

Benjamin Spielmann

«Im Übrigen ging man zu Fuss»



Alltagsmobilität in der Schweiz
von 1848 bis 1939



Benjamin Spielmann

«Im Übrigen ging man zu Fuss»

Benjamin Spielmann

«Im Übrigen ging man zu Fuss»



*Alltagsmobilität in der Schweiz
von 1848 bis 1939*

LIBRUM Publishers & Editors LLC



© 2020, Benjamin Spielmann und LIBRUM Publishers & Editors LLC,
Basel / Frankfurt am Main.

Von der Philosophisch-historischen Fakultät auf Antrag von Prof. Dr. Christian
Rohr und Prof. Dr. Ueli Häfeli angenommen.
Bern, den 15. März 2019. Der Dekan: Prof. Dr. Stefan Rebenich

Publiziert mit Unterstützung des Schweizerischen Nationalfonds zur Förderung
der wissenschaftlichen Forschung.

Lektorat: Rainer Vollmar und Henrik Halbleib, Frankfurt a. M.
Gestaltung und Satz: Katja von Ruville, Frankfurt a. M.

ISBN: 978-3-906897-36-3
DOI: 10.19218/3906897363



«Im Übrigen ging man zu Fuss» Alltagsmobilität in der Schweiz von 1848 bis
1939 by Benjamin Spielmann is licensed under a Creative Commons Attribution-
NonCommercial 4.0 International License.
www.creativecommons.org

Open-access bei:


www.librumopen.com

Abbildung 1 (vorherige Seite): Ansicht des alten französischen Bahnhofs
in Basel 1847, Historisches Museum Basel, <https://www.hmb.ch/museen/sammlungsobjekte/einzelansicht/s/ansicht-des-alten-franzoesischen-bahnhofs-in-basel>, 12.08.2019.

Abbildung 2 (oben links): Bahnhofplatz Bern, erste Hälfte 20. Jahrhundert,
Burgerbibliothek Bern, FN.G.A.244, katalog.burgerbib.ch/detail.aspx?ID=113303,
12.08.2019.

Abbildung 3 (oben rechts): Spaziergang im Grünen [ohne Jahr], Fotoarchiv der
Schweizerischen Gesellschaft für Volkskunde, SGV_12N_31336, archiv.sgv-sstp.ch/resource/453571, 12.08.2019.

Inhalt

	Teil 1: Netze und Knoten – Genese der Verkehrsinfrastruktur	47
Vorwort und Dank	8	
1. Einleitung	9	
1.1. Einführung ins Thema	9	
1.2. Erkenntnisleitende Fragestellung	9	
1.3. Eingrenzung	11	
1.4. Mobilitätskonzepte	13	
1.4.1. Mobilität	13	
1.4.2. Alltagsmobilität	15	
1.5. Theoretische und methodische Bezüge	16	
1.5.1. Verkehrsgeschichte und <i>new mobilities paradigm</i>	16	
1.5.2. Handlungsmodell nach Ruth Kaufmann-Hayoz	17	
1.5.3. Mobilitätsbiografieansatz	22	
1.5.4. Alltagsgeschichtlicher Zugang	24	
1.5.5. Habituskonzept nach Pierre Bourdieu	25	
1.6. Literatur- und Forschungsstand	26	
1.6.1. Historische und sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung	26	
1.6.2. Geschichte der Verkehrsinfrastruktur	27	
1.6.3. Geschichte der Verkehrsmittel	28	
1.7. Quellenlage und Quellenkritik	30	
1.7.1. Statistiken, Tabellen, Zahlen	30	
1.7.2. Geschäftsberichte, Periodika, Amtsdruckschriften, Reiseführer, Biografien	32	
1.8. Aufbau	33	
2. Arbeiten, Freizeit und Einkaufen in historischer Perspektive	34	
2.1. Arbeiten	35	
2.1.1. Arbeitsrhythmus und Wochenarbeitsstunden	35	
2.1.2. Mehrfachbelastung für Frauen	36	
2.1.3. Trennung von Wohn- und Arbeitsort	38	
2.2. Freizeit	39	
2.2.1. Freizeit im historischen und berufsspezifischen Kontext	39	
2.2.2. Inhäusige Tätigkeiten	40	
2.2.3. Aushäusige Tätigkeiten	40	
2.3. Einkaufen	43	
2.3.1. Entwicklung der Kaufkraft	43	
2.3.2. Verkaufsläden und Warenhäuser	44	
2.3.3. Hausierer und Hauslieferungen	45	
2.3.4. Wochen- und Jahrmärkte	46	
3. Strassenbau vom 18. bis ins 20. Jahrhundert	49	
3.1. Prolog: Anfänge des modernen Strassenbaus	49	
3.1.1. Transit- und Alpenstrassen	49	
3.1.2. Kantonaler Hauptstrassenbau	51	
3.1.3. Strassenunterhalt: Aufwendig und unbeliebt	53	
3.2. Strassenbau im Eisenbahnzeitalter	55	
3.2.1. Eisenbahnbedingte Verkehrsverlagerung	55	
3.2.2. Gemeindestrassenbau mit Unterstützung der Kantone	58	
3.3. Strassenbau im Zeichen der Motorisierung des Verkehrs	61	
3.3.1. Wassersprengung und Walzen	62	
3.3.2. Feste Oberflächen	64	
3.3.3. Radwege	68	
3.3.4. «Vom Lebensraum zum Leitungsweg»	69	
4. Bau des Eisenbahnnetzes	72	
4.1. Vorgeschichte und erster Eisenbahnboom (1830 bis 1870)	72	
4.1.1. Impulse aus dem Ausland	72	
4.1.2. Eisenbahngesetz und erster Bauboom	75	
4.2. Alpendurchstich, Erschliessung der Peripherie und Wandlung der Bahnhöfe (1870 bis 1890)	77	
4.2.1. Gotthardtunnel und Bergbahnen	77	
4.2.2. Nebenbahnen	79	
4.2.3. Bahnhöfe: von einfachen Zweckanlagen zu multifunktionalen Grossbauten	81	
4.3. Konsolidierung und Elektrifizierung (1890 bis 1939)	87	
4.3.1. Entstehung der Schweizerischen Bundesbahnen	87	
4.3.2. Netzerweiterungen	89	
4.3.3. Elektrifizierung	91	
5. Aufbau der städtischen Tram- und Busnetze	94	
5.1. Stadtentwicklung im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert	94	
5.2. Kurze Blüte der Pferde-, Dampf- und Lufttrams	97	
5.3. Durchbruch des elektrischen Trams	100	
5.4. Ergänzung und Verdrängung durch Auto- und Trolleybusse	102	
6. Fazit Netze und Knoten	104	

Teil 2: Mobilitätswerkzeuge – Alltagsmobilität im Spiegel der Verkehrsmittel 107

7. Eisenbahn	109
7.1. Allgemeines	109
7.2. Einzelfahrten	113
7.2.1. Verwandtschaftsbesuche	113
7.2.2. Wohnortswechsel	115
7.2.3. Arztbesuche	115
7.3. Mehrfahrtenkarten (Abonnemente)	116
7.3.1. Halbtax- und Generalabonnement	117
7.3.2. Abonnemente für den Pendelverkehr	119
7.4. Freizeitfahrten	122
7.4.1. Sonntagsausflüge	123
7.4.2. Rundfahrten	125
7.5. Gruppenreisen	127
7.5.1. Vereinsreisen	127
7.5.2. Schulreisen	129
8. Tram	131
8.1. Allgemeines	131
8.2. Einzelfahrten	133
8.2.1. Ein «verbessertes Trottoir»	133
8.2.2. Ausflüge und der Besuch von Anlässen	135
8.3. Abonnemente für den Pendelverkehr	138
8.3.1. Übersicht zu den Tarifen	138
8.3.2. Trampendler am Beispiel der Stadt Zürich	139
9. Fahrrad	143
9.1. Allgemeines	143
9.1.1. Vom Lauf- zum Fahrrad	143
9.1.2. Bestände und verkehrliche Bedeutung	144
9.2. Zugang	147
9.2.1. Radfahren lernen	147
9.2.2. Anschaffung, Besteuerung, Schäden und Unterhalt	148
9.3. Das Fahrrad im Alltag	151
9.3.1. Arbeiten und Pendeln	151
9.3.2. Freizeit	154
10. Automobil	156
10.1. Allgemeines	156
10.1.1. Die ersten automobilen Jahre	156
10.1.2. Bestände und verkehrliche Bedeutung	158
10.2. Zugang	162
10.2.1. Autofahren lernen	162
10.2.2. Anschaffung, Besteuerung, Schäden und Unterhalt	163

10.3. Das Automobil im Alltag	168
10.3.1. Arbeiten und Pendeln	169
10.3.2. Exkurs: Das Motorrad als «Mittelding»	172
10.3.3. Freizeit	173

11. Zufussgehen	178
11.1. Allgemeines	178
11.1.1. Omnipräsenz des Gehens	178
11.1.2. «Langsamverkehr»	179
11.1.3. Verkehrliche Bedeutung	179
11.2. Fuhrwerke	181
11.3. Das Zufussgehen im Alltag	183
11.3.1. Arbeiten und Pendeln	183
11.3.2. Freizeit	185
12. Fazit Mobilitätswerkzeuge	190

Teil 3: Mobilitätsbiografien – Aus Sicht der Betroffenen 193

13. Biografien	195
13.1. Auswahl und Entstehungskontext	195
13.2. Jacob Kreis (1851–?): Aus der guten alten Zeit	196
13.2.1. Mobilitätsbiografie	196
13.2.2. Einordnung	197
13.3. Ernst Witzig, (1858–1944): «Da wars um mich geschehen»	198
13.3.1. Mobilitätsbiografie	198
13.3.2. Einordnung	199
13.4. Paul Thüerer (1878–1967): Damals in Monstein	201
13.4.1. Mobilitätsbiografie	201
13.4.2. Einordnung	203
13.5. Lisel Bruggmann (1900–1973): Not macht erfinderisch, Erzählungen	203
13.5.1. Mobilitätsbiografie	203
13.5.2. Einordnung	204
13.6. Adeline Favre (1908–1983): Ich, Adeline, Hebamme aus dem Val d'Anniviers	205
13.6.1. Mobilitätsbiografie	205
13.6.2. Einordnung	206
13.7. Fritz Bär (1919–2002): Marienkäfer und Kakerlaken	207
13.7.1. Mobilitätsbiografie	207
13.7.2. Einordnung	209

14. Fazit Mobilitätsbiografien	210
--	------------

15. Schlussfazit	212
15.1. Alltagsmobilität 1848–1939	212
15.2. Rückblick	215
15.3. Ausblick	219
16. Verzeichnisse	220
16.1. Abkürzungsverzeichnis	220
16.2. Abbildungsverzeichnis	220
16.3. Tabellenverzeichnis	221
17. Bibliografie	222
17.1. Quellen	222
17.1.1. Amtliche Quellen und Expertengutachten	222
17.1.2. Biografische Quellen	223
17.1.3. Reiseführer und Fahrpläne	224
17.1.4. Artikel aus <i>Automobilrevue</i> , <i>Radsport</i> und verschiedenen Zeitungen	224
17.1.5. Geschäftsberichte von <i>Transportgesellschaften</i> , <i>Statistiken</i> , <i>Verkehrszählungen</i>	226
17.1.6. Literatur mit Quellencharakter	228
17.2. Literatur	230
17.3. Websites	242

Vorwort und Dank

Die vorliegende Arbeit entstand im Rahmen des Nationalfondsprojekts *Mobilität im schweizerischen Bundesstaat. Ein neuer Blick auf die Verkehrsgeschichte in der Schweiz*. Das Projekt war an der Abteilung für Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte (WSU) der Universität Bern angesiedelt. Markus Sieber war Mitdoktorand und befasst sich in seiner Dissertation mit Verkehr und Mobilität in der Schweiz zwischen 1918 und der Gegenwart.¹ Die vorliegende Arbeit untersucht die Alltagsmobilität in der Schweiz von 1848 bis 1939. Beide Untersuchungen erweitern, vertiefen und ergänzen sich gegenseitig.

Ein grosser Dank geht an die Kolleginnen und Kollegen des WSU, die mit Rat und Tat zur Seite standen. Zudem geht ein besonderes Merci an folgende Personen:

Thomas Giger, Bundesamt für Statistik

Jan Thomas Grössinger, Olten

Ernst J. Huber, Bibliothek der Schweizerischen Gesellschaft für Volkskunde

Hans Peter Kistler, Bundesamt für Strassen (ASTRA)

David Kunz, SBB Historic

Martin Lüpold, Schweizerisches Wirtschaftsarchiv Basel

Sonja Manuela Maurer, Thalwil

Claudia Meier, Bözen

Peter Moser, Archiv für Agrargeschichte

Benjamin Müller-Rappard, Bern

Walter Rohrbach, Bern

Elisabeth Spielmann, Ebikon

Sarah Spielmann, Luzern

Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz

Patricia Zoggo, Bundesamt für Statistik

Thalwil, im August 2019

¹ Sieber 2018.

1. Einleitung

1.1. Einführung ins Thema

«Im Übrigen ging man zu Fuss und wusste nichts anderes, als dass man von gewissen Höfen eine Stunde bis ins Dorf oder bis zur Bahn zu marschieren hatte. (...) [Fahrräder] besaßen und benutzten die Bauern wegen der Unerschlossenheit so vieler Höfe und wegen des beständigen Auf und Ab im Gelände nicht viele.»²

Walter Weigum spricht hier in seiner Biografie, die 1996 erschien, von seiner Kindheit im Kanton Appenzell zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Das Zitat bringt zentrale räumliche und verkehrliche Gegebenheiten zum Ausdruck, welche den Alltag der Dorfbewohner prägten: Wege wurden zu Fuss gegangen, Verkehrsmittel gab es kaum, und die Gegend war schlecht mit Strassen erschlossen. Damit waren die Mobilitätsoptionen der Dorfbewohner eingeschränkt; ihr Alltag dürfte sich weitgehend innerhalb der Gemeindegrenzen abgespielt haben. Die Bauern verliessen das Dorf wohl nur sporadisch; etwa, um auf einem nahegelegenen Markt die eigenen Erzeugnisse zu verkaufen oder sich mit Gütern einzudecken, die nicht auf dem Hof produziert werden konnten. Hervorzuheben ist der Satzteil «man (...) wusste nichts anderes». Dieser deutet darauf hin, dass die schlechten Strassen und die fehlenden Fahrräder nicht unbedingt als Einschränkung von Handlungsspielräumen erachtet wurden. Vielmehr dürfte das Zufussgehen die gewohnte Art der Fortbewegung gewesen sein, die im Alltag kaum hinterfragt wurde.

Anders war die Situation in städtischen Zentren, wo Strassen ausgebaut und Schienennetze erstellt worden waren sowie zahlreiche Fahrräder und Motorfahrzeuge verkehrten. Die Stadtbevölkerung verfügte über ein grösseres Mobilitätsangebot: Wege konnten zu Fuss, mit privaten (Fahrrad und Automobil) oder öffentlichen Verkehrsmitteln (Eisenbahn, Tram, Bus) zurückgelegt werden. Da der Raum mit diesen Verkehrsmitteln rascher überwunden werden kann, war es möglich, in kürzerer Zeit grössere Strecken zurückzulegen, als dies zu Fuss möglich war. Dies erweiterte räumliche Aktionsradien: Die Stadt konnte kurzzeitig verlassen werden, etwa um eine Fahrt ins Grüne anzutreten.

Das Zitat und die daraus abgeleiteten Überlegungen weisen auf zentrale Zusammenhänge hin, die bei der Untersuchung mobilitätsgeschichtlicher Fragen beachtet werden müssen:

- Die Verkehrsinfrastruktur bestimmte zu einem grossen Teil, welche Verkehrsmittel in Frage kommen konnten: Radfahrer und Automobilisten³ waren auf ausgebaute Strassen angewiesen; Trams und Eisenbahnen verkehrten nur auf Schienen.
- Verkehrsmittel hatten einen massgeblichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten: Pendeln über weite Strecken war ohne motorisierte Verkehrsmittel schlecht möglich; ein Ausflug an den See mit dem Fahrrad war deutlich kräftesparender, als wenn die Strecke zu Fuss zurückgelegt worden wäre.
- Das Mobilitätsverhalten wiederum konnte den Bau und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur initiieren: Die wachsende Bedeutung des Automobils führte dazu, dass Strassen rasch asphaltiert und geteert wurden; die zunehmende Zahl von Radfahrern warf die Frage auf, ob Radwege gebaut werden sollten.

Die enge Abhängigkeit, Wechselwirkung und Verschränkung zwischen Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsmitteln und Mobilitätsverhalten von 1848 bis 1939 in der Schweiz ist Inhalt der vorliegenden Dissertation.

1.2. Erkenntnisleitende Fragestellung

Folgende erkenntnisleitende Fragestellung liegt der Dissertation zugrunde:

Was sind zentrale Merkmale der Alltagsmobilität in der Schweiz von 1848 bis 1939?

Unter Alltagsmobilität wird die Pendler-, Freizeit- und Einkaufsmobilität verstanden. Dabei wird die These vertreten, dass die Bedürfnisse und Praktiken im Rahmen der Alltagsmobilität in enger Wechselwirkung mit der Verkehrsinfrastruktur und mit den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln standen. Wesentlich waren auch die sozioökonomischen Rahmenbedingungen der Mobilitätsakteure: Nur wer über bestimmte Ressourcen verfügte und frei darüber entscheiden konnte, konnte sich beispielsweise ein Freizeitabonnement leisten und am Sonntagnachmittag eine Eisenbahn- oder Schifffahrt unternehmen. Auch Gewohnheiten, Zwänge und persönliche Vorlieben waren verantwort-

² Weigum 1996: 58.

³ Radfahrer und Automobilisten waren anfänglich zur Mehrheit männlich, weshalb hier die männliche Form angebracht ist. Später fuhren auch immer mehr Frauen Rad und Automobil. Frauen hatten in Bezug auf Mobilitätsoptionen jedoch andere Voraussetzungen, da sie in Bezug auf Erwerbsarbeit, Haushalt und Kinderbetreuung einer Mehrfachbelastung ausgesetzt waren (Kapitel 2.1.2.). Genderaspekte gehören zu den grossen Forschungsdesiderata in der Mobilitätsgeschichte (vgl. Walsh 2010; Clarsen 2009). In der Arbeit wird von Mobilitätsakteuren die Rede sein, womit beide Geschlechter gemeint sind.

lich, wann, wie und weshalb Menschen im Alltag unterwegs waren.

Die erkenntnisleitende Fragestellung wird anhand von drei Forschungsfragen erörtert, denen je ein Teil der Dissertation gewidmet ist:

Frage Teil 1 (Netze und Knoten): Was führte zum Bau und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur von 1848 bis 1939 und welche Zusammenhänge bestanden zwischen dem räumlichen Zugang zur Verkehrsinfrastruktur und der Alltagsmobilität?

Die Verkehrsinfrastruktur wurde im Untersuchungszeitraum der Dissertation (1848 bis 1939) quantitativ und qualitativ erweitert oder komplett neu errichtet. 1939 überzogen 48 000 Strassen- und 5 800 Eisenbahnkilometer das Land, während im Jahr 1848 das Strassennetz nur einen Teil davon umfasste und darüber hinaus zu einem grossen Teil in einem mangelhaften Ausbauzustand war. Das Eisenbahnnetz bestand zu Beginn des Untersuchungszeitraumes aus der 23 Kilometer langen Strecke Zürich-Baden.⁴ Als ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Strassen ausgebaut und Eisenbahn- sowie Tramnetze errichtet wurden, geschah dies in einer räumlich unterschiedlichen Ausprägung: Der Bau der Verkehrsinfrastruktur konzentrierte sich zunächst auf städtische Zentren und auf die Hauptverkehrsachsen. Periphere Gebiete wurden tendenziell später erschlossen. Dadurch waren die Voraussetzungen für die Stadtbewohner anders als für Bewohner einer dörflichen Gemeinde, wie in der Einführung ins Thema skizziert: Erstere hatten mehr Mobilitätsoptionen als Letztere – die besseren Strassen und ausgebauten Schienennetze im urbanen Raum schufen die Möglichkeit, Alltagsmobilität anders zu gestalten. Ländliche Regionen mussten länger mit schlammigen und stauigen Kiesstrassen vorliebnehmen und waren mancherorts länger als die Städte vom Netz des öffentlichen Verkehrs abgeschnitten. Mobilitätsoptionen in Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur wurden dort erst später erweitert. Für das Verständnis von Mobilitätsverhalten ist es deshalb wesentlich, der Verkehrsinfrastruktur einen grossen Raum zu geben. Auf den engen Zusammenhang zwischen Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsverhalten verweist auch die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung.⁵

Frage Teil 2 (Mobilitätswerkzeuge): Inwiefern kann bei der Nutzung von Eisenbahn, Tram, Fahrrad, Automobil und dem Zufussgehen von 1848 bis 1939 von Alltagsmobilität gesprochen werden?

1848 stand für die räumliche Fortbewegung in erster Linie die Muskelkraft von Mensch und Tier zur Verfügung. Zwar

verkehrten Dampfschiffe auf Seen, und 1847 wurde die erste Eisenbahnlinie Zürich-Baden in Betrieb genommen. Im Alltag der meisten Menschen in der Mitte des 19. Jahrhunderts war die dampfbetriebene Fortbewegung hingegen kaum von Bedeutung. 1939 standen dagegen Verkehrsmittel zur Verfügung, die die Muskelkraft ersetzten oder potenzierten. Dadurch waren Voraussetzungen für neue Mobilitätsformen geschaffen. Ein wesentlicher Vorzug war, dass mit Eisenbahn, Tram, Fahrrad und Automobil höhere Geschwindigkeiten erzielt werden konnten als zu Fuss – in kürzerer Zeit konnten grössere Distanzen überwunden werden. Die Verkehrsmittel waren allerdings verhältnismässig teuer in der Nutzung und komplex in der Bedienung: Eisenbahn- und Tramfahren setzte sich erst durch, nachdem vergünstigte Arbeiter-, Strecken- oder Monatsabonnemente zur Verfügung standen; der Preis eines Fahrrades konnte anfänglich mehrere Monatslöhne betragen; das Fahren eines Automobils war anspruchsvoll und musste aufwendig erlernt werden. Daneben konnte mit der Benützung der Verkehrsmittel persönlichen Vorlieben nachgegangen werden, was nicht selten mit der Demonstration des sozialen Status einherging: Die ersten Radfahrer und Automobilisten gehörten meist dem Bürgertum an, die die Fahrzeuge zunächst als Spiel- und Freizeitgeräte nutzten, was publikumswirksam in Stadtparks, auf Überlandstrassen und auf Rennstrecken geschah. Verschiedene Faktoren bestimmten demnach die Nutzung der Verkehrsmittel. Die Fahrzeugbestände und Bahn- sowie Trampassagierzahlen nahmen rasch zu und gingen bald in die Hunderttausende beziehungsweise Millionen. Dies bedeutete jedoch nicht, dass die modernen Verkehrsmittel (Eisenbahn, Tram, Fahrrad und Automobil)⁶ automatisch Einzug in den Alltag der Menschen hielten und alltägliche Mobilitätspraktiken grundlegend veränderten. Deshalb muss die Frage gestellt werden, inwiefern es sich bei Eisenbahn, Tram, Fahrrad und Automobil um Verkehrsmittel handelte, die alltägliche Mobilitätspraktiken zementierten, änderten oder neue Bedürfnisse der Alltagsmobilität schufen.

Frage Teil 3 (Mobilitätsbiografien): Wie kommt Mobilität in Biografien zum Ausdruck?

Die Fragen zu den Teilen 1 und 2 legen den Schwerpunkt auf strukturelle Entwicklungen in einer langfristigen Perspektive. In Teil 3 wird Mobilität dagegen aus Einzelperspektiven auf Basis von Biografien beleuchtet. So interessiert, welche Bedürfnisse und Praktiken im Zusammenhang der Alltagsmobilität bestanden, inwiefern sich diese im Lebensverlauf veränderten und mit welchen Faktoren das individuelle Mobilitätsverhalten in Wechselwirkung stand. Damit können

4 BFS 11.2.1.4; BFS 11.2.1.2.

5 Vgl. Scheiner 2016: 687–689; Hannam, Sheller, Urry 2006: 11.

6 Wird in dieser Arbeit von modernen Verkehrsmitteln gesprochen, sind damit Eisenbahn, Tram, Fahrrad und Automobil gemeint.

die übergreifenden Prozesse, wie sie in den ersten beiden Teilen diskutiert werden, anhand von Fallbeispielen ausgeleuchtet, hinterfragt und gegebenenfalls kontrastiert werden. Es werden sechs Mobilitätsbiografien präsentiert und verschiedene Aspekte der Alltagsmobilität aus persönlicher Sicht thematisiert. Damit soll auch gezeigt werden, wie facettenreich die Erscheinungsformen von Mobilität je nach Lebensumständen und individuellen Vorlieben sein konnten. Dabei wird nicht nur Alltagsmobilität betrachtet, sondern es wird auch auf Elemente der residenziellen Mobilität (Wohnsitzwechsel, Umzüge) und der Binnenwanderung eingegangen. Damit kann gezeigt werden, wie Mobilitätsformen sich gegenseitig beeinflussen und voneinander abhängen. Die Biografien unterliegen einer besonderen Quellenkritik, und sie werden in einen eigenen theoretischen Rahmen eingebettet (Kapitel 1.5.3).

1.3. Eingrenzung

Die Alltagsmobilität ist ein breiter Untersuchungsgegenstand, der den Einbezug von strukturellen Rahmenbedingungen, Präferenzen, Routinen sowie kollektiven und individuellen Handlungsspielräumen erfordert. Zeitliche, geografische und thematische Eingrenzungen sind deshalb von grosser Bedeutung.

Zeitliche Eingrenzung: Die Arbeit setzt im Jahr 1848 ein und endet 1939. 1848 eignet sich aus verschiedenen Gründen als Startpunkt; drei sollen hier beleuchtet werden. Erstens schuf der Schweizerische Bundesstaat, dessen Gründung in das gleiche Jahr fiel, rechtliche Grundlagen, die für die Mobilität für zentraler Bedeutung waren: Zahlreiche Zölle und Abgaben auf kantonaler Ebene wurden beseitigt, sodass ein freier Personen- und Warenverkehr möglich wurde.⁷ Der Bund monopolisierte den Reiseverkehr bei der Eidgenössischen Post, wodurch die kantonalen Pferdeposten aufgehoben und durch ein einheitlich organisiertes Pferdepostensystem abgelöst wurden, welches die ganze Schweiz überzog. Weiter waren das eidgenössische Enteignungsgesetz von 1851 und das Eisenbahngesetz von 1852 wichtige Voraussetzungen für den Bau der Eisenbahnen.⁸ Die Niederlas-

sungsfreiheit erlaubte freie Wahl des Wohnorts, zunächst allerdings nur für Staatsbürger mit christlicher Konfession.⁹ Zudem übernahm der Bund die Oberaufsicht über die wichtigsten Strassen und Brücken und sorgte dafür, dass diese in einem befahrbaren Zustand gehalten wurden.¹⁰ Zweitens bildete die Mitte des 19. Jahrhunderts das Ende des kantonalen Hauptstrassenausbaus im Schweizer Mittelland und den Anfang des Eisenbahnbaus sowie des Ausbaus der Gemeindestrassen. Damit war diese Phase auch eine Zäsur im Bau der Verkehrsinfrastruktur. Drittens markierte 1850 einen wichtigen Übergang in der Industrialisierung. Es entstanden immer mehr Fabriken, und viele Menschen verliessen die Landwirtschaft, um in einer Fabrik Arbeit zu finden. Es kam einerseits zu Migrationsströmen vom Land in die Städte und in die regionalen Zentren, wo Industriestätten angesiedelt waren. Diese Tendenzen verstärkten sich in der Hochindustrialisierung nach 1880.¹¹ Andererseits bedeutete die Fabrikarbeit die räumliche Trennung von Wohn- und Arbeitsstätte. Die Überwindung der dadurch entstandenen Wege zum Arbeitsplatz konnte mehrere Stunden umfassen, was Tagesabläufe, Sozial- und Zeitstrukturen tiefgreifend veränderte. Auswirkungen ergaben sich auf Mobilitätspraktiken, auf das Familienleben, auf die Freizeitgestaltung und auf die Ruhe- und Erholungszyklen.¹²

Obwohl die Bundesstaatsgründung in der Schweizer Historiografie einen zentralen Platz einnimmt, darf 1848 nicht unkritisch als Bruch in der Schweizergeschichte bezeichnet werden. Nach Ansicht von Daniel Speich Chassé muss das Datum relativiert werden, da es stark nationalgeschichtlich gedeutet ist; aus Sicht der Kantone sei die Bundesstaatgründung kein wesentlicher Einschnitt.¹³ Die internationale Geschichtsschreibung kennt keine scharfen Zäsuren in der Mitte des 19. Jahrhunderts. Zwar gab es in vielen europäischen Staaten die gescheiterte Revolutionswelle von 1848/1849. Einschnitte im 19. Jahrhundert werden durch langfristige Kontinuitäten wie die Industrialisierung, die Nationalstaatengründungen oder die Bevölkerungszunahme überlagert, sodass vom *langen 19. Jahrhundert* (Eric Hobsbawm) gesprochen wird, welches in der Regel zwischen

7 Der Bundesvertrag von 1815 sah zwar die ungehinderte Aus- und Durchfuhr von Gütern zwischen den Kantonen vor, dennoch gab es 1823 über 400 Grenz- und Verkehrsabgaben, die von der Tagsatzung bewilligt waren. Die Tagsatzung von 1831 erhob die Freiheit des Verkehrs zum Grundsatz, bis 1843 setzten allerdings nur fünf Stände diesen Beschluss um. Vgl. Prêtre 2002: 21–24. Laut Cédric Humair sollte die Vereinheitlichung des Zollsystems als wichtiges Instrument zur Steuerung der Schweizer Volkswirtschaft angelegt werden, damit sich diese langfristig entwickeln und im internationalen Wettbewerb bestehen konnte. Vgl. Humair 1998: 103–116.

8 Eine übergeordnete Instanz wie der Bundesstaat war für den Bau der Ver-

kehrsinfrastruktur nicht zwingend erforderlich. Dies zeigte der Bau der Transit-, Alpen- und Hauptstrassen im 18. und beginnenden 19. Jahrhundert, der ohne zentrale Koordination auf kantonsübergreifender Ebene erfolgte (Kapitel 3.1., 3.2.). Vgl. Schiedt 2007a: 48–50.

9 Die Niederlassungsfreiheit für Juden wurde 1866 eingeführt, die absolute Niederlassungsfreiheit in der Bundesverfassung von 1874. Maissen 2011: 217.

10 Zur Rolle, zu den Kompetenzen und zu den Aufgaben des Bundesstaates siehe Bonjour 1949: 319–320; Prêtre 2002: 78–80; Maissen 2011: 202–203; von Hippel, Stier 2012: 225.

11 Vgl. Langewiesche 1977; Oltmer 2016: 18–34. In der Schweiz nahm die Zahl der Fabrikarbeiter zwischen 1880 und 1902 um 80 Prozent zu. Vgl. Lorenz 1910: 4–5.

12 Vgl. Braun 1999: 191–200.

13 Vgl. Speich Chassé 2012.

der Französischen Revolution und dem Ersten Weltkrieg verortet wird.¹⁴

1939 markiert das Ende des Untersuchungszeitraums. Auch 1939 wird in der historischen Forschung kaum als Zäsur gesehen.¹⁵ Dennoch bietet sich das Jahr 1939 aus verschiedenen Gründen als Endpunkt an. Erstens erreichte das Eisenbahnnetz (Normal- und Schmalspurbahnen) Ende der 1930er-Jahre mit rund 5200 Kilometern seine grösste Ausdehnung. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte sich das Netz im Aufbau befunden, danach ist es abgesehen von einigen Schwankungen in seinem kilometermässigen Umfang bis ins Jahr 2000 gleich geblieben.¹⁶ Zweitens markierte der Zweite Weltkrieg eine Zäsur im motorisierten Verkehr: Der Bundesrat erliess Fahrverbote und rationierte das Benzin, sodass ein Grossteil der Motorfahrzeuge nicht mehr zivil genutzt werden konnte.¹⁷ Obwohl die Motorfahrzeuge in der Alltagsmobilität bis dahin eine untergeordnete Rolle spielten, bedeuteten die bundesrätlichen Massnahmen eine Einschränkung für Automobilisten und Motorradfahrer. 1932 trat das Bundesgesetz über den Motorwagen- und Fahrradverkehr in Kraft, welches die Strasse zum Verkehrsraum erklärte.¹⁸ Deshalb bietet es sich drittens an, zu überprüfen, inwieweit die Strassen als Folge dieses Gesetzes in den 1930er-Jahren vom multifunktionalen Lebensraum zur Fahrbahn wurden. Viertens kann mit dem zeitlichen Endpunkt 1939 von der Massenmotorisierung abgegrenzt werden, die nach dem Zweiten Weltkrieg einsetzte.

Geografische Eingrenzung: Der geografische Untersuchungsraum ist die Schweiz. Dies bietet sich an, da die Schweiz erstens eine hohe territoriale Kontinuität aufweist: Obwohl die Geschichte der Schweiz von zahlreichen Konflikten durchzogen ist, sind Aussengrenzen und innere Struktur seit zweihundert Jahren praktisch unverändert. Ausnahmen sind die Trennung der Kantone Baselland und Baselstadt im Jahr 1833 sowie die Abspaltung des Juras vom Kanton Bern 1979. Zweitens bestand von 1874 bis 1999 – zwar mit kontinuierlichen Anpassungen – die gleiche Verfassung. Dadurch wies die Schweiz im Vergleich mit anderen Nationalstaaten im Zeitverlauf eine hohe gesellschaftliche und politische Stabilität auf, was sie für historische Untersuchungen und Vergleiche attraktiv macht.¹⁹ Bei der Strassengeschichte (Kapitel 3) und der Betrachtung der städtischen Verkehrsnetze (Kapitel 5) liegt der Schwerpunkt auf den Kantonen beziehungsweise Städten Zürich und Bern.

Diese beiden Kantone bieten sich deshalb an, weil sie sich über eine grosse Fläche erstrecken, beide ein grosses städtisches Zentrum haben sowie ländliche und hügelige bis gebirgige Zonen aufweisen. Der Kanton Bern umfasst mit dem Berner Oberland zusätzlich alpine und touristische Gebiete. Mit der Fokussierung auf die beiden Kantone Zürich und Bern kann der Bau der Strassen sowie der städtischen Verkehrsnetze für einen grossen Teil des Schweizer Mittellandes abgedeckt werden und gleichzeitig können (vor)alpine Regionen miteinbezogen werden. Entwicklungen in anderen Städten und Kantonen werden eingearbeitet und mit den Kantonen beziehungsweise Städten Zürich und Bern verglichen. Darüber hinaus werden Entwicklungen in der Schweiz in den internationalen Kontext eingebettet.

Thematische Eingrenzung: In der vorliegenden Arbeit geht es um die Alltagsmobilität, also um die räumliche Mobilität von Menschen (Kapitel 1.4.). Die Bewegung von Gütern, Geld oder Informationen wird nicht berücksichtigt.²⁰ Von der Alltagsmobilität sich unterscheidende Mobilitätsarten²¹ wie touristische Mobilität, residenzielle Mobilität und Migration werden punktuell angesprochen, da eine saubere Trennung dieser verschiedenen Mobilitätsarten weder sinnvoll noch möglich ist: So ist die Grenze zwischen der touristischen und freizeithlichen Mobilität fließend. Und mit dem Wechsel der Arbeitsstelle ging oft auch ein Wechsel des Wohnorts einher, womit Pendlermobilität (als Teil der Alltagsmobilität) und residenzielle Mobilität eng ineinandergreifen.

Es wird versucht, nahe am Alltag der Mobilitätsakteure zu sein und deren Perspektive einzunehmen. Manche Aspekte in der Betrachtung der Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsmittel und Mobilitätsbiografien bleiben deshalb im Hintergrund oder ganz unbeachtet. Bei den Strassen wird auf technische und bauliche Aspekte wie Strassenbreiten in Metern, Wölbungswinkel oder auf die genaue Zusammensetzung von Strassenquerschnitten und Belagsmaterialien nicht näher eingegangen.²² Obwohl in der Schweiz in der Zwischenkriegszeit Pläne zum Bau von Autobahnen ausgearbeitet und diskutiert wurden, wird der Autobahnbau nur am Rande erwähnt, da das erste Teilstück erst 1955, also ausserhalb der Untersuchungsperiode, eröffnet wurde.²³ Die Strassen waren nicht nur wichtige Verkehrsträger, sie waren ab Ende des 19. Jahrhunderts, zunächst in den Städten, zunehmend auch Trägerin anderer technischer Systeme wie Wasserversorgung, Abwasserentsorgung, elektrische Lei-

14 Vgl. Kocka 2001: 34, 40–44; Osterhammel 2011: 95–99; Fisch 2002: 13–21.

15 Das Ende des Zweiten Weltkrieges wird dagegen sehr wohl als Zäsur gesehen. Vgl. Hobsbawm 1994: 20–26; Bernecker 2002: 13–36.

16 Bundesamt für Statistik, Tab. 11.2.1.2.

17 Vgl. Burgener 2011: 28–32.

18 Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932.

19 Vgl. Maissen 2011: 8–11; Tanner 2015: 10–14.

20 Dies wird diskutiert in Sheller, Urry 2006; Cresswell 2011; Kellerman 2012; Urry 2007.

21 Vgl. die Diskussion zu diesen vier Subfeldern von Mobilität in Kaufmann 2009.

22 Zu baulichen und technischen Aspekten des Strassenbaus siehe beispielsweise Schiedt 2004; Flückiger Strebel, Schiedt 2011; Schiedt 2012; Schiedt 2014a.

23 Zum Autobahnbau in der Schweiz vgl. Ackermann 1992.

tungen, Telefone und Telegrafie.²⁴ Diese Aspekte der Strassengeschichte bleiben in der Arbeit ausgeklammert.

Bei der Eisenbahn- und Traminfrastruktur werden Finanzierungsfragen, Konzessionierungen, Verstaatlichungsdebatten sowie technische Spezifikationen wie Lokomotiv- und Wagentypen sowie Spurweiten nur dort diskutiert, wo sie aus Mobilitätsperspektive relevant sind. Geschichten, Namen und Schicksale einzelner Bahngesellschaften, die besonders in der Liebhaberliteratur einen hohen Stellenwert haben, werden ausgeklammert. Der Konflikt zwischen Strasse und Schiene, der in der Zwischenkriegszeit mit dem Aufkommen der Motorlastwagen und Busse einen ersten Höhepunkt erreichte, hat in der historischen Forschung in den letzten Jahren vermehrt Aufmerksamkeit erregt²⁵ und wird in dieser Arbeit nicht thematisiert. In Bezug auf Verkehrsmittel stehen Schifffahrt, Postautomobile, Motorräder sowie der Verkehr mit Zug-, Last- und Reittieren nicht im Zentrum, kommen an geeigneter Stelle aber durchaus zur Sprache.²⁶ Ganz weggelassen wird der Luftverkehr; dafür sei auf die Dissertationen zur Geschichte der Schweizer Luftfahrt verwiesen, die an der Abteilung für Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte der Universität Bern entstanden.²⁷ Bei den Automobilen und Fahrrädern werden Marken, Hersteller, Händler und damit zusammenhängende Fragen wie Einfuhrbestimmungen, Importzölle, Herkunft der Fahrräder oder das Verhältnis zwischen inländischen und ausländischen Produzenten nicht beachtet.

1.4. Mobilitätskonzepte

Eine hohe Mobilität gilt als zentrales Kennzeichen moderner Gesellschaften. Personen, Kapital, Güter und Ideen scheinen fortlaufend schneller, weiter, häufiger, billiger und sicherer unterwegs zu sein. Mobilität, so wird oft suggeriert, findet heute überall und jederzeit statt und wird damit zum Schlüsselbegriff für das Verständnis menschlichen Zusammenlebens. Der Begriff Mobilität ist in der Öffentlichkeit omnipräsent und wird in den Medien, in der Werbung und in der politischen Diskussion inflationär verwendet. Mobilität droht dabei zum inhaltsleeren Schlagwort zu verkommen. Was mit Mobilität gemeint ist, bleibt oft unklar. Auch

die Forschung ist sich über Mobilität als Begriff und gesellschaftliches Phänomen uneins.²⁸

1.4.1. Mobilität

Als Begriff kann Mobilität mit Beweglichkeit gleichgesetzt werden, also mit der Fähigkeit oder Unfähigkeit, sich fortzubewegen.²⁹ Dies kann sowohl im sozialen wie räumlichen Sinn verstanden werden. Soziale Mobilität bedeutet einen Positionswechsel von Personen und Gruppen innerhalb eines Gesellschaftssystems. Räumliche Mobilität steht dagegen für die Bewegung von Menschen, Gütern, Informationen und Kapital im geografischen Raum. Soziale und räumliche Mobilität stehen oft in Wechselwirkung: So kann ein Wohnortwechsel (räumliche Mobilität) in die Nähe des Arbeitsplatzes eine wichtige Voraussetzung sein, um firmenintern aufzusteigen und eine Position mit hohem Ansehen zu bekleiden (soziale Mobilität).³⁰

In dieser Arbeit geht es um räumliche Mobilität. Diese wird als das Potenzial zur physischen Raumüberwindung verstanden.³¹ Die Betonung liegt auf dem Wort Potenzial: Ein Potenzial kann ausgeschöpft werden, muss aber nicht. Beispielsweise kann eine Städterin als mobiler betrachtet werden als die Bewohnerin eines abgelegenen Alpentals, da Erstere mit Tramhaltestellen und Bahnhof in der Nähe einen unmittelbaren Zugang zum öffentlichen Verkehr hat. Die Mobilität der Städterin erhöht sich, wenn sie ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs besitzt oder nahe von einem Autobahnanschluss wohnt. Demgegenüber kann es sein, dass die Bewohnerin des Alpentals im Alltag mehr Kilometer zurücklegt, da die Wege zur Arbeitsstelle in der nächstgrösseren Stadt, zum regionalen Einkaufszentrum oder zum Multiplex-Kino weit sind. Bei der Städterin sind die Wege kürzer, da sie in der Stadt wohnt, arbeitet, einkauft und die Freizeit verbringt.

Das Beispiel zeigt, dass zwischen dem Potenzial zur phy-

24 Vgl. Strelbel Schiedt 2011: 46; Lenger 2013: 162–168, 174–176; Osterhammel 2013: 362.

25 Vgl. Duc et al. (Hg.) 2014; Roth, Divall (Hg.) 2015; Transfers 2 (2011).

26 Für einen Einblick in Transportkapazitäten und -bedingungen von Menschen und Tieren siehe Schiedt 2010c.

27 Fehr 2014; Meyer 2015; Jaquemot 2012.

28 Vgl. Kaufmann 2002; Cresswell 2006; Urry 2007; Merki 2008; Kaufmann 2009: 41; Tully, Baier 2006: 9–17.

29 Vgl. Tully, Baier 2006: 30–31; Scheiner 2016: 681–683. Neben Mobilität stehen auch andere Begrifflichkeiten zur Debatte: Seit den 1990er-Jahren wird in der sozialwissenschaftlichen Verkehrs- und Mobilitätsforschung der Begriff Motilität diskutiert, der aus der Biologie und Medizin stammt und die Bewegungsfähigkeit von Elementen in einem System beschreibt. Der Gegenbegriff ist Sessilität, der beispielsweise Pflanzen meint, die sich nicht fortbewegen können. Ein weiterer Ausdruck ist *Moveability*, der sowohl die Bewegung aus eigener Kraft (aktiv) als auch das Bewegtwerden (passiv) umfassen kann. Zur Diskussion dieser Begriffe vgl. Dangschat 2013a; Kellerman 2012. Da die Forschung vornehmlich auf den Terminus Mobilität zurückgreift, wird dieser auch für die vorliegende Arbeit verwendet.

30 Zu zentralen Entwicklungslinien der Mobilitätsforschung und unterschiedlichen Forschungssträngen siehe Kaufmann 2009: 41–60; Tully, Baier 2006: 30–41. Zur sozialen Mobilität in synchroner und diachroner Perspektive siehe beispielsweise Berthold, Gründler 2018: 123–178.

31 Vgl. Grotrian 2007: 15.

sischen Raumüberwindung und dem Realisieren der physischen Raumüberwindung unterschieden werden muss. In der Forschung wird das Erstere (Mobilität) vom Letzteren (Verkehr) analytisch getrennt, da eine hohe Mobilität nicht unbedingt das Zurücklegen von vielen Kilometern bedeutet.³² Zwischen Mobilität und Verkehr bestehen allerdings zahlreiche Wechselwirkungen und Abhängigkeiten. So bestimmt die Verfügbarkeit eines Verkehrsmittels zu grossen Teilen das Mobilitätsverhalten: Beispielsweise nutzt der Besitzer eines Automobils dieses auch dann, wenn Strecken verhältnismässig kurz sind und grundsätzlich mit Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden könnten.³³ In der Untersuchung von Mobilität ist es deshalb zentral, stark auf verkehrliche Aspekte einzugehen.

Mobilität wird in angrenzenden Forschungsdisziplinen unterschiedlich verstanden und definiert. Nachfolgend werden einige zentrale Beiträge thematisiert, welche sich mit dem Mobilitätsbegriff befassen:

- Der Verkehrsplaner Joachim Scheiner diskutiert Mobilität im Zusammenhang und in Abgrenzung mit Verkehr: Mobilität bezieht sich seiner Ansicht nach auf Personen und Personengruppen und versteht sich als Option, Potenzial oder Bedürfnis von Beweglichkeit. Mobilität hängt unter anderem von der individuellen Lebenslage und von der Qualität von Verkehrssystemen ab. Mobilität kann auch als Freiheit der Verkehrsmittelwahl verstanden werden, wodurch sich Mobilität nicht nur auf das Potenzial, sondern auf die Art der Fortbewegung bezieht. Bei Verkehr stehen dagegen nicht Personen, sondern es steht der Raum im Zentrum; beispielsweise ein Strassenabschnitt, eine Dorfdurchfahrt oder ein Kreisel. Verkehr kann als realisierte Mobilität beziehungsweise als ausgeschöpftes Potenzial verstanden werden. Verkehr manifestiert sich dadurch physisch im Raum und wird sicht- sowie messbar, mit all seinen (meist unerwünschten) Nebeneffekten. Dadurch ist der Verkehrsbegriff negativ behaftet: So wird vom Verkehrskollaps, Verkehrsinfarkt oder Verkehrschaos gesprochen. Mobilität ist dagegen oft positiv konnotiert.³⁴
- Gemäss den Soziologen Kevin Hannam, Mimi Sheller und John Urry umfasst Mobilität sowohl die grossräumige Verschiebung von Menschen, Gütern, Informationen und Kapital wie auch kleinräumige Bewegungen, die auf alltägliche Verkehrsbedürfnisse zurückgehen.

³² Siehe beispielsweise Scheiner 2016: 681–682.

³³ 2015 betrug die durchschnittliche Etappe mit dem Automobil in der Schweiz 13,7 Kilometer, drei Viertel der Automobiletappen umfassten weniger als 10 Kilometer und jede fünfte Automobiletappe umfasste weniger als zwei Kilometer. Vgl. Bundesamt für Statistik 2017: 25. Zur engen Beziehung zwischen der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und dem Mobilitätsverhalten siehe Holz-Rau, Scheiner 2015: 4; Beige, Axhausen 2007: 2.

³⁴ Vgl. Scheiner 2016: 681–682.

Dabei stellt die Bewegung, die zu viel, zu wenig oder zum falschen Zeitpunkt ausgeführt wird, Individuen, Organisationen und Regierungen vor Probleme: Bei Eisenbahnglücken und Flughafenausbauten sowie bei der Klimaerwärmung, bei der Verbreitung von Krankheitserregern oder bei der Diskussion über *Road Pricing* wird die Frage aufgegriffen, welche Art und welches Ausmass von Mobilität sich eine Gesellschaft leisten kann oder will. Die drei Autoren sprechen bewusst vom Plural (*mobilities*), um die verschiedenartigen Ausprägungen von Mobilität zu betonen. Weiter müsse Mobilität immer mit Immobilität gedacht werden, da die beiden Phänomene in engem Zusammenhang stünden. Eine hohe Mobilität ist ohne immobile Einrichtungen und Institutionen wie Strassen, Bahnhöfe, Schienennetze, Tankstellen, aber auch Normen, Standards oder bestimmte Verhaltensweisen nicht denkbar. Beispielsweise herrschen auf Autobahnen Mindestgeschwindigkeiten, um den Verkehrsfluss zu gewährleisten. Das Abfertigungsprozedere an Flughäfen ist genau geregelt, damit grosse Passagierströme bewältigt werden können. Und moderne Smartphone-Apps haben zum Ziel, den Verkauf und das Kontrollieren von Fahrkarten zu vereinheitlichen und rationalisieren. Oder, wie es die Autoren ausdrücken: «There is no linear increase in fluidity without extensive systems of immobility.»³⁵

- Der Humangeograf Tim Cresswell stellt drei Elemente von Mobilität ins Zentrum, die in enger Beziehung zueinander stehen: Die physische Bewegung (*physical movement*) beschreibt die Bewegung im Raum. Sie ist die Ausgangslage für die Produktion von Mobilität und kann gemessen und kartiert werden. Die Repräsentation von Mobilität (*representation of mobility*) bezieht sich auf Bedeutung, Wertung und Narrativität von Mobilität. Mobilität kann damit etwa als Abenteuer (Safari), Routine (Pendeln), Erziehung (Schulreise), Bedrohung (Zuwanderung) oder Freiheit (Motorradausflug) gelten. Die Mobilitätspraxis (*practice of mobility*) ist nach Cresswell einerseits Mobilität, wie sie konkret zum Ausdruck kommt: beispielsweise Gehen, Fahren, Fliegen, Tanzen, Rennen oder Segeln. Auf einer theoretischen Ebene beschreibt die Mobilitätspraxis, wie Mobilität in sozialer Hinsicht verkörpert und habituiert wird: So kann ein langer Fussmarsch anstrengend oder ein kurzer Spaziergang an der frischen Luft befreiend sein; der Weg zur Passkontrolle löst in einem fremden Land Nervosität, im Heimatland hingegen Erleichterung aus; Autofahren ist im Stau nervenaufreibend, kann auf einer Passfahrt dagegen nervenkitzelnd sein.³⁶

³⁵ Hannam, Sheller, Urry 2006: 3.

³⁶ Vgl. Cresswell 2011: 164–173.

1.4.2. Alltagsmobilität

Im Zentrum dieser Arbeit steht die Alltagsmobilität. Diese Mobilitätsform ist eine von mehreren und wird in der Forschungsliteratur unterschiedlich definiert und verwendet. Als grundlegend für diese Arbeit wird die Einteilung von Mobilität in vier Subfelder erachtet, wie sie Vincent Kaufmann 2009 diskutierte. Diese sind Alltagsmobilität, residenzielle Mobilität, touristische Mobilität und Migration (Tabelle 1).

	Kurze Zeitspanne	Lange Zeitspanne
Innerhalb Bevölkerung	Alltagsmobilität	Residenzielle Mobilität
Ausserhalb Bevölkerung	Touristische Mobilität	Migration

Tabelle 1: Vier Subfelder der räumlichen Mobilität.³⁷

Die vier Subfelder lassen sich anhand der räumlichen (Bevölkerung) und zeitlichen (Zeitspanne) Reichweite unterscheiden. Alltagsmobilität findet nach der Auffassung von Kaufmann innerhalb von engen räumlichen und zeitlichen Dimensionen statt.³⁸

Colin G. Pooley, Jean Turnbull und Mags Adams, die sich ausführlich mit Alltagsmobilität in England von 1890 bis in die Gegenwart beschäftigten, verstehen darunter

«all travel from home undertaken on a temporary basis. This includes frequent and regular trips such as the journey to school or to work; less regular but still frequent trips to visit friends or relatives, to shop, for sport and for other leisure activities including children's play; and trips undertaken only once or twice a year such as holidays and visits to distant relatives.³⁹»

Die Mobilitätsbiografieforschung, die davon ausgeht, dass Änderungen im Mobilitätsverhalten stark von biographischen Prägungen und Einschnitten determiniert sind, setzt sich ebenfalls mit Alltagsmobilität auseinander: Anders als Kaufmann sowie Pooley, Turnbull und Adams grenzt Thomas W. Zängler die Alltags- von der Urlaubs- und Freizeitmobilität ab.⁴⁰ Enger definiert Janna Albrecht die Alltagsmobilität und unterscheidet sie von der Urlaubs-, Wohn- und Arbeitsmobilität.⁴¹ Joachim Scheiner, Kathrin Sicks und Christian Holz-Rau zählen den Schul-, Ausbildungs- und

Arbeitsweg zur Alltagsmobilität, womit sie, anders als die bisher vorgestellten Beiträge, Alltagsmobilität nicht als Residualgröße zu anderen Mobilitätsarten, sondern als bestimmte verkehrliche Ausprägung charakterisieren.⁴² Hannah Müggenburg erachtet Alltagsmobilität als «kurzfristige Mobilität»⁴³ und gibt den Weg zum Arbeitsplatz als Beispiel an. Nach Horst W. Opaschowski zeichnet sich Alltagsmobilität durch Gleichzeitigkeit aus: «Die Menschen «strömen», «rasen», «sauen», tun fast immer dasselbe zur gleichen Zeit am gleichen Ort.»⁴⁴ Sie verlassen am Morgen praktisch zum gleichen Zeitpunkt ihr Zuhause, fahren zusammen zur Arbeit und kehren am Abend nach Hause zurück. Am Wochenende verlassen sie die Stadt zur Erholung und kehren am Sonntagabend wieder zurück.⁴⁵ Claus J. Tully und Dirk Baier verstehen unter Alltagsmobilität ein Mobilitätsverhalten, das sich meist täglich, mindestens aber einmal pro Woche ereignet. Dazu zählen sie das Pendeln von der Wohnstätte zum Arbeits- und Ausbildungsplatz, Wege zur Versorgung (Einkaufen), Wege der gesellschaftlichen Beteiligung und Freizeitwege.⁴⁶

Obwohl die vorgestellten Definitionen teilweise auseinandergehen, lassen sich gemeinsame Grundzüge von Alltagsmobilität erkennen: Sie ereignet sich kurzfristig oder zumindest innerhalb einer überschaubaren Zeitspanne sowie nach bestimmten, meist repetitiven Mustern. Weiter lässt sie sich mit bestimmten Lebensbereichen und alltäglichen Aktivitäten in Verbindung bringen beziehungsweise davon abgrenzen. Es handelt sich um zirkuläre Mobilität, was bedeutet, dass nach der Raumüberwindung an den Ursprungsort (implizit zum Wohnort) zurückgekehrt wird, wie dies bei wiederkehrenden Tätigkeiten wie Einkaufen, Pendeln oder Freizeitaktivitäten der Fall ist.⁴⁷

Diese Definitionen von Alltagsmobilität beziehen sich auf die gesellschaftlichen Verhältnisse der jüngeren Vergangenheit. Für den Untersuchungszeitraum von 1848 bis 1939 sind sie indes problematisch: Erstens setzen sie voraus, dass verschiedene Lebensbereiche wie das Arbeiten, die Freizeit oder das Einkaufen existieren und sich klar voneinander unterscheiden lassen. Obwohl schon der bäuerliche Alltag und die Heimindustrie eine Trennung von Arbeit und Freizeit kannten, entstand ein tieferes Freizeitbewusstsein erst mit der Fabrikarbeit im 19. Jahrhundert: Mit dem Schichtbetrieb, der starren Regelung der Arbeitszeit sowie der Fabrik sirene wurde die Trennung zwischen Arbeit und Freizeit für die Arbeitstätigen wahrnehmbar (Kapitel 2.1.1.).⁴⁸ Das Ein-

³⁷ Kaufmann 2009: 44 (Grafik).

³⁸ Tully und Baier arbeiten mit einer ähnlichen Unterteilung. Vgl. Tully, Baier 2006: 31.

³⁹ Pooley, Turnbull, Adams 2005: 5.

⁴⁰ Vgl. Zängler 2000: 20–21.

⁴¹ Vgl. Albrecht 2015: 247.

⁴² Vgl. Scheiner, Sicks, Holz-Rau 2014: 3–4.

⁴³ Müggenburg 2017: 23.

⁴⁴ Opaschowski 2006: 19.

⁴⁵ Ebd.

⁴⁶ Vgl. Tully, Baier 2006: 37–38.

⁴⁷ Vgl. Stock, Bernecker 2014: 2.

⁴⁸ Vgl. Braun 1999: 187.

kaufen hatte im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert im Alltag eine andere Bedeutung als nach dem Zweiten Weltkrieg: Viele Haushalte besaßen ein Landstück, auf welchem Kartoffeln und Gemüse angepflanzt sowie Kleinvieh gehalten wurden. Vielerorts war die Subsistenzwirtschaft bis ins 20. Jahrhundert verbreitet, sodass Lebensmittel nur zu einem geringen Teil eingekauft werden mussten. Die scharfe Trennung zwischen Freizeit, Einkaufen und Arbeiten, wie sie die Analyse der Alltagsmobilität implizit erfordert, muss aus geschichtswissenschaftlicher Sicht deshalb besonders reflektiert werden.

Ein zweiter Grund, weshalb die gängigen Definitionen von Alltagsmobilität für die historische Forschung ein Problem sind, ist ihre starke Fokussierung auf die Verwendung von Verkehrsmitteln: Die Mobilitätsbiografieforschung fragt etwa danach, welche Ereignisse im Lebenslauf dazu führen, dass das Verkehrsmittel gewechselt wird, woraus sich eine Änderung des Mobilitätsverhaltens entwickelt (Kapitel 1.5.3.). Zwar standen auch im Untersuchungszeitraum mehrere Verkehrsmittel zur Verfügung, sie hatten aber in der Alltagsmobilität aus verschiedenen Gründen nur eine untergeordnetere Bedeutung, als dies Verkehrsmittel für die zeitgenössische Alltagsmobilität haben. Anders gesagt, die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung misst den Verkehrsmitteln eine hohe Bedeutung bei, während die historische Mobilitätsforschung die Bedeutung der Verkehrsmittel relativieren muss.

Als Alltagsmobilität werden jene Mobilitätsbedürfnisse und -praktiken verstanden, die mit dem Pendeln zwischen Wohnhaus und Arbeitsplatz, mit Freizeitaktivitäten und mit dem Einkaufen in Zusammenhang standen. Sie wird als zirkuläre Mobilität begriffen, welche sich innerhalb eines Tages (Pendler-, Einkaufs-, Freizeitmobilität) beziehungsweise eines Wochenendes (Freizeitmobilität) ereignete.⁴⁹

1.5. Theoretische und methodische Bezüge

Die vorliegende Arbeit weist Bezüge zur Verkehrsgeschichte und zur soziologischen Mobilitätsforschung auf (Kapitel 1.5.1.). Die Hauptanalysekategorien bilden das Handlungsmodell von Ruth Kaufmann-Hayoz aus der Umweltpsychologie sowie der Mobilitätsbiografieansatz aus den Sozialwissenschaften, welche in den Kapiteln 1.5.2 und 1.5.3.

vorgestellt und für die Arbeit operationalisiert werden. Da die in der Dissertation untersuchte Alltagsmobilität stark von Routinen, Mustern und Gleichförmigkeiten geprägt ist, wird auch auf die Alltagsgeschichte sowie auf das Habituskonzept von Pierre Bourdieu Bezug genommen (Kapitel 1.5.4. und 1.5.5.).

1.5.1. Verkehrsgeschichte und *new mobilities paradigm*

Die Verkehrsgeschichte widmete sich bis Ende des 20. Jahrhunderts in erster Linie Verkehrspolitik, Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsmitteln. Die Geschichte der Eisenbahn im 19. Jahrhundert dominierte das Feld über Jahrzehnte, auch die Geschichte der Post und der Binnenschifffahrt erhielten grosse Aufmerksamkeit. Um die Jahrtausendwende entstanden Automobil- und Fahrradgeschichten, in jüngerer Zeit vereinzelt auch Arbeiten zur Geschichte des Motorrads (zum Forschungsstand siehe Kapitel 1.6.). Verschiedentlich prägten auch verkehrspolitische Grossvorhaben verkehrsgeschichtliche Fragestellungen. Beispielsweise löste der Bau der Neuen Eisenbahn-Alpen-transversale (NEAT) das Bedürfnis aus, sich in historischer Perspektive verstärkt mit der Infrastruktur- und Netzentwicklung zu befassen. Der Blick war in diesen Beiträgen oft national und modal geprägt – im Fokus standen Verkehrspolitik von bestimmten Ländern oder Städten, einzelne Strassen- und Eisenbahnprojekte sowie die Funktionsweise und Verwendung bestimmter Verkehrsmittel. Dabei wurde vorwiegend einzelperspektivisch mit unternehmens-, wirtschafts-, sozial- und technikgeschichtlichen Zugängen gearbeitet, was zusehends als Defizit empfunden wurde.⁵⁰ Hans-Liudger Dienel drückte es 2007 so aus: «Es gibt in der Branche zu wenig international und methodisch vergleichende Arbeiten, um Verkehr zu verstehen und politisch und infrastrukturell gestalten zu können.»⁵¹ Colin Divall und George Revill hatten bereits zwei Jahre zuvor gefordert, dass sich die Verkehrsgeschichte stärker im *cultural turn* verorten und vermehrt aus einer kulturwissenschaftlichen Perspektive betrieben werden sollte, mit einem besonderen Schwerpunkt auf der soziologischen Mobilitätsforschung.⁵²

In der Soziologie trat der Raum mit dem *spatial turn* in den 1980er- und 1990er-Jahren verstärkt in den Vordergrund. Ein wichtiger Impuls ging vom 1974 erschienenen Beitrag *La Production de l'Espace* von Henri Lefebvre aus.⁵³ Im *spatial turn* wird der Raum als ein Resultat von Interakti-

49 Was mit Arbeit beziehungsweise Pendeln sowie Freizeit und Einkaufen gemeint ist, wird in Kapitel 2 thematisiert.

50 Für zentrale Entwicklungslinien in der Verkehrsgeschichte siehe Teuteberg 1994; Dienel 2007; Merki, Schiedt, Tissot 2010; Schiedt 2009b; Mom 2003.

51 Dienel 2007: 19.

52 Vgl. Divall, Revill 2005.

53 Lefebvre 1974.

onen gesehen, der von sozialen Akteuren immer wieder neu produziert wird. In den 1990er-Jahren wurden Raumtheorien auf Themen wie Verkehrsflüsse und Netzwerke ausgedehnt, womit Beziehungen zwischen sozialen und räumlichen Strukturen und das Konzept von Mobilität ins Zentrum rückten.⁵⁴ Spätestens seit Mimi Sheller und John Urry 2006 im Rahmen des *mobility turn* vom *new mobilities paradigm* sprachen, ist Mobilität in der Soziologie ein verbreiteter Untersuchungsgegenstand. Auslöser für das *new mobilities paradigm* war die Tatsache, dass auf globaler Ebene immer mehr Menschen, Güter und Informationen transportiert werden und dass das Internet und die Mobiltelefonie neue Formen von virtuellen und imaginierten Reisen sowie Kommunikationsbeziehungen ermöglichen. Zentrales Anliegen des *new mobilities paradigm* ist es, Mobilität in einem grösseren theoretischen Rahmen zu denken, der über fixe geografische Räume hinausreicht. Dafür sollten neue Fragen, Theorien und Methoden entwickelt werden.⁵⁵

Da Verkehr und Mobilität in verschiedenen Forschungszweigen verstärkte Aufmerksamkeit erhielten, wurden nach der Jahrtausendwende disziplinübergreifende Netzwerke (COST 340-Projekt, Transport, Traffic & Mobility T2M, Cosmobilities) und Fachzeitschriften (Mobilities, Transfers, Mobility in History) gegründet.⁵⁶ Historiker, Soziologen und Vertreter weiterer Fachrichtungen haben sich seither verstärkt und aus verschiedenen Blickwinkeln mit dem Thema befasst. Es herrscht mittlerweile zwar Einigkeit darüber, dass kulturwissenschaftliche Ansätze eine hohe Bedeutung einnehmen sollen.⁵⁷ Ein breiter Konsens zu Methoden, Fragestellungen und theoretischen Ansätzen ist jedoch bis heute nicht gefunden worden. Entsprechend ernüchtert zog der Mobilitätshistoriker Gijs Mom nach rund zehn Jahren interdisziplinärer Mobilitätsforschung im Jahr 2015 Bilanz und beklagte die nach wie vor bestehenden modalen, disziplinären sowie nationalen Perspektiven: Die aktuelle Mobilitätsgeschichte unterscheidet sich kaum von der Verkehrsgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts und der *mobility turn* sei nur halbherzig durchgeführt worden.⁵⁸ Massimo Moraglio doppelte 2017 nach, dass die Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte nach wie vor «severly under-theorised»⁵⁹ (sic) sei.

Die vorliegende Dissertation möchte hier auf zweierlei Weise anknüpfen, erstens in Bezug auf die Verkehrsgeschichte: Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsmittel werden in dieser Arbeit eine zentrale Bedeutung einneh-

men. Dazu gehören die Quantifizierung von Bahn- und Strassennetzen, die Auswertung von Passagierzahlen bei den Eisenbahnen und Trams, die Berechnung und Deflationierung von Preisen und Kosten, die Darstellung von Automobil- und Fahrradbeständen und die Analyse von Strassenverkehrszählungen. Mit Hilfe deskriptiver Statistik werden diese Daten in Form von Tabellen und Grafiken visuell dargestellt. Auch fließen technikgeschichtliche Aspekte ein.⁶⁰ Denn für das Verständnis von Alltagsmobilität ist es wesentlich, dass dargelegt werden kann, wie Verkehrsmittel beispielsweise repariert, gewartet und bedient werden mussten. Zweitens soll die vorliegende Arbeit in Anlehnung an die Kritik von Gijs Mom und Massimo Moraglio zur bestehenden Verkehrs- und Mobilitätsgeschichtsschreibung in konzeptioneller Sicht anknüpfen. Den theoretischen Rahmen bildet das Handlungsmodell von Ruth Kaufmann-Hayoz (Kapitel 1.5.2.). Damit wird einerseits versucht, die Mobilitätsgeschichte zu theoretisieren. Andererseits werden mit dem Handlungsmodell die disziplinären Grenzen überschritten: Historische Fragestellungen werden mit einem sozialwissenschaftlichen Ansatz, welches dem Modell zugrunde liegt, ausgearbeitet und diskutiert.

1.5.2. Handlungsmodell nach Ruth Kaufmann-Hayoz

Es gibt viele sozialwissenschaftliche Theorien, mit denen Mobilitätsverhalten und -handeln zu erklären und verstehen versucht wird. Diese Theorien gehen davon aus, dass die soziale Welt das menschliche Handeln bestimmt und dass menschliches Handeln wiederum auf die soziale Welt einwirkt. Die Menschen verfügen über Vernunft, bestimmte kognitive Fähigkeiten und Interessen. Dabei basieren Verhalten und Handeln auf Intentionalität sowie Empathie und sind von der eigenen Sozialisation und dem Einfluss sozialer Kontrolle geprägt.⁶¹ Verhalten kann dabei als von aussen beobachtetes oder registriertes Tun verstanden werden und ist eher reflexartig. Handeln geht dagegen ein bewusster Entscheid voraus und erfolgt auf ein bestimmtes Ziel hin.⁶² Obwohl Mobilitätsakteure Spielräume in der Gestaltung der eigenen Mobilität besaßen und bewusst nutzten, wird im Folgenden der Begriff Mobilitätsverhalten verwendet, da dieser in der Forschung gebräuchlicher ist als der Ausdruck Mobilitätshandeln.

In den Sozialwissenschaften werden soziodemografische, sozioökonomische und soziokulturelle Einflüsse für

54 Vgl. Sheller 2017: 623–626.

55 Vgl. Sheller, Urry 2006.

56 www.cost.eu/actions/340; www.cosmobilities.net; www.t2m.org; journals.berghahnbooks.com/mobility-in-history; 12.08.2019. Siehe auch Diemel 2007: 19–22.0

57 Vgl. Divall 2014: 36–38.

58 Vgl. Mom 2015. Vgl. die kritische Replik zu Moms Ausführungen von Peter Merriman: Merriman 2015.

59 Moraglio 2017a: 4.

60 Für einen Einstieg in die Technikgeschichte siehe Gleitsmann, Kunze, Oetzel 2009.

61 Für eine kurze und kritische Einordnung der gängigen Theorien sowie für weiterführende Literatur siehe Dangschat 2017: 30–35.

62 Vgl. Muggenburg 2017: 23–24.

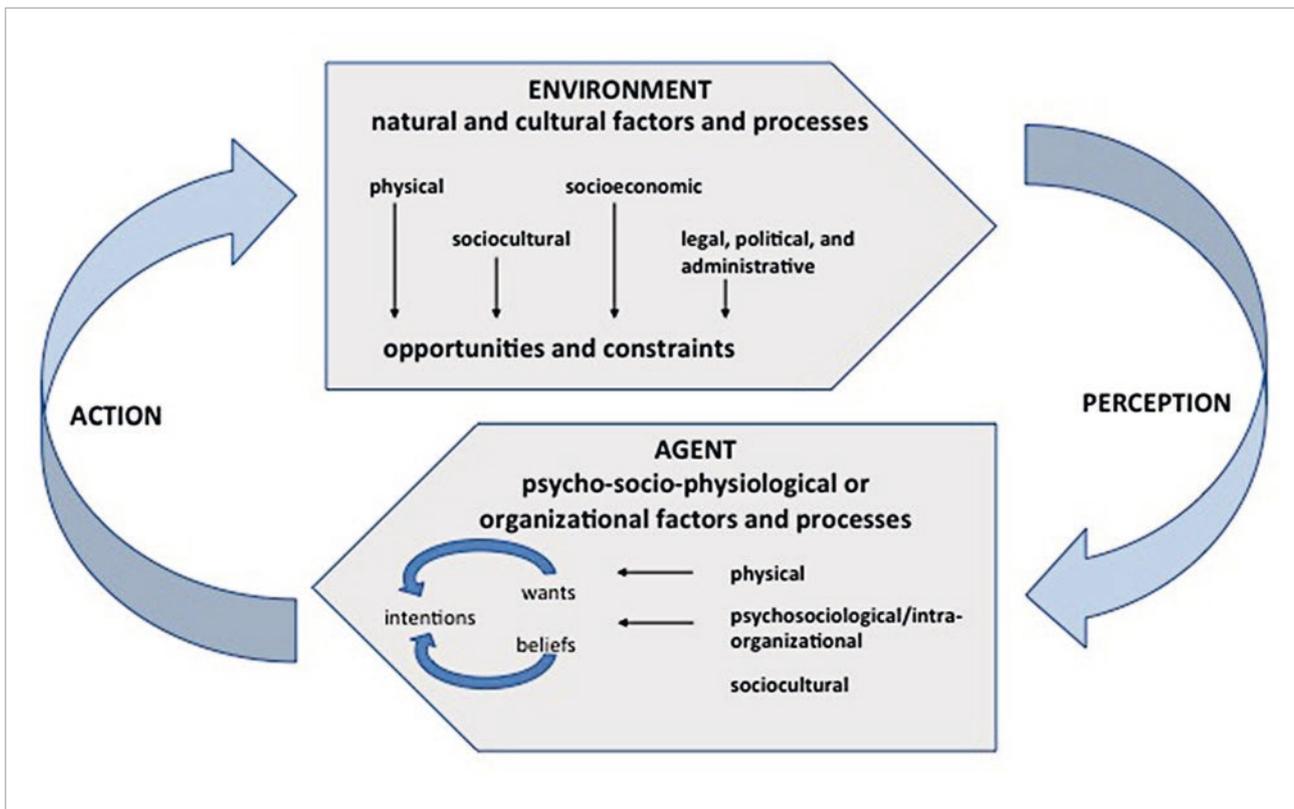


Abbildung 4: Das Handlungsmodell als Agent-Umwelt-System.⁶⁶

Einstellungen und Verhaltensweisen verantwortlich gemacht. In der sozialwissenschaftlichen Mobilitäts- und Verkehrsforschung wird deshalb auf Parameter wie Alter, Geschlecht, Lebenslage, Lebensstil, Einstellungen, Normen, Einkommens- und Vermögensverhältnisse abgestützt, um damit ein bestimmtes Mobilitätsverhalten auf individueller oder gruppenspezifischer Ebene zu beschreiben und erklären. Neben diesen individuell geprägten Handlungsvoraussetzungen werden auch strukturelle Rahmenbedingungen wie geänderte Zeitbudgets (beispielsweise die langfristige Abnahme der Wochenarbeitszeit), Raum- und Siedlungsstrukturen oder Verkehrssysteme untersucht.⁶³ Daneben wurden in den letzten Jahren Verhaltens- und Handlungstheorien entwickelt, die Mobilität nicht mehr nur als blosses Zurücklegen von Distanzen sehen. Sie betonen Mobilitätsverhalten als soziale Praxis und fordern den stärkeren Einbezug des geografischen Raumes, in welchem das Handeln stattfindet.⁶⁴

Trotz dieser theoretischen und methodologischen Weiterentwicklungen bleibt die Erklärung der Verkehrsnachfrage nach Einschätzung von Joachim Scheiner nach wie vor

unbefriedigend. Er schlägt deshalb vor, statt mit den bisher verwendeten Querschnittmodellen zu arbeiten, vermehrt Längsschnittvergleiche vorzunehmen, um längerfristige Prozesse in der Verkehrsentwicklung im sozialen und räumlichen Kontext stärker ins Zentrum zu rücken.⁶⁵ Ein solches Modell, in welchem die Möglichkeit einer diachronen Untersuchung von Mobilität angelegt ist, ist das Handlungsmodell von Ruth Kaufmann-Hayoz (Abbildung 4).

Der Grundgedanke des Handlungsmodells ist, dass menschliches Handeln aus einem Wechselspiel hervorgeht. Dieses besteht zwischen den Faktoren und Prozessen der Agenten einerseits sowie der Umwelt andererseits, die sich aus physischen, soziokulturellen, sozioökonomischen sowie rechtlichen, politischen und administrativen Elementen konstituiert. Die Agentenseite wird als innere Strukturen, die Umweltseite als äussere Strukturen bezeichnet. Agenten sind dabei stets in ein Netzwerk von sozialen Beziehungen eingebunden, das die Persönlichkeit des Agenten prägt.⁶⁷ Die Entwicklung von Agent und Umwelt, wie sie sich aus dem fortlaufenden Wechselspiel ergibt, wird als

63 Vgl. Scheiner 2016: 684–695.

64 Vgl. Wilde 2013; Dangschat 2013b.

65 Scheiner 2016: 695–697.

66 Kaufmann-Hayoz 2006: 165 (Grafik).

67 Vgl. Kaufmann-Hayoz, Gutscher 2001: 22–25.

Koevolution bezeichnet. Diese ist das kombinierte Resultat von Prozessen, die aus Selbstorganisation der Agenten und der Umwelt einerseits sowie der Beziehung zwischen Agent und Umwelt andererseits bestehen. Die Wechselwirkungen von Wahrnehmung und Handeln werden als *feedback loops* bezeichnet. Dem Handlungsmodell liegt die Annahme zugrunde, dass Agenten ihre Situation laufend neu einschätzen und ihr Handeln danach richten. Gleichzeitig verändert deren Handeln die Umwelt, welche wiederum Handlungsspielräume der Agenten erweitern oder einschränken kann.⁶⁸

Dem Handeln geht laut dem Modell eine Absicht (*intention*) voraus. Diese basiert auf dem Zusammenspiel von Bedürfnis (*want*) und Überzeugung (*belief*), welche auf psychophysiologischen und soziopsychologischen Faktoren und Prozessen des Agenten sowie seiner Wahrnehmung der Umwelt beruhen. Eine Person beabsichtigt eine Handlung dann, wenn sie ein Ziel erreichen will (*want*) und überzeugt ist (*belief*), dass sie dieses mit einer bestimmten Handlung erreichen kann. Nicht jede Absicht muss zu einem Handeln führen, jeder Handlung geht allerdings eine Absicht voraus. Das Handlungsmodell hat seinen Ursprung in der Umweltpsychologie, die in den 1980er-Jahren von Autoren wie James J. Gibson entwickelt wurde. Obwohl es im Zusammenhang mit Fragen zur nachhaltigen Entwicklung konzipiert wurde, versteht Ruth Kaufmann-Hayoz ihr Modell ausdrücklich als Metamodell und Grundlage für Anwendungen in der inter- und transdisziplinären Forschung. Je nach Anwendungsbereich können einzelne Elemente des Modells entfernt, ersetzt oder ergänzt werden.⁶⁹ So erlauben die *feedback loops* des Modells, dass langfristige Entwicklungen besonders gut untersucht werden können, was das Modell für die historische Forschung attraktiv macht. Mit seinem grossen Adaptionspotenzial eignet es sich zudem auch für Fragestellungen der Mobilitätsgeschichte.

So wurde das Handlungsmodell von Kaufmann-Hayoz für die Mobilitätsgeschichte erstmals im Jahr 2015 von Ueli Haefeli et al. operationalisiert.⁷⁰ Die Autoren analysierten anhand des Handlungsmodells das (vermeintliche) Paradoxon, dass die Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz nach 1970 zurückgingen, obwohl die Zahl der Motorfahrzeuge im ganzen 20. Jahrhundert anstieg. Die gängigen Hypothesen wie eine verstärkte Verkehrserziehung, eine bessere Organisation des Strassenraums oder der Rückzug der Kinder vom ehemaligen Lebensraum Strasse können den Rückgang der Unfälle nach Ansicht der Autoren nur bedingt erfassen. Zentrales Problem ist, dass die bisherigen Untersuchungen eine stark verkehrspolitische Prägung hatten. Mit

der Anwendung des Handlungsmodells zeigten die Autoren die Notwendigkeit, das Spektrum der Erklärungsansätze zu erweitern. Hinsichtlich der *feedback loops* zwischen Kindern und Jugendlichen (Agenten) sowie den Umweltfaktoren resümierten die Autoren, dass sich die Mobilitätsoptionen und Aktionsräume von Kindern und Jugendlichen im 20. Jahrhundert drastisch erhöhten, vor allem wegen der gestiegenen sozioökonomischen Ressourcen. Entsprechend verlor die unmittelbare räumliche Umwelt, darunter die Strasse, an Bedeutung für Aktivitäten von Kindern und Jugendlichen. In den Vordergrund traten als Folge daraus neue und aufregendere Alternativen: Das Kinderzimmer war mit elektronischen Geräten eingerichtet, und Freizeit- und Ferienbeschäftigungen wurde weiter entfernt vom Wohnbereich nachgegangen. Dazu veränderte sich die Risikowahrnehmung: Mobilität wird als immer gefährlicher gesehen, obwohl die Wahrscheinlichkeit, in einen Unfall zu geraten, seit Jahren abnimmt. Dadurch erfahren Kinder und Jugendliche Einschränkungen in ihrer Bewegungsfreiheit, bei gleichzeitiger Erhöhung ihrer Mobilitätsoptionen. So waren etwa ein gestiegenes Sicherheitsbewusstsein, abnehmende Geburtenraten oder die wachsenden Haushaltsbudgets mindestens genauso entscheidend für den Rückgang der Unfallzahlen wie eine verstärkte Verkehrserziehung oder die Umdeutung der Strasse zur Fahrbahn.⁷¹

Die Verwendung des Handlungsmodells hat gezeigt, wie wichtig der Einbezug ausserverkehrlicher Einflussfaktoren in mobilitätshistorischen Untersuchungen ist. Auch ist entscheidend, diese nicht vereinzelt, sondern in Wechselwirkung zwischen Agent und Umwelt und damit in koevolutiver Perspektive zu betrachten. Kritisch kann eingewendet werden, dass das Handlungsmodell nicht dafür gedacht ist, den Ursprung eines Prozesses zu identifizieren. Zwar können Kausalitäten über die *feedback loops* untersucht werden; ob ein Prozess seinen Anfang auf der Umwelt- oder Agentenseite hatte, kann das Modell allerdings nicht abschliessend zeigen. Zudem kann das Adaptionspotenzial des Modells, das als seine Stärke gilt, auch als seine Schwäche ausgelegt werden: Wenn es auf verschiedene Fragestellungen in unterschiedlichen Disziplinen nahezu beliebig angepasst werden kann, stellt sich die Frage, inwieweit es überhaupt Aussagekraft und Erklärungsvermögen besitzt. Trotz der genannten Einschränkungen bildet das Handlungsmodell von Ruth Hayoz-Kaufmann den zentralen Analyserahmen für die vorliegende Dissertation. Im Folgenden wird erklärt, wie es auf die vorliegende Arbeit angepasst wird.

Auf der Agentenseite des Handlungsmodells sind die Mobilitätsakteure, die mit vier Einflussfaktoren (Umweltseite) über die *feedback loops* in wechselseitiger Beziehung

68 Vgl. Kaufmann-Hayoz 2006: 167.

69 Vgl. ebd.: 165–168.

70 Haefeli et al. 2015.

71 Vgl. ebd.

standen. Der Begriff Mobilitätsakteur wird bewusst verwendet, um darauf hinzuweisen, dass Individuen in Bezug auf ihre Mobilität Handlungsoptionen besaßen, selbst wenn sie klein waren und gerade die Alltagsmobilität stark von Gewohnheiten und festen Mustern geprägt war.⁷² Auch wenn beispielsweise Zeit und Geld fehlten, um ausgedehnte Ausflüge zu unternehmen, hatten Individuen Freiräume und einen gewissen Gestaltungsspielraum: So konnte der Fussmarsch zur Arbeit – obwohl es sich immer um die gleiche Strecke handelte – singend, plaudernd, schweigend, genießend, schlendernd oder rennend gestaltet werden.⁷³ Auch die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung geht davon aus, dass Mobilitätsakteure Handlungsspielräume hatten, da Mobilitätsentscheidungen beispielsweise stark von subjektiv geprägtem «Wahlhandeln»⁷⁴ abhängen. Entscheide, Deutungsmuster und Gründe, welche zu bestimmten individuellen Mobilitätspraktiken führen, werden in der Mobilitätsforschung in jüngerer Zeit verstärkt diskutiert. Dies geschieht ergänzend zu den in den Sozialwissenschaften gängigen Erklärungsvariablen wie Alter, Geschlecht, Bildungsstand oder Einkommen.⁷⁵

Mit Mobilitätsakteuren sind in dieser Dissertation die Individuen gemeint, die Mobilitätsbedürfnisse hatten. Wurden die Mobilitätsbedürfnisse verwirklicht, so ist die Rede von realisierter Mobilität oder synonym von Mobilitätspraktiken, die in Form von Verkehr zum Ausdruck kamen. Von potenzieller Mobilität ist dann die Rede, wenn ein Mobilitätsakteur sich beispielsweise ein Fahrrad oder Abonnement des öffentlichen Verkehrs hätte leisten können, den Weg zur Arbeit aber lieber zu Fuss zurücklegte. Für den Fussweg konnte er sich aus Gewohnheiten, sozialen Konventionen oder persönlichen Überzeugungen entschieden haben. Es bestand das (in diesem Fall sozioökonomische) Potenzial, den Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen, dieses wurde jedoch nicht ausgeschöpft.⁷⁶

Auf der Umweltseite befinden sich folgende Einflussfaktoren:

1. **Netze und Knoten:** In Anlehnung an die physische Umwelt, wie sie von Hayoz 2006 und Haefeli et al. 2015 bezeichnet wurde, wird in der Dissertation unter Netze und Knoten die Verkehrsinfrastruktur verstanden. Infrastruktur kann als das physische Fundament verstan-

den werden, als das, «was die Gesellschaft unten drunter trägt»⁷⁷, beziehungsweise als «Grundlagen für die materiellen, sozialen und symbolischen Strukturen und Prozesse der Gesellschaft».⁷⁸ Dirk Van Laak sieht Infrastrukturen primär als «gesellschaftliche Integrationsmedien».⁷⁹ In der Dissertation wird die Verkehrsinfrastruktur anhand Schienen und Strassen untersucht und mit Alltagsmobilität in Bezug gesetzt; konkret mit den Verkehrsmitteln, die auf diese Infrastruktur angewiesen waren (Schienen: Eisenbahn und Tram; Strasse: Fahrrad, Automobil, Zufussgehen). Die Verkehrsinfrastruktur wird aus einer Mobilitätsperspektive betrachtet: So eröffneten Anschlüsse an das Schienen- und Strassenetz Mobilitätsoptionen, während ein fehlender Zugang soziale Ungleichheiten produzieren oder verschärfen konnte. Dabei müssen auch planerische und finanzielle Elemente betrachtet werden. Denn oft entschieden die Streckenverläufe und das Vorhandensein von finanziellen Ressourcen (sowohl von Anbietern [etwa Planungsbehörden oder Transportgesellschaften] wie Nachfragern [Mobilitätsakteuren] der Verkehrsinfrastruktur) darüber, wer Zugang zur Verkehrsinfrastruktur erhielt und wer ausgeschlossen war. Angesichts der hohen Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur wird diese in den Kapiteln 3 bis 6 abgehandelt.

2. **Mobilitätswerkzeuge:** In der Verkehrs- und Mobilitätsforschung werden darunter Fahrausweise und Abonnemente des öffentlichen Verkehrs (Eisenbahn, Tram, Busse) sowie Fahrzeuge des privaten Verkehrs (Fahrrad, Automobil) verstanden. Auch das Zufussgehen wird dazu gezählt.⁸⁰ Im Zentrum steht die Verfügbarkeit oder der Zugang zu einem Verkehrsmittel. So kann jemand ein Fahrrad oder ein Automobil besitzen. Wer nicht Fahrrad fahren kann oder keinen Fahrausweis besitzt, kann über die Verkehrsmittel nicht oder nur eingeschränkt verfügen.⁸¹ Demgegenüber kann jeder Fahrausweisbesitzer ein Automobil fahren, auch wenn er kein solches sein Eigen nennt. Die zu starke Fokussierung auf den Verkehrsmittelaspekt kann für die Untersuchung von Mobilitätsfragen deshalb zu eng sein. Der Besitz von Mobilitätswerkzeugen ist mit Zugangsbeschränkungen verbunden, die sich in verhältnismässig hohen Kosten niederschlagen. Der Kauf eines Automobils, Fahrrades oder Abonnements des öffentlichen Verkehrs konnte mehrere Monats- bis Jahreslöhne umfassen. Daneben kostete das Erlernen des Fahrrad- und Automobilfahrens Zeit und Geld. Beim Fahrrad und Automobil kom-

72 Vgl. Holz-Rau, Scheiner 2015: 8–9.

73 Diese Ausführungen orientieren sich an den Überlegungen von Tim Cresswell. Dieser erläutert anhand seiner Praktiken der Mobilität, dass die Art und Weise der Raumüberwindung stark davon abhängt, wie der menschliche Körper bewegt wird. Vgl. Cresswell 2011: 165–166.

74 Scheiner 2016: 696.

75 Vgl. ebd.: 683–685.

76 Zur potenziellen Mobilität siehe Kellerman 2012; Dangschat 2013a; Kaufmann 2002: 37–40.

77 Folkers 2012: 154.

78 Müller, Lossau, Flitner 2017: 5.

79 Van Laak 2001: 368.

80 Vgl. Beige, Axhausen 2006: 2.

81 Vgl. Scheiner 2016: 693–694.

men weitere Kosten hinzu, etwa für die Wartung oder die Behebung von Schäden. Das Zufussgehen scheint in diesem Zusammenhang am kostengünstigsten, muss sich aber auch angeeignet werden; dieser Lernprozess ist im Normalfall im Kleinkindalter abgeschlossen. Dazu ermüdet der menschliche Körper schnell und benötigt für die Raumüberwindung verhältnismässig viel Energie. Um diese Kosten zu konzeptualisieren, wird in der Dissertation der Ansatz der privaten Kosten verwendet. Darunter werden sämtliche Kosten verstanden, die der Verursacher dieser Kosten selbst tragen muss, unabhängig davon, ob diese monetärer oder nicht monetärer Natur sind. Davon abzugrenzen sind die sozialen Kosten, welche der Kostenverursacher grösstenteils auf seine Umwelt abwälzen kann.⁸²

Hervorzuheben ist, dass es sich bei Mobilitätswerkzeugen und Verkehrsmitteln zwar um eng verwandte Begriffe, jedoch nicht um Synonyme handelt.⁸³ Beim Verkehrsmittel steht das technische Artefakt⁸⁴ in seiner physischen Erscheinung im Vordergrund, das ermöglicht oder hilft, Personen zu befördern oder Güter zu transportieren. Mobilitätswerkzeug meint dagegen eher den Zugang zu einem Verkehrsmittel, wie er etwa durch Fahrausweise oder Abonnements ermöglicht wird.⁸⁵ Beim öffentlichen Verkehr ergibt der Begriff Mobilitätswerkzeug Sinn, denn ein Mobilitätsakteur besitzt einen Eisenbahnzug oder einen Tramwagen nicht als Verkehrsmittel, sondern nutzt dieses mithilfe einer Fahrkarte oder eines Abonnements. Beim Automobil ergeben sich erste Probleme mit den Begrifflichkeiten. Zwar kann ein Automobil nur mit einem gültigen Führerausweis gefahren werden, sein Besitz erfordert allerdings keinen solchen. So lenkten anfänglich viele Automobilisten ihr Automobil nicht selbst, sondern liessen sich von einem Fahrer chauffieren. Auch hat jemand als Mit- oder Beifahrer Zugang zum Automobil, wenn auch eingeschränkt, denn er steuert das Fahrzeug nicht selbst. Beim Fahrrad und erst recht beim Zufussgehen treten die begrifflichen Probleme deutlich zutage. Während das Fahrrad ohne Einschränkung als Verkehrsmittel gilt, führt die Verkehrsforschung zu Vergleichszwecken auch das Zufussgehen als Verkehrsmittel auf.⁸⁶ Inwieweit bei diesen beiden Verkehrsmitteln auch von Mobilitätswerkzeugen gesprochen werden kann, ist fraglich. Schliess-

lich erfolgt der Zugang zu diesen unmittelbar, ohne Absolvierung einer obligatorischen Prüfung und ohne den Erwerb eines Führerausweises. Auch sind weder Bewilligungen noch Fahrkarten erforderlich, um das Fahrrad oder die eigenen Füsse zur räumlichen Fortbewegung zu nutzen. Stehen technische und bauliche Eigenschaften sowie generelle Aspekte der Raumüberwindung wie Beförderungskapazitäten im Zentrum, wird in der Dissertation von Verkehrsmitteln gesprochen; geht es um Zugänge, die Verwendung oder Bedeutung von Verkehrsmitteln für die Mobilitätsakteure, wird von Mobilitätswerkzeugen die Rede sein. In der Dissertation werden die Eisenbahn, das Tram, das Fahrrad, das Automobil und das Zufussgehen im Teil 2 (Kapitel 7 bis 12) beleuchtet.

3. **Sozioökonomische Faktoren:** Das Handlungsmodell von Kaufmann-Hayoz fasst darunter den Rahmen des ökonomischen Handelns und schliesst Einkommen, wirtschaftliches Wachstum und Anstellungsverhältnisse ein.⁸⁷ In der Dissertation werden einerseits mikroökonomische Faktoren behandelt, allen voran die Geld- und Zeitressourcen der Mobilitätsakteure, da Ressourcen eine wesentliche Rolle beim Realisieren von Mobilitätsbedürfnissen spielen. So konnte sich ein Arbeiter mit einem niedrigen Einkommen kaum ein Automobil leisten, und ohne Automobil blieben ihm automobiler Freizeitausflüge verwehrt. Und ein Bauer, der auch am Sonntag seine Kühe melken musste, konnte sich nicht länger als ein paar Stunden vom Hof entfernen und deshalb beispielsweise kaum ausgedehnte Wanderungen unternehmen. Auch die makroökonomischen Rahmenbedingungen waren wesentlich, etwa die langfristige Arbeitszeit- und Lohnentwicklung oder die wirtschaftlichen Konjunkturzyklen. Diese führten dazu, dass sich Mobilitätsverhalten nicht nur auf einer individuellen, sondern auf kollektiver Ebene verändern konnte. Sozioökonomische Faktoren können das Mobilitätsverhalten allerdings nur teilweise beschreiben. Gerade die jüngere Verkehrs- und Mobilitätsforschung hat gezeigt, dass Mobilitätsverhalten stark vom individuellen Lebensstil, vom Milieu, aber auch von Routinen sowie Brüchen im Lebenslauf geprägt ist.⁸⁸ Gleichwohl ist das Mobilitätsverhalten nach wie vor stark mit sozioökonomischen Faktoren assoziiert.⁸⁹
4. **Institutionen:** Unter Institutionen werden staatliche Behörden, politische Entscheide, die Bundesverfassung, eidgenössische, kantonale und kommunale Gesetze und Erlasse sowie kantonsübergreifende Konkordate

82 Vgl. Field, Field 2017: 49–50.

83 Eine grundlegende Auseinandersetzung mit den beiden Begriffen in der Forschung steht noch aus. Kurt Möser verwendet in seiner Habilitation den Terminus Mobilitätsmaschine. Vgl. Möser 2009.

84 Zum Begriff Artefakt und weiteren Konzepten der Technikgeschichte vgl. Gleitsmann, Kunze, Oetzel 2009.

85 Vgl. Holz-Rau, Scheiner 2015: 4.

86 Vgl. Bundesamt für Statistik 2013: 89.

87 Kaufmann-Hayoz 2006: 166, 170.

88 Für weitere Informationen dazu siehe Scheiner 2016: 691–693; Holz-Rau, Scheiner 2015: 3–6; Muggenburger 2017: 46–77; Kapitel 1.5.3.

89 Vgl. Scheiner 2016: 695–696.

verstanden. Dabei sind vor allem jene Einrichtungen und Massnahmen von Interesse, welche Mobilitätsoptionen der Individuen erweiterten, einschränkten oder generell regelten. Beispielsweise gewährte die Bundesverfassung 1848 eine Vorform der Niederlassungsfreiheit, wie sie 1874 in absoluter Form in Kraft trat.⁹⁰ Dies schuf eine zentrale Voraussetzung, dass Menschen während der Wirtschaftskrise ab Ende der 1870er-Jahre von ländlichen Regionen in die Industriezentren umziehen konnten, um dort Arbeit zu suchen. Hierbei kann von einer Erweiterung der Mobilitätsoptionen gesprochen werden. Ein anderes Beispiel für Institutionen sind die Sonntagsverbote für Automobile, wie sie Anfang des 20. Jahrhunderts in vielen Kantonen galten.⁹¹ Diese schränkten die Mobilitätsoptionen für Automobilisten ein; Fussgänger begrüsst Sonntagsfahrverbote jedoch, da die Strassen frei blieben von lärmenden und schnellen Automobilen. Institutionen erzielen damit stets eine ambivalente Wirkung. Der verwendete Institutionenbegriff orientiert sich an der Definition von Douglass North, der unter Institutionen von Menschen gemachte Einschränkungen (*constraints*) versteht, welche politische, wirtschaftliche und soziale Interaktionen strukturieren. Die Beschränkungen sind dabei informell (Sanktionen, Tabus, Sitten, Bräuche, Traditionen und Verhaltensnormen) und formell (Verfassungen, Gesetze, Eigentumsrechte).⁹²

1.5.3. Mobilitätsbiografieansatz

Wie im vorhergehenden Kapitel gesehen, wurden in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung in den letzten Jahren grosse Anstrengungen unternommen, um Mobilitätsverhalten besser erklären und verstehen zu können. Eine Möglichkeit davon ist der Einbezug von Lebensläufen oder Biografien.⁹³ Dadurch kann individuelles Mobilitätsverhalten in Zusammenhang mit Routinen, Verhaltensmustern und Schlüsselereignissen im Zeitverlauf gebracht werden. Dabei wird besser als bei Querschnittstudien deutlich, weshalb sich Individuen zu bestimmten Mobilitätspraktiken entschieden oder weshalb ein bestimmtes Handeln ausblieb. Bei den Mobilitätsbiografien dürfen allerdings nicht nur Handeln und

Verhalten der Individuen betrachtet werden. Vielmehr müssen sie in den räumlichen, ökonomischen und sozialen Kontext gesetzt werden. Die Bedeutung des Lebenslaufes wurde schon in den 1970er-Jahren erkannt; der Mobilitätsbiografieansatz bekam erst nach der Jahrtausendwende grössere Bedeutung in der Mobilitätsforschung.⁹⁴

Der Mobilitätsbiografieansatz basiert auf drei Pfeilern:

1. **Habits.** Darunter wird wiederholtes und schematisches Mobilitätsverhalten verstanden, welches über lange Zeiträume stabil ist. Kennzeichen können langfristig verfügbare Verkehrsmittel oder wiederkehrende Zielorte sein. Dieses gewohnheitsgeprägte Mobilitätsverhalten wird nicht als bewusstes oder permanent neu reflektiertes und bewertetes Handeln verstanden.⁹⁵ Habits orientieren sich vielmehr an festen Routinen, Automatismen und Gleichmässigkeiten. Sie kommen dann zur Anwendung, wenn Abweichungen oder die Suche nach Alternativen zu hohen Kosten führen würden. Sie können von Schlüsselereignissen (siehe dritter Punkt) durchbrochen werden.
2. **Domänen des Lebenslaufs.** Hierbei stehen drei Ebenen des Lebenslaufs im Zentrum. Diese können getrennt voneinander diskutiert werden, stehen jedoch in enger gegenseitiger Wechselwirkung:
 1. **Lebensstilebene:** Damit werden das Erwerbsleben, die Wohnsituation, die Familienlage, die Haushaltsbedingungen und das Freizeitverhalten beschrieben.⁹⁶
 2. **Erreichbarkeitsebene:** Diese umfasst Elemente einer Biografie, die die Erreichbarkeit von verschiedenen Knotenpunkten ändern können. Zu den Knotenpunkten zählen etwa Wohn-, Arbeits- und Freizeitorte. Die Erreichbarkeitsebene ist eng mit der Lebensstilebene verknüpft. Beispielsweise verkürzte der Wechsel des Arbeitsplatzes näher zum Wohnort (Lebensstilebene) die täglichen Pendelstrecken (Erreichbarkeitsebene).
 3. **Mobilitätsebene:** Hier werden die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und das Mobilitätsverhalten thematisiert. Um beim Beispiel zu bleiben: Mit der Verschiebung des Arbeitsortes zur Wohnung (Lebensstilebene) und kürzeren Pendelstrecken (Erreichbarkeitsebene) kann das Automobil verkauft werden, da beispielsweise zu Fuss gependelt werden kann (Mobilitätsebene).

90 Maissen 2011: 217.

91 Das berühmteste Beispiel ist wohl das Automobilverbot im Kanton Graubünden, welches bis 1925 galt. Vgl. Merki 2002: 147–166.

92 Vgl. North 1991: 97.

93 Vgl. Scheiner 2016: 696. Die Mobilitätsforschung definiert Lebenslauf als objektivierbare Abfolge von Ereignissen und Handlungen innerhalb einer Lebensspanne. Die Biografie wird dagegen als individuelle und erzählte Wirklichkeit verstanden, die rekonstruiert ist. Streng genommen, müsste bei der mobilitätsbiografischen Forschung deshalb vom Lebenslaufansatz gesprochen werden. Vgl. Muggenburg, Lanzendorf 2015: 82; Holz-Rau, Scheiner 2015: 8.

94 Wichtige Beiträge sind Lanzendorf 2003; Ohnmacht, Axhausen 2005; Beige, Axhausen 2006; Chatterjee et al. 2012; Scheiner, Holz-Rau 2013b.

95 Zum Unterschied von Handeln und Verhalten als menschliche Tätigkeiten siehe Muggenburg 2017: 23–24.

96 Die Forschung ist sich nicht einig über die genaue Zusammensetzung der Elemente, welche die Lebensstilebene konstituieren sollen. Die Auswahl unter Punkt 1 ist die Schnittmenge der Lebensstilebenen, wie sie in verschiedenen Forschungsbeiträgen diskutiert werden. Zur vertieften Auseinandersetzung mit der Lebensstilebene vgl. Lanzendorf 2003; Scheiner 2007; Scheiner, Holz-Rau 2015: 10.

3. Schlüsselereignisse und Übergänge. Brüche, Zäsuren oder Lernprozesse, welche ein Leben kennzeichnen, können sich auf das Mobilitätsverhalten auswirken. Hierbei kann es sich um Schlüsselereignisse handeln, die sich auf einen bestimmten Zeitpunkt festlegen lassen und das Mobilitätsverhalten abrupt ändern können. Längerfristige Entwicklungen werden als Übergänge bezeichnet. Aufgrund ihrer potenziell hohen Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten sind Schlüsselereignisse eine zentrale Untersuchungsperspektive beim Mobilitätsbiografieansatz. Im Gegenzug wird davon ausgegangen, dass Mobilitätsverhalten zwischen zwei Schlüsselereignissen zu grossen Teilen routiniert und kontinuierlich abläuft (siehe Habits). Zu Schlüsselereignissen gehören der Auszug aus dem Elternhaus, der Eintritt in den Arbeitsmarkt, die Gründung einer Familie und der Wechsel des Arbeitsplatzes.⁹⁷

Die obigen Ausführungen sollen deutlich gemacht haben, weshalb sich der Mobilitätsbiografieansatz für die zeitgenössische Mobilitäts- und Verkehrsforschung eignet. Er bietet aber auch Vorzüge für die Mobilitätsforschung in historischer Perspektive:

1. Mit der Fokussierung auf einen gesamten Lebenslauf können Entwicklungen über mehrere Jahrzehnte nachvollzogen werden. Für die Beobachtung von langfristigen Entwicklungen eignet sich die historische Forschung besonders gut.
2. Die Notwendigkeit, neben den Ereignissen des Lebenslaufs auch weitere Perspektiven wie politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung zu berücksichtigen, entspricht der Herangehensweise von Historikern. Deren Aufgabe besteht unter anderem darin, Ereignisse nicht isoliert zu betrachten, sondern diese breit zu kontextualisieren.⁹⁸
3. Wie in den Sozialwissenschaften hat die Biografiefor- schung auch in den historischen Wissenschaften eine Tradition. In der historischen Biografiefor- schung besteht deshalb eine grosse Auswahl an Literatur zu Methoden- und Quellenproblemen, auf die zurückgegriffen werden kann (siehe nächster Abschnitt).

Aus diesen Gründen wird in dieser Arbeit der Mobilitätsbiografieansatz verwendet. Dieser bildet den Rahmen des Teils 3 der Dissertation, in welchem es um die Betrachtung von Mobilität aus einer individuellen Perspektive geht und wo-

für Biografien nach mobilitätshistorisch relevanten Kriterien ausgewertet werden.

Als Quelle für den Mobilitätsbiografieansatz werden sechs Biografien gewählt. Es handelt sich um Texte, in denen das Leben verschiedener Menschen und deren soziales und räumliches Umfeld porträtiert werden. Unter Biografie wird die «textuelle Repräsentation eines Lebens»⁹⁹ verstanden, bei der eine reale Person im Zentrum steht und bei der Ereignisse aus deren Leben «als eine zusammenhängende Ereignisfolge»¹⁰⁰ präsentiert werden. Die ausgewählten Biografien wurden am Lebensende der Protagonisten verfasst, entweder von diesen selbst oder von anderen Personen. Beim zweiten Fall handelte es sich um verschriftlichte Interviews (zum Entstehungskontext und zur Auswahl der sechs Biografien siehe Kapitel 13.1.).

Bei der Arbeit mit Biografien als historische Quellen müssen deren Besonderheiten erwähnt werden. Anders als bei Zeitungsartikeln oder Reiseführern stammen die Informationen bei den Biografien meist aus erster Hand, wodurch eine grosse Unmittelbarkeit zum Denken, Handeln und Fühlen der Protagonisten besteht. Sie sind daher eine Quellengattung, die methodologisch besonders intensiv reflektiert werden muss. Im Gegensatz zu mündlichen Interviews, die etwa im Rahmen von Oral History geführt werden, beinhalten Biografien keine spontanen Äusserungen. Sie werden vielfach nachgeschrieben, umgeschrieben, gekürzt, nachkorrigiert und geschönt. Versprecher, Abbrüche und nicht intendierte Themen, wie sie bei Interviews vorkommen, sind darin nicht zu finden. Besondere Vorsicht ist geboten bei biografischen Texten, die am Lebensende der Protagonisten entstehen. Diese Texte können die Tendenz haben, das Tun im eigenen Leben zu rechtfertigen. Zudem kann zu diesem Zeitpunkt das Erinnerungsvermögen der Protagonisten getrübt sein, da eine grosse zeitliche Distanz zu den Erlebnissen besteht. Biografien bilden deshalb nicht ein individuelles oder kollektives Leben ab, auch Objektivität oder Repräsentativität können sie nicht vermitteln; vielmehr sind sie eine Ausprägung der Rekonstruktion der Vergangenheit. Dieser Umstand muss deshalb hervorgehoben werden, weil zwischen der biografierten Person und dem Biografienschreiber einerseits sowie zwischen der biografierten Person und der Leserschaft andererseits eine enge emotionale Bindung entstehen kann. Dies gilt besonders dann, wenn es sich um Texte handelt, die Entbehrungen, Schicksale, Aufopferungen und vergessene Leistungen thematisieren. Es ist zu fragen, zu welchem Zweck eine Biografie geschrieben beziehungsweise veröffentlicht wurde. Wichtige Hinweise dazu liefern die sogenannten paratextuellen Angaben: Als Vorwort, Nachwort, Klappentext oder

97 Für Grundlegendes zu den Mobilitätsbiografien und für weiterführende Literatur vgl. Holz-Rau, Scheiner 2015: 4–12; Döring 2015: 31–33; Mügenburg 2017: 35–52; Beige, Axhausen 2012.

98 Nicht zuletzt sind aus diesem Grund die historischen Hilfswissenschaften von grosser Bedeutung. Vgl. Rohr 2015. Für einen Einblick in Methodenfragen in den Geschichtswissenschaften vgl. Freytag, Pierethen 2006: 99–110; Lengwiler 2010: 76–228.

99 Klein 2009: 199.

100 Klein 2009: 199.

Kommentar helfen sie, den Haupttext zu rezipieren und einzuordnen.¹⁰¹

1.5.4. Alltagsgeschichtlicher Zugang

Mit Gewohnheiten setzt sich nicht nur der Mobilitätsbiografieansatz im Rahmen der Habits auseinander, sondern auch die Alltagsgeschichte. Sie galt in den 1960er-Jahren als kritische Antwort zur kliometrisch geprägten Erforschung von Strukturen und Prozessen, die bei den Menschen individuelles Verhalten und Handeln weitgehend ausblendete.¹⁰² Die Alltagsgeschichte legt den Fokus auf Routinen und Gleichförmigkeiten und setzt sich damit vom Aussergewöhnlichen und Spektakulären ab. Nicht nur das Gewöhnliche, sondern auch die vielfältigen Praktiken, mit denen die Menschen ihre Situation wahrnehmen, sowie die Formen, wie sich Menschen bestimmte Zustände aneigneten, in denen sie sich befanden, stehen im Zentrum der Alltagsgeschichte. Damit konnte die Alltagsgeschichte zeigen, dass die Beteiligten nicht nur Objekte oder «Marionetten»¹⁰³, die übergeordneten Strukturen ausgeliefert waren, sondern handlungsfähige Subjekte waren. Alltägliches Verhalten und Handeln wird in der Alltagsgeschichte deshalb nicht einfach vorausgesetzt, sondern erhält einen wichtigen Platz. Damit richtet sich der Blick auch auf die Umgebung der Akteure und beleuchtet Handlungsspielräume, etwa Familienbeziehungen, Landschaften oder Zeithorizonte. So kann Alltagsgeschichte etwa betrachten, wie Menschen mit Vorgaben und Erwartungen umgingen, die von aussen an sie gerichtet wurden.¹⁰⁴

Anfänglich ging es in der Alltagsgeschichte um die «kleinen Leute» oder die «vielen», welche in der Geschichtsschreibung bis dahin kaum einen Platz erhielten. Im Zentrum stand deren täglicher Lebens- oder Überlebenskampf, etwa im Zusammenhang mit dem Wohnen, Arbeiten oder Essen. Die Alltagsgeschichte geriet jedoch bald in Kritik. Denn es wurde ihr eine Heroisierung und Romantisierung sowie eine Kreierung von Betroffenheit vorgeworfen, die aus der mangelnden Distanz resultierte, die zwischen Historikern einerseits und den Akteuren, die im Rahmen der Alltagsgeschichte untersucht wurden, andererseits bestand: Proletarier und Landarbeiter wurden beispielsweise zu

Widerstand leistenden Helden stilisiert. Bei genauerer Betrachtung differenzierte sich das Bild hingegen. So wurde deutlich, dass Arbeiterviertel etwa nicht nur Schutz und Solidarität boten, sondern auch ein Hort von körperlicher Gewalt und asymmetrischen Machtverhältnissen waren. Die Distanz zum Untersuchungsgegenstand darf bei alltagsgeschichtlichen Betrachtungen aber auch nicht zu gross sein, weil die Perspektive der «Namenlosen» zu wenig klar eingenommen und deren Blick nicht rekonstruiert werden kann. Die Distanz ist in der alltagsgeschichtlichen Forschung ein wiederkehrendes Thema und darf nicht als selbstverständlich angesehen werden, sondern sie muss immer neu problematisiert werden. Weitere Kritikpunkte an der Alltagsgeschichte waren, dass mit der Eingrenzung des Blickwinkels auf Alltägliches die Gesamtperspektive verloren ging und die Repräsentativität der Ergebnisse auf der Strecke blieb. Die Alltagsgeschichte bleibt jedoch nicht im Alltag verhaftet und strebt auch nicht Repräsentativität an. Sie geht vielmehr der Frage nach, ob die grossen Zusammenhänge mit den Erfahrungen der «vielen» übereinstimmen. Dadurch werden gesamtgesellschaftliche Strukturen und Prozesse selbst historisiert. Alltag ist heute eine Bezeichnung für eine komplexe Perspektive, die nicht mehr nur als «von unten» bezeichnet werden kann. Es bestehen unterschiedliche Gegenstände, Ansätze, Herangehensweisen von und an Alltagsgeschichte. Sie will nicht einem Modell zustimmen, sondern versteht sich nach wie vor vielmehr als Kritik an den Ordnungsvorstellungen des grossen Ganzen.¹⁰⁵

Es lassen sich Anknüpfungspunkte zwischen Alltagsgeschichte und der historischen Erforschung von Alltagsmobilität erkennen. So wird auch bei der Alltagsmobilität davon ausgegangen, dass diese stark von Regelmässigkeit und Kontinuität geprägt war. Dies zeigt die zeitgenössische¹⁰⁶ wie historische¹⁰⁷ Mobilitätsforschung. Beispielsweise wurde der Weg zur Arbeit nicht jeden Tag reflektiert oder der Sonntagsausflug wurde nicht jedes Mal neu ausgehandelt. Gerade beim Pendeln kann davon ausgegangen werden, dass dieses für einzelne Mobilitätsakteure über längere Zeiten grosse Kontinuitäten aufwies in Bezug auf Verkehrsmittelwahl, Route oder Abgangs- und Anreisezeit.¹⁰⁸ Gleichwohl waren Mobilitätsakteure nicht einfach gefangen in den Strukturen. Boten sich neue Möglichkeiten, wurden diese ausgelotet: Eine Lohnerhöhung konnte beispielsweise die Überlegung auslösen, ein Fahrrad zu kaufen. Oder die Herausgabe von Arbeiterbilletten dürfte dazu geführt haben, die Eisenbahn als Pendelwerkzeug in Betracht zu ziehen. So hatten und erschufen sich Mobilitätsakteure

101 Zur vertieften Problematisierung mit Biografien als historischen Quellen sowie zur Reflexion von weiteren Begrifflichkeiten und Konzeptualisierungen vgl. Etzemüller 2012: 16–24; Lüdtkke 2007: 645–646; Nünning 2009: 17–27; Holdenried 2009: 37–44; Miethe, Laak 2018: 588–594; Pooley 2017: 94–97; Dausien 2013; von Greyerz 2010.

102 Vgl. Hardtwing 1994: 19–20.

103 Alf Lüdtkke, der grundlegende Beiträge zur Alltagsgeschichte geliefert hat, verwendet oft solche Schlagworte, definiert diese aber nicht. Sie werden hier verwendet und bewusst in Anführungszeichen gesetzt.

104 Vgl. Lüdtkke 1989: 11–12, 21–24; Lüdtkke 2007: 630–633.

105 Vgl. Davis, Lindenberger, Wild 2008: 15–18; Lüdtkke 2007: 628; Lüdtkke 1989: 9, 13–14; Schulze 1994: 7.

106 Tully, Baier 2006; Jürgens, Kaspers 2006; Zängler 2000.

107 Pooley, Turnbull, Adams 2005.

108 Vgl. Beige, Axhausen 2012; Beige, Axhausen 2006.

durchaus Handlungsspielräume in Bezug auf alltägliches Mobilitätsverhalten und waren übergreifenden Strukturen nicht einfach ausgeliefert. Die richtige Distanz zum Akteur muss auch bei der Historisierung von Alltagsmobilität berücksichtigt werden: In der Dissertation wird mit Zitaten und Bildern gearbeitet, um die Verhältnisse der Mobilitätsakteure aus einer individuellen Perspektive zu beleuchten. Um nicht zu grosse Nähe entstehen zu lassen, werden Zitate und Bilder historisch eingeordnet und in einen grösseren Kontext gestellt. Um das Repräsentativitätsproblem zu minimieren, werden die Zitate und Bilder in der Arbeit als Schlaglichter, Veranschaulichung und Vertiefung einzelner Sachverhalte gesehen. Sie sollen auch auf Widersprüche oder Sonderfälle hinweisen, die in den grossen Linien verborgen bleiben.

1.5.5. Habituskonzept nach Pierre Bourdieu

Auch das Habituskonzept von Pierre Bourdieu kann für die Mobilitätsforschung angewendet werden. Mit dem Habituskonzept beschrieb Pierre Bourdieu das Handeln der Menschen. Er richtete sich nicht nach einem theoretischen Modell, sondern orientierte seine Überlegungen an der Praxis, wie er sie bei den Menschen beobachtete. Der Habitus wird als das Ergebnis verkörperlichter und verinnerlichter Erfahrungen und Erlebnisse verstanden, die nach Bourdieu Wahrnehmungs-, Handlungs- und Denkweisen prägen. Der Habitus umfasst neben der Haltung eines Individuums in der sozialen Welt auch seine Gewohnheiten, seine Lebensweise, seine Einstellungen und seine Wertvorstellungen. Der Habitus produziert bestimmte Praktiken und ist auch Resultat von diesen. Er kann als «eine Art psychosomatisches Gedächtnis»¹⁰⁹ verstanden werden, in dem frühere Handlungsweisen gespeichert sind, die später in ähnlichen Situationen abgerufen werden können. Handeln orientiert sich laut Bourdieu nach Erlerntem und Erlebtem und nicht nach der Anwendung von Modellen oder nach der biologischen Vererbung. Durch mehrfache Wiederholung eines erlernten Musters prägt sich dieses ein und wird habitualisiert. Die Handlung wird dadurch zur Gewohnheit, zum Habitus. Dieser beruht auf einer Verbindung von Dispositionen und objektivem Ereignis. Auch die Bildung, die Bourdieu als inkorporiertes Kulturkapital bezeichnete,¹¹⁰ bestimmt den Habitus einer Person. Menschen mit einem ähnlichen Habitus handeln auch ähnlich. Die Akteure bewegen sich dabei in bestimmten sozialen Milieus, die ihnen vertraut sind und ihnen Sicherheit und Selbstvertrauen geben. Je nach Habitus haben Menschen eine unterschiedliche

Erscheinung, Geschmacksprägung, Körperhaltung, Bewegungsform, Mimik oder Gestik. Sie dringen kaum in Milieus vor, die ihnen fremd sind oder in denen sie sich unwohl fühlen; vielmehr grenzen sie sich von diesen ab. Die Akteure orientierten sich eher am Bekannten und Ähnlichen als am Fremden und Andersartigen. Der Habitus diente für Bourdieu als Erklärung, weshalb sich sozialer Wandel nur langsam vollzieht beziehungsweise sich soziale Ungleichheit laufend reproduziert.¹¹¹

Bourdieu's Theorien sind in der Mobilitätsforschung bereits verschiedentlich diskutiert worden. Mit dem frühen Automobilmus stand eine Lebenswelt in Verbindung, die Christoph Maria Merki in Anlehnung an Bourdieu als automobilstischen Habitus bezeichnete. Merki argumentiert, dass die ersten Automobilisten Angehörige einer «kleinen verschworenen Gemeinschaft, einer besonderen Welt»¹¹² und einer bestimmten Ideologie waren. Die Ideologie war für die Verbreitung des Automobils von zentraler Bedeutung und wies ein grosses suggestives Potenzial auf: Mit dem Fahren des Automobils, dem Befolgen bestimmter Grussrituale auf der Strasse, der Herausbildung einer Motorpresse, der Gründung von Verbänden sowie mit der Durchführung von Rennen und Ausstellungen wurde die automobilstische Ideologie immer wieder bestätigt.¹¹³ Das Habituskonzept kann ebenfalls helfen, die frühe Fahrradnutzung besser zu verstehen, da mit dem Fahrrad soziale Abgrenzung symbolisiert werden konnte.¹¹⁴ Auch das Pferdetrain, welches teuer und kaum schneller als das Gehen zu Fuss war, trug Anzeichen von sozialem Status, da es vor allem die Wohlhabenden im städtischen Raum waren, die damit unterwegs waren.¹¹⁵ Bourdieus Überlegungen wurden in Bezug auf seine Kapitaltheorie¹¹⁶ auch auf den Raum und das Handeln der Menschen in diesem Raum angewendet.¹¹⁷ Raumkapital kann gemäss diesen Überlegungen als Attraktivität eines Raumes verstanden werden. Das Raumkapital ist dabei positiv abhängig von den Ressourcen und Qualitäten des Raumes einerseits und der darin handelnden Menschen andererseits. Umgemünzt auf Bourdieus Kapitalsorten, können beispielsweise der Wert von Fahrzeugen und Wohnhäusern als ökonomisches, das Vorhandensein eines Führerscheins als kulturelles, intakte Beziehungen zu den Nachbarn als soziales Kapital bezeichnet werden. Daraus resultiert das symbolische Kapital, welches sich für soziale Distinktion eignet. Diese kommt etwa anhand einer schö-

109 Rehbein 2017: 87.

110 Bourdieu 1983: 187.

111 Zum Habituskonzept von Bourdieu siehe Schroer 2017: 315–327; Rehbein 2017: 82–94; Fuchs-Heinritz, König 2014: 89–106.

112 Merki 2002: 200.

113 Vgl. Merki 2002: 199–202.

114 Vgl. Meyer 2014: 14.

115 Vgl. Galliker 1997: 21–24.

116 Vgl. Bourdieu 1983.

117 Vgl. Urry 2007: 194–203.

nen Wohnlage oder dem Fahren einer bestimmten Automobilmарke zum Ausdruck.¹¹⁸

Diese Beispiele zeigen, dass die Wahl von Verkehrsmitteln und das Zurücklegen von Distanzen nicht nur eine physische Verschiebung im Raum darstellten, sondern auch vom Habitus geprägt waren, der sich wiederum nach Milieus unterschied. Demzufolge kann argumentiert werden, dass Bourdieus Habituskonzept in enger Verbindung mit der Mobilität im Alltag stand. Das Habituskonzept kann erklären, dass ein Fabrikarbeiter nach wie vor zu Fuss unterwegs war, auch wenn er sich ein Fahrrad oder Eisenbahnabonnement hätte leisten können. Oder eine Industrielienfamilie, die regelmässig Sonntagsausflüge mit der Kutsche unternahm, tat dies später mit dem Automobil. Zwar wechselte sie damit das Verkehrsmittel, die soziale Praxis blieb jedoch ähnlich: Sowohl die Kutsche wie das Automobil wurde von einem Fahrer gelenkt, und die Ausflüge führten weiterhin in Gebiete, wo sich die Industriellenfamilie mit Gleichgesinnten traf.

1.6. Literatur- und Forschungsstand

Die Beschäftigung mit Verkehr und Mobilität in historischer Perspektive erfordert weitreichende Bezüge innerhalb der Geschichtswissenschaften wie auch zu anderen wissenschaftlichen Disziplinen.¹¹⁹ Für die Mobilitätsgeschichte wurde denn auch gefordert, dass sie transmodal (über einzelne Verkehrsmittel und -träger hinweg), transdisziplinär und transnational angegangen werden sollte.¹²⁰ Zahlreiche Beiträge haben sich bislang mit Einzelaspekten befasst, die der Mobilitätsgeschichte zugeordnet werden können. So leistete die Verkehrsgeschichte empirische Grundlagenforschung zu einzelnen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln. Entsprechend ausufernd und dispers zeigt sich der Blick auf die Forschungsliteratur. Dazu kommt eine Flut an Liebhaberliteratur, die kaum zu überblicken ist.¹²¹ Die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung befasst sich dagegen mit Motiven und Rahmenbedingungen, welche zu Verkehr

führen. Deren Fokus liegt zwar auf zeitgenössischen Fragestellungen, ist für die historische Mobilitätsforschung jedoch auch von Bedeutung.

1.6.1. Historische und sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung

Als Einstieg ins Thema für Fachleute, aber auch für Laien empfiehlt sich das gut lesbare Werk von Christoph Maria Merki aus dem Jahr 2008, in welchem der Autor die wichtigsten Ausprägungen und Tendenzen von Verkehr und Mobilität seit Mitte des 18. Jahrhunderts umreißt. Für die vorliegende Arbeit sind besonders jene von Merkis Überlegungen fruchtbar, nach welchen Menschen zusehends schneller, weiter, mehr, billiger und sicherer unterwegs sind.¹²² Eine Mobilitätsgeschichte mit einer transmodalen und transdisziplinären Ausrichtung ist die Studie von Colin G. Pooley, Jean Turnbull und Mags Adams aus dem Jahr 2005. Die Autoren analysierten anhand Hunderter Interviews und der Auswertung Tausender Tagebücher Entwicklungen in der Alltagsmobilität in Grossbritannien im 20. Jahrhundert. Schwerpunkte waren der Weg zur Schule und Arbeit, die Freizeitmobilität und die Wahl von Verkehrsmitteln. Diese aufwendige Studie kommt zum Schluss, dass die Alltagsmobilität im 20. Jahrhundert von vielen Kontinuitäten geprägt war. Auch wenn die Studie mit Zahlen und Fakten fast übersättigt ist und sie bisweilen eine Einbettung in übergeordnete geschichtliche Strukturen vermissen lässt, liefert sie doch wichtige Grundlagen für die vorliegende Arbeit. Von grosser Bedeutung ist auch das Werk von Ruud Filarski und Gijs Mom aus dem Jahr 2011. Innovativ ist der transmodale und transnationale Ansatz: Über verschiedene Verkehrsmittel und -träger in sechs Ländern¹²³ hinweg suchten die Autoren nach Unterschieden und Gemeinsamkeiten in Verkehrspolitik, wie sie sie in den verschiedenen Ländern auf nationaler, regionaler oder kommunaler Ebene identifizieren konnten. Die Mobilitätsakteure, also die Fussgänger, Fahrradfahrer, Automobilisten sowie Bahn- und Trampassagiere, kommen auch zur Sprache. Zwar liefert diese Studie keine grundsätzlich neuen Erkenntnisse, weil sie sich weitgehend auf bestehende Literatur abstützt und daher vor allem Synthescharakter hat. Gleichwohl ist dieses Werk für diese Arbeit zentral, da sich damit die Ergebnisse international kontextualisieren lassen. Ebenfalls vergleichend gestaltet sich Ueli Haefelis Habilitationsschrift zur urbanen Verkehrspolitik und Mobilität in Deutschland und der Schweiz

118 Vgl. Duchêne-Lacroix, Schad 2013: 61–71.

119 Vgl. Merki 2008: 8, 13–14.

120 Vgl. Mom 2015; Mom 2003; Mom, Divall, Lyth 2009.

121 In Bezug auf die Automobilgeschichte fasste Merki dies pointiert mit «wenig Qualitätsarbeit, viel Billigware» zusammen (Merki 2002: 24.) Dieses zweifelhafte Prädikat gilt auch für einen Grossteil der Publikationen, die sich mit der Strassen-, Eisenbahn-, Tram- und Fahrradgeschichte auseinandersetzen. Diese Literatur darf aber nicht einfach abgewertet werden. Oft sind Liebhaberwerke akribisch recherchiert und weisen eine grosse Fülle von technischen Details und Bildern auf. Siehe etwa Bernet 2000 zum Tram. Damit haben sie eher Quellen- als Literaturcharakter. In jedem Fall muss ihnen – falls sie wissenschaftlich verwendet werden – mit kritischem Blick begegnet werden.

122 Vgl. Merki 2008: 76–87.

123 Belgien, Deutschland, Frankreich, Niederlande, Schweiz, Vereinigtes Königreich und Vereinigte Staaten von Amerika.

von 1950 bis 1990, die er an sechs städtischen Fallbeispielen erläutert.¹²⁴

Zentrale empirische Ergebnisse liefert die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung. In zahlreichen Beiträgen sind verschiedene Aspekte von Mobilität untersucht worden. Im Zentrum steht meist die Frage, welche Faktoren zu einem Anstieg oder Rückgang der Verkehrsnachfrage führen. Auch interessiert, wie es zur Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels kommt und wie die Verkehrsnachfrage gegebenenfalls gesteuert werden kann.¹²⁵ Diese Beiträge untersuchen Mobilität zwar kaum aus historischer Perspektive, führen jedoch Erkenntnisse zu Tage, die für die vorliegende Dissertation von Bedeutung sind. So wurde nachgewiesen, dass die Verkehrsnachfrage nicht nur von räumlichen, sozioökonomischen und demografischen Faktoren wie dem Einkommen, Bildungsgrad, Alter, Wohn- und Arbeitsort oder Geschlecht abhängig ist. Auch Elemente wie Entscheide und Handlungen auf individueller Ebene, das Milieu oder die Sozialisation, welche mit statistisch-quantitativen Methoden kaum aufgespürt werden können, wirken auf die Verkehrsnachfrage und sind für die historische Mobilitätsforschung von hoher Relevanz. Insbesondere die Verwendung von Handlungsmodellen und Biografien in der jüngeren Mobilitätsforschung geben zentrale theoretische und methodische Impulse.

Von grossem Wert sind zudem die Beiträge, die sich theoretisch mit Mobilität befassen. Sie stammen zu grossen Teilen aus der Soziologie und Geografie. Zu nennen sind die Grundlagenarbeiten von Tim Cresswell, John Urry und Vincent Kaufmann, die wesentlich zur Auseinandersetzung mit Mobilität beigetragen haben (Kapitel 1.4.1).¹²⁶ Einen wichtigen Anstoss für die jüngere Mobilitätsforschung gaben Mimi Sheller und John Urry mit dem *new mobilities paradigm* im Jahr 2006 (Kapitel 1.5.1).¹²⁷ Auch diese Beiträge fokussieren sich auf die letzten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts. Soziologische Arbeiten, die sich mit theoretischen Fragen zur Mobilität vor dem Zweiten Weltkrieg befassen, sind indes kaum vorhanden. Ein Ziel der Dissertation ist es, theoretische Grundlagen zu schaffen, mit denen Mobilität in einer Langfristperspektive untersucht werden kann, und damit auch für die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg (Kapitel 1.5.1).

1.6.2. Geschichte der Verkehrsinfrastruktur

Es findet sich eine grosse Zahl von historischen Arbeiten, die Teilbereiche der Geschichte der Verkehrsinfrastruktur abdecken, die für die Mobilitätsgeschichte von Bedeutung sind. In erster Linie sind dies Beiträge, die sich mit einzelnen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln befassen. Bei den Verkehrsträgern ist die Strassen- und Eisenbahngeschichte zu erwähnen. Für die vorliegende Dissertation ist dabei die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur, genauer gesagt die Entstehung und Verbreitung der Strassen- und Schienennetze, von hohem Wert. Die Entwicklung der Strassennetze ist gut untersucht für den Chaussee- und Kunststrassenbau bis etwa in die Mitte des 19. Jahrhunderts.¹²⁸ Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Geschichte der Autobahnen und europäischen Fernstrassennetze in der Zeit nach 1920.¹²⁹ Die Zeit von Mitte des 19. Jahrhunderts bis in die ersten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts, welche für die Dissertation wesentlich ist, wurde lange vernachlässigt. In der Schweiz wurden diese Forschungslücken erst in jüngerer Zeit angegangen. Federführend ist ViaStoria, die Stiftung für Verkehrsgeschichte, die in Zusammenarbeit mit kantonalen Bauämtern Strassengeschichtsdokumentationen der Kantone Luzern, Bern, Schwyz und Graubünden verfasste, welche je von Anfang des 19. Jahrhunderts bis in die Gegenwart reichen.¹³⁰ In diesen Strassengeschichten fanden vor allem Haupt- und Kantonsstrassen Beachtung; die gerade für die alltägliche Mobilität relevanten Neben- und Gemeindestrassen allerdings kaum. Eine umfassende Strassengeschichte zur Schweiz, die zentrale Entwicklungsstränge zusammenführt und historisch kontextualisiert, besteht bis heute nicht. Die Ausnahme ist ein Aufsatz von Hans-Ulrich Schiedt, der die Entwicklung der Strasseninfrastruktur von 1740 bis 1910 thematisiert.¹³¹

Hinsichtlich Entstehung und Ausbau der Schienennetze ist der Forschungsstand besser. Zu erwähnen ist das fünfbandige Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements *Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947*, welches in einem Zeitraum von fast zwanzig Jahren entstand.¹³² Obwohl der letzte Band 1964 erschien und damit schon über fünfzig Jahre alt ist, kann die Bedeutung dieser Reihe für die historische Mobilitätsforschung kaum überschätzt werden. Denn neben der Netzentwicklung werden auch Bahnhöfe, Fahrkarten, Abonnementstypen, Wagen-

124 Bielefeld, Münster und Freiburg (Deutschland); Bern, Basel und Zürich (Schweiz).

125 Beiträge aus der jüngeren Zeit sind Wild et al. 2018; Müggenburg 2017; Scheiner et al. 2015; Hunecke 2015; Scheiner et al. (Hg.) 2013; Beckmann et al. (Hg.) 2006.

126 Urry 2007; Cresswell 2006; Kaufmann 2002.

127 Sheller, Urry 2006.

128 Helmedach 2002; Müller 2000; Wysocki 1968.

129 Beispielsweise Vahrenkamp 2010; Ackermann 1992; Moraglio 2017b. Zum Forschungsstand der Autobahn- und Fernstrassengeschichte siehe Diemel, Schiedt 2010: 10–11.

130 Schiedt 2010a; Flückiger Schiedt, Strebel 2011; Schiedt 2014a; Schiedt, Stirnimann 2015.

131 Schiedt 2007a.

132 *Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1947–1964*.

ausstattungen, die Entstehung der Berg- und Trambahnen und weitere Teilbereiche der bahnbezogenen Verkehrsgeschichte seit dem 19. Jahrhundert behandelt. Thomas Frey und Lukas Vogel untersuchten die Eisenbahn in Bezug auf Raumstrukturierung und Erreichbarkeiten in ihrer Dissertation, die 1997 erschien. Aus mobilitätshistorischer Perspektive ist von Bedeutung, dass die Eisenbahn, aber auch die Postkutschen und Dampfschiffe zu einer Reduktion der Reisezeiten führten.¹³³ Philipp Flury bestätigte diese Ergebnisse 2009 im Wesentlichen und zeigte, dass auch verbesserte Strassen für eine Verkehrsintensivierung und raschere Raumüberwindung sorgten.¹³⁴

Eine jüngere Eisenbahngeschichte, die den Untersuchungszeitraum 1848 bis 1939 einschliesst, veröffentlichte André Kirchhofer im Jahr 2011. Zwar liegt der Schwerpunkt auf theorie- und ideengeschichtlichen Ansätzen im Rahmen des Konzepts der sogenannten Gemeinwirtschaftlichkeit. Für die Mobilitätsgeschichte ist Kirchhofers Beitrag dennoch von Interesse, da er Harmonisierungen in der Infrastruktur und Preisgestaltung mit der Eisenbahnverstaatlichung einerseits und die Krise der Eisenbahn nach dem Ersten Weltkrieg in Zusammenhang mit dem Automobil andererseits beleuchtet.¹³⁵ François Caron legte eine umfassende Eisenbahngeschichte für Frankreich vor, die in drei Bänden von 1997 bis 2017 erschien.¹³⁶ Auch in Deutschland wurde zur Entwicklung der Eisenbahnnetze geforscht. Eine aufschlussreiche Studie zur Eisenbahn publizierte Ralf Roth im Jahr 2005. Er beleuchtet darin nicht nur den Bau des Netzes, sondern er erklärt auch, wie es dazu kam und wie die Eisenbahn Mobilität, Migration und die Städte veränderte. Bedauerlich ist, dass die Studie nur bis 1914 geht. Die für die Mobilitätsgeschichte besonders bedeutende Zwischenkriegszeit, als Automobil und Lastwagen die Eisenbahn zu rivalisieren begannen und diese ihre Monopolstellung im Fernverkehr allmählich einbüsste, bleibt unbeachtet.¹³⁷ Die Studie von Lothar Gall und Manfred Pohl befasst sich fast nur mit technischen, wirtschaftlichen und politischen Einflüssen sowie Konsequenzen des Bahnbaus. Kultur- und sozialhistorische Zusammenhänge, die für die Mobilitätsgeschichte von grosser Bedeutung sind, finden sich kaum.¹³⁸

Für die Entstehung der urbanen Nahverkehrsinfrastruktur legten Hans-Rudolf Galliker, Stephan Appenzeller und Alain Primatesta Beiträge vor, welche die Entwicklungen in den Städten Zürich, Bern und Genf zeigen. Neben der räumlichen Ausbreitung der Netze wurde auch untersucht, wer mit den Trams und Bussen fuhr und wo einzelne Linien ver-

liefen. Es handelt sich zwar nicht um Mobilitätsgeschichten des Trams oder des Busses im engeren Sinn, jedoch lässt sich ableiten, wie die Trams und Busse genutzt wurden und wie sich die Nutzung im Zeitverlauf änderte.¹³⁹ Clay McShane und Joel A. Tarr zeigten, dass nicht erst das elektrische Tram, sondern bereits die pferdegezogenen Omnibusse und Strassenbahnen die urbane Mobilität veränderten.¹⁴⁰ Zwar schon älter, aber nach wie vor grundlegend für die Geschichte der Verkehrsinfrastruktur und Mobilität im urbanen Raum ist die Studie von John McKay aus dem Jahr 1976. Zwischen Europa und den USA arbeitete er aus einer technik- und wirtschaftsgeschichtlichen Perspektive vergleichend heraus, wie sich Tram und Trolleybus in verschiedenen Städten durchsetzen konnten.¹⁴¹ Erwähnenswert ist auch die Dissertation von Nadine Lind aus dem Jahr 2016, da sie sich unter anderem mit Pferdeomnibussen und -bahnen und damit mit der Frühphase der städtischen Verkehrsinfrastruktur im 19. Jahrhundert befasst, während andere Untersuchungen oft erst mit dem Tram im ausgehenden 19. Jahrhundert beginnen.¹⁴²

1.6.3. Geschichte der Verkehrsmittel

Auch die Verkehrsmittel erhielten in der historischen Forschung einige Aufmerksamkeit. Bei der Eisenbahn und beim Tram ist die Trennung zwischen Verkehrsträger und Verkehrsmittel indes schwierig; die im Kapitel 1.6.2. erwähnten Beiträge diskutierten jeweils beides. Lange Zeit dominierte die Eisenbahn das Feld, wobei in erster Linie makroökonomische Fragestellungen im Vordergrund standen und stehen, etwa der Zusammenhang zwischen Wirtschaftsentwicklung und Eisenbahnbau.¹⁴³ Die mobilitätsgeschichtliche Perspektive, welche vermehrt die Nachfrager nach Bahndienstleistungen, also die Bahnpassagiere, ins Zentrum stellt, blieb dabei sekundär. Dies änderte sich im Jahr 1977, als Wolfgang Schivelbusch seine Geschichte der Eisenbahnreise vorlegte. Er erläuterte, wie die Eisenbahn die Wahrnehmung von Zeit und Raum veränderte und wie sie ein industrialisiertes Bewusstsein schuf. Diese noch heute breit rezipierte Studie stellte die Erfahrungen der Bahnreisenden erstmalig prominent in den Mittelpunkt und gibt der aktuellen Mobilitätsgeschichte wichtige Impulse.¹⁴⁴ Einen mobilitätshistorischen Ansatz hat auch Andreas Balt-

133 Frey, Vogel 1997.

134 Flury 2009.

135 Kirchhofer 2011.

136 Caron 1997; Caron 2005; Caron 2017.

137 Roth 2005.

138 Gall, Pohl 1999.

139 Galliker 1997; Appenzeller 1995; Primatesta 2005.

140 McShane, Tarr 2007.

141 McKay 1976.

142 Lind 2016.

143 Beispielsweise Rostow 1952; Fogel 1964; Siefert 2008; Duc 2010. Siehe auch die Sondernummer der *Traverse* aus dem Jahr 2008, die sich dem Verkehr und der Wirtschaftsentwicklung widmete.

144 Schivelbusch 2004.

hasars Eisenbahngeschichte aus dem Jahr 1993. Im Kapitel «Mit der Eisenbahn in die grenzenlose Mobilität»¹⁴⁵ wird die Verknüpfung der Eisenbahn mit der entstehenden Tourismusindustrie in der Schweiz im 19. Jahrhundert skizziert. Beiträge, welche um die Jahrtausendwende entstanden, stellten klare Zusammenhänge zwischen Eisenbahn und der touristischen Entwicklung her. Grosse Bedeutung haben die Arbeiten von Laurent Tissot, Cédric Humair und Marc Gigase sowie die Sammelbände, welche von den gleichen Autoren herausgegeben wurden.¹⁴⁶

Seit der Jahrtausendwende haben das Fahrrad und das Automobil erfreulich viel Aufmerksamkeit erhalten. Dem Fahrrad näherten sich zahlreiche Werke aus technik-, kultur-, mentalitäts-, sozial- und geschlechtergeschichtlicher Seite. Hans-Erhard Lessing legt den Schwerpunkt seiner Fahrradgeschichte auf das 19. Jahrhundert. Erwähnenswert sind die kulturwissenschaftlichen Bezüge zwischen Fahrrad und Frau einerseits und zwischen Fahrrad und Kirche andererseits.¹⁴⁷ In seiner Wahrnehmungsgeschichte des Fahrradfahrens untersuchte Alexander Klose, wie Körpergesundheit, Schönheitsideale und die Bedeutung der freien Natur um 1900 mit dem Fahrradfahren zusammenhängen.¹⁴⁸ Benedikt Meyer reichte es mit rund hundert Seiten nur für einen groben Abriss zur Fahrradgeschichte in der Schweiz; er arbeitet jedoch die wichtigsten Entwicklungsstränge heraus.¹⁴⁹ Anne-Kathrin Ebert verglich die Fahrradgeschichte Deutschlands mit derjenigen der Niederlande und stellt das Fahrradfahren in eine enge Wechselwirkung mit der Konstruktion nationaler Identitäten.¹⁵⁰ Steven E. Alford und Suzanne Ferriss betrachteten das Fahrrad in seiner Geschichte zusammen mit dem Motorrad. Allein das ist ein innovativer Zugang zum Fahrrad. Der Schwerpunkt liegt auf der Ästhetik und Materialkultur der beiden Verkehrsmittel.¹⁵¹ Für die Dissertation von besonderer Bedeutung sind die Beiträge von René Rohner-Gassmann und Burkhard Horn, da diese den Fokus auf die ersten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts legten, als das Fahrrad immer stärker als Alltagsverkehrsmittel in Erscheinung trat.¹⁵²

So unterschiedlich die historische Fahrradliteratur hinsichtlich Anspruch, Schwerpunkt und Umfang der jeweili-

gen Werke ist, so bemerkenswert ist es, dass sich die darin beschriebenen allgemeinen Entwicklungslinien ähneln: Nach der Transformation vom Lauf- zum Fahrrad war Letzteres zunächst ein Freizeit- und Vergnügungsgefährt für eine vermögende Oberschicht. Um 1900 erreichte es seine vorläufige Form und Ausstattung. Danach wurde es von immer grösseren Bevölkerungskreisen gefahren und wurde in den 1920er- und 1930er-Jahren zu einem wichtigen Pendlerwerkzeug für Arbeiter und Angestellte. Diese Narrative werden in der bestehenden Literatur wenig hinterfragt. Zwar wird darauf hingewiesen, dass das Fahrrad anfänglich zu teuer und zu schadenanfällig war. In der vorliegenden Arbeit soll für diese Aussagen eine empirische Basis geschaffen werden, und stärker als bisher sollen Bezüge zur Alltagsmobilität hergestellt werden.

Die Beiträge zur Automobilgeschichte streichen in mancherlei Hinsicht ähnliche Tendenzen wie die Fahrradliteratur heraus: Zunächst war das Automobil ein Sport- und Hobbygefährt für eine gut betuchte gesellschaftliche Elite, die in den Städten wohnte. In der Zwischenkriegszeit wurde es zunehmend auch als Arbeitsgerät genutzt, mit welchem Direktoren, Industrielle und Gewerbetreibende ihre Kunden und Geschäftspartner besuchten. Allmählich wurde das Automobil auch von Angestellten- und Arbeiterfamilien gefahren. Das Automobil erreichte in der Zwischenkriegszeit jedoch nie die gleiche Breitenwirkung wie das Fahrrad. Die Erklärung, weshalb das Automobil in der Zwischenkriegszeit keine grössere gesellschaftliche Relevanz erzielte, erschöpft sich in erster Linie mit Hinweisen auf hohe Kosten für Anschaffung, Betrieb und Unterhalt. Auch dieser These soll in der Dissertation nachgegangen werden.

Nach dem Jahr 2000 entstanden grundlegende Arbeiten zur Automobilgeschichte. Christoph Maria Merki verglich die Entstehung des Automobils zwischen Frankreich, Deutschland und der Schweiz von 1895 bis 1930 vor allem aus einer kulturgeschichtlichen Perspektive. Richtigerweise betont er die Schaffung einer automobilistischen Lebenswelt, in der sich Automobilisten und solche, die dies werden wollten, aufgehoben und bestätigt fühlten. Merki leistete mit seinem Beitrag auch einen wertvollen Beitrag für die Strassengeschichte und betonte die enge Wechselwirkung von Verkehrsmittel und Verkehrsinfrastruktur.¹⁵³ Kurt Möser nahm die Automobilgeschichte in Deutschland in Augenschein und rekonstruierte diese bis zum Ende des 20. Jahrhunderts. Hervorzuheben sind die Passagen, in denen sich Möser – der Konservator am Technoseum in Mannheim ist – mit ästhetischen, materiellen und technischen Eigenheiten des Automobils beschäftigt.¹⁵⁴ Neue Massstäbe setzte Gijs Mom, der seine Geschichte über den Atlantic Au-

145 Balthasar 1993: 102–122.

146 Gigase, Humair, Tissot (Hg.) 2014; Gigase 2014; Tissot 2000; Tissot 2006; Tissot (Hg.) 2003; Humair (Hg.) 2014. Ergänzend auch Burri, Elsasser, Gugerli (Hg.) 2003.

147 Lessing 2017.

148 Klose 2003.

149 Meyer 2014.

150 Ebert 2010.

151 Ein grosses Forschungsdesiderat ist die Motorradgeschichte, auf die in der Dissertation in einem Exkurs eingegangen wird (Kapitel 10.3.2.). Neben Alford, Ferriss 2016 empfiehlt sich Steinbeck 2012 als Einstieg in die Motorradgeschichte.

152 Horn 1990; Rohner-Gassmann 1991.

153 Merki 2002.

154 Möser 2002.

tomobilism 2014 veröffentlichte und darin sieben Länder im Zeitraum von 1895 bis 1940 vergleicht.¹⁵⁵ Auf Basis eines kaum zu überblickenden Quellenkorpus von Hunderten belletristischer Texte, fünfzig Filmen und zwei Dutzend Liedern rückte er die bisherige Automobilgeschichte auf 750 Seiten in ein neues Licht. So hinterfragt er die gängigen Annahmen, nach denen Europa gegenüber den USA in der Motorisierung 25 Jahre zurücklag, oder dass das Automobil in der Zwischenkriegszeit in Europa zu einem wichtigen Verkehrsmittel wurde. Es gelang ihm, das nationale und modale Sichtfeld zu überwinden, worunter die Mobilitätsgeschichte seiner Ansicht nach krankte (Kapitel 1.5.1.). Es handelt sich nach eigenen Aussagen um ein Lebenswerk, das allein für das Realisieren zehn Jahre beanspruchte. Das zeigt, wie schwierig es ist, den Anspruch nach einer umfassenden Mobilitätsgeschichte einzulösen.¹⁵⁶

Neben Eisenbahn, Tram, Fahrrad und Automobil darf das Zufussgehen nicht vergessen werden. Aus konzeptioneller Sicht ist fraglich, ob es sich beim Zufussgehen um ein Verkehrsmittel handeln kann. Die Verkehrswissenschaft zählt das Zufussgehen zu den Verkehrsmitteln;¹⁵⁷ in der Dissertation wird dies deshalb auch so gehandhabt, zumal es sich um die gängigste Mobilitätspraxis handelte. In der historischen Forschung ist das Zufussgehen bislang allerdings kaum beachtet worden. Obwohl – oder gerade weil – die Fussgänger im Untersuchungszeitraum die grösste Gruppe von Verkehrsteilnehmern waren (Kapitel 11.1.1.), gibt es hier die grössten Forschungslücken. Zu erwähnen sind drei Pilotstudien von ViaStoria, die den Langsamverkehr, wozu der Fussgängerverkehr zu zählen ist (Kapitel 11.1.2.), ausleuchten.¹⁵⁸ Einzelne Beiträge decken Teilaspekte des Zufussgehens ab: Der Spaziergang ist zentrales Thema in der Spaziergangswissenschaft oder Promenadologie.¹⁵⁹ Weiter wird der Spaziergang als kulturelle Praxis des Bürgertums gesehen, welche sich im 19. Jahrhundert immer stärker herausbildete.¹⁶⁰ Wichtiges Grundlagenwerk dazu ist die Dissertation von Gudrun M. König.¹⁶¹ Der Aufsatz von Christian Moser und Helmut J. Schneider bietet einen Einstieg in die Kulturgeschichte des Spaziergangs.¹⁶² Zum Thema Wandern entstanden in den letzten Jahren einige Publikationen. In diesen wird das Wandern mit den Wanderwegen und Wandervereinen in Verbindung gebracht, wie sie ab Ende des 19. Jahrhun-

derts in verschiedenen Ländern entstanden. Manfred Pils, Beatrice Schumachers und Jan Müllers Beiträge entstanden denn auch anlässlich von Jubiläen von verschiedenen Wanderinstitutionen (100 Jahre Naturfreunde Österreich, 100 Jahre Naturfreunde Schweiz, 75 Jahre Wanderwege beider Basel). Obwohl kritisiert werden kann, dass es sich dabei um Vereinsschriften handelt, die sich an ein grosses Publikum wenden, vermitteln sie wichtige Grundlagen für die historische Erforschung des Wanderns.¹⁶³ Auch die Studie von Silas Chamberlin bringt das Entstehen der Wanderbewegung, von Wanderclubs und des Wanderwegenetzes in den USA in enge Verbindung zueinander. Korrekterweise weist er darauf hin, dass nicht nur in organisierten Clubstrukturen und auf dafür bezeichneten Wanderwegen, sondern auch informell und individuell gewandert wurde.¹⁶⁴ Auf diesen Punkt gehen andere Autoren kaum ein. In der vorliegenden Arbeit soll dies aufgegriffen und gezeigt werden, dass etwa auch im Familienverbund und abseits ausgeschilderter Wanderwege gewandert wurde. Zur Geschichte des Gehens in einem grösseren Rahmen gibt es ebenfalls Werke. Diese sind eher essayistisch, als dass sie auf einem soliden empirischen Fundament stehen, zumal dies in den Beiträgen auch nicht im Vordergrund steht. Gleichwohl warten sie mit einigen spannenden Ansichten auf, da sie das Gehen aus einer eher persönlichen Sicht reflektieren. Zu erwähnen sind die Beiträge von Johann-Günther König, Aurel Schmidt und Dirk Schümer.¹⁶⁵ Eine wissenschaftshistorische Untersuchung zum Gehen legte Andreas Mayer 2013 vor. Darin wird gezeigt, wie das Gehen anhand Bewegungsstudien im 19. Jahrhundert wissenschaftlich untersucht wurde. Ein Beitrag, der die Bedeutung des Gehens im Alltag empirisch untersucht, liegt bislang nicht vor. Grundlagen dafür sollen in der vorliegenden Arbeit geschaffen werden.

1.7. Quellenlage und Quellenkritik

1.7.1. Statistiken, Tabellen, Zahlen

Wichtige Datensätze sind auf www.strassendaten.ch und www.bahndaten.ch zugänglich, welche von ViaStoria betrieben werden.¹⁶⁶ Die Website www.strassendaten.ch beinhaltet eine Fülle strassenbezogener Daten. Seien dies Fahrzeugbestände, Strassenverkehrszählungen, Netzlängen von Postautos und Autobussen oder Zahlen zu beförderten Per-

155 Niederlande, Belgien, Deutschland, Frankreich, die Schweiz, das Vereinigte Königreich und die USA.

156 Mom 2014.

157 Bundesamt für Statistik 2013: 89.

158 Flückiger Strebel 2014; Schiedt 2009a; Amacher Hoppler 2011.

159 Vgl. Weisshaar 2010. Für jüngere Beiträge der Spaziergangswissenschaft siehe Weisshaar (Hg.) 2013.

160 Zur bürgerlichen Gesellschaft des 19. Jahrhunderts und deren Merkmale siehe Tanner 2006; Sarasin 1997; Fussnote 1499.

161 König 1996.

162 Moser, Schneider 2007.

163 Schumacher 2005; Müller 2013; Pils 1994.

164 Chamberlin 2016.

165 König 2013b; Schmidt 2007.

166 strassendaten.ch; bahndaten.ch/, 12.08.2019.

sonen. Auf www.bahndaten.ch sind zahlreiche Variablen zusammengetragen, die aus der Eisenbahnstatistik und den Geschäftsberichten der Bahngesellschaften stammen. Die Website www.bahndaten.ch enthält nicht nur Zahlen zu den Eisenbahnen, sondern auch zu den Tram- und Standseilbahnen. Damit ist die Website nicht nur für die Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte ein attraktives Datenreservoir, sondern kann dies auch für die historische Stadt- und Tourismusforschung sein. Erfasst sind Passagier- und Fahrtenzahlen, Personenkilometer, die Zahl der Haltestationen sowie betriebswirtschaftliche Eckdaten. Weitergehende und für die Dissertation relevante Daten wie Billettpreise oder die Art und Anzahl der verschiedenen Abonnemente sind nicht enthalten. Zudem deckt www.bahndaten.ch nur die Zeit bis 1920 ab. Deshalb muss in vielen Fällen nach wie vor auf die Eisenbahnstatistiken und Geschäftsberichte der Bahngesellschaften im Original zurückgegriffen werden.

Hochwertige Zahlensätze in Bezug auf das Verkehrsgeschehen bietet auch das Bundesamt für Statistik in seinen historischen Tabellen und Publikationen.¹⁶⁷ Diese umfassen Daten zwar in einer geringeren Detailschärfe als www.strassendaten.ch und www.bahndaten.ch, dafür aber in einer Langfristperspektive, die in der Regel vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart reicht. Eine wichtige Rolle spielt auch das Statistische Jahrbuch der Schweiz und Statistiken von kantonalen sowie kommunalen Behörden. Die Zeitschrift für Schweizerische Statistik (heute Zeitschrift für Schweizerische Statistik und Volkswirtschaft) birgt reichhaltiges Datenmaterial zu gesellschaftlichen Problemstellungen in vergangenen Zeiten, worunter sich auch Informationen befinden, welche für die Dissertation relevant sind. Diese Daten wurden in Form von Aufsätzen aufbereitet und publiziert. Die Kommentare von den Autoren zu den Daten in den Aufsätzen sind mindestens so wertvoll wie die Daten selbst. Zu erwähnen ist etwa die Untersuchung zu den Lebensverhältnissen von zehn Basler Arbeiterhaushaltungen Ende des 19. Jahrhunderts.¹⁶⁸ Die Aufsätze der Zeitschrift für Schweizerische Statistik ab dem Jahr 1940 sind online frei zugänglich, für die Zeit davor können die Inhaltsverzeichnisse, welche ebenfalls online sind, nach Titeln und Autoren durchsucht werden.¹⁶⁹

Zu den quantitativen Quellen sind die Strassenverkehrszählungen zu zählen, die auf kommunaler, kantonaler und eidgenössischer Ebene ab dem beginnenden 20. Jahrhundert durchgeführt wurden. Diese können in Papierform über die Bibliothekskataloge eingesehen werden. Die einleitenden Kommentare bei den Strassenverkehrszählungen

kontextualisieren die Messergebnisse, weshalb die Strassenverkehrszählungen sowohl als quantitative wie qualitative Quellen von grosser Bedeutung sind. Problematisch bei den Strassenverkehrszählungen ist, dass diese kaum miteinander verglichen werden können, da Verkehrsflüsse zu unterschiedlichen Zeiten nach unterschiedlichen Kriterien erhoben und ausgewertet wurden.¹⁷⁰ Anhand der Verkehrszählungen kann deshalb kaum ein durchgängiges und kohärentes Abbild der Verkehrsverhältnisse gewonnen werden. Sie bilden allerdings Entwicklungen und Trends ab und sind für die vorliegende Arbeit dennoch grundlegend.

Auch zu erwähnen ist die Historische Statistik der Schweiz Online (HSSO),¹⁷¹ ein Datenbankprojekt der Schweizerischen Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte in Verbindung mit den Universitäten Zürich, Genf und der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne. In Datenbank finden sich Lohn Tabellen, Beschäftigungszahlen, Wochenarbeitszeiten, Angaben zur Bevölkerungsentwicklung und Haushaltsgrössen. Die Zahlenreihen aus der HSSO werden mit Daten aus der Fabrikstatistik, welche in Papierform vorliegt, ergänzt.

Statistiken und Datenreihen vereinigen Informationen und geben sie verdichtet, etwa in Form von Grafiken und Tabellen, anschaulich wieder. Der Umgang mit Zahlen erfordert allerdings eine besondere Sorgfalt:

1. Die Zahlen zu den Verkehrsverhältnissen sind von einem Mehr geprägt: Passagierzahlen, Billettverkäufe, Personenkilometer, Liniennetze, Anzahl Lokomotiven und Wagen, Fahrzeugbestände und Verkehrsflüsse nahmen langfristig zu. Dies bedeutet aber nicht zwingend, dass immer mehr Menschen immer öfter und weiter mit Eisenbahn, Tram, Fahrrad oder Automobil fuhren. Klar ist, dass Inhaber von General- oder Arbeiterabonnements häufig die Eisenbahn und das Tram nahmen. Und jene, die ein Automobil besaßen, fuhren überdurchschnittlich oft damit herum. In der Zwischenkriegszeit besaßen nur wenige Menschen ein Automobil; der Anteil der Automobile im Strassenverkehr war indes überproportional hoch. Die langfristige Zunahme der Verkehrsverhältnisse dürfte also teilweise darauf zurückzuführen sein, dass eine kleine Gruppe von Verkehrsteilnehmenden besonders oft in den Statistiken auftauchte und eine Mehrheit der Menschen dagegen nicht. Dadurch weisen Verkehrsstatistiken Verzerrungen auf und erwecken auf den ersten Blick den Eindruck, dass immer mehr Menschen immer mehr und öfter unterwegs waren. Deswegen ist es entscheidend, in der Mobilitätsgeschichte diese quantitativen Quellen sorgfältig zu reflektieren.

167 www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/dienstleistungen/historische-daten/tabellen.html, 12.08.2019.

168 Landolt 1891: 281–372.

169 www.sjes.ch/published_d.php?Search=yes, 12.08.2019.

170 Zu diesem Problem siehe die Masterarbeit von Raphael Iff: Iff 2017.

171 Historische Statistik der Schweiz Online, www.hssso.ch, 12.08.2019.

2. Die historischen Statistiken geben meist Durchschnittswerte wieder. Und oft fassen Statistiken Werte zusammen, die nur auf den ersten Blick vergleichbar sind: Eine Eisenbahnfahrt hatte 1850 beispielsweise eine andere Bedeutung als 1939: 1850 war die Fahrt mit der Eisenbahn eine Seltenheit, während die Eisenbahn 1939 von vielen Arbeitnehmenden für den täglichen Weg zur Arbeit genommen wurde. In der Statistik, welche das Passagieraufkommen lediglich quantitativ erfasst, kommt diese gesellschaftliche Bedeutungsänderung der Eisenbahn nicht zum Ausdruck. Gerade weil Statistiken vereinfachen, zusammenfassen und reduzieren, ist es wesentlich, diese in einen grösseren Rahmen einzuordnen. Wo möglich, wird in der Dissertation auch auf grössere Abweichungen vom Mittelwert eingegangen.
3. Daneben ergibt sich die Frage, wie mit Preisen in historischer Perspektive umgegangen werden soll. In verschiedenen Arbeiten werden diese auf heutige Werte deflationiert. Bei dieser Methode ist einerseits problematisch, dass die Preise aus ihrem historischen Kontext herausgenommen werden. Andererseits herrscht keine Einigkeit darüber, nach welchen Massstäben Preise deflationiert werden sollen. In der vorliegenden Arbeit werden Preise deshalb nicht deflationiert, sondern in Beziehung zu Löhnen gesetzt und in Stundenlöhnen von Arbeitern ausgedrückt. Beispielsweise kostete die Fahrt mit der Eisenbahn von Zürich nach Baden im Jahr 1847, der sogenannten Spanischbrötlibahn, achtzig Rappen in der dritten Klasse. Deflationiert mit Swistoval entsprach dies einem Gegenwert von 15 Franken (Konumentenpreisindex, KPI) oder 90 Franken (Historischer Lohnindex, HLI) im Jahr 2009.¹⁷² Griffiger und einprägsamer sind die fünf Stunden, die ein Arbeiter hätte arbeiten müssen, um im selben Jahr die achtzig Rappen zu verdienen.¹⁷³ Basis für die Umrechnung in Arbeiterstunden sind die durchschnittlichen Stundenverdienste von Arbeiterinnen und Arbeitern, wie sie in der Historischen Statistik Schweiz online unter der Tabelle G.1. aufgeführt sind. Der Vorteil an dieser Tabelle ist, dass Löhne von 1831 bis 1995 angegeben sind. Damit lässt sich im Untersuchungszeitraum mit der gleichen Grundlage arbeiten, wodurch Preisumrechnungen in verschiedenen Zeitabschnitten miteinander vergleichbar sind. Der Nachteil ist, dass die Tabelle G.1. Durchschnittslöhne abbildet. Geografische, branchenspezifische und berufsbezogene Unterschiede werden ausgeblendet. Punktuell werden in der Dissertation Vergleiche mit anderen Löhnen unternommen. Bei den Preisberechnungen ergeben sich die gleichen Probleme wie bei schon ange-

sprochenen quantitativen Daten. Sie veranschaulichen Zustände nicht präzise oder differenziert. Stattdessen bilden sie Trends ab und erlauben lediglich, grobe Schlüsse zu ziehen. Auch Preise müssen in den historischen Kontext eingebaut werden.

1.7.2. Geschäftsberichte, Periodika, Amtsdruckschriften, Reiseführer, Biografien

Wie erwähnt, werden die Geschäftsberichte der Bahngesellschaften auch qualitativ ausgewertet, da sie viel Textmaterial enthalten, und das hilft, die Zahlen in Beziehung zu setzen. Genauer betrachtet werden die Geschäftsberichte der Nordostbahn- und Centralbahngesellschaft für das 19. Jahrhundert sowie der Schweizerischen Bundesbahnen für das 20. Jahrhundert. In Bezug auf die Trams und Autobusse wird mit den Geschäftsberichten der Bahn- und Busgesellschaften der Städte Zürich und Bern, vereinzelt auch mit Basel und Genf gearbeitet.

Daneben werden verschiedene Periodika konsultiert: Zum einen sind dies die Veröffentlichungen der Automobil- und Fahrradverbände, welche einmal oder zweimal pro Monat erschienen und an die Mitglieder verschickt wurden. Christoph Maria Merki bezeichnet die Periodika, welche auf das Automobil spezialisiert waren, als Motorpresse. Darin wurde das Automobil in einer technischen, gewerblichen oder Lifestyle-Perspektive dargestellt und oft auch angepriesen.¹⁷⁴ Die Zeitschriften, welche die Fahrradverbände herausgaben, berichteten ähnlich über das Fahrrad. Als Periodika der Automobil- und Fahrradverbände werden die Automobilrevue und der Radsport konsultiert, welche in der Nationalbibliothek eingesehen wurden. Auch Artikel aus Zeitschriften und Zeitungen werden beigezogen.¹⁷⁵

An Amtsdruckschriften werden Geschäftsberichte des Bundesrats und die Bundesblätter zu Rate gezogen, um gesetzgeberische Entwicklungen auf eidgenössischer Ebene nachzuvollziehen. Die Rechenschaftsberichte der Kantone Zürich und Bern sowie ergänzend der Kantone Baselstadt und Genf sind elementar, um Einblicke in Entwicklungen der Strassengeschichte in den jeweiligen Kantonen zu gewinnen. Auch Expertenberichte, die im Auftrag von Behörden verfasst wurden, werden beigezogen. Expertenberichte diskutieren damalige Mobilitäts- und Verkehrsverhältnisse und waren ein wichtiges Planungsinstrument für die Behörden. Dies etwa beim Entscheid, wie das Eisenbahnnetz gebaut wird und wo eine neue Tramlinie zu stehen kommen sollte.

¹⁷² Pfister, Studer: www.swistoval.ch, 12.08.2019.

¹⁷³ 1847 betrug der Stundenlohn eines Arbeiters 17 Rappen. HSSO G.1.

¹⁷⁴ Vgl. Merki 2002: 306–310.

¹⁷⁵ Viele dieser Periodika sind online abrufbar über www.e-periodica.ch/; www.e-newspaperarchives.ch/; intelligenzblatt.unibe.ch/, 12.08.2019.

Weiter spielen Reiseführer und Biografien eine wichtige Rolle. In diesen Quellen wird die Perspektive der Mobilitätsakteure deutlich, da darin deren Erlebnisse, Erfahrungen, Einschränkungen und Freiheiten zum Ausdruck kommen. In der Tourismusgeschichte ist die Verwendung von Reiseführern gängige Praxis.¹⁷⁶ Unter den Reiseführern sind die ausländischen besonders wertvoll, da sie mit einer gewissen Distanz auf Besonderheiten in der Schweiz eingehen, die inländische Reiseführer oft nicht thematisieren. Da Reiseführer verschiedentlich wieder neu aufgelegt und herausgegeben wurden, erlauben sie zudem Rückschlüsse über längerfristige Entwicklungen in der Schweiz. Gearbeitet wird vorwiegend mit den Reiseführern von John Murray und Carl Baedeker.¹⁷⁷

Die Biografien werden dazu verwendet, Mobilität aus einer individuellen Perspektive zu verstehen. So berichten viele Biografien eindringlich über die erste Begegnung mit der Eisenbahn – sei es mit der ersten Sichtung oder mit der ersten Fahrt. Die Eisenbahn wird darin als Faszinosum, Kuriosum oder Sehnsuchtobjekt beschrieben. Die Auswertung von Biografien nach mobilitätsgeschichtlich relevanten Kriterien ist aufwendig. Oft ist nicht klar, ob und wie viel Mobilitätsgeschichtliches eine Biografie enthält. Konkrete Informationen, die die Alltagsmobilität betreffen, etwa häufige Fussmärsche oder eine sporadische Tramfahrt, werden beiläufig erwähnt. Relevante Passagen müssen aus teilweise Hunderten Seiten Text ausfindig gemacht werden – verschiedentlich verläuft die Suche ergebnislos. Dennoch wird in der vorliegenden Arbeit mit einem Korpus an biografischen Quellen gearbeitet, um strukturelle Entwicklungen der Mobilitätsgeschichte damit zu kontrastieren beziehungsweise einzelne Elemente aus dieser zu verdeutlichen oder vertiefen. Ausgewählt werden Biografien von weiblichen und männlichen Protagonisten. Damit wird dem Postulat der Mobilitätsgeschichte nachgekommen, das den stärkeren Einbezug des weiblichen Geschlechts fordert.¹⁷⁸ Es geht in dieser Arbeit jedoch nicht darum, spezifisch männliche und weibliche Mobilitätsaspekte herauszuarbeiten oder systematisch nach geschlechtsspezifischen Unterschieden zu suchen. Vielmehr soll versucht werden, Mobilität aus einer Vielzahl von Perspektiven zu beleuchten, wozu die Berücksichtigung beider Geschlechter gehört. Die Biografien werden so gewählt, dass sie möglichst viele Regionen der Schweiz sowie den ganzen Untersuchungszeitraum abdecken. Auszüge dieser Biografien werden in den Teilen 1 und 2 eingearbeitet. In Teil 3 werden sechs Biografien anhand des

Mobilitätsbiografieansatzes (Kapitel 1.5.3.) detailliert ausgewertet.

In der Dissertation werden nicht nur Textelemente aus Biografien eingebaut, sondern auch Bilder und Fotografien platziert.¹⁷⁹ Diese sollen visuelle Einblicke in die damaligen Zustände vermitteln, sodass vertieft nachvollzogen werden kann, was beispielsweise eine Eisenbahnfahrt oder eine Bergwanderung bedeutete. Dank der Digitalisierung stehen online grosse und frei zugängliche Bilddatenbanken zur Verfügung, die für diese Arbeit wertvolle Bildquellen liefern. In erster Linie werden das Bildarchiv der ETH Zürich, welches das Baugeschichtliche Archiv und das E-Pics Bildarchiv online umfasst, die Bildbestände des Staatsarchivs Bern, das Fotoarchiv der Schweizerischen Gesellschaft für Volkskunde (SGV) sowie Bestände von Wikicommons genutzt.¹⁸⁰

1.8. Aufbau

In der Dissertation geht es um die Mobilitätsgeschichte der Schweiz. Im Kern steht die Alltagsmobilität, die sich aus Pendel-, Freizeit- und Einkaufsmobilität zusammensetzt. Diese Mobilitätsformen können jedoch kaum verstanden werden, ohne Arbeit, Freizeit und Einkaufen historisch zu kontextualisieren. Damit befasst sich das Kapitel 2, welches sich mit diesen Tätigkeiten des menschlichen Daseins in den Grundzügen befasst. Es fungiert einerseits als historischer Überblick, indem es die wichtigsten Entwicklungslinien zu Arbeit, Freizeit und Einkaufen aufzeigt. Diese Ausführungen sollen das Vorwissen schaffen, um die Überlegungen zur Alltagsmobilität in den darauffolgenden Kapiteln in einen grösseren Rahmen zu stellen. Andererseits werden Definitionen zu Arbeit, Freizeit und Einkaufen auf Basis der soziologischen und historischen Literatur diskutiert und festgelegt. Mit diesen wird im weiteren Verlauf der Dissertation gearbeitet.

Der Hauptteil der Dissertation besteht aus den Teilen 1, 2 und 3, die sich aus den Kapiteln 3 bis 17 zusammensetzen. Teil 1 (Kapitel 3 bis 6) befasst sich mit der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Diskutiert werden Strassen, Eisenbahnlinien sowie die städtischen Tram- und Buslinien. Im Zentrum steht die Frage, was zum Bau und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur führte und wie sich die räumlichen Zugänge zu dieser gestalteten. In Bezug auf die Strassen wird mit den Geschäftsberichten der Kantone, bei den Eisenbah-

176 Beispielsweise in Cassidy 2015; Tissot 2010; Tissot 1995; Heafford 2006.

177 Murray 1851; Murray 1867; Murray 1886; Baedeker 1852; Baedeker 1867; Baedeker 1885; Baedeker 1911.

178 Vgl. Walsh 2010: 255–263; Clarsen 2009: 235–241.

179 Zur Visual History und zur Arbeit mit Bildquellen siehe Gerhard 2012; Lengwiler 2010: 130–152; Rohr 2015: 26–34.

180 Bildarchiv ETH Zürich www.e-pics.ethz.ch/de/home/; Staatsarchiv des Kantons Bern www.query.sta.be.ch/detail.aspx?ID=443; Fotoarchiv SGV archiv.sgv-sstp.ch/; Wikicommons commons.wikimedia.org/, 12.08.2019.

nen mit den Geschäftsberichten der Bahngesellschaften und bei den Trams und Bussen mit den Geschäftsberichten der städtischen Verkehrsbetriebe gearbeitet. Eine grosse Rolle spielt in diesem Kapitel die Literatur mit Quellencharakter.

Teil 2 (Kapitel 7 bis 12) diskutiert die fünf Verkehrsmittel Eisenbahn, Tram, Fahrrad, Automobil und Zufussgehen, die je in einem Kapitel abgehandelt werden. Die Kapitelstruktur ist dabei ähnlich: In einem Unterkapitel Allgemeines werden Spezifika des Verkehrsmittels kurz diskutiert, danach werden die Kosten besprochen, die mit der Nutzung des Verkehrsmittels in Verbindung standen, und schliesslich wird erörtert, welche Möglichkeiten das Verkehrsmittel hinsichtlich seiner alltäglichen Verwendung hatte. Die Verkehrsmittel werden aus Perspektive der Mobilitätswerkzeuge betrachtet. Bei diesen geht es weniger um das Verkehrsmittel, wie es als physischer Gegenstand räumlich bewegt wird. Vielmehr geht es um Fragen des Zugangs zu den Verkehrsmitteln und inwieweit diese im Alltag genutzt wurden.

In Teil 3 stehen sechs Biografien im Zentrum. Diesen geht ein Kapitel voraus (Kapitel 13.1.), in welchem die Auswahl der Biografien und ihr Entstehungskontext thematisiert werden. Danach werden die sechs Biografien anhand des Mobilitätsbiografieansatzes ausgewertet. Habits, Domänen des Lebenslaufs und Schlüsselereignisse sind die zentralen Untersuchungskriterien. Die Kapitelgliederung ist bei jeder Biografie gleich: Zunächst werden die mobilitätsrelevanten Parameter aus der Biografie vorgestellt (Unterkapitel Mobilitätsbiografie), danach werden diese Informationen in den allgemeinen historischen Kontext eingebettet (Unterkapitel Einordnung, wobei der Schwerpunkt auf mobilitätsgeschichtliche Aspekte gelegt wird). In diesen Unterkapiteln wird Bezug genommen auf die Teile 1 und 2, in denen die notwendigen Grundlagen dafür erarbeitet worden sind.

Im Anschluss an die drei Teile folgt je ein Zwischenfazit (Kapitel 6, 12, 14), das die Erkenntnisse aus den jeweiligen Teilen reflektiert. Das Schlussfazit (Kapitel 15) fasst die wichtigsten Ergebnisse und Schlussfolgerungen zusammen und formuliert offene Forschungsfragen. In den Kapiteln 16 und 17 werden die Verzeichnisse beziehungsweise Quellen und Literaturangaben aufgelistet.

2. Arbeiten, Freizeit und Einkaufen in historischer Perspektive

Alltagsmobilität wird als Weg zwischen Wohn- und Arbeitsstätte (Pendlermobilität), als Freizeitmobilität und als Einkaufsmobilität verstanden. Alltagsmobilität steht dabei in enger Beziehung mit den verschiedenen Lebensdomänen (Kapitel 1.5.3.) wie Arbeiten, Wohnen, Einkaufen und Freizeitverhalten. Deshalb soll auf diese alltäglichen Tätigkeiten in diesem Kapitel kurz eingegangen werden. Ziel ist es, ein Grundwissen zu schaffen und Definitionen zu diskutieren, damit die Ausführungen zur Alltagsmobilität, welche ab dem Kapitel 3 im Zentrum stehen, eingeordnet werden können.

Vorauszuschicken ist, dass sich die Gestaltung, Bedeutung und Wahrnehmung von Arbeiten, Freizeit und Einkaufen zwischen Berufsgruppen, Geschlechtern oder Angehörigen verschiedener Gesellschaftsgruppen erheblich unterscheiden konnten, wie einige Gedankenbeispiele verdeutlichen: Für einen Fabrikarbeiter spielte sich die Arbeit weg von zuhause in der Fabrik, zu festgelegten Schichten und zusammen mit anderen Arbeitern ab. Der Weg zur Arbeit wurde vielleicht hastig zu Fuss zurückgelegt, und die Arbeitswoche war von Monotonie geprägt, die kaum individuellen Handlungsspielraum bot. Die Freizeit bestand vielleicht aus Wirtshausbesuchen und kurzen Spaziergängen; die Einkäufe erledigte seine Frau auf dem Wochenmarkt oder in einem Verkaufsladen. Ein Bäckermeister betrieb sein Geschäft dagegen im gleichen Haus, in welchem er wohnte, wodurch er keinen Arbeitsweg zurückzulegen hatte. Sein Arbeitsalltag war zwar durch die Öffnungszeiten der Bäckerei strukturiert, bot aber gewisse Freiräume, sodass er verschiedentlich kürzere Ruhephasen einlegen konnte. Diese waren auch deshalb möglich, weil seine Frau und Kinder im Verkauf und in der Auslieferung der Backwaren mithalfen. Noch grössere Autonomie bezüglich der Einteilung von Arbeit und Freizeit besaßen etwa Juristen und Ärzte. Diese verfügten darüber hinaus tendenziell über höhere Einkommen, mit denen sie sich etwa sporadische Sonntagsausflüge mit dem Tram leisten und die Einkäufe und den Haushalt dem Dienstpersonal überlassen konnten.¹⁸¹

¹⁸¹ Zu verschiedenen Berufsformen in historischer und theoretischer Perspektive siehe Von der Hagen, Voss: 2010.

2.1. Arbeiten

Arbeit kann definiert werden als Veränderung eines Zustands, der als mangelhaft oder unbefriedigend wahrgenommen wird. Durch die Verrichtung einer bestimmten Tätigkeit – der Arbeit – wird dieser Zustand zu verbessern versucht. Unter Arbeit wird in den entwickelten Industriestaaten heute in erster Linie die Erwerbsarbeit verstanden, die gegen die Auszahlung eines Lohnes verrichtet wird. Auch die Arbeitssoziologie verstand den Arbeitsbegriff bis in die 1980er-Jahre so. Bei genauerem Hinsehen ist diese Definition zu eng, da Arbeit auch im Haushalt, in der Kindererziehung, in der Familie, im eigenen Betrieb oder Hof sowie bezahlt oder unbezahlt erfolgen kann. Auch für eine Aus- und Weiterbildung muss gearbeitet werden. Arbeit dient nicht nur dazu, das Überleben zu sichern oder sich mit Luxus- und Statusobjekten eindecken zu können. Arbeiten ist auch eine soziale Praxis, die Vorstellungen von Macht und Status zum Ausdruck bringt. Arbeit kann mit Kraftanstrengung, Entbehrung und Opfererbringung in Zusammenhang gebracht werden.¹⁸²

Da in der Dissertation weniger die Arbeit, hingegen die Überwindung des Raumes zwischen Wohn- und Arbeitsplatz im Zentrum steht, wird Arbeit als Tätigkeit verstanden, die regelmässig wiederholt wird und zur unmittelbaren Sicherung des Lebensunterhaltes dient. Arbeit kann ausserhäuslich, zum Beispiel als Fabrikarbeit, oder innerhäuslich, etwa als Heim- oder landwirtschaftliche Arbeit, verrichtet werden. Bei der ausserhäuslichen Arbeit fällt ein täglicher Arbeitsweg an, bei der innerhäuslichen Arbeit besteht ein solcher nicht. Die Kindererziehung, Haushaltsarbeit sowie Aus- und Weiterbildungen bleiben bei dieser Arbeitsdefinition unberücksichtigt und werden im Folgenden deshalb nur am Rande diskutiert.

2.1.1. Arbeitsrhythmus und Wochenarbeitsstunden

In der landwirtschaftlichen Produktion strukturierten die Jahreszeiten und die Witterung die Arbeits- und Ruhephasen in hohem Masse. Die landwirtschaftliche Arbeit begann bei Tagesanbruch und endete mit der Dämmerung. Der Tagesablauf liess jedoch Spielraum, Flexibilität und Abwechslung zu.¹⁸³ Der Anteil der in der Landwirtschaft beschäftigten Personen reduzierte sich im Zeitverlauf: 1880 waren es

41 Prozent, 1900 30 Prozent und 1941 noch 19 Prozent.¹⁸⁴ Gewisse Freiheiten in der Tagesgestaltung bot auch die Heimarbeit. Die Heimarbeiterschaft war zuhause tätig und konnte dadurch Heimarbeit mit Hausarbeit und Familienbetreuung kombinieren. Gut zwei Drittel der Heimarbeiter waren weiblich.¹⁸⁵ Der Gestaltungsspielraum bei der Heimarbeit blieb allerdings gering, denn angesichts der niedrigen Löhne konnte es vorkommen, dass die Arbeit nahezu jede wache Stunde in Anspruch nahm.¹⁸⁶ Schätzungen zufolge waren 1880 rund 100 000 Menschen in der Heimindustrie tätig, 1910 noch 68 000.¹⁸⁷ In Bezug auf die Gesamterwerbsbevölkerung bewegte sich der Anteil der Menschen im Heimgewerbe im einstelligen Prozentbereich.¹⁸⁸

In der Fabrik war die Arbeit dagegen nicht durch natürliche Bedingungen vorgegeben, sondern richtete sich nach den Anforderungen der Fabrikanten und nach den Schwankungen der Konjunktur. Gearbeitet wurde in Schichten, die von festgelegten Pausen und Ruhephasen unterbrochen waren. Mit der Einführung von künstlichem Licht und Heizvorrichtungen wurden die Arbeitszeiten vom Tag-Nacht-Rhythmus gelöst. Die Bedürfnisse der Arbeiterschaft flossen kaum in die Arbeitsplanung der Fabriken ein.¹⁸⁹ Die Arbeitszeiten variierten nach Landesteilen und Erwerbsgruppen: Während in der Zürcher Textilindustrie in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis zu 18 Stunden pro Tag gearbeitet wurden, waren es in den Wollfabriken teilweise nur acht Stunden. Das Glarner Fabrikgesetz von 1848 setzte den 14-Stundentag als Norm fest, während das Zürcher Fabrikgesetz 1859 den 13-Stundentag vorsah. «Der bezeichnendste Einschnitt in der Entwicklungsgeschichte der Arbeitszeit im 19. Jahrhundert»¹⁹⁰ war laut Gruner das Fabrikgesetz von 1877, welches den ihm unterstellten Fabrikbetrieben den 11-Stundentag an sechs Wochentagen sowie das Arbeitsverbot von Kindern unter 14 Jahren vorschrieb. Gleichwohl blieben die Wochenstunden vergleichsweise hoch, und bezahlte Ferien waren unter der Arbeiterschaft im 19. Jahrhundert nahezu unbekannt. Danach reduzierten sich die Arbeitszeiten wegen für die Arbeiterschaft günstig verlaufender Arbeitskämpfe und wegen Lohnsteigerungen in manchen Branchen auf elf, zehn oder neun Stunden. 85 Prozent der Fabrikarbeiter mussten 1900 noch sechs Tage arbeiten, während 15 Prozent den Samstagnachmittag frei hatten. Als

182 In der historischen und soziologischen Forschung besteht kein einheitlich verwendeter Arbeitsbegriff. Für weitere Ausführungen zum Arbeitsbegriff siehe Komlosy 2014: 7–12; Füllsack 2009: 7–9; Voss 2018: 15–62 (sehr ausführlich); Spittler 2016: 17–19.

183 Vgl. Prahl 2015: 15; Lüdtke 1982: 96.

184 Ritzmann-Blickenstorfer, Siegenthaler 1996: 404.

185 Fritzsche et al. 2001: 121; HSSO K.29a.

186 Siehe dazu als Beispiel die Biografie von Lisel Bruggmann (Kapitel 13.5).

187 In der Heimindustrie beschäftigte Personen nach Branchen: Schätzungen für 1880/82 und 1905; Zählungen von 1905 und 1910. Vgl. HSSO K.29a.

188 Ritzmann-Blickenstorfer, Siegenthaler 1996: 404; HSSO K.29a. Eigene Berechnung.

189 Vgl. Prahl 2015: 15.

190 Gruner 1968: 117.



Abbildung 5: Arbeiterinnen bei der Heidelberg Cement AG, ca. 1939.¹⁹⁷

Folge des Landesstreiks wurde das Fabrikgesetz 1919 revidiert, wonach die 48-Stunden-Woche galt.¹⁹¹

Von 1890 bis 1930 sank die durchschnittliche Wochenarbeitszeit in der Schweiz um 25 Prozent: von 63 auf 47 Stunden.¹⁹² 1929 arbeiteten zwei Drittel der Arbeiterinnen und Arbeiter jedoch immer noch mehr als 48 Stunden pro Woche, 1937 noch acht Prozent. Verhältnismässig viel wurde nach wie vor in der Textilindustrie gearbeitet: In der Baumwollindustrie war Ende der 1930er-Jahre noch beinahe jeder Fünfte mehr als 48 Stunden pro Woche tätig, in der Stickerindustrie sogar fast drei von vier Arbeitern.¹⁹³ An dieser Stelle muss erwähnt werden, dass Schätzungen über die Zahl der Fabrikarbeiter mit grossen Unsicherheiten behaftet sind. Die Angaben in der Fabrikstatistik umfassen nur Betriebe, die dem Fabrikgesetz unterstanden. Ausgeschlos-

sen sind Heimarbeiter, Verlagsarbeiter und handwerkliche Arbeiter.¹⁹⁴ Zudem mussten Betriebe mindestens fünf Arbeiter beschäftigen, um vom Fabrikgesetz registriert zu sein.¹⁹⁵ Verhältnismässig viele Stunden arbeitete auch das Verkaufspersonal. Dort waren es vor dem Ersten Weltkrieg teilweise siebzig Stunden pro Woche. Das Büropersonal arbeitete weniger als fünfzig Stunden.¹⁹⁶

2.1.2. Mehrfachbelastung für Frauen

Frauen machten einen Grossteil der Fabrikarbeitschaft aus (Abbildung 5). Ihr Anteil sank zwar langfristig: 1888 machten sie rund die Hälfte der Fabrikarbeitenden aus und

191 Vgl. Gruner 1968: 117–120; Maissen 2011: 244–245; Lorenz 1910: 18. Für die Entwicklung der Arbeitszeiten in verschiedenen Branchen vgl. HSSO F.26a.

192 Tanner, Studer 2012: 648.

193 Schweizerische Fabrikstatistik 1930: 7; Schweizerische Fabrikstatistik 1939: 47.

194 Vgl. Gruner 1968: 49–51. Nach Gruner: Fabrikarbeiter + Heimarbeiter + Verlagsarbeiter = Industriearbeiter.

195 Schweizerische Fabrikstatistik 1930: 7.

196 Vgl. König, Siegrist, Vetterli 1985: 453.

197 Bildarchiv ETH Zürich, Ans_00017, doi.org/10.3932/ethz-a-000100650, 12.08.2019.

1895 noch zwei von fünf. Bis zum Zweiten Weltkrieg verharrte ihr Anteil bei rund einem Drittel.¹⁹⁸ Bei den Frauen schlugen jedoch nicht nur die Stunden zu Buche, welche sie der Lohnarbeit widmeten – an den Abenden und an den Wochenenden wartete zudem die Hausarbeit. Dazu gehörten Kochen, Putzen, Wäschewaschen, Nähen sowie der An- und Abtransport von Holz, Wasser und Müll. Diese Tätigkeiten beanspruchten nicht nur Zeit, sie waren auch oft mit intensiver körperlicher Anstrengung verbunden.¹⁹⁹

Einblicke in die Mehrfachbelastung von Frauen gibt eine Studie Ende des 19. Jahrhunderts. Carl Landolt, der verschiedene Wohnungsquäten durchführte, untersuchte die Lebensverhältnisse von zehn Basler Arbeiterhaushaltungen und veröffentlichte die Ergebnisse 1891.²⁰⁰ Bei der siebenköpfigen Familie N. war der Sonntag für die Mutter ein regulärer Arbeitstag; sie erledigte dann die Hausarbeit der vergangenen Woche. Bei der Mutter der zehnköpfigen Familie C. war der Sonntag «wie kaum ein Wochentag eine fortgesetzte, ununterbrochene Arbeit».²⁰¹ Die ökonomische Situation der Familie G., bestehend aus den als Bandweber tätigen Eltern, der Grossmutter und zwei Kindern, wurde von Landolt als mittelmässig bezeichnet. Bei dieser lag an den Sonntagen «für gewöhnlich»²⁰² ein Ausflug mit allen Familienangehörigen drin. Der Haushalt wurde «zum grössern Theil» von der Grossmutter besorgt. Die Integration der Grossmutter in den Familienverband dürfte entscheidend gewesen sein, dass der Sonntag arbeitsfrei war und für ausserhäusliche Unternehmungen offenstand.

Die Auswertung von 150 Berliner Arbeiterinnenbiografien von 1928 ergab, dass Fabrikarbeiterinnen neben der Fabrikarbeit jeden Tag fünf Stunden Hausarbeit zu erledigen hatten.²⁰³ Die folgenden zwei biografischen Auszüge verdeutlichen die Lebens- und Arbeitsverhältnisse von Fabrikarbeiterinnen zu dieser Zeit:

Die 25-jährige L. S. aus CH lebte bei ihren Eltern und hatte nur wenig frei verfügbare Zeit:

«Acht Stunden währt das alles. Acht Stunden lang Strümpfe stempeln, von eins bis zwölf zählen, stempeln, unzählige Male; unterbrochen nur von einer einstündigen Mittagspause, während der mir

gerade genug Zeit bleibt, um das Mittagessen zu verzehren und dann die vom stundenlangen Stehen fast steif gewordenen Glieder auf harter Bank ein wenig lang zu strecken. Aber endlich weist der Zeiger der Uhr auf halb fünf und heimwärts geht's nun. Es lohnt sich schon, die dreiviertel Stunden Weges zurückzulegen, um die kahlen Arbeitsräume mit denen der elterlichen Wohnung zu vertauschen (...) Sind auch die drei Zimmer nicht allzu reichlich bemessen für eine Familie von sieben Personen, so ist es doch immerhin ein Heim (...) Immerhin muss ich, nachdem ich zu Abend gegessen habe, noch einiges von meinen freien Stunden opfern, denn das halb fertige Kleid harret seiner Vollendung. So bleibt mir vom Abend gerade noch Zeit, um die Zeitung zu lesen und dann rechtzeitig schlafen zu gehen, damit ich wenigstens am nächsten Morgen nicht übermüdet zur Arbeit zu gehen brauche.»²⁰⁴

Die 28-jährige E. L. wohnte bei der Familie ihrer Schwester. Sie hatte einen kurzen Arbeitsweg, was bedeutete, dass sie umso mehr in die Haushaltsarbeit und die Kinderbetreuung eingespannt war:

«Regelmässig stehe ich früh $\frac{1}{4}$ 6 Uhr auf. Beginn der Arbeitszeit früh $\frac{1}{2}$ 7 Uhr. Wohne der Spinnerei gegenüber, brauche für den Weg zur Arbeit fünf Minuten. Doch ehe früh für mich die Fabrikarbeit beginnt, erledige ich erst einen Teil Hausarbeit (...) In der einstündigen Mittagspause kenne ich keine Mittagsruhe, sondern bereite das Essen für den Abend vor. Dann kommt das Mädels aus der Schule, sie muss umgezogen werden, nachmittags ist sie sich selbst überlassen. Das tut weh (...) Unausgeruht stehe ich um 1 Uhr wieder an der Maschine bis zum Arbeitsschluss um $\frac{3}{4}$ 5 Uhr. Dann kommt der Haushalt an die Reihe (...) Jeder Arbeitstag endet um 11 oder $\frac{1}{2}$ 12 Uhr abends (...) Ebenso arbeitsreich ist das Wochenende. Sonnabend und Sonntag muss alle liegengeliebene Arbeit erledigt werden. Was habe ich manchmal für Sehnsucht, mich einmal richtig auszuruhen.»²⁰⁵

Die Verhältnisse für Arbeiterinnen in der Schweiz dürften ähnlich gewesen sein, wie von den beiden Berliner Fabrikarbeiterinnen beschrieben.

198 Bezogen auf die Jahre 1901, 1929 und 1937. Vgl. Lorenz 1910: 19; Schweizerische Fabrikstatistik 1939: 38–40.

199 Vgl. Achten 1988: 202–203; Joris, Witzig 2001: 61–85. Das Waschen der grossen Wäschestücke wie Leintücher, Tischtücher und Bettanzüge ging über mehrere Tage und war im Arbeitsjahr der Frauen fest institutionalisiert. Einen detaillierten Einblick in die grossen Waschtage im Frühling und Herbst im Kanton Schwyz Anfang des 20. Jahrhunderts vermittelt die Biografie von Martha Farner. Vgl. Farner 2000: 7–23.

200 Vgl. Landolt 1891: 281–372.

201 Ebd.: 310.

202 Ebd.: 316.

203 Vgl. Achten 1988: 202–203.

204 L. S., Ch., zitiert nach Lüdtkke (Hg.) 1991: 14.

205 Fr. E.L., zitiert nach Lüdtkke (Hg.) 1991: 47.

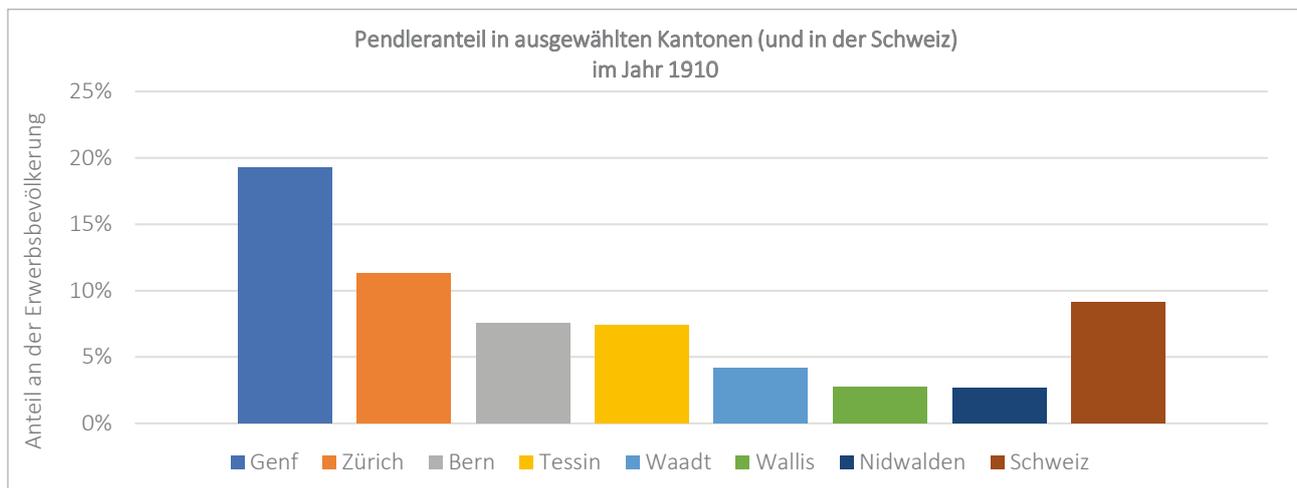


Abbildung 6: Pendlerzahlen anhand ausgewählter Kantone im Jahr 1910.²⁰⁹

2.1.3. Trennung von Wohn- und Arbeitsort

Im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert arbeiteten viele Menschen dort, wo sie wohnten. Arbeits- und Wohnstätte fielen oft zusammen, etwa bei der Heimarbeit, im Gewerbe und im Handwerk sowie in der Landwirtschaft. Meist war die ganze Familie in den Produktionsprozess involviert – auf dem Bauernhof hüteten die Knaben das Vieh, bei den Handwerkern besorgte die Ehefrau die Buchhaltung und im Gewerbe halfen die Kinder nach Schulschluss im Laden oder lieferten die Ware bei den Kunden aus.²⁰⁶ Die Fabrikarbeit, aber auch das Angestellten- und das Beamtentum brachten es mit sich, dass sich Arbeits- und Wohnplatz räumlich und sozial trennten. Um den Arbeitsplatz zu erreichen, mussten kleinere und grössere Distanzen überwunden werden. Um in den amtlichen Statistiken als Pendler registriert zu werden, musste der Arbeitsweg die Grenze der Wohngemeinde überschreiten.²⁰⁷

Eine frühe Pendlerstatistik wurde 1900 für den Grossraum Zürich veröffentlicht. Zwei Prozent der Stadtzürcher arbeiteten nicht in der Stadt, das heisst, sie verliessen das Stadtterritorium, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. In der Gemeinde Affoltern bei Zürich und Schwamendingen verliessen 46 Prozent der Gemeindebewohner die Gemeinde zum Arbeiten, in Seebach war es gar jeder zweite. Dies zeigt, dass sich das Ausmass der Pendler regional unterschiedlich ausformte. Die Pendler bestanden grösstenteils aus Erwerbstätigen, die in der Industrie beschäftigt waren.

Im Grossraum Zürich machten sie 93 Prozent, im ganzen Kanton 85 Prozent aller Pendler aus.²⁰⁸ 1910 gab es die erste eidgenössische Erhebung: Schweizweit waren bei neun Prozent der Erwerbstätigen Wohn- und Arbeitsort nicht identisch. Es gab aber beträchtliche Unterschiede: Kantone mit grösseren städtischen Zentren wie Genf, Bern und Zürich hatten höhere Pendleranteile als ländlich geprägte Kantone wie Waadt, Wallis oder Nidwalden (Abbildung 6).

Die Pendleranteile stiegen danach an. 1930 und 1940 waren es je 12 und 1950 17 Prozent. Gegen Ende des 20. Jahrhunderts verliess mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen die Wohngemeinde, um zum Arbeitsplatz zu gelangen.²¹⁰ An dieser Stelle ist auf das Problem des Pendlerbegriffs hinzuweisen, wie er in der offiziellen Statistik verwendet wird. Dieser blendet aus, dass es sich beim Pendeln nicht nur um einen statistischen Begriff, sondern auch um eine soziale Praxis handelte. Dabei spielte es kaum eine Rolle, ob ein Arbeitnehmer in der benachbarten Gemeinde oder in jener Gemeinde arbeitete, in der er auch wohnte. Es konnte sogar sein, dass ein Arbeitnehmer, der täglich zwischen seiner Wohnung in einem Aussenquartier und dem Arbeitsplatz im Zentrum pendelte, einen längeren und beschwerlicheren Arbeitsweg hatte als jemand, dessen Arbeitsstelle in einer anderen Gemeinde lag. Die eidgenössischen Statistiken interessierten sich erst in den 1970er-Jahren für den ersteren Pendlertypus, der als intrakommunaler Pendler bezeichnet wurde. Der letztere wurde als interkommunaler Pendler bezeichnet. Als Pendler gelten nach jüngerem Ver-

206 Vgl. Prost 1993: 23–30.

207 So bezeichnete das Eidgenössische Statistische Bureau die täglichen Verkehrsflüsse zwischen Wohn- und Arbeitsort, der nicht identisch sein durfte, als «Pendelwanderungen». Schweizerische Statistische Mitteilungen 1919: 3.

208 Arbeitsort und Wohnort 1908: 62, 72. Eigene Berechnung.

209 Vgl. Schweizerische Statistische Mitteilungen 1919: 2–3 (Tabellen). Eigene Berechnung und Darstellung.

210 Vgl. Spielmann, Sieber 2019.

ständnis alle, die ihr Wohnhaus verlassen müssen, um zum Arbeitsplatz zu gelangen.²¹¹

Der Anteil der intrakommunalen Pendler wurde während des Untersuchungszeitraums nicht erhoben; er dürfte allerdings hoch gewesen sein, wie die Nutzung des Trams und Fahrrades zeigte (Kapitel 8.3.2., 9.3.1.). Diese Pendlerverkehrsmittel waren im Besonderen für jene Berufstätige wichtig, deren Arbeitsweg im städtischen Raum lag und wo für Gemeindegrenzen nicht zwingend überquert werden mussten. Dies bedeutet, dass die ab 1910 statistisch ausgewiesenen Pendlerzahlen nach oben korrigiert werden müssten, da besonders in Städten weit mehr Menschen pendelten, als die behördlichen Statistiken erfassten.

2.2. Freizeit

Wie im vorausgegangenen Kapitel gezeigt, wurde in vielen Wirtschaftszweigen während des Untersuchungszeitraumes der grösste Teil des Tages mit Arbeit zugebracht. Die Wochenarbeitszeiten reduzierten sich langfristig zwar, aber es waren täglich nur wenige Stunden, die nicht zum Arbeiten, Essen oder Schlafen genutzt wurden. Zudem zeigen die Zitate der Fabrikarbeiterinnen im Kapitel 2.1.2., dass neben der Fabrik- oft viel Haus- und Familienarbeit zu erledigen war. Damit ist angesprochen, dass Freizeit und Arbeit nicht in einem dichotomischen Verhältnis stehen: Die Zeit, welche nicht der Erwerbsarbeit gewidmet war, bedeutete nicht zwingend Freizeit, über die selbstbestimmt verfügt werden konnte.

Freizeit wird in der Dissertation als jenes Zeitbudget verstanden, welches als Restgrösse nach Arbeits- und Regenerationszeit (Ausruhen, Schlafen) übrig blieb und frei von weiteren Zwängen und Verpflichtungen war. Damit waren Hausarbeit, die Betreuung von Kindern oder sonstigen Familienangehörigen, die Bewirtschaftung des Gartens oder die Versorgung allfälliger Haus- und Nutztiere keine Freizeit. Freizeit setzte voraus, dass sie individuell und frei gestaltet werden konnte, wobei Freizeit je nach sozialer Stellung, Alter und Geschlecht anders gedeutet und praktiziert wurde.²¹²

2.2.1. Freizeit im historischen und berufsspezifischen Kontext

Die Arbeit in der Landwirtschaft und im Gewerbe organisierte sich nach Witterungsverhältnissen, nach den Jahreszeiten, nach den Anforderungen von Vieh und Feld, nach regionalen Marktbedürfnissen sowie nach wiederkehrenden Festen und Feiertagen. Zudem fiel in der Hauswirtschaft praktisch rund um die Uhr Arbeit an. Somit war eine klare Abgrenzung zwischen Familie und Betrieb einerseits sowie zwischen Arbeits- und Freizeit andererseits kaum möglich. Phasen, in denen nicht gearbeitet wurde, dienten primär der Regeneration der körperlichen Kräfte.²¹³

Die Gliederung der Tages- und Wochenabläufe in Arbeits- und Freizeit gehörte zu den zentralen Merkmalen der Industrialisierung. Fabriksirenen und -uhren begannen die Zeitordnung stärker zu gliedern und in einen sich wiederholenden Rhythmus zu bringen. Es gab Phasen, in denen die Arbeit vollständig ruhte und die ausserhalb der fabrikindustriellen Reglementierung und herrschaftlichen Kontrolle lagen. Dazu besaßen die Fabrikarbeiter mit dem Lohn eigene Geldmittel, über die sie bis zu einem gewissen Grad frei verfügen konnten. Mit der Reduktion der Wochenarbeitsstunden gab es nicht nur ein Mehr an Freizeit, sondern die arbeitsfreie Zeit konzentrierte sich zu Blöcken. Während in der landwirtschaftlichen Produktion Ruhepausen in die Arbeitsabläufe integriert waren, verlagerte sich die Freizeit der Fabrikarbeiterschaft auf den Feierabend und auf den Sonntag. Die reine Wiederherstellung der physischen Arbeitskraft trat zunehmend in den Hintergrund; stattdessen wurde Freizeit immer mehr für Aktivitäten genutzt, die individuell oder kollektiv gestaltet werden konnten.

Daneben gab es die sogenannten Freien Berufe. Zu diesen gehörten Akademiker wie Ärzte, Juristen und Theologen und generell Berufe, die eine qualifizierte Expertise oder eine besondere Ausbildung erforderten. Die Berufstätigen der Freien Berufe zeichneten sich dadurch aus, dass sie ein hohes gesellschaftliches Prestige genossen, überdurchschnittliche Einkommen erzielten und weitgehend autonom über ihre Arbeits- und damit auch über ihre Freizeit verfügen konnten. Dies brachte es mit sich, dass sie vom langfristigen Rückgang der Arbeitszeiten, wie sie Arbeiter und Angestellte erfuhren, weitgehend ausgeschlossen waren.²¹⁴

Zwar reduzierten sich in der Tendenz die Wochenarbeitszeiten langfristig; bezahlte Ferien kamen allerdings erst im 20. Jahrhundert auf. Diese waren vor 1914 eine Ausnahme

211 Bundesamt für Statistik 2015: 2.

212 Für die weiterführende Diskussion des Freizeitbegriffs vgl. Prahl 2002: 132–138; Opaschowski 2006: 27.

213 Vgl. Prahl 2002: 10; Maase 1997: 42; Von Dülmen 2000: 82–85.

214 Vgl. Opaschowski 2006: 28–31; Maase 1997: 41–42; Braun 1999: 187; Schmidt 2015: 125–128; Von der Hagen und Günther 2010: 762–765.

und mit ein paar Tagen verhältnismässig kurz. Lediglich die öffentliche Hand, Transportanstalten und vereinzelte Gewerbebetriebe gewährten vor dem Ersten Weltkrieg einige wenige bezahlte Ferientage. Nur acht Prozent der Arbeiterinnen und Arbeiter, welche 1910 dem Fabrikgesetz unterstanden, bezogen Ferien. Davon ausgeschlossen waren Landarbeiter, Dienstboten, Lehrlinge sowie Beschäftigte in Handel und Verwaltung.²¹⁵ 1937 hatte ein Drittel der Fabrikarbeiter nach wie vor keine Ferientage. 41 Prozent von denen mit Anspruch auf bezahlte Ferien bekamen höchstens sechs Tage. Fünf Prozent hatten mehr als zwei Wochen Ferien.²¹⁶ Ferien, die länger als nur ein paar Tage dauerten, wurden kurz vor Mitte des 20. Jahrhunderts gesetzlich geregelt: Die Ferienreglemente der Kantone sahen Ferien von einer Woche bis drei Wochen vor. In einzelnen Kantonen erhielten Jugendliche längere Ferien, während längere Abwesenheiten am Arbeitsplatz wegen Krankheit oder Unfall eine Verkürzung der Ferien bedeuten konnten.²¹⁷

2.2.2. Inhäusige Tätigkeiten

Die soziologische Freizeitforschung unterscheidet inhäusige und aushäusige Tätigkeiten. Im Sommer fanden Freizeitaktivitäten generell eher draussen als drinnen statt. Nicht nur die Jahreszeiten, auch kulturelle und soziale Prägungen, das Vorhandensein von Freizeitangeboten, die Wohnverhältnisse sowie persönliche Präferenzen bestimmten, welche Art von Freizeit praktiziert wurde.²¹⁸

Nicht selten wurden die wenigen Freizeitstunden in den eigenen vier Wänden verbracht. Dabei hatte der Konsum von Medien eine hohe Bedeutung. Im 19. Jahrhundert verbilligte sich der Druck von Büchern, Zeitschriften und Zeitungen, und die Auflagen nahmen zu: 1896 wurden in der Schweiz pro Kopf und Jahr 58 Zeitungsexemplare hergestellt, 1910 waren es 105. Damit war im Schnitt jeder Haushalt des Landes täglich mit einer Zeitung versorgt.²¹⁹ Daneben sorgte der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für eine rasche und kostengünstige Distribution der Druckerzeugnisse, auch ausserhalb der städtischen Zentren. Voraussetzung für den Medienkonsum und dafür, dass sich das Lesen als Freizeitbeschäftigung verbreiten konnte, war die Einführung der Volksschulpflicht. Dies war in der Schweiz 1874 verwirklicht, sodass Lesen ab diesem Zeitpunkt als Grundfertigkeit gelehrt wurde.²²⁰ Die Lesetests bei den Rekrutenprüfungen zeigten, dass immer mehr Männer des Lesens

mächtig waren: 1880 konnten rund zwei von drei Rekruten gut oder sehr gut lesen; zwanzig Jahre später waren es 85 Prozent. Diese Zahlen sagen allerdings nichts darüber aus, wie gut Frauen lesen konnten.²²¹ Noch nach dem Zweiten Weltkrieg gehörte Lesen zu den Lieblingsbeschäftigungen von Arbeitern: Gemäss einer grossangelegten Studie zur Freizeit der Arbeiter in der Schweiz von 1964 gaben 36 Prozent der Arbeiter an, dass sie unter der Woche nach Arbeitschluss am liebsten lesen. Am Samstag und Sonntag lagen die Werte zwischen 14 und 30 Prozent. Damit war das Lesen die jeweils am meisten genannte Kategorie der Freizeitbeschäftigungen zuhause. Nicht nur das Lesen, sondern auch das gesellige Zusammensein, welches durch Spiel, Gesang, Geschichtenerzählen geprägt war und welches im Kreis von Familie und Nachbarn stattfand, nahm eine zentrale Stellung in der inhäusigen Freizeitgestaltung ein.²²²

2.2.3. Aushäusige Tätigkeiten

Da Arbeitszeiten lang waren und nicht selten ein langer Arbeitsweg hinzukam, reichte die Zeit nach Arbeitsschluss höchstens für einen Wirtshausbesuch. Arbeiter suchten diese auf, um den oft engen Wohnverhältnissen kurzfristig zu entfliehen und in geselliger Umgebung Alkohol zu konsumieren. Nicht selten vertranken Arbeiter einen Teil ihres Lohnes im Wirtshaus, weshalb diese verbreitete Form der arbeiterspezifischen Freizeitgestaltung in der Kritik stand.²²³ In der Fabrikstatistik, welche die Jahre 1890 bis 1901 abdeckte, wurde die Verrohung der Arbeiterschaft beklagt. Diese wurde auf Wirtshausbesuche zurückgeführt, welche an der «Tagesordnung»²²⁴ waren. Der Verfasser der Fabrikstatistik begrüsst die Bestrebungen jener Arbeitgeber, welche Lesesäle, Kegelbahnen und Bibliotheken einrichteten oder Gesangs- und Musikvereine ins Leben riefen. Dadurch sollten die Arbeiter vom Wirtshausbesuch abgebracht und stattdessen zu sinnvollerem Beschäftigungen hingeführt werden. Das Bürgertum und die Fabrikbesitzer setzten darauf, dass die Lohnarbeiter ihre Freizeit nicht mit Alkohol, Tanz und ausschweifenden Vergnügungen verbrachten, sondern diese mit Mässigung, religiöser Besinnung und Lernen füllten. Ziel war es, dass die Arbeiterschaft nüchtern und ausgeruht war, um die Arbeit morgens pünktlich anzutreten und zuverlässig auszuführen. Noch im 20. Jahrhundert gehörten Wirtshausbesuche zu den beliebtesten

215 Vgl. Schumacher 2002: 90–92.

216 Schweizerische Fabrikstatistik 1939: 50. Eigene Berechnung.

217 Vgl. Tschudi 1948: 250–251.

218 Vgl. Prah 2010: 414.

219 Frey, Vogel 1997: 367.

220 Vgl. Prah 2002: 102; Prah 2010: 414–415; Prah 2015: 17–18.

221 Vgl. Messerli 2002: 336–341.

222 Vgl. Hanhart 1964: 96, 100; Prah 2010: 415. Über die inhäusigen Freizeitbeschäftigungen geben die Biografien (Kapitel 13) detailliert Einblick.

223 Vgl. Maase 1997: 43–44; Schmidt 2015: 128–129. Das Wirtshaus war ein wichtiger Treff- und Mittelpunkt für die sozialistische Arbeiterbewegung. Vgl. Roberts und Huck 1982.

224 Weidmann 1904: 311.

Beschäftigungen ausser Haus nach Feierabend und an den Wochenenden.²²⁵

Neben Wirthhäusern, die vor allem von den männlichen Arbeitern besucht wurden, entstand mit den sinkenden Arbeitszeiten ein grosses Angebot von kommerziellen Freizeitaktivitäten, das den Geschmack eines grossen Publikums ansprechen sollte. Die Angebote wurden vor allem an den Wochenenden genutzt. In grösseren Städten erfreuten sich Gartenlokale und Ausflugswirtschaften grosser Beliebtheit. Diese boten Theateraufführungen, Zaubervorstellungen und Blasmusikkonzerte, oder sie luden zu Spiel und Tanz ein.²²⁶ Daneben entstanden volkstümliche Theater, Operetten und Tanzrevuen, welche nicht viel kosteten und damit auch wenig verdienenden Bevölkerungsschichten zugänglich waren. Konzert, Oper und Theater blieben dagegen weiterhin den höheren Gesellschaftsschichten vorbehalten.²²⁷ Dazu kamen Zoos, Schaustellungen, Panoramen, Tanzvergnügungen, Varietés, Zirkusse, Kinos und Volksfeste aller Art.²²⁸ Im England in der Zwischenkriegszeit gehörten Ausflüge in den Zoo, an die Küste und Verwandtschaftsbesuche zu den typischen sonntäglichen Aktivitäten.²²⁹

Die Bedeutung des Sonntags als Zeitpunkt für Vergnügungen und Abwechslung wird anhand der Biografie von Fritz Bär (Kapitel 13.7.) deutlich, der als kleiner Junge mit seinen Eltern in den 1920er-Jahren eine Gartenwirtschaft mit Platzkonzert besuchte:

«Für einmal trug ich keine geflickten Hosen und hatte ein sauber gewaschenes Gesicht. Sogar Seife war dazu verwendet worden, und darum roch ich wunderbar nach Veilchen und Sauberkeit. In B. hatten die Musikanten bereits die Notenständer aufgestellt, auf den Stühlen lagen ihre Blasinstrumente. Ein Gartenkonzert war immer auch ein Volksfest. Wenn auch die Musik die Hauptsache war, dazu gehörten noch Stände mit Süssigkeiten wie Magenbrot und Zuckerwatte, ein Wurstgrill und ein Glücksrad.»²³⁰

Kirchweihen und Jahrmärkte brachten Vergnügung, Sensation und Abwechslung in das Arbeitsjahr: Gaukler und Akrobaten verwirrten die Sinne des Publikums, Geschichtenerzähler trugen erschreckende und ergreifende Geschehnisse vor, Tanzbären und zweiköpfige Kälber lösten Staunen

und Verwunderung aus. Jahrmärkte konnten mehrere Tage dauern und Umzüge, Karneval sowie Maskentreiben umfassen.²³¹ Daneben wurden Jahrmärkte besucht, um Freundschaften zu knüpfen und zu erneuern, Hochzeiten anzubahnen, Neuigkeiten zu vernehmen und sich nach langen Arbeitsphasen zu erholen: «Essen und Trinken, Tanz, Gesang, Karussells, Vergnügungsbuden, Theater und allerlei Schaustellungen»²³² waren laut Richard Weiss feste Bestandteile von Märkten (Abbildungen 7 bis 12).

Eine grosse Anziehung übten auch regionale, kantonale und eidgenössische Schützen-, Sänger-, Musik- und Turnfeste aus. Deren Besuch war nicht nur als Freizeitbeschäftigung gedacht, sondern sollte die Bevölkerung mit dem Zelebrieren einer bisweilen konstruierten schweizerischen Volkskultur politisch sozialisieren und auf den Nationalstaat einschwören. Diese Tendenzen setzten sich im 20. Jahrhundert fort und erreichten vor dem Zweiten Weltkrieg an der Schweizerischen Landesausstellung von 1939 (Landi) mit dem Gotthardmythos einen Höhepunkt.²³⁴ Daneben entstanden Vereine, die für ihre Mitglieder Veranstaltungen organisierten. Die Arbeiterbewegung gründete Vereine, um der Arbeiterschaft Zugang zu Kultur, Bildung und Unterhaltung zu ermöglichen. Dadurch sollten die Arbeiter ihre Lage erkennen und Veränderungen anstreben können.²³⁵

Ein Beschrieb einer jungen Textilarbeiterin aus der Zwischenkriegszeit verdeutlicht, wie wichtig ihr ein sonntäglicher Ausflug mit Gleichgesinnten war, um Abwechslung in den Alltag und die Arbeitswoche zu bringen:

«Die Strassen liegen in sonntäglicher Ruhe da. Der Lärm und das Hasten des Alltages ist verschwunden. Am Bahnhof jedoch ist Leben und Treiben. Hier treffen sich die Turner oder die Schwimmer, um nach auswärtigen Festen zu fahren. Hier und dort stehen Gruppen Wandervögel (...) Die Fahrkarten werden gelöst und dann geht's auf den Bahnsteig. Bald dampft der Zug aus der Halle. Frohgestimmt singen wir einige Lieder. Die Alltagssorgen sind bald vergessen. Unter Lachen und Scherzen geht die Fahrt vonstatten. Bald kommt auch das Ziel. Jetzt hinaus und durch den Wald oder über Felder (...) Da taucht plötzlich vor uns Wasser auf (...) Jetzt wird Ball gespielt und Speer

225 Vgl. Weidmann: 311; Maase 1997: 49; Hanhart 1964: 97, 101.

226 Maase 1997: 54.

227 Prahl 2015: 19.

228 Vgl. Schönauer, Lachat 1985: 256–262; Kuchenbuch 1992: 64–74. Zur Geschichte des Kinos von seinen Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg siehe Gerber 2017, insbesondere: 95–177.

229 Vgl. Pooley, Turnbull, Adams 2005: 174–180.

230 Vgl. Bär 2003: 115–116.

231 Vgl. Maase 1997: 39.

232 Weiss 1978: 124–125.

233 Bilder vom Jahrmarkt in Langnau im Emmental aus dem Jahr 1948. Fotoarchiv SGV. Bilder von links nach rechts: SGV_12N_17442, archiv.sgv-sstp.ch/resource/439677, SGV_12N_17426, archiv.sgv-sstp.ch/resource/439661, SGV_12N_17430, archiv.sgv-sstp.ch/resource/439665 (obere Reihe), SGV_12N_17469, archiv.sgv-sstp.ch/resource/439704, SGV_12N_31298, archiv.sgv-sstp.ch/resource/453533, SGV_12N_31236, archiv.sgv-sstp.ch/resource/453471 (untere Reihe), 12.08.2019.

234 Vgl. Risi 2003: 21–24, 34–35.

235 Vgl. Prahl 2002: 104; Maase 1997: 74.



Abbildungen 7, 8, 9, 10, 11 und 12: Jahrmärkte brachten eine willkommene Abwechslung in manchen Alltag: Sie boten Unterhaltung, Kuriositäten, Einkaufsmöglichkeiten sowie Gelegenheit, bestehende Kontakte aufzufrischen und neue zu knüpfen.²³³

geworfen. Bald wird dies, bald das gemacht. Einer wagt sich schon ins Wasser und bald kommt der nächste (...). Gar zu schnell bricht der Abend herein und es muss aufgebrochen werden.»²³⁶

Eine besondere Ausprägung dieser organisierten Freizeit fand sich in der Lebensreformbewegung, die im späten 19. Jahrhundert aufkam. Diese sagte sich los von Alkohol, Fleisch, Tabak und anderen Sucht- und Genussmitteln, welche die Freizeit früherer Generationen prägte, und stellte körperliche Aktivitäten sowie ein gesunde Lebensführung ins Zentrum. Die Entstehung der Lebensreformbewegung wird in der Forschung als Antimodernisierungsprozess oder Gegenbewegung zur Industrialisierung gedeutet.²³⁷ Die Menschen wurden durch die Wohnverhältnisse in den städtischen Mietskasernen ihres alten und vormodernen

Lebensraums beraubt und entfremdeten sich von der Natur. Die angeblich krankmachenden Städte, Wohnungen und Arbeitsplätze sollten verlassen werden, um sich an Sonne, frischer Luft und in der freien Natur zu erholen und die Körperkräfte zu erneuern. Die Lebensreformbewegung manifestierte sich unter anderem in Vereinen und Verbänden. Die Jugend organisierte sich darin und verbrachte unabhängig von ihren Eltern ihre eigene Freizeit, etwa mit Wanderungen oder Ausflügen in die nähere Umgebung. Es ging aber nicht nur darum, Zeit mit Gleichgesinnten zu verbringen und ein Gemeinschaftserlebnis zu erzeugen. Die Lebensreformbewegung wollte Impulse setzen für eine Gesellschaft, bei der menschliche Bedürfnisse besser in Einklang mit der äusseren Natur gebracht werden sollten.²³⁸

²³⁶ A. H. E., 21 Jahre, zitiert nach Lüdtko (Hg.) 1991: 39–40.

²³⁷ Zum Forschungsstand und zu verschiedenen Erklärungsmustern der Lebensreformbewegung vgl. Fritzen 2006: 28–36.

²³⁸ Vgl. Rohrkämmer 2016: 29–31, 35–37.

2.3. Einkaufen

Bis weit ins 19. Jahrhundert waren die meisten Menschen in der landwirtschaftlichen Produktion tätig. Aus dieser kamen viele Güter des täglichen Bedarfs. Das Einkaufen beschränkte sich auf Produkte, die der Hof nicht hergab oder die nicht ohne Weiteres selbst hergestellt werden konnten.²³⁹ Ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts beschäftigte die Landwirtschaft stets weniger Menschen: 1860 waren 41 Prozent der Schweizer Erwerbsbevölkerung im ersten Wirtschaftssektor tätig, 1941 21 Prozent. Im Gegenzug wuchsen die Anteile des Industrie- und Dienstleistungssektors. Der erste Wirtschaftssektor blieb 1941 allerdings in ländlichen und alpinen Kantonen hoch, die schwach industrialisiert waren: So in den Kantonen Wallis (48 Prozent), Freiburg (43 Prozent) oder Graubünden (38 Prozent). In Kantonen mit städtischen oder industriellen Zentren lagen die Anteile der Landwirtschaft unter dem Schweizer Durchschnitt.²⁴⁰ In der Tendenz verrichteten immer mehr Menschen Lohnarbeit und waren zur Hauptsache nicht mehr in der Produktion landwirtschaftlicher Güter tätig. Jedoch besaßen zahlreiche Arbeiterfamilien und Gewerbetreibende ein Landstück, das sie landwirtschaftlich bewirtschafteten und nutzten. Die Erzeugnisse dienten der Selbstversorgung oder wurden verkauft, um Nebeneinkünfte zu erzielen. Wie viele Haushalte im Nebenerwerb Landwirtschaft betrieben, kann kaum gesagt werden.²⁴¹

Das Einkaufen wurde also für wachsende Bevölkerungsteile entscheidend, um sich mit Gütern für den Lebensbedarf einzudecken. Die Konsumsoziologie unterscheidet dabei grundsätzlich zwei Ordnungen des Konsums. Der Konsum erster Ordnung bezieht sich auf die Befriedigung primärer Bedürfnisse wie Essen, Trinken und Schlafen. Diese Bedürfnisse müssen unbedingt gestillt werden; falls dies nicht gelingt, ist das Überleben in Frage gestellt. Der Konsum zweiter Ordnung befasst sich mit sekundären Bedürfnissen, die nicht zwingend erforderlich sind. Dazu gehören Luxusprodukte oder Güter, die der eigenen Persönlichkeit Ausdruck verleihen oder die Zugehörigkeit zu einer Gruppierung demonstrieren.²⁴² Wenn in der Arbeit von Einkaufen die Rede ist, geht es um den Konsum erster Ordnung, also um die Deckung der Grundbedürfnisse.

2.3.1. Entwicklung der Kaufkraft

Da das Vorhandensein von Geldmitteln fürs Einkaufen eine zentrale Voraussetzung war, müssen – wenn über Einkaufen gesprochen wird – auch die Kaufkraft und ihre langfristige Entwicklung erwähnt werden. Im Schnitt erhöhte sich die Kaufkraft von Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Zweiten Weltkrieg erheblich. In der Schweiz nahmen die Arbeiterlöhne von 1850 bis 1939 real um den Faktor 3,5 zu.²⁴³ Beispielsweise für ein Kilogramm Weizen musste ein Arbeiter 1850 rund sieben Minuten arbeiten, im Jahr 1939 noch sieben. Die Kaufkraftzunahme entwickelte sich nicht gleichmässig: Je nach Region gab es deutliche Unterschiede in Preisen und Löhnen; auch im zeitlichen Verlauf entwickelte sich die Kaufkraftzunahme nicht linear.²⁴⁴ Obwohl in der langfristigen Perspektive die Löhne stiegen, musste der grösste Teil des Arbeitereinkommens für die Lebenshaltung aufgewendet werden. Schätzungen des Schweizerischen Arbeitersekretariates zufolge gab ein Arbeiter 1890 rund 87 Prozent seines Lohnes für Nahrungsmittel, Bekleidung und Wohnkosten (Miete, Unterhalt, Möbel, Geräte, Heizung, Licht) aus.²⁴⁵ Vor dem Ersten Weltkrieg gab eine Arbeiterfamilie etwa 85 Prozent des Einkommens für den Existenzbedarf (Nahrung, Kleider, Wohnungsmiete, Körperpflege) aus. Bei Angestellten und Beamten betrug dieser Anteil zwischen 75 und 80 Prozent.²⁴⁶ Abzüglich Steuern, Versicherungen und anderen fixen Ausgaben standen den Familien im Schnitt fünf Prozent des Einkommens zur Verfügung, was rund 145 Franken pro Jahr oder etwa 10 Franken pro Monat entsprach. Dadurch war «der Arbeiter und der Angestellte der Herrschaft des Schemas, das von seiner ganzen Lebenshaltung Besitz ergriffen hat, wenigstens in einem bescheidenen Winkel seines Haushaltes entronnen».²⁴⁷ Mit der Reallohnzunahme in den 1920er-Jahren erhöhte sich die Kaufkraft wieder. 1921 gaben Arbeiter 74 und besser verdienende Angestellte und Beamte 65 Prozent ihres Einkommens für lebensnotwendige Güter aus.²⁴⁸ Noch 1937/38 aber wurden im Schnitt zwei Drittel der Einkünfte von Arbeitern für die Lebenshaltung (Nahrung, Bekleidung, Wohnkosten) aufgewendet.²⁴⁹ In den übrigen Ländern West- und Nordeuropas sahen die Haushaltsrechnungen ähnlich aus: Deutlich über die Hälfte der Einkommen wurde für die Deckung von Grundbedürfnissen ausgegeben.²⁵⁰ Die zugenommene

239 Vgl. Weiss 1978: 124.

240 Ritzmann-Blickenstorfer, Siegenthaler 1996: 404.

241 Vgl. Witzig 2000: 121; Gruner 1968: 152; Hauser 1989: 145. Gemäss der Betriebszählung von 1905 betrieb «fast jeder» Gewerbetreibende auf dem Land «auch noch ein wenig Landwirtschaft». Zitiert nach Baumann, Moser 1999: 67.

242 Vgl. Hellmann 2010: 179–180; Wolfgang König macht eine ähnliche Unterteilung, verwendet jedoch die Begriffe Grundbedürfnisse und Kulturbedürfnisse. Vgl. König 2013a: 15–16.

243 1913 betrug der Stundenlohn eines Arbeiters 26 Rappen, im Jahr 1939 90 Rappen. HSSO G.1. Vgl. auch Müller, Woitek 2012: 97–102.

244 Vgl. HSSO G.1; HSSO H.2a.

245 BFS 20.2.2.1. Eigene Berechnung.

246 Vgl. Die Lebenshaltung schweizerischer Arbeiter und Angestellten 1922: 90–96.

247 Ebd.: 270.

248 HSSO T.1; BFS 20.2.2.1. Eigene Berechnung.

249 BFS 20.2.2.1.

250 Vgl. Haupt 2003: 53–54; Schmidt 2015: 42–46.

Kaufkraft ging nicht nur auf den Anstieg der Löhne zurück. Infolge der industriellen Nahrungsmittelproduktion und der effizienten Distribution reduzierten sich auch die Preise von Konsumgütern.²⁵¹

2.3.2. Verkaufsläden und Warenhäuser

Für den Einkauf von Gütern des täglichen Bedarfs waren Verkaufsläden von entscheidender Bedeutung. In den Dörfern gab es Krämer- oder Gemischtwarenhandlungen, die ein breites Warensortiment anboten und über Mittag, nach Feierabend und am Sonntag geöffnet waren.²⁵² In den Städten waren Verkaufsläden dezentral über die Quartiere verteilt und wurden oft im Familienbetrieb geführt.²⁵³ Die Dezentralität ergab sich daraus, weil der Verkaufsladen meist im gleichen Gebäude war, in dem die Inhaber und Betreiber der Läden wohnten.²⁵⁴ Angaben zur Zahl von Verkaufsläden liegen aus Basel und Bern vor: 1854 gab es in Basel 306 Lebensmittelgeschäfte. Bis 1910 vervierfachte sich diese Zahl auf 1295, ungefähr im Gleichschritt mit der Bevölkerungszunahme: 1854 sowie 1910 kamen rund hundert Einwohner auf einen Laden. Es gab nicht nur mehr Verkaufsläden, immer mehr nahmen zudem Obst und Gemüse in ihr Sortiment auf: Während um 1850 die Mehrzahl der Läden in Basel aus Metzgereien, Bäckereien, Brauereien und Konditoreien bestand, verkauften 1910 die meisten Läden auch Frischprodukte, die vormals fast ausschliesslich auf dem Wochenmarkt oder über Hausierer erhältlich waren.²⁵⁵ In Bern waren die Tendenzen ähnlich. Einerseits nahm die Zahl der Lebensmittelgeschäfte zu: 1860 waren es 206, und im Jahr 1940 belief sich ihre Anzahl auf 936.²⁵⁶ Andererseits wuchs auch in Bern die Laden- mit der Bevölkerungszahl. Die Ladendichte war in der Bundeshauptstadt geringer als in Basel: So kamen 1860 und 1940 rund 140 Stadtberner auf einen Laden. 15 Prozent der Verkaufsläden waren 1940 Gemüse- und Fruchtehandlungen sowie Konsumfilialen – diese Ladentypen existierten in der Bundesstadt im Jahr 1860 noch nicht.²⁵⁷ Die genossenschaftlich organisierten Konsumvereine kamen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf. Ihr Grundgedanke war, tiefe Ankaufpreise auszuhandeln und diese an die Konsumenten weiterzugeben, wovon vor

allem die weniger vermögenden Gesellschaftsschichten profitieren sollten.²⁵⁸

Der Besuch eines solchen Verkaufsladens hatte mit dem Erlebnis, wie es die Warenhäuser und Supermärkte des 20. und 21. Jahrhunderts bieten möchten, wenig gemein. Dies ist der Biografie von Ernst Gysler zu entnehmen, die das Innere eines Verkaufsladens in der Stadt Zürich Ende des 19. Jahrhunderts beschreibt:

«Die Laden waren meist düster, mitunter sogar dunkel. Die billigste Beleuchtung war die Petroleumlampe, die (...) mitten über dem dicht beladenen Korpus hing und manchmal dafür sorgte, dass die Kunden nebst den gelblichen Lichtstrahlen auch noch den Gestank der Lampe in Kauf nehmen mussten. Gewöhnlich stand hinter der Ladentüre ein grosser hundertlitriger Petroleumbehälter, aus dem das lichtpendende Oel literweise verkauft wurde (...) Hinten an der Wand befand sich ein grosses, primitives Holzregal, auf dem neben Bodenwische, Papierkragen und -manschetten die hölzernen ovalen Schachteln mit der Schuhwische, daneben ein Korb mit Salat und eine ganze Reihe (...) Fünfpfünder Brot lagerten. Auf dem Korpus selber glänzte goldgelb ein mächtiger Ankenstock [Butterstock, BS] von mehreren Kilos (...) Neben dem Butterstock stand ein Holzfässchen von etwa dreissig Zentimeter Höhe, aus dem die scharfe Tunke der darin befindlichen Häringe [sic] kräftig in die Nasen stieg. Wenn die Butter etwas von dem herben Duft seines [sic] Nachbars in sich aufnahm, machte das der Kundschaft auch nichts aus.»²⁵⁹

Erste Warenhäuser gab es in Paris in den 1850er-Jahren. Danach verbreiteten sie sich rasch in Kanada, USA und in England.²⁶⁰ Um 1900 entstanden an der Zürcher Bahnhofstrasse der Jelmoli und der Globus, in Bern das Warenhaus Loeb.²⁶¹ Die Warenhäuser zeichneten sich durch eine übersichtliche Warenauslage, ein breites Produktsortiment, feste Preise und Barzahlung aus. Dazu bewarben sie ihre Produkte in grossen Zeitungsinseraten sowie eigenen Prospekten und standen auch Menschen offen, die nichts kaufen wollten.²⁶² Zudem zogen die Inszenierung der Ware in den Schaufenstern, die damals aufkommende elektrische Beleuchtung und die aufwendig gestalteten Verkaufsräume grosse Bevölkerungsscharen an. Dadurch entwickelte sich die Zürcher

251 Vgl. Trentmann 2017: 199–202; König 2013a: 37–39, 44–50.

252 Ziegler 1985: 136.

253 Vgl. dazu die Porträts einzelner Verkaufsläden in Hermann 1946.

254 Vgl. Spiekermann 1999: 165–175.

255 Vgl. Keller 1997: 104–110.

256 Es handelte sich um Metzgereien, Milch-, Butter- und Käsehandlungen, Kolonial- und Spezereiwaren, Bäckereien sowie Gemüse- und Fruchtehandlungen. Anliker 1945: 12.

257 HSSO B.37; Anliker 1945: 12. Eigene Berechnung.

258 Vgl. Spiekermann 1999: 238–241.

259 Gysler 1964: 120–122.

260 Vgl. Trentmann 2017: 257–272.

261 Vgl. Ziegler 1985: 141–142; Lüthi 2010: 94.

262 Vgl. Haupt 2003: 65–85. Das Warenhaus war zentral in der Inszenierung der Konsumkultur für die Entstehung eines Massengeschmacks. Siehe dazu König 2009.



Abbildung 13: Hausierer, hier mit Hundegespann, brachten die Ware bis an die Haustüre.²⁶⁴

Bahnhofstrasse in den 1890er-Jahren zur Flaniermeile.²⁶³ Mutmasslich spielten Warenhäuser bei der Deckung des täglichen Bedarfs nur eine untergeordnete Rolle und wurden allenfalls im Rahmen eines Stadtbummels besucht.

2.3.3. Hausierer und Hauslieferungen

Daneben durchzogen Hausierer die Stadt, welche ihre Ware direkt an der Haustüre verkauften (Abbildung 13).²⁶⁵ 1892 waren bei den kantonalen Behörden fast 36 000 Hausierer registriert. Nach Ansicht des Vereins Schweizerischer Geschäftsreisender waren dies zu viele, wie er dem National- und Ständerat 1894 in einer Eingabe mitteilte. Zudem liesse sich der Hausierhandel kaum erfassen und kontrollieren.²⁶⁶ Auch die Marktpolizei der Stadt Bern erachtete das Hausieren als Problem. Im Oktober 1938 zählte sie in der Stadt Bern 646 Personen, die mit Früchten und Gemüse hausierten. Rund 87 Prozent von ihnen waren an mindestens einem Wochentag am Hausieren. Widerstand gegen das Hausieren kam von Ladenbesitzern, Marktstandbetreibern und Hand-

werkern, die Umsatzeinbussen beklagten. So war das Hausieren an den Markttagen in der Stadt Bern verboten.²⁶⁷

Die vornehmeren Haushalte liessen sich die Waren auf Bestellung via Boten ins Haus liefern.²⁶⁸ Im ländlichen Raum gab es Boten, die Lebensmittel in einem grösseren Ort einkauften, in die Wohngemeinde brachten und dort veräusserten. So gab es in Siglistorf, Kanton Aargau, in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen Dorfboten. Dieser fuhr zwei- bis dreimal pro Woche nach Kaiserstuhl, kaufte dort für die Dorfbewohner ein und führte die Ware zu Fuss mit einem Karren ins Dorf. Mit der Zeit richtete er in Siglistorf einen eigenen Laden mit dem Notwendigsten wie Brot, Kaffee, Hefe, Petrol und Zucker ein.²⁶⁹ Auch Milch wurde lange Zeit bis zur Haustüre geliefert.²⁷⁰

263 Vgl. Witzig 1997: 138–139; Ziegler 1985: 136.

264 Heinrich Zille (1858–1929): Ungewohnter Blick auf Gewohntes, Hausierer mit Hundegespann, www.zeno.org/nid/20001910876, 12.08.2019.

265 Witzig 1997: 135.

266 Vgl. Verein schweizerischer Geschäftsreisender 1894: 345–346.

267 Vgl. Anliker 1945: 44–47.

268 Vgl. Witzig 1997: 133–134. Einen solchen Service offerierte beispielsweise die Metzgerei, Wurst- und Konservenfabrik Otto Ruff in Zürich. Vgl. Hermann 1946: 312.

269 Vgl. Pro Senectute 1989: 44–45.

270 Vgl. Keller 1997: 102. Paul Thürer (1878–1967) beschrieb in seiner Biografie, wie er und sein Bruder jeweils am Morgen mit einem Handwagen rund 100 Liter Milch vom elterlichen Bauernbetrieb, der ausserhalb von Chur lag, zu den Kunden in der Stadt Chur lieferten. Vgl. Thürer 2005: 43–45. Zur Mobilitätsbiografie von Paul Thürer siehe Kapitel 13.4.



Abbildung 14: Marktszene Bundesplatz Bern, etwa 1932.²⁷¹

2.3.4. Wochen- und Jahrmärkte

Wer sich nicht aus dem eigenen Landstück mit Kartoffeln, Gemüse oder Obst versorgen konnte, war lange Zeit auf Wochenmärkte angewiesen, an denen Bauernfamilien aus der Umgebung ihre Erzeugnisse verkauften (Abbildung 14).²⁷² Die Wochenmärkte büssten allerdings zusehends an Bedeutung ein. Einerseits erhielten sie Konkurrenz von den Verkaufsläden, die vermehrt markttypische Produkte wie Gemüse, Kartoffeln und Früchte ins Sortiment aufnahmen. Diese waren täglich geöffnet und ermöglichten witterungsgeschütztes Einkaufen. Andererseits wurden die Wochenmärkte, die in Ortskernen und auf belebten Plätzen abgehalten wurden, von Stadtplanern zusehends als Verkehrshindernis gesehen.²⁷³

Daneben gab es Jahrmärkte, wozu die Mai- und Martinimärkte gehörten. Diese wurden nicht nur von der Stadtbevölkerung besucht. Auch Familien aus dem ländlichen Raum reisten an, um sich mit Kleidern, Schürzen, Schuhen, Haushaltsgegenständen und landwirtschaftlichen Geräten zu versorgen. Zum Bild der Mai- und Martinimärkte gehörten Gaukler, Sänger, Novitäten, Kuriositäten und Süßigkeiten.²⁷⁴ Jahrmärkte wurden deshalb nicht nur zum Einkauf-

fen, sondern auch zum Vergnügen und zur Entspannung besucht (Kapitel 2.2.3.). Laut dem Journalisten Heinrich Schäublin herrschte an Markttagen jeweils ein buntes Treiben, wie er anhand des Wochenmarktes in Bern 1912 ausführte:

«Zu allen Toren der Stadt herein wimmelt es (...) von Fuhrwerken aller Art (...) Die Strassen füllen sich, die Hallen, und Krämerseelen zieh'n umher. Korb an Korb gereiht siehst du an der Hauptstrasse die Attribute der Gemüsehändler ausgestellt; Sack an Sack im Kornhause die Zukunftsmusik der Mühlesteine; Huf an Huf auf dem Viehmarkte die echten Milch- und Fleischlieferanten des Landes.»²⁷⁵

271 Staatsarchiv des Kantons Bern FN Jost N 10066 www.query.sta.be.ch/detail.aspx?ID=472424, 12.08.2019.

272 Vgl. Ziegler 1985: 134–135; Witzig 1997: 133–134.

273 Vgl. Spiekermann 1999: 189–202.

274 Vgl. Witzig 1997: 135.

275 Schäublin 1912: 1.

Teil 1: Netze und Knoten – Genese der Verkehrsinfrastruktur

«The means of travelling in Switzerland have been greatly improved and increased within the last 30 years. The high roads are excellent, and those over the Alps are marvels of engineering skill. Where railways are not made, diligences run; and since 1823, when the first experiment with steam was made on the Lake of Geneva, every one of the large Lakes is navigated by steamboats.»²⁷⁶

Dieses Zitat stammt aus dem Reiseführer von John Murray des Jahres 1867. Es besagt, dass sich das Verkehrswesen in der Schweiz bis zu diesem Zeitpunkt grundlegend verändert hatte. Verbesserungen gingen zurück auf die Verwendung der Dampfkraft, welche zu neuartigen Verkehrsmitteln wie dem Dampfschiff und der Eisenbahn führte.²⁷⁷ Der Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur war auch ein wesentlicher Faktor für das von Murray als angenehm beschriebene Reisen.

Murrays Beschreibung der Verkehrsinfrastruktur bezog sich primär auf die touristischen Destinationen in den Stadt-, See- und Bergregionen. Diese waren zu jenem Zeitpunkt mit Dampfschiff, Eisenbahn, Pferdeposten und ausgebauten Strassen gut erreichbar. Murray dürfte mit dieser Aussage das Ziel verfolgt haben, seiner Leserschaft in England die Schweiz als Reisedestination beliebt zu machen. Sie verschweigt jedoch, dass sich die Verkehrsinfrastruktur, vor allem die Strassen, in der Schweiz zu diesem Zeitpunkt vielerorts in einem dürftigen Zustand befand beziehungsweise noch gar nicht errichtet war. Zu denken ist etwa an die meist mangelhafte Qualität der Gemeindestrassen, die bis zum Ende des 19. Jahrhunderts kaum mit einer Postkutsche zu befahren waren. Und die Eisenbahn verband Anfang der 1860er-Jahre zwar die grösseren Städte im Schweizer Mittelland – viele periphere Regionen waren von der Eisenbahn aber noch nicht erschlossen.

In der Schweiz wurden bis vor dem Zweiten Weltkrieg viele Kilometer Strassen, Eisenbahn- und Tramschienen verlegt.²⁷⁸ Der Bau der Infrastruktur vollzog sich jedoch räumlich nicht gleichmässig: In den Städten hatten die Strassen bis kurz vor dem Zweiten Weltkrieg eine feste Oberfläche, während der ländliche Raum vor allem von Kiesstrassen gekennzeichnet war. Darüber hinaus wiesen die Städte einen überdurchschnittlich guten Anschluss an das Netz des öffentlichen Verkehrs auf. Dagegen verfügte nicht jede peripher gelegene Gemeinde über eine Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Ein Stadtbewohner hatte damit einen besseren räumlichen Zugang zur Verkehrsinfrastruktur als der Bewohner einer ländlichen Gemeinde. Der ungleiche räumliche Zugang zur Verkehrsinfrastruktur produzierte soziale Unterschiede. So unternahm die städtische Oberschicht auf dem ausgebauten Schienen- und Strassennetz relativ früh Bahn-, Tram-, Fahrrad- und Automobilfahrten. Ausflüge ins Umland mit öffentlichen oder privaten Verkehrsmitteln gehörten für einige zu den regelmässigen Sonntagsaktivitäten. Auf dem Land bot die Verkehrsinfrastruktur kaum die Voraussetzungen für solche Sonntagsausflüge. Die geografischen Aktionsräume waren auf das dörfliche Umfeld beschränkt.

Entsprechend der hohen Bedeutung, die die Verkehrs- und Mobilitätsforschung der Verkehrsinfrastruktur beimisst, erhält die Verkehrsinfrastruktur in der vorliegenden Arbeit einen prominenten Platz. Im vorliegenden Teil 1 der Dissertation werden die wichtigsten Entwicklungen der Verkehrsinfrastruktur aufgezeigt. Im Vordergrund stehen die Fragen, was zum Bau und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Strassen, Eisenbahnnetze, Tramnetze) von 1848 bis 1939 führte, wie sich die räumlichen Zugänge zur Verkehrsinfrastruktur gestalteten und welche Zusammenhänge sich mit der Alltagsmobilität herstellen lassen.

²⁷⁶ Murray 1867: xix.

²⁷⁷ Vgl. Osterhammel 2011: 928–938.

²⁷⁸ BFS 11.2.1.2, T 11.2.1.4.

3. Strassenbau vom 18. bis ins 20. Jahrhundert

Die Strassen sind in Bezug auf die kilometermässige Ausdehnung der wichtigste Verkehrsträger: Mit 48 000 Kilometern war das Strassennetz im Jahr 1939 mehr als achtmal grösser als das Eisenbahn- und Tramnetz, welches zu diesem Zeitpunkt zusammen rund 5 600 Kilometer umfasste.²⁷⁹ Die Strassen spielen daneben bei fast jeder räumlichen Bewegung eine Rolle. Dies selbst dann, wenn Strassen nicht der primäre Verkehrsträger waren wie beim Fahrrad- und Autofahren, sondern dazu dienten, zu Fuss eine Tramhaltestelle oder einen Bahnhof zu erreichen. Die Bedeutung der Strassen in der Alltagsmobilität kann deshalb kaum überschätzt werden.

3.1. Prolog: Anfänge des modernen Strassenbaus

Beim Strassenbau fanden wichtige Entwicklungsabschnitte schon vor dem Untersuchungszeitraum statt. Deshalb beginnt das Kapitel über die Strassen im Sinne eines Prologs im 18. Jahrhundert, als der moderne Strassenbau einsetzte, wie er in der Forschung bezeichnet wird.²⁸⁰

3.1.1. Transit- und Alpenstrassen

Im 18. Jahrhundert bauten viele europäische Staaten ihre Hauptstrassennetze aus: zunächst England und Österreich ab den 1720er-Jahren, Frankreich Ende der 1730er-Jahre und dann Regionen im süddeutschen Raum und in der Schweiz. Der gleichzeitige Ausbau der Hauptstrassen in verschiedenen Ländern ging einher mit gestiegenen Verkehrs- und Transportbedürfnissen, wie sie in grossen Teilen Europas auftraten.²⁸¹ So sorgten gestiegene Erträge in der Landwirtschaft, ein Bevölkerungswachstum, ein intensivierter Fernhandel und eine grössere Arbeitsteilung für ein höheres Verkehrsaufkommen.²⁸² Diese Erscheinungen können in Beziehung zum ausserwirtschaftlichen Strukturwandel der Neuzeit gestellt werden, der gemäss Christian Kleinschmidt

von «Monetarisierung und Vermarktlichung, Konsumorientierung und zunehmende[r] Mobilität»²⁸³ geprägt war. Gleichzeitig führten schlechte Ernten und Hungersnöte vor Augen, dass ausgebaute Verkehrswege von zentraler Bedeutung waren, wenn es um die rasche und kostengünstige Herbeischaffung von Lebensmitteln ging.²⁸⁴

Es wurden nicht nur Strassen gebaut, um die gestiegenen Verkehrsbedürfnisse zu bewältigen. Daneben wurden Postfahrpläne verdichtet, der Wagenbau verbessert und stärkere Zugtiere gezüchtet, um Beförderungskapazitäten zu erhöhen.²⁸⁵ Hauptstrassen wurden in dieser Zeit als Kunststrassen oder Chausseen gebaut. Während der Ausdruck Chaussee auf den französischen Strassenbau im 17. Jahrhundert zurückgeht, war Kunststrasse ein Begriff in deutschen Lehrbüchern des 19. Jahrhunderts. Im Kern geht es bei Chausseen und Kunststrassen um das Gleiche: Es waren Strassen, die sich durch bestimmte Eigenschaften wie einen festen Untergrund, seitliche Entwässerungsgräben und eine Wölbung auszeichneten. Eine Kunststrasse oder Chaussee war dadurch deutlich von ihrer Umgebung zu unterscheiden.²⁸⁶

Die internationalen Verkehrswege verliefen quer durch Europa. Die Schweiz war vom Nord-Süd-Verkehr über die Alpen wie vom Ost-West-Verkehr zwischen Genfer- und Bodensee in diese Verkehrswege eingebunden. Zwischen 1740 und 1780 entstand ein Transitstrassennetz im Schweizer Mittelland von rund tausend Kilometern, welches auf die Ost-West-Achse zwischen Genfer- und Bodensee ausgerichtet war. Finanziert wurde der Strassenbau zum grossen Teil durch Zölle und Weggelder.²⁸⁷ In der Eidgenossenschaft war der Staat Bern eine treibende Kraft im Strassenbau. Dort wurden die in Frankreich entwickelten modernen Strassenbautechniken adaptiert und kamen etwa in Form von repräsentativen Bauten zum Ausdruck.²⁸⁸ Denn beim Strassenbau ging es nicht nur um die rasche und kostengünstige Raumüberwindung, sondern auch um Stärkung der Territorialgewalt, die Erhöhung der Fiskaleinnahmen und die Zurschaustellung staatlicher Macht. Basel war mit ausgebauten Strassenverbindungen über das Juragebirge an Zentren im Schweizer Mittelland verkehrlich angeschlossen. Und eine

279 BFS 11.2.1.4; BFS 11.2.1.2.

280 Vgl. Dienel, Schiedt 2010: 7.

281 Schiedt 2007a: 41.

282 Vgl. Maissen 2011: 102–108; Hauser 1961: 157–159. Vgl. die Schätzungen zum Warenverkehr in London in Barker, Gerhold 1993: 22.

283 Kleinschmidt 2017: 69.

284 Vgl. Riedi 2009: 322–325; Krämer 2013: 128.

285 Vgl. Popplow 2008: 80, 90–93, 97–107.

286 Zur Diskussion von Chausseen und Kunststrassen sowie zu technischen und baulichen Eigenschaften im Strassenbau siehe Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 12–14; Schiedt 2010a: 24; Schiedt 2014a: 36–37; Schiedt 2007a: 40; Barraud Wiener, Simonett 1990: 416.

287 Vgl. Popplow 2008: 92–93, 113; Schiedt 2007a: 42; Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 6, 9.

288 Wie der Neue Aargauerstalden, der von 1750 bis 1758 gebaut wurde und Berns Stärke und Durchsetzungsfähigkeit demonstrieren sollte. Vgl. Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 8–9; Schiedt 2007a: 40.



Abbildung 15: Beispiel einer Kunststrasse, wie sie in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in den Alpen entstand: Die Tremolastrasse, welche Airolo mit dem Gotthardpass verbindet.²⁹⁶

Strasse nach Luzern sicherte den verkehrlichen Zugang in die Gotthardregion.²⁸⁹

In den Alpenregionen war der Strassenbau im 18. Jahrhundert weit weniger ausgeprägt als im Mittelland, weshalb sich die Strassen dort in einem wenig befriedigenden Zustand befanden.²⁹⁰ Die Helvetische Strassenenquôte von 1801 stufte zwei von drei Schwyzer Strassen als so mangelhaft ein, dass diese als mit Fuhrwerken nicht befahrbar galten. Diese bestanden zu einem kleineren Teil aus Saum- und zu einem grösseren Teil aus Fusswegen. Davon wurden einige als schlechte, steile und gefährliche Bergstrassen bezeichnet. In den Kantonen Uri, Ob- und Nidwalden waren die Strassenzustände ähnlich.²⁹¹ Ein Grund dafür dürfte gewesen sein, dass der Vierwaldstättersee in der Zentralschweiz

verkehrlich wichtig war, sowohl in regionaler Hinsicht wie für den Nord-Süd-Transit.²⁹² Auch andernorts, wo Wasserwege schiffbar waren, wie im Aargau oder in der Region Schaffhausen, blieben die Strassenbautätigkeiten verhältnismässig gering.²⁹³ Nach 1800 wurden auch die Strassen im Alpenraum zu fahrbaren Verkehrsverbindungen ausgebaut. Napoleon machte den Anfang mit der Simplonpassstrasse, die er zwischen 1800 und 1805 unter seinem Strassenbauprogramm zur modernen Militärstrasse und schnellsten Verbindung zwischen Paris und Mailand ausbauen liess.²⁹⁴ Die Simplonstrasse wurde zum Vorbild einer guten Passstrasse, sodass nach diesem Beispiel in der Schweiz bis 1840

292 Vgl. Bavier 1878: 49–54; Dubler 1983: 265.

293 Vgl. Bavier 1878: 33, 37.

294 Vgl. Von Deschwanden 1997: 23, 27. Das Strassenbauprogramm von Napoleon sah den Bau von zwanzig *grandes routes de première classe* sowie die umfassende Restaurierung bestehender Strassen vor. Dazu gehörten neben der Simplonstrasse die Passstrassen über den Mont Cenis, Col de la Faucille, Col de Montgenèvre, Col du Lautaret oder Col de Cabre. Vgl. Reverdy 1993: 13–15, 26–36.

289 Vgl. Helmedach 1996: 41; Helmedach 2002: 32–34; Inventar historischer Verkehrswege Baselstadt 2004: 19; Baumann 1924: 123; Schiedt 2010a: 13.

290 Schiedt 2014a: 8, 10.

291 Vgl. Hoppe 2005: 228–230; Schiedt 2014a: 8, 10.

weitere Übergänge über den Splügen-, San-Bernardino-, Julier-, Maloja- und Gotthardpass errichtet wurden (Abbildung 15).²⁹⁵

Während Kutschen die Fussgänger auf schlechten Strassen hinsichtlich Geschwindigkeit kaum übertrafen, erlaubten gut ausgebaute Strassen ein rascheres Vorwärtskommen. Dies schlug sich in einer Beschleunigung und Intensivierung des Verkehrs im Ausland wie im Inland nieder: In England beispielsweise verkürzten sich die Kutschenreisen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts bis 1836 um bis achtzig Prozent. In London nahm die Zahl der Kutschenverbindungen im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts um den Faktor 4 zu.²⁹⁷ Georges Reverdy schätzte, dass sich der Verkehr auf den *routes royales* in Frankreich zwischen 1815 und 1830 verdoppelt hatte.²⁹⁸ In der Schweiz waren 1810 Reisegeschwindigkeiten mit den schnellsten Postkutschen von 8,4 Kilometern pro Stunde möglich, während es zu Fuss, mit Fuhrwerken sowie mit Saum- und Reitpferden im Schnitt höchstens 4 Kilometer pro Stunde waren.²⁹⁹

3.1.2. Kantonaler Hauptstrassenbau

1830 und 1831 gaben sich verschiedene Kantone liberale Verfassungen.³⁰⁰ In diese Phase fiel der Ausbau der kantonalen Hauptstrassen. Denn gute Strassen wurden für das Allgemeinwohl als notwendig erachtet und deshalb zur Staatsaufgabe erklärt.³⁰¹ Dies formulierte der Regierungsrat des Kantons Bern im Jahr 1840 folgendermassen:

«Es ist Aufgabe des Staats, die bedeutenden das eigene [sic] mit dem Ausland verbindenden Straßen in eigenen Kosten und unter seiner speciellen Aufsicht zu halten, sie sind die Pulsadern, welche das eigene Land durchziehen, dessen Produkten den Ausgang nach andern Staaten und den fremden Produkten den Eingang gestatten.»³⁰²

In den 1830er- und 1840er-Jahren wurden in einem Bauboom kantonale Hauptstrassennetze errichtet – rund 6 000 Kilometer Strassen wurden aus- oder neu gebaut, was den

Transitstrassenbau im vorausgegangenen Jahrhundert in quantitativer Hinsicht deutlich übertraf. Der Bau der Hauptstrassen vollzog sich wiederum primär im Schweizer Mittelland, wobei sich die Linienführung zu grossen Teilen bis in die heutige Zeit erhalten hat (Abbildungen 16 und 17). Die Hauptstrassen sollten nicht nur den kantonsüberschreitenden Verkehr fördern, sondern orientierten sich auch an innerkantonalen und regionalen Verkehrsbedürfnissen. Beispielsweise stand mit dem Bau der Simmentalstrasse die Erleichterung des Warenverkehrs zwischen dem Berner Ober- und Unterland in Verbindung, womit die bessere Versorgung des Grossraums Bern sowie die wirtschaftliche Entwicklung im Oberland gefördert werden sollte.³⁰³ Wiederum liessen sich die Tendenzen in der Schweiz mit denjenigen im Ausland vergleichen: Der Strassenbau im Herzogtum Braunschweig, zu dem Uwe Müller geforscht hat, erfuhr in den 1830er- und 1840er-Jahren eine ähnliche Dynamik und wurde vom Autor als «Höhepunkt des staatlichen Chausseebaus»³⁰⁴ bezeichnet. Zwischen 1833 und 1850 wuchs das dortige Strassennetz um mehr als das Doppelte, wobei es sich um lokale und regionale Strassen handelte, die komplementär zu den vorhandenen Fernhandelsstrassen und neuen Eisenbahnlinien entstanden.³⁰⁵

Eine wichtige formale Grundlage für den kantonalen Hauptstrassenbau waren die kantonalen Strassengesetze. Diese bildeten den rechtlichen Rahmen im Strassenbau. Sie regelten auch die Aufgaben zwischen Kantonen und Gemeinden, teilten Strassen in verschiedene Klassen ein und konnten – wie im Kanton Schwyz³⁰⁶ – konkrete Ausbaupläne für die Strassennetzgestaltung beinhalten.

Die Strassen erster Klasse waren breite und gut ausgebaute Überland- und Hauptstrassen, die auf die grossräumigen Verkehrsbedürfnisse abgestimmt waren, die die Kantongrenzen überschritten. Bei den Strassen zweiter Klasse handelte es sich ebenfalls um wichtige Verbindungsstrassen, allerdings nicht im gleichen Ausmass wie die Strassen erster Klasse. Strassen dritter und vierter Klasse waren meist Gemeinde- und Nebenstrassen. Diese richteten sich nach den kleinräumigen Verkehrsbedürfnissen innerhalb und zwischen Gemeinden und waren schmaler sowie meist weniger gut ausgebaut.

Daneben enthielten die Strassengesetze bauliche Richtlinien. Grundsätzlich galt, dass Strassen erster und zweiter Klasse breiter, steigungs- sowie kurvenarmer waren und intensiver unterhalten werden mussten als Strassen dritter und vierter Klasse. Wo Steigungen unvermeidlich waren, sollten diese gleichmässig und gering sein, sodass Fuhr-

295 Vgl. Schiedt 2007a: 42–43; Barraud Wiener, Simonett 1990: 428–430; Bavier 1878: 50–51.

296 Salomon Corrodi (1810–1892) und Johann Jakob Sperli (1794–1843): Airola (zwischen 1830 und 1840), commons.wikimedia.org/wiki/File:CH-NB_-_Grafiken_Orts-_und_Landschaftsansichten_-_GS-GRAF-ANSI-TI-15.tif, 12.08.2019.

297 Vgl. Barker, Gerhold 1993: 54–56.

298 Reverdy 1993: 58.

299 Vgl. Schiedt 2008.

300 Vgl. Maissen 2011: 186–187; von Hippel, Stier 2012: 219–220.

301 Vgl. Schiedt 2007a: 43; Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 19.

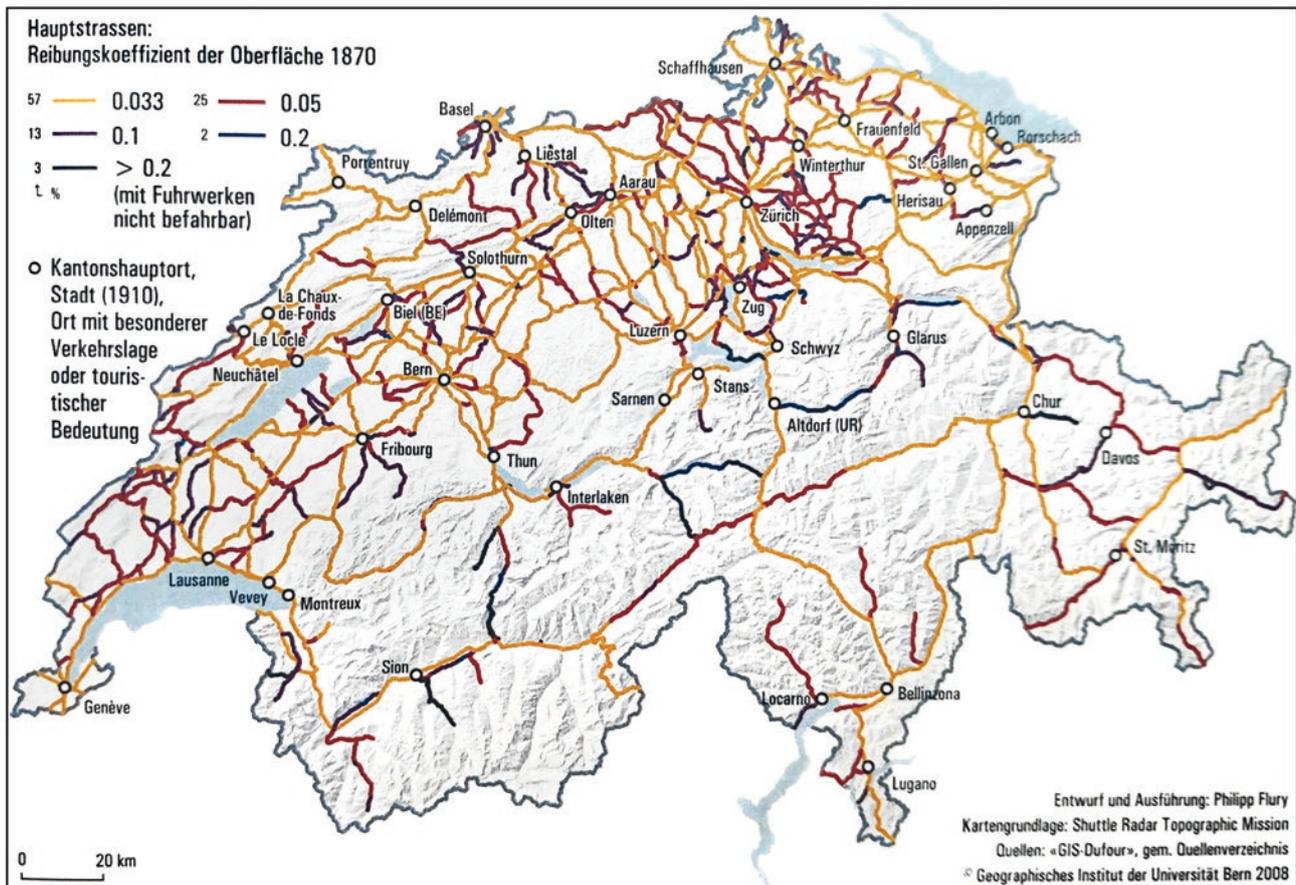
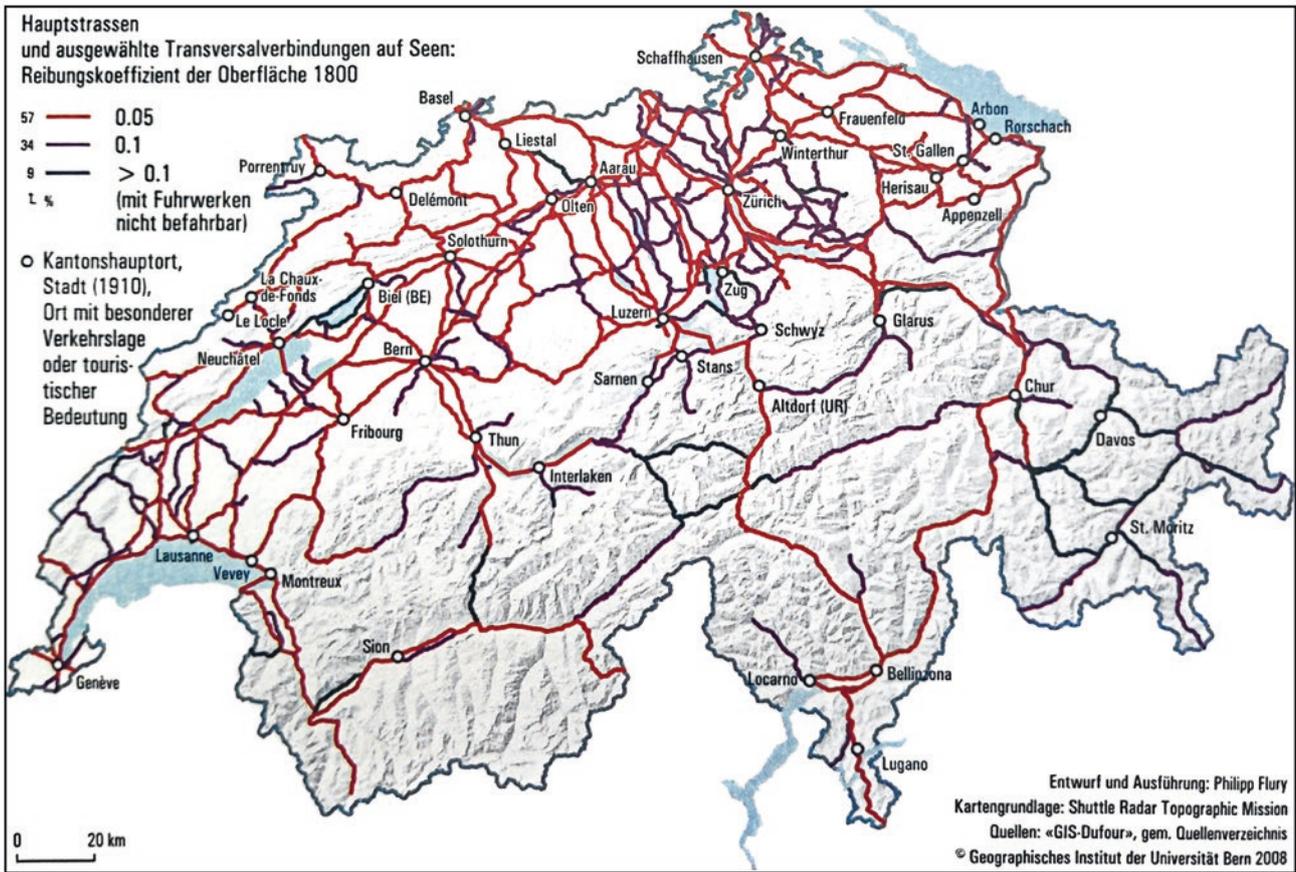
302 Bericht des Regierungsrathes der Republik Bern an den Grossen Rath über die Staatsverwaltung 1840: 213.

303 Vgl. Schiedt 2007a: 43; Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 17, 19; Flury 2009: 31–32.

304 Müller 2000: 189.

305 Vgl. ebd.: 189–190.

306 Vgl. Schiedt 2014a: 15.



Abbildungen 16 und 17: Vergleich der Hauptstrassennetze 1800 (oben) und 1870 (unten). 1800 war das Hauptstrassennetz weniger dicht und ausgebaut (rot). 1870 waren zahlreiche Hauptstrassen ausgebaut (gelb) und teilweise überhaupt erst errichtet, etwa im Bodenseeraum.³¹³

werke und Kutschen ohne zusätzliche Anbringung von Zugtieren (Vorspann) passieren konnten.³⁰⁷ Nicht weniger wichtig war die Anbringung von Seitengräben. Diese sorgten dafür, dass Wasser von den Strassen abfloss, damit diese nicht aufweichen und dadurch beschädigt werden konnten. Seitengräben sollten aber auch verhindern, dass Strassenbenutzer bei zu schmalen oder selten unterhaltenen Strassenabschnitten aufs Umland auswichen und dort allenfalls Schäden verursachten.³⁰⁸

Die Strassengesetze unterschieden sich erheblich von Kanton zu Kanton. Beispielsweise übernahm der Kanton Bern einen Grossteil der Bau- und Unterhaltskosten der Strassen im Kantonsgebiet, während im Kanton Luzern die Gemeinden die Hauptlast trugen. 1816 mussten im Kanton Genf die Strassen in der ersten Klasse 24, in der zweiten 18, in der dritten 16 und in der vierten 12 Fuss breit sein. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden kannte drei Strassenklassen mit schmaleren Massen: 20, 16 und 14 Fuss. Das Aargauer Strassenreglement von 1839 sah Höchststeigungen bei Landstrassen von vier und bei Nebenstrassen von zwölf Prozent vor, im Tessin durften die Kantonsstrassen Steigungen bis 18 Prozent aufweisen. Bis 1850 besaßen 18 von 25 Kantonen ein Strassengesetz. Die Gebirgskantone Graubünden, Uri, Ob- und Nidwalden, die beiden Appenzell sowie Baselstadt gaben sich bis spätestens Anfang der 1880er-Jahre kantonale Regelungen im Strassenbau.³⁰⁹

Der regionale Hauptstrassenausbau führte zu einer weiteren Verkürzung der Reisezeiten. Zum einen erhöhten sich die Reisegeschwindigkeiten mit den Postkutschen, zum anderen wurden die Fahrpläne weiter verdichtet, was Warte- und Umsteigezeiten senkte. Die durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten in der Schweiz verdoppelten sich zwischen 1810 und 1850.³¹⁰ Auch im Ausland sanken die Reisezeiten mit den gut ausgebauten Strassen. Zwischen 1802 und 1841 verringerten sich die Reisezeiten der preussischen Post zwischen 58 und 76 Prozent.³¹¹ Das Kutschenreisen erfuhr in Europa in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine Blüte.³¹²

307 Das Vorspannen von zusätzlichen Tieren bei besonders steilen Passagen war vor dem Kunststrassenbau weit verbreitet. Vgl. Schiedt 2000: 63; Schiedt 2016: 162.

308 Schiedt 2000: 65; Müller 2000: 122.

309 Für detaillierte Ausführungen zu den kantonalen Strassengesetzen siehe Schiedt 2014b: 14–38; Bavier 1878: 59–115.

310 Bei dieser Berechnung sind die Geschwindigkeiten der Dampfschiffe eingerechnet. Vgl. Schiedt 2008.

311 Müller 2000: 145.

312 Vgl. Belser 2007.

313 Flury 2009: 96–97 (Grafiken).

3.1.3. Strassenunterhalt: Aufwendig und unbeliebt

Strassen wurden nicht nur ausgebaut oder neu errichtet, sondern mussten permanent unterhalten werden. Der Strassenunterhalt umfasste das regelmässige Reinigen, Entwässern und Befreien der Oberfläche von Hindernissen sowie das Bekiesen, welches je nach Bedarf, regelmässig jedoch im Frühling und Herbst stattfinden sollte (Abbildung 18). Das Bekiesen hatte das primäre Ziel, Schlaglöcher zu beseitigen und Spurrinnen aufzufüllen, um den Verkehr dadurch in Gang zu halten. Weitere Aufgaben waren Maurerarbeiten, Pflasterungen und der Unterhalt von Brücken.³¹⁴ Der Strassenunterhalt geschah nicht systematisch und grossflächig. Vielmehr war es ein «Flicksystem»³¹⁵ mit punktuellen Ausbesserungen an beschädigten Stellen.³¹⁶

Witterungseinflüsse und ein starker Verkehr führten dazu, dass selbst neu errichtete Strassen bald wieder zerfielen, wenn sie nicht zeitnah und konsequent ausgebessert wurden. Regenfälle, Überschwemmungen und Lawinen konnten Strassen bis zur Unpassierbarkeit beschädigen, wovon Bergregionen besonders betroffen waren. Aber auch lange Trockenperioden setzten den Strassen zu: Der Kies verlor an Festigkeit und wurde von den Fuhrwerken zermalmt.³¹⁷ Weiter wurden die Strassen etwa durch heftiges Bremsen beschädigt. Das Bremsen erfolgte vor Einführung der Wagenbremsen mittels Bremschuhen oder durch das sogenannte Spannen der Räder. Die Fuhrwerke gruben sich dadurch in das Strassenbett ein. Das Schwyzer Strassengesetz von 1849 verbot deshalb diese strassenschädigenden Bremstechniken. Dennoch war der Verkehr für einen guten

314 Für detaillierte Anforderungen im Strassenunterhalt siehe etwa das Gesetz betreffend das Strassenwesen Kanton Bern 1833, Artikel 26–30. Vgl. auch Müller 2009: 42–43; Brupbacher 1925: 30; Schiedt 2014: 36; Flückiger Strelbel, Schiedt 2011: 48; Schiedt 2014a: 32–34; Riedi 2009: 378.

315 Schiedt 2014a: 45.

316 Schiedt 1999a: 22.

317 Die Zustände wurden von den Kantonsbehörden immer wieder diskutiert: Vgl. Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath des Kantons Zürich 1852: 139; 1863: 122–124; Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1877: 194; Bericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1859: 373; 1867: 194. Bericht des Regierungsrathes über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1871: 161. Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1885: 65; 1891: 190. Vgl. auch Flückiger 2011: 31; Price 1983: 266; Helmedach 2002: 56; Flückiger Strelbel, Schiedt 2011: 19–22. Zu den Besonderheiten des winterlichen Strassenunterhaltes im Alpengebiet siehe Riedi 2009: 394–405. Alpine Gebiete waren generell stark von Umwelt- und Klimaeinflüssen betroffen. Vgl. Rohr 2017; Vieli 2017.



Abbildung 18: Die jährliche Herbstbekiesung.³²⁶

Strassenzustand unerlässlich, da er die damaligen Kiesstrassen³¹⁸ physisch verdichtete.³¹⁹

Der Strassenbau und Strassenunterhalt waren teuer und arbeitsintensiv. Die Behörden versuchten die Kosten tief zu halten, indem sie beispielsweise Sträflinge einsetzten. Im Kanton Bern wurde die Kostenersparnis jedoch durch das eingestellte Wachpersonal wieder aufgehoben, sodass im Verlauf des 19. Jahrhunderts keine Sträflinge mehr eingesetzt wurden.³²⁰ Daneben wurden im Strassenbau bezahlte Strassenbauarbeiter³²¹ beschäftigt, die sich ebenfalls schlechten Lohn- und Arbeitsbedingungen ausgesetzt sahen.³²² Die Gemeinden beteiligten sich am Strassenbau und

liessen diesen teilweise als Gemeindewerk ausführen. Diese Tätigkeit war bei den Gemeindebewohnern unbeliebt: Einerseits deshalb, weil der Strassenbau – da von Häftlingen getätigt – mit Zwang und Unfreiheit in Verbindung stand, und andererseits, weil die Bevölkerung nicht immer einen Nutzen von ausgebauten Strassen sah.³²³ Der intensive Unterhalt und damit die hohen Kosten sowie die Frage nach der Finanzierung waren ein zentrales Charakteristikum des Strassenbaus, welches sich im 20. Jahrhundert fortsetzte. Willkommen war deshalb eine Erfindung des Schotten John Loudon McAdam, der Anfang des 19. Jahrhunderts vorschlug, das Steinbett wegzulassen, um die Strassen widerstandsfähiger zu machen.³²⁴ Gleichzeitig konnten die Baukosten im Vergleich zu den aufwendigen Kunststrassenbauten des 18. Jahrhunderts bis um die Hälfte reduziert werden. Zunächst wurde im Kanton Bern nach diesem Verfahren gearbeitet, das Makadamisierung genannt wurde.³²⁵

318 Die Strassen bestanden aus verschiedenen Kies-, Stein- und Schotter-schichten, denen teilweise ein Steinbett unterlegt war. Je nach Bodenbeschaffenheit und Ansprüchen an die Strasse unterschieden sich die Schichten. Da technische Details des Strassenbaus nicht im Zentrum dieser Arbeit stehen und die Lesbarkeit gewährt werden soll, werden Strassen ohne feste Oberflächen (also ohne Teerung, Asphaltierung oder Pflasterungen) als Kiesstrassen bezeichnet. Zu den Strassen mit festen Oberflächen siehe Kapitel 3.3.2.

319 Vgl. Schiedt 2000: 67; Schiedt 2014a: 19; Müller 2009: 42; Schiedt 2010a: 16; Schiedt 2000: 68.

320 Vgl. Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 42; Schiedt 2014a: 22–24; Schiedt 2010a: 18; Bericht des Regierungsrates des Kantons Bern an den Grossen Rat über die Staatsverwaltung 1845–1848: 215.

321 In der Literatur und in den Quellen wird von Strassenarbeitern, Strassenbauarbeitern oder Wegknechten gesprochen. Im Kern geht es um dasselbe, nämlich um Menschen, die Strassenbau- und -unterhaltsarbeiten durchführten, oft im Nebenerwerb, und die über keine einschlägige Ausbildung verfügten.

322 Vgl. Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 21. Im Kanton Bern wurden die Strassenarbeiter permanent überwacht und trugen Nummernschilder für eine rasche Identifikation. Dazu war ihr Aufgabenbereich bis ins kleinste Detail reglementiert, und sie befanden sich auf der tiefsten sozialen Hierarchiestufe der im behördlichen Strassenbau tätigen Personen. Daniel Flückiger vergleicht die

Wegknechte in Bezug auf Arbeitsbedingungen und sozialen Rang mit den Eisenbahn- und Fabrikarbeitern. Vgl. Flückiger 2011: 71–75.

323 Vgl. Schiedt 2014a: 22; Schiedt 2010a: 13, 18; Schiedt 1999a: 30; Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 13. Neben Bauern leisteten Frauen, Kinder und Alte Fronddienst. Vgl. Schiedt 2010a: 20.

324 Vgl. McAdam 1819; McAdam 1823.

325 Vgl. Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 13–14.

326 Strasse und Verkehr 1940: 347, abgedruckt in Schiedt 2004: 15.

3.2. Strassenbau im Eisenbahnzeitalter

In der Verkehrsgeschichte, die sich mit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts befasst, nimmt die Eisenbahn einen grossen Raum ein.³²⁷ Für diese Zeit ist die Strasse bislang stark im Hintergrund geblieben, da davon ausgegangen wird, dass die Eisenbahn dem Strassenbau ein vorläufiges Ende setzte. Erst mit der sogenannten Wiederentdeckung der Landstrasse nach 1900 wurde die Strasse für Historiker wieder interessant, als sie mit der allmählichen Motorisierung des Strassenverkehrs in einem neuen Licht erschien.³²⁸ Tatsächlich entstanden grössere Hauptstrassenbauten in der Schweiz nach dem Auftreten der Eisenbahn höchstens noch in alpinen Regionen, die von der Eisenbahn vorerst nicht erschlossen waren. Der verkehrliche Stellenwert der Strassen blieb indes ungebrochen hoch und nahm mit der Eisenbahn teilweise sogar zu. Dies zeigt sich unter anderem an den steigenden Ausgaben der Kantone für Strassenunterhalt und -bau.³²⁹ Besonders viel wurde in den Bau von Gemeindestrassen investiert, da diese einer höheren verkehrlichen Belastung ausgesetzt waren. Dies unter anderem deswegen, weil sie als Zufahrts- und Zubringerstrassen zu den Bahnhöfen dienten.

In diesem Kapitel wird der Versuch unternommen, die Geschichte des Strassenbaus zwischen 1850 und 1900 aus ihrem Schattendasein zu befreien. Insbesondere sollen die Gemeindestrassen in den Mittelpunkt gerückt werden, die – obwohl sie seit dem 19. Jahrhundert den Grossteil des Strassennetzes ausmachen – historisch kaum erforscht sind.³³⁰

3.2.1. Eisenbahnbedingte Verkehrsverlagerung

Verschiedene Kantone beendeten den Bau von Haupt- und Transitstrassen, als die Eisenbahnnetze mit grosser Geschwindigkeit errichtet wurden (Kapitel 4.1.2.). Denn die Behörden gingen davon aus, dass die Eisenbahn die Strassentransporte mindestens teilweise ersetzen würde.³³¹ Die Kantone Bern, Luzern, Zürich und Genf bauten deshalb primär nur noch Strassen, die zu Bahnhöfen führten oder die mit der Eisenbahn nicht konkurrierten.³³² Als Gegenbeispiel

kann der Kanton Graubünden herangezogen werden, wo der Hauptstrassenbau in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stark zunahm, auch dank finanzieller Hilfe des Bundes: Rund tausend Strassenkilometer entstanden bis zur Jahrhundertwende.³³³ Erst in den 1890er-Jahren wurde mit dem weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes nachgezogen.³³⁴ Die Eisenbahnen wiesen von Anfang an grosse Verkehrsvolumina und Wachstumsraten auf: 1855 beförderte die Nordostbahngesellschaft über 340 000 Personen, 1860 eine knappe Million und 1870 fast zwei Millionen. Bei der Centralbahn waren es in denselben Jahren 340 000, 1,8 und 2,1 Millionen Personen. Ähnliche Grössen- und Wachstumsverhältnisse waren beim Güterverkehr zu verzeichnen.³³⁵ Auf der einen Seite entlastete die Eisenbahn Strassen, was dazu führte, dass vor allem Überlandstrassen nicht mehr so intensiv unterhalten werden mussten wie in der ersten Jahrhunderthälfte. So berichteten die Strassenbaudirektionen der Kantone Zürich, Bern und Baselstadt, dass die Unterhaltskosten auf jenen Strassen abgenommen hätten, die parallel zur Eisenbahn verliefen.³³⁶ Im Kanton Bern betrug die Unterhaltsausgaben auf bestimmten Strassen nur noch die Hälfte.³³⁷ Im Herzogtum Braunschweig, wozu sich eine Studie mit dem Strassen- und Eisenbahnverkehr im 19. Jahrhundert befasst, war es ähnlich: Dort übernahm die Eisenbahn «fast den gesamten Fernverkehr auf den Strassen».³³⁸

Auf der anderen Seite generierte die Eisenbahn Mehrverkehr auf den Strassen. So berichtete die Berner Strassenbaudirektion 1872 von «stürmisch andringenden Verkehrsbefürfnisse[n]»³³⁹. Die Verkehrszunahme auf den Strassen wurde auf den gestiegenen Fuhrwerkverkehr zurückgeführt.³⁴⁰ Überladene Fuhrwerke setzten den Strassen beson-

du Conseil d'Etat de la république et du canton de Genève 1855: 107; Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1875: 7; Schiedt 2010a: 24–25.

333 Konkret waren es 260 Kilometer Kommerzial-, 563 Kilometer Verbindungs- und 168 Kilometer Kommunalstrassen. Vgl. Schiedt, Stirnimann 2015: 24.

334 Vgl. Geisseler, Pult 2010: 37, 59–65.

335 www.bahndaten.ch, 12.08.2019, Total Fahrten, Güter t, Schweizerische Centralbahn und Schweizerische Nordostbahn.

336 Vgl. Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath des Kantons Zürich 1855: 158; 1856: 119; 1859: 73. Vgl. Bericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1859: 373; 1860: 367. Bericht des Regierungsrathes über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1871: 158. Kanton Bern, Staatsverwaltungsbericht 1875: 213. Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1878: 30; 1881: 40; 1891: 177. Verwaltungsbericht an den Grossen Rath des Kantons Basel-Stadttheil: 1853: 116.

337 Bericht des Regierungsrathes über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1870: 68 (tabellarische Übersicht).

338 Müller 2000: 191.

339 Bericht des Regierungsrathes über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1872: 238.

340 Vgl. Bericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1861: 286. Bericht des Regierungsrathes über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1870: 67. Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath des Kantons Zürich 1862: 110; 1863: 123; Re-

327 Vgl. die Ausführungen dazu in Schiedt 2009b; Schiedt 1999b; Diemel 2007; Teuteberg 1994.

328 Vgl. Voigt 1965: 448, Caron 1992: 5; Möser 2002: 92.

329 Vgl. Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 31; Schiedt 2007a: 44; Schiedt 2004: 13; Schiedt 2014b.

330 Vgl. Flückiger 2015.

331 Vgl. Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 31.

332 Bericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1852: 114; 1854: 118; 1853: 173. Rapport sur la gestion



Abbildung 19: Die Eisenbahn ersetzte den Strassenverkehr nicht einfach, sondern konnte ihn auch verstärken. Wartende Fuhrwerke auf dem Bahnhofplatz Interlaken 1903.³⁴⁶

ders zu und waren im Kanton Zürich 1877 sogar an der «Tagesordnung».³⁴¹ Gerade der Bau der Eisenbahnen führte zu einer starken Beanspruchung der Strassen: Die für den Eisenbahnbau notwendigen Stein- und übrigen Materialtransporte wurden mit Pferdefuhrwerken herbeigeschafft, welche die Strassen durch ihr hohes Gewicht beschädigten.³⁴² In der Schweiz fehlen Statistiken, die über die Strassen beförderten Gütertonnagen im 19. Jahrhundert vor und nach dem Eisenbahnbau Auskunft geben. Aufschluss geben Zahlen aus dem westlichen Nachbarland. So ermittelte Roger Price, dass in Frankreich um 1900 rund fünfzig Prozent mehr Tonnenkilometer auf den Strassen befördert wurden als 1830.³⁴³ Die Tendenzen dürften in der Schweiz ähnlich gewesen sein, und

die Eisenbahn ersetzte den Strassenverkehr nicht flächendeckend. Die Eisenbahn verstärkte den Strassenverkehr an manchen Stellen, was bauliche Anpassungen erforderte: So wurden Bahnhofareale und besonders intensiv befahrene Strassenabschnitte gepflastert, um sie widerstandsfähiger gegenüber den Fuhrwerken zu machen.³⁴⁴ Daneben nahm der Postreiseverkehr in der Tendenz zu, woraus sich ebenfalls ein Strassenmehrverkehr ergab.³⁴⁵

Die Belastung nahm vornehmlich auf jenen Strassen zu, die zu Bahnhöfen führten oder die eine Zubringerfunktion zu den Eisenbahnen hatten (Abbildung 19). Da diese Strassen oft in Ortskernen lagen und sich dadurch in kommunaler Zuständigkeit befanden, mussten die Gemeinden diese Strassenkosten tragen. So gaben die Gemeinden im Kanton Zürich 1880 rund 4,1-mal mehr für den Strassenbau aus als der

chenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1877: 194; 1878: 13; Rapport sur la gestion du Conseil d'Etat de la république et du canton de Genève 1845: 118; 1855: 104.

341 Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1877: 194. Es war kein Zufall, dass die kantonalen Strassengesetze des 19. Jahrhunderts oft Höchstgewichte und Mindestradbreiten festlegten: je schwerer ein Wagen, desto weiter mussten die Räder voneinander entfernt sein. Auch in Deutschland herrschten solche Vorgaben. Vgl. Müller 2009: 44–45.

342 Vgl. Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath des Kantons Zürich 1854: 123; 1855: 158; 1867: 168.

343 Price 1983: 208.

344 Beispielsweise der Güterbahnhof Bern (Bericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1863: 337), die Badenerstrasse in Zürich (Geschäftsbericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath des Kantons Zürich 1891: 47; 1892: 164) sowie zahlreiche Stellen des baselstädtischen Strassennetzes (Rechenschaftsbericht Kanton Basel 1862: 121; 1863: 129; 1871: 226; 1876: 18).

345 www.strassendaten.ch, 12.08.2019, E.1.4.2.

346 ETH Bildarchiv Bahnhofplatz Interlaken 1903 Ans_10224 doi.org/10.3932/ethz-a-000869826, 12.08.2019.

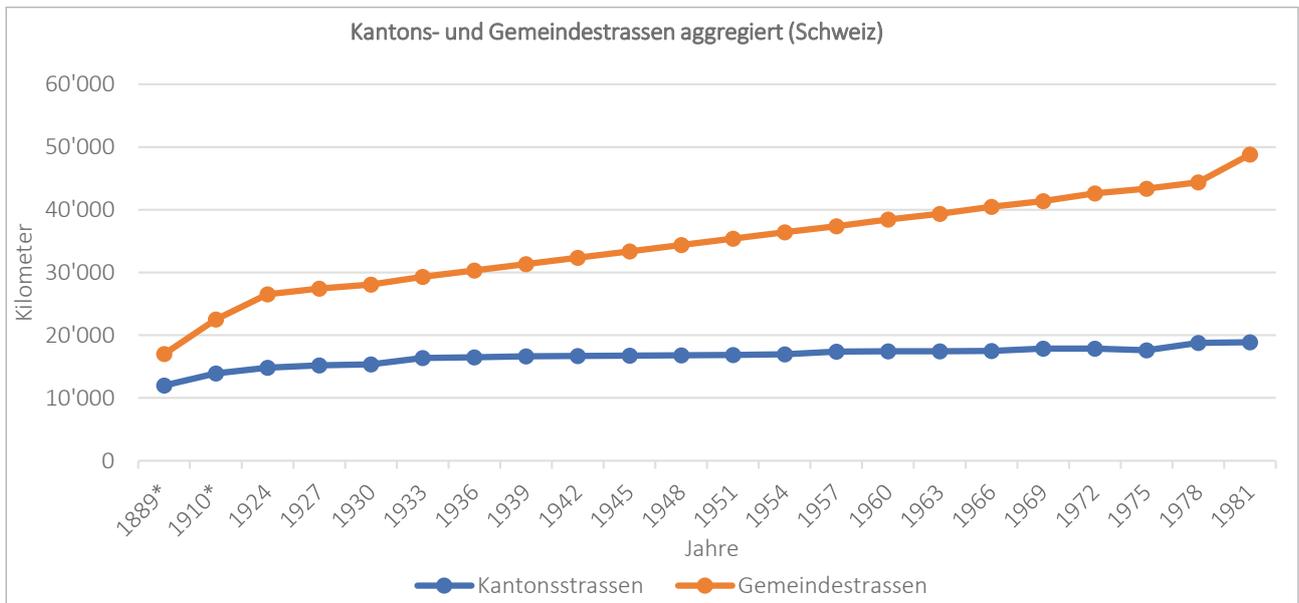


Abbildung 20: Ausmass der Kantons- und Gemeindestrassen in der Schweiz, ausgewählte Daten (Jahre mit Sternchen: Schätzungen).³⁵⁴

Kanton. Bis 1890 erhöhte sich der Unterschied auf den Faktor 4,9.³⁴⁷ Auch nominal nahmen die Strassenausgaben für die Züricher Gemeinden stärker zu als für den Kanton: Zwischen 1878 und 1892 betrug die Steigerung für die Gemeinden gesamthaft 86 Prozent, für den Kanton lediglich 19 Prozent.³⁴⁸

Daneben ist davon auszugehen, dass Dorfwege überhaupt erst mit dem vermehrten Verkehrsaufkommen ausgebaut wurden, da an diese zunehmend der Anspruch der Befahrbarkeit gestellt wurde.³⁴⁹ In den kantonalen Rechen-

schaftsberichten bestehen dazu kaum verlässliche Angaben, da die Kantonsbehörden über die kommunalen Strassenverhältnisse oft nichts wussten. Aus dem Kanton Luzern ist bekannt, dass 1850 das Gemeindestrassennetz 517 Kilometer (0,35 Kilometer pro Quadratkilometer) umfasste. Dadurch war es rund doppelt so gross wie das Kantonsstrassennetz von 247 Kilometern.³⁵⁰ Im Zürcher Bezirk Hinwil waren es in der Jahrhundertmitte 127 Kilometer³⁵¹ (0,71); hochgerechnet ebenfalls rund doppelt so viel wie das Kantonsstrassennetz, welches 1860 619 Kilometer mass.³⁵² Diese Beispiele verdeutlichen, dass das Gemeindestrassennetz um 1850 viel grösser war als das Kantonsstrassennetz. Das Gemeindestrassennetz wurde vom 19. bis ins 20. Jahrhundert schweizweit kontinuierlich ausgebaut, während das Kantonsstrassennetz langfristig kaum mehr zunahm. (Abbildung 20). Bei den Gemeindestrassen muss von beträchtlichen kantonalen Unterschieden ausgegangen werden, wie dies auch bei den Kantonsstrassen der Fall war.³⁵³

347 Vgl. Kostenübersicht in Brupbacher 1925: 72.

348 Brupbacher 1925: 72–73. Der Kanton schlug 1878 sogar vor, den Strassenunterhalt in einigen Gemeinden durch Gemeindeglieder ausführen zu lassen, um sich die Lohnkosten für bezahlte Wegknechte zu sparen. Vgl. Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1878: 15.

349 Wie viele Strassen im Verlauf der Zeit komplett neu errichtet, ausgebaut oder unterhalten wurden, kann heute kaum mehr gesagt werden. Wahrscheinlich hatten auch die kantonalen Aufsichtsbehörden kaum einen detaillierten Überblick über die Strassenverhältnisse. In den kantonalen Verwaltungsberichten ist die Rede von Korrekturen, Ausbauten, Neubauten, Begradigungen oder Ausbesserungen von Strassen. Eine klare Einteilung in Unterhalt, Neubau und Ausbau wurde nicht gemacht, wohl auch, weil die Grenzen fließend waren. Unwahrscheinlich ist dagegen, dass eine Strasse eine Verkehrsverbindung von Grund auf neu schuf. Vielmehr dürfte der Bau oder Ausbau einer Strasse die Reaktion auf eine verstärkte Nutzung bestehender Wegverbindungen gewesen sein. Denn bereits vor einem Neubau einer Strasse musste es an dieser Stelle Wegverbindungen gegeben haben, da diese auf räumliche Bewegungen zurückgingen. Vgl. Schiedt 1999a: 22–23. Der Zustand dieser Wege war oft in dürftigem Zustand. Vgl. Hoppe 2005: 228–230. Diese dürften von den Behörden jedoch kaum als Strasse eingestuft worden sein und fanden deshalb auch nicht Eingang in die Strassenverzeichnisse der kantonalen Verwaltungsberichte. Aus diesen Gründen ist Vorsicht geboten, wenn es um die Quantifizierung von Strassennetzen geht, speziell wenn gar von wachsenden Strassennetzen die Rede ist (siehe auch Fussnote 355).

350 Schiedt 2010a: 20.

351 Angegeben sind 422. 420 Fuss, wobei 16 000 Fuss einer Wegstunde entsprechen und diese wiederum mit dem Faktor 4,80 auf Kilometer umgerechnet wurde.

352 Genau genommen 26,28 Wegstunden Strassen erster und 102,66 Wegstunden Strassen zweiter Klasse. Umgerechnet mit 4,80 Wegstunden pro Kilometer entsprach dies 619 Kilometern. Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath des Kantons Zürich 1850: 116–117; 1860: 68, 71. Bei den Kommunikationsstrassen handelte es sich um Strassen dritter Klasse. Grundsätzlich müsste auch noch der Umfang der Strassen vierter Klasse addiert werden, da diese ebenfalls in kommunaler Kompetenz lagen. Über deren Ausmass ist in den Rechenschaftsberichten des Kantons Zürich nichts bekannt.

353 Vgl. BFS 11.2.1.4.

354 BFS 11.2.1.4. Eigene Darstellung.

Auch im Ausland waren die Gemeindestrassennetze grösser als die Hauptstrassennetze, obwohl dort die Strassenklassierungen anders waren und Vergleiche problematisch sind.³⁵⁵ So kann es sich nur um grobe Annäherungen und Tendenzen handeln: 1867/69 war das Gemeindestrassennetz in Frankreich 6,4- und 1881/82 siebenmal grösser als das Hauptstrassennetz.³⁵⁶ Im Herzogtum Braunschweig waren es 1871 knapp fünfmal mehr Staats- als Kommunikationsstrassen.³⁵⁷ In Österreich war das Gemeindestrassennetz zwischen 1880 und 1910 rund dreimal grösser als das Staatsstrassennetz.³⁵⁸ Die Schweiz hatte im Vergleich zu den drei übrigen Regionen im Ausland in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein dichtes Hauptstrassennetz: Der Tiefbauingenieur, National- und spätere Bundesrat Simeon Bavier errechnete für das Jahr 1878 0,32 Hauptstrassenkilometer pro Quadratkilometer.³⁵⁹ Im Vergleich dazu waren es 1871 im Herzogtum Braunschweig 0,19 Kilometer Staatsstrassen, 1876 in Frankreich 0,15 Kilometer *routes nationales* und *routes départementales* und 1880 in Österreich 0,19 Staatsstrassenkilometer.³⁶⁰

3.2.2. Gemeindestrassenbau mit Unterstützung der Kantone

Wie im vorhergehenden Kapitel gesehen, führte die Eisenbahn zu einer Verkehrsverlagerung. Da Eisenbahnlinien oft entlang von Hauptstrassen gebaut wurden, übernahm die Eisenbahn einen Teil der Güter und Reisenden, die vormals auf den Strassen befördert wurden. Das Verkehrsaufkom-

men auf den Strassen im Überlandbereich sank demnach. Demgegenüber wuchs der Verkehr auf den Gemeindestrassen, da auf ebendiesen Güter und Personen von und zu den Bahnhöfen gebracht wurden. Zudem wurden viele Gemeindestrassen überhaupt erst mit dem Ausbau in die kantonalen Verwaltungsberichte aufgenommen, was den Eindruck erweckt, dass die Gemeindestrassennetze kontinuierlich wuchsen. Tatsächlich dürften schon vor dem Bau der Strassen Wegverbindungen in irgendeiner Art vorhanden gewesen sein.³⁶¹

Viele Gemeinden waren allerdings zu finanzschwach, um die gestiegenen Unterhaltskosten der Gemeindestrassen aus eigener Kraft zu tragen. Die Gemeinden kamen ihren Strassenunterhaltungspflichten deshalb nicht oder nur ungenügend nach und sparten bei den Unterhaltungsmaterialien (vor allem Kies) sowie bei den Löhnen der Strassenbauer.³⁶² Dadurch war der Zustand der Gemeindestrassen oft schlechter als jener der Kantonsstrassen. Zudem wurde der Unterhalt der Gemeindestrassen oft von Bauern im Nebenerwerb besorgt, denen es an einschlägigen Kenntnissen im Strassenbau fehlte. Strassen konnten dadurch nicht nur zu wenig, sondern auch unsachgerecht unterhalten werden. Beispielsweise wurde zu intensiv und zu oft beküest, wodurch Fuhrwerke auf der Fahrbahn regelrecht einsanken.³⁶³ Oder der Kies wurde auf gefrorenen Boden aufgetragen, wodurch er vom Verkehr zermalmt oder auf die Seite gesprengt wurde.³⁶⁴ Eine Dorfstrasse konnte im 19. Jahrhundert bei unsachgemässer Behandlung wie folgt aussehen:

355 Bei den Schätzungen von Strassennetzen in historischer Perspektive ist grösste Vorsicht geboten. Zum einen waren die Kantonsbehörden selber nicht genau über das exakte Strassennetz im Bild (siehe Fussnote 349). Zum anderen erfolgte die Erfassung der Strassennetze schweizweit nicht nach einheitlichen Methoden. So wurden Strassennetze in unterschiedlichen Einheiten (Kilometer oder Wegstunden) gemessen, und die Kantonsverwaltungen mussten sich bei den Gemeindestrassen auf Angaben der Gemeinden verlassen. Ob diese Angaben später überprüft wurden, ist fraglich. Vgl. Chatelanaat 1879: 91–98. Zudem wurden Strassen mit der Revision von Strassengesetzen wiederholt umklassiert, von den Kantonsbehörden überhaupt erst erfasst oder aus den kantonalen Statistiken entfernt. All diese Probleme erschweren die Untersuchung sowohl von kantonsinternen als auch kantonsübergreifenden Entwicklungen der Strassennetze. Insbesondere im 19. Jahrhundert sind Strassennetzangaben nur grobe Schätzungen. Siehe die Diskussion dazu in Geering 1891: 208 und in Bähler 1911: 803. Bei ausländischen Strassennetzen war es ähnlich; und bei Vergleichen von Strassennetzen zwischen verschiedenen Staaten ist erst recht Zurückhaltung angezeigt. Vgl. die Ausführungen dazu in Müller 2000: 146.

356 Vgl. Price 1983: 261–262, 267.

357 Vgl. Müller 2000: 197–198.

358 Wysocki 1975: 36.

359 Bavier 1878: 119.

360 Josef Wysocki bezog sich in seiner Studie auf Österreich (ohne die ungarischen Länder), entsprechend wurde hier mit einer Fläche von 300 000 Quadratkilometern gerechnet. Die im Text aufgeführten Kilometerzahlen beinhalten sämtliche Strassen, ausser Gemeindestrassen. Vgl. Wysocki 1975: 3, 36. Für Frankreich vgl. Price 1983: 260–262; für Deutschland vgl. Müller 2000: 197–198.

361 Der von Hans-Ulrich Schiedt verwendete Begriff «Trampelpfad» dürfte dafür treffend sein. Vgl. Schiedt 1999b.

362 Vgl. Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath des Kantons Zürich 1853: 141; 1854: 135; 1856: 120; 1857: 105, 116; 1859: 82; 1860: 79; 1862: 98, 110; 1864: 132; Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1868: 141; 1869: 90. Bericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1866: 277. Bericht des Regierungsrathes über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1871: 159. Obwohl im Kanton Bern die Wegmeisterlöhne verschiedentlich erhöht wurden, verdiente ein Wegmeister 1888 weniger als der am niedrigsten bezahlte Arbeiter des Bauamtes der Stadt Bern. Vgl. Bericht des Gemeinderathes der Stadt Bern 1888: 123.

363 Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath des Kantons Zürich 1862: 110–111. Ein Jahr später publizierte die kantonale Baudirektion für «jedermann einleuchtende Regeln» im Strassenunterhalt: 1. Die Strassen müssen regelmässig von Gras, Kot und Staub befreit werden; 2. Um die Bildung von Fahrinnen zu vermeiden, muss die Nutzung der ganzen Fahrbahnbreite sichergestellt werden; 3. Der Kies muss eine gute Qualität aufweisen und in passender Menge auf die Fahrbahn aufgetragen werden; 4. Die Strassenoberfläche muss leicht feucht sein, aber nicht zu nass, damit sich der neu aufgetragene mit dem bestehenden Kies zu einer kompakten Decke verbindet. Vgl. Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath des Kantons Zürich 1863: 123.

364 Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath des Kantons Zürich 1856: 120; 1862: 98; 1864: 132; 1867: 164. Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1890: 96.

«Die Dorfstraßen waren löcherig und kotig oder staubig, je nach der Jahreszeit oder der Witterung, und namentlich die Umgebung der großen Brunnen, wo das Vieh zur Tränke geführt wurde, war derart, daß man sie in weitem Bogen umgehen mußte, wollte man nicht riskieren, im Moraste stecken zu bleiben.»³⁶⁵

Die Rechenschaftsberichte der Kantone Bern und Zürich der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts sind voller Klagen über den Zustand der Gemeindestrassen.³⁶⁶ Auch in anderen Kantonen sorgten die Gemeindestrassen für Diskussionen: In den Kantonen Aargau und Baselstadt kam es wegen der Ansprüche der Kantonsverwaltungen und der eingeschränkten finanziellen Spielräume der Gemeinden regelmässig zu Spannungen zwischen kantonalen und kommunalen Behörden.³⁶⁷ Die Freiburger Kantonsverwaltung sah die Schuld 1855 klar bei den Gemeinden: «Le mauvais état des routes communales provient de la négligence des autorités locales.»³⁶⁸ In Frankreich war die Situation vergleichbar: Während die *routes nationales* und *routes départementales* gut unterhalten waren, waren es die *chemins vicinaux* nicht.³⁶⁹

Den Kantonsbehörden waren die Probleme der Gemeinden im Strassenbau bewusst. So erhielt die Strassenbaudirektion des Kantons Bern in den 1890er-Jahren zahlreiche Schreiben von Gemeinden, die um finanzielle Unterstützung für den Strassenbau baten.³⁷⁰ Mit verschiedenen Massnahmen versuchten die Kantonsbehörden den Zustand der Gemeindestrassen zu verbessern:

1. Die Gemeinden wurden durch kantonale Subventionen unterstützt. So gingen 63 Prozent der Strassenausgaben des Kantons Zürich von 1862 bis 1870 an die Gemeinden.³⁷¹ Im Rahmen der revidierten Strassengesetze des Kantons Zürich von 1871 und 1893 wurden die Gemeindebeiträge erhöht.³⁷² Der Kanton Bern kannte sogenannte Freiwillige Staatsbeiträge an Strassen IV. Klasse. Zwischen 1863 und 1870 machten diese zusammen 11 und von 1870 bis 1880 14 Prozent der kantonalen Strassenbauausgaben aus.³⁷³ 1893 bekam diese Unterstüt-

zungsform im Kanton Bern mit dem Gesetz betreffend die Beteiligung des Staates am Unterhalt von Strassen vierter Klasse ein juristisches Fundament. Dazu gehörten Strassen, welche die einzige Zufahrt zu einer Gemeinde bildeten, welche von Postkutschen frequentiert wurden oder welche einen touristischen Verkehr aufwiesen.³⁷⁴ Auch im 20. Jahrhundert sollten die Kantone die Gemeinden mit teilweise substanziellen Beitragsleistungen im Strassenbau unterstützen.³⁷⁵

2. Mit der laufenden Neueinteilung von Strassenklassen gerieten mehr und mehr Strassen in den kantonalen Unterhalt und fielen dadurch aus dem Zuständigkeitsbereich der Gemeinden. So reduzierte das Zürcher Strassengesetz von 1871 das Strassennetz von vier auf drei Klassen, wobei die ersten beiden Strassenklassen zusammgelegt wurden und die Gemeinden nur noch für die Strassen dritter Klasse aufkommen mussten.³⁷⁶ Das Strassengesetz von 1893 änderte das Gefüge der Strassenklassen erneut, sodass der Kanton noch mehr Strassen unterhalten musste: 1850 waren es 620, 1871 1166 und 1893 2250 Strassenkilometer – innerhalb von wenigen Jahrzehnten vervierfachte sich das Netz von Strassen, für das der Kanton zuständig war.³⁷⁷ 1893 waren im Kanton Bern 148 neue Strassenkilometer im kantonalen Unterhalt.³⁷⁸ Die von den Kantonen unterhaltenen Strassen waren deshalb in einem besseren Zustand, weil die Kantone im Strassenbau ausgebildete Fachleute beschäftigten (siehe Punkt 3).³⁷⁹
3. Zudem erfuhr der kantonale Strassenunterhalt eine sukzessive Professionalisierung. Es wurde mit baulichen Standards und Normalien gearbeitet, das Aufgabengebiet der Strassenarbeiter reglementiert, schriftlich Rechenschaft abgelegt, die Bezahlung der Strassenarbeiter

365 Kiebler 1903: 41.

366 Beispielsweise Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath des Kantons Zürich 1865: 141; 1866: 130; 1868: 141; Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1878: 15; 1884: 344; Kanton Bern, Staatsverwaltungsbericht 1875: 48.

367 Vgl. Meier 2005: 16–19.

368 Zitiert nach Dorand 1996: 252. Die schlechten Gemeindestrassen beschäftigten die Kantonsverwaltung auch 1875 noch. Vgl. Dorand 1996: 333.

369 Vgl. Price 1983: 39, 261, 264; Goger 1990: 19.

370 Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1889: 99; 1891: 177.

371 Vgl. Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath des Kantons Zürich 1862–1867; Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1868–1870. Eigene Berechnung.

372 Gesetz betreffend das Strassenwesen vom 8. Jenner 1871; Schiedt 2014b: 37–38.

373 Bericht des Regierungsrathes über die Staatsverwaltung des Kantons Bern

1870–1873; Kanton Bern, Staatsverwaltungsbericht 1874–1876; Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1877–1880. Eigene Berechnung.

374 Gesetz betreffend die Beteiligung des Staates am Unterhalt von Strassen vierter Klasse vom 20. November 1892: 440–441. Formal waren weiterhin die Gemeinden für die Strassen vierter Klasse zuständig. Das zeigte sich daran, dass die Strassen, die den Anforderungen dieses Gesetzes entsprachen, in den Verwaltungsberichten separat erwähnt und nicht zum kantonal unterhaltenen Strassennetz addiert wurden.

375 Vgl. Jaquemet 1934: 67–78.

376 Vgl. Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1871: 267.

377 Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath des Kantons Zürich 1850: 95–97; Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1871: 267; 1893: 312–313. Eigene Berechnung.

378 Eine detaillierte Übersicht zu den Strassen, die gemäss Gesetz vom 20. November 1892 in den kantonalen Unterhalt kamen, findet sich im Bericht des Regierungsrates des Kantons Bern an den Grossen Rat über die Staatsverwaltung 1893: 50.

379 Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 13–14; Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath des Kantons Zürich 1860: 68; 1861: 67; 1866: 120; 1867: 161; Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1873: 254; 1874: 289; 1877: 193; 1880: 12.

gesichert und Personal eingestellt, welches die Einhaltung der Strassenarbeiten überwachte.³⁸⁰ Hans-Ulrich Schiedt spricht in diesem Zusammenhang auch von der «Verstetigung»³⁸¹ des Strassenbaus und des Unterhaltes. Im ausgehenden 19. Jahrhundert begannen einzelne Kantone, die Strassenwärter mit Kursen fachlich auszubilden.³⁸² Um die Jahrhundertwende wurde der Strassenbau mit Dampfwalzen, Steinbrechern und weiteren Gerätschaften zusehends mechanisiert; zudem fanden Experimente mit neuartigen Strassenbelägen statt (Kapitel 3.3).³⁸³ Zur Professionalisierung können die Lohnerhöhungen für die Strassenarbeiter gezählt werden, was die Strassenbautätigkeit aufwertete. Denn nicht nur auf kommunaler, sondern auch auf kantonaler Ebene war immer wieder von einer mangelhaften Besoldung der Strassenarbeiter die Rede. Dieser Umstand war laut Kantonsbehörden der Grund, weshalb Strassenarbeiter oft wenig Motivation und Einsatz an den Tag legten.³⁸⁴ So hoben die Kantone Zürich und Bern die Löhne für die Strassenarbeiter verschiedentlich an, führten daneben Gratifikationssysteme ein, organisierten Stellvertretungen bei Abwesenheiten und boten feste Anstellungen auf mehrere Jahre.³⁸⁵ Da der kantonale Unterhalt auf immer grössere Teile des Strassennetzes ausgeweitet wurde, profitierten von der Professionalisierung deshalb nicht nur die Kantons-, sondern zunehmend auch die Gemeindestrassen.

Die Massnahmen verfehlten ihre Wirkung nicht. Nachdem mehr Strassen von der Gemeinde- auf die Kantonsebene übertragen wurden, kritisierten die Zürcher Kantonsbehörden ab Ende des 19. Jahrhunderts den Strassenzustand kaum mehr.³⁸⁶ Im Kanton Bern war die Situation ähnlich. Mit den Strassen erster bis dritter Klasse, welche vom Kanton unterhalten wurden, zeigte sich die Baudirektion grundsätzlich zufrieden.³⁸⁷ Und zum Zustand der Gemeindestrassen (Strassen vierter Klasse) äusserten sich die Berner Kan-

tonsbehörden 1906 kryptisch, dass dieser «im allgemeinen nicht ungünstig» sei.³⁸⁸

Damit kann festgehalten werden, dass die Strassennetze in den Kantonen Bern und Zürich um 1900 in einem weitgehend guten Zustand und dadurch grundsätzlich befahrbar waren. Um die Jahrhundertmitte konnte dies erst für die Hauptstrassen behauptet werden. Wie die Strassen allerdings tatsächlich aussahen, lässt sich aus heutiger Sicht kaum überprüfen. Auch die Unterscheidung in befahrbar und unbefahrbar ist nur bedingt sinnvoll. So konnten viele Strassen befahren werden, sofern Unannehmlichkeiten und Risiken in Kauf genommen wurden. Und mit dem Schnee in Winter wurden Strassen mit Schlitten passierbar, die im Sommer für den Fahrverkehr ungeeignet waren.³⁸⁹ In der Zürcher Vorortsgemeinde Seebach beispielsweise wurde der Schnee auf den Strassen etwa noch in den 1920er-Jahren liegen gelassen, da die Transporte mit Schlitten weniger Kraftaufwand erforderten als mit Fuhrwerken.³⁹⁰ Weiter war die Einschätzung des Strassenzustandes von der Laune und subjektiven Wahrnehmung der behördlichen Aufsicht abhängig – eine genormte und unabhängige Qualitätskontrolle scheint es nicht gegeben zu haben. Beispielsweise äusserten die Zürcher Kantonsbehörden 1875 über jene Gemeinden Unmut, welche die Gemeindestrassen unzureichend unterhielten. Diese würden «beinahe durchweg»³⁹¹ zu wenig Aufmerksamkeit erhalten, sodass über deren Zustand «vielfach geklagt wird, umsoweniger, als faktisch eine Aufsicht über dieselben entweder gar nicht, oder nur oberflächlich ausgeübt wurde».³⁹² Darüber hinaus sind die jeweiligen Vermerke in den kantonalen Rechenschaftsberichten zum Strassenzustand als Momentaufnahme zu betrachten; ein Unwetter oder versäumtes Bekieseln konnte bewirken, dass Strassen rasch zerfielen. So führte 1876 ein Hochwasser dazu, dass im Kanton Zürich selbst Strassen erster Klasse innerhalb kurzer Zeit «nahezu»³⁹³ unpassierbar waren.

Mit der konsequenten Verbesserung des Strassenzustands reduzierten sich die Reisezeiten mit der Pferdepost zusehends auch in peripheren Gegenden: 1850 nahm die Reise zwischen Bern und Schwarzenburg drei Stunden in Anspruch, 1888 dauerte die schnellste Verbindung mit der Pferdepost noch zwei Stunden und zehn Minuten (–25 Pro-

380 Vgl. Schiedt 2014a: 34; Schiedt 2010a: 25–28; Schiedt, Stirnimann 2015: 45–47.

381 Schiedt 2010a: 25.

382 Schiedt 2010a: 33; Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1900: 50.

383 Schiedt 2010a: 36; Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 49–53; Schiedt 2014a: 44–47.

384 Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath des Kantons Zürich 1856: 120; 1862: 98; 1864: 132; 1867: 164; Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1890: 96.

385 Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath des Kantons Zürich 1858: 75; 1859: 74; 1864: 132; Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1888: 49; Bericht des Regierungsrathes über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1871: 159; Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1888: 111; 1895: 52.

386 Vgl. Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1894: 361; 1901: 467; 1907: 361; 1915: 532; 1920: 391.

387 Vgl. Bericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1855: 191; 1857: 275; 1865: 344; 1867: 195; Bericht des Re-

gierungsrathes über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1870: 66; 1873: 183; Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1886: 205.

388 Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1906: 107.

389 Jon Mathieu diskutiert dies für die Bündner Strassen in der Frühen Neuzeit. Vgl. Mathieu 1992: 144. Diese Überlegungen können auf die Strassenverhältnisse nach 1800 übertragen werden.

390 Vgl. Burkhardt 1997: 83.

391 Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1875: 17.

392 Ebd.

393 Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1876: 16.

zent). Die Reisezeit zwischen Aarau und Frick reduzierte sich von zweieinviertel Stunden (1850) um rund zehn Prozent auf zwei Stunden (1888).³⁹⁴

Für die regionale Wirtschaft und Gesellschaft waren ausgebauten Strassen zentral, wie ein Bericht des Winterthurer Oberamtmanns Carl Briner zeigt. Die Aussage stammt zwar aus dem Jahr 1825, dürfte aber ebenso für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts gegolten haben:

«Zu einer wesentlichen Erleichterung gereicht die Strasse vorerst allen Müllern jener oberen Tössgegend, die ihre Kornwagen viel stärker als ehemals beladen und mit denselben den Weg in viel kürzerer Zeit zurücklegen können (...) Die vielen Fabrikbesitzer (...) mit ihrem ungeheuren Holzconsum, und die Zimmerleute der hiesigen Stadt und Gegend benutzen die Strasse zum Ankauf ganzer Waldungen in jenen Gebirgs- und Waldgegenden und zum Herbringen des Holzes (...) Die hiesige Stadt bedient sich derselben zum Herbringen der Steine aus ihrem Bruche eines der dortigen Seitenthäler. Und auch ein grosses Quantum Baumwolle geht wöchentlich von hier in jene Gegenden und hinwieder Garn und Tücher von dort hierher.»³⁹⁵

Die meisten Strecken im Alltag wurden im 19. Jahrhundert zu Fuss überwunden. Dafür waren ausgebauten und befahrbare Strassen nicht zwingend erforderlich (Kapitel 11).³⁹⁶ Sicherlich dürften sich Fussgänger über Strassen gefreut haben, die weder Schlaglöcher noch Spurrinnen aufwiesen und die sich bei Regen nicht in Morast verwandelten. Für die Alltagsmobilität darf der Strassenbau in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dennoch nicht überschätzt werden. Indes waren fahrbare Strassen eine zentrale Voraussetzung für die Fahrräder und Automobile, die nach 1900 immer mehr auftraten. Insbesondere die Fahrräder wurden ab den 1920er-Jahren für grosse Bevölkerungsgruppen wichtig für die Überwindung von Pendlerstrecken und für Freizeitausflüge (Kapitel 9.3.). Insofern begünstigte der Strassenbau des 19. Jahrhunderts Entwicklungen in der Alltagsmobilität, die erst Jahrzehnte später einsetzten.

3.3. Strassenbau im Zeichen der Motorisierung des Verkehrs

Nach 1900 konzentrierte sich der Unterhalt der Strassen nicht mehr nur darauf, diese in einen fahrbaren Zustand zu bringen und darin zu halten. Mit der Zunahme des Verkehrs und dem Auftreten von Motorfahrzeugen ging es darum, die Strassen an das Automobil anzupassen. Während der langsame Fuhrwerkverkehr den Kies auf den Strassen durch sein Gewicht verdichtete, lockerten die Motorfahrzeuge die gekieste Strassenoberfläche durch ihr hohes Tempo auf. Bei nassem Wetter entstanden Schlaglöcher, Spurrinnen und Schlamm Bahnen; im Sommer wurde Strassenstaub aufgewirbelt. Dieser lag in Ortschaften, Städten und bei Ausflugszielen zum Ärger der Anwohner, der übrigen Verkehrsteilnehmer, aber auch der Automobilisten selber oft über Stunden in der Luft (Abbildung 21).³⁹⁷

Das Staubproblem gab es schon in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, als sich Anzahl und Geschwindigkeiten von Kutschen und Pferdeposten erhöhten.³⁹⁸ Erst mit der Motorisierung des Strassenverkehrs wurde der Strassenstaub national und international zum Problem erklärt, das es zu lösen galt. So ergaben Staubmessungen in Deutschland um 1900, dass sich die Zahl der Staubpartikel bei trockener Witterung an verkehrsreichen Plätzen und Orten innerhalb weniger Stunden vervielfachte.³⁹⁹ Der Staub wurde verdächtigt, für gesundheitliche Beschwerden bei Menschen und Tieren verantwortlich zu sein.⁴⁰⁰ 1902 rief der Schweizer Arzt Ernesto Guglielminetti eine Liga gegen den Staub ins Leben, nachdem er sich in Frankreich mit der Staubbekämpfung wissenschaftlich zu befassen begann.⁴⁰¹ In der Schweiz und zahlreichen anderen europäischen Ländern entstanden Staubligen; dazu fanden internationale Konferenzen statt, die sich mit dem Strassenstaub auseinandersetzten.⁴⁰² Der Staub wurde nicht nur als Ärgernis und gesundheitliches Problem gesehen, er war auch massgeblich für das schlechte Image verantwortlich, welches das Automobil bei den Anwohnern und vielen nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern hatte.⁴⁰³ Es mussten deshalb Wege gefunden werden, die Staubbewick-

394 Vgl. Verzeichnis der schweizerischen Postkurse 1850: 17, 37; Reisebegleiter für die Schweiz 1888: 146–163.

395 Bericht des Winterthurer Oberamtmanns Carl Briner 1825, zitiert nach Betschart 2009: 75.

396 Der menschliche Körper passt seine Gangart dem Untergrund an. Auf einer schrägen Fläche bewegt sich ein Mensch anders als auf einer Ebene; mit Schuhen anders als barfuss. Zudem hängt auch die genauere Bezeichnung des Gehens von der Umgebung ab. Im Schnee wird gestapft, im Wasser gewatet, Berge werden bestiegen und auf städtischen Strassen wird flanirt. Vgl. Schmidt 2007: 91–112, 137–149. Zur Bedeutung des menschlichen Körpers in verschiedenen Praktiken der Bewegung siehe Cresswell 2011. Zum Flaneur siehe in Tester (Hg.) 1994.

397 Christoph Maria Merki diskutierte den Staub, aber auch den Lärm, die Unfallgefahr und die Abgase der Motorfahrzeuge mit dem Konzept der sozialen Kosten. Seiner Ansicht nach trugen diese wesentlich zum Widerstand gegen das Automobil in dessen Anfangszeit bei. Vgl. Merki 2002: 144–196. Zum Staubproblem siehe auch Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 48; Schiedt 2014a: 48; Wild 1911; Am Ende 1910; Nussbaum 1989: 63–74; Filarski, Mom 2011: 83–84.

398 Vgl. Fack 2000: 81.

399 Vgl. Am Ende 1910: 13.

400 Vgl. Gefahren des Strassenstaubes 1914: 6–7; Wild 1911: 12; Am Ende 1910: 8–12.

401 Vgl. Guglielminetti 1914: 3–5.

402 Vgl. Am Ende 1910: 13; Mom 2007: 40–42; Brennwald 1906: 3–6.

403 Vgl. Merki 2002: 167.



Abbildung 21: Ein fahrendes Auto auf einer Kiesstrasse in der Zwischenkriegszeit, das eine Staubwolke nach sich zog.⁴⁰⁴

lung zu verhindern oder zumindest zu reduzieren. Dies geschah zunächst mit verhältnismässig einfachen Methoden: Mit dem Auftragen von Wasser auf die Kiesstrassen wurde der Staub gebunden, mit dem Verdichten der Strassenoberflächen mit Dampfwalzen wurde er komprimiert. Diese Verfahren stiessen indes bald an ihre Grenzen. Die Strassen wurden zunehmend mit festen Oberflächen wie Teer, Asphalt und Pflasterungen versehen, womit sie staubfrei wurden.

3.3.1. Wassersprengung und Walzen

Bereits 1870 gossen Angestellte des Baukollegiums des Kantons Baselstadt an trockenen Tagen Wasser auf die Rheinbrücke und auf Kiesstrassen.⁴⁰⁵ Zunächst wurde das Wasser mit Pferdewagen und Handkarren transportiert, bald übernahmen Trams mit speziellen Sprengwagen diese Arbeiten. 1924 wurden in Baselstadt 139 von 260 Kilometern Strasse (53 Prozent) mit Wasser besprengt.⁴⁰⁶ Auch in den Kantonen



Abbildung 22: Pferdegezogener Spritzwagen in der Zürcher Altstadt (Foto mit unbekanntem Datum). Die Bewässerung sorgte kurzfristig für die Bindung des Strassenstaubs.⁴⁰⁹

404 Fotoarchiv Schweizerische Gesellschaft für Volkskunde SGV_12N_22760 archiv.sgv-sstp.ch/resource/444995, 12.08.2019.

405 Verwaltungs-Bericht an den Grossen Rath des Kantons Basel-Stadttheil 1870: 231.

406 Vgl. Verwaltungs-Bericht an den Grossen Rath des Kantons Basel-Stadttheil 1895: 36; 1903: 32–33; 1924: 33; BFS 11.2.1.4



Abbildung 23: Walzen einer Strasse in Allschwil, Kanton Baselland, 1905. Das Komprimieren der Strassenoberfläche durch das Walzen reduzierte die Staubbelastung vorübergehend.⁴¹⁵

Zürich und Bern wurden die Strassen Anfang des 20. Jahrhunderts mit Wasser begossen (Abbildung 22).⁴⁰⁷ Die Automobilverbände sahen das Wassersprengen allerdings nur als Zwischenlösung. Sie favorisierten feste Strassenoberflächen, damit Staub gar nicht erst entstand.⁴⁰⁸

Kurz nach der Jahrhundertwende wurden Strassen gewalzt (Abbildung 23). 1898 wurden in verschiedenen Zürcher Stadtquartieren testweise neun Kilometer Strasse dampfgewalzt. Weil das Einwalzen von einem Kubikmeter Kies rund viermal teurer als der herkömmliche Unterhalt war, lohnte sich das Walzen nach Ansicht der Bauverwaltung nur an neuralgischen Stellen und auf besonders verkehrsreichen Strassen.⁴¹⁰ 1920 besass die kantonale Baudirektion des Kantons Zürich fünf Dampfwalzen, mit denen jährlich rund hundert Strassenkilometer gewalzt wurden, was rund vier Prozent der Strassen entsprach, die sich im kantonalen Unterhalt befanden.⁴¹¹ Auch im Kanton Bern fanden um die Jahrhundert-

wende Dampfwalzversuche statt, und auch dort empfahlen die Kantonsbehörden, das Walzen wegen der hohen Kosten auf grössere Verkehrszentren und stark befahrene Strassenabschnitte zu beschränken.⁴¹² 1921 waren 13 kantonale Dampfwalzen im Einsatz, mit denen in den 1920er-Jahren jährlich zwischen 30 und 146 Kilometer der Strassen gewalzt wurden. Wie im Kanton Zürich war dies nur ein kleiner Anteil: Weniger als zehn Prozent der Kantonsstrassen wurden im Kanton Bern gewalzt.⁴¹³ Walzversuche wurden in weiteren Kantonen unternommen wie in Luzern und Schwyz. Ebenso wurden dort nach ersten Versuchen die hohen Kosten angemerkt, weswegen nur wenige Strassenabschnitte gewalzt wurden. Nicht nur die kantonalen, sondern auch verschiedene städtische Behörden walzten Strassen, da städtische Strassen besonders viele Automobile aufwiesen. So schafften etwa die Städte Winterthur, Luzern, Bern, Biel und Interlaken eigene Dampfwalzen an.⁴¹⁴

407 Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1907: 359; Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1911: 259.

408 Vgl. Nussbaum 1989: 8, 65, 145.

409 Baugeschichtliches Archiv ETH Zürich, Strassensprengwagen in Zürich DMP_006068.tif, baz.e-pics.ethz.ch/latelogin.jsp?recordsWithCatalogName=BAZ:43235,12.08.2019.

410 Ein Kubikmeter eingewalzter Kies kostete 1,97 Franken. Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1898: 305. 1896 wurden für die Strassen erster und zweiter Klasse total 63728 Kubikmeter Kies ausgestreut. Die Unterhaltskosten betragen 32178 Franken oder pro Kubikmeter Kies rund 50 Rappen. Vgl. Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1896: 364. Eigene Berechnung.

411 Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1920: 385.

412 Es betraf die Strecke Bern-Worblaufen-Zollikofen-Tiefenau-Bern. Vgl. Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 49–50; Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1898: 162–163; 1905: 235. 1899 wurde ein Meter gewalzter Strasse mit vier Franken veranschlagt, während der reguläre Unterhalt pro Strassenmeter 41 Rappen kostete. Berechnung: totale Unterhaltskosten von 875004 Franken dividiert durch 2132000 Strassenmeter im kantonalen Unterhalt. Vgl. Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1899: 84–85.

413 Vgl. Auflistung in Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 49; Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1921: 281; 1928: 255; 1929: 266; 1930: 191.

414 Vgl. Schiedt 2010a: 33–35; Schiedt 2014a: 45–46; Merki 2002: 50, 70–71; Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 50; Schiedt 2010a: 36; Betschart 2015: 26; Iff 2017: 22, 29.

415 Staatsarchiv BL, VR 3317 Fotografien des Tiefbauamts, Allschwil, Kantonsstrasse: Neu-Allschwil, östlich Schulhaus (mit Dampfwalze), archivkatalog.bl.ch/main/?GUID=b23d3d8a-71c0-49b5-9ca1-b1627d385067,12.08.2019.



Abbildung 24: Teilgepflasterte Sihlstrasse in Zürich im Jahr 1910. Pflasterungen waren teuer und deshalb auf besonders intensiv genutzte Strassenabschnitte konzentriert.⁴²⁸

3.3.2. Feste Oberflächen

Wie beim Walzen wurden zunächst Strassen in Zentren und mit hohem Verkehrsaufkommen mit festen Oberflächen versehen. Eine wichtige Oberfläche war Teer. Strassen wurden zwar schon vor dem 20. Jahrhundert geteert. Erst als die Erdölherstellung und Kohlevergasung an Bedeutung zunahmen, entstanden Teer- und Asphaltprodukte in grossen Mengen als Abfall- und Nebenerzeugnisse. Frühe Teerungen fanden 1904 in Lausanne und Genf auf ausgewählten Strassenabschnitten statt.⁴¹⁶ Der Kanton Zürich teerte erstmalig in Winterthur 1907 einen Strassenabschnitt, der danach maschinell eingewalzt wurde. Wie bei den Walzungen verursachten die Teerungen Mehrkosten und gaben Anlass zu Kritik.⁴¹⁷ In den Folgejahren fanden weitere Teerungen in verschiedenen Gemeinden in der Nähe der Bahnhöfe

statt.⁴¹⁸ 1911 riet die Zürcher Baudirektion, die Teerversuche wegen der hohen Kosten auszusetzen. Der Teermangel während des Ersten Weltkriegs setzte den Versuchen vorläufig ein Ende. Mit der Zunahme des Motorfahrzeugbestandes nach dem Krieg rückten Strassenteerungen wieder in den Vordergrund. Zwischen 1919 und 1923 wurden über hundert Strassenkilometer geteert. Teerungen erhielten die Hauptverkehrsstrassen, welche die grösseren Städte Zürich und Winterthur miteinander sowie mit grösseren Ortschaften des Kantons verbanden und verkehrlich deshalb überdurchschnittlich belastet waren.⁴¹⁹ Auch im Kanton Bern

418 Affoltern am Albis, Bassersdorf und Mettmenstetten. Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1908: 536; 1910: 315; 1911: 504–505.

419 Vgl. Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1911: 504–505; 1918: 494; 1919: 489. 1928 bestanden diese Hauptverkehrsstrassen aus folgenden 16 Strassenverbindungen: Zürich-Winterthur, Zürich-Bülach-Rafz-Schaffhausen, Zürich-Dietikon-Baden, Zürich-Adilswil-Sihlbrugg-Zug, Zürich-Thalwil-Richterswil-Pfäffikon, Zürich-Meilen-Rapperswil, Winterthur-St. Gallen, Winterthur-Frauenfeld, Winterthur-Schaffhausen-Diessenhofen, (Zürich)-Schlieren-Bremgarten, Zürich-

416 Vgl. Schiedt 2004: 16–17.

417 Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1907: 359.

wurden Strassen vorerst vereinzelt geteert. Es handelte sich um Strassen, die ins Berner Oberland, entlang des Bielesees, durch die Bundesstadt sowie durch Dörfer führten und einen starken Verkehr aufwiesen.⁴²⁰ Ab den 1920er-Jahren wurden die Teerungen auf Hauptdurchgangs-⁴²¹ und Hauptverbindungsstrassen⁴²² ausgeweitet.⁴²³

Strassen wurden nicht nur geteert, sondern auch gepflastert, betoniert und asphaltiert. Pflasterungen eigneten sich dort, wo besonders intensiver Verkehr den Teerbelag beschädigte. Im Kanton Zürich wurden deshalb vorwiegend Bahnhofareale sowie Kernzonen von Dörfern und Städten gepflastert (Abbildung 24).⁴²⁴ Pflasterungen waren ausserordentlich teuer: 1923 schlug die Verlegung eines Quadratmeters mit Pflastersteinen im Kanton Zürich mit 16,90 Franken zu Buche, wohingegen ein geteertes Quadratmeter Strasse einen Franken und damit einen Bruchteil kostete.⁴²⁵ Dies dürfte erklären, dass bis 1930 gerade einmal zwei Prozent des Zürcher Kantonsstrassennetzes gepflastert waren.⁴²⁶ Ähnlich gering waren die Anteile im Kanton Bern: Zwischen 1926 und 1930 wurden jährlich gerade einmal drei Strassenkilometer gepflastert.⁴²⁷

Betonierungen und Asphaltierungen waren ebenfalls kostspielig: 1925 kosteten im Kanton Zürich Walzasphalt 17,40 Franken und Betonplatten mit Asphaltüberzug 17 Franken pro Quadratmeter, also etwa gleich viel wie die Pflasterung.⁴²⁹ Der Walzasphalt galt in den 1920er-Jahren

als «Nonplusultra der neuen Strassenoberflächen»⁴³⁰, bald zeigte sich jedoch, dass er bei Regen glitschig und gefährlich wurde. Diese Probleme wurden Ende der 1930er-Jahre gelöst.⁴³¹ Der Beton überzeugte mit seiner Belastungsfähigkeit und Beständigkeit, kam jedoch erst im Zweiten Weltkrieg in Verbindung mit militärischen Bauten und dann beim Nationalstrassenbau in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zur grösseren Anwendung.⁴³² In den Kantonen Zürich und Bern kamen überdies weitere Mittel wie Spramex, Westrumit, Calciumchlorid, Wasserglas, Nacovia, Goudronit, Bitumoid Arcite und Ephigrit zum Einsatz. Diese wiesen zwar gute Staubbindingseigenschaften auf, waren jedoch nicht widerstandsfähig genug gegenüber dem Verkehr.⁴³³ Ihre Anwendung kam kaum über das Versuchsstadium hinaus, sodass in den Kantonen Bern und Zürich bis 1930 nur wenige Strassenkilometer von diesen weiteren Deckmaterialien überzogen waren.⁴³⁴

Der systematische und grossflächige Strassenbau im 20. Jahrhundert trat an die Stelle der bisherigen Methode, welche die Strasse punktuell und nach Bedarf unterhielt.⁴³⁵ Er erforderte aber massive finanzielle Mittel. Die Zürcher Strassenbaudirektion klagte 1920, dass sich die Kosten für den Strassenunterhalt von 1913 bis 1920 verdoppelt hätten, was nicht vollständig auf die Preissteigerungen in den Kriegsjahren zurückgeführt werden könne.⁴³⁶ Im Kanton Schwyz waren die Strassenbauausgaben von 1931 bis 1940 fast dreimal grösser als von 1921 bis 1930.⁴³⁷ Alle Schweizer Kantone zusammen gaben 1931 sechsmal mehr aus für den Strassenbau als 1910.⁴³⁸ Damit war die Schweiz nicht alleine: Alle Länder, in denen sich der motorisierte Strassenverkehr ausbreitete, hatten mit dem Problem der steigenden Strassenkosten zu kämpfen.⁴³⁹

Da der vermehrte Strassenbau mit dem Auftreten der Motorfahrzeuge in Verbindung gebracht wurde, waren es die Motorfahrer, welche zur Mitfinanzierung der Mehrauf-

Schwamendingen-Uster-Unterwetzikon-Hinwil-Rüti-Rapperswil, (Winterthur)-Kemptthal-Pfäffikon-Hinwil, Winterthur-Wald-Rüti-Rapperswil, Zürich-Birmensdorf-Affoltern-Zug, Zürich-Adlikon-Dielsdorf-Niederweningen, Winterthur-Weiach-Zurzach. Vgl. Geschäftsbericht des Regierungsrates an den Zürcherischen Kantonsrat 1928: 374–375.

420 Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1907: 307–308; 1908: 214–215; 1909: 123; 1911: 259; 1916: 74; 1917: 71; 1918: 129; 1921: 282; Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 52

421 1924 waren dies: Delle-Delémont-Moutier-Biel-Bern-Thun-Interlaken, Solothurn-Biel-Neuchâtel, Murten-Bern-Langnau-Luzern, Freiburg-Bern, Bern-Murgenthal-Zürich. Siehe Auflistung in Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 65.

422 1924 waren dies: Porrentruy-Damvant, Tavannes-Le Pichoux-Caquereille, Biel-St.Imier-La Chaux-de-Fonds, Kallnach-Lyss-Suberg-Bätterkinden-Zürichstrasse, Utzenstorf-Burgdorf-Lützelflüh-Langnau/-Huttwil, Bern-Solothurn, Thun-Konolfingen-Burgdorf, Saanen-Simmental-Thun/-Meiringen/-Brünig. Siehe Auflistung in Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 65.

423 Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 63.

424 Rechenschaftsbericht des Regierungsrates an den Zürcherischen Kantonsrath 1920: 390; 1922: 304; 1923: 309–310; 1924: 314–315; 1925: 287; Geschäftsbericht des Regierungsrates an den Zürcherischen Kantonsrat 1926: 353–355; 1927: 349.

425 Es handelte sich um die sogenannte Innenteerung. Rechenschaftsbericht des Regierungsrates an den Zürcherischen Kantonsrath 1923: 317.

426 Geschäftsbericht des Regierungsrates an den Zürcherischen Kantonsrat 1930: 19–20.

427 Vgl. Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1926: 238; 1927: 290; 1928: 257; 1929: 268; 1930: 190.

428 Moser, Adolf (1860–1948): Sihlstrasse (jetzt Cityhaus). Zürich, 1910. Zentralbibliothek Zürich, Zürich L1, Sihlstrasse 1, 5, <http://doi.org/10.7891/e-manuscripta-58783>, 12.08.2019.

429 Rechenschaftsbericht des Regierungsrates an den Zürcherischen Kantonsrath 1925: 293.

430 Schiedt 2004: 17.

431 Vgl. ebd.: 15–17.

432 Vgl. Werner 2015.

433 Geschäftsbericht des Regierungsrates an den Zürcherischen Kantonsrat 1926: 364.

434 Geschäftsbericht des Regierungsrates an den Zürcherischen Kantonsrat 1930: 351–352; Schiedt 2004: 17; Flückiger Strebel, Schiedt 2011: 52.

435 Schiedt 2014a: 45.

436 Rechenschaftsbericht des Regierungsrates an den Zürcherischen Kantonsrath 1920: 385. Zum Konjunkturverlauf während und nach dem Ersten Weltkrieg siehe Müller, Woitek 2012: 130–175.

437 Vgl. Übersicht in Schiedt 2014a: 57.

438 Wie bei den Strassenlängen sind auch Untersuchungen zu den Strassenkosten über grössere Zeiträume nur schwer vergleichbar. Einerseits änderten sich die Messmethoden, andererseits verlagerte sich der Schwerpunkt beim Strassenbau vom Unterhalt (19. Jahrhundert) auf Verbesserungen im Sinne der Anpassung der Strassen an das Automobil (20. Jahrhundert). Vgl. Jaquemot 1934: 3–12.

439 Für eine Übersicht zu den Strassenkosten in 40 Ländern vgl. Wohl, Albitreccia 1935.

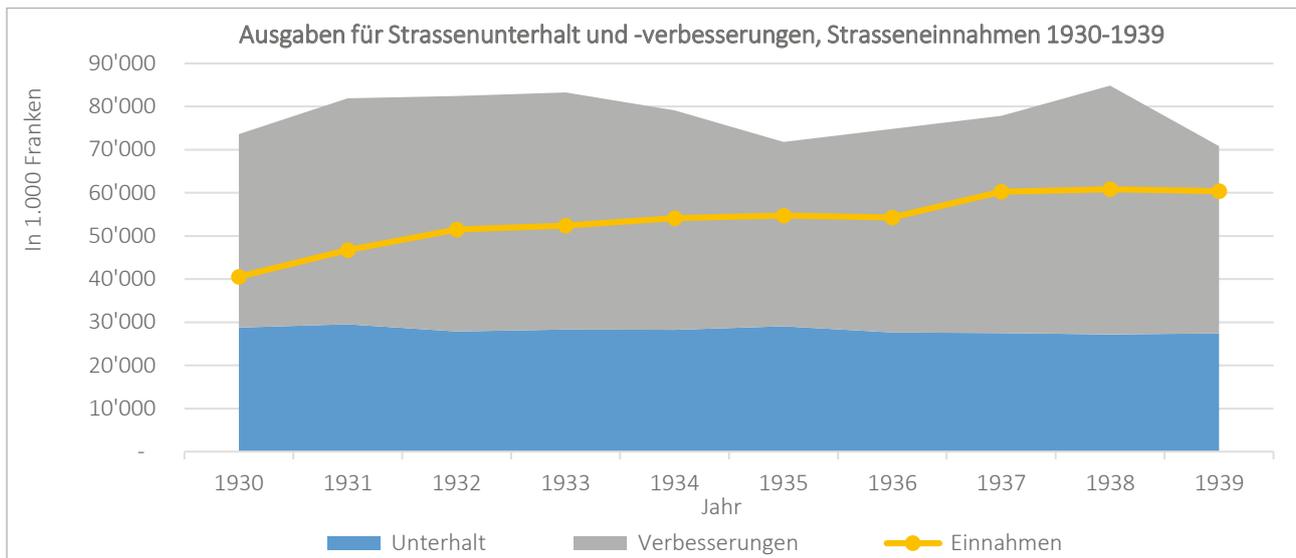


Abbildung 25: Ausgaben für Strassenunterhalt und -verbesserungen im Vergleich zu den Strasseneinnahmen in der Schweiz 1930–1939. Die Einnahmen aus dem Strassenverkehr deckten die Strassenausgaben nur zum Teil.⁴⁴³

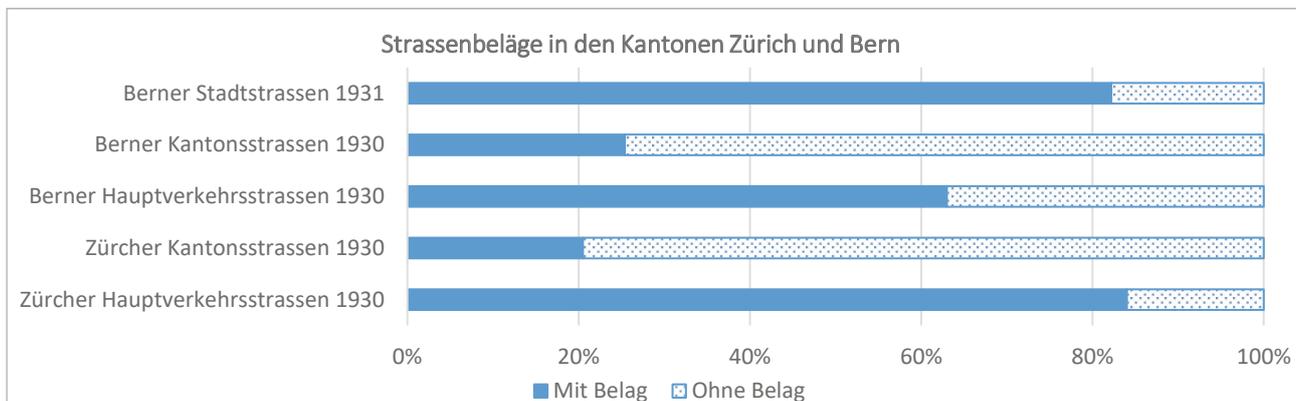


Abbildung 26: Strassenbeläge in den Kantonen Bern und Zürich um 1930. Die stark befahrenen Stadt- und Hauptverkehrsstrassen waren grösstenteils asphaltiert beziehungsweise geteert, während das übrige Strassennetz bis nach dem Zweiten Weltkrieg weitgehend unbefestigt blieb.⁴⁴⁶

wände im Strassenunterhalt verpflichtet wurden.⁴⁴⁰ Dies taten sie über Motorfahrzeugsteuern und Benzinzollabgaben, die in verschiedenen Ländern Europas, darunter auch in der Schweiz, um 1900 erhoben wurden. Die Benzinzölle waren in der Schweiz zunächst eine wichtige Fiskaleinnahme für den Bundeshaushalt. Erst nach zähem politischem Ringen trat der Bund Ende der 1920er-Jahre ein Viertel der Benzinzolleinnahmen an die Kantone ab.⁴⁴¹ Da mit der zunehmenden Motorisierung die Erträge aus den Mo-

torfahrzeugsteuern und Benzinzöllen stiegen, werden sie in der Forschung als «Motor des Strassenbaus»⁴⁴² erklärt. Ein Blick auf die Zahlen zeigt jedoch, dass die Einnahmen aus dem Strassenverkehr in den 1930er-Jahren die Ausgaben für Unterhalt und Verbesserungen im Schnitt nur zu etwa zwei Dritteln finanzierten. Rund jeder dritte Franken stammte aus dem ordentlichen Kantonsetat, Letzterer wurde gegen Ende der 1930er-Jahre allerdings immer weniger belastet (Abbildung 25).

Der systematische Strassenausbau trug Früchte, wenn-

440 Vgl. Merki 2002: 411.

441 Auch im Ausland, etwa in Deutschland, waren die Kraftstoffsteuern bis in die 1950er-Jahre eine wichtige Einnahmequelle. Für weiterführende Informationen zu den Motorfahrzeug- und Benzinsteuern siehe Merki 2002: 384–396; Filarski, Mom 2011: 106–108; Ochsenbein 1999: 31–32; Merki 1995; Flik 2001: 71–80.

442 Merki 1995: 311; Merki 2002: 412.

443 Die Einnahmen setzen sich zusammen aus Beiträgen von Bund, Gemeinden und Privaten sowie Benzinzollanteilen. Statistische Jahrbücher Schweiz 1939: 193; 1940: 208. Eigene Darstellung.

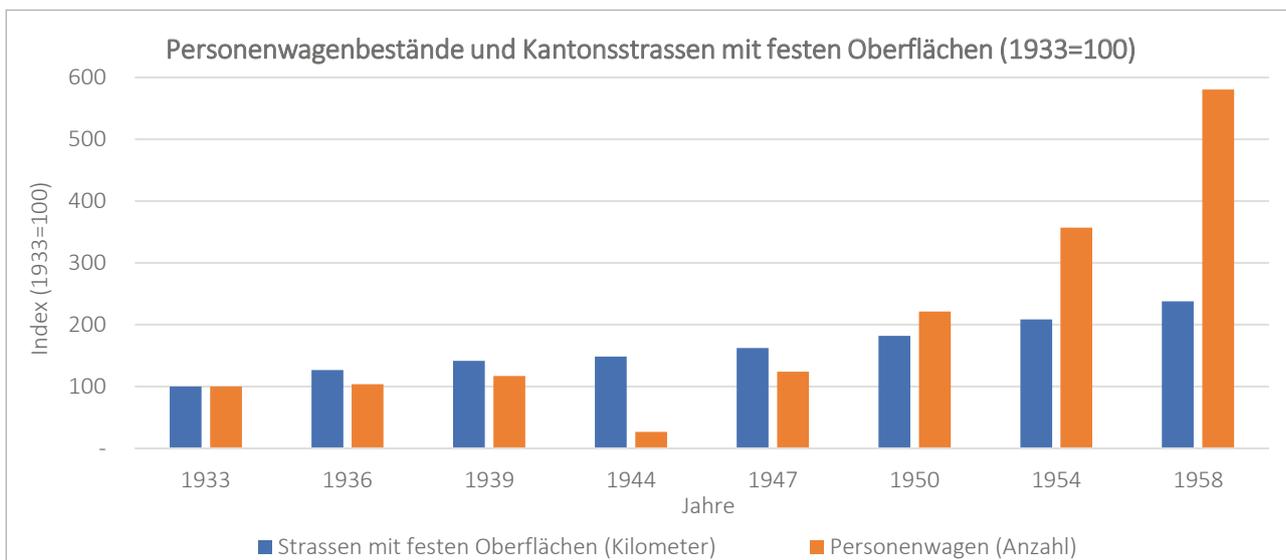


Abbildung 27: Personenwagenbestände und die Länge der oberflächenbehandelten Kantonsstrassen, indiziert. Die Motorisierung des Strassenverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg ging dem Ausbau der Strassen voraus.⁴⁵⁰

gleich die Strassen nicht überall mit der gleichen Priorität erneuert wurden: 1930 hatten im Kanton Zürich 74 Prozent der Hauptverkehrsstrassen und im Kanton Bern 63 Prozent der Hauptdurchgangs- und Hauptverbindungsstrassen feste Oberflächen. Wenn das ganze Netz der Kantonsstrassen betrachtet wird, waren es im Kanton Zürich lediglich 18 und im Kanton Bern 25 Prozent.⁴⁴⁴ Auch viele städtische Strassen waren geteert oder asphaltiert. In der Stadt Bern lag der Anteil ausgebauter Strassen 1931 bei 82 Prozent (Abbildung 26).⁴⁴⁵

Die meisten Strassen, vor allem abseits der grossen Verkehrsachsen und der Zentren, wiesen hingegen nach wie vor Kiesbeläge auf und waren daher kaum ans Automobil angepasst. Selbst die Dorfstrasse der Gemeinde Seebach, eines Vororts der Stadt Zürich, hatte eine lose Oberfläche, wodurch das Staubproblem alles andere als gelöst war:

«Der Staub lag oft so dick, dass wir die Füsse nicht mehr sahen. (...) Wenn nach einer regenfreien Zeit eines der damals noch wenigen Autos angefahren kam, so flüchteten die Fussgänger. Sobald der schon von weit her hörbare Motorenlärm zu vernehmen war,

suchte man sich ein geschütztes Plätzchen abseits der Strasse, wo man mit dem Taschentuch vor der Nase verharnte, bis sich die Staubwolke verzogen hatte.»⁴⁴⁷

Die Strassen wurden in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts auch im Ausland verbessert. In Frankreich waren beim Ausbruch des Ersten Weltkrieges 700 von 15 600 Kilometern (vier Prozent) des Hauptstrassennetzes geteert, bis 1927 erhöhte sich der Anteil auf 41 Prozent. Im selben Jahr waren in Deutschland 30 Prozent der Haupt- und 23 Prozent der Nebenstrassen geteert. 1908 waren in den Niederlanden 63 Prozent der Haupt- und 25 Prozent der Nebenstrassen mit festen Oberflächen versehen.⁴⁴⁸ Nach Christoph Maria Merki war das grosse und verhältnismässig gut ausgebaute französische Strassennetz ein entscheidender Grund, weshalb sich das Automobil zunächst in Frankreich ausbreitete.⁴⁴⁹

Wies die Schweiz vor dem Ersten Weltkrieg «hardly any road improvements»⁴⁵¹ auf, so vollzog sie den Ausbauprozess umso schneller. Denn 1933 besaßen 31 Prozent der Kantonsstrassen in der Schweiz eine feste Oberfläche und im Jahr 1939 44 Prozent. Die regionalen Unterschiede waren allerdings gross: So waren die Kantonsstrassen in den Stadtkantonen Genf und Baselstadt vor dem Zweiten Weltkrieg

444 Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1930: 20; Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1930: 180, 188.

445 Bericht des Gemeinderates der Stadt Bern 1931: 207.

446 Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath 1930: 19–20; Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1930: 180, 188; Bericht des Gemeinderates der Stadt Bern 1931: 207. Eigene Berechnung und Darstellung.

447 Burkardt 1997: 80–81.

448 Vgl. Filarski, Mom 2011: 83–85.

449 Vgl. Merki 2002: 49, 117.

450 www.strassendaten.ch, 12.08.2019, B.2.1.1.; BFS 11.2.2.4. Eigene Berechnung und Darstellung.

451 Filarski, Mom 2011: 84.

beinahe vollständig mit einer festen Oberfläche versehen. In ländlichen Kantonen wie Wallis, Tessin und Obwalden war vor dem Zweiten Weltkrieg höchstens jede dritte Strasse asphaltiert, geteert oder gepflastert. Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte sich der Ausbau der Strassen fort: 1948 hatten 52 Prozent, 1954 63 Prozent und 1960 74 Prozent der Kantonsstrassen in der Schweiz feste Oberflächen.⁴⁵²

Obwohl die Strassen konsequent mit festen Oberflächen versehen wurden, konnte dieser Prozess mit der Motorisierung nicht Schritt halten: Die Zahl der Motorfahrzeuge stieg schneller als die Länge der oberflächenbehandelten Kantonsstrassen. Zwar waren 1958 mehr als doppelt so viele Kantonsstrassen mit festen Oberflächen versehen als noch 1933, die Zahl der gemeldeten Personenwagen wuchs in diesem Zeitraum indes fast um das Sechsfache (Abbildung 27). Laut Merki bremste der schlechte Zustand der Strassen den Motorisierungsprozess. Denn die Kiesstrassen erschwerten und verlangsamten den Verkehr, und sie erhöhten die Betriebskosten für die Automobile, unter anderem durch einen höheren Kraftstoffverbrauch.⁴⁵³

Auch beim Autobahnbau hinkte die Schweiz manchen Ländern hinterher. 1926 entstand in Italien die erste Autobahn zwischen Mailand, Como und Varese. Das erste Autobahnstück in Deutschland wurde 1932 eröffnet und verband Köln und Bonn. Die Idee, eine Strasse ausschliesslich für motorisierte Verkehrsmittel zu bauen, die darüber hinaus richtungstrennt und kreuzungsfrei war, fand in verschiedenen Ländern zunehmend Anklang. Vor und während des Zweiten Weltkrieges begannen die Niederlande, die USA und Belgien mit dem Bau von Autobahnen. In der Schweiz eröffnete das erste Teilstück 1955 und in Grossbritannien 1958. In den meisten Ländern wurden Autobahnen gebaut, bevor die Massenmotorisierung einsetzte (Kapitel 10.1.2.).⁴⁵⁴ Ideen zu einer Autobahn bestanden in der Schweiz schon in der Zwischenkriegszeit. So arbeitete der sogenannte Verein zur Förderung der Autostrassenverbindung von Basel nach der italienischen Grenze 1926 und 1927 Pläne aus, die den Bau eines Autostrassennetzes in der Schweiz mit Anschlüssen ans Ausland vorsahen.⁴⁵⁵ Als Erstes stand ein Autobahnstück zwischen Bern und Thun im Fokus. Dieses Projekt scheiterte aber, weil das Bundesgericht die Erhebung von Benutzungsgebühren für deren Finanzierung als verfassungswidrig erklärte. Weiter lehnte das Schweizer Stimmvolk 1929 die Volksinitiative betreffend die Gesetzgebung über den Strassenverkehr ab, welche dem Bund mehr Kompetenzen im Strassenbau hätte geben sollen. Erst das Bundesgesetz über

die Nationalstrassen aus dem Jahr 1960 regelte die rechtlichen Grundlagen und Kompetenzen im Autobahnbau.⁴⁵⁶

3.3.3. Radwege

Im 20. Jahrhundert stand der Strassenbau nicht nur im Zeichen der Motorisierung. Es entstand auch der Wunsch nach Radwegen, die die Fahrräder von den Motorfahrzeugen im Verkehr trennen sollten. Als Argumente dienten der zunehmende Verkehr und die steigenden Unfallzahlen.⁴⁵⁷ So registrierte das Statistische Amt der Stadt Zürich für das Jahr 1897 63 Verletzte und zwei Tote im Strassenverkehr. 1915 waren es 123 Verletzte und fünf Tote und 610 Verletzte und elf Tote im Jahr 1925.⁴⁵⁸ 1939 verunfallten auf Schweizer Strassen 11598 Personen, wovon 525 starben.⁴⁵⁹ In Deutschland und Frankreich waren ähnliche Entwicklungen zu verzeichnen. Da der Verkehr in den Städten besonders dicht war, traten Unfälle dort gehäuft auf. Auf den Landstrassen gab es weniger Unfälle, diese waren aber wegen der hohen Fahrgeschwindigkeiten oft tödlich.⁴⁶⁰ 1934 trugen sich in der Schweiz drei von vier Strassenunfällen innerorts zu, dort starben aber lediglich 47 Prozent aller im Strassenverkehr Verunfallten.⁴⁶¹

Eine Expertengruppe forderte am Ersten Internationalen Strassenkongress von 1908 in Paris die Trennung der Fahrbahnen für Automobile und Fahrräder. In den Niederlanden begannen Radfahrvereine daraufhin, Fahrradwege zu bauen. Die Vereine genossen politischen Rückhalt und bezogen die Mittel für den Radwegbau aus Mitgliederbeiträgen. 1938 waren 74 Prozent der Reichswege in den Niederlanden mit Radwegen ausgestattet. In Deutschland fehlten Geldgeber, der politische Wille und eine durchsetzungsstarke Fahrradlobby, die den Radwegbau hätte vorantreiben können. Dort wiesen kurz vor dem Zweiten Weltkrieg sechs Prozent der Reichsstrassen und knapp ein Prozent der Landstrassen eine Radspur auf.⁴⁶²

Auch in der Schweiz wurden die steigenden Unfallzahlen als Anlass genommen, um den Radwegbau anzustossen. So forderte Theo Gubler, Vizepräsident des Schweizer Radfahrerbundes, im Jahr 1929:

456 Vgl. Ackermann 1992: 78–81, 299–306; Ochsenbein 1999: 37; Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 8. März 1960.

457 Vgl. Gubler 1929; Gubler 1935; Jaquemet 1934: 32; Baut Radfahrerwege 1935: 1; Aus der Unfallstatistik 1935: 1. Zur Geschichte der Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz im 20. Jahrhundert vgl. Brunner 2015.

458 Statistisches Jahrbuch Stadt Zürich 1930: 103.

459 Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1939: 199.

460 Vgl. Merki 2002: 170–171.

461 Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1935: 203. Eigene Berechnung.

462 Vgl. Ebert 2010: 378–389, 406–407.

452 www.strassendaten.ch, 12.08.2019, B.2.1.1 und B.2.2.1. Eigene Berechnung.

453 Merki 2002: 411. Zum Zusammenhang zwischen Strassenzustand und Motorisierung siehe auch Flik 2001: 62–70.

454 Vgl. Filarski, Mom 2011: 86–87.

455 Vgl. Schweiz. Autostrasse Basel-Italienische Grenze 1927: 143–145.

«Es gibt nur eine Lösung: Weisen wir den Fahrradfahrer weg vom eigentlichen Fahrdamm auf einen gesonderten Radweg, und das Verkehrsproblem der Landstrasse wird grösstenteils gelöst sein (...). Das ist die Forderung des Automobilisten, die niemand mehr begrüsst als der Radfahrer selber.»⁴⁶³

1930 entstanden in den Kantonen Zürich, Bern, Genf, Baselstadt und Baselland erste Radwege. Diese wurden an Strassen errichtet, welche die Innenstädte mit den Vororten verbanden und in der Nähe von Industriestätten lagen.⁴⁶⁴ Bis zum Zweiten Weltkrieg waren es 151 Kilometer Radwege, was 0,3 Prozent des Strassennetzes entsprach.⁴⁶⁵

In der Forschung werden im Wesentlichen drei Faktoren diskutiert, weshalb hierzulande kaum Radwege gebaut wurden: Erstens fehlten dem Schweizerischen Radfahrerbund, einer zentralen Interessenorganisation für die Radfahrer, die finanziellen Mittel und das politische Gewicht, um seine Anliegen zu realisieren: Weniger als zehn Prozent der Radfahrer waren Mitglied im Schweizerischen Radfahrerbund.⁴⁶⁶ Zweitens zerstritten sich die Automobil- und Fahrradlobby, obwohl beide für ihre jeweilige Klientel eine Fahrbahntrennung verlangten. Aus den einstigen Verbündeten, die sich noch 1900 energisch für die Verbesserung der Strassen eingesetzt hatten, wurden Kontrahenten.⁴⁶⁷ Drittens war das Gros der Radfahrer nicht bereit, den Radwegebau solidarisch mit einer Steuer mitzutragen. So sprachen sich die ländlich geprägten Amtsbezirke im Kanton Bern in einer Abstimmung von 1946 überdurchschnittlich stark gegen die Einführung einer Steuer zum Bau von Radwegen aus. Denn der Radwegebau hätte sich vor allem auf die städtischen Zentren konzentriert, während auf dem Land kaum Radwege gebaut worden wären. Zudem war das Radfahren bereits besteuert (Kapitel 9.2.2.) – die Bereitschaft der Radfahrer für weitere staatliche Abgaben fehlte.⁴⁶⁸ Erschwerend kam dazu, dass nicht einmal die Hälfte der Fahrradfahrer einen Radweg benutzte, wie eine Verkehrszählung im Kanton Zürich im Jahr 1938 ergab.⁴⁶⁹ Erika Flückiger Strebel führt die Meidung von Radwegen darauf zurück, dass viele Radfahrer diesen gegenüber eine ablehnende Haltung hät-

ten, da sie sich dadurch erst recht stigmatisiert fühlten.⁴⁷⁰ Dabei waren die Radfahrer gemäss einem Bundesgerichtsurteil von 1937 zur Benützung der Radwege verpflichtet.⁴⁷¹

3.3.4. «Vom Lebensraum zum Leitungsweg»

Der Ausbau der Strassen führte nicht nur dazu, dass sich das Automobil ausbreiten konnte und dass Menschen und Güter rascher und bequemer befördert werden konnten. Auch die Bedeutung der Strasse veränderte sich. Bevor das Automobil das Strassenbild zu dominieren begann und aus den Kies- allmählich Teer-, Asphalt- und Pflasterstrassen wurden, hatten Strassen viele Funktionen. Sie waren neben Transportwegen Lebens- und Begegnungsraum: Auf ihnen spielten Kinder, spazierten Fussgänger, wurde Ware gehandelt, hielten sich Tiere auf und unterhielten sich Erwachsene. Handwerker, Kleinhändler und Arbeiter kamen auf den Strassen miteinander in Kontakt, welcher bereits im Kindesalter im Rahmen der «Strassenkindheit»⁴⁷² begann. Regeln, die ein genaues Verhalten auf der Strasse vorschrieben, waren lange Zeit nicht nötig. Für Motorfahrzeugfahrer waren die Strassen dagegen in erster Linie ein Verkehrsraum, der dazu diente, eine Strecke in möglichst kurzer Zeit zu überwinden. Sie sahen die übrigen Strassennutzer vorrangig als Verkehrshindernis, während diese die Motorfahrzeugfahrer als Eindringlinge empfanden. Der Konflikt der Automobilisten und Automobilgegner drehte sich fortan um die Nutzungshoheit: War die Strasse öffentlicher Raum für alle oder Verkehrsraum für Fahrzeuge?⁴⁷³ Die buchstäbliche Verdrängung der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer an den Strassenrand, insbesondere der Fussgänger, war massgeblich für den Widerstand gegenüber dem Automobil verantwortlich.⁴⁷⁴

Jules Schwitzguébel, Kommandant der Genfer Polizei, thematisierte den stärker werdenden Verkehr in der Rhonestadt 1914 in einer Broschüre. Für ihn waren die Fussgänger neben dem Tram die primären Hindernisse im Strassenverkehr. Er empfahl als Lösung der Probleme nicht Reglementierungen, sondern die Erziehung der Verkehrsteilnehmer und schlug vier grundlegende Verhaltensweisen vor, an welche sich alle Verkehrsteilnehmer halten sollten: 1. rechts fahren, 2. rechts kreuzen, 3. links überholen und 4. nach dem Überholen wieder rechts fahren. Den Fussgängern legte er die Benützung des Trottoirs nahe. Falls die Strassen- seite gewechselt werde, solle zunächst nach Verkehr Ausschau gehalten werden, bevor die Strasse im rechten Win-

463 Gubler 1929: 7.

464 Eine Übersicht zu den bis Anfang der 1930er-Jahre gebauten Radwegen gibt Gubler 1935: 54–57.

465 Meyer 2014: 25. 47980 Kilometer Kantons- und Gemeindestrassen im Jahr 1939. BFS 11.2.1.4.

466 Benedikt Meyer kommt auf weniger als 9 Prozent in den 1930er-Jahren, indem er die Fahrradbestände mit den Mitgliederzahlen des Schweizerischen Radfahrerbundes vergleicht. Meyer 2014: 24. Auf ähnliche Werte kam auch Theo Gubler. Nach diesem haben 90 Prozent der Fahrradfahrer «von der Pionierarbeit dieser Verbände bloss profitiert». Gubler 1929: 4.

467 Vgl. Meyer 2014: 24–25; Rohner-Gassmann 1991: 81–83; Nussbaum 1989: 6–7; Meyer 2012: 30.

468 Vgl. Bertschi 2018: 116–117.

469 Rohner-Gassmann 1991: 88.

470 Vgl. Flückiger Strebel 2014: 31–33.

471 Meyer 2014: 25.

472 Lenger 2013: 121.

473 Vgl. Möser 2002: 88; Merki 2002: 143, 362–364.

474 Merki 2002: 167.



Abbildung 28: Tanksäule (links), die von den Inhabern eines Fahrradgeschäftes betrieben wurde. Kanton Bern, ca. 1930.⁴⁸⁵

kel zügig überquert werde: «Piéton, tiens-toi sur le trottoir, regarde, marche droit et à droite. Si tu traverses la chaussée, fais vite et prends garde.»⁴⁷⁵ Im Zentrum der Verkehrserziehung, die daraufhin systematisch ausgebaut wurde, standen Kinder. Diese wurden zu den am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmern gezählt, und ihre Verkehrserziehung wurde im Rahmen des Schulunterrichtes institutionalisiert (Kapitel 11.1.3.).⁴⁷⁶

Neben der Verkehrserziehung wurde ein Schwerpunkt auf die Reglementierung des Strassenverkehrs gelegt, um die Verkehrsprobleme anzugehen. Wichtige Grundpfeiler waren die kantonsübergreifenden Konkordate, die Höchstgeschwindigkeiten, Verkehrsregeln und technische Anforderungen an die Fahrzeuge normierten. Ein erstes Konkordat wurde 1904 verabschiedet, ein weiteres folgte 1914. Die Umsetzung und Einhaltung der Vorgaben in den Konkordaten wurde in den beteiligten Kantonen unterschiedlich ge-

handhabt.⁴⁷⁷ So variierten Vorschriften von Kanton zu Kanton oder sogar von Ort zu Ort, sodass einem Automobilisten kaum zugemutet werden konnte, diese alle zu kennen. Die Kantone erliessen zudem Fahrverbote. So waren Strassen ganz oder zu bestimmten Zeiten für den Automobilverkehr gesperrt. Die Automobilrevue kritisierte die unübersichtlichen Zustände wiederholt.⁴⁷⁸ Ebenso herrschte Unklarheit über den Geltungsbereich der Signale – wo beispielsweise eine Geschwindigkeitsbegrenzung begann und aufhörte. Die motorisierten Verkehrsteilnehmer wurden von der Polizei oft kurzerhand gebüsst.⁴⁷⁹ In der Motorpresse wurden Zwischenspiele mit der Polizei hämisch oder scharfzünftig kommentiert. So berichtete die Automobilrevue 1910 über eine «Buss»-Fahrt eines deutschen Automobilisten durch

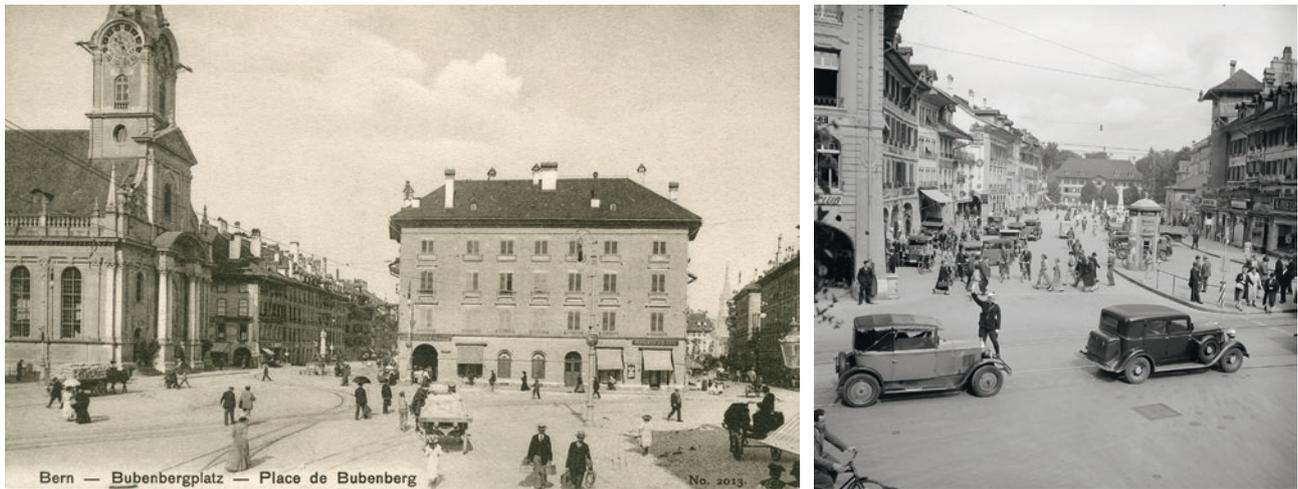
⁴⁷⁷ Vgl. Nussbaum 1989: 11–14.

⁴⁷⁸ Beispielsweise war 1910 die Strasse Vitznau-Weggis-Küssnacht (Kanton Luzern) von Mittag bis Mitternacht sowie an den Sonntagen für den Automobilverkehr gesperrt, die Strasse Giswil-Brünig (Kanton Unterwalden) war von 18 Uhr bis 9 Uhr gesperrt, und die Axenstrasse (Kanton Uri) war ganz gesperrt. Vgl. Automobil-Vorschriften 1910: 274.

⁴⁷⁹ Vgl. Sager 1952: 9.

⁴⁷⁵ Schwitzguébel 1914: 35.

⁴⁷⁶ Mit der Verkehrserziehung in Deutschland befasste sich ausgiebig Dietmar Fack. Vgl. Fack 2000, insbesondere die Seiten 117–395.



Abbildungen 29 und 30: Strassenbilder der Stadt Bern. Links wird der Strassenraum von Fussgängern sowie Fuhrwerken dominiert, und das Tram beansprucht einen Teil des Raumes. Die Verkehrsflüsse waren noch nicht organisiert (Bubenbergrplatz, 1905). Rechts beherrscht das Automobil den Verkehr, was den Einsatz eines ordnenden Verkehrspolizisten erforderte und die Fussgänger an den Fahrbahnrand sowie auf Trottoirs verdrängte (Blick auf den Waisenhausplatz 1935).⁴⁸⁷

die Schweiz, der die Schweizer Polizeiorgane als willkürlich und ignorant beschrieb.⁴⁸⁰

Erst das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr aus dem Jahr 1932 schuf eine national einheitliche und bindende Rechtsgrundlage. Im Artikel 35 kam zum Ausdruck, dass der Strassenraum nun definitiv dem Fahrverkehr zugewilligt wurde:

«Der Fussgänger hat die Trottoirs oder Fussgängerstreifen zu benützen und die Strasse vorsichtig zu überschreiten. Auf unübersichtlichen Strassenstrecken und wenn Motorfahrzeuge herannahen, hat er sich an die Strassenseite zu halten.»⁴⁸¹

Nicht nur Fahrzeuge und Verkehrsteilnehmer, auch der Strassenraum selbst wurde zunehmend Gegenstand von Reglementierungen, die zudem physisch zum Ausdruck kamen, beispielsweise an den Verkehrszeichen. In der Schweiz errichtete die 1912 gegründete *Société Touriste de Numérotage des Routes* bis Ende der 1920er-Jahre 8 000 Strassentafeln.⁴⁸² Daneben entstand ab Mitte der 1920er-Jahre ein Werkstätten- und Tankstellennetz. Bis zu diesem Zeitpunkt mussten die Automobilisten den Kraftstoff in Kanistern beziehen, was umständlich und feuergefährlich war. 1931 wa-

ren es in Frankreich 80 000, in Deutschland 53 000 und in der Schweiz 7 000 Stationen. Im Schnitt kam so auf alle fünf bis acht Kilometer eine Tankstelle, womit sich die Entwicklungen in der Schweiz in dieser Hinsicht mit denjenigen im Ausland vergleichen lassen.⁴⁸³ Die Tankstellen standen oft bei mechanischen Werkstätten, Fahrradmechanikern, Schlossereien, Verkaufsläden oder Gaststätten und wurden von den Angestellten dieser Einrichtungen bedient (Abbildung 28).⁴⁸⁴

Dirk van Laak bezeichnete die Bedeutungsveränderung der Strassen vom 19. bis 20. Jahrhundert in den Städten treffend als Wandlung «vom Lebensraum zum Leitungsweg».⁴⁸⁶ Veranschaulichen lässt sich dies anhand der Abbildungen 29 und 30.

Die Strasse wandelte sich jedoch nicht überall zur reinen Fahrbahn und verlor nicht überall ihre Funktion als Lebensraum. Insbesondere in Dörfern und im ländlichen Raum, wo der Strassenverkehr bis weit in die Zwischenkriegszeit kaum motorisiert war, blieb die Strasse ein zentraler Spiel-

480 Eine «Buss»-Fahrt durch die Schweiz 1910: 408–410.

481 Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932, Artikel 35.

482 Vgl. Merki 2002: 337–338; Sager 1952: 19–30.

483 Vgl. Filarski, Mom 2011: 89; Merki 2002: 392, 404. Eigene Berechnung. Bei den Durchschnittszahlen kann es sich nur um grobe Schätzungen handeln. In städtischen Räumen dürfte die Tankstellendichte grösser gewesen sein als in ländlichen Regionen, wo der Motorfahrzeugverkehr weniger ausgeprägt war (Kapitel 10.1.2.).

484 Vgl. Broder, Wyler 2010: 26.

485 Staatsarchiv des Kantons Bern, FN Jost G 717, www.query.sta.be.ch/detail.aspx?ID=3143, 12.08.2019.

486 Van Laak 2017: 145.

487 Staatsarchiv des Kantons Bern, T. A Bern Bahnhof_Bahnhofplatz_Bubenbergrplatz 24, www.query.sta.be.ch/detail.aspx?ID=380326, FN Jost N 2275, www.query.sta.be.ch/detail.aspx?ID=307301, 12.08.2019.

und Aufenthaltsort. Davon berichteten etwa Zeitzeugen, die ihre Kindheit in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts im Bezirk Zurzach erlebten: So nutzten die Kinder die winterlichen Dorfstrassen als Schlittelwege, «weil damals noch keine Autos und Töffli [Motorfahrräder, BS] fuhren».⁴⁸⁸ Das Vieh wurde von den Dörfern zu den Markorten über die Hauptstrassen getrieben, da kaum motorisierter Verkehr herrschte.⁴⁸⁹ «Und die Dorfstrasse war damals noch der schönste Kinderspielplatz für uns Kinder.»⁴⁹⁰ Verirrte sich dennoch einmal ein Automobil in ein ländliches Gebiet, war die Aufregung gross. So erinnerte sich Fritz Bär an die Zwischenkriegszeit im Bezirk Affoltern, Kanton Zürich, wo er aufwuchs:

«In jener Zeit fuhren die ersten Automobile durch unser Dorf. Sicher einmal in der Woche kam so ein Ungetüm mit vierzig Stundenkilometern dahergerast, eine grosse Staubwolke aufwirbelnd und hupend, wenn sich nur das Geringste auf dem Fahrweg zeigte.»⁴⁹¹

4. Bau des Eisenbahnnetzes

Wie bei den Strassen muss auch beim Bau der Eisenbahnen kurz auf die Vorgeschichte eingegangen werden. Der Eisenbahnbau begann in der Schweiz zwar 1847 und fällt damit faktisch mit dem Beginn des Untersuchungszeitraumes zusammen. Im Ausland begann der Bau der Eisenbahnen allerdings schon in den 1820er-Jahren. Da dieser wesentlich dazu beitrug, dass der Eisenbahnbau in der Schweiz in Angriff genommen wurde, werden zentrale Ereignisse der Eisenbahngeschichte aus den 1830er- und 1840er-Jahren angesprochen.

4.1. Vorgeschichte und erster Eisenbahnboom (1830 bis 1870)

4.1.1. Impulse aus dem Ausland

Als erste Dampfeisenbahn der Welt gilt die Verbindung zwischen Stockton und Darlington, die 1825 in Betrieb ging. Sie wurde auf Initiative der beiden Städte gebaut, um Kohle rentabler zu transportieren. Ebenso war die zweite Eisenbahn Englands, welche zwischen Liverpool und Manchester verkehrte, auf den Güterverkehr ausgerichtet; sie beförderte indes auch Menschen.⁴⁹² Mit der Eisenbahn halbierten sich Reisezeiten und Fahrpreise im Vergleich zu den Pferdekutschen. Die neue Beförderungsart stiess sogleich auf grosses Interesse: Ein Jahr nach Eröffnung beförderte die Liverpool-Manchester-Linie 445 000 Menschen, mit den Pferdekutschen waren es zuvor 150 000 Menschen gewesen.⁴⁹³

Die Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecken in England löste im übrigen Europa Faszination und Begeisterung aus. Es entstanden zahlreiche publizistische Werke, die sich mit dem neuen Verkehrsmittel auseinandersetzten.⁴⁹⁴ In der Schweiz erregte die Eisenbahn ebenfalls Aufmerksamkeit, lange bevor die ersten Schienen verlegt wurden. In den 1830er-Jahren waren Versuchsstrecken und geplante Eisenbahnprojekte im Ausland immer wieder Teil der medialen Berichterstattung.⁴⁹⁵ 1832 berichtete das Journal de Genève

492 Roth 2005: 33.

493 Vgl. Filarski, Mom 2011: 7–9.

494 Vgl. Roth 2005: 37–38.

495 So von der Linie zwischen Paris und Le Havre (France. In: Journal de Genève, 25.01.1834: 2), zwischen Paris und St. Denis (L'Europe centrale. In: Journal de Genève, 20.02.1834: 10), zwischen Paris, London und Brüssel (Neuestes. In: Intelligenzblatt für die Stadt Bern, 13.04.1836: 6).

488 Pro Senectute 1989: 16.

489 Ebd.: 20.

490 Ebd.: 110. Vgl. auch Weigum 1996: 57.

491 Bär 2003: 53.



Abbildung 31: Die Eisenbahn faszinierte nicht nur, sie löste mancherorts auch Angst und Entsetzen aus, etwa in ländlichen Regionen.⁴⁹⁹

ehrfürchtig über den Versuchsbetrieb zwischen Jorsey und Balbigny in Frankreich: Mit einer «*vélocité sans exemple*» – rund 35 Kilometern pro Stunde – seien die dreihundert bis vierhundert Gäste unterwegs gewesen – ein «*essai merveilleux qui a pleinement réussi*».⁴⁹⁶ Als die Linie Fürth-Nürnberg 1835 den Betrieb aufnahm, schwärmte die St. Galler Zeitung vom «*neue[n] und wahrhaftig imposante[n] Schauspiel*».⁴⁹⁷

Zur Euphorie gesellten sich Angst, Skepsis und Ablehnung in verschiedenen Teilen der Bevölkerung (Abbildung 31). Widerstand kam aus der lokalen Wirtschaft, welche im Strassenverkehr ihre Lebensgrundlage hatte: Fuhrhalter, Gaststättenbesitzer, Bäcker, Metzger, Schmiede und Wagner sahen sich bedroht, da sie sich vom Eisenbahnverkehr keine wirtschaftliche Existenz versprachen. So befanden sich beim Pferdepostensystem die Abfertigungslokale im Zentrum eines Ortes, oft in einem Gasthof, und waren ins gesellschaftliche Geschehen integriert. Die Pferdeposten führten zudem durch besiedelte Zonen. Bei der Eisenbahn lagen Bahnhöfe und Strecken hingegen ausserhalb der Siedlungskerne und damit weg vom Gewerbe. Im Handel, in der Landwirtschaft und im Grossgewerbe waren die Meinungen geteilt: Zum einen versprach das neue Verkehrsmittel neue Absatzgebiete, zum anderen rückte die Konkurrenz näher, da Güter mit der Eisenbahn kostengünstig herbeigeschafft werden konnten.⁴⁹⁸

Angeregt von den Eisenbahnbauten im Ausland, begannen sich in der Schweiz Kreise aus Wirtschaft und Politik mit der Eisenbahn zu befassen.⁵⁰⁰ Die Zürcher Handelskammer wandte sich 1836 an den Zürcher Regierungsrat und schlug eine Eisenbahnlinie zwischen Basel und Chur vor, die den Wasserwegen folgend Kanton und Stadt Zürich durchqueren sollte. Eine Abzweigung sollte an den Bodensee führen. Diese würde den Transport von Gütern sowie Menschen über die und innerhalb der Landesgrenzen «*ungemein erleichtern*».⁵⁰¹ Die in den Folgejahren entstandenen Vorstudien fanden hingegen kaum grössere Beachtung, und die zwischenzeitlich gegründete Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft wurde 1841 aufgelöst.⁵⁰² Erst der Anschluss Basels an das französische Eisenbahnnetz im Jahr 1844 gab der Diskussion zum Bau der Eisenbahnen in der Schweiz neuen Schwung. Die ersehnte Verbindung zwischen Zürich und Basel kam wegen differierender Interessen letztlich nicht zustande. 1847 wurde das Teilstück Zürich-Baden eröffnet, welches mit der sogenannten Spanischbrötlibahn in die Geschichte einging.⁵⁰³ Der Fahrplan sah vier tägliche Verbindungen in jede Richtung vor. Die Strecke von Zürich nach Baden kostete in der dritten Klasse achtzig Rappen und dauerte rund 45 Minuten. Damit verkehrte die Eisenbahn öf-

496 Vier lieues pro sieben Minuten; 1 lieue = rund 4 Kilometer. Chemin de fer de Roanne. Journal de Genève, 21.07.1832: 4.

497 Deutschland. In: St. Galler Zeitung, 05.12.1835: 3.

498 Vgl. Schivelbusch 2004: 152; Bauer 1947: 9–10; Humair 2008: 19–20.

499 Schöll, August (1810–1878), die Eisenbahn als Bauernschreck (1858), commons.wikimedia.org/wiki/File%3AEisenbahn_als_Bauernschreck.jpg, 12.08.2019.

500 Vgl. Welti 1946: 27–55; Bauer 1947: 17–18.

501 Zitiert nach Welti 1946: 29. Der Bericht ist im Wortlaut abgedruckt in: Welti 1946: 28–33.

502 Vgl. ebd.: 31–77.

503 Es werden immer wieder Fahrten mit Nachbauten der Spanischbrötlibahn durchgeführt. Von einer solchen Fahrt im Kanton Solothurn aus dem Jahr 2010 existiert eine rund fünfminütige unkommentierte Filmaufnahme. Auch wenn diese das Bahnfahren im 19. Jahrhundert romantisiert und verklärend wiedergeben dürfte, vermittelt sie lebhaftere Eindrücke in das Eisenbahnfahren in seinen Anfängen. Spanisch-Brötli-Bahn, youtu.be/9h1bxbhw9-Zo, 12.08.2019.

ter, billiger und schneller als die Pferdepost.⁵⁰⁴ Ein Arbeiter hätte für die Fahrt in der dritten Klasse fast fünf Stunden arbeiten müssen.⁵⁰⁵ Damit war Bahnfahren eine verhältnismässig kostspielige Angelegenheit.

Der Hinkende Bot hob jedoch das bequeme Reisen mit der Eisenbahn hervor: Man sei «so ganz vor Wind und Regen geschützt», ganz so, «als sässe man zu Hause an der Fensterbank».⁵⁰⁶ Gestützt auf Ausführungen von zeitgenössischen Autoren, die sich mit der Eisenbahn befassten, stellte sich Wolfgang Schivelbusch das Eisenbahnreisen im 19. Jahrhundert folgendermassen vor: Die Pferdepostenpassagiere erlebten die unmittelbare Landschaft mit allen Sinnen über Gerüche, Geräusche, Unebenheiten der Strasse oder durch häufige Stopps. Dagegen nahmen die Eisenbahnpassagiere die Aussenwelt fast nur noch visuell über das Abteilungsfenster wahr, da die restlichen Sinnesreize kaum mehr ins Wageninnere drangen. Durch die schnelle und gleitende Fahrt der Eisenbahn schweifte der Blick der Bahnreisenden in die Weite, gleich einem Panorama. Dadurch rückten grosse Geländeausschnitte wie Hügelketten, Täler oder Wälder ins Zentrum der Aufmerksamkeit. Schivelbusch prägte dafür den Begriff des panoramatischen Reisens.⁵⁰⁷

Die Eisenbahnfrage erreichte bald die nationale Politik. 1849 beauftragte die Bundesversammlung den Bundesrat, einen Plan für die Errichtung eines schweizerischen Eisenbahnnetzes sowie Grundlagen für die Expropriationen und Konzessionsvergaben auszuarbeiten. Im Rahmen dieser Arbeiten liess der Bundesrat im Mai 1850 eine Strassenverkehrszählung⁵⁰⁸ entlang der projektierten Eisenbahnhauptlinien durchführen, um anhand der Verkehrsflüsse das Potenzial des Personen- und Güterverkehrs für die Eisenbahn abzuschätzen.⁵⁰⁹ Weiter trug er den englischen Eisenbahxperten George Stephenson und Robert Swinburne die Ausarbeitung eines Streckennetzes in der Schweiz auf.⁵¹⁰ Die beiden Fachleute schlugen Olten als Knotenpunkt vor, von wo aus Hauptlinien nach Solothurn, Luzern und Zürich mit Erweiterungen Richtung Westschweiz, Gotthard und Bodenseegebiet errichtet werden sollten. Eine vierte Linie sollte von den Südufern des Bodensees nach Graubünden führen, um den Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien über die Bündner Pässe per Eisenbahn zu ermöglichen. Weiter sollten einige kleinere Linien in stark bevölkerten Regionen wie zwischen Schaffhausen und Win-

terthur, zwischen Bern und Thun sowie zwischen Lugano, Bellinzona und Locarno entstehen. Überdies empfahlen sie aus Kostengründen die Integration der Wasserwege in das Eisenbahnnetz: Eisenbahnen sollten bis an Seen gebaut werden, um den Transport von dort aus per Schiff fortzusetzen.⁵¹¹ Weiter sprachen sie sich für eine zentrale und koordinierte Planung des Eisenbahnnetzes aus. Dadurch sollte sichergestellt werden, dass nicht Einzelinteressen der Wirtschaft dominierten, welche im Wesentlichen einen raschen und direkten Warenverkehr zwischen den Zentren anstrebte. Vielmehr sollten die «grossen dazwischenliegenden Bevölkerungsmassen»⁵¹² von Anfang an ins Netz integriert werden, um den teuren Bau von Nebenlinien und weiteren Verbindungspunkten zu einem späteren Zeitpunkt zu vermeiden. Dies würde «nicht nur einen Zeitverlust herbeiführen, sondern vermehrt auch für den Reisenden die Unbequemlichkeit der Route und die Wahrscheinlichkeit eines unregelmässigen Waarentransports»⁵¹³ bedeuten.

Es entstanden weitere Gutachten: Der Winterthurer Ingenieur Jakob Melchior Ziegler riet ebenfalls, die Bevölkerung «als wichtiges Element mit ins Auge»⁵¹⁴ zu fassen. Er berechnete die Bevölkerungszahl, die sich in einem Streifen von zwei Wegstunden (rund zehn Kilometer) Breite links und rechts der geplanten Linien befand: Dies waren 1136800 Menschen, fast die Hälfte der damaligen Bevölkerung von 2393000 Personen.⁵¹⁵ Der baselstädtische Politiker, Wirtschaftsführer und spätere Präsident der Centralbahn Karl Geigy befürwortete den Bau der Eisenbahnen in der Schweiz unter bundesrätlicher Führung. Das Netz sollte als «gemeinwirtschaftliches Unternehmen»⁵¹⁶ von Bund und Kantonen gebaut und betrieben werden. Sowohl Geigy als auch Ziegler brachten für die Errichtung eines Eisenbahnnetzes in der Schweiz die sinkenden Transportpreise ins Spiel: Davon würden der Binnenverkehr, der Tourismussektor und der Aussenhandel profitieren.⁵¹⁷ Daneben sahen sie die Schweiz dem Wettbewerb mit den Nachbarstaaten ausgesetzt, in denen 1850 schon mehrere tausend Kilometer umfassende Eisenbahnnetze bestanden, was den Bau der Eisenbahnen in der Schweiz legitimieren würde.⁵¹⁸ Carl Morel schwebte in seinem Bericht von 1851 unter anderem ein «wohlthätiger Einfluss der Eisenbahnen auf das geistige, gesellige und nationale Leben des Volkes»⁵¹⁹ vor:

504 Vgl. Bauer 1947: 25–37.

505 1847 betrug der Stundenlohn eines Arbeiters 17 Rappen. HSSO G.1.

506 Die erste schweizerische Eisenbahn 1848: [o.S.].

507 Vgl. Schivelbusch 2004: 51–66.

508 Diese Erhebung liegt in ungedruckter Form im Bundesarchiv vor und bietet einen wichtigen Einblick in das Verkehrsgeschehen vor den Eisenbahnen. Vgl. Pfister 1995: 246–250.

509 Vgl. Botschaft des Bundesrates an die hohe Bundesversammlung betreffend die Erstellung von Eisenbahnen vom 7. April 1851: 347–375.

510 Bauer 1947: 52.

511 Stephenson, Swinburne 1850.

512 Ebd.: 9.

513 Ebd.: 10.

514 Ziegler 1851: 2.

515 HSSO B.1a; Ziegler 1851: 3.

516 Geigy 1850: 100.

517 Vgl. Bauer 1947: 5, 57.

518 Vgl. Bairoch 1989: 39.

519 Morel 1851: 29.

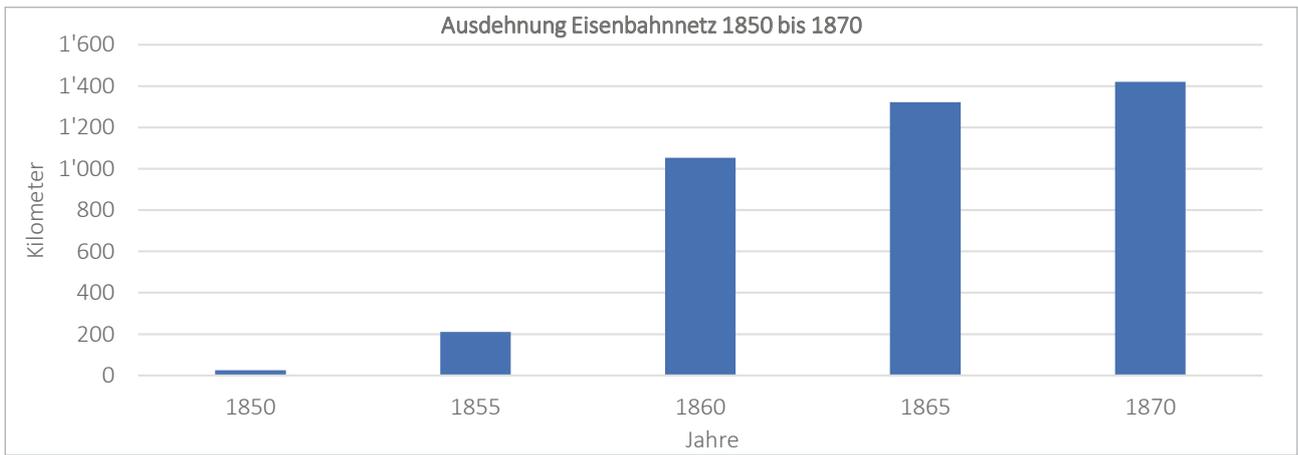


Abbildung 32: Entwicklung Eisenbahnnetz in der Schweiz von 1850 bis 1870, ausgewählte Jahre. Allein in der zweiten Hälfte der 1850er-Jahre entstanden fast 1000 Eisenbahnkilometer.⁵³⁰

«Welch Leben wird sich aufthun, wenn an einem schweizerischen Sängerkonvente die Sänger aus Osten und Westen brüderlich zusammen kommen (...) Welchen erhöhten, reicheren Charakter werden unsere eidgenössischen Freischützen annehmen, wenn Jeder, ob er mit seinem Stutzer einen Ehrenpreis sich heim holen oder ob er im Zusammenleben mit seinen Schweizerbrüdern die geistige und gemüthliche Seite dieser schönen Feste genießen will, so leicht an den selben Theil nehmen kann.»⁵²⁰

4.1.2. Eisenbahngesetz und erster Bauboom

Nach langen Debatten und hitzigen Auseinandersetzungen⁵²¹ verabschiedete das Schweizer Parlament 1852 das Eisenbahngesetz: Bau, Betrieb und Konzessionsvergabe waren Sache der Kantone. Der Bund musste die Konzessionen grundsätzlich bewilligen, konnte dies aber verweigern, sofern Landesinteressen gefährdet würden.⁵²² Das eidgenössische Enteignungsgesetz 1850 ging dem Eisenbahngesetz voraus. Dieses war aber nicht auf den Bau von Eisenbahnen beschränkt, sondern bezog sich gemäss Artikel 21 der Bundesverfassung auf den Bau öffentlicher Werke generell.⁵²³ Das Enteignungsgesetz gab den Bahngesellschaften den recht-

lichen Spielraum, um an Land für den Linienbau zu kommen.⁵²⁴

Kurz nach Erlass des Eisenbahngesetzes begann der Bau des Eisenbahnnetzes. Die Bahngesellschaften standen in Konkurrenz und versuchten, einander mit dem raschen Bau der Netze zuvorzukommen, um sich Wettbewerbsvorteile zu sichern. Die Folge war, dass die Bahngesellschaften ihre Netze hastig errichteten, weitgehend ohne sich abzustimmen.⁵²⁵ Damit war die Schweiz nicht alleine, denn der Netzausbau verlief in Deutschland ähnlich «wildwüchsig»⁵²⁶: Die einzelnen Gliedstaaten, Provinzen und Bezirke verfolgten dabei je eine eigene Eisenbahnpolitik, die – ähnlich wie in der Schweiz – kaum koordiniert war.⁵²⁷ In Belgien dagegen wurde das Netz systematisch ausgebaut. Die dortige Regierung wollte das Land nach der Unabhängigkeit von den Niederlanden wirtschaftlich voranbringen und ein Nationalgefühl aufbauen, weshalb sie den Bau der Eisenbahn zur Staatsaufgabe erklärte.⁵²⁸ Eine Koordination wäre auch in der Schweiz möglich gewesen, da der Bund bei der Konzessionsbewilligung eine Interventionsmöglichkeit hatte. Er war dagegen «beinahe eine einfache Registraturstelle»⁵²⁹ und vergab täglich bis dreissig Konzessionen.

Von 1855 bis 1859 entstanden über neunhundert Eisenbahnkilometer. Bis Ende der 1850er-Jahre waren die grössten Schweizer Städte nördlich der Alpen an das Eisenbahn-

520 Ebd.: 31.

521 Hans Bauer zeichnete die Diskussion in ihren Grundzügen nach. Vgl. Bauer 1947: 58–66.

522 Vgl. Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht eines Vorschlags des Bundesrates, beschliesst 1852: 128–129.

523 Vgl. Bundesgesetz betreffend die Verbindlichkeit von Privatreechten vom 1. Mai 1850: 47–64; Gubler 1915: 268–269.

524 Vgl. Balthasar 1993: 49; Bergier 1990: 310.

525 Weissenbach 1913: 14.

526 Gall, Pohl 1999: 14.

527 Vgl. Haefeli 2016: 98–101.

528 Vgl. De Block 2011.

529 Von Segesser 1902: 44.

530 BFS 11.2.1.2. Eigene Darstellung.

netz angeschlossen,⁵³¹ sodass eine durchgängige Verbindung zwischen Genfer- und Bodensee bestand.⁵³² Über Basel (1844) und Genf (1858) sowie über den Bodensee war das hiesige an das ausländische Bahnnetz angeschlossen.⁵³³ In Romanshorn orientierten sich die Ab- und Anfahrten der Eisenbahn am Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee, um einen reibungslosen Anschluss an das deutsche Eisenbahnnetz am gegenüberliegenden Ufer sicherzustellen.⁵³⁴ In den 1860er-Jahren kamen weitere 420 Kilometer dazu, sodass innerhalb zwanzig Jahren fast 1400 Eisenbahnkilometer gebaut waren (Abbildung 32).⁵³⁵

Nicht nur die grösseren Städte, auch viele kleine Ortschaften waren von Anfang an Teil des Eisenbahnnetzes. Am Beispiel der Zürcher Gemeinden im Jahr 1870 zeigt sich, dass selbst sehr kleine Gemeinden einen Bahnhof besaßen: 19 Prozent der Gemeinden mit weniger als fünfhundert Bewohnern verfügten über einen eigenen Bahnanschluss. Je grösser die Gemeinden waren, desto höher war die Wahrscheinlichkeit, mit einem Bahnhof ausgestattet zu werden. So besass fast die Hälfte der Gemeinden mit über 1500 Bewohnern eine Bahnverbindung (Tabelle 2).

Grösse der Gemeinden (Anzahl Bewohner)	Zahl der Gemeinden		
	Total	mit Bahnhof	
		Absolut	In Prozent
Weniger als 500	32	6	19
500–999	68	18	26
1000–1499	34	10	29
1500 und mehr	37	17	46
Total	171	51	30

Tabelle 2: Zürcher Gemeinden 1870 mit und ohne Bahnhof.⁵³⁶

Kleine Orte waren nicht nur früh an das Bahnnetz angeschlossen, sie wiesen auch ein beträchtliches Verkehrsaufkommen mit der Eisenbahn auf. So benutzten jährlich mehrere tausend Personen die Bahnhöfe in den Kleingemeinden Dänikon, Felben oder Killwangen. Pro Kopf waren die Werte in den kleinen Dörfern teilweise grösser als in Städten (Tabelle 3; Städte Basel, Bern, Winterthur und Zürich als Vergleich).

Gemeinde	Bevölkerungszahl 1860	Beförderte Personen	Bemesungsjahr	Bahngesellschaft
Dänikon	261	4 858	1858	Centralbahn
Felben	528	5 883	1856	Nordostbahn
Inkwil	464	3 564	1858	Centralbahn
Killwangen	160	5 677	1856	Nordostbahn
Lausen	743	9 613	1858	Centralbahn
Lyssach	538	8 723	1858	Centralbahn
Nebikon	513	8 307	1858	Centralbahn
Schlieren	698	13 227	1856	Nordostbahn
Basel	38 692	179 273	1858	Centralbahn
Bern	31 050	90 081	1858	Centralbahn
Winterthur	15 613	159 726	1856	Nordostbahn
Zürich	51 616	188 655	1856	Nordostbahn

Tabelle 3: Kleinere Gemeinden mit Bahnanschluss.⁵³⁷

Die Schweiz erlebte zwar einen raschen Bau der Eisenbahnnetze, war aber im europaweiten Vergleich eine Nachzüglerin. Obwohl innerhalb weniger Jahre tausend Eisenbahnkilometer gebaut wurden, war die Streckenlänge im Vergleich zu den Nachbarländern hierzulande gering (Tabelle 4).

Land	1850	1860	1880	1900	1913	1930
Schweiz	27	1 096	2 571	3 783	5 077	5 421
Belgien	854	1 727	4 120	6 345	8 814	9 790
Dänemark	32	111	1 579	3 001	3 893	5 294
Niederlande	176	335	2 300	3 209	3 256	3 678
Deutschland	6 044	11 633	33 838	51 391	63 730	58 295
Österreich ⁵³⁸	1 539	4 543	18 512	36 873	46 195	29 920
Frankreich	3 083	9 528	26 189	42 827	51 188	42 130
Italien	427	1 800	8 715	15 787	17 634	22 151

Tabelle 4: Eisenbahnnetze verschiedener europäischer Länder in Kilometern.⁵³⁹

Die Gründe für den späten Eisenbahnbau in der Schweiz sind in der Forschung verschiedentlich diskutiert worden. Paul Bairoch ging von vier Ursachen aus: Erstens wies die Schweiz ein für den Bau von Eisenbahnen ungünstiges unebenes Gelände auf; zweitens besass die Schweiz kaum grössere Städte und stellte potenziellen Geldgebern kein ausreichendes Verkehrsaufkommen für einen rentablen Betrieb in Aussicht; drittens verfügte die Schweiz ohne nennenswerte Kohlevorkommen nicht über den notwendigen

531 Beispielsweise Baden, Basel, Bern, Biel, Brugg, Chur, Genf, Herzogenbuchsee, La Chaux-de-Fonds, Lausanne, Luzern, Morges, Romanshorn, Schaffhausen, Solothurn, St. Gallen, Thun, Yverdon und Zürich. Mathys 1943: 5–8.

532 Pfister 1995: 260–261.

533 Vgl. Mathys 1943: 5–8.

534 Auszug aus dem Protokoll der ordentlichen Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft 1855: 15.

535 Vgl. Mathys 1943: 5–8.

536 Volkszählung 1870; Reisebegleiter für die Schweiz 1870. Eigene Berechnung und Darstellung.

537 Volkszählung 1860; Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft 1857; Schweizerische Centralbahngesellschaft, Bericht des Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung 1858. Eigene Berechnung und Darstellung.

538 Nach 1913 inklusive Ungarn und Tschechoslowakei.

539 Bairoch 1989: 39.

Brennstoff; viertens war die überregionale Planung des Eisenbahnbaus wegen einer fehlenden Koordinierungsinstitution kaum möglich.⁵⁴⁰ Den verhältnismässig späten, dann aber umso rascheren Eisenbahnbau fasste Bairoch mit «tardif ... mais rapide»⁵⁴¹ zusammen. Jean-François Bergier eruierte drei Hindernisse, die den Eisenbahnbau in der Schweiz verzögerten: die Unfähigkeit der Interessenbündelung, die fehlenden Geldmittel und ein grosses Misstrauen in der Öffentlichkeit gegenüber der Eisenbahn. Andreas Balthasar hob die aufreibenden Machtkämpfe zwischen den Städten und deren Meinungsführern um die Vorherrschaft im Eisenbahnbau hervor. Und für Cédric Humair waren neben den Argumenten von Paul Bairoch die Widerstände aus dem Gewerbe ausschlaggebend.⁵⁴²

4.2. Alpendurchstich, Erschliessung der Peripherie und Wandlung der Bahnhöfe (1870 bis 1890)

In einer ersten Bauphase der Eisenbahn wurde das Schweizer Mittelland erschlossen. Der Bahnbau begann im Vergleich mit dem Ausland zwar spät, vollzog sich jedoch verhältnismässig rasch. Die Phase von 1870 bis 1890 war geprägt vom Durchstich der Alpen mit dem Gotthardtunnel, von den Bergbahnen, von der Vervollständigung des Bahnnetzes mit Nebenbahnen und von der Erweiterung der Bahnhöfe.

4.2.1. Gotthardtunnel und Bergbahnen

Auf nationaler und internationaler Ebene dürfte in dieser zweiten Phase des Eisenbahnbaus die Eröffnung des Gotthardtunnels 1882 die grösste Strahlkraft gehabt haben.⁵⁴³ Bis heute hat der Gotthardtunnel nichts von seiner Faszination eingebüsst.⁵⁴⁴ Das Ereignis wurde im In- und Ausland

zur Kenntnis genommen und gefeiert. In bunten Farben berichtete das Berliner Tageblatt vom Eröffnungstag:

«Durch zahlreiche Tunnels, über schwindelnde Brücken, über Galerien und Kehrtunnels krümmt und windet sich der Zug (...) Wie ein Eingang zur Unterwelt gähnt uns das Riesenloch entgegen, durch welches uns die Lokomotive in 26 Minuten durch tiefe Nacht ins sonnige Italien führt.»⁵⁴⁵

Die Zuger Zeitung berichtete: «Durch die direkte Schienenverbindung mit Italien tritt die Schweiz als Glied in das internationale Verkehrsleben ein.»⁵⁴⁶ Für den Nord-Süd-Transit sei die Schweiz nun keine «Sackgasse» mehr.⁵⁴⁷ Der Gotthardtunnel schuf eine direkte Verbindung zwischen den industrialisierten Regionen Süddeutschland und Norditalien. Er kam nicht zuletzt dank namhafter Geldbeiträge aus diesen Ländern zustande. Der Gotthard setzte sich gegen andere Tunnelprojekte durch, unter anderem gegen den vom Kanton Bern favorisierten Grimseldurchstich. Der Bund spielte eine aktive Rolle in der Planung und im Bau der Eisenbahn, als er den als Staatsvertrag ausgestatteten Gotthardvertrag 1869 und 1871 mit Deutschland und Italien unterzeichnete. Das Eisenbahngesetz von 1872 gab ihm die staatsrechtliche Legitimation dazu.⁵⁴⁸

Während mit dem Gotthardtunnel der Alpendurchstich gelang, begannen die Bahngesellschaften ab den 1870er-Jahren die alpinen Regionen zu erschliessen. Die grossen Steigungen an den Hanglagen erforderten besondere Antriebsformen. Die Zahnradtechnik war nach langjährigen Experimentierphasen in den 1860er-Jahren für den kommerziellen Betrieb bereit. Die Vitznau-Rigi-Bahn, die 1871 den Betrieb aufnahm, gilt als erste Zahnradbahn Europas.⁵⁴⁹ Dass diese ausgerechnet auf der Rigi gebaut wurde, ist kein Zufall: Die Rigi war im 19. Jahrhundert eine beliebte Ausflugsdestination und wurde in Reiseführern als solche empfohlen.⁵⁵⁰ Mit der Vitznau-Rigi-Bahn konnte die Rigi von Menschen besucht werden, die «keine Bergsteiger»⁵⁵¹ waren. Die Rigibahn wurde zum Vorbild für Bergbahnen in

540 Vgl. Bairoch 1989: 36–38. Bei der Elektrifizierung der Bahn sollte die Schweiz eine Führungsrolle einnehmen (Kapitel 4.3.3.).

541 Ebd.: 38.

542 Vgl. Bergier 1990: 309; Balthasar 1993: 31–33; Humair 2008: 19.

543 Die Wissenschaft hat sich ausgiebig mit dem Gotthard-Eisenbahntunnel befasst. Sei es in seiner Rolle für die nationale Identität der Schweiz (Schueler 2006: 71–95; Schueler 2008), als bauliche und technische Pionierleistung (Vogel, Elsasser (Hg.) 2007, Bär-Vetsch 2016), in seiner Auswirkung auf das traditionelle Fuhrhaltergewerbe und alpine Wirtschaftsstrukturen (Moor 2004; Jans-Käch 2016; Fryberg 2016) und in seiner verkehrlichen Bedeutung (Nething 1995).

544 Die Geschichte des Gotthardtunnels war Thema anlässlich der Eröffnung des Gotthard-Eisenbahntunnels von 2016: So schaltete das Bundesarchiv das Alptransit-Portal online (www.alptransit-portal.ch, 12.08.2019), das Schweizer Fernsehen produzierte einen Zweiteiler über den Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels (www.srf.ch/kultur/gotthard; 18.12.2018) und das Verkehrshaus sowie

das Forum Schweizer Geschichte Schwyz organisierten Ausstellungen (www.gottardo.ch/sites/default/files/medmit_neat_tor_zum_sueden_160323_d.pdf, www.nationalmuseum.ch/d/microsites/2016/Schwyz/Gotthard.php; 12.08.2019).

545 Von der Gotthardbahn. In: Berliner Tageblatt und Handelszeitung, 23.05.1882: 2.

546 Zur Eröffnung der Gotthardbahn. In: Neue Zuger Zeitung, 24.05.1882: 1.

547 Ebd.

548 Vgl. Schwabe, Amstein 1997: 93–97; Bauer 1947: 87–103; Frey 2007: 38–43; Weissenbach 1913: 42–48; Prêtre 2002: 90–93.

549 Vgl. Zehnder 1964: 9–15; Mathys 1943: 64–65.

550 Vgl. Murray 1851: 40–41; Baedeker 1852: 65–76. Murray 1867: 39–47; Cassidy 2015: 118–124.

551 Die Bergbahnen der Schweiz 1896: 64.

Bahngesellschaft/Bahnstrecke	1. Betriebsjahr	Anzahl Fahrten 1. Betriebsjahr	Anzahl Fahrten 10. Betriebsjahr	Zunahme prozentual
Vitznau-Rigi-Bahn	1871	60 263	78 452	30
Arth-Rigi-Bahn	1875	26 519	46 789	76
Pilatusbahn	1889	36 892	38 610	5
Berner Oberlandbahnen	1890	97 915	246 806	152
Visp-Zermatt-Bahn	1890	18 089	59 125	227

Tabelle 5: Fahrtenzahlen ausgewählter Zahnradbahnen.⁵⁵⁹

anderen Ländern.⁵⁵² Die Bahngesellschaften boten Sonderbillette an, die vom Abfahrtsort bis zum Ausflugsziel Rigi-Kulm gültig waren: 1888 kostete ein solches ab Basel in der dritten Klasse 12, ab Burgdorf 15,35 und ab Lenzburg 11,10 Franken. Die Bergfahrt alleine kostete sieben Franken.⁵⁵³ Die Vitznau-Rigi-Bahn verzeichnete von Anfang an hohe Passagierzahlen: Im Eröffnungsjahr waren es über 60 000 und bis Ende des 19. Jahrhunderts jährlich rund hunderttausend Personen.⁵⁵⁴ Thomas Frey und Hans-Ulrich Schiedt wiesen anhand der Verkehrsausgaben von Angehörigen aus verschiedenen Einkommensklassen sowie anhand zweier exemplarischer Haushaltsbudgets nach, dass sich nur eine dünne Oberschicht solche Ausflüge leisten konnte.⁵⁵⁵ Ein Arbeiter hätte 1890 allein für die Bergfahrt über 21 Stunden arbeiten müssen.⁵⁵⁶

Zuversichtlich zum Erfolg der Vitznau-Rigi-Bahn ging 1875 die Linie Arth-Goldau-Rigi-Kulm in Betrieb; und 1889 wurde die Pilatusbahn eröffnet – beide Bahnen verfügten ebenfalls über Zahnradantrieb. Mit den Berner Oberlandbahnen und der Visp-Zermatt-Bahn entstanden um 1890 Zahnradbahnen im Berner Oberland und im Wallis. Auch diese Bahnen verzeichneten von Anfang an hohe Nutzungszahlen (Tabelle 5). Die Stand- und Luftseilbahnen, welche ab den 1870er- und 1890er-Jahren errichtet wurden, erhöhten die Erreichbarkeit der alpinen Regionen zusätzlich.⁵⁵⁷ Jedoch blieb Reisen mit diesen Bahnen für die meisten Menschen ebenso ein Wunschtraum: 1910 schlugen verschiedene Billette mit folgenden Preisen zu Buche: Zermatt-Bern 36,40 Franken; Arth-Goldau-Rigi-Kulm 9,75 Franken, Pilatusbahn (Alpnachstadt-Pilatuskulm) 16 Franken.⁵⁵⁸ Dazu kam, dass die meisten Menschen kaum über die Zeitbudgets verfüg-

ten, um Ausflüge in die Alpengegenden zu unternehmen und dort mit Zahnradbahnen zu einem Aussichtspunkt zu gelangen. Die aushäusigen Freizeitaktivitäten spielten sich eher im nahen Umfeld ab (Kapitel 2.2.3.).

Der Bau von Bahnen in Bergregionen ging denn auch nicht primär auf Freizeitbedürfnisse der Schweizer zurück, sondern stand in enger Wechselwirkung mit der touristischen Entwicklung. Diese Touristen setzten sich zu grossen Teilen aus Gästen aus dem Ausland zusammen, vor allem aus England.⁵⁶⁰ Bergdörfer wie Grindelwald, Mürren, Wengen, Brünig, Hasliberg, Adelboden, Kandersteg, Lenk und Gstaad wurden, nachdem sie an das Bahnnetz angeschlossen waren, gegen Ende des 19. Jahrhunderts zu beliebten Tourismusdestinationen.⁵⁶¹ So sei Mürren, «das kleine Bergnestchen, von dessen Existenz man vor Jahren kaum eine Ahnung hatte (...), nun bekannter geworden als manche Stadt», hielt *Der Hinkende Bot* 1878 fest.⁵⁶² Mit der steigenden touristischen Nachfrage wurde die Infrastruktur des Gastgewerbes ausgebaut: Von 1880 bis 1912 stieg die Zahl der Hotelbetriebe in der Schweiz von 1 000 auf 3 600, und die Zahl der Gastbetten erhöhte sich von 16 000 auf 70 000.⁵⁶³ Wichtig war nicht nur die rasche und bequeme Beförderung, sondern auch verbesserte Dienstleistungen: Es konnten Fahrkarten gelöst werden, die auf der ganzen Reisedecke gültig waren und die von allen Bahngesellschaften akzeptiert wurden. Zudem konnte das Gepäck am Abfahrtsort aufgegeben werden, von wo aus die Bahngesellschaften die Spedition bis zum Zielort übernahmen.⁵⁶⁴

552 Vgl. Burri 2003: 111–129.

553 Reisebegleiter für die Schweiz 1888: 72.

554 www.bahndaten.ch, 12.08.2019, Total Fahrten, Vitznau-Rigi-Bahn.

555 Vgl. Frey, Schiedt 2005.

556 1890 betrug der Stundenlohn eines Arbeiters 33 Rappen. HSSO G.1. Eigene Berechnung. Die verhältnismässig hohen Kosten für das freizeitleiche Eisenbahnfahren werden im Kapitel 7.4 vertieft betrachtet.

557 Vgl. Zehnder 1964: 31–39.

558 Vgl. Reisebegleiter für die Schweiz 1910.

559 www.bahndaten.ch, 12.08.2019, Total Fahrten, Vitznau-Rigi-Bahn, Arth-Rigi-Bahn, Pilatusbahn, Berner Oberlandbahnen, Visp-Zermatt-Bahn. Eigene Berechnung und Darstellung.

560 Vgl. Zehnder 1964: 19–20; Schwabe, Amstein 1997: 151–162; Hachtmann 2007: 71–74.

561 Flückiger-Seiler 2011: 415; Reichen 2011: 403–405.

562 Die Bergbahnen der Schweiz 1896: 69.

563 HSSO M.1.; HSSO M.2.; Flückiger-Seiler 2011: 415.

564 Vgl. Tissot 1995: 28–30; Tissot 2000: 125–127. Laurent Tissot bezeichnet die starke Zunahme des Tourismussektors, welcher neben der Entstehung von Touristenorten unter anderem die Beförderung grosser Menschenmengen sowie Rationalisierungen und Standardisierungen im Abfertigungsprozess voraus-

4.2.2. Nebenbahnen

Nicht weniger wichtig als der Bau von Eisenbahnen in den touristischen Bergregionen war der fortgesetzte Eisenbahnbau in den flacheren Gegenden der Schweiz. Die Linien zwischen den grösseren Städten waren um 1870 weitgehend gebaut. Danach traten die Verbindungen von Dörfern und kleineren Städten in den Vordergrund, die abseits der grossen Verkehrsachsen lagen.⁵⁶⁵ In den abgelegenen Seiten- und Hochtälern musste bis zu diesem Zeitpunkt auf Muskelkraft von Mensch und Tier gesetzt werden, was die Neue Zuger Zeitung 1873 als Nachteil empfand: «So lange das Landtransportwesen auf Pferdekraft und Pferdegeschwindigkeit angewiesen war, bestand auf Transport und Transportkosten ein gewisses Gleichgewicht. Durch den Dampfbetrieb auf Schienenstrassen ist dieses Gleichgewicht zerstört worden.»⁵⁶⁶

Tatsächlich wurde das Liniennetz in den 1870er- und 1880er-Jahren mit Bahnen ergänzt, welche primär die Peripherie bedienten.⁵⁶⁷ Zwischen 1872 und 1881 entstand etwa die sogenannte Bödelibahn auf dem Landstück zwischen Thuner- und Brienersee. Abgestimmt mit den Dampfschifffahrtrouten, die bereits in den 1830er-Jahren aufgenommen worden waren, und zusammen mit dem Ausbau der Strassen trug sie zur besseren touristischen Erreichbarkeit der Thuner- und Brienerseeregion bei (Abbildung 33).⁵⁶⁸ So verdoppelte sich die Bettenzahl der Hotels in Interlaken zwischen 1863 und 1865 von ein- auf zweitausend und damit mehr als in jedem anderen Ort der Schweiz.⁵⁶⁹ Von 1874 bis 1877 entstanden im Berner Jura 117 neue Bahnkilometer, und die Centralbahn vervollständigte ihr Netz mit weiteren 346 Eisenbahnkilometern.⁵⁷⁰ Auch entstanden mit dem Bau der Gotthardlinie die ersten Eisenbahnabschnitte im Tessin; die Verbindung mit dem nördlichen Teil der Schweiz erfolgte 1882 mit der Tunnelöffnung (Kapitel 4.2.1.).⁵⁷¹

Gemeinschaftlicher Fahrplan
8.¹ der
Dampfschiff-Gesellschaft
auf dem
Thuner- und Brienersee.
und
der
Brünigbahn-I. Sektion-Bödelibahn
vom 15. Mai 1873 an.

Von Thun nach Interlaken.

Thun, Bellevue	Schiff	Abg.	6. 30	9. 40	11. 10	3. 15	6. 40
Scherzigen	Zug	Anf.	6. 50	10. —	11. 22	3. 35	7. —
	Schiff	Abg.	Sofort nach Aufnahme der Bahnreisenden.				
Oberhofen	"	"	7. 15	10. 25	—	4. 05	—
Gunten	"	"	7. 25	10. 35	—	4. 15	—
Spiez	"	"	7. 40	10. 50	—	4. 30	7. 35
Reisigen	"	"	8. —	—	—	4. 50	—
Därigen	"	Anf.	8. 20	11. 30	12. 40	5. 05	8. 15
Interlaken	Zug	Abg.	Sofort nach Aufnahme der Schiffreisenden.				
	"	Anf.	8. 40	11. 50	1. —	5. 25	8. 35
Neuhäus	Schiff	Anf.	8. 40	11. 50	—	—	8. 35

Von Interlaken nach Thun.

Interlaken	Zug	Abg.	6. 40	9. 15	1. 40	3. —	6. —
Därigen	"	Anf.	6. 50	9. 25	1. 50	3. 10	6. 10
Reisigen	Schiff	Abg.	Sofort nach Aufnahme der Bahnreisenden.				
Spiez	"	"	7. 10	—	—	—	6. 30
Gunten	"	"	7. 35	10. 10	—	3. 50	6. 50
Oberhofen	"	"	7. 45	10. 20	—	4. —	7. 05
Scherzigen	"	"	8. —	10. 35	—	4. 20	7. 20
Thun, Bellevue	Zug	Abg.	Sofort nach Aufnahme der Schiffreisenden.				
Neuhäus	Schiff	Anf.	8. 20	10. 55	3. —	4. 40	7. 40
	"	Anf.	8. 35	11. 10	3. 15	4. 55	7. 55
Interlaken	Schiff	Abg.	6. 40	9. 15	—	3. —	—

Zum ordinäre Waaren-Transport zwischen Thun, Scherzigen-Neuhäus Extra-Curs, Abgang von Neuhäus 12 Uhr, Abgang von Thun 1 Uhr 15 Minuten.

Abbildung 33: Die «Bödelibahn» und Dampfschiffgesellschaft glichen ihre Fahrpläne ab und veröffentlichten sie in der Tagespresse.⁵⁷²

setzte, mit fabrikindustriellen Prozessen. Sein Standardwerk zum Tourismus in der Schweiz im 19. Jahrhundert (Tissot 2000) trägt den passenden Namen «Naissance d'une industrie touristique». Vgl. auch Kapitel 7.4.2.

565 Beispielsweise Romanshorn, Pratteln, St. Margrethen, Sonceboz, Wohlen, Herisau, Burgdorf, Kreuzlingen, Langnau, Gossau, Bremgarten, Payerne, Sitten oder Wettingen. Mathys 1943: 8–13.

566 Die Bergbahnen und ihre Verwerthung für die Berggemeinden unseres Kantons und seiner Nachbargemeinden. In: Neue Zuger Zeitung, 23.04.1873: 1.

567 Beispielsweise eröffnete die Emmentalbahn die Strecke Burgdorf-Biberist 1875. In den Folgejahren folgten die Fortsetzungen nach Solothurn und Langnau. Weitere Nebenbahnen waren die Tösstal-, Wohlen-Bremgarten-, Seetal-, Val-de-Travers-, Kriens-Luzern-, Appenzeller- und Waldenburger-Bahn. Vgl. Bauer 1947: 119; Vgl. Schwabe, Amstein 1997: 125–150.

568 Pfister 1995: 262–263; Reichen 2011: 403–405; Schwabe, Amstein 1997: 221–222.

569 Flückiger-Seiler 2011: 413.

570 Vgl. Bauer 1947: 110, 117.

571 Biasca-Bellinzona, Lugano-Chiasso, Bellinzona-Locarno. Vgl. Mathys 1943: 8–10.

572 Gemeinschaftlicher Fahrplan. In: Intelligenzblatt für die Stadt Bern, 23.05.1873: 2.

Bahngesellschaft	1. Betriebsjahr	Fahrten 1. Betriebsjahr	Fahrten 10. Betriebsjahr	Zunahme prozentual
Emmental-Bahn	1875	158 497	294 557	86
Wohlen-Bremgarten-Bahn	1876	15 070	23 898	59
Waldenburgerbahn	1880	12 222	85 894	603
Val-de-Travers-Bahn	1883	40 509	187 545	363
Seethalbahn	1883	43 622	265 333	508

Tabelle 6: Fahrtenzahlen ausgewählter Nebenbahnen.⁵⁷⁶

In der zweiten Hälfte der 1870er-Jahre gerieten die Bahngesellschaften in eine Krise. Durch den Bau wenig rentabler Nebenlinien sanken die Renditen, worauf die Aktienkurse und Dividendenzahlungen einbrachen. Kostenüberschreitungen bei der Gotthardbahn sowie Mängel in der Betriebsorganisation und Rechnungsführung senkten die Erwartungen der Investoren an zukünftige Gewinne und waren mitverantwortlich für die Baisse. Um die Eisenbahnkrise zu beenden, wurden Finanzierungslücken mit Beiträgen vom Bund und von der Schweizerischen Eisenbahnbank geschlossen.⁵⁷³ In Deutschland, wo das Eisenbahnnetz anfänglich ebenso in grossem Tempo gebaut wurde, fand die Krise Ende der 1840er-Jahre statt. Sie währte aber nur kurz, sodass sich der Netzausbau dort in den 1850er-Jahren fortsetzte.⁵⁷⁴ Trotz der Bahnkrise nahmen die Bahnpassagierzahlen in der Schweiz weiter zu: Von elf Millionen (1870) über 22 Millionen (1880) auf 32 Millionen (1890).⁵⁷⁵ Nicht nur die grossen Bahngesellschaften wie die Central-, Nordostbahn oder die Westschweizer Bahnen verzeichneten eine intensivere Bahnnutzung, auch kleinere Bahnen wiesen hohe Passagierfrequenzen und grosse Wachstumsraten auf (Tabelle 6).

Eisenbahnfahren blieb verhältnismässig teuer. 1888 kostete eine Fahrt mit der Emmental-Bahn von Burgdorf nach Langnau (rund 25 Kilometer) in der dritten Klasse 1,15 Franken. Für die Bewältigung der Strecke mit der Eisenbahn hätte ein Arbeiter rund 3,5 Stunden arbeiten müssen. Eine Fahrt dritter Klasse mit der Wohlen-Bremgarten-Bahn (6 Kilometer) kostete vierzig Rappen oder etwas mehr als eine Arbeiterstunde, eine solche mit der Seethalbahn von Lenzburg nach Emmenbrücke (40 Kilometer) 3,05 Franken oder knapp zehn Arbeiterstunden.⁵⁷⁷ Damit waren Fahrten mit

Nebenbahnen im Schweizer Mittelland erschwinglicher als eine Fahrt mit einer Zahnradbahn zu einer Ausflugsdestination in den Bergen, weshalb davon auszugehen ist, dass die Nebenbahnen auch von weniger wohlhabenden Bevölkerungskreisen genutzt wurden. Um einer grösseren Bevölkerungsschicht das Eisenbahnreisen zu ermöglichen, mussten allerdings Abstriche im Komfort in Kauf genommen werden. So war die dritte Klasse in der Schweiz, aber auch in Deutschland und Frankreich, erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts mit Heizung, Licht und Toiletten ausgestattet, und Bahnreisende mussten teilweise auf ihrem Gepäck sitzen.⁵⁷⁸ Daneben ermöglichten verbilligte Monats-, Strecken- und Arbeiterbillette, die ab den 1890er-Jahren ausgegeben wurden, dass Angestellte und Arbeiter mit der Eisenbahn zur Arbeit pendeln konnten (Kapitel 7.3.2.).

Nicht nur für individuelle Mobilitätsbedürfnisse, sondern auch für die Wirtschafts- und Raumentwicklung gegen Ende des 19. Jahrhunderts spielte die Verdichtung des Eisenbahnnetzes eine zentrale Rolle. Mit der Agrarkrise in den 1870er-Jahren verloren viele Haushalte im Agrarsektor – mit unterschiedlicher regionaler Ausprägung – ihre wirtschaftliche Existenz.⁵⁷⁹ Zahlreiche Menschen aus dem ländlichen Raum zogen in die Städte, wo sie sich ein neues Auskommen und eine bessere Zukunft versprachen.⁵⁸⁰ Periphere Gemeinden verloren Bevölkerungsanteile: 36 Prozent der Bevölkerung wohnten 1870 in Ortschaften mit weniger als 1000 Einwohnern – im Jahr 1900 lag dieser Wert bei 29 Prozent. Im 20. Jahrhundert sollte sich dieser Trend fortsetzen, so waren es 1960 noch 15 Prozent. Dagegen wuchsen die Städte: 1870 wohnten zehn Prozent der Schweizer Bevölkerung in Gemeinden über 10 000 Einwohner; bis 1900 waren es 22 Prozent und 42 Prozent im Jahr 1960.⁵⁸¹ Besonders stark

573 Vgl. Bauer 1947: 104–108; Strebel 1980: 65–68; Schwabe, Amstein 1997: 104–111.

574 Vgl. Roth 2005: 65–66, 89.

575 www.bahndaten.ch, 12.08.2019, Total Fahrten, alle Bahnen.

576 www.bahndaten.ch, 12.08.2019, Total Fahrten, Emmental-Bahn, Wohlen-Bremgarten-Bahn, Waldenburgerbahn, Val-de-Travers-Bahn, Seethalbahn. Eigene Berechnung und Darstellung.

577 Reisebegleiter für die Schweiz 1888: 50; HSSO G.1.

578 Vgl. Roth 2005: 38; Caron 1997: 372; Halm 1957: 277–284.

579 Vgl. Moser 1994: 15–21. Der Rückgang der in der Landwirtschaft tätigen Personen begann bereits Mitte des 19. Jahrhunderts. Vgl. Bergier 1990: 110–113.

580 Für den Kanton Zürich: Vgl. Fritzsche und Lemmenmeier 1994b: 207–210; Fritzsche 1986: 175–195; Höpflinger 1986: 114; Bergier 1990: 65; Frey, Vogel 1997: 232–238.

581 Vgl. Höpflinger 1986: 123; Fritzsche et al. 2001: 34–37.

wuchsen die Städte Zürich, Bern, Basel und Luzern. Zwischen 1870 und 1888 war dort die Bevölkerungszunahme viermal höher (42 Prozent) als im Schweizer Durchschnitt (10 Prozent).⁵⁸² Diese Städte wiesen unter anderem deshalb überdurchschnittliche Bevölkerungszunahmen auf, weil sie auf dem Verkehrskreuz Basel-Luzern und Zürich-Bern liegend verkehrlich gut erschlossen waren und dadurch von Arbeitssuchenden rasch erreicht werden konnten.⁵⁸³ Ähnliche Entwicklungen liessen sich in Deutschland verzeichnen: Berlin war ein bedeutender Eisenbahnknoten im Osten von Deutschland. Die verkehrlich günstige Lage der Stadt machte sie zur wichtigen Zwischen- und Endstation zahlreicher Aus- und Binnenwanderer. Berlin erlebte dadurch eine rasche Bevölkerungszunahme und entwickelte sich innerhalb weniger Jahrzehnte zur Millionenstadt.⁵⁸⁴ Die Eisenbahn begünstigte dadurch migratorische Effekte und trug dazu bei, dass sich bestimmte Regionen entvölkerten und Zentren wuchsen.⁵⁸⁵ Inwieweit der Bau der Eisenbahnen mit der wirtschaftlichen Entwicklung generell und mit der Industrialisierung im Besonderen verflochten ist, wird in der Forschung seit Jahren diskutiert.⁵⁸⁶

4.2.3. Bahnhöfe: von einfachen Zweckanlagen zu multifunktionalen Grossbauten

Die ersten Bahnhöfe waren als Kopfbahnhöfe von der Aussenwelt physisch abgetrennte Einheiten. Die Einfahrten konnten mit einem Tor geschlossen werden, und die Bahnhofanlagen waren von einem Zaun umgeben: Der Begriff Bahn-Hof war durchaus wörtlich zu verstehen. Da die ersten Dampflokomotiven zudem schwach motorisiert waren, lagen Bahnhöfe anfänglich auf Anhöhen, sodass hangabwärts angefahren und beschleunigt werden konnte. Daneben waren die Bahnhöfe ausserhalb von Siedlungen situiert und über eine Strasse mit dem Zentrum verbunden.⁵⁸⁷

Waren es 1847 bei der Spanischbrötlbahn fünf Stationen, erhöhte sich die Zahl der Bahnhöfe bis 1890 auf knapp

eintausend.⁵⁸⁸ Es wurden nicht nur neue Bahnhöfe errichtet, sondern bestehende wurden erweitert. Die ersten Bahnhöfe waren kaum mit den monumentalen Gebäuden zu vergleichen, wie sie heute vor allem in den Städten anzutreffen sind. Stattdessen hatten sie eher den Charakter von Holzbaracken oder Schuppen.⁵⁸⁹ Die Konstruktionen waren einfach und preiswert und liessen sich rasch ausbauen oder versetzen.⁵⁹⁰ Die Bahnhöfe mussten mit dem wachsenden Bahnverkehr mithalten und waren dadurch einem stetigen baulichen Wandel unterworfen. In den 1870er-Jahren wurden manche der frühen Bahnhöfe erweitert oder durch Neubauten ersetzt. Die grösseren Bahnhöfe – auch im europäischen Ausland – wurden zu repräsentativen Gesamtbaukörpern mit teils aufwendigen Bogen- und Kuppelkonstruktionen. Ein wesentlicher Impuls für diese Bauform ging vom Crystal Palace aus, der anlässlich der Weltausstellung in London 1851 mit seiner Eisen- und Glaskonstruktion für Begeisterung sorgte (Abbildung 34).⁵⁹¹

Für den französischen Schriftsteller Théophile Gautier waren die Bahnhöfe nicht einfach Haltestellen, sondern die «Kathedralen der neuen Menschheit»⁵⁹³, die «Mitte, in der alles zusammenströmt»⁵⁹⁴, eine «Begegnungsstätte der Völker»⁵⁹⁵. Der Bahnhof wandelte sich von einer Übergangszone für Ankommende, Abreisende und Umsteigende zu einem Ort, der zahlreiche Funktionen erfüllte, welche ausserhalb seiner Bedeutung als Eisenbahnhaltstelle lagen: «Here was where people met and mingled, where books and newspapers were delivered, where goods and foodstuffs arrived. Here was the gateway to the seaside, to the country, to the wider world.»⁵⁹⁶

Viele Bahnhöfe in der Schweiz erfuhren nach den ersten Betriebsjahren bauliche Erweiterungen und Bedeutungsveränderungen. Beim Bahnhof Basel stellten sich anfänglich besondere Probleme. So war die Rheinstadt zum Zeitpunkt, als sie von den französischen Bahnen erreicht wurde, noch von Mauern umgeben. Es war zunächst unklar, ob der Bahnhof innerhalb oder ausserhalb der Mauern zu stehen kommen sollte. Diese Frage hatte neben einer baulichen eine politische und wirtschaftliche Komponente: Den Bewohnern war es beim Gedanken unwohl, dass eine Bahnge-

582 HSSO B.37. Eigene Berechnung.

583 Vgl. Pfister 1995: 73–74; Frey, Vogel 1997: 238–242; Fritzsche 1976: 441. Philipp Flury fand einen engen statistischen Zusammenhang zwischen der Erreichbarkeit mit der Eisenbahn und der Bevölkerungszunahme eines Ortes. Vgl. Flury 2009: 170–172. Frey, Vogel 1997: 174. Thomas Frey und Lukas Vogel wiesen darauf hin, dass nicht nur der alleinige Anschluss ans Eisenbahnnetz die Erreichbarkeit eines Ortes erhöhte, sondern auch eine hohe Fahrplandichte (viele Verbindungen) sowie kurze Reisezeiten (hohe Fahrgeschwindigkeiten der Züge, wenige und kurze Umsteigevorgänge). Vgl. Frey, Vogel 1997: 79–92.

584 Vgl. Roth 2005: 158.

585 Philipp Flury wies dies anhand der Kantone Zürich, Bern und Tessin nach. Vgl. Flury 2009: 13. Zur Migration im Alpenraum vgl. Mathieu 2015: 86–88.

586 Zentrale Diskussionsstränge finden sich in Winiwarter, Knoll 2007: 230–234. Siehe auch die Sonderausgabe der *Traverse*, Zeitschrift für Geschichte 15/1 (2008), Verkehr und Wirtschaftsentwicklung.

587 Vgl. Kubinszky 1969: 24; Walter 1994: 97.

588 www.bahndaten.ch, 12.08.2019, Anzahl Stationen, alle Bahnen.

589 Vgl. Schwabe, Amstein 1997: 35.

590 Stutz 1983: 45.

591 Vgl. Stutz 1983: 70–77; Schivelbusch 2004: 153; Meeks 1975: 56; Roth 2005: 159–161.

592 Gemälde aus dem Bildkatalog der Ausstellung, *Dickinson's Comprehensive Pictures of the Great Exhibition of 1851*, commons.wikimedia.org/wiki/File:Crystal_Palace_from_the_northeast_from_Dickinson%27s_Comprehensive_Pictures_of_the_Great_Exhibition_of_1851_1854.jpg, 12.08.2019.

593 Zitiert nach Parissien 1997: 7.

594 Ebd.

595 Ebd.

596 Richards, MacKenzie 1986: 2.



Abbildung 34: Ein wichtiger Vorläufer der grossen und repräsentativen Bahnhofbauten: Der Crystal Palace der Weltausstellung in London 1851.⁵⁹²





Abbildung 35: Der Berner Bahnhof (Mitte) um 1900, eingebettet zwischen Burgerspital (links) und Heiliggeistkirche (rechts). Im Vordergrund sind die Pferdedroschken zu sehen, die die Bahnreisenden abholten oder zum Bahnhof brachten.⁶⁰⁸

sellschaft aus dem Ausland bis ins Stadtzentrum vordringen würde, und das Gewerbe befürchtete Konkurrenz durch preisgünstige Importware aus Frankreich. Für Vertreter aus Finanz- und Handelskreisen überwogen aber die Vorteile einer Intra-muros-Lösung, sodass der Bahnhof innerhalb der Stadtmauern zu stehen kam.⁵⁹⁷ 1860 ging der Centralbahnhof beim Elisabethen-Bollwerk in Betrieb, welcher die Linien der Elsässerbahn und Centralbahn zusammenführte.⁵⁹⁸ Er verfügte über ein Bahnhofbuffet, welches von den Bahnpassagieren und der Öffentlichkeit genutzt werden konnte.⁵⁹⁹ Rund um diesen Bahnhof entstanden innerhalb kurzer Zeit neue Quartiere und Industrieanlagen.⁶⁰⁰ Die Bahnhofinfrastruktur hinkte dem Wachstum der Stadt hingegen nach, wie ein entnervter Anwohner die Zustände im Jahr 1875 schilderte:

«Im Sommer gehen Morgens (sic) 10 Uhr 30 Min. und Nachmittags 2 Uhr 15 Min. Schnellzüge der S. C. B. [Schweizerischen Centralbahn, BS] hier ab (...) Nun finden sich während der drei Sommermonate zu diesen Zügen stets sehr viele Passagiere ein und oft in solcher Zahl, dass die Verwaltung nie scheint auf so viel gerechnet zu haben und stets zu wenig Wagen in den Zug rangirt werden (...) Es werden also

die Reisenden zusammengepfercht, – und wenn nur ein Theil placirt werden kann, wird die Locomotive abgesandt, noch einen Wagen zu holen. Dieser wird wieder gefüllt. Während dieser ganzen Zeit muss vor der Barriere gewartet werden. Ich spreche hier nicht vom Hörensagen, sondern als Einer, der nun seit 8 Jahren Tag für Tag diesen Uebelständen zugesehen, in deren Mitleidenschaft gezogen worden, und Wochen, ja Monate verlornen Wartezeit aufzuweisen hat.»⁶⁰¹

Der Centralbahnhof Basel sollte vergrößert und umgestaltet werden, sodass der Bahnbetrieb das städtische Verkehrsgeschehen möglichst nicht mehr tangierte.⁶⁰² 1902 entstand ein Bahnhofsprovisorium an der Güterstrasse, am Standort des heutigen Bahnhofs Basel SBB. Einige Geleise waren bereits abgesenkt, und der fertiggestellte Bahnhof Basel ging 1907 in Betrieb.⁶⁰³

Der Bahnhof Bern kam zunächst auf dem Wylerfeld zu stehen, rund drei Kilometer ausserhalb der Stadt. Mit dem Bau der sogenannten Roten Brücke konnte die Aareschlucht überquert werden, sodass er 1860 durch einen neuen Kopfbahnhof in Stadtnähe ersetzt werden konnte.⁶⁰⁴ Er verfügte

601 Zitiert nach Bahnhof-Anlagen und -Projecte 1875: 25.

602 Vgl. Bahnhof-Anlagen und -Projecte 1875: 25–26.

603 Vgl. Meles 1984: 46–55; Stutz 1983: 227–231.

604 Schweizerische Eisenbahnstatistik 1868: XL. Von Bergen 1998: 30; Walser 1976: 102. Der Weg in die Stadt wurde womöglich mit Pferdedroschken zurückgelegt. In Biel lag der Bahnhof ebenfalls ausserhalb des Zentrums. Diese Stadt löste das Problem so, dass sie 1877 ein Pferdetram in Betrieb nahm, das die Ei-

597 Vgl. Bauer 1947: 25–30.

598 Vgl. Stutz 1983: 109, 114.

599 Uebersax 2017: 101.

600 Huber 2004: 16.



Abbildung 36: Der Bahnhof Zürich als repräsentativer Grossbau um 1890. Im Vordergrund rechts ist das Tram zu sehen, damals noch mit Pferdeantrieb. Zehn Jahre später war das Tramnetz elektrifiziert.⁶¹⁶

über ein zweigeschossiges Aufnahmegebäude, welches Billettschalter, Wartesäle, Gepäcklokale und Restaurations- und Diensträume beherbergte. Mit der Zunahme der Güter- und Passagierzahlen drängte sich eine Vergrösserung auf. Denn der Kopfbahnhof war nach Osten ausgerichtet, sodass die Züge von Osten in einer Spitzkehre einfahren mussten. Dieses Manöver kostete Zeit und nahm viel Fläche ein, weshalb er 1889 zum Durchgangsbahnhof umgebaut wurde.⁶⁰⁵ Es entstanden eine Gepäckaufgabe, ein Billettschalter und verschiedene Diensträume.⁶⁰⁶ Auf dem Vorplatz richteten sich die Pferdedroschken ein (Abbildung 35).⁶⁰⁷

Auch der Bahnhof Zürich stand zunächst ausserhalb der Stadt. Die Nordbahngesellschaft errichtete ihn auf dem unbebauten Gelände auf der linken Limmattseite.⁶⁰⁹ Der Standort war als Provisorium konzipiert, da die Nordbahngesellschaft eine fixe Lage bei der Dampfschiffstation am See vorzog.⁶¹⁰ Diese Pläne scheiterten am Widerstand der städtischen Liegenschaftsbesitzer, weswegen der vorübergehende zum dauerhaften Bahnhofstandort wurde.⁶¹¹ Im Bahnhof

Zürich war von Anfang an ein Bahnhofrestaurant untergebracht, welches zunächst für die Reisenden der ersten und zweiten Klasse offenstand.⁶¹² Angesichts der Verkehrsintensivierung wurde der Bahnhof Zürich 1871 ausgebaut. Die provisorisch anmutende Barackenkonstruktion wich einer imposanten Halle. Die grosszügigen Raumdimensionen schufen Platz für mehr Geleise, und die hohen Fenster an den Seiten- und Stirnwänden sorgten für helle Lichtverhältnisse.⁶¹³ Der Haupteingang des Bahnhofs war ein grosses Tor, das nach der neu angelegten Bahnhofstrasse ausgerichtet war (Abbildung 36). In den folgenden Jahren entstanden um den Bahnhof und entlang der Bahnhofstrasse Wohn- und Geschäftsgebäude.⁶¹⁴ Auch der Restaurationsbetrieb wurde ausgebaut und stand Reisenden aller Wagenklassen offen.⁶¹⁵

Auch ausserhalb der Städte wurden Bahnhöfe errichtet. Primär auf den Hauptlinien gelegen, hatten sie den Charakter von Zwischenstationen, wiesen jedoch durchaus ein gewisses Verkehrsaufkommen auf (Kapitel 4.2.2).⁶¹⁷ Anders als in der Stadt waren viele solcher Landbahnhöfe nicht als Grossbauten, sondern als Bauern- oder Landhäuser konzipiert, die sich in die dörfliche Umgebung einfügten (Abbil-

senbahnstation mit dem Stadtkern verband. Vgl. Kaestli 2011: 399–401; Suter 2011: 395.

605 Huber 2010: 15–16.

606 Vgl. Lobsiger 2000: 13–20; Huber 2010: 14–17.

607 Bericht des Gemeinderates der Stadt Bern 1890: 172.

608 Staatsarchiv des Kantons Bern, T. A Bern Bahnhof_Bahnhofplatz_Buben-bergplatz 2, www.query.sta.be.ch/detail.aspx?ID=380304, 12.08.2019.

609 Fritzsche, Lemmenmeier 1994a: 91.

610 Auszug aus dem Protokoll der ordentlichen Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft 1855: 4.

611 Vgl. Fritzsche, Lemmenmeier 1994a: 90–95.

612 Uebersax 2017: 89.

613 Vgl. Nydegger 1949: 208.

614 Vgl. Huber 2015: 31–39.

615 Uebersax 2017: 90.

616 Baugeschichtliches Archiv ETH Zürich, 977.tif, baz.e-pics.ethz.ch/lateloglein.jsp?recordsWithCatalogName=BAZ:39171, 12.08.2019.

617 Stutz 1983: 46.



Abbildung 37: Landbahnhof in Teufen, Appenzell Ausserrhoden. Postkarte mit unbekanntem Datum. Anders als Stadtbahnhöfe waren Landbahnhöfe weniger pompös und ausladend konzipiert.⁶²⁴

Abbildung 37).⁶¹⁸ Während die grösseren Stadtbahnhöfe eigene Räumlichkeiten für Restaurant, Postbüros und Verwaltungsabteilungen aufwiesen, wurden diese bei den Landbahnhöfen in einem Raum zusammengefasst oder fehlten ganz.⁶¹⁹ Auch waren Landbahnhöfe kleiner und boten den Bahnpassagieren weniger Komfort, wie einige Beispiele zeigen: Beim Bahnhof Oberriet diente der Schuppen anfänglich sowohl als Wartesaal wie zur Warenlagerung. Der Bahnhof Oerlikon erhielt erst 1865 ein definitives Aufnahmegebäude für die Bahnpassagiere. Bei den Stationen Koblenz, Siggenthal und Döttingen fielen Schalterraum, Gepäckbüro, Kasse und Warteraum zusammen. Und im Bahnhof Derendingen wechselte die Fahrkartenausgabe 1874 vom Wärterhaus in den Güterschuppen, ohne dass dafür eigene Räumlichkeiten errichtet worden wären.⁶²⁰ Zeitgenossen kritisierten die teilweise dürftige Infrastruktur der Landbahnhöfe. So wurde in der Gemeinde Uznach 1861 über den Mangel an «gehörigem Güterlokal»⁶²¹ und eines Wartesaals geklagt.⁶²² Der Wartesaal des Bahnhofs Olten-Hammer war 1878 zwölf Quadratmeter gross. Die sechzig bis siebenzig Bahn-

reisenden mussten morgens jeweils im Freien bei «Wind und Schneegestöber»⁶²³ auf den Zug warten.

Bahnhöfe wurden nicht nur vergrössert und ausgebaut, es entstanden auch immer mehr. Im Kanton Zürich kamen innerhalb von 18 Jahren zwölf Bahnhöfe hinzu. Damit verfügten 37 Prozent der Zürcher Gemeinden im Jahr 1888 über einen Bahnhof. Bei den kleinsten Gemeinden traf dies mittlerweile auf fast jede vierte zu (Tabelle 7, vgl. mit Tabelle 2).

Grösse der Gemeinden (Anzahl Bewohner)	Zahl der Gemeinden		
	Total	mit Bahnhof	
		Absolut	In Prozent
Weniger als 500	38	9	24
500–999	63	19	30
1000–1499	32	11	34
1500 und mehr	38	24	63
Total	171	63	37

Tabelle 7: Zürcher Gemeinden 1888, mit und ohne Bahnhof.⁶²⁵

618 Vgl. Stutz 1983: 82. Zu den baulichen und architektonischen Details siehe die Publikationen zu einzelnen Bahnhöfen, welche die Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte in der Reihe Schweizerische Kunstführer herausgegeben hat. So Affolter 2009 zum Bahnhof Koblenz oder Dosch 2012 zu den Bahnhöfen Rapperswil SG und Glarus.

619 Vgl. Stutz 1983: 50–55.

620 Vgl. Meier 2013: 18; Stutz 1983: 111; Affolter 2009: 14; Derendingen 1874: 242.

621 St. Gallen. In: St. Galler Zeitung, 29.01.1861: 2.

622 Ebd.

623 Solothurn. In: St. Galler Zeitung, 09.04.1878: 3.

624 Bildarchiv ETH Zürich, Fel_003873-RE, doi.org/10.3932/ethz-a-000116338, 12.08.2019.

625 Volkszählung 1888; Reisebegleiter für die Schweiz 1888. Eigene Berechnung und Darstellung.

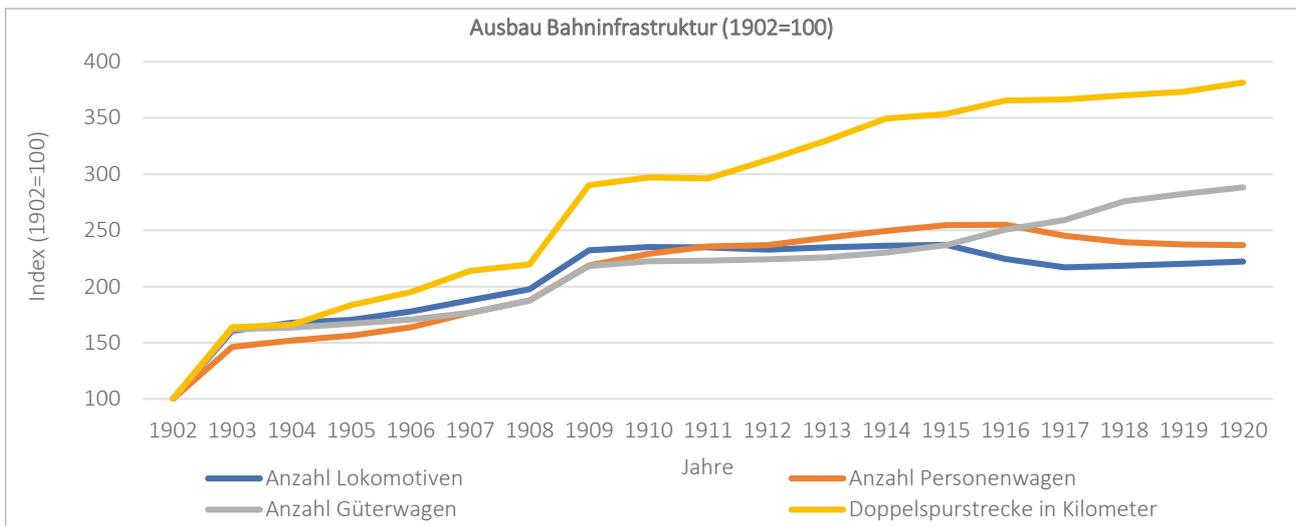


Abbildung 38: Massiver Bahninfrastrukturausbau der Schweizerischen Bundesbahnen von 1902 bis 1920.⁶³¹

4.3. Konsolidierung und Elektrifizierung (1890 bis 1939)

4.3.1. Entstehung der Schweizerischen Bundesbahnen

Die Diskussion der Frage, ob Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahn im privatwirtschaftlichen oder staatlichen Rahmen organisiert werden soll, war mit dem Entscheid zum Privatbahnsystem im Eisenbahngesetz von 1852 keineswegs abgeschlossen.⁶²⁶ Die unübersichtlichen Tarifstrukturen und die ungenügende Abstimmung der Fahrpläne der Privatbahnen sorgten bei den Bahnreisenden für Irritation. Längere Reisen über einzelne Linien hinweg waren entweder gar nicht möglich oder nahmen wegen langwieriger Warte- und Umsteigevorgänge viel Zeit in Anspruch.⁶²⁷ Diese Probleme traten nicht nur in der Schweiz, sondern bei allen Privatbahngesellschaften Europas auf.⁶²⁸ Es bildete sich die Vorstellung, dass eine nationale Bahngesellschaft diese Probleme überwinden könnte. Verschiedene Ereignisse in den 1890er-Jahren intensivierten den Wunsch nach einer Verstaatlichung der Eisenbahnen.⁶²⁹ Die Schwei-

zer Stimmbevölkerung nahm 1898 mit einer Zweidrittelmehrheit das Bundesgesetz betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen (das sogenannte Rückkaufgesetz) an, welches die Verstaatlichung der Eisenbahn ermöglichte. Die Schweizerischen Bundesbahnen nahmen 1902 den Betrieb auf.⁶³⁰

Im Rahmen des Rückkaufs übernahmen die Schweizerischen Bundesbahnen in den ersten Jahren nach der Jahrhundertwende etappenweise die grossen Privatbahngesellschaften.⁶³² Da die Bahninfrastruktur teilweise aus der Zeit vor 1870 stammte, mussten in einem ersten Schritt Anlagen und Rollmaterial erneuert werden: Bahnhöfe wurden aus- und neugebaut, einspurige Strecken erhielten allmählich ein zweites Gleis, neue Lokomotiven wurden angeschafft, und der Wagenpark wurde aufgestockt.⁶³³ Auch wurden

626 Vgl. Bauer 1947: 122–123. Heinrich Strebel zeichnete die Verstaatlichungsdiskussionen, wie sie in Politik, Presse und öffentlicher Verwaltung von 1852 bis 1898 geführt wurden, akribisch nach. Vgl. Strebel 1980.

627 Vgl. Kirchhofer 2010: 219, 228–229.

628 Vgl. Cebulla 2003: 29–31.

629 In der Literatur werden drei Gründe diskutiert. Erstens: Die Eisenbahnunfälle in Münchenstein und Zollikofen 1891 mit fast hundert Toten und zweihundert Verletzten verstärkten den Wunsch, das Eisenbahnwesen auf übergeordneter Ebene zu koordinieren. Vgl. Schwabe, Amstein 1997: 167–168; Strebel 1980: 68–87; Kirchhofer 2010: 230. Zweitens: Abrupte und für die Bevölkerung

kaum nachvollziehbare Personalrochaden in den Verwaltungsräten der Privatbahngesellschaften liessen das Bedürfnis nach stärkeren staatlichen Kontrollmöglichkeiten bei den Bahngesellschaften entstehen. Vgl. Weissenbach 1913: 106–107; Schwabe, Amstein 1997: 176–177; Bauer 1947: 121–133. Drittens: Ein Streik der Eisenbahner der Nordostbahngesellschaft führte zu einem fast zweistägigen Betriebsunterbruch. Da die Vermittlung des Bundesrates den Streik beendete, wurde die stärkere Position des Bundesrates in Eisenbahnfragen gefordert. Vgl. Schwabe, Amstein 1997: 176–177; Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1897: 650–664. Nach Kirchhofer ist es unklar, welcher Faktor ausschlaggebend für die Zustimmung zur Verstaatlichung war. Vgl. Kirchhofer 2010: 229.

630 Vgl. Schwabe, Amstein 1997: 176–177; Bauer 1947: 146–148; Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung 1897: 41–42.

631 www.bahndaten.ch, 12.08.2019, Anzahl Loks total, Anzahl Personenwagen, Anzahl Güterwagen, Streckenlänge Doppelspur, Schweizerische Bundesbahnen. Eigene Darstellung.

632 Vgl. Bauer 1947: 143–146.

633 Vgl. Schwabe, Amstein 1997: 276–277.

immer mehr Bahnhöfe mit elektrischem Licht und Heizvorrichtungen versehen.⁶³⁴ 1908 bestellten die Schweizerischen Bundesbahnen für die Beleuchtung von Werkstätten und Eisenbahnwaggons 32 500 Glühlampen.⁶³⁵ Von 1902 bis 1920 wurde die Bahninfrastruktur um ein Vielfaches erweitert (Abbildung 38). In diesem Prozess wurde rund die Hälfte des Bahnnetzes verstaatlicht. Der Rest wurde von Privatbahngesellschaften betrieben, von denen es an der Wende zum 21. Jahrhundert noch rund vierzig gab, die sich mehrheitlich im kantonalen Besitz befanden.⁶³⁶

Unter den Schweizerischen Bundesbahnen wurde nicht nur die Infrastruktur instand gestellt und erneuert, auch die Fahrtaxen wurden vereinheitlicht. Der 1903 herausgegebene Streckenabonnementsstarif führte die zahlreichen Abonnementsbillette der Privatbahnen auf 15 Abonnements-typen zusammen. 1915 wurden die Abonnements-typen auf drei Kategorien reduziert: Schüler, Arbeiter und allgemeiner Verkehr.⁶³⁷ Die Tarife wurden auf dem grössten Teil des Streckennetzes verbilligt (Tabelle 8), da beim sogenannten Normaltaxschema der Grundsatz herrschte, dass der niedrigste Tarif, der auf einer Strecke bei den Privatbahnen gegolten hatte, auch im Staatsbetrieb angewendet werden sollte. Auf 71 Prozent des bestehenden Bahnnetzes entsprachen die Tarife dem Normaltaxschema, auf 27 Prozent der Strecken brachte das Normaltaxschema eine Verbilligung. Lediglich auf zwei Prozent des Streckennetzes verteuerte das Normaltaxschema die Tarife.⁶³⁸

Strecke	Fahrplan 1888		Fahrplan 1910	
	In Franken	In Arbeiter-stunden	In Franken	In Arbeiter-stunden
Genf-Lausanne	5,15	16,20	4,00	7,60
Bern-Thun	2,50	7,80	2,05	3,90
Basel-Olten	3,25	10,20	2,60	4,90

Tabelle 8: Kosten ausgewählter Bahnstrecken, vor und nach dem Normaltaxschema.⁶³⁹

Im Verlauf des Ersten Weltkriegs gerieten die Kohleimporte ins Stocken.⁶⁴⁰ Die Schweizer Bahngesellschaften, welche auf Kohle aus dem Ausland angewiesen waren, reagierten mit Erhöhungen der Bahntaxen, der Streichung von Rabatten und der Ausdünnung des Fahrplanes.⁶⁴¹ Der Preis des

Generalabonnements wurde zwischen 1913 und 1920 nominal mehr als verdreifacht und der Verkauf zeitweise sogar sistiert. Auch die Gesellschafts- und Schulbillette wurden verteuert. Ab Herbst 1917 wurde die Ausgabe von Sonntags-, Rundfahrt-, Retour-, Gesellschafts- und Schulfahrtbilletten für zwei Jahre pausiert mit dem Ziel, «jeden nicht lebensnotwendigen Verkehr»⁶⁴² aufzuheben. Die Arbeiterbillette waren von den Preiserhöhungen deutlich weniger betroffen.⁶⁴³ Auch in Frankreich wurden die Fahrtaxen Ende des Ersten Weltkriegs erhöht, und auch dort waren Arbeiter- und Abonnementsbillette davon weitgehend ausgenommen.⁶⁴⁴

Nach dem Ersten Weltkrieg wurden die Preiserhöhungen im schweizerischen Bahnnetz teilweise rückgängig gemacht. Zudem wurde das Staffelsystem eingeführt: Die Billettpreise richteten sich nicht mehr linear nach den zurückgelegten Kilometern, sondern waren degressiv aufgebaut – je grösser die Distanz, desto tiefer der Kilometeransatz. Dadurch bezahlten Weitreisende pro Kilometer weniger als Kurzreisende. Generelle Tarifsenkungen blieben allerdings aus, da die Eisenbahnen in den 1920er- und vor allem in den 1930er-Jahren in eine Krise gerieten.⁶⁴⁵ Diese ging zum einen zurück auf die Zunahme des motorisierten Verkehrs. Losgelöst von Schiene, Fahrplan, Tarif- sowie Transportpflicht, konnten sich Lastwagen auf besonders gewinnbringende Gütertransporte konzentrieren.⁶⁴⁶ Wer es sich leisten konnte, nahm für längere Strecken das eigene Automobil (Kapitel 11). Und die Postautomobile wurden zum wichtigen Akteur im Überlandverkehr: 1918 beförderten die Postautos 59 000 Personen auf einem Liniennetz von 47 Kilometern, bis 1939 erhöhten sich diese Werte auf über 5,6 Millionen Personen und 6 500 Kilometer (Kapitel 10.3.3).⁶⁴⁷ Das Postautomobil konkurrierte mit den Pferdeposten, welche bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts praktisch bedeutungslos werden sollten: In den 1950er-Jahren beförderten die Pfer-

Kohle beliefert hatten, ihre Kohlevorräte für die eigene Volkswirtschaft und unterbanden die Kohleausfuhr. Einzig Deutschland exportierte vorerst noch Kohle in die Schweiz. Mit dem Fortschreiten des Krieges gerieten die Kohlelieferungen zunehmend ins Stocken. Gegen Ende des Krieges befand sich die Schweiz in einer Energiekrise, die unter anderem auf die Kohleknappheit zurückgeführt wurde. Diese Situation war wesentlich mitverantwortlich, dass die Eisenbahnen rasch elektrifiziert wurden und die heimische Stromproduktion gefördert wurde. So übernahm der Bund 1916 die Oberaufsicht über die Nutzbarmachung der öffentlichen und privaten Gewässer. Vgl. Steinmann 2003: 65–106; Cimino 2015: 97–103; Bauer 1947: 234–236; Gugerli 1996: 288.

642 Fischer 1924: 133.

643 Für die Entwicklung der Bahntarife und -fahrkarten während der Zeit des Ersten Weltkrieges siehe Fischer 1924: 146, 150, 156–158, 176. Spezifisch zum Arbeiterabonnement siehe Horn 2017: 60–62.

644 Caron 2005: 793.

645 Vgl. Fischer 1954: 316–318.

646 Vgl. Bauer 1947: 162–165; Kirchhofer 2010: 243–245; Merki 2002: 72–79. Das Phänomen, dass das Automobil die rentablen Transportdienste übernahm, nannte Werner Gfeller die Entrahmung des Verkehrs. Vgl. dazu Kirchhofer 2010: 161–162.

647 www.strassendaten.ch, 12.08.2019, E.2.4.4; BFS 11.2.1.1.

634 Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen 1908: 58.

635 Ebd.: 163.

636 Vgl. Haefeli 2012: 720.

637 Fischer 1924: 120–126.

638 Vgl. Fischer 1954: 315.

639 Reisebegleiter für die Schweiz 1888 und 1910; HSSO G.1. Eigene Berechnung und Darstellung.

640 Vgl. Pfister 2016: 125–128.

641 Im Ersten Weltkrieg benötigten die Länder, die die Schweiz vormals mit

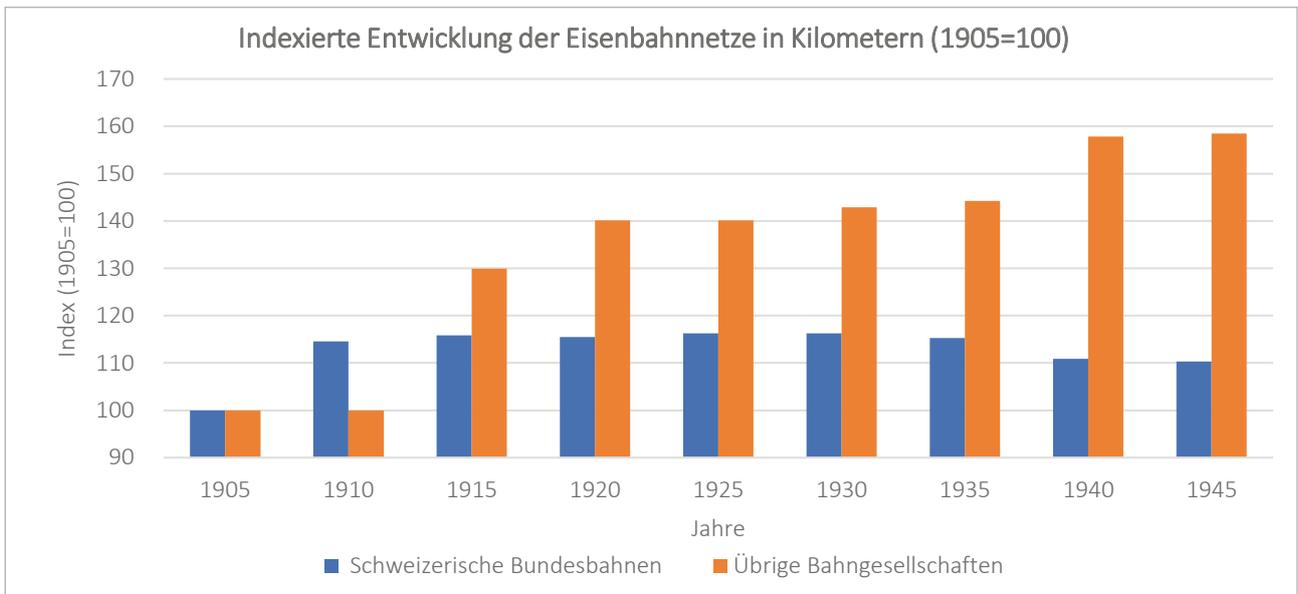


Abbildung 39: Vergleich der Netze der Schweizerischen Bundesbahnen und der übrigen Bahngesellschaften 1905 bis 1950. Das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen war zu Beginn des 20. Jahrhunderts weitgehend errichtet, während andere Bahngesellschaften ihre Netze erweiterten.⁶⁵⁴

deposten jährlich wenige tausend Personen, zu Beginn des 20. Jahrhunderts waren es noch 1,5 Millionen.⁶⁴⁸

Zum anderen hing die Krise mit der finanziell geschwächten Lage der Schweizerischen Bundesbahnen zusammen, was auf die Investitionen in die Bahninfrastruktur zu Beginn des 20. Jahrhunderts sowie in die Elektrifizierung nach dem Ersten Weltkrieg zurückging.⁶⁴⁹ Zwar verschlankten die Schweizerischen Bundesbahnen ihre Organisationsstrukturen, vereinfachten Arbeitsabläufe und legten unrentable Strecken still. Die betriebswirtschaftlichen Probleme liessen sich aber nicht lösen; vielmehr spitzten sie sich in der Wirtschaftskrise in den 1930er-Jahren zu.⁶⁵⁰ Die öffentliche Hand musste den Bahnen unter die Arme greifen. Mit dem Privatbahngesetz von 1939 bekamen Privatbahnen finanzielle Unterstützung von Bund und Kantonen zugesichert. Die Schweizerischen Bundesbahnen erhielten 1944 im Rahmen einer Sanierung Bundesgelder zur Entschuldung und zur Aufstockung des Eigenkapitals.⁶⁵¹

4.3.2. Netzerweiterungen

Parallel zur Eisenbahnverstaatlichung wurde das Eisenbahnnetz weiter ausgebaut. Nachdem im 19. Jahrhundert die Hauptlinien im Schweizer Mittelland errichtet waren und auch die alpinen Regionen allmählich erschlossen wurden, wurde das Eisenbahnnetz weiter verdichtet. Mit dem Bau neuer Linien sollte den Hauptlinien zudem mehr Verkehr zugeführt und die Industrie dezentralisiert werden; Renditeüberlegungen standen weniger im Vordergrund.⁶⁵² Solche Ideen waren schon im 19. Jahrhundert geäussert worden. So befürwortete der Verwaltungsratspräsident der Nordostbahn, Adolf Guyer-Zeller, im Jahr 1895 den Ausbau der Eisenbahn im Kanton Graubünden: Die besseren Verkehrsanbindungen sollten den Bündner Marmorabbau und das Bündner Holzgewerbe fördern sowie den Transport von Vieh und landwirtschaftlichen Erzeugnissen erleichtern.⁶⁵³ Auch der Bundesrat betonte 1897 die Vorzüge, welche der Bau von Nebenbahnen peripheren Regionen bringen würde:

«So manche Wasserkraft bleibt unbenutzt wegen Mangel an genügenden Verbindungen und die Industrie wird gewissermaßen gezwungen, sich an einzelnen Punkten zu konzentrieren, während bei größerer Verteilung im Lande herum einerseits

648 www.strassendaten.ch, 12.08.2019, E.1.4.2. Zum Postautomobilverkehr siehe Merki 1998; Merki 2002: 101–108; Bonjour 1949: 354–359; Kronig (Hg.) 1999.

649 Vgl. Amacher Hoppler 2016.

650 Vgl. Bauer 1947: 162–165; Kirchhofer 252. Laut Felix Buchli und André Kirchhofer waren es viele Faktoren, die die Schweizerischen Bundesbahnen in eine Krise führten. Kirchhofer 2010: 246–247; Buchli 2006: 147.

651 Vgl. Buchli 2006: 120, 188–214; Kirchhofer 2003: 260–261; Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung 1939: 281; Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juni 1944: 609–615.

652 Vgl. Kunz 1954: 676.

653 Vgl. Guyer-Zeller 1895: 22–24.

654 BFS 11.1.1.1. Eigene Berechnung und Darstellung.

	Schnellste Verbindung (Minuten)				Davon Umsteige- und Haltezeit (Minuten)			
	1870	1888	1910	Abnahme 1870–1910 in Prozent	1870	1888	1910	Abnahme 1870–1910 in Prozent
Malters	345	109	95	72	161	20	10	94
Montreux	369	370	237	36	33	45	15	55
Neuchâtel	218	163	110	50	38	7	0	100

Tabelle 9: Verbindungs- und Fahrzeiten von Olten in kleine und mittelgrosse Orte 1870, 1888 und 1910 in Minuten.⁶⁶¹

billigere Arbeitskraft zu erlangen wäre, andererseits den Bewohnern dieser abgelegenen Gegenden Gelegenheit zu reichlicherem Erwerb geboten würde. Ein wesentliches Hilfsmittel, die krankhafte Anschwellung der grösseren Städte einzudämmen und das Land vor Verarmung zu schützen, liegt in der Anlage zweckmäßiger Nebenbahnen, welche eine gesunde Décentralisation der Industrie fördern.»⁶⁵⁵

Für die Nebenbahnen wurde 1899 ein Bundesgesetz erlassen. Dieses verstand unter Nebenbahnen solche Bahnstrecken, «welche vorzugsweise dem Lokalverkehr oder speziellen Verkehrszwecken dienen und nicht den grossen Durchgangsverkehr für Personen und Güter vermitteln».⁶⁵⁶ Weiter sah das Gesetz den Abbau von baulichen Vorschriften, grössere Freiheiten bei der Tarifgestaltung, höhere Vergütungen bei Postsendungen und eine vereinfachte Rechnungsführung vor.⁶⁵⁷ Zahlreiche Neben- und Schmalspurbahnen wurden daraufhin gebaut und ins bestehende Bahnnetz eingefügt.⁶⁵⁸ Viele dieser Linien wurden von Privatbahngesellschaften betrieben und waren von Anfang an elektrifiziert.⁶⁵⁹ So blieb das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen nach den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts weitgehend konstant, während die übrigen Bahngesellschaften ihre Netze ausdehnten (Abbildung 39).

Neben dem Ausbau der Netze wurden die Fahrpläne harmonisiert, was Warte- und Umsteigezeiten reduzierte. Dies fiel vor allem bei längeren Strecken ins Gewicht: 1870 dau-

erte eine Eisenbahnfahrt von Olten nach Malters fast sechs Stunden. Rund die Hälfte dieser Zeit musste ein Bahnpassagier mit Warten und Umsteigen zubringen. Bis 1910 reduzierte sich die Reisezeit auf rund anderthalb Stunden; nur noch zehn Minuten davon entfielen auf Warten und Umsteigen (Tabelle 9). Richtet sich der Blick auf die Zeitspanne zwischen 1850 und 1910, beschleunigte sich das Schweizer Verkehrssystem um das Fünffache: Dauerte 1850 die Überwindung einer Strecke eine Stunde, waren es 1910 noch zwölf Minuten.⁶⁶⁰

Ausserdem entstand Anfang des 20. Jahrhunderts ein weiteres grosses Alpenbahnprojekt, das zu grossen Teilen nicht von den Schweizerischen Bundesbahnen finanziert war. Die Simplonlinie ging 1906 als eine der ersten elektrifizierten Bahnstrecken in Betrieb und verband Domodossola und Brig.⁶⁶² Vor allem die Westschweizer Kantone und das Wallis setzten sich für diese Eisenbahnverbindung ein. Der Simplontunnel als Herzstück lag je zur Hälfte auf italienischem und schweizerischem Staatsgebiet und war mit fast zwanzig Kilometern rund einen Drittel länger als der Gotthardtunnel. Mit dem Lötschbergtunnel, der 1913 eröffnet wurde, erhielt die Simplonlinie eine Erweiterung in das Berner Oberland, die ebenfalls elektrifiziert war. Der Kanton Bern hatte nun, nachdem das Grimselprojekt im 19. Jahrhundert zugunsten des Gotthardtunnels zurückgestellt worden war, einen direkten Anschluss an den Nord-Süd-Transit.⁶⁶³ Die Bahnlinie Bern-Lötschberg-Simplon war ausserordentlich beliebt. Bereits im ersten Betriebsjahr verzeichnete sie fast 1,7 Millionen Fahrten.⁶⁶⁴ Sie bot den Reisenden eine imposante Berglandschaft und ein eindruckliches Fahrerlebnis, wie Der Hinkende Bot 1914 schwärmte (siehe auch Abbildung 40):

655 Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Entwurf eines Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 5. März 1897. In: Bundesblatt 1/10 (1897): 755.

656 Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 21. Dezember 1899: 1064.

657 Vgl. ebd.: 1064–1069.

658 Zum Beispiel: die linksufrigen Zürichseelinien, die Verbindungen Aigle-Leysin, Kriens-Luzern, Genf-Eaux-Vives-Annemasse, Zürich-Sihl, Freiburg-Murten, Oensingen-Balsthal oder die Verbindung der Südostbahn mit der Gotthardbahn. Daneben eröffneten die Gürbetalbahn (Bern-Thun), die Bern-Schwarzenburg-Bahn, die Sensetalbahn und die Spiez-Frutigen-Bahn. Bauer 1947: 142–143, 154; Mathys 1943: 13–31.

659 Vgl. Mathys 1943: 79–83.

660 Vgl. Frey 2006.

661 Frey, Schiedt, SNF-Projekt GIS-Dufour, Erreichbarkeit Olten 1870, 1888 und 1910. Eigene Berechnung.

662 Weissenbach 1913: 212–213; Sachs 1947: 218–219.

663 Vgl. Bauer 1947: 137–139; Schwabe, Amstein 1997: 191–194, 222–225; Weber 1954: 693–695; Amacher Hoppler 2016: 165–167.

664 www.bahndaten.ch, 12.08.2019, Total Fahrten, Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn.



Abbildung 40: Lötschbergbahn mit Blick auf Visp und in das obere Rhonetal. Diese Postkarte mit unbekanntem Datum sollte potenziellen Bahnreisenden die Schönheiten des Wallis vermitteln, welche dank des Lötschbergtunnels mit eigenen Augen gesehen werden konnten.⁶⁶⁶

«Die neue Alpenbahn erschliesst ganze Talschaften neu dem Verkehr; Juwelen der Alpenwelt bringt sie uns näher. Allein die Fahrt schon auf ihr ist in mehrfacher Beziehung überaus genussreich, so dass der Weg zum vorgesteckten Ziele durch sie nicht nur nach Kilometern und Stunden, sondern auch durch die zahllosen fesselnden Ausblicke aus den breiten Wagenfenstern auf die prächtigen Landschaftsbilder aufs angenehmste verkürzt wird.»⁶⁶⁵

Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg umfasste das Eisenbahnnetz in der Schweiz 5 200 Kilometer, womit es die bis dahin grösste Ausdehnung erreichte.⁶⁶⁷ Bis zum Ende des Jahrhunderts veränderte sich das Ausmass der Eisenbahnlinien kaum mehr.⁶⁶⁸ Damit ist nicht gesagt, dass das Eisenbahnnetz keine Veränderungen mehr erfuhr, im Gegenteil: sein Gefüge war und ist im steten Wandel begriffen. Bis ins 21. Jahrhundert haben jedes Jahr mehrere Bahnlinien den

Betrieb aufgenommen.⁶⁶⁹ Daneben wurden über die Jahre Strecken wiederholt stillgelegt: Werner Neuhaus ging 2006 von 750 Eisenbahnkilometern aus, die bis zu diesem Zeitpunkt unter anderem wegen veralteter Technik, Unwirtschaftlichkeit oder ungünstiger Streckenverläufe vom Netz gingen.⁶⁷⁰

4.3.3. Elektrifizierung

Zwar gehörte die Bern-Lötschberg-Simplon-Linie 1913 zu den ersten vollständig elektrifizierten Bahnstrecken der Schweiz; die ersten Bahnen waren schon im 19. Jahrhundert elektrifiziert. Eine wichtige Voraussetzung dafür war, dass der elektrische Strom auf sich bewegende Fahrzeuge übertragen werden konnte. Erste solche Versuche fanden in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts statt.⁶⁷¹ Die Forschung schreibt die Lösung dieses Problems Werner Siemens zu, der die erste elektrische Eisenbahn auf der Berliner Gewerbe-

665 Vgl. Die Berner Alpenbahn 1914: 78–79.

666 Staatsarchiv des Kantons Bern, T. A Eisenbahnen_Lötschbergbahn 21, www.query.sta.be.ch/detail.aspx?ID=423669, 12.08.2019.

667 BFS 11.1.1.1.

668 BFS 11.2.1.2.

669 Für eine chronologische Übersicht zu den Inbetriebnahmen nach 1950 bis ins Jahr 2010 siehe Wägli 2010: 48–55.

670 Vgl. Neuhaus 2006: 30–33.

671 Vgl. McKay 1976: 35–36.



Abbildung 41: Die Vevey-Montreux-Chillon-Bahn um 1890 als erste elektrifizierte Bahn der Schweiz.⁶⁷⁶

ausstellung 1879 in Betrieb nahm. Die Lokomotive entnahm den Strom einem Gleis am Boden.⁶⁷² Auf der Internationalen Elektrizitätsausstellung von 1881 in Paris präsentierte Siemens eine elektrische Bahn, bei welcher der Strom durch Oberleitungen geführt wurde. Diese Technik fand den kommerziellen Betrieb im Frankfurt-Offenbach-Tram drei Jahre später.⁶⁷³ Nach technischen Weiterentwicklungen fand die elektrische Traktion rasch Anwendung, vorerst im urbanen Nahverkehr (Kapitel 5.3).⁶⁷⁴

In der Schweiz ging die erste elektrische Bahn 1888 in Betrieb und verkehrte auf elf Kilometern entlang des Genfersees zwischen Vevey und dem Schloss Chillon (Abbildung 41). Diese sollte ergänzend zum Dampfschiff und zur Eisenbahn lokale Verkehrsbedürfnisse befriedigen, aber auch den Tourismus stärken. Rentabilitätsprobleme stellten sich nicht, da das Publikum zahlungskräftig war und ein nahegelegenes Wasserkraftwerk den Strom dazu lieferte.⁶⁷⁵

1891 gingen die Sissach-Gelterkinden- und die Grüttsalp-Mürren-Bahn in Betrieb. Auch die Letztere war vor allem für den Touristenverkehr gedacht. 1894 verkehrte die elektrifizierte Orbe-Chavornay-Bahn zwischen den beiden Ortschaften, da die dortige Industrie auf einen raschen Personen- und Güterverkehr angewiesen war. Nach 1890 folgten unter anderem die Gornergrat-, Stansstad-Engelberg- und Jungfraubahn, die für den Touristenverkehr als Zahnradbahn elektrisch betrieben wurden. Die Burgdorf-Thun-

Bahn von 1899 wurde primär deshalb konstruiert, um den Güterverkehr zwischen Olten und dem Berner Oberland zu erleichtern, dies unter Umgehung der Bundesstadt.⁶⁷⁷

Der elektrische Betrieb fand bei den Bahnreisenden Anklang. So hob der Appenzeller Kalender 1910 die Vorzüge desselben hervor: Es fahre sich «so ruhig und so sanft wie auf Gummireifen»⁶⁷⁸ sowie mit einer gleichmässigen Geschwindigkeit, egal ob in Steigungen oder im Gefälle. Und:

«Kein Rauch und keine Kohlestückchen belästigen die fruchtbare Gegend, die ausgedehnten Wälder, die stattlichen Bauernhöfe und Dörfer, die Pracht der ewigen Berge wie das saftige Grün der Voralpen bewundernden Reisenden. Fürwahr, es ist eine noble Fahrt.»⁶⁷⁹

Auch die Neue Zürcher Zeitung schätzte 1916 das elektrische Bahnfahren: «Jedermann, der mit einer vollspurigen elektrischen Bahn gereist ist, wird das ruhige, wenig ermüdende Fahren zu schätzen wissen wie das rasche und stoßfreie Anfahren nach Haltestellen.»⁶⁸⁰

Besonders bei Tunnelfahrten machten sich die Vorteile des elektrischen Betriebs bemerkbar, da kein Dampf und Russ in die Eisenbahnwaggons drang. Was eine Bahnreise durch den Gotthardtunnel mit der Dampflokomotive für die Passagiere bedeutete, lässt sich der Biografie von Albert

672 McKay 1976: 37; Van Laak 2017: 150; Filarski, Mom 2011: 50; Voigt 1965: 671.

673 McKay 1976: 38–39.

674 Vgl. Filarski, Mom 2011: 50–51; McKay 1976: 67–68, 72.

675 Vgl. Gigase 2014: 323–340.

676 Tram in Vevey, Tramway in Vevey, Tramway à Vevey, circa 1890, commons.wikimedia.org/wiki/File:Vevey_-_Tram.jpg, 12.08.2019.

677 Vgl. Schwabe, Amstein 1997: 197–205.

678 Stokvis, Louis G.: Zur Elektrifizierung der Gotthardbahn. Eine technische Plauderei. In: Neue Zürcher Zeitung, 23.04.1916: 1.

679 Elektrische Vollbahn Burgdorf-Thun 1901: [o.S.].

680 Stokvis, Louis G.: Zur Elektrifizierung der Gotthardbahn. Eine technische Plauderei. In: Neue Zürcher Zeitung, 23.04.1916: 1.

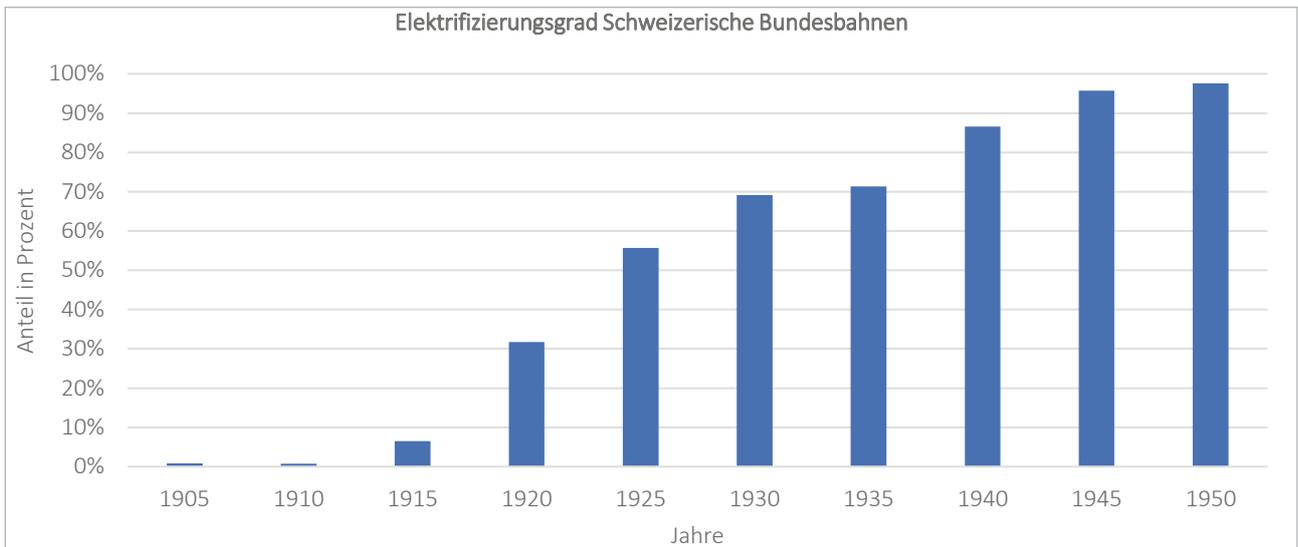


Abbildung 42: Elektrifizierungsgrad des Netzes der Schweizerischen Bundesbahnen. Um 1950 war das Bahnnetz der Schweiz weitgehend elektrifiziert und nahm in Europa damit einen Spitzenplatz ein.⁶⁸⁸

Burkhardt entnehmen, der mit seiner Mutter Anfang des 20. Jahrhunderts verschiedentlich Verwandte im Kanton Tessin besuchte:

«Anfangs war die Luft in den Wagen noch erträglich, da sehr darauf geachtet wurde, nach Göschenen alle Fenster zu schliessen. Durch die undichten Tür- und Fensterrahmen drang aber bald eine sich stets verdichtende Wolke von Rauch und Dampf in das Wageninnere. Trotz Taschentüchern vor dem Mund störte der beissende Rauch im Hals und in den Augen. Die Leute waren jedoch nicht sehr empfindlich, sie nahmen den Rauch in Kauf, wenn sie dafür bequem in den Tessin reisen konnten.»⁶⁸¹

Dass der Dampfbetrieb im Tunnel nicht nur unangenehm, sondern auch lebensbedrohlich sein konnte, zeigte ein Eisenbahnunglück im Jahr 1926: Im Rickentunnel, Kanton Sankt Gallen, kam es in jenem Jahr zu einem unvorhergesehenen Stillstand des Zugs. Neun Personen erstickten in den Rauchgasen.⁶⁸² Auf politischen Druck wurde der Rickentunnel innerhalb von sechs Monaten elektrifiziert. Da der Grenchenbergtunnel im Kanton Bern eine ähnliche Länge und Charakteristik aufwies, wurde er aus Vorsichtsmassnahmen ebenfalls rasch elektrifiziert.⁶⁸³ Die Simplon-, Lötschberg- und Gotthardlinie mit ihren langen Tunnelabschnit-

ten waren zu diesem Zeitpunkt seit mehreren Jahren elektrifiziert.⁶⁸⁴

Waren in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts erst wenige Bahnkilometer elektrifiziert, waren es 1930 schon zwei von drei.⁶⁸⁵ In den meisten europäischen Ländern waren zu diesem Zeitpunkt weniger als zehn Prozent des Bahnnetzes elektrifiziert: 1931 waren es in Deutschland drei, in Spanien und Frankreich je vier und in den Niederlanden fünf Prozent. Ausnahmen bildeten Italien mit 11 und Österreich und Schweden mit je 14 Prozent. In diesen Ländern war die Elektrifizierung laut Paul Bairoch deshalb fortgeschritten, weil diese wie die Schweiz über keine nennenswerten Kohlevorräte und/oder über viel Wasserkraft verfügten. Nach dem Zweiten Weltkrieg trieben fast alle europäischen Länder die Bahnelektrifizierung voran. Der Spitzenplatz der Schweiz blieb hingegen unangefochten: In der Jahrhundertmitte war das Eisenbahnnetz hierzulande fast vollständig elektrifiziert (Abbildung 42).⁶⁸⁶ Die Schweizerischen Bundesbahnen nahmen für die Elektrifizierung der Netze eigene Kraftwerke in Betrieb und investierten dafür grosse Summen.⁶⁸⁷

681 Burkhardt 1997: 82.

682 Vgl. Schwabe, Amstein 1997: 274–275.

683 Interpellation Wettstein, vom 05.10.1926, Ständeratssitzung vom 07.10.1926: 50; Schwabe, Amstein 1997: 275.

684 Vgl. Mathys 1943: 75–83; Sachs 1947: 218, 234.

685 BFS 11.2.1.1.

686 Bairoch 1989: 45.

687 Beispielsweise wurde für ein Wasserkraftwerk am Wildbach Baberine in den Walliser Alpen 1919 ein Baukredit von 37 Millionen Franken bewilligt. Im gleichen Jahr wurden für das Kraftwerk Amsteg je vier Generatoren und Turbinen im Umfang von knapp 5 Millionen Franken angeschafft. Zum Vergleich: Dies entsprach mehr als einem Drittel des Ertrages aus dem Personenverkehr in jenem Jahr. Vgl. Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen 1919: 3–4, 20.

688 BFS 11.2.1.1. Eigene Darstellung.

Strecke	Reisezeit 1900 (Dampf)	Reisezeit 1939 (Strom)	Abnahme Reisezeiten prozentual
Genf-Bern-Zürich (287 km)	5 Stunden 59 Minuten	3 Stunden 20 Minuten	44
Zürich-Basel (88 km)	1 Stunde 42 Minuten	1 Stunde 5 Minuten	36
Bern-Luzern (96 km)	2 Stunden 25 Minuten	1 Stunde 21 Minuten	44
Zürich-Baden (24 km)	39 Minuten	18 Minuten	54

Tabelle 10: Reisezeiten 1900 und 1939 auf ausgewählten Bahnstrecken.⁶⁸⁹

Mit der Elektrifizierung wurden nicht nur die Kohleabhängigkeit reduziert und Komfort sowie Sicherheit erhöht. Auch die Reisezeiten sanken, teilweise um die Hälfte, wie ein Vergleich zwischen 1910 und 1939 zeigt (Tabelle 10):

Allerdings betrug 72 Prozent aller Fahrten der Schweizerischen Bundesbahnen höchstens dreissig Kilometer. Und weniger als fünf Prozent gingen weiter als hundert Kilometer.⁶⁹⁰ Deshalb dürfte die Reisezeitreduktion, die die Elektrifizierung mit sich brachte, bei den meisten Bahnreisenden nicht sonderlich ins Gewicht gefallen sein. Zwar begann die Bedeutung der Eisenbahn im täglichen Pendeln für Arbeiter und Angestellte zuzunehmen. Und die Eisenbahn wurde vereinzelt für Sonntags- und Freizeitausflüge gewählt (Kapitel 7.4 und 7.5.). Die Bedeutung der Eisenbahn darf im Alltag der meisten Menschen aber nicht überbewertet werden. Mindestens genauso wichtig waren Fahrrad, die eigenen Füsse und das Tram (vgl. Kapitel 8, 9, 11). So beförderten die Trams in der Schweiz von 1909 bis 1939 mehr Personen als die Eisenbahn.⁶⁹¹ Zudem waren Arbeits- und Wohnort oft identisch: In den 1930er-Jahren hatten 88 Prozent der Erwerbstätigen in der Schweiz den Arbeitsplatz in der Wohngemeinde, was die Eisenbahn im täglichen Pendeln nicht erforderte. Daneben waren Ausflüge mit der Eisenbahn nach wie vor teuer, obwohl die Bahngesellschaften vergünstigte Sonntags- und Rundfahrtbillette herausgaben.

5. Aufbau der städtischen Tram- und Busnetze

5.1. Stadtentwicklung im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert

Bevor darauf eingegangen wird, wie sich die Tram- und Busnetze in den Städten entwickelten, soll ein Blick auf die zentralen Entwicklungslinien der Urbanisierung im 19. Jahrhundert und beginnenden 20. Jahrhundert geworfen werden.

Weltweit verzeichneten viele Städte Ende des 19. Jahrhunderts ein grosses Bevölkerungswachstum. 1850 gab es mit London und Paris zwei Millionenstädte in Europa, 1913 waren es 13.⁶⁹² 1850 lebten 16 Prozent der Menschen in Kontinentaleuropa in Städten mit mehr als 10 000 Einwohnern, kurz vor dem Ersten Weltkrieg war es ein Drittel.⁶⁹³ In der Schweiz waren die Tendenzen ähnlich: 1850 waren 6,4 Prozent der Schweizer Wohnbevölkerung in den Städten Zürich, Basel, Genf, Bern und Lausanne niedergelassen, 1941 rund 20 Prozent. Während die Bevölkerungszahl in der Schweiz von 1850 bis 1941 um den Faktor 1,7 wuchs, hatten diese fünf Städte 1941 eine siebenmal grössere Wohnbevölkerung als 1850.⁶⁹⁴ Die Bevölkerung in den Städten wuchs schneller als im Landesschnitt, und die Städte absorbierten immer grössere Bevölkerungsanteile.

Städte zogen Menschen an, die sich in den entstehenden Industriestätten neue Erwerbsmöglichkeiten erhofften. Städte erfüllten überdies zentrale Funktionen: Sie waren Verwaltungssitz, Handelszentrum sowie Produktionsstätte von

689 Vgl. Kundert 1941: 58, 66. Eigene Berechnung und Darstellung.

690 Vgl. Statistische Tabellen Schweizerische Bundesbahnen 1925: 89; 1930: 63; 1935: 61; 1940: 86. Eigene Berechnung.

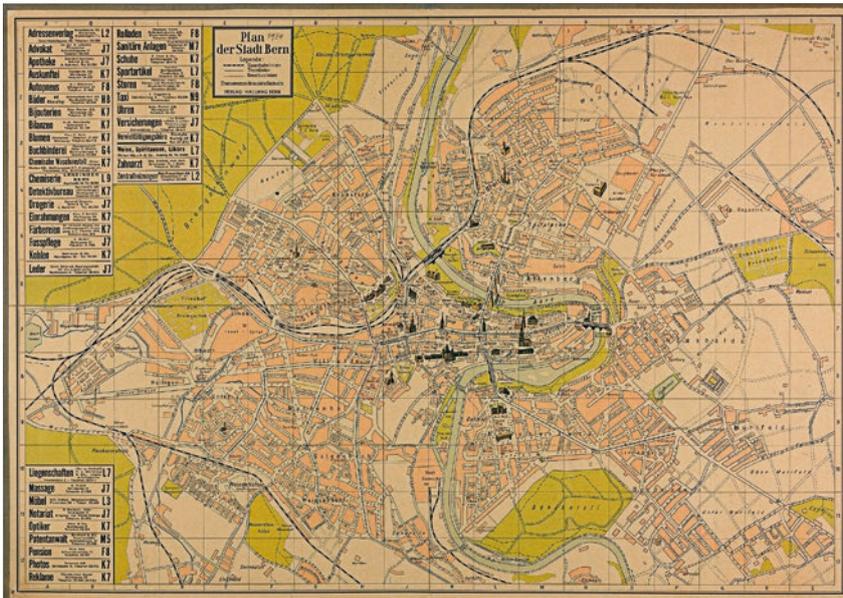
691 BFS 11.1.1.1.

692 Zur Urbanisierung im 19. Jahrhundert vgl. Walter 1994: 91–116; Fritzsche 1986; Lenger 2014: 50–83; Osterhammel 2011: 366–387; Koch 1988: 22–44.

693 Bairoch 1998: 212.

694 HSSO B.1a; B.37. Eigene Berechnung.

695 Staatsarchiv des Kantons Bern, AA IV Bern 16 www.query.sta.be.ch/detail.aspx?ID=370881; AA IV 33 Bern www.query.sta.be.ch/detail.aspx?ID=369166; AA IV 46 Bern www.query.sta.be.ch/detail.aspx?ID=369297, 12.08.2019.



Abbildungen 43, 44 und 45: Räumliche Entwicklung der Stadt Bern: 1840 befand sich das Stadtgebiet weitgehend auf der Aarehalbinsel (oben). 1880 entstanden Siedlungszonen punktuell an den Ausfallstrassen und in Bahnhofsnähe (Mitte). 1934 kann von einem grossflächigen Ausgreifen ins Umland gesprochen werden (unten).⁶⁹⁵

Gütern und Dienstleistungen.⁶⁹⁶ Die Zunahme der Stadtbevölkerung bedeutete nicht, dass die Städte auch räumlich wuchsen. Vielmehr ereignete sich das Bevölkerungswachstum zunächst in den Innenstädten. Es wurde dort gewohnt, wo gearbeitet, eingekauft und die arbeitsfreie Zeit verbracht wurde. Die alltäglichen Wege mussten kurz sein, da diese zu Fuss gegangen wurden. Ohne funktionale Differenzierung siedelten sich Wohnquartiere, Geschäfte, Verkaufsläden und Firmen in den Innenstädten an.⁶⁹⁷ Die Folge war eine zunehmende Bevölkerungsdichte. Mit dem stetigen Zufluss an Menschen stiegen die Wohnungspreise. Mehrere Menschen mussten sich ein Bett teilen, und Zimmer oder einzelne Betten wurden an sogenannte Schlafgänger untervermietet.⁶⁹⁸ Erich Gruner sprach von einer «ungesunden Häufung von Menschen»⁶⁹⁹. Städte waren eng, düster, schmutzig, gefährlich und unhygienisch. Wer er sich leisten konnte, verliess die Innenstadt mindestens zeitweise.⁷⁰⁰

Das Wachstum der Städte erforderte eine Infrastruktur, wie sie gemäss Jürgen Osterhammel Ende des 19. Jahrhunderts «in einer historisch beispiellosen Weise»⁷⁰¹ gebaut wurde. Neben der Installation der Strassenbeleuchtung und dem Anbringen von unterirdischen Röhrensystemen für Abwässer, Strom sowie Gas wurden Eisenbahn- und Tram-schienen verlegt.⁷⁰² Der Ausbau der städtischen Verkehrsinfrastruktur – besonders die rasche Verbreitung des elektrischen Trams – trug wesentlich dazu bei, dass sich die Städte zusehends räumlich ausdehnen und auflockern konnten. Da das Tram die Reisezeiten verkürzte, mussten Wohnsitz und Arbeitsplatz nicht mehr in unmittelbarer Nähe zueinander liegen. Auch hinsichtlich Einkaufen und Freizeitgestaltung begannen Trams und später Busse die Aktionsräume der Menschen zu erweitern und differenzieren.⁷⁰³ So ermöglichte das Tram den wirtschaftlich Bessergestellten, dass sie die Stadt allmählich für Gegenden verliessen, die sonnige Hanglagen, Fernsicht, Seeanstoss und saubere Luft boten.⁷⁰⁴ Daneben siedelten sich Neuzuzügler und Arbeiter nicht mehr nur in der Innenstadt, sondern in Aussenbezirken und den Vororten an, wo in der Nähe von Industriestätten Arbeitersiedlungen entstanden (Abbildungen 43, 44,

45).⁷⁰⁵ Das Fahrrad spielte in diesem Prozess ebenfalls eine zentrale Rolle (Kapitel 9).

Die Vororte und Aussenquartiere wuchsen stärker als die Innenstädte. Letztere verloren teilweise Bevölkerungsanteile: Zwischen 1870 und 1888 wuchsen die Bevölkerungszahlen in den Zürcher Aussengemeinden zusammen um 145 Prozent, Aussersihl verdreifachte seine Bevölkerung sogar. Die Bevölkerung in der Kernstadt wuchs in derselben Zeit um 35 Prozent.⁷⁰⁶ 1892 gemeindete die Stadt Zürich zwölf Vororte ein, womit sich die Einwohnerzahl der Stadtbevölkerung schlagartig erhöhte.⁷⁰⁷ Inklusiv der Vororte wuchs die Zürcher Stadtbevölkerung von 1870 bis 1930 um den Faktor 4,4.⁷⁰⁸ Die Innenstadt verlor in dieser Phase acht Prozent ihrer Bevölkerung.⁷⁰⁹ Auch der Grossraum der Stadt Bern war gegen Ende des 19. Jahrhunderts von einem Bevölkerungszuwachs betroffen, allerdings in einem geringeren Ausmass als Zürich. Die Vororte Köniz, Muri, Zollikofen und Wohlen wuchsen von 1870 bis 1888 im einstelligen Prozentbereich, die Stadt Bern dagegen um rund dreissig Prozent. Von 1870 bis 1930 wuchs die Bevölkerung Berns um rund das Dreifache und damit wiederum mehr als die Vororte.⁷¹⁰ Die Vororte wuchsen deshalb langsamer als die Bundestadt, da sich die Arbeiter und Zugewanderten in Bern anders als in Zürich kaum in den umliegenden Dörfern, sondern in den entstehenden Wohnquartieren innerhalb des Stadtterritoriums niederliessen.⁷¹¹

Die Innenstädte wurden wegen ihrer guten verkehrlichen Anbindung und zentralen Lage zum beliebten Standort von finanzkräftigen Geschäften und Dienstleistungsunternehmen: Es siedelten sich Banken, Versicherungen und Warenhäuser an.⁷¹² Mit der Konzentration des dritten Wirtschaftssektors in den Innenstädten wuchsen auch die damit verbundenen Arbeitsplätze.⁷¹³ 1870 arbeiteten dreissig Prozent der Bevölkerung der Städte Zürich, Genf und Basel im Dienstleistungssektor, gegenüber den zwölf Prozent im Landesdurchschnitt.⁷¹⁴ In der Stadt Zürich nahm die Zahl der Arbeitsplätze unter anderem im Verkehrssektor, in der Stadtverwaltung, in der Gesundheits- und Krankenpflege sowie im Erziehungswesen zu. Diese Branchen konnten ihre

696 Osterhammel 2011: 391. Detaillierter zu den Funktionen der zentralen Orte vgl. Christaller 1968, insbesondere 27–30.

697 Filarski, Mom 2011: 45; Haefeli 2016: 100–101.

698 Lenger 2013: 124–131; Roth 2005: 177.

699 Gruner 1968: 153.

700 Vgl. Filarski, Mom 2011: 45; Roth 2005: 180–184; Kurz 2008: 47–67, 115–118.

701 Osterhammel 2011: 362.

702 Ebd.

703 Vgl. Filarski, Mom 2011: 45–47, 63; Frey, Vogel 1997: 393–394.

704 Vgl. Walter 1994: 212–215. In Zürich waren dies der Südfuss des Zürichbergs, das Seeufer oder die Vorortgemeinden Enge, Fluntern, Hottingen und Riesbach; in Bern die Stadtteile der vorderen Länggasse, Stadtbach, Kirchenfeld, Gryphenhübeli, vordere Schosshalde, Spitalacker sowie in den neu entstehenden Quartieren zwischen Bundeshaus und Bahnhof. Vgl. Fritzsche, Lemmenmeier 1994b: 187–189; Walser 1998: 194; Hebeisen 1920: 64.

705 Vgl. Galliker 1997: 109–111. In Zürich waren dies die Gemeinden Aussersihl und Wipkingen, in Bern in den Quartieren Länggassquartier, Mattenhof und Wylerfeld. Vgl. Fritzsche, Lemmenmeier 1994b: 187–189; Grosjean: 137–138, 150; Walser 1976: 102; Fritzsche 1991: 94; Walser 1998: 187.

706 Schenkel 1980: 14.

707 Christian Schenkel zeichnete den Eingemeindungsprozess detailliert nach. Vgl. Schenkel 1980.

708 HSSO B.37.

709 Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1912 und 1913: 121; 1930: 3.

710 Vgl. HSSO B.37. Muri war die Ausnahme: Diese Gemeinde wuchs langsamer als die übrigen Vororte.

711 Vgl. Pfister 1995: 145; Bähler 2003: 16.

712 Vgl. Galliker 1997: 17; Frey, Vogel 1997: 24.

713 Vgl. Fisch 2002: 21.

714 Vgl. Fritzsche et al. 2001: 144–145.



Abbildung 46: Das letzte Pferdetram in der Stadt Zürich 1900, kurz bevor das ganze Tramnetz elektrifiziert wurde.⁷²¹

Arbeitsplätze zwischen 1870 und 1890 mehr als verdoppeln. 1910 war rund jeder zweite Arbeitsplatz im Dienstleistungssektor angesiedelt.⁷¹⁵ Auch die Stadt Bern verfügte über einen ausgeprägten Dienstleistungssektor: Bereits 1850 war jeder zweite Arbeitsplatz im Dienstleistungssektor angesiedelt, während die Landwirtschaft Anteile verlor.⁷¹⁶

5.2. Kurze Blüte der Pferde-, Dampf- und Lufttrams

Bevor elektrische Trams und motorisierte Busse in den Städten verkehrten, beförderten pferdegezogene Trams und Omnibusse die Menschen im urbanen Nahbereich.⁷¹⁷ Die oftmals gepflasterten städtischen Strassen (Kapitel 3.3.2) eigneten sich allerdings kaum für den grösseren Einsatz von Pferdeomnibussen. Ein Expertengutachten der Stadt Bern aus dem Jahr 1889 kam zum Schluss, dass Passagiere in Pferdeomnibussen «auf dem holprigen Pflaster (...) so recht gerüttelt und geschüttelt»⁷¹⁸ werden. Wegen der höheren Reibungswiderstände konnte ein Pferd auf Strassen zudem nur halb so viele Menschen befördern wie auf Schienen.⁷¹⁹

Das Problem bei den Schienen war zunächst jedoch, dass diese auf die Strasse aufgelegt wurden und für die übrigen Verkehrsteilnehmer ein Hindernis darstellten. Erst als die Schienen um 1850 in die Strassen eingelassen wurden und ebenerdig mit der Strassenoberfläche verliefen, begannen sich die Pferdetrams durchzusetzen. Bis in die 1880er-Jahre verkehrten solche in sämtlichen grösseren Städten Nordamerikas und Europas (Abbildung 46).⁷²⁰

Hierzulande wurde die erste pferdegezogene Bahn 1862 für die Verbindung zwischen Genf und Carouge konzessioniert, die den auf der gleichen Strecke verkehrenden Pferdeomnibus ablöste. Zwei Jahre später ging ein Pferdetram zwischen Cours de Rive und Chêne-Bougeries in Betrieb.⁷²² Der Bau dieser Pferdetramlinien ging – wie die Elektrifizierung der Vevey-Montreux-Eisenbahnlinie 1888 – auf touristische Bedürfnisse zurück.⁷²³ 1877 beförderten die Genfer Pferdetrams auf 7,5 Kilometern rund 2,8 Millionen Passa-

New York) sowie in europäischen Städten (Paris 1853, Liverpool 1859, London 1861 und Berlin 1865) dazu geführt, dass die Pferdeomnibusse durch Pferdebahnen abgelöst worden waren. Vgl. Lind 2016: 32–35.

⁷²⁰ Ausführlicher dazu: McKay 1976: 14; Voigt 1965: 668; Filarski 2010: 49–51.

⁷²¹ Das letzte Rössliträm in Zürich am 5. August 1900 vor dem Restaurant «Friedensburg» im Seefeld, Upload von Adrian Michael de.wikipedia.org/wiki/R%C3%B6ssliträm#/media/File:R%C3%B6ssliträm.jpg, 12.08.2019.

⁷²² Vgl. Primatesta 2005: 10–11.

⁷²³ Auffälligerweise wurden neue Verkehrsmittel in der Genferseeregion früher als andernorts eingeführt: Das erste Dampfschiff der Schweiz verkehrte 1823 auf dem Genfersee, die Stadt Genf hatte 1833 einen Pferdeomnibus, und die erste elektrische Eisenbahn verkehrte 1882 zwischen Montreux und Chillon. Auch der Automobilismus und die Luftfahrt hatten in Genf einen wichtigen Standort. Humair et al. sehen die primär touristische Nachfrage als «moteur au transfert de technologie et à l'innovation». Humair et al. 2014: 30. Zum Zusammenhang zwischen Genf und dem Automobilismus siehe auch Merki 2002: 70–71.

⁷¹⁵ HSSO F.11a; Fritzsche, Lemmenmeier 1994a: 87.

⁷¹⁶ Vgl. Lüthi 2003: 47–50.

⁷¹⁷ Zum Pferdeomnibus in London und Berlin siehe Lind 2016: 57–92.

⁷¹⁸ Berner-Tramway: Technischer und finanzieller Bericht vom Februar 1889, gezeichnet vom Verwaltungsrat der Berner Tramway-Gesellschaft.

⁷¹⁹ McKay 1976: 14. Der geringe Fahrkomfort in den Pferdeomnibussen auf den gepflasterten Stadtstrassen, die tiefen Geschwindigkeiten und die begrenzten Beförderungskapazitäten hatten auch in nordamerikanischen (z. B. 1832 in

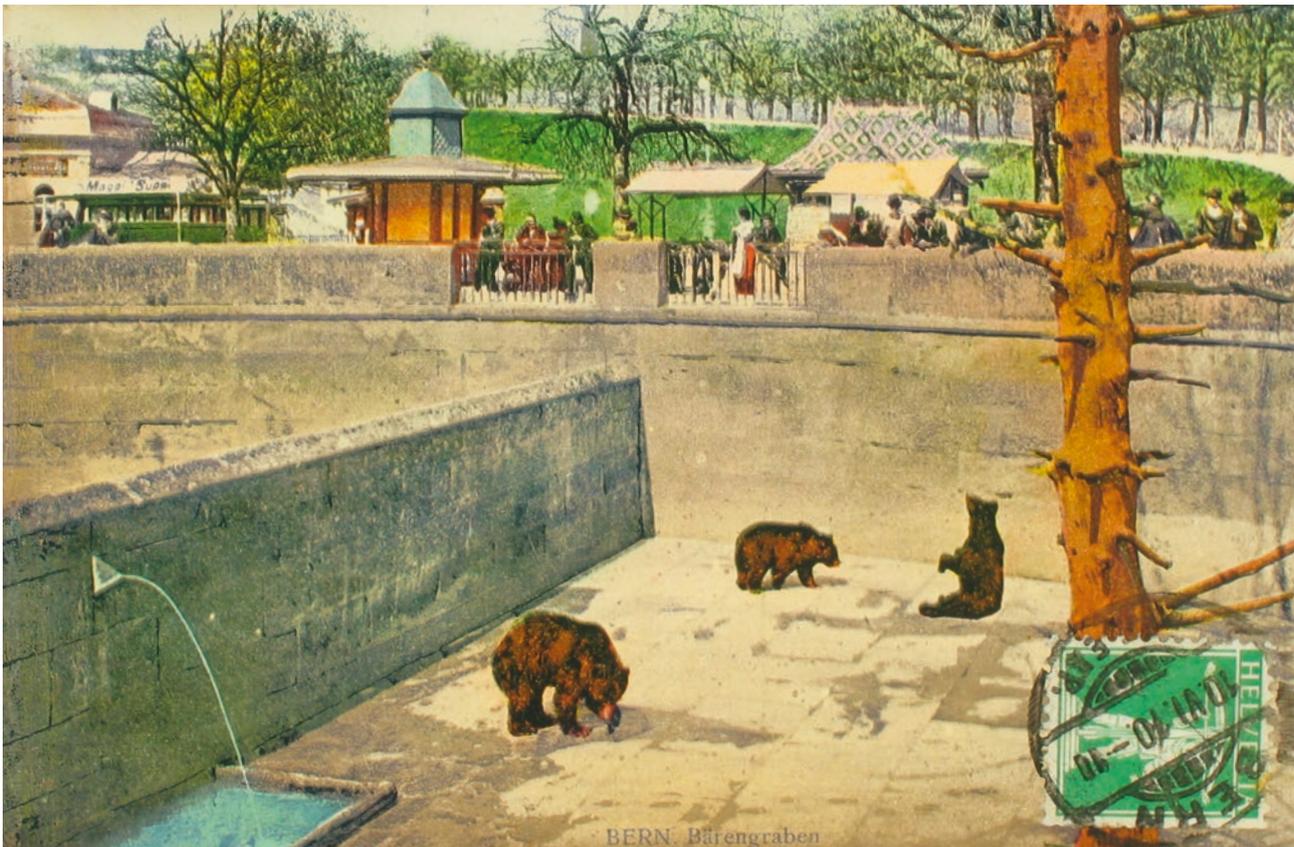


Abbildung 47: Der Bärengraben als Sehenswürdigkeit der Stadt Bern (Postkarte aus dem Jahr 1910). Oben links ist die Endstation des Trams zu sehen.⁷³⁸

giere.⁷²⁴ In Biel bestand ein Pferdetransport von rund fünf Kilometern Länge, welches jährlich etwa 230 000 Personen transportierte.⁷²⁵ Die Stadt Basel kannte kein Pferdetransport, da die Stadtregierung dieses wegen der engen und verwinkelten Gassen als ungeeignet erachtete. Stattdessen ging in Basel 1881 der Pferdeomnibus in Betrieb. Die wichtigste Verbindung verlief dort zwischen dem Central- und Badischen Bahnhof. Eine Fahrt kostete zwischen zehn und dreissig Rappen und dauerte halb so lang wie ein Fussmarsch.⁷²⁶

In Zürich fuhren 1882 die ersten zwei Pferdetransporte auf den Strecken Tiefenbrunnen-Bahnhofplatz-Paradeplatz-Enge (6 Kilometer) und Helmhaus-Paradeplatz-Aussersihl (2,6 Kilometer).⁷²⁷ Für die Landesausstellung von 1883 wurden neue Linien in Betrieb genommen, und der Fahrplan wurde auf den Halb- und Viertelstundentakt verdichtet. Im Ausstellungsjahr wurden 3,4 Millionen Menschen befördert, fünfmal mehr als im Vorjahr. Die Taxen kosteten

in Zürich je nach Distanz zehn bis zwanzig Rappen und waren mit Basel vergleichbar.⁷²⁸ Anfang der 1890er-Jahre trat die Zürcher Gemeinde Hottingen mit einem Konzessionsgesuch für eine Tramverbindung mit der Zürcher Innenstadt an den Bundesrat heran. Das Tram wäre damit entlang des Seeufers und am Südfuss des Zürichbergs entlang gebaut worden – Wohnlagen von Gutsituierten.⁷²⁹ Das Konzessionsgesuch wurde mit den Verkehrsbedürfnissen der Hottinger Gemeindebevölkerung begründet, «welche in ihrer Mehrzahl zu dem sogenannten guten Bürgerstande gehören, die durchwegs Geschäft in der Stadt betreibt und in unserer Gemeinde wohnt».⁷³⁰ Diese müsste den Weg in die Stadt zu Fuss machen, um ihren Geschäften nachzugehen; bei heissem Sonnenschein und bei Regenwetter sogar «mit gewaltigen Seufzern (...) und im Gefühl des Neides gegenüber den Bewohnern anderer Aussengemeinden».⁷³¹ Daneben wären die Hänge des Zürichbergs ein Ort für «sehr beliebte und

724 www.bahndaten.ch, 12.08.2019, Total Fahrten, Tramways suisses Genève.
725 Ebd.

726 Vgl. Appenzeller 1995: 17–19, 23.

727 Schweizerische Eisenbahnstatistik 1890: 36.

728 Vgl. Trüb 1978: 3–7.

729 Vgl. Fritzsche, Lemmenmeier 1994b: 187–189.

730 Concessions-Gesuch für einen Dampf-Tram in Hottingen-Zürich von A. Grether & Cie. Vom 3. Mai 1892 an den Bundesrat.

731 Ebd.

viel frequentierte Spaziergänge»⁷³². An schönen Sonntagen würden «ganze Schaaren aus der Stadt heraufpilgern»⁷³³, um den «oft dumpfen Wohnungen der Stadt»⁷³⁴ zu entfliehen.

In der Stadt Bern ging 1885 eine Pferdebahn in Betrieb, die im Stundentakt auf der Hauptverkehrsachse Bärengraben-Bahnhof-Bremgartenfriedhof verkehrte.⁷³⁵ Sie löste den Pferdeomnibus ab, der dieselbe Strecke ab 1871 befahren hatte.⁷³⁶ Der Bärengraben als Endstation auf der Ostseite war ein beliebtes Ausflugsziel und wurde von in- sowie ausländischen Reiseführern empfohlen (Abbildung 47).⁷³⁷

1889 ging das Pferdetram in Bern ausser Betrieb und wurde von einem druckluftbetriebenen Tram abgelöst. Die Luft wurde mittels elektrischen Stroms verdichtet, welcher von einem nahegelegenen Wasserkraftwerk stammte und in Gasflaschen mitgeführt wurde.⁷³⁹ 1891 und 1892 beförderte das Lufttram je über eine Million Passagiere.⁷⁴⁰ Motiviert von den hohen Fahrgastzahlen des Lufttrams in der Innenstadt wurde der Bau einer zweiten Tramlinie anvisiert, welche das Länggassquartier über den Bahnhof mit Wabern verbinden sollte. Denn wenn in der Stadt schon ein solch hohes Verkehrsbedürfnis bestehe, «wie viel mehr muss dieses Bedürfnis in den abgelegenen und teilweise durch nur mangelhafte Strassen mit der innern Stadt verbundenen Aussenquartieren sich fühlbar machen»⁷⁴¹, wie ein Expertengutachten 1893 festhielt. Da das Lufttram bei Temperaturunterschieden und beim Gefrieren von Kondensationswasser aber störungsanfällig war⁷⁴² und der elektrische Antrieb als noch zu wenig ausgereift erachtet wurde, fiel der Entscheid bei diesem Tram auf den Dampftrieb. Diese Linie war mit fünf Kilometern länger als die erste Tramlinie und griff deutlich über den städtischen Perimeter hinaus.⁷⁴³ Das Luft- und das Dampftram verkehrten rund im Zehnminutentakt und damit häufiger als der Pferdeomnibus. Sie

beförderten von 1895 bis 1900 jährlich rund drei Millionen Passagiere.⁷⁴⁴

Obwohl die Pferdezucht stets grössere und kräftigere Tiere hervorbrachte, stiess das Pferd als «living machine»⁷⁴⁵ an seine Grenzen, wenn es immer mehr Passagiere auf immer längeren Strecken in immer grösseren und verkehrsreicheren Städten befördern musste. Dazu kamen hygienische Probleme: Pferde waren Krankheitsträger, und die Stallanlagen konnten eine Brutstätte für Insekten sein. Dazu starben viele Zugpferde an Überlastung und im Sommer an Überhitzung. Kadaver, aber auch Pferdeextreme mussten von den Strassen entfernt werden – ein Pferd produzierte täglich bis 25 Kilogramm Fäkalien.⁷⁴⁶ So führten das Anfallen des Pferdemitos und die Probleme bei der Bewältigung der grossen Steigungen in der Stadt Bern dazu, dass das Pferdetram 1889 ausser Betrieb ging.⁷⁴⁷

Anders als im Überlandbereich mit der Eisenbahn fand die Dampfkraft als Traktion in urbanen Räumen kaum Anwendung. Die städtischen Behörden widersetzten sich dem Dampftrieb wegen des Rauch- und Dampfausstosses sowie wegen der Gefahr von Kesselexplosionen. Zudem waren Dampftrams träge, teuer und personalintensiv.⁷⁴⁸ Dies waren die Gründe, weshalb in Bern zunächst ein Lufttram in Betrieb ging, das später wegen der technischen Probleme von einem Dampftram ergänzt wurde.⁷⁴⁹ In Zürich wurden dampfbetriebene Trams zunächst diskutiert. Da sich die Anwohner wegen der Rauch- und Dampfemissionen zur Wehr setzten, wurde diese Idee verworfen.⁷⁵⁰

Wie beim Konzessionsgesuch zum Hottinger-Tram zum Ausdruck kam, richtete sich das Pferdetram an die Mobilitätsbedürfnisse einer vermögenden Oberschicht. Diese wollten damit etwa ins Stadtzentrum und zu Ausflugszielen am Stadtrand gelangen.⁷⁵¹ Dadurch dürften auch die Menschen, die mit dem Tram den Berner Bärengraben besuchten, zu den Wohlsituierten gezählt haben. Zudem gewannen Gebiete entlang von Tramlinien an Attraktivität und wurden zu teuren Wohn- und Geschäftsgegenden. So verdoppelten sich die Bodenpreise in der Berner Innenstadt

732 Ebd.

733 Ebd.

734 Ebd.

735 Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Ermächtigung zur Ertheilung einer Konzession für eine Strassenbahn in der Stadt Bern vom 17. Dezember 1884; Grosjean 1970: 140; Tschanz 1998: 14–15.

736 Kronig 1988: 35.

737 Vgl. Wäber 1891: 51–53; Baedeker 1867: 99; Berlepsch 1866: 431–432; Murray 1867: 77.

738 Bildarchiv ETH Zürich, Fel_002280-RE, doi.org/10.3932/ethz-a-000114774, 12.08.2019.

739 Tögel 2004: 149.

740 www.bahndaten.ch, 12.08.2019, Total Fahrten, Städtische Strassenbahnen Bern.

741 Berner Tramway – Prospekt für die II. Sektion, Linie Länggass-Bahnhof-Mattenhof-Weissenbühl-Grosswabern vom 4. Februar 1893, gezeichnet vom Verwaltungsrat der Berner Tramway-Gesellschaft.

742 Mit diesem Problem hatten die Lufttrams seit Beginn zu kämpfen. Vgl. Jahresbericht des Verwaltungsrates der Berner Tramway-Gesellschaft 1890: 4–5; Tschanz 1998: 28.

743 Kronig 1988: 122.

744 Vgl. Berner Tramway-Gesellschaft: Fahrpläne, Fahrtaxen und Abonnements-Bedingungen, Winterdienst 1895/96, Bern 1895; www.bahndaten.ch, 12.08.2019, Total Fahrten, Städtische Strassenbahnen Bern.

745 McShane, Tarr 2007: 170. Die Zucht von immer leistungsfähigeren (Zug-) Tieren war ab der zweiten Hälfte auch in der Landwirtschaft ein grosses Thema. Vgl. Moser 2016; Auderset, Moser 2018: 105–110.

746 McShane, Tarr 2007: 25–30, 149–153, 170. Ende des 19. Jahrhunderts waren es auf den Strassen von New York Schätzungen zufolge pro Jahr 2,5 Millionen Pfund Pferdemitos und 6000 Gallonen (fast 23000 Liter) Urin. Vgl. Alford, Ferriss 2016: 63.

747 Vgl. Tschanz 1998: 14–15; Tögel 2004: 149

748 Vgl. McShane, Tarr 2003: 182–183; Filarski 2010: 52.

749 Vgl. Bertschinger 1890: 154–157; Kronig 1988: 36.

750 Vgl. Trüb 1978: 3–7.

751 Vgl. Filarski, Mom 2011: 63–65; Filarski 2010: 62.

in den 1890er-Jahren.⁷⁵² Der Bau von Tramlinien verstärkte dadurch soziale Ungleichheiten, da diese sich an Bedürfnissen von Bessersituierten orientierten. Die Taxen von zehn bis zwanzig Rappen pro Fahrt entsprachen rund zwanzig bis vierzig Arbeitsminuten.⁷⁵³ Tramfahren war dadurch grundsätzlich erschwinglicher als eine Eisenbahnfahrt. Grosse Teile der Bevölkerung dürften gleichwohl zu Fuss gegangen sein. Denn die Tramstrecken waren zum einen einige wenige Kilometer lang und lagen dadurch grundsätzlich innerhalb Gehdistanz. Dies umso mehr, als Gehen bis weit ins 20. Jahrhundert eine zentrale Fortbewegungsart war und viele Menschen auch weite Distanzen unter die eigenen Füsse nahmen (vgl. Kapitel 11). Zum anderen war das Pferdtram mit rund acht Kilometern pro Stunde nicht wesentlich schneller, als den Weg zu Fuss zurückzulegen.⁷⁵⁴ Damit brachte das Pferdtram gegenüber dem Zufussgehen keinen bedeutenden Zeitgewinn und dürfte das Zufussgehen nicht ersetzt haben. Vielmehr konnte mit dem Pferdtram Exklusivität und Prestige demonstriert werden (Kapitel 8.1).

5.3. Durchbruch des elektrischen Trams

Das Pferdtram kam hinsichtlich seiner Beförderungskapazitäten und der Entwicklung der Tramnetze bald an seine Grenzen. Die rasch wachsenden Städte erforderten schnellere und leistungsfähigere Verkehrsmittel, einen dichteren Fahrplan und einen stetigen Betrieb. Grössere Städte in Europa und Nordamerika waren zu diesem Zeitpunkt so eng bebaut und verwinkelt, dass der Platz für überirdische Tramnetze fehlte und unter die Erdoberfläche ausgewichen werden musste. In London, Paris und Berlin entstanden um die Jahrhundertwende Untergrundbahnnetze.⁷⁵⁵

In der Schweiz trat das elektrische Tram seinen Siegeszug an. Arnold Bürkli, der sich als Stadtgenieur von Zürich unter anderem mit den städtischen Trams befasste, empfahl in einem Bericht schon 1877, dass für «grössere Belastungen ein Betrieb mit Maschinen eintreten müsste».⁷⁵⁶ Der elektrische Antrieb sei hierfür ideal, wie ein Bericht von 1899 festhielt und die Vorzüge aufführte:

- Einfacherer Strassenunterhalt und bessere Reinhaltung der Strassen.
- Verwendung grösserer und bequemerer Wagen, rascherer Verkehr.
- Schnelles und sicheres Halten, grössere Pünktlichkeit.
- Bessere Überwindung von Steigungen.
- Leichtes Anschmiegen an die Anforderungen des Verkehrs.
- Kostengünstiger Betrieb durch höhere Frequenzen, niedrigere Ausgaben für Zug- und Fahrdienst.
- Vereinheitlichung des Betriebs aller städtischen Bahnen.
- Förderung volkswirtschaftlicher Interessen durch rasche und bequeme Verbindung von ländlichen Gemeinden und wachsenden Aussenquartieren mit dem Stadtinnern.⁷⁵⁷

Um 1900 waren alle grösseren Schweizer Städte ans Stromnetz angeschlossen, was eine wichtige Voraussetzung für die Ausbreitung des elektrischen Trams war. Neu errichtete Tramlinien wurden von Anfang an elektrisch betrieben, und Linien mit Pferdeantrieb wurden zusehends auf den elektrischen Betrieb umgestellt. Darüber hinaus wurden die Tramunternehmen kommunalisiert.⁷⁵⁸ Nicht nur grössere, sondern auch kleinere Schweizer Städte richteten zu Beginn des 20. Jahrhunderts elektrische Trams ein. Meist handelte es sich um einzelne Linien von nur wenigen Kilometern Länge.⁷⁵⁹

Basel begann von Anfang an mit dem elektrischen Betrieb, da der Pferdebetrieb beim Baubeginn des Basler Tramnetzes 1892 bereits als technisch überholt und zu teuer galt. 1895 ging die erste Linie von drei Kilometern Länge zwischen dem Badischen und Centralbahnhof in Betrieb. In den nächsten Jahren wurde das Tramnetz rasch erweitert. 1900 waren es 10,3 Kilometer, und bis 1903 waren alle bevölkerungsreichen Quartiere von Baselstadt ans Tramnetz angeschlossen.⁷⁶⁰

In Zürich verband die Tramlinie von 1894 die Kernstadt mit den zuvor eingemeindeten Vororten Hottingen und Hirslanden.⁷⁶¹ Auch dort schritt der Ausbau des Tramnetzes rasch voran: 1897 nahm die Zürich-Oerlikon-Seebach-Bahn auf 5,5 Kilometern den Betrieb auf und verband die Vororte Oerlikon, Altstetten und Schlieren, wo Industrieanlagen an-

752 Vgl. Hebeisen 1920: 134–135.

753 1895 betrug der Stundenlohn eines Arbeiters 35 Rappen. HSSO G.1. Eigene Berechnung.

754 Berechnungen nach Galliker 1997: 21–24.

755 Vgl. Roth 2005: 228–233. Zur Untergrundbahn in London und Paris siehe Lind 2016: 169–288.

756 Bürkli 1877: 21.

757 Berichte und Anträge der Kommission für den Umbau der Pferdebahnen, 1. Bericht vom 12. Januar 1899, gez. Ed. Guyer-Freuler (Präsident) und A. Coradi (Sekretär).

758 Vgl. Humair 2010: 110–114; Haefeli 2012: 718. 1899 entschied die Zürcher Stimmbewölkerung an einer Abstimmung die Umstellung des ganzen Tramnetzes auf den elektrischen Betrieb. Das bedeutete das Ende der Pferdetrans. Vgl. Galliker 1997: 98.

759 So in Biel, Freiburg, Locarno, Lugano, Luzern, St. Gallen, Schaffhausen und Winterthur. Vgl. Wägli 2010: 91–93.

760 Vgl. Appenzeller 1995: 38–50

761 Trüb 1978: 10.

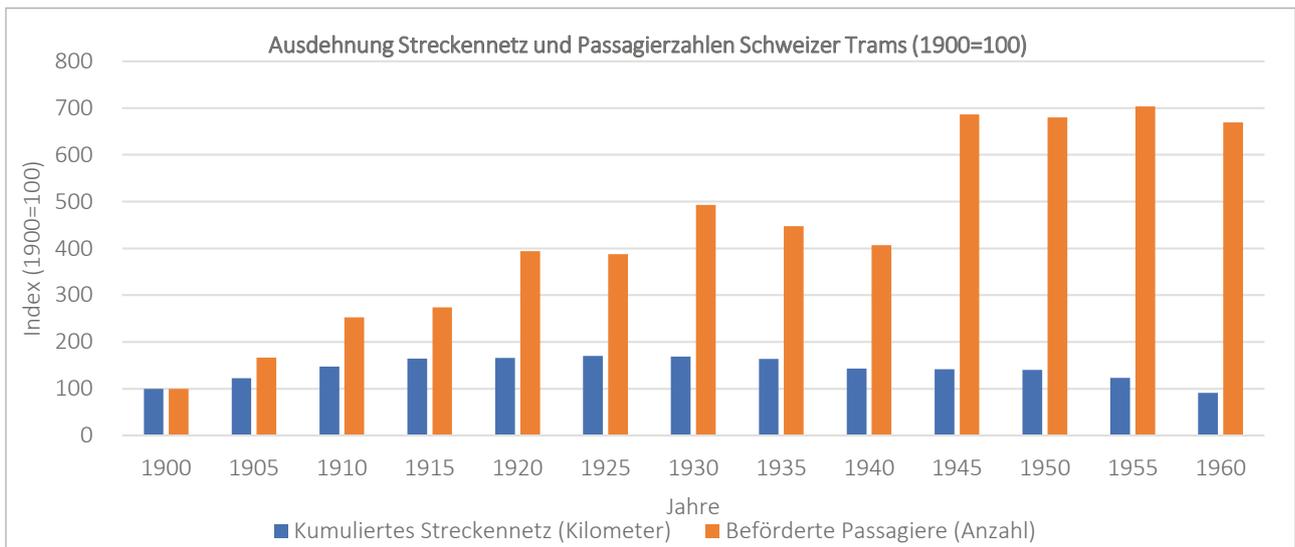


Abbildung 48: Ausdehnung der Tramnetze im Vergleich mit der Passagierzahrentwicklung 1905 bis 1950.⁷⁷²

gesiedelt waren. Weil diese Bahn auf die Bedürfnisse der Arbeiterschaft zugeschnitten war, bezeichnete Hans Rudolf Galliker sie als erstes Pendlertram und Massenverkehrsmittel im Raum Zürich.⁷⁶² Die Zürich-Oerlikon-Bahn beförderte im ersten Jahr 1,6 Millionen Menschen und überschritt 1908 die Dreimillionengrenze.⁷⁶³ Nach der Zürich-Oerlikon-Bahn folgte der Bau weiterer Linien, sodass das Tramnetz der Stadt Zürich um 1900 in seinen Grundzügen erstellt war.⁷⁶⁴

In der Berner Innenstadt formierte sich Widerstand gegen das Dampftram wegen seiner Rauch- und Lärmemissionen; die Anwohner forderten den elektrischen Betrieb.⁷⁶⁵ Die erste elektrische Tramlinie wurde 1901 eröffnet und verband das Breitenrainquartier mit dem Burgernziel.⁷⁶⁶ Sie diente – anders als die beiden bestehenden Linien – nicht primär dazu, besiedelte Stadtgebiete mit dem Bahnhofquartier zu verbinden. Die neue Linie sollte den Bahnhof umgehen und zwei «mächtigemporstrebende Quartiere unter sich und mit dem Centrum der Stadt über zwei lange Brücken»⁷⁶⁷ verbinden, wie die Finanzdirektion 1899 festhielt. Bei den Brücken handelte es sich um die Kirchenfeld- und Kornhausbrücke, die wenige Jahre zuvor eröffnet worden waren. Die beiden Brücken und das Tram waren wesentlich dafür verantwortlich, dass das Breitenrain- und Kirchenfeldquartier erschlos-

sen werden konnten.⁷⁶⁸ Die drei ersten Tramlinien umfassten eine Gesamtstrecke von zehn Kilometern; bis 1930 wurde das Netz auf 18 Kilometer ausgebaut.⁷⁶⁹

Zwischen 1895 und 1910 wuchs die Zahl der Passagiere um das Fünffache (Bern), Siebenfache (Zürich) und Elffache (Basel)⁷⁷⁰ und damit stärker als im Ausland: In derselben Zeit hatten die österreichischen Trams eine Passagierzunahme um den Faktor fünf, die französischen um den Faktor drei und die britischen um den Faktor vier.⁷⁷¹ Ferner wuchsen in der Schweiz die Trampassagierzahlen stärker als die Tramnetze (Abbildung 48).

Mit der Bevölkerungszunahme alleine kann dieses massive Anwachsen der Trampassagierzahlen nicht erklärt werden. Zwar verdoppelten sich die Bevölkerungszahlen der fünf Städte Zürich, Basel, Bern, Genf und Lausanne von 1900 bis 1941,⁷⁷³ die Zahl der Trampassagiere aber wuchs in demselben Zeitraum um mehr als das Vierfache.⁷⁷⁴ Das elektrische Tram wurde zu einem Verkehrsmittel, das stets mehr Menschen beförderte. So prognostizierten die Städtischen Strassenbahnen Zürich im Jahr 1904, dass «die Beförderung durch die elektrische Trambahn immer mehr zur Gewohnheit des einzelnen wird».⁷⁷⁵ Und im gleichen

762 Vgl. Galliker 1997: 109–111.

763 www.bahndaten.ch, 12.08.2019, Total Fahrten, Zürich-Oerlikon-Seebach-Bahn.

764 Vgl. Galliker 1997: 116.

765 Bericht des Gemeinderates der Stadt Bern 1894: 214.

766 Städtische Verkehrsbetriebe Bern 1961: 26.

767 Vortrag der städtischen Finanzdirektion an den Gemeinderat betreffend Kreditgesuch für den Bau einer elektrischen Strassenbahn vom Thunplatz über den Kornhausplatz nach dem Breitenrain vom 12. Januar 1899.

768 Vgl. Walser 1998: 191–192; Bähler 2011: 17–19; Tögel 2004: 108.

769 Städtische Verkehrsbetriebe Bern 1961: 24–26.

770 www.bahndaten.ch, 12.08.2019, Total Fahrten, Städtische Strassenbahn Zürich, Städtische Strassenbahnen Bern, Basler Strassenbahnen.

771 McKay 1976: 83.

772 BFS 11.2.1.2; 11.3.2.3. Eigene Berechnung und Darstellung.

773 HSSO B.37, Eigene Berechnung.

774 BFS 11.3.2.3. Eigene Berechnung.

775 Geschäftsbericht und Rechnung der Städtischen Strassenbahn Zürich 1904: 8.



Abbildung 49: Der Benz-Omnibus von 1895, wenig geeignet für den kommerziellen Betrieb.⁷⁷⁹

Jahr führte die Tramwaygesellschaft Bern die Zunahme der Trampassagierzahlen auf das «stets wachsende Interesse» der Bevölkerung, insbesondere wegen des Wachstums der Aussenquartiere⁷⁷⁶, zurück. Trotz dieser zukunftsoptimistischen Aussagen und der steigenden Benutzerzahlen behielt das Tram in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts für grössere Bevölkerungsteile seinen Exklusivcharakter und wurde ausserhalb des Berufspendelns lediglich bei besonderen Gelegenheiten genommen. Dies, obwohl sich die Taxen nicht änderten und zusehends vergünstigte Arbeiter-, Strecken- und Monatsbillette abgegeben wurden. Das Zufussgehen im urbanen Nahbereich war für den Grossteil der Bevölkerung der Normalfall, wenn es darum ging, Strecken im Alltag zurückzulegen (Kapitel 8.2.1., 11, 13.4.2).

5.4. Ergänzung und Verdrängung durch Auto- und Trolleybusse

Neben den Trams begannen Auto- (Benzin- und Dieselantrieb) und Trolleybusse (elektrischer Antrieb) das städtische Strassenbild ab Mitte der 1920er-Jahre zu prägen. Der erste Autobus wurde 1895 in Deutschland gebaut (Abbildung 49). Er war aber zu unzuverlässig, leistungsschwach, klein und zu teuer im Unterhalt, um wirtschaftlich eingesetzt zu werden. Dazu fehlte ein Netz ausgebauter Strassen. Nur London, Ber-

lin und Paris betrieben vor dem Ersten Weltkrieg Busnetze. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden die Motoren stärker und betriebssicherer, und es konnten mehr Passagiere befördert werden. Der Wechsel von der Vollgummi- auf die Luftbereifung reduzierte zudem die Wartungskosten, erhöhte die Fahrgeschwindigkeiten, schonte den Strassenbelag und verlängerte die Lebensdauer des Fahrzeugs. Da der Autobus weniger auf eigene Infrastruktur angewiesen war als das Tram, konnte er günstig betrieben werden und wurde auf Linien eingesetzt, die für den Trambetrieb unrentabel waren. Der Autobus profitierte daneben vom Image des Automobils, welches als fortschrittlich, modern, flexibel und vornehm galt.⁷⁷⁷ Ab den 1920er-Jahren verkehrten hierzulande Autobusse in mittleren und grösseren Städten.⁷⁷⁸

Die ersten Autobusse in der Schweiz waren in Bern im Einsatz. 1906 verkehrten diese in den Vororten der Bundesstadt. Wegen fehlender Rentabilität wurde der Betrieb bald eingestellt. In den 1920er-Jahren rückten die Autobusse wieder ins Zentrum. So diskutierte der Berner Gemeinderat 1923 die Frage, wie die Vororte Bümpliz und Ostermündigen besser mit der Kernstadt verbunden werden konnten.

⁷⁷⁷ Vgl. Filarski, Mom 2011: 115–116; Merki 1998: 103–104; Voigt 1965: 679; Galiker 1997: 189; Bauer 1964: 442.

⁷⁷⁸ Nach Eröffnungsdatum, vor dem Zweiten Weltkrieg: Biel, St. Gallen, Zürich, Luzern, Lausanne, Schaffhausen, Basel, Baden, Wettingen, Olten und Genf. Nach dem Zweiten Weltkrieg folgten Thun, Neuenburg, Zug, La Chaux-de-Fonds, Freiburg, Lugano, Chur, Le Locle, Sitten, Aarau und Locarno. Bauer 1964: 440.

⁷⁷⁹ Erster Benzin-Omnibus der Welt, abgedruckt in der Siegener Zeitung am 20. März 1895, de.wikipedia.org/wiki/Datei:Erste_Benzin-Omnibus_der_Welt.jpg, 12.08.2019.

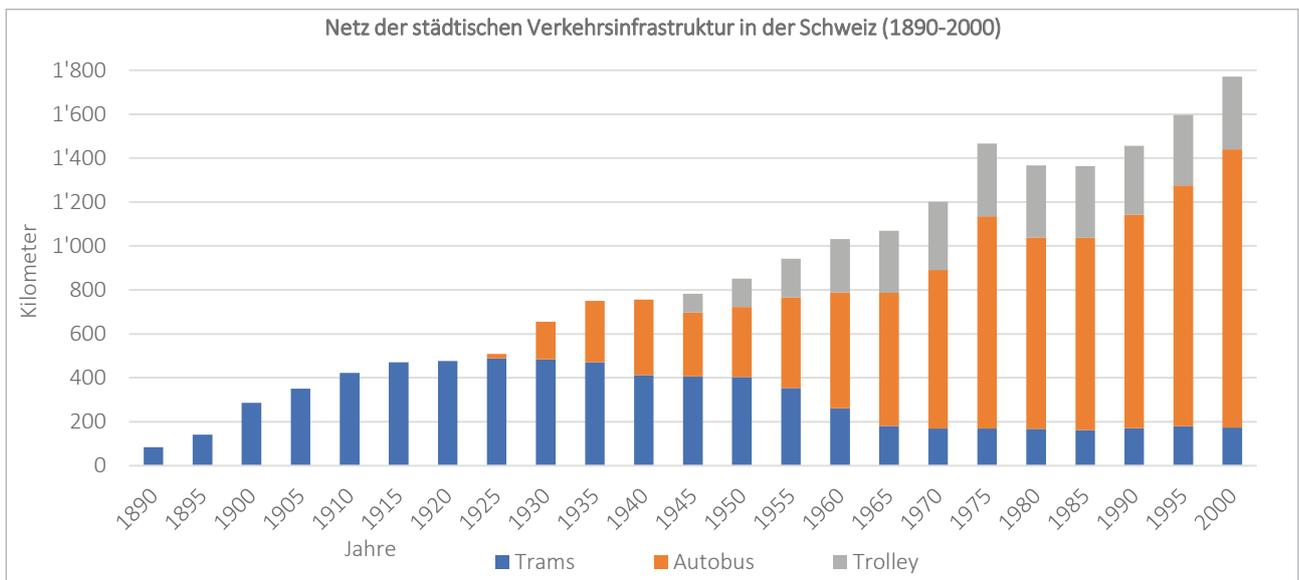


Abbildung 50: Bis in die 1920er-Jahre bestand der öffentliche Personenverkehr vornehmlich aus dem Tram. In den 1930er-Jahren kamen der Auto- und nach dem Zweiten Weltkrieg der Trolleybus hinzu. Die Busse ergänzten das Tram, drängten es vielfach aber auch zurück. Tram, Auto- und Trolleybusnetz in der Schweiz.⁷⁸⁸

Berechnungen der Städtischen Strassenbahnen zufolge war die Erschliessung dieser Gemeinden mit Trambahnen kaum rentabel. Deshalb wurde ein Jahr später der Autobusbetrieb zwischen Bahnhof und Bümpliz sowie zwischen Bahnhof und Ostermundigen lanciert.⁷⁸⁰ 1925 ging die Verbindung Bahnhof-Gurten-Gartenstadt in Betrieb, die primär an den «schönen Sonntagen»⁷⁸¹ frequentiert wurde und an den übrigen Wochentagen kaum besucht war. Dennoch zogen die Städtischen Verkehrsbetriebe Bern im selben Jahr eine positive Bilanz zu den Autobussen und resümierten, dass diese «wohl niemand mehr»⁷⁸² missen möchte. 1930 wurde der Fahrplan auf einigen Linien vom 40- auf den 30- beziehungsweise vom 30- auf den 20-Minutentakt verdichtet, um die Beförderungskapazitäten zu erhöhen.⁷⁸³ In den 1930er-Jahren kamen weitere Linien dazu, sodass der Netzausbau vor dem Zweiten Weltkrieg weitgehend abgeschlossen war. Da die Trams und Busse von unterschiedlichen Betreibergesellschaften geführt wurden, gab es vorerst weder ein Umsteigerecht für die Passagiere noch eine Tarifgemeinschaft. Dies geschah erst nach dem Zweiten Weltkrieg, als sich die beiden Unternehmen zusammenschlossen.⁷⁸⁴

Auch Zürich gehörte zu den ersten Schweizer Städten mit einem Autobus, wo er 1927 zwischen Rigiplatz und Uto-

brücke zirkulierte. Initiiert wurde die Strecke von den Anwohnern derjenigen Stadtquartiere, durch welche die Linie gelegt wurde. Dadurch sollten diese Stadtquartiere als Wohngebiete aufgewertet werden.⁷⁸⁵ In den Spitzenzeiten fuhren die Wagen im 12-Minuten-Takt, am Vor- und Nachmittag alle 24 Minuten und an den Randstunden noch alle 30 Minuten. An schönen Sonntagen wurden zusätzliche Kurse eingeschaltet.⁷⁸⁶ 1928 wechselte die Limmattal-Strassenbahn auf einer wenig befahrenen Strecke auf den Busbetrieb. 1930 und 1931 wurden weitere Buslinien eingerichtet – der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes der Stadt Zürich erfolgte danach fast ausschliesslich mit den Bussen. Es handelte sich wie bei Bern um Linien in die Ausenquartiere und Vororte.⁷⁸⁷

Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg wurde auch der Trolleybus im städtischen Nahverkehr der grösseren Schweizer Städte eingeführt.⁷⁸⁹ Der erste Trolleybus in der Schweiz war 1911 als Überlandlinie zwischen Freiburg und Posieux in Betrieb genommen worden, die Technik war jedoch nicht ausgereift für eine kommerzielle Nutzung.⁷⁹⁰ Als positive Eigenschaften des Trolleybusses im Vergleich zum Tram hoben die Industriellen Betriebe der Stadt Zürich die tieferen

780 Vgl. Kronig 1988: 110–112.

781 Bericht und Jahresrechnung Städtische Strassenbahnen und Stadt-Omnibus Bern 1925: 10.

782 Ebd.

783 Bericht und Jahresrechnung Städtische Strassenbahnen und Stadt-Omnibus Bern 1930: 9.

784 Vgl. Kronig 1988: 110–112.

785 Vgl. Galliker 1997: 189–191.

786 Geschäftsbericht und Rechnung der Städtischen Strassenbahn Zürich 1927: 17.

787 Vgl. Galliker 1997: 189–191.

788 BFS 11.2.1.2. Eigene Darstellung.

789 Bern, Biel, Neuenburg, Basel, Luzern, Zürich und Genf. Nach dem Zweiten Weltkrieg kamen Freiburg, St. Gallen und Lugano dazu. Bauer 1964: 441.

790 Bauer 1964: 441.

Anschaftungs- und Betriebskosten, eine bessere Manövrierfähigkeit und den günstigeren Unterhalt hervor. Gegenüber den Autobussen kam der geräusch- und emissionslose Betrieb, die einfachere Bedienung durch das Fahrpersonal sowie höhere Beförderungskapazitäten hinzu, da der Trolleybus rascher beschleunigen konnte und mehr Plätze bot.⁷⁹¹

Die Ausdehnung der Auto- und Trolleybuslinien sowie die zunehmende Motorisierung des Strassenverkehrs brachten das Tram in Misskredit. Wegen seiner Schienengebundenheit wurde es als Verkehrshindernis gesehen. Wenn es an Haltestellen stillstand, ruhte der übrige Verkehr, daneben wurde es als schwerfälliger Verkehrsteilnehmer wahrgenommen, und Anwohner enervierten sich über das Quietschen.⁷⁹² Anschaulich artikulierte das Journal de Genève 1936 den Frust der Automobilisten über das Tram:

«Chaque automobiliste a eu déjà l'occasion d'exprimer le désir de voir disparaître les trams de sa ville, et leur remplacement par des autobus ou des trolleybus, rapides, maniables, freinant sur une courte distance et, surtout, abordant les trottons pour prendre et déposer les voyageurs.»⁷⁹³

Obwohl das Tram um die Jahrhundertmitte einen schlechten Ruf hatte, wurde es nicht grundsätzlich aus dem Strassenbild verbannt. So zeigte Ueli Haefeli, dass in den Städten Bern, Basel, Zürich, Bielefeld, Münster und Freiburg im Breisgau nach 1950 zwar Bestrebungen unternommen wurden, die Trams durch Busse zu ersetzen, dies aber nur in Münster geschah.⁷⁹⁴ Kleinere Städte bauten Tramanlagen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ab. In der Schweiz waren das Biel, La Chaux-de-Fonds, Freiburg, Locarno, Lugano, St. Gallen, Schaffhausen und Winterthur.⁷⁹⁵ Mit Blick auf die ganze Schweiz wurden Tramlinien von 1930 bis Mitte der 1960er-Jahre durch Buslinien ersetzt (Abbildung 50). In Bezug auf das Passagieraufkommen spielten Trolley- und Autobus vor dem Zweiten Weltkrieg eine Nebenrolle (Kapitel 8.1).

6. Fazit Netze und Knoten

Von 1848 bis 1939 änderte sich die Verkehrsinfrastruktur in der Schweiz massgeblich: Holprige und kurvige Kieswege wurden zu glatten und geraden Fahrstrassen ausgebaut, die in und zwischen den Städten im 20. Jahrhundert von Fahrrädern und motorisierten Fahrzeugen befahren wurden. Das Eisenbahn- und Tramnetz wurde neu errichtet, und die Elektrifizierung dieser Netze erhöhte die Beförderungskapazitäten für eine immer grössere Nachfrage nach Verkehrsleistungen.

In der Genese der Verkehrsinfrastruktur waren verschiedene Motive im Spiel. Der überregionale Hauptstrassenbau im 18. Jahrhundert ging auf Bedürfnisse des Reisenden- und Güterverkehrs zurück, der mit einem gestiegenen wirtschaftlichen Austausch auf dem europäischen Kontinent zusammenhing. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden auch Pass- und regionale Hauptstrassen gebaut, was in erster Linie wiederum mit einem intensivierten Warenverkehr zusammenhing. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts trat der Gemeindestrassenbau in den Vordergrund, als die kantonalen Behörden das Strassennetz grundlegend erneuern und befahrbar machen wollten. Ein wichtiger Impetus kam von den Regierungen der liberalen Kantone, welche die wirtschaftliche und gesellschaftliche Modernisierung vorantreiben wollten, wozu der Ausbau der Verkehrswege gehörte. Weil viele Gemeinden die Finanzkraft für den kommunalen Strassenbau nicht aufbringen konnten oder wollten, übernahmen die Kantone immer mehr Aufgaben im Strassenbau, sodass um die Wende zum 20. Jahrhundert die meisten Strassen im Schweizer Mittelland befahrbar waren. Der Hauptstrassenbau, der mit dem Bau der Eisenbahnlinien vielerorts einen Unterbruch erfuhr, wurde nach der Jahrhundertwende wieder aufgenommen, als Haupt- und Verbindungsstrassen mittels fester Oberflächen an das Automobil angepasst wurden. Die Materialien und Methoden des Strassenbaus im 20. Jahrhundert waren kostspielig, weshalb dieser sich zunächst auf die städtischen Zentren und auf Hauptverkehrsverbindungen konzentrierte, wo ein intensiver Motorfahrzeugverkehr herrschte. Die gestiegenen Strassenausbau- und -unterhaltskosten wurden teilweise auf die Motorfahrer abgewälzt. Viele abgelegene Regionen mussten sich bis zum Zweiten Weltkrieg aber mit staubigen oder schlammigen Kiesstrassen zufriedengeben.

Beim Bau der Eisenbahnlinien spielten wirtschaftliche Motive ebenfalls eine Schlüsselrolle. Da die Bahngesellschaften im 19. Jahrhundert vorwiegend privat kapitalisiert waren, bauten sie Linien, die ein grosses Verkehrsaufkommen und damit hohe Dividenden versprachen. Dies war ein Grund, weshalb zunächst die Wirtschaftszentren im

791 Vgl. Kamm 2007: 25, 34, 35.

792 Galliker 1997: 187–189.

793 Lausanne et les trolleybus. In: Journal de Genève, 29.01.1936: 9.

794 Vgl. Haefeli 2008: 297–298.

795 Wägli 2010: 91–93.

Schweizer Mittelland erschlossen und Verbindungen mit ausländischen Bahnnetzen gesucht wurden. Zwar waren kleine Dörfer von Beginn an ans Bahnnetz angeschlossen, was jedoch nicht aus planerischer Absicht geschah, sondern sich aus den Linienverläufen ergab. In den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts verlagerte sich der Bahnbau Richtung Alpen, wo Eisen- und Zahnradbahnen in enger Verbindung mit dem aufkommenden Tourismus entstanden. Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts stand der Bahnbau im Zeichen der Verdichtung der Netze mit Nebenbahnen, der Verstaatlichung und der Elektrifizierung. Damit waren Grundlagen geschaffen, dass die Eisenbahn eine grössere Bedeutung in der Alltagsmobilität einnehmen konnte, insbesondere in Bezug auf die Pendlermobilität (Kapitel 7.3.2.).

Tramlinien entstanden einerseits in Gegenden, in denen die städtische Oberschicht residierte, und andererseits im Stadtzentrum, am Bahnhof und zu Ausflugsdestinationen. Das Tram spielte dadurch in erster Linie für Gutbetuchte eine Rolle, die damit Fahrten ins Stadtzentrum oder zu Sehenswürdigkeiten am Stadtrand unternehmen konnten. Mit der Ablösung der Pferde- durch die elektrischen Trams und der Kommunalisierung der Tramgesellschaften wurden die Tramnetze engmaschiger, und die Beförderungskapazitäten erhöhten sich. Punktuell wurden auch Industriestätten mit Tramlinien erschlossen, wodurch Firmen eine rasche Verkehrsverbindung in das städtische Zentrum erhielten. Dadurch erweiterten sie ihr Einzugsgebiet für potenzielle Arbeitnehmer, und die Pendlerströme konnten besser beziehungsweise überhaupt bewältigt werden. Wie die Eisenbahn wurde auch das Tram zu einem wichtigen Pendlerverkehrsmittel (Kapitel 8.3.2.). Die Tramlinien wurden in den 1920er- und 1930er-Jahren mit Motor- und Trolleybussen ergänzt, später durch diese konkurriert und ersetzt. Busse kamen dort zum Einsatz, wo die baulichen Investitionen sowie Betriebskosten geringer waren als beim Tram und sie sich besser in den Verkehrsfluss einfügten.

Der Bau von Strassen sowie von Bahn- und Tramlinien erfolgte räumlich nicht gleichmässig. Die Verkehrsinfrastruktur wurde zunächst in und zwischen den Zentren ausgebaut, während der ländliche Raum zurückblieb. Der räumlich divergierende Ausbau der Infrastruktur schuf soziale Ungleichheiten: Bewohner von Städten hatten eher Zugriff auf eine Verkehrsinfrastruktur, die eine rasche und bequeme Raumüberwindung ermöglichte. Dadurch waren wesentliche Bedingungen erfüllt, dass sich Fahrräder und Automobile in Zentren rascher verbreiten konnten als in peripheren Gegenden. Dies hatte Auswirkungen auf Mobilitätspraktiken: Moderne Verkehrsmittel spielten bei den Stadtbewohnern, dabei vorwiegend bei den Bessersituierten, in der Freizeitgestaltung und beim Berufspendeln früher eine Rolle als bei Bewohnern ausserhalb der urbanen und periurbanen Zonen. Die schlammigen, staubigen und holprigen Kiesstrassen auf dem Land boten kaum einen An-

reiz, sich ein Fahrrad oder Automobil anzuschaffen. Ländliche Gemeinden wurden zudem seltener von Eisenbahnen und Postkutschen frequentiert als Städte. Die Landbahnhöfe boten weniger Komfort, Platz und Dienstleistungen als die städtischen. Mobilitätsoptionen und räumliche Aktionsradien waren für die Landbewohner in Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur eingeschränkt.

Mit Blick auf die Alltagsmobilität dürfte sich der ungleiche Zugang zur Verkehrsinfrastruktur allerdings nur wenig bemerkbar gemacht haben und von den Zeitgenossen nicht zwingend als Defizit empfunden worden sein. Dies umso mehr, da die ländliche Bevölkerung anfänglich kaum einen Nutzen ausgebauter Strassen sah und diesen sowie der Eisenbahn zuerst skeptisch bis ablehnend gegenüberstand. Die meisten Wege im Alltag waren kurz und wurden zu Fuss zurückgelegt, wofür eine ausgebaute Infrastruktur nur bedingt notwendig war (Kapitel 11). Die Befahrbarkeit der Strassen um 1900 war jedoch zentral, damit sich Fahrräder und Motorfahrzeuge im 20. Jahrhundert rasch ausbreiten konnten, auch wenn sich dieser Prozess zunächst auf die Zentren konzentrierte.

Ging es allerdings um die Überwindung von grösseren Strecken, waren Schienen und befestigte Strassen zentral. Dadurch wurden Schulreisen, Vereinsausflüge oder Besuche eines eidgenössischen Festes sowie von Verwandten in entlegenen Landesteilen erleichtert oder überhaupt erst möglich. Handelsreisende waren auf ein rasches Unterwegssein angewiesen, um in kurzer Zeit möglichst viele Geschäftspartner zu besuchen. Wenn es beispielsweise in medizinischen Notfällen darum ging, rasch in ein Krankenhaus zu gelangen, war eine ausgebaute Verkehrsinfrastruktur ebenfalls ein Vorteil. Im 19. Jahrhundert kam dafür prioritär die Eisenbahn zum Einsatz. Eine ergänzende Rolle spielten die Pferdeposten, und dies vor allem in jenen Landesteilen, die von der Eisenbahn noch nicht erschlossen waren. Im 20. Jahrhundert erhielt die Eisenbahn im Fernverkehr Konkurrenz vom Automobil, und das Aufkommen der motorisierten Postautomobile nach dem Ersten Weltkrieg brachte die Pferdeposten zum Verschwinden, die zu diesem Zeitpunkt vor allem noch die Peripherie bedienten (Kapitel 7.2., 7.3., 10.3.3.).

In Anlehnung an das Handlungsmodell von Kaufmann-Hayoz lassen sich verschiedene Wechselwirkungen (*feedback loops*) zwischen der Agenten- und Umweltseite erkennen, die Prozesse im Zusammenhang mit dem Bau und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den Grundzügen beschreiben:

- Da die Eisenbahnlinien (Umweltseite: Netze und Knoten) zunächst auf die Städte ausgerichtet waren, war die Eisenbahn mitverantwortlich, dass die Städte erst bevölkerungs- und dann auch flächenmässig wuchsen, während dezentral gelegene Ortschaften von Abwanderung betroffen waren (Agentenseite). Das Städtewachstum führte wiederum dazu, dass die städtische Verkehrsinfra-

frastruktur tendenziell rascher ausgebaut wurde als die Verkehrsinfrastruktur im ländlichen Raum (Umweltseite: Netze und Knoten). Ein Beispiel ist der Ausbau der städtischen Bahnhöfe: Diese wandelten sich von Ankunfts-, Abfahrts- und Umsteigeräumen zu multifunktionalen Dienstleistungszentren. Sie trugen dazu bei, dass die Städte ihre Bedeutung als Verkehrsknotenpunkte ausbauen konnten und sich das Stadtgeschehen von den ehemaligen Kernzonen Richtung Bahnhofareal verlagerte.

- Das Bedürfnis, rasch zum Bahnhof oder zu Ausflugszielen am Stadtrand zu gelangen (Agentenseite) stand in enger Wechselwirkung mit der Einführung der Pferdetrams (Umweltseite: Netze und Knoten). Erst nachdem das Tram elektrifiziert wurde (Umweltseite: Netze und Knoten), war es möglich, die Kapazitäten zu erhöhen, so dass das Tram von vielen Berufstätigen für den Weg zur Arbeit (Agentenseite) genutzt werden konnte. Da sich die Städte räumlich ausdehnten und viele Arbeiter und Angestellte, die in den Vororten und Aussenbezirken wohnten, grössere Wegstrecken zurücklegen mussten, um zum Arbeitsplatz zu gelangen (Agentenseite), wurden ergänzend zu den Trams Auto- und Trolleybuslinien (Umweltseite: Netze und Knoten) in Betrieb genommen.
- Der Ausbau der Strassen (Umweltseite: Netze und Knoten) erhöhte die Reisegeschwindigkeiten und intensivierte die Personenbeförderung sowie Gütertransporte (Agentenseite). Die dadurch stärker genutzten Strassen mussten ausgebaut und öfter unterhalten werden. Um dies zu bewerkstelligen, wurden Strassengesetze erlassen und der Strassenbau professionalisiert (Umweltseite: Institutionen). Dadurch wurde gewährleistet, dass die Strassen in einem fahrbaren Zustand waren. Die Zunahme des Motorverkehrs (Agentenseite) brachte es mit sich, dass sich allmählich auch die Automobilisten an den Strassenkosten beteiligen mussten. Dafür wurden Motorfahrzeugsteuern und Benzinzölle erhoben (Umweltseite: Institutionen).
- Die Anpassung der Strassen an das Automobil, das heisst die Teerung und Asphaltierung von Strassen (Umweltseite: Netze und Knoten), stand in enger Abhängigkeit mit der Zunahme des Automobilverkehrs (Agentenseite). Dabei wurde nicht nur die Strasseninfrastruktur, sondern auch der Stellenwert der Strasse verändert (Umweltseite: Institutionen): Je stärker sich der Verkehr motorisierte, desto mehr verlor die Strasse ihre ehemalige Rolle als Spiel-, Aufenthalts- und Kommunikationszone. Der allmähliche Rückzug der Menschen von der Strasse ermöglichte, dass die Strasse bald zur reinen Fahrbahn umgedeutet wurde (Umweltseite: Netze und Knoten). Das Fahrrad- und Automobilgesetz von 1932 (Umweltseite: Institutionen) gab dieser Neudefinition der Strassen das rechtliche Fundament.

Teil 2: Mobilitätswerkzeuge – Alltagsmobilität im Spiegel der Verkehrsmittel

«Und dann die Eisenbahn! Wie manche Stunde habe ich gewartet, bis wieder ein Zug kam und wer dann noch mitfahren konnte! – dieses Glück wurde mir erst nach Jahren einmal zuteil.»⁷⁹⁶

Dieser begeisterte Ausspruch stammt aus der Biografie von Jacob Kreis (1851–?), einem Fabrikarbeiter, der zeitlebens in einfachsten Verhältnissen lebte. Das Zitat verdeutlicht, welche Faszination die Eisenbahn beim jungen Jacob auslöste: Er harrte stundenlang aus, um die vorbeifahrende Eisenbahn und die sich darin befindenden Reisenden zu bewundern, ohne dass er bis zu diesem Zeitpunkt selbst mit der Eisenbahn gefahren wäre. Denn schon als Jugendlicher stand er von frühmorgens bis spätabends in der Fabrik. Zudem verfügte seine Familie kaum über materielle Mittel und konnte sich nur das Nötigste leisten. Für eine Bahnfahrt fehlte es Jacob deshalb einerseits an Zeit und Geld, andererseits spielte die Eisenbahn für ihn bei der Bewältigung der täglichen Aufgaben keine Rolle.⁷⁹⁷ Das Zitat kann etwa auf das Jahr 1860 datiert werden – auf einen Zeitpunkt, als die Eisenbahn-Hauptverbindungen im Schweizer Mittelland grösstenteils verlegt waren (Kapitel 4.1.2.). Der Kanton Thurgau, in dem Jacob mit seiner Familie wohnte, war von mehreren Eisenbahnlinien durchzogen.⁷⁹⁸ Dass Jacob und seine Familie nie mit der Eisenbahn fuhren, verdeutlicht, dass das Aufkommen eines Verkehrsmittels (in diesem Fall der Eisenbahn) nicht dazu führte, dass dieses sogleich eine grosse gesellschaftliche Bedeutung einnahm. Die Eisenbahn begann den Alltag für einen Grossteil der Menschen erst im 20. Jahrhundert vermehrt zu prägen, als sie von immer mehr Berufstätigen als Pendlerwerkzeug genutzt wurde (Kapitel 7.3.2.). Auch die übrigen modernen Verkehrsmittel waren nicht von Beginn an wichtig im Alltag. Sie wurden zunächst von Angehörigen wohlhabender Gesell-

schaftskreise für Freizeit- und Vergnügungszwecke genutzt und gewannen für grössere Bevölkerungsgruppen erst mit der Zeit eine höhere Bedeutung im Alltag.

Die zunehmende gesellschaftliche Verbreitung der modernen Verkehrsmittel steht im Teil 2 im Zentrum. Behandelt werden Eisenbahn, Tram, Fahrrad, das Automobil und das Zufussgehen. Betrachtet werden die Verkehrsmittel aus der Perspektive der Mobilitätswerkzeuge, die den Zugang zu den Verkehrsmitteln in den Mittelpunkt stellt. Ein entscheidendes Kriterium in der Nutzung waren dabei die Kosten, welche es wenig vermögenden Menschen lange verunmöglichten, moderne Verkehrsmittel (Eisenbahn, Tram, Fahrrad und Automobil) in ihre alltäglichen Mobilitätsmuster zu integrieren. Bei Eisenbahn und Tram werden die Kosten für Fahrkarten thematisiert; beim Fahrrad und Automobil stehen die Kosten für das Erlernen, die Anschaffung und den Unterhalt dieser Fahrzeuge im Fokus. Es wird den Fragen nachgegangen, welche monetären und temporalen Kosten aufgewendet werden mussten, um die Mobilitätswerkzeuge zu nutzen; und in welcher Verbindung die Mobilitätswerkzeuge zu alltäglichen Mobilitätsbedürfnissen und -praktiken standen.

⁷⁹⁶ Kreis 1919: 27.

⁷⁹⁷ Jacob Kreis' Biografie wird im Kapitel 13.2. diskutiert.

⁷⁹⁸ Vgl. Mathys 1943: 5–7.

7. Eisenbahn

7.1. Allgemeines

In den 1850er-Jahren wurde in der Schweiz mit dem grossflächigen Bau der Eisenbahnlinien begonnen. In einer ersten Phase wurde das Schweizer Mittelland erschlossen, danach kamen Alpendurchstich sowie der Bau von Berg- und Nebenbahnen hinzu. Während der Eisenbahnbau in der Schweiz im Vergleich zum Ausland spät stattfand, übernahm die Schweiz in der Elektrifizierung eine Vorreiterrolle. Vor dem Zweiten Weltkrieg erstreckte sich das Eisenbahnnetz über rund 5300 Kilometer und war zu etwa drei Vierteln elektrifiziert (Kapitel 4). Mit dem Ausbau des Streckennetzes nahm die Zahl der Eisenbahnreisenden zu. Darüber geben die Geschäftsberichte der Eisenbahngesellschaft Auskunft: So verzeichneten die Central- und Nordostbahngesellschaft 1855 ein Passagieraufkommen von rund einer halben Million. 1860 waren es bei den Vereinigten Schweizerbahnen sowie der Central- und Nordostbahngesellschaft 4,7 Millionen.⁷⁹⁹

Zuverlässige Aussagen zur Gesamtzahl aller Bahnreisenden in der Schweiz in den 1850er- und 1860er-Jahren sind kaum möglich beziehungsweise müssten mit einem hohen Aufwand aus den Geschäftsberichten der verschiedenen Bankgesellschaften zusammengetragen werden.⁸⁰⁰ Aggregierte Passagierzahlen über mehrere Bahngesellschaften hinweg wurden in der Eisenbahnstatistik publiziert, die jährlich ab 1868 erschien. Die Aussagekraft der ersten Ausgaben der Eisenbahnstatistik ist aus verschiedenen Gründen problematisch: Einige Bahngesellschaften weigerten sich, ihre Daten dem damaligen Schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartement zur Verfügung zu stellen, welches die Eisenbahnstatistik publizierte. Die privaten Bahngesellschaften standen der Datensammlung auf Bundesebene skeptisch gegenüber, da sie befürchteten, die Debatte um die Eisenbahnverstaatlichung würde neu entfacht werden (Kapitel 4.1.2., 4.3.1.). Sie erachteten zudem den Fragebogen, den sie auszufüllen hatten, als zu kompliziert und monierten einen hohen Aufwand bei der Aufbereitung ihrer Daten für die eidgenössischen Behörden. Ab Ende der 1870er-Jahre wurden die Erhebungsmethoden verbessert und standardisiert, sodass ab diesem Zeitpunkt von einer höheren Datenqualität ausgegangen werden kann.⁸⁰¹

Die erste Eisenbahnstatistik von 1868 wies knapp zehn Millionen Personen aus, die auf dem Schweizer Eisenbahnschienennetz befördert wurden.⁸⁰² 1880 waren es 22 Millionen Passagiere und im Jahr 1945 mit 285 Millionen mehr als das Zehnfache.⁸⁰³ Während des Ersten Weltkrieges sowie in den 1930er-Jahren brachen die Passagierzahlen ein. Der Einbruch im Ersten Weltkrieg ging zurück auf die Reduktion des Angebots aufgrund des Kohlemangels sowie auf die teilweise starken Preiserhöhungen (Kapitel 4.3.1.). Die Baisse der 1930er-Jahren dürfte mit der Krise der Eisenbahnen sowie der wirtschaftlichen Depression verbunden gewesen sein (Kapitel 4.3.1.). Der rasche Anstieg ab 1939 hing zusammen mit den in grosser Zahl beförderten Personen während der Landesausstellung in Zürich 1939 (Landi), mit der Mobilmachung, mit dem militärischen Verkehr und mit der inländischen Touristennachfrage (Abbildung 51).⁸⁰⁴

Im übrigen Europa waren von 1880 bis zum Zweiten Weltkrieg bei den Bahnpassagierzahlen ebenfalls Zuwächse zu verzeichnen, wenngleich in geringerer Ausprägung als in der Schweiz: 1945 wurden in Österreich, Frankreich und Belgien rund viermal mehr Passagiere mit der Eisenbahn befördert, in Grossbritannien knapp doppelt so viel wie 1880. Dies dürfte darauf zurückzuführen sein, dass der Eisenbahnbau in diesen Ländern früher begonnen hatte und das Fahren mit der Eisenbahn 1880 eine etabliertere Mobilitätspraxis war als in der Schweiz. So beförderten die französischen Bahnen zu diesem Zeitpunkt 165 Millionen Passagiere und die englischen mehr als eine halbe Milliarde pro Jahr.⁸⁰⁵ Die Schweiz und die Alpen als beliebte Ziele für ausländische Touristen dürften ebenfalls dazu beigetragen haben, dass die Passagierzahlen der Schweizer Eisenbahnen rascher zunahmen als jene manch ausländischer Bahngesellschaften (Kapitel 4.2.1).⁸⁰⁶

Das Verkehrsaufkommen bei den Eisenbahnen war im Jahresverlauf nicht gleichmässig, es wies saisonale Schwankungen auf; im Sommer wurde die Eisenbahn intensiver genutzt als im Winter. Die Centralbahngesellschaft beförderte von 1855 bis 1890 kumuliert und in Fünfjahresschritten gemessen in den Monaten Juni, Juli und August rund siebzig Prozent mehr Personen als im Januar, Februar und März. Bei der Nordostbahngesellschaft waren es in den Sommermonaten von 1860 bis 1895 neunzig Prozent mehr Passagiere als in den ersten Monaten im Jahr. Die verhältnismässig niedrigen Werte im ersten Jahresquartal dürfen nicht

799 www.bahndaten.ch, 12.08.2019, Total Fahrten, Vereinigte Schweizerbahnen, Schweizerische Centralbahn, Schweizerische Nordostbahn.

800 Vgl. Frey 2005.

801 Zur Entstehungsgeschichte und kritischen Einordnung der Eisenbahn-

statistik als historische Quelle vgl. www.bahndaten.ch/content/statistik, 12.08.2019; Frey 2005; Schweizerische Eisenbahnstatistik 1868: i-xii.

802 www.bahndaten.ch, 12.08.2019, Total Fahrten, alle Bahnen.

803 BFS 11.3.2.3.

804 Vgl. Burgener 2011: 52–63. Zum Anstieg des touristischen Verkehrs und den involvierten Akteuren aus dem Transport-, Tourismus- und Hotellerie-sektor vgl. Humair, Narindal 2014: 417–433.

805 Vgl. Mitchell 2003: 697–706.

806 Vgl. Hachtmann 2007: 85–91; Tissot 2000: 110–132.

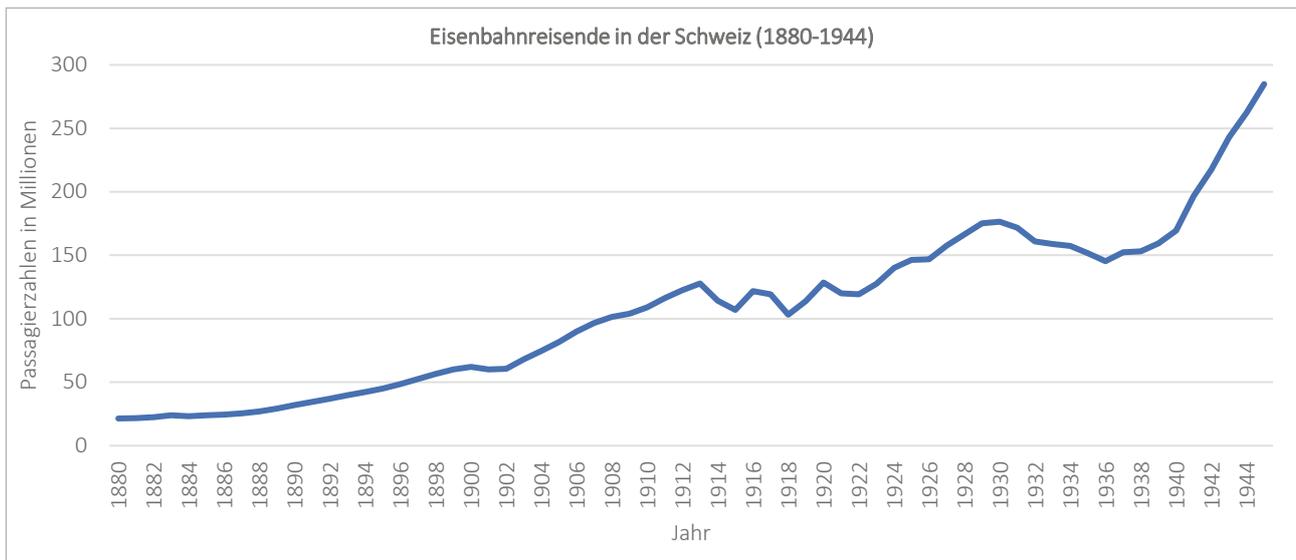


Abbildung 51: Zahl der Eisenbahnreisenden (in Millionen) auf den Eisenbahnnetzen in der Schweiz, 1880 bis 1944. Deutlich erkennbar sind die Einbrüche während des Ersten Weltkriegs und der Weltwirtschaftskrise. Der Anstieg im Zweiten Weltkrieg hing mit den Mobilmachungen und Truppentransporten zusammen.⁸⁰⁹

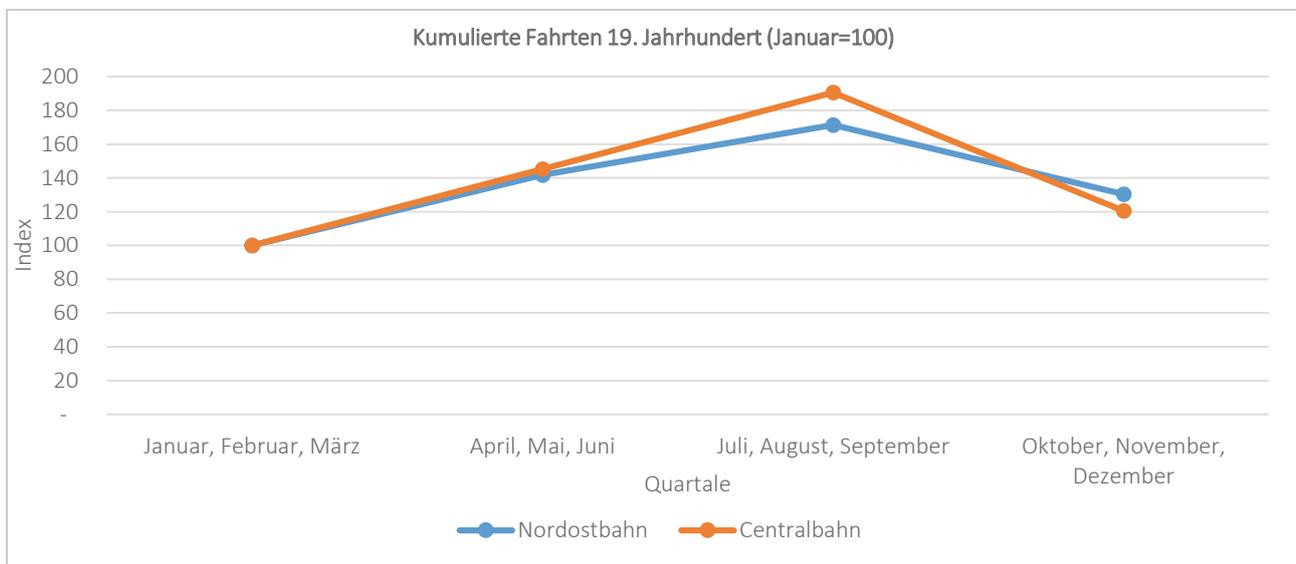


Abbildung 52: Indizierte Fahrgastzahlen Centralbahn und Nordostbahn nach Quartal. Die Nutzung war im Hoch- und Spätsommer am höchsten.⁸¹⁰

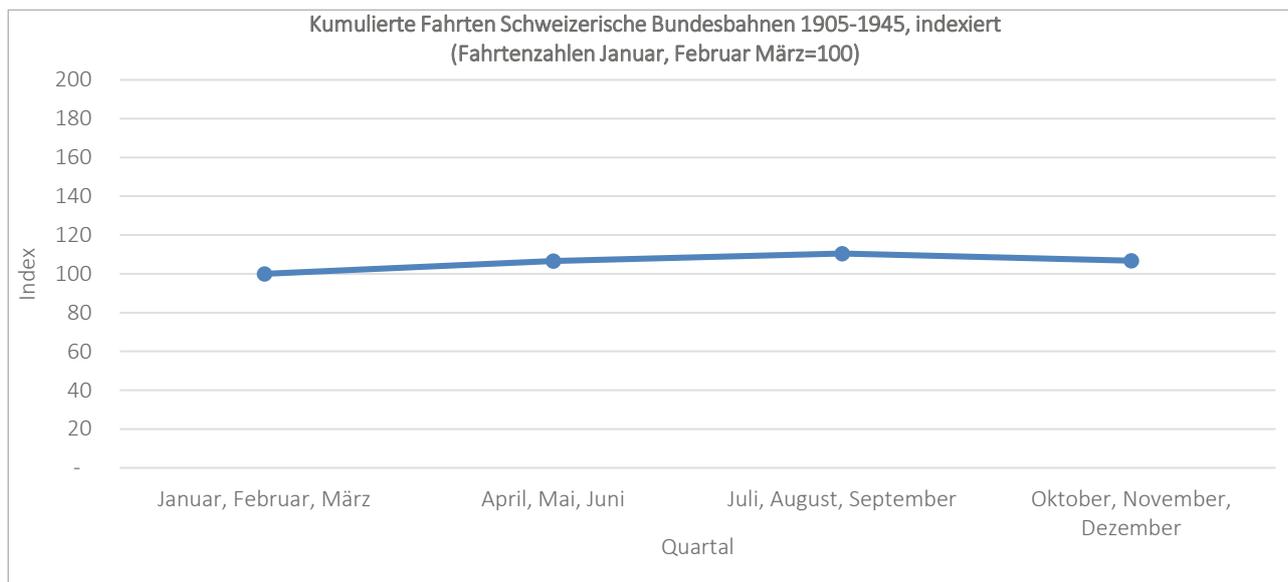


Abbildung 53: Indizierte Fahrgastzahlen der Schweizerischen Bundesbahnen. Die Nutzung verteilte sich beinahe gleichmässig über alle Jahreszeiten.⁸¹¹

darüber hinwegtäuschen, dass die Eisenbahn in der kalten Jahreszeit ebenfalls stark genutzt wurde: 1890 verzeichnete die Nordostbahn von Januar bis März 1,3 Millionen und die Centralbahn 780 000 Passagiere (Abbildung 52). Die vielen Fahrten im Sommer werden in zeitgenössischen Untersuchungen den ausländischen Touristen zugeschrieben, die es in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts beispielsweise an den Thuner- und Vierwaldstättersee zog. Auch inländische Freizeitfahrten (Kapitel 7.4.) erhöhten die Werte im Sommer.⁸⁰⁷ Jahreszeitlich bedingte Ausschläge fanden sich auch bei ausländischen Bahnen, etwa bei der Preussischen Staatsbahn. Von 1900 bis 1913 waren es dort im August fast doppelt so viele Fahrten wie im Februar.⁸⁰⁸

Im 20. Jahrhundert verschwanden die saisonalen Ungleichheiten zusehends. 1905 waren es bei den Schweizerischen Bundesbahnen im Juli, August, September kumuliert noch 47 Prozent Fahrten mehr als im Januar, Februar und März. 1925 betrug der Unterschied 15 Prozent und schrumpfte bis 1945 auf sieben Prozent. Die Eisenbahn

wurde damit vom Sommerverkehrsmittel des 19. Jahrhunderts zum Verkehrsmittel, welches das ganze Jahr hindurch gleichmässig genutzt wurde. (Abbildung 53).

Während die saisonalen Unterschiede hinsichtlich der beförderten Passagiere allmählich zum Jahresschnitt konvergierten, veränderten sich die durchschnittlich zurückgelegten Distanzen pro Fahrgast langfristig kaum. Während des ganzen Untersuchungszeitraumes betrug diese bei verschiedenen Bahngesellschaften im Mittel zwischen 20 und 35 Kilometer: 1875 legten neunzig Prozent der Reisenden der Nordostbahn weniger als fünfzig Kilometer zurück, und nur drei Promille fuhren mehr als hundert Kilometer. Bei der Centralbahn waren es vier Jahre später 88 Prozent (weniger als fünfzig Kilometer) und 2,5 Prozent (mehr als hundert Kilometer). Bei den Schweizerischen Bundesbahnen nahm der Anteil der Weitreisenden zu, blieb aber verhältnismässig klein: 1920, 1925 und 1935 reisten 88 Prozent weniger als fünfzig Kilometer und weniger als 4 Prozent mehr als hundert Kilometer.⁸¹²

Bedeutende Veränderungen gab es nicht nur in der jahreszeitlichen Nutzung, sondern auch bei den Fahrkartentypen. Die Privatbahngesellschaften stellten eine ganze Reihe

807 Vgl. Brodsky 1912: 354–355.

808 Vgl. Gutersohn 1940: 19.

809 BFS 11.3.2.3. Eigene Darstellung.

810 Schweizerische Centralbahngesellschaft, Bericht des Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung 1855, 1860, 1865, 1870, 1875, 1880, 1885, 1890; Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft 1860, 1865, 1870, 1875, 1880, 1885, 1890, 1895. Berechnungsbeispiel. Die Nordostbahngesellschaft beförderte im Januar, Februar und März der Jahre 1860, 1865, 1870, 1875, 1880, 1885 und 1890 5,5 Millionen Passagiere. Im Juli, August und September waren es in den gleichen Jahren 9,4 Millionen Passagiere, also 70 Prozent mehr. Eigene Berechnung und Darstellung.

811 Bericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen 1905, 1910; Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen 1915, 1920, 1925, 1930, 1935, 1940, 1945. Berechnung: analog Fussnote 810. Eigene Berechnung und Darstellung.

812 Vgl. Frey 2005: 13; Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft 1875: 28–29; Schweizerische Centralbahngesellschaft, Bericht des Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung 1880: 28–31; Statistische Tabellen Schweizerische Bundesbahnen 1925: 89; 1930: 63; 1935: 6. Eigene Berechnung.

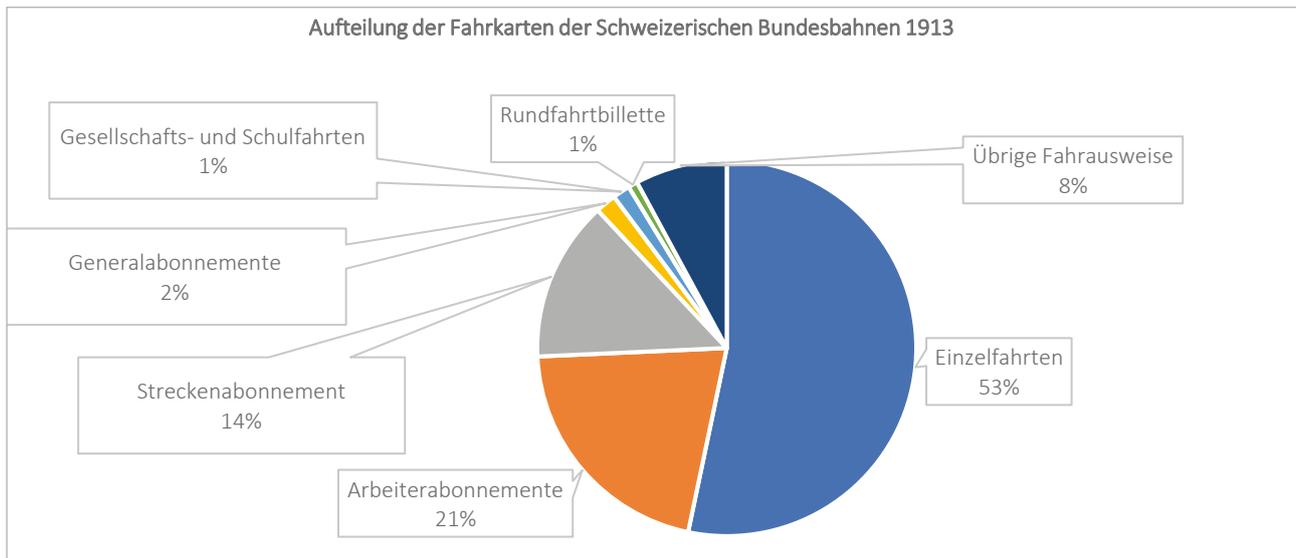


Abbildung 54: Fahrkartenaufteilung Schweizerische Bundesbahnen im Jahr 1913 nach Absatzzahlen. Mehr als die Hälfte waren Einzelfahrten.⁸¹⁸

von Fahrkarten aus, die sich in Gültigkeit, Anwendungsbereich und Preis unterschieden und sich kontinuierlich wandelten: Sie wurden eingeführt, aufgehoben, wieder eingeführt, abgewandelt, zusammengeführt, aufgeteilt, vereinheitlicht, abgestuft, verlängert, verkürzt, verteuert und verbilligt.⁸¹³ Die Nordostbahngesellschaft kannte beispielsweise in den 1850er-Jahren Abonnementskarten, Militär- und Polizeitransporttaxen, Pilgerbillette sowie Schul- und Lustfahrtbillette.⁸¹⁴ Die Centralbahngesellschaft hatte Dutzendbillette, Fahrkarten für Auswanderer und Wallfahrer sowie Abonnementskarten im Angebot, die drei, sechs und zwölf Monate gültig waren.⁸¹⁵ Die Vereinigten Schweizerbahnen führten in den 1860er-Jahren Sängerbillette, Schützenbillette, Konfirmandenbillette, Fahrkarten für die Pariser Weltausstellung sowie Armenscheine.⁸¹⁶

Unter den Schweizerischen Bundesbahnen wurde die Tarifstruktur zunächst weiter diversifiziert: Neben den Gesellschafts- und Schulbilletten wurden persönliche und übertragbare Streckenabonnemente mit beschränkten Fahrten (beispielsweise 24 Einfachfahrten oder 100 Retourfahrten innerhalb dreier Monate) und unbeschränkten Fahrten ausgeben. Daneben bestanden sogenannte zusammenstellbare Netzabonnemente, Streckencoupons für ausländische Reisegruppen, Beamten- und Arbeiterbillette, Beamten-

abonnemente ab sowie Ferienbillette, Familienbillette und Spezialtarife für Ferienkolonien (Abbildung 54).⁸¹⁷

Im Ausland waren die Tarifsysteme bei den Eisenbahnen nicht weniger komplex als in der Schweiz. So konstatierte Ernst Mühlematter, der die Tarifsysteme verschiedener europäischer Eisenbahnen 1960 verglich, dass diese «absolut nicht einheitlich»⁸¹⁹ waren. Er scheiterte beim Versuch, die Tarifsysteme zwischen europäischen Ländern zu vergleichen, da sich diese hinsichtlich Wechselkurs, Lohnniveau, Lebenshaltungskosten und Kaufkraft erheblich unterschieden.⁸²⁰

Die Fahrkartentypen geben wichtige Hinweise darauf, zu welchen Zwecken die Eisenbahn genutzt wurde. Anhand der am häufigsten verkauften Fahrkartentypen wird im Folgenden versucht, die Bedeutung der Eisenbahn in Bezug auf die Alltagsmobilität zu eruieren.

813 Vgl. Von Segesser 1902: 73.

814 Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft 1858: 27; 1859: 12.

815 Schweizerische Centralbahngesellschaft, Bericht des Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung 1858: 13; 1859: 17; 1863: 14.

816 Vereinigte Schweizerbahnen, Rechenschaftsbericht an die Generalversammlung der Aktionäre 1866: 12; 1867: 14; 1868: 12.

817 Vgl. Bericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen 1902, 1905, 1910; Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen 1915, 1920, 1925, 1930, 1935, 1940, 1945, 1950.

818 Fischer 1924: 178.

819 Mühlematter 1960: 52.

820 Ebd.: 54.

7.2. Einzelfahrten

Die meisten Eisenbahnfahrten wurden im Untersuchungszeitraum als Einzelfahrten unternommen. Diese setzten sich aus Einfachfahrten einerseits und aus Hin- und Rückfahrten andererseits zusammen: Bei der Nordost- und Centralbahngesellschaft hatten vier von fünf Bahnreisenden eine Einzelfahrkarte.⁸²¹ Bei den Schweizerischen Bundesbahnen nahmen diese Werte ab. Nach dem Ersten Weltkrieg waren es weniger als 50 Prozent: 1925 reisten 46 Prozent und 1935 noch 35 Prozent der Bahnreisenden mit Einzelfahrkarte.⁸²² Entsprechend nahm die Bedeutung der Abonnemente zu (Kapitel 7.3.).

Nominal gesehen, blieben die Preise der Einzelbillette weitgehend konstant, mit der langfristigen Zunahme der Löhne verbilligten sich die Tarife real.⁸²³ So kostete eine Einzelfahrt dritter Klasse 1853 bei der Nordostbahn 5,2 Rappen pro Kilometer, wofür ein Arbeiter 17 Minuten tätig sein musste.⁸²⁴ Die Normalkonzession von 1872 legte den Kilometeransatz bei fünf Rappen fest, was zwölf Arbeitsminuten bedeutete. Mit dem Normaltaxschema von 1902, welches die Schweizerischen Bundesbahnen anwendeten, wurde der Kilometeransatz in der dritten Klasse auf 5,2 Rappen festgesetzt, was acht Arbeitsminuten entsprach. Kurz vor dem Ersten Weltkrieg mussten für den Gegenwert eines Kilometers Einzelfahrt 5,5 Minuten und vor dem Zweiten Weltkrieg noch 3 Minuten gearbeitet werden.⁸²⁵

Eine Fahrkarte für einen Kilometer Bahnfahren kostete bis in die 1870er-Jahre so viel Arbeitszeit, wie hätte aufgewendet werden müssen, um dieselbe Strecke zu Fuss zu gehen, wenn für das Gehen eines Kilometers mit 15 Minuten gerechnet wird. Anders gesagt: Obwohl der Raum mit der Eisenbahn rascher überwunden werden konnte als zu Fuss, war Bahnfahren für kürzere Strecken keine rationale Entscheidung.⁸²⁶ Tatsächlich spielte die Eisenbahn bei der Überwindung ganz kurzer Distanzen eine Nebenrolle: Weniger als ein Prozent der Passagiere der Nordostbahn legte im Jahr 1875 eine halbe Wegstunde (2,5 Kilometer) mit der Eisenbahn zurück. 1893 und 1900 waren es weniger als ein

Prozent der Nordostbahnpassagiere, die höchstens zwei Kilometer zurücklegten. Bei der Centralbahn waren die Werte, die aus den Jahren 1879 und 1895 vorliegen, ähnlich.⁸²⁷ Entsprechend kann davon ausgegangen werden, dass Wege von ein bis zwei Kilometer, die in Gehdistanz lagen, tatsächlich auch zu Fuss zurückgelegt wurden. Die Eisenbahn beförderte nur wenige Menschen, die ganz kurze Strecken überwinden mussten.

Vor dem Hintergrund der hohen Kosten für eine Einzelfahrt stellt sich die Frage, zu welchen Zwecken die Eisenbahn genommen wurde. Anhand der Geschäftsberichte der Bahngesellschaften und des statistischen Quellenmaterials lässt sich diese Frage nicht beantworten. Jedoch geben die konsultierten Biografien Einblicke in entsprechende Mobilitätspraktiken.

7.2.1. Verwandtschaftsbesuche

Die Eisenbahn machte es möglich, dass Verwandte besucht werden oder auf Besuch kommen konnten.⁸²⁸ In den Biografien ist von Verwandtschaftsbesuchen mit der Eisenbahn die Rede. Dies war besonders dann der Fall, wenn Familienmitglieder durch grössere Distanzen getrennt waren: Die junge Lucy Maillefer, die mit ihrer Familie in Vallorbe lebte, besuchte im Herbst 1888 Onkel und Tante in Ollon. Der Onkel holte sie mit dem Zug in Vallorbe ab, und zusammen fuhren sie zurück nach Ollon.⁸²⁹ Die gut neunzig Kilometer lange Eisenbahnreise kostete in der dritten Klasse 7,90 Franken, umgerechnet rund 25 Arbeiterstunden.⁸³⁰ Für die Familienkasse der Handwerkerfamilie mit sechs Kindern dürfte dies eine grosse Belastung gewesen sein.⁸³¹

Der Basler Jurist Ernst Witzig wurde im Sommer 1888 von zwei Cousinen aus dem elsässischen Fénétrange, rund 200 Kilometer von Basel entfernt, mit der Eisenbahn besucht. Die Vorbereitungen, die Witzig traf, sowie der Ablauf des Abendprogramms zeigen, dass dieser Besuch nichts Alltägliches war: So holte er zusammen mit seinem Vetter die Damen vom Bahnhof ab. Er empfing und bewirtete sie «in allen Ehren»⁸³², indem er Tee besorgte und beim Bäcker ei-

821 Schweizerische Centralbahngesellschaft, Bericht des Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung 1855, 1860, 1865, 1870, 1875, 1880, 1885, 1890, 1895, 1900; Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft 1860, 1865, 1870, 1875, 1880, 1885, 1890, 1895. Eigene Berechnung.

822 Statistische Tabellen Schweizerische Bundesbahnen 1910, 1925, 1935. Eigene Berechnung.

823 Vgl. Tanner, Studer 2012: 646–647.

824 Vgl. Fischer 1954: 311. 1853 betrug der Stundenlohn eines Arbeiters 18 Rappen. HSSO G.1.

825 Vgl. Fischer 1954: 311–315. Ausgehend von einem Stundenlohn von 27 (1872), 40 (1902), 57 (1913) und 129 Rappen (1939). HSSO G.1. Nach 1920 lag der Kilometeransatz bei 7,2 Rappen. Fischer 1924: 105. Eigene Berechnung.

826 Zur Theorie der rationalen Entscheidung siehe etwa Kunz 2004.

827 Zu den zurückgelegten Distanzen im Personenverkehr: Schweizerische Centralbahngesellschaft, Bericht des Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung 1880: 28–31; 1895: 61–63; Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft 1876: 28–29; 1893: 45–47; 1900: 30–32. Die Schweizerischen Bundesbahnen erfassten die Distanzen nicht in der gleichen Detailschärfe wie die Nordost- und Centralbahn. Eine Aufschlüsselung der Distanzen abgestuft nach einzelnen Kilometern ist nicht möglich.

828 Vgl. Caron 1997: 597.

829 Maillefer 2006: 31.

830 Reisebegleiter für die Schweiz 1888: 19, 27; HSSO G.1.

831 Vgl. Maillefer 2006: 16–17.

832 Witzig 1994: 68.

nen Kuchen bestellte. Zudem wies er seine Haushälterin an, zum Abendessen einen Braten mit Gemüse und Kartoffelsalat zu servieren. Nach dem Essen gingen die vier in die Stadt, wo sie die Vorstellung einer Seiltänzergruppe besuchten und durch verschiedene Gaststätten zogen.⁸³³

Heiri Gysler aus Zürich erlebte seine erste Zugfahrt und gleichzeitig seine «erste grosse Reise»⁸³⁴, als er im Vorschulalter an einem Sonntag im Jahr 1890 mit seinen neun Geschwistern, seinen Eltern und seiner Grossmutter eine Tante in Winterthur besuchte. Die rund einstündige⁸³⁵ Eisenbahnfahrt von Zürich nach Winterthur wurde von der Tante bezahlt. Dies dürfte der Grund gewesen sein, warum die Familie Gysler diesen Ausflug unternahm. Gyslers Eltern führten ein Restaurant in Zürich; über den Lebensstandard ist nichts weiter bekannt. Eine Hin- und Rückfahrkarte dritter Klasse belief sich auf 45 Rappen; für die drei Erwachsenenfahrkarten hätte ein Arbeiter rund einen halben Tag arbeiten müssen.⁸³⁶ Die Eisenbahnfahrt war ein Erlebnis für alle Beteiligten: Die Mutter fertigte für die drei jüngsten Kinder Kleidchen an, der Vater strich Butterbrote als Verpflegung für unterwegs, und alle Familienmitglieder nahmen Taschen und Körbe auf die Reise mit, die mit Esswaren und persönlichen Effekten gefüllt waren.⁸³⁷

Der Pfarrer Paul Thüerer aus Monstein-Davos besuchte im März 1905 seine Eltern in Chur, um ihnen seine Braut vorzustellen. Ein Jahr später reiste er erneut zu ihnen, wohl deshalb, weil die Grossmutter im Sterben lag. Ein weiteres Mal sah Paul seine Eltern anlässlich seiner Hochzeit im Jahr 1906, die in der Nähe des elterlichen Wohnhauses gefeiert wurde. Die Reise von Monstein-Davos bis nach Chur nahm einen halben Tag in Anspruch und umfasste neben einer Eisenbahnfahrt Etappen zu Fuss und mit der Postkutsche.⁸³⁸ Die rund sechzig Kilometer kosteten in der dritten Klasse hin und zurück rund acht Franken, den Gegenwert von 19 Arbeiterstunden. Für sich selbst und seine Braut musste er 32 Franken bezahlen, um zu den Eltern ins Tal zu gelangen.⁸³⁹ Dies entsprach rund einem Viertel seines Monatslohnes.⁸⁴⁰ Die hohen Kosten dürften ein Grund gewesen sein, weshalb Paul und seine Braut nicht öfter nach Chur ge-

fahren sind. Nur besondere Anlässe schienen die grossen finanziellen Auslagen aufgewogen zu haben.⁸⁴¹

Alfred Burkhard aus Seebach, einem Vorort der Stadt Zürich, fuhr als kleiner Junge mit seiner Mutter per Eisenbahn verschiedentlich in den Kanton Tessin, um dort Onkel und Tante zu besuchen.⁸⁴² 1924 kostete eine Eisenbahnfahrt von Zürich nach Lugano pro Person hin und zurück 28,90 Franken oder 22 Arbeiterstunden.⁸⁴³ Alfreds Vater war Bäcker und führte mit seiner Frau eine Bäckerei mit mehreren Angestellten. Daneben besass die Familie einen grossen Garten sowie Kleinvieh und konnte sich mit den landwirtschaftlichen Erzeugnissen weitgehend selbst versorgen. Dadurch dürfte die Familie über eine gesicherte Existenz verfügt haben, sodass die Bahnreisen ins Tessin kein grösseres finanzielles Problem gewesen sein dürften. Der Kauf von teuren Eisenbahnfahrkarten passte indes nicht zur sonstigen Ausgabenkultur der Familie. Nach Ansicht von Albert legten seine Eltern eine «übertriebene Sparsamkeit»⁸⁴⁴ an den Tag: Der Vater ging beispielsweise oft zu Fuss von Seebach nach Zürich, um Geschäfte zu erledigen, anstatt mit dem Tram zu fahren.⁸⁴⁵

Fritz Bär wuchs im Zürcher Weiler Bickwil, nahe von Affoltern am Albis auf, und verbrachte das Jahr 1935 in Gorig St. Aubin, Kanton Neuenburg, um dort als 17-Jähriger auf einem Hof als Knecht zu arbeiten. Während dieses Jahres wurde er anlässlich seiner Konfirmation einmal von seinem Vater besucht.⁸⁴⁶ Der Vater legte die Strecke von 180 Kilometern mit der Eisenbahn zurück, was 21,20 Franken kostete, die etwa 17 Arbeiterstunden entsprachen.⁸⁴⁷ Der Vater führte in Zug ein Musikgeschäft. In seiner Freizeit war er als Instrumentallehrer und Dirigent der örtlichen Musikgesellschaft tätig. Mit diesen Einkünften verfügte die Familie über einen bescheidenen Wohlstand. Dennoch dürften die hohen Fahrkosten ein bedeutender Grund gewesen sein, weshalb der Vater ohne die restliche Familie anreiste. Der Besuch des Sohnes in der Westschweiz zu dessen Konfirmation schien für den Vater ein aussergewöhnliches Ereignis gewesen zu sein, weil er den Sohn ins Bahnhofbuffet Neuenburg zum Essen einlud.⁸⁴⁸ Diese Grosszügigkeit erstaunte Fritz, denn er bezeichnet seinen Vater in der Biografie als sparsam.⁸⁴⁹

833 Vgl. Witzig 1994: 67–69. Zur Biografie von Ernst Witzig siehe Kapitel 13.3.

834 Gysler 1964: 104.

835 Vgl. Reisebegleiter für die Schweiz 1888: 85–86.

836 1890 betrug der Stundenlohn eines Arbeiters 33 Rappen. HSSO G.1. Eigene Berechnung.

837 Gysler 1964: 34, 104–105.

838 Thüerer 2005: 210–211, 274.

839 Überschlagsmässig wird mit dem Normaltaxschema der Bundesbahnen gerechnet, nach dem der Kilometer dritter Klasse hin und zurück 6,5 Rappen kostete. Fischer 1954: 318; HSSO G.1. Eigene Berechnung.

840 Im Jahr verdiente Thüerer 1600 Franken, das heisst 133,35 Franken pro Monat. Thüerer 2005: 176.

841 Zur Biografie von Paul Thüerer siehe Kapitel 13.4.

842 Burkhardt 1997: 81–82.

843 Amtliches Kursbuch 1924: Anhang 1, 29.

844 Burkhardt 1997: 22.

845 Ebd.: 20.

846 Vgl. Bär: 2003 215–217.

847 Amtliches Kursbuch 1930. Anhang I: 10; HSSO G.1. Eigene Berechnung.

848 Bär 2003: 217.

849 Ebd.: 111, 183. Zur Biografie von Fritz Bär siehe Kapitel 13.7.

7.2.2. Wohnortswchsel

Die Eisenbahn spielte auch beim Wechsel des Wohnorts eine Rolle. Wie bei den Verwandtschaftsbesuchen war dies vor allem dann der Fall, wenn längere Strecken überwunden werden mussten. Als die Familie Maillefer 1889 von Vallorbe ins rund 75 Kilometer entfernte Freiburg übersiedelte, tat sie dies mit der Eisenbahn. Eine Fuhrhalterei organisierte den Transport der Möbel und übrigen Hausgegenstände.⁸⁵⁰ Lisel Bruggmanns Familie zog 1895 mit der Eisenbahn um: Von Weinfelden, Kanton Thurgau, nach Winterthur, Kanton Zürich. Der Hausstand wurde mit einem pferdegezogenen Fuhrwerk transportiert. Für Lisel war dies die erste Eisenbahnfahrt und gleichzeitig der Höhepunkt des Umzugs:

«Die Eisenbahnfahrt war natürlich das Wichtigste. Wir Kinder hatten ja bis zu diesem Tag die Eisenbahn immer nur vorbeifahren gesehen, von Drinsitzen keine Spur. Dies war unsere erste Reise, eine Reise ins Unbekannte, ein Abenteuer, ein grossmächtiges Ereignis für uns.»⁸⁵¹

Idali, Lisels Schwester, widersetzte sich dem Umzug zunächst. Die Mutter versuchte sie für den Umzug zu gewinnen, indem sie ihr versicherte, dass die Eisenbahnfahrt selbst für die Puppe eine Besonderheit war: «Nimm's schön auf den Arm», sagte Mutter, «auch das Bäbi [die Puppe, BS] freut sich, wenn es Eisenbahn fahren darf.»⁸⁵²

Dora Stettler und ihre Schwester fuhren 1934 mit der Mutter von Bern ins Berner Oberland. Dora wusste nicht, dass sie als Verdingkind in einer Pflegefamilie untergebracht werden sollte, weswegen sie die Reise – die neben einer Eisenbahn- eine Postkutschenfahrt beinhaltete – dort hin genoss:

«Der Zug führte uns über Land, Richtung Süden, den Bergen entgegen. Nach etlichen Stationen wechselten wir auf eine kleinere Bahn, dann wartete schon das Postauto auf uns. In unzähligen Kurven tuckerte das Gefährt einen Hügel empor. Wir durchfuhren einen Tannenwald, bevor das Auto die Kuppe eines langgestreckten Höhenzuges erreichte, von welchem wir eine freie Sicht in Berge und Täler hatten. Noch nie zuvor hatte ich die imposanten Felswände so greifbar nah zu Gesicht bekommen. In gehobener Stimmung verliessen wir das Postauto und bewunderten das Panorama.»⁸⁵³

Die Wohnortswchsel werden in der Mobilitätsforschung im Rahmen der residenziellen Mobilität untersucht.⁸⁵⁴ Umzüge werden in der Forschung oft mit dem Wechsel des Arbeitsplatzes in Verbindung gebracht. Was in den oben konsultierten Biografien zum Wohnortswchsel führte, lässt sich diesen nicht entnehmen. Die Häufigkeit, den Wohnsitz zu wechseln, nahm in der langen Frist ab, was sich statistisch zeigen lässt: Das Wandervolumen (kumulierte Zu- und Wegzüge) im Jahr 1900 der Städte Zürich, Basel und Bern betrug 1165 auf 10 000 Einwohner, im Jahr 1920 lag dieser Wert bei 802. Bis 1938 halbierte er sich auf 548. In anderen Schweizer Städten lassen sich ähnliche Tendenzen ausmachen.⁸⁵⁵ Der Rückgang der Umzüge hing damit zusammen, dass ein Wechsel des Arbeitsplatzes nicht mehr zwingend einen Wechsel des Wohnortes erforderte. Wesentlichen Anteil daran hatten der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur generell und der Bau der Eisenbahnen im Besonderen, womit eine rasche Raumüberwindung möglich wurde. Die Einführung von Monats-, Strecken- und Arbeiterabonnements sorgte zudem dafür, dass sich Haushalte mit niedrigem Einkommen das tägliche Pendeln zum Arbeitsplatz mit der Eisenbahn leisten konnten (Kapitel 7.3.2.). Welche Faktoren zu Umzügen führen und welche Auswirkungen Umzüge auf das Mobilitätsverhalten haben, wird in der zeitgenössischen Mobilitätsforschung diskutiert.⁸⁵⁶ In historischer Perspektive ist der Zusammenhang zwischen Umzugshäufigkeit, Zugang zur Verkehrsinfrastruktur und alltäglichen Mobilitätspraktiken zu wenig klar. Vertiefte Einsichten dazu werden die Mobilitätsbiografien liefern (Kapitel 13).

7.2.3. Arztbesuche

Ein drittes Mobilitätsbedürfnis, bei welchem die Eisenbahn eine hohe Bedeutung hatte, waren Arztbesuche. Hierbei war die Dringlichkeit ausschlaggebend: Krankheiten, Unfälle oder sonstige medizinische Bedürfnisse duldeten oft keinen Aufschub, weswegen der Weg in die Arztpraxis oder ins Krankenhaus so rasch als möglich zurückgelegt werden musste. Die verhältnismässig hohen Kosten einer Eisenbahnfahrt

⁸⁵⁴ Beispielsweise Scheiner, Holz-Rau 2013b; Beckmann et al. (Hg.) 2006.

⁸⁵⁵ HSSO E.3c. Eigene Berechnungen. Die Umzüge innerhalb der jeweiligen Städte sind in diesen Zahlen nicht erfasst. Damit ergibt sich das gleiche Problem wie beim intrakommunalen Pendlerverkehr, der in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts amtlich ebenso wenig registriert wurde (Kapitel 2.1.3.).

⁸⁵⁶ Einige zentrale Thesen: Die Umzugshäufigkeit nimmt mit zunehmendem Alter ab; eine höhere Ausbildung und ein höheres Einkommen stehen in einem positiven Zusammenhang mit der Zahl der Wohnortswchsel; je grösser die Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsplatz, desto höher die Wahrscheinlichkeit des Besitzes eines Abonnements des öffentlichen Verkehrs. Nach Umzügen wird oft das Verkehrsmittel gewechselt; wenn der Wohnorts- gleichzeitig mit einem Stellenwechsel erfolgt, sinken die Pendlerdistanzen nicht zwangsläufig. Vgl. Beige, Axhausen 2012; Scheiner 2016: 693–694; Prillwitz, Lanzendorf 2007.

⁸⁵⁰ Vgl. Maillefer 2006: 61–63.

⁸⁵¹ Bruggmann 1980: 15.

⁸⁵² Ebd.

⁸⁵³ Stettler 2004: 22–23.

traten in solchen Situationen in den Hintergrund. Zudem waren Krankenhäuser oft in einem grösseren Zentrum angesiedelt und mit der Eisenbahn gut erreichbar.⁸⁵⁷

Als Lucy Maillefer im Jahr 1888 mit ihrer Tante eine Bekannte besuchte, traf sie in der Eisenbahn auf eine Frau, die auf dem Weg nach Lausanne war, um ihre kranke Tochter im Kantonsspital zu besuchen.⁸⁵⁸ Ein Jahr später wurde Lucy Maillefer selbst krank.⁸⁵⁹ Die Eltern entschieden sich, Lucy – begleitet von ihrem Vater – im Kantonsspital Lausanne untersuchen zu lassen. Am Reisetag nahmen sie in Freiburg den Morgenzug. In Lausanne wurden Lucy und ihr Vater von Verwandten am Bahnhof abgeholt und ins Krankenhaus gebracht. Nach dem Spitalbesuch besichtigten Vater und Tochter Lausanne. Am Abend waren sie bei ihren Verwandten zum Abendessen eingeladen, bevor sie sich auf den Rückweg machten.⁸⁶⁰ Die Reise von Freiburg nach Lausanne kostete für zwei Personen hin und zurück 12,70 Franken – den Gegenwert von fast vierzig Arbeiterstunden.⁸⁶¹

Martha Farner berichtete von einer Tante, die von Schwyz zu einem Zahnarzt nach Basel fahren musste, um sich dort eine Zahnprothese einsetzen zu lassen. Ein genauer Zeitpunkt ist in der Biografie nicht angegeben; es dürfte sich vor dem Ersten Weltkrieg zugetragen haben. Die Eisenbahnfahrt von Schwyz nach Basel dauerte drei Stunden und zehn Minuten. Die Reise brauchte viel Vorbereitung, sodass die Tante eine ganze Woche in Basel blieb. Dass sie jemand begleitete, war undenkbar, da dies «alles noch komplizierter»⁸⁶² gemacht hätte. «Mindestens»⁸⁶³ zehn Verwandte begleiteten die Tante auf dem halben Weg Richtung Bahnhof. Als die Tante zurückkam, wurde sie von den Verwandten wiederum auf halber Strecke in Empfang genommen.⁸⁶⁴

Die hier präsentierten Einzelfahrten (Verwandtschaftsbesuche, Wohnortswechsel, Arztbesuche) mit der Eisenbahn bilden ein kleines Spektrum der Mobilitätsbedürfnisse ab, die das Fahren mit der Eisenbahn erforderte. Es gab noch viele weitere Gründe, hin und wieder mit der Eisenbahn zu fahren. Verallgemeinerungen auf Basis dieser Beispiele aus den Biografien sind deshalb problematisch. Insbesondere handelt es sich bei den Beispielen um mittlere Distanzen von einigen Dutzend bis rund hundert Kilometern; die durchschnittliche Bahnfahrt betrug nur zwanzig bis dreissig Kilometer. Gerade über die kürzeren Bahnfahrten, die die Mehrzahl ausmachten, ist in den Biografien und in den sonstigen konsultierten Quellen nichts weiter bekannt.

Aufschlüsse darüber sollen die Pendler- und Freizeitfahrten (Kapitel 7.3.2., Kapitel 7.4.) geben.

Es lassen sich einige Hypothesen aufstellen, die mindestens teilweise zutrafen, wenn jemand – ohne über besondere zeitliche oder monetäre Ressourcen zu verfügen – sporadisch eine Einzelfahrt mit der Eisenbahn unternahm:

- Die Bahnfahrt war für die Bahnreisenden und für deren soziales Umfeld etwas Aussergewöhnliches.
- Die Bahnfahrt benötigte eine gewisse Vorbereitung.
- Die Strecke war zu weit, um sie innerhalb nützlicher Frist mit einem anderen Verkehrsmittel zurücklegen zu können.
- Der Zweck der Reise musste die Kosten der Eisenbahnfahrt rechtfertigen.

7.3. Mehrfahrtenkarten (Abonnemente)

Die Mehrheit der Bahnreisenden war im 19. Jahrhundert mit Einzelfahrkarten unterwegs. Daneben gab es schon Mitte des 19. Jahrhunderts Zeitgenossen, die die Eisenbahn regelmässig nutzten, wozu Geschäftsleute gehörten. Die Nordostbahngesellschaft sprach 1856 denn auch vom «geschäftliche[n] Verkehr» zwischen Zürich, Winterthur und Romanshorn.⁸⁶⁵ Anhand der Briefkorrespondenz von Jules Weibel (1834–1886), einem Industriellen aus Genf, werden die Intensität und die geografischen Ausmasse einer solchen geschäftlichen Reisetätigkeit deutlich: Innerhalb weniger Jahre war er in Zürich, Schaffhausen, Paris, Wien, Rom sowie Stuttgart und legte die Strecken primär mit der Eisenbahn zurück.⁸⁶⁶ Auch der Basler Kaufmann Albert Emmanuel Hoffmann (1826–1896) unternahm häufig Geschäftsreisen, die ihn mit der Eisenbahn bis nach Italien, Holland, Belgien, Österreich und Ungarn führten.⁸⁶⁷

Für Menschen, die oft per Eisenbahn reisten, standen Abonnemente zur Verfügung, die für eine begrenzte oder unbegrenzte Zahl von Fahrten und während einer bestimmten Zeit gültig waren. Im Vergleich zu den Einzelbilletten waren die Fahrten pro Kilometer preisgünstiger. So wie der Anteil der Einzelfahrten im Zeitverlauf abnahm, gewannen die Abonnemente an Bedeutung. Bei der Centralbahn stieg der Anteil der Abonnementsfahrten an der Gesamtfahrtenzahl kontinuierlich: von rund 4 Prozent im Jahr 1865 auf 16 Prozent im Jahr 1895. Eine tendenzielle Zunahme war eben-

857 Vgl. dazu die Überlegungen in: Caron 1997: 597.

858 Maillefer 2006: 40.

859 Ebd.: 117.

860 Vgl. ebd.: 135–139.

861 Reisebegleiter für die Schweiz 1888: 20–21, HSSO G.1: 40 Rappen Stundenlohn.

862 Farner 2000: 64.

863 Ebd.: 65.

864 Farner 2000: 62–66.

865 Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft 1856: 7.

866 Vgl. Weibel 2008: 61–117.

867 Als Beispiel sei die Geschäftsreise 1847 genannt, die Albert Emanuel Hoffmann in die Niederlande und nach Belgien führte. Vgl. Hoffmann 1998: 47–58.

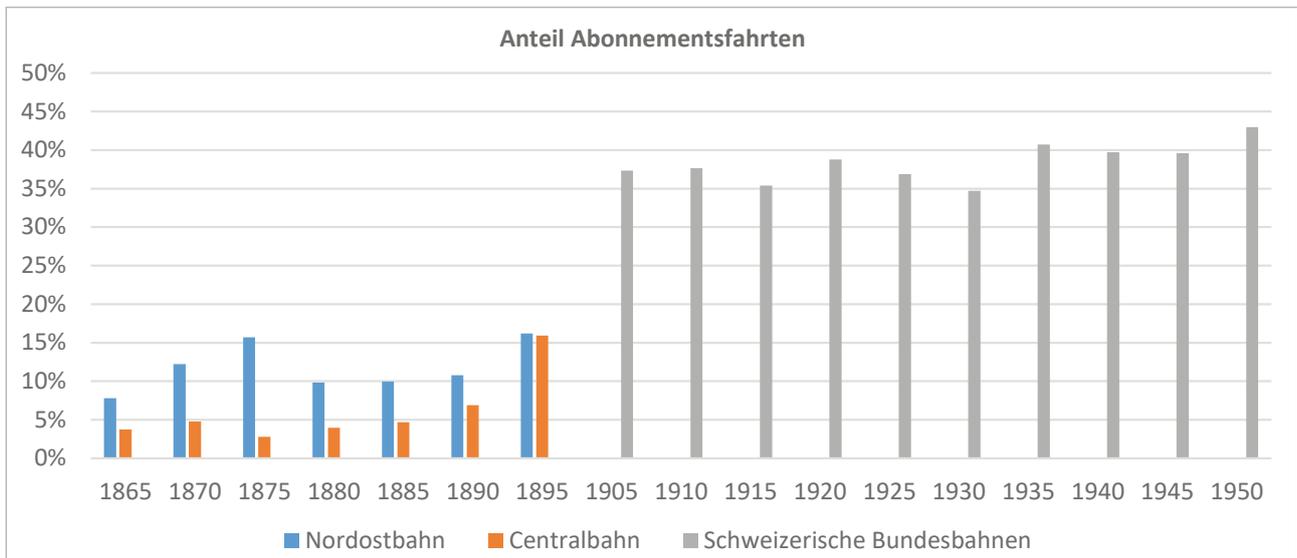


Abbildung 55: Anteil der Abonnementsfahrten bei der Nordost- und Centralbahn sowie bei den Bundesbahnen. Abonnemente gewannen im 20. Jahrhundert massiv an Bedeutung,⁸⁶⁹

falls bei der Nordostbahn zu verzeichnen: Von 8 (1865) auf 16 Prozent (1875). Der Einbruch in den 1880er-Jahren wurde auf schlechtes Sommerwetter und Cholerapandemien in Frankreich zurückgeführt, was für den Rückgang von Touristen aus dem Ausland verantwortlich war.⁸⁶⁸ 1895 betrug der Anteil der Abonnementsfahrten an der Gesamtfahrtenzahl bei der Nordostbahn 16 Prozent. Bei den Bundesbahnen nahmen die Abonnementsfahrten sprunghaft zu. Ihr Anteil an der Gesamtfahrtenzahl schwankte zwischen 35 und 43 Prozent – mindestens jede dritte Bahnfahrt wurde in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts mit einem Abonnement unternommen (Abbildung 55).

1903 trat der Streckenabonnementsstarif in Kraft, der unterschiedliche Abonnementstypen aus dem Privatbahnzeitalter zusammenführte. Da er 15 Kategorien umfasste, blieb er aber eine «äusserst komplizierte Einrichtung»⁸⁷⁰. 1915 wurde das Abonnementssystem verschlankt: Abonnemente mit einer beschränkten Fahrtenzahl wurden wegen schwacher Nachfrage aufgehoben. Daneben wurden die Strecken- und Schülerabonnemente, die unterschiedliche Gültigkeitsdauern aufwiesen, in den Monatsabonnemen-

ten zusammengefasst.⁸⁷¹ Im Folgenden werden das Halbtaxabonnemente, das Generalabonnemente sowie Abonnemente für den Pendlerverkehr vorgestellt, und es wird diskutiert, welche Bedeutung diese im Alltag einnahmen.

73.1. Halbtax- und Generalabonnemente

Menschen, die besonders viel mit der Eisenbahn unterwegs waren, besorgten sich ein Halbtax- oder Generalabonnemente. Ersteres trat 1891 in Kraft, letzteres 1898.⁸⁷² Diese Abonnemente kamen nur für eine besonders zahlungskräftige Klientel in Frage, die regelmässig viele Bahnkilometer zurücklegte. Das Halbtaxabonnemente kostete 1890 240 Franken in der ersten, 168 Franken in der zweiten und 120 Franken in der dritten Klasse. Laut Berechnungen der Centralbahngesellschaft lohnte sich das Halbtaxabonnemente ab sechs- bis siebentausend zurückgelegten Bahnkilometern.⁸⁷³ Ein Sticker in der Nordostschweiz mit einem Stundenlohn von 2,30 Franken hätte für ein Halbtaxabonnemente zwischen 52 und 104 Tagen arbeiten müssen, ein Tagelöhner aus Genf gar zwischen 69 und 138 Tagen.⁸⁷⁴ Angesichts der Tatsache, dass die durchschnittliche Eisenbahnfahrt Ende des 19. Jahrhunderts rund zwanzig Kilometer betrug, hätte ein Halbtaxinhaber pro Jahr rund 285 Fahrten unterneh-

868 Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft 1882: 18, Brodsky 1912: 364, Vgl. In der Bееck 1948: 527

869 Schweizerische Centralbahngesellschaft, Bericht des Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung 1865, 1870, 1875, 1880, 1885, 1890, 1895; Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft 1865, 1870, 1875, 1880, 1885, 1890, 1895. SBB; Statistische Tabellen Schweizerische Bundesbahnen 1905, 1910, 1915, 1920, 1925, 1930, 1935, 1940, 1945, 1950. Eigene Berechnung und Darstellung.

870 Fischer 1924: 121.

871 Fischer 1924: 120–125

872 Fischer 1954: 346.

873 Schweizerische Centralbahngesellschaft, Bericht des Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung 1890: 7.

874 HSSO G.3c, G.16.

men müssen – im Mittel etwa eine pro Werktag.⁸⁷⁵ Für den grössten Teil der Bevölkerung konnte diese Rechnung nicht aufgehen, für Geschäfts- und Handelsreisende allerdings schon. So genoss das Halbtaxabonnement gemäss der Nordostbahngesellschaft gerade in der Geschäftswelt grosse Beliebtheit.⁸⁷⁶ Das Halbtaxabonnement nahm in der Palette der Fahrkartentypen indes einen Nebenplatz ein. Im Jahr 1890 verkaufte die Centralbahngesellschaft tausend Stück – ein verschwindender Anteil gegenüber den über 3,1 Millionen Einzelfahrten.⁸⁷⁷ Zwischen 1919 und 1923 wurden jährlich zwischen tausend und fünftausend Stück abgesetzt. Selbst als der Preis 1924 auf 240 Franken reduziert wurde, blieben die jährlichen Verkäufe marginal. Bis Anfang der 1930er-Jahre waren es jährlich höchstens 6 500.⁸⁷⁸

Noch teurer war das Generalabonnement, welches die Nordostbahngesellschaft 1898 auf Wunsch von Geschäftsreisenden auf ihrem Netz einführte.⁸⁷⁹ Zunächst war der Preis auf sechshundert Franken in der dritten Klasse festgesetzt, was «entschieden zu hoch war»⁸⁸⁰, wie die Nordostbahngesellschaft einräumte. Der Preis wurde später auf vierhundert Franken gesenkt, wofür ein Tagelöhner oder ein Sticker über ein halbes Jahr lang hätten arbeiten müssen.⁸⁸¹ 1898 wurde der Preis auf sechshundert Franken in der ersten, vierhundertzwanzig Franken in der zweiten und dreihundert Franken in der dritten Klasse festgesetzt.⁸⁸² Auch von zeitgenössischen Bahnfachleuten wurde der Preis des Generalabonnements kritisiert: Emil Auer, damaliger Direktor der Thunersee- und Bern-Neuenburg-Bahn, legte in einer Schrift von 1904 dar, dass die Generalabonnementspreise zu Zeiten der Privatbahnen zu hoch angesetzt seien, zumal die Generalabonnemente nur auf dem Netz jener Bahngesellschaften gültig waren, welche das Generalabonnement herausgaben.⁸⁸³ Für Hans Albrecht von Segesser, der sich 1902 mit den Personentarifen der Privatbahnen befasste, kam das Generalabonnement vor allem für die «Geschäftswelt»⁸⁸⁴ in Frage, da sonst kaum jemand im Stand sei, «eine so grosse Aversalsumme auf einmal zu bezahlen».⁸⁸⁵

Die Bahngesellschaften schätzten das Generalabonnement, weil es gegenüber dem Halbtaxabonnement den Vorteil hatte, dass das Lösen von Einzelbilletten wegfiel, was den Aufwand für das Bahnpersonal reduzierte.⁸⁸⁶ Das Betreten der Eisenbahn ohne vorheriges Lösen eines Billetts wurde auch vonseiten der Bahnreisenden als Erleichterung empfunden: Lange Schlangen am Bahnschalter konnten umgangen werden.⁸⁸⁷

Das häufige Bahnfahren der Besitzer von Generalabonnements sowie der hohe Anschaffungspreis stiessen bald auf Kritik. So seien kleinere Städte «nicht ganz gut»⁸⁸⁸ auf das Generalabonnement zu sprechen, wie die Zuger Nachrichten 1898 festhielten:

«Da nämlich die Geschäftsreisenden, welche hauptsächlich solche Fahrbüchlein lösen, jetzt so billig fahren können, reisen sie mit den Abendzügen am liebsten noch in die grössern Städte, wo sie mehr Abwechslung und Unterhaltung finden, als dass sie, wie früher an kleinern Orten und draussen auf dem Land ihre Suppen essen, ihren Jass machen.»⁸⁸⁹

Das Zuger Volksblatt machte die Inhaber von Generalabonnements ein Jahr später für die sinkenden Einnahmen der Zugerseeschiffahrt verantwortlich, da sie nicht mehr das Dampfschiff, sondern die Eisenbahn nahmen.⁸⁹⁰ Der Grütlianer gab 1899 zu bedenken, dass das Generalabonnement «im ganzen freilich nur den Bessersituierten zu gut»⁸⁹¹ komme.

1906 wurde der Preis des Generalabonnements auf 345 Franken angehoben, wofür ein Sticker 106 oder ein Tagelöhner 138 Tage hätten arbeiten müssen.⁸⁹² Das Generalabonnement gehörte zu den Fahrkartentypen, die während des Ersten Weltkrieges massiv verteuert und zeitweise gar nicht mehr verkauft wurden, da sie als irrelevant für die Kriegswirtschaft erachtet wurden (Kapitel 4.3.1.). 1920 kostete es 1 080 Franken – nominal und real fast das Dreifache wie vor dem Krieg.⁸⁹³ Die Verkäufe des Generalabonnements brachen danach ein – womöglich eine Folge der erheblichen Preissteigerung. Bis Anfang der 1930er-Jahre waren es jährlich noch rund 20 000 verkaufte Einheiten, rund das Zwan-

875 Vgl. zum Beispiel Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft 1893: 45–47. Eigene Berechnung. Siehe auch Frey 2005: 13.

876 Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft 1890: 15–16.

877 Schweizerische Centralbahngesellschaft, Bericht des Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung 1890: 8.

878 Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen 1919: 15; 1920: 18; 1922: 21; 1923: 21; 1924: 12–14; 1926: 13; 1932: 17.

879 Fischer 1954: 341.

880 Schweizerische Centralbahngesellschaft, Bericht des Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung 1889: 9.

881 Ebd.; HSSO G.3c.; HSSO G.16.

882 Fischer 1954: 342.

883 Vgl. Auer 1904: 7–8.

884 Von Segesser 1902: 72.

885 Ebd.

886 Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft 1898: 13.

887 Auer 1904: 10.

888 Ueber die sogenannten Generalabonnements. In: Zuger Nachrichten, 06.09.1898: 2.

889 Ebd.

890 Zug. In: Zuger Volksblatt, 09.12.1899: 2.

891 Die Generalabonnements. In: Der Grütlianer, 07.09.1899: 1.

892 Bericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen 1905: 92; HSSO G.3c., G.16. Eigene Berechnung.

893 Vgl. Fischer 1924: 133, 146–148; Fischer 1954: 346

zigfache der Halbtaxabonnemente.⁸⁹⁴ Das Generalabonnement blieb somit – wie das Halbtaxabonnement – ein Nischenprodukt für Gutverdienende.

7.3.2. Abonnemente für den Pendelverkehr

Eine grössere Verbreitung als das General- und Halbtaxabonnement nahmen die Abonnemente ein, die für das Pendeln zwischen Wohnort und Arbeitsplatz konzipiert waren. Das erste Abonnement, welches ausdrücklich für Berufspendler konzipiert war, war das Arbeiterabonnement, das die Centralbahngesellschaft 1890 einführte. Hintergrund war der Wunsch von Firmen aus dem Raum Olten, «um in erster Linie den in den Ortschaften des Gäu wohnhaften Arbeitern der Oltener Fabriken zu ermöglichen, den Weg zu und von der Arbeit per Bahn zu machen».⁸⁹⁵ Anders als die Halbtax- und Generalabonnemente waren Arbeiterabonnemente nicht rund um die Uhr und für verschiedene Wagenklassen gültig, sondern nur an Werktagen und in der dritten Wagenklasse, vor acht Uhr morgens und nach sechs Uhr abends. Im April 1891 verkaufte die Centralbahngesellschaft 1009 Arbeiterbillette; gemessen an den rund fünf Millionen Fahrten der Centralbahn im Jahr 1890 machten sie rund ein Prozent aus.⁸⁹⁶ Arbeiter nutzten die Eisenbahn in der Folge immer mehr, wie die Nordostbahngesellschaft 1894 festhielt:

«Am meisten hat der Verkehr der in der Nähe der grössern Städte liegenden Stationen zugenommen, wozu das Bestreben der städtischen Arbeiterbevölkerung, billigere Wohnstätten ausserhalb der Städte aufzusuchen, wesentlich beigetragen hat.»⁸⁹⁷

Die Zunahme der Eisenbahnpendler in städtischen Zentren ist in enger Verbindung zur Bevölkerungszunahme und der räumlichen Ausdehnung der Städte ab Ende des 19. Jahrhunderts zu sehen (Kapitel 5.1.). Die Auslastungszahlen vieler stadtnaher Bahnhöfe nahmen dort zu, wo grosse Industrieanlagen und Fabrikationsbetriebe niedergelassen waren. Die Zunahme dürfte grösstenteils auf Menschen zurückgegangen sein, die mit der Eisenbahn zwischen Wohn- und Arbeitsplatz pendelten: 1895 frequentierten beispielsweise 177 Prozent mehr Personen den Bahnhof Altstetten

als 1880, in dessen weiterem Umkreis zahlreiche Industriefirmen angesiedelt waren.⁸⁹⁸ Diese Werte lagen über denjenigen des Nordostbahnnetzes, welches in dieser Zeitspanne um 103 Prozent zunahm.⁸⁹⁹ Im Vergleich dazu genossen die Arbeiter und Angestellten auch in Frankreich Rabatte, mit denen sie per Eisenbahn verbilligt zwischen Wohn- und Arbeitsort pendeln konnten. Im Grossraum Paris verkehrten bereits 1859 spezielle Vorortzüge zwischen Industriebetrieben und Wohnsiedlungen.⁹⁰⁰ Der dortige Bahnverkehr, welcher sich morgens zwischen 7 und 9 Uhr und abends zwischen 18 und 19 Uhr auf Strecken von 10 bis 15 Kilometern abspielte, bestand mehrheitlich aus Pendlerzügen (Abbildung 56).⁹⁰¹

Aus Hans Albrecht von Segessers Sicht erbrachten Arbeiterbillette nicht nur einen wirtschaftlichen, sondern auch einen gesellschaftlichen Nutzen: Mit ihnen konnte die ländliche Bevölkerung, welche von der agrarischen Produktion lebte, kostengünstig zu den Industriebetrieben und wieder zurückgeführt werden. Zudem könnten diese Arbeiterbauern⁹⁰² dadurch vor den «Gefahren ständigen Stadtaufenthaltes, als Wirtshausleben, Ausschweifung, Aufwiegelung etc.» geschützt werden.⁹⁰³

Die Schweizerischen Bundesbahnen nahmen die Arbeiterbillette ins Sortiment auf und setzten im Jahr 1903 einen einheitlichen Abonnementstarif in Kraft.⁹⁰⁴ Die Arbeiterbillette waren weiterhin nur an Werktagen für Züge gültig, die den Zielbahnhof spätestens um acht Uhr morgens erreichten und frühestens um sechs Uhr abends verliessen. Weiter durfte der Lohn eines Arbeiters nicht höher sein als 8 Franken pro Tag, 200 Franken pro Monat oder 2400 Franken pro Jahr, damit Anspruch auf ein Arbeiterbillett bestand.⁹⁰⁵ Giesser, Schlosser und Dreher verdienten 1903 in Zürich zwischen 51 und 59 Rappen pro Stunde.⁹⁰⁶ Sofern ihr tägliches Arbeitspensum unter 14 Stunden lag, waren sie zum Bezug eines Arbeiterbilletts berechtigt. 1901 arbeiteten laut Fabrikstatistik 46 Prozent der Fabrikarbeiter weniger als zehn Stunden; bis 1909 war ihr Anteil auf 62 Prozent gestiegen.⁹⁰⁷ Damit ist davon auszugehen, dass in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts rund die Hälfte der Fabrikarbeitserschaft Anrecht auf ein Arbeiterabonnement hatte.

894 Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen 1922: 21; 1926: 13; 1927: 14; 1932: 17.

895 Schweizerische Centralbahngesellschaft, Bericht des Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung 1890: 9.

896 Ebd., Anhang.

897 Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft 1894: 33.

898 Vgl. Galliker 1997: 109–111.

899 Vgl. Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft 1880: 32; 1895: 33–37. Eigene Berechnung.

900 Caron 1997: 376.

901 Caron 2005: 794–796.

902 Vgl. Gruner 1968: 92–95.

903 Von Segesser 1902: 76.

904 Bericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen 1903: 79; Fischer 1954: 351.

905 Fischer 1924: 126.

906 HSSO G.3c.

907 Vgl. Lorenz 1910: 12.



Abbildung 56: Eisenbahner-Feierabend 1895, Gemälde von Hans Baluschek (1870–1935).⁹¹⁰

Das Arbeiterabonnement vergünstigte das Bahnfahren je nach Berechnungsart bis zu neunzig Prozent gegenüber den Einzelfahrten.⁹⁰⁸ Daneben gab es Streckenabonnemente, die von sämtlichen Bahnreisenden ohne Auflagen bezogen werden konnten. Bei Strecken bis zehn Kilometer waren sie rund sechzig Prozent teurer als ein Arbeiterabonnement, bei längeren Strecken kosteten sie gleich viel.⁹⁰⁹

1915 verzeichneten die Bundesbahnen rund 17 Millionen Fahrten mit Arbeiterabonnements, 1925 waren es 34 und 1935 29 Millionen. Dies entsprach 22, 33 und 26 Prozent der Fahrten auf dem Netz der Bundesbahnen in den jeweiligen Jahren.⁹¹¹ Der tiefere Wert im Jahr 1935 dürfte auf die Weltwirtschaftskrise zurückzuführen sein, die die Nachfrage nach Bahndienstleistungen einbrechen liess (Kapitel 7.1.). Auch beim Tram nahm die Nachfrage in wirtschaftlich unsicheren Zeiten ab (Kapitel 8.1.). Im Jahr 1955 besaßen sechzig Prozent der beförderten Bahnreisenden ein Abonnement, mit welchem sie vergünstigt zum Arbeitsplatz reisen konnten, womit sich die Verhältnisse in der Schweiz mit denjenigen in den Nachbarländern vergleichen lassen (Tabelle 11):

Bahngesellschaft	Total beförderte Personen	Davon mit Pendlerabonnement	Anteil in Prozent
Schweizerische Bundesbahnen	208 368 176	124 632 232	60
Österreichische Bundesbahnen	144 105 665	64 638 978	45
Deutsche Bundesbahn	1 249 895 145	818 935 984	66
La Société Nationale des Chemins de fer Français	509 222 000	372 517 000	73
Le Ferrovie dello Stato (Italien)	386 816 579	149 065 868	39

Tabelle 11: Gesamtzahl beförderter Eisenbahnpassagiere verschiedener Länder mit Anteil Pendlerabonnement 1955.⁹¹²

Da die Mittagspausen in den Firmen zugunsten eines frühen Arbeitsschlusses am Abend immer öfter verkürzt wurden, nahmen die Arbeitskräfte nicht mehr nur die Zwischen-, sondern auch die Hauptmahlzeiten am Arbeitsplatz ein. Die

Berufspendler kehrten – mit oder ohne Eisenbahn – über Mittag oft nicht nach Hause zurück, um im Kreis der Familie zu essen. Deutsche Fabriken betrieben ab den 1850er-Jahren sogenannte Menagen, in denen Arbeiter essen und teilweise auch übernachteten konnten.⁹¹³ In der Schweiz richteten einzelne Arbeitgeber ab Ende des 19. Jahrhunderts Räumlichkeiten ein, in denen Mahlzeiten verkauft wurden oder selbst mitgebrachtes Essen verzehrt werden konnte (Abbildung 57). Sandoz eröffnete 1891 eine Speiseanstalt, die Platz für zweihundert Arbeiter bot. Nach dem Ersten Weltkrieg erweiterte die Firma den Bau für vierhundert bis fünfhundert Mitarbeitende. 1924 und 1925 assen rund 15 Prozent der Arbeiter und Angestellten in der Betriebskantine, bis Ende der 1920er-Jahre war es rund ein Fünftel. Bei Ciba wurden in den 1920er-Jahren der Achtstundearbeitstag eingeführt und die Mittagspause von 75 auf 30 Minuten gekürzt. 1927 wurde eine Kantine errichtet, die in den 1930er-Jahren täglich fünfhundert Essen ausgab.⁹¹⁴

Die verkürzten Mittagspausen und die Tendenz, das Essen zusehends am Arbeitsplatz einzunehmen, erhöhten die Nachfrage nach Arbeiterabonnements. Anfang der 1930er-Jahre gab es Arbeiterbillette für zwei und vier Fahrten pro Werktag sowie für acht Fahrten im Monat. Die Billette, die zu zwei täglichen Fahrten berechtigten und für jene Arbeiter konzipiert waren, die über Mittag im Betrieb blieben, waren mit Abstand am attraktivsten: Über achtzig Prozent der Inhaber eines Arbeiterabonnements gehörten 1931 und 1932 in diese Kategorie. Zwischen 14 und 17 Prozent der Inhaber von Arbeiterbilletten nutzten die Serie mit vier Fahrten, und nur 1 Prozent die letzte Kategorie.⁹¹⁵

Die absolute und relative Zunahme der Arbeiterbillette darf nicht zur Annahme verleiten, dass grosse Teile der Erwerbstätigen zu Eisenbahnpendlern wurden. Denn einerseits machte die landwirtschaftliche Bevölkerung 1920 ein Viertel der Schweizer Bevölkerung aus, sank danach und stagnierte in den 1930er-Jahren. 1941 betrug sie rund ein Fünftel. Der Anteil der Menschen, die sowohl im Landwirtschafts- wie auch in den anderen Wirtschaftssektoren beschäftigt waren, nahm zusehends ab: 1929 besass rund ein Drittel aller Bauernbetriebe einen Nebenerwerb, 1939 waren es 26 Prozent. Bei diesen Arbeitskräften waren Arbeits- und Wohnstätte oft deckungsgleich – ausser die in der Landwirtschaft Tätigen verliessen den Hof, um einer anderen Beschäftigung nachzugehen. Ein Grossteil der Bauern, die einen Nebenberuf verfolgten, war in der Zwischenkriegszeit nicht in einer Fabrik, sondern im Handwerk tätig.⁹¹⁶ Andererseits nutzten nicht alle Erwerbstätigen die Eisenbahn

908 Ein Arbeitsweg von 35 Kilometern würde mit Einzelbilletten 87,35 Franken kosten: 35 Kilometer \times 0,052 Franken Kilometeransatz \times zwei Fahrten pro Tag \times 6 Werktage \times 4 Wochen.

909 Für detaillierte Zahlen und Berechnungsarten zu den Arbeiter- und Streckenabonnements vgl. Fischer 1924: 127–134.

910 Bröhan-Museum, Landesmuseum für Jugendstil, Art Deco und Funktionalismus, 73–006, dx.doi.org/10.12752/2.1.73–006.0, 12.08.2019.

911 Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen 1915, 1925, 1935. Eigene Berechnung.

912 Armin Mühlematter rechnet zu den Pendlerabonnements Monatskarten, Arbeiterkarten, Streckenkarten, Schülerkarten sowie alle Unterarten von Abonnements, die sich mit der Bewältigung des Arbeitsweges mit der Eisenbahn in Verbindung bringen lassen. Vgl. Mühlematter 1960: 91–100.

913 Vgl. Lüdtker 1982: 110; Hirschfelder 2005: 205–206.

914 Vgl. Tanner 1999: 187–194, 199–202.

915 Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen 1933: 18; Fischer 1954: 353.

916 Vgl. Baumann, Moser 1999: 62–64, 67–68; Gruner 1968: 92–95.



Abbildung 57: Eine Kantine im Berner Seeland mit Arbeiterinnen und Arbeitern, 1943.⁹¹⁸

zum Pendeln, selbst dann, wenn sie ausserhalb des Wohnortes arbeiteten. Sie nahmen das Postauto, das Fahrrad oder gingen zu Fuss. Fussmärsche zur Arbeit konnten pro Tag mehrere Stunden umfassen (Kapitel 11.3.1., 13.6.1.).⁹¹⁷

7.4. Freizeitfahrten

Die Bahngesellschaften gaben nicht nur Abonnemente heraus, die auf die Bedürfnisse der Geschäftsleute und pendelnden Arbeitnehmenden ausgerichtet waren. Sie versuchten von Beginn an, die Eisenbahn als Verkehrsmittel für Fahrten in der Freizeit zu positionieren, und boten preisgünstige Fahrkarten zu beliebten Erholungs- und Ausflugszielen an.

In England waren Freizeitfahrten mit der Eisenbahn in den 1830er-Jahren möglich. Ziel war es, das Publikum an das neue Verkehrsmittel zu gewöhnen. Ein Höhepunkt war die Anreise mit der Eisenbahn zur Weltausstellung 1851 in London. Die Eisenbahn war wesentlich dafür verantwortlich, dass die rund sechs Millionen Besucher verkehrlich bewältigt werden konnten.⁹¹⁹ Auch die französischen Bahnen führten früh Freizeit- und Vergnügungsfahrten durch. Diese brachten die Besucher in den Sommermonaten zu Anlässen mit regionaler und nationaler Ausstrahlung. Beliebte waren die Pferderennen in Chantilly, die Fêtes de Loge in Saint-Germain sowie die Weltausstellungen in Paris.⁹²⁰ Die Preise solcher Vergnügungsfahrten waren gegenüber den regulären Fahrkarten bis zu siebenzig Prozent niedriger. Gemäss François Caron verfolgten die Bahngesellschaften damit das Ziel, ihre Bahninfrastruktur zu amortisieren, und dies selbst dann, wenn die Freizeitfahrten nicht kostendeckend waren.⁹²¹ In Deutschland verhielt es sich ähnlich:

917 Vgl. Spielmann, Sieber 2019.

918 Staatsarchiv des Kantons Bern, FN Fotograf B N 125 Torfstechen: Arbeiter und Arbeiterinnen beim Essen in der Kantine, www.query.sta.be.ch/detail.aspx?Id=472260, 12.08.2019.

919 Vgl. Tissot 2000: 122–124.

920 Vgl. Caron 1997: 369, 593.

921 Vgl. ebd.: 376–377, 600, 604.

Die wohlhabende Oberschicht der rasch wachsenden Stadt Berlin verliess die Metropole in den warmen Monaten mit der Eisenbahn für einen Tag oder mehrere Wochen. Destinationen waren die nähere Umgebung, aber auch die Nord- und Ostseeküste, der Rhein, der Thüringer Wald sowie die Schweiz und Österreich.⁹²²

Auch die Schweizer Bahngesellschaften beförderten Ausflügler zu Destinationen mittels spezieller Fahrkarten, ebenfalls nicht zuletzt deshalb, um die Bahninfrastruktur an den Wochenenden stärker auszulasten.⁹²³ Die Centralbahngesellschaft bot ab Ende der 1850er-Jahre sogenannte Lust- und Rundfahrtbillette an. Diese wurden immer häufiger ausgegeben, blieben jedoch eine Randerscheinung: 1858 betrug ihr Anteil an der Gesamtfahrtzahl weniger als ein Prozent, 1880 zwei und 1890 acht Prozent.⁹²⁴ Die Nordostbahngesellschaft bot 1857 verbilligte Fahrkarten für Lustreisende an. An den Sonntagen während der warmen Jahreszeit konnten Erholungssuchende von Zürich nach Schaffhausen und an den Bodensee gelangen.⁹²⁵ Die Ausflugsbillette machten auch bei dieser Bahngesellschaft einen zunehmenden Anteil aus, der absolut gesehen aber gering blieb. Ihr exakter Anteil kann nicht ermittelt werden, weil die Nordostbahngesellschaft die Ausflugsbillette zusammen mit anderen Fahrkartentypen auswies. 1859 machten Schul- und Lustfahrtbillette knapp ein Prozent sämtlicher Fahrten aus, 1880 mit Gesellschafts- und Schulbilletten gut zwei Prozent. 1890 waren rund vier Prozent aller Fahrten Lust- und Rundfahrten.⁹²⁶ Der Anteil blieb bei den Schweizerischen Bundesbahnen gering. 1935 wurden 4,7 Millionen Fahrten verzeichnet, die auf Sonntags- und Rundfahrtbillette zurückgingen, was rund vier Prozent aller Fahrten ausmachte.⁹²⁷

Freizeitausflüge gab es schon vor der Eisenbahn: Dampfschiffe brachten in England ab den 1820er-Jahren Wohlhabende an Sportanlässe, an gesellschaftliche Anlässe oder an die Küste. Mehrtägige Reisen führten nach Schottland oder über den Ärmelkanal. Dabei war nicht nur das Ziel wichtig, sondern auch das Reiseerlebnis: Erstens bot bereits das ruhige Dahingleiten auf dem Wasser Erholung und Abwechslung, zweitens wurden die Schiffe mit luxuriösen Ausstattungen und Annehmlichkeiten versehen, die den Fahrge-nuss erhöhten.⁹²⁸

Zu den beliebten Freizeitfahrten gehörten Sonntagsausflüge und Rundfahrten, die im Folgenden näher vorgestellt werden.

7.4.1. Sonntagsausflüge

Die französischen Bahngesellschaften boten im Sommer 1847 sogenannte *voyages de plaisir* an. Die Abreise war am Samstagabend, die Rückreise am Montagmorgen. Die Nächte wurden im Schlafwagen verbracht. Beispielsweise gab es eine Verbindung von Paris an die Nordküste, die im Preis zwei Übernachtungen an Bord des Zugs einschloss.⁹²⁹ Ab 1860 wurde das Eisenbahnnetz im Grossraum von Paris so weit verdichtet, dass die Städter für einen Sonntagsausflug das nähere Umland besuchen und wohlhabende Kreise schneller zu ihren Landsitzen gelangen konnten.⁹³⁰

In der Schweiz waren Sonntagsbillette an Sonn- und Feiertagen gültig, teilweise auch am Samstag und Montag. 1860 betrug der Rabatt eines eintägigen Sonntagsbilletes zwischen Zürich und Schaffhausen gegenüber dem Einzelfahrt- preis rund 40 Prozent, zwischen Zürich und Bern etwa 50 Prozent. Je weiter die Strecke war, desto grösser der Rabatt. Während Sonntagsbillette zunächst nur für den Raum Zürich und Ostschweiz in Kraft waren, führten bald auch Westschweizer Bahngesellschaften Sonntagsbillette.⁹³¹ Spätestens ab 1870 konnten sämtliche grösseren Ortschaften, das Berner Oberland sowie die Seeregionen in der Schweiz mit Sonntagsbilletten erreicht werden (Abb. 58 und 59).⁹³²

1870 kostete ein Sonntagsausflug in der dritten Klasse von Zürich an den Bodensee 5 Franken, von Basel an den Vierwaldstättersee 6,50 Franken und von Genf nach Bern 14,65 Franken.⁹³³ Aus sozioökonomischer Perspektive stellt sich das gleiche Problem, welches sich bei den Bergbahnen zeigte (Kapitel 4.2.1): Obwohl die Sonntagsbillette auf den Kilometer gerechnet billiger waren als Einzelfahrten, waren sie für einen Grossteil der Bevölkerung nahezu unerschwinglich. Dazu kam, dass Sonntagsbillette für kürzere Fahrten kaum im Angebot waren. Als Ausnahme kann die Verbindung Zofingen-Luzern gelten, die den Bewohnern der Aargauer Kleinstadt einen Ausflug an den Vierwaldstättersee ermöglichte. 1870 kostete diese drei Franken, was mehr als zwölf Arbeiterstunden entsprach.⁹³⁴ Selbst günstige Sonntagsbillette waren demnach verhältnismässig teuer.

922 Vgl. Roth 2005: 185–186.

923 Fischer 1954: 329; Branger 1949: 96–97.

924 Schweizerische Centralbahngesellschaft, Bericht des Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung 1858, 1880, 1890 (Anhänge). Eigene Berechnung.

925 Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft 1857: 33–34.

926 Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft 1859, 1880, 1890.

927 Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen 1935. Eigene Berechnung.

928 Vgl. Armstrong, Williams 2005: 62–72.

929 Caron 1997: 368.

930 Ebd.: 592–594.

931 Vgl. Branger 1949: 98–99.

932 Vgl. Reisebegleiter für die Schweiz 1870: 64–71; Reisebegleiter für die Schweiz 1888: 168–172.

933 Reisebegleiter für die Schweiz 1870: 61, 65, 68.

934 Ebd.: 65. 1870 betrug der Stundenlohn eines Arbeiters 24 Rappen. HSSO G.1. Eigene Berechnung.



Abbildungen 58 und 59: Gehörten zu den beliebten Destinationen für einen Sonntagsausflug, der oft eine Fahrt mit dem Dampfschiff beinhaltete: das Berner Oberland (Postkarte mit Poststempel 1907, oben) und die Vierwaldstätterseeregion (Postkarte mit Poststempel 1956, unten).⁹³⁶

Die hohen Kosten für Sonntagsbillette und die Tatsache, dass der Sonntag für viele Menschen nicht frei von Arbeit war (Kapitel 2.1.), dürften dazu beigetragen haben, dass Eisenbahnausflügler auf Neid und Ablehnung stiessen. Davon ist in einem Artikel des Zugerbieters aus dem Jahr 1868 die Rede. In diesem ist ein fiktives Gespräch zwischen zwei Bauern abgedruckt, das Ausflüge mit der Eisenbahn und andere Aktivitäten als angeberisch und verschwenderisch darstellt:

«Sieh da, wie die Töchter des Landes aufmarschiren in feinem Zeug und Seide: mit jedem veränderten Wind die Mode wechselnd, die alte verächtlich in eine Ecke schmeißend, um sie nie wieder hervorzunehmen; deßgleichen die Söhne, die sich kleiden wie Herren, in schwarzen Röcken, Cigarren im Mund, goldene und silberne Uhrenletten an der Weste und einen köstlichen Meerrohrstock in der Hand. Zum Zeitvertreib geht's dann zum Tanz, zum Kegelschieben, zu einem Ausflug per Eisenbahn, ins Wirthshaus, zum Schoppen und zweien, dreien, versteht sich, einen guten Leckerbissen dazu.»⁹³⁵

Die Schweizerischen Bundesbahnen führten aus betriebswirtschaftlichen Gründen zunächst keine Billette mehr, mit denen am Sonntag vergünstigt Bahn gefahren werden konnte.⁹³⁷ Für Arbeiter blieb eine Sonntagsfahrt mit der Eisenbahn in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts unerschwinglich, wie Der Grütliauer 1924 anprangerte: «Einer Arbeiterfamilie ist es ja fast unmöglich, etwa einen Sonntagsausflug mit längerer Bahnfahrt zu machen, weil die Taxen viel zu hoch und für Leute in einfachen Verhältnissen fast unerschwinglich sind.»⁹³⁸ 1930 kostete die Bergfahrt mit der Stanserhornbahn 7,50 Franken, was über fünf Arbeiterstunden entsprach. Ein Ausflug auf das Stanserhorn konnte für eine mehrköpfige Familie mehrere Tageslöhne bedeuten; die Anreise nicht eingerechnet.⁹³⁹

Sonntagsfahrten wurden mit der Eisenbahn lange primär in den Sommermonaten unternommen. In der Zwischenkriegszeit stieg das Interesse an Ausflügen während der Wintermonate; Schnee- und Eissportarten gewannen an Bedeutung.⁹⁴⁰ Um die Wintersportorte besser zu erreichen und den Skisport zu stärken, entstanden in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts Luftseilbahnen und in den 1930er-Jahren folgte der Bau von Skiliften.⁹⁴¹ Die Schweize-

rischen Bundesbahnen beteiligten sich an dieser Entwicklung und kreierten 1929 ein Sportbillett, welches im Winterhalbjahr gültig war. Dieses wurde an den Samstagen und Sonntagen ausgegeben und berechnete zunächst zur Rückfahrt am Sonntag, 1930 auch bis Montagmittag. 1932 wurden die Sportbillette auf Postautomobile ausgedehnt.⁹⁴² Damit war ein Wochenend- oder Sonntagsausflug mit der Eisenbahn beziehungsweise mit Postautomobilen zu günstigen Konditionen nicht nur im Sommer, sondern auch im Winter möglich. Der Sommer blieb jedoch die dominante Saison für die Sonntagsausflügler. Dies zeigt sich an der Auslastung der Hotelbetten: Von 1934 bis 1939 verzeichneten die Schweizer Hotelbetriebe in den Monaten Juli und August im Schnitt 1241 Übernachtungen inländischer Gäste. In der gleichen Zeitspanne im Januar und Februar waren es durchschnittlich 394 Übernachtungen oder rund ein Drittel der Sommerwerte.⁹⁴³

7.4.2. Rundfahrten

Neben Sonntagsbilletten gab es Rundfahrtbillette, die mehrere Tage gültig waren und die einen grösseren geografischen Raum abdeckten. Anders als bei den Sonntagsbilletten führten Hin- und Rückweg mit einem Rundfahrtbillett nicht über die gleiche Strecke. Dadurch waren sie beliebt bei ausländischen Touristen, die die Schweiz bereisten und mehrere Destinationen ansteuern wollten.⁹⁴⁴ Ausländische Reiseführer empfahlen denn auch, die Schweiz mit Eisenbahnrundfahrten (*excursion tickets*) zu bereisen.⁹⁴⁵

Eine der ersten Rundfahrten wurde von der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen organisiert und führte von Zürich nach Glarus, Chur und Rorschach, von dort dem Bodensee entlang nach Konstanz, weiter über Schaffhausen und zurück nach Zürich.⁹⁴⁶ Auch das Berner Oberland war eine wichtige Etappe der Eisenbahnrundfahrten. 1859 führte jede vierte Rundfahrt der Central- und Nordostbahngesellschaft in diese Region. Dies zeigt, welche hohe Bedeutung das Berner Oberland für den Ausflugs- und Tourismusverkehr hatte. Zu den Destinationen, die in der Frühphase der Eisenbahn beliebt waren, gehörten auch Basel, Solothurn und der Bieler- sowie der Vierwaldstättersee (Abbildung 60).

Abhängig von Bahngesellschaften, Streckenlängen und Zahl der Zwischenstationen waren Rundfahrten bis fünfzig Prozent günstiger als Einzelfahrten in Bezug auf die zurück-

935 Der Bauer und seine Zukunft. In: Der Zugerbieter, 13.10.1868: 2.

936 ETH-Bibliothek Zürich, Fel_001773-RE, doi.org/10.3932/ethz-a-000114274; Fel_010083-RE, doi.org/10.3932/ethz-a-000117625, 12.08.2019.

937 Branger 1949: 105.

938 Die Taxen der Bundesbahnen. In: Der Grütliauer, 21.11.1924: 1.

939 Amtliches Kursbuch 1930: 216; HSSO G.1. Eigene Berechnung.

940 Vgl. Tissot, Moser 2012: 556–562; Bernier 2014: 383–397.

941 Vgl. Bernier 2014: 390–391. Zur den Anfängen der Wintersport-Plakatwerbung in der Schweiz siehe Stucki 2017.

942 Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen 1929: 16; 1930: 15.; 1932: 16.

943 HSSO M.7b. Eigene Berechnung.

944 Vgl. Von Segesser 1902: 70; Branger 1949: 110.

945 Vgl. Baedeker 1867: XXXIV; Murray 1886: XVII; Baedeker 1911: XXVIII–XXX.

946 Vgl. Branger 1949: 110–112.

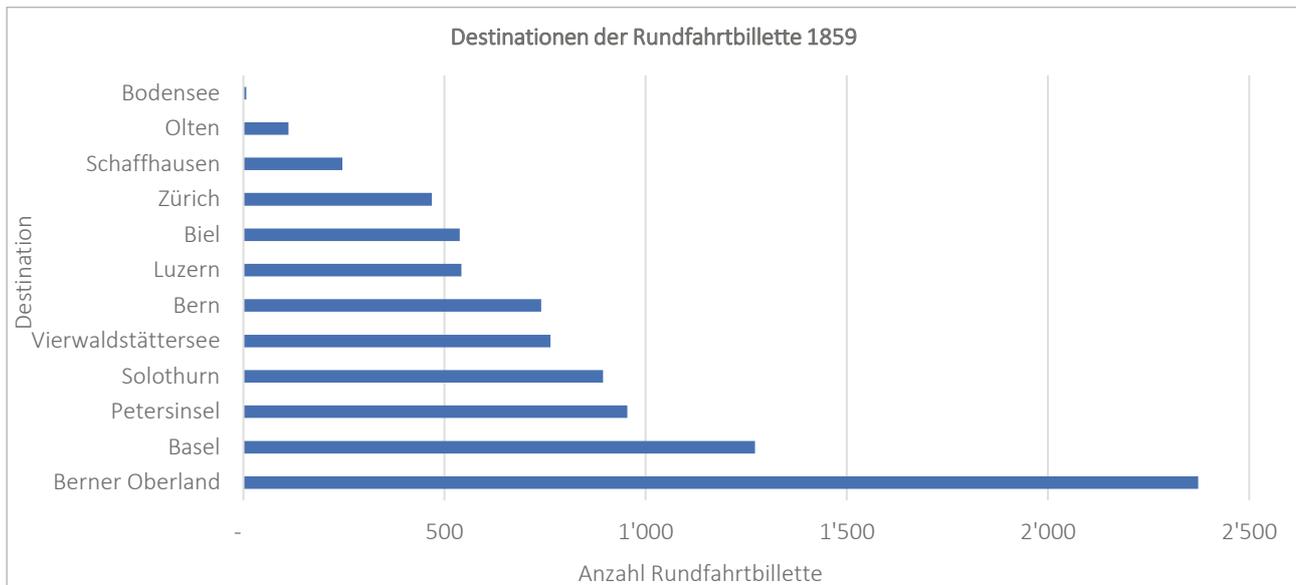


Abbildung 60: Wichtigste Destinationen der Rundfahrten 1859 der Central- und Nordostbahngesellschaft. Das Berner Oberland war mit Abstand die beliebteste Destination.⁹⁴⁹

gelegten Kilometer.⁹⁴⁷ Ein Rundfahrtbillett von Basel nach Konstanz an den Bodensee mit fünf Tagen Gültigkeit schlug 1870 mit zehn Franken zu Buche. Die Rundfahrt Zürich-Wallisellen-Sargans-Rorschach-St. Gallen-Winterthur-Zürich kostete im gleichen Jahr 12,50 Franken.⁹⁴⁸ Damit waren die Rundfahrtbillette teurer und für den Grossteil der Bevölkerung noch weniger erschwinglich als Sonntagsbillette.

Hinzu kommt, dass grosse Teile der Erwerbstätigen erst im beginnenden 20. Jahrhundert bezahlte Ferien hatten. Bis dahin bestand für viele Arbeitstätige keine Möglichkeit, der Erwerbsarbeit mehrere Tage fernzubleiben. Dabei setzten Rundfahrtbillette mehrere freie Arbeitstage voraus. 1910 hatten acht Prozent aller von der Fabrikstatistik erfassten Arbeiter Ferien, bis 1939 erhöhte sich dieser Wert auf zwei Drittel. Und selbst 15 Prozent jener, die 1939 Ferien beziehen konnten, hatten Anspruch auf höchstens drei bezahlte Ferientage.⁹⁵⁰ Eine Eisenbahnrundfahrt lag für viele deshalb ausserhalb der monetären und zeitlichen Möglichkeiten. Eine Ausnahme dürften Hochzeitsreisen gewesen sein. So unternahm der Basler Jurist Ernst Witzig 1897 mit seiner Frau eine ausgedehnte Hochzeitsreise. Das Ehepaar fuhr mit der Eisenbahn von Basel ins Tessin, von wo aus es weiter nach Italien ging. Das Paar besuchte Luino, den Comersee, Mailand, Parma, Venedig und Verona, worauf es die Rück-

reise nach Basel antrat.⁹⁵¹ Die Hochzeitsreise war wohl nur deshalb möglich, weil Witzig als selbstständiger Jurist weitgehend autonom über seine Arbeits- und Freizeit verfügen konnte (Kapitel 2.2.1.) und dank des elterlichen Erbes über die notwendigen finanziellen Ressourcen verfügt haben dürfte (zur Biografie von Ernst Witzig siehe Kapitel 13.3).

Die Schweizerischen Bundesbahnen übernahmen die Kategorie der Rundfahrtbillette und führten sie weiter. Während des Ersten Weltkrieges wurden die Rundfahrtbillette zuerst verteuert und später zeitweise aus dem Verkauf genommen.⁹⁵² Im ganzen Untersuchungszeitraum liessen sich stets weniger als ein Prozent der Billettverkäufe den Rundfahrten zuordnen, womit diese einen ausgesprochenen Nischenmarkt bedienten.⁹⁵³

947 Vgl. Branger 1949: 110–112.

948 Reisebegleiter für die Schweiz 1870: 67, 71.

949 Schweizerische Centralbahngesellschaft, Bericht des Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung 1859: 17. Eigene Darstellung.

950 Schweizerische Fabrikstatistik 1939: 49–50.

951 Vgl. Witzig 1994: 188–189.

952 Vgl. Fischer 1924: 155–160.

953 Eingeschlossen sind Rundfahrtbillette, Lustfahrtbillette und Rundreisebillette. Vgl. Bericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen 1905, 1910; Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen 1915, 1920, 1925, 1930, 1935, 1940. Eigene Berechnung.

7.5. Gruppenreisen

Während Einzelfahrten, Abonnemente und Freizeitfahrkarten für Individuen konzipiert waren, gab es Gruppenbillette, welche für Gesellschaften mit einer Mindestzahl von Personen gedacht waren. Die Eisenbahngesellschaften boten für Gruppen schon in den ersten Jahren spezielle Ermässigungen an. So gewährte die Centralbahngesellschaft 1855 Gruppenrabatte.⁹⁵⁴ Bei den Vereinigten Schweizerbahnen musste eine Gruppe 1862 mindestens 16 Personen umfassen und 75 Kilometer weit reisen, um im Vergleich zu den Einzelfahrten Rabatte bis 38 Prozent in Anspruch nehmen zu können. Die Schweizerischen Bundesbahnen übernahmen die Gruppenbillette und dehnten die Preisermässigungen 1906 auf bis 42 Prozent aus. Im Ersten Weltkrieg wurde diese Billettkategorie zunächst verteuert, danach wurde der Verkauf derselben unterbrochen (Kapitel 4.3.1.). 1919 traten die Gesellschaftstarife unter höheren Auflagen in Kraft: Gruppen mussten aus mindestens dreissig (vorher sechzehn) Personen bestehen und durften nicht an Wochenenden reisen. 1921 wurden die Rabatte auf maximal fünfzig Prozent erhöht. Damit die Eisenbahn gegenüber dem Automobil konkurrenzfähig blieb, wurde die Mindestteilnehmerzahl im Jahr 1929 zunächst auf acht und 1935 auf sechs Personen reduziert.⁹⁵⁵

7.5.1. Vereinsreisen

Ein wichtiges Marktsegment für die Gruppenbillette waren Vereine. Vereine entstanden im 19. Jahrhundert in grosser Zahl; Hans Ulrich Jost schätzt die Zahl der Gründungen auf mindestens 30 000.⁹⁵⁶ Vereine nahmen in der Frühphase des Bundesstaates, als politische Parteien weitgehend fehlten, in der «Vermittlung von Bürger und Staat»⁹⁵⁷ eine wesentliche Rolle ein. Zu den Vereinsaktivitäten gehörten – damals wie heute – regelmässige Ausflüge. In der Regel fand einmal pro Jahr ein grösserer solcher statt (Abbildung 61).



Abbildung 61: Inserat zum Ausflug der Berner Schnurranten-Kapelle mit der Eisenbahn nach Burgdorf von 1869.⁹⁵⁸

954 Schweizerische Centralbahngesellschaft, Bericht des Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung 1855: 12.

955 Vgl. Fischer 1954: 164–165, 336–337; Branger 1949: 46–54.

956 Jost 1992: 468.

957 Ebd.: 475.

958 Schnurranten-Kapelle. In: Intelligenzblatt für die Stadt Bern, 09.10.1869: 2.

Obwohl sie mit hohen Rabatten versehen waren, blieben Gruppenreisen in den Gesamtfahrtanzahlen ein Randphänomen. Bei der Centralbahn fuhren nie mehr als drei Prozent und bei der Nordostbahn nie mehr als fünf Prozent der Bahnreisenden mit Gruppenbilletten.⁹⁵⁹ Bei den Schweizerischen Bundesbahnen wurden in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zwischen einem und drei Prozent der Fahrten mit Gruppenbilletten unternommen.⁹⁶⁰

Vereine, die ihren jährlichen Ausflug mit der Eisenbahn praktizierten, konnten dadurch in Gegenden gelangen, die ihnen bislang verwehrt geblieben waren. Innerhalb eines Tages konnten mehrere hundert Kilometer lange Reisen unternommen werden, was mit Pferdeposten, Fuhrwerken und zu Fuss nicht möglich war. Destinationen mit der Eisenbahn waren oft Seen und Bergregionen, wie dies bei den individuellen Freizeitfahrten der Fall war. Entsprechend wurde auf Vereinsreisen nicht nur mit der Eisenbahn gefahren, einzelne Passagen erfolgten auch zu Fuss oder mit dem Dampfschiff. Wo keine Eisenbahnverbindungen bestanden, reisten Vereine oft mit Fuhrwerken.

Wie viele Vereine die Eisenbahn für ihre Vereinsreisen wählten, ist quellenmässig schwierig zu erfassen. Einen Einblick bieten Zeitungsartikel, die im Folgenden zu diesem Zweck diskutiert werden. Denn Vereinsausflüge wurden in der Presse angekündigt, oder es wurde im Nachhinein darüber berichtet. Vereinsreisen fanden üblicherweise in den Sommermonaten statt, konnten sich über mehrere hundert Kilometer erstrecken und wurden oft – aber nicht ausschliesslich – mit der Eisenbahn durchgeführt. Dass Vereinsreisen im Sommer unternommen wurden, deckt sich mit der Beobachtung der saisonalen Schwankungen. Diesen zufolge wurde in der warmen Jahreszeit öfter Eisenbahn gefahren als in den kalten Monaten (Kapitel 7.1.). Meist beschränkten sich die Zeitungsartikel auf grobe Eckdaten wie Destinationen, Datum und genutzte Verkehrsmittel der Vereinsreisen. Details wie Abreise- und Ankunftszeiten, Gruppengrössen oder wie eine Eisenbahnfahrt erlebt wurde, lassen sich den Zeitungsartikeln meist nicht entnehmen. Für die Beantwortung weitergehender Fragen zu Vereinsreisen müssten einzelne Vereine exemplarisch untersucht werden. Um dennoch einen Eindruck von Vereinsreisen mit der

959 Wie hoch der Anteil der Gruppenbillette bei der Nordostbahngesellschaft tatsächlich war, kann nicht gesagt werden, da diese Kategorie zunächst mit den Schul- und Lustfahrten und in den 1890er-Jahren mit den Schulfahrten erhoben wurde. Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft 1865, 1870, 1875, 1880, 1885, 1895; Schweizerische Centralbahngesellschaft, Bericht des Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung 1860, 1865, 1870, 1875, 1880, 1885, 1890, 1895. Eigene Berechnung.

960 Bericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen 1905, 1910; Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen 1915, 1920, 1925, 1930, 1935, 1940. Eigene Berechnung.

Eisenbahn zu erhalten, werden nachfolgend einzelne Beispiele erörtert.

Der Musik- und Gesangsverein Mörschwil unternahm im Juli 1856 mit dreissig Mann einen «Ausflug per Eisenbahn»⁹⁶¹ nach Winterthur. Für die Vereinsmitglieder war die Eisenbahnfahrt etwas Besonderes: «Von Station zu Station wechselten Musik und Gesang und machten die Fahrt zu einem eigentlichen Festzuge.»⁹⁶² Die Strecke betrug rund sechzig Kilometer, und die Eisenbahnlinie war ein Jahr zuvor in Betrieb genommen worden.⁹⁶³ Nicht im engeren Sinne eine Vereinsreise, aber ein früher Gruppenausflug war die Eisenbahnfahrt, die der Grosse Rat des Kantons Graubünden im Juni 1858 von Chur nach Ragaz (heute Bad Ragaz) durchführte.⁹⁶⁴ Auch diese Eisenbahnstrecke war kurz vorher eröffnet worden.⁹⁶⁵

Wenn keine Eisenbahnverbindung zwischen Abfahrts- und Zielort bestand, wurde auf andere Verkehrsmittel ausgewichen: Die Schweizerische Naturforschende Gesellschaft unternahm im August 1867 einen Ausflug von Rheinfelden nach Laufenburg.⁹⁶⁶ Die beiden Kleinstädte waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht an das Schienennetz angeschlossen, sodass die 25 Kilometer zu Fuss, mit einem Pferdewagen oder per Schiff zurückgelegt werden mussten.⁹⁶⁷ Beim zweitägigen Ausflug des Zuger Alpenklubs 1872 auf die Rigi kamen sowohl ein Pferdewagen als auch die Eisenbahn im Einsatz. Mit Ersterem wurde die 34-köpfige Gruppe von Zug nach Arth gebracht. Die beiden Ortschaften sollten erst 25 Jahre später mit der Eisenbahn verbunden werden.⁹⁶⁸ Die Klubmitglieder übernachteten in Arth und bestiegen früh am nächsten Tag die Rigi. Der Abstieg erfolgte Richtung Vitznau, wo ein Dampfschiff wartete, welches die Gruppe nach Luzern brachte, von wo aus die Reisegruppe mit der Eisenbahn nach Zug zurückkehrte. Die Vereinsreise dürfte insgesamt rund hundert Kilometer umfasst haben.⁹⁶⁹ Die Schützengesellschaft Wald, Kanton Zürich, unternahm 1893 per Pferdewerk einen Ausflug ins zwanzig Kilometer entfernte Uster.⁹⁷⁰ Zu diesem Zeitpunkt bestand zwischen Wald und Rüti eine Eisenbahnverbindung, nicht aber zwischen Wald und Uster. Dies dürfte der Grund gewesen sein,

weshalb die Schützen zwischen Wald und Uster nicht mit der Eisenbahn befördert wurden.⁹⁷¹

Ab den 1880er-Jahren traten Pferdewerke zunehmend in den Hintergrund, und die Eisenbahn nahm einen immer grösseren Anteil an den Vereinsreisen ein. Dies ging einher mit dem Ausbau der Schienennetze, welche zunehmend Regionen erfassten, die abseits der Hauptverkehrsverbindungen lagen (Kapitel 4.2.2. und 4.3.2.): Die Zuger Stadtsänger fuhren im August 1884 mit der Eisenbahn nach Immensee am Zugersee, von wo aus sie nach Küsnacht am Rigi wanderten. Dort wechselten sie auf das Dampfschiff, welches sie nach Buochs brachte. Von dort aus marschierten sie nach Stans.⁹⁷² Im Juli 1887 führte der Kaufmännische Verein einen Ausflug von Chur nach Glarus durch. Mit der Eisenbahn gelangten die Teilnehmenden von Chur nach Mühlehorn am Walensee, von wo aus sie über den Kerenzerberg nach Glarus wanderten.⁹⁷³ Der Schweizerische Forstverein hielt im August 1889 eine mehrtägige Versammlung in Delémont ab. Am letzten Tag waren die Teilnehmenden auf eine Eisenbahnfahrt in das rund sechzig Kilometer entfernte La Chau-de-Fonds eingeladen.⁹⁷⁴ Der Männerchor Frohsinn aus Graubünden reiste im Juni 1892 in die Zentralschweiz. Zunächst ging es mit Eisenbahn, Dampfschiff und Zahnradbahn nach Rigi-Kulm. Danach erfolgte der Abstieg nach Vitznau und von dort die Schifffahrt nach Unterseen. Zu Fuss wurden Rütli und Seelisberg besucht. Die Weiterreise erfolgte per Dampfschiff über den Vierwaldstättersee nach Luzern für eine Stadtbesichtigung. Der Männerchor reiste mit der Eisenbahn zurück nach Chur.⁹⁷⁵ An einem Augustsonntag des Jahres 1893 unternahm der Ortsverband Herisau des Grütlivereins einen Ausflug mit der Eisenbahn ins rund 23 Kilometer entfernte Rorschach am Bodensee.⁹⁷⁶ An einem Nachmittag im Juni 1896 besuchte der Tambourenverein von Zürich und Umgebung den Zugerberg und kehrte am Abend mit der Eisenbahn nach Hause zurück.⁹⁷⁷ Der Landwirtschaftliche Verein von Brig und Umgebung machte im Oktober 1913 einen Ausflug in die Bundesstadt. Ausnahmsweise wurden in einem Zeitungsartikel die Auslagen angegeben, die der Ausflug pro Person kostete: zwölf Franken.⁹⁷⁸ Dies entsprach 23 Arbeiterstunden.⁹⁷⁹ Sofern ein Vereinsausflug nicht durch die Vereinskasse gedeckt war, konnte dieser für die Teilnehmenden also eine grosse finanzielle Belastung darstellen.

961 Tagesneuigkeiten Schweiz. In: Neues Tagblatt aus der östlichen Schweiz, 07.07.1856: 2.

962 Ebd.

963 Schweizerische Eisenbahnstatistik 1910: 36; Wägli 2010: 15.

964 Verhandlungen des Grossen Rathes, Sitzung vom 21. Juni. In: Der Liberale Alpenbote, 22.06.1858: 2.

965 Wägli 2010: 15.

966 Aargau. In: St. Galler Zeitung, 17.08.1867: 2.

967 Dies war erst 1875 und 1892 der Fall. Wägli 2010: 17, 21; Schweizerische Eisenbahnstatistik 1910: 34.

968 Wägli 2010: 23.

969 Zugerisches. In: Neue Zuger Zeitung, 13.07.1872: 3.

970 Aus dem Vereinsleben. In: Der Grütliener, 10.08.1893: 3.

971 Wägli 2010: 19.

972 Zug, Stadtsänger-Verein. In: Neue Zuger Zeitung, 13.08.1884: 2.

973 Kaufmännischer Verein. In: Bündner Nachrichten, 02.07.1887: 3.

974 Programm für die Versammlung des Schweizerischen Forstvereins 1889: 146–147.

975 Notizen. In: Bündner Nachrichten, 05.06.1892: 3.

976 Ortsverband Herisau. In: Der Grütliener, 05.08.1893: 4.

977 Offener Sprechsaal. In: Zuger Volksblatt, 09.06.1896: 3.

978 Wallis. In: Walliser Bote, 11.10.1913: 3.

979 Vgl. HSSO G.16.; HSSO G.1.

Nach dem Ersten Weltkrieg fand das Postauto zunehmende Verbreitung und begann die Eisenbahn zu konkurrieren.⁹⁸⁰ Vereinsreisen wurden immer mehr mit dem Postauto durchgeführt. So hielt Der Grütlianer 1924 fest: «Allsontäglich kann man sehen, wie Vereine und Gesellschaften ihre Ausflüge mit großen Automobilen machen, weil sie dabei billiger wegkommen als auf der Bahn.»⁹⁸¹ Und der Zürcher Verein zur Förderung der Volkshochschule entschied sich 1929/1930 für eine Passfahrt mit dem Postauto, die als aufregend und abwechslungsreich beschrieben wurde:

«Im sichergesteuerten Postauto lässt sich das Haslital genussvoll durchfahren (...) Und wenn der vollbeladene, flinke Postwagen mit einer an Selbstverständlichkeit grenzenden Sicherheit alle die halsbrecherischen Kehren der «Maierenwand» gen Gletsch hinuntergleitet, dann wird der Blick gebannt durch die breit ins Rhonetal hinabbrandenden Eismassen des Rhonegletschers.»⁹⁸²

7.5.2. Schulreisen

Auch bei Schulreisen waren die Gruppenbillette beliebt. Eine wichtige Voraussetzung für regelmässig durchgeführte Schulreisen war die staatliche Institutionalisierung des Schulwesens. Die Kantone, welche sich 1831 liberale Verfassungen gaben, bauten ganzjährige Volksschulen. Daneben entstanden Lehrerseminare sowie Gymnasien, und die Zahl der Universitäten nahm zu.⁹⁸³ Mit der Verfassungsrevision von 1874 wurden die Kantone verpflichtet, einen öffentlichen und unentgeltlichen Primarschulunterricht anzubieten.⁹⁸⁴

Die Quellenlage ist bei den Schulreisen besser als bei den Vereinsreisen. Im 19. Jahrhundert bestand eine grosse Palette an pädagogischen Fachzeitschriften, die sich mit der Bedeutung von Schulreisen befassten und durchgeführte Schulreisen dokumentierten. Daneben wird in vielen Biografien über die Schulreise (vor allem über die erste) berichtet, sodass Schulreisen aus erster Hand nachgezeichnet werden können. Schulreisen entstanden nicht erst mit der Eisenbahn. So berichtete das Bernische Volks-Schulblatt 1856 von einer Schulreise an einem Mainachmittag, die vom Staldenschulhaus der Stadt Bern auf den Bantiger führte, ei-

nen nahegelegenen Aussichtsberg. Um ein Uhr nachmittags marschierten Lehrer und Schüler los, und gegen fünf Uhr abends erreichten sie den Gipfel. Auf dem Rückweg wurden mehrere Zwischenhalte eingelegt, bei denen die Lehrer die Kinder über die örtliche Fauna und Flora unterrichteten.⁹⁸⁵

Als sich das Eisenbahnnetz auszubreiten begann, diskutierten pädagogische Kreise, welche Rolle Eisenbahnfahrten auf Schulreisen spielen sollten. Ein Befürworter von Schulreisen mit Eisenbahnfahrten war der Berner Schulfreund, da die Eisenbahngesellschaften preisliche Ermässigungen gewährten und die Eisenbahnfahrt für die Kinder nicht selten den Höhepunkt einer Schulreise darstellte.⁹⁸⁶ Wie die Vereine profitierten Schulklassen davon, mit der Eisenbahn weiter entfernte Regionen schnell und bequem erreichen zu können. Doch auch bei den Schulreisen fielen die Kosten ins Gewicht, weil eine Schulreise für die Eltern eine grosse finanzielle Belastung darstellen konnte, wie der Berner Schulfreund zwei Jahre später zu bedenken gab. Er veranschlagte eine Schulreise von Bern auf den Gurnigel, einen rund 35 Kilometer entfernten Hügelzug, mit 2,40 Franken pro Kind.⁹⁸⁷ Angesichts der damaligen Löhne konnten die Kosten für eine Schulreise einen Tagesverdienst übersteigen: 1870 verdiente ein Tagelöhner im Kanton Bern zwischen 1,50 und 2 Franken, ein Fabrikarbeiter zwischen 1,50 und 2,50 Franken, eine Fabrikarbeiterin zwischen 1 und 1,50 Franken und ein Handwerker rund 2,50 Franken.⁹⁸⁸

Dass Schulreisen für die Kinder oft ein prägendes Erlebnis waren, verdeutlichen auch die konsultierten Biografien. Die erste Schulreise sollte Verena Conzett, wohl um 1870, von Zürich nach Zug bringen. Als klar war, dass die Reise mit der Eisenbahn unternommen würde, gab es für Verena nur noch ein Thema: ««Mutter, wir machen eine grosse Reise, und wir fahren Eisenbahn, das erstemal Eisenbahn!» (...) Bei jedem Essen erzählte ich nur noch von der Reise, für mich war sie eine Weltreise.»⁹⁸⁹ Für Paul Thürer und die Mehrzahl seiner Schulkameraden wurde es die erste Eisenbahnfahrt, als die Kantonsschulklasse 1894 von Davos ins Berner Oberland fuhr.⁹⁹⁰ Als Paul Thürer später in Monstein-Davos Pfarrer war, begleitete er 1905 eine Klasse auf ihrer Schulreise nach Chur: «Die meisten Kinder fuhren zum ersten Mal mit der Eisenbahn und genossen die Fahrt mit ganzer Seele.»⁹⁹¹ Auch Helene Spuhler-Moor fuhr das erste Mal mit der Eisenbahn, als sie um 1920 als Erstklässlerin eine Schulreise von

980 Vgl. Merki 1998: 99.

981 Die Taxen der Bundesbahnen. In: Der Grütlianer, 21.11.1924: 1.

982 Meister 1929–1930: 445.

983 Maissen 2011: 187.

984 Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 29. Mai 1874, Artikel 27, Absatz 2. www.bj.admin.ch/dam/data/bj/staat/gesetzgebung/archiv/bundesverfassung/bv-alt-d.pdf, 12.08.2019.

985 Vgl. Gempeler 1856: 177–179.

986 Vgl. Ueber Schulreisen 1865: 263–267.

987 Vgl. Zwei Schüler-Ausflüge 1867: 265–267.

988 Statistisches Jahrbuch für den Kanton Bern 1872: 212–215.

989 Conzett 1929: 46.

990 Thürer 2005: 94.

991 Ebd.: 216.

Wislikofen im Kanton Aargau nach Schaffhausen an den Rheinfall unternahm.⁹⁹²

Der Fakt, dass die erste Eisenbahnfahrt im Rahmen einer Schulreise erfolgte, löste nach dem Zweiten Weltkrieg Verwunderung hervor: Die Tat druckte 1947 unter dem Titel «Zum erstenmal auf der Eisenbahn» die Reminiszenz einer Lehrerin ab, die mit ihrer Klasse 1914 auf einer Schulreise war. Die Schulklasse der ungenannten Gemeinde im Emmental bestieg in Signau den Zug nach Bern:

«Wir wollten unsere Schulreise an die Ausstellung [wahrscheinlich an die Schweizerische Landesausstellung 1914, BS] nach Bern machen (...) Zweiundzwanzig Schüler kamen mit. Achtzehn hatten noch nie eine Eisenbahn gesehen, vier hatten schon eine gesehen; aber damit gefahren war noch keines (...) In Signau konnten es die Kinder fast nicht erwarten, bis der Zug da war. Immer wieder fragten sie mich: «Hast du es ihm auch gesagt, er solle stille halten, wir möchten auch einsteigen?» Als er dann endlich angeschnaubt kam, stoben alle hinter das Bahnhöflein, hielten sich krampfhaft bei den Händen und erklärten, daß sie nicht mitfahren würden (...) Mit Hilfe des Stationsvorstandes (...) waren wir endlich so weit, daß alle im Wagen saßen. Aber mausestill waren sie und wagten nicht, sich vom Platze zu bewegen. Als der Zug fuhr, wollte ich ihnen die Fenster herunterlassen, damit, sie besser hinaussehen könnten. «Tu nicht auf, tu nicht auf», tönte es erschrocken, und ängstlich rutschten sie näher zusammen. So fuhren wir denn bis Bern, ohne daß auch nur eines vom Platze aufgestanden wäre, obschon alle nach und nach vergnügter und recht, unternehmungslustig dreinschauten. Fragte ich: «Gefällt, es euch auf der Eisenbahn?», so nickten sie sehr zustimmend und wohlgefällig.»⁹⁹³

In den 1920er-Jahren war die Eisenbahn bei Schulreisen kaum mehr wegzudenken. Die Schweizer Schule berichtete 1923: «Fast jeden Tag sieht man jugendfrohe Scharen den Bahnhöfen und Schiffsstationen zusteuern, mit einer Freude im Herzen, die sich in hellem Jubel Lust macht.»⁹⁹⁴ Wie es bei den Vereinsreisen der Fall war, nahm das Postautomobil nach und nach auch bei den Schulreisen einen wichtigen Platz ein. Die Schweizer Schule befürwortete 1928 aus «schulpädagogischen Gründen»⁹⁹⁵ das Reisen mit dem Postauto. Das offene Verdeck und die zahlreichen Zwi-

schenhalte böten eine intensivere Auseinandersetzung mit den Sehenswürdigkeiten, als dies mit der Eisenbahn möglich wäre: «Der Zug rast eben auch an den schönsten Stellen unseres Landes mit unverminderter Geschwindigkeit dahin.»⁹⁹⁶ Gleichzeitig befürchtete die Schweizer Schule, dass das Postauto den Fussmarsch ablösen könne, welchen sie für eine Schulreise als grundlegend erachtete:

«Eine Autofahrt über einen Bergpaß hinüber löst bei weitem nicht die Empfindung aus wie ein mühsamer Gang auf die Paßhöhe, bei der man so oft Intimitäten aus der Tier- und Pflanzenwelt mit Muße betrachten kann. Eine Fahrt dem Rhonegletscher entlang wird nie so bleibende Eindrücke bei unserer Jungwelt auslösen wie eine mehrstündige Gletscherwanderung, angeseilt, über Schnee und Eisspalten.»⁹⁹⁷

Die Schulreisen blieben im 20. Jahrhunderts kostspielig. Im Mai 1939 unternahm die Gewerbliche Knabensekundarschule der Stadt Freiburg einen Schulausflug auf das Rütli, an welchem die Eltern teilnehmen konnten. Für die Erwachsenen betrug die Kosten 16 Franken und beinhalteten das Mittagessen sowie das Eisenbahn- und Dampfschiffbillett. Für die Kinder dürften die Kosten geringer gewesen sein.⁹⁹⁸ Die 16 Franken entsprachen zwölf Arbeiterstunden, womit die Teilnahme an einer Schulreise vor dem Zweiten Weltkrieg rund einen Tagesverdienst ausmachen konnte.⁹⁹⁹

992 Pro Senectute 1989: 34.

993 Zum erstenmal auf der Eisenbahn. In: Die Tat, 19.01.1947: 15.

994 Schulreisen 1923: 233.

995 Schulreisen – per Bahn oder Auto 1928: 287.

996 Ebd.

997 Ebd.

998 Gewerbliche Knabensekundarschule der Stadt Freiburg. In: Freiburger Nachrichten, 06.05.1939: 5.

999 1939 betrug der Stundenlohn eines Arbeiters 1,29 Franken. HSSO G.1. Eigene Berechnung.

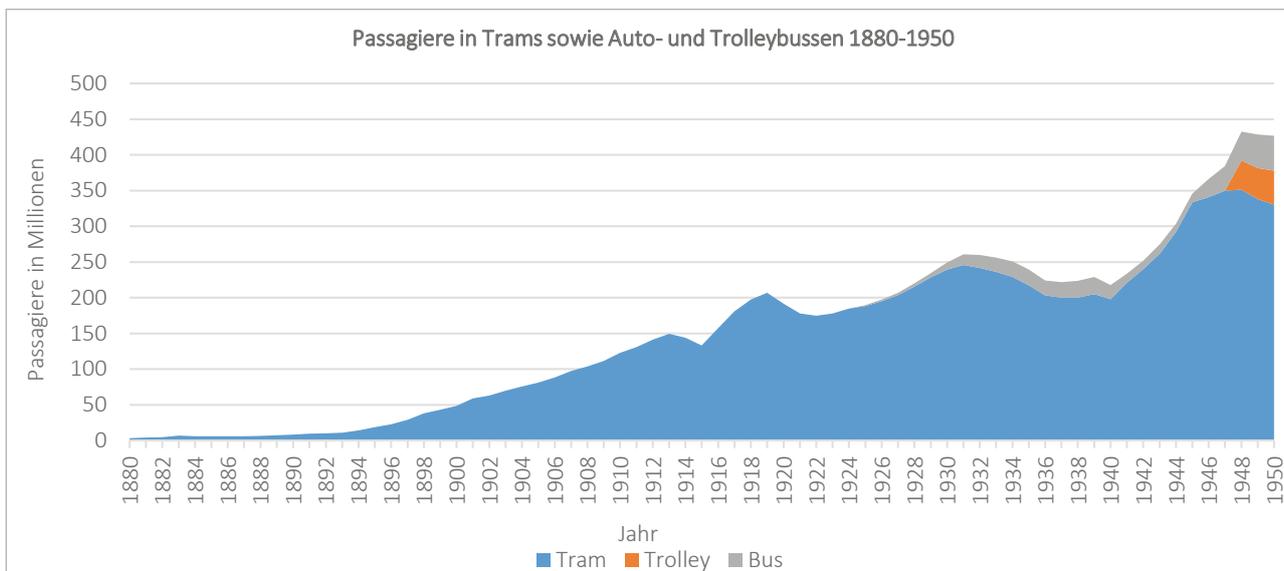


Abbildung 62: Beförderte Tram-, Trolley- und Autobuspassagiere in der Schweiz in Millionen, 1880 bis 1950. Über 90 Prozent der Reisenden im öffentlichen Personennahverkehr waren in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts Trampassagiere.¹⁰⁰²

8. Tram

8.1. Allgemeines

Wie bei den Eisenbahnen nahmen die Fahrtenzahlen auch bei den Trams langfristig stark zu. Dies lässt sich aus den Eisenbahnstatistiken ablesen, die neben den Eisenbahn- die Trampassagierzahlen abbilden. 1880 beförderten die Trams in der Schweiz 3,4 Millionen, 1900 knapp 50 Millionen und 1939 über 200 Millionen Passagiere. Einbrüche waren während des Ersten Weltkriegs, Anfang der 1920er-Jahre und in den 1930er-Jahren zu verzeichnen. Die Tramgesellschaften führten diese auf Tarifierhöhungen und konjunkturelle Abschwünge zurück.¹⁰⁰⁰ In der Zwischenkriegszeit kam der Trolleybus hinzu, später ebenfalls der Motorbus (Abbildung 62; siehe auch Kapitel 5.4.). Obwohl eine Evaluationsstudie, wie sie Thomas Frey zu den Eisenbahngeschäftsberichten durchführte,¹⁰⁰¹ zu den Tramquellen fehlt, kann davon ausgegangen werden, dass die Passagierzahlen – wie sie die Eisenbahnstatistiken wiedergeben – zu den Trams verlässlich sind. Denn als die Trams in der Schweiz in den 1880er-Jah-

ren aufkamen, gehörten die Erhebungs- und Auswertungsprobleme der Eisenbahnstatistiken der Vergangenheit an (Kapitel 7.1.).

Wie bei der Eisenbahn schwankten beim Tram die Passagiere nach Jahreszeit anfänglich stark. In Genf, Bern und Zürich wurde das Tram Ende des 19. Jahrhunderts in den Sommermonaten häufiger genutzt als im Winter: Im August verzeichneten die Tramgesellschaften in den drei Städten zwischen vierzig und sechzig Prozent mehr Fahrten als im Januar. Der Februar war der fahrtenschwächste Monat (Abbildung 63).

Wenn wie bei der Eisenbahn die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts betrachtet wird, so zeigt sich, dass die Extrema im August und Februar verschwanden. Im längerfristigen Verlauf glich sich die Nutzung im Sommer und Winter zusehends an. Insbesondere reduzierte sich die Zahl der Tramfahrten bei den Berufspendlern im Sommer, da diese den Arbeitsweg bei warmem und trockenem Wetter zu Fuss, mit dem Fahrrad oder dem Motorrad zurücklegten.¹⁰⁰³ Wie die Eisenbahn entwickelte sich das Tram allmählich zu einem Verkehrsmittel, das im Jahresverlauf gleichmässig genutzt wurde (Abbildung 64).

Die Tramgesellschaften hatten eine geringere Billettvialt als die Bahngesellschaften. Neben den Einzelfahrten standen Abonnemente im Angebot, wie sie etwa die Zürcher Strassenbahnen 1887 einführten. 1888 boten sie

1000 Bericht und Jahresrechnung Städtische Strassenbahnen und Stadt-Omnibus Bern, 1930: 3; 1935: 1; 1936: 1; 1938: 1; Geschäftsbericht und Rechnung der Städtischen Strassenbahn Zürich 1935: 9–10.

1001 Vgl. Frey 2005.

1002 BFS 11.3.2.3. Eigene Darstellung.

1003 Vgl. Steffen 1953: 117; Jäger 1946: 154.

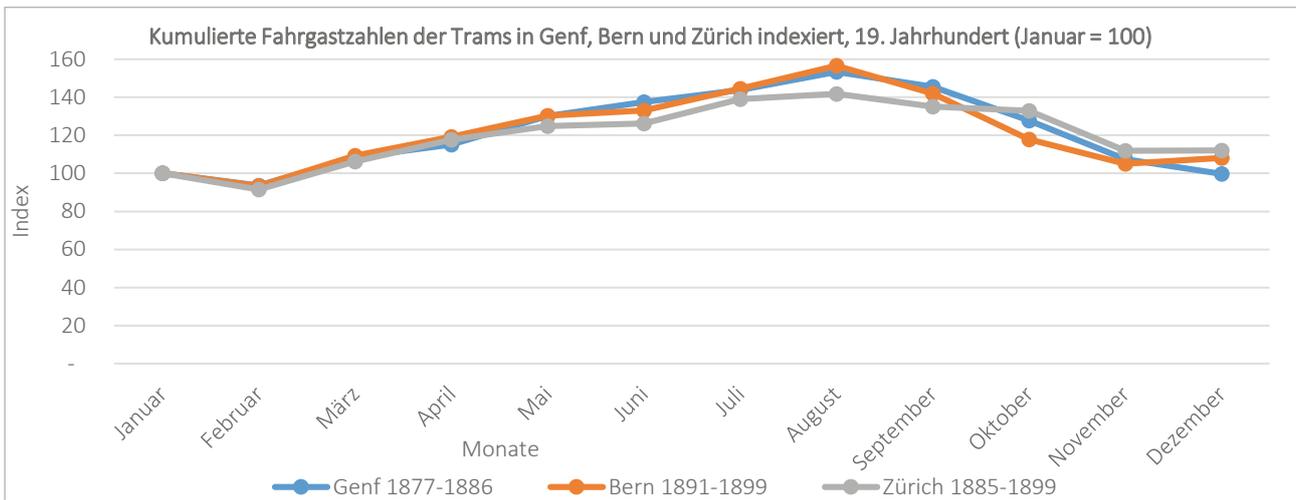


Abbildung 63: Monatliche Schwankungen in den Fahrgastzahlen der Trams in Bern und Zürich in den ersten Betriebsjahren. Wie die Eisenbahn wurde auch das Tram besonders bei schönem und warmem Wetter genutzt.¹⁰⁰⁷

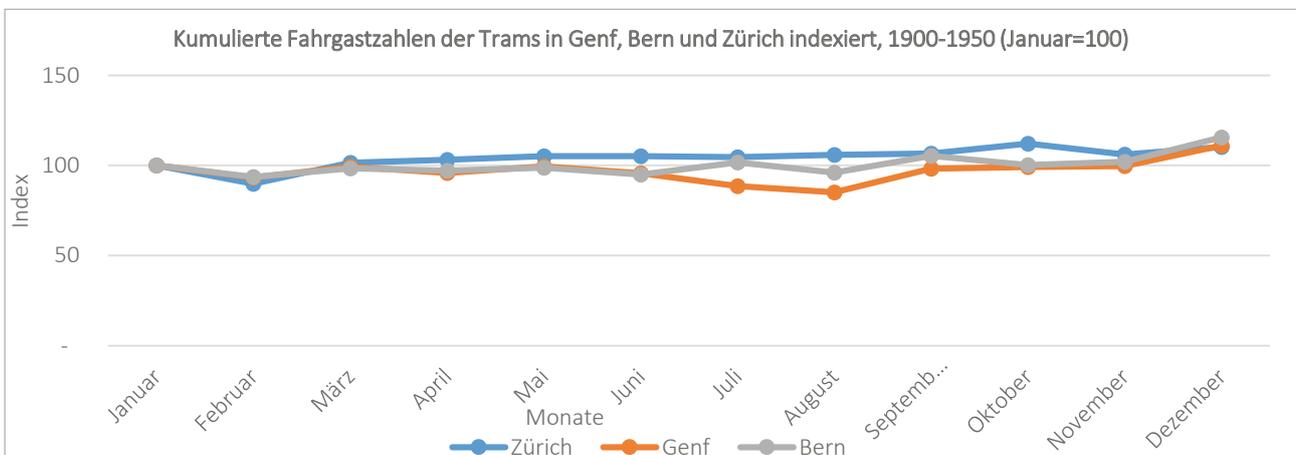


Abbildung 64: Monatliche Schwankungen in den Fahrgastzahlen der Trams in Bern und Zürich in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Es lassen sich kaum mehr saisonale Ausschläge feststellen.¹⁰⁰⁸

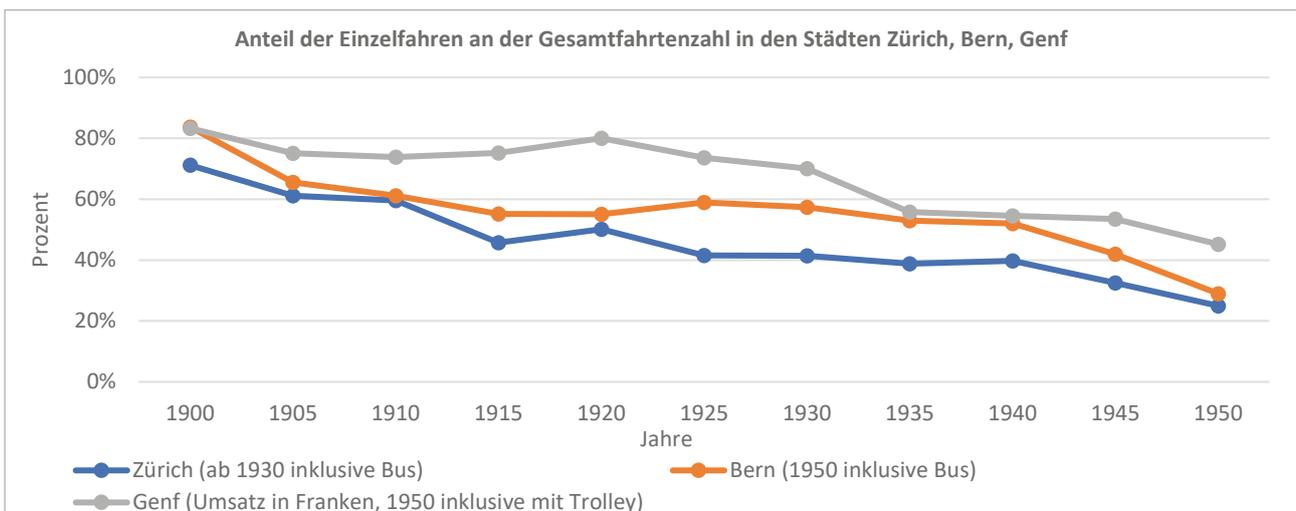


Abbildung 65: Anteil der Einzelfahrten an der Gesamtfahrtenzahl in Zürich, Bern und Genf.¹⁰⁰⁹

verbilligte Fahrkarten an, die für zwei Personen des gleichen Haushaltes galten.¹⁰⁰⁴ Die Tramwaygesellschaft Bern bot kurz nach der Jahrhundertwende unter anderem Schüler- und Arbeiterabonnemente mit Rabatten von vierzig bis fünfzig Prozent gegenüber den Einzelfahrkarten an. Mit sogenannten Zeitkarten konnten unbeschränkt viele Fahrten unternommen werden.¹⁰⁰⁵ In Genf waren 1905 Arbeiterabonnemente, Schülerkarten sowie Retour- und Anschlussbilletts im Gebrauch. 1930 verkauften die Genfer Trams zusätzlich Abonnementshefte zu 20 Fahrten mit 20 Prozent und zu 40 Fahrten mit 25 Prozent Rabatt gegenüber Einzelfahrkarten sowie Abonnemente, die zu zwei Fahrten pro Tag berechtigten.¹⁰⁰⁶

8.2. Einzelfahrten

Wie bei den Eisenbahnen bestanden beim Tram Einzelfahrten aus Einfach- sowie Hin- und Rückfahrten. Im Zeitverlauf nahm der Anteil der Einzelfahrten am Gesamtpassagieraufkommen zwar immer mehr ab, behielt bis weit ins 20. Jahrhundert aber eine vorherrschende Stellung. 1900 besaßen in Zürich, Bern und Genf mehr als siebzig Prozent der Tramfahrer ein Einzelbilletts. Fahrten mit reduzierter Taxe waren in der Limmatstadt besonders beliebt, denn im Ersten Weltkrieg besaß mehr als jede zweite beförderte Person ein solches Abonnement. Damit entwickelte sich die Nutzung des Zürcher Trams in Bezug auf die Abonnemente etwa im Gleichschritt mit derjenigen der Schweizerischen Bundesbahnen: Diese verkauften im Ersten Weltkrieg ebenfalls mehr vergünstigte als reguläre Fahrkarten. In Bern und

Genf übertraf die Zahl der Abonnementspassagiere diejenige der Einzelfahrtspassagiere erst in den 1940er-Jahren. (Abbildung 65).

Die Preise für eine Tramfahrt waren in verschiedenen Schweizer Städten ähnlich. Eine Fahrt vor der Jahrhundertwende mit dem Pferdetram kostete in Zürich zwischen zehn und zwanzig, in Bern zwischen zehn und fünfunddreissig und in Basel zwischen zehn und dreissig Rappen.¹⁰¹⁰ Ein Arbeiter hätte 1895 für eine solche Fahrt zwischen einer Viertel- und ganzen Stunde arbeiten müssen.¹⁰¹¹ Bis 1918 kosteten in Zürich die Einzelfahrten weiterhin zwischen zehn und zwanzig Rappen. 1920 wurden die Tarife auf zwanzig bis vierzig Rappen verdoppelt.¹⁰¹² Auch in Bern wurden die Preise nach dem Ersten Weltkrieg verdoppelt und galten bis 1939.¹⁰¹³ Aufgrund der Reallohnsteigerungen musste ein Arbeiter in den 1920er- und 1930er-Jahren für eine Zwanzig-Rappen-Fahrt noch rund acht bis zehn Minuten arbeiten.¹⁰¹⁴ Im Ausland fielen die Preise für die Trambilletts in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts ebenfalls: In den USA und in Frankreich rund um die Hälfte, in den Niederlanden um ein Viertel.¹⁰¹⁵

Wie bei der Eisenbahn ist auch beim Tram schwierig zu eruieren, zu welchen Zwecken eine Einzelfahrt gelöst wurde. Anhand der biografischen Quellen und schriftlich festgehaltenen Aussagen von Zeitzeugen sollen im Folgenden Motive identifiziert werden, die jemanden dazu brachten, das Tram zu nehmen.

8.2.1. Ein «verbessertes Trottoir»

Von Anfang an wurde versucht, mit dem Tram die Möglichkeit zu schaffen, dass kurze Wege in der Stadt nicht mehr zu Fuss gegangen werden mussten. Da die Tramlinien auf den Stadtstrassen lagen und durch die Innenstädte sowie Wohnquartiere führten, waren die Voraussetzungen dafür günstig. Damit war das Tram, anders als die Eisenbahn, welche grösstenteils zwischen und ausserhalb von Ortschaften ver-

1004 Geschäftsbericht und Rechnung der Städtischen Strassenbahn Zürich 1887: 5, 1888: 6.

1005 Bericht und Jahresrechnung Städtische Strassenbahnen Bern 1901: 10; Städt. Strassenbahnen Bern. In: Intelligenzblatt für die Stadt Bern, 06.02.1902: 4.

1006 Rapport, propositions et délibérations, comptes et bilan, Compagnie genevoise des tramways électriques 1905: 19; 1930: 13.

1007 Rapport, propositions et délibérations, comptes et bilan, Compagnie genevoise des tramways électriques 1900, 1905, 1910, 1915, 1920, 1925, 1930, 1935, 1940, 1945, 1950; Bericht und Jahresrechnung Städtische Strassenbahnen Bern 1900, 1905, 1910, 1920; Bericht und Jahresrechnung Städtische Strassenbahnen und Stadt-Omnibus Bern 1925, 1930, 1935, 1940, 1950; Geschäftsbericht und Rechnung der Städtischen Strassenbahn Zürich 1900, 1905, 1910, 1915, 1920, 1925, 1930, 1935, 1940, 1950. Berechnungsmethode: siehe Fussnote 810. Eigene Berechnung und Darstellung.

1008 Rapport, propositions et délibérations, comptes et bilan, Compagnie genevoise des tramways électriques 1900, 1905, 1910, 1915, 1920, 1925, 1930, 1935, 1940, 1945, 1950. Bericht und Jahresrechnung Städtische Strassenbahnen Bern 1900, 1905, 1910, 1920; Bericht und Jahresrechnung Städtische Strassenbahnen und Stadt-Omnibus Bern 1925, 1930, 1935, 1940; Geschäftsbericht und Rechnung der Städtischen Strassenbahn Zürich 1900, 1905, 1910, 1915, 1920, 1925, 1930, 1935, 1940, 1950. Eigene Berechnung und Darstellung.

1009 Rapport, propositions et délibérations, comptes et bilan, Compagnie genevoise des tramways électriques 1900, 1905, 1910, 1915, 1920, 1925, 1930, 1935, 1940, 1945, 1950. Bericht und Jahresrechnung Städtische Strassenbahnen Bern 1900, 1905, 1910, 1920; Bericht und Jahresrechnung Städtische Strassenbahnen und Stadt-Omnibus Bern 1925, 1930, 1935, 1940; Geschäftsbericht und Rechnung der Städtischen Strassenbahn Zürich 1900, 1905, 1910, 1915, 1920, 1925, 1930, 1935, 1940, 1950. Eigene Berechnung und Darstellung.

1010 Trüb 1978: 6; Jahresbericht des Verwaltungsrates der Berner-Tramway-Gesellschaft 1891: 7; Appenzeller 1995: 23.

1011 1895 betrug der Stundenlohn eines Arbeiters 36 Rappen. HSSO G.1. Eigene Berechnung.

1012 Winterhalter, Senti 1936: 25–27.

1013 Bericht und Jahresrechnung Städtische Strassenbahnen Bern 1920: 3–6.

1014 1923 betrug der Stundenlohn eines Arbeiters 1,27 Franken, 1930 1,37 und 1939 1,29 Franken. HSSO G.1. Eigene Berechnung.

1015 Vgl. Filarski, Mom 2011: 62.



Abbildung 66: Das Berner Tram ist in das Stadtbild integriert. Postkarte mit unbekanntem Datum, wahrscheinlich kurz nach der Jahrhundertwende.¹⁰¹⁶

kehrte, Teil des städtischen Verkehrs- und Strassenbildes (Abbildung 66).

Dem Zürcher Stadttingenieur Arnold Bürkli schwebte das Tram als «verbessertes Trottoir»¹⁰¹⁷ vor, als alternative Fortbewegung für Fussgänger. Dies hielt er 1877 fest, einige Jahre bevor in Zürich die ersten Pferdetrans den Betrieb aufnehmen sollten:

«Das Gebiet dieser Schienenwege beginnt in den belebtesten Strassen der bevölkerten Städte und Ortschaften, um nach den Vorstädten hin in zahlreichen Abzweigungen sich zu verlaufen (...) Der Tramway schafft keineswegs auf selbst erworbenem Grunde eine neue Verkehrslinie, sondern er will nur dem in der vorhandenen Strasse schon bestehenden Personen-Verkehr, der durch die gebotene Erleichterung sich allerdings vermehren wird, grössere Bequemlichkeit und namentlich billigere Preise als die übrigen Fuhrwerke bieten.»¹⁰¹⁸

Waren die Tramlinien einmal gebaut (Kapitel 5), war der Wechsel vom Zufussgehen aufs Tram hingegen keine Selbstverständlichkeit. Die untersuchten Biografien zeigen, dass das Tram im Alltag nur punktuell genommen wurde: Nach Heinrich Gysler fuhren vor 1900 «Alte, Gebrechliche und

die besseren Stände»¹⁰¹⁹ mit dem Tram. Personen ohne eingeschränkte Gehfähigkeit und ohne besondere finanzielle Ressourcen schienen nicht Tram zu fahren. Vor diesem Hintergrund ist die brüske Zurechtweisung von Heinrich durch seinen Lehrmeister keine Überraschung, als Ersterer mit dem Tram unterwegs war: «Hast du erben können, dass du Tram fährst? Du hast doch noch junge Beine, du kannst doch laufen, derartige Schnauer gehören nicht ins Tram!»¹⁰²⁰ Heinrich verliess das Tram daraufhin «beschämt»¹⁰²¹ und ging den Rest der Strecke zu Fuss. Ein 80-jähriger Schmied aus Zürich-Aussersihl erinnerte sich im Jahr 1950, dass die Arbeiter um 1900 zu Fuss unterwegs waren, um die zehn Rappen für die Tramfahrt zu sparen: «Nur die bessern Leute konnten es sich erlauben, durch die Stadt gefahren zu werden.»¹⁰²² Stieg er dennoch im blauen Überkleid ins Tram, habe man ihn «von der Seite angeschaut».¹⁰²³

Mit der Annahme, dass das Tramfahren das Gehen ersetzen sollte, lässt sich die Tatsache erklären, dass die Stammlinie des Berner Trams in den ersten Jahren Richtung Westen mehr Menschen beförderte (57 Prozent) als Richtung Osten (43 Prozent).¹⁰²⁴ Die Stammlinie hatte die Endstatio-

1016 Staatsarchiv des Kantons Bern, T. A Bern Spitalgasse 4, www.query.sta.be.ch/detail.aspx?ID=396735, 12.08.2019.

1017 Bürkli 1877: 146.

1018 Ebd.: 4–5.

1019 Gysler 1964: 149.

1020 Ebd.

1021 Ebd.

1022 Zitiert nach Lang 1950: 63.

1023 Ebd.

1024 Jahresbericht des Verwaltungsrates der Berner-Tramway-Gesellschaft, Jahrgänge 1890–1899. Bericht und Jahresrechnung Städtische Strassenbahnen und Stadt-Omnibus Bern, Jahrgänge 1925, 1930, 1935–1938, 1940. Geschäftsbericht und Rechnung der Städtischen Strassenbahn Zürich, Jahrgänge 1887–1890, 1895, 1900, 1903–1905, 1910, 1915, 1920, 1925, 1930, 1935, 1940, 1950.

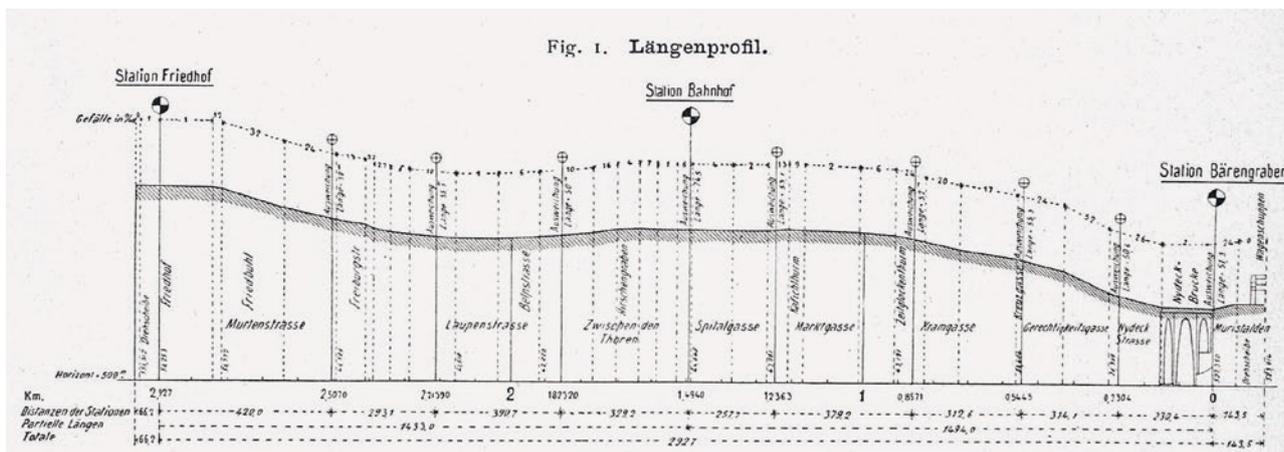


Abbildung 67: Das Längenprofil der Stammlinie der Stadt Bern 1890 mit der Ost-West-Steigung. Links der Friedhof im Westen, rechts der Bahnhof im Osten.¹⁰²⁵

nen Friedhof und Bärengraben – Letztere war ein beliebtes Ausflugsziel (Kapitel 5.2.) – sowie Zwischenstationen beim Bahnhof und in der Innenstadt. In westlicher Richtung wies die Stammlinie eine Steigung und gegen Osten ein Gefälle auf (Abbildung 67). Die Strecke zum Bärengraben Richtung Osten glich deshalb einem bequemen Spaziergang abwärts, während der Weg Richtung Westen mit einer körperlichen Anstrengung bergauf verbunden war. Möglicherweise gelangten die Menschen zu Fuss zum Bärengraben und fuhrten danach mit dem Tram zurück, um sich einen kräftezehrenden Fussmarsch ins Zentrum zu ersparen.

Auch nachdem die städtischen Tramnetze erstellt und elektrifiziert waren (Kapitel 5.3.), ersetzte eine Tramfahrt nicht zwangsläufig einen Fussmarsch, wie die biografischen Quellen nahelegen: Albert Burkhard berichtete, dass sein Vater in den 1920er-Jahren von Seebach verschiedentlich in die rund fünf Kilometer entfernte Stadt Zürich musste, um Geschäfte zu erledigen. Zwischen der Vorortgemeinde und der Stadt verkehrte ein Tram. Der Vater habe mindestens eine Wegstrecke zu Fuss zurückgelegt, da er die Fahrtaxe von 55 Rappen «sparen wollte».¹⁰²⁶ Der Familie dürfte es materiell nicht schlecht gegangen sein (Kapitel 7.2.1), dennoch verzichtete der Vater aufs Tramfahren. Bei welchen Gelegenheiten der Vater das Tram nahm und wann er die rund einstündige Strecke zu Fuss bewältigte, lässt die Biografie offen. Der Vater sah wohl eher aus Gewohnheit oder Überzeugung vom Tramfahren ab und nicht, weil es das Haushaltsbudget erfordert hätte. Ähnlich war es beim Vater von Fritz Bär. Auf einem Teil seines Arbeitsweges verkehrte ein Tram, auf welches er aus Spargründen verzichtete. Er ging

die Strecke von rund einem Kilometer zu Fuss.¹⁰²⁷ Gemäss Dora Stettler waren Tramfahrten in ihrer Kindheit, die sie in den 1930er-Jahren in der Stadt Bern verbrachte, «nicht üblich»¹⁰²⁸, da sich dies die Familie nicht leisten konnte; «wir legten meist erstaunlich lange Strecken zu Fuss zurück».¹⁰²⁹ Eine in der Stadt Zürich wohnhafte Dame, über die nichts Weiteres bekannt ist, besuchte im Jahr 1950 Kaufhaus und Bekannte mit dem Tram. Gegenüber dem Ehemann beteuerte sie indes, dass sie diese Wege unter die eigenen Füße nähme, um das Haushaltsbudget nicht mit Tramfahrten zu belasten.¹⁰³⁰

8.2.2. Ausflüge und der Besuch von Anlässen

Die fast fünfzig Millionen Passagiere, welche die Trams in den Schweizer Städten um die Jahrhundertwende beförderten, legen nahe, dass das Tram zu diesem Zeitpunkt intensiv genutzt wurde. Wenn das Tram schon nicht das alltägliche Zufussgehen in der Stadt ersetzte, nahm es zunächst eine umso höhere Bedeutung in der Freizeit ein. Dies war dann der Fall, wenn es darum ging, die Stadt für kurze Zeit zu verlassen oder einen Anlass in der Stadt zu besuchen.

In verschiedenen europäischen Städten wurde besonders oft an Sonn- und Feiertagen Tram gefahren; im Sommer mehr als im Winter. In Brüssel fanden nach der Jahrhundertwende Ausflüge ins nahe Umfeld statt. Die Städter fuhrten mit dem Tram bis zur Endstation, machten von dort

1025 Bertschinger 1890: 155 (Skizze).

1026 Burkhardt 1997: 20.

1027 Bär 2003: 110–111.

1028 Stettler 2004: 11.

1029 Ebd.

1030 Lang 1950: 61.

aus einen Spaziergang durch einen Park oder zu einem Aussichtspunkt und nahmen das Tram zurück in die Stadt. In Liverpool und Yorkshire gab es spezielle Reiseführer, die Tramfahrten und Fussmärsche kombinierten.¹⁰³¹ Mit dem Tram konnten die Vororte erkundet werden, was mit Ausflügen und Entspannung verbunden war: «It opened up new possibilities of excursions and outings on those increasingly frequent days of leisure and relaxation.»¹⁰³²

Hierzulande verzeichneten die städtischen Trams an den Wochenenden und Feiertagen in den warmen Monaten ebenfalls eine hohe Nutzung: In den Geschäftsberichten der Zürcher Strassenbahn wird verschiedentlich auf das grosse Verkehrsaufkommen an den Oster- und Pfingstwochenenden hingewiesen. An schönen Sonntagen mussten wegen der erhöhten Tramnachfrage teilweise Extrakurse eingelegt werden. An Sonntagen wurde der Fahrplan mit zusätzlichen Tramverbindungen auf jenen Linien ergänzt, die zu den Stationen Rehalp, Höngg und Rigiviertel führten.¹⁰³³ Diese Stationen lagen am Fuss der verschiedenen Zürcher Hausberge, die beliebte Naherholungsgebiete waren.¹⁰³⁴ Wahrscheinlich fuhren Ausflügler mit dem Tram bis zur Endstation und marschierten von dort zu Fuss weiter, wie dies im Ausland der Fall war. Bei der Endstation Rehalp konnte auf die Forchbahn gewechselt werden, welche die Passagiere weiter auf den Pfannenstiel und auf den Zollikerberg führte.¹⁰³⁵ Und im Rigiviertel konnte die Seilbahn zur Bergstation Rigiblick genommen werden.¹⁰³⁶ Die Vermutung, dass Ausflügler das Tram bis zum Stadtrand nahmen, um ihren Ausflug von dort fortzusetzen, bestätigte Der Grütlianer 1924 anlässlich der Eröffnung der Tramlinie Fluntern-Allmend: «Die städtischen Spaziergänger wird es sehr freuen, wenn sie von nun an (...) von allen Punkten der Stadt nicht nur bis zum Fluntern Kirchlein, sondern bis auf den Zürichberg fahren können.»¹⁰³⁷

Auch die Berner Trams setzten an verkehrsreichen Tagen Extrakurse und zusätzliche Billettkontrolleure ein.¹⁰³⁸ Der unbekannte Verfasser der Festschrift zur Geschichte des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Bern erinnerte sich 1961 an Tramfahrten in seinen jungen Jahren. Diese schienen der Höhepunkt eines Sonntagsausfluges gewesen zu sein:

«Ja, das war schön, in unserer Jugend, als eine Tramfahrt etwa von Wabern [am Fusse des Gurtens, Hausberg der Stadt Bern, BS] in die Stadt hinein noch eine Reise bedeutete, sehr oft sogar die Krönung des Sonntagsausflugs. Besonders herrlich war es, wenn man im Sommer einen offenen Wagen erwischte (...) und man sich den Fahrtwind ums Gesicht wehen lassen konnte. Wie überlegen kam man sich da gegenüber den armen, schwitzenden Fussgängern vor.»¹⁰³⁹

Die Genfer Tramgesellschaft machte in den ersten Jahren an den Sonntagen rund 44 Prozent mehr Umsatz als im Durchschnitt der übrigen Tage.¹⁰⁴⁰ Am Eidgenössischen Dank-, Buss- und Betttag im September 1892 richtete sie zusätzliche Verbindungen Richtung Carouge, Chêne-Bourg, Annemasse und Etrembières ein – Ortschaften in der näheren Umgebung der Rhonestadt.¹⁰⁴¹

Nicht nur die einheimische Bevölkerung, auch Touristen aus dem Ausland nutzten das Tram für Ausflüge. So empfahlen ausländische Reiseführer, mit dem Tram eine Stadt und ihr Umland zu erkunden. Baedeker sprach 1911 von einer Tramfahrt, die von Biel nach Nidau und Bözingen führte. Von letzterer Station konnten ein Spaziergang durch die Taubenlochschlucht unternommen sowie die Ruine Rondchâtel und die Gasthöfe in der Umgebung besucht werden.¹⁰⁴² Das Tram wurde auch für den Besuch des Rheinfalls beworben, welches im Zehnminutentakt ab Schaffhausen verkehrte.¹⁰⁴³ 1921 kam der *Guide des Promenades et Excursions aux Environements de Genève* heraus, welcher auf 38 Routen Spaziergänge mit Tramfahrten kombinierte.¹⁰⁴⁴ Darin ist vorgeschlagen, das Tram bis zu einer Endstation zu nehmen, von dort aus zu Fuss weiterzugehen und über eine andere Tramstation zurück ins Zentrum zu gelangen. Restaurationsbetriebe inserierten im Tramführer und versprachen, entlang der Routen für das leibliche Wohl zu sorgen (Abbildung 68).

Auch auf organisierten Ausflügen, die in Gruppen stattfanden, wurde mit dem Tram gefahren. Anders als bei der Eisenbahn kannten Tramgesellschaften keine Gruppenrabatte. Deshalb kann nicht gesagt werden, wie gross der Anteil Gruppenreisender im Passagieraufkommen bei den

1031 Vgl. McKay 1976: 226–229.

1032 Ebd.: 226.

1033 Geschäftsbericht und Rechnung der Städtischen Strassenbahn Zürich 1890: 5; 1891: 9; 1909: 9; 1914: 12; 1926: 12.

1034 Hönggerberg, Zollikerberg, Zürichberg.

1035 Schwabe, Amstein 1997: 264.

1036 Schweizerische Eisenbahnstatistik 1930: 14.

1037 Tramlinie Fluntern-Allmend. In: Der Grütlianer 01.08.1924: 2.

1038 Vgl. Bericht und Jahresrechnung Städtische Strassenbahnen Bern 1910; Bericht und Jahresrechnung Städtische Strassenbahnen und Stadt-Omnibus Bern 1925.

1039 Städtische Verkehrsbetriebe Bern 1961: 26.

1040 Vgl. Tramways Suisses, Rapports et proposition 1877–1884 (Anhänge). Eigene Berechnung.

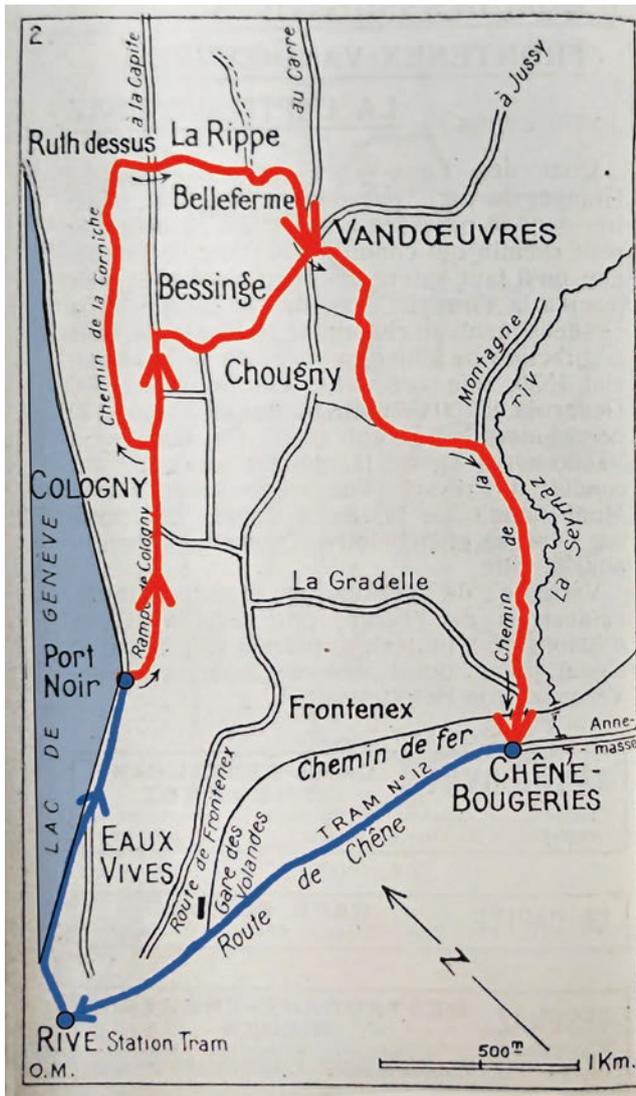
1041 Chronique locale. In: Journal de Genève, 17.09.1892: 2.

1042 Baedeker 1911: 14. In Biel verkehrte bis 1944 ein Tram, das zeitweise auf einem Schienennetz von fast acht Kilometern fuhr. Wägli 2010: 91.

1043 Baedeker 1911: 33–35. Die Strassenbahn Schaffhausen war von 1901 bis 1966 in Betrieb und hatte eine maximale Ausdehnung von acht Kilometern. Wägli 2010: 93.

1044 Guide des Promenades [1921].

1045 Guide des Promenades [1921]: 3–4. Eigene Kolorierung.



2^o PORT-NOIR-COLOGNY-

VANDŒUVRES-CHÊNE-BOUGERIES

En tramway, jusqu'au Port-Noir, monter à Coligny; après le village, prendre le chemin qui conduit à la villa Diodati (séjour de Lord Byron), suivre le chemin dit de la Corniche (vue superbe sur la ville et le lac), prendre ensuite le chemin de droite jusqu'à Ruth dessus, remonter sur la route de Bessinge (point de vue merveilleux sur le lac, le canton et le Jura). De là, joli chemin jusqu'à Vandœuvres par la Rippaz et Belle Ferme. De Vandœuvres, prendre le tramway, ligne N° 11, pour le retour à Genève, ou pour allonger la promenade, prendre le chemin sur Chougny (vue magnifique sur le Mont-Blanc) qui conduit par le chemin de la montagne à Chêne-Bougeries. De là, en ville par tramway.

VANDŒUVRES CAFÉ-RESTAURANT
THEVENOZ
Crèmerie — Gâteaux — Spécialité de Charcuterie de campagne et de Vins du pays
Tél. 129-01

CHÊNE-BOURG CAFÉ-RESTAURANT
GIDDEY

CHÊNE-BOURG CRÈMERIE CASTAN
Salons — Jardins
Vins fins — H. FIGUILLOUD succ.
Tél. 43-30

Abbildung 68: Exemplarischer Ausflugsvorschlag, bei dem sich Tram (blau) und Spaziergang (rot) abwechselten. Route von Genf (Station Rive) nach Vandœuvres, im Uhrzeigersinn.¹⁰⁴⁵

Tramgesellschaften war. Wiederum belegen Zeitungsartikel, die im Vorfeld oder im Nachhinein über Ausflüge berichteten, dass mit dem Tram Gruppenausflüge unternommen wurden:

- Die Société botanique de Genève unternahm an einem Sonntag im Oktober 1886 einen Ausflug ins französische Voiron, südlich des Genfersees. Der Treffpunkt war in der Genfer Innenstadt, wo der Ausflug mit einer Tramfahrt beginnen sollte.¹⁰⁴⁶
- Das Zuger Volksblatt berichtete 1899, dass die Schreinerzunft «fast alljährlich»¹⁰⁴⁷ einen Umzug oder eine «fröhliche Tramfahrt»¹⁰⁴⁸ durchführte.¹⁰⁴⁹
- Die Herbstversammlung des Verbandes der Schweizerischen Sekundärbahnen fand im September 1905 in Neuenburg statt. Nach der Versammlung wurde zu einem Ausflug entlang des Neuenburgersees geladen; von Boudry ging es per Tram zurück nach Neuenburg.¹⁰⁵⁰
- Der Schweizerische Schmiede- und Wagnermeisterverband hielt seine alljährliche Tagung 1913 in Genf ab und organisierte am letzten Tag einen Ausflug auf den Mont Salève. Der Weg von Genf zum Fuss des Berges wurde mit Tram und Eisenbahn zurückgelegt.¹⁰⁵¹
- An einem Julisonntag 1923 unternahm die Zürcher Sektion des Schweizer Metall- und Uhrenarbeiter-Verbandes einen Ausflug auf den Altberg, ein Naherholungsgebiet ausserhalb Zürichs. Die rund 14 Kilometer sollten zu Fuss zurückgelegt werden. Den Teilnehmenden stand aber offen, für einen Teil der Strecke das Tram zu nehmen.¹⁰⁵²
- Die Berner Sektion des Verbandes der Schweizer Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter organisierte im Mai 1937 einen Ausflug an den Wohlensee, der mit einer Tramfahrt begann.¹⁰⁵³

Das Tram wurde nicht nur für Ausflüge in Vororte oder zu Sehenswürdigkeiten genommen, sondern auch um an eine Vorführung, Ausstellung oder an ein Fest zu gelangen. Die Landesausstellung 1883, das Kantonale Schützenfest 1903, das Eidgenössische Sängerkonvent 1905, das Eidgenössische Schützenfest 1907 und das jährliche Knabenschieszen erhöhten die Tramnachfrage in Zürich. Die Albigüetlibahn

wurde sogar wegen des Schützenfestes im gleichen Jahr gebaut. 1909 verkehrten Trams vermehrt nach den Vorstellungen im Theater und in der Tonhalle, um die Besucher nach Hause zu befördern. Auch ein Zirkus, der 1910 in der Limmatstadt gastierte, sorgte durch seine Vorführungen für eine Zunahme der Trampassagierzahlen.¹⁰⁵⁴ In Bern waren die Verhältnisse ähnlich: Überdurchschnittlich viele nahmen das Tram anlässlich der Bundesfeier 1891. 1903 verkehrten spezielle Tramverbindungen, als das Stadttheater Bern im selben Jahr eröffnet wurde. Das Turnfest 1906, das Schützenfest 1910 und die Landesausstellung 1914 generierten ebenfalls hohe Fahrtenzahlen. Das Schützenfest 1910 hatte an 15 Tagen rund 800 000 Tramfahrten zur Folge – rund sechzig Prozent mehr als im Jahresschnitt. 1925 sorgte die Schweizerische Landwirtschaftliche Ausstellung in Bern für eine Frequenzerhöhung auf allen Tramlinien. 1931 sorgte die Schweizerische Hygiene- und Sportausstellung nach Ansicht der Städtischen Strassenbahngesellschaft dafür, dass die Trampassagierzahl während der Wirtschaftskrise nicht zurückging.¹⁰⁵⁵

8.3. Abonnemente für den Pendelverkehr

8.3.1. Übersicht zu den Tarifen

Die Abonnemente bildeten neben den Einzelfahrten die zweite grosse Billettkategorie der Tramgesellschaften. Anfänglich hatten die Abonnemente nur eine untergeordnete Bedeutung. Die Zürcher Tramgesellschaft führte 1887 den Abonnementstarif ein. Dieser beinhaltete erstens Streckenabonnemente, die zu fünfzig Fahrten innerhalb dreier Monate berechtigten und pro Fahrt zwischen 10 und 16 Rappen kosteten. Fahrten mit Abonnements waren dadurch bis zwanzig Prozent günstiger als Einzelfahrten. Zweitens konnten für dreissig Franken sogenannte Passepartout-Abonnemente erworben werden, mit denen während dreier Monate beliebig viele Fahrten unternommen werden konnten. Damit ein Passepartout-Abonnement rentierte, musste der Inhaber eines solchen pro Monat zwischen 150 und 300 beziehungsweise pro Tag zwischen fünf

1046 Conférences et réunions. In: Journal de Genève, 09.10.1886: 3.

1047 Zug. In: Zuger Volksblatt, 11.07.1899: 2.

1048 Ebd.

1049 Ebd.

1050 Hauptversammlung des Verbandes der Schweizerischen Sekundärbahnen 1905: 200–202. In Neuenburg verkehrte ein Tram bis 1943. Vgl. Wägli 2010: 93.

1051 Verbandswesen 1913: 131.

1052 Schlieren und Umgebung: Schweizerische Metallarbeiter-Zeitung. Offizielles Organ des Schweizerischen Metall- und Uhrenarbeiter-Verbandes, 21.07.1923: 4.

1053 Aus den Sektionen. In: Solidarität. Organ des Verbandes der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz, 15.05.1937: 3.

1054 Geschäftsbericht und Rechnung des Direktionskomitees der Zürcher Strassenbahn-Aktiengesellschaft 1883; Geschäftsbericht und Rechnung der Städtischen Strassenbahn Zürich 1903, 1905: 4; 1909: 9; 1910: 12; vgl. Galliker 1997: 108–109.

1055 Jahresbericht des Verwaltungsrates der Berner-Tramway-Gesellschaft 1891: Anhang; Bericht und Jahresrechnung Städtische Strassenbahnen Bern 1903: 4, 1910: 5; Bericht und Jahresrechnung Städtische Strassenbahnen und Stadt-Omnibus Bern 1925: 3, 1931: 3

und zehn Fahrten unternehmen.¹⁰⁵⁶ 1926 waren Generalabonnemente erhältlich, die auf dem ganzen Netz gültig waren und pro Jahr 265 Franken kosteten. Weiter gab es unpersonliche Abonnemente und persönliche Streckenkarten, die begrenzte Fahrten auf bestimmten Strecken vorsahen und Preisermässigungen bis dreissig Prozent gegenüber den Einzelfahrten bedeuteten. Bis 1927 standen den Berufspendlern in Zürich Streckenkarten zur Verfügung, die je nach Distanz zwischen 14 und 22 Franken kosteten. Im gleichen Jahr konnten Wochenkarten erworben werden, welche 2 Franken (12 Fahrten pro Woche, 17 Rappen pro Fahrt) und 3,60 Franken (22 Fahrten pro Woche, 16 Rappen pro Fahrt) kosteten. Es gab Streckenkarten zu 14 Franken mit hundert Fahrten pro Monat, mit denen eine Fahrt 14 Rappen kostete. Fahrten mit diesen Abonnements vergünstigten eine Fahrt bis dreissig Prozent.¹⁰⁵⁷ In den 1930er-Jahren kam ein übertragbares Abonnement hinzu, das vier Franken kostete. Je nach Teilstrecken, Streckenlängen, Umsteigevorgängen oder Wochentagnutzung konnten damit zwischen elf und dreissig Fahrten absolviert werden. Frühabonnemente mit dreissig Fahrten boten die grössten Rabatte mit über siebzig Prozent. Diese waren für den Berufsverkehr konzipiert und nur bis 7 Uhr (Sommer) beziehungsweise 7.30 Uhr (Winter) gültig.¹⁰⁵⁸ Die Tramways Bern gaben zu Beginn des 20. Jahrhunderts Inhaberabonnemente heraus. Diese beinhalteten 25 Fahrten, die innerhalb von sechs Monaten angetreten werden mussten und einen Rabatt von 25 Prozent gewährten. Daneben bestanden Arbeiterabonnemente mit bis 50 Prozent Rabatt. Der Tagesverdienst eines Arbeiters dürfte allerdings nicht mehr als fünf Franken betragen haben. Daneben gab es Schülerkarten mit Rabatten von 40 Prozent und Zeitkarten, welche zu unbeschränkt vielen Fahrten innerhalb eines Monats beziehungsweise innerhalb drei, sechs oder zwölf Monaten berechtigten.¹⁰⁵⁹ 1935 gab es Tageskarten zu 1 und 1,50 Franken, die wohl zu unbegrenzten Fahrten berechtigten. 1940 wurde Fahrtenheften mit zwölf Fahrten verkauft, die 17 Prozent Rabatt pro Fahrt gewährten. 1940 kosteten die Jahreskarten, welche für das ganze Tram-, Auto- und Trolleybusnetz gültig waren, 224 Franken.¹⁰⁶⁰

Mit Abonnements waren Fahrten mit hohen Rabatten möglich. Die Anschaffung eines Abonnements war kostenintensiv, womit sich dieselben Probleme stellten, wie sie bei den Halbtax- und Generalabonnements auftraten: Bis nach der Jahrhundertwende konnten sich nur wenige

Menschen ein Monats- geschweige denn ein Jahresabonnement leisten. So beklagte Die Ostschweiz 1897, dass die zehnfränkigen Monatsabonnemente für die Trams, welche damals in St. Gallen verkehrten, für die Heimarbeiterfamilien unerschwinglich seien. Diese müssten die gefertigten Stickereiwaren in schweren Bündeln zu Fuss zu den städtischen Geschäftshäusern tragen.¹⁰⁶¹ Auch mit den steigenden Löhnen in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts konnte ein Tramabonnement das Einkommen einer Arbeiter- oder Angestelltenfamilie stark strapazieren: Um 1920 sowie von 1936 bis 1938 gab eine Arbeiterfamilie monatlich durchschnittlich zwischen sieben und acht Franken für sogenannte Verkehrszwecke aus; bei einer Angestelltenfamilie waren es zwischen zwölf und vierzehn Franken.¹⁰⁶² Der Preis eines Tramabonnements konnte diese Budgetposten leicht überschreiten. Einschränkend muss erwähnt werden, dass die Verkehrsausgaben in den Haushaltsrechnungen den Auslagen für Trambillette nicht gleichgesetzt werden können. Zudem übernahmen einige Arbeitgeber, vor allem in der Verkehrsbranche, die Kosten für die tägliche Anreise der Mitarbeiter zum Arbeitsplatz.¹⁰⁶³ Dennoch wird deutlich, dass sich längst nicht alle Erwerbstätigen ein Tramabonnement für das tägliche Pendeln leisten konnten beziehungsweise wollten und sie die Wege stattdessen mit dem Fahrrad oder zu Fuss zurücklegten (Kapitel 9.3.1. und 11.3.1.)

8.3.2. Trampendler am Beispiel der Stadt Zürich

Obwohl nicht alle Berufstätigen mit dem Tram zur Arbeit fahren, spielte es für immer mehr Pendler eine Rolle: 1910 besaßen 5 078 Menschen ein Arbeiterabonnement für die Berner Trams, 1935 waren es über 9 000 und 1940 über 12 000.¹⁰⁶⁴ 1938 gaben die Städtischen Strassenbahnen Zürich über eine halbe Million Wochenkarten heraus.¹⁰⁶⁵

Die Nutzung des Trams ist für die Stadt Zürich historisch verhältnismässig gut aufgearbeitet, weshalb Zürich hier als Fallbeispiel für die Untersuchung der Pendlermobilität mit dem Tram dienen soll. Da der öffentliche Nahverkehr in der Stadt Zürich früh eine zentrale Rolle einnahm – nicht zuletzt deshalb, weil er konsequent gefördert wurde – wird Zürich in der Forschung als «Tramstadt»¹⁰⁶⁶ bezeichnet. So wies das Zürcher Tram 1910 beinahe 10 und 1920 fast 48 Millionen

1056 Geschäftsbericht und Rechnung der Städtischen Strassenbahn Zürich 1889: 5. Eigene Berechnung.

1057 Vgl. Steffen 1953: 17–18. Eigene Berechnung.

1058 Für eine detaillierte Übersicht zu den Tramtaxen in Zürich bis Ende der 1930er-Jahre vgl. Winterhalter, Senti 1936: 25–27.

1059 Städtische Strassenbahnen Bern. In: Intelligenzblatt für die Stadt Bern, 06.02.1902: 4.

1060 Bericht und Jahresrechnung Städtische Strassenbahnen und Stadt-Omnibus Bern 1935: 9; 1940: 5–6.

1061 Dem Tram entlang. In: Die Ostschweiz, 01.12.1897: 6.

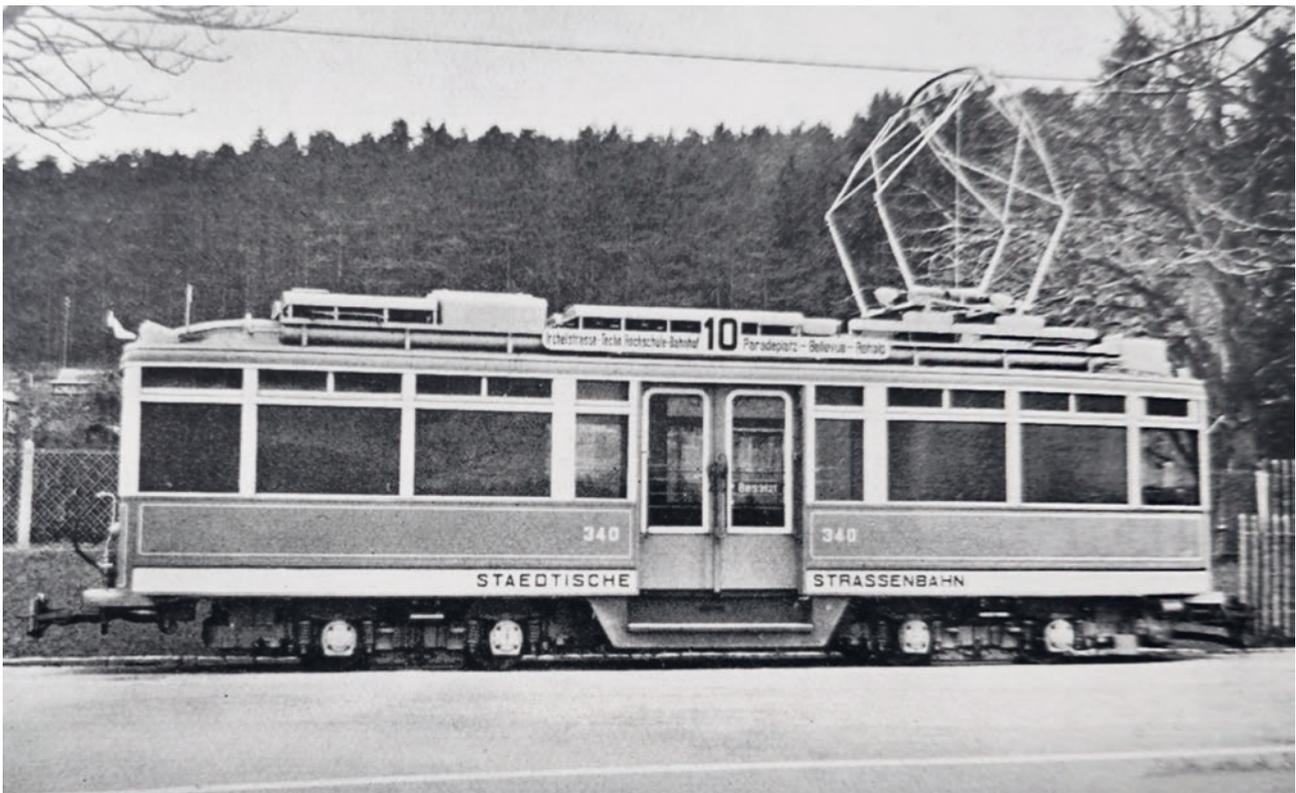
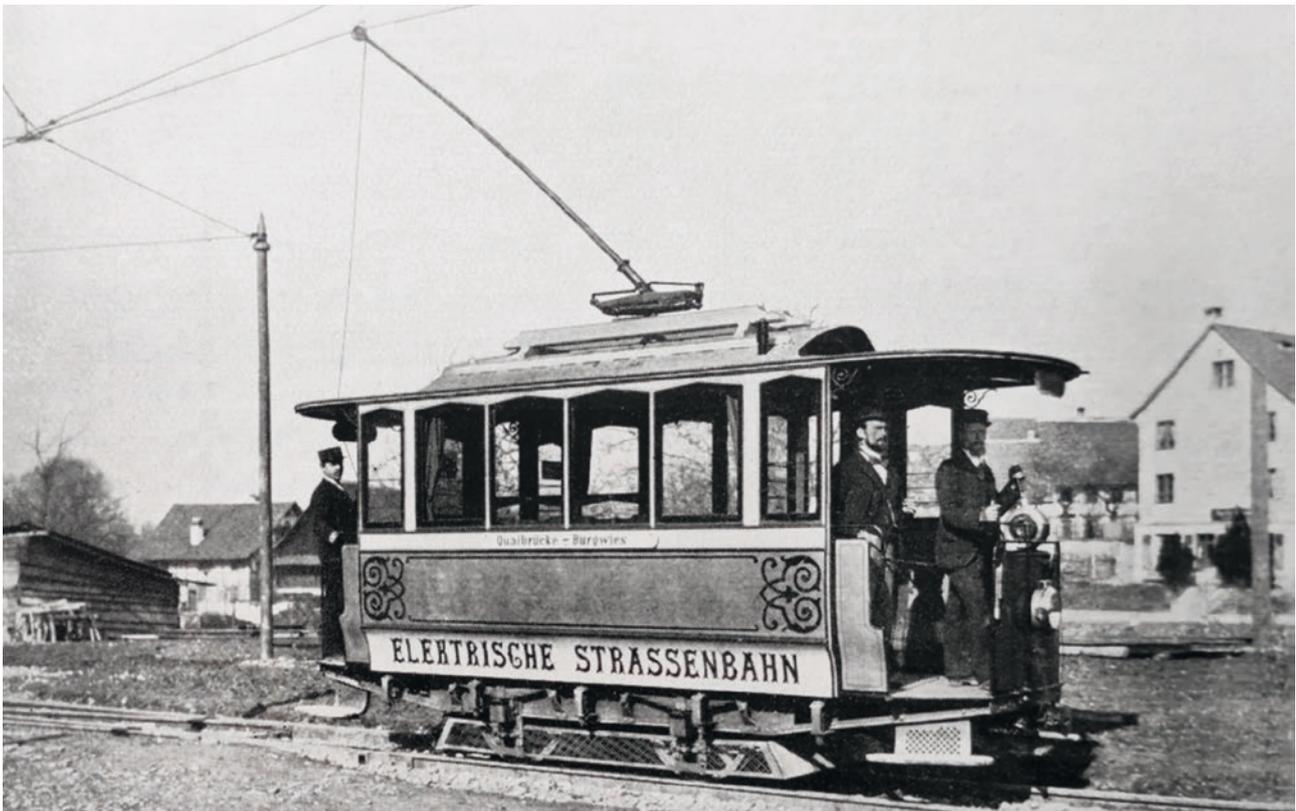
1062 Vgl. BFS 20.2.4.1.

1063 Zur Erhebungs- und Methodendiskussion der Haushaltsstatistiken vgl. Die Lebenshaltung schweizerischer Arbeiter und Angestellten 1922: 266–269.

1064 Bericht und Jahresrechnung Städtische Strassenbahnen Bern 1910: Generalrekapitulation; Bericht und Jahresrechnung Städtische Strassenbahnen und Stadt-Omnibus Bern 1935: 9; 1940: 12.

1065 Jäger 1946: 205.

1066 Galliker 1997: 125; Haefeli 2008: 199.



Abbildungen 69 und 70: Zweiachsiger Tramwagen 1902 mit kleinem Fassungsvermögen (oben), grosszügig ausgestattetes vierachsiges Modell von 1929 (unten).¹⁰⁷²

Fahrten auf, mehr als jedes andere Tram in einer Schweizer Stadt zu diesen beiden Zeitpunkten.¹⁰⁶⁷ Das Zürcher Tram war früher als in anderen Schweizer Städten ein regelmässig genutztes Verkehrsmittel, was sich an dem hohen Anteil der Abonnemente ablesen lässt (Kapitel 8.3.). Beispielsweise war die Linie Zürich-Oerlikon-Seebach schon vor dem Ersten Weltkrieg ein wichtiges Pendlerverkehrsmittel.¹⁰⁶⁸

Das Tram verkürzte zwar die Zeit zum Zurücklegen des Arbeitsweges; die Bedürfnisse der Pendler wie Komfort und Platz standen, im Gegensatz zu den Betriebsgewinnen, zunächst nicht im Vordergrund. Die ersten Wagen des elektrischen Trams boten mit zwölf Sitz- und vierzehn Stehplätzen beengte Raumverhältnisse.¹⁰⁶⁹ Dazu reimte der Nebelspalter im Jahr 1907 bissig:

«Der grüne Traum von Oerlikon hat weise Dirigenten,
Die Aktionäre sehens schon an den hohen Dividenden.
Dagegen weiss das Publikum ein ander Lied zu singen,
Denn dieses muss, es ist zu dumm, wenn's fahren will,
erst springen.
Auch muss es drücken lassen sich wie Büchsen-
Ölsardinen,
Und wird gequetscht ganz fürchterlich, steht's
draussen oder drinnen.»¹⁰⁷⁰

1929 schafften die Zürcher Trambetriebe geräumigere Wagen an, die bis sechzig Passagiere fassten (Abbildungen 69 und 70).¹⁰⁷¹

Ein zentraler Grund, weshalb das Tram in Zürich früh eine hohe Bedeutung in der Pendlermobilität einnahm, geht auf Veränderungen in der Siedlungs- und Erwerbsstruktur zurück. Während die Bevölkerungszahl in den Aussenquartieren wuchs, entvölkerte sich die Kernstadt: Zwischen 1913 und 1930 verlor der Stadtkreis 1 (Innenstadt) 8 Prozent seiner Bevölkerung. Die Stadtkreise 2 (Enge, Leimbach und Wollishofen) und 3 (Wiedikon) verzeichneten im gleichen Zeitabschnitt eine Bevölkerungszunahme von 33 Prozent und 35 Prozent. In den Stadtkreisen 4 bis 8 betrug die Bevölkerungszunahme zwischen 6 und 26 Prozent.¹⁰⁷³ Die Zahl der Erwerbstätigen wuchs von 1870 bis 1930 um mehr als das Vierfache, von 45 000 auf 193 000.¹⁰⁷⁴ Die In-

nenstadt (Stadtkreis 1) hatte die grösste Arbeitsplatzdichte: 1939 waren es 48 946 Beschäftigte oder 322 pro Hektare. In den Stadtkreisen 2 und 3 waren es lediglich 14 365 und 9 375 beziehungsweise 16,5 und 10,7 Beschäftigte pro Hektare. Rund ein Drittel aller Stadtzürcher Arbeitsplätze war auf die Innenstadt konzentriert, die zwei Prozent der Stadtfläche ausmachte.¹⁰⁷⁵ 1939 wohnten Schätzungen zufolge fünf Prozent der Personen, die in der Innenstadt ihren Arbeitsplatz hatten, auch in der Innenstadt. 95 Prozent der Erwerbstätigen, die in der Zürcher Innenstadt arbeiteten, mussten täglich ins Stadtzentrum gelangen. Von diesen stammten rund die Hälfte aus den angrenzenden und rund ein Drittel aus den übrigen Stadtkreisen.¹⁰⁷⁶

Die Häufung der Arbeitsplätze in der Innenstadt und die Ansiedlung der Arbeitskräfte in den Aussenbezirken hatten zur Folge, dass täglich Tausende zu ihrem Arbeitsplatz in die Innenstadt pendeln mussten. Die Verkehrsströme, die daraus entstanden, verliefen entlang der städtischen Hauptverkehrsachsen (Abbildung 71).

Hans Steffen, der sich mit dem öffentlichen Verkehr der Stadt Zürich in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts befasste, ging davon aus, dass 86 Prozent der Menschen, die in der Innenstadt arbeiteten, im Jahr 1939 «ziemlich sicher»¹⁰⁷⁷ mit Trams und Stadtbussen anreisten. Es gab auch den umgekehrten Fall: Menschen hatten ihren Arbeitsplatz in den Aussenquartieren oder Vororten, wohnten aber in der Innenstadt. Von diesen nahmen nach Steffens Berechnung 30 Prozent den öffentlichen Verkehr, da das Fahrrad in den industriell geprägten Aussenquartieren grosse Verbreitung hatte (Kapitel 9.3.1.). Steffen schätzte, dass zusammengekommen 43 Prozent der Beschäftigten Zürichs 1939 mit dem Tram oder Bus pendelten. Gesamthaft liessen sich rund zwei von drei Tram- und Busfahrten den Berufspendlern zuordnen.¹⁰⁷⁸ Bei den Werten von Steffen handelt es sich um Schätzungen. Offizielle Zahlen für den innerstädtischen Berufsverkehr in Zürich liegen erstmalig aus dem Jahr 1955 vor. Diese bestätigen in der Tendenz die Ergebnisse, die Steffen für das Jahr 1939 ermittelte: Zwölf Prozent der Bewohner der Innenstadt (Stadtkreis 1) wohnten 1955 dort, Steffen war von fünf Prozent ausgegangen. In beiden Fällen, 1939 und 1955, pendelte die grosse Mehrheit der Arbeitnehmenden (95 beziehungsweise 88 Prozent) von aussen in das Stadtzentrum.¹⁰⁷⁹

Auch in England waren Tram und Busse wichtig für das tägliche Pendeln zum Arbeitsplatz. In Städten mit mehr als hunderttausend Einwohnern nahm rund jeder vierte Werk-tätige zwischen 1890 und 1919 das Tram oder den Bus, zwi-

1067 www.bahndaten.ch, 12.08.2019, Total Fahrten, Städtische Strassenbahn Zürich.

1068 Vgl. Galliker 1997: 109–112.

1069 Winterhalter, Senti 1936: 16.

1070 Der Tram von Oerlikon. In: Nebelspalter. Das Humor- und Satiremagazin. 33/22 (1907): [o.S.].

1071 Winterhalter, Senti 1936: 17.

1072 Ebd.: 16–17 (Bilder).

1073 Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1912 und 1913: 121; Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1930: 3. Vgl. auch Kapitel 2.3.1.

1074 Der Rest gehörte dem ersten Wirtschaftssektor an oder hatte keine Berufszugehörigkeit. Vgl. HSSO F.11a.

1075 Vgl. Steffen 1953: 93, Tabelle 24.

1076 Vgl. Steffen 1953: 118.

1077 Ebd.: 119.

1078 Vgl. ebd.: 118–119.

1079 Vgl. Zwingli 1957.

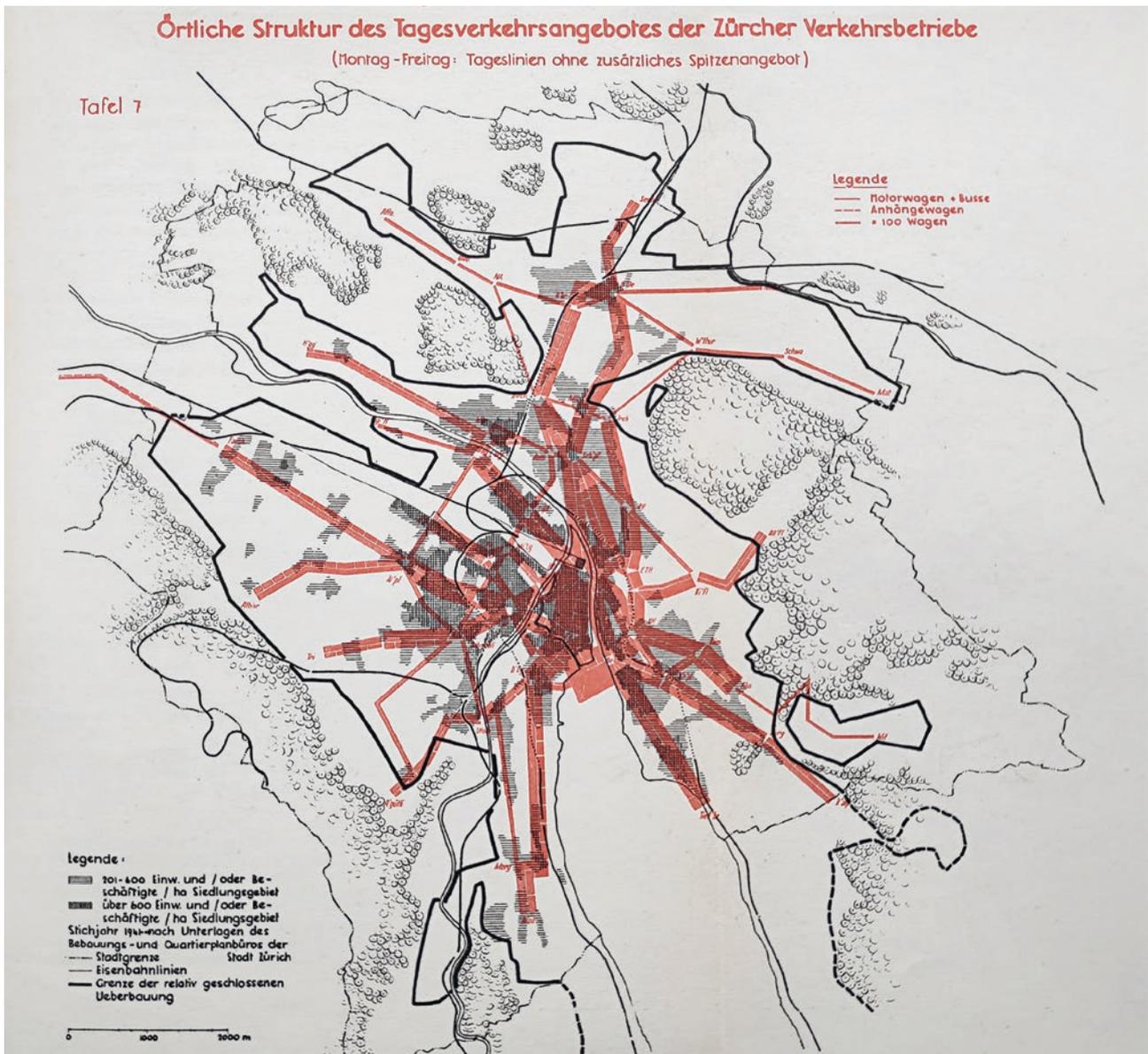


Abbildung 71: Werktagsverkehr der Zürcher Verkehrsbetriebe (Trams und Busse) im Jahr 1939. Zu erkennen sind die radial verlaufenden Verkehrsströme (rote Bahnen) zwischen Innenstadt und Aussenquartieren/Vororten. Je breiter die Bahn, desto grösser die Pendlerzahl.¹⁰⁸²

schen 1920 und 1939 war es knapp jeder Fünfte. Die meisten Pendler gingen zu Fuss, und nach dem Ersten Weltkrieg nahm der Anteil der Fahrradpendler zu.¹⁰⁸⁰ Die Zürcher Tram- und Buspendler lagen mit 43 Prozent deutlich darüber. Für Hans Büchi, der sich in den 1920er-Jahren mit dem Genfer Tram beschäftigte und auch den öffentlichen Verkehr der Stadt Zürich untersuchte, war das Tram in Zürich für Pendler besonders attraktiv, denn anders als in Genf waren Tramabonnenten in Zürich zum Umsteigen berechtigt. Zudem waren die Preise der Arbeiterbillette in Zürich gestaffelt: Je desto grösser die Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort, desto preiswerter war der mit dem Tram zurückgelegte Kilometer.¹⁰⁸¹ Die Preisstaffelung dürfte neben der Siedlungs- und Erwerbsstruktur erklären, weshalb das Tram in Zürich mehr als andernorts ein beliebtes Pendlerwerkzeug war.

Trotz der ausgeprägten Bedeutung des Trams für die Stadtzürcher Pendler muss festgehalten werden, dass die Mehrheit nicht mit Tram und Bus zur Arbeit gelangte. Gegen das Pendeln mit dem Tram dürfte einerseits der verhältnismässig hohe Anschaffungspreis für ein Tramabonnement gesprochen haben (Kapitel 8.3.1.). Zahlreiche Arbeiter- und Angestelltenfamilien dürften sich die Frage gestellt haben, ob sich ein Monatsabonnement lohnte oder die wenigen Kilometer zum Arbeitsplatz anderweitig zurückgelegt werden konnten. Vor allem bei wirtschaftlichen Depressionen dürfte auf das Trampendeln verzichtet worden sein, wie die Einbrüche der Tramnutzung zur Zeit des Ersten Weltkriegs und Anfang der 1930er-Jahre nahelegen. Es war keine Seltenheit, dass längere Pendlerstrecken zu Fuss zurückgelegt wurden.¹⁰⁸³ Andererseits haftete dem Tramfahren noch nach dem Ersten Weltkrieg etwas Exklusives an, sodass die meisten Menschen die alltäglichen Strecken in der Stadt zu Fuss gingen (Kapitel 8.2.1.).

9. Fahrrad

9.1. Allgemeines

Nachdem es mit Eisenbahn und Tram um die öffentlichen Verkehrsmittel ging, stehen jetzt die Verkehrsmittel des Individualverkehrs im Zentrum. Das Fahrrad macht den Anfang, im Kapitel 10 folgt das Automobil. Öffentliche Verkehrsmittel sind bewilligungs- und konzessionspflichtig. Daneben müssen sie frei zugänglich sein, einen Fahrplan einhalten und jedermann mit einer gültigen Fahrkarte zu identischen Tarifen befördern.¹⁰⁸⁴ Beim Fahrrad und Automobil galten andere Merkmale: Das Fahren musste erlernt werden, sie konkurrierten untereinander und mit Fussgängern sowie mit Fuhrwerken um die Nutzungshoheit der Strasse, ihre Besitzer mussten sich um Wartung und Reparaturen kümmern, und sie versinnbildlichten – losgelöst von Fahrplan und festen Linienverläufen – das Realisieren individueller Mobilitätsbedürfnisse.

9.1.1. Vom Lauf- zum Fahrrad

Die Forschung legt den Beginn der Fahrradgeschichte auf die Draisine, die Karl Freiherr von Drais Anfang des 19. Jahrhunderts erfand.¹⁰⁸⁵ Der Draisine mussten keine Zugtiere vorgespannt werden, sie erreichte dennoch höhere Geschwindigkeiten als von Pferden gezogene Wagen. Für ein schnelles Unterwegssein war kein teurer Hafer mehr notwendig. Dies war ein entscheidender Vorteil in einer Zeit, die von Ernteausfällen und Hungersnöten geprägt war.¹⁰⁸⁶ Die Draisine wurde als teures und exzentrisches Spielzeug für Adelige rasch populär. 1861 wurden an der vorderen Radnabe Pedale angebracht, womit aus dem Laufrad ein Fahrrad wurde. Nachdem das Gefährt an der Pariser Weltausstellung 1867 einem grösseren Publikum vorgestellt wurde, erlebte es einen weiteren Aufschwung. In verschiedenen Ländern entstanden Fahrradclubs, die Zeitschriften herausgaben sowie Rennen und Ausfahrten organisierten.¹⁰⁸⁷ Später kamen der Kettenantrieb und der Luftreifen dazu, womit die Fahrräder einfacher, bequemer und schneller zu fahren waren. Das schwierige zu balancierende Hochrad wich zusehends dem einfacher zu fahrenden Niederrad, welches wegen seiner geringeren Sturzgefahr auch Sicherheitsrad genannt

¹⁰⁸⁰ Pooley, Turnbull und Adams untersuchten diese Werte anhand 12439 Arbeitswegen, die sie aus der Auswertung von 1834 individuellen Lebenszeugnissen gewannen. Vgl. Pooley, Turnbull, Adams 2005: 118.

¹⁰⁸¹ Vgl. Büchi 1924: 112–114.

¹⁰⁸² Steffen 1953: Tafel 7 (Grafik).

¹⁰⁸³ Vgl. Spielmann, Sieber 2019; siehe auch Kapitel 13.2.1, 13.6.1.

¹⁰⁸⁴ Vgl. Bundesamt für Statistik 2013: 88.

¹⁰⁸⁵ Für eine kritische Würdigung Drais' und seiner Rolle in der Geschichte des Fahrrads siehe Popplow 2017: 12–18.

¹⁰⁸⁶ Vgl. Merki 2008: 47; Krämer 2013: 207–259.

¹⁰⁸⁷ Vgl. König 2017: 118–123.

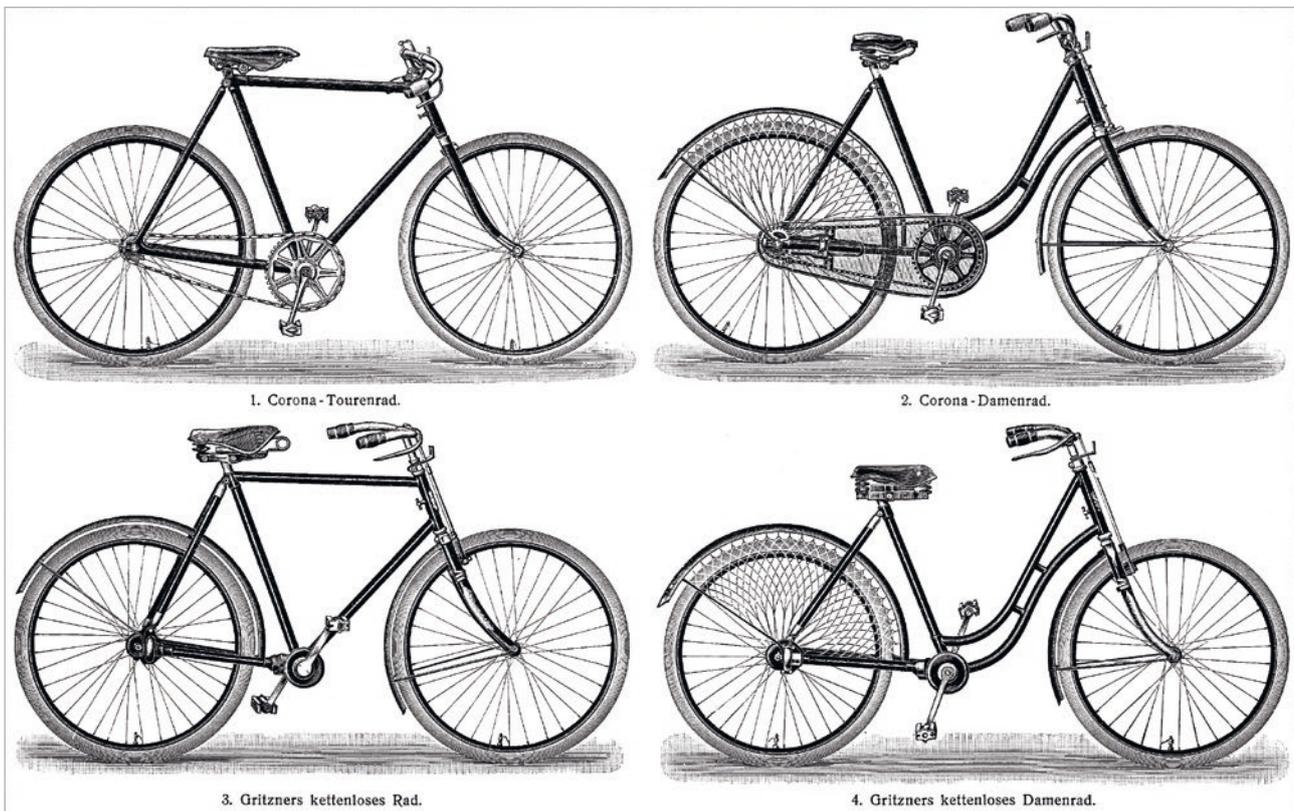


Abbildung 72: Damen- und Herrenräder um die Jahrhundertwende.¹⁰⁸⁹

wurde.¹⁰⁸⁸ Das Fahrrad war um 1890 technisch so weit ausgereift, dass es für eine breite Käuferschaft attraktiv war. Seine Grundform hat sich im Wesentlichen bis heute erhalten (Abbildung 72).

Für Frauen wurden Damenfahräder konstruiert. Diese besaßen keine obere Querstange und sollten dadurch das Fahren in langen Kleidern erleichtern. Dennoch verhinderten die schweren Röcke und bauchigen Damenkostüme ein elegantes und angenehmes Radeln. Deshalb setzte sich zunächst bei den amerikanischen, später auch bei den europäischen Radfahrerinnen das Tragen von Hosenkleidern durch. Diese Mode war neu und wurde als Verstoss gegen Sitte und Anstand verurteilt. Anfänglich wurden hosentragende Radelrinnen in der Presse angegriffen, und radelnde Lehrerinnen mit Hosen galten als schlechtes Vorbild für Schülerinnen und Schüler.¹⁰⁹⁰ Gleichwohl fuhren immer mehr Frauen Fahrrad, und das Fahrrad war ein wichtiges Mittel zur Eman-

zipation der Frau. Das Fahrrad entwickelte sich im 20. Jahrhundert zu einem Alltagsverkehrsmittel, das wegen seiner vielfältigen Einsatzmöglichkeiten bei weiten Bevölkerungskreisen beliebt war und intensiv genutzt wurde.¹⁰⁹¹

9.1.2. Bestände und verkehrliche Bedeutung

Eine frühe quantitative Erfassung der Fahrräder findet sich im Statistischen Jahrbuch der Schweiz 1900: 47 000 Fahrräder waren in den 14 grössten Schweizer Städten registriert. Besonders viele waren es in Genf (12 500) und Basel (9 200).¹⁰⁹² Die Bestände wuchsen danach in absoluten Werten wie pro Kopf. 1918 waren rund 342 000 Fahrräder gemeldet, rund das Siebenfache als 1900. 1918 kamen 89 Fahrräder, 1933 219 und 1939 305 Fahrräder auf tausend Einwohner. Diese Werte erreichten in den 1950er-Jahren einen Höhepunkt: 1954 waren es 369 auf tausend Einwohner (Abbildung 73). Viele Fahrräder waren in Kantonen mit grossen

¹⁰⁸⁸ Die Entwicklung des Fahrrades verlief nicht geradlinig; Erfolge und Misserfolge überlagerten sich. Und auf den Strassen waren gleichzeitig verschiedene Modelltypen anzutreffen. Vgl. Klose 2003: 121; Nierop, Blankendaal, Overbeeke 1997: 266.

¹⁰⁸⁹ Fahrräder I, in: Meyers Grosses Konversations-Lexikon, 6. Auflage 1905–1909, www.zeno.org/Meyers-1905/1/Wmo6272a, 12.08.2019.

¹⁰⁹⁰ Vgl. Lessing 2017: 197–202.

¹⁰⁹¹ Zur Geschichte des Fahrrades im 19. Jahrhundert bis zu seiner Massenverbreitung siehe Ebert 2010: 32–40, 62–69; Merki 2008: 47–50; McGurn 1987: 11–85; Herlihy 2004: 15–305; Lessing 2017: 26–142.

¹⁰⁹² Vgl. Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1900: 294.

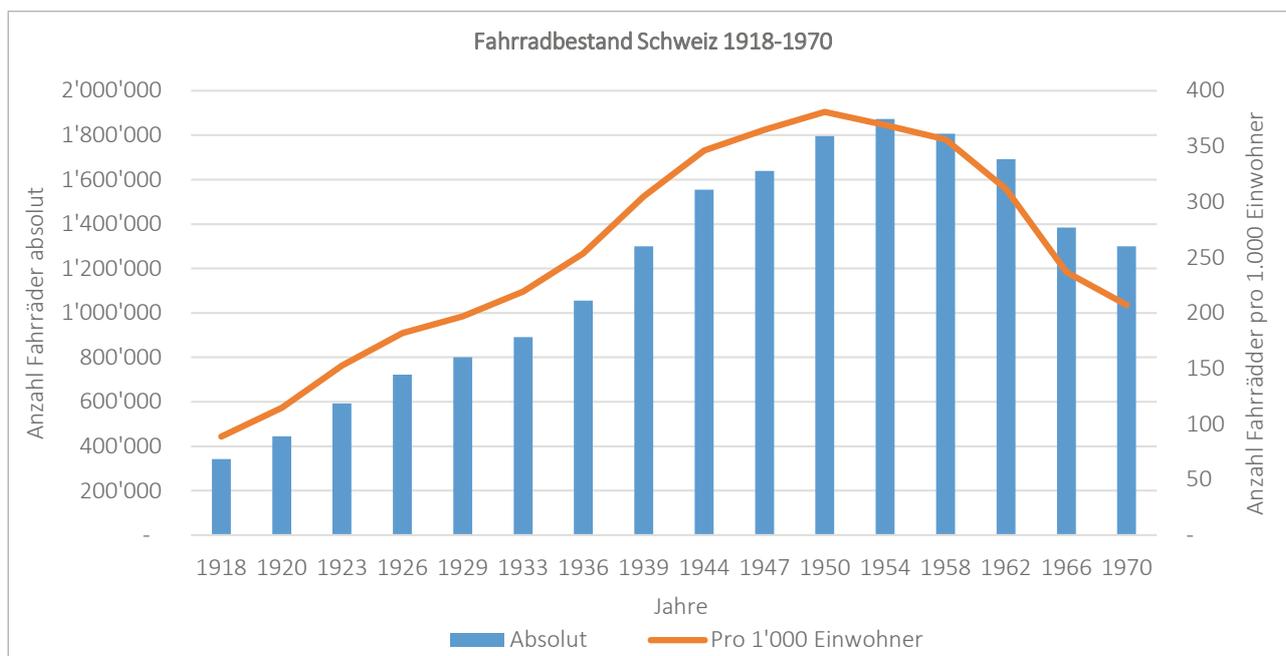


Abbildung 73: Absoluter und Pro-Kopf-Fahrradbestand Schweiz von 1918 bis 1970. In der zweiten Jahrhunderthälfte erhielt das Fahrrad Konkurrenz vom Automobil und nahm bestandesmässig ab.¹⁰⁹⁴

Städten wie Bern, Genf und Baselstadt registriert. Auch Kantone ohne grössere Zentren wie Aargau, Thurgau oder Solothurn wiesen hohe Fahrradbestände pro Kopf auf. In alpinen Kantonen wie Obwalden, Graubünden und Wallis waren die Anteile geringer.¹⁰⁹³

Auch im Ausland stiegen die Fahrradzahlen im Zeitverlauf. 1912 waren es in den Niederlanden 110 Fahrräder pro tausend Einwohner, 250 im Jahr 1925. 1928 waren es in Deutschland zwischen 160 und 190, in Frankreich 170 und in Italien 75 Fahrräder auf tausend Einwohner.¹⁰⁹⁵ Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg erhöhten sich die Werte auf 433 bis 455 (Niederlande), 300 (Deutschland), 200 (Frankreich) und 80 (Italien) auf tausend Einwohner.¹⁰⁹⁶ Nach Ruud Filarski und Gijs Mom war die überdurchschnittliche Fahrraddichte in den Niederlanden ein Grund, weshalb sich dort das Busnetz viel langsamer entwickelte als in anderen Ländern.¹⁰⁹⁷

Die Pro-Kopf-Werte der Schweiz waren mit dem Ausland vergleichbar.

Statistisch gesehen, teilten sich 1920 in der Schweiz zwei Haushalte ein Fahrrad. 1929 stieg die Quote auf 0,8 Fahrräder pro Haushalt. Von den 1930er- bis in die 1960er-Jahre gab es in der Schweiz gleich viel oder mehr Fahrräder als Haushalte. Es gab aber kantonale Unterschiede: Der Kanton Bern wies pro Haushalt 1,5 Fahrräder aus, während die Fahrraddichte in den Kantonen Graubünden und Wallis unter dem Landesschnitt lag (Tabelle 12). Das Fahrrad war Anfang der 1930er- bis in die 1960er-Jahre das am meisten verbreitete Verkehrsmittel für die individuelle Fortbewegung. Erst Ende der 1960er-Jahre waren in der Schweiz mehr Automobile als Fahrräder gemeldet (Kapitel 10.1.2.).¹⁰⁹⁸

Das Fahrrad nahm im Verkehrsgeschehen eine dominante Rolle ein, wie Strassenverkehrszählungen ergaben. Die ersten Strassenverkehrszählungen wiesen die Fahrräder allerdings nicht als eigene Kategorie aus, weshalb präzise Angaben über deren Anteile im Verkehr oftmals nicht möglich und diachrone Vergleiche schwierig sind.¹⁰⁹⁹ Nach einer Basler Verkehrszählung von 1901 auf den vier Rheinbrücken war jedes fünfte Fahrzeug ein Fahrrad.¹¹⁰⁰ 1917 wurde eine Strassenverkehrszählung auf der Bahnhof-, Urania- und Walche-

1093 Für Bestandeszahlen nach Kanton siehe BFS 11.2.2.5.

1094 BFS 11.2.2.5. Eigene Darstellung.

1095 Vgl. Schacht 1933: 8.

1096 Bei diesen Zahlen ist Vorsicht geboten, es kann sich nur um Annäherungen handeln. In der Tendenz nahmen die Fahrradzahlen in den europäischen Ländern absolut und pro Kopf in der ersten Jahrhunderthälfte zu. Die Werte in der Literatur sind jedoch nicht identisch. Ebert geht für die Niederlande im Jahr 1939 von 430 Fahrrädern pro 1000 Einwohner aus, Switaiski 1984 von 455. Für die Schweiz spricht Schacht für das Jahr 1928 von 190 und Switaiski für 1938 von 250 Fahrrädern auf 1000 Einwohner in der Schweiz. Das Bundesamt für Statistik dagegen von 200 (1928) und 305 (1939). Vgl. Switaiski 1984: 8, Ebert 2010: 284, 286, 430, Schacht 1933: 8.

1097 Filarski, Mom 2011: 118.

1098 BFS 11.2.2.5.

1099 Die Erhebungs- und Auswertungsmethoden und die damit verbundenen Probleme der beiden grossangelegten Strassenverkehrszählungen 1928/29 und 1936/37 werden in Iff 2017 diskutiert.

1100 Oberholzer 1939: 131.

Jahr	Schweiz	Genf	Zürich	Bern	Baselstadt	Obwalden	Graubünden	Wallis
1920	0,50	0,73	0,50	0,67	0,50	0,26	k. A.	k. A.
1930	0,97	0,98	0,90	1,37	1,02	0,87	0,51	0,47
1939	1,13	1,27	1,03	1,58	1,04	1,08	0,64	0,63
1950	1,37	1,38	1,29	1,84	1,22	1,39	0,82	0,82
1962	1,06	0,78	0,84	1,51	0,86	1,33	0,75	0,66

Tabelle 12: Fahrradbestände in der Schweiz und ausgewählten Kantonen von 1920 bis 1962 pro Haushalt (weiss: unter 0,5, hellgrün: zwischen 0,50 und 0,99, mittelgrün: zwischen 1,00 und 1,49, dunkelgrün: über 1,5; k. A.: keine Angabe).¹¹⁰⁹



Abbildungen 74, 75, 76 und 77: Das Fahrrad war auf den Strassen in der Zwischenkriegszeit allgegenwärtig.¹¹¹⁰

brücke in der Stadt Zürich durchgeführt. 61 Prozent der gesichteten Fahrzeuge waren Handwagen, Fahrräder oder Kinderwagen.¹¹⁰¹ Strassenverkehrszählungen von 1920 und 1923 an Zürcher Ausfallstrassen ergaben, dass rund zwei von drei Fahrzeugen ein Handwagen, Fahrrad oder Motorrad waren.¹¹⁰² Resultate in einer ähnlichen Grössenordnung ergab eine 1925 durchgeführte Strassenverkehrszählung im Kanton Luzern, die Fahr- und Motorräder indes zusammenfasste.¹¹⁰³ Bei einer Verkehrszählung in Basel in den Jahren 1923 und 1935 waren 73 Prozent aller Fahrzeuge Fahrräder.¹¹⁰⁴ Bei der gross angelegten Strassenverkehrszählung von 1928/29, an der sich neunzehn Kantone beteiligten, erfassten acht Kantone den Fahrradverkehr. Dieser lag im Schnitt bei 45 Prozent, womit es sich beim Fahrrad um die Fahrzeugkategorie mit den meisten Zählungen handelte.¹¹⁰⁵ Auch bei der schweizweiten Strassenverkehrszählung von 1936/37 war das Fahrrad die messintensivste Fahrzeugkategorie mit durchschnittlich fünfzig Prozent.¹¹⁰⁶ Die kantonalen Werte gingen allerdings stark auseinander: von 31 Prozent im Kanton Waadt bis 65 Prozent im Kanton Solothurn.¹¹⁰⁷ Der Verkehrsfluss wurde primär auf Transit- und Hauptstrassen gezählt. Die für das Fahrradfahren wichtigen Neben- und Gemeindestrassen standen nicht im Zentrum.¹¹⁰⁸ Der Fahrradanteil auf sämtlichen Strassen dürfte deshalb höher gelegen haben, als ihn die Strassenverkehrszählungen 1928/29 und 1936/67 ausgaben (Abbildungen 74, 75, 76, 77).

Auch im Ausland dominierten die Fahrradfahrer den Strassenraum zahlenmässig. Auf den Reichsstrassen in den Niederlanden waren 74 Prozent der Verkehrsteilnehmenden im Jahr 1923 mit dem Fahrrad unterwegs. Eine 1927 in Hannover durchgeführte Verkehrszählung ergab, dass zwei Drittel aller Strassenbenützer Radfahrer waren. Innerhalb Hamburgs sowie auf den Landstrassen ausserhalb des Stadtgebietes schwankte der Fahrradverkehr im Jahr 1930 zwischen 35 und 65 Prozent, gemessen am Gesamtverkehr. Eine gross angelegte Verkehrszählung in Deutschland im

Jahr 1930 und eine solche im Ruhrgebiet von 1935 zeigten, dass rund jedes zweite registrierte Fahrzeug ein Fahrrad war.¹¹¹¹

9.2. Zugang

Die rasche und grossflächige Verbreitung des Fahrrades darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass mit seiner Nutzung auch Kosten anfielen. Während sich diese bei der Eisenbahn und beim Tram weitgehend auf die monetären Kosten in Form des Kaufs von Fahrkarten beschränkten,¹¹¹² kam beim Fahrrad die Zeit dazu, die das Erlernen des Radfahrens und Reparieren sowie Warten des Rades erforderte. Zum anderen fielen Gebühren für Versicherungen und Steuern an.

9.2.1. Radfahren lernen

Bevor losgeradelt werden konnte, musste das Fahrradfahren erlernt werden. 1915 hielt der Radsport schon fast neidisch fest, dass dies bei Kindern und Jugendlichen «mit einer Leichtigkeit und Selbstverständlichkeit [geschehe, BS], die ältere Lehrlinge irre machen könnte».¹¹¹³ Nach den biografischen Quellen brachten sich die Jugendlichen das Fahrradfahren selbst bei. Auf verkehrsfreien Vorplätzen, Hinterhöfen und Nebenstrassen wurden Ovale, Kreise und Achterformen geübt. Der Lernprozess war nach wenigen Stunden abgeschlossen, und es wurden Fahrten auf der Strasse unternommen.¹¹¹⁴ Die Erwachsenen konnten das Fahrradfahren als Mitglied in einem Radverein (Abbildung 78) lernen,¹¹¹⁵ oder sie besuchten eine Fahrschule, die eine Fahrradverkaufsstelle anbot (Abbildung 79).



Abbildungen 78 und 79: Radvereine und Fahrradverkaufsstellen lehrten das Radfahren.¹¹¹⁶

1101 Polizeikommissär Stadt Zürich 1917. Eigene Berechnung.

1102 Geschäftsbericht des Regierungsrathes an den Grossen Rat des Kantons Zürich 1930: 403.

1103 Schiedt 2010a: 43.

1104 Die Studie wird diskutiert in Flückiger Strebel 2014: 21.

1105 Die Schweizerische Verkehrszählung 1928/1929: 10.

1106 Die Schweizerische Verkehrszählung 1936/1937: 4, 7.

1107 Ebd.: 36 (Tabelle C). Eigene Berechnung.

1108 Vgl. Rohner-Gassmann 1991: 32.

1109 Beim Jahr 1939 betreffen die Haushaltsangaben das Jahr 1941 und beim Jahr 1962 das Jahr 1960. Vgl. BFS 11.2.2.5; HSSO B.6b. Eigene Berechnung und Darstellung.

1110 Von links nach rechts: Stadtarchiv Baden, Q.01.165, baden.docuteam.ch/de/units/31592-q-01-165-schularbeiten-fotoklasse-bahnübergang-bruggerstrasse-velofahrer-1937/detail?index=0; Burgerbibliothek Bern, FN.G.A.243 Bern, katalog.burgerbib.ch/detail.aspx?ID=102477 (oben); Burgerbibliothek Bern, FN.K.A.987 Bern, katalog.burgerbib.ch/detail.aspx?ID=112799; Burgerbibliothek Bern, Historische Sammlung Krebsler 74/20 Interlaken, katalog.burgerbib.ch/detail.aspx?ID=208670 (unten), 12.08.2019.

1111 Vgl. Schacht 1933: 10–11; Horn 1990: 38; Ebert 2010: 287–286.

1112 Nichtmonetäre Kosten wie das Anstehen am Fahrkartenschalter oder das dichtgedrängte Sitzen in den bisweilen engen und schummrigen Wagenabteilen ausgeschlossen.

1113 Die radfahrende Jugend: 2.

1114 Vgl. Burkhardt 1997: 74, 118–119; Favre 1982: 44–45; Pro Senectute 1989: 95; Weigum 1996: 70.

1115 Vgl. Rohner-Gassmann 1991: 59.

1116 Anzeigen. In: Bote vom Untersee und Rhein, 20.07.1928: 4; Anzeigen. In: Zuger Volksblatt, 16.07.1898: 4.

Das Radfahren dürfte auch im Zusammenhang mit der Berufsausübung erlernt worden sein. Der öffentliche Sektor nahm dabei eine wichtige Rolle ein, weil viele Aufgaben von staatlichen Stellen eine rasche und effektive Raumüberwindung erforderten: Briefträger, Pfarrer, Polizisten, Feuerwehrleute und Telegrafenebeamte gehörten zu den ersten Bediensteten, die für ihre Aufgabenerfüllung ein Fahrrad erhielten.¹¹¹⁷ Schweizer Soldaten konnten 1894 Fahrräder zum Selbstkostenpreis erwerben; zusätzlich wurde jeder Fahrradkauf vom Eidgenössischen Militärdepartement subventioniert.¹¹¹⁸ Verschiedene Behörden schafften kurz nach 1900 Fahrräder an: Der Bund kaufte im Jahr 1907 für das Militär zweihundert Fahrräder und baute für das Personal der Munitionsfabrik in Thun drei Fahrradschuppen.¹¹¹⁹ Die Eidgenössische Telegraphenverwaltung kaufte im gleichen Jahr «eine grössere Zahl»¹¹²⁰ von Fahrrädern, da mit diesen «fortgesetzt gute Erfahrungen»¹¹²¹ gemacht wurden. Die Stadtfeuerwehr Bern beantragte im Jahr 1908 die Anschaffung eines Fahrrades, um damit Brandplätze in den Aussenquartieren innerhalb kurzer Zeit zu erreichen.¹¹²² Die Zürcher Stadtpolizei richtete im Jahr 1910 eine Radfahrergruppe ein. Und 1913 erhielten im Kanton Zürich 14 Militärradfahrer, 102 Kantonspolizisten und 834 Feuerwehrleute, Post- und Telegrafengestellte sowie Strassenwärter Fahrräder.¹¹²³

9.2.2. Anschaffung, Besteuerung, Schäden und Unterhalt

Anschaffungskosten

1905 wurde in der Schweiz das Ordonnanzfahrrad eingeführt, welches für die Armee produziert wurde. Wegen seiner stabilen Konstruktion fand es bald auch in der Zivilbevölkerung Anklang. Ein Ordonnanzfahrrad kostete zu Beginn 300 Franken und war nach dem Ersten Weltkrieg für 400 Franken zu haben.¹¹²⁴ Dafür musste ein Arbeiter rund drei, eine Arbeiterin rund fünf Monate tätig sein.¹¹²⁵ Die an der Pariser Automobil- und Fahrradausstellung im Jahr 1907 präsentierten Fahrräder kosteten zwischen 250 und

300 Franken.¹¹²⁶ Auch im Ausland konnte der Kaufpreis eines Fahrrades in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts mehrere Monatslöhne umfassen: In Deutschland kosteten die ersten Niederräder um 1900 zwischen 275 und 325 Mark.¹¹²⁷ Dies entsprach rund der Hälfte eines durchschnittlichen Jahreseinkommens.¹¹²⁸ Bis zum Ersten Weltkrieg sank der Preis auf 105 bis 115 Mark. Dies bedeutete von 1890 bis 1914 einen nominalen Preisverfall von siebenzig Prozent und entsprach immer noch zwei bis drei Arbeitermonatslöhnen oder rund einem halben Monatslohn eines Beamten.¹¹²⁹ 1901 kostete ein Fahrrad in England neun Pfund. Ein gut bezahlter Arbeiter verdiente pro Woche ein Pfund und musste folglich für ein Fahrrad über zwei Monate arbeiten. Bis 1909 sanken die Preise auf vier Pfund.¹¹³⁰ 1910 musste ein Erwerbstätiger in den Niederlanden einen Monat arbeiten, um sich ein Rad leisten zu können.¹¹³¹

Der Preis von neuen Fahrrädern konnte mehreren Monatslöhnen entsprechen, womit ein solches Gefährt für grosse Bevölkerungsgruppen zu Beginn alles andere als erschwinglich war. Für Menschen mit einer geringen Kaufkraft gab es Ausverkaufs-, Ausstellungs- und Gebrauchtmmodelle zu teilweise deutlich tieferen Preisen. Zeitungsannoncen machten auf solche Angebote aufmerksam (Abbildungen 80, 81, 82, 83). Daneben konnten Fahrräder auf Abzahlung gekauft werden. In Zürich musste nach dem Ersten Weltkrieg eine Anzahlung von zwanzig bis sechzig Franken geleistet werden. Die Monatsraten beliefen sich auf zehn bis zwanzig Franken.¹¹³²

Mitte der 1920er-Jahre sanken die Fahrradpreise auf 120 bis 180 Franken. Dabei handelte es sich oft um preisgünstige Importe.¹¹³⁴ Mit steigenden Löhnen und fallenden Arbeitszeiten hatte ein Fahrrad, welches 150 Franken kostete, im Jahr 1925 den Gegenwert von einem halben Arbeiter- und einem ganzen Arbeiterinnenlohn pro Monat.¹¹³⁵ In den 1930er-Jahren fielen die Preise eines neuen Fahrrades um weitere zwanzig Prozent.¹¹³⁶ Damit betrug der Neupreis eines Fahrrades vor dem Zweiten Weltkrieg real nur noch einen Bruchteil

1117 Vgl. Hochmut 1991: 44, 99; Ebert 2010: 301–306, Herlihy 2004: 309–322, McGurn 1987: 129–130.

1118 Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung 1894: 677.

1119 Vgl. Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung 1907: 312, 452.

1120 Ebd.: 720.

1121 Ebd.

1122 Bericht des Gemeinderates der Stadt Bern an den Stadtrat 1908: 63–64.

1123 Vgl. Rohner-Gassmann 1991: 76.

1124 Vgl. ebd.: 13–14.

1125 Ausgehend von 42 beziehungsweise 24 Rappen Stundenlohn sowie 61 Wochenstunden und 4 Wochen pro Monat (1900) beziehungsweise 61 und 36 Rappen sowie 58 Wochenstunden und 4 Wochen pro Monat (1914). HSSO G.1.; HSSO F.29a.

1126 Die IX. Pariser Automobil- und Fahrrad-Ausstellung (Salon 1905) 1907: 7–9.

1127 Bertz 1900: 10.

1128 Ebert rechnet mit folgenden Jahreseinkommen Anfang der 1880er-Jahre: Industrie und Handwerk 588 Mark, Landwirtschaft 403 Mark und Handel 640 Mark. Vgl. Ebert 2010: 39–40.

1129 Vgl. ebd.: 289–292.

1130 Vgl. McGurn 1987: 132.

1131 Vgl. Ebert 2010: 289–292. Auf welche Art von Erwerbstätigen Ebert sich bezieht, ist unklar.

1132 Vgl. Rohner-Gassmann 1991: 46–48.

1133 Zuger Volksblatt, 02.08.1892: 4 (links oben); Gazette de Lausanne et journal suisse, 09.02.1904: 4 (links unten); Gazette de Lausanne et journal suisse, 02.05.1914: 4 (2. von rechts); Freiburger Nachrichten, 17.10.1933: 4 (ganz rechts).

1134 Vgl. Rohner-Gassmann 1991: 13–14.

1135 Vgl. HSSO G.1.; HSSO F.29a.

1136 Vgl. Rohner-Gassmann 1991: 45, Grafik 8.

Vélo
 zu verkaufen. Gebrauchte, sehr gute Maschine zum Preise von Fr. 270.
 Näheres bei
G. Luthiger, Coiffeur, Zug.

VÉLOS 989
 Pour cause d'évacuation d'un grand dépôt de fabrique, à vendre 220 vélos neufs, élégants, marche facile avec roue libre et frein à contre pédalage, à 110 fr., sans roue libre à 120 fr., avec tous les accessoires, lampe et sonnette. On céderait en détail, ou tout le bloc, à prix red. contre paiement compt. Ecr. s' H581Y à **Haasenstein et Vogler, Berne.**

Vélos
 d. fr. 70. Pneux d. fr. 8.
 Chambres à air, depuis fr. 2.40. Achetez vos accessoires pour vélos, la qualité bon marché, chez **R. HILDEBRAND, CERLIKON près Zurich**. La plus importante maison de la Suisse. Catalogues gratuits et franco.




Für jeden Geldbeutel das passende Velo
 Lieber 100 neue Velos auf Lager.
 Preise Fr. 80.— bis 250.—
Gebr. Eichenberger
 u. G. Bahnhofplatz, Freiburg.

Abbildungen 80, 81, 82 und 83: Verkaufsinserate für neue und gebrauchte Fahrräder.¹¹³³

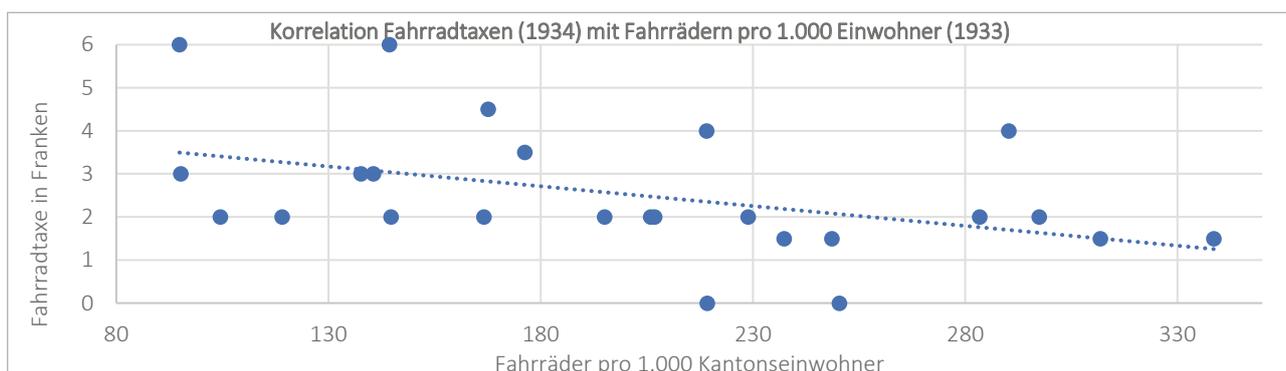


Abbildung 84: Negativer Zusammenhang zwischen Höhe der Fahrradtaxen und der Fahrraddichte eines Kantons.¹¹³⁸

im Vergleich zu den Preisen um die Jahrhundertwende. Der Preisrückgang dürfte wesentlich dazu beigetragen haben, dass sich das Fahrrad in der Zwischenkriegszeit grossflächig ausbreitete und für viele Zwecke eingesetzt wurde.

Gebühren für Registrierung und Kontrollnummer

Zu den Kosten für die Anschaffung kamen Gebühren für die Registrierung und die Kontrollnummer. Die polizeilichen Bestimmungen dazu variierten von Stadt zu Stadt beziehungsweise von Kanton zu Kanton. 1900 war in allen Städten entweder eine einmalige Einschreibegebühr oder eine jährliche Abgabe für die Kontrollnummer zu bezahlen. In Biel, Genf, Lausanne, Neuchâtel, St. Gallen, Winterthur und Zürich fielen beide Arten von Gebühren an. 1900 kosteten die Einschreibe- und Kontrollnummergebühren im Schnitt je rund zwei Franken pro Fahrrad.¹¹³⁷

1934 betrug die jährlichen Abgaben rund 2,50 Franken pro Fahrrad.¹¹³⁹ Nominal ist das eine Zunahme, verglichen mit den Löhnen nahmen die Gebühren ab. Musste ein Arbeiter um die Jahrhundertwende für die Fahrradgebühren fünf Stunden arbeiten, waren es 1934 knapp zwei.¹¹⁴⁰ Werden die Fahrradgebühren mit der Fahrraddichte des jeweiligen Kantons in Verbindung gebracht, zeigt sich eine negative Korrelation zwischen diesen beiden Kennwerten: In Kantonen mit einer niedrigen Fahrradgebühr waren viele Fahrräder gemeldet (pro tausend Einwohner); wo die Fahrradgebühren hoch waren, waren wenige Fahrräder registriert. So war die Fahrradtaxe in den Kantonen Thurgau und Solothurn, wo im Schnitt auf rund jeden dritten Kantonsbewohner ein Fahrrad kam, mit 1,50 Franken niedrig. In den Kantonen Tessin und Waadt besass im Schnitt nur rund jeder Zehnte ein Fahrrad. Dort waren die jährlichen Abgaben mit sechs und acht Franken sehr hoch. Anders gesagt, konnten sich Menschen dort eher ein Fahrrad leisten, wo das Fahrradfahren

1137 Vgl. Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1900: 294–297.

1138 BFS 11.2.2.5. (Fahrradbestände); Gubler 1935: 6 (Fahrradtaxen). Bei den Kantonen Solothurn und Graubünden war bei der Taxe ein zweiter Wert von je 3 Franken angegeben. In dieser Grafik wurden die jeweils niedrigeren Werte von 1,50 und zwei Franken verwendet. Jeder Punkt stellt das Wertepaar für einen Kanton dar; auf der y-Achse die Fahrradtaxe in Frankenbeiträge und auf der x-Achse die Fahrraddichte pro 1 000 Einwohner abgetragen. Der Korrelati-

onskoeffizient beträgt -0,43 (Microsoft Excel 2016), was der Steigung der gestrichelten Gerade entspricht. Eigene Berechnung und Darstellung.

1139 Vgl. Auflistung in Gubler 1935: 6.

1140 1900 betrug der Stundenlohn eines Arbeiters 39 Rappen, 1934 1,45 Franken. HSSO G.1. Eigene Berechnung.

schon weit verbreitet war. In Kantonen mit wenigen Fahrrädern war die finanzielle Hürde höher, sich ein Fahrrad anzuschaffen (Abbildung 84). Die Korrelation bedeutet kein kausales Verhältnis zwischen Fahrradgebühren und Fahrradichte. Es lässt sich nicht ableiten, ob eine niedrige oder hohe Fahrradgebühr ein Grund war, sich ein Fahrrad anzuschaffen oder nicht. Eine hohe Fahrradgebühr verteuerte das Radfahren allerdings und konnte dazu führen, dass ein einkommensschwacher Haushalt vom Kauf eines Fahrrades absah.

Unterhalt und Reparaturen

Unterhalt und Reparaturen generierten weitere Kosten. 1930 wurden die jährlichen Kosten für Unterhalt und Reparaturen (inklusive Abschreibungen) eines Fahrrades auf sechzig Prozent seines Anschaffungswertes geschätzt.¹¹⁴¹ Zu diesen monetären Kosten kam die Zeit, welche Fahrradunterhalt und -reparaturen erforderten. Der zeitliche Aufwand vor und nach der Benützung des Fahrrades war gemäss den Ausführungen der Ratgeberliteratur nicht zu unterschätzen. 1910 empfahl der Radsport das tägliche Ölen der Lager sowie eine gründliche Reinigung des Fahrrades alle vier Wochen. Die Reinigung beinhaltete das Erneuern des Schmieröls in den Lagern und Naben sowie die Säuberung der Kette. Diese musste wiederholt in ein Ölbad eingelegt und kräftig abgebürstet werden.¹¹⁴² Zu Ketten und Kugellagern war besondere Sorge zu tragen – die Kette konnte sonst reissen und die Freilauffunktion beschädigt werden.¹¹⁴³ Da Öl das Reifenmaterial angriff, mussten Reifen nach Ölkontakt sofort gereinigt werden. Bei längerem Nichtgebrauch sollten alle Metallteile eingeölt und das Fahrrad sollte an einer kühlen, trockenen sowie dunklen Stelle untergebracht werden.¹¹⁴⁴ Bei den Karbidlampen war die regelmässige Entfernung des Russes empfohlen, um die Leuchtkraft zu erhalten.¹¹⁴⁵

Laut Radsport gab es 1930 kaum einen «böseren Feind»¹¹⁴⁶ für die Radfahrer als unbefestigte Strassen, da diese eine zentrale Ursache für Schäden und hohe Unterhaltsintervalle waren. Zwei Probleme waren laut Radsport in Verbindung mit den Strassen besonders gravierend:

1. Strassenstaub: Die gefetteten und geölten Teile des Fahrrades zogen den Strassenstaub an, woraus sich ein Schmirgel bildete, der die beweglichen Teile beschädigte.¹¹⁴⁷ Strassenstaub, aber auch Dreck und Schlamm am Fahrrad sollten deshalb unverzüglich beseitigt werden.

¹¹⁴⁸

2. Unebene und holprige Fahrbahn: Strassen mit Schlaglöchern und Spurrinnen verursachten beim Fahren Schläge auf das Fahrrad. Diese konnten zu verbogenen oder gebrochenen Felgen, verzogenen Rahmen, gerissenen Speichen und geplatzen Reifen führen.¹¹⁴⁹

Ausserhalb der Hauptverkehrs- und städtischen Strassen hatten vor dem Zweiten Weltkrieg 44 Prozent der Kantonsstrassen eine feste Oberfläche, bei den Gemeindestrassen dürfte der Anteil niedriger gewesen sein (Kapitel 3.3.2). Deshalb dürfte das Problem der schlechten Strassen vor allem bei Überlandfahrten und damit beim Radfahren in der Freizeit aufgetreten sein. Fahrradpendler, die von den städtischen Aussenquartieren ins Stadtzentrum oder zu den Industriestätten fuhren (Kapitel 9.3.1.), waren tendenziell auf befestigten Strassen unterwegs und dürften von Schäden weniger betroffen gewesen sein.

Da Radfahrer aber grundsätzlich immer und überall mit Schäden rechnen mussten, waren die Prävention von Schäden und die Hilfe zur Selbsthilfe ein wiederkehrendes Element in der Fahrradliteratur. Beispielsweise riet der Radsport, bei Ausfahrten immer eine Werkzeugtasche und Luftpumpe mitzuführen.¹¹⁵⁰ Defekte Luftreifen sollte man selbst reparieren können.¹¹⁵¹ Mithilfe einer Begleitperson konnte eine verbogene Felge leicht geradegerichtet werden. War man allein unterwegs, gestaltete sich die Reparatur aufwendiger:

«Ist kein Helfer zur Hand, so halte man in gebückter Körperlage das Rad mit den Händen fest auf die Unterlage gedrückt, verteile einen Fuss auf den Umfang der Felge und drücke mit dem anderen die Ausbeulung nach abwärts.»¹¹⁵²

Der Radsport erachtete die Beseitigung von Schäden allerdings nicht als Last, sondern stufte sie als Bestandteil einer Fahrradfahrt ein: «Im Gegenteil bietet die erfolgreiche Ueberwindung von Widerwärtigkeiten dem richtigen Sportsman (sic) und Touristen einen gewissen Reiz» – gerade «Findigkeit und Nachdenken» würden einen Radfahrer auszeichnen.¹¹⁵³ Auch bei den Ausfahrten der Arbeiterradfahrer in Deutschland traten oft Schäden auf, sodass unterwegs angehalten werden musste. Dort wurde die Instandstellung der Fahrräder ebenso wenig als Strapaze, denn als Stärkung der Gemeinschaft und Solidarität empfunden.¹¹⁵⁴

¹¹⁴¹ Schacht 1933: 5.

¹¹⁴² Ankauf, Benutzung und Pflege des Fahrrades 1910: 3.

¹¹⁴³ Koerner 1915: 1.

¹¹⁴⁴ Ankauf, Benutzung und Pflege des Fahrrades 1910: 3.

¹¹⁴⁵ Vgl. Gattermann 1907: 533–535.

¹¹⁴⁶ Das Oelen des Fahrrades 1915: 4.

¹¹⁴⁷ Ebd.

¹¹⁴⁸ Ankauf, Benutzung und Pflege des Fahrrades 1910: 3.

¹¹⁴⁹ Pneumatikschmerzen 1907: 352–353; Koerner 1915: 1.

¹¹⁵⁰ Ankauf, Benutzung und Pflege des Fahrrades 1910: 3.

¹¹⁵¹ Pneumatikschmerzen 1907: 352–353.

¹¹⁵² Koerner 1915: 1.

¹¹⁵³ Ebd.

¹¹⁵⁴ Ebert 2010: 338–342.



Abbildungen 85, 86, 87 und 88: Das Fahrrad als Arbeitsgerät: bei der Auslieferung von Backwaren, für den Postboten, für den Kaminfeger und für Warenlieferungen.¹¹⁵⁸

9.3. Das Fahrrad im Alltag

Das Fahrrad verbreitete sich trotz – oder in manchen Kreisen auch wegen – der hohen Geld- und Zeitkosten, mit denen die Radfahrer konfrontiert waren, rasch. Es interessiert deshalb, welche Bedeutung das Fahrrad in der Alltagsmobilität hatte.

9.3.1. Arbeiten und Pendeln

Wie im öffentlichen Sektor nahm das Fahrrad bald auch im Gewerbe an Bedeutung zu. Händler, Handwerker, Zeitungsverkäufer, Kaminfeger, Bäcker, Metzger und andere nutzten das Fahrrad früh als Arbeitsgerät (Abbildungen 85, 86, 87, 88).¹¹⁵⁵ Auch die konsultierten biografischen Quellen sprechen davon, dass das Fahrrad als Arbeitswerkzeug eine grosse Rolle spielte und dass damit Botengänge, Ausliefe-

rungen und Kundenbesuche erledigt wurden.¹¹⁵⁶ Für Paul Reibestahl, der 1929 einen Ratgeber für Radfahrer herausgab, war es der vielseitige Einsatz, der das Fahrrad bei vielen Berufsgruppen beliebt machte:

«Der Landjäger, der Angler, ja der Herr Pfarrer, Patrouillen der Reichswehr und Polizei, Expressboten, Briefträger usw. wissen die Dienste des Rades zu schätzen. Überall, auf dem flachen Land wie in der Stadt, ist das Fahrrad das Hauptverkehrsmittel (...)»¹¹⁵⁷

¹¹⁵⁵ Hochmut 1991: 44, 96; Rohner-Gassmann 1991: 50; Ebert 2010: 301.

¹¹⁵⁶ Vgl. Burkhardt 1997: 54, 117–119, 123–124, 160; Pro Senectute 1989: 116, 136, 140–142; Favre 1982: 67.

¹¹⁵⁷ Reibestahl 1929: 37.

¹¹⁵⁸ Fotoarchiv der SGV, SGV_02D_00154, archiv.sgv-sstp.ch/resource/339341; Staatsarchiv Basel-Stadt, BSL 1013 1–911 1 Briefkastenleerer, query.staatsarchiv.bs.ch/query/detail.aspx?ID=522844; Burgerbibliothek Bern, FN.G.B.275 Porträt katalog.burgerbib.ch/detail.aspx?ID=262605; Fotoarchiv der SGV, SGV_12N_14527, archiv.sgv-sstp.ch/resource/436762; 12.08.2019.

Das Fahrrad war nicht nur ein Verkehrsmittel, welches während der Arbeit gebraucht wurde. Es diente auch dazu, dass Erwerbstätige, insbesondere Arbeiter und Angestellte, rasch und kostengünstig zwischen Wohn- und Arbeitsort pendeln konnten. Die Autoren, welche sich in der Zwischenkriegszeit mit dem Fahrrad befassten, waren sich einig, dass das Fahrrad zu dieser Zeit vor allem ein Pendlergefährt war. Der Hauptgrund, weshalb das Fahrrad zusehends auf dem Arbeitsweg eingesetzt wurde, war ihrer Meinung nach die Trennung von Wohn- und Arbeitsplatz. Einerseits verkürzte das Fahrrad die Zeit, welche anfiel, um den Weg zum und vom Arbeitsplatz zurückzulegen. Andererseits erlaubte es, dass Wohn- und Arbeitsplatz räumlich getrennt werden und bleiben konnten. Dies verringerte den Druck, den Wohnsitz nahe dem Arbeitsplatz zu verlagern. Das Fahrrad begünstigte, wie es der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes (Kapitel 5.1.) tat, den Wohnsitz aus dem Stadtzentrum in die Aussenquartiere und umliegenden Gemeinden zu verlegen. Die dortigen Wohnlagen waren preiswerter und erlaubten Kleintierhaltung sowie Gemüseanbau, was für die Selbstversorgung wichtig war.¹¹⁵⁹ Für den Arbeiter-Radfahrer, die Zeitschrift des Arbeiter-Radbundes, war das Fahrrad ein «willkommenes Transportmittel von und zur Arbeitsstätte».¹¹⁶⁰ Denn der Arbeiter erlebe eine Abwechslung von der mit vergifteten Gasen geschwängerten Luft der Fabriken, die Angestellten hätten einen Ausgleich zur reichlichen Gehirnarbeit, und die Beamten kämen aus den «welfremden und menschenverachtenden Beamtenhöhlen»¹¹⁶¹ heraus.

René Rohner-Gassmann führte für seine Lizenziatsarbeit Interviews mit Zeitzeugen, die in der Zwischenkriegszeit in der Zürcher Industrie beschäftigt waren, darunter waren ehemalige Arbeiter der Maschinenfabrik Escher Wyss und der Maschinenfabrik Oerlikon. Diese gaben Auskunft über das tägliche Pendeln mit dem Fahrrad: Längere Distanzen seien mit dem Fahrrad «wenn möglich» vermieden worden, dennoch gab es Mitarbeitende, die Arbeitswege von bis zu vierzig Kilometern mit dem Fahrrad zurücklegten. Für die Befragten war das Pendeln mit dem Fahrrad keine Anstrengung, sondern eine Entspannung. Auch die Angestellten der besagten Fabriken nahmen «zum Teil» das Fahrrad.¹¹⁶² Wenn die qualitativen Aussagen dieser Interviews mit den Strassenverkehrszählungen abgeglichen werden, so zeigt sich, dass in der Nähe von Industrieanlagen im Raum Altstetten, Schlieren und Oerlikon tatsächlich viele Fahrräder unterwegs waren. So waren es auf den Strecken Zü-

rich-Altstetten und Altstetten-Schlieren 68 und 65 Prozent, auf den Strecken Zürich-Oerlikon und Oerlikon-Kloten lagen die Werte bei 60 und 56 Prozent. Der Schweizer Schnitt lag bei 45 Prozent.¹¹⁶³ Auch andere Gebiete in der Schweiz, wo grosse Industriestätten angesiedelt waren, wiesen einen starken Fahrradverkehr auf – beispielsweise im Raum Baden mit der BBC (heute ABB). Wege bis etwa zehn Kilometer wurden dort mit dem Fahrrad zurückgelegt. Für grössere Strecken wechselte die Belegschaft auf die Eisenbahn.¹¹⁶⁴ Das Fahrrad blieb auch nach dem Zweiten Weltkrieg ein beliebtes Pendlerverkehrsmittel für Arbeiter und Angestellte (Abbildung 89).

Auch in den konsultierten Biografien kommt zum Ausdruck, wie wichtig das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit war. Verhältnismässig früh, 1892 oder 1893, nahm der Stadtbasler Jurist Ernst Witzig das Fahrrad zur Arbeit, als die «Notwendigkeit einer leichten und raschen Verbindung mit Bureaux und Gerichtsgebäude sich mir mehr und mehr aufdrängte».¹¹⁶⁵ Der Vater von Fritz Bär fuhr mit dem Fahrrad jeden Tag von Ottenbach ins rund acht Kilometer entfernte Bonstetten, wo er in einer Fabrik arbeitete.¹¹⁶⁷ Franz Wengi besorgte sich 1903 ein Fahrrad, um in der Lehre damit zwischen seinem Wohnort Klingnau und dem Lehrbetrieb im rund zwei Kilometer entfernten Döttingen zu pendeln.¹¹⁶⁸ Albert Burkhardt fuhr ab 1929 jeden Morgen und Abend täglich rund sieben Kilometer zwischen der Wohngemeinde (Seebach) und dem Arbeitsort (Zürich).¹¹⁶⁹

Im Ausland war das Fahrrad ebenfalls ein wichtiges Pendlerwerkzeug. 1899 waren 16,3 Prozent der Fahrradbesitzer in Mannheim Arbeiter. Dieser Anteil erhöhte sich auf 30,5 Prozent (1903) und auf über 50 Prozent (1906).¹¹⁷⁰ Pooley, Turnbull und Adams schätzten, dass einer von fünf Arbeitern in England in den 1930er- und 1940er-Jahren mit dem Fahrrad zur Arbeit pendelte. Vor allem jüngere Arbeiter nahmen das Fahrrad, da es eine effiziente Beförderung erlaubte und dies primär in kleineren Städten mit «not unduly threatening» Verkehrsverhältnissen.¹¹⁷¹ Zwei Interviewte (RJ32 und RJ77 genannt), die in den 1930er-Jahren in Manchester mit dem Fahrrad zur Arbeit fuhren, taten dies,

1163 Die Schweizerische Verkehrszählung 1928/1929: 20. Eigene Berechnung. Bei der Strassenverkehrszählung 1936/37 waren die Zählpunkte andernorts festgelegt, weswegen die Fahrradanteile auf den vier Strecken zu diesem Zeitpunkt nicht ermittelt wurden.

1164 Spielmann, Sieber 2019: 121–128.

1165 Historisches Museum Baden, Q.01.9929A, baden.docuteam.ch/de/units/39058-q-01-9929a-baden-veloverkehr-nach-arbeitsschluss-1960-1961/detail?index=0, 12.08.2019.

1166 Witzig 1994: 146. Zur Biografie von Ernst Witzig siehe Kapitel 13.3.

1167 Bär 2003: 24. Zur Biografie von Fritz Bär siehe Kapitel 13.7.

1168 Pro Senectute 1989: 127.

1169 Vgl. Burkhardt 1997: 162–164.

1170 Schacht 1933: 24.

1171 Pooley, Turnbull, Adams 2005: 125. Zur Fahrradnutzung in mittelgrossen Städten siehe Kapitel 9.1.2.

1159 Vgl. Schacht 1933: 23–24; Seidensticker 1937: 50–59; Gubler 1929: 10. In den Studien aus der Zwischenkriegszeit wird das Pendeln zum Arbeitsplatz meist als «Wohnverkehr» bezeichnet.

1160 Arbeiter-Radfahrer 1922, zitiert nach Rohner-Gassmann 1991: 42–43.

1161 Ebd.

1162 Zitiert nach Rohner-Gassmann 1991: 41–42, der die Interviews auszugweise im Original abdruckte.



Abbildung 89: Arbeitsschluss BBC Baden 1960/1961. Das Fahrrad blieb bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts ein wichtiges Pendlerwerkzeug.¹¹⁶⁵



Abbildung 90: Ein sogenannter Velo-Corso in Zürich-Altstetten 1906.¹¹⁷⁶

weil sie mit dem öffentlichen Verkehr unzufrieden waren. Für RJ32 nahm das Pendeln mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu viel Zeit in Anspruch, da die Verbindungen ungünstig waren. RJ77 zog das Fahrrad dem Tram vor, da Letzteres unbequem war und darin geraucht wurde.¹¹⁷² Gemäss den Interviews, die Pooley, Adams und Turnbull führten, schätzten es die radelnden Pendler, dass ihnen das Fahrrad Flexibilität, Privatsphäre und Unabhängigkeit gab. Diese Eigenschaften wies auch das Automobil auf, weshalb dieses das Fahrrad nach dem Zweiten Weltkrieg als Pendlerwerkzeug allmählich abzulösen begann.¹¹⁷³

Diese Äusserungen von Verkehrsexperten, Fahrrad-Lobbyisten und Fahrradpendlern liessen das Fahrrad als ideales Gefährt für Pendlerstrecken in der Grössenordnung bis zehn Kilometer erscheinen:

- Es hatte Vorzüge gegenüber den öffentlichen Verkehrsmitteln: Wege konnten preiswerter, schneller und selbstbestimmter zurückgelegt werden.
- Es brachte Bewegung an der frischen Luft, was als willkommene Abwechslung vom Arbeitsalltag in der Fabrik und im Büro gewertet wurde.
- Es bot Entspannung und Vergnügen.

Umso erstaunlicher ist, dass das Fahrrad unter den Erwerbstätigen nicht noch verbreiteter war. Weshalb das so war, lässt sich nicht befriedigend klären. Möglicherweise waren die

im Kapitel 9.2. angesprochenen Kosten für einige zu hoch. Darüber hinaus dürfte die Unfallgefahr eine Rolle gespielt haben, die allerdings weder in den Befragungen von Rohner-Gassmann und Pooley, Turnbull und Adams noch in den konsultierten Biografien als Argument gegen das Fahrradpendeln vorgebracht wurde. Tatsache war, dass die Fahrradfahrer zusammen mit den Fussgängern die am stärksten gefährdeten Verkehrsteilnehmer waren. Die Fahrradverbände nahmen die steigende Zahl der Strassenverkehrsunfälle zum Anlass, den Ausbau von Radwegen zu fordern (Kapitel 3.3.3.).

9.3.2. Freizeit

Das Fahrrad war nicht nur im Berufsleben und Pendleralltag wichtig, auch in der Freizeit spielte es eine grosse Rolle. Mit ihm konnten ausserhalb der Wohngebiete liegende Erholungsflächen wie Spiel- und Sportplätze sowie Bäder, Wälder und Parks erreicht werden.¹¹⁷⁴ Wichtige Promotoren, die das Fahrrad für Freizeit Zwecke propagierten, waren die Fahrradclubs. Diese entstanden ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und organisierten für ihre Mitglieder in den warmen Jahreszeiten Radausflüge, Wettrennen und Geschicklichkeitsübungen (Abbildung 90).¹¹⁷⁵

1172 Pooley, Turnbull, Adams 2005: 123–124.

1173 Diese Aussagen stammen von Interviews, welche Pooley, Turnbull und Adams mit Engländern führten, die in den 1930er- und 1940er-Jahren zur Arbeit pendelten. Vgl. Pooley, Turnbull, Adams 2005: 123–127.

1174 Schacht 1933: 26.

1175 Vgl. Ebert 2010: 40–44; Hochmut 1991: 43–52.

1176 Baugeschichtliches Archiv ETH Zürich, BAZ_031513.tif, baz.e-pics.ethz.ch/latelogin.jsp?recordsWithCatalogName=BAZ:335188, 12.08.2019.

Es gab Fahrradclubs für bürgerliche Kreise und Arbeiter. Der Charakter der Ausfahrten und das Ausmass der körperlichen Bewegung variierten von Fahrradclub zu Fahrradclub. Ernst Witzig war Mitglied des Ciclists-Clubs, eines bürgerlichen Fahrradclubs in der Stadt Basel, und nahm gelegentlich an den Clubausflügen teil. Seinen Ausfahrten zufolge waren diese leistungsorientiert und kompetitiv:

«Was im Ciclists-Klub getrieben wurde, war eigentlicher Sport mit Rekordzielen und Wettbewerb. An den gemeinsamen Ausfahrten galt es, in möglichst kurzer Zeit möglichst viele Kilometer zurückzulegen. Über die erreichten Leistungen musste im persönlichen «Tourenbüchlein» sorgfältig Buch geführt werden, und da es sich mit der Gesamtzahl der periodisch abgerannten Kilometer um das Erringen eines Bechers oder einer andern Prämie handelte, so lag es nahe, dass man fleissige, aneifernde und ausdauernde Mitglieder lieber sah als bummelige.»¹¹⁷⁷

Die Aktivitäten der Arbeiterfahrradclubs sollten dazu dienen, dass die Radfahrer die Fabrik und die Stadt an arbeitsfreien Tagen hinter sich lassen und sich in der freien Natur bewegen konnten.¹¹⁷⁸ Im Gegensatz zu den bürgerlichen Verbänden lehnte der Arbeiter-Radfahrer Rennen kategorisch ab. Begründet wurde dies mit dem intensiven Arbeitsalltag der Arbeiter, der die «ungeheuren Strapazen der sonntäglichen Rennfahrt»¹¹⁷⁹ nicht schadlos ertrage. Andererseits erforderte die Teilnahme eine intensive Vorbereitung. Mit diesen würden sich die Mitglieder nur unnötig verausgaben und auf der Strasse in Gefahr begeben.¹¹⁸⁰ Vielmehr sah der Arbeiter-Radfahrer im Fahrrad «ein[en] zur Kräftigung und Erholung unentbehrliche[n] Gegenstand»¹¹⁸¹ für den Arbeiter. Auf organisierten Sonntagsausflügen sollten sich die Arbeiter «vom anstrengenden Wochenwerk»¹¹⁸² erholen. Wanderfahrten waren eine «sonntägliche[r] Erholung»¹¹⁸³ und eine Alternative zu den «von schlechter Luft erfüllten und von Rauch qualmenden Trinkstätten (...), wo sich der Arbeiter gesundheitlich ruinieren, wo er nachgewiesenermassen geistig versimpeln und der Armut verfallen muss».¹¹⁸⁴ Zudem konnten die Arbeiter mit dem Fahrrad den beengten Wohnverhältnissen, wie sie in vielen Arbeiterquartieren herrschten, vorübergehend entfliehen.¹¹⁸⁵

1177 Witzig 1994: 46.

1178 Vgl. Eichberg 1982: 78–80.

1179 Arbeiter-Radfahrer 1925, zitiert nach Rohner-Gassmann 1991: 114.

1180 Ebd.

1181 Der Arbeiter-Radfahrer 1922, zitiert nach Rohner-Gassmann 1991: 37.

1182 Der Arbeiter-Radfahrer 1928, zitiert nach Rohner-Gassmann 1991: 105.

1183 Ebd.

1184 Ebd.

1185 Vgl. Rohner-Gassmann 1991: 106; Hochmuth 1991: 81–84; Dauncey 2012: 106–109.

Wie ein solcher Wochenendausflug mit dem Fahrrad ablaufen konnte, zeigt der Bericht einer 27-jährigen Berliner Textilarbeiterin in den 1920er-Jahren:

«Schnell geht es heim, der Mutter noch einige Besorgungen gemacht und dann schnell den Rucksack gepackt, auf das Rad geschwungen! So radeln wir nun die Landstrasse dahin, an Wäldern und üppigen Getreidefeldern vorbei. Wie schön ist doch die Natur, man wird innerlich so ganz ruhig und froh (...) Nach zweistündigem gemütlichem Radeln sind wir in unserem Landheim. Schnell werden alle Fenster aufgemacht, Wasser und Milch geholt. Blumen auf den Tisch gestellt, denn morgen ist ja Sonntag, morgen können wir uns mal freuen, morgen brauchen wir nicht 8 ¼ Stunden am Webstuhl zu stehen (...) Sonntag früh stehen wir zeitig auf und gehen in die Heidelbeeren (...) So ziehen wir nun gegen Mittag durchs Dörfchen. Daheim wird Feuer gemacht, ein wunderbarer Kakao gekocht, die Heidelbeeren klargedrückt, Brot hinein und Milch darüber (...) Nach einer Stunde sind wir alle draussen auf der Wiese, die einen lesen, die anderen spielen Ball, die übrigen schlafen. So vergeht der schöne Sonntag viel zu schnell. Die Räder müssen in Ordnung gebracht werden, wir müssen Abschied nehmen von der friedlichen Stätte. Wieder fahren wir die Landstrasse entlang, doch diesmal nicht friedlich und froh. Wir denken schon wieder an: Eine Woche Hammerschlag, eine Woche Kampf und Arbeit.»¹¹⁸⁶

Die Radfahrerclubs gaben im regelmässigen Abstand Vereinszeitschriften heraus. In diesen wurden Destinationen und Reiserouten für Ausflüge mit dem Fahrrad vorgeschlagen, auch für grössere und mehrtägige Strecken. Daneben erschienen Touren- und Reisehandbücher, in denen Reparaturwerkstätten, Gasthöfe, Hotels, Ortsvertretungen, Verkehrsverordnungen aufgelistet waren. Diese Handbücher orientierten sich an den bekannten Reiseführern wie Baedeker oder Murray. Für die bessere räumliche Orientierung gaben die Radverbände zudem Fahrradkarten aus.¹¹⁸⁷

Die biografischen Quellen legen nahe, dass Fahrradtouren nicht nur innerhalb von Verbandsstrukturen, sondern auch im privaten Rahmen unternommen wurden: Der Basler Jurist Ernst Witzig unternahm mit seinem Rad «recht gerne»¹¹⁸⁸ Sonntagsausflüge. Einmal fuhr er in das rund einhundert Kilometer entfernt gelegene Emmental, ein an-

1186 E.H., G., 27 Jahre. Zitiert nach Achten 1988: 210–211. E.H. unternahm diesen Fahrradausflug mit anderen. Unklar ist, ob er in einem Fahrradclub organisiert war oder auf privater Basis erfolgte.

1187 Vgl. Ebert 2010: 242–264.

1188 Witzig 1994: 146.

deres Mal nach St. Blasien, welches rund 65 Kilometer entfernt war.¹¹⁸⁹ Albert Burkhardt berichtete, dass er mit einem Schulfreund und einem späteren Lehrlingskollegen zahlreiche Radtouren unternahm. Eine führte von Seebach bis nach Lausanne, was einer Distanz von 240 Kilometern entsprach.¹¹⁹⁰ In den Biografien werden neben diesen grösseren auch kleinere Fahrten beschrieben. Bei diesen ging es nicht darum, spektakuläre Strecken zu befahren, viele Kilometer zurückzulegen oder ein ausgefallenes Ziel zu erreichen. Vielmehr standen Ausflugsziele oder Anlässe in der näheren Umgebung im Fokus: Als Fritz Bär in der Lehre war, fuhr er am Sonntag an den nahegelegenen Fluss zum Baden, um sich von den täglichen 15 bis 16 Arbeitsstunden zu erholen. Geld für den Besuch in der Gartenwirtschaft hatte er keines, stattdessen konsumierte er mitgebrachte Limonade.¹¹⁹¹ Albert Burkhardt fuhr mit dem Fahrrad an den freien Sommertagen in der Sekundarschule von Seebach an den Katzensee, um dort zu baden. Diese Strecke betrug fünf Kilometer. Mit dem Fahrrad reduzierten sich einerseits die Wegzeiten, denn vorher mussten Albert und seine Schulkameraden pro Weg eine Stunde zu Fuss gehen. Andererseits konnten mit dem Fahrrad weiter entfernte Badeplätze entdeckt werden, die ausserhalb Gehdistanz lagen.¹¹⁹²

Auch zahlreiche Artikel in Tageszeitungen geben Hinweise darauf, dass Radtouren eine gängige Freizeitbeschäftigung waren. Zeitungsartikel wurden nicht wegen der Fahrradausflüge verfasst; Anlass waren Verkehrsunfälle, die nicht selten tödlich endeten. Dennoch zeigen Zeitungsartikel, dass Fahrradausflüge in verschiedenen Altersgruppen und sozialen Schichten Verbreitung genossen:

- Im Juni 1899 unternahm der Sohn eines Mühlers aus Töss einen Fahrradausflug nach Konstanz.¹¹⁹³
- Im August 1917 fuhr ein Arzt mit dem Fahrrad durchs Prättigau.¹¹⁹⁴
- Im Juli 1921 radelte ein Beamter aus St. Moritz vom Berninahospiz nach La Rosa.¹¹⁹⁵
- Im Oktober 1926 unternahm ein 63-jähriger pensionierter Bahnarbeiter aus Romanshorn und ein weiterer Mann eine Radtour nach Bürglen.¹¹⁹⁶
- An Morgen des Pfingstmontags des Jahres 1939 kehrte ein 60-jähriger Primarlehrer von einer Radtour nach Hause zurück.¹¹⁹⁷

1189 Vgl. Witzig 1994: 146–147.

1190 Burkhardt 1997: 55, 156.

1191 Bär 2003: 255–256.

1192 Burkhardt 1997: 140.

1193 Unglücksfälle und Verbrechen. In: Zuger Nachrichten, 24.06.1899: 2

1194 Notizen. In: Graubündner General-Anzeiger, 25.08.1917: 2.

1195 Notizen. In: Graubündner General-Anzeiger, 30.07.1921: 2.

1196 Thurgau. In: Bote vom Untersee und Rhein, 07.10.1927: 2.

1197 Der Tod auf der Strasse. In: Freiburger Nachrichten, 31.05.1939: 2.

10. Automobil

10.1. Allgemeines

Während sich das Fahrrad rasch ausbreitete und eine preiswerte Personenbeförderung erlaubte, ging dieser Prozess beim Automobil länger. Autofahren blieb lange Zeit eine teure und exklusive Fortbewegungsart, welche sich zunächst nur die Gutverdienenden leisten konnten. Später drang das Automobil in die Mittelschicht vor, die massenhafte Verbreitung erlebte es – anders als das Fahrrad – erst nach dem Zweiten Weltkrieg. Damit wurde es viel später zum Pendlergefährt als das Fahrrad, welches diese Eigenschaft in den 1920er- und 1930er-Jahren hatte.

10.1.1. Die ersten automobilen Jahre

Es ist schwierig, einen Erfinder des Automobils auszumachen. Viele Nationen und Automobilgesellschaften beanspruchten für sich auf irgendeine Art mindestens einen Automobilpionier.¹¹⁹⁸ Ein Vorläufer des Automobils war der Dampfswagen aus dem 18. Jahrhundert, der vom französischen Erfinder Nicholas Cugnot gebaut wurde. Damit war die Grundidee geboren, Menschen mit Motorenkraft (in diesem Fall mit Dampf) zu befördern. Im 19. Jahrhundert folgten technische Entwicklungen, die den Weg zur industriellen Automobilproduktion ebneten: 1807 meldete Isaac de Rivaz einen Wagen mit Leuchtgasmotor zum Patent an, 1831 betrieb Walter Hancock einen dampfbetriebenen Omnibus in London, 1860 liess Étienne Lenoir den Zweitaktmotor patentieren, 1876 präsentierte Nicolaus Otto einen funktionierenden Viertaktmotor, und 1886 begannen Gottlieb Daimler sowie Carl Benz unabhängig voneinander mit dem Bau von Motorwagen. Historiker verorten die Entstehung der regelmässigen Produktion von Automobilen und eines Automobilmarktes auf die Zeit um 1890.¹¹⁹⁹

Das Zentrum der Automobilherstellung lag zunächst in Frankreich, wo zwischen 1902 und 1907 über die Hälfte aller in Europa produzierten Autos gefertigt wurden. Damit hatte Frankreich einen Vorsprung gegenüber den USA. Diese begannen die weltweite Automobilproduktion nach der Jahrhundertwende zu dominieren und stellten 1908 mit dem Ford Model T das erste Automobil in Massenproduktion

1198 Vgl. Merki 2002: 38.

1199 Christoph Maria Merki und Gijs Mom legten den Beginn ihrer Studien zum Automobil auf das Jahr 1895. Vgl. Merki 2002: 38; Mom 2014: 61–68. Für Dietmar Fack startete die «Pionierzeit des Automobilismus» 1885. Fack 2000: 71.



Abbildung 912: Alice Huyler Ramsey, dick eingepackt vor ihrem Auto. Sie durchquerte 1909 als erste Frau die USA mit einem Automobil. Entsprechend hoch war die mediale Aufmerksamkeit, denn Autofahren war zu Beginn vorwiegend Männersache, auch in der Schweiz.¹²⁰³

her. Diese frühen Automobile erinnerten an Kutschen, das Automobil durchlief mit der Zeit zahlreiche material- und konstruktionsbedingte Veränderungen. Zentrale Impulse gingen von der Fahrradproduktion aus: Leichtbauweise, Kugellager, korrosionsfreie Oberflächen, Kettenantrieb und Vollgummi- sowie Luftreifen. Die ersten Motoren waren mit rund einer Pferdestärke so schwach, dass Geschwindigkeiten niedrig und Steigungen kaum zu bewältigen waren. Die Motorenstärke nahm rasch zu: 1907 war der durchschnittliche französische Personenwagen mit elf Pferdestärken ausgestattet.¹²⁰⁰ Und 1910 hatten zwei von drei Automobilen in der Schweiz mehr als zehn Pferdestärken.¹²⁰¹ Daneben wurde der Gewichtsschwerpunkt nach unten verlagert, der Radstand verbreitert und das Holzchassis von einer Stahlkonstruktion abgelöst. Die meisten Automobile fuhren um die Jahrhundertwende mit offenem Verdeck, was ein wettergerechtes Einkleiden erforderte (Abbildung 91). Dies hing damit zusammen, dass die schwach motorisierten Automo-

bile möglichst leicht sein mussten, wozu das Weglassen des Verdeckes beitrug.¹²⁰²

Anders als die lächelnde Alice Huyler Ramsey in Abbildung 91 vermuten lässt, waren längere Fahrten bei kühlen und nassen Witterungsverhältnissen mit offenem Verdeck kein Vergnügen. Selbst wenn das Verdeck geschlossen war, konnte Regen ins Wageninnere dringen. Dies ist beispielsweise dem Reisebericht des deutschen Journalisten Otto Julius Bierbaum zu entnehmen, der mit seiner Frau im Jahr 1903 eine Automobilfahrt von Deutschland nach Italien unternahm und diese dokumentierte:

«Das Verdeck ist, wie Sie sehen, auch nicht eigentlich reisemäßig. Es schützt zwar gegen Nässe von oben, von den Seiten und von hinten, – wenn aber der Regen rücksichtslos genug ist, von vorne zu kommen, (...) so werden wir ihm auf Gnade und Ungnade ausgeliefert sein.»¹²⁰⁴

1200 Zur Frühgeschichte des Automobils vgl. Merki 2002: 38–40; Möser 2002: 22–26; Fack 2000: 75–80; Filarski, Mom 2011: 82–83.

1201 Die Automobilwagen in der Schweiz und ihre Motorstärke 1911: 58. Eigene Berechnung.

1202 Vgl. Merki 2002: 40–41; Filarski, Mom 2011: 83.

1203 Alice Huyler Ramsey, standing beside her auto, unknown date, commons.wikimedia.org/wiki/File:Alice_Ramsey_ggbain.03065_a.jpg, 12.08.2019.

1204 Bierbaum 1903.

Die Automobilrevue empfahl 1906 bei längeren Fahrten das Tragen von Schutzbekleidung:

«Wenn man eine langsame Spazierfahrt durch die Strassen der Stadt macht, kann man schon in gewöhnlicher Kleidung im Automobil sitzen. Auch im geschlossenen Automobil, in Coupé oder Limusine (sic) kann man kleinere Fahrten unternehmen ohne sich in der Kleidung speziell vorzusehen. (...) An heissen Tagen, da mag der erfrischende Luftzug, wenn man in gewöhnlicher Kleidung im Automobil sitzt, erst etwas angenehmes haben, aber in der zweiten Viertelstunde wirkt der Luftzug schon unbequem, belästigend und im weiteren Verlauf der Fahrt wird er schien unerträglich. (...) Ein kleiner Regenschauer z. B. welcher für den Fussgänger noch gar keine Beschwerden verursacht, peitscht dem Automobilfahrer hart um die Ohren und die einzelnen Tropfen verursachen im Gesicht ein Gefühl wie feine Nadelstiche (...) Wohl oder übel muss also Haupthülle, Brille und Maske angelegt werden.»¹²⁰⁵

Gegenüber dem Pferd besass das Automobil Vorteile: Es war schnell betriebsbereit, brachte eine gleichmässige Leistung und musste bei Nichtgebrauch weder betreut noch gefüttert werden. Zudem erlaubte es immer höhere Geschwindigkeiten.¹²⁰⁶ Dies erkannte die Schweizer Armee, die kurz nach 1900 die ersten Automobile anschaffte: Die Leistungsfähigkeit der Offiziere habe sich durch die Automobile erhöht und die Pferde seien geschont worden.¹²⁰⁷ Das Pferd hatte seinerseits Vorzüge gegenüber dem Automobil. Es konnte nicht nur für Transport-, sondern auch für Feldarbeiten eingesetzt und überdies mit den Erzeugnissen gefüttert werden, die ein bäuerlicher Betrieb hergab. In landwirtschaftlich geprägten Gegenden hatte das Automobil zunächst einen schweren Stand.¹²⁰⁸

Nicht weniger wichtig waren das soziale Ansehen und der Prestigefaktor, die mit dem Automobil verbunden waren und für eine kontinuierliche Nachfrage nach Automobilen sorgten.¹²⁰⁹ Denn wesentlich für die Verbreitung des Automobils war nach Ansicht von Christoph Maria Merki eine automobilistische Lebenswelt, die sich nach der Jahrhundertwende durchzusetzen begann: Verbände, Rennen, Ausstellungen, die Automobilhersteller und die Motorpresse sorgten dafür, dass vom Automobil eine hohe Anziehungskraft ausging. Automobilisten sollten sich beim Kauf

und beim Fahren eines Automobils bestärkt und bestätigt fühlen.¹²¹⁰ Für Gijs Mom war die Zeit bis zum Ersten Weltkrieg die Phase der Sichtbarwerdung (*emergence*) des Automobils.¹²¹¹ Das Automobil war zunächst vor allem ein Luxus- und Sportgerät für eine wohlhabende Klientel, die meist eine hohe gesellschaftliche Position bekleidete.¹²¹² So überrascht es kaum, dass 55 Prozent der in Genf registrierten Automobile im Jahr 1912 Händlern, Industriellen, Direktoren, Akademikern, Freiberuflern, Privatiers und Pensionären gehörten.¹²¹³ Erst mit der Zeit trat der praktische Nutzen in den Vordergrund, als sich herausstellte, dass sich das Automobil auch für die effiziente Abwicklung von Kundenbesuchen oder für Sonntagsausflüge mit der Familie eignete.

Um die Jahrhundertwende waren schweizweit ein paar Dutzend Automobile registriert.¹²¹⁴ Obwohl oder weil Automobile so selten waren, fielen sie auf der Strasse umso stärker auf. Ein zentraler Streitpunkt waren die für die damaligen Verhältnisse – als sich der Strassenverkehr grösstenteils im Schrittempo abspielte – hohen Geschwindigkeiten.¹²¹⁵ Das Automobil löste Ablehnung und Ärger aus, wie Der Grütliener 1901 festhielt:

«Die neueste Landplage sind die Motorwagen. Mit ihrem Getute und Gefauche machen sie die Zugtiere scheu, so daß dadurch schon manches Unglück entstanden ist. Dann aber fahren ihre Inhaber sehr häufig in einem so rasenden Tempo daher, daß ein rechtzeitiges Ausweichen unmöglich ist und Unglücksfälle unvermeidlich sind.»¹²¹⁶

10.1.2. Bestände und verkehrliche Bedeutung

Als Automobile werden hier vierrädrige Motorfahrzeuge mit höchstens neun Sitzplätzen inklusive des Lenkers verstanden, die zur Personenbeförderung auf Strassen dienten.¹²¹⁷ Andere Motorfahrzeuge wie Motorräder, Dreiräder, Lastkraftwagen, Trolleybusse, Traktoren, Arbeitskarren oder Postautos sind in den folgenden Ausführungen, sofern nicht anderweitig erwähnt, nicht enthalten.¹²¹⁸

¹²¹⁰ Vgl. Merki 2002: 199–202.

¹²¹¹ Vgl. Mom 2014: 111–113.

¹²¹² Vgl. Merki 2002: 50–71. Siehe auch Kapitel 10.1.2.

¹²¹³ Vgl. Girod 1956: 29–30.

¹²¹⁴ Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1900: 294.

¹²¹⁵ Laut Kurt Möser war der Automobilismus vor dem Ersten Weltkrieg zusammen mit Boot- und Fahrradrennen sowie der aufkommenden Aviatik Teil der damaligen *speed culture*, die mit Risiko, Aggression, Gewalt und Kampf assoziiert wurde. Vgl. Möser 2003.

¹²¹⁶ Die neueste Landplage. In: Der Grütliener, 06.08.1901: 1.

¹²¹⁷ strassendaten.ch/comments/D.1.2.1,12.08.2019.

¹²¹⁸ Bis zum Ersten Weltkrieg genossen motorisierte Zwei- und Dreiräder

¹²⁰⁵ Die Kleidung des Automobilfahrers 1906: 355.

¹²⁰⁶ Merki 2002: 48.

¹²⁰⁷ Vgl. Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung 1903: 246.

¹²⁰⁸ Vgl. Merki 2002: 51–52.

¹²⁰⁹ Merki 2002: 48.

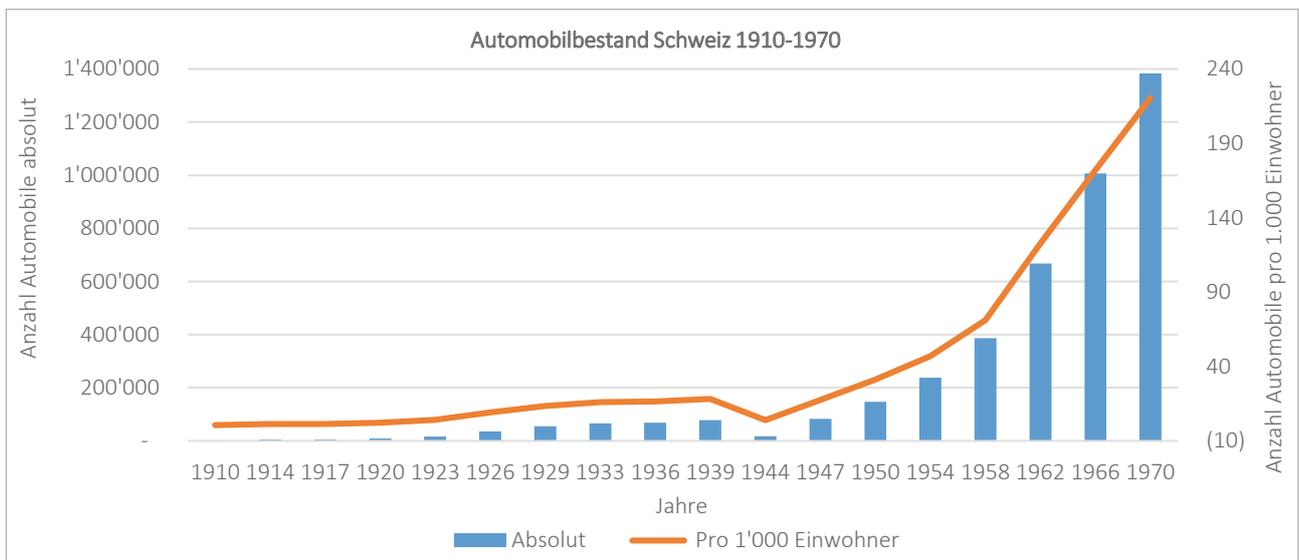


Abbildung 92: Automobilbestand Schweiz 1910–1950.¹²²⁴

1900 waren in 14 Schweizer Städten 176 Automobile gemeldet. Mehr als die Hälfte davon (102) waren in Genf registriert, auf Platz zwei folgte Basel mit 39 Stück. Aus Zürich liegen keine Angaben vor. Die restlichen Städte wiesen weniger als zehn Automobile auf.¹²¹⁹ Genf war das Zentrum des Automobilismus in der Schweiz, wofür Merki mehrere Gründe sieht: die geografische und kulturelle Nähe zu Frankreich, das international zusammengesetzte und aufgeschlossene Genfer Bürgertum, eine zahlungskräftige Klientel, die Tradition der Genfer mechanischen Industrie und ihre Nähe zur Automobilindustrie sowie der Genfersee als Absatzgebiet für Schiffsmotoren, mit denen die Automobilhersteller vertraut waren.¹²²⁰ Diese Aufzählung kann ergänzt werden mit der touristischen Bedeutung der Genferseeregion. Diese zog in- und ausländische Gäste an, welche zu einem guten Teil mit dem Automobil anreisten.¹²²¹

Wie beim Fahrrad nahmen die Bestände auch beim Automobil rasant zu. Das Automobil war jedoch weit weniger verbreitet als das Fahrrad: 1910 waren es 2 275 Automobile (0,6 pro tausend Einwohner), 1920 8 900 (2,3) und 1939 78 100 (18,3). Obwohl die Wachstumsraten des Automobils diejenigen des Fahrrades übertrafen, gab es kurz vor dem

Zweiten Weltkrieg in der Schweiz 16-mal mehr Fahrräder als Automobile. Erst in den 1960er-Jahren sollten die Automobil- die Fahrradbestände übertreffen. Wie beim Fahrrad variierten auch beim Automobil die Pro-Kopf-Bestände von Kanton zu Kanton. Während die Stadtkantone Genf und Baselstadt eine hohe Motorisierungsquote (Motorfahrzeuge pro Kopf) aufwiesen, war sie in ländlich und alpin geprägten Kantonen wie Obwalden, Graubünden und Wallis geringer.¹²²² Der Einbruch der Motorisierungsquote im Zweiten Weltkrieg ging zum einen zurück auf die Benzinrationierungen: 1938 verbrauchte der motorisierte Personenverkehr 90 Millionen Liter Benzin und 1941 noch 3,8 Millionen Liter (–96 Prozent). Zum anderen erliess der Bund im Jahr 1939 ein Fahrverbot für alle Automobile, die für die Aufrechterhaltung von volkswirtschaftlich relevanten Betrieben und Anstalten nicht von Bedeutung waren. Von dieser Massnahme waren rund 85 Prozent aller Automobile betroffen (Abbildung 92).¹²²³

Die Schweiz war in der Zwischenkriegszeit pro Kopf etwa halb so stark motorisiert wie Frankreich; in Deutschland war die relative Motorfahrzeugdichte anfänglich geringer, nahm danach zu und war bald höher als in der Schweiz: 1910 waren es in Frankreich 1,4, in Deutschland 0,4 und in der Schweiz 0,6 Automobile auf tausend Einwohner. 1920 betrug die Werte 27 für Frankreich, 7,7 für Deutschland und 15,2 für die Schweiz und 1938 42,1 (Frankreich), 27,9 (Deutsch-

grosse Beliebtheit, da sie leichter, schneller, zuverlässiger und billiger waren als die vierrädrigen Automobile. Vgl. Merki 2002: 62, 64.

1219 Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1900: 294.

1220 Als weiteren Grund führt Merki den «phänomenale[n] Erfolg» des Fahrrades in Genf an (Merki 2002: 70). Das Fahrrad war aber in vielen Städten im In- und Ausland verbreitet. Zudem wies der Kanton Bern eine höhere Fahrradichte als der Kanton Genf auf. Vgl. Kapitel 9.1.2. Der Einfluss des Fahrrades auf den Automobilismus in Genf dürfte demnach geringer gewesen sein, als von Merki behauptet.

1221 Vgl. Gurtner 1946: 100–102.

1222 Für eine detaillierte Übersicht der Fahrrad- und Automobilbestände absolut und pro Kopf siehe BFS 11.2.2.5.

1223 Vgl. Burgener 2011: 28–32.

1224 BFS 11.2.2.5. Grafik: Eigene Darstellung.

Jahr	Schweiz	Genf	Zürich	Bern	Baselstadt	Obwalden	Graubünden	Wallis
1920	0,01	0,04	0,01	0,01	0,01	0,00	keine Angaben	0,00
1929	0,05	0,14	0,06	0,06	0,06	0,03	0,02	0,02
1939	0,07	0,18	0,07	0,07	0,08	0,04	0,04	0,03
1950	0,11	0,24	0,13	0,11	0,13	0,07	0,07	0,05
1962	0,42	0,72	0,45	0,41	0,39	0,32	0,33	0,36
1970	0,67	0,95	0,68	0,67	0,57	0,62	0,63	0,64

Tabelle 13: Automobile in der Schweiz und ausgewählten Kantonen von 1920 bis 1970 pro Haushalt.¹²³⁰

land) und 17,8 (Schweiz). Überdurchschnittlich stark motorisiert waren die USA. Die dortigen 194,40 Automobile pro tausend Einwohner im Jahr 1938 wurden in Europa nach dem Zweiten Weltkrieg erreicht.¹²²⁵

Die Motorfahrer im Untersuchungszeitraum waren weitgehend Städter. Dies zeigt das Verzeichnis der Besitzer von Automobilen und Motorrädern im Kanton Zürich von 1905, nach welchem die Mehrheit der Automobil- und Motorradhalter in den Städten Zürich und Winterthur wohnten.¹²²⁶ Auch 1929 waren die Automobilisten vornehmlich in den Städten ansässig: In Zürich und Winterthur waren fast zwei Drittel aller im Kanton Zürich gemeldeten Automobile registriert; die Städte Bern, Thun, Langenthal und Biel beheimateten rund zwei von fünf Kantonsberner Automobilisten. Viele Gemeinden waren dagegen kaum motorisiert: In knapp achtzig Prozent der Schweizer Gemeinden waren 1929 zehn oder weniger Automobile gemeldet, und rund jede vierte Gemeinde hatte überhaupt keinen Automobilisten als Einwohner.¹²²⁷ Noch 1939 waren die grösseren Städte stärker motorisiert als die restliche Schweiz. In Zürich, Bern und Basel kam ein Automobil auf vierzig Einwohner. Genf war nach wie vor Spitzenreiter mit einem Automobil auf zwanzig Einwohner. Der Schweizer Schnitt lag bei rund einem Automobil auf fünfzig Einwohner.¹²²⁸

Im Ausland waren die Verhältnisse ähnlich: In den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts wurden im Grossraum Paris mehr Automobile absolut und pro Kopf gezählt als im restlichen Land. In Deutschland wiesen die Städte Berlin und Hamburg sowie das dicht besiedelte Sachsen rund dreimal mehr Automobile auf als Ostpreussen, Schlesien und Posen, wo eine geringere Bevölkerungsdichte vorzufinden war. Merki sah dafür zwei Gründe: Erstens lebte die zahlungskräftige Kundschaft, für die ein Automobil erschwinglich war, vornehmlich im urbanen Raum; zweitens war die auto-

mobile Infrastruktur mit Händlern, Werkstätten und ausgebauten Strassen in Städten und stadtnahen Gebieten besser als in peripheren Gegenden.¹²²⁹

Die im Vergleich zum Fahrrad geringe Dichte an Automobilen und die Häufung der Automobilisten in den Städten kommen auch in Bezug auf die Haushalte zum Ausdruck. 1920 besass in der Schweiz im Schnitt rund jeder hundertste Haushalt ein Automobil, kurz vor dem Zweiten Weltkrieg wuchs die Quote auf rund ein Siebtel. Erst nach 1970 kam ein Automobil auf einen Haushalt (Tabelle 13); diese Quote war für das Fahrrad in der Zwischenkriegszeit erreicht (Kapitel 9.1.2.).

Mit der verhältnismässig geringen Verbreitung des Automobils vor dem Zweiten Weltkrieg waren die Schweiz und das übrige Europa weit entfernt von der sogenannten Massenmotorisierung. Die Forschung ist sich uneins, wann von Massenmotorisierung gesprochen werden kann. Problematisch sind die unterschiedlichen Berechnungsgrundlagen, weshalb der Beginn der Massenmotorisierung zeitlich nicht einheitlich verortet werden kann. Für Peter Borscheid begann die «Zeit der Massenmobilität»¹²³¹ Mitte der 1950er-Jahre, als ab diesem Zeitpunkt mehr als fünfzig Prozent der Personenkilometer auf den motorisierten Individualverkehr fielen. Für Urs Nussbaum ist die Massenmotorisierung dann erreicht, wenn im Schnitt 250 Motorfahrzeuge auf tausend Einwohner kommen, was hierzulande Anfang der 1970er-Jahre der Fall war.¹²³² Rainer Flik versteht unter Massenmotorisierung, wenn auf jede Familie mindestens ein Motorfahrzeug fällt. Unklar ist, ob er die Motorräder dazurechnet.¹²³³ Wenn Familie mit Haushalt gleichgesetzt wird, so kann nach Fliks Definition in der Schweiz nach 1970 von Massenmotorisierung gesprochen werden. Wenn die

1225 Filarski, Mom 2011: 91.

1226 Vgl. Verzeichnis der Besitzer und Führer von Automobilen und Motorrädern im Kanton Zürich seit 1903.

1227 Vgl. Schweizerische Automobilstatistik 1929. Eigene Berechnung.

1228 HSSO N.12, B.37. Für die Pro-Kopf-Berechnungen dienten die Zahlen der Volkszählung 1941. Eigene Berechnung.

1229 Vgl. Merki 2002: 49–50, 68.

1230 BFS 11.2.2.5; HSSO B.6b. Beim Jahr 1929 betreffen die Haushaltsangaben das Jahr 1930; beim Jahr 1939 das Jahr 1941 und beim Jahr 1962 das Jahr 1960. Legende: hellgrün: unter 0,5, dunkelgrün: zwischen 0,50 und 0,99.

1231 Borscheid 1988: 122. Im Individualverkehr sind neben Automobilen Motorräder und Motorfahrräder eingeschlossen.

1232 Nussbaum 1989: 34; BFS 11.2.2.5.

1233 Flik 1999: 126–127.

Motorradbestände addiert werden, war dies im Jahr 1970 der Fall.¹²³⁴ Kurt Möser brachte die «Autogesellschaft»¹²³⁵ in Deutschland mit den 1950er- und 1960er-Jahren in Verbindung. Damals wurde das Automobil zum «Allgemeingut»¹²³⁶ und war als Ausdruck des Wirtschaftswunders für das Individuum sinnlich wahrnehmbar. Für Dietmar Fack war die Förderung des Strassenbaus durch die deutsche Bundesregierung eine zentrale Voraussetzung, nach der in den 1950er-Jahren der «Durchbruch in Richtung Vollmotorisierung nicht mehr aufzuhalten»¹²³⁷ war. Für Ruud Filarski und Gijs Mom avancierte das Automobil in Europa um 1960 zum Massenverkehrsmittel, da in Europa bis zu diesem Zeitpunkt jene Bestandeszahlen erreicht waren, die in den USA bereits in der Zwischenkriegszeit herrschten.¹²³⁸

Während Peter Borscheid die Beförderungsleistung (Personenkilometer) als Indikator für die Massenmotorisierung wählte, nahmen die übrigen hier vorgestellten Autoren die relative Verteilung (Fahrzeuge pro Familie oder tausend Einwohner) als Massstab. Beiden Berechnungsgrundlagen ist gemein, dass sich die Massenmotorisierung frühestens auf Mitte der 1950er-Jahre ansetzen lässt. Allerdings blenden sie die räumliche Verteilung und soziale Bedeutung der Motorfahrzeuge aus, da sie mit aggregierten Durchschnittswerten rechnen. Automobilbesitz bedeutete nicht zwangsläufig, dass das Automobil ein Alltagsverkehrsmittel war. Wie gezeigt wird (Kapitel 10.3.), wurde das Automobil in der Zwischenkriegszeit primär an arbeitsfreien Tagen genutzt.

Obwohl das Automobil in der Zwischenkriegszeit weitgehend ein «Privileg wohlhabender Gruppen»¹²³⁹ war, nahm es eine immer grössere Rolle im Strassenverkehr ein. Dies zeigen die Verkehrszählungen, welche schon in Bezug auf das Fahrrad diskutiert worden sind (Kapitel 9.2.): Bei der Verkehrszählung auf den vier Stadtbasler Rheinbrücken im Jahr 1901 wurden 14 Motorfahrzeuge gezählt, was 0,3 Prozent der registrierten Fahrzeuge entsprach.¹²⁴⁰ In der Stadt Zürich waren 1917 15 Prozent der gezählten Fahrzeuge Automobile.¹²⁴¹ Bei den Verkehrszählungen von 1920 und 1923 an den Zürcher Ausfallstrassen lagen die Anteile bei rund 24 Prozent.¹²⁴² Bei der Zählung in Luzerner Gemeinden im Jahr 1925 war jedes zehnte Fahrzeug ein Automobil.¹²⁴³

Was bei den Beständen zum Ausdruck gekommen ist, bestätigt sich bei den Verkehrszählungen: Im ländlichen Raum waren weniger Automobile unterwegs als in den Städten. Zum einen machte dies die Luzerner Verkehrszählung von 1925 deutlich, die den Verkehr mehrheitlich in Dörfern¹²⁴⁴ erfasste. Zum anderen bezeugen die biografischen Quellen, dass der Verkehr im ländlichen Raum weitgehend nichtmotorisiert war. Nach Walter Weigum spielten Motorfahrzeuge in Appenzell Innerrhoden, einem stark landwirtschaftlich geprägten Kanton, kaum eine Rolle:

«Man kann sich heute nur schwer vorstellen, wie arm an Fahrzeugen die Strassen waren, auch die verkehrsreichste wie die Hauptstrasse im Dorf und die beiden wichtigsten Verbindungsstrassen mit der Aussenwelt, d. h. mit Ausserrhoden (...) 1919 war es möglich, dass ich auf einem halbstündigen Einkaufsgang in Appenzell (im Dorf) keinem einzigen Fahrzeug ausser ein paar Velos begegnete.»¹²⁴⁵

Dora Stettler berichtete über das Emmental 1934: «In dieser abgelegenen Gegend gab es damals, mit Ausnahme der Verkehrsbetriebe, weit und breit keine Autos. Jeglicher Transport wurde mit Pferdefuhrwerken bewältigt.»¹²⁴⁶

Über die ganze Schweiz gesehen, bauten die Automobile die Verkehrsanteile aus: In der Strassenverkehrszählung von 1928/29 waren es 29 Prozent; werden die Motorräder hinzugenommen, so dienten 39 Prozent der motorisierten Verkehrsmittel der Personenbeförderung.¹²⁴⁷ Bei der Strassenverkehrszählung 1936/37 waren rund 40 Prozent der Fahrzeuge Automobile, mit Motorrädern gegen 45 Prozent. Werden Lastwagen, Postautomobile und Busse hinzugenommen, war rund jedes zweite gezählte Strassenfahrzeug vor dem Zweiten Weltkrieg mit einem Motor ausgestattet.¹²⁴⁸ Ein Teil davon waren ausländische Motorfahrzeuge, da die Schweiz für ausländische Touristen, die in immer grösserer Zahl mit dem Automobil einreisten, eine beliebte Destination war: 1925 reisten Schätzungen zufolge 133 000 ausländische Gäste mit dem Automobil in die Schweiz ein. Bis 1938 verzehnfachte sich dieser Wert auf 1,4 Millionen.¹²⁴⁹ Wie gross der Anteil der ausländischen Automobile am Stra-

1234 1970 waren 2 046 800 Automobile und Motorfahräder registriert. Das entsprach 326,45 auf 1 000 Einwohner oder 0,99 pro Haushalt. Vgl. BFS 11.2.2.4; Volkszählungen; HSSO B.6b HSSO. Eigene Berechnung.

1235 Möser 2002: 193.

1236 Ebd.: 194.

1237 Fack 2000: 405.

1238 Vgl. Filarski, Mom 2011: 91, 108.

1239 Merki 2002: 111.

1240 Oberholzer 1939: 131.

1241 Polizeikommissär Stadt Zürich 1917. Eigene Berechnung.

1242 Geschäftsbericht des Regierungsrates an den Zürcherischen Kantonsrat 1930: 403.

1243 Schiedt 2010a: 43.

1244 Gezählt wurde in Meggen, Horw, Malters, Gisikon, Baldegg (Ortsteil von Hochdorf), Neudorf, Reiden, Oberkirch, Zell, Wolhusen, Schüpflheim und Fluhmühle (Ortsteil von Luzern). Schiedt 2010a: 43.

1245 Weigum 1996: 57.

1246 Stettler 2004: 40.

1247 Die Schweizerische Verkehrszählung 1928/1929: 10.

1248 Die Strassenverkehrszählung weist alle motorisierten Fahrzeuge in einer Kategorie aus. Die Anteile der Automobile sowie Motorfahräder wurden nach eigenen Berechnungen stichprobenartig anhand der Kantone Zürich, Bern, Freiburg, Genf, Waadt, Wallis und Nidwalden ermittelt. Die Schweizerische Verkehrszählung 1936/1937: 36.

1249 Vgl. Gurtner 1946: 226–232.

ssenverkehr in der Schweiz war, lässt sich anhand dieser Zahlen nicht ermitteln.

Dass die biografischen Quellen von einem weitgehend nicht vorhandenen, die Verkehrszählungen von einem zunehmenden motorisierten Strassenverkehr sprechen, ist nur auf den ersten Blick ein Widerspruch: Erstens fanden die Verkehrszählungen in erster Linie auf Hauptstrassen mit Vortrittsrecht und ausserorts statt, «mit möglicher Ausschaltung der lokalen Einflüsse».¹²⁵⁰ Um die Frage zu klären, weshalb das so war, lohnt sich ein Blick auf die Motive der Strassenverkehrszählung von 1936/37. Mit dieser sollten einerseits die Transportmengen (Tonnen) eruiert werden, die auf den Strassen befördert wurden. Andererseits waren sich die Motor- und Radfahrer auf den Strassen in den 1920er- und 1930er-Jahren immer mehr ins Gehege gekommen. Mit den erhobenen Zählwerten sollte ein Überblick gewonnen werden, wo sich eine Verkehrstrennung des Rad- und Motorwagenverkehrs aufdrängen würde (zu den Radwegen vgl. Kapitel 3.3.3.).¹²⁵¹ Dass sich die Verkehrszählung primär auf Hauptstrassen fokussierte, ist ein Hinweis darauf, dass der Verkehrskonflikt zwischen Motor- und Radverkehr vorrangig auf diesen stattfand. Auf den Dorfstrassen und Nebenwegen schien das Problem weniger gravierend gewesen zu sein, was zum Schluss führt, dass es dort – wie die Biografien bestätigen – weniger motorisierte Verkehrsmittel gab.

Der zweite Grund, weshalb es sich nur dem Anschein nach um einen Widerspruch handelt, hat mit erhobenen Daten in der Strassenverkehrszählung 1936/37 zu tun: Bei diesen handelte es sich um schweizweite Durchschnittswerte, die kantonale oder regionale Eigenheiten unberücksichtigt lassen. Der Blick auf einzelne Strassenabschnitte zeigt, dass der Automobilanteil mancherorts deutlich unter dem Schweizer Durchschnitt von vierzig Prozent lag: So waren es zwischen Bellevue und Tavel (Kanton Freiburg) 20 Prozent, zwischen Jonabücke und Neuhof (Kanton Zürich) 18 Prozent, zwischen Seftigen und Thun (Kanton Bern) 21 Prozent, zwischen Brig und Gletsch (Kanton Wallis) 16 Prozent und zwischen La Cure und Le Pont (Kanton Waadt) 15 Prozent.¹²⁵²

In der Tendenz nahm der Motorfahrzeugverkehr zu, wenn auch in regional unterschiedlichem Ausmass. Im Ausland wurde das Auto im Strassenverkehr auch dominanter. Auf den *routes nationales* in Frankreich wuchs der Anteil der Kraftfahrzeuge von 1,4 Prozent (1903) auf 45,8 Prozent (1928). In Deutschland war 1924/25 jedes dritte gezählte Fahrzeug ein Personenwagen, Ende der 1920er-Jahre mehr als jedes zweite. In Sachsen stieg der Anteil der Personenwagen von 0,7 Prozent im Jahr 1904 auf 19 Prozent im Jahr 1914.¹²⁵³

10.2. Zugang

Wie beim Fahrrad fielen beim Automobil verschiedene Arten von Kosten an. Zu den Anschaffungs-, Unterhalts- und Reparaturkosten, die sowohl beim Fahrrad wie beim Automobil anfielen, kamen bei Letzterem Auslagen für Benzin, einen Abstellplatz und die Fahrprüfung hinzu. Damit sind nicht nur monetäre, sondern auch Zeitkosten gemeint, die investiert werden mussten, weshalb die frühen Automobilisten nicht selten einen Chauffeur oder Mechaniker beschäftigten.¹²⁵⁴ Die Kosten sanken zwar mit der Zeit, dürften aber ein entscheidendes Argument gewesen sein, weshalb sich vor dem Zweiten Weltkrieg erst wenige Haushalte ein Automobil leisteten.

10.2.1. Autofahren lernen

Während jedermann Radfahren lernen und der Gang auf die Strasse meist nach wenigen Stunden riskiert werden konnte, war der Lernprozess beim Autofahren komplexer und zeitintensiver. Zentrale Voraussetzung für das Lenken eines Fahrzeuges auf der Strasse war eine bestandene Fahrprüfung, die behördlich attestiert war, was das Fahrradfahren nicht erforderte. Die Autoprüfung war zunächst vor allem eine Formsache, wurde mit der Zeit allerdings anspruchsvoller.

Autofahrprüfungen gab es der Schweiz, aber auch in Deutschland und Frankreich bereits vor der Jahrhundertwende. Diese selektierten allerdings kaum und waren häufig eine blosse Formalität. Denn Prüflinge und Prüfungsexperten waren vielfach über die Automobilclubs miteinander bekannt, was kaum für eine objektive Prüfungssituation sorgte. Mit den steigenden Unfallzahlen wuchs das Bedürfnis, die Ausbildung und Prüfung für Wagenlenker stärker zu reglementieren und zu erschweren: 1910 bestand die praktische Fahrprüfung in Deutschland aus einer mindestens einstündigen Fahrt und musste von einem behördlich anerkannten Experten abgenommen werden. Weiter musste eine ärztliche Bescheinigung über den psychischen und physischen Gesundheitszustand vorgelegt werden. In Frankreich wurde 1924 ein einheitlicher Prüfungsstandard eingeführt, was zu Durchfallquoten von fünfzig Prozent führte. Nachdem sich die Prüflinge besser auf die Fahrprüfungen vorbereiteten, sanken die Quoten.¹²⁵⁵

In der Schweiz wurde die Fahrerlaubnis auf Basis des Konkordates von 1904 von einer kantonalen Behörde ausgestellt, nachdem der Bewerber gezeigt hatte, dass er sei-

1250 Die Schweizerische Verkehrszählung 1936/1937: 4.

1251 Vgl. Die Schweizerische Verkehrszählung 1936/1937: 2–4; Iff 2017: 27.

1252 Die Schweizerische Verkehrszählung 1936/1937.

1253 Vgl. tabellarische Zusammenstellung in Merki 2002: 136.

1254 Merki 2002: 326.

1255 Vgl. Merki 2002: 331–334; Mom 2014: 319.

nen Wagen «ohne Gefahr für die öffentliche Sicherheit»¹²⁵⁶ führen konnte. Über ein Mindestalter der Prüflinge ist dem Konkordat 1904 genauso wenig zu entnehmen wie über die Art der Prüfung. In Anlehnung an die Internationale Übereinkunft zum Automobil von 1910, welcher die Schweiz beitrug, wurde das Mindestalter hierzulande im gleichen Jahr auf 18 Jahre festgesetzt.¹²⁵⁷ Das Konkordat von 1914 übernahm dieses Mindestalter und legte fest, dass die Fahrprüfung aus einem theoretischen und praktischen Teil bestehen musste.¹²⁵⁸ Im Kanton Bern war 1930 zur Prüfung zugelassen, wer ein Leumundszeugnis und einen Auszug aus dem Strafregister vorlegte. Der Prüfung musste eine mindestens vierwöchige Lernzeit vorausgehen, während derer sich die Prüfungsanwärter «eine genügende Übung»¹²⁵⁹ anzueignen hatten. Wahrscheinlich führten diese Verschärfungen auch in der Schweiz zu einer stärkeren Selektion und (vorübergehend) erhöhten Durchfallquote.

1925 waren 96 Prozent der Führerscheinbesitzer im Kanton Zürich männlich.¹²⁶⁰ 1938 sowie 1939 waren es immer noch über neunzig Prozent.¹²⁶¹ Damit war Autofahren vor dem Zweiten Weltkrieg primär Männersache. Dass eine Frau zur Prüfung antrat, war eine Seltenheit. Dies führt die Biografie von Adeline Favre vor Augen (Kapitel 13.6.). Favre absolvierte 1938 als eine der ersten Frauen im Kanton Wallis die Fahrprüfung. Entsprechend entsetzt zeigte sich der Prüfungsexperte nach Favres Erinnerung: «Um Himmels willen, eine Frau, so etwas! Und ich muss Ihre Prüfung abnehmen!»¹²⁶² Unter dem Eindruck dieser Aussage begann Favre die Prüfungsfahrt, welche sich als harmloser herausstellte, als sie befürchtete:

«Dieser Direktor [der Prüfungsexperte, BS] machte mir Angst, besonders weil wir damals die verschiedenen Signale nur nach einem kleinen Taschenkalender lernten. Die Theorie erledigte man mündlich. Für den praktischen Teil fuhren wir nach Champlan [rund 3,5 Kilometer vom Startort Sion entfernt, BS] hinauf, und während der Fahrt diskutierten wir Berufsfragen. Er stellte mir überhaupt keine Fragen übers Auto. Oben angekommen, sagte er: «Halten Sie hier an und versuchen Sie, rückwärts hinter diese Mauer zu fahren!» Gewöhnlich musste man zwischen einer

Scheune und einem Brunnentrog hinunter und dann wieder rückwärts hinauf fahren. Ich musste nichts dergleichen machen. Wir fuhren dann friedlich nach Sion hinunter.»¹²⁶³

Anhand dieses Zitats kann der Ablauf einer Fahrprüfung vor dem Zweiten Weltkrieg nicht generalisiert werden. Es zeigt jedoch, dass die Prüfung vergleichsweise formlos abliefe. Viel schien vom Prüfungsexperten abzuhängen, der über die Fragen der mündlichen Prüfung sowie über die zu absolvierenden Fahrmanöver entschied.

10.2.2. Anschaffung, Besteuerung, Schäden und Unterhalt

Anschaffungskosten

Vor dem Ersten Weltkrieg kostete ein kleiner und preiswerter Wagen in der Schweiz rund fünftausend Franken, wofür ein Arbeiter rund hundertfünfzig Wochen oder drei Jahre hätte arbeiten müssen.¹²⁶⁴ In Deutschland waren die Preise ähnlich. 1915 hatte ein leichtmotorisierter Geschäftswagen den Wert von viertausend Mark.¹²⁶⁵ In den Löhnen ausgedrückt, welche Anne-Katrin Ebert für die Fahrradpreise benutzte (Kapitel 9.2.2.), entsprach dies ebenfalls rund drei Jahreslöhnen eines Arbeiters oder eineinhalb Jahreslöhnen eines Beamten.¹²⁶⁶ Nach dem Ersten Weltkrieg kosteten die Automobile, welche von Deutschland, Italien und den USA in die Schweiz importiert wurden, zwischen neun- und zehntausend Franken.¹²⁶⁷ 1920 entsprach dies 123 Arbeiterwochenlöhnen.¹²⁶⁸ Die Automobilrevue veranschlagte 1930 den Preis eines Kleinautos auf zwischen vier- und siebentausend Franken und denjenigen eines Mittelklassewagens auf zehn- bis sechzehntausend Franken.¹²⁶⁹ 1937 rechnete die Automobilrevue mit einem mittleren Anschaffungspreis eines Automobils von 8400 Franken.¹²⁷⁰ 1947 lagen die Neupreise bei fünf- bis siebentausend Franken für einen Kleinwagen und bei fünfzehn- bis zwanzigtausend Franken für einen Mittel- bis Oberklassewagen.¹²⁷¹

Die Automobilpreise schwankten erheblich, je nach Grösse und Modelltyp. In der Tendenz blieben die Nominal-

1256 Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr vom 13. Juni 1904, Artikel 3.

1257 Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Beitritt der Schweiz zur internationalen Übereinkunft betreffend den Automobilverkehr vom 24. Mai 1910: 729.

1258 Vgl. Nussbaum 1989: 12–13.

1259 Vgl. Zulassung der Führer zum Verkehr vom 15. September 1930: 104.

1260 Merki 2002: 289.

1261 Finocchio 2004: 19.

1262 Favre 1982: 105.

1263 Ebd.: 106.

1264 Von Salis-Soglio 1923: 112. Ausgehend von 1,45 Franken Stundenlohn und 49 Wochenstunden. HSSO G.1.; HSSO F.29a. Eigene Berechnung.

1265 Vgl. König 1915: 58–64.

1266 Ausgehend von einem Monatslohn eines Arbeiters zwischen 35 und 58 Mark. Vgl. Ebert 2010: 289–292.

1267 Von Salis-Soglio 1923: 116–117.

1268 Ausgehend von 56 Rappen Stundenlohn und 58 Wochenstunden. HSSO G.1.; HSSO F.29a. Eigene Berechnung.

1269 Kauf eines Wagens 1930: 45–48.

1270 Das Buch vom Auto 1937: 70.

1271 Vgl. Die Personenwagen 1947 auf dem Schweizer Markt 1947: 31–47.

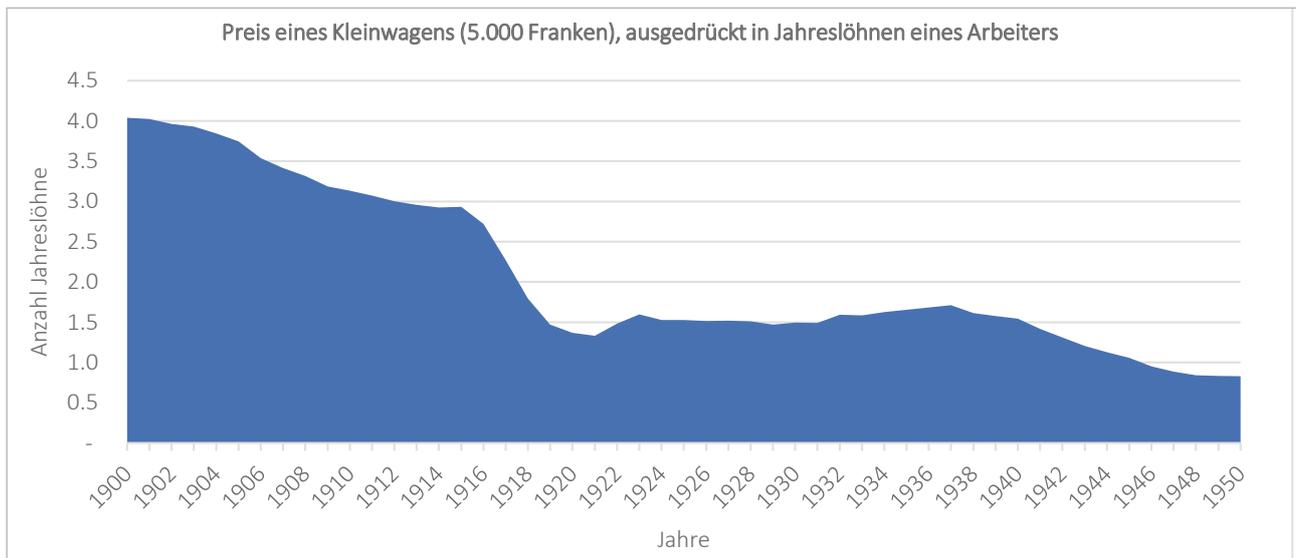


Abbildung 93: Preis eines Kleinwagens in Arbeiterjahreslöhnen.¹²⁷²

preise für ein Automobil in der ersten Jahrhunderthälfte hingegen relativ konstant. Wenn davon ausgegangen wird, dass ein Kleinwagen bis Ende der 1930er-Jahre fünftausend Franken kostete, musste ein Arbeiter dafür vor dem Ersten Weltkrieg rund drei Jahre arbeiten. Mit der Zunahme der Reallöhne halbierte sich der Wert eines Automobils in den 1920er- und 1930er-Jahren auf rund 1,5 Arbeitsjahre. Nach dem Zweiten Weltkrieg war ein erneuter Preiseinbruch zu verzeichnen; es musste noch ein Jahr oder weniger dafür gearbeitet werden (Abbildung 93).

Für die meisten Haushalte blieb die Anschaffung eines neuen Automobils ein Wunschtraum. Es muss in Erinnerung gerufen werden, dass nur ein kleiner Teil des Einkommens frei verfügbar war. Arbeiter-, Angestellten- und Beamtenhaushalte mussten bis zum Zweiten Weltkrieg mehr als die Hälfte des Einkommens für die Lebenshaltung ausgeben (Kapitel 2.3.1.). Abhilfe schuf der Gebrauchtwagenmarkt. Mit Zeitungsinseraten versuchten Verkäufer einen neuen Halter für ihr Automobil zu finden.¹²⁷³ Die Zahl der Gebrauchtwagen auf Schweizer Strassen war nicht zu unterschätzen. So waren 1937 nur acht Prozent der Automobile in der Schweiz fabrikneu; mehr als jedes dritte war älter als fünf Jahre.¹²⁷⁴ Dies dürfte der Grund gewesen sein, dass viele Automobile, die sich im Verkehr befanden, keine geschlossenen Karosse-

rien hatten und deshalb nur bedingt wettertauglich waren. 1930 war es Schätzungen zufolge jedes dritte.¹²⁷⁵

In den 1930er-Jahren setzten sich die geschlossenen Kabinen allmählich durch. Gijs Mom bezeichnete die Wandlung von der offenen zur geschlossenen Karosserie als Verkapselung (*encapsulation*).¹²⁷⁶ Geschlossene Karosserien boten nicht nur Schutz vor Wind und Wetter.¹²⁷⁷ Sie erlaubten es zudem, sämtliche Griffe, Bedienelemente und Kontrollinstrumente ins Wageninnere zu verlegen, was die Bedienbarkeit erleichterte, sowie die Fahrkabine zu beheizen. Durch das Dach und die kleinen Fensterscheiben war die Sicht nach aussen zwar eingeschränkter als bei den offenen Fahrzeugkarosserien. Mit einem festen Dach erschien das Automobil nicht mehr so sehr als technisches Gerät, sondern vermehrt als ästhetischer Körper mit glatten und geschwungenen Oberflächen (Abbildung 94). Dadurch sprachen die Automobilhersteller neue Käufergruppen an, insbesondere Frauen.¹²⁷⁸ Weiter wurden die Einzelradaufhängung, der Heckmotor und die synchronisierte Schaltung als Errungenschaften gefeiert, die in immer mehr Automobile eingebaut wurden: Die Einzelradaufhängung verbesserte die Strassenhaftung, erhöhte die Sicherheit in den Kurven und erlaubte leichtere Fahrzeugkonstruktionen. Der Heckmotor stabilisierte das Fahrverhalten, reduzierte die Vibrationen, schuf eine freie Sicht nach vorne, erleichterte das

1272 HSSO G.1. und F.29b. Eigene Berechnung und Darstellung.

1273 Merki 2002: 118–119.

1274 Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1937: 197. Eigene Berechnung.

1275 Kauf eines Wagens 1930: 45–48.

1276 Mom 2014: 373.

1277 Kauf eines Wagens 1930: 45–48.

1278 Vgl. Fack 2000: 206–207; Mom 2014: 385.



Abbildung 94: Beispiel eines Automobils (Mercedes-Benz 230 W143, Baujahr 1938) mit einer geschlossenen Karosserie, die die Insassen vor Wetter- und Fahreinflüssen schützte.¹²⁸⁰

Steuern und verkürzte den Bremsweg. Die synchronisierte Schaltung reduzierte den Materialverschleiss und vereinfachte die Bedienung des Automobils.¹²⁷⁹

Diese technischen Weiterentwicklungen setzten nicht mehr eine so hohe Technikaffinität der Lenker voraus wie in den Jahren zuvor. Dadurch wurde das Automobil allmählich Angehörigen der Mittelschicht zugänglich, die sich keinen Mechaniker oder Chauffeur leisten konnten. Gijs Mom spricht in diesem Zusammenhang von der Demokratisierung und Domestizierung des Automobils, welche in die Phase der Beharrlichkeit (*persistence*) des Automobils fiel, die er in die Zwischenkriegszeit legte.¹²⁸¹ Nicht mehr Sport und Abenteuer standen im Vordergrund, sondern der Komfort. Dies trug bei zur Umdeutung des Automobils vom *pleasure car* zum *passenger car*, wie sie im Diskurs der Automobillobby in Europa und den USA zum Ausdruck kam.¹²⁸² Wenn davon ausgegangen wird, dass ein Automobil in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts nominal immer gleich viel kostete, mussten Automobilkäufer nicht nur stets weniger dafür arbeiten, sondern erhielten für den gleichen Preis ein technisch immer ausgereifteres Fahrzeug. Es liess sich

einfacher bedienen, bot mehr Komfort, hatte einen stärkeren Motor und war weniger pannen anfällig.¹²⁸³

Unterhalts- und Betriebskosten

Nicht nur die Anschaffung, auch Unterhalt und Betrieb eines Automobils schlugen zu Buche. Zu den Unterhaltskosten waren diejenigen Auslagen zu zählen, die unabhängig vom Betrieb des Automobils anfielen. Dazu gehörten Abschreibungen, Steuern, Versicherungen und Garagenmieten. In den Betriebskosten waren die Kosten für Reparaturen, Ersatzteile, Benzin, Schmiermittel, Werkzeuge und der Lohn eines allfälligen Chauffeurs oder Mechanikers enthalten. Die Betriebskosten stiegen mit der Kilometerzahl, die mit dem Automobil zurückgelegt wurden.¹²⁸⁴ Unterhalts- und Betriebskosten waren nicht nur monetärer Natur. Wer keinen Chauffeur oder Mechaniker angestellt hatte, musste sich selbst um Wartung und Reparaturen kümmern, was wie beim Fahrrad viel Zeit beanspruchen konnte. Die Unterhalts- und Betriebskosten waren anfänglich hoch, sanken mit der Zeit jedoch – ähnlich wie es bei Anschaffungskosten der Fall war. Laut der Ratgeberliteratur kostete der gefahrene Kilometer um die Zeit des Ersten Weltkrieges zwischen 25 und 35 Rappen, dies bei 20 000 gefahrenen Kilome-

1279 L'état actuel de la construction automobile 1934: 65–66.

1280 1938 Mercedes-Benz 230 (W143) with four windows, sedan bodywork. Upload von Hans Stedehouder Garage de l Est (www.delest.nl), commons.wikimedia.org/wiki/Category:Mercedes-Benz_W143#/media/File:1938_Mercedes-Benz_230_(W143)_rear.jpg, 12.08.2019.

1281 Vgl. Mom 2014: 528–529.

1282 Laut Gijs Mom waren nach dem Ersten Weltkrieg nicht mehr die Automobile, sondern die Flugzeuge die gefährlichen Geschwindigkeits- und Abenteuermaschinen. Vgl. Mom 2014: 636–643.

1283 Diese Beobachtung machte schon der Ingenieur Adolf von Salis-Soglio im Jahr 1923, der sich mit der Schweizer Automobilindustrie befasste: Zum gleichen Preis erhalte man ein «viel vollkommeneres Produkt». Von Salis-Soglio 1923: 112.

1284 Vgl. König 1915: 24–54.

tern pro Jahr. Dies entsprach fünftausend Franken, gut und gerne dem Anschaffungspreis des Fahrzeugs.¹²⁸⁵

Der teuerste Einzelposten – neben dem Lohn für einen allfälligen Chauffeur – war der Luftreifen, der jährlich zwischen zehn und zwanzig Prozent des Kaufpreises veranschlagen konnte. Je schlechter die Strassen desto höher der Reifenverschleiss und desto häufiger mussten die Luftreifen repariert oder ersetzt werden.¹²⁸⁶ Nach Ansicht der Automobilrevue waren die Kiesstrassen wesentlich dafür verantwortlich, dass sich der Luftreifen bei den schweren Bussen und Lastwagen erst spät durchsetzte.¹²⁸⁷ Davon waren viele in der Schweiz Ende der 1920er-Jahre mit Vollgummis bereift, die verschleissärmer waren und nicht platzen konnten.¹²⁸⁸ Bei der Anpassung der Strassen an das Automobil wurde nicht nur der Staub bekämpft (Kapitel 3.3.2.), auch die Betriebskosten beim Automobil sanken: 1906 mussten Luftreifen im Schnitt nach 5000 Kilometern ersetzt werden, 1937 war nach 30000 Kilometern ein Reifenwechsel fällig.¹²⁸⁹

Das Autofahren bedeutete anfänglich viel Aufwand und spezifische Fachkenntnisse. So erforderten die ersten Automobile vor der Abfahrt einige Vorbereitungen:

«Man überzeuge sich vor allem davon, ob Benzin, Wasser, Schmiermaterial in die entsprechenden Behälter eingeführt sind, daß der Akkumulator (...) auch wirklich voll geladen ist, kurz, man sehe an Hand der vorher gegebenen Behandlungsweise jeden Teil des Wagens nach. Man überzeuge sich von der Wirksamkeit der Bremse, (...) daß der Geschwindigkeitshebel auf Leerlauf steht und trete dann an die Vorderseite des Wagens, um seinen Motor anzukurbeln. Man hat sich natürlich davon überzeugt, daß die Zündung auf Spätzündung eingestellt, der Zündstrom eingeschaltet ist, und daß sich im Vergaser auch bereits Benzin befindet.»¹²⁹⁰

Bis zum Ersten Weltkrieg mussten die Automobile von Hand angekurbelt werden, was anstrengend und nicht ungefährlich war: Die Ankurbelung erforderte Kraft, und die Kurbel konnte zurückspringen und das Handgelenk verletzen. Der Anlasser setzte sich nach dem Ersten Weltkrieg rasch durch

und war ein wichtiger Schritt Richtung Alltagstauglichkeit des Automobils.¹²⁹¹

Auch während der Fahrt konnte das Automobil eine Herausforderung sein. Die Gangschaltung hatte mehrere Hebel und erforderte in der Bedienung einige Routine.¹²⁹² Bei hohen Geschwindigkeiten und nassen Strassen konnte das Auto ins Schleudern geraten: «Ein leiser Ruck am Steuer, der nicht gerade beabsichtigt ist, genügt unter Umständen schon, um den Wagen erheblich aus der Fahrtrichtung zu bringen», warnte das Ratgeberbuch eines Zivilingenieurs aus Berlin.¹²⁹³ Da das Kühlwasser rasch verdampfte, musste es alle paar Dutzend Kilometer nachgefüllt werden. Mit der Entwicklung eines geschlossenen Kühlkreislaufs konnte dieses Problem reduziert werden.¹²⁹⁴ Die Automobilrevue empfahl, die Abgase während der Fahrt im Auge zu behalten und bei starkem Rauch den Vergaser nachzustellen.¹²⁹⁵ Daneben mussten Schrauben und Muttern regelmässig überprüft und gegebenenfalls nachgezogen sowie Behälter, Ventile und Gelenke auf Dichtigkeit geprüft werden.¹²⁹⁶

Nach einer Fahrt musste ein Reinigungsmittel in die Zylinder gegeben werden, um diese von Ablagerungen zu befreien.¹²⁹⁷ Der Strassenstaub musste rasch entfernt werden, da sich dieser ansonsten mit dem Motorenöl zu einer Kruste verbinden und sich festsetzen konnte. Der Reinigungsprozess war zeitaufwendig und erforderte eine präzise Abfolge:

«Zuerst spritze man alle Aussenwandungen mittels Schlauches ab, Sorge aber, dass kein Wasser durch den Kühler oder die Schlitze der Haube zum Motor gelangt (...) Dann wird die Karosserie mit dem Schwamm behandelt, dem man durch den Schlauch fortlaufend Wasser zuführt. Zuletzt wird der Wagen mit einem feuchten Hirschleder abgezogen, das man immer wieder ausspült und ausringt. Matte Stellen der Lackierung werden mit einem der käuflichen Poliermittel, das mittels Wattebausch verrieben wird, aufgefrischt.»¹²⁹⁸

Im Winter war die Handhabung noch aufwendiger: Um das Kühlwasser vor Einfrieren zu schützen, musste dem Kühlwasser Frostschutzmittel beigegeben und der Motorenraum mit einer Decke vor Wärmeverlust geschützt werden.¹²⁹⁹ Falls das Auto im Winter in der Garage blieb, sollte das Kühlwasser abgelassen, der Reifendruck regelmässig überprüft,

1285 Vgl. Hess 1928: 84–85; König 1915: 58–104.

1286 Vgl. König 1915: 62–63, 69–70; Merki 2002: 43.

1287 Vgl. Der Char-A-Banc 1920: 213–214.

1288 Merki 2002: 43.

1289 Vgl. Merki 2002: 46; König 1915: 39; Buch, Schmidt 1929: 6; Das Buch vom Auto 1937: 79. Hierbei handelt es sich um Durchschnittswerte, um die Kosten zu veranschlagen, welche die Automobilnutzung mit sich brachten. Die Ratgeberliteratur verwies darauf, dass die Lebensdauer der Reifen neben dem Strassenzustand stark von der Fahrweise abhing.

1290 Vgl. Küster 1906: 158–159.

1291 Vgl. Möser 2002: 61; Filarski, Mom 2011: 83; Merki 2002: 41.

1292 Vgl. Merki 2002: 41.

1293 Küster 1906: 164.

1294 Möser 2002: 62.

1295 Pour ne pas avoir de panne en automobile 1910: 378–379.

1296 Die Behandlung eines neuen Wagens 1910: 99–101.

1297 Vgl. Ein Kapitel über die Reinlichkeit 1910: 538–539.

1298 Hess 1928: 67–68.

1299 Etwas über das Einfrieren der Motoren 1906: 5.



Abbildungen 95 und 96: Intensive Wartung – Reinigen und Ölen eines Automobils. Links ist der Strassenstaub zu erkennen, der sich nach einer Fahrt festsetzte.¹³⁰¹

die Batterie entladen und das Fahrzeug aufgebockt werden oder: «Am besten ist die Aufbewahrung bei einem Fachmann.»¹³⁰⁰

Auch wenn alles unternommen wurde, um die Betriebsfähigkeit des Automobils zu gewährleisten (Abbildungen 95 und 96), waren Pannen unterwegs keine Seltenheit. Wie es bei den Radfahrern der Fall war, waren Pannen für die Automobilisten nicht zwangsläufig eine Schmach. Sich bei einer Reparatur die Hände schmutzig zu machen, hatte für die ersten Automobilisten den «Stellenwert eines Initiationsrituals».¹³⁰² Denn nach Gijs Mom gehörte nicht nur das Fahren zum Automobilerlebnis, sondern auch das Reparieren, Unterhalten und Basteln (*tinkering*). Er bezeichnet diese Tätigkeiten als funktionales Abenteuer (*functional adventure*).¹³⁰³

Die Zuverlässigkeit und Bedienbarkeit der Automobile stiegen ab den 1920er-Jahren: Neue Stahlarten, verbesserte Gummimischungen, stärkere Reifen, der Einsatz von Kugellagern und ausgefeilte Testmethoden führten dazu, dass

sich die Pannenanfälligkeit des Automobils reduzierte.¹³⁰⁴ Dennoch riet die Automobilrevue noch 1930, das Automobil vor der Abreise zu inspizieren. Dazu sollten Ersatzteile, Handschuhe und ein Arbeitskittel mitgeführt werden, um für den Pannenfall gerüstet zu sein.¹³⁰⁵ Billigere Rohstoffe, verbesserte Produktionsmethoden, ein effizienter Vertrieb, eine geringere Störungsanfälligkeit der Automobile sowie die Erhöhung der Stückzahlen durch die Fließfertigung brachten Reduktionen auf der Kostenseite.¹³⁰⁶ So rechnete die Automobilrevue 1937 bei 20 000 jährlichen Kilometern mit einem Kilometerpreis von 33 Rappen.¹³⁰⁷ Nominal war das eine Erhöhung zu der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg, real handelte es sich um etwa die Halbierung der Kosten: Ein Arbeiter musste 1912 knapp 40 Minuten für einen Automobilkilometer arbeiten, im Jahr 1937 noch 25 Minuten.¹³⁰⁸

Obwohl sich die Zuverlässigkeit der Automobile erhöhte, war der Winter laut Ratgeberliteratur 1937 noch der «grösste Feind des Automobilisten».¹³⁰⁹ Schnee und Eis erhöhten die Schleudergefahr, die Strassenverläufe waren bei hohem Schnee nicht überall erkennbar, und die Nässe förderte die Korrosion. Zudem waren ein spezielles Winteröl, eine stets aufgeladene Batterie, ein Frostschutzmittel im Kühler und das Mitführen von Schneeketten für verschneite Strassen-

1300 Hess 1928: 107.

1301 Fotoarchiv der SGV, SGV_o2D_00167, archiv.sgv-sstp.ch/resource/339354; SGV_o2D_00169, archiv.sgv-sstp.ch/resource/339356, 12.08.2019.

1302 Merki 2002: 42. Merki betont allerdings, «wie viele Kunden bezeugten, dass ihr Wagen seit Hunderten und zum Teil seit Tausenden von Kilometern reibungslos funktionierte». Merki 2002: 43. Diese Aussage basiert er auf die Auswertung von neunzig Kundenattesten eines französischen Automobilherstellers. Nicht jeder Automobilist war deshalb zwangsläufig mit vielen Pannen, Reparaturen und Unterhaltstätigkeiten konfrontiert.

1303 Mom 2014: 565.

1304 Ebd.: 567–570, 635; Merki 2002: 47.

1305 Reisen im Automobil 1930: 3–5.

1306 Merki 2002: 109.

1307 Das Buch vom Auto 1937: 79.

1308 Vgl. HSSO G.1. Eigene Berechnung.

1309 Das Buch vom Auto 1937: 37–38.

abschnitte empfohlen.¹³¹⁰ Viele Automobilisten verzichteten im Winter auf das Autofahren. So wurden 1938 im Kanton Bern 42 Prozent der Kontrollschilder der Automobile und Motorräder im Winterhalbjahr hinterlegt.¹³¹¹ Auch in Deutschland waren viele Motorfahrzeuge in der Zwischenkriegszeit nur im Sommerhalbjahr im Verkehr und wurden im Winter eingestellt, nicht zuletzt, um Versicherungsbeiträge und die Motorfahrzeugsteuer einzusparen.¹³¹²

10.3. Das Automobil im Alltag

Beim Automobil handelte es sich bis zum Zweiten Weltkrieg um ein kostspieliges, wartungsintensives, anspruchsvoll zu fahrendes und bisweilen unzuverlässiges Verkehrsmittel. In den ersten Jahren standen diese Gründe der Verbreitung des Automobils nicht im Weg, im Gegenteil: Diese Eigenheiten der ersten Automobile waren Merkmale der von Merki bezeichneten automobilistischen Lebenswelt und machten den Reiz von Autobesitz und -fahren aus. Gerade weil sich nur eine dünne Elite ein Automobil leisten konnte, dessen Handhabung komplex war und es sich auf der Strasse anfänglich nur schwer beherrschen liess, standen mit dem Automobil Prestige, sozialer Status und Exklusivität in Verbindung. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde das Automobil mit elektrischem Anlasser, tieferen Preisen, geschlossenen Karosserien, einer einfacheren Bedienung und mit zunehmend befestigten Strassen in erhöhtem Masse für die Mittelschicht attraktiv.

Dies evoziert ein Bild des Nacheinanders, wie es die ältere Forschung nahelegt: Zuerst war das Automobil ein Spielzeug, danach ein Werkzeug und später ein Alltagsfahrzeug.¹³¹³ Dieser Prozess wird in der Forschung als *toy-to-tool*-Prozess bezeichnet. Gijs Mom warnt davor, die Nutzung des Automobils als chronologische Entwicklung vom ausgefallenen Sport- und Freizeitgefährt von einigen Wohlhabenden zum erschwinglichen und zuverlässigen Verkehrsmittel für grössere Bevölkerungskreise zu werten. Vielmehr habe die Automobillobby das Automobil vom Exklusiv- zum Alltagsverkehrsmittel umgedeutet, bevor das Automobil eine grössere Verbreitung fand. Daran hatten die Motorpresse und die staatliche Verwaltung, wo Automobilenthusiasten in verschiedenen Behörden tätig waren, einen grossen Anteil.¹³¹⁴ Diese Institutionen versuchten nicht ohne Erfolg, die

Wahrnehmung der Öffentlichkeit gegenüber dem Automobil zu verändern. So war das Automobil laut den Zürcher Statistischen Nachrichten von 1925 «heute ein so allgemeines und wichtiges Verkehrsmittel geworden, daß (...) es (...) aus dem Straßenverkehr gar nicht mehr weg[zu]denken» war.¹³¹⁵ Dies zu einem Zeitpunkt, als im Kanton Zürich knapp fünftausend Automobile gemeldet waren und ein Automobil auf hundert Kantonsbewohner kam.¹³¹⁶

Das Automobil wurde nicht als teure und staubverursachende Rennmaschine beschrieben. Vielmehr wurden handfeste Vorteile wie eine selbstbestimmte Routenwahl oder die Möglichkeit der raschen Raumüberwindung betont, ohne wie bei der Eisenbahn auf Schienen oder Fahrplan angewiesen zu sein. Damit konnte das Automobil auch von der Eisenbahn abgegrenzt werden, welche bei der Überwindung von grösseren Distanzen bis in die Zwischenkriegszeit tonangebend war:

«Es [das Automobil, BS] handelt sich um ein durchaus modernes, motorisiertes Fahrzeug, das keiner besonderen Fahrbahn bedarf, ja, das sich auf dem weitverzweigten, seit Generationen bestehenden Strassennetz mit einer Geschwindigkeit und einer Wendigkeit bewegen vermag, die im Menschen das Gefühl der Unabhängigkeit von räumlicher und zeitlicher Begrenzung gegenüber altgewohnten Lebensumständen ausserordentlich gesteigert hat (...) Kein fixer Fahrplan muss berücksichtigt und eingehalten werden; die vorgenommene Zeiteinteilung und auch die Zielsetzung können jederzeit geändert werden.»¹³¹⁷

Anders gesagt, wurde das Auto zunächst über Diskurse zum Gebrauchsgegenstand erklärt, bevor es sich im Alltag durchgesetzt hatte. Die im Kapitel 10.2. diskutierten Befunde wie die anspruchsvolle Handhabung, die hohen Anschaffungs-, Unterhalts- und Betriebskosten sowie die eingeschränkte Winternutzung legen nahe, dass das Automobil vor dem Zweiten Weltkrieg nicht die Alltagstauglichkeit hatte, die es von der Automobillobby zugeschrieben bekam. Dazu kommt, dass sich die Nutzungsformen nicht linear ablösten, das heisst, der *toy-to-tool*-Topos muss hinterfragt werden. Vielmehr erfüllte das Automobil verschiedene Mobilitätsbedürfnisse gleichzeitig, die von Automobilist zu Automobil stark variieren konnten.¹³¹⁸

1310 Vgl. Das Buch vom Auto 1937: 37–38.

1311 Jaisli 1958: 135. Diese Angaben hat Jaisli beim Strassenverkehrsamt Bern wahrscheinlich mündlich erfragt, da er für die Zahl keine Quelle angibt.

1312 Vgl. Flik 2001: 90–92.

1313 Siehe beispielsweise Edelmann 1989.

1314 Vgl. Merki 2002: 203–243.

1315 Zürcher Statistische Nachrichten 1925: 41.

1316 Statistisches Jahrbuch Schweiz 1925: 178; HSSO B1a.

1317 Gurtner 1946: 52.

1318 Vgl. Mom 2014: 344–348; Merki 2002: 111–113.

10.3.1. Arbeiten und Pendeln

Anders als beim Fahrrad ist beim Automobil ungleich schwieriger zu eruieren, für welche Zwecke es anfänglich gekauft wurde. Unbestritten ist seine grosse Bedeutung als Sport- und Freizeitgerät. Verschiedentlich stand es früh als Arbeits- und Pendlerwerkzeug im Einsatz – wie stark es dafür genutzt wurde, lässt sich empirisch kaum befriedigend klären. Während die Statistiken der Bahn- und Tramgesellschaften über verschiedene Fahrkartentypen Aufschluss zur Bahn- und Tramnutzung geben und Arbeiterbiografien und -interviews die hohe Bedeutung des Fahrrades als Pendlerwerkzeug herausstreichen, sind jene Quellen beim Automobil rar, die über dessen Nutzung im Alltag berichten. Zum einen muss auf die Publikationen der Motorpresse zurückgegriffen werden, die allerdings – die Stärkung des motorisierten Verkehrs im Blick – meist einseitig für die Sache der Automobilisten eintrat. Zum anderen sind amtliche Statistiken nützlich, da diese die Berufszugehörigkeit der Automobilisten ausweisen, woraus sich Hinweise zur alltäglichen Automobilnutzung ableiten lassen.

Es besteht kaum ein Zweifel, dass das Automobil schon in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts im In- und Ausland als Verkehrsmittel für geschäftliche Fahrten gedacht war und dafür benutzt wurde: In Frankreich standen im Jahr 1899 14 Prozent aller Personenwagen für berufliche Zwecke im Einsatz; 1913 waren es 54 Prozent. Zu den autoaffinsten Branchen gehörten die Ärzte, die in Frankreich 1904 rund ein Drittel sämtlicher Automobile fuhren. In Deutschland nutzten 1907 57 Prozent der Automobilhalter ihr Fahrzeug für Vergnügungszwecke, 1914 41 Prozent.¹³¹⁹

Eine der ersten Statistiken über die Berufszugehörigkeit von Automobilisten in der Schweiz stammt aus dem Jahr 1910. Gut zwei Drittel der Automobile gehörten Industriellen, Gewerblern, Händlern, Privatiers und Gutsbesitzern. Etwa jedes zehnte Automobil war auf einen Arzt eingetragen.¹³²⁰ Im Kanton Genf waren 1912 mehr als die Hälfte (56 Prozent) der Automobile im Besitz von Industriellen, Gewerblern, Händlern, Direktoren und Handwerkern. Die Ärzte waren wahrscheinlich unter den Akademikern und Freiberuflern subsummiert, welche 15 Prozent aller Automobilisten ausmachten. 3,5 Prozent der Automobilisten waren Angestellte, Beamte und Lehrer, womit die Mittelschicht erst dürftig vertreten war.¹³²¹ Im Statistischen Jahrbuch der Schweiz 1914 waren ähnliche Verhältnisse abgebildet: 64 Prozent der Automobile gehörten Industriellen, Gewerblern, Freiberuflern sowie Angehörigen der Gesund-

heits- und Krankenpflege. 13 Prozent aller Automobile waren im Besitz der letzteren Kategorie.¹³²²

Ein Inserat aus dem Jahr 1905 betonte die Vorzüge, die das Automobil als Werkzeug im Berufsalltag erscheinen lässt: Es sei praktisch, solid, preiswert sowie einfach konstruiert und zu handhaben. Nicht Vergnügungs- oder Freizeitaktivitäten wurden beworben, sondern die berufliche Nutzung. Adressiert wurde das Inserat an Geschäftsleute, Ärzte und Private, welche offenbar die potenzielle Kundschaft darstellten (Abbildung 978).



Abbildung 97: Ein Automobilinserat im Intelligenzblatt für die Stadt Bern von 1905, direkt adressiert an die potenziellen Käufer (Geschäftsleute, Ärzte, Private).¹³²³

Von der Berufszugehörigkeit der Besitzer eine direkte Verbindung zur Nutzung des Automobils im Alltag herzustellen, wäre eine allzu verkürzte Darstellung. Plausibel ist jedoch, dass Händler, Industrielle, Freiberufler und Direktoren das Automobil für Fahrten zu Geschäftspartnern, Kunden oder Lieferanten nahmen. Und die Ärzte besorgten sich ein Automobil, um bei medizinischen Notfällen rasch bei ihren Patienten zu sein. Der praktische Nutzen, der das Automobil für diese Besitzer hatte, lief dem sozialen Status und der Exklusivität, welche das Auto demonstrierte, nicht entgegen. Vielmehr dürfte etwa ein Geschäftsmann seine gesellschaftliche Position mit dem Automobil bewusst zum Ausdruck gebracht haben.

Die Nutzung im Berufsalltag schliesst nicht aus, dass das Auto in der Freizeit zum Einsatz kam. Dies legt eine Schrift des Berliner Zivilingenieurs Adolf König aus dem Jahr 1915 nahe, der darin die Kosten für den Automobilbetrieb auflistete. Diese errechnete er anhand von 24 Fallbeispielen von Automobilbesitzern, die er verschiedenen Berufsfeldern entnahm. König basierte seine Ausführungen jedoch nicht auf existierenden Fällen, sondern schuf Musterbeispiele, anhand derer er die Einsatzmöglichkeiten des Automobils nachzeichnete. Seine Ausführungen sind deshalb eher typisierte als reale Ausprägungen der Automobilverwendung. Es darf nicht davon ausgegangen werden, dass das Automo-

1319 Vgl. Merki 2002: 60–11; 66–67.

1320 Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1910: 365.

1321 Vgl. Girod 1956: 29–32.

1322 Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1914: 349.

1323 Intelligenzblatt für die Stadt Bern, 29.07.1905: 8.

bil genau für jene Zwecke im Einsatz stand, die König reflektierte. Sie bieten lediglich eine Annäherung an mögliche Mobilitätspraktiken, bei denen das Automobil eine zentrale Rolle spielen konnte. Im Folgenden werden die verschiedenen Anwendungsbeispiele des Automobils, so wie sie König darlegte, aufgelistet und in drei Gruppen zusammengefasst:

1. **Ärzte:** Ein Landarzt führt eine Praxis auf dem Land und besuchte seine Patienten bislang mit dem Fahrrad, mit einem gemieteten Fuhrwerk oder mit der Eisenbahn. Er kauft sich ein Automobil mit offenem Verdeck und besucht damit Patienten im Umfeld von zehn Kilometern. Da er diese mit dem Automobil rascher erreicht, kann er sämtliche Patientenbesuche von Montag bis Freitag erledigen und sich das Wochenende freihalten. Ein Spezialarzt mit Praxis in der Stadt besorgt sich einen gedeckten Wagen, um seine Patienten damit von Wind und Wetter geschützt in Stadt und Vororten zu besuchen. Ein Hausbursche übernimmt die Reinigung und den Unterhalt des Wagens. Ein weiterer Landarzt besorgt sich einen kräftigen und gedeckten Wagen. Damit besucht er einerseits seine Patienten, die über ein grösseres und hügeliges Gebiet verteilt sind; andererseits unternimmt er an Sonn- und Feiertagen ausgedehnte Ausfahrten mit seiner Familie. Anders als die beiden ersten Ärzte fährt er den Wagen nicht selbst, sondern hat dafür einen ehemaligen Kutscher angestellt, der den Wagen zudem repariert und unterhält.
2. **Agenten/Geschäftsleute/Kaufleute:** Ein Agent wohnt in einem städtischen Zentrum und besucht täglich Kunden. Da viele von diesen in grösserer Entfernung zu Bahnhöfen lagen, besuchte er sie früher mit dem Fahrrad oder dem Motorrad. Diese Verkehrsmittel schützten ihn aber nicht vor Regen, Schnee und Eis. Mit dem Automobil war er vor dem Wetter geschützt und konnte dank der höheren Geschwindigkeiten mehr Kunden in kürzerer Zeit in einem grösseren Einzugsgebiet besuchen. Ein Geschäftsmann besucht im Auftrag eines Engros-Geschäfts in einer Grossstadt und Umgebung Kunden. Er erhält dafür ein Automobil, um in kurzer Zeit viele Kundenbesuche abzuwickeln. Der Wagen ist offen und wird nur an den Werktagen genutzt sowie vom Geschäftsmann selbst gefahren. Ein Kaufmann fährt mit dem Automobil täglich von seiner Wohnung an den Arbeitsplatz und besucht Geschäftspartner in der Umgebung. Bei schönem Wetter macht er mit seiner Familie an Sonn- und Feiertagen Ausflüge in die Region. Manchmal sind es auch mehrtägige Touren. Der Kaufmann fährt das Auto selbst, lässt es aber durch einen Laufburschen reinigen und unterhalten.
3. **Fabrikanten/Industrielle/Direktoren:** Ein Fabrikant besitzt ein Automobil mit abnehmbarer Karosserie, das er bei jedem Wetter benutzt. Das Automobil ist stark motorisiert und verfügt über eine grosszügige Innen-

ausstattung. Er nutzt das Auto, um an den Werktagen morgens und abends die 15 Kilometer zwischen Wohn- und Arbeitsort zurückzulegen. Der Wagen wird von einem Fahrer gesteuert. Ein Brauereidirektor, der in einer Stadt lebt, legt mit seinem Automobil den täglichen Arbeitsweg zurück und besucht damit Kunden. Auch sein Automobil hat einen leistungsfähigen Motor und eine Extraausstattung wie besonders starke Scheinwerfer, zusätzliche Gepäckablagen und eine besonders robuste Bereifung. An Sonn- und Feiertagen unternimmt er mit seiner Familie Ausflüge. Der Brauereidirektor kann das Auto zwar selbst steuern, überlässt dies allerdings einem Fahrer, der das Auto überdies unterhält. Ein Bankdirektor besitzt einen geschlossenen und stark motorisierten Wagen, der über eine Heizvorrichtung und eine hochwertige Beleuchtung verfügt. Der Wagen ist jeden Tag im Gebrauch für Fahrten in die Stadt sowie für Ausflüge und wird von einem Fahrer gelenkt. Im Sommer unternimmt der Bankdirektor mehrwöchige Gebirgs- und Auslandsreisen. Ein Besitzer von Sägewerken besitzt einen luxuriösen und stark motorisierten Wagen, mit dem er täglich zur Arbeit pendelt und mehrmals pro Woche zu den Sägewerken fährt, die fünfzig bis hundert Kilometer vom Büro entfernt sind. Während der Jagdsaison fährt der Fabrikant zudem mehrmals pro Woche in das rund sechzig Kilometer entfernte Jagdrevier, welches ihm gehört. Gelenkt wird das Fahrzeug von einem Fahrer.¹³²⁴

Anhand der Aufzählung wird deutlich, dass König das Automobil vorschlug, um geschäftliche Fahrten wie Patienten- und Kundenbesuche zu unternehmen. Dabei stand die rasche Raumüberwindung im Zentrum, dank der mehr Patienten oder Kunden in einem grösseren Gebiet besucht werden konnten als ohne Automobil. Dieses wirtschaftliche Motiv deckt sich mit der Tatsache, dass Automobilfahrten zu Kunden und Patienten der ersten beiden Gruppen von den Autobesitzern selbst unternommen wurden. Die Anstellung eines Fahrers wäre den Effizienzgewinnen zuwidergelaufen. Ebenso schien die Bewältigung des Arbeitsweges mit dem Automobil eine Option. König diskutierte diese bei der dritten Gruppe, die über gut ausgestattete Automobile verfügte, welche im ganzjährigen Einsatz stehen konnten. Es scheint, als nutzte die dritte Gruppe das Automobil auch zu Repräsentationszwecken, wozu die Anstellung eines Fahrers passte. Allen drei Gruppen stand die Möglichkeit offen, das Automobil ausserhalb der Erwerbsarbeit zu benutzen, etwa für Ausflüge an Sonn- und Feiertagen.

Das berufsspezifische Gefüge der Automobilbesitzer änderte sich nach dem Ersten Weltkrieg. Industrie, Handel und Gewerbe blieben zwar die automobilaffinsten Branchen:

¹³²⁴ Vgl. König 1915: 55–97.

1925 gehörten im Kanton Zürich 79 Prozent in diese Kategorie. 1928 waren in der Stadt Bern 56 Prozent der Automobilisten selbstständig Erwerbende, wozu Bankiers, Industrielle, Fabrikbesitzer, Gewerbetreibende und Kaufleute zählten.¹³²⁵ 1934 gehörten 51 Prozent der Genfer Automobile Händlern, Industriellen, Direktoren, Landwirten, Handwerkern, Kleinhändler, Firmen und der öffentlichen Verwaltung.¹³²⁶ Und schweizweit waren im Jahr 1937 45 Prozent der Automobile im Besitz von Industrie, Handwerk und Handel.¹³²⁷ Indes begannen sich allmählich unselbstständig Erwerbende ein Automobil zu leisten. 1925 waren im Kanton Zürich zwei Prozent aller Automobilisten Arbeiter und Angestellte, zwei Jahre später sieben Prozent. In der Stadt Bern waren 1928 zwei Prozent der Automobile im Besitz von Arbeitern; mehr als jedes zehnte gehörte Beamten und Angestellten.¹³²⁸ Schweizweit war 1937 jedes fünfte Automobil im Besitz von unselbstständig Erwerbenden, worunter Reisende/Vertreter (7 Prozent), Angestellte (6 Prozent), Beamte (3 Prozent), Werkmeister und Arbeiter (3 Prozent) zu zählen waren.¹³²⁹

Bei der Interpretation dieser Statistiken ist Vorsicht geboten. Erstens lassen sie sich kaum miteinander vergleichen, sodass sich daraus zeitliche Entwicklungen nur mit Vorsicht ableiten lassen: Erhebungen erfolgten nicht nach einheitlichen Standards, und Berufsgattungen wurden unterschiedlich gruppiert. Insbesondere zur Verbreitung der Automobile innerhalb bestimmter Branchen sind kaum verlässliche Aussagen möglich. Beispielsweise fasste die Genfer Statistik von 1912 die Landwirte, Handwerker und Kleinhändler in eine Kategorie zusammen, während die Statistik der Stadt Zürich von 1927 aus den Landwirten und Gärtnern eine Gruppe machte. Zweitens muss in Erinnerung gerufen werden, dass erst wenige Menschen ein Automobil besaßen. Zwar war der Automobilbestand kurz vor dem Zweiten Weltkrieg rund zehnmal höher als unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg.¹³³⁰ Im Schnitt kamen 1939 dennoch erst 18,3 Automobile auf tausend Einwohner. Die unselbstständig Erwerbenden wie Arbeiter und Angestellten machten zwar immer grössere Anteile an den Automobilbesitzern aus, blieben aber auf einem niedrigen absoluten Niveau. Jeder fünfte Automobilbesitzer war in der Schweiz 1937 ein unselbstständig Erwerbender. Dies entsprach rund 14 000 Automobilen: Weniger als jeder hundertste Erwerbstätige im zweiten und dritten Sektor war vor dem Zweiten Weltkrieg Automobilbesitzer.¹³³¹

Anders als beim Fahrrad dürfte das Automobil dadurch beim täglichen Pendeln während der Zwischenkriegszeit kaum eine Rolle gespielt haben.¹³³² Allenfalls Fabrikbesitzer, Industrielle und Direktoren dürften mit dem Automobil zur Arbeitsstelle gependelt sein, wie König dies 1915 darlegte. Dies zeigte sich auch bei der Firma BBC in Baden: Die wenigen Automobilparkplätze auf dem Firmenareal waren dem Direktorium vorbehalten. Die Arbeiter- und Angestellten-schaft reiste mit dem öffentlichen Verkehr, mit dem Fahrrad oder zu Fuss an.¹³³³ Diese Vermutungen bestätigen sich bei Vergleichen mit dem Ausland. So wiesen Pooley, Turnbull und Adams nach, dass in England in der Zwischenkriegszeit weniger als jede 25. Pendlerstrecke mit dem Automobil zurückgelegt wurde. Wie Interviews mit Zeitzeugen ergaben, sahen Pendler das Automobil noch in den 1950er-Jahren primär als Freizeit- und Vergnügungsgefährt. Erst als die Wege zur Arbeit länger und komplexer wurden und das Automobil während der Arbeit etwa für Kundenbesuche gefragt war, wechselten sie in der zweiten Jahrhunderthälfte auf das Automobil.¹³³⁴ In der Schweiz war das Automobil bei den Pendlern nach dem Zweiten Weltkrieg ebenso wenig verbreitet. Emil Alfred Landolt, der den Pendelverkehr im Kanton Glarus in den 1950er-Jahren untersuchte, führte dies darauf zurück, dass Automobilkauf und -nutzung teuer waren und das Automobil – anders als das Fahrrad und die öffentlichen Verkehrsmittel – einen Führerausweis erforderte.¹³³⁵ Gemäss Gijs Mom gab es neben finanziellen auch kulturelle Gründe, weshalb das Automobil nicht stärker verbreitet war, gerade bei den Arbeitern: Denn in der Zwischenkriegszeit entwickelte sich das Automobil zu einem Fahrzeug der Mittelklasse, die sich dadurch von der Arbeiterschaft abgrenzen konnte. Die Automobilhersteller unterstützten diesen Prozess, indem sie in kurzen Abständen laufend neue Automobilmodelle herausgaben und diese gezielt auf die Bedürfnisse der verschiedenen Käufersegmente zuschnitten.¹³³⁶

Angesichts der verhältnismässig geringen Bedeutung des Automobils in der Zwischenkriegszeit als Arbeits- und Pendlerverkehrsmittel überrascht es kaum, dass es in dieser Hinsicht in nur einer der untersuchten Biografien erwähnt wird: Adeline Favre war Hebamme und erwarb 1938 ein Automobil. Dadurch war sie rascher bei den Patienten als mit dem Fahrrad, welches sie bis dahin vorwiegend benutzt hatte.¹³³⁷

1325 Jaisli 1958: 142.

1326 Vgl. Girod 1956: 29–32, 52–53.

1327 Jaisli 1958: 140; Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1938: 199.

1328 Zahlen aus Jaisli 1958: 140–142.

1329 Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1938: 199.

1330 BFS 11.2.2.5.

1331 1930 waren es 871930 Erwerbstätige im ersten und 657464 im zweiten Wirtschaftssektor. 1941 waren es 867190 beziehungsweise 710361 Erwerbstätige. Ritzmann-Blickenstorfer, Siegenthaler 1996: 404. Eigene Berechnung.

1332 Vgl. auch Mom 2014: 316.

1333 Vgl. Spielmann, Sieber 2019, 212–128.

1334 Vgl. Pooley, Turnbull, Adams 2005: 118, 128–129.

1335 Vgl. Landolt 1961: 48, 52.

1336 Vgl. Mom 2014: 304–306, 314–315.

1337 Favre 1982: 40, 67, 104–105.



Abbildung 98: Ein Milchmann trägt die Milch mit Motorrad und Seitenwagen aus.¹³⁴¹

10.3.2. Exkurs: Das Motorrad als «Mittelding»

In Bezug auf den Berufsalltag ist auch das Motorrad zu erwähnen. Es erlaubte für wenig Geld eine schnelle Fortbewegung und liess sich aufgrund seiner geringen Grössen- und Gewichtsverhältnisse besser handhaben als ein Automobil. Besonders bei Arbeitern, Angestellten und Kleingewerblern, die sich vorerst kaum Automobile leisten konnten, waren motorisierte Zweiräder beliebt (Abbildung 98).¹³³⁸ In Genf war 1912 jeder vierte Motorradfahrer ein Arbeiter. Im Kanton Zürich waren 1927 gar 55 Prozent der Motorradfahrer Arbeiter oder Angestellte; ein Fünftel der Motorradfahrer waren Gewerbetreibende. 1928 zählten in der Stadt Bern 46 Prozent zu den Arbeitern, dazu kamen 15 Prozent Angestellte und Beamte. Und 1934 waren in Genf 49 Prozent der Motorradfahrer Arbeiter sowie 21 Prozent Angestellte, Beamte und Lehrer.¹³³⁹ Bei diesen Prozentzahlen ist jedoch ebenfalls Vorsicht geboten: Auch wenn sich Arbeiter, Angestellte und Gewerbetreibende eher ein Motorrad als ein Au-

tomobil leisteten, waren die meisten Zugehörigen dieser Berufsgruppen nach wie vor nicht motorisiert: 1927 fielen von den 4999 im Kanton Zürich registrierten Motorrädern 2744 (55 Prozent) auf einen Arbeiter oder Angestellten. Zu diesem Zeitpunkt waren im Kanton Zürich rund 76 000 Arbeiter und Angestellte beschäftigt. Knapp vier Prozent oder rund jeder 27. Arbeiter oder Angestellte konnte ein Motorrad sein Eigen nennen. In den 1930er-Jahren ging die Bedeutung des Motorrades zurück. Während 1930 in der Schweiz noch etwa 46 400 Motorräder registriert waren, reduzierte sich dieser Wert bis 1938 auf 26 800. Umgerechnet bedeutet dies, dass kurz vor dem Zweiten Weltkrieg etwas mehr als zwei Prozent aller Haushalte ein Motorrad besaßen.¹³⁴⁰

Das Motorrad war in erster Linie ein Freizeitgefährt. Wie die Strassenverkehrszählung 1928/29 darlegt, waren in den Sommermonaten und insbesondere an den Sonntagen überdurchschnittlich viele Motorräder auf Schweizer Strassen anzutreffen, teilweise noch mehr als Automobile. Im Winter war dagegen kaum ein Motorrad unterwegs.¹³⁴² Im Pendleralltag spielte das Motorrad eine untergeordnete Rolle. Beim Firmensitz der BBC in Baden gab es zwar 24 Abstellplätze für Motorräder und damit viermal mehr als für Automobile, indes bedeutend weniger als die 1292 Abstellplätze, welche für die Fahrräder reserviert waren.¹³⁴³ Bei der Studie von Landolt nahmen 1950/51 maximal zwei Prozent der Pendler das Motorrad.¹³⁴⁴ Auch in London und in den englischen Städten mit weniger als hunderttausend Einwohnern bewegte sich der Anteil der Motorradpendler bis Ende der 1950er-Jahre im niedrigen einstelligen Prozentbereich.¹³⁴⁵ Eine Erklärung dürfte die These von Christoph Maria Merki liefern, die besagt, dass das Motorrad ein «Mittelding zwischen Fahrrad und Kraftwagen»¹³⁴⁶ war und einen Einstieg in die individuelle Motorisierung bot. Mit steigender Kaufkraft wechselten Motorradbesitzer auf das Automobil, welches das Motorrad hinsichtlich Komfort und Repräsentationspotenzial übertraf.¹³⁴⁷

1340 HSSO K.24.; www.strassendaten.ch, 12.08.2019, D.1.17.2. Motorräder inklusive Seitenwagen. Eigene Berechnung.

1341 Fotoarchiv des SGV, SGV_o2D_o0628, archiv.sgv-sstp.ch/resource/339833, 12.08.2019.

1342 Die Schweizerische Verkehrszählung 1928/1929: 6–11.

1343 Steigmeier 1996: 56.

1344 Landolt 1961: 48, 52. Landolt verstand unter Motorrädern alle Zweiräder, die mit einem Motor ausgestattet sind: Motorräder, Roller, Scooter und Motorfahrräder.

1345 Pooley, Turnbull, Adams 2005: 118.

1346 Merki 2002: 120.

1347 Vgl. Merki 2002: 120–125. Die Löhne und die Automobilzahlen stiegen nach dem Zweiten Weltkrieg tatsächlich an, was Merkis These unterstützt. Zur Reallohnentwicklung vgl. HSSO G.1.

1338 Vgl. Merki 2002: 120–125.

1339 Jaisli 1958: 141–142; Girod 1956: 29–32, 52–53.

10.3.3. Freizeit

Das Automobil entwickelte sich von der Sport- und Rennmaschine einer wohlhabenden Oberschicht zum Vergnügungs- und Ausflugsgefährt, welches zunehmend von Angehörigen der Mittelschicht gefahren wurde. Diese Entwicklung verlief nicht linear, denn erstens legen die Ausführungen von Adolf König (Kapitel 10.3.1.) nahe, dass das Automobil schon früh ein Arbeitswerkzeug, Pendlerfahrzeug und Freizeitgefährt sein konnte – die automobilen Nutzungsformen überlagerten sich. Zweitens verlief dieser Prozess nicht in dem hohen Tempo, wie von der Automobillobby suggeriert wurde. 1939 besaßen erst sieben von hundert Haushalten ein Automobil (Kapitel 10.1.2.). Die meisten Menschen verbrachten den Weg zur Arbeit und ihre Freizeit, ohne ein Automobil selbst gelenkt zu haben oder in einem solchen mitgefahren zu sein.

Die Strassenverkehrszählung von 1927/28 zeigt, dass das Automobil an den Sonntagen während der warmen Monate am intensivsten genutzt wurde: An den Augustsonntagen wurden rund doppelt so viele Automobile gezählt wie im August-Wochendurchschnitt. Im Winter stand das Automobil am Sonntag oft still: Im Februar betrug der sonntägliche Automobilverkehr rund die Hälfte im Vergleich zum wöchentlichen Durchschnitt.¹³⁴⁸ Nicht ohne Grund pries die Motorpresse noch 1937 den Sommer als «die schönste Jahreszeit» zum Autofahren an.¹³⁴⁹

Die Automobilverbände propagierten das Automobil denn auch als Freizeitgefährt: Die Motorpresse gab Landkarten, Tourenbücher und Reisebeschreibungen für Automobilisten heraus, welche Streckenpläne, Distanztabelle, Pannenhilfen, Werkstattverzeichnisse sowie Hinweise auf Tankstellen und Übernachtungsmöglichkeiten beinhalteten.¹³⁵⁰ Beispielsweise berichtete die Automobilrevue im Jahr 1934 über einen Ausflug in den Kanton Tessin. Der Artikel beschreibt die Überfahrt über den Gotthardpass und die Weiterfahrt nach Airolo, Bellinzona und Locarno. Im Zentrum des Textes stehen der Zustand der Strassen und die Möglichkeit, sich mit dem Automobil nicht nur auf den Hauptstrassen zu bewegen, sondern auch in abgelegene Seitentäler zu gelangen:

«Sie [die Strassen, BS] führen ab vom Allzubekanntem in eine Welt der Ursprünglichkeit, wie man sie anderswo kaum noch findet. Es lohnt sich also wohl, einmal von diesen Strassen, Tälern und Orten zu sprechen, die ja nie von den Allzuvielen besucht werden, für die der Kanton Tessin nur in ein paar

weltbekannte Orte zerfällt. Für diese Seitentäler ist das Automobil ein sehr willkommenes Vehikel.»¹³⁵¹

Die Nutzungsarten des Automobils in der Freizeit können kaum auf einen Nenner gebracht werden und dürften sich von Automobilist zu Automobilist unterschieden haben. Bei der Konsultation der Quellen schält sich indes heraus, dass mit dem Automobil im Rahmen der Freizeit Alpenfahrten und Sonntagsfahrten unternommen wurden.

Alpenfahrten

Die Alpen übten bereits im 18. Jahrhundert eine grosse Anziehungskraft aus. Im 19. Jahrhundert wurden sie durch die Erschliessung mit der Eisenbahn und durch die Ideologisierung, welche vor allen von den Alpenvereinen ausging, ein beliebtes Ziel für Touristen aus dem In- und Ausland.¹³⁵² Auch für Automobilisten waren die Alpen eine attraktive Destination. Sie interessierten sich vorrangig für das Befahren von Alpenpässen und den Besuch der Ausflugsziele. Die Passstrassen waren für den Automobilverkehr anfänglich nicht durchgängig geöffnet. Das lärmende und staubaufwirbelnde Automobil hatte in ländlichen und alpinen Regionen lange einen schlechten Ruf. Darum musste bei der automobilen Eroberung von Gebieten, die abseits der Zentren und Hauptverkehrsachsen lagen, behutsam vorgegangen werden. Der Automobilclub hielt seine Mitglieder deshalb dazu an, Geschwindigkeiten anzupassen und Rücksicht auf örtliche Strassen- und Verkehrsverhältnisse zu nehmen.

1906 wurde die Simplonstrasse für den Automobilverkehr eröffnet, vorderst an wenigen Tagen von Juni bis September. Um die Gunst der Dörfer, durch welche die Passstrasse führte, nicht zu strapazieren, ermahnte der Automobilclub seine Mitglieder, auf Fuhrwerke, weidendes Vieh und lokale Signalisationen Rücksicht zu nehmen sowie langsam zu fahren.¹³⁵³ Im selben Jahr unternahm eine Delegation des National- und Ständerats eine Probefahrt von Göschenen aufs Gotthardospiz, um über die Eröffnung der Gotthardpassstrasse für Motorfahrzeuge zu befinden. Dem Automobil fuhr ein Zweispänner voraus, um den Gegenverkehr zu avisieren. Die Bundespolitiker zeigten sich zufrieden, auch weil das Fahrzeug die Geschwindigkeitsbegrenzungen einhielt:

«Es ist hierbei zu bemerken, dass im denkbar langsamsten Tempo gefahren wurde und die Insassen des Automobils sich wiederholt in dieser Hinsicht anerkennend aussprachen und einsahen, dass, wie es auch vordemonstriert wurde – bei so ruhigem Tempo

¹³⁴⁸ Vgl. Die Schweizerische Verkehrszählung 1928/1929: 6–9.

¹³⁴⁹ Vgl. Das Buch vom Auto 1937: 35–36.

¹³⁵⁰ Vgl. Merki 2002: 342–346. Erwähnt seien beispielsweise die Automobilkarten und -führer, die vom Touring-Club Schweiz herausgegeben und von Richard Otto Wagner verfasst wurden: Wagner 1907 oder Wagner 1932.

¹³⁵¹ Graber 1934: 29.

¹³⁵² Vgl. Hachtmann 2007: 71–74, 87–91.

¹³⁵³ Die Eröffnung des Simplon für Automobile 1906: 286–287; Automobil-Verkehr über den Simplon-Pass 1906: 3.



Abbildung 99: Auf einer Autofahrt, im Hintergrund ein Bergpanorama (Zeit und Jahr der Fotografie unbekannt).¹³⁶²

die Bremsen genügen, um jederzeit den Wagen auf die kürzeste Distanz zum Stillstand zu bringen.»¹³⁵⁴

Die Gotthardstrasse wurde im selben Jahr von Andermatt bis ins Tessin freigegeben, gemäss Automobilclub «zur grossen Freude der schweizerischen und ausländischen Automobilfahrer».¹³⁵⁵ 1910 erlaubten die Behörden dem Automobilclub aus Mailand die Befahrung des Grimsel- und Furkapasses.¹³⁵⁶ Für die ausländischen Automobilisten wollte der Bundesrat ideale Voraussetzungen schaffen, damit diese die Schweiz bereisten. Er rechnete vor, dass von 1906 bis 1909 jährlich zwischen viertausend und siebentausend Automobile einfuhren. Die vier Personen, die im Schnitt in jedem Automobil sassen, blieben durchschnittlich knapp zwei Wochen in der Schweiz. Die ausländischen Automobilisten seien «im allgemeinen den begüterten Klassen»¹³⁵⁷ angehörig und würden Handel und Industrie hierzulande fördern.

Besonders gross war die Freude, als der Kanton Graubünden im Jahr 1925 als letzter seine Strasse für den Automobilverkehr eröffnete.¹³⁵⁸ In der Automobilrevue erschien ein

mehrseitiger Bericht, der eine ausgedehnte Fahrt durch den Kanton Graubünden anpries:

«Welch eine unerschöpfliche Fülle meist alpiner und hochalpiner Landschaften bekommt er da zu sehen, wenn er mit offenen Augen das Land durchfährt und nicht nur daran denkt, möglichst schnell an einem End- und Zielpunkte anzukommen. Ueberall im Schweizerland aber gewiss vor allem in dessen alpinen Gegenden lohnt es sich, auch auf der Automobilfahrt Umschau zu halten und die Bilder, die am Auge vorüberziehen, auf die empfindende Seele einwirken zu lassen.»¹³⁵⁹

Automobile Alpenfahrten waren beliebt, wie Strassenverkehrszählungen zeigen: 1928/29 waren 60 Prozent der gezählten Fahrzeuge auf der Axenstrasse Automobile, auf der Brünigstrasse 62 Prozent und auf dem Malojapass 56 Prozent. Im schweizweiten Durchschnitt lag der Anteil der Automobile im Strassenverkehr bei 29 Prozent. Dazu sind auch die Strassen zu zählen, die in die Touristenregionen des Berner Oberlandes reichten. So verzeichneten die Strassen Thun-Interlaken, Interlaken-Brienz oder die Simmenthalstrasse einen regen Motorverkehr. Ebenso wiesen die Pässe Col du Pillon und Col des Mosses einen überdurchschnitt-

1354 Automobilverkehr auf der Gotthardstrasse 1906: 297.

1355 Ebd.: 313.

1356 Gleiches Recht für alle! 1910: 468.

1357 Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Beitritt der Schweiz zur internationalen Übereinkunft betreffend den Automobilverkehr vom 24. Mai 1910: 726.

1358 Vgl. Hollinger 2008: 134–144.

1359 Ausflüge ins Neuland der Automobilfahrer 1925: 142.

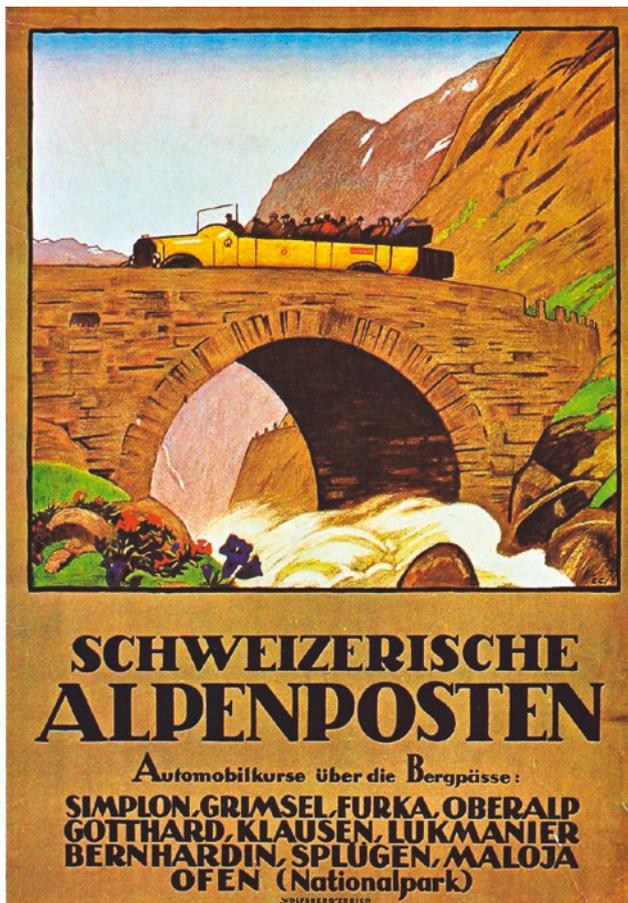


Abbildung 100: Ein Plakat der Schweizerischen Post, welches 1923 für die motorisierten Alpenposten warb.¹³⁶⁴

lichen Motorverkehr im Sommer auf.¹³⁶⁰ 1936/37 gaben die Bergkantone Uri, Glarus, Graubünden und Wallis den Sommerverkehr separat aus. Rund drei von vier registrierten Fahrzeugen waren motorisiert, wovon ein Teil auf Alpenfahrten mit dem Automobil zurückgeführt werden dürfte (Abbildung 99).¹³⁶¹

Obwohl die Alpenstrassen verhältnismässig viele Motorfahrzeuge aufwiesen, wäre die Vorstellung von Blechlawinen, die sich über die Schweizer Pässe ergossen, falsch. Der meiste Verkehr spielte sich auf den Hauptverkehrsstrassen im Mittelland sowie in und um die städtischen Zentren ab. 1928/29 fuhren auf der Axenstrasse täglich 188 Autos, über den Brünig 102 und über den Malojapass Richtung Castasegna 60 Personenwagen. Zwischen Genf und Chêne verkehrten pro Tag 980, zwischen Zürich und Glattbrugg 730 und zwischen Bern und Muri 745 Automobile.¹³⁶³

¹³⁶⁰ Vgl. Die Schweizerische Verkehrszählung 1928/1929.

¹³⁶¹ Die Schweizerische Verkehrszählung 1936/1937: 36.

¹³⁶² Fotoarchiv der SGV, SGV_11P_00585, archiv.sgv-sstp.ch/resource/630649, 12.08.2019.

¹³⁶³ Die Schweizerische Verkehrszählung 1928/1929: 10.

Angesichts der geringen Motorisierungsdichte dürfte nur ein kleiner Teil der Bevölkerung vor dem Zweiten Weltkrieg eine Alpenfahrt in einem Automobil erlebt haben. Jenen, die sich kein eigenes Automobil leisten konnten, erlaubten die Postautomobile motorisierte Alpenfahrten (Abbildung 100).

Nach dem Ersten Weltkrieg nahm die Schweizerische Post die sogenannten Alpenposten in Betrieb, die aus Fahrzeugen aus den Armeebeständen stammten.¹³⁶⁵ Die Reisenden, welche das Postauto im Sommer nahmen, um damit über Alpenpässe zu fahren, nahmen zahlenmässig in der Tendenz zu (Tabelle 14).

Linie	Reisendenzahl 1927	Reisendenzahl 1934	Zunahme in Prozent
Grosser St. Bernhard	3 186	4 871	53
St. Gotthard	5 293	7 625	44
Simplon	4 269	7 507	76

Tabelle 14: Zahl von Postautoreisenden über ausgewählte Alpenpässe.¹³⁶⁶

Die Bedeutung der postautomobilen Alpenfahrten muss in Bezug auf die Freizeit relativiert werden. Die sogenannten Sommersaisonlinien, welche im Sommer über die Passstrassen führten, beförderten in den 1920er- und 1930er-Jahren etwa zehn Prozent aller Postautoreisenden pro Jahr.¹³⁶⁷ Neun von zehn Postautoreisenden nutzten das Postauto nicht, um damit Ausflüge in die Alpen zu unternehmen. Dies dürfte daran gelegen haben, dass Alpenfahrten mit dem Postautomobil relativ teuer waren: 1926 kostete eine Fahrt über den Grossen Sankt Bernhard 10,60 Franken. Eine Fahrt über den Gotthardpass 10,45 Franken und eine solche über den Simplonpass 18,35 Franken.¹³⁶⁸ Dies entsprach ein bis zwei Tagesverdiensten eines Arbeiters, die Kosten für die An- und Abreise nicht eingerechnet.¹³⁶⁹ Für die grosse Mehrzahl der Menschen lag eine Alpenfahrt mit dem Postautomobil ausserhalb der finanziellen Möglichkeiten, wie dies bei den Bergbahn- und Eisenbahnausflügen der Fall war (Kapitel 4.2.1., 7.3.). Dennoch oder gerade deswegen bewarb die Schweizerische Post die motorisierten Alpenposten intensiv. Neben der frischen Luft und freien Aussicht wurden technische Eigenschaften des Fahrzeugs wie Federung und gepolsterte Sitze oder die Fahrkünste des Wagenlenkers ge-

¹³⁶⁴ Schweizerische Alpenposten, 1923, Fotograf: Emil Cardinaux (1877–1936), commons.wikimedia.org/wiki/File:Alpenpost.jpg, 12.08.2019.

¹³⁶⁵ Vgl. Hundert Jahre Schweizerische Alpenposten 1932: 45–52.

¹³⁶⁶ Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung 1930: 751, 1934: 908. Eigene Berechnung.

¹³⁶⁷ 1924 waren es 8,4 Prozent, 1930 6,8 Prozent und 1934 11,1 Prozent. Vgl. www.strassendaten.ch, 12.08.2019, E.2.4.4; Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung 1930: 751; 1934: 908. Eigene Berechnung.

¹³⁶⁸ Gurtner 1926: 20.

¹³⁶⁹ 1926 betrug der Stundenlohn eines Arbeiters 1,34 Franken. HSSO G.1.

lobt. Dies sollte den Eindruck erwecken, dass es sich bei den postautomobilen Alpenfahrten um ein komfortables und sicheres Reisen handelte:

«Irgendwo auf einem (...) Dorfplatz springt der Motor an, durch Wald und Blumenhalden gleitet die Fahrt den Höhen zu und bald einmal legt die Strasse weite Schleifen mit hochgetürmten Stützmauern und zähnefletschenden Abwehrsteinen den Berg hinauf, frischer weht die Luft und plötzlich sinkt der Horizont aus seiner berggefangenen Enge in neue Weiten und blaudünstige Täler hinab und aus diesem unerwartet aufgegangenen Jenseits bricht der Reiz der Entdeckerfreude machtvoll hervor. Auch der grosse, weich gefederte und direkt luxuriös gepolsterte Wagen ist überall gleich. Auf jedem Pass schwenken die Räderpaare gleich elegant um alle Kurven, mit gleicher Gelassenheit führen die stämmigen Lenker das Rad und wie ein allgegenwärtiges Echo jauchzt der frohe Dreiklang des Posthorns durch die Alpen.»¹³⁷⁰

Die Beschreibungen einer Alpenfahrt seitens der Post dürfte zumindest am Anfang nicht viel mit der Realität gemein gehabt haben: Die Fahrzeuge waren teilweise bis 1924 mit Vollgummireifen und erst 1927 mit geschlossenen Allwetterkarosserien versehen.¹³⁷¹ Zudem waren nicht alle Alpenstrassen vor dem Zweiten Weltkrieg befestigt. Deshalb dürfte eine Alpenfahrt mit dem Postautomobil in der Zwischenkriegszeit eine holprige und bei Wetterumschwüngen kühle oder nasse Angelegenheit gewesen sein.

Sonntagsfahrten

Das Automobil wurde besonders oft an den Sonntagen gefahren. Sonntägliche Automobilfahrten fanden allerdings erst in der zweiten Hälfte der 1920er-Jahre grössere Verbreitung, als immer mehr Hauptstrassen eine feste Oberfläche erhielten und die Staubplage auf diesen gebannt war.¹³⁷² Dazu kommt, dass bis zu diesem Zeitpunkt in manchen Kantonen Autofahren am Sonntag eingeschränkt oder verboten war. Dies war im Kanton Graubünden von 1900 bis 1925 der Fall; 1912 erliess der Kanton Schwyz ein Fahrverbot.¹³⁷³ Im Nachhall des Ersten Weltkrieges, als der Automobilverkehr stark eingebrochen war, führten im Jahr 1919 weitere Kantone Sonntagsfahrverbote ein.¹³⁷⁴ 1920 beschlossen elf Kantone, das Autofahren am Sonntagnachmittag von Mai bis

Dezember zu verbieten.¹³⁷⁵ Die übrigen Kantone entschieden entweder über andere Zeiten oder kannten keine Sonntagsfahrverbote. Die uneinheitlichen kantonalen Praktiken waren dem Bundesrat ein Dorn im Auge: «Die wirtschaftlichen Interessen des Landes verlangen gebieterisch, dass diesem Zustande baldmöglichst abgeholfen werde.»¹³⁷⁶ 1923 hoben die Kantone Zürich, Bern, Waadt, Neuenburg und Genf das Sonntagsverbot auf; insgesamt blieben die kantonalen Vorgaben für das Autofahren am Sonntag ungeordnet.¹³⁷⁷

Erst als sich das Automobil ausbreitete und der Widerstand dagegen bröckelte, fielen die kantonalen Sonntagsfahrverbote.¹³⁷⁸ Das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr von 1932 kannte kein Sonntagsfahrverbot, Artikel 3 räumte den Kantonen allerdings das Recht ein, den Motorfahrzeugverkehr auf bestimmten Strassen zu verbieten oder einzuschränken, was den Sonntag grundsätzlich einschloss.¹³⁷⁹ Im Geschäftsbericht des Bundesrates war zwar 1932 die Rede von verschärften Tempolimiten an Sonntagen in einigen Kantonen.¹³⁸⁰ Von kategorischen Fahrverboten ist in den Geschäftsberichten des Bundesrates bis zum Zweiten Weltkrieg aber nichts mehr zu entnehmen.

Anders als die Strassenverkehrszählung von 1928/29 liefert die Strassenverkehrszählung 1936/37 keine Daten zum Verkehrsgeschehen nach Wochentagen. Die Strassenverkehrszählung, welche 1948/49 durchgeführt wurde, schlüsselte den Automobilverkehr wieder nach Wochentagen auf. Diese Erhebung bestätigte in der Tendenz die Ergebnisse, welche sich aus der Strassenverkehrszählung 1928/29 ergeben hatten: An den Sommersonntagen wurden am meisten Automobile gezählt, an den Wintersonntagen die wenigsten. 1948/49 wurde an verschiedenen Hauptstrassen gemessen, wie weit sich städtische Automobilisten von den Zentren entfernten: 85 Prozent der Automobile, welche Basel an einem Sommersonntag verliessen, fuhren weiter als zwanzig Kilometer. An einem Winterwerktag blieb die Hälfte der Stadtbasler Automobile innerhalb eines 15-Kilo-

¹³⁷⁵ SG, AG, TG, ZH, ZG, SZ, BL, AR, SG, SH, NE.

¹³⁷⁶ Vgl. Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung 1920: 325–326.

¹³⁷⁷ Die Kantone Tessin und Wallis kannten kein Sonntagsfahrverbot. An den Sonntagen herrschte in Zürich die Höchstgeschwindigkeit von 18 Kilometern pro Stunde, in Genf 20 Kilometer pro Stunde. In den Kantonen Schwyz, Zug, Appenzell Ausserrhoden, St. Gallen und Thurgau bestand ein verkürztes Sonntagsfahrverbot von 13 bis 17 Uhr. Vgl. Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung 1923: 346–356. Im Kanton Graubünden existierte von 1900 bis 1925 ein generelles Automobilverbot. Vgl. Merki 2002: 147–166; Hollinger 2008.

¹³⁷⁸ Vgl. Nussbaum 1989: 323–324.

¹³⁷⁹ «Die Kantone können die Benützung aller oder einzelner Strassen, die dem Durchgangsverkehr nicht geöffnet sind, durch Motorfahrzeuge und Fahrräder, soweit sie nicht im Dienste des Bundes beansprucht wird, ganz untersagen oder zeitlich beschränken.» Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932: 610–630.

¹³⁸⁰ Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung 1932: 285.

¹³⁷⁰ Gurtner 1926: 19.

¹³⁷¹ Vgl. Hundert Jahre Schweizerische Alpenposten 1932: 45–52.

¹³⁷² Vgl. Nussbaum 1989: 65, 324.

¹³⁷³ Nussbaum 1989: 5.

¹³⁷⁴ Vgl. Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung 1919: 304.

meter-Radius. Bei den Städten Zürich und Genf, wo Distanzen ebenfalls eruiert wurden, waren die Prozentzahlen zwar anders, wiesen aber auf eine ähnliche Entwicklung hin. Verkürzt gesagt, verliess der städtische Werktagsverkehr den urbanen Raum kaum, während es sich bei den Autofahrten an den Sommersonntagen um weitere Strecken handelte.¹³⁸¹

Es spricht nichts dagegen, diese Erkenntnisse auf die 1930er-Jahre zu übertragen. Damit war Autofahren in der ersten Jahrhunderthälfte zu grossen Teilen eine Sonntags- und damit Freizeitangelegenheit. Auch übrige europäische Länder wiesen an den Sonntagen mehr Automobilverkehr auf als unter der Woche, was ebenso auf Ausflüge und Vergnügungsfahrten zurückgeführt werden kann.¹³⁸²

Wie bei Eisenbahn, Tram und Fahrrad dürfte auch beim Automobil das Bedürfnis eine Rolle gespielt haben, die Wohn- und Arbeitsumgebung zeitweise zu verlassen, um in der näheren oder weiteren Umgebung Abwechslung und Entspannung zu finden. Die Motorpresse verpasste es nicht, das Automobil in diesem Zusammenhang intensiv zu bewerben. Sie griff dabei auf die bekannten diskursiven Elemente zurück wie die rasche, kostengünstige und unabhängige Raumüberwindung (Kapitel 10.3.):

«Harmonische Landschaft, reine Luft und ungehemmtes Licht sind zum allgemein beglückenden Heilmittel gegen Hast und Beklemmung der Stadt und des Erwerbslebens geworden. Selten war jemals der Drang zu menschenleerer, unverbildeter Natur so stark wie heute, wo nach der Woche rastloser Arbeit alles hinausströmt, um im Hochgebirge oder in den Vorbergen, an Seen und Flüssen, in Wäldern oder auf Matten in Abgeschiedenheit Erholung zu finden (...) Um schnell und unabhängig ans Ziel zu kommen, ist nichts bequemer und wohl auch billiger als das Automobil.»¹³⁸³

Nach dem erholsamen Wochenende sorgte das Automobil für die sichere und entspannte Rückkehr:

«Sonnenverbrannt, strahlend vor Lust am Leben, ausgeruht kehren die Weekender heim, die Arme voll Blumen, und den ersten Kohl im Netz! Der Wagen läuft gehorsam nach Hause, der sinkenden Sonne entgegen, mit einer Last, die fröhlich singt und lacht.»¹³⁸⁴

Laut Gijs Mom halfen Ausfahrten mit dem Auto, an Sonntagen, aber auch an Abenden oder Feiertagen eine neue Ausflugskultur zu gestalten. Er sieht sie als Vorläufer der Wanderkultur, die in vielen europäischen Ländern in den 1930er-Jahren eine Blüte erfuhr (zum Wandern siehe Kapitel 11.3.2).¹³⁸⁵

1381 Die Prozentzahlen beziehen sich auf Zählungen von zwei Sonntagen (13. August 1948 und 22. August 1948), deswegen sind Generalisierungen problematisch. Allerdings dürfte die These, dass während der ersten Jahrhunderthälfte an warmen Sonntagen mehr Auto gefahren wurde als an kalten Werktagen, kaum falsch sein. Aufgrund unterschiedlicher Erhebungs- und Auswertungsverfahren sind die Resultate der Strassenverkehrszählungen von 1928/29 und 1948/49 zwar nicht direkt vergleichbar. In der Tendenz kommt allerdings zum Ausdruck, dass an Sommersonntagen mehr und weiter Auto gefahren wurde als im Winter. Vgl. Die schweizerischen Verkehrszählungen 1948/49: 32–34, 48–52. Zur Methode: 23–24.

1382 Vgl. Mom 2014: 320, 335–344.

1383 Das Ferien- und Wochenendhaus für Automobilisten 1930: 7–8.

1384 Weekend und Automobil 1930: 1–7.

1385 Vgl. Mom 2014: 329–330.

11. Zufussgehen

11.1. Allgemeines

Das letzte Kapitel des Teils 2 behandelt das Zufussgehen. Das Zufussgehen hatte im Untersuchungszeitraum eine hohe Bedeutung. Die meisten Strecken im Alltag wurden selbst dann zu Fuss zurückgelegt, wenn sie mehrere Stunden umfassen konnten. Ein zentrales Element für die hohe Bedeutung des Zufussgehens dürfte gewesen sein, dass für die Nutzung der modernen Verkehrsmittel, wie sie in den Kapiteln 7 bis 10 vorgestellt worden ist, zahlreiche Voraussetzungen erfüllt sein mussten: Für die Anschaffung von Mobilitätswerkzeugen war Geld nötig; Unterhalt und Reparaturen von Fahrrädern und Automobilen bedingten ein technisches Verständnis und ein manuelles Geschick; die Nutzung von Bahnen, Automobilen und bis zu einem gewissen Grad Fahrrädern erforderte besondere Fahrwege. Wie noch zu zeigen sein wird, treffen diese Anforderungen beim Zufussgehen nicht oder nur in abgeschwächter Form zu.

11.1.1. Omnipräsenz des Gehens

Bei nahezu jeder räumlichen Bewegung spielen bei einem gesunden Menschen die Füße eine zentrale Rolle.¹³⁸⁶ Die Benützung der eigenen Füße gehört zu den ersten Grundfertigkeiten, die sich bei einem Menschen ausbilden. Ein erstes Anzeichen dafür ist der Schreitreflex, der unmittelbar nach der Geburt vorhanden ist. Dieser wird mit anderen frühkindlichen Reflexen für die Suche und Aufnahme von Nahrung sowie zum Selbstschutz ausgebildet. Noch bevor der Mensch spricht, kann er zwischen dem 12. und 18. Monat gehen sowie nach rund 24 Monaten rennen.¹³⁸⁷

Sowohl für die Überwindung von wenigen Metern als auch das Zurücklegen von grösseren Strecken sind die eigenen Füße erforderlich, auch bei der Benutzung der öffentlichen und privaten Verkehrsmittel.¹³⁸⁸ So beim Be- und Entsteigen des Trams und der Eisenbahn, beim Treten der Fahrradpedale und beim Bedienen der Fusspedale im Automobil. Selbst das Wechseln der Verkehrsmittel im Rahmen des Mo-

dal Splits geht nicht ohne die Füße, wie ein fiktives Beispiel zeigt: So beginnt der tägliche Weg von der eigenen Wohnung zur Arbeitsstelle mit dem Fussmarsch zum Bahnhof, wo die Eisenbahn zum Arbeitsort genommen wird. Dort angekommen, wird auf das Tram gewechselt. Die letzte Wegstrecke von der Tramstation bis ins Büro erfolgt wiederum zu Fuss. Damit ist jeder Mensch, der sich mit seinen Füßen räumlich bewegt, bei noch so kurzen Strecken, ein Fussgänger.

Darüber hinaus sind Fussgänger weder auf Führerscheine, Fahrkarten, Tankstellen, exogene Energieträger, eine bauliche Infrastruktur, ja noch nicht einmal auf Schuhe angewiesen. So sprechen die biografischen Quellen davon, dass Kinder in den warmen Monaten meist barfuss gingen.¹³⁸⁹ Noch in der Mitte des 20. Jahrhunderts war das Barfussgehen unter Kindern und Erwachsenen bei Feld- und Hofarbeiten verbreitet; es war allerdings im Begriff, an Bedeutung zu verlieren.¹³⁹⁰

Da das Zufussgehen omnipräsent war und Fussgänger buchstäblich keine Spuren hinterlassen, ist das Zufussgehen in den Quellen wenig fassbar. Die detaillierte Bedeutung des Zufussgehens kann deshalb nur bedingt rekonstruiert werden, obwohl einige Strassenverkehrszählungen den Fussverkehr erfassten. Da aber meist der motorisierte Verkehr im Zentrum stand, hatte die Zählung der Fussgänger wenig Priorität oder blieb ganz aus. Mit dem Aufkommen der Fahrräder und Automobile und der zunehmenden Motorisierung des Strassenverkehrs traten Fussgänger unfreiwillig in den Vordergrund. Denn die Verkehrsplaner und die Motorfahrer sahen die Fussgänger in der Zwischenkriegszeit zunehmend als Strassenhindernisse, die den Verkehrsfluss störten. Als vollwertige Verkehrsteilnehmer wurden sie in den Mikrozonen zur Kenntnis genommen, die seit den 1970er-Jahren durchgeführt werden und den Fussverkehr systematisch erfassen.¹³⁹¹

Weil das Zufussgehen als gewöhnlich, alltäglich und normal galt, wurde es in den Biografien nicht sonderlich reflektiert. Vielmehr ist darin von pauschalen Aussagen die Rede, gemäss denen das Zufussgehen die gängige Art der Fortbewegung im Alltag war.¹³⁹² Trotz der Quellenprobleme soll im Folgenden versucht werden, das Zufussgehen als Mobilitätspraxis in historischer Perspektive herauszuarbeiten und seine Bedeutung im Alltag zu reflektieren.

¹³⁸⁶ Menschen mit einer eingeschränkten Gehfähigkeit, die auf eine technische Hilfe wie einen Rollstuhl angewiesen sind, werden in den folgenden Überlegungen nicht berücksichtigt. Die Einschränkungen in der Mobilität, welche Personen mit einer körperlichen Behinderung erfahren, sind Forschungsgegenstand der *Disabilities Studies*. Siehe dazu etwa Longmore, Umansky (Hg.) 2001 oder Burch, Sutherland 2006.

¹³⁸⁷ Vgl. Cierpka, Seiffge-Krenke 2009: 2–18; Siegler et al. 2016: 170–177.

¹³⁸⁸ Vgl. Schiedt 2009a: 7; Schmidt 2007: 280–282.

¹³⁸⁹ Bär 2003: 26, 157; Bruggmann 1980: 24, 58; Burkhardt 1997: 25–26, 80; Frei 1991: 33; Weigum 1996: 78.

¹³⁹⁰ Vgl. Atlas der schweizerischen Volkskunde 1950: 355–358.

¹³⁹¹ Vgl. Simma 2003.

¹³⁹² Vgl. Pro Senectute 1989: 13 und 191; Weigum 1996: 58; Burkhardt 1997: 22–23, 25–26; Farner 2000: 107; Bär 2003: 56.

11.1.2. «Langsamverkehr»

Im aktuellen Verständnis von öffentlicher Verwaltung, Politik und Verkehrswissenschaft werden das Zufussgehen und das Fahrradfahren als Langsamverkehr bezeichnet.¹³⁹³ Der Begriff bezieht sich auf die niedrigeren Geschwindigkeiten des Zufussgehens und Fahrradfahrens im Vergleich zu den motorisierten Verkehrsmitteln.

Der Begriff Langsamverkehr wird in der historischen Forschung kritisiert. Erstens werden das Zufussgehen und das Fahrradfahren auf den Geschwindigkeitsaspekt beschränkt, womit die Tatsache ausgeblendet wird, dass Fortbewegungsarten im Schrittempo lange Zeit vorherrschend waren. Neben Fussgängern war dies der Fuhrwerksverkehr. Zudem kann der Begriff die Vorstellung auslösen, dass das Zufussgehen und Fahrradfahren eher Nebenerscheinungen oder eine Residualgrösse zum Motorverkehr denn eigenständige Mobilitätspraktiken sind und waren. Zweitens haftet dem Begriff des Langsamverkehrs etwas Unmodernes, Rückständiges und Träges an, was ihn als Untersuchungsgegenstand unattraktiv erscheinen lässt. Dabei geht vergessen, dass es schon vor dem 19. Jahrhundert Fortbewegungsarten gab, die verhältnismässig hohe Geschwindigkeiten erreichten – beispielsweise Meldeläufer oder Postkutschen.¹³⁹⁴

Diese Einwände der historischen Forschung zum Begriff des Langsamverkehrs können an dieser Stelle, nach der Analyse von Tram, Eisenbahn, Fahrrad und Automobil, bestätigt werden:

- Erstens muss bekräftigt werden, dass Langsamverkehr ein Begriff aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ist, als Verkehrsteilnehmer weitgehend motorisiert und dadurch «schnell» unterwegs waren. Die «langsamen» Fussgänger und Fahrradfahrer werden mit dem Begriff Langsamverkehr zum (störenden) Restverkehr abgewertet.
- Zweitens suggeriert der Ausdruck, dass das Fahrradfahren gleich schnell war wie das Zufussgehen. Dadurch nimmt er Modalitäten in eine Kategorie, die in Bezug auf Geschwindigkeit nicht zusammengehören. Zeitgenossen vor dem Zweiten Weltkrieg wären kaum auf die Idee gekommen, das Fahrrad als langsames Verkehrsmittel zu bezeichnen. Denn das Fahrrad war neben der Postkutsche das erste Verkehrsmittel auf Rädern, das sich von den übrigen Verkehrsteilnehmern in Bezug auf seine Geschwindigkeit unterschied. Die meisten Strecken im Alltag wurden zu Fuss zurückgelegt, weshalb Schrittempi der Normalfall waren und Verkehrsmittel

mit höheren Geschwindigkeiten den übrigen Verkehrsteilnehmenden auffielen. So wurden die Fahrradfahrer zusammen mit den motorisierten Verkehrsmitteln um die Jahrhundertwende von Kritikern als rücksichtslose Raser angesehen.¹³⁹⁵ Für die Zeit vor 1939 wäre es deshalb angebracht, eher von Schnellverkehr, Reifenverkehr oder Fahrverkehr zu sprechen. Damit würde unterstrichen, dass Fussgänger und Fuhrwerke die Norm im Strassenverkehr waren. Fahrradfahrer und der motorisierte Strassenverkehr würden im Strassenverkehr die zahlenmässige Ausnahme bilden.

- Drittens hat der Langsamverkehr auch im 21. Jahrhundert eine wichtige Bedeutung. So ergab der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, dass die Menschen im Schnitt täglich rund zwei Kilometer oder etwa eine halbe Stunde gehen. Das entspricht rund einem Drittel der Zeit, die täglich unterwegs verbracht wird.¹³⁹⁶ Damit spielt das Zufussgehen im Leben vieler Menschen nach wie vor eine grosse Rolle. Dies haben Öffentlichkeit und politische Entscheidungsträger zur Kenntnis genommen, weswegen der Langsamverkehr in der letzten Zeit verstärkte Aufmerksamkeit erhielt.¹³⁹⁷ Ausschlaggebend ist dabei nicht die Geschwindigkeit, sondern es sind die Schonung von natürlichen und monetären Ressourcen, die Sicherheit im Strassenverkehr sowie die gesundheitsfördernde Wirkung, welche der Langsamverkehr auf die Fussgänger und Fahrradfahrer ausübt.¹³⁹⁸

11.1.3. Verkehrliche Bedeutung

Bis Anfang des 20. Jahrhunderts dominierten die Fussgänger den Strassenraum, wie verschiedene städtische Verkehrszählungen ergaben: Bei der Planung des Tramnetzes wurden in der Stadt Bern im November 1899 Fussgängerzählungen durchgeführt. Im Schnitt frequentierten täglich 12 430 Fussgänger die Kirchenfeld- und 9 242 Fussgänger die

¹³⁹⁵ Laut Massimo Moraglio wurden sie auch als *knights of death* bezeichnet. Vgl. Moraglio 2015.

¹³⁹⁶ Bundesamt für Statistik 2017: 24.

¹³⁹⁷ Ein Beispiel aus jüngster Zeit: Der Ja-Anteil von 73,4 Prozent in der Volksabstimmung zum sogenannten Bundesbeschluss Velo vom 23. September 2018, wird von den Befürwortern als «klares Bekenntnis für den Langsamverkehr» verstanden. www.derbund.ch/schweiz/standard/stimmvolk-entscheidet-ueber-velowege/story/10918022, 12.08.2019.

¹³⁹⁸ Für eine aktuelle Übersicht zur Rolle des Langsamverkehrs sowie zu Fördermassnahmen in der Schweiz siehe die Website des Bundesamtes für Verkehr (Astra) www.langsamverkehr.ch, 12.08.2019. Verschiedene Institutionen, die sich den Bedürfnissen von Fahrradfahrern und Fussgängern annehmen, werden porträtiert in Organisation des Langsamverkehrs, Wege und Geschichte 2 (2013). Auf internationaler Ebene gibt es die Walk21. Diese Charta entstand Anfang des 21. Jahrhunderts auf internationalen Konferenzen und befasst sich mit der Förderung des Gehens im Alltag. Über 5 000 Menschen sollen die Charta bis Juni 2018 unterschrieben haben: www.walk21.com, 12.08.2019.

¹³⁹³ Siehe dazu die von der Bundesverwaltung betriebene Website www.langsamverkehr.ch, 12.08.2019.

¹³⁹⁴ Zur Diskussion und Kritik des Begriffs siehe Schiedt 2009a: 7, 9; Amacher Hoppler 2011: 8; Flückiger Strebler 2014: 5–6.

Kornhausbrücke.¹³⁹⁹ Dies war zusammengenommen mehr als die Bevölkerungszahl der Kernstadt, die um die Jahrhundertwende rund 22 000 Menschen zählte.¹⁴⁰⁰ Auch eine Verkehrszählung von 1911 zeigte, wie hoch der Fussgängerverkehr in der Stadt Bern war: An einem Dezembertag waren es in der Unteren Altstadt (zwischen Zytglogge und Bärengaben) 23 100 Fussgänger sowie 478 ein- und zweiachsige Wagen. Dazu kamen 93 Fahrräder und 4 Reiter. 98 Prozent der gezählten Verkehrsteilnehmer waren Fussgänger.¹⁴⁰¹ Die Stadt Zürich führte an einem Februartag 1917 Verkehrszählungen auf der Bahnhof-, Urania- und Walchebrücke durch. Zusammengenommen waren es 33 033 Fussgänger (86 Prozent aller Beobachtungen) sowie 1 221 ein- und zweiachsige Wagen. Der Rest fiel auf Handwagen, Fahrräder, Kinderwagen, Reiter, Pferde, Vieheinheiten sowie Automobile.¹⁴⁰² In Zürich war der Fussgängeranteil nicht nur in Bezug auf die übrigen Verkehrsteilnehmenden hoch, sondern ebenso in Bezug auf die Stadtbevölkerung: 1920 waren 34 017 Menschen in der Innenstadt (Kreis 1) ansässig.¹⁴⁰³ Damit war der Fussgängerverkehr in der Stadt Zürich in Bezug auf die Stadtbevölkerung rund gleich hoch wie in Bern.

Die Aussagekraft dieser frühen Fussgängerzählungen auf den Strassen Berns und Zürichs muss relativiert werden. Denn die Strassen waren zu dieser Zeit neben einem Verkehrs- vor allem ein Lebensraum. Menschen hielten sich auf den Strassen auf, um zu reden, flanieren oder sich die Zeit zu vertreiben. Daneben nutzten Kinder die Strasse als Spielfläche (Kapitel 3.3.4).¹⁴⁰⁴ Inwieweit die frühen Verkehrszählungen diesem Umstand Rechnung trugen, ist nicht klar: Ob bloss Menschen gezählt wurden, die an einer Zählstelle vorübergingen, oder ob auch alle diejenigen registriert wurden, die sich auf einem bestimmten Strassen- oder Brückenabschnitt lediglich aufhielten, geht aus den Messdaten nicht hervor. Der Anteil der Menschen, die als Fussgänger eine bestimmte Strecke zurücklegten, dürfte tendenziell niedriger sein als in den Zählungen ermittelt.

Der ländliche Raum wies ebenfalls verhältnismässig hohe Fussgängerzahlen aus: Bei einer im Jahr 1925 durchgeführten Verkehrszählung in verschiedenen Ortschaften im Kanton Luzern waren 49 Prozent der Beobachtungen Fussgänger. Damit waren sie die grösste Verkehrsmittelgruppe, gefolgt von den Fahr- und Motorrädern mit 35 Prozent.¹⁴⁰⁵ Bis zur eidgenössischen Verkehrszählung zwei Jahre spä-

ter änderten sich die Verhältnisse im Kanton Luzern kaum: Die Fussgänger waren 1927 mit 47 Prozent nach wie vor die grösste Gruppe im Strassenverkehr. Im Kanton Zürich waren es 1928 zwanzig Prozent Fussgänger. Sie waren von den Motorwagen (40 Prozent) und Fahr- und Motorrädern (36 Prozent) eingeholt worden. Allerdings hatten die Zählstationen im Kanton Zürich «Ausserortscharakter»¹⁴⁰⁶, während im Kanton Luzern innerorts gezählt wurde. Innerorts war das Zufussgehen in den 1920er-Jahren also nach wie vor stark verbreitet, während der Strassenverkehr ausserorts immer stärker von Fahrrädern und motorisierten Fahrzeugen gekennzeichnet war.

Bei der eidgenössischen Strassenverkehrszählung 1936/37 wurden die Fussgängerzahlen nicht erhoben. Um die Fussgängerzahlen für die 1930er-Jahre dennoch abschätzen zu können, wird – wie schon bei den automobilen Sonntagsausflügen (Kapitel 10.3.3.) – auf die Strassenverkehrszählung von 1948/49 zurückgegriffen, welche den Fussgängerverkehr auswies. Im Kanton Luzern waren damals 29 Prozent der Verkehrsmittel Fussgänger, im Kanton Zürich 16 Prozent.¹⁴⁰⁷ Es wurde nicht mehr zwischen Innerorts- und Ausserortsverkehr unterschieden,¹⁴⁰⁸ sodass die Verkehrszählung von 1948/49 nicht direkt mit derjenigen von 1928/29 verglichen werden kann. Dennoch lässt sich festhalten, dass der Fussverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg an Bedeutung verlor. Eine Schätzung für die 1930er-Jahre ist schwierig, einerseits für die Kantone Zürich und Luzern, in denen 1927/29 Fussgängerzählungen durchgeführt worden waren, andererseits für die ganze Schweiz. Denn bereits innerhalb der Kantone und je nach Strassenabschnitt gab es 1948/49 beträchtliche Unterschiede. Mancherorts waren die Fussgänger den Motorfahrzeugen zahlenmässig überlegen: So bei der Zählstelle Horgen (1 693 Fussgänger, 1 531 Motorfahrzeuge), Feuerthalen (3 405, 1 497), Langnau im Emmental (919, 694), Wolhusen (2 209, 701), Beromünster (1 282, 331) oder Neuhausen (1 250, 674).¹⁴⁰⁹

Obwohl es mancherorts mehr Fussgänger als Motorfahrzeuge gab, waren die Fussgänger den Motorfahrzeugen im täglichen Nebeneinander unterlegen. Ohne Motor, Rahmen, Karosserie und Stossstangen waren die Fussgänger die verletzlichsten Verkehrsteilnehmer. Der deutsche Journalist, Schriftsteller und Historiker Sebastian Haffner äusserte sich mit spitzer Feder zur verkehrlichen Hierarchie zwischen Fussgängern und dem übrigen Strassenverkehr im Berlin der 1930er-Jahre. Er verglich die Fahrzeuge mit wilden Tieren, die Jagd auf den Fussgänger machten, wenn dieser vom Trottoir auf die Fahrbahn trat:

1399 Vortrag der städtischen Finanzdirektion an den Gemeinderat betreffend Kreditgesuch für den Bau einer elektrischen Strassenbahn vom Thunplatz über den Kornhausplatz nach dem Breitenrain vom 12. Januar 1899.

1400 Vgl. Kronig 1988: 20.

1401 Die Verkehrszahlen beim Zeitglockenturm. In: Intelligenzblatt für die Stadt Bern, 23.12.1911: 2.

1402 Polizeikommissär Stadt Zürich 1917.

1403 Volkszählung 1920.

1404 Vgl. Möser 2002: 88; Merki 2002: 143, 362–364.

1405 Schiedt 2010a: 43. Eigene Berechnung.

1406 Die Schweizerische Verkehrszählung 1928/1929: 11.

1407 Die Schweizerischen Verkehrszählungen 1948/49. Tabelle 1. Eigene Berechnung.

1408 Ebd.: 15.

1409 Ebd.

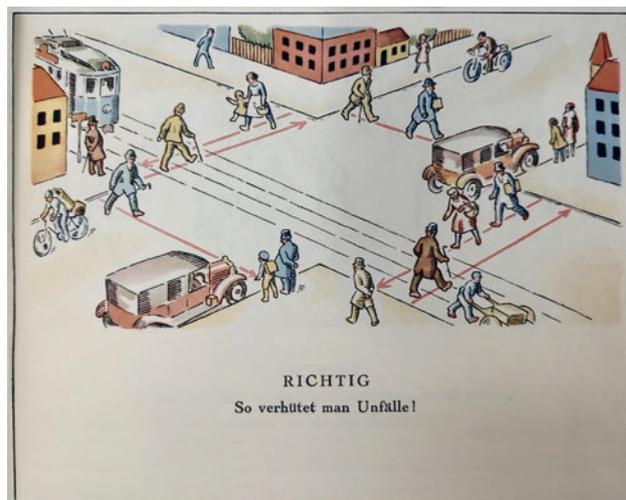


Abbildung 101 und 102: Einfach zu merkende Verhaltensregeln für Schulkinder, aus dem Zürcher Verkehrsbüchlein 1927.¹⁴¹³

«Sobald er [der Fussgänger, BS], wie unvermeidlich, diese Schutzparks und Zufluchtsstätten verlässt, haben alle Ungetüme das Recht der freien Jagd auf ihn, die zermalmenden Autobusse, die sausenden Strassenbahnen, die rasenden Autos aller Grössen und Rassen, die Wolfsrudel der Radler, die raubvogelartig zustossenden Motorräder. Nicht genug, dass sie ihm nach dem Leben trachten, sie verwirren ihn noch zuvor und suchen ihn durch heulende, drohende, kreischende und bellende Kampfschreie um seine einzige Verteidigungswaffe, seinen Verstand zu bringen.»¹⁴¹⁰

Dass vom motorisierten Strassenverkehr ein grosses Gefahrenpotenzial ausging, belegen die Unfallzahlen. 1935 verunfallten auf Schweizer Strassen 11 269 Menschen und 604 starben. Bei drei von vier Verletzten und 58 Prozent der Toten lag die Unfallursache bei den Motorfahrzeugen, wobei zu schnelles Fahren, Unvorsichtigkeit und die Nichtbeachtung des Vortritts die häufigsten Unfallursachen waren. Lediglich bei 13 Prozent der Verletzten und 15 Prozent der Todesopfer im Strassenverkehr war gemäss der Statistik die Schuld bei den Fussgängern zu suchen. Dazu gehörten das Hineinlaufen in ein Fahrzeug und Unvorsichtigkeit.¹⁴¹¹

Nicht nur die motorisierten Verkehrsteilnehmer mussten lernen, sich in den Verkehr einzufügen. Auch die Fussgänger hatten sich an die neuen Strassenverhältnisse zu gewöhnen.

Eine Massnahme dazu war die Verkehrserziehung in Schulen, da die Kinder zu den Fussgängergruppen gehörten, die am meisten gefährdet waren. Die Stadt Zürich gab 1927 ein Verkehrsbüchlein heraus, das auf die Gefahrenherde auf der Strasse und deren Umgehung aufmerksam machte.¹⁴¹² In einprägsamen Schaubildern sowie leicht verständlichen Ge- und Verboten wurde auf das korrekte Verkehrsverhalten aufmerksam gemacht (Abbildungen 101, 102):

Auch in anderen Kantonen wurde versucht, die Fussgänger mittels Erziehung und Disziplinierung an den Verkehr anzupassen.¹⁴¹⁴ Trotz grosser Anstrengungen stieg die Zahl der Unfälle mit Personenschaden bis 1960 an; die Zahl der Verkehrstoten nahm bis 1971/72 zu, als mit fast 1800 Opfern ein Höhepunkt erreicht war (siehe auch Kapitel 3.3.4.).¹⁴¹⁵

11.2. Fuhrwerke

Die Forschungsliteratur erwähnt im Zusammenhang mit den Fussgängern verschiedentlich Fuhrwerke, welche bis weit ins 20. Jahrhundert eine wichtige Rolle im lokalen Gütertransport einnahmen.¹⁴¹⁶ Die biografischen Quellen geben Einblicke in die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten von Fuhrwerken: Bauern, Müller, Bäcker und Krämer belieferten per Fuhrwerk Haushalte mit Holz, Mehl, Backwaren oder

1410 Haffner 2004: 88–89. Auch andere Autoren wie Alfred Döblin oder Hermann Hesse sahen den urbanen Strassenverkehr als Jagdterritorium. Vgl. Mom 2014: 477.

1411 Vgl. Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1935: 201.

1412 Zürcher Verkehrsbüchlein 1927.

1413 Ebd. (Schaubilder).

1414 Vgl. Hättenschwiler 1990.

1415 Vgl. Brunner 2015: 62–65.

1416 Vgl. Schiedt 2009; Flückiger Strebel 2014; Merki 2008: 58.



Abbildung 103: Blinde Passagiere auf einem Pferdefuhrwerk werden vertrieben.¹⁴²²

Gebrauchsgegenständen. Bauern brachten damit Milch zur örtlichen Käserei oder zum Bahnhof, von wo die Milch weitertransportiert wurde. Auch die Abwasser- und Müllentsorgung wurde mit Hilfe von Fuhrwerken bewerkstelligt. Bei Umzügen dienten die Fuhrwerke zur Verschiebung des Hausrates.¹⁴¹⁷ Für viele Bauern waren Transportdienste eine wichtige Quelle von Nebeneinkünften. Diese wurden saisonal ausgeführt, wenn Fuhrwerke und Zugtiere nicht im Einsatz für die bäuerliche Produktion waren.¹⁴¹⁸ Während Kutschen und Pferdeposten von Pferden gezogen wurden, waren bei Fuhrwerken und anderen Gerätschaften der kleinen und mittleren Landwirtschaftsbetriebe in der Schweiz bis in die 1950er-Jahre neben Pferden auch Kühe, Zuchtstiere und vereinzelt Ochsen vorgespannt.¹⁴¹⁹

Mit Fuhrwerken wurden vereinzelt auch Personen befördert. Hierzu ebenfalls Auszüge aus den konsultierten Biografien: Eher unfreiwillig war dies bei Alfred Burkhardt und seinen Schulkameraden der Fall. Diese sprangen ohne Wissen des Fuhrmannes auf das fahrende Fuhrwerk, um sich den Fussmarsch zur Schule zu ersparen. Wurden sie vom Fuhrmann entdeckt, vertrieb dieser sie mit einem Geisselzwick (Abbildung 103).¹⁴²⁰ Paul Thürer und seine Schulkameraden durften im Winter auf den Schlitten der Holzfuhrleute sitzen, um den Schulweg nicht zu Fuss gehen zu müs-

sen. «Hie und da erbarmte sich unser ein Kutscher und liess uns einsteigen.»¹⁴²¹

Fuhrleute dürften auch Erwachsene gratis oder gegen ein kleines Entgelt mitfahren gelassen haben, um sich mit diesen informellen Beförderungen etwas dazuzuverdienen. Wie verbreitet dies war, kann kaum verlässlich gesagt werden.¹⁴²³ Dabei dürfte es sich um das gleiche Quellenproblem handeln, auf das Max Baumann traf, als er sich mit der Geschichte der Flussschiffahrt beschäftigte: Die Schiffsleute beförderten in erster Linie Güter. Mündlich wurde vereinbart, dass auf den Transportschiffen insbesondere bei Leer- oder Rückfahrten auch Menschen befördert werden können. Da dafür kaum Belege oder Quittungen ausgestellt wurden, kann die Bedeutung dieser informellen Personenbeförderung auf dem Wasser nicht quantifiziert werden.¹⁴²⁴ Mit Fuhrwerken dürften ebenfalls mündlich vereinbarte Transportdienste erfolgt sein. Von den konsultierten Biografien wird dies lediglich in jener von Alfred Burkhardt thematisiert: Dessen Schwiegervater wurde in jungen Jahren 1905 von St. Moritz nach Chur kostenlos mit der Pferde-

1421 Thürer 2005: 70.

1422 Zeichnung von Max Trostel (geboren 1921), Grafiker und Illustrator. In: Burkhardt 1997: 123.

1423 Mit der Verbreitung der Dampfmaschine in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nahm die Zahl der Zugtiere zu. Dies deshalb, weil sich dampfbetriebene Maschinen für landwirtschaftliche Produktionsprozesse als zu schwer und unflexibel einsetzbar erwiesen. Die Landwirtschaft wurde deshalb vorerst mechanisiert; die Motorisierung erfolgte erst nach dem Zweiten Weltkrieg. Vgl. Moser 2016; Auderset, Moser 2018: 105–110. Entsprechend nahm die Zahl der Zugtiere bis in die 1940er-Jahre zu. Beispielsweise erhöhte sich der Pferdebestand von 100 324 (1866) auf 152 000 (1946). Vgl. www.strassendaten.ch, 12.08.2019, C.1.2.1. Mit der zunehmenden Bedeutung der Zugtierbestände dürfte die Personenbeförderung mit Fuhrwerken im Untersuchungszeitraum grössere Verbreitung gefunden haben.

1424 Vgl. Baumann 2014: 42–48.

1417 Vgl. Bär 2003: 55, 203, 251, 279; Burkhardt 1997: 33–34, 44, 130; Gysler 1964: 56; Pro Senectute 1989: 7, 159; Stettler 2004: 40; Pasche 1998: 29; Kreis 1919: 24

1418 Für Grundsätzliches zu den Fuhrwerken und der Verbindung zwischen Transport und Landwirtschaft siehe etwa Schiedt 2005; Schiedt 2010b; Mathieu 1992: 117–118, 132–149.

1419 Vgl. Moser 2016; Moser 2013.

1420 Vgl. Burkhardt 1997: 122–123.

post befördert. Der Kutscher liess ihn auf den freien Plätzen mitfahren, sofern der Schwiegervater absprang, bevor eine Ortschaft erreicht war. Der Schwiegervater durchquerte die Ortschaft zu Fuss und wartete ausserhalb der Ortschaft auf den Kutscher, der ihn dort wieder aufnahm.¹⁴²⁵

Formell standen private Lohnkutscher im Einsatz, deren Dienste vor allem von ausländischen Touristen in Anspruch genommen wurden. Reiseführer empfahlen Lohnkutscher vor allem in Gebieten, die von Eisenbahnen und Pferdeposten nicht oder noch nicht erschlossen waren. Verrechnet wurde eine Tagespauschale plus ein Trinkgeld. Solche Fuhrwerke standen täglich bis 14 Stunden im Einsatz, wobei eine Mittagsrast von zwei bis drei Stunden eingerechnet war.¹⁴²⁶ Diese Fortbewegungsmethode war jedoch teuer. 1911 betrug eine Tagespauschale für einen Einspanner ohne Trinkgeld zwischen 15 und 20 Franken. Dazu musste dem Lohnkutscher der Weg zurück, die sogenannte Retourkutsche, bezahlt werden.¹⁴²⁷ Wenn von täglich neun Reisetunden und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 4 Kilometern pro Stunde ausgegangen wird, legte ein Lohnkutscher täglich 36 Kilometer zurück. Ausgehend von einer Tagespauschale von 15 Franken kostete dies im günstigsten Fall (ohne Trinkgeld und Retourkutsche) pro Kilometer rund 41 Rappen. Dies war rund achtmal teurer als eine Eisenbahnfahrt in der dritten Klasse, die Anfang des 20. Jahrhunderts pro Kilometer um fünf Rappen kostete.¹⁴²⁸ Im Alltag und für grosse Bevölkerungsgruppen waren Lohnkutscher deshalb kaum eine praktikable Fortbewegungsoption.

11.3. Das Zufussgehen im Alltag

Das Zufussgehen stand in enger Verbindung mit dem Alltags- und Arbeitsleben zahlreicher Berufsgruppen. So begaben sich Handwerksgehilfen auf Lehr- und Wanderjahre, um in fremder Umgebung Arbeitserfahrungen zu sammeln und ihre Fertigkeiten zu vervollkommen. Auch für Kleinhändler, Hausierer, Schausteller oder Tagelöhner waren lange Fussreisen bis weit ins 19. Jahrhundert einerseits eine Selbstverständlichkeit und andererseits eine zentrale ökonomische Voraussetzung, um den Lebenserwerb zu bestreiten. Das Zufussgehen stand lange Zeit nicht mit Vergnügen und Freiwilligkeit in Verbindung, sondern bedeutete Last und Pflicht. Im Vordergrund stand die Erreichung eines geografischen Ziels. Erst nach 1800 wurde das Zufussgehen als

Spaziergang und Wanderung zum Selbstzweck, als zunächst bürgerliche Schichten und danach weitere Bevölkerungskreise damit Natur und Landschaft sinnlich erkundeten.¹⁴²⁹

11.3.1. Arbeiten und Pendeln

Angesichts der grossen Verbreitung des Zufussgehens überrascht es kaum, dass im Untersuchungszeitraum viele Menschen den Weg zum Arbeitsplatz unter die eigenen Füsse nahmen. Dies legen Beobachtungen aus England nahe: Zwischen 1890 und 1919 gingen in London 29 Prozent zu Fuss zum Arbeitsplatz, von 1920 bis 1939 waren es 12 Prozent. In Städten mit weniger als hunderttausend Einwohnern waren es zwischen 1890 und 1919 62 und zwischen 1920 und 1939 34 Prozent. Von den Fusspendlern wechselten einige auf das Fahrrad, den Bus oder das Automobil. In den kleineren Städten blieben die Fussgänger die grösste Pendlergruppe. Es ist anzunehmen, dass es sich beim Zufussgehen um eine Komplementärgrösse zu den übrigen Verkehrsmitteln handelte: Wem nichts anderes übrigblieb, der ging zu Fuss zur Arbeit. Dies zeigen die Interviews, welche Pooley, Turnbull und Adams durchführten: Auf die Frage, weshalb die Pendler die eigenen Füsse wählten, war von 1890 bis 1939 die meistgenannte Antwort in den Interviews, dass es an übrigen Verkehrsmitteln mangelte. Die zweitmeistgenannte Antwort war die persönliche Vorliebe für das Zufussgehen. Die Kosten, welche durch das Zufussgehen im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln eingespart werden konnten, wurden an dritter Stelle genannt.¹⁴³⁰ Zudem bewirkten das Warten auf den Bus oder auf das Tram und der teilweise unzuverlässige öffentliche Verkehr, zu Fuss zu gehen. Auch bei Schnee, Regen und Nebel wurden überdurchschnittlich häufig die eigenen Füsse genommen.¹⁴³¹

Eine detaillierte Studie zum Zufussgehen fehlt für die Schweiz. Die biografischen Quellen legen jedoch nahe, dass das Zufussgehen in Verbindung mit der Erwerbsarbeit auch hierzulande einen kaum zu überschätzenden Stellenwert hatte (Abbildung 104). Dies verdeutlichen die Erzählungen der Bewohnerinnen und Bewohner aus dem Bezirk Zurzach aus der Zeit von 1900 bis zum Zweiten Weltkrieg: In Endingen arbeitete eine Näherin, die die fertigen Kleidungsstücke zu Fuss ins rund sieben Kilometer entfernte Zurzach bringen musste. Ein Bewohner arbeitete als Schulbube in einer Fabrik im Nachbardorf. Den Weg von 3,5 Kilometern legte er täglich viermal zu Fuss zurück.¹⁴³² Eine Bewohnerin von Tegefelden nahm eine Lehrstelle als Schneiderin in Zurzach

1425 Vgl. Burkhardt 1997: 35–37.

1426 Vgl. Murray 1851: XVII–XIX; Baedeker 1852: XXIV–XXV; Baedeker 1867: XXXI–XXXII; Baedeker 1911: XXVI.

1427 Baedeker 1911: XXVI.

1428 Fischer 1954: 315.

1429 Vgl. Kaschuba 1991: 165–173; Hachtmann 2007: 38–39, 59–63.

1430 Vgl. Pooley, Turnbull, Adams 2005: 118–120.

1431 Pooley, Turnbull, Adams 2005: 121–122.

1432 Pro Senectute 1989: 83, 94.



Abbildung 104: Fabrikschluss bei der BBC (heute ABB) Baden, 1937. Die meisten waren zu Fuss unterwegs.¹⁴³⁷

an. Dass diese mehrere Kilometer umfassende Strecke zu Fuss unternommen wurde, war selbstverständlich, denn «damals war ein Fussmarsch von anderthalb Stunden keine besondere Leistung».¹⁴³³ Auch der Pfarrer Paul Thüerer ging zu allen Predigten, die er halten musste, zu Fuss. Die Strecken konnten mehrere Stunden umfassen.¹⁴³⁴ Und der Vater von Adeline Favre ging 1914 täglich drei Stunden zu Fuss in die Fabrik zur Arbeit.¹⁴³⁵ Noch 1960 ergab eine Befragung unter Metallarbeitern, dass rund ein Drittel von ihnen zu Fuss zur Arbeit ging.¹⁴³⁶

Ob diese Wege freiwillig oder unfreiwillig zu Fuss zurückgelegt wurden, lässt sich aus den biografischen Quellen nicht abschliessend eruieren. Einerseits dürften die von Pooley, Turnbull und Adams 2005 identifizierten Gründe

zum Zufussgehen auch in der Schweiz eine Rolle gespielt haben. Andererseits weist das Zitat der Tegerfelderin darauf hin, dass das Zurücklegen von längeren Strecken zu Fuss ein Normalfall sein konnte. Damit war das Zufussgehen eine Gewohnheit und wurde im Alltag wenig hinterfragt. Dies dürfte nicht zuletzt auf den bäuerlichen Arbeitsalltag zurückzuführen sein, in dem praktisch sämtliche Aktivitäten ausser Haus zu Fuss erledigt wurden. Schätzungen zufolge bestand mehr als die Hälfte der Arbeitszeit aus räumlichen Bewegungen, die der landwirtschaftlichen Produktion dienten: Dazu gehörte die Ernte einfahren, den Mist ausfahren, Heu und Streu einbringen, das Vieh treiben, holzen oder Erzeugnisse zum Markt bringen.¹⁴³⁸

Die Studie von Pooley, Turnbull und Adams zeigt auch, dass das Pendeln zu Fuss nicht nur eine Verlegenheitslösung war, wenn moderne Verkehrsmittel nicht verfügbar oder erschwinglich waren. Es handelte sich damit um eine eigenständige Mobilitätspraxis, die wegen des Genusses, welchen

¹⁴³³ Ebd.: 85.

¹⁴³⁴ Vgl. Thüerer 2005: 230, 231, 258.

¹⁴³⁵ Favre 1982: 15.

¹⁴³⁶ Hug 1960: 69.

¹⁴³⁷ Stadtarchiv Baden Q.01.164, baden.docuteam.ch/de/units/31591-q-01-164-schularbeiten-fotoklasse-fabrikschluss-am-mittag-bei-bbc-baden-ausgang-haselstrasse-1937/detail?index=0, 12.08.2019.

¹⁴³⁸ Vgl. Mathieu 1992: 117–118; Schiedt 2005; König 2013b: 93–95. Zur bäuerlichen Arbeit im 19. Jahrhundert siehe Hauser 1989: 93–98.

das Gehen hervorrief, bewusst gewählt wurde. Dabei konnte der Fussweg zur Arbeitsstelle den Charakter eines Spazierganges annehmen. Veranschaulichen lässt sich dies an einem Zitat aus der Biografie von Jean-Elie Cottier, der seine Kindheit in Genf verbrachte. Sein Vater war Biologielehrer und unterrichtete einmal in der Woche in Bois-Bougy, nahe Nyon. Die eine Hälfte der 22 Kilometer von Genf nach Bois-Bougy legte er zu Fuss zurück, die andere Hälfte mit der Eisenbahn. Der kleine Jean-Elie begleitete seinen Vater verschiedentlich, wobei ihm diese von Abenteuer und einem intensiven Naturerlebnis geprägten Fussmärsche in Erinnerung blieben:

«Ces promenades mettaient mon père en belle humeur: respirer le grand air de la campagne était son délice, et moi, je cueillais des fleurs le long du chemin quand c'était le printemps; en automne, mon père accrochait dans les haies, de sa canne de châtaignier à corbin, les ronces et les branches de noisetier qu'il mettait à ma portée (...) Quand il faisait exagérément chaud, il prenait une gorgée au goulot d'une fontaine, se rinçait la bouche et rejetait ce qui n'était pas resté adhérent aux muqueuses.»¹⁴³⁹

11.3.2. Freizeit

Das Gehen war neben dem Zurücklegen des Wegs zur Arbeitsstelle für viele Menschen ein wichtiger Bestandteil der Freizeit. Der wesentliche Unterschied war, dass das Gehen in der Freizeit ohne äusserlich auferlegten Zwang stattfand. Zentrale Merkmale des freiwilligen Gehens in der arbeitsfreien Zeit waren der Ausbruch ins Freie, der Gang in die Landschaft.¹⁴⁴⁰ Notwendige Voraussetzung war die Begeisterung für die Natur, welche im ausgehenden 18. und beginnenden 19. Jahrhundert in bürgerlichen Schichten einsetzte. Zentrale Impulse gingen von Albrecht von Hallers Gedicht *Die Alpen* von 1732 aus. Dieses sorgte dafür, dass die als furchterregend und wild wahrgenommene Hochgebirgsnatur allmählich zur lieblichen Landschaft umgedeutet wurde.¹⁴⁴¹ Jean-Jacques Rousseau schwärmte ebenso vom Gehen in der freien Natur. Entscheidend für ihn war nicht nur die Naturbegeisterung, sondern auch die Flucht aus der Stadt und den dort herrschenden starren gesellschaftlichen Strukturen. Seine Wanderungen sah er als Konstrukt einer

fiktiven und vorhistorischen Gesellschaft, die frei von sozialen Unfreiheiten und Ungleichheiten war.¹⁴⁴²

Der Spaziergang fand im 19. Jahrhundert grössere Verbreitung, als sich die Postkutschennetze verdichteten und die Eisenbahn gebaut wurde. Diese Koinzidenz ist kein Zufall, da der Entscheid, einen Spaziergang anzutreten, voraussetzte, dass zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln gewählt werden konnte. Ein Spaziergang war damit das Resultat einer freien Entscheidung, der sich erst mit der Pferdepost und Eisenbahn als kulturelle Praxis herausbilden konnte.¹⁴⁴³ Damit war das Signal verbunden, welches der Spaziergänger aussendet: Nämlich, dass er Zeit für einen Spaziergang hat. Über Zeitressourcen, die längere Spaziergänge erlaubten, verfügte lange Zeit nur die adlige und bürgerliche Oberschicht.¹⁴⁴⁴

Für das Spazieren waren weder eine besondere Route noch Ausrüstung, noch das Anvisieren einer vorher bestimmten Destination erforderlich. Weiter fanden oft Spaziergänge innerhalb der Gemeinde- oder Stadtgrenzen oder aber im näheren räumlichen Umfeld statt. Das Wandern konnte dagegen bestimmte Absichten verfolgen: körperliche Bewegung bis sportliche Motive, die Erreichung eines bestimmten Ziels, der Wunsch nach einem intensiven Naturerlebnis oder die Begehung einer bestimmten Route. Aus dem Wandern gingen um 1900 Wanderverbände wie der Naturfreundeverband hervor. Dadurch fand Wandern oft auch in organisierter Gesellschaft statt.¹⁴⁴⁵

In den Biografien wird vom Spazieren und Wandern, die im Folgenden vorgestellt werden, praktisch synonym gesprochen. Es fehlen vielfach Eckdaten wie Distanzen, Reichweiten oder Destinationen, sodass eine scharfe begriffliche Trennung kaum möglich ist. Für das Verständnis vom Zufussgehen als freizeithlicher Mobilitätspraxis ist es allerdings erforderlich, zwischen Spazieren und Wandern zu unterscheiden.

Spazieren

Ein Spaziergang ausserhalb der Stadt konnte um 1800 noch gesellschaftskritische Elemente enthalten, wie bei Rousseau beschrieben. Ab 1850 war er ein Symbol bürgerlicher Familienkultur und gleichzeitig ein Freizeitvergnügen grosser Bevölkerungskreise (Abbildung 105). Ein Spaziergang war auch ein Sehen und Gesehenwerden: Er bot die Gelegenheit zur öffentlichen Begegnung und sozialen Selbstdarstellung. Wichtig dafür war die Schaffung von öffentlichen Räumen: Ab Ende des 18. Jahrhunderts wurden städtische Gärten und

1439 David 2004: 44.

1440 Vgl. Schneider 2017: 86–89; Moser, Schneider 2007: 8–9.

1441 Die Schweizer Alpen waren zwischen 1750 und 1850 insbesondere auf den *Grand Tours* eine beliebte Zwischenstation, welche Adelige aus England auf den europäischen Kontinent brachten. Vgl. Heafford 2006.

1442 Vgl. Hachtmann 2007: 60–61, 91–93.

1443 Vgl. Moser, Schneider 2007: 8.

1444 Vgl. Schmidt 2007: 128–134; König 1996: 38–43.

1445 Zur Definition des Wanderns und der Abgrenzung vom Spaziergang siehe auch Schmidt 2007: 162–170; Hachtmann 2007: 92–93; Dreyer, Menzle, Endress 2010: 22–26.



Abbildung 105: Sommerlicher Spaziergang, Gemälde von Hugo Mühlig (1854–1929).¹⁴⁴⁸

Parks eingerichtet.¹⁴⁴⁶ Dafür mussten die Stadtbefestigungen geschleift werden, was nach 1800 geschah. Damit wurden einerseits Flächen frei, die unter anderem zu Promenaden umgestaltet wurden, welche zum Spazieren einluden. Andererseits wurde mit der Entfernung der Stadtmauern die Stadt rund um die Uhr zugänglich, was das Spazieren ausserhalb der ehemaligen Stadtmauern erleichterte. Denn bis zu diesem Zeitpunkt hatten die Städte nur durch Stadttore betreten und verlassen werden können, welche nach Einbruch der Dunkelheit geschlossen worden waren.¹⁴⁴⁷

Für einen Grossteil der Bevölkerung blieben einzig am Sonntagnachmittag einige Stunden für einen Spaziergang. Die Werktag waren mit Arbeit gefüllt, und in manchen Familien war der Sonntagmorgen für den Gottesdienstbesuch reserviert.¹⁴⁴⁹ So stand ein Spaziergang in den Biografien meist mit dem Sonntag in Verbindung. Der Spaziergang bestand nicht zwingend aus einem ununterbrochenen Gehen. Vielfach war der Blick auf eine bestimmte Destination wie ein Wirtshaus oder ein Ausflugsziel gerichtet: Bei den Stadtzürchern, welche am Sonntag Ende des 19. Jahrhunderts ei-

nen Spaziergang unternahmen, standen die Zürcher Hausberge hoch im Kurs, wie die Erläuterungen von Ernst Gysler zeigen: Einerseits gab es auf dem Hönggerberg ein beliebtes Volkstheater, in dem an den Sonntagen Amateurstücke aufgeführt wurden. So wurde der Besuch des Theaters von vielen mit einem Spaziergang verbunden. Andererseits waren der Uetli- und Zürichberg gern gewählte Destinationen für einen Sonntagsspaziergang.¹⁴⁵⁰ Das Wirtshaus Unteres Triemli, welches am Fuss des Uetlibergs lag, verzeichnete dann einen hohen Besucherandrang:

«Während der Wochentage war hier wenig Betrieb zu finden. Zeitweise schien es sogar, als ob die Wirtsleute erschrocken wären, wenn sich ein Gast darin verirrt. Aber an Sonntagen herrschte Grossbetrieb. Dann pilgerten die Städter (...) aufs Land hinaus.»¹⁴⁵¹

Fritz Bär erzählte, wie sein Vater die Sonntage als Kind um die Jahrhundertwende verbrachte: Dessen Familie spazierte für gewöhnlich in eine Gartenwirtschaft, wo sich die Erwachsenen ein Getränk bestellten. Die Kinder bekamen nichts vom Restaurant, stattdessen assen sie belegte Brote, die die Mutter mitgebracht hatte. Das Gartenrestaurant war von zahlreichen Gästen frequentiert. Zudem spielte vielfach eine Blasmusik auf, diese konnte das «Lärmen der Kinder und Gerede der Erwachsenen»¹⁴⁵² allerdings kaum übertönen. Fritz Bär unternahm mit seinen Eltern und Geschwistern ebenfalls Sonntagsspaziergänge. Diese begannen nach

1446 Vgl. König 1996: 13, 38–43; Osterhammel 2011: 432–437.

1447 Vgl. Walter 1994: 190–201; Grosjean 1970: 137–139, Walser 1976: 101; Fritzsche, Lemmenmeier 1994a: 90; Rothenbühler 2014: 11, 14–16.

1448 Hugo Mühlig (1854–1929), Sommerlicher Spaziergang, commons.wikimedia.org/wiki/File:Hugo_M%C3%BChlig_Sommerlicher_Spaziergang.jpg, 12.08.2019.

1449 Vgl. König 2013b: 154–155, 207–208. Der Gottesdienst hatte bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts an Bedeutung eingebüsst. Dieser Trend setzte sich in der zweiten Hälfte des 19. und im 20. Jahrhundert fort. Der Sonntag wurde entgegen des Willens der Kirche vermehrt zum Vergnügen und zur körperlichen Regeneration genutzt. In zahlreichen ländlichen Regionen war der sonntägliche Kirchbesuch allerdings noch im 20. Jahrhundert weit verbreitet. Vgl. Hauser 1989: 273–281.

1450 Vgl. Gysler 1964: 197, 206–207, 215, 226.

1451 Gysler 1964: 206–207.

1452 Bär 2003: 14.

dem Mittagessen und konnten mehrere Stunden umfassen. Müde und hungrig kam die Familie jeweils am Abend zurück. Während sich der Rest der Familie ausruhen konnte, ging die Mutter in die Küche, um das Abendessen zuzubereiten. In späteren Jahren unternahm Fritz mit seiner Braut, die im Nachbardorf wohnte, ebenfalls Sonntagsspaziergänge. Solche wurden teilweise mit einer Eisenbahnfahrt in das nahegelegene Luzern verbunden, wo es ins Kino, in ein Café oder auf einen Stadtbummel ging.¹⁴⁵³

Auch die übrigen Biografien sprechen von Spaziergängen an den Sonntagen. Meistens bleibt es bei der blossen Erwähnung; weitere Ausführungen fehlen weitgehend.¹⁴⁵⁴ Das kann gewertet werden, dass die Sonntagsspaziergänge einen festen Teil der familiären Wochenaktivitäten einnahmen und deshalb in den Biografien nicht vertieft reflektiert wurden. Die zahlreichen Nennungen von Spaziergängen in den Biografien zeigen vielmehr, dass es sich im Untersuchungszeitraum nicht mehr nur um eine Praxis von gesellschaftlichen Oberschichten handelte, die damit Rang und Prestige demonstrieren wollten. Vielmehr diente ein Spaziergang zur Ablenkung, zur Unterhaltung und zum Vergnügen von immer grösseren Bevölkerungskreisen. Gratis oder für wenig Geld war es möglich, während einiger Stunden von der Wohn- und Arbeitsumgebung Abstand zu gewinnen, sich die Beine zu vertreten und/oder im geselligen Beisammensein in einer Gartenwirtschaft Zerstreuung zu finden.

Darüber hinaus erforderten Freizeitangebote wie Gartenrestaurants, Freiluftkonzerte, Kino oder Theaterveranstaltungen, dass die Menschen an den Sonntagen ihr Heim verliessen. Das Bedürfnis nach einem Spaziergang konnte durch diese Anlässe und Feste verstärkt oder überhaupt erst geschaffen werden. Damit diente der Spaziergang nicht nur der Ablenkung von der Erwerbs- und Hausarbeit, sondern war mitverantwortlich dafür, dass die kommerzialisierten und institutionalisierten Freizeitangebote populär werden konnten. In ländlichen Gebieten, in denen die Palette der Freizeitmöglichkeiten kleiner war als in urbanen Regionen, dürfte bei den Spaziergängen das Gehen stärker im Vordergrund gestanden haben als der Besuch eines bestimmten Freizeitangebotes.

Wandern

In der historischen Forschung wird das Wandern meist mit dem Aufkommen von Wanderverbänden und dem Bau von Wanderwegen in Verbindung gebracht. Wissenschaftliche Beiträge zum Wandern sind häufig Fest- und Jubiläumsschriften von Institutionen, die zum Zweck des Wanderns

gegründet wurden.¹⁴⁵⁵ Auch die temporäre oder permanente Verlagerung des Wohnsitzes, etwa im Rahmen der Arbeitssuche, wird in der Geschichtswissenschaft als Wandern bezeichnet.¹⁴⁵⁶ Auf diese letztere Form des Wanderns wird in den Mobilitätsbiografien (Kapitel 13) näher eingegangen.

Bevor nach Mitte des 19. Jahrhunderts Wander-, Bergsteiger und Alpenvereine entstanden, wurde das Wandern in Reiseführern empfohlen. Angepriesen wurden die freie Routen- und Zeiteinteilung sowie die grosse Abwechslung, die ein Wanderer genoss.¹⁴⁵⁷ Dennoch wurde geraten, sich an einige Regeln zu halten: Es sollte pro Tag nicht mehr als zehn Stunden gewandert werden, und das Wandern sollte sich auf Gebirgsgegenden beschränken. Denn im flachen Schweizer Mittelland konnten Distanzen mit Pferdeposten und Lohnkutscher schneller überwunden werden, während in hügeligen Gegenden das Zufussgehen eine raschere und eindrucklichere Fortbewegung versprach. Zudem sei es sinnvoll, einen Wander- oder Bergführer zu engagieren.¹⁴⁵⁸ Die später erschienenen Reiseführer bestätigten, dass in Bergregionen unter Beizug eines Führers gewandert werden sollte.¹⁴⁵⁹

Den Ausführungen in den Reiseführern ist zu entnehmen, dass das Wandern zunächst vor allem eine touristische Praxis war. Es waren erhebliche temporale und monetäre Mittel erforderlich, um mehrtägige Wanderungen zu unternehmen und einen Führer zu bezahlen. Aufgrund dieser Anforderungen ist davon auszugehen, dass das Wandern länger als das Spazieren eine Sache von Oberschichtenangehörigen war. In den konsultierten Biografien, die sich mit dem 19. Jahrhundert befassen, ist keine Rede von Fussmärschen, die mehrere Stunden bis Tage dauerten oder die ins Gebirge führten und damit als Wanderung bezeichnet werden könnten.

In den 1860er-Jahren entstanden in Deutschland, Österreich und der Schweiz auf Initiative von bürgerlichen Kreisen Bergsteiger-, Wander-, und Alpenvereine, womit das Wandern eine institutionelle Basis erhielt. Daneben markierte die Erstbesteigung des Matternhorns (1865) einen wichtigen Schritt in der Entwicklung des alpinen Tourismus. Dies löste bei grösseren Bevölkerungskreisen eine Fas-

1453 Vgl. Bär 2003: 83–84, 280–282.

1454 Siehe etwa Schwarz 1985: 20; Stettler 2004: 19, 100, 114; Kreis 1998: 62; Pro Senectute 1989: 16.

1455 Z.B. Schumacher 2005; Müller 2013; Pils 1994; Neuloh, Zilius 1982; Blüher 1976.

1456 Als Einstieg ins Wandern, welches mit der Arbeitssuche verbunden war, empfiehlt sich der ältere, aber immer noch lesenswerte Aufsatz von Dieter Langewiesche: Langewiesche 1977. Zur Gesellenwalz und -reise vgl. Hachtmann 2007: 38–39. Für eine Übersicht zur Migration in der Schweiz im 19. und 20. Jahrhundert siehe Fritzsche et al. 2001: 30–39; zur Migration im 19. und 20. Jahrhundert in Europa siehe Oltmer 2016.

1457 Vgl. Ebel 1842: 21–22.

1458 Vgl. Baedeker 1852: XVII–XX.

1459 Baedeker 1867: XXIX–XXXI; Baedeker 1885: XXI; Murray 1886: XXI–XXII.



Abbildung 106: Wanderung auf das Brienzer Rothorn (Foto mit unbekanntem Datum).¹⁴⁶²

zination für die Begehung von Alpenregionen zu Fuss und damit auch für das Wandern aus.¹⁴⁶⁰

In den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts erfasste die Wanderbewegung allmählich die Arbeiterschichten, die ihren Ursprung in Wien hatte: Dort riefen vier junge Männer, die sich als Teil des internationalen Sozialismus und der Arbeiterbewegung verstanden, zu einem Wanderausflug auf und gründeten den Naturfreundeverein. Sie waren der Überzeugung, dass die soziale Besserstellung der Arbeiterschaft erst gelinge, wenn diese aufgeklärt, gebildet und physisch gestärkt werde. Anfang des 20. Jahrhunderts entstanden Ortsgruppen des Naturfreundevereins in München und Zürich. Danach gründeten sich Ableger in industriell geprägten Zentren. Abseits der industrialisierten Gebiete entstand 1905 eine Ortsgruppe in Davos. Kennzeichen der Naturfreundebewegung war der Verzicht auf Alkohol und Tabak. Damit grenzten sich die Naturfreunde von den Gewohnheiten ihrer Eltern ab und sorgten dafür, dass der Körper durch Bewegung gestärkt wurde. Die Wanderungen zeichneten sich dadurch aus, dass sie lang und anspruchsvoll waren und teilweise ins Hochgebirge führten (Abbildung 106). Da viele Mitglieder der Naturfreundebewegung nur am Sonntag frei hatten, starteten die Ausflüge teilweise am Samstagabend. Wanderungen konnten bis zwanzig Stunden dauern, weshalb sie von Zeitgenossen nicht als Erholung angesehen wurden. Mit der Senkung der Wochenarbeitsstunden nach dem Ersten Weltkrieg nahmen die Mitgliederzahlen zu. Dadurch entstand eine Abkehr von den langen und körperlich fordernden Bergtouren hin zu Ausflügen mit Geselligkeitscharakter, die für Familien geeignet waren. In den 1920er-Jahren wurde mit dem Bau von Hütten begonnen. Dadurch konnte unterwegs übernachtet werden, was dank der Gewährung einzelner Ferientage in den 1920er-Jahren für immer mehr Arbeiter möglich wurde. Der Bau von Berghütten legte zudem einen wichtigen Grundstein für den Wintersport, der sich ab Ende der 1920er-Jahre zu verbreiten begann (Kapitel 7.4.1.).¹⁴⁶¹

Obwohl sich das Wandern von einer touristischen und bürgerlichen Praxis zu einer Freizeitbeschäftigung entwickelte, die zusehends von Angestellten und Arbeitern praktiziert wurde, ist davon auszugehen, dass grössere Bevölkerungskreise bis in die Zwischenkriegszeit kaum regelmässig wanderten: Erstens waren dafür verhältnismässig viele zeitliche Ressourcen erforderlich – mindestens mehrere Stunden, die weder für Arbeit noch für die körperliche Regeneration bereitstanden. In manchen Kantonen war bis vor dem Zweiten Weltkrieg ein Drittel bis die Hälfte der Erwerbstä-

tigen der Landwirtschaft zugehörig, die kaum vollständig arbeitsfreie Tage kannte. Aber auch Arbeiter- und Angestelltenfamilien kannten kaum Tage, die gänzlich frei von Verpflichtungen waren. An Wochenenden musste etwa der Landbesitz bewirtschaftet oder die übriggebliebene Hausarbeit nachgeholt werden. (Kapitel 2.1.1., 2.2).

Zweitens ist in den konsultierten Biografien kaum von Ausflügen die Rede, die den oben diskutierten Wanderungen entsprechen. Die Ausnahme ist der Lebensbeschrieb von Paul Thürer, der als Bestätigung der Regel gewertet werden kann: Der nahe bei Chur aufgewachsene Paul Thürer unternahm regelmässig ausgedehnte Wanderungen in den Bündner Bergen. Als Student hatte er mehrwöchige Semesterferien, die er im Sommer – neben der Mithilfe im elterlichen Landwirtschaftsbetrieb – zum Wandern nutzte. Als er später Pfarrer in Monstein-Davos war, verfügte er ebenfalls über viel Zeit. Denn in den Sommermonaten hatte er neben den Sonntagspredigten keine weiteren Verpflichtungen und konnte dadurch weitgehend autonom über seine Zeitplanung entscheiden.¹⁴⁶³

1460 Vgl. Müller 2013: 38–40.

1461 Vgl. Schumacher 2005: 10–13, 28–44; König 2013b: 208–218. Für eine Geschichte des Wanderns in den USA vgl. Chamberlin 2016.

1462 Fotoarchiv der Schweizerischen Gesellschaft für Volkskunde, SGV_12N_01374, archiv.sgv-sstp.ch/resource/423609, 12.08.2019.

1463 Zur Biografie von Paul Thürer siehe Kapitel 13.4.

12. Fazit

Mobilitätswerkzeuge

Die Alltagsmobilität der meisten Menschen war von 1848 bis 1939 vom Zufussgehen geprägt. Auf den ersten Blick steht dies im Widerspruch zum Aufkommen und zur Verbreitung neuer Verkehrsmittel im Untersuchungszeitraum. Diese ersetzen Muskelkraft (Eisenbahn, Tram, Automobil) oder potenzierten sie (Fahrrad).¹⁴⁶⁴ Bei Eisenbahn und Tram suggerieren die in die Dutzenden von Millionen gehenden Passagierzahlen, dass es sich um massenhaft genutzte Verkehrsmittel handelte. Ähnliches lässt sich beim Fahrrad und Automobil in Bezug auf die rasche Zunahme der Bestandszahlen und die gestiegene Bedeutung im Verkehr beobachten. Erst auf den zweiten Blick hat sich gezeigt, dass diese modernen Verkehrsmittel nur bedingt Einzug in den Alltag der Menschen hielten. Zum einen gingen die Zuwächse zurück auf die erhöhte touristische Nachfrage: Die Schweiz war eine beliebte Touristendestination und zog zahlreiche ausländische Touristen an, die zunächst mit der Eisenbahn und später immer öfter mit dem Automobil anreisten. Wie gross dieser Anteil am Verkehrsaufkommen in der Schweiz war, lässt sich nicht deutlich eruieren. Klar ist aber, dass er nicht unerheblich war. Zum anderen war die Nutzung der vorgestellten Verkehrsmittel verhältnismässig teuer. Kosten reduzierten sich zwar langfristig – vor allem wegen der Reallohnsteigerungen im beginnenden 20. Jahrhundert –, waren aber für viele Haushalte zu hoch. Vor dem Zweiten Weltkrieg konnten sich erst wenige ein Automobil oder regelmässige Eisenbahnfahrten leisten. Dass sozioökonomische Faktoren eine zentrale Einflussgrösse bei der Wahl von Verkehrsmitteln waren, zeigte sich auch bei konjunkturellen Abschwüngen und wirtschaftlichen Depressionen: Nach dem Ersten Weltkrieg und während der Weltwirtschaftskrise brachen die Eisenbahn- und Trampassagierzahlen ein. Generell wurden die meisten Strecken im Alltag im ganzen Untersuchungszeitraum zu Fuss zurückgelegt.

Eine Ausnahme war der Pendlerverkehr: Hohe Rabatte auf Eisenbahn- und Tramabonnemente sowie der Zerfall der Fahrradpreise führten dazu, dass diese Mobilitätswerkzeuge in der Pendlermobilität immer wichtiger wurden. Sie halfen, dass die Menschen zusehends längere Arbeitswege in Kauf nehmen konnten, die zu Fuss kaum mehr zu bewältigen waren. In diesem Zusammenhang lässt sich auch ein Wandel in der Verpflegungskultur beobachten: Da Distanzen zwischen Arbeits- und Wohnstätte grösser wurden, war es kaum mehr möglich, das Mittagessen im Kreis der Fami-

lie einzunehmen. Die Mittagspausen verkürzten sich, und die Belegschaft nahm das mitgebrachte oder gekaufte Essen in firmeneigenen Menagerien ein. Dieser Prozess begann nicht erst mit dem Aufkommen der Arbeiterabonnemente von Eisenbahn und Tram, wurde davon aber beschleunigt.¹⁴⁶⁵ Dies betraf in erster Linie Arbeitnehmer von grossen Industriebetrieben.

Abgesehen vom täglichen Pendeln, blieben alltägliche Mobilitätspraktiken im Zeitverlauf ähnlich, und das Zufussgehen behielt seinen hohen Stellenwert. Dies ging nicht nur zurück auf die Kosten, welche die Anschaffung eines Mobilitätswerkzeugs erforderte. Beim Automobil sorgten zudem geld- und zeitaufwendige Reparatur- und Unterhaltsarbeiten sowie eine hohe Schadenswahrscheinlichkeit dafür, dass es zu unzuverlässig für den alltäglichen Gebrauch war. Erst als sich Verlässlichkeit und Komfort dank weiterentwickelter Fahrzeugtechnik, geschlossener Karosserien und besserer Strassen erhöhten, drang das Automobil allmählich in die Mittelschicht vor und wurde vom *pleasure car* zum *passenger car*. Obwohl es von der Automobillobby schon in den 1920er-Jahren zum Alltagsgefährt erklärt wurde, blieb es bis zum Zweiten Weltkrieg in erster Linie ein Freizeitgefährt, das am Sonntag für Ausflüge genutzt wurde. Den Durchbruch erlangte das Automobil in der Massenmotorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg. Beim Fahrrad waren die konstruktions- und materialbedingten Probleme früher überwunden, womit wesentliche Voraussetzungen erfüllt waren, damit es sich schon in der Zwischenkriegszeit zu einem alltäglichen Verkehrsmittel für nahezu alle Bevölkerungsgruppen entwickeln konnte. Fahrräder waren daneben ein wichtiges Verkehrsmittel, das für beziehungsweise während der Arbeit genutzt wurde: Briefträger trugen damit Post aus, Krankenschwestern und Ärzte waren rasch bei ihren Patienten, und es stand generell für Liefer- und Botendienste im Einsatz. Auch das Motorrad und das Automobil waren für ihre Besitzer neben Freizeit- auch Arbeitsgeräte, wenngleich sich nur wenige einen solchen motorisierten Untersatz leisten konnten oder wollten: Vor dem Zweiten Weltkrieg besaßen 7 Prozent der Haushalte in der Schweiz ein Automobil und etwa 2 Prozent ein Motorrad. 1939 gab es hingegen mehr Fahrräder als Haushalte.

Neben dem Kostenargument spielte die Tatsache eine Rolle, dass der Bedarf für motorisierte Verkehrsmittel im Alltag gering war: Wege waren generell kurz, sodass diese zu Fuss gegangen werden konnten. Das Schritttempo, welches die Strecken im Alltag dominierte, wurde nicht zwingend als (zu) langsam erachtet. Dies zeigte sich etwa beim Tram, welches in den Städten als Alternative zum Zufussgehen geplant war, sich in dieser Beziehung zunächst nicht durchsetzte. Zwar erlaubten Eisenbahn, Tram, Fahrrad und

1464 Vgl. Merki 2008: 9–11, 48.

1465 Siehe dazu auch Horn 2017: 115.

Automobil eine rasche Überwindung des Raumes. Ein solches Bedürfnis bestand im Alltag jedoch nur selten; Ausnahmen waren beispielsweise medizinische Notfälle. Dies erklärt, dass Ärzte zu den ersten Automobilisten zählten und die Eisenbahn für Krankenhausbesuche infrage kam. Auch ein Wohnortwechsel dürfte mit dem Ziel in Verbindung gestanden haben, diesen speditiv abzuwickeln. Nicht nur dann, wenn Strecken rasch überwunden, sondern auch, wenn weit entfernte Destinationen erreicht werden mussten, die bis zu diesem Zeitpunkt kaum erreichbar waren. Dabei nahm die Eisenbahn und später das Postauto eine wichtige Rolle ein; in geringerem Masse auch das Dampfschiff: Diese Verkehrsmittel boten die Möglichkeit, Schulausflüge, Vereinsreisen, Sonntagsausfahrten und Rundfahrten in Gebiete zu unternehmen, die grössere Bevölkerungskreise bis dahin kaum gesehen haben dürften. Entscheidend hierbei waren die Spezialbillette der Bahngesellschaften mit hohen Rabatten für Gruppen. Die Gruppenrabatte trugen dazu bei, dass Mobilitätsbarrieren abgebaut wurden. Ein Kind aus ärmlichen Verhältnissen konnte als Teil einer Schulklasse eine Eisenbahnfahrt zum Sondertarif erleben, ausserhalb der Schulstrukturen war dies kaum möglich. Deshalb erlebten viele Kinder ihre erste Eisenbahnfahrt auf einer Schulreise. Für Kinder war die Fahrt mit den motorisierten Verkehrsmitteln nicht selten die Hauptattraktion, zumal sie auf einer Schulreise oft das erste Mal mit einer Eisenbahn oder einem Dampfschiff fuhren. Eisenbahn-, Postauto- und Dampfschiffahrten waren in der Freizeit ansonsten für viele unerschwinglich.

Auch Gewohnheiten spielten eine Rolle im Gebrauch der Verkehrsmittel: Das Fehlen von modernen Verkehrsmitteln wurde nicht zwingend als Mangel erachtet. Vielmehr war es der Normalzustand, dass Strecken im Alltag zu Fuss bewältigt wurden. In diesem Zusammenhang ist die hohe Persistenz des Zufussgehens zu erwähnen: Es blieb einerseits wichtig trotz der modernen Verkehrsmittel, denn das Zufussgehen war mit keinen weiteren Kosten verbunden, nur der Verwendung der eigenen Muskelkraft. Da die Strecken für gewöhnlich kurz waren, ermüdete der menschliche Körper durch das Gehen nicht übermässig. Das Zufussgehen benötigte keine eigene Infrastruktur und musste anders als das Fahrrad- und Autofahren nicht zusätzlich erlernt werden. Das Zufussgehen dürfte in enger Beziehung mit dem Fuhrwerksverkehr gestanden haben: kürzere und längere Fussmärsche konnten sich mit Passagen abwechseln, auf denen auf einem Fuhrwerk mitgefahren wurde – gratis oder gegen ein kleines Entgelt. Andererseits erhielt das Zufussgehen auch wegen der Verkehrsmittel eine neue Bedeutung in Form des Spazierens und Wanderns. Diese Arten des ‚freiwilligen‘ Gehens setzten voraus, dass für das Zurücklegen von Strecken andere Verkehrsmittel zur Verfügung standen, aus denen im Sinne eines grossen Mobilitätsangebots das Zufussgehen gewählt werden konnte.

Mit der Nutzung der Verkehrsmittel ging es nicht nur darum, Distanzen im Raum physisch zurückzulegen. Die Art und Weise der Raumüberwindung war in Anlehnung an Pierre Bourdieu auch eine soziale Praxis, die mit der Wahl von bestimmten Verkehrsmitteln in Verbindung stand. Es spricht einiges dafür, dass die freizeitliche Nutzung der modernen Verkehrsmittel die Fortsetzung des Spaziergangs war, der bis 1850 vor allem eine bürgerliche Praxis war. Ab diesem Zeitpunkt verlor er seine Bedeutung als soziales Distinktionsmerkmal, sodass Bürgerliche im Fahrrad und Automobil neue Betätigungsfelder fanden, mit denen sie Status und Wohlstand demonstrierten und sich beispielsweise von Angestellten und Arbeitern abheben konnten. Arbeiter schlossen sich zu Arbeiter-Radvereinen zusammen, was diesen ebenfalls eine Identität und eine soziale Zugehörigkeit verschaffte. Verstärkt wurde dies durch ritualisierte Praktiken wie das gemeinsame Beheben von Reifenpannen. Erst als die Verkehrsmittel von immer grösseren Bevölkerungskreisen im Alltag genutzt wurden, verloren sie ihre Eigenschaft zur sozialen Abgrenzung. Dies liess sich am Tram, Fahrrad und Automobil zeigen.

Witterungseinflüsse wie Kälte, Regen, Schnee und Eis bildeten grosse Hürden bei der Nutzung der Verkehrsmittel. Dies lässt sich an Verkehrsspitzen in den Sommermonaten sowie an den Sonn- und Feiertagen in den Strassenverkehrszählungen ablesen. Bei der Eisenbahn und beim Tram ebneten sich die Fahrtenzahlen im 20. Jahrhundert im jährlichen Verlauf allmählich ein, sodass diese vor dem Zweiten Weltkrieg von Schönwetter- zu Ganzjahresverkehrsmitteln wurden. Die Nutzung von Fahrrad und Automobil blieb hingegen im hohen Masse von der Witterung abhängig – diese Verkehrsmittel wurden vor allem bei trockenem und warmem Wetter gewählt.

In Bezug auf das Handlungsmodell lassen sich verschiedene *feedback loops* zwischen dem Verhalten der Mobilitätsakteure und Einflüssen aus der Umwelt erkennen. Wiederum kann es sich nur um Grundüberlegungen und grobe Tendenzen handeln. Da Mobilitätsbedürfnisse und -praktiken stark von individuellen Prägungen und Vorlieben abhängen, muss der Einzelfall gesondert untersucht werden (siehe dazu die Mobilitätsbiografien, Kapitel 13):

- Die langfristige Erhöhung der Löhne (Umweltseite: sozioökonomische Faktoren) schuf Voraussetzungen, dass für alltägliche Mobilitätsbedürfnisse (Agentenseite) immer mehr moderne Verkehrsmittel eingesetzt werden konnten (Umweltseite: Mobilitätswerkzeuge). Da die meisten Wege in Gehdistanz lagen und die Handlungsspielräume für viele Haushalte in Bezug auf die Kaufkraft gering blieben, war die Nachfrage nach modernen Verkehrsmitteln im Rahmen der Alltagsmobilität – ausser in Bezug auf das Pendeln – allerdings verhältnismässig niedrig.
- Mobilitätspraktiken wie Vereinsreisen, Schulreisen,

Wochenendausflüge oder das Berufspendeln (Agentenseite) veranlassten die Bahngesellschaften, spezifische Angebote wie Gruppenbillette, Sonntagsfahrten oder Arbeiterabonnemente zu reduzierten Tarifen zu lancieren (Umweltseite: Mobilitätswerkzeuge). Damit waren Grundlagen geschaffen, dass sich Praktiken der Freizeit- und Pendlermobilität weiter ausformen und verfestigen konnten (Agentenseite). Vereins- und Schulreisen wurden zu Fixpunkten im Vereins- beziehungsweise Schuljahr (Umweltseite: Institutionen) und waren fest mit der Eisenbahn, dem Postauto und vereinzelt auch mit dem Dampfschiff assoziiert. Das Berufspendeln wurde zur gesellschaftlichen Praxis, die sich in morgendlichen und abendlichen Verkehrsspitzen oder an der Bedeutungsveränderung der Mittagspause zeigte (Umweltseite: Institutionen).

- Das Aufkommen der modernen Verkehrsmittel (Umweltseite: Mobilitätswerkzeuge) rückte das Zufussgehen in ein neues Licht: Es wurde nicht mehr nur als Zwang gesehen, sondern etablierte sich im Spaziergang und im Wandern als Freizeitbeschäftigung (Agentenseite). Im städtischen Raum verloren die Fussgänger an Reputation. Je mehr die Strassen von Fahrzeugen dominiert wurden (Umweltseite: Mobilitätswerkzeuge), desto stärker wurden die Fussgänger stigmatisiert und marginalisiert, sodass sie die Strasse für den Verkehr freigeben mussten (Umweltseite: Netze und Knoten).
- Die geschlossene Kabine, die sicherere Strassenlage und die erhöhte Bedienungsfreundlichkeit beim Automobil (Umweltseite: Mobilitätswerkzeuge) trugen wesentlich dazu bei, dass das Automobil von der *emergence*- in die *persistence*-Phase (Gijs Mom) übertreten konnte. Dennoch wurde es von den meisten Automobilisten vor allem in der Freizeit genutzt (Agentenseite). Die Freizeit bezog sich in erster Linie auf den Sonntag, weil in vielen Kantonen bis in die 1920-Jahre Fahrverbote oder -einschränkungen für Automobile (Umweltseite: Institutionen) bestanden.

Teil 3: Mobilitätsbiografien – Aus Sicht der Betroffenen

«Dann kam der Tag der Abreise. An einem regnerischen, kalten Frühjahrmorgen ratterte ein grosser Lastwagen hinter das Haus. Über einem Gestell war eine Blache gespannt, um das Ladegut vor der Nässe zu schützen (...) Zum Abschied waren nur gerade die nächsten Nachbarn gekommen. Die übrigen Dorfbewohner verhielten sich uns gegenüber bis zum Schluss etwas abweisend (...) Über unseren Köpfen prasselte der Regen auf das Verdeck (...) Je näher wir dem Ziele kamen, desto stiller wurde es um uns (...) Vorne beim Chauffeur weinte Mutter leise vor sich hin.»¹⁴⁶⁶

Die Familie Bär siedelte im Jahr 1930 vom kleinen Weiler Bickwil in die Stadt Zug um. Für die Verwaltungen der Gemeinden Bickwil und Zug war der Umzug der Familie Bär ein administrativer Akt: Er wurde in den Einwohnermeldeämtern als Ab- beziehungsweise Anmeldung registriert und entsprach der behördlichen Routine.¹⁴⁶⁷ Im Zitat aus der Biografie von Fritz Bär (1919–2002), der den Umzug seiner Familie als Kind erlebte, kommt zum Ausdruck, dass es sich dabei nicht nur um einen physischen Wechsel der Wohngemeinden, sondern auch um einen emotionalen Prozess handelte. So wurden die Familienmitglieder beim Umzug traurig und nachdenklich, obwohl sie wussten, dass sie in Zug eine moderne Wohnung beziehen und bessere Lebensbedingungen vorfinden würden. Parallel zum Abschiedsschmerz dürfte auch Erleichterung vorgeherrscht haben, die angespannten Nachbarschaftsverhältnisse, die sie als Zugezogene erlebten, zu verlassen.

Dieser Biografieauszug zeigt, dass zur Untersuchung von Mobilität in historischer Perspektive mehr notwendig ist als die Betrachtung von Verkehrsnetzen, die Auswertung von Verkehrszählungen, die Untersuchung der Verkehrs-

mittelnutzung oder die Betrachtung amtlicher Statistiken. Diese eher quantitativen Herangehensweisen liefern zwar entscheidende Hinweise auf grundlegende Tendenzen von kollektivem Mobilitätsverhalten. Biografien erlauben dagegen Rückschlüsse auf individuelle oder gruppenspezifische Mobilitätsbedürfnisse sowie auf Gründe, die zu einer Änderung von Mobilitätsmustern führen konnten. Statistiken, Bestandszahlen und Datensätze bringen solche Phänomene in dieser Tiefenschärfe kaum zutage. Wie es die Biografieforschung und Alltagsgeschichte zu bedenken geben, kann es bei Biografien allerdings nur darum gehen, individuelles Handeln aufzuzeigen sowie Strukturen und langfristige Entwicklungen gegebenenfalls in ein neues Licht zu rücken (Kapitel 1.5.3., 1.5.4). Verallgemeinerungen lassen sich daraus nicht ableiten.

Teil 3 der Dissertation möchte anhand von sechs Biografien verschiedene Ausprägungen von Mobilität aufzeigen. Im Zentrum steht die Frage, wie Mobilitätsbedürfnisse und -praktiken in den Biografien zum Ausdruck kamen, wie sich dies im Zeitverlauf entwickelte und mit welchen Faktoren individuelles Mobilitätsverhalten zusammenhing.

¹⁴⁶⁶ Bär 2003: 151–153.

¹⁴⁶⁷ Zu den Funktionen und Aufgaben einer kommunalen Einwohnerkontrolle am Beispiel der Stadt Bern vgl. Tögel 2004: 281–283.

13. Biografien

In diesem Kapitel werden sechs Biografien präsentiert und nach mobilitätshistorischen Kriterien ausgewertet. Die Kapitelstruktur ist dabei identisch: Im ersten Unterkapitel (Mobilitätsbiografie) wird die Biografie paraphrasiert und versucht, die drei Hauptelemente des Mobilitätsbiografieansatzes herauszuschälen: Habits, Domänen, Schlüsselergebnisse. Im zweiten Unterkapitel (Einordnung) werden die Erzählelemente aus dem ersten Unterkapitel historisch kontextualisiert und in Bezug auf die Alltagsmobilität interpretiert.

13.1. Auswahl und Entstehungskontext

Es gibt eine kaum zu überblickende Zahl von Biografien, die historisch ausgewertet werden könnten. Umso anspruchsvoller ist es, Biografien zu finden, mit denen mobilitätsgeschichtliche Aspekte angemessen beleuchtet werden können. Der vorliegenden Auswahl von sechs Biografien haftet denn auch eine gewisse Zufälligkeit an. Die Biografien von Ernst Witzig, Paul Thürer und Fritz Bär (Kapitel 13.3, 13.4. und 13.7) stammen aus der Reihe *Das Volkskundliche Taschenbuch*, die von der Schweizerischen Gesellschaft für Volkskunde, unter Federführung von Paul Hugger, herausgegeben wurde. Das Charakteristikum der Reihe lässt sich mit dem Ziel der Dissertation, welche Bedürfnisse und Praktiken der Alltagsmobilität in den Mittelpunkt stellt, vereinbaren. Denn die Idee der Reihe ist es, «die Leser an ein repräsentatives Quellenmaterial in seiner ganzen Ursprünglichkeit und Lebendigkeit heranzuführen». «Die Unmittelbarkeit des Miterlebens» soll einem «möglichst breiten Publikum» ermöglicht werden. Die Reihe beinhaltet Originaltexte, die bis zu diesem Zeitpunkt nicht veröffentlicht waren und die einen hohen «dokumentarischen Wert» besitzen. Eine Einleitung der jeweiligen Biografien situiert das Erzählte in seine Zeit ein.¹⁴⁶⁸ Die drei Werke zeichnen das Leben eines Basler Juristen (Ernst Witzig, Kapitel 13.3.), Davoser Pfarrers (Paul Thürer, 13.4.) und Sohnes einer Arbeiter- und Kleingewerbefamilie aus den Kantonen Zürich und Zug nach (Fritz Bär, Kapitel 13.7.) nach. Bei den drei übrigen Werken handelte es sich um Zufallsfunde, die keiner Reihe angehörten, die sich aber nach einer extensiven Suche nach Bio-

grafien als passende Texte herauskristallisierten. Sie erzählen den Alltag eines Arbeiters aus dem Thurgau (Jacob Kreis, Kapitel 13.2.) einer Arbeiterin aus Zürich (Lisel Bruggmann, Kapitel 13.5.) und einer Walliser Hebamme (Adeline Favre, Kapitel 13.6.). Es wird versucht, möglichst viele Aspekte zu berücksichtigen: Es soll ein Ausgleich zwischen Stadt und Land, zwischen den Geschlechtern und zwischen verschiedenen Berufsfeldern gefunden werden, der allerdings angesichts der engen Auswahl von sechs Biografien nicht vollständig erreicht werden kann. Die Reihenfolge der vorgestellten Biografien orientiert sich am Geburtsjahr der Protagonisten. Begonnen wird mit Jacob Kreis, der 1851 geboren wurde; Fritz Bär mit Jahrgang 1919 bildet die letzte Biografie.

Da Biografien wie jede Quelle ein Produkt ihrer Zeit sind,¹⁴⁶⁹ ist es zentral, kurz auf den Entstehungskontext der Biografien einzugehen. Die Biografie von Jacob Kreis (Kapitel 13.2.) erschien 1919 und erzählt von dessen Leben als Arbeiter, sodass sie zu den Arbeiterbiografien gezählt werden kann. Arbeiterbiografien hatten ihre Anfänge im beginnenden 19. Jahrhundert und erlebten eine Hochkonjunktur zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Sie wurden oft auf Anregung von Mitgliedern der Arbeiterbewegung verfasst, um diese zu thematisieren und um den Arbeitern – die von der Geschichtsschreibung bis dahin kaum beachtet wurden – die Möglichkeit zu geben, über ihr Leben und Schicksal zu berichten. Adressaten der Arbeiterbiografien waren deshalb nicht die Arbeiter selber, sondern Angehörige des Bürgertums, welches sich für diese Texte interessierte. Die Biografien von Lisel Bruggmann und Adeline Favre erschienen 1980 und 1982 und dürften in die Kategorie der Frauenbiografik fallen. Frauenbiografien haben einen stark identitätsstiftenden Charakter: Sie werden von Frauen verfasst, die über Frauen und nicht selten auch für Frauen erzählen. Frauenbiografien sind seit den 1970er-Jahren Gegenstand der Frauen- und Geschlechterforschung. Diese kritisiert die traditionellen Männerbiografien, da diese sich auf eine exponierte (männliche) Figur fokussieren, welche scheinbar unabhängig von äusseren Einflüssen lebte und wirkte. Nach diesem Verständnis erscheinen Frauen in den Frauenbiografien nicht als Heldinnen, vielmehr sollen ihre menschlichen Eigenschaften in den Vordergrund gerückt werden.¹⁴⁷⁰

Die Biografien von Ernst Witzig, Fritz Bär und Paul Thürer erschienen 1994, 2003 und 2005 als Teil der Reihe *Das Volkskundliche Taschenbuch*. Sie können mit der Rehabilitierung der Biografien seit den 1980er-Jahren in Verbindung gebracht werden, nachdem diese von der Geschichtsforschung vorübergehend als nicht mehr zeitgemässe

1468 Zitiert nach Weiss 1993: Klappentext und Seite 1.

1469 Zur Quellenkritik als zentrale historische Methode vgl. Lengwiler 2011: 76–101.

1470 Zur Einordnung und Kritik verschiedener Biografieformen siehe Klein, Schnicke 2009: 251–264.

Quelle kritisiert worden waren. Dabei bieten Biografien für die Geschichtswissenschaften einige Vorzüge: Sie können die Vielfalt möglicher Lebensläufe darstellen und den Alltag in der Vergangenheit plastisch vermitteln. Das Denken, Fühlen und Handeln kommt in Biografien besonders gut zum Ausdruck. Daneben können sie Längsschnitte durch verschiedene Epochen und soziale Felder ziehen und dabei strukturhistorische Prozesse durch individuelle Perspektiven ausleuchten.¹⁴⁷¹

13.2. Jacob Kreis (1851–?): Aus der guten alten Zeit

13.2.1. Mobilitätsbiografie

Jacob Kreis kam 1851 in Rugglishueb, in der Nähe von Hauptwil, Kanton Thurgau, als ältestes von drei Geschwistern zur Welt. Sein Vater war zeitlebens Färber. Die Mutter war Dienstmagd in «bessern Häusern»¹⁴⁷² und führte den Haushalt. Jacob bezeichnete seine Familie als arm, weswegen sehr sparsam gelebt werden musste. Um die Familienkasse aufzubessern, wurden zeitweise Kostgänger aufgenommen.

Die Winterabende wurden in Anwesenheit der Hausgäste «mit Spiel und Scherz, mit allerlei Erzählen und Plaudereien»¹⁴⁷³ sowie Singen zugebracht. In wärmeren Monaten wurde Jacob von seinem Vater auf ausgedehnte Spaziergänge durch Wälder und benachbarte Dörfer mitgenommen. Jacob begleitete seine Mutter bei Einkäufen im Dorf oder beim Besuch von deren Freundinnen. Mit seinem Bruder und den Dorfkindern spielte er im «harmlosen Bache, auf den blumigen Wiesen und im nahgelegenen Wald».¹⁴⁷⁴ Bei schlechtem Wetter spielten die Kinder auf dem Dachboden im Nachbarhaus.

Etwa 1854 zog die Familie in eine Wohnung, die rund eine Viertelstunde entfernt von Hauptwil lag. Knapp ein Jahr später zog die Familie nach Freihirten, einem kleinen Weiler ausserhalb des Dorfkerns. Die Umzüge dürften mit der Stellensuche des Vaters verbunden gewesen sein. In Freihirten bezog die Familie eine Wohnung in einem Mehrfamilienhaus, das von armen Arbeiterfamilien bewohnt war. Die Familie Kreis blieb arm, sodass Brot nur auf Kredit bezogen werden konnte. Zur Geldbeschaffung mussten Möbel verpfändet werden. Wie in Hauptwil wurden die Sonntag-

abende mit den Nachbarfamilien mit Spielen, Singen und Geschichtenerzählen verbracht.

Die Familie zog 1858 nach Oberuzwil um und wechselte damit vom Kanton Thurgau in den benachbarten Kanton Sankt Gallen. Mit dem Umzug war wahrscheinlich die Hoffnung verbunden, am neuen Wohnort einträglichere Erwerbsmöglichkeiten zu finden. Denn der Vater hatte vor dem Umzug seine Stelle in der Fabrik gekündigt. Die «grosse Reise»¹⁴⁷⁵ ins rund 14 Kilometer entfernte Oberuzwil nahm drei Stunden in Anspruch. Der Hausstand und die Familie wurden mit einem Pferdewagen befördert. Am neuen Wohnort verdiente der Vater zwar mehr und wurde zudem in der Fabrik verköstigt. Ein höherer Mietzins und teurere Lebensmittel machten diese Vorzüge allerdings zunichte. Die ökonomische Situation verschärfte sich, als der Vater ein Vierteljahr krank war und nichts verdiente. Auch in Oberuzwil spielte Jacob mit den Dorfkindern auf Wiesen, Wäldern und auf den Strassen. In Bächen und Teichen wurde gebadet und gefischt. Im Sommer besuchte Jacobs Schulklasse die nähere Umgebung, im Winter wurde geschlittelt und es wurden Schneeballschlachten organisiert. Ein Höhepunkt im Jahr war die Bichwiler Kirmes, die «schon Wochen vorher besprochen wurde»¹⁴⁷⁶ und die einiges «an Herrlichkeiten zu sehen und zu hören»¹⁴⁷⁷ bot.

Zwei Jahre später, 1860, zog die Familie von Oberuzwil ins benachbarte Niederuzwil. Der Wechsel des Wohnsitzes hing diesmal nicht mit einem Stellenwechsel des Vaters zusammen. Vielmehr dauerte der Schulunterricht in Niederuzwil nur ein halbes Jahr, während er in Oberuzwil ganzjährig war. Dadurch bestand für Jacob und seinen Bruder die Möglichkeit, ein halbes Jahr in der Fabrik zu arbeiten und dadurch die Armut der Familie zu lindern. Zur grossen Enttäuschung der Eltern stellte der Fabrikdirektor Jacob und seinen Bruder nicht an, da sie zu jung waren. Ein Jahr später, 1861, wurde nach Uzwil umgezogen, wo der nun zehnjährige Jacob als Spuhlerknabe in einer Spinnerei begann. Der Vater wechselte in eine Färberei nach Wil, wo er mehr verdiente. Um einen erneuten Wohnungswechsel zu vermeiden, nahm der Vater jeden Morgen und Abend einen Fussmarsch von anderthalb Stunden auf sich, «und das bei zwölfstündiger Arbeitszeit und geringer Kost».¹⁴⁷⁸ Die Familie verfügte aber kaum über finanzielle Spielräume. So musste die Heimatgemeinde die Rechnung für den Arzt bezahlen, als Jacobs jüngerer Bruder sich das Bein brach.

Ein Jahr später, 1862, zog die Familie erneut um, diesmal nach Niederstetten. Dort ging Jacob im Winterhalbjahr in die Schule, und im Sommer arbeitete er in der Fabrik. Zu-

1471 Vgl. Etzemüller 2012: 10–15.

1472 Kreis 1919: 6.

1473 Ebd.: 14.

1474 Ebd.: 12.

1475 Ebd.: 23.

1476 Ebd.: 33.

1477 Ebd.: 33.

1478 Ebd.: 49.

nächst war er in einer mechanischen Weberei in Niederstetten tätig. Danach wechselte er in die Fabrik nach Wil, wo sein Vater arbeitete. Die morgendliche Routine war bei Vater und Sohn identisch: Sie standen um 4.30 Uhr auf, marschierten um 5 Uhr los und begannen die Arbeit um 6 Uhr. In Wil verbrachte Jacob nicht nur seine Arbeitszeit, sondern war ebenso an Sonn- und Feiertagen dort.

«Vor allem hatten die vielen Jahrmärkte mit ihrem damaligen bunten Treiben und allerlei Gaukelspiel für mich eine grosse Anziehungskraft, dann ferner Kinderfeste, Feuerwehrrübungen, militärische Schauspiele, öffentliche Fasnachtsaufführungen und Umzüge, Produktionen von Seiltänzertruppen und dergleichen mehr.»¹⁴⁷⁹

Im Wohnort Niederstetten vollzog sich das Leben ähnlich wie bei den vorausgegangenen Stationen: Jacob spielte mit den Dorfkindern, gebadet und gefischt wurde in naheliegenden Gewässern, und an den Sonntagabenden herrschten Spiel und Geselligkeit mit der Familie und den Nachbarn. 1869 nahm Jacob Kreis eine Anstellung als Weber in einer Weberei in Niederuzwil an, womit seine detaillierten Aufzeichnungen endeten. In der Biografie wird lediglich festgehalten, dass er in dieser Fabrik die nächsten dreissig Jahre blieb und 1909 als 58-Jähriger in eine Fabrik nach Seon, Kanton Aargau wechselte, die von einem seiner ehemaligen Vorgesetzten gegründet worden war.

13.2.2. Einordnung

Der Lebensbeschrieb von Jacob Kreis dürfte auf viele Arbeiterfamilien im 19. Jahrhundert zugetroffen haben. Auffällig ist das wiederkehrende Narrativ, nach welchem sich die Familie stets im Kampf ums Überleben befand. Tatsächlich war Armut in der Schweiz um die Mitte des 19. Jahrhunderts weit verbreitet. Die Armut war die Spätfolge der Hungersnot von 1816/1817 sowie der Kartoffelkrankheit in den 1840er-Jahren.¹⁴⁸⁰ Erich Gruner spricht sogar von «Massenarmut».¹⁴⁸¹ Um der Armut zu entgehen, war der Vater der Familie Kreis stets auf der Suche nach besser bezahlten Erwerbsmöglichkeiten; auch die Kinder mussten mit Fabrikarbeit zum Haushaltseinkommen beitragen. In der Fabrikindustrie des 19. Jahrhunderts war es nicht ungewöhnlich, dass wegen der niedrigen Löhne oft auch Kinder in der Fabrik arbeiten mussten.¹⁴⁸² Die häufigen Wohnsitzwechsel

waren mit der Suche nach einem besseren Auskommen verbunden. Innerhalb der ersten zehn Lebensjahre von Jacob zog seine Familie fünfmal um.

Erst die stabilen Einkommensverhältnisse, auf welche Jacob und sein Vater in der Fabrik in Niederuzwil stiessen, schienen die ständige Suche nach neuen Wohn- und Arbeitsstätten vorerst zu beenden. Wohnort- wie Stellenwechsel hingen eng zusammen. Die Umzugsgemeinden waren Weiler, Dörfer und kleinere Städte (Wil), welche in einem rund zwanzig Kilometer langen Korridor nahe der Grenze zwischen den Kantonen Thurgau und Sankt Gallen lagen. Uzwil lag auf der Bahnlinie Wil-Flawil, welche 1855 eröffnet wurde und über Sankt Gallen oder Winterthur an das Eisenbahnnetz angeschlossen war.¹⁴⁸³ Obwohl die Familie das Recht auf freie Niederlassung in der ganzen Schweiz¹⁴⁸⁴ und Anschluss an das Bahnnetz hatte, verliess sie die nähere Umgebung nie. Unklar ist, ob der Wunsch danach nicht bestand oder ob das knappe Budget nicht ausreichte, um die Familie mit der Eisenbahn in eine grössere Stadt wie Winterthur zu befördern.

Stellenwechsel werden in der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung als Schlüsselereignisse bezeichnet, die die Änderung der Habits zur Folge haben. Die Stellen- und damit verbundenen Wohnortwechsel traten im Leben des jungen Jacob allerdings sehr oft auf, weshalb sich die Frage stellt, inwieweit es sich tatsächlich jedes Mal um einen einschneidenden Bruch oder eher fast schon um eine gewohnte Regelmässigkeit in seiner Biografie handelte. In Bezug auf die Habits änderten sich zwar für den Vater die Arbeitswege. Die gängigen Mobilitätspraktiken im Sinne der Habits blieben jedoch weitgehend unverändert, unabhängig davon, wo die Familie wohnte: Die Freizeit wurde im eigenen oder im Haus von Nachbarn verbracht, Jacob und seine Geschwister spielten mit Nachbarskindern in der naturräumlichen Umgebung, und auch der Spaziergang dürfte stets ein fester Bestandteil der freizeithlichen Aktivitäten gewesen sein.

Die Stabilität der Habits dürfte im hohen Masse mit den sozioökonomischen Verhältnissen der Familie in Zusammenhang gestanden haben, die Teil der Domänen des Lebenslaufs waren. Der Lebensunterhalt absorbierte nach Jacobs Biografie das gesamte Einkommen, welches die Familienmitglieder erwirtschafteten. Verschärft wurde die prekäre Lage durch die Krankheit des Vaters (Einkommensausfall) und den Unfall des Bruders (Arztkosten). Es schien kaum Geld für Extras und Vergnügungen zur Verfügung zu stehen. Entsprechend wurden die Erholungs- und Ruhephasen an den Sonn- und Feiertagen mit Aktivitäten gefüllt, die nichts kosteten: Spielen, Singen und Geschich-

1479 Kreis 1919: 72.

1480 Vgl. Gruner 1968: 20–30; Krämer 2013: 207–216.

1481 Gruner 1968: 20.

1482 Vgl. ebd.: 112–114.

1483 Vgl. Schweizerische Eisenbahnstatistik 1910: 36; Mathys 1943: 5.

1484 Vgl. Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 12. Herbstmonat 1848, Artikel 41.

tenerzählen. Die Familie Kreis, Nachbarn und übrigen Dorfbewohner luden sich gegenseitig zu diesen sozialen Zusammenkünften ein. Auch die Spaziergänge bei trockenem und warmem Wetter waren mit keinen Geldausgaben verbunden. Wirtshausbesuche und grössere Ausflüge, die beispielsweise eine Eisenbahnfahrt erforderten, schienen nicht Teil der Freizeitgestaltung gewesen zu sein. Auch die Freizeitaktivitäten des jungen Jacob sowie der übrigen Kinder, die wohl ebenso aus Arbeiterfamilien stammten, erforderten keine monetären Mittel. Dadurch schränkte sich der räumliche Aktionsradius von Jacob und seiner Familie auf das Dorf ein. Die Ausnahme war der Weg zur Arbeit, der teilweise über die Gemeindegrenze führte. Dieser umfasste überdies mehrere Stunden, die zu Fuss gegangen wurden. Mobilitätsmuster waren durch die Zwänge des Arbeitsalltages und die materiellen Einschränkungen geprägt. Es existierten kaum Spielräume für darüber hinausgehende Aktivitäten; das Handeln der Familienmitglieder bewegte sich in engen Bahnen.

Eine Ausnahme dürften Feste gewesen sein, die im Kalender der Familie, aber auch in der dörflichen Gemeinschaft fix verankert waren. Dazu gehörten Jahrmärkte, Fastnachtsumzüge oder die Kirmes. Jacob betont in der Biografie verschiedentlich, wie gross die Vorfriede auf solche Volksbelustigungen jeweils war. Dies lässt vermuten, dass diese im Jahresablauf einen festen und wichtigen Platz hatten, um den harten Arbeitsalltag, die eintönige Fabrikätigkeit und die finanziellen Nöte vorübergehend zu vergessen. Solche Volksbelustigungen dürften nicht nur eine willkommene Abwechslung in den Alltag gebracht haben, sie erfüllten weitere Funktionen: Sie waren Orte der Geselligkeit, des Nachrichtenaustausches oder der Anbahnungen von Hochzeiten (vgl. Kapitel 2.2). Jahrmärkte und weitere Anlässe mit regionaler und überregionaler Ausstrahlung dürften deshalb für die Dorfbevölkerung von kaum zu überschätzender Relevanz gewesen sein, da sie eine kurzzeitige Flucht aus dem Alltagstrott ermöglichten.

13.3. Ernst Witzig, (1858–1944): «Da wars um mich geschehen»

13.3.1. Mobilitätsbiografie

Ernst Witzig kam 1858 in Basel als Sohn eines Primarlehrers und einer Hausfrau zur Welt. Er hatte zwei ältere Geschwister: Julie Elisabeth (1850–?) und Paul Theophil (1856–?). Die Familie war zunächst arm. Da die Familie sparsam lebte, bildeten sich bald Ersparnisse. Spielzeug wurde kaum gekauft, stattdessen trieben sich Ernst und sein Bruder vornehmlich auf den Strassen Basels herum:

«Die Anlagen vor dem elterlichen Hause, die unmittelbare Nähe noch unüberbauten Landes, die leichte Erreichbarkeit von allerlei Tummelplätzen und Schlupfwinkeln in Basels Umgebung (...) boten den gesund und kräftig heranwachsenden Gassenbuben Gelegenheit genug, sich im Freien herumzutummeln.»¹⁴⁸⁵

Ernst spielte vielfach auch mit Nachbarskindern. Dazu gehörte Angeln, das Steigenlassen von Papierdrachen, Baden im Sommer und Schlitteln im Winter. An den Sonntagen traf sich Ernsts Familie häufig mit Verwandten in Basel und Pratteln, «um dort einen fröhlichen Nachmittag zu verbringen!».¹⁴⁸⁶ 1871 starb die Mutter von Ernst, was ihm sehr zu schaffen machte. Er wandte sich ab von den Spielen auf der Strasse mit anderen Kindern und widmete sich Dichtung, Malerei, Zeichnen und Musik. Er besuchte Gemädegalerien und nahm Mal- sowie Zeichenunterricht, den ihm sein Vater finanzierte.

Während seiner Zeit auf dem Gymnasium gehörte er der Studentenverbindung Pädagogia an, «in welcher die Söhne aristokratischer Familien fast ausnahmslos Aufnahme fanden».¹⁴⁸⁷ Die Mitglieder der Pädagogia trafen sich jeden Samstagabend in einem Lokal, wo «bei Scherz und Kurzweil»¹⁴⁸⁸ geraucht, getrunken, gezecht wurde, aber auch Aufsätze vorgelesen, Vorträge gehalten und Deklamationen verkündet wurden. Neben diesen Wirtshausbesuchen wurden Ausflüge in die nähere Umgebung unternommen – etwa ein Sonntagsspaziergang zu den Ruinen nach Augusta Raurica [bedeutende Ausgrabungsstätte römischer Bauten nahe Basel, BS].

1877 nahm Ernst sein Rechtsstudium an der Universität Basel auf. Um Kontakte zu knüpfen, liess er sich in den Akademischen Männerchor, in den Basler Gesangverein und in die Basler Liedertafel aufnehmen. Bei letzterem Chor besuchte er die wöchentlichen Proben und die Vereinsanlässe «mit grosser Regelmässigkeit».¹⁴⁸⁹ Die Sänger trafen sich nach den Proben jeweils im Wirtshaus, und einmal im Jahr wurde eine Vereinsreise durchgeführt. Mit der Liedertafel besuchte Witzig den Rheinfluss und den Bürgenstock. 1879 verliess er die Universität Basel, um ein Studiensemester in Leipzig zu verbringen. An den Sonntagen nahm er mit anderen Kommilitonen in einem Restaurant das Mittagessen ein und verbrachte mit ihnen den Nachmittag. Im Winter lief Ernst in seiner Freizeit auf den gefrorenen Stadtseen in Leipzig Schlittschuh, wo sich «in ungezwungenster Weise

¹⁴⁸⁵ Witzig 1994: 47.

¹⁴⁸⁶ Ebd.: 20.

¹⁴⁸⁷ Ebd.: 58.

¹⁴⁸⁸ Ebd.: 59.

¹⁴⁸⁹ Ebd.: 142.

die muntere frische Jugend»¹⁴⁹⁰ traf. Als ihn die Nachricht erreichte, dass sein Vater gestorben war, brach Ernst den Studienaufenthalt in Leipzig vorzeitig ab und kehrte in die Schweiz zurück. Ernst zog alleine in die elterliche Wohnung ein; seine Geschwister waren ausgezogen. Später vermietete er die Wohnung und zog mit seiner Schwester in eine andere Wohnung. 1882 schloss er das Rechtsstudium ab und verbrachte danach einige Wochen in München. Dort besichtigte er Kunstschatze und hatte Kontakt mit Akademikern, jungen Adligen, Kunstzeichnern und Dichtern.

Nach der Rückkehr nach Basel begann er seine berufliche Laufbahn. 1883 war er Volontär bei der Grundbuchverwaltung der Stadt Basel, wo er täglich sieben Stunden arbeitete. Die Tätigkeit empfand er als «übrigens leicht».¹⁴⁹¹ 1884 wurde er Beamter beim kantonalen Grundbuchamt. In dieser Funktion war er verschiedentlich bei den Gemeindeverwaltungen Riehen und Bettingen tätig. Zeitweise war er in Riehen als Untermieter einquartiert, da die Verkehrsverbindungen mit der Stadt Basel «noch so ungenügend oder unbefriedigend waren».¹⁴⁹² Was Ernst damit meinte, geht aus seinen Ausführungen nicht hervor. Von Riehen nach Bettingen ging er zu Fuss. Diesen rund zwei Kilometer umfassende Fussmarsch bezeichnete er als wohltuenden Spaziergang. Während seines Aufenthaltes in Riehen nahm er die Mittagessen in einem Wirtshaus ein, wo er mit der lokalen Bevölkerung in Kontakt kam und deren Gesellschaft er genoss: «Darunter fanden sich manche recht originelle und ansprechende Typen, mit denen ich bald im besten Einvernehmen stand.»¹⁴⁹³ Auch in Basel nahm er das Mittagessen in einem Restaurant ein. In diesem verlebte er mit Professoren, Notaren und Pfarrern angeregte Tischrunden.

1886 verliess Ernst das Grundbuchamt und eröffnete ein Jahr später eine Anwaltspraxis mit einem Geschäftspartner. Mit diesem verbrachte Ernst auch einen Teil seiner Freizeit. Vor der morgendlichen Öffnung des Büros besuchten sie die Reitschule und verbrachten «recht fröhliche Stunden»¹⁴⁹⁴ in Wirtshäusern. Die Gemeinschaftspraxis wurde 1889 wegen schlechten Geschäftsgangs aufgelöst, worauf Ernst seine eigene Praxis eröffnete. Nachdem er verschiedentlich zur Untermiete gewohnt hatte, nahm er sich 1890 seine erste eigene Wohnung. Nach wie vor warf die Vermietung der elterlichen Wohnung Geld ab. Im gleichen Jahr nahm er Unterricht im Florettfechten und trat dem Basler Fechtclub bei. Den Übungen schloss sich ein «zwangloses gemüthliches Beisammensein bei einem Glase Bier»¹⁴⁹⁵ an. Ernst war zu dieser Zeit auch Mitglied der Künstlergesellschaft,

beim Basler Kunstverein, des Dramatischen Vereins und einer nicht näher genannten literarischen Gesellschaft. 1891 versuchte sich Ernst noch einmal mit einer Gemeinschaftspraxis. Auch mit seinem neuen Geschäftspartner pflegte er eine freundschaftliche Beziehung ausserhalb der Arbeit. An den Sonntagen unternahmen sie Spaziergänge und Ausflüge, die bis in den Schwarzwald und ins Elsass führten. Diese Freizeitaktivitäten dienten nicht nur der Erholung, sondern auch der Brautschau. So frequentierten Ernst und sein Geschäftspartner mit Vorliebe Gasthöfe mit ledigen Wirtstöchtern. Zu einer näheren Anbahnung oder gar einer Heirat kam es vorerst nicht.

1892 oder 1893 schaffte sich Ernst ein Fahrrad an, um die Zeit auf dem Weg von der Wohnung ins Büro zu verkürzen. Er nahm es zudem «recht gerne»¹⁴⁹⁶ zu Ausflügen am Sonntag. Radtouren führten bis ins Emmental und nach St. Blasien. 1895 schloss er sich kurzzeitig dem Ciclists-Club Basel an. Da ihm die Radtouren zu anstrengend waren und für gewöhnlich mit «Kneipereien und Trinkgelagen»¹⁴⁹⁷ endeten, trat er bald aus. 1896 investierte er in eine Liegenschaft, die einen grossen jährlichen Ertrag abwarf und die er zehn Jahre später mit hohem Gewinn verkaufen sollte. Dieses Geschäft wurde «die eigentliche Grundlage»¹⁴⁹⁸ für seinen späteren Wohlstand. 1897 heiratete Ernst eine Frau, die ihm ein Jugendfreund auf einem Ausflug vorgestellt hatte. Mit dieser sollte er zwei Töchter haben. Nach dem Ersten Weltkrieg liess er sich mit seiner Familie in Lugano nieder, wo er bis zu seinem Tod 1944 lebte. Über die Zeit als Ehemann und Familienvater ist in der Biografie nichts enthalten.

13.3.2. Einordnung

Ernst Witzig wuchs als Sohn eines Volksschullehrers in bürgerlichen Verhältnissen auf.¹⁴⁹⁹ In seiner Kinder- und Jugendzeit musste Ernst im Gegensatz zu den Protagonisten

1490 Ebd.: 63.

1491 Ebd.: 80.

1492 Ebd.: 84.

1493 Ebd.

1494 Ebd.: 109.

1495 Ebd.: 143.

1496 Ebd.: 146.

1497 Ebd.

1498 Ebd.: 134. Die jährlichen Einnahmen bewegten sich zwischen 3000 und 4000 Franken, die Immobilie wurde später mit einem Gewinn von über 100000 Franken verkauft. Witzig 1994: 134.

1499 Welche Personengruppen zum Bürgertum zu zählen sind und was das Bürgertum im Detail charakterisierte, ist Gegenstand von historischen Debatten. Nach Albert Tanner gibt es aber einige Strukturmerkmale: Das Bürgertum zeichnete sich aus durch eine Wertschätzung von Wissenschaft, Literatur, Musik und Kultur im Allgemeinen. Dies manifestierte sich in einer regen Vereinstätigkeit und in Konzert-, Theater- und Ausstellungsbesuchen. Verbindende Werte des Bürgertums waren Leistung, Erfolg, Fleiss, Arbeit, Pflicht, Beruf, Familie, Selbstverantwortung und eine rationelle Lebensführung. Bürger waren gebildet und erwerbstätig, weshalb ein Grossteil der Selbstständigen in Handwerk und Gewerbe, Freie Berufe wie Ärzte oder Juristen sowie Kapitalrentner dazu gehörten. Vgl. Tanner 2006. Für Philipp Sarasin kennzeichneten für die Stadt Basel in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht primär Ideale, Werte und eine bestimmte Lebensweise das Bürgertum, sondern eher sozioökonomische Klassenunterschiede. Vgl. Sarasin 1997: 11–16. Nach diesem

in den anderen Biografien die Eltern in ihren Tätigkeiten nicht unterstützen. So blieb ihm Zeit, um mit dem Bruder und den Nachbarskindern zu spielen. Die Handlungsräume konzentrierten sich unter der Woche auf die nähere Umgebung der Wohnung. Mit den geregelten Arbeitszeiten und dem stabilen Einkommen des Vaters wurden am Sonntag familiäre Freizeitaktivitäten wie Verwandtschaftsbesuche unternommen. Ob die rund zwölf Kilometer von Basel zu den Verwandten nach Pratteln zu Fuss, mit einem Pferdewagen oder mit der Eisenbahn erfolgten, ist nicht bekannt. Die bürgerliche Lebensführung seiner Eltern sollte Ernst für sein Leben prägen: Er besass eine Vorliebe für Kunst und Kultur, wurde Akademiker und war Mitglied in verschiedenen Vereinen. Als er später beim Immobiliengeschäft über jährliche Kapitaleinnahmen von 3000 bis 4000 Franken verfügte, gehörte er den bestverdienenden zehn Prozent der Basler Steuerzahler an.¹⁵⁰⁰

Ab dem Gymnasium verbrachte Witzig einen Teil seiner Freizeit in Vereinen. Dort traf er auf Gleichgesinnte, mit denen er die Vereinsaktivitäten pflegte. Neben der Ausübung des Vereinszwecks wie dem Singen, Fahrradfahren oder Fechten spielten gesellige Zusammenkünfte eine grosse Rolle. Die Aktivitäten im Rahmen des Vereinslebens fanden regelmässig, in der Regel wöchentlich, und innerhalb bestimmter geografischer Räume wie dem Übungslokal und der Stammkneipe statt. Die Freizeit, welche Ernst im Rahmen der Vereine als Erwachsener praktizierte, spielte sich damit weitgehend in der Stadt Basel ab. Ausnahmen waren die jährlichen Vereinsreisen und die Touren mit dem Fahrradclub, die weit über die Stadtgrenzen hinausführten. Ausserhalb der Familienausflüge zu Verwandten und den Vereinsreisen geht aus der Biografie nicht hervor, ob Witzig die Stadt Basel verliess.

Da Witzig vorerst nicht heiratete und keine Familie gründete, wohnte er meist zur Untermiete oder hatte eine Haushälterin. Das Essen nahm er oft in nahegelegenen Restaurants ein. Die Restaurantbesuche dienten aber nicht nur der Verpflegung, sondern auch der sozialen Interaktion und der Zerstreung. Während seiner Aufenthalte in Leipzig und München sowie während seines zeitweisen Aufenthalts in Riehen waren Wirtshausbesuche zentral, um mit der örtlichen Bevölkerung in Kontakt zu treten. Auf Ausflügen mit seinen Geschäftspartnern visitierte Ernst Wirtshausbesuche an, nicht zuletzt, um mit heiratswilligen Damen anzubändeln. Ernst dürfte einen grossen Teil seiner Freizeit in geselliger Wirtshausatmosphäre erlebt haben.

Typische Schlüsselereignisse wie das Verlassen des El-

ternhauses oder die Gründung einer eigenen Familie kommen in der Biografie nur am Rande vor. Unruhe und Unstetigkeit prägten Ernsts Leben, wie es bis zu seiner Hochzeit beschrieben ist. Die Aufenthalte in Leipzig und München waren zwar vorübergehende Wohnsitzwechsel. Diese änderten Ernsts Alltagsstruktur kaum: Er ging weiterhin seinem Studium (Leipzig) oder seinem Hang für die Künste (München) nach, wie er dies schon in Basel tat. Darüber hinaus verkehrte er in Leipzig und München in den gleichen sozialen Kreisen wie in Basel. Dies zeigt, dass Schlüsselereignisse die Habits nicht zwingend veränderten: Unabhängig davon, wo sich Ernst aufhielt, spielte das Wirtshaus eine zentrale Rolle in der Freizeitmobilität. Damit waren Wirtshäuser nicht nur für Arbeiter ein wichtiger sozialer Interaktionsraum und Ort der Freizeit. Ebenso wenig waren Angehörige bürgerlicher Schichten Wirtshausbesuchen für Vergnügungszwecke abgeneigt. Als besonders einschneidende Schlüsselereignisse können der Gewinn aus dem Immobilienverkauf und die Hochzeit bezeichnet werden, die ihm den Spielraum gaben, eine Familie zu gründen und nach dem Ersten Weltkrieg in den Kanton Tessin überzusiedeln, um dort von den Kapitalerträgen zu leben.

Ernst dürfte sich innerhalb der Stadt Basel vorerst zu Fuss bewegt haben, da die alltäglichen Strecken in Gehdistanz lagen: Ernst arbeitete, wohnte und besuchte Vereine, in denen er einen Teil seiner Freizeit verbrachte, in Basel. Dies änderte sich, als er sich Anfang der 1890er-Jahre ein Fahrrad anschaffte, um die Wegzeiten zwischen Wohnung und Büro zu verkürzen. Damit gehörte Ernst zu den frühen Fahrradpendlern – das Fahrrad als Pendlerwerkzeug gewann erst in den 1920er- und 1930er-Jahren grössere Verbreitung (Kapitel 9.3.). Die Mitgliedschaft beim Ciclists-Club Basel und die Ausfahrten mit den Vereinskameraden dürften entscheidend gewesen sein, dass Ernst sein Fahrrad vermehrt auch in der Freizeit einsetzte. Dies zeigt, dass die Fahrradclubs eine wichtige Rolle spielten in der Popularisierung des Fahrrades (Kapitel 9.3.2.). Das Fahrrad erweiterte auch Ernsts räumliche Aktionsradien; mit diesem verliess er regelmässig den städtischen Raum. Hinweise darauf, dass Ernst mit dem Basler Tram unterwegs war, fehlen in der Biografie. Ernst hätte sich dies mit seinen Erträgen aus den Immobiliengeschäften sicherlich leisten können. Dies lässt den Schluss zu, dass sozioökonomische Faktoren das Mobilitätsverhalten nur bedingt erklären. Gewohnheiten dürften eine mindestens ebenso grosse Rolle gespielt haben.

Verständnis hätte Ernst Witzig erst nach seinem erfolgreichen Immobiliengeschäft zum Bürgertum gezählt.

1500 Philipp Sarasin hat die Einkommens- und Vermögensverteilung in der Stadt Basel um die Jahrhundertwende ermittelt. Vgl. Sarasin 1997: 84–90.

13.4. Paul Thüerer (1878–1967): Damals in Monstein

13.4.1. Mobilitätsbiografie

Paul Thüerer kam 1878 als ältestes von vier Kindern in Valtanna, oberhalb Trimmis im Kanton Graubünden, zur Welt. Seine Eltern zogen ein Jahr später in die Geissweid¹⁵⁰¹ und betrieben dort Landwirtschaft. Die Geissweid war ein Weiler, der zwischen Chur und Domat/Ems lag. Paul und seine Geschwister verrichteten viel Arbeit auf dem elterlichen Hof: Paul musste am Morgen die Kühe melken und die Milch mit seinem Bruder auf einem Handwagen nach Chur bringen. Dort verteilten sie die Milch an die Kundschaft, die über die ganze Stadt verstreut war. Die Heuernte im Juni dauerte von vier Uhr am Morgen bis zehn Uhr nachts. Nicht selten waren auch die Sonntage mit Arbeit gefüllt:

«Wir beneideten die Stadtkinder, die am Sonntag mit ihren Eltern (...) spazieren konnten, während wir mit Rechen und Gabeln auf dem Felde uns tummeln mussten. Unser Leben spielte sich abwechselnd auf dem Felde, im Haus und im Stall ab.»¹⁵⁰²

Die Sommermonate verbrachte Paul häufig auf der Alp. 1885 ging er mit seinem Vater und weiteren männlichen Familienmitgliedern auf eine Alpfahrt. Es wurden zwölf Stück Vieh auf die Alpwiesen getrieben, was neun Stunden Fussmarsch bedeutete. Oft blieb Paul bei den Knechten auf der Alp und half ihnen als «Obersässbube»¹⁵⁰³ bei der Arbeit. Die wenige freie Zeit auf der Alp wurde mit Geschichtenerzählen, Singen oder Schlafen verbracht. Paul verbrachte die Sommerferien in den Jahren 1885 bis 1890 bei seinen Grosseltern in Valtanna, einem Bergdorf rund zwölf Kilometer von der Geissweid entfernt. Dort musste er Ziegen hüten und dem Grossvater beim Heuen helfen. Auch während der Kantonsschulzeit sollte Paul den Sommer bei Verwandten in den Bergen verbringen und sie beim Heuen und Holzen unterstützen.

Die Familie Thüerer stand in engem Kontakt mit den Bewohnern der umliegenden Dörfer und mit den Nachbarn. Diese kamen häufig auf die Geissweid: Die Gemüsefrau verkaufte das Gemüse der Familie Thüerer auf dem Markt, die Schneiderin und der Schuhmacher fertigten für sie Kleider und Schuhe an, und der Metzger kam einmal im Jahr vorbei, um das Vieh zu schlachten. Zudem beherbergte die Familie Thüerer Waldarbeiter und Tagelöhner. Mit diesen wurden die

Mahlzeiten eingenommen und Neuigkeiten ausgetauscht. Die Nachbarn halfen sich gegenseitig, wenn Arbeit auf dem Hof oder Feld anstand. Nach dem Heuen, Metzgen und an den Winterabenden sass Hausgemeinschaft und Nachbarfamilien bei Essen, Spiel, Geschichtenerzählen und Singen zusammen.

Das Leben spielte sich aber nicht nur auf der Geissweid ab. Verschiedentlich wurde der Weg ins rund zwei Kilometer entfernte Nachbardorf Felsberg unternommen, wo die Kirche, die Schule und der Konfirmandenunterricht besucht wurden. Paul traf auf dem Schulweg mit Arbeitern aus Felsberg zusammen, mit denen er «gerne Gespräche anknüpfte».¹⁵⁰⁴ Chur wurde einerseits besucht, um die Milch auszuliefern, andererseits, um den Bündner Jahrmärkten beizuwohnen. Diese bildeten gemäss den Schilderungen der Biografie den Höhepunkt des bäuerlichen Jahres im Kanton, aber auch der Familie Thüerer. Aus dem ganzen Kanton strömten die Bauern nach Chur. Paul und seine Geschwister kauften für wenig Geld Süssigkeiten oder benutzten das Karussell: «Für einen Fünfer durften wir Buben ein Holzpferd besteigen und ritten dann stolz wie Fürsten einige Male im Kreis herum. Die Mädchen sass in vergoldeten Kutschen und fühlten sich wie Märchenprinzessinnen.»¹⁵⁰⁵

Von 1893 bis 1900 besuchte Paul die Kantonsschule in Chur. Da ihm der Vater für den Schulweg kein Fahrrad kaufen wollte, stand Paul jeden Tag um fünf Uhr auf, damit er zum Schulbeginn um sieben Uhr in Chur war. Das Mittagessen nahm er in einer Pension in Chur ein, wohl weil der Fussweg nach Hause rund eine Stunde gedauert hätte. Grundsätzlich galt während der Kantonsschulzeit die Devise: «Für Vergnügen hatten wir wenig Zeit.»¹⁵⁰⁶ Die Lehrer gaben viele Hausaufgaben. Gelegentlich blieb Zeit für einen Besuch im Stadttheater oder einer Tanzveranstaltung. An den Winter sonntagen wurde geschlittelt. Einige von Pauls Schulkollegen gaben sich dem Reiten, Tanzen und Turnen hin; er las lieber literarische und historische Bücher. Von 1898 bis zum Ende der Kantonsschulzeit war Paul Mitglied einer Studentenverbindung. Die Aktivitäten dort bestanden aus Biertrinken, Singen und Diskutieren im Stammlokal in Chur.

Ein Lehrer überzeugte Pauls Vater, dass sein Sohn die Voraussetzungen für ein Universitätsstudium erfüllte. Da Paul Pfarrer werden wollte, entschied er sich zum Theologiestudium. Von 1900 bis 1904 besuchte Paul die Universitäten in Basel, Heidelberg, Berlin, Zürich und Florenz, um sich zum Pfarrer ausbilden zu lassen. Aus gesundheitlichen Gründen begab er sich auf Anraten des Arztes nach dem ersten Studiensemester für einige Monate zu einem Kuraufenthalt ins Engadin nach Ftan. Dort schloss er sich der ledigen Dorfge-

¹⁵⁰¹ In der Biografie wird die veraltete Bezeichnung Gaisweid verwendet.

¹⁵⁰² Thüerer 2005: 21.

¹⁵⁰³ Ebd.: 54.

¹⁵⁰⁴ Ebd.: 65.

¹⁵⁰⁵ Ebd.: 47.

¹⁵⁰⁶ Ebd.: 102.

sellschaft an, die sich jeden Sonntag im Wirtshaus zu Spiel, Tanz und Gesang traf. Bei schönem Wetter unternahm Paul Wanderungen. Im Sommer 1901 kehrte er zu seinen Eltern zurück, um abermals «fleissig in der Landwirtschaft»¹⁵⁰⁷ mitzuhelfen. Bald darauf nahm er das Studium wieder auf. Während seiner Zeit an der Universität Heidelberg traf sich Paul jeden Samstag mit seinen Mitstudenten im Stammlokal. Es wurde Bier getrunken, gesungen und diskutiert. Über seine Studienzeit und insbesondere über seine Auslandsaufenthalte ist in der Biografie nur wenig enthalten. Wahrscheinlich gab sich Paul dem Studentenleben hin, welches sich ähnlich gestaltet haben dürfte wie in Heidelberg.

1904 wurde Paul zum Pfarrer in Monstein gewählt, auf 1600 Metern über Meer. Heute ist das Bergdorf ein Teil der Gemeinde Davos. Bevor er seine Stelle antrat, reiste er mit Eisenbahn, Postkutsche, privatem Fuhrwerk und zu Fuss ins Dorf, um das Pfarrhaus in Augenschein zu nehmen, wo er später wohnen würde, und die Dorfbevölkerung kennenzulernen. Im Juli 1904 siedelte er definitiv nach Monstein über. Da er – anders als die Dorfbevölkerung – nicht in der Landwirtschaft tätig war und es in Monstein keine Einkaufsmöglichkeit gab, musste er sich das Lebensnotwendige in einem Laden in Glaris besorgen. Dafür musste er hin und zurück je eine Stunde zu Fuss gehen. Das Morgen- und Abendessen nahm er allein im Pfarrhaus ein, das Mittagessen gegen Entgelt bei der Familie des Posthalters. Von den übrigen Familien wurde er verschiedentlich zum Essen eingeladen. Auch in der örtlichen Gaststätte kam er in Kontakt mit den Dorfbewohnern.

Im rund zwanzig Kilometer entfernten und etwas tiefer gelegenen Filisur lernte er Nina, die Tochter des Landammannes, der gleichzeitig Gastwirt war, kennen und lieben. Die Überwindung der rund vierhundert Höhenmeter nahm zu Fuss mehrere Stunden in Anspruch. Der Weg war nicht nur weit, sondern stellenweise auch halsbrecherisch. Er unternahm diese Strecke mehrfach, auch wenn sie im Winter kaum passierbar war. Pauls Schilderungen geben einen Eindruck, welche Risiken er überwand, um seine Angebetete zu sehen:

«Der äusserst schmale Pfad, auf dem man nur vorsichtig einen Fuss vor den andern setzen kann, durchquert die grosse Breitrüfe [der Name des Fusswegs, BS], die ganz hoch oben vom Piz Muchetta und Stulsergrat herab kommt. Wenn der Wanderer auf dieser Schutthalde ohne festen Stand ausgleitet, findet er keinen Halt mehr und stürzt rettungslos hinab in das wenige Meter weiter unten

vorbeifliessende, reissende Landwasser und es ist um ihn geschehen.»¹⁵⁰⁸

Der Winter war 1905 kalt und schneereich, weswegen Paul im Pfarrhaus blieb: «Grosse Schneemassen umgeben uns hier und mit der Aussenwelt habe ich wenig Verbindung und ich begehre sie auch nicht.»¹⁵⁰⁹ Im März 1905 reisten Paul und Nina mit Postwagen und Eisenbahn nach Chur, um Pauls Eltern die Verlobung bekanntzugeben. In Chur besuchte er neben seiner Familie Verwandte und Bekannte. Der Sommer 1905 gestaltete sich für Paul ruhig: In Monstein gab es weder Hochzeiten noch Beerdigungen, und die Bevölkerung war mit der landwirtschaftlichen Arbeit beschäftigt. Damit musste Paul nur die Sonntagspredigten vorbereiten, was viel Zeit für Wanderungen übrig liess: So ging er häufig nach Filisur zu seiner Braut, besuchte befreundete Pfarrer in umliegenden Dörfern oder führte Kurgäste auf verschiedene Berggipfel.

Viel Arbeit bedeuteten die Weihnachtszeit und der Jahreswechsel 1905/1906. Paul hielt viele Predigten in Monstein, aber auch in Nachbardörfern wie Frauenkirch und Glaris. Er besuchte die Nachbardörfer mit den Skiern und führte den Skiunterricht in der Schule ein, was ihm den Übernamen Skipfarrer einbrachte. Von den Monsteiner Familien wurde er zum «Neujährten»¹⁵¹⁰ eingeladen: Dies war abendliches geselliges Beisammensein bei Gebäck, Wein und Kaffee.

Im März 1906 besuchte er mit seiner Braut abermals seine Eltern. Anlass war wahrscheinlich die Grossmutter, welche im Sterben lag. Während dieser Zeit gingen Paul und Nina nach Chur, um Einkäufe zu tätigen. Im Mai desselben Jahres heirateten die beiden, und ihm Herbst trat Paul die Pfarrstelle in Tamins an. Dies deshalb, weil der Lohn besser war als in Monstein und weil Tamins nur etwa sieben Kilometer entfernt vom Elternhaus war. Mit der Rhätischen Bahn war Paul von Tamins aus in rund zwanzig Minuten in Chur.¹⁵¹¹ Die Reise von Monstein zum Elternhaus hatte rund 45 Kilometer umfasst und mit häufigem Umsteigen und Fussmärschen einen ganzen Tag gedauert. Die Aufzeichnungen enden mit der letzten Predigt in Monstein, die er im September 1906 hielt. Aus der Einleitung der Biografie ist zu entnehmen, dass er das Pfarramt Tamins-Reichenau von 1906 bis 1910 innehatte und danach bis zu seiner Pensionierung Pfarrer in Netstal, Kanton Glarus, war.

1508 Ebd.: 180–181.

1509 Ebd.: 207.

1510 Ebd.: 260.

1511 Reisebegleiter für die Schweiz 1910: 226.

1507 Ebd.: 140.

13.4.2. Einordnung

Pauls Familie war in der Landwirtschaft tätig und damit dem ersten Wirtschaftssektor zugehörig, wie dies auf rund sechzig Prozent der Berufstätigen im Kanton Graubünden in den beiden letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts zutraf.¹⁵¹² Kennzeichen der bäuerlichen Tätigkeit vor allem im Sommer waren lange Arbeitszeiten und harte körperliche Arbeit unter Einbezug vieler Arbeitskräfte. Dazu gehörten Kinder, Nachbarn und Tagelöhner.¹⁵¹³ Paul, der in seiner Biografie zwar von einer «Jugend in «wilder Freiheit»»¹⁵¹⁴ spricht, dürfte diese bisweilen in erster Linie arbeitend und mit weniger Freiheiten zugebracht haben, als er in der Biografie zu vermitteln versuchte. Auch die «Sommerferien»¹⁵¹⁵ bei den Verwandten auf der Alp waren vorrangig Arbeitseinsätze und galten – anders als die Bezeichnung Ferien vermuten lässt – nicht primär der Erholung. Dies dürfte ebenso bei den Alpfahrten und den Aufenthalten auf den Maiensässen der Fall gewesen sein. Durch diese Tätigkeiten verliess Paul sein gewohntes Umfeld in der Geissweid früh und legte als Arbeitsgehilfe weite Strecken zurück, die ihn von den Talgehenden auf die Sommerweiden in grosser Höhe führte.¹⁵¹⁶ Die arbeitsfreie Zeit wurde für gewöhnlich mit geselligen Aktivitäten im Hausverband und mit Nachbarn zugebracht. Aussergewöhnlich war der Bündner Jahrmarkt, der Aufregung und Abwechslung in den Alltag brachte.

Paul dürfte auch während der Kantonsschule wenig Zeit gehabt haben, über die er frei verfügen konnte. Denn neben Schulunterricht und Hausaufgaben stand die Feld- und Hofarbeit bei den Eltern an. Zerstreuung, geselliges Beisammensein und gleichzeitig geistige Stimulation fand er in der Studentenverbindung. Schlüsselereignisse waren die Wohnortswechsel, als Paul Theologie an den verschiedenen Universitäten studierte. Der Alltag und damit auch die Habits dürften sich dabei kaum verändert haben: Nach wie vor standen Lernen, die Freizeit in den Studentenverbindungen und das Mithelfen auf dem elterlichen Hof im Zentrum seiner Tätigkeiten. Letzteres bedeutete die zeitweise Rückkehr zu seinen Eltern, was in den Semesterferien geschah. Ein weiteres Schlüsselereignis war, als Paul die Pfarrerstelle in Monstein annahm und seinen Wohnsitz dorthin verlegte. Wie als Kind bei den Eltern wurde die arbeitsfreie Zeit in Monstein ebenfalls in Wirtshäusern und in Bauernstuben bei Gesang, Speis, Trank und Geschichtenerzählen verbracht. Als Pfarrer gehörte Paul den Freien Berufen an, was bedeutete, dass er weitgehend autonom über seine Arbeits-

und Freizeit verfügen konnte (Kapitel 2.1.1.). Die arbeitsfreie Zeit nutzte er für ausgedehnte Wanderungen, was bestätigt, dass Wandern nicht nur in den Strukturen von Wanderverbänden erfolgte (Kapitel 11.3.2.). Auch das Skifahren wurde eine Mobilitätspraxis, die es ihm erlaubte, seine neue Wohn-gemeinde (Monstein) vorübergehend zu verlassen. Daneben schien er mindestens einmal pro Jahr seine Eltern zu besuchen, was einen erheblichen finanziellen, zeitlichen und logistischen Aufwand bedeutete. Ein drittes Schlüsselereignis war die Hochzeit und der Umzug nach Tamins, wo er seine neue Stelle antrat und sich mit seiner Frau niederliess.

Paul dürfte sämtliche Strecken im Alltag zu Fuss zurückgelegt haben. Dies ging einerseits auf die fehlende Verkehrsinfrastruktur in der Landschaft Davos zurück – gerade das Einkaufen in Glaris hätte eine erhebliche Zeitersparnis gebracht, hätte er diese Strecke mit dem Fahrrad oder mit der Eisenbahn zurücklegen können. Auch seine zukünftige Braut konnte er nur zu Fuss besuchen; die Bahnverbindung Davos-Filisur ging erst 1909 in Betrieb, nachdem die beiden schon verheiratet waren.¹⁵¹⁷ Andererseits ging Paul auch freiwillig viel zu Fuss, etwa auf Wanderungen. Ob Paul wanderte, weil ihm als Freizeitbeschäftigung neben dem Lesen kaum etwas anderes übrigblieb, oder ob Wandern seine bevorzugte Tätigkeit neben dem Pfarrerberuf war, geht aus der Biografie nicht hervor. Sicherlich handelte es sich beim Wandern um eine Mobilitätspraxis, die ihm aus seinen Kinder- und Jugendjahren vertraut war, welche ihn als Arbeitsgehilfen auf stundenlangen Fussmärschen in die Alpweiden führte. Paul nutzte moderne Verkehrsmittel nur, wenn er von Monstein aus seine Eltern besuchte. Auch die Umzüge im Rahmen des Studiums dürften mit modernen Verkehrsmitteln geschehen sein, wahrscheinlich mit der Eisenbahn.

13.5. Lisel Bruggmann (1900–1973): Not macht erfinderisch, Erzählungen

13.5.1. Mobilitätsbiografie

Lisel Bruggmann kam 1900 in Weinfeldern als ältestes von drei Kindern auf die Welt. Ihr Vater war als Maler angestellt, und ihre Mutter war Näherin in Heimarbeit, die Textilien für das örtliche Möbelgeschäft sowie für Privatkunden anfertigte. Der Vater vertrank einen Teil des Lohns im Wirtshaus, und der Lohn aus der Heimarbeit war gering. Deshalb war die Mutter zur beständigen Arbeit angehalten: «Wir gehörten zu den armen Leuten im Dorf. Die Mutter nähte Bettwäsche, nähte jeden Tag von früh bis spät; manchmal, wenn

1512 Vgl. HSSO F.10b.

1513 Vgl. Hauser 1989: 93–101.

1514 Thürer 2005: 19.

1515 Ebd.: 22.

1516 Die sogenannte Transhumanz war kennzeichnend für die Alpwirtschaft. Vgl. Mathieu 1992: 237–245.

1517 Wägli 2010: 25.

sie eilige Arbeit hatte, bis lange nach Mitternacht.»¹⁵¹⁸ Da der Vater das Wirtshaus besonders oft in der Weihnachtszeit aufsuchte, war die Arbeitstätigkeit der Mutter während dieser Zeit noch intensiver. Die Kinder unterstützten die Mutter, indem sie die Endprodukte den Kunden auslieferten und für die Familie einkauften. Wenn die Kinder von den Kunden Trinkgeld erhielten, mussten sie es beim Vater abgeben. Der Vater war Mitglied des örtlichen Männerchors und besuchte jede Woche die Probe.

1906 zog die Familie per Eisenbahn von Weinfelden nach Winterthur um, wo Verwandte des Vaters lebten. Der Grund des Umzugs wird in der Biografie nicht genannt. Das Familienleben änderte sich durch den Umzug kaum: Die Mutter war nach wie vor Heimarbeiterin und der Vater Maler. 1915 rückte der Vater, der deutscher Staatsbürger war, in das Deutsche Heer ein. Ohne das väterliche Einkommen war die Not der Familie noch grösser. 1916 verliess Lisel die Sekundarschule und wurde Arbeiterin in einer Seidenweberei. Sie musste täglich 25 Minuten zu Fuss gehen und hatte 1,25 Stunden Mittagspause. Morgens um sechs Uhr musste sie aus dem Haus. Dennoch: «Die Arbeit gefiel mir gut, aber sie war streng, eine böse Akkordhette.»¹⁵¹⁹ Das Einkommen, welches Lisel aus der Fabrikstätigkeit erwirtschaftete, war für die Familie Bruggmann von zentraler Bedeutung, zumal die Preise während des Ersten Weltkrieges stiegen. In der Fabrik kam sie in Kontakt mit Angehörigen der Sozialistischen Freien Jugend, an deren Versammlungen sie ausserhalb der Fabrikarbeit teilnahm. 1918 besuchte sie eine Operettenvorstellung und war damit das erste Mal in einem Theater. Das kostete sie nach eigenen Angaben für den schlechtesten Sitz zwei Stundenlöhne, sodass sie «dafür manches Znüni [morgendliche Zwischenmahlzeit, BS] opfern»¹⁵²⁰ musste.

Mit der Zeit wurde Lisel von der Arbeit in der Seidenweberei krank und verliess diese mit 18 Jahren. Um ihre Familie mit Geld zu versorgen, nahm sie eine Stelle als Dienstmädchen in einem Hotel in Lugano an, für welches in einem Zeitungsinserat geworben wurde. Per Eisenbahn fuhr sie in den Kanton Tessin. Der Patron des Hotels war launisch und gewalttätig, das Essen für die Bediensteten war schlecht, und der war Lohn niedrig. Zudem beschränkte sich die arbeitsfreie Zeit auf zwei bis drei Stunden alle 14 Tage. Während dieser Zeit konnte das Dienstpersonal höchstens einen Ausflug auf den Monte Brè, einen nahegelegenen Ausflugsberg, unternehmen. Im Hotel gefiel es Lisel nicht, weshalb sie es nach wenigen Wochen verliess.

Sie arbeitete weiterhin im Tessin – zunächst einige Wochen als Serviertochter in einem Restaurant, danach als Dienstmädchen in einem Privathaushalt. Noch im gleichen

Jahr, 1918, ging sie aber zurück zu ihrer Familie in Winterthur. Sie versuchte, eine Anstellung in einer Fabrik zu erhalten; die hohe Arbeitslosigkeit nach dem Ersten Weltkrieg verhinderte dies allerdings. Stattdessen arbeitete sie einige Stunden pro Tag in einer städtischen Volksküche. Dort erhielt sie das Mittagessen und einen Franken Tageslohn. Dies war zwar rund viermal weniger als ein Fabriklohn, dafür genoss sie die freie Zeit. In dieser las und badete sie, zudem traf sie sich mit Angehörigen der Sozialistischen Jugend. 1919 lernte sie ihren künftigen Mann, Hans Bruggmann, kennen, womit die Aufzeichnungen enden.

13.5.2. Einordnung

Lisel Bruggmann erzählt in ihrer Biografie von ihren ersten 19 Lebensjahren. Ähnlich wie bei Jacob Kreis (Kapitel 13.2.) wird darin das Leben einer Arbeiterfamilie charakterisiert, dessen meiste Aktivitäten sich auf die Sicherung der materiellen Existenz fokussierten. Die ganze Familie war darin involviert: Vater und Mutter arbeiteten, Lisel und ihre Schwester mussten Einkaufs- und Botengänge ausführen. Lisel musste nach Schulschluss zudem in der Fabrik arbeiten, nachdem der Vater in die Armee einrückte und dadurch ein ganzes Einkommen wegfiel.

Aus dem Familienleben ist ausserhalb dieser Beschreibungen kaum etwas zu erfahren, damit kann über alltägliche Mobilitätspraktiken nur spekuliert werden: Die Mutter dürfte die meiste Zeit im Haus gewesen sein, um sich der Arbeit zu widmen. Die räumlichen Bewegungen des Vaters dürften sich im Wesentlichen zwischen Wohnung, Wirtshaus und Arbeitsplatz abgespielt haben. Der mobile Alltag der Kinder war vom Schulbesuch, von der Auslieferung der Ware an die Kundschaft und von Einkäufen geprägt. Das wenige Geld, welches der Vater zu einem guten Teil vertrank, und die geringe Freizeit schränkten die Handlungsspielräume ein. Der Operettenbesuch dürfte ein Höhepunkt in der Freizeit von Lisel gewesen sein. Von Familienaktivitäten wie Ausflügen oder Spaziergängen ist keine Rede.

Die Wege dürften zu Fuss gegangen worden sein. Dies einerseits, weil sich der Alltag im unmittelbaren räumlichen Umfeld der Wohnung abspielte, andererseits war für Eisenbahnfahrten oder für ein Fahrrad kaum Geld vorhanden. Die Eisenbahn dürfte bloss für Wohnsitzwechsel genommen worden sein: Einmal, als die Familie von Weinfelden nach Winterthur übersiedelte; ein weiteres Mal, als Lisel in den Kanton Tessin reiste, um dort als Hotelangestellte, Serviertochter und Dienstmädchen zu arbeiten. Die Wohnsitzwechsel können als Schlüsselereignisse bezeichnet werden: Der Umzug von Weinfelden nach Winterthur dürfte mit der Hoffnung verbunden gewesen sein, die wirtschaftliche Situation der Familie zu verbessern. Der temporäre Aufenthalt von Lisel im Tessin und die dortigen Arbeitsein-

1518 Bruggmann 1982: 13.

1519 Ebd.: 50.

1520 Ebd.: 58.

sätze dienten dazu, die Familie finanziell zu unterstützen. Im Kanton Tessin drehte sich Lisels Alltag meist um den Einkommenserwerb. Geld und Zeit waren nach wie vor knapp, die Freizeit als Dienstmädchen im Hotel beschränkte sich auf einige wenige Stunden alle zwei Wochen. Die Habits im Tessin und im Elternhaus waren dadurch ähnlich. Erst als Lisel nach Winterthur zurückkehrte und nur noch wenige Stunden pro Tag arbeitete, blieb ihr mehr Zeit. Dies erlaubte ihr, sich weiterzubilden und sich politisch zu engagieren. Das unmittelbare räumliche Umfeld dürfte sie dabei nach wie vor nicht verlassen haben, sodass sie sich meist in der Wohngemeinde aufhielt.

13.6. Adeline Favre (1908–1983): Ich, Adeline, Hebamme aus dem Val d'Anniviers

13.6.1. Mobilitätsbiografie

Adeline kam 1908 als achtetes von vierzehn Kindern in Saint-Luc im Kanton Wallis in einem bäuerlichen Betrieb auf die Welt. Die Kinder- und Jugendzeit von Adeline war geprägt von Arbeit im Haushalt, im Stall und auf dem Feld. Als eines der mittleren Kinder musste sie oft auf die jüngeren Geschwister aufpassen und konnte deswegen kaum mit den anderen Dorfkindern spielen. Da Adeline besonders kräftig war, musste sie früh in der Landwirtschaft mithelfen. Der Vater nahm sie als Vierzehnjährige zwei Jahre früher von der Schule, damit sie ihm bei den landwirtschaftlichen Tätigkeiten half.

Adeline bezeichnete ihre Familie als arm. Dies zeigte sich an der Grösse und Ausstattung des Haushaltes: Die Familienmitglieder teilten sich vier Betten in zwei Zimmern. Das Haus verfügte über kein fliessendes Wasser, dieses musste stattdessen täglich aus dem Brunnen geschöpft werden. Die Familie besass ein bis zwei Kühe, deren Milch an ein nahegelegenes Hotel verkauft wurde. Das wenige Bargeld, über welches die Familie verfügte, stammte aus dem Weinbau. Eine schlechte Ernte bedeutete «schwere finanzielle Folgen»¹⁵²¹ für das kommende Jahr. Der Vater arbeitete von 1914 bis 1915 in einer Fabrik in Chippis. Der dreistündige Arbeitsweg erfolgte zu Fuss. Ein Betriebsunfall hinterliess beim Vater bleibende körperliche Schäden, weshalb er die Fabrikarbeit bald aufgeben musste.

Arbeit und religiöse Bräuche gaben die Struktur des Familienalltags vor. Dieser begann um sieben Uhr mit der Messe, an der die ganze Familie teilnahm. Danach folg-

ten Frühstück, Schule und Arbeiten am Hof, im Stall oder auf dem Feld. Die Tage waren anstrengend und lang: «Am Abend gingen wir früh zu Bett, denn wir waren von der täglichen Arbeit müde.»¹⁵²² Am Sonntag besuchte die Familie den Gottesdienst. An den Wintertagen wurde weniger lang gearbeitet. An diesen traf sich die Dorfgemeinschaft beim abendlichen Beisammensein: Frauen strickten und webten, während die Männer schwatzten. Dazu wurden Lieder gesungen, Geschichten erzählt und Gesellschaftsspiele gespielt. Manchmal wurde gegen den Willen des Pfarrers getanzt. An Fasnacht und Neujahr kamen mehrere Familien zusammen. Es wurde zusammen Fleisch gegessen und Wein getrunken. Der Wechsel zwischen Wein- und Ackerbau sowie Viehwirtschaft bedingte mehrmalige Wohnsitzwechsel im Jahr. Die Umzüge waren aufwendig und dauerten meist rund eine Woche: «Das war ein grosses Durcheinander! (...) Auf den Wagen packte man die Lebensmittel, die Haustiere, einen Teil der Kleider.»¹⁵²³

Adeline begann sich für den Hebammenberuf zu interessieren. Da die Hebammenschule in Freiburg keine Schülerinnen mehr aufnahm, entschied sich Adeline ohne Einverständnis der Eltern, die Hebammenschule in Genf zu besuchen. 1926 reiste sie als 18-Jährige alleine nach Genf, um die Aufnahmeprüfung an der Maternité abzulegen. Sie nahm dazu die Eisenbahn, wobei es sich um ihre erste Eisenbahnfahrt handelte. Da sie mehrmals umsteigen musste, bezeichnete sie die Reise nach Genf als eine «eintägige[*n*] Expedition».¹⁵²⁴

Die Schulordnung an der Maternité bezeichnete Adeline als «schrecklich».¹⁵²⁵ Es herrschte ein Ausgehverbot, und es gab drei Stunden Freizeit pro Woche, einen freien Sonntag-nachmittag im Monat und acht Ferientage pro Jahr. Die Arbeitstage bestanden aus zwölf Stunden Arbeit. Dorffangehörige, die Adeline besuchten, musste sie im Besucherzimmer der Maternité empfangen. Die wenige Freizeit durfte sie ausserhalb der Maternité verbringen: «Während dieser drei Stunden trieben wir uns in der Stadt herum.»¹⁵²⁶ Mit Schulkameradinnen besuchte sie beispielsweise ehemalige Patientinnen oder Volksfeste auf dem Plainpalais. Aber einen Jungen zu treffen oder «in einem Restaurant ein Glas Wein zu trinken»¹⁵²⁷, hätte sie sich «nie gewagt».¹⁵²⁸ Obwohl sie Heimweh hatte, sah Adeline ihre Familie in diesen Jahren nur zweimal; einmal für die Beerdigung eines Geschwisters. An hohen kirchlichen Feiertagen wie Weihnachten blieb sie in Genf.

1522 Ebd.: 26.

1523 Ebd.: 9.

1524 Ebd.: 42.

1525 Ebd.: 46.

1526 Ebd.: 60.

1527 Ebd.: 61.

1528 Ebd.

1521 Favre 1982: 7.

Nach der Ausbildung in Genf kehrte Adeline ins Wallis zurück. In Muraz, wo sie wohnte, nahm sie ihre Tätigkeit als Hebamme im Jahr 1929 auf. Drei Jahre später heiratete sie im Alter von 25 Jahren Louis, der Verkäufer im örtlichen Lebensmittelgeschäft war. Louis war zwei Jahre jünger und ebenfalls in Saint-Luc aufgewachsen. Das Paar bezog eine Wohnung in Sierre. Von eigenen Kindern ist in der Biografie keine Rede.

Die Entbindungen fanden anfänglich bei den Frauen zuhause statt, was für Adeline eine ständige Bereitschaft und «viel Hin und Her»¹⁵²⁹ bedeutete. Die werdenden Väter kamen bei ihr persönlich vorbei und informierten sie über anstehende Geburten. Nach einer erfolgreichen Geburt gab es eine Mahlzeit, zu der Adeline eingeladen war. Anfänglich besuchte sie stets die Taufen, an welche sie ebenfalls eingeladen wurde: Jeweils am Sonntagmorgen fand die Taufe statt, danach wurde im Haus des Täuflings gegessen. Im höheren Alter und mit zunehmenden gesundheitlichen Problemen schlug sie solche Einladungen zusehends aus.

Adeline war meist mit dem Fahrrad unterwegs, bei längeren Strecken verlud sie das Fahrrad auf das Postauto. Das Fahrradfahren wurde ihr von einer Schulkameradin während der Hebammenausbildung beigebracht. Sie nahm das Fahrrad nur tagsüber, nachts wurde sie nach der Geburt von den Ehemännern zu Fuss nach Hause gebracht. Beim Besuch der Wöchnerinnen wurde Adeline manchmal von ihrem Ehemann begleitet, der wie sie ein Fahrrad besass. Sie machte Hausbesuche in einem Radius von rund sechs Kilometern. Dazu gehörten Orte wie Noes, Veyras, Sierre und Chippis. Eines der entferntesten Dörfer war Grimontz, welches rund 26 Kilometer von Muraz entfernt lag. 1938 kaufte sie für 3500 Franken einen Gebrauchtwagen, da sie wegen gesundheitlichen Problemen kaum mehr längere Strecken mit dem Fahrrad zurücklegen konnte. Autos gab es im Wallis zu diesem Zeitpunkt «noch wenig»¹⁵³⁰, und eine Frau am Steuer war eine Seltenheit: «Wenn ich in die Dörfer fuhr, kamen alle Kinder gerannt. Oh, eine Frau, die Auto fährt, eine Frau!»¹⁵³¹

Später siedelte sich der erste Walliser Frauenarzt in Sierre an. Dieser führte die Geburten im Spital durch, und die Hausgeburten verloren an Bedeutung. Adeline musste dadurch weniger Hausbesuche machen und arbeitete im Spital in Siders. Adeline und ihr Mann zogen nach dem Zweiten Weltkrieg in ein Haus, das in der Nähe des Spitals lag. Sie wurde Ende der 1970er-Jahre pensioniert.

13.6.2. Einordnung

Adeline Favres Biografie zeichnet die Verhältnisse eines Bauernbetriebes im Kanton Wallis sowie die Tätigkeit als Hebamme im gleichen Kanton nach. Charakteristisch zeigt sich wie bei den übrigen Biografien (ausser bei Ernst Witzig), dass Adeline von Kindsbeinen an die Eltern bei der Erwerbs- und Hausarbeit unterstützen musste. Entsprechend waren die Tage mit Arbeit gefüllt, wobei der bäuerliche Alltag und die religiösen Bräuche die Routinen vorgaben. Die räumlichen Bewegungen von Adeline dürften sich zwischen Wohnhaus, Feld, Stall und Schule abgespielt haben. Das soziale Leben ereignete sich innerhalb der Dorf- und Familienstrukturen. Die arbeitsfreie Zeit wurde in erster Linie mit Ausruhen und Schlafen verbracht. An den Winterabenden und kirchlichen Feiertagen wurde Geselligkeit mit der Familie und mit Nachbarn gepflegt.

Dadurch gab es für sie und ihre Familienangehörigen kaum einen Grund, das Dorf zu verlassen und anders als zu Fuss unterwegs zu sein. Eine Ausnahme dürfte die Fabrikarbeit des Vaters im Tal gewesen sein, der dafür die Gemeinde verlassen musste. Eine weitere Ausnahme war die temporäre Verlagerung des Wohnsitzes in höhere Lagen, wofür die Gemeindegrenzen überschritten wurden. Verkehrsmittel wie Fahrräder oder Automobile dürften auf den Strassen kaum anzutreffen gewesen sein, zumal die Dorfbevölkerung diese im Alltag kaum benötigte beziehungsweise sich diese noch kaum leisten konnte. Dazu kommt, dass die Dorfstrassen in diesem ländlichen Gebiet weitgehend unbefestigt waren, wodurch Voraussetzungen für die Nutzung moderner Strassenverkehrsmittel fehlten (Kapitel 3.3.2).

Der Besuch der Hebammenschule in Genf 1926 kann in Adelines Biografie als Schlüsselereignis bezeichnet werden. Einerseits war er ein Ausbruch aus den bestehenden räumlichen und sozialen Strukturen. Andererseits ging mit dem Ausbildungsbeginn eine Wohnsitzverlagerung einher, als sie das Elternhaus verliess und nach Genf zog. Aber auch in Genf bewegte sich der Alltag in engen Bahnen. Während sich der Alltag in Saint-Luc nach den Bedürfnissen des bäuerlichen Jahres richtete, bestand in Genf ein starrer Wochenplan der Maternité. Da die meiste Zeit in der Maternité verbracht werden musste, waren räumliche Aktionsradien kleiner als in Saint-Luc. Die Ausnahme dürften die Sonntagsausflüge gewesen sein, als Adeline die Maternité kurzzeitig verlassen durfte, und sie gehörten sicherlich zu den Höhepunkten des Wochenablaufs. Adeline nutzte die zeitlichen Freiräume für Abwechslung und Vergnügung. Die Vorgaben der Maternité und soziale Normen engten das Möglichkeitsspektrum für Freizeitaktivitäten ein, dies neben den kaum vorhandenen zeitlichen und monetären Ressourcen: Wirtshausbesuche und Männerkontakte waren ausgeschlossen. Mit welchen Verkehrsmitteln Adeline in ihrer Freizeit in Genf unterwegs war, geht aus der Biografie nicht hervor. Obwohl Genf wie an-

1529 Ebd.: 67.

1530 Ebd.: 106.

1531 Ebd.

dere Schweizer Städte zu diesem Zeitpunkt ein ausgebautes Tramnetz hatte (Kapitel 5.3.), dürfte sie in der Rhonestadt wie zuhause zu Fuss unterwegs gewesen sein.

Weitere Schlüsselereignisse waren der Abschluss der Hebammenausbildung, die Aufnahme der Berufstätigkeit in Muraz 1929 sowie die Heirat 1932 mit der Gründung des Haushaltes mit ihrem Mann in Sierre. Diese brachten einen Wechsel der Wohnstätten mit sich: Zunächst von Genf nach Muraz, danach von Muraz nach Sierre. Die Tage waren weiterhin von Arbeit geprägt. Als Hebamme besuchte sie Patientinnen und Wöchnerinnen in der Region, wofür sie zunächst ein Fahrrad und später ein Automobil nutzte. Die 3500 Franken, welche Adeline für Letzteres ausgab, entsprachen etwa dem, was ein Automobil in den 1930er-Jahren kostete. (Kapitel 10.2.2.). Wie lange Adeline für das Automobil arbeiten beziehungsweise sparen musste, kann wegen fehlender Lohnangaben in der Biografie nicht eruiert werden.¹⁵³² Automobile waren im Kanton Wallis damals eine Seltenheit – die Automobildichte war rund halb so gross wie im Schweizer Schnitt (Kapitel 10.1.2.). Dazu kam, dass Adeline als autofahrende Frau im Kanton Wallis, aber auch schweizweit eine Ausnahme war (Kapitel 10.2.1.).

Der Besitz des Fahrrades und Automobils erweiterte Adelines Mobilitätsoptionen. Mit diesen Verkehrsmitteln war sie einerseits schneller als zu Fuss, was für ihre Hebammen-tätigkeit entscheidend war: Sie machte Hausbesuche in der weiteren Region und musste rasch bei den Müttern sein. Auf den gekiesten Strassen dürfte das Vorwärtskommen mit dem Fahrrad wegen des Reibungswiderstandes mit einem hohen Kraftaufwand verbunden gewesen sein, weshalb sie sich später ein Automobil anschaffte. Diese Verkehrsmittel dürften es ihr auch erleichtert haben, an den Taufen teilzunehmen. Andererseits war der Besitz von Motorfahrzeugen bei Angehörigen von Medizin- und Pflegeberufen überdurchschnittlich verbreitet. So gehörten die Ärzte zu den ersten Berufsgruppen, die motorisiert waren (Kapitel 10.3.1.). Ob Adeline Fahrrad und Automobil ausserhalb des Berufs wie für Ausflüge in der Freizeit einsetzte, geht aus der Biografie nicht hervor, denkbar ist es jedoch.

Mit der Niederlassung des Gynäkologen in Sierre musste Adeline nicht mehr über die Region verstreute Häuser besuchen, sondern erhielt mit der Anstellung im Spital einen stationären Arbeitsplatz. Zudem zog sie mit ihrem Mann in die Nähe des Spitals. Dadurch verkürzten sich die beruflich bedingt zurückgelegten Strecken pro Tag erheblich und machten den Besitz von Fahrrad und Automobil aus beruflicher Sicht weitgehend überflüssig. Inwieweit sie diese Verkehrsmittel nutzte, nachdem sie vom Spital Sierre angestellt wurde, lässt die Biografie offen.

13.7. Fritz Bär (1919–2002): Marienkäfer und Kakerlaken

13.7.1. Mobilitätsbiografie

Fritz Bärs Biografie beginnt mit der Erzählung, dass sein Grossvater, Jakob Rudolf Bär, im Jahr 1880 von Ottenbach, Kanton Zürich, als Handwerksgeselle nach Deutschland auf die Walz¹⁵³³ ging. Jakob Rudolf heiratete in Sachsen und liess sich dort nieder. Das Ehepaar hatte vier Kinder, darunter den Vater des Protagonisten, der ebenfalls Fritz hiess. (Zur besseren Verständlichkeit wird der Vater von Fritz im Folgenden Fritz senior genannt.) Fritz senior war musikalisch begabt und nahm bei einem Militärkapellmeister Unterricht im Trompeten- und Klavierspiel. 1912 heiratete Fritz senior Klara, und die beiden sollten zusammen acht Kinder haben. Nach dem Ersten Weltkrieg zogen Fritz senior und seine Frau nach Ottenbach in die Schweiz, der Heimatgemeinde seines Vaters Jakob Rudolf Bär, da in Deutschland Arbeitslosigkeit und wirtschaftliche Not herrschten. Fritz senior nahm im benachbarten Affoltern am Albis eine Stelle als Arbeiter an, daneben wurde er für verschiedene Anlässe als Klavierspieler gebucht. 1920 kehrten auch seine Eltern (Jakob Rudolf und seine Frau) sowie seine Brüder in die Schweiz zurück. Jakob Rudolf eröffnete in Ottenbach eine Schusterwerkstatt. Seine Familie sowie die Familie von Fritz senior lebten anfänglich im gleichen Haushalt.

1919 kam Fritz, der Protagonist der Biografie, als fünftes Kind von Fritz senior und Klara auf die Welt. Für die nun siebenköpfige Familie wurde der Platz eng im Dreigenerationenhaushalt, sodass der Vater von Fritz, Fritz senior, ein günstiges Haus im rund einen Kilometer entfernten Bickwil kaufte, um dort mit der Frau und den fünf Kindern eine eigene Existenz zu gründen. Zum Grundstück gehörten ein Garten und ein Hühnerhof. Der Vater pachtete ein Landstück, um darauf Kartoffeln und Gemüse anzupflanzen. Er arbeitete in einer Ziegelei in Bonstetten. Den rund acht Kilometer langen Weg legte er täglich mit dem Fahrrad zurück. Während der Vater tagsüber auswärts arbeitete, widmete sich die Mutter dem Haushalt und den Kindern. Sie stand mit ihrem Ehemann am frühen Morgen auf, machte ihm das Frühstück, füllte ihm das Mittagessen in die Militärgamelle ab, weckte danach die Kinder und machte diesen das Frühstück. Danach erledigte sie den Haushalt und machte sich bald an die Vorbereitungen für das Mittagessen. Hunger und Not waren ein ständiger Begleiter im Alltag: «Da es zwischen den Mahlzeiten, also dem Morgen-, Mittag- und Nachtessen, nie etwas gab, nicht einmal ein Stück trockenen

¹⁵³² Es ist lediglich bekannt, dass Adeline pro Geburt zwischen 20 und 30 Franken erhielt. Favre 1982: 67.

¹⁵³³ Zur Gesellenwalz vgl. Hachtmann 2007: 38–39.

Brot, war unser Hunger immer gross.»¹⁵³⁴ Der Fabriklohn des Vaters war gering, umso notwendiger waren die Einnahmen, welche aus seiner Nebentätigkeit als Musiker stammten: «Das damit verdiente Geld war bitter nötig, um die grosse Familie zu ernähren und um den vielen Kindern die allernötigsten Kleider kaufen zu können.»¹⁵³⁵

Mit den geringen finanziellen Mitteln waren auch die Möglichkeiten zur Zerstreung begrenzt. Im Sommer wurde die Zeit im Freien verbracht: Es gab Familienspaziergänge am Sonntag, die Kinder badeten in der Reuss, und die Dorfjugend spielte am Sonntagmorgen Schnitzeljagd. Im Winter blieben die Familienmitglieder in der Stube und sangen, machten Spiele, bastelten, lasen oder gaben einander Rätsel auf. Tagsüber schlittelten die Kinder auf den Dorfstrassen. Dazu kam, dass die Familie Bär zwischen 20 und 21 Uhr ins Bett ging, weshalb die Winterabende kurz waren.

Bickwil war ein Bauernweiler ohne Fabriken, Läden und Gewerbe. Die Würste, die die Familie Bär jeweils am Sonntagabend ass, wurden im örtlichen Wirtshaus gekauft. Milch und Butter konnten in der Dorfkäserei bezogen werden. Diese hatte jedoch nur am Abend offen, als die Bauern ihre Milch abliefern. Das Brot hingegen musste in der Bäckerei in Kirchenfeld gekauft werden, Käse in Lunnern – beides benachbarte Weiler. In Lunnern war auch ein Lebensmittelgeschäft, wo die Familie die Konfitüre bezog. Auch in Affoltern am Albis gab es einen Verkaufsladen. Dort wurden die Schuhe eingekauft, da diese eines der wenigen Dinge waren, das die Familie nicht selbst herstellen konnte. Die Kinder trugen allerdings nur im Winter Schuhe, im Sommer gingen sie barfuss. Die Einkäufe wurden zu Fuss von der Mutter oder von den Kindern erledigt. Oft gingen zwei Kinder zusammen oder die Mutter nahm ein Kind mit. Der Einkaufsweg konnte hin und zurück mehrere Kilometer umfassen, was eine Stunde Fussmarsch bedeutete. Das Fahrrad des Vaters durfte nur Kurt, der älteste Bruder, benutzen.

Später pachtete der Vater ein grösseres Stück Land, welches er mit seinen Brüdern bestellte. Neben den Hühnern hielt die Familie Hasen, Schweine und Ziegen. Daneben gründete Fritz senior eine Tanzmusikkapelle sowie einen Handharmonikaklub, und er dirigierte die Musikgesellschaft Bonstetten. Dazu stimmte er Klaviere und gab Musikunterricht. Weiter trug die Familie drei Tageszeitungen in den Weilern Bickwil, Kirchfeld, Oberlunnern, Unterlunnern, Wolsen und Toussen aus.¹⁵³⁶ Das Zeitungsaustragen besorgten die Mutter und die Kinder. Diese Bemühungen hatten das Ziel, dass sich die Familie von der Lohnabhängigkeit von Fritz senior lösen konnte. Dies war 1928 der Fall: Der Vater gab die Fabrikarbeit auf und widmete sich vollzeitlich

seinen musikalischen Tätigkeiten. Er eröffnete bald darauf ein Musikgeschäft in Zug, wo er Instrumente und Noten verkaufte sowie Musikunterricht anbot. Er pendelte die Strecke zwischen Affoltern am Albis und Zug mit der Eisenbahn, wofür er ein Abonnement besass (Kapitel 7.3.2.). Von Bickwil zum Bahnhof Affoltern fuhr er täglich mit dem Fahrrad. Das Engagement als Dirigent bei den verschiedenen Musikformationen behielt er bei.

Im Frühjahr 1930 siedelte die Familie Bär nach Zug über, wo sie in ein Mehrfamilienhaus zog. Wirtschaftlich ging es der Familie besser: Es gab vermehrt Fleisch, Teigwaren und Reis, was in Bickwil kaum der Fall war. Die Küche verfügte über einen Gasherd – das Holzsammeln im Wald und Einheizen der Kochstelle, wie es im Haus in Bickwil erforderlich war, gehörte der Vergangenheit an: «Es genügte nun, den Gashahn aufzudrehen, anzuzünden und die Pfanne aufzusetzen.»¹⁵³⁷ Daneben erhielten alle Kinder neue Kleider und Schuhe, wenngleich sie im Sommer nach wie vor barfuss gingen. Weil der Vater einen Laden besass, trug er keine Arbeiterkleidung mehr: «Jetzt sah man ihn nur noch im Sonntagsgewand, mit schwarzen Halbschuhen und Krawatte.»¹⁵³⁸ Die ganze Familie arbeitete im Laden mit, da der Vater wegen seiner musikalischen Verpflichtungen oft unterwegs war. «Um die vielen Klubs und Unterrichtsstellen besser und rascher erreichen zu können»,¹⁵³⁹ kaufte sich der Vater ein Motorrad. Der Schulweg, welcher in Bickwil eine Stunde in Anspruch nahm, dauerte in Zug nur noch zwei Minuten. Die Kinder mussten auch nicht mehr eine Stunde gehen, um in der Reuss zu baden, sondern sie konnten die nahegelegenen Seebäder besuchen. Später kaufte der Vater ein Haus in Zug: Das Erdgeschoss wurde zum Musikladen ausgebaut, in einem Teil des Hauses wurden Unterrichts-räumlichkeiten eingerichtet, und die Familie bewohnte den ersten Stock.

Nach Abschluss der obligatorischen Schule wollte Fritz seinen «Plan zum Erlernen der verschiedenen Sprachen»¹⁵⁴⁰ umsetzen und reiste dazu nach Gorgier an den Neuenburgersee, wo er bei einem Bauernehepaar gegen Kost und Logis und für ein kleines Taschengeld als Knecht arbeitete. Die Arbeitstage werden in der Biografie als lang und streng bezeichnet: Fritz musste den Stall ausmisten, das Vieh füttern, Wald- und Feldarbeit verrichten sowie die gemolkene Milch zu Fuss in eine Sennhütte bringen. Er besuchte den Konfirmandenunterricht in Colombier im Kanton Waadt, wo er mit der Eisenbahn hinfuhr, was Abwechslung und Erholung in den Arbeitsalltag brachte: «Ich genoss diese Tage, war ich dann doch von der harten Holzerei im Wald befreit

1534 Bär 2003: 34.

1535 Ebd.: 26.

1536 Diese Weiler gehören heute zur Gemeinde Obfelden.

1537 Bär 2003: 155.

1538 Ebd.: 155.

1539 Ebd.: 190.

1540 Ebd.: 197.

und kam immer erst am Abend zurück.»¹⁵⁴¹ Alle drei Monate bekam er fünfzig Rappen Taschengeld. Damit besuchte er das Kino im benachbarten St. Aubin. Einmal ging er auch mit seinem Gastvater nach St. Aubin, um ein Kalb metzgen zu lassen. Auf dem Rückweg lud der Gastvater ihn auf ein Bier in einem Wirtshaus ein. An den Sommersonntagen besuchte Fritz mit seinem Gastvater eine Bergwirtschaft auf der Alp, die von dessen Schwiegervater geführt wurde. Der Fussmarsch dorthin dauerte eine Stunde. Der Gastvater unterhielt sich beim Weintrinken mit den anderen Bauern. Fritz musste derweil die Kegelbahn betreuen, die sich auf der Wiese nebenan befand und die die Bauern benutzten: «Also nicht einmal an einem so herrlichen Tag konnte ich mich nach der Stallarbeit ausruhen (...) Aber – keinen Lohn, nicht einmal ein Trinkgeld gab es.»¹⁵⁴² Im Herbst und an Weihnachten ging Fritz für einige Tage zurück zu seiner Familie nach Zug.

Nach dem Jahr in Gorgier fand Fritz eine Stelle bei einer Tessiner Pension, wo er als Hausbursche und Portier angestellt war. Da die meisten seiner Arbeitskollegen ebenfalls aus der Deutschschweiz waren und er deshalb kaum Italienisch sprach, und weil ihm die Arbeit nicht gefiel, reiste er nach wenigen Wochen zurück ins Elternhaus. Der Vater besorgte ihm eine Stelle als Ausläufer in einer Winterthurer Bäckerei. Fritz musste täglich die Backwaren austragen und die Backstube reinigen. Nach einem Abstecher nach Gorgier, wo er erneut einige Monate bei seiner ehemaligen Gastfamilie arbeitete, trat er 1937 eine Lehrstelle als Bäcker in Zürich an.

Als Bäckerlehrling waren die Arbeitstage ebenfalls lang: Er musste nachts um zwei Uhr (am Samstag um ein Uhr) aufstehen und bis halb sieben Uhr in der Backstube arbeiten. Nach dem Morgenessen lieferte er die Backwaren mit dem Fahrrad aus und reinigte danach die Backstube. Nachmittags um vier Uhr war Feierabend. An Weihnachten wurde Konfekt hergestellt, was die Arbeitslast vergrösserte, weshalb die freien Nachmittagsstunden wegfielen. Nach der bestandenen Lehrabschlussprüfung im Jahr 1939 blieb er bis zur Rekrutenschule in seinem Lehrbetrieb und erhielt das erste Mal einen Lohn: «Endlich, endlich hatte ich Geld in der Tasche, war nicht mehr der Stift und wurde von den Meistersleuten als Geselle behandelt.»¹⁵⁴³

Während der Rekrutenschule lernte er seine zukünftige Frau bei einer Tanzveranstaltung in Hausen am Albis kennen, an der er bei einem Wochenendurlaub teilnahm. Er besuchte seine Zukünftige daraufhin regelmässig an den Sonntagen in Inwil, wo sie bei ihren Eltern wohnte. Inwil lag rund zwanzig Kilometer entfernt von Zug. Als Fritz die

Unteroffiziersschule absolvierte, traf sich das Paar verschiedene Male an den Sonntagen auch in Luzern. Bei einem solchen Treffen wurde die Frau schwanger, weshalb das Paar heiratete, nachdem Fritz die Unteroffiziersschule beendete. Damit enden die Aufzeichnungen von Fritz Bär.

13.7.2. Einordnung

Die Biografie von Fritz Bär zeichnet sich dadurch aus, dass dieser darin nicht nur sein eigenes Leben darstellt, sondern dass er mit der Auswanderung seines Grossvaters, Jakob Rudolf, nach Deutschland beginnt. Charakteristisch sind die Wohnsitzwechsel des Grossvaters, die mit der Heirat und Familiengründung (Niederlassen in Sachsen) und mit Arbeitslosigkeit (Umzug in die Schweiz) zu tun haben. Auch der Vater, Fritz senior, zog mit seiner Frau um, als die Platzverhältnisse im Haushalt der Eltern wegen der Kindergeburten knapp wurden. Die junge Familie bezog ein Einfamilienhaus im Nachbardorf. Bei den drei Umzügen (zwei der Grosseltern, einer der eigenen Eltern) handelte es sich um typische Schlüsselereignisse, bevor Fritz auf die Welt kam.

Wie in den übrigen Biografien (ausser bei derjenigen von Ernst Witzig, Kapitel 13.3.) beschreibt der Protagonist (Fritz Bär) seine Kinderjahre als von Armut geprägt. Der Fabriklohn des Vaters reichte knapp zum Überleben. Entsprechend waren die finanziellen Handlungsspielräume gering und die Aktivitäten eingeschränkt. Dies kam dadurch zum Ausdruck, dass die Freizeitbeschäftigungen nichts kosten durften: Im Sommer ging die Familie auf Spaziergänge, und die Kinder badeten im Fluss. Im Winter verbrachte die Familie die arbeitsfreie Zeit im Wohnhaus bei Spiel, Lesen, Erzählen und Basteln. Der räumliche Aktionsradius war dadurch auf die dörfliche Umgebung bezogen. Beim Einkaufen wurden die Dorfgrenzen allerdings überschritten. Dies deshalb, da es im Wohnort ausser Würsten, Milch und Käse keine Lebensmittel zu kaufen gab. Da die Einkaufswege zu Fuss gegangen wurden, waren Einkäufe – selbst dann, wenn sie in Nachbardörfern getätigt wurden – Unternehmungen, die eine Stunde oder länger dauern konnten. Da die Mutter in der Hausarbeit eingespannt war und der Vater in der Fabrik arbeitete, durften vor allem die Kinder die Güter des täglichen Bedarfs eingekauft haben. Der Vater war das einzige Familienmitglied, welches das nahräumliche Umfeld regelmässig verliess, als er der Erwerbstätigkeit nachging. Um zur Fabrik zu gelangen, nutzte er ein Fahrrad. Damit war er einer der Arbeiter, die in den 1920er-Jahren mit dem Fahrrad pendelten. Als er später das Musikhaus in Zug eröffnete, pendelte er mit der Eisenbahn und nutzte das Fahrrad, um damit zum Bahnhof zu gelangen. Er dürfte es auch dazu verwendet haben, um seinen musikalischen Beschäftigungen in der Region nachzugehen. Das Fahrrad war für den Vater

¹⁵⁴¹ Ebd.: 214.

¹⁵⁴² Ebd.: 209.

¹⁵⁴³ Ebd.: 268.

dadurch nicht nur ein Pendler-, sondern auch ein Arbeitsgefahr (Kapitel 9.3.1.)

Ein wirtschaftlicher und sozialer Aufstieg gelang, als die Familie nach Zug übersiedelte, was als Schlüsselereignis bezeichnet werden kann. Der Umzug dürfte damit zusammengehangen haben, dass die Einkünfte aus dem Musikgeschäft und den musikalischen Tätigkeiten des Vaters so stabil waren, dass er den Neben- zum Haupterwerb machen konnte. Mit dem Wechsel vom Dorf in die Stadt verkürzten sich die alltäglichen Wege für die Familienmitglieder. Denn Einkaufsmöglichkeiten, die Schule und die Freizeitangebote befanden sich im städtischen Perimeter, womit sich die Habits änderten. Für den Vater fiel mit dem eigenen Geschäft zudem das Pendeln weg – aus beruflichen Gründen war er dennoch viel unterwegs. Dafür schaffte er sich ein Motorrad an, was typisch für Gewerbetreibende in der Zwischenkriegszeit war (Kapitel 10.3.2.).

Nach der Schulzeit und vor der Lehre bereiste Fritz verschiedene Landesteile der Schweiz, um seine Sprachkenntnisse zu erweitern und Lebenserfahrungen zu sammeln. Diese vorübergehenden Wohnsitzverlagerungen in der West- und Südschweiz wären ohne eine ausgebaute Verkehrsinfrastruktur – insbesondere ohne Eisenbahn – kaum möglich gewesen. Auch an den Arbeitsorten bei der Bauersfamilie in Gorgier, in der Tessiner Pension und in der Bäckerei in Winterthur verliess er den Nahraum – wie in Affoltern und Zug – nur vereinzelt. Grund dafür waren in erster Linie die langen Arbeitszeiten. Die Freizeit war dadurch knapp und diente primär der körperlichen Erholung. Auch fehlte das Geld für grössere Unternehmungen – die Kinobesuche im Nachbardorf in der Westschweiz können als Ausnahmen bezeichnet werden. Während der Rekrutenschule hatte Fritz mit dem Sonntag einen Tag pro Woche ohne Verpflichtungen und Zwänge. Er verfügte dadurch über ein grösseres und zusammenhängendes Zeitbudget, worüber er frei entscheiden konnte. Dadurch war es ihm möglich, das unmittelbare räumliche Umfeld zu verlassen. Dies ermöglichte ihm, Tanzveranstaltungen zu besuchen und in grösserer räumlicher Distanz vom Wohnort Zug Zeit mit seiner zukünftigen Frau zu verbringen.

14. Fazit Mobilitätsbiografien

Die sechs Biografien geben Einblicke in die Mobilitätsbedürfnisse und das Mobilitätsverhalten von verschiedenen Protagonisten und den Angehörigen aus ihrem sozialen Umfeld. Wie erwähnt, ist es kaum möglich, generalisierbare Aussagen aus diesen abzuleiten. Einige Grundtendenzen schälen sich in den Biografien dennoch heraus, die vorsichtige Schlüsse erlauben: Zum einen fallen die ausgeprägten Kontinuitäten der Alltagsmobilität auf – sowohl innerhalb der jeweiligen Biografien als auch über die verschiedenen Biografien hinweg und damit im längerfristigen Zeitverlauf. Ob in den 1850er- oder in den 1930er-Jahren: Das Zufussgehen bestimmte die Mobilitätspraktiken im Alltag weitgehend, und die räumlichen Aktionsradien fokussierten sich auf das unmittelbare Umfeld der Wohn- und Arbeitsstätten. Damit kann an die Befunde von Pooley, Turnbull und Adams angeknüpft werden, die für die Alltagsmobilität in Grossbritannien im 20. Jahrhundert ebenfalls von stabilen Mustern und Verhaltensweisen ausgehen.¹⁵⁴⁴

Zum anderen fällt auf, dass Mobilitätsbedürfnisse und -praktiken stark mit den Erfordernissen des Alltags zusammenhängen. Der Alltag war in den meisten Biografien von Armut und materiellen Entbehrungen geprägt. Einen hohen Stellenwert nahmen deshalb die Sicherung und die Verbesserung des Lebensstandards ein, was bedeutete, dass der Arbeit im eigenen Betrieb, auf dem eigenen Landstück oder in der Fabrik viele Zeitressourcen gewidmet wurden. Dabei waren alle Haushaltsangehörigen in die Arbeitsprozesse integriert: Die Eltern widmeten sich der Lohn- und Hausarbeit (Letzterer vor allem die Mütter), und die Kinder erledigten Botengänge und Einkäufe. Arbeitsfreie Phasen wurden im Winter im eigenen oder im Haus von Nachbarn verbracht. Der Sommer war in der landwirtschaftlichen Produktion von langen und intensiven Arbeitsphasen gekennzeichnet, sodass die wenige arbeitsfreie Zeit vor allem der körperlichen Regeneration gedient haben dürfte. In keiner der konsultierten Biografien ist die Rede von Ferien. Moderne Verkehrsmittel waren für die Bewältigung des Alltags nur bedingt erforderlich. Die Ausnahme sind das Fahrrad und die Eisenbahn, die beispielsweise der Vater von Fritz Bär zum Pendeln in Anspruch nahm. Spielräume für das Realisieren individueller Mobilitätsbedürfnisse waren laut den vorgestellten Biografien kaum vorhanden. Mit einem höheren Lebensstandard änderte sich dies allerdings: Der selbstständige Jurist Ernst Witzig unternahm regelmässig Fahrradausflüge, die grössere Strecken umfassen konnten, und Fritz

1544 Vgl. Pooley, Turnbull, Adams 2001: 223–226.

Bär senior leistete sich ein Motorrad, als er vom Fabrikarbeiter zum Gewerbetreibenden aufstieg. Dies zeigt, dass Mobilitätspraktiken stark mit sozioökonomischen Rahmenbedingungen zusammenhängen.

In Bezug auf den Mobilitätsbiografieansatz lassen sich diese Erkenntnisse folgendermassen einordnen:

Habits. Die Habits in den Biografien waren vom ausgeprägten Zufussgehen im räumlichen Nahbereich gekennzeichnet. Nur wenn das unmittelbare Umfeld verlassen wurde, etwa für die Erwerbsarbeit, kamen moderne Verkehrsmittel wie die Eisenbahn oder das Fahrrad ins Spiel. Auch längere Pendlerwege konnten zu Fuss zurückgelegt werden (Jacob Kreis, Adeline Favre). Der mobile Alltag wies bei Menschen, die in der landwirtschaftlichen Produktion tätig waren (Paul Thüerer, Adeline Favre), eine grössere Variabilität auf als bei Fabrikarbeitern (Jacob Kreis, Lisel Bruggmann). Bei Ersteren waren Tätigkeitsfelder etwa der Hof, das Feld oder der Markt, in grosser Abhängigkeit von Witterung und Tages- sowie Jahreszeit. Bei Fabrikarbeitern waren Arbeitswege, Arbeitsorte und Arbeitszeiten über längere Zeitphasen stabil, sodass deren mobiler Alltag grössere strukturelle Konstanten aufwies.

Domänen des Lebenslaufs. Die Domänen der vorgestellten Biografien lagen räumlich nahe beieinander: Es wurde dort gearbeitet, eingekauft und die Freizeit verbracht, wo auch gewohnt wurde. Wege waren deshalb kurz und wurden zu Fuss zurückgelegt. Eine ausgebauten Verkehrsinfrastruktur wie befestigte Strassen oder Anschlüsse des öffentlichen Verkehrs waren für alltägliche Mobilitätspraktiken nur bedingt erforderlich. Daneben war die Nutzung der modernen Verkehrsmittel durch begrenzte zeitliche und monetäre Ressourcen, wie sie in den Familien der vorgestellten Biografien der Fall waren, eingeschränkt. Die Wahl der Verkehrsmittel, die in der zeitgenössischen Mobilitätsforschung einen hohen Stellenwert einnimmt, ist für die sechs Biografien in der Alltagsmobilität von untergeordneter Bedeutung – punktuelle Ausnahmen waren das Fahrrad und die Eisenbahn beim Pendeln (Ernst Witzig, Fritz Bär) und das Fahrrad in der Freizeit (Ernst Witzig).

Schlüsselereignisse. In den Biografien wurden in erster Linie Wohnsitzwechsel als Schlüsselereignisse identifiziert. Wohnsitzwechsel hingen zusammen mit der Aufnahme einer neuen Erwerbstätigkeit (alle sechs Biografien), mit Heirat oder Gründung einer Familie (Adeline Favre, Fritz Bär), mit dem Beginn einer Ausbildung (Ernst Witzig, Paul Thüerer, Lisel Bruggmann, Fritz Bär), mit der saisonal bedingten Transhumanz (Paul Thüerer, Adeline Favre) und mit familiären Schicksalen (Ernst Witzig). Die Schlüsselereignisse konnten zu einer Änderung der Habits führen. Mit der Aufnahme einer neuen Erwerbstätigkeit änderten sich die Arbeitswege oder sie entstanden überhaupt erst. Gleiches lässt sich in Bezug auf den Beginn einer Ausbildung und die Ausbildungswege sagen. Anders als bei den Habits wurde das

nähräumliche Umfeld bei Wohnsitzwechseln oft verlassen. Der Wohnsitz wurde nicht selten in andere Landes- und Sprachregionen oder ins Ausland verlegt (alle Biografien). Diese kurzfristigen Wohnsitzverlagerungen wurden oft mit der Eisenbahn vollzogen, was zeigt, welche hohe Bedeutung die Eisenbahn in den Wanderungsbewegungen in der Schweiz im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert einnahm (Kapitel 4.2.2.).¹⁵⁴⁵ Oft änderten sich die Habits aber nach Schlüsselereignissen kaum: Wege wurden nach wie vor zu Fuss gegangen, und die Bedürfnisse der Alltagsmobilität änderten sich nicht grundlegend. Egal in welcher Lebenslage sich die Protagonisten befanden – der Alltag in den Biografien war zu einem grossen Teil auf die Sicherung der materiellen Existenz ausgerichtet, sodass viele Mobilitätspraktiken in Zusammenhang mit Arbeit und Erwerb standen.

¹⁵⁴⁵ Vgl. Fritzsche et al. 2001: 32–39; Kapitel 4.2.2.

15. Schlussfazit

15.1. Alltagsmobilität 1848–1939

In der Dissertation ging es darum, grundlegende Entwicklungen in der Alltagsmobilität von 1848 bis 1939 in der Schweiz aufzuzeigen. Alltagsmobilität wurde als Pendler-, Freizeit- und Einkaufsmobilität verstanden. Die wichtigsten Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Pendlermobilität: Damit vom Berufspendeln gesprochen werden kann, müssen Wohn- und Arbeitsstätte räumlich getrennt sein. Dies ist die Pendlerdefinition, welche die Bundesbehörden in der Schweiz seit den 1970er-Jahren verwenden und die inter- sowie intrakommunale Pendler beinhaltet. Zuvor galt von Amtes wegen nur als Pendler, wer einen fixen Arbeitsplatz ausserhalb der Wohngemeinde hatte und dorthin interkommunal pendelte. Letztere Definition erwies sich in der Arbeit als wenig zielführend, denn in Bezug auf Distanzen, Verkehrsmittelwahl und Wegzeiten war von untergeordneter Bedeutung, ob Pendelnde die Grenze der Wohngemeinde überschritten oder nicht. Die ältere Pendlerdefinition erwies sich insbesondere bei städtischen Berufstätigen als unzureichend, da diese keine Gemeindegrenzen überschritten, wenn sie etwa von ihren Wohnungen in den Aussenbezirken zum Arbeitsplatz ins Zentrum gelangten. Damit zeigte sich, dass der aktuell verwendete Pendlerbegriff (inter- und intrakommunale Pendler) den historischen Pendleralltag besser trifft als der Pendlerbegriff, der bis in die 1970er-Jahre galt (interkommunale Pendler).

Eine wesentliche Voraussetzung für die Entstehung der Pendlermobilität war die Fabrikarbeit, mit der sich erstmals für Tausende von Arbeitskräften die Wohn- und Arbeitsstätten räumlich deutlich trennten. Auch der Ausbau des Dienstleistungssektors, der öffentlichen Verwaltung und des Handels führten dazu, dass immer mehr Menschen ausserhalb des Wohngebäudes tätig waren und dafür täglich kleinere oder grössere Strecken zurücklegen mussten. Viele neue Arbeitsplätze entstanden an gut erschlossenen Lagen, beispielsweise in Stadtkernen; es bildeten sich auch Industriequartiere. Wohnviertel wurden dagegen in Aussenbezirke und Vororte verlagert. Einerseits deshalb, weil die Bodenpreise in den Städten laufend stiegen und als Wohnlagen kaum mehr erschwinglich waren. Andererseits wurde die Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten dadurch erleichtert, weil die Verkehrsinfrastruktur ausgebaut wurde und moderne Verkehrsmittel (vor allem Eisenbahn, Tram und Fahrrad) an Bedeutung zunahmen. Das Pendeln war nicht nur ein Phänomen in grösseren Städten, auch in und um Zentren in der Peripherie wurde gependelt.

Mobilitätswerkzeuge nahmen in der Pendlermobilität eine bedeutende Rolle ein. Eisenbahn- und Tramgesellschaften gaben Arbeiter-, Strecken- und Monatsabonnemente heraus, mit denen schneller als zu Fuss und zu verbilligten Preisen gependelt werden konnte. Die Halbtax- und Generalabonnemente waren so teuer, dass sie nur von einer kleinen Klientel genutzt wurden und im Pendleralltag kaum eine Rolle spielten. Die Arbeiterbillette beinhalteten die grössten Rabatte, waren jedoch Einschränkungen unterworfen: Der Lohn durfte eine bestimmte Grenze nicht überschreiten, und die Arbeiterbillette waren nur an den Randstunden am Morgen und am Abend der Werkstage gültig. Rund die Hälfte der Fabrikarbeiterschaft durfte zu Beginn des 20. Jahrhunderts Anspruch auf ein Arbeiterbillett gehabt haben. Eine wichtige Bedingung war daneben die Verdichtung der Eisenbahn- und Tramnetze und deren Elektrifizierung. Erst die Elektrifizierung erlaubte einen speditiven, zuverlässigen und sicheren Verkehrsbetrieb, um täglich grosse Pendlerströme zu bewältigen. Auch das Fahrrad entwickelte sich zu einem bedeutenden Pendlerverkehrsmittel, nachdem die Preise fielen und die Strassen befestigte Oberflächen erhielten, was das Fahrradfahren komfortabler und weniger schadensanfällig machte. Das Automobil hatte in Bezug auf das Pendeln vor dem Zweiten Weltkrieg kaum eine Bedeutung.

Obwohl mit der Eisenbahn, mit dem Tram und mit dem Fahrrad neue Verkehrsmittel auftraten, die die Pendlerzeiten verringerten, blieb das Zufussgehen beim Pendeln im ganzen Untersuchungszeitraum wichtig. Einerseits ging dies zurück auf die Kosten, welche die Nutzung der modernen Verkehrsmittel bedeuteten. Obwohl diese im Zeitverlauf abnahmen, blieb die Anschaffung eines Mobilitätswerkzeuges für viele Haushalte eine wohlüberlegte Investition. Dies dürfte erklären, dass selbst in der sogenannten Tramstadt Zürich, die ein überdurchschnittlich ausgebauten Netz des öffentlichen Verkehrs aufwies, die Fussgängeranteile im Pendlerverkehr hoch waren: Etwa jeder Zweite pendelte Ende der 1930er-Jahre zu Fuss oder mit dem Fahrrad. Andererseits trugen mangelnde Alternativen, das Warten auf Anschlüsse des öffentlichen Verkehrs, die Schadensanfälligkeit der Fahrräder, unbefestigte Strassen sowie die fehlende Privatsphäre und die beengten Raumverhältnisse in Eisenbahnen und Trams dazu bei, dass viele Menschen den Weg zur Arbeitsstelle zu Fuss zurücklegten. Nicht zuletzt handelte es sich beim Zufussgehen um eine allgegenwärtige Mobilitätspraxis. Das Zufussgehen war eine gewohnte Verhaltensweise, die sich auch dann nicht notwendigerweise änderte, wenn nicht mehr auf dem Feld oder im Stall, sondern in einer Fabrik gearbeitet wurde. Damit zeigt sich, dass Routinen und Gleichförmigkeiten, wie sie die Alltagsgeschichte thematisiert, in der Pendlermobilität zum Ausdruck kommen. Das Zufussgehen kann auch als Habitus verstanden werden, mit dem die Abgrenzung gegenüber der

Eisenbahn nach Mitte des 19. und dem Automobil Anfang des 20. Jahrhunderts, welche vor allem im ländlichen Raum auf Ablehnung stiessen, demonstriert werden konnte.

Freizeitmobilität: Praktiken der Freizeitmobilität in historischer Perspektive sind ebenfalls in enger Wechselwirkung mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und dem Aufkommen der modernen Verkehrsmittel zu sehen. Diese Entwicklungen ermöglichten, dass mit der Eisenbahn, dem Tram, dem Fahrrad oder dem Automobil Orte besucht werden konnten, die zu Fuss vorher kaum erreichbar waren. Aber auch das Wachstum des Industrie- und Dienstleistungssektors und damit der Rückgang der Beschäftigtenzahlen in der Landwirtschaft stehen in Verbindung mit der Freizeitmobilität. In der landwirtschaftlichen Produktion griffen Arbeits- und Ruhephasen eng ineinander, wobei die Witterung, die Anforderungen von Feld und Stall, die Jahreszeiten sowie die kirchlichen Feiertage die übergeordneten Strukturen wesentlich vorgaben. Zu den gängigen Freizeitbeschäftigungen im ländlichen Raum gehörte die Geselligkeit, die von Spiel, Gesang und Geschichtenerzählen im eigenen oder im Haus von Nachbarn geprägt war. Männer dürften zudem verschiedentlich das örtliche Wirtshaus aufgesucht haben. Einmal im Jahr wurde ein Jahrmarkt besucht, um sich zu zerstreuen, soziale Kontakte zu knüpfen oder Geschäfte abzuschliessen. Der Besuch des Jahrmarks bildete den Höhepunkt des Arbeitsjahrs, da er Vergnügen und Abwechslung bot. Abgesehen von Jahrmarktbesuchen konzentrierte sich die arbeitsfreie Zeit im bäuerlichen Betrieb weitgehend auf das nahräumliche Umfeld.

Mit der fabrikmässigen Erwerbstätigkeit, die ausserhalb des Wohngebäudes angesiedelt war und sich zu festgelegten Zeiten vollzog, entstand ein ausgeprägtes Freizeitbewusstsein. Freizeit liess sich dadurch räumlich und zeitlich deutlich von Arbeit unterscheiden. Freizeit darf dagegen nicht mit arbeitsfreier Zeit gleichgesetzt werden, da in diesen Phasen beispielsweise die Hausarbeit erledigt werden musste, die in Arbeiter- und Angestelltenfamilien zu grossen Teilen in der Verantwortung der Frauen lag. Frauen hatten daher tendenziell weniger Freizeit, sodass sie in Bezug auf Gestaltungsmöglichkeiten und räumliche Aktionsradien in der Freizeitmobilität den Männern gegenüber benachteiligt waren. Der ungleiche Zugang zur Freizeitmobilität zwischen Frauen und Männern hatte auch einen ökonomischen Hintergrund, da Frauen tendenziell weniger verdienten als Männer.¹⁵⁴⁶ Aufgrund dieser Einschränkungen waren Frauen in der Freizeit nicht selten zur Immobilität gezwungen, während sich ihre Männer in der Freizeit

wenigstens ins Wirtshaus begeben konnten. Mit den sinkenden Wochenarbeitszeiten und der Verkürzung der Mittagspause in Fabrikbetrieben entstanden grössere Freizeitblöcke in Form von Feierabenden und freien Sonntagen. Die langfristige Steigerung der Reallöhne erweiterte zudem die finanziellen Spielräume, sodass Arbeitern und Angestellten immer mehr Zeit- und Geldressourcen zur Verfügung standen, über die sie bis zu einem gewissen Grad frei verfügen konnten. Freizeitblöcke hatten auch Angehörige der Freien Berufe, die ihre Zeitbudgets weitgehend autonom strukturieren konnten.

Die Freizeit wurde nicht mehr nur für die körperliche Regeneration und für inhäusige Tätigkeiten genutzt. An den arbeitsfreien Abenden unter der Woche konnte vermehrt einer Vereinstätigkeit nachgegangen und am Sonntag konnten Ausflüge unternommen werden. Hoch im Kurs stand der Spaziergang, der keine besonderen Voraussetzungen erforderte; insbesondere kostete er nichts. Dieser konnte mit einem Besuch in einer Gartenwirtschaft verbunden werden, wo eine Blaskapelle zum Tanz aufspielte. Mit dem Aufkommen der Wanderbewegung um die Jahrhundertwende wurden Fussmärsche länger und anspruchsvoller. Die Wanderbewegung erfasste Angehörige immer grösserer Bevölkerungsgruppen, die sich berufs- und schichtspezifischen Wandervereinen anschliessen konnten. Mit dem Aufkommen der Fahrräder war es grossen Bevölkerungskreisen in den 1920er- und 1930er-Jahren möglich, das unmittelbare Wohnumfeld zu verlassen. Ausfahrten ins Grüne, an einen See oder auf einen Hügel an einem Sonntagnachmittag brachten mit Sonne, frischer Luft und körperlicher Bewegung eine willkommene Abwechslung in die oft körperlich anstrengende und monotone Arbeitswoche.

Menschen mit mehr Zeit- und Geldressourcen unternahmen Ausflüge mit der Eisenbahn, mit dem Tram und mit dem Automobil, wobei mit diesen Verkehrsmitteln gleichzeitig Wohlstand und sozialer Status zum Ausdruck gebracht werden konnten. Bis in die 1920er-Jahre bestanden in verschiedenen Kantonen Verbote oder Einschränkungen für das Autofahren am Sonntag, sodass das Automobil sein Potenzial als Freizeitgefährt erst Ende der 1920er-Jahre voll entfalten konnte, als ausserdem die meisten Hauptverkehrsstrassen geteert oder asphaltiert waren. Eine besondere Anziehung übten Voralpen- und Alpengebiete sowie Seeregionen aus. Beliebte Ziele waren der Vierwaldstättersee, die Zentralschweizer Alpen, das Berner Oberland mit dem Thuner- und Brienersee oder der Bodensee. Abstecher dorthin, die nicht selten auch Fahrten mit dem Dampfschiff, mit dem Postautomobil oder mit Bergbahnen beinhalteten, konnten sich im Untersuchungszeitraum nur besonders zahlungskräftige Bevölkerungskreise regelmässig leisten. Für einen eintägigen Alpenausflug mit der Eisenbahn inklusive der Fahrt mit der Bergbahn hätte eine Arbeiterfamilie 1930 noch mehrere Tageslöhne aufbringen müssen. Mit

¹⁵⁴⁶ Beispielsweise lag der Stundenverdienst von Arbeiterinnen zwischen 1890 und 1950 rund ein Drittel unterhalb des Stundenlohns von Arbeitern. HSSO G1. Eigene Berechnung.

dem aufkommenden Wintertourismus, der Bedeutungszunahme der Schneesportarten und dem damit verbundenen Ausbau der Infrastruktur wie Luftseilbahnen und Skilifte wurden die Alpengebiete zunehmend auch im Winterhalbjahr besucht. Die Schweizerischen Bundesbahnen boten Ende der 1920er-Jahre entsprechende Billette an. Gruppenrabatte der Eisenbahngesellschaften und der Schweizerischen Post ermöglichten beispielsweise auch Schulkindern und Angehörigen von Vereinen, das gewohnte Umfeld mit Eisenbahn und Postauto einmal im Jahr zu verlassen und entlegene Landesregionen kennenzulernen, wobei ebenfalls meist Berg- und Seeregionen das Reiseziel bildeten.

Obwohl Mobilitätswerkzeuge für die Freizeit immer erschwinglicher wurden und mit sinkenden Wochenarbeitsstunden die Zeitbudgets stiegen, spielte sich die Freizeit vieler Menschen auch ausserhalb der Landwirtschaft nach wie vor im nahräumlichen Umfeld ab. Das zeigt sich am Lesen und an den Wirtshausbesuchen, die im Untersuchungszeitraum für grosse Bevölkerungsanteile beliebte Freizeitbeschäftigungen waren. Wirtshäuser wurden nicht nur von Bauern und Arbeitern aufgesucht, auch Angehörige des Bürgertums verbrachten einen Teil ihrer Freizeit in geselliger Wirtshausatmosphäre. Ein Grund dürfte gewesen sein, dass die Zeit, welche komplett frei von Verpflichtungen und Zwängen war, trotz sinkender Wochenarbeitszeiten gering blieb. So konnte die Haus-, Familien- und Gartenarbeit mehrere Stunden pro Tag und einen Grossteil des Sonntags in Anspruch nehmen, was längere Abwesenheiten vom Haushalt nicht erlaubte. Ein anderer Grund dürften Routinen und feste Verhaltensmuster gewesen sein, die über längere Zeit konstant blieben. So erforderte eine Vereinsmitgliedschaft die regelmässige Teilnahme an den Vereinsaktivitäten, und der abendliche Wirtshausbesuch war unter manchen Arbeitern, aber auch unter Freiberuflern eine gängige Praxis. Wirtshausbesuche waren aber auch Ausdruck eines schichtspezifischen Habitus: Arbeiter trafen sich darin nach Ende der Fabrikarbeit, und Akademiker pflegten im Wirtshaus ritualisierte Trinksprüche, Gesänge und Tischreden. Ein Wirtshausbesuch bildete oft auch den Abschluss des wöchentlichen Vereinsabends. Nicht zuletzt deshalb formierte sich die Lebensreformbewegung, die diese Gewohnheiten durchbrechen wollte und statt ungesunden Wirtshausbesuchen mit hohem Alkoholkonsum die Bewegung in der freien Natur propagierte.

Einkaufsmobilität: Die Einkaufsmobilität war in der Arbeit mangels adäquater Quellen am anspruchsvollsten zu untersuchen, sodass sich die folgenden Aussagen vor allem auf die sechs Biografien (Kapitel 13) stützen. Da Biografien aber kaum repräsentativ ausgewertet werden können, kann es sich lediglich um einige Grundtendenzen zur Einkaufsmobilität von 1848 bis 1939 handeln. Betrachtet wurde das Einkaufen im Zusammenhang mit der Befriedigung der

materiellen Grundbedürfnisse, vor allem Nahrungsmittel und Kleider. Lebensmittel wurden in Verkaufsläden in der unmittelbaren Umgebung eingekauft; wenn nicht in der Wohn-, dann in einer Nachbargemeinde. Jahrmärkte wurden in den Biografien weniger als Einkaufs-, denn als Zerstreuungs- und Vergnügungsmöglichkeit beschrieben. Der Besuch von Warenhäusern wird in den Biografien nicht erwähnt. Einkäufe wurden von den Frauen oder Kindern des Haushalts getätigt. Bei Heimarbeiterfamilien dürften vor allem Kinder eingekauft haben, weil Heimarbeiter im Stücklohn bezahlt wurden und ein Unterbruch der Arbeit einen Einkommensausfall bedeutet hätte. Da sie unterdurchschnittlich verdienten, waren sie auf ununterbrochene Arbeitsphasen angewiesen.¹⁵⁴⁷ Da in der Umgebung eingekauft wurde, erfolgten Einkäufe zu Fuss.

In den übrigen Quellen wird das Einkaufen kaum erwähnt. Dafür dürften zwei Gründe eine grosse Rolle spielen: Erstens war das Einkaufen noch kaum ein Massenphänomen, wie es das in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde. Viele Haushalte und Familien besaßen ein Landstück, auf dem Kartoffeln sowie Gemüse angepflanzt und vereinzelt auch Kleinvieh gehalten wurde. Diese Erzeugnisse lieferten viele Güter des täglichen Bedarfs, weswegen Lebensmittel nur im begrenzten Umfang eingekauft werden mussten – dazu gehörten Brot, Milch und Käse. Während sich das Pendeln und die Freizeitmobilität als statistische Grössen und als soziale Praktiken manifestierten, war dies beim Einkaufen bis in die Zwischenkriegszeit kaum der Fall: Es liessen sich keine morgendlichen und abendlichen Verkehrsspitzen wie beim Pendeln finden, und es gab auch keine Fahrkarten des öffentlichen Verkehrs, die speziell für das Einkaufen konzipiert gewesen wären. Erst mit der Suburbanisierung, der weiteren Bedeutungszunahme der Lohnarbeit und der Durchsetzung des Automobils in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts veränderte sich das Einkaufsverhalten, und es bildete sich eine charakteristische Einkaufsmobilität: Beispielsweise mit längeren Fahrten mit dem Automobil am Samstag in ein Einkaufszentrum ausserhalb der Siedlungszonen.¹⁵⁴⁸

Der zweite Grund, weshalb das Einkaufen in vielen Quellen praktisch unerwähnt ist, dürfte darin liegen, dass es sich beim Einkaufen um eine Tätigkeit handelte, die vorwiegend zu Fuss unternommen wurde. Das Zufussgehen ist eine Mobilitätspraxis, die quellenmässig schwer zu fassen ist. Dass das Zufussgehen nicht nur generell verbreitet war, sondern gerade in Bezug auf das Einkaufen eine besondere Rolle einnahm, verdeutlicht eine Studie über die Einkaufsmobilität in Berlin aus dem Jahre 2006. Diese ergab, dass Einkäufe meist zu Fuss oder mit dem Fahrrad erledigt wurden, weil

¹⁵⁴⁷ Zur Heimarbeit siehe die Biografie von Lisel Bruggmann, Kapitel 13.5.

¹⁵⁴⁸ Vgl. Martin 2012: 143–147.

die Nähe zu einem Lebensmittelladen für die Einkaufenden ein entscheidendes Kriterium war, diesen aufzusuchen. Anders gesagt, die Studienteilnehmer bevorzugten kürzere gegenüber längeren Einkaufsstrecken, und bei kürzeren Einkaufsstrecken überwogen das Zufussgehen und das Fahrradfahren.¹⁵⁴⁹ Es ist davon auszugehen, dass dieses spezifische Einkaufsverhalten, welches zu Fuss und nahräumlich erfolgte, auch im Untersuchungszeitraum eine grosse Bedeutung hatte. Hinweise darauf fanden sich in den Biografien.

15.2. Rückblick

Es wurde nicht nur die realisierte Mobilität betrachtet, wie sich diese in Form von sicht- und messbarem Verkehr manifestierte. Vielmehr lag der Schwerpunkt auf Potenzialen, die vorhanden sein mussten, um Mobilitätsbedürfnisse realisieren zu können. Im Vordergrund standen die Verkehrsinfrastruktur (Teil 1) sowie die Verkehrsmittel (Teil 2). Die *feedback loops*, welche sich in Anlehnung an das Handlungsmodell von Ruth Kaufmann-Hayoz aus den koevolutiven Prozessen zwischen Agenten- und Umweltseite in den beiden Teilen ergaben, wurden im jeweiligen Zwischenfazit (Kapitel 6, 12) thematisiert. Im Teil 3 standen die Mobilitätsbiografien im Zentrum. Die zentralen Erkenntnisse werden hier noch einmal aufgegriffen und reflektiert.

Teil 1, Netze und Knoten: Im ersten Teil wurden Strassen, Eisenbahnnetz und das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs untersucht. Es wurde danach gefragt, welche Motive hinter dem Bau und Ausbau der Infrastruktur standen, und wie sich der räumliche Zugang zu denselben gestaltete.

Die Motive waren stark von wirtschaftlichen Interessen geprägt: Bei den Strassen war es zunächst der regionale und überregionale Reise- und Güterverkehr, der den Bau von denselben veranlasste. Bei den Passstrassen spielten auch militärstrategische Überlegungen eine Rolle. Der Strassenbau wurde durch die Erhebung von Wegzöllen finanziert; Überschüsse flossen in die Staatskasse. Anfang der 1830er-Jahre wurde der Bau von Strassen ausgehend von den Regenerationskantonen auch zum politischen Projekt, da diese eine ausgebaute Strasseninfrastruktur für das Gedeihen von Wirtschaft und Gesellschaft als notwendig erachteten. Mit dem Aufkommen der Eisenbahn in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kam der Hauptstrassenbau zu einem vorläufigen Ende, da grosse Teile des Fernverkehrs auf die Schiene verlagert wurden. Stattdessen wurden vermehrt

Gemeindestrassen gebaut, dies nicht zuletzt deshalb, weil die Kantone die Gemeinden finanziell unterstützten und den Strassenbau professionalisierten. Im 20. Jahrhundert stand der Strassenbau im Zeichen der Anpassung an das Automobil, weshalb Strassen zunächst in und zwischen den urbanen Zentren ausgebaut wurden, wo der Motorverkehr konzentriert war. Im Vergleich mit den Nachbarländern wies die Schweiz im 19. Jahrhundert ein dichtes Gemeindestrassennetz auf. Hinsichtlich der Anpassung der Strassen an das Automobil, des Radwegbaus sowie des Baus der Autobahnen lag die Schweiz im Vergleich zu den Nachbarländern dagegen im Rückstand.

Die Motive bei der Eisenbahn und beim Tram waren ähnlich: Die Bahngesellschaften waren im 19. Jahrhundert privat kapitalisiert, weshalb diese vorrangig Gewinne abwerfen mussten. Eisenbahnlinien wurden deshalb in einer ersten Phase zwischen grösseren Städten gebaut, die ein hohes Verkehrsaufkommen versprachen. Die Erschliessung der Voralpen- und Alpengebiete mit der Eisenbahn und der Bau von Bergbahnen standen in wechselseitiger Abhängigkeit mit der Entwicklung des Tourismus, der bald zu einer wichtigen volkswirtschaftlichen Grösse wurde. Tramlinien verbanden anfänglich Quartiere der wohlhabenden Bevölkerung mit dem Stadtzentrum sowie mit Ausflugszielen am Stadtrand. Im 20. Jahrhundert verdichteten sich die Netze der Eisenbahn- und Tramlinien, nicht zuletzt wegen der Verstaatlichung der Transportgesellschaften, und es rückten verstärkt raum- und siedlungspolitische Überlegungen ins Zentrum. Das Ziel einer möglichst hohen Rendite stand nicht mehr im Vordergrund. Im Vergleich zum Ausland begann die Schweiz spät mit dem Bau der Eisenbahnen. Sie holte den Rückstand aber rasch auf und war dann in der Elektrifizierung des Bahnnetzes führend. Die konsequente Elektrifizierung ging zurück auf eine hohe touristische Nachfrage, auf die starke Elektro- und Maschinenindustrie, auf den Wunsch, von Kohleimporten unabhängig zu sein, und auf die reich vorhandene Wasserkraft. Die Elektrifizierung war sicherer, komfortabler sowie effizienter als andere Antriebsformen wie Dampf oder die animalische Traktion. Sie war dadurch eine wichtige Voraussetzung, dass die Eisenbahn und das Tram besonders bei den Berufspendlern eine immer grössere Bedeutung einnehmen konnten.

Durch die Konzentration des Verkehrsinfrastrukturbaus auf die Städte waren Stadtbewohner im räumlichen Zugang zur Verkehrsinfrastruktur bevorzugt. Sie hatten früher als die ländliche Bevölkerung Zugang zu befestigten Strassen und zu einem ausgebauten Netz des öffentlichen Verkehrs mit einem dichten Fahrplan. Entsprechend waren Fahrrad- und Automobilfahrten sowie der Besuch von Ausflugsdestinationen mit Tram und Eisenbahnen zunächst städtische Phänomene. Da solche Mobilitätspraktiken allerdings teuer waren, darf die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die Alltagsmobilität nicht überschätzt werden. Die Aus-

¹⁵⁴⁹ Vgl. Martin 2006: 86, 224–225; Martin 2012: 153–157.

nahme waren Pendlerwege, die in der Stadt mit dem Fahrrad oder dem Tram zurückgelegt wurden, was gute Strassen- und Schienennetze voraussetzte. Die meisten Wege im Alltag wurden im Untersuchungszeitraum indes zu Fuss gegangen – auch in den Städten. Dafür waren weder befestigte Strassen zwingend nötig noch Schienenwege erforderlich. Die Fussgänger wurden mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur aber eher benachteiligt: Die Strasse wurde vom Lebensraum allmählich zum Verkehrsraum der Fahrräder und Motorfahrzeuge, und auch das Tram beanspruchte einen Teil der Strassenfläche für sich, der den Fussgängern entzogen wurde. In ländlichen Regionen verbesserte sich der räumliche Zugang zur Infrastruktur insofern, dass die Strassen um 1900 befahrbar waren. Im Alltag war dies von untergeordneter Bedeutung, denn Wege wurden in ländlichen Regionen, noch mehr als in der Stadt, zu Fuss gegangen. Das Befahrbarmachen der Strassen war aber eine zentrale Voraussetzung dafür, dass der Fahrverkehr allmählich auch den ländlichen Raum erschliessen konnte, wenngleich dort das Staubproblem länger bestand als in den Zentren.

Zusammenfassend war eine ausgebaute Verkehrsinfrastruktur für das Realisieren von alltäglichen Mobilitätspraktiken nicht zwingend erforderlich, da die meisten Wege zu Fuss gegangen wurden. Die Ausnahme war die Pendlermobilität, bei der die rasche Raumüberwindung eine hohe Bedeutung hatte, was dichte Schienen- und Strassennetze voraussetzte. Auch bei der Überwindung grösserer Distanzen, wie bei Schulausflügen, Geschäftsreisen oder Umzügen, war eine ausgebaute Verkehrsinfrastruktur von zentraler Bedeutung, zumal diese Strecken zunächst mit der Eisenbahn, später auch mit dem Automobil und mit Postautomobilen zurückgelegt wurden. Zwar ist es richtig, Immobilitäten, wozu die Verkehrsinfrastruktur gezählt werden kann, miteinzubeziehen, wenn es um die Untersuchung von Mobilität geht. Dies wurde im Einleitungskapitel in Anlehnung an die soziologische Mobilitätsforschung thematisiert.¹⁵⁵⁰ In Bezug auf die Alltagsmobilität in historischer Perspektive muss die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur jedoch differenziert werden.

Teil 2, Mobilitätswerkzeuge: Im zweiten Teil wurde der Frage nachgegangen, mit welchen monetären und temporalen Kosten die Anschaffung und Nutzung von Mobilitätswerkzeugen verbunden war und wie sich Bezüge zu Bedürfnissen und Praktiken der Alltagsmobilität herstellen lassen.

Es konnte gezeigt werden, dass Mobilitätswerkzeuge dazu genutzt wurden, um Strecken schneller und bequemer zu überwinden, als dies zu Fuss möglich war. Diese Vorzüge erkannten die pendelnden Berufstätigen, die mit einem Fahrrad oder einem Abonnement des öffentlichen

Verkehrs ihre Wohnlagen von den Stadtzentren in die Peripherie verlegen konnten oder dank kürzerer Wegzeiten über grössere Freizeitblöcke verfügten. Mobilitätswerkzeuge beanspruchten allerdings viele Zeit- und Geldressourcen, über die anfänglich nur geringe Bevölkerungsanteile verfügten. Entsprechend waren es vor allem Angehörige städtischer Oberschichten, die sich zu Freizeit- und Sportzwecken zunächst ein Fahrrad oder ein Automobil anschafften und mit der Eisenbahn oder mit dem Tram regelmässig Ausflüge unternahmen konnten. Angehörige von bäuerlichen Betrieben sowie von Arbeiter- und Angestelltenhaushalten, deren Einkommen zur Mehrheit der Existenzsicherung diente, konnten sich Mobilitätswerkzeuge zunächst kaum leisten. Dazu kam, dass die Bewältigung des Alltags kaum moderne Verkehrsmittel erforderte. Ausnahmen waren Mobilitätsbedürfnisse, die zwingend oder sofort erfüllt werden mussten oder nur selten anfielen und die die verhältnismässig hohen Kosten für die Nutzung eines Verkehrsmittels rechtfertigten. Dazu gehörten Arzt-, Krankenhaus- und Verwandtenbesuche sowie Umzüge, die vornehmlich mit der Eisenbahn unternommen wurden. Gerade eine Eisenbahnreise erforderte eine gewisse Vorbereitung, und sie war etwas Aussergewöhnliches – für die Bahnreisenden wie für deren soziales Umfeld. Dies kam etwa bei Schul- oder Vereinsreisen zum Ausdruck, bei denen die Eisenbahnfahrt nicht selten der Höhepunkt war. Einerseits bot die motorisierte Fortbewegung ein besonderes Erlebnis, andererseits konnte mit der Eisenbahn, später auch mit dem Postautomobil, in Landesteile gelangt werden, die für grössere Bevölkerungsteile bis dahin praktisch unerreichbar waren.

Die langfristige Verbilligung der Mobilitätswerkzeuge führte dazu, dass sich Eisenbahn, Tram und Fahrrad immer mehr zu Pendlerverkehrsmitteln entwickelten. Bei der Eisenbahn und beim Tram trug der elektrische Betrieb massgeblich dazu bei, dass täglich Hunderttausende von Pendlern rasch und sicher zum Arbeitsplatz und zurück befördert werden konnten. Das Fahrrad war um 1900 in Bezug auf Funktionsweise und Materialkultur weitgehend ausgereift, konnte allerdings in der Anschaffung mehrere Monatslöhne umfassen. Zudem war es auf den holprigen Kiesstrassen unbequem zu fahren und war einem hohen Pannrisiko ausgesetzt. Nach dem Ersten Weltkrieg sanken die Preise; ab der zweiten Hälfte der 1920er-Jahre kostete es kaum mehr einen Monatslohn, auch dank günstiger Importräder und Gebrauchträder. Mit dem Ausbau der Strassen sank die Wahrscheinlichkeit einer Reifenpanne, sodass sich das Fahrrad bald zum preisgünstigen und raschen Pendlerverkehrsmittel entwickelte. Es wurde von den pendelnden Arbeitern und Angestellten auch deshalb geschätzt, weil es nach einem Arbeitstag in der Fabrik oder im Büro Bewegung an der frischen Luft ermöglichte. Dank diesen Eigenschaften und wegen seiner vielseitigen Einsatzmöglichkeiten wurde das Fahrrad von Angehörigen prak-

¹⁵⁵⁰ Vgl. Hannam, Sheller, Urry 2006.

tisch sämtlicher Berufsgruppen und sozialer Schichten gefahren und war neben einem Pendlerfahrzeug auch ein Arbeits- und Freizeitgerät. Entsprechend hoch war die Verbreitung: 1939 kam auf einen Haushalt im Schnitt mindestens ein Fahrrad.

Auch das Automobil verbilligte sich bis zum Zweiten Weltkrieg massgeblich, konnte aber in der Anschaffung immer noch mehr als einen Jahreslohn umfassen. Dazu fielen die Kosten für Betrieb und Unterhalt ins Gewicht, welche vor dem Ersten Weltkrieg pro Jahr dem Anschaffungspreis entsprechen konnten. Mit besseren Strassen reduzierte sich insbesondere der Verschleiss der teuren Luftreifen. Dennoch kostete ein gefahrener Kilometer mit dem Automobil Ende der 1930er-Jahre rund das Fünffache eines Eisenbahnkilometers in der dritten Klasse ohne Ermässigung; auf Basis der stark reduzierten Arbeiterbillette war es über das Zwanzigfache. Nicht nur die hohen Kosten, auch das Erlangen des Führerausweises hielt viele davon ab, ein Automobil zu fahren. Und dies, obwohl sich Bedienbarkeit und Zuverlässigkeit des Automobils kontinuierlich erhöhten. Auch wenn es immer grössere Anteile am Verkehr einnahm und es von der Motorpresse sowie öffentlichen Verwaltungen schon in den 1920er-Jahren zum Alltagsgefährt erklärt wurde, blieb das Automobil bis zum Ende des Untersuchungszeitraums ein Verkehrsmittel für die Freizeit und war zum täglichen Pendeln wenig geeignet. Das Automobil wurde aber auch als Arbeitsgefährt eingesetzt: Direktoren, Industrielle, Fabrikbesitzer, Gewerbetreibende und Angehörige des Gesundheitssektors nutzten das Automobil, um Geschäftspartner, Kunden, Lieferanten oder Patienten zu besuchen. Im Klein- und Gewerbe erfüllte das Motorrad diese Funktionen. Egal ob als Pendler-, Freizeit- oder Arbeitsgerät – wem ein Automobil gehörte, der war bis zum Zweiten Weltkrieg Teil einer kleinen Minderheit: 7 Prozent der Haushalte in der Schweiz besaßen 1939 ein Automobil, die meisten davon waren in den Städten.

Die Nutzung der modernen Verkehrsmittel stand in enger Wechselwirkung mit den wirtschaftlichen Konjunkturzyklen. So brach die Zahl der Eisenbahn- und Trampassagiere während der Wirtschaftskrisen nach dem Ersten Weltkrieg sowie Anfang der 1930er-Jahre ein, als Arbeitslosigkeit und Teuerung hoch waren. Auch die Witterung hatte einen grossen Einfluss auf die Verwendung von Mobilitätswerkzeugen: Das Fahrrad- und Autofahren blieb bis 1939 eine Angelegenheit für die warmen und trockenen Jahreszeiten. Bei Regen, Kälte, Schnee und Eis blieben viele Fahrräder und Automobile im Keller oder in der Garage. Das Automobil war wegen mangelnder Heizmöglichkeiten, der Störanfälligkeit des Motors und der unsicheren Strassenlage nur bedingt wintertauglich, und Radfahrer waren den Elementen schutzlos ausgeliefert. Bei der Eisenbahn und beim Tram sind für das 20. Jahrhundert kaum mehr saisonale Schwankungen nachzuweisen – im 19. Jahrhundert waren

Eisenbahn und Tram im Sommer öfter genutzt worden als im Winter. Die volatile Nutzung der modernen Verkehrsmittel vor dem Zweiten Weltkrieg zeigt, dass diese kein fester Bestandteil von alltäglichen Mobilitätsmustern waren. Bei verschlechterten sozioökonomischen Rahmenbedingungen dürfte auf das Zufussgehen und bei ungünstiger Witterung – falls grössere Strecken zurückgelegt werden mussten – von der Strasse auf die Schiene gewechselt worden sein. Das Zufussgehen war dabei eine Residualgrösse oder eine Verlegenheitslösung bei fehlenden Alternativen, aber nicht nur: Gerade Pendler legten den Weg zur Arbeit aus persönlicher Überzeugung oder aus Gewohnheit zu Fuss zurück. Die manchmal als ungünstig wahrgenommenen Verbindungen des öffentlichen Verkehrs spielten ebenfalls eine Rolle, dass das Zufussgehen im Alltag eine hohe Bedeutung einnahm.

Zusammenfassend darf auch die Bedeutung der modernen Verkehrsmittel für die Alltagsmobilität im Untersuchungszeitraum nicht überschätzt werden. Für Christoph Maria Merki These, dass Mobilität in der langfristigen Perspektive schneller, weiter, mehr, billiger, sicherer und allenfalls auch weiblicher wurde,¹⁵⁵¹ fanden sich zwar empirische Belege. Diese Merkmale beziehen sich vor allem auf die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel. Wenn aber die alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse des Alltags ins Zentrum gerückt werden, spielten diese Merkmale nur eine untergeordnete Rolle. Die Ausnahme war die Pendlermobilität, bei der die Kosten der Mobilitätswerkzeuge, die Beförderungskapazitäten der öffentlichen Verkehrsmittel und die grösser werdenden Pendlerstrecken darüber entschieden, mit welchen Verkehrsmitteln der tägliche Weg zur Arbeit angetreten wurde.

Teil 3, Mobilitätsbiografien: In diesem Teil wurde Mobilität anhand von sechs Biografien beleuchtet. Es stand die Frage im Zentrum, von welchen Mobilitätsbedürfnissen und -praktiken darin die Rede ist, wie sich diese im Lebenslauf veränderten und von welchen Faktoren individuelles Mobilitätsverhalten abhing.

Mobilitätsbedürfnisse und -praktiken waren stark von den Erfordernissen des Alltags geprägt. Dieser war in hohem Masse von materiellen Entbehrungen gekennzeichnet, weshalb die Sicherung und der Ausbau des Lebensstandards das Mobilitätsverhalten zu grossen Teilen vorgaben: Die Arbeit im Haus, auf dem Feld oder in der Fabrik nahm viel Zeit in Anspruch, weshalb sich die Aktionsräume auf die Wohn- und Arbeitsstätten konzentrierten. Die Wohngemeinde wurde höchstens verlassen, um der Arbeit in einer Fabrik nachzugehen, um Einkäufe zu tätigen oder um einmal im Jahr den Jahrmarkt zu besuchen. Selbst diese Aktivitäten spielten sich meist nur in einem nur wenige Kilometer um-

¹⁵⁵¹ Vgl. Merki 2008: 76–87.

fassenden Radius vom Wohngebäude ab. Dies deshalb, weil kaum Zeit oder Geld vorhanden waren, um das nähräumliche Umfeld zu verlassen. Moderne Verkehrsmittel spielten in der Alltagsmobilität kaum eine Rolle – abgesehen vom Pendeln mit dem Fahrrad oder mit der Eisenbahn wurden Strecken zu Fuss gegangen.

In Bezug auf langfristige Entwicklungen von Mobilitätsbedürfnissen und -praktiken in einer Biografie oder hinsichtlich des Untersuchungszeitraums fallen die ausgeprägten Kontinuitäten auf, auch wenn Umzüge und weitere Schlüsselereignisse häufig auftraten. Die Notwendigkeit, die eigene oder die Existenz der Familie zu sichern, bestimmte das Mobilitätsverhalten in allen Biografien zu grossen Teilen: Es wurde in der Nähe des Wohnhauses eingekauft, gearbeitet und die Freizeit verbracht. Um individuellen Mobilitätsbedürfnissen nachzugehen, blieb weder Zeit noch Geld. Selbst wenn die Protagonisten ihre Wohngemeinde für einen Arbeits- oder Sprachaufenthalt vorübergehend verliessen, blieben Mobilitätsmuster am neuen Ort bestehen. In den 1930er-Jahren war das Mobilitätsangebot mit der ausgebauten Verkehrsinfrastruktur und den modernen Verkehrsmitteln zwar grösser als 1850; im Alltag war die Nachfrage nach diesem Angebot – mit Ausnahme der Pendlermobilität – aber gering. Das Zufussgehen war die dominierende Mobilitätspraxis im gesamten Untersuchungszeitraum. Damit kann an die Ergebnisse von Pooley, Turnbull und Adams angeknüpft werden, die in ihrer Untersuchung zur Alltagsmobilität im England des 20. Jahrhunderts ebenfalls von verhältnismässig stabilen Mobilitätsmustern sprechen.¹⁵⁵²

Mussten indes grosse Distanzen zurückgelegt werden, war die Eisenbahn das bevorzugte Verkehrsmittel: Dies war bei Umzügen, bei Sprach- oder Arbeitsaufenthalten in anderen Landesteilen beziehungsweise im Ausland oder beim Besuch von Verwandten der Fall. Die Eisenbahn erleichterte es, das nähräumliche Umfeld zu verlassen und später wieder zurückzukehren. So zeigte die Biografie von Jacob Kreis (Kapitel 13.2.), dass in den 1850er-Jahren, als sich das Eisenbahnnetz im Ausbau befand und Eisenbahnfahrten noch eine grosse Ausnahme waren, Wohnsitzwechsel permanent vorkamen: Wenn Jacobs Vater eine neue Stelle annahm, bedeutete das in der Regel auch, dass die Familie in die Nähe des neuen Arbeitsortes umziehen musste. Dabei blieb die Familie in der Region, das heisst, die Umzüge ereigneten sich in einem Radius von rund zwei Dutzend Kilometern. Als das Eisenbahnnetz und die Fahrpläne gegen Ende des 19. Jahrhunderts immer dichter wurden, konnten Wohnsitzwechsel auch vorübergehenden Charakter annehmen und die regionalen Raumgrenzen deutlich überschreiten: Die Protagonisten fuhren in jungen Jahren mit der Eisen-

bahn in andere Landesteile oder ins Ausland, um dort für eine beschränkte Zeit zu arbeiten oder eine Ausbildung zu absolvieren. Nach dem Ende des Aufenthalts kehrten sie ins Elternhaus zurück.

Handlungsspielräume zum Realisieren von individuellen Mobilitätsbedürfnissen waren gering, aber sie bestanden. Zum einen waren die Arbeits- und Ausbildungsaufenthalte fernab vom Elternhaus Ausdruck individueller Mobilitätsbedürfnisse. Zum anderen wurden Handlungsspielräume im Kleinen ausgeschöpft, die etwa in Bezug auf die Freizeitmobilität zum Ausdruck kamen: Sie wurden dazu genutzt, um häusliche Geselligkeit mit Nachbarn zu pflegen, Spaziergänge zu unternehmen, Gasthöfe aufzusuchen oder sich am Jahrmarkt zu zeigen. Verbesserte sich die sozioökonomische Situation beziehungsweise war sie überdurchschnittlich, konnten sich individuelle Mobilitätspraktiken ändern. So besorgte sich der Basler Jurist Ernst Witzig (Kapitel 13.3.) Anfang der 1890er-Jahre ein Fahrrad, welches mehrere Monatslöhne kosten konnte, und unternahm damit grössere Sonntagsausfahrten. Oder der Vater von Fritz Bär (Kapitel 13.7.) kaufte sich ein Motorrad, nachdem er sich vom Fabrikarbeiter ins Kleingewerbe emporgearbeitet hatte. Nicht nur sozioökonomische Voraussetzungen, sondern auch gesellschaftliche Normen konnten auf individuelle Mobilitätsbedürfnisse einwirken. So kam für Adeline Favre (Kapitel 13.6.) während ihrer Ausbildung zur Hebamme nicht infrage, sich in der Freizeit mit jungen Männern zu treffen oder alleine ein Wirtshaus aufzusuchen.

Zusammenfassend bestätigt die Auswertung der sechs Biografien die Tendenzen, welche sich in den ersten beiden Teilen herauskristallisierten. In aller Kürze sind diese:

- Wege im Alltag waren kurz und wurden mehrheitlich zu Fuss gegangen.
- Aktionsräume bezogen sich auf das nahe Umfeld der Wohn- und Arbeitsstätten.
- Eine ausgebaute Verkehrsinfrastruktur und moderne Verkehrsmittel spielten in der Alltagsmobilität eine untergeordnete Rolle, mit Ausnahme des Pendelns.
- Mobilitätsverhalten hing im hohen Masse von sozioökonomischen Faktoren ab: Stiegen Zeit- und Geldbudgets beziehungsweise waren sie überdurchschnittlich hoch, wurden räumliche Aktionsradien grösser und die Nachfrage nach Mobilitätsangeboten stieg.
- Gewohnheiten, Zwänge, persönliche Vorlieben und soziale Konventionen bestimmten das Mobilitätsverhalten ebenfalls.
- Über individuelles oder kollektives Mobilitätsverhalten liessen sich Wohlstand, gesellschaftlicher Status oder die Zugehörigkeit zu einer sozialen Gruppe demonstrieren.

¹⁵⁵² Vgl. Pooley, Turnbull Adams 2005: 223–226.

15.3. Ausblick

Die Dissertation setzte sich zum Ziel, Grundlagen der Alltagsmobilität zwischen 1848 und 1939 herauszuarbeiten. Viele Teilaspekte konnten nur untergeordnet oder gar nicht behandelt werden. Daher bestehen viele Anknüpfungspunkte für weitergehende Untersuchungen in der historischen Mobilitätsforschung:

- Über die Einkaufsmobilität vor dem Zweiten Weltkrieg ist kaum etwas bekannt; in dieser Arbeit konnten höchstens Tendenzen aufgezeigt werden. Folgende Fragen könnten vertieft behandelt werden: Wie unterschied sich die Einkaufsmobilität zwischen dem städtischen und ländlichen Raum oder innerhalb sozialer Schichten? Welche Zusammenhänge bestehen zwischen dem Aufkommen der Warenhäuser im 19. Jahrhundert und dem Ausbau der städtischen Tramnetze? Inwiefern beinhaltete die Einkaufsmobilität Elemente sozialer Praktiken, wie dies in der Freizeit- (zum Beispiel sonntägliche Automobilfahrten) oder Pendlermobilität (zum Beispiel Scharen radelnder Arbeiter) zum Ausdruck kam?
- Das Zufussgehen war im Untersuchungszeitraum die dominante Mobilitätspraxis und sollte in der historischen Mobilitätsforschung ein noch grösseres Gewicht erhalten, beispielsweise anhand von Diskursen: Wie sprachen Automobil- und Fahrradverbände und Verkehrsplaner über das Zufussgehen? Wie äusserten sich Menschen über das Zufussgehen, die sich keine modernen Verkehrsmittel leisten konnten oder wollten und zu Fuss gingen?
- Genderaspekte gehören zu den grossen Forschungsdesiderata in der Mobilitätsgeschichte. Gab es typische weibliche und männliche Mobilitätspraktiken? Inwiefern lassen sich allfällige weibliche Mobilitätsmuster auf die Mehrfachbelastung der Frauen im Alltag (Kapitel 2.1.2.) oder auf Lohnunterschiede¹⁵⁵³ zurückführen? Inwieweit lässt sich geschlechterspezifisches Mobilitätsverhalten durch gesellschaftliche Normen und Wertvorstellungen erklären?
- Der Spaziergang galt bis etwa Mitte des 19. Jahrhunderts als bürgerliche Praxis. Als immer grössere Bevölkerungskreise spazierten und später auch wanderten, verlor das «freiwillige» Gehen in der Freizeit seine Eigenschaft als soziales Distinktionsmerkmal für Angehörige bürgerlicher Kreise. Diese wandten sich anderen freizeitleichen Vergnügungen zu, etwa dem Fahrrad- und Autofahren und später der Fliegerei. Inwiefern kann der

Spaziergang als Vorläufer der Fahrrad- und Automobil- ausflüge sowie der Fliegerei als Praxis der Freizeitmobilität gesehen werden?

- Regen, Schnee, Eis und Kälte stellten Mobilitätsbarrieren für Radfahrer und Automobilisten dar. Machten sich diese Mobilitätsbarrieren von Region zu Region oder zwischen sozialen Gruppen unterschiedlich bemerkbar? Waren beispielsweise Automobil- und Fahrradbestände in Gegenden mit starkem Schneefall geringer als in schneearmen? Gab es soziale Gruppen, deren Mobilitätsverhalten besonders «wetterfest» war oder das überdurchschnittlich stark von Witterung und Jahreszeit abhing?
- Der Radwegebau ist bislang erst vereinzelt historisch untersucht worden. In der Schweiz wurden Radwege im Vergleich zum Ausland spät gebaut; dennoch war das Radfahren auch in der Schweiz eine verbreitete Mobilitätspraxis. Hatte das Radfahren hierzulande eine andere Bedeutung beziehungsweise wurde es gesellschaftlich anders wahrgenommen als in Ländern, in denen mehr Radwege gebaut wurden? Führten Radwege dazu, dass mehr Rad gefahren wurde?
- Im Kapitel 13 wurden die Mobilitätsbiografien von sechs Protagonisten skizziert, wobei sich schicht- und berufsspezifische Unterschiede in Mobilitätsbedürfnissen wie -verhaltensweisen zeigten. Lässt sich für einzelne Berufsgattungen oder Bevölkerungsschichten ein typisches Mobilitätsverhalten zeigen? Gab es beispielsweise ein charakteristisches Mobilitätsverhalten von Arbeitern oder Angestellten? Wie lassen sich die Unterschiede erklären?
- Während das Fahrrad und das Automobil in der Geschichtsforschung in den letzten Jahren eine erhöhte Aufmerksamkeit erhielten, ist über das Motorrad insbesondere mit Blick auf die Alltagsmobilität noch kaum etwas bekannt. Inwiefern war es, wie Christoph Maria Merki argumentiert, tatsächlich ein Einstieg in die Motorisierung, und wie unterschieden sich die Mobilitätsbedürfnisse sowie -praktiken der Motorradfahrer von denjenigen der Auto- und Radfahrer?
- In der Arbeit zeigte sich die enge Wechselwirkung zwischen der gestiegenen touristischen Nachfrage und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Darauf hat bereits verschiedentlich Laurent Tissot in Bezug auf die Eisenbahn aufmerksam gemacht. Ein Werk, das sich grundlegend mit der touristischen Mobilität in historischer Perspektive befasst und dabei die Tourismus- mit der Mobilitätsgeschichte verschränkt, steht indes aus. Besonders würde interessieren, welche Zusammenhänge zwischen dem frühen Automobiltourismus und dem Strassenbau vor dem Zweiten Weltkrieg bestehen.
- Die modernen Verkehrsmittel erleichterten es, die Wohnumgebung – oft am Sonntagnachmittag – kurz-

¹⁵⁵³ Beispielsweise könnte an die Masterarbeit von Romano Horn angeknüpft werden, der darin die Mobilitätsbudgets von Arbeiterinnen und Arbeitern mit den Ausgaben für ein Streckenabonnement vergleicht. Vgl. Horn 2017: 106–108.

zeitig zu verlassen. Welche Rolle spielte die Lebensreformbewegung bei diesen freizeitleichen Mobilitätspraktiken? Haben sich die Verbreitung der Verkehrsmittel und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur einerseits sowie die Lebensreformbewegung andererseits verstärkt?

- Es hat sich gezeigt, dass sich junge Menschen für Sprach-, Arbeits- oder Ausbildungsaufenthalte vorübergehend in andere Landesteile oder ins Ausland begaben. Wie lassen sich solche temporäre Aufenthalte fernab des Elternhauses mobilitätshistorisch konzeptionalisieren? Wie verbreitet waren diese, mit welchen Erwartungen wurden sie angetreten, und wie wurden sie im Nachhinein reflektiert?

Diese und weitere Fragen können dazu beitragen, Mobilität als historischen Forschungsgegenstand, aber auch als aktuelles gesellschaftliches Phänomen besser auszuleuchten. Insbesondere die Vielschichtigkeit und Allgegenwärtigkeit des Themas bieten eine spannende Ausgangslage für weitergehende Untersuchungen.

16. Verzeichnisse

16.1. Abkürzungsverzeichnis

ASTRA	Bundesamt für Strassen
BFS	Bundesamt für Statistik
BFV	Bundesamt für Verkehr
Billett	Fahrkarte
HLS	Historisches Lexikon der Schweiz
HSSO	Historische Statistik der Schweiz Online
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
NB	Schweizerische Nationalbibliothek, Bern
NOB	Schweizerische Nordostbahn
SNF	Schweizerischer Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung, Bern
SCB	Schweizerische Centralbahn
Tram	Strassenbahn
Trottoir	Bürgersteig, Gehsteig
Velo	Fahrrad
VSB	Vereinigte Schweizerbahnen

16.2. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ansicht des alten französischen Bahnhofes in Basel 1847	5
Abbildung 2: Spaziergang im Grünen	6
Abbildung 3: Stadttheater und Kornhausbrücke Bern 1905	6
Abbildung 4: Das Handlungsmodell als Agent-Umwelt-System	18
Abbildung 5: Arbeiterinnen bei der Heidelberg Cement AG, ca. 1939	36
Abbildung 6: Pendlerzahlen anhand ausgewählter Kantone im Jahr 1910	38
Abbildungen 7, 8, 9, 10, 11 und 12: Jahrmarktimpressionen	42
Abbildung 13: Hausierer mit Hundegespann	45
Abbildung 14: Marktszene Bundesplatz Bern, etwa 1932	46
Abbildung 15: Tremolastrasse, erste Hälfte des 19. Jahrhunderts	50
Abbildungen 16 und 17: Vergleich der Hauptstrassennetze 1800 und 1870	52
Abbildung 18: Die jährliche Herbstbekiesung	54
Abbildung 19: Wartende Fuhrwerke auf dem Bahnhofplatz Interlaken 1903	56
Abbildung 20: Länge der Kantons- und Gemeindestrassen in der Schweiz	57
Abbildung 21: Ein fahrendes Auto mit einer Staubwolke	62
Abbildung 22: Pferdegezogener Spritzwagen in der Zürcher Altstadt	62
Abbildung 23: Walzen einer Strasse in Allschwil, Kanton Baselland, 1905	63
Abbildung 24: Teilgepflasterte Sihlstrasse in Zürich im Jahr 1910	64
Abbildung 25: Ausgaben für Strassenunterhalt und -verbesserungen, Strasseneinnahmen	66
Abbildung 26: Strassenbeläge in den Kantonen Bern und Zürich um 1930	66

Abbildung 27: Personenwagenbestände, Länge der oberflächenbehandelten Kantonsstrassen		Abbildung 67: Längenprofil der Stammlinie der Stadt Bern 1890	135
Abbildung 28: Tanksäule bei einem Fahrradgeschäft, Kanton Bern, ca. 1930		67 Abbildung 68: Route von Genf nach Vandoeuvres, Tramfahrt und Spaziergang	137
Abbildungen 29 und 30: Strassenbilder der Stadt Bern.		70 Abbildungen 69 und 70: Tramwagen 1902 und 1929 in Zürich	140
Abbildung 31: Die Eisenbahn als Bauernschreck 1858		71 Abbildung 71: Werktagverkehr der Zürcher Verkehrsbetriebe (Trams und Busse) im Jahr 1939	142
Abbildung 32: Entwicklung Eisenbahnnetz in der Schweiz von 1850 bis 1870.		73 Abbildung 72: Damen- und Herrenräder um die Jahrhundertwende	144
Abbildung 33: Fahrplan «Bödelibahn» und Dampfschiffgesellschaft		75 Abbildung 73: Absoluter und pro Kopf-Fahrradbestand Schweiz von 1918 bis 1970	145
Abbildung 34: Crystal Palace der Weltausstellung in London 1851		79 Abbildungen 74, 75, 76 und 77: Das Fahrrad in der Zwischenkriegszeit	146
Abbildung 35: Der Berner Bahnhof um 1900		82 Abbildungen 78 und 79: Radvereine und Fahrrad-Verkaufsstellen lehrten das Radfahren	147
Abbildung 36: Der Bahnhof Zürich als repräsentativer Grossbau.		84 Abbildungen 80, 81, 82 und 83: Verkaufsinserate für neue und gebrauchte Fahrräder	149
Abbildung 37: Landbahnhof in Teufen, Appenzell Ausserrhoden		85 Abbildung 84: Fahrradtaxen und Fahrraddichte	149
Abbildung 38: Massiver Bahninfrastrukturausbau der Schweizerischen Bundesbahnen von 1902 bis 1920.		86 Abbildungen 85, 86, 87 und 88: Fahrrad als Arbeitsgerät	151
Abbildung 39: Vergleich der Netze der Schweizerischen Bundesbahnen und der übrigen Bahngesellschaften 1905 bis 1950. Netze der Schweizerischen Bundesbahnen und der übrigen Bahngesellschaften.		87 Abbildung 89: Fahrrad, Arbeitsschluss BBC Baden 1960/1961	153
Abbildung 40: Lötschbergbahn mit Blick auf Visp und in das obere Rhonetal		89 Abbildung 90: Velo-Corso in Zürich-Altstetten 1906.	154
Abbildung 41: Elektrifizierte Vevey-Montreux-Chillon-Bahn 1913.		91 Abbildung 91: Alice Huyler Ramsey	157
Abbildung 42: Elektrifizierungsgrad des Netzes der Schweizerischen Bundesbahnen		91 Abbildung 92: Automobilbestand Schweiz 1910–1950.	159
Abbildungen 43, 44 und 45: Räumliche Entwicklung der Stadt Bern, 1840, 1880, 1934		92 Abbildung 93: Preis eines Kleinwagens in Arbeiterjahreslöhnen	164
Abbildung 46: Das Pferdetrain in der Stadt Zürich 1900		93 Abbildung 94: Mercedes-Benz 230 W143, Baujahr 1938 mit einer geschlossenen Karosserie	165
Abbildung 47: Der Bärengraben als Sehenswürdigkeit der Stadt Bern, 1910		95 Abbildungen 95 und 96: Reinigen und Ölen eines Automobils	167
Abbildung 48: Ausdehnung der Tramnetze, Passagierzahsentwicklung 1905 bis 1950		97 Abbildung 97: Automobilinserat im Intelligenzblatt für die Stadt Bern, 1905	169
Abbildung 49: Benz-Omnibus von 1895		98 Abbildung 98: Milchmann mit Motorrad und Seitenwagen	172
Abbildung 50: Tram, Auto- und Trolleybusnetz in der Schweiz		98 Abbildung 99: Autofahrt vor einem Bergpanorama	174
Abbildung 51: Zahl der Eisenbahnreisenden in der Schweiz, 1880 bis 1944		101 Abbildung 100: Motorisierte Alpenposten, Plakat der Schweizerischen Post, 1923	175
Abbildung 52: Indexierte Fahrgastzahlen Centralbahn und Nordostbahn		102 Abbildung 101 und 102: Verhaltensregeln für Zürcher Schulkinder 1927	181
Abbildung 53: Indexierte Fahrgastzahlen der Schweizerischen Bundesbahnen		103 Abbildung 103: Blinde Passagiere auf einem Pferdefuhrwerk	182
Abbildung 54: Fahrkartenaufteilung Schweizerische Bundesbahnen im Jahr 1913		110 Abbildung 104: Zu Fuss gehende Arbeiter nach Fabrikschluss bei der BBC Baden, 1937	184
Abbildung 55: Anteil der Abonnementsfahrten bei der NOB, SCB und SBB		110 Abbildung 105: Sommerlicher Spaziergang.	186
Abbildung 56: Eisenbahner-Feierabend 1895		111 Abbildung 106: Wanderung auf das Briener Rothorn	188
Abbildung 57: Kantine im Berner Seeland mit Arbeiterinnen und Arbeitern, 1943			
Abbildungen 58 und 59: Berner Oberland und Dampfschiff, 1907, 1956			
Abbildung 60: Destinationen der Rundfahrten der SCB und NOB			
Abbildung 61: Inserat Berner Schnurranten-Kapelle			
Abbildung 62: Beförderte Tram-, Trolley- und Autobuspassagiere in der Schweiz, 1880 bis 1950			
Abbildung 63: Schwankungen in den Fahrgastzahlen der Trams in Bern und Zürich, 19. Jahrhundert			
Abbildung 64: Schwankungen in den Fahrgastzahlen der Trams in Bern und Zürich, 20. Jahrhundert			
Abbildung 65: Einzelfahrten bei den Trams in Zürich, Bern und Genf.			
Abbildung 66: Das Tram in Bern, integriert in das Stadtbild			

16.3. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Vier Subfelder der räumlichen Mobilität	15
Tabelle 2: Zürcher Gemeinden 1870 mit und ohne Haltestelle	76
Tabelle 3: Kleinere Gemeinden mit Bahnanschluss	76
Tabelle 4: Eisenbahnnetze verschiedener europäischer Länder in Kilometern	76
Tabelle 5: Fahrtzahlen ausgewählter Zahnradbahnen	78
Tabelle 6: Fahrtzahlen ausgewählter Nebenbahnen	80
Tabelle 7: Zürcher Gemeinden 1888 mit und ohne Haltestellen	86
Tabelle 8: Kosten ausgewählter Bahnstrecken, vor und nach dem Normaltaxschema	88
Tabelle 9: Verbindungs- und Fahrzeiten von Olten in 1870, 1888 und 1910	90
Tabelle 10: Reisezeiten 1900 und 1939 auf ausgewählten Bahnstrecken	94

Tabelle 11: Gesamtzahl beförderter Eisenbahnpassagiere mit Anteil der Pendlerabonnemente 1955	121
Tabelle 12: Fahrradbestände in der Schweiz und ausgewählten Kantonen von 1920 bis 1962	146
Tabelle 13: Automobile in der Schweiz und ausgewählten Kantonen von 1920 bis 1970 pro Haushalt	160
Tabelle 14: Zahl von Postautoreisenden über ausgewählte Alpenpässe.	175

17. Bibliografie

17.1. Quellen

17.1.1. Amtliche Quellen und Expertengutachten

- Bericht des Gemeinderates der Stadt Bern an den Stadtrat betreffend den allgemeinen Gang und die Ergebnisse der Gemeindeverwaltung, Jahrgänge 1888, 1890, 1894, 1908, 1931.
- Berner Tramway – Prospekt für die II. Sektion, Linie Länggass-Bahnhof-Mattenhof-Weissenbühl-Grosswaben vom 4. Februar 1893, gezeichnet vom Verwaltungsrat der Berner Tramway-Gesellschaft, NB V Bahnen 58.
- Bericht des Regierungsrathes der Republik Bern an den Grossen Rath über die Staatsverwaltung, Jahrgänge 1840–1844.
- Bericht des Regierungsrathes des Kantons Bern an den Grossen Rath über die Staatsverwaltung, Jahrgänge 1845–1849.
- Bericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath über die Staatsverwaltung des Kantons Bern, Jahrgänge 1850–1869.
- Bericht des Regierungsrathes über die Staatsverwaltung des Kantons Bern, Jahrgänge 1870–1873.
- Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern, Jahrgänge 1877–1940.
- Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung, Jahrgänge 1894, 1897, 1898, 1903, 1907, 1919, 1920, 1923, 1930, 1932, 1934, 1939.
- Berner-Tramway: Technischer und finanzieller Bericht vom Februar 1889, gezeichnet vom Verwaltungsrat der Berner Tramway-Gesellschaft, NB V Bahnen 58.
- Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Beitritt der Schweiz zur internationalen Übereinkunft betreffend den Automobilverkehr vom 24. Mai 1910. In: Bundesblatt 3/23 (1910): 725–777.
- Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Entwurf eines Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 5. März 1897. In: Bundesblatt 1/10 (1897): 754–781.
- Botschaft des Bundesrates an die hohe Bundesversammlung betreffend die Erstellung von Eisenbahnen vom 7. April 1851. In: Bundesblatt 1/19 (1851): 347–375.
- Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Ermächtigung zur Ertheilung einer Konzession für eine Straßenbahn in der Stadt Bern vom 17. Dezember 1884. In: Bundesblatt 4/61 (1884): 684–687.
- Bundesamt für Statistik: Mobilität und Verkehr 2013, Bestellnummer 1130-1300, Neuchâtel 2013, www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/348962/master, 12.08.2019.
- Bundesamt für Statistik: Pendlermobilität in der Schweiz 2013, Bestellnummer 1351-1300, Neuchâtel 2015, www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/349886/master, 12.08.2019.
- Bundesamt für Statistik: Verkehrsverhalten der Bevölkerung Ergebnisse des Mikrozensus. Mobilität und Verkehr 2015, Bestellnummer 840-1500, Neuchâtel 2017, www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/1840477/master, 12.08.2019.

- Bundesgesetz betreffend die Verbindlichkeit von Privatrechten vom 1. Mai 1850. In: Bundesblatt 2/24 (1850): 47–64.
- Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 21. Dezember 1899. In: Bundesblatt 5/52 (1899): 1064–1069.
- Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932. In: Bundesblatt 1/11 (1932): 610–630.
- Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 8. März 1960. In: Bundesblatt 1/11 (1960): 1137–1152.
- Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juni 1944. In: Bundesblatt 1/14 (1944): 609–615.
- Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 12. Herbstmonat 1848. In: Bundesblatt 1/1 (1849): 3–40.
- Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 29. Mai 1874, www.bj.admin.ch/dam/data/bj/staat/gesetzgebung/archiv/bundesverfassung/bv-alt-d.pdf, 12.08.2019.
- Bürkli, Arnold: Bericht über Strassenbahnen, Tramways und deren Einführung in Zürich, Zürich 1877.
- Concessions-Gesuch für ein Dampf-Tram in Hottingen-Zürich von A. Grether & Cie. Vom 3. Mai 1892 an den Bundesrat, NB V Bahnen 647.
- Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht eines Vorschlags des Bundesrathes, beschliesst 1852. In: Bundesblatt 2/27 (1852): 128–147.
- Geigy, Karl: Bericht der vom Schweizerischen Bundesrathe einberufenen Herren Rathsherr Geigy von Basel und Ingenieur Ziegler von Winterthur über die Ausführung eines Schweizerischen Eisenbahnnetzes in finanzieller Beziehung, Bern 1850.
- Geschäftsbericht des Regierungsrates an den Zürcherischen Kantonsrat, Jahrgänge 1926–1940.
- Gesetz betreffend das Strassenwesen vom 8. Jenner 1871. In: Offizielle Sammlung der seit 10. März erlassenen Gesetze, Beschlüsse und Verordnungen des Eidgenössischen Standes Zürich, Fünftehnter Band, Zürich 1873: 476–491.
- Gesetz betreffend die Beteiligung des Staates am Unterhalt von Strassen vierter Klasse vom 20. November 1892. In: Gesetze, Dekrete, Verordnungen des Kantons Bern, Jahrgang 1892, XXXI. Band, Bern 1892: 440–441.
- Guyer-Zeller, Adolf: Die bündnerische Alpenbahnfrage, Zürich 1895.
- Interpellation Wettstein, vom 05.10.1926, Ständeratssitzung vom 07.10.1926. In: Protokolle der Bundesversammlung, Ordentliche Herbstsession (27.09.1926–09.10.1926): 45–56.
- Kanton Bern, Staatsverwaltungsbericht, Jahrgänge 1874–1876.
- Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr vom 13. Juni 1904. In: Gesetze, Dekrete und Verordnungen des Kantons Bern 4 (1904): 32–39.
- Morel, Carl: Das Schweizerische Eisenbahnnetz u. seine national-ökonomische, politische u. sociale Bedeutung, Bern 1851.
- Protokolle der Bundesversammlung, Ordentliche Herbstsession (27.09.1926–09.10.1926), 7. Oktober 1926: 50.
- Rapport sur la gestion du Conseil d'Etat de la république et du canton de Genève, Jahrgänge 1845, 1855.
- Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath des Kantons Zürich, Jahrgänge 1850–1867.
- Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den Zürcherischen Kantonsrath, Jahrgänge 1868–1925.
- Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1900, herausgegeben vom Statistischen Bureau des eidg. Departements des Innerns, Bern 1900.
- Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1910, herausgegeben vom Statistischen Bureau des eidg. Departements des Innerns, Bern 1911.
- Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1914, herausgegeben vom Statistischen Bureau des schweizerischen Finanzdepartements, Bern 1915.
- Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1925, herausgegeben vom Eidgenössischen Statistischen Amt, Jahrgänge 1925, 1935, 1937, 1938, 1939.
- Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1912 und 1913, zum Teil 1914 und 1915, herausgegeben vom Statistischen Amte der Stadt Zürich, Zürich 1916.
- Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1930, herausgegeben vom Statistischen Amte der Stadt Zürich, Zürich 1931.
- Statistisches Jahrbuch für den Kanton Bern 1872, herausgegeben vom Kantonalen Statistischen Bureau, unter Mitwirkung der bernischen Sektion der schweiz. Statistischen Gesellschaft, Bern 1872.
- Stephenson, Robert; Swinburne, Henry: Bericht der vom Bundesrathe einberufenen Experten über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz, Bern 1850.
- Verwaltungs-Bericht an den Grossen Rath des Kantons Basel-Stadttheil, Jahrgänge 1853, 1870, 1895, 1903, 1924.
- Vortrag der städtischen Finanzdirektion an den Gemeinderat betreffend Kreditgesuch für den Bau einer elektrischen Strassenbahn vom Thunplatz über den Kornhausplatz nach dem Breitenrain vom 12. Januar 1899, NB V Bahnen 58.
- Ziegler, Jakob: Betrachtungen über den projektirten Eisenbahnbau und den Einfluss der Schienenwege auf die Bevölkerung der Schweiz, St. Gallen/Bern 1851.
- Zulassung der Führer zum Verkehr vom 15. September 1930. In: Gesetze, Dekrete und Verordnungen des Kantons Bern 30 (1930): 96–120.
- Zürcher Verkehrsbüchlein. Die Unfallverhütung auf der Strasse, herausgegeben vom Polizei- und Schulwesen der Stadt Zürich, [Zürich] 1927, NB N 26600/17.

17.1.2. Biografische Quellen

- Bär, Fritz: Marienkäfer und Kakerlaken. Erinnerungen an eine bewegte Jugend 1919–1941 (Das volkskundliche Taschenbuch 31), Zürich 2003.
- Bruggmann, Lisel: Not macht erfinderisch. Erzählungen, mit Fotos von Hans Staub, Zürich 1980.
- Burkhardt, Albert H.: Blosser Füsse, blutige Zehen, blaue Wunder. Eine Kindheit in Zürich-Seebach (Das volkskundliche Taschenbuch 10), Zürich 1997.
- Conzett, Verena: Erstrebtes und Erlebtes. Ein Stück Zeitgeschichte, Leipzig 1929.
- David, Jean-Elie: Notes au crayon. Souvenirs d'un arpenteur genevois (1855–1898), herausgegeben, präsentiert und bearbeitet von Marianne Enckell und Pierre Enckell (Ethno poche 33), Lausanne 2004.
- Farner, Martha: Alles und jedes hatte seinen Wert. Mit einem Portrait der Autorin von Laure Wyss, Zürich 2000.

- Favre, Adeline: Ich, Adeline, Hebamme aus dem Val d'Anniviers. Erinnerungen herausgegeben von Yvonne Preiswerk nach Aufzeichnungen von Gesprächen Adelines mit ihren Nichten Marie-Nöelle Bovier und Pierette Mabillard. Aus dem Französischen von Maja Spiess-Schaad, Zürich 1981.
- Gysler, Heinrich: Einst in Zürich. Erinnerungen an Zürich vor der ersten Stadtvereinigung, Zürich 1964.
- Hoffmann, Albert E.: «Zum Kaufmann bin ich nicht geboren – gewiss nicht.» Aus den Tagebüchern eines Basler Handelsherrn 1847–1896, herausgegeben von Christoph E. Hoffmann und Paul Hugger (Das volkskundliche Taschenbuch 15), Zürich 1998.
- Kiebler, Ulrich: Aus Berg und Tal. Charakterbilder aus dem schweizer. Bauernleben, Chur 1903.
- Kreis, Jacob: Aus der Guten alten Zeit oder Jugenderinnerungen eines Werkmeisters, Flawil 1919.
- Kreis, Johann Georg: «Predigen – oh Lust und Freude.» Erinnerungen eines Thurgauer Landpfarrers 1820–1906, herausgegeben von André Salathé (Das volkskundliche Taschenbuch 13), Zürich 1998.
- Lüdtke, Alfred (Hg.): «Mein Arbeitstag, mein Wochenende.» Arbeiterinnen berichten von ihrem Alltag 1928, Hamburg 1991.
- Maillefer, Lucy: «Oh! Si j'étais libre!» Journal d'une adolescente vaudois 1885–1896 (Ethno poche 43), Lausanne 2006.
- Pro Senectute Bezirk Zurzach: Im Rückspiegel. Frauen und Männer aus dem Zurzibiet erzählen von früher, Zurzach 1989.
- Schwarz, Fritz: Wenn ich an meine Jugend denke. Erinnerungen, Bern 1985.
- Stettler, Dora: Im Stillen klagte ich die Welt an. Als «Pflegekind» im Emmental, mit einem Nachwort von Jacqueline Fehr, Zürich 2004.
- Weibel, Jules: Un industriel au coeur de l'Europe. Lettres à sa famille, 1857–1886, herausgegeben von Luc Weibel (Ethno poche 48), Lausanne 2008.
- Weigum, Walter: «Ketzer, Kind und Konkubine.» Eine Kindheit in Appenzell (Das volkskundliche Taschenbuch 8), Basel 1996.
- Witzig, Ernst: «Da wars um mich geschehen.» Erinnerungen eines Hagestolz aus dem Basel des 19. Jahrhunderts, herausgegeben von Paul Hugger, in Zusammenarbeit mit Ernst Huber (Das volkskundliche Taschenbuch 8), Basel 1994.
- Baedeker, K[arl]: Die Schweiz nebst den angrenzenden Theilen von Oberitalien, Savoyen und Tirol. Handbuch für Reisende, Leipzig 1911.
- Berlepsch, [Hermann Alexander]: Meyer's Reisehandbücher. I. Illustrierter Schweizer-Führer, mit 23 Karten und Plänen, 10 Gebirgspanoramen und 38 Stahlstich-Illustrationen, Hildburghausen 1866.
- Bierbaum, Otto Julius: Eine empfindsame Reise im Automobil, Berlin 1903, www.lexikus.de/bibliothek/Eine-empfindsame-Reise-im-Automobil, 12.08.2019.
- Guide des Promenades et Excursions aux Environs de Genève. 38 itinéraires avec cartes de courses à pied combinées avec le tramway dans canton de Genève et au Salève, herausgegeben von der Association des Intérêts de Genève, [Genf] [1921], NB N 19480/10.
- Murray, John: Handbook for Travellers in Switzerland and the Alps of Savoy and Piedmont, London 1851.
- Murray, John: Handbook for Travellers in Switzerland and the Alps of Savoy and Piedmont, London 1867.
- Murray, John: Handbook for Travellers in Switzerland, the Alps of Savoy and Piedmont, the Italian Lakes, and Part of Dauphiné, London 1886.
- Reisebegleiter für die Schweiz. Fahrtenplan der Schweizer Eisenbahnen, Posten und Dampfboote mit den Anschlüssen im Innern und nach dem Ausland, David Bürkli, Zürich, Sommersaison 1870.
- Reisebegleiter für die Schweiz. Fahrtenplan der Schweizer Eisenbahnen, Posten und Dampfboote mit den Anschlüssen im Innern und nach dem Ausland, David Bürkli, Zürich, Sommersaison 1888.
- Reisebegleiter für die Schweiz. Zusammengestellt aus den offiziellen Bekanntmachungen, Bürkli Kursbuch, Sommersaison 1910.
- Verzeichnis der schweizerischen Postkurse und ihrer Verbindungen unter sich und mit den wichtigsten Postdiensten der angrenzenden Staaten nebst Angabe der Abgangs- und Ankunftszeit, herausgegeben von J. Freydidg, Bern 1850.
- Wäber, Adolf: Führer durch Bern und Umgebung, Bern 1891.
- Wagner, Otto Richard: La Suisse. Guide de l'Automobiliste, veröffentlicht mit der Unterstützung des Automobilclubs Schweiz, Bern 1907.
- Wagner, Otto Richard: La Suisse. Guide de l'Automobiliste, veröffentlicht mit der Unterstützung des Automobilclubs Schweiz, Bern 1932.

17.1.3. Reiseführer und Fahrpläne

- Amtliches Kursbuch, herausgegeben von der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen und der Schweizerischen Oberpostdirektion vom 1. Oktober 1924.
- Amtliches Kursbuch, herausgegeben von der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen und der Schweizerischen Oberpostdirektion, Sommer 1930.
- Baedeker, K[arl]: Handbuch für Reisende nach eigener Anschauung und den besten Hülfquellen bearbeitet, Koblenz 1852.
- Baedeker, K[arl]: Die Schweiz nebst den angrenzenden Theilen von Oberitalien, Savoyen und Tirol. Handbuch für Reisende, Koblenz 1867.
- Baedeker, K[arl]: Die Schweiz nebst den angrenzenden Theilen von Oberitalien, Savoyen und Tirol. Handbuch für Reisende, Leipzig 1885.

17.1.4. Artikel aus Automobilrevue, Radsport und verschiedenen Zeitungen

Automobilrevue

- Ausflüge ins Neuland der Automobilfahrer. Die Automobilstrassen Graubündens. In: Illustrierte Automobil-Revue, August/September 1925: 137–142.
- Automobilverkehr auf der Gotthardstrasse. In: Automobilrevue, Nr. 14, 1906: 296–298.
- Automobilverkehr auf der Gotthardstrasse. In: Automobilrevue, Nr. 15, 1906: 313–314.
- Automobil-Verkehr über den Simplon-Pass. In: Automobilrevue, Nr. 15, 1906: 3.
- Automobil-Vorschriften 1910. In: Automobilrevue, Nr. 17, 1910: 274.

- Brennwald, G.: Das Recht auf die Landstrasse. In: *Automobilrevue. Organ zur Förderung der gesamten Interessen des Automobilwesens*, Januar 1906: 3–6.
- Das Ferien- und Wochenendhaus für Automobilisten: In: *Illustrierte Automobil-Revue*, Mai/Juni 1930: 7–8.
- Der Char-A-Banc. In: *Automobil-Revue. Zeitschrift zur Förderung des Automobilwesens*, November 1920: 211–214.
- Die Behandlung eines neuen Wagens. In: *Automobil-Revue. Offizielles Organ des Automobil-Clubs der Schweiz*, 9. April 1910: 99–101.
- Die Eröffnung des Simplon für Automobile. In: *Automobilrevue*, Nr. 13, 1906: 286–287.
- Die Kleidung des Automobilfahrers. In: *Automobilrevue*, Nr. 17, 1906: 354–357.
- Die Personenwagen 1947 auf dem Schweizer Markt. In: *Illustrierte Automobil-Revue* Nr. 1, 1947: 31–47.
- Ein Kapitel über die Reinlichkeit. In: *Automobil-Revue. Offizielles Organ des Automobil-Clubs der Schweiz*, 22. Oktober 1910: 538–539.
- Eine «Buss»-Fahrt durch die Schweiz. In: *Automobil-Revue. Offizielles Organ des Automobil-Clubs der Schweiz*, 27. August 1910, 408–410.
- Etwas über das Einfrieren der Motoren, Februar 1906: 5.
- Gleiches Recht für alle! In: *Automobil-Revue. Offizielles Organ des Automobil-Clubs der Schweiz*, 17. September 1910: 468.
- Graber, Alfred: Automobile auf Tessiner Strassen. In: *Illustrierte Automobil-Revue*, Juni 1934: 29–31.
- Kauf eines Wagens. In: *Illustrierte Automobil-Revue*, Februar/März 1930: 45–48.
- L'état actuel de la construction automobile. In: *Illustrierte Automobil-Revue*, März 1934: 65–66.
- Pour ne pas avoir de panne en automobile. In: *Automobil-Revue. Offizielles Organ des Automobil-Clubs der Schweiz*, 13. August 1910: 378–379.
- Reisen im Automobil. In: *Illustrierte Automobil-Revue*, Juli/August 1930: 3–5.
- Weekend und Automobil. In: *Illustrierte Automobil-Revue*, Mai/Juni 1930: 1–7.
- RadSPORT**
- Ankauf, Benutzung und Pflege des Fahrrades. In: *Rad-Sport. Offizielles Organ des Schweiz. Radfahrer-Bundes (SRB)*, 13. Mai 1910: 3.
- Aus der Unfallstatistik. In: *Rad-Sport*, mit «Motor-Fahrer». Offizielles Organ des Schweizer. Radfahrer- u. Motorfahrer-Bundes, 8. August 1935: 1.
- Baut Radfahrerwege. In: *Rad-Sport*, mit «Motor-Fahrer». Offizielles Organ des Schweizer. Radfahrer- u. Motorfahrer-Bundes, 23. Mai 1935: 1.
- Das Oelen des Fahrrades. In: *Rad-Sport. Offizielles Organ des Schweiz. Radfahrer-Bundes*, 18. April 1915: 4.
- Die IX. Pariser Automobil- und Fahrrad-Ausstellung (Salon 1905). In: *RadSPORT. Offizielles Organ des Schweiz. Velocipedisten-Bundes*, Nr. 1, 1907: 7–9.
- Die radfahrende Jugend. In: *Rad-Sport. Offizielles Organ des Schweiz. Radfahrer-Bundes*, 16. Juli 1915: 2.
- Gattermann, Max: Die Acetylenlaterne. Betrachtungen eines Tourenfahrers. In: *RadSPORT. Offizielles Organ des Schweiz. Velocipedisten-Bundes*, Nr. 26, 1907: 533–535.
- Koerner, B.: Die Radschäden des Tourenfahrers und wie er sich helfen kann. In: *Rad-Sport. Offizielles Organ des Schweiz. Radfahrer-Bundes*, 5. Februar 1915: 1.
- Pneumatikschmerzen. In: *RadSPORT. Offizielles Organ des Schweiz. Velocipedisten-Bundes*, Nr. 19, 1907: 352–353.
- Zeitungen**
- Berliner Tageblatt und Handelszeitung
- Von der Gotthardbahn. In: *Berliner Tageblatt und Handelszeitung*, 23.05.1882: 2.
- Bote vom Untersee und Rhein
- Thurgau. In: *Bote vom Untersee und Rhein*, 07.10.1927: 2.
- Anzeigen. In: *Bote vom Untersee und Rhein*, 20.07.1928: 4.
- Bündner Nachrichten
- Kaufmännischer Verein. In: *Bündner Nachrichten*, 02.07.1887: 3.
- Notizen. In: *Bündner Nachrichten*, 05.06.1892: 3.
- Der Bund
- «Auch Autofahrer haben für den Artikel gestimmt.» In: *Der Bund*, www.derbund.ch/schweiz/standard/stimmvolk-entscheidet-ueber-velowege/story/10918022, 12.08.2019.
- Der Grütliener
- Ortsverband Herisau. In: *Der Grütliener*, 05.08.1893: 4.
- Aus dem Vereinsleben. In: *Der Grütliener*, 10.08.1893: 3.
- Die Generalabonnements. In: *Der Grütliener*, 07.09.1899: 1.
- Die neueste Landplage. In: *Der Grütliener*, 06.08.1901: 1.
- Tramlinie Fluntern-Allmend. In: *Der Grütliener* 01.08.1924: 2.
- Die Taxen der Bundesbahnen. In: *Der Grütliener*, 21.11.1924: 1.
- Der Liberale Alpenbote
- Verhandlungen des Grossen Rathes, Sitzung vom 21. Juni. In: *Der Liberale Alpenbote*, 22.06.1858: 2.
- Der Zugerbieter
- Der Bauer und seine Zukunft. In: *Der Zugerbieter*, 13.10.1868: 2.
- Die Ostschweiz
- Dem Tram entlang. In: *Die Ostschweiz*, 01.12.1897: 6.
- Die Tat
- Zum erstenmal auf der Eisenbahn. In: *Die Tat*, 19.01.1947: 15.
- Gazette de Lausanne et journal suisse
- Anzeigen. In: *Gazette de Lausanne et journal suisse*, 09.02.1904: 4.
- Anzeigen. In: *Gazette de Lausanne et journal suisse*, 02.05.1914: 4.
- Graubündner General-Anzeiger
- Notizen. In: *Graubündner General-Anzeiger*, 25.08.1917: 2.
- Notizen. In: *Graubündner General-Anzeiger*, 30.07.1921: 2.
- Freiburger Nachrichten
- Anzeigen. In: *Freiburger Nachrichten*, 17.10.1933: 4.
- Gewerbliche Knabensekundarschule der Stadt Freiburg. In: *Freiburger Nachrichten*, 06.05.1939: 5.
- Der Tod auf der Strasse. In: *Freiburger Nachrichten*, 31.05.1939: 2.
- Intelligenzblatt für die Stadt Bern
- Neuestes. In: *Intelligenzblatt für die Stadt Bern*, 13.04.1836: 6.
- Schnurranten-Kapelle. In: *Intelligenzblatt für die Stadt Bern*, 09.10.1869: 2.

Gemeinschaftlicher Fahrplan. In: Intelligenzblatt für die Stadt Bern, 23.05.1873: 2.
 Städt. Strassenbahnen Bern. In: Intelligenzblatt für die Stadt Bern, 06.02.1902: 4.
 Die Verkehrszahlen beim Zeitglockenturm. In: Intelligenzblatt für die Stadt Bern, 23.12.1911: 2.

Journal de Genève

Chemin de fer de Roanne. Journal de Genève, 21.07.1832: 4.
 France. In: Journal de Genève, 25.01.1834: 2
 L'Europe centrale In: Journal de Genève, 20.02.1834: 10.
 Conférences et réunions. In: Journal de Genève, 09.10.1886: 3.
 Chronique locale. In: Journal de Genève, 17.09.1892: 2.
 Lausanne et les trolleybus. In: Journal de Genève, 29.01.1936: 9.

Neues Tagblatt aus der östlichen Schweiz

Tagesneuigkeiten Schweiz. In: Neues Tagblatt aus der östlichen Schweiz, 07.07.1856: 2.

Neue Zürcher Zeitung

Stokvis, Louis G.: Zur Elektrifizierung der Gotthardbahn. Eine technische Plauderei. In: Neue Zürcher Zeitung, 23.04.1916: 1.

Neue Zuger Zeitung

Zugerisches. In: Neue Zuger Zeitung, 13.07.1872: 3.
 Zur Eröffnung der Gotthardbahn. In: Neue Zuger Zeitung, 24.05.1882: 1.
 Die Bergbahnen und ihre Verwerthung für die Berggemeinden unseres Kantons und seiner Nachbargemeinden. In: Neue Zuger Zeitung, 23.04.1873: 1.
 Zug, Stadtsänger-Verein. In: Neue Zuger Zeitung, 13.08.1884: 2.

Schweizerische Metallarbeiter-Zeitung. Offizielles Organ des Schweiz. Metall- und Uhrenarbeiter-Verbandes Schlieren und Umgebung: Schweizerische Metallarbeiter-Zeitung, 21.07.1923: 4.

Solidarität. Organ des Verbandes der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz

Aus den Sektionen. In: Solidarität, 15.05.1937: 3.

St. Galler Zeitung

Deutschland. In: St. Galler Zeitung, 05.12.1835: 3.
 St. Gallen. In: St. Galler Zeitung, 29.01.1861: 2.
 Aargau. In: St. Galler Zeitung, 17.08.1867: 2.
 Solothurn. In: St. Galler Zeitung, 09.04.1878: 3.

Walliser Bote

Wallis. In: Walliser Bote, 11.10.1913: 3.

Zuger Nachrichten

Ueber die sogenannten Generalabonnements. In: Zuger Nachrichten, 06.09.1898: 2.
 Unglücksfälle und Verbrechen. In: Zuger Nachrichten, 24.06.1899: 2.

Zuger Volksblatt

Anzeigen. In: Zuger Volksblatt, 02.08.1892
 Offener Sprechsaal. In: Zuger Volksblatt, 09.06.1896: 3.
 Anzeigen. In: Zuger Volksblatt, 16.07.1898: 4.
 Zug. In: Zuger Volksblatt, 11.07.1899: 2.
 Zug. In: Zuger Volksblatt, 09.12.1899: 2.

17.1.5. Geschäftsberichte von Transportgesellschaften, Statistiken, Verkehrszählungen

Arbeitsort und Wohnort. Eine wanderungs- und steuerstatistische Untersuchung der nicht an ihrem Wohnort erwerbstätigen Personen für Zürich und Umgebung im Dezember 1900, herausgegeben vom Statistischen Bureau der Stadt Zürich, Zürich 1908.

Auszug aus dem Protokoll der ordentlichen Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft 1855: 4.

Bericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen, Jahrgänge 1902, 1903, 1905, 1910.

Bericht und Jahresrechnung Städtische Strassenbahnen Bern, Jahrgänge 1900, 1901, 1905, 1910, 1920.

Bericht und Jahresrechnung Städtische Strassenbahnen und Stadt-Omnibus Bern, Jahrgänge 1925, 1930, 1935–1938, 1940.

Berichte und Anträge der Kommission für den Umbau der Pferdebahnen, 1. Bericht vom 12. Januar 1899, gez. Ed. Guyer-Freuler (Präsident) und A. Coradi (Sekretär), NB V Bahnen 647.

Bundesamt für Statistik, BFS, Historische Tabellen

11.1.1.1. Verkehrswesen: Strecken, Beförderungsmittel, Strassenverkehrsunfälle, Transportnachfrage und Finanzen 1850–2002, www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/223076/master, 12.08.2019.

11.2.1.1. Streckennetz nach Verkehrsträgern 1845–2004 (ausgewählte Jahre), www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/223094/master, 12.08.2019.

11.2.1.2. Streckennetz der Bahnen und Busse 1845–2000 (ausgewählte Jahre), www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/223110/master, 12.08.2019.

11.2.1.4. Strassennetz nach Kantonen 1889, 1910 und 1924–2002 (ausgewählte Jahre), www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/223147/master, 12.08.2019.

11.2.2.4. Fahrzeuge des privaten Personenverkehrs auf der Strasse 1910–2003 (ausgewählte Jahre), www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/177800/master, 12.08.2019.

11.2.2.5. Personenwagen und Fahrräder nach Kantonen 1910–2003 (ausgewählte Jahre), www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/177818/master, 12.08.2019.

11.3.2.3. Personentransportnachfrage im Schienen- und im öffentlichen Strassenverkehr 1880–2002, www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/223169/master, 12.08.2019.

20.2.2.1. Haushaltungsrechnungen von Unselbständigerwerbenden: Struktur der Einnahmen und Ausgaben 1912–1988 (ausgewählte Erhebungen), www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/264865/master, 12.08.2019.

20.2.4.1. Haushaltungsrechnungen von Angestelltenfamilien: Struktur der Einnahmen und Ausgaben 1912–1974 (ausgewählte Erhebungen), www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/251135/master, 12.08.2019.

Die Schweizerische Verkehrszählung 1928/1929, im Auftrag der Vereinigung Schweiz. Strassenfachmänner, bearbeitet durch Ingenieur A. Meier, Kant. Baudirektion, Aarau, Zürich 1931.

Die Schweizerische Verkehrszählung 1936/1937, im Auftrag der Vereinigung Schweiz. Strassenfachmänner, bearbeitet durch A. Altwegg, alt Kantonsingenieur, St. Gallen, Zürich 1938.

- Die schweizerischen Verkehrszählungen 1948/49, herausgegeben von der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner, Zürich 1951.
- Frey, Thomas; Schiedt, Hans-Ulrich, Erreichbarkeit Olten 1870, 1888 und 1910. Daten aus dem SNF-Projekt «GIS-Dufour».
- Frey, Thomas; Schiedt, Hans-Ulrich/ViaStoria (Hg.): www.bahndaten.ch, 12.08.2019
 Variablen: Anzahl Güterwagen, Anzahl Loks total, Anzahl Personenwagen, Anzahl Stationen, Güter t, Streckenlänge Doppelspur, Total Fahrten.
 Bahnen: Alle Bahnen, Arth-Rigi-Bahn, Basler Strassenbahnen, Berner Oberlandbahnen, Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, Emmental-Bahn, Pilatusbahn, Schweizerische Bundesbahnen, Schweizerische Centralbahn, Schweizerische Nordostbahn, Seethalbahnhof, Städtische Strassenbahn Zürich, Städtische Strassenbahnen Bern, Tramways suisses Genève, Val-de-Travers-Bahn, Vereinigte Schweizerbahnen, Visp-Zermatt-Bahn, Vitznau-Rigi-Bahn, Waldenburgerbahn, Wohlen-Bremgarten-Bahn, Zürich-Oerlikon-Seebach-Bahn.
- Frey, Thomas; Schiedt, Hans-Ulrich/ViaStoria (Hg.): www.strassendaten.ch
 B.2.1.1. Kantonsstrassen Längen, www.strassendaten.ch/variables/B.2.1, 12.08.2019.
 B.2.2.1. Kantonsstrassen mit Belägen, www.strassendaten.ch/variables/B.2.2, 12.08.2019.
 C.1.2.1. Pferde (n), www.strassendaten.ch/variables/C.1.2/O, 12.08.2019.
 D.1.17.2. Motorräder mit Seitenwagen, www.strassendaten.ch/variables/D.1.17, 12.08.2019.
 E.1.4.2. Reisende Pferdepost, www.strassendaten.ch/variables/E.1.4, 12.08.2019.
 E.2.4.4. Reisende Postautodienst, www.strassendaten.ch/variables/E.2.4, 12.08.2019.
- Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft, Jahrgänge 1857–1860, 1865, 1870, 1875, 1876, 1880, 1882, 1885, 1890, 1893–1898, 1900.
- Geschäftsbericht des Direktionskomitees der Zürcher Strassenbahn-Aktiengesellschaft, Jahrgang 1883.
- Geschäftsbericht und Rechnung der Städtischen Strassenbahn Zürich, Jahrgänge 1887–1890, 1895, 1900, 1903–1905, 1910, 1915, 1920, 1925, 1927, 1930, 1935, 1940, 1950.
- Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen, Jahrgänge 1908, 1915, 1919–1932, 1935, 1940, 1945, 1950.
- Historische Statistik der Schweiz Online, HSSO 2012, www.hssso.ch
 B.1a. Wohnbevölkerung nach Kantonen 1671–1844 (kantonale Zählungen) und 1850–1990 (eidgenössische Zählungen): absolute Zahlen, hssso.ch/de/2012/b/1a, 12.08.2019.
 B.37. Bevölkerungsentwicklung in 206 grossen, mittleren und kleinen Orten 1671–1990, hssso.ch/de/2012/b/37, 12.08.2019.
 B.6b. Haushaltungen nach Kantonen 1850–1990: mittlere Personenzahl pro Haushalt, hssso.ch/de/2012/b/6b, 12.08.2019.
 E.03c. Zuzug, Wegzug und Wanderungsüberschuss in den Städten Zürich, Basel, Genf, Bern, St. Gallen, Davos, Sitten und Biel 1891–1995, hssso.ch/de/2012/e/3, 12.08.2019.
- F.26a. Prozentanteile der Fabrikbetriebe mit weniger als 54, 54, 56.5/57, 59/60, 61.5 und 64/65 Arbeitsstunden pro Woche in den Jahren 1895, 1901 und 1911, hssso.ch/de/2012/f/26a, 12.08.2019.
 G.1. Durchschnittliche Stundenverdienste von Arbeitern und Arbeiterinnen 1831–1995: absolute Zahlen und Indizes, hssso.ch/de/2012/g/1, 12.08.2019.
 G.16. Tages- und Monatslöhne landwirtschaftlicher Arbeitnehmer 1870–1989 (in Franken), hssso.ch/de/2012/g/16, 12.08.2019.
 G.3c. Industrielöhne nach Branchen und Regionen/Städten 1880–1914 (in Rappen und Franken), hssso.ch/de/2012/g/3c, 12.08.2019.
 H.2a. Index der Brotpreise und Produzentenpreisindizes und Produzentenpreise pflanzlicher Erzeugnisse 1801–1983 (Schätzung H. Ritzmann), hssso.ch/de/2012/h/2a, 12.08.2019.
 K.24. Fabrikbetriebe und vom Fabrikgesetz erfasstes Fabrikpersonal nach Kantonen, Geschlecht, Alter und Heimat 1885–1965, hssso.ch/de/2012/k/24, 12.08.2019.
 K.29a. In der Heimindustrie beschäftigte Personen: Schätzungen für 1880/82 und 1905 und Zählungen von 1905, 1910, 1920, 1929, 1939 und 1955, hssso.ch/de/2012/k/29a, 12.08.2019.
 M.1. Fremdenverkehr 1850–1913: Anzahl Gastbetten, Übernachtungen, Bruttoproduktionswert, Vorleistungen und Wertschöpfung, hssso.ch/de/2012/m/1, 12.08.2019.
 M.2. Fremdenverkehr nach Kantonen 1880, 1894, 1912, 1929 und 1938: Hotels und Gastbetten, hssso.ch/de/2012/m/2, 12.08.2019.
 M.7b. Hotelbetriebe: Übernachtungen inländischer und ausländischer Gäste nach Monaten 1934–1992, hssso.ch/de/2012/m/7b, 12.08.2019.
 N.12. Motorfahrzeug- und Fahrräderbestand nach Kantonen und Städten 1910–1986 (ausgewählte Jahre), hssso.ch/2012/n/12, 12.08.2019.
 T.1. Haushaltsrechnungen von Arbeiter- und Angestelltenfamilien: Promilleverteilung der wirklichen Ausgaben 1890, 1910, 1912, 1920 und 1921 (Schätzungen), hssso.ch/2012/t/1, 12.08.2019.
- Jahresbericht des Verwaltungsrates der Berner-Tramway-Gesellschaft, Jahrgänge 1890–1899.
- Lorenz, Jakob: Einige Kapitel schweiz. Fabrikstatistik, Zürich 1910.
- Polizeikommissär Stadt Zürich, Verkehrszählung vom 27. Februar 1917, www.stadt-zuerich.ch/content/portal/de/index/125-jahre-grossstadt-zuerich/digitale-zeitreise/verkehr/_jcr_content/mainparsys/texttitleimage_428750647/image.280.jpg/1528884950894.jpg, 18.12.2018.
- Rapport, propositions et délibérations, comptes et bilan, Compagnie genevoise des tramways électriques, Jahrgänge 1900, 1905, 1910, 1910, 1915, 1920, 1925, 1930, 1935, 1940, 1945, 1950.
- Ritzmann-Blickenstorfer, Heiner; Siegenthaler, Hansjörg: Historische Statistik der Schweiz, Zürich 1996.
- SBB Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2015, company.sbb.ch/content/dam/sbb/de/pdf/sbb-konzern/medien/publikationen/Geschaefts_und_Nachhaltigkeitsbericht_SBB_2015.pdf.sbbdownload.pdf, 12.08.2019.
- Schweizerische Centralbahngesellschaft, Bericht des Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung, Jahrgänge 1858–1860, 1863, 1865, 1870, 1875, 1878, 1880, 1885, 1889, 1890, 1895.

- Schweizerische Eisenbahn-Statistik für das Betriebs-Jahr 1868, herausgegeben vom Statistischen Bureau des eidgenössischen Departements des Innern, Bern 1874.
- Schweizerische Eisenbahn-Statistik für das Jahr 1890, herausgegeben vom Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement, Bern 1892.
- Schweizerische Eisenbahn-Statistik für das Jahr 1910, herausgegeben vom Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement, Bern 1912.
- Schweizerische Eisenbahn-Statistik für das Jahr 1930, herausgegeben vom Eidg. Post- und Eisenbahndepartement, Bern 1931.
- Schweizerische Fabrikstatistik vom 29. August 1929, unter Mitwirkung der Eidgenössischen Fabrikinspektorate, bearbeitet vom Eidgenössischen Statistischen Amt, Bern 1930.
- Schweizerische Fabrikstatistik vom 16. September 1937, unter Mitwirkung der Eidgenössischen Fabrikinspektorate, bearbeitet vom Eidgenössischen Statistischen Amt, Bern 1939.
- Schweizerische Statistische Mitteilungen, Wohnort und Arbeitsort der schweizerischen Bevölkerung nach der Volkszählung vom 1. Dezember 1910, herausgegeben vom Eidg. Statistischen Bureau, Bern-Bümpliz 1919.
- Statistische Tabellen Schweizerische Bundesbahnen, Jahrgänge 1902, 1905, 1910, 1915, 1920, 1925, 1930, 1935, 1940, 1945, 1950.
- Tramways Suisses, Rapports et proposition, Jahrgänge 1877–1884.
- Vereinigte Schweizerbahnen, Rechenschaftsbericht an die Generalversammlung der Aktionäre, Jahrgänge 1866–1868.
- Volkszählung, Jahrgänge 1850–1960. Exceldokument mit der ständigen Wohnbevölkerung nach Gemeinde, zur Verfügung gestellt von Patricia Zoggo, Bundesamt für Statistik.
- Zwingli, Ulrich: Wohnort und Arbeitsort der Berufstätigen in Zürich. In: Zürcher Statistische Nachrichten 33/2 1956: 59–82.
- Eisenbahndepartements. Erster Band, Frauenfeld 1947: 3–180.
- Bauer, Hans: Die Nahverkehrsmittel. Historische Entwicklung. In: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements. Fünfter Band, Frauenfeld 1964: 431–448.
- Bavier, Simeon: Die Strassen der Schweiz. Gedrängte Darstellung ihrer historischen Entwicklung und ihres gegenwärtigen Bestandes. Mit einem Anhang über das schweizerische Postwesen, Zürich 1878.
- Bertschinger, A.: Die Tramwayanlage in der Stadt Bern. In: Schweizerische Bauzeitung 16/25 (1890): 154–157.
- Bertz, Eduard: Philosophie des Fahrrads, Dresden/Leipzig 1900.
- Bonjour, Ernest: Geschichte der schweizerischen Post 1849–1949, Band 1, Bern 1949.
- Branger, Conrad: Tarifmassnahmen der Schweizer Bahnen zur Förderung des Fremdenverkehrs (Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft 35), Bern 1949.
- Brodsky, Samuel: Die Entwicklung des Personenverkehrs auf den schweizerischen Haupteisenbahnen von 1882 an bis zu ihrer Verstaatlichung. In: Zeitschrift für Schweizerische Statistik 1/48 (1912): 351–391.
- Brupbacher, Adolf: Der Finanzausgleich zwischen Staat und Gemeinden im Kanton Zürich seit 1831. Geschichtliche Entwicklung und heutiger Stand, Zürich 1925.
- Buch, Max; Schmidt, Richard: Reifen, Felgen und Räder, Berlin 1929.
- Büchi, Arnold: Die Genfer Strassenbahnen (Compagnie Genevoise des Tramways Electriques). Ein Beitrag zur schweizerischen Verkehrspolitik, Elgg 1924.
- Chatelanat, A.: Das Verhältniss der Staatsausgaben zu den Gemeindeleistungen für die wichtigsten Kulturgebiete in den verschiedenen Schweizerkantonen. In: Zeitschrift für schweizerische Statistik 1 (1879): 82–106.
- Das Buch vom Auto. Technik, Pflege, Fahrpraxis, herausgegeben von der Redaktion der Automobil-Revue, Bern 1937.
- Der Tram von Oerlikon. In: Nebelspalter. Das Humor- und Satiremagazin. 33/22 (1907): [o.S.].
- Derendingen. In: Die Eisenbahn 1/21 (1874): 242.
- Dickinson's Comprehensive Pictures of the Great Exhibition of 1851. From the Originals painted for H.R.H. Prince Albert, by Messrs. Nash, Haghe and Roberts, R.A., London 1854.
- Die Automobilwagen in der Schweiz und ihre Motorstärke 1910. In: Zeitschrift für schweizerische Statistik 47 (1911): 58.
- Die Bergbahnen der Schweiz. In: Der Hinkende Bot 169 (1896): 64–71.
- Die Berner Alpenbahn. In: Der Hinkende Bot 187 (1914): 76–79.
- Die erste schweizerische Eisenbahn. In: Der Hinkende Bot 127 (1848): [o.S.].
- Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, herausgegeben vom Eidgenössischen Amt für Verkehr, erster bis fünfter Band, Frauenfeld 1947–1964.
- Elektrische Vollbahn Burgdorf-Thun. In: Appenzeller Kalender 180 (1901): [o.S.].
- Fischer, Walter: Die Personenfahrpreise der Schweizerischen Bundesbahnen 1914–1920. Ein Beitrag zur Lehre von Preisbildung im Verkehrswesen (Zürcher volkswirtschaftliche Forschungen 3), Zürich 1924.
- Fischer, Walter: Die Tarife des Personen- und Gepäckverkehrs. In: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk

17.1.6. Literatur mit Quellencharakter

- des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, herausgegeben vom Eidgenössischen Amt für Verkehr, Vierter Band, Frauenfeld 1954: 307–371.
- Geering, Traugott: Strassenbau. In: Volkswirtschafts-Lexikon der Schweiz. Urproduktion, Handel, Industrie, Verkehr etc. Herausgegeben und redigiert von A. Furrer, III. Band (V. Halbband), Schiefer–Zollwesen, Bern 1891.
- Gefahren des Strassenstaubes. In: Schweizerische Zeitschrift für Strassenwesen, Juli 1914: 6–7.
- Gempeler: Ein Ausflug auf den «Bantiger». In: Volksschulblatt 3/23 (1856): 177–179.
- Girod, Roger: Un aspect de l'évolution du niveau de vie: le progrès de l'automobilisme selon les milieux de 1900 environ à aujourd'hui. Le cas de Genève, Lausanne 1956.
- Gubler, Ferdinand: Die Anfänge der schweizerischen Eisenbahnpolitik auf Grundlage der wirtschaftlichen Interessen 1833–1852, Zürich 1915.
- Gubler, Theophil: Radfahrwege in der Schweiz. Ein Beitrag zur Lösung des Schweizerischen Strassenverkehrsproblems, Zürich 1929.
- Gubler, Theophil: Baut Radfahrwege! Die Bedeutung des Radfahrweges in Strassenbau und Verkehr. Ein Beitrag zur Lösung des schweiz. Strassenverkehrsproblems, Zürich 1935.
- Guglielminetti, Ernesto: Die Notwendigkeit der Anpassung einiger schweiz. Strassen an den heutigen Verkehr. In: Schweizerische Zeitschrift für Strassenwesen, Juli 1914: 3–5.
- Gurtner, Herrmann: Auf Schweizer Alpenstrassen. Die Entwicklung des Postautomobils, Bern 1926.
- Gurtner, Herrmann: Automobil, Tourismus, Hotellerie. Eine Untersuchung über die Bedeutung des Automobils, Bern 1946.
- Gutersohn, Alfred: Der Eisenbahnfahrplan für den Personenverkehr. Volkswirtschaftlich und unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in der Schweiz betrachtet, Solothurn 1940.
- Halm, Fritz: Die Wagen. In: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, herausgegeben vom Eidgenössischen Amt für Verkehr, Dritter Band, Frauenfeld 1957: 241–394.
- Hauptversammlung des Verbandes der Schweizerischen Sekundärbahnen. In: Schweizerische Bauzeitung 45/16 (1905): 200–202.
- Hebeisen, Karl: Die Grundstückspreise in der Stadt Bern von 1850–1917. Ein Beitrag zur Wohnungsfrage, Bern 1920.
- Hermann, Eugen: Ein Jahrhundert Zürich und die Entwicklung seiner Firmen, Zürich 1946.
- Hess, Carl: Das Büchlein vom Auto, Bern 1928.
- Hundert Jahre Schweizerische Alpenposten, herausgegeben von Generaldirektion der Post- und Telegraphenverwaltung und des Postkursinspektorats Bern, Genf 1932.
- In der Beeck, Manfred: Die Epidemiologie der Cholera in Frankreich. In: Zeitschrift für Hygiene und Infektionskrankheiten 127/6 (1948): 526–534.
- Jäger, Edwin: Der Personennahverkehr der Stadt Zürich. Untersuchung über die Probleme des Vorortverkehrs (Zürcher volkswirtschaftliche Forschungen 39), Zürich 1946.
- Jaquemet, Gaston: Strassenkosten und Motorfahrzeug in der Schweiz, Zürich 1934.
- König, Adolf: Die Kosten des Automobilbetriebes, Berlin 1915.
- Kunz, Robert: Die schweizerische Eisenbahngesetzgebung. In: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, herausgegeben vom Eidgenössischen Amt für Verkehr, Vierter Band, Frauenfeld 1954: 667–689.
- Küster, Julius: Das Automobil und seine Behandlung, Leipzig 1906.
- Landolt, Carl: Zehn Basler Arbeiterhaushaltungen. In: Zeitschrift für Schweizerische Statistik 3 (1891): 281–372.
- Landolt, Emil Alfred: Die Pendelwanderung im Kanton Glarus. Beiträge zur Sozialgeographie eines früh industrialisierten Alpenteiles, Zürich 1961.
- Lang, Erwin A.: 50 Jahre Zentralwerkstätte der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich. Vom Rössliträm zum Grossraumwagen, Zürich 1950.
- Mathys, Ernst: Hundert Jahre Schweizerbahnen. Historisch und technisch dargestellt, 1841–1941, Bern 1943.
- McAdam, John Loudon: A Practical Essay on the Scientific Repair and Preservation of Public Roads, London 1819.
- McAdam, John Loudon: The Present System of Road Making. London 1823.
- Meister, M.: Furka-Grimsel. Ausflug des Zürcher Vereins zur Förderung der Volkshochschule. In: Am häuslichen Herd. Schweizerische illustrierte Monatsschrift 33/19 (1929–1930): 445–447.
- Mühlematter, Armin: Die Preise der Abonnemente für den Berufsverkehr einiger wichtiger europäischen Bahnen im Vergleich zu ihren Normaltarifen, Winterthur 1960.
- Nydegger, Hans: Bahnhöfe und Stationen. In: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, herausgegeben vom Eidgenössischen Amt für Verkehr, Zweiter Band, Frauenfeld 1949: 126–154.
- Oberholzer, Otto: Strassenverkehr und Radfahrweg. In: Strasse und Verkehr. Offizielle Zeitschrift der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) 25 (1939): 129–141.
- Programm für die Versammlung des Schweizerischen Forstvereins. In: Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen 40 (1889): 146–147.
- Reibestahl, Paul: Das Fahrrad. Behandlung, Reparatur, Hilfsmotor, Berlin 1929.
- Sachs, Karl: Der elektrische Betrieb der Schweizer Bahnen und seine Geschichte. In: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, herausgegeben vom Eidgenössischen Amt für Verkehr, Erster Band, Frauenfeld 1947: 209–258.
- Schacht, Hans-Joachim: Die Bedeutung des Radfahrwegs für die städtebauliche Planungsarbeit, Dresden 1933.
- Schäublin, H[einrich]: «Der Berner Meitschi-Märit.» Ein Dienstag in Bern. Eine lustige Eisenbahn-Fahrt. 's git bloss eis Emmethal. Eine öffentl. Versteigerung. Mein Warenhaus, [Birsfelden] 1912.
- Schulreisen. In: Schweizer Schule 9/23 (1923): 233–234.
- Schulreisen – per Bahn oder Auto? In: Schweizer Schule 14/28 (1928): 287–288.
- Schweiz. Autostrasse Basel-Italienische Grenze. In: Schweizerische Bauzeitung 89/90 (1927): 143–145.
- Schwitzguébel, Jules: Le problème de la circulation à Genève, Genève 1914.
- Seidensticker, Wilhelm: Fahrrad und Radweg in städtebaulicher Beziehung, untersucht am Beispiel des Ruhrgebiets, Bochum 1937.

- Städtische Verkehrsbetriebe Bern: Eine Fahrt durch sechs Jahrzehnte. Die Entwicklung der öffentlichen Verkehrsmittel in Bern von ihren Anfängen bis in die Gegenwart, Bern 1961.
- Steffen, Hans: Der innerstädtische öffentliche Verkehr Zürichs. Entwicklung und aktuelle Probleme der Verkehrsnot einer Grossstadt, Winterthur 1953.
- Ueber Schulreisen, Teil 1. In: Berner Schulfreund 5/17 (1865): 263–267. Verbandswesen. In: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung 29/9 (1913): 131.
- Verein schweizerischer Geschäftsreisender: Der Hausierhandel in der Schweiz. In: Zeitschrift für Schweizerische Statistik 3/4 (1894): 345–359.
- Verzeichnis der Besitzer und Führer von Automobilen und Motorfahrrädern im Kanton Zürich seit 1903, herausgegeben Ende Februar 1905, [o.O.] [o.J.], NB N 4600/2.
- Von Salis-Soglio, Adolf: Wirtschaftliche Grundlagen der Schweizer Automobilindustrie (Schweizer Industrie- und Handelsstudien 16), Weinfelden 1923.
- Von Segesser, Hans Albrecht: Die Personentarife der schweizerischen Privateisenbahnen und die Tarifreformen der Bundesbahnen, Zürich 1902.
- Weber, Karl: Die Staatsverträge zwischen der Schweiz und dem Ausland. In: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, herausgegeben vom Eidgenössischen Amt für Verkehr, Vierter Band, Frauenfeld 1954: 690–701.
- Wehner, Bruno: Grenzen des Stadtraumes vom Standpunkt des innerstädtischen Verkehrs. Ein Beitrag zum Problem der Wechselwirkung zwischen Städtebau und Verkehr, Würzburg 1934.
- Weidmann, A.: Die eidg. Fabrikinspektion im Jahrzehnt 1890–1901. In: Zeitschrift für Schweizerische Statistik 2/40 (1904): 262–312.
- Weissenbach, Placid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz. Erster Teil. Die Geschichte des Eisenbahnwesens, Zürich 1913.
- Welti, Oskar: Zürich-Baden, die Wiege der schweizerischen Eisenbahnen. Ein Tagebuch über die Entstehungsgeschichte der ersten Schweizerbahn 1836–1847, Zürich 1946.
- Wild, Leo: Der Strassenstaub und dessen Bekämpfung. Ein Beitrag zur Förderung der Strassenhygiene mit spezieller Berücksichtigung der Oberflächenteerung (System Basel) und verschiedener Systeme zur Erstellung von Teermakadam-Strassen, Basel 1911.
- Winterhalter, Ulysses; Senti, Alfred: Städtische Strassenbahn Zürich, 1896–1936, Zürich 1936.
- Wohl, Paul; Albitreccia, Anton: Eisenbahn und Kraftwagen in vierzig Ländern der Welt. Tatsachensammlung und Bericht für die Internationale Handelskammer, Berlin 1935.
- Zehnder, Roland: Zur Geschichte der schweizerischen Bergbahnen. In: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, herausgegeben vom Eidgenössischen Amt für Verkehr, Fünfter Band, Frauenfeld 1964: 3–41.
- Zwei Schüler-Ausflüge. In: Berner Schulfreund 7/17 (1867): 265–267.

17.2. Literatur

- Achten, Udo: «... denn was uns fehlt, ist Zeit.» Geschichte des arbeitsfreien Wochenendes, Köln 1988.
- Ackermann, Michael: Konzepte und Entscheidungen in der Planung der schweizerischen Nationalstrassen von 1927 bis 1961, Bern 1992.
- Affolter, Claudio: Station Koblenz. Erster Grenzbahnhof der Schweiz, Kanton Aargau (Schweizerische Kunstführer 853), Bern 2009.
- Albrecht, Jana: Die räumliche Bindung an den Wohnort der Kindheit und Jugend in der Familiengründungsphase. Wohnstandortentscheidungen im Biografien- und Generationenansatz. In: Scheiner, Joachim; Holz-Rau, Christian (Hg.): Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 39), Wiesbaden 2015: 241–260.
- Alford, Steven E.; Ferriss, Suzanne: An Alternative History of Bicycles and Motorcycles. Two-wheeled Transportation and Material Culture, Lanham 2016.
- Amacher Hoppler, Anna: Geschichte des Langsamverkehrs im 20. Jahrhundert in der Schweiz, Bern 2011.
- Amacher Hoppler, Anna: Die Elektrifizierung der Eisenbahnen als Resultat von Krieg und Krise, um 1880–1939. In: Krämer, Daniel; Pfister, Christian; Segesser, Marc Daniel (Hg.): «Woche für Woche neue Preisaufschläge.» Nahrungsmittel-, Energie- und Ressourcenkonflikte in der Schweiz des Ersten Weltkrieges (Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte 6), Basel 2016: 151–169.
- Appenzeller, Stephan: Basel und sein Tram. Die Geschichte der Basler Verkehrs-Betriebe, Basel 1995.
- Armstrong, John; Williams, David M.: The Steamboat and Popular Tourism. In: The Journal of Transport History 26/1 (2005): 61–77.
- Auderset, Juri; Moser, Peter: Die Agrarfrage in der Industriegesellschaft. Wissenskulturen, Machtverhältnisse und natürliche Ressourcen in der agrarisch-industriellen Wissensgesellschaft (1850–1950), Wien 2018.
- Bähler, Anna: Von der Altstadt in der Aareschlaufe zur Stadtregion. In: Bähler, Anna; Barth, Robert; Bühler, Susanna; Erne, Emil; Lüthi, Christian (Hg.): Bern. Die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur, Bern 2003: 11–46.
- Bairoch, Paul: Les spécificités des chemins de fer suisses des origines à nos jours. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 39 (1989): 35–57.
- Bairoch, Paul: Une nouvelle distribution des populations. Villes et campagnes. In: Bardet, Jean-Pierre; Dupâquier, Jacques: Histoire des populations de l'Europe, La révolution démographique 1750–1914, Paris 1998: 193–229.
- Balthasar, Andreas: Zug um Zug. Eine Technikgeschichte der Schweizer Eisenbahn aus sozialhistorischer Sicht, Basel 1993.
- Barker, Theo; Gerhold, Dorian: The Rise and Rise of Road Transport 1700–1990 (New Studies in Economic and Social History), Basingstoke 1993.
- Barraud Wiener, Christine; Simonett, Jürg: Zum Bau der «Kunststrassen» im 18. und 19. Jahrhundert. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 40 (1990): 415–442.

- Bär-Vetsch, Walter: Auf den Baustellen der Gotthardbahn rund um Wassen (1877–1882). In: Historischer Verein Uri (Hg.): Vom Gotthardtunnel zur NEAT. Wie die Jahrhundertprojekte Uri prägten. Ein Beitrag zur Urner Verkehrsgeschichte 1882 bis 2016, Altdorf 2016: 35–66.
- Baumann, Gotthilf: Das bernische Strassenwesen bis 1798, Sumiswald 1924.
- Baumann, Max: «Rauhe Sitten sind nicht Sünde.» Schiffer auf Aare, Reuss, Limmat und Rhein. Schwerarbeiter und Rebellen in vorindustrieller Zeit (Beiträge zur Aargaugeschichte 17), Baden 2014.
- Baumann, Werner; Moser, Peter: Bauern im Industriestaat: agrarpolitische Konzeptionen und bäuerliche Bewegungen in der Schweiz 1918–1968, Zürich 1999.
- Beckmann, Klaus J.; Hesse, Markus; Holz-Rau, Christian; Hunecke, Marcel (Hg.): StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung, Wiesbaden 2006.
- Behringer, Wolfgang: Der Fahrplan der Welt. Anmerkungen zu den Anfängen der europäischen Verkehrsrevolution. In: Diemel, Hans-Liudger; Trischler, Helmuth (Hg.): Geschichte der Zukunft des Verkehrs, Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert (Beiträge zur historischen Verkehrsforschung des Deutschen Museums 1), Frankfurt am Main 1997: 40–57.
- Beige, Sigrun; Axhausen, Kay W.: Residence Locations and Mobility Tool Ownership during the Life Course Results from a Retrospective Survey in Switzerland, Working Paper 2006, doi.org/10.3929/ethz-a-005240063, 12.08.2019.
- Beige, Sigrun; Axhausen, Kay W.: Interdependencies between Turning Points in Life and Longterm Mobility Decisions. In: Transportation 39/4 (2012): 857–872.
- Belser, Eduard J.: Hochblüte und Niedergang der Reisekutschen im 19. Jahrhundert. In: Wege und Geschichte (1) 2007: 6–11.
- Bergier, Jean-François: Die Wirtschaftsgeschichte der Schweiz. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Zürich 1990.
- Bernecker, Walter: Europa zwischen den Weltkriegen 1914–1945 (Handbuch der Geschichte Europas 9), Stuttgart 2002.
- Bernet, Ralph: Trams in der Schweiz, von Basel bis Zürich. Strassenbahn-Betriebe einst und jetzt, München 2000.
- Bernier, Xavier: Les mobilités touristiques dans la verticalité des territoires de montagne. Les différentes logiques spatiales d'accès aux stations touristiques d'altitude. In: Duc, Gérard; Perroux, Olivier; Schiedt, Hans-Ulrich; Walter, François (Hg.): Histoire des transports et de la mobilité entre concurrence modale et coordination, de 1918 à nos jours. Transport and Mobility History between Modal Competition and Coordination, from 1918 to the Present (Histoire des transports, du tourisme et du voyage), Neuchâtel 2014: 383–397.
- Berthold, Norbert; Gründler, Klaus: Ungleichheit, soziale Mobilität und Umverteilung, Stuttgart 2018.
- Bertschi, Roman: Was der Bauer nicht kennt ... Radfahrwege und ihre Akzeptanz bei der Stimmbevölkerung. Analyse zum Nein der Stimmbevölkerung zur Vorlage über die Erstellung von Radfahrwegen im Kanton Bern 1946, ungedruckte Masterarbeit Universität Bern 2018.
- Betschart, Andres: Gehen, fahren, transportieren. In: Neujahrsblatt der Stadtbibliothek Winterthur 342 (2009): 70–111.
- Betschart, Andres: Winterthur, was bisher geschah. Chronologie 1850–2014 mit Auszügen aus dem Blog stadtliebe.ch und Registern zur Winterthurer Stadtgeschichte (Neujahrsblatt der Stadtbibliothek Winterthur 349), Winterthur 2015.
- Blüher, Hans: Wandervogel. Geschichte einer Jugendbewegung (Quellen und Beiträge zur Geschichte der Jugendbewegung 10), Frankfurt am Main 1976.
- Borscheid, Peter: Auto und Massenmobilität. In: Pohl, Hans; Brüninghaus, Beate (Hg.): Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986: Referate und Diskussionsbeiträge des 11. Wissenschaftlichen Symposiums der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte, 27./28. November 1986 in Fellbach (Zeitschrift für Unternehmensgeschichte 52), Stuttgart 1988: 117–141.
- Bourdieu, Pierre: Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital. In: Kreckel, Reinhard (Hg.): Soziale Ungleichheiten (Soziale Welt 2), Göttingen 1983: 183–198.
- Braun, Rudolf: Sozialer und kultureller Wandel in einem ländlichen Industriegebiet (Zürcher Oberland) unter Einwirkung des Maschinen- und Fabrikwesens im 19. und 20. Jahrhundert, Erlenbach 1999.
- Broder, Jürg; Wyler, Alex: Mineralölkonzerne erobern die Welt. In: Märki, Lukas (Hg.): Mit Vollgas ins 20. Jahrhundert. Eine Geschichte über die Auto-Mobilmachung im Schweizer Mittelland, Büren 2010: 20–39.
- Brunner, Isabelle: Schweizerische Strassenverkehrsunfallstatistik im 20. Jahrhundert. Historisch-statistische Untersuchungen zu einem Phänomen des 20. Jahrhunderts, ungedruckte Masterarbeit Universität Bern 2015.
- Buchli, Felix: Schweizer, steh zu deinen Bahnen! Die Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen 1920–1945 (Berne Forschungen zur Regionalgeschichte 6), Nordhausen 2006.
- Burch, Susan; Sutherland, Ian: Who's not yet here? American Disability History. In: Radical History Review 94 (2006): 127–147.
- Burgener, Didier: Mobilität während des Zweiten Weltkrieges. Ursachen für den Anstieg der räumlichen Mobilität in der Schweiz, ungedruckte Masterarbeit Universität Bern 2011.
- Burri, Monika; Elsasser, Kilian T.; Gugerli, David (Hg.): Die Internationalität der Eisenbahn 1850–1970 (Interferenzen 7), Zürich 2003.
- Caron, François: Introduction. L'évolution des transports terrestres en Europe (vers 1800–vers 1940). In: Histoire, économie et société 11/1 (1992): 5–11.
- Caron, François: Histoire des chemins de fer en France 1740–1883, Paris 1997.
- Caron, François: Histoire des chemins de fer en France 1883–1937, Paris 2005.
- Caron, François: Histoire des chemins de fer en France 1937–1997, Paris 2017.
- Cassidy, Moira: Die Reiseführer von John Murray und Karl Baedeker als Spiegel der Tourismusedwicklung in der Schweiz, 1840er-Jahre bis 1914, ungedruckte Masterarbeit Universität Bern 2015.
- Cebulla, Florian: Grenzüberschreitender Schienenverkehr. Problemstellungen, Methoden, Forschungsüberblick. In: Burri, Monika; Elsasser, Kilian; Gugerli, David (Hg.): Die Internationalität der Eisenbahn 1850 bis 1970 (Interferenzen 7), Zürich 2003: 21–36.
- Chamberlin, Silas: On the Trail. A History of American Hiking, New Haven 2016.

- Chatterjee, Kiron; Sherwin, Henriette; Jain, Juliet; Christen, Jo; Marsh, Steven: Conceptual Model to Explain Turning Points in Travel Behaviour. Application to Bicycle Use. In: *Transportation Research Record. Journal of the Transportation Research Board* 2322 (2012): 82–90.
- Christaller, Walter: Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen, unveränderter Nachdruck der Ausgabe von Jena 1933, Darmstadt 1968.
- Cierpka, Manfred; Seiffge-Krenke, Inge: Die Entwicklung des gesunden Kindes. In: Bitzer, Eva M.; Walter, Ulla; Lingner, Heidrun; Schwarz, Friedrich-Wilhelm (Hg.): *Kindergesundheit stärken. Vorschläge zur Optimierung von Prävention und Versorgung (Wissenschaftliche Reihe der GEK)*, Berlin/Heidelberg 2009: 2–18.
- Cimino, Mauro: Die Energieversorgung und Elektrifizierung bei den Schweizerischen Bundesbahnen bis zum Ende des Ersten Weltkrieges, ungedruckte Masterarbeit Universität Bern 2015.
- Clarsen, Georgine: Gender and Mobility. Historicizing the Terms. In: Mom, Gij; Pirie, Gordon; Tissot, Laurent (Hg.): *Mobility in History: The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility*, Neuchâtel 2009: 235–241.
- Cresswell, Tim: *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, New York 2006.
- Cresswell, Tim: Towards a Politics of Mobility. In: Hvattum, Mari; Kampevoll Larsen, Janike; Brenna, Brita; Elvebakk, Beate (Hg.): *Routes, Roads and Landscapes*, Farnham 2011: 163–177.
- Dangschat, Jens S.: Der Motilitäts-Ansatz. Einordnung und Kritik. In: Scheiner, Joachim; Blotevogel, Hans Heinrich; Frank, Susanne; Holz-Rau, Christian; Schuster, Nina (Hg.): *Mobilitäten und Immobilitäten: Menschen – Ideen – Dinge – Kulturen – Kapital (Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 142)*, Essen 2013: 49–59. (=Dangschat 2013a)
- Dangschat, Jens S.: Eine raumbezogene Handlungstheorie zur Erklärung und zum Verstehen von Mobilitätsdifferenzen. In: Scheiner, Joachim; Blotevogel, Hans Heinrich; Frank, Susanne; Holz-Rau, Christian; Schuster, Nina (Hg.): *Mobilitäten und Immobilitäten: Menschen – Ideen – Dinge – Kulturen – Kapital (Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 142)*, Essen 2013: 91–104. (=Dangschat 2013b)
- Dangschat, Jens S.: Wie bewegen sich die (Im-)Mobilen? Ein Beitrag zur Weiterentwicklung der Mobilitätsgenese. In: Wilde, Mathias; Gather, Matthias; Neiberger, Cordula; Scheiner, Joachim (Hg.): *Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie (Studien zur Verkehrs- und Mobilitätsforschung)*, Wiesbaden 2017: 25–51.
- Dauncey, Hugh: *French Cycling. A Social and Cultural History (Contemporary French and Francophone Cultures 23)*, Liverpool 2012.
- Dausien, Bettina: «Biographieforschung.» Reflexionen zu Anspruch und Wirkung eines sozialwissenschaftlichen Paradigmas. In: *BIOS – Zeitschrift für Biographieforschung, Oral History und Lebensverlaufsanalysen* 26/2 (2013): 163–176.
- Davis, Belinda; Lindenberger, Thomas; Wildt, Michael: Einleitung. In: Davis, Belinda; Lindenberger, Thomas; Wildt, Michael (Hg.): *Alltag, Erfahrung, Eigensinn: historisch-anthropologische Erkundungen*, Frankfurt am Main 2008: 11–28.
- De Block, Greet: Designing the Nation: The Belgian Railway Project, 1830–1837. In: *Technology and Culture* 52/4 (2011): 703–732.
- Dienel, Hans-Liudger: Verkehrsgeschichte auf neuen Wegen. In: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte/Economic History Yearbook* 48/1 (2007): 19–37.
- Dienel, Hans-Liudger; Schiedt, Hans-Ulrich: Einleitung in die Geschichte der modernen Strasse. In: dies. (Hg.): *Die moderne Strasse. Planung, Bau und Verkehr vom 18. bis zum 20. Jahrhundert (Beiträge zur historischen Verkehrsforschung des Deutