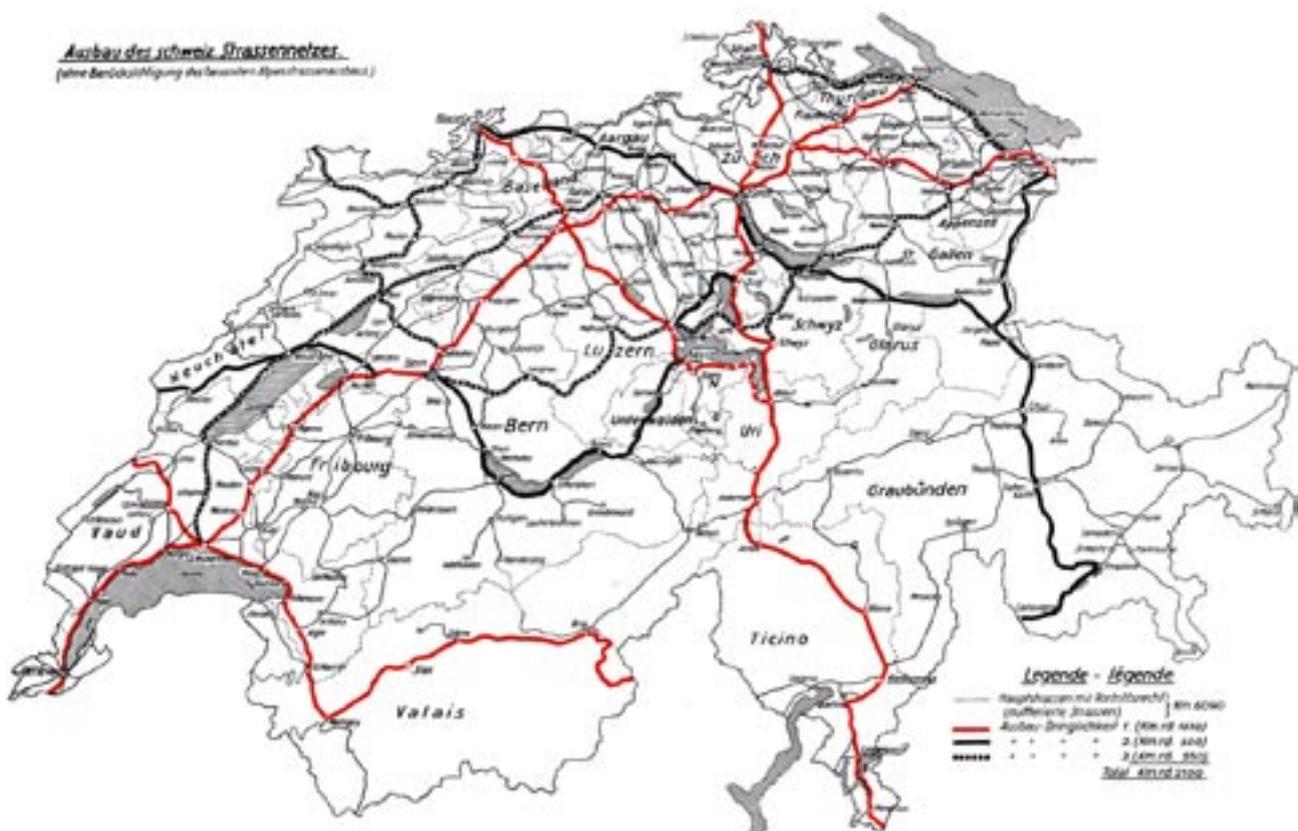
Ein vernachlässigtes Forschungsgebiet ...

Das beschriebene Defizit schlägt sich auch in der Literatur zur Verkehrsgeschichte nieder: Von wenigen Ausnahmen abgesehen, wurde der Verkehr, und besonders derjenige des 20. Jahrhunderts, in der allgemeinen Geschichtsschreibung bislang nur nachgeordnet behandelt, als Kapitel oder als Passagen, die zwar nicht fehlen durften, aber kaum je eigenständiges Gewicht erhielten.

Die Historiografie zu den einzelnen Verkehrsträgern wiederum zeichnet sich aus durch eine Unzahl von Arbeiten, die wissenschaftlichen Standards zumeist nicht genügen und oft von einer wenig kri-

tischen Technikfaszination oder auch von romantischem Überschwang getragen sind. Besonders davon betroffen ist die moderne Geschichte der Eisenbahn und des Automobils.

Andererseits ist nicht zu verkennen, dass sich auf diesen wichtigen Gebieten etwas tut: Mit seiner Geschichte der Automobilisierung hat Merki eine Lücke geschlossen, und im Rahmen des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) liegen nun – gegen Ende der Inventarisierung – umfassende Materialien zu vielen Routen und ihren jeweiligen Verkehrsräumen bereit.



... mit interessanten Perspektiven

Trotz dieser neueren Forschungsbeiträge sind unsere Kenntnisse zur Geschichte des Strassenverkehrs nach wie vor lückenhaft. Besonders vernachlässigt sind der öffentliche Verkehr im 20. Jahrhundert und die Entwicklung der Luftfahrt. Die Verkehrsinfrastruktur – namentlich deren Finanzierung – sowie die gegenseitige Beeinflussung der Verkehrs- und der Raumentwicklung finden ebenfalls kaum Beachtung. Auch wissen wir noch zu wenig über die verschiedenen Akteure. Es fehlt beispielsweise eine Geschichte des privaten Transportgewerbes oder der Verkehrs- und Transportverbände. Spannende Fragen werfen die Rolle von Experten oder das Verhältnis zwischen Staat, Verkehrswirtschaft und Verkehrswissenschaft auf. Besonders notwendig wäre eine Untersuchung der folgenreichen Konkurrenz zwischen Automobil und Eisenbahn mit all ihren Implikationen: den staatlichen Koordinierungsversuchen, der strukturerhaltenden Finanzhilfe für die Bahnen, der Gesamtverkehrskonzeption und der daraus hervorgehenden modernen verkehrspolitischen Vorlagen Bahn 2000, Neat und FinöV.

Eine weitere Herausforderung einer erst noch zu schreibenden Verkehrsgeschichte stellt der Zusammenhang von Verkehrs- und



Kommunikationsentwicklung dar. Hier wäre an die gegenwärtig besonders dynamische historische Kommunikationsforschung anzuschliessen. Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts liegen diese Verbindungen und Überschneidungen auf der Hand. Damals beruhte fast jede Kommunikation auf physischer Bewegung. Seither rückt der Zusammenhang jedoch auch in weiterer Hinsicht ins Blickfeld: die Kommunikation als Bestandteil des Verkehrssystems selbst, z. B. die Telegrafie im Eisenbahnbetrieb, der Funk im Flugverkehr oder die komplexen Verkehrsleittechnologien im Individualverkehr. Und mit der Telekommunikation stellt sich nun auch die brisante Frage: Gab und gibt es eigentlich auch verkehrssubstituierende Kommunikation?

Diese Themen gilt es wissenschaftlich aufzuarbeiten. Daraus entstehende Einzelstudien sind anschliessend in eine Synthese einzubringen, die als integrale *Verkehrsgeschichte der Schweiz* ein breites Publikum weit über den Kreis der Wissenschaft hinaus ansprechen soll.

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts hat sich die Verkehrsinfrastruktur eindeutig zu Gunsten des Autoverkehrs entwickelt. Die Dringlichkeit des Ausbaus der wichtigsten nationalen Verbindungen wurde schon 1937 postuliert (linke Seite); das Nationalstrassenprogramm ging dann 23 Jahre später noch einiges weiter. Verliererin dieser Entwicklung war die Bahn; sie musste wesentliche Verkehrsanteile abgeben. Wenigstens in der Werbung konnte man darüber lachen (oben; 1990er-Jahre).

$$A - W_{Rh} + Q \sin \varphi - (W_S + W_L) \cos \varphi - W_{Rv} \cos 2 \varphi - F_v \sin 2 \varphi = 0,$$

$$- F_h + Q \cos \varphi + (W_S + W_L) \sin \varphi + W_{Rv} \sin 2 \varphi - F_v \cos 2 \varphi = 0,$$

$$- W_{Rh} d - Q \frac{e}{2} \cos \varphi - (W_S + W_L) \left(\frac{e}{2} \sin \varphi + \frac{d}{\cos \varphi} \right)$$

$$- W_{Rv} \left(e \cdot \sin 2 \varphi + \frac{d}{\cos 2 \varphi} \right) + F_v e \cos 2 \varphi = 0,$$

oder wenn $\cos \varphi = \cos 2 \varphi = 1$ gesetzt wird,

$$A - W_{Rh} + Q \sin \varphi - W_S - W_L - W_{Rv} - F_v \sin 2 \varphi = 0, \text{ I.}$$

$$- F_h + Q + (W_S + W_L) \sin \varphi + W_{Rv} \sin 2 \varphi - F_v = 0, \text{ II.}$$

$$- W_{Rh} d - Q \frac{e}{2} - (W_S + W_L) \left(\frac{e}{2} \sin \varphi + d \right) - W_{Rv} (e \sin 2 \varphi + d) + F_v e = 0, \text{ III.}$$

Aus Gleichung III folgt

$$F_v = W_{Rh} \frac{d}{e} + \frac{Q}{2} + (W_S + W_L) \left(\frac{\sin \varphi}{2} + \frac{d}{e} \right) + W_{Rv} \left(\sin 2 \varphi + \frac{d}{e} \right)$$

und da $W_{Rv} = W_{Rh} = \frac{1}{2} W_R$

$$F_v = \frac{Q}{2} + (W_S + W_L) \left(\frac{\sin \varphi}{2} + \frac{d}{e} \right) + W_R \left(\sin \varphi + \frac{d}{e} \right),$$

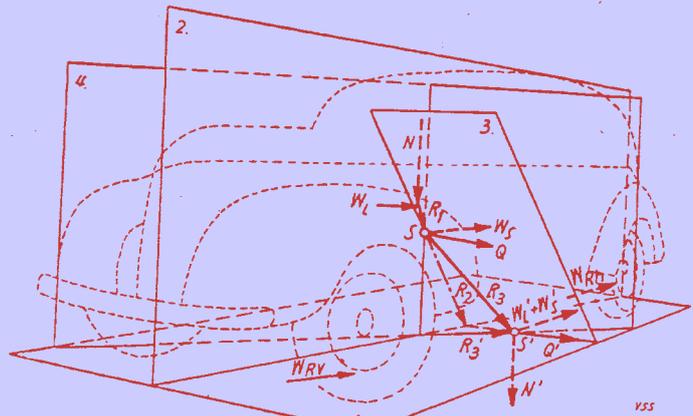


Abb. 6.

oder einfacher und praktisch genügend genau

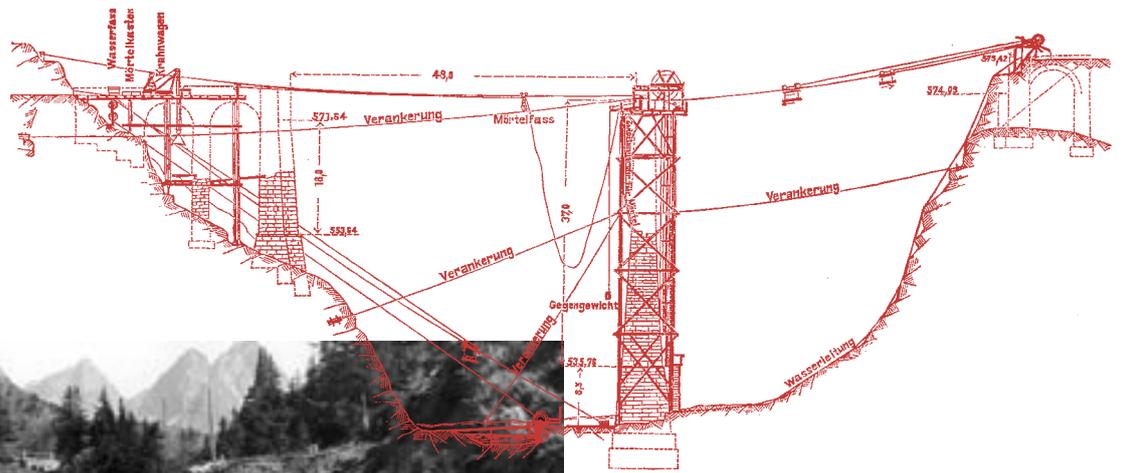
$$F_v = \frac{Q}{2} + (W_S + W_L + W_R) \left(\frac{\sin \varphi}{2} + \frac{d}{e} \right) \quad 4)$$

Nach Einsetzen von $\sin \varphi = \frac{e}{2 \cdot r}$ und $d = h_s \cdot \operatorname{tg} \varphi$, geht die Gleichung über in

$$F_v = \frac{Q}{2} + (W_S + W_L + W_R) \left(\frac{e}{4 \cdot r} + \frac{h_s \operatorname{tg} \varphi}{e} \right) \quad 5)$$

Die Geschichte des Verkehrs ist auch eine Geschichte des Ingenieurwesens: Die Berechnung der möglichen Fahrgeschwindigkeit eines Autos in Kurven füllt mehrere Seiten (1941, oben; Ausschnitt); andere komplexe Berechnungen verlangte der Bau von Elektrolokomotiven, mit dem die Schweizer Maschinenindustrie im 20. Jahrhundert weltweite Beachtung erlangte (rechts; Maschinenfabrik Oerlikon um 1930). Bautechnik und Baulogistik waren beim Erstellen der Verkehrsinfrastruktur gleichermassen gefordert. Sei es die Gotthardbahn (rechte Seite; Strichzeichnung 1887), der Albulatunnel (oben, um 1900) oder der Terminal B und der unterirdische Bahnhof am Flughafen Zürich (unten, 1973): Verkehrsbauten legten immer wieder die Grenzen des Machbaren neu fest.







Der Bahnhof Zürich im Bau, 1867

Eine Verkehrsgeschichte der Schweiz, die den vielfältigen Problemstellungen des Themas gerecht werden soll, ist ein umfangreiches Projekt von ausgesprochen interdisziplinärem Charakter. Dank der Gliederung in zehn thematische Module bleibt das Arbeitsgebiet dennoch überschaubar.

Die hier angeführte Themenauswahl ist weder vollständig noch unverrückbar. Sie stellt vielmehr eine Diskussionsgrundlage dar, auf der sich das Projekt *Verkehrsgeschichte der Schweiz* in Zusammenarbeit mit den beteiligten Partnern entwickeln kann.

Das Projekt – u

Historische Verkehrsstatistik

- Datenbank zur Entwicklung des Verkehrs und der Verkehrsinfrastruktur; Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage
- Entwicklung des Strassen-, Wasser-, Schienen- und Luftverkehrs
- Normen und Kapazitäten

Bild- und Filmarchiv zur Verkehrsgeschichte

Verkehr und Raum/Umwelt

- historische Geographie – Verkehrsnetze; Verkehrsraum
- Umweltgeschichte – umweltgeschichtliche Bedingungen und Auswirkungen des Verkehrs

Verkehr und Wirtschaft

- Interdependenzen zwischen Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung
- Raumwirtschaftliche Strukturen und ihr Wandel
- Urbanisierung – Peripherisierung
- Verkehr und Migration (Pendler, Zuwanderung, Abwanderung)

t: umfassend nd doch überschaubar

- Verkehrstheoretische Ansätze: regionale Entwicklungstheorien
- Verkehr und Marktintegration
- Infrastruktur
- Finanzierungsformen
- Kosten und Kostenbeurteilung im Verkehr
- Verkehrsmarketing
- Experten u. a. der Verkehrs- und Raumplanung, Verkehrswissenschaft
- Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer
- Politikerinnen und Politiker aller Ebenen
- Armee

Ideengeschichte des Verkehrs

- Leitbilder; Verkehrsutopien
- Mobilität als Recht und Pflicht
- Verkehrsförderung versus Verkehrsverhinderung
- Geschwindigkeit/ Beschleunigung
- Das Bild der guten Strasse
- Verkehrsthemen an den Landes- und Weltausstellungen

Akteure der Verkehrsentwicklung

- Staat (Exekutive, Legislative, Verwaltung) – Bund, Kantone, Gemeinden
- Verbände (ACS, TCS, ASTAG, VSS, Eisenbahner- und Postgewerkschaften, Litra, VöV u. s. w.)
- Gesellschaften/Firmen, Verkehrsunternehmungen

Verkehrsrecht

- Merkantilistische Strassen- und Verkehrsordnungen der Frühneuzeit
- Verkehrs- und Strassengesetzgebung des 19. und 20. Jahrhunderts
- Eisenbahn-, Post-, Telegraf-, Automobil-, Strassen-, Schiffs- und Luftverkehrsgesetzgebung des Bundes
- Abstimmungen, Initiativen, Referenden

Verkehr und Kommunikation

- Post
- Logistik
- Kommunikationstechnologie im Verkehrssystem
- Kommunikations- und Verkehrsrevolutionen – Revolutionen oder Evolution?

Verkehrstechnik

- Grosstechnische Systeme des Verkehrs
- Technikinnovation und Technikkonstanz in Abhängigkeit vom politischen, sozialen und wirtschaftlichen Umfeld
- Die Bedeutung der Allianzen zur Promotion verkehrstechnischer und verkehrswissenschaftlicher Unternehmungen

Verkehrsgeschichtlicher Sonderfall Schweiz

- Wie die Schweiz zum Bahnland wurde
- Verkehr und politisches System
- Verkehrspolitik im direktdemokratischen System
- Verkehrspolitik im Föderalismus
- Das Bild der Schweiz als «klassisches» Transitland
- (Alpiner) Tourismus
- Die Verkehrsgeschichte des schweizerischen Raums im internationalen Vergleich



Wohin mit den Autos? 1957 wurde in Bern die unterirdische Parkgarage «Metro» eröffnet. Sie enthielt auch eine Tank- und Service-stelle.

Griffig dank modularem Aufbau

Die modulare Struktur des Projekts erlaubt es einerseits, die Teilbereiche mit den optimalen Verbindungen zu den jeweiligen Institutionen und Fachleuten zu realisieren. Andererseits bietet sie auch die Möglichkeit, die Finanzierung des Unternehmens für einzelne, klar umreissbare Teilprojekte zu sichern.

Viele Teile bilden ein Ganzes

Das Projekt will sowohl historische Grundlagenforschung als auch eine breite, konkrete und praktische Vermittlung der Resultate. Die Themenkreise (Module) werden als Teilprojekte in einer oder mehreren Studien abgehandelt, die in einer Reihe mit dem Titel *Verkehrsgeschichte der Schweiz* erscheinen. Diese auf wissenschaftliche Kreise ausgerichteten Teilsynthesen bilden die Grundlage für einen abschließenden Band, ebenfalls mit dem Titel *Verkehrsgeschichte der Schweiz*, der sich auch an ein breites Publikum richtet.

Breite mediale Abstützung als Programm

Das Projekt stützt sich aber nicht nur auf das Medium Buch. So wird eine GIS-Plattform entwickelt, auf der beispielsweise Verkehrsmodellierungs-Software der aktuellen Verkehrsforschung auf den historischen Verkehr angewendet werden kann.² Von Anfang an werden Fachleute von Radio, Fernsehen und Printmedien sowie die Verkehrs- und Kommunikationsmuseen in das Projekt einbezogen. Filme, Videos und DVD werden sowohl als wichtige Quellen der neueren Verkehrsgeschichte erschlossen als auch zur Vermittlung der Resultate benutzt. Das Projekt ist zudem von Anfang an über das Internet zu verfolgen, das auch Plattform für eine vielseitige Auseinandersetzung mit dem interessierten Publikum sein wird.

Verschiedene Produkte für ein grosses Zielpublikum

Adressatinnen und Adressaten der Studienreihe *Verkehrsgeschichte der Schweiz* sind Schulen, Universitäten, Museen, Medien, Politikerinnen und Politiker, die Verwaltungen von Bund, Kantonen und Gemeinden, Verkehrsverbände, Verkehrs- und Transportunternehmen, Raumordnungs- und Verkehrsplanerinnen und -planer sowie Verkehrsteilnehmende.

Die Studienreihe leistet einen Beitrag zur Forschung und zur Lehre an den Universitäten und im Schulunterricht. Sie wird nicht zuletzt neue Ausblicke auf jene Disziplinen und Subdisziplinen eröffnen, in denen der Gegenstand bisher eher randständig behandelt worden ist. Gleichzeitig werden neue und

aktuelle Fragestellungen der Politik und der Verkehrsplanung einbezogen. Hier schafft das Zusammengehen von Verkehrswissenschaft und Verkehrsgeschichte neue Möglichkeiten, Grundlagen und Instrumente für die rückblickende, aber auch für die prospektive Wirkungsanalyse über längere Zeiträume.

Das Projekt richtet sich aber über den Kreis von Lehre und Forschung hinaus auch an ein breiteres Publikum. Besonders der abschliessende Syntheseband soll als umfassend illustrierte, attraktiv gestaltete *Verkehrsgeschichte der Schweiz* alle Personen ansprechen, die sich für den Verkehr in all seinen Ausformungen und die aktuelle Verkehrspolitik interessieren. Dass dies viele sind, beweist etwa der Erfolg des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern.



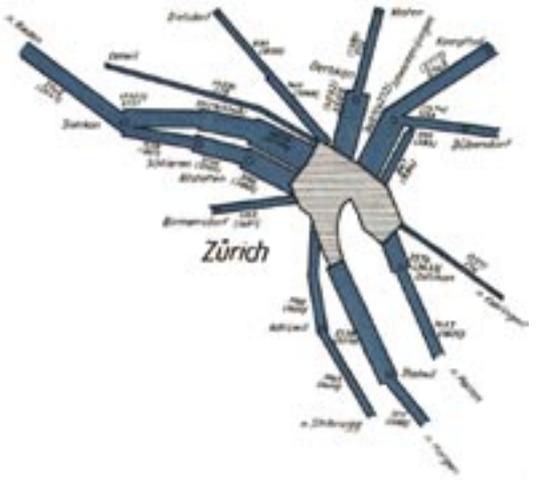
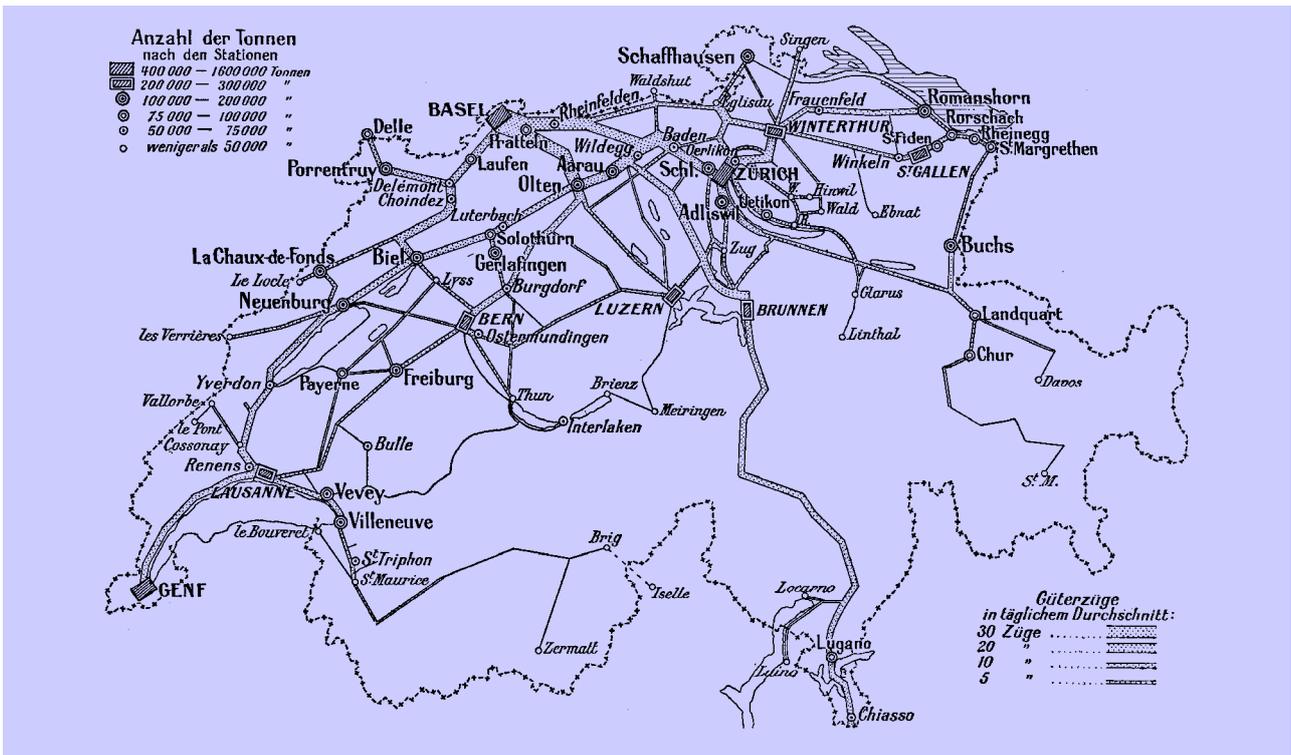
Wie den Verkehr steuern? Im schienengebundenen Eisenbahnverkehr konnten ausgebildete Spezialisten diese Aufgabe übernehmen (oben; Stellwerk Zollikofen um 1940). Im Strassenverkehr hingegen sind alle Teilnehmenden für die Einhaltung der Regeln verantwortlich. Eine Studienkommission ermittelte 1951 die Verständlichkeit schweizerischer und amerikanischer Verkehrszeichen (unten).





Der Güterverkehr im Wandel der Zeit: Bis weit über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus war der mehrfache Umlad der Güter zwischen Schiff, Schiene und Strasse notwendig (oben; Luzern 1893). Durchgehende, alpenquerende Eisenbahnverbindungen vereinfachten den Transport und liessen das Gütervolumen stark anwachsen (unten; Bereitstellgeleise in Muttenz, 1950er-Jahre; rechte Seite oben: Karte der Güterverkehrsdichte, 1904). Der Ausbau des Strassennetzes begünstigte nach dem Zweiten Weltkrieg den Gütertransport auf der Strasse, wobei sich mitunter verschiedene Generationen von Transportmitteln begegneten (Mitte; Andelfingen 1958). Die Strasseninfrastruktur wiederum hatte sich an den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs zu orientieren (unten; Köniz 1953). Grafik aussen: Verkehrszählung 1928/29, Tonnenkarte).







Rundfahrt auf dem Flughafen Zürich, um 1950

Eine geeignete Projektorganisation stellt sicher, dass die Verkehrsgeschichte der Schweiz im vorgesehen zeitlichen Rahmen und den qualitativen Vorgaben entsprechend realisiert werden kann. Dank des modularen Aufbaus kann die Arbeit am Projekt schon beginnen, bevor seine gesamte Finanzierung gesichert ist. Private und öffentliche Organisationen haben die Möglichkeit, ganz gezielt sie besonders interessierende Module zu finanzieren.

Projektorg un

Konzeption, Leitung und Durchführung des Projektes liegen bei der Forschungsstelle von ViaStoria.³ Über sie besteht eine direkte Anbindung an Prof. Christian Pfisters Lehrstuhl für Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte an der Universität Bern. Einzelne Themenkreise werden in Verbindung mit anderen Universitäten und Instituten erarbeitet, beispielsweise die verkehrsgeschichtlichen Auswirkungen des Tourismus mit Prof. Laurent Tissot⁴ oder die Zusammenhänge zwischen historischem und gegenwärtigem Verkehr mit Prof. Kay W. Axhausen und Peter Keller⁵.

Die Projektleitung untersteht einer Aufsichtskommission. In dieser sind alle wichtigen Träger- und Finanzierungsinstitutionen vertreten. Die Aufsichtskommission sorgt für die personelle Besetzung der Projektleitung und überprüft den Projektstand nach Massgabe eines zu beschliessenden Programms. Begleitet wird das Projekt

Organisation und Projektfinanzierung

zudem von einem wissenschaftlichen Beirat, der die Qualität garantiert, entsprechende Forschungen im Rahmen von Lizentiatsarbeiten und Dissertationen anregt und Kontakte vermittelt.

Der zeitliche und der finanzielle Rahmen

Das Projekt wird im Zeitraum von acht Jahren realisiert. Das erste Jahr wird von den Vorbereitungsarbeiten beansprucht. Die verschiedenen Module werden innerhalb der folgenden sechs Jahre erarbeitet. Die verkehrsgeschichtliche Synthese setzt im sechsten Jahr ein.

Für die Mitarbeit in direkt durchgeführten Projekten gelten die Ansätze des Schweizerischen Nationalfonds. In universitären Projekten entsprechen die Ansätze den jeweiligen Usancen der Institute. Verlangt wird von allen

Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine ausführliche, verbindliche Projektskizze, die Aufarbeitung der einschlägigen Quellen, die Niederschrift eines ausführlichen, attraktiv bebilderten Manuskriptes, das wissenschaftlichen Massstäben entspricht, sowie die Teilnahme an internen Veranstaltungen und an Projekten der Öffentlichkeitsarbeit.

Projektdauer

Totale Laufzeit 8 Jahre:
1 Jahr Vorbereitungsarbeiten
6 Jahre Laufzeit der Module
1 Jahr Abschlussarbeiten

Projektkosten

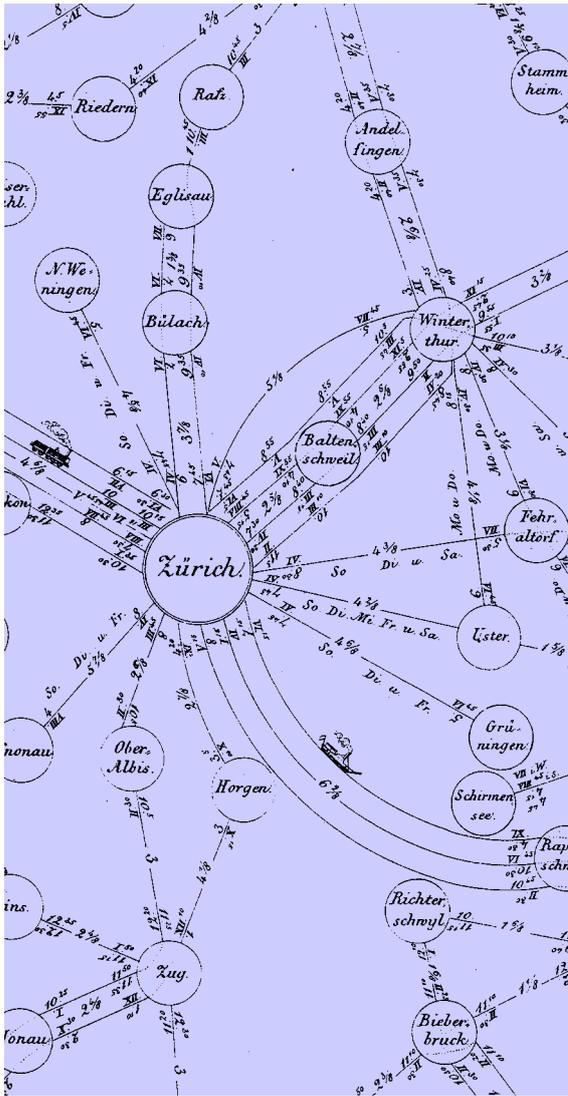
Gesamtkosten
8–10 000 000 Franken:
1 250 000 Franken
für Projektleitung
7 000 000–9 000 000 Franken für
zehn Module.
Detailliertere Kosten- und Finanzierungsvorstellungen finden sich auf einem separaten Beiblatt.

Flexibilität durch modularen Aufbau

Dank des modularen Aufbaus des Projekts und der Verbindungen zu den Universitäten kann die Arbeit schon beginnen, bevor die Finanzierung des Gesamtprojektes gesichert ist. Mitfinanzierende Organisationen, Verbände und Gesellschaften bestimmen selbst, welches Modul sie mit ihren Mitteln unterstützen wollen; es können auch eigentliche Auftragsarbeiten vergeben werden. Damit wird ein interessantes Synergiepotenzial geschaffen, das den mitfinanzierenden Institutionen einen Nutzen weit über die konkrete Projektförderung hinaus bringt.

Die Finanzierung der historischen Verkehrsstatistik und der kartografischen Umsetzungen wird übergreifend gesichert, indem von jedem Projekt ein Bruchteil von 10–20% für ihre Realisierung zurückgestellt wird.

Partner für Ver



Fahrplankarte der Bundespost, 1850

Wissenschaft

- Prof. Dr. Klaus Aerni, Bern
- Prof. Dr. Kay W. Axhausen, IVT/ETHZ
- Dr. Hans-Liudger Diemel, TU Berlin
- Prof. Dr. Colin Divall, Transport History, University of York (GB)
- Prof. Dr. Hans-Rudolf Egli, Geographisches Institut, UNIBE
- Prof. Dr. Rainer Fremdling, Wirtschaftsgeschichte, Universität Groningen (NL)
- Dr. Thomas Frey, Luzern
- Dr. Hans-Rudolf Galliker, Radio DRS, Zürich
- Prof. Dr. David Gugerli, Technikgeschichte ETHZ
- Prof. Dr. Heinz E. Herzig, Bern
- Prof. Dr. Wolfgang König, Technikgeschichte TU Berlin
- Dr. Andreas Kunz, Universität Mainz
- Prof. Dr. Jon Mathieu, UNIBE und UNISI
- PD Dr. Christoph M. Merki, Liechtenstein-Institut und UNIBE
- Dr. Kurt Möser, Landesmuseum für Technik und Arbeit, Mannheim
- Dr. Gijs P. A. Mom, Technische Universiteit Eindhoven (NL)
- Dr. Serge Paquier, Histoire économique, Université de Genève
- Prof. Dr. Anne Radeff, Université de Marne-la-Vallée (F)
- Dr. Barbara Schmucki, TU Darmstadt und University of York (GB)
- Prof. Dr. Rainer C. Schwinges, Historisches Institut, UNIBE
- Prof. Dr. Marcel Senn, Rechtsgeschichte, UNIZH

ür eine kehrsgeschichte der Schweiz

- Prof. Dr. Jakob Tanner, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, UNIZH
- Prof. Dr. Laurent Tissot, Institut d'Histoire UNINE
- Schweizerischer Nationalfonds
- Schweizerische Akademie der Geistes- und Sozialwissenschaften
- Arbeitskreis für Verkehrsgeschichte der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte (GUG)
- COST 340: Towards a European Intermodal Transport Network. Lessons from History

Museen und Archive

- Museum für Kommunikation, Bern
- Verkehrshaus der Schweiz, Luzern:
Kilian T. Elsasser, Konservator Schienenverkehr; Dr. This Oberhänsli, Konservator Strassenverkehr, Schifffahrt, Seilbahnen;
Henry Wydler, Konservator Luft- und Raumfahrt; André Graf, Leiter Archiv
- Deutsches Museum, München
- Historic. Stiftung Historisches Erbe der SBB

Medien

- Radio
- Fernsehen
- Printmedien

Verwaltung und Politik

- Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
- Bundesamt für Kultur (BAK)
- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
- Bundesamt für Statistik (BFS)
- Bundesamt für Strassen (ASTRA)
- Bundesamt für Verkehr (BAV)
- Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL)
- Kantonale Verkehrsbetriebe
- Kantonale Verwaltungen
- Schweizerische Konferenz der Erziehungsdirektoren

Verbände

- Automobil Club der Schweiz (ACS)
- Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG)
- Schweizerischer Strassenverkehrsverband (FRS)
- Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS)
- Touring Club Schweiz (TCS)
- Verband öffentlicher Verkehr (VöV)
- Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI)
- Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa)
- Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)

Transportunternehmen

- Schweizerische Bundesbahnen
- Post
- swisscom
- Private Transport- und Logistikunternehmen
- Automobil- und Erdölindustrie

Die Eisenbahn war das Erste in einer ganzen Reihe von grossräumigen Netzwerken. Um sein reibungsloses Funktionieren sicherzustellen und zu überwachen, bedurfte es eines ergänzenden Telekommunikationsnetzes, das schneller war als die Bahn selbst. Bahngeleise zwischen Gümligen und Ostermundigen; links Telefon-, rechts Telegrafenerleitungen.



Das Projekt hat schon begonnen

Für einen Beginn ist der Blick auf das Gesamte notwendig. Die Realisierung ist aber immer detailliert und konkret. Und hier sind schon viel versprechende Anfänge gemacht. An historischen Instituten entstehen bereits Studien, die in dieses Projekt eingebunden und über dieses vernetzt sind. Ein eben abgeschlossenes Nationalfondsprojekt beleuchtet die Phasen der Beschleunigung des Verkehrssystems zwischen 1750 und 1910.⁶ Ein weiteres ambitioniertes, in die europäische Forschungsinitiative COST eingebundenes Projekt wird als interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen dem Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik (IVT) der ETH Zürich, dem Institut

d'Histoire der Université de Neuchâtel und ViaStoria/IVS der Universität Bern fortgesetzt. In diesem entsteht eine breit angelegte, GIS-integrierte Datenbank zum historischen Verkehr. Zur Zeit führen die Zahlenreihen zur Infrastruktur, zu Verkehrsangebot und -nachfrage sowie zur verkehrsbezogenen Raumstruktur von der Gegenwart bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts zurück.⁷

Sobald die Finanzierung für einzelne Module gesichert ist, können die Arbeiten am Projekt *Verkehrsgeschichte der Schweiz* auf dieser Basis fortsetzen.

Anmerkungen

- 1 Über den gegenwärtigen Stand der Verkehrsgeschichte in der Schweiz siehe Christoph Maria Merki. Unterwegs in unwegsamem Gelände. Historische Strassenverkehrsforschung in der Schweiz, in: *traverse* 1999/2, 37–54, und Hans-Ulrich Schiedt. Trampelpfade und Chaussees – Literaturbericht einer strassenbezogenen Verkehrsgeschichte, in: *traverse*, Zeitschrift für Geschichte, 2/1999, 17–35. Über England siehe Michael Robbins. The progress of transport history, in: *The Journal of Transport History*, 3rd Series 12, 1/1991, 74–87; John Butt, Achievement and prospect. Transport history in the 1970s and 1980s, in: *The Journal of Transport History*, 3d Series 2, 2/1981, 1–24. Über Frankreich siehe Michèle Merger. Transport history in France. A bibliographical review, in: *The Journal of Transport History*, 3rd Series 8, 2/1987, 179–201. Über Deutschland siehe Hans-Jürgen Teuteberg. Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, Frankfurt a. M. 1994, 173–194. Zur Kommunikationsgeschichte siehe Wolfgang Behringer. Bausteine zu einer Geschichte der Kommunikation. Eine Sammelrezension zum Postjubiläum, in: *Zeitschrift für historische Forschung* 21, 1994, 92–112. Aktuelle Literatur- und Forschungsberichte entstehen zur Zeit im Rahmen von COST 340 «Towards a European Intermodal Transport Network: Lessons from History».
- 2 Als viel versprechender Anfang: NF-/COST 340-Projekt «Entwicklung des Transitverkehrs-Systems und dessen Auswirkungen auf die Raumentwicklung in der Schweiz» von IVT/ETHZ, IH/UNINE und IVS/UNIBE.
- 3 Das Projekt «Verkehrsgeschichte der Schweiz» stellt einen bedeutenden Teil der wissenschaftlichen Tätigkeiten von ViaStoria, der Nachfolgeorganisation des IVS, dar.
- 4 Institut d'Histoire, Université Neuchâtel.
- 5 Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik, ETH Zürich.
- 6 Thomas Frey, Hans-Ulrich Schiedt. Transformationsphasen der Schweizer Verkehrsentwicklung 1759–1910. Strukturen und Prozesse der Beschleunigung. Nationalfondsprojekt 2001/03.
- 7 Kay W. Axhausen et al. Entwicklung des Transitverkehrssystems und dessen Auswirkungen auf die Raumnutzung in der Schweiz. Nationalfonds- und COST 340-Projekt 2001–.

Bildnachweis

- Binder, Ulrich; Heller, Martin: Die Strasse lebt. Fotografien 1938–1970. Aus dem Archiv der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung. Zürich/Berlin/New York 1997: S. 3 Mitte, 10, 11 unten, 13 Mitte, unten.
- Camartin, Iso; Pfeiffer, Peter: Aus den Anfängen der Rhätischen Bahn. Zürich 1999: S. 7 oben.
- Graphisch-statistischer Verkehrs-Atlas der Schweiz. Hg. vom schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement. Bern 1915: S. 13 oben.
- Gwerder, Josef; Liechti, Erich; Meister, Jürg: Schifffahrt auf dem Zürichsee 1835 bis heute. Raddampfer, Schraubendampfer, Motorschiffe. Basel/Stuttgart 1976: S. 3 Strichzeichnung.
- Pfister, Christian. Geschichte des Kantons Bern seit 1798, Bd. 4. Im Strom der Modernisierung. Bern 1995: S. 18.
- PTT-Archiv, Bern: S. 16.
- Riese, O.: Die Ingenieur-Bauwerke der Schweiz auf dem Gebiet des Strassen-, Eisenbahnen- und Brückenbaus neuerer Zeit. Berlin 1887: S. 7 Strichzeichnung.
- Schweizerische Zeitschrift für Strassenwesen Nr. 22, 1931: S. 13 aussen.
- Strasse und Verkehr Nr. 25, 1937: S. 4.
- Strasse und Verkehr Nr. 24, 1941: S. 6 oben.
- Treichler, Hans Peter u. a.: Flughafen Zürich 1948–1998. Zürich 1998: S. 3 unten, S. 7 unten, S. 14.
- Treichler, Hans Peter u. a.: Bahnsaga Schweiz. 150 Jahre Schweizer Bahnen. Zürich 1997: S. 2, 3 oben, 6 unten, 8 oben, 12 oben.
- Treichler, Hans Peter; Pfeiffer, Peter: Schweizerische Bundesbahnen. Eine nostalgische Reise. Zürich 2002: S. 11 oben, 12 unten.
- von Arx, Heinz (Hg.): Der Kluge reist im Zuge. Hundert Jahre SBB. Zürich 2001: S. 5.



**Weitere Informationen
zum Projekt und Angaben
zur Beteiligung an der
Finanzierung erhalten Sie
bei **ViaStoria – Zentrum
für Verkehrsgeschichte****

Dr. Hans-Ulrich Schiedt

Leiter Forschungsstelle ViaStoria

Tellstrasse 31

CH-8004 Zürich

Tel. 01 240 34 05

Fax 01 240 28 47

hans-ulrich.schiedt@viastoria.ch

www.viastoria.ch

Hanspeter Schneider

Leiter ViaStoria

Finkenhübelweg 11

CH-3012 Bern

Tel. 031 631 35 35

Fax 031 631 35 40

hanspeter.schneider@viastoria.ch

www.viastoria.ch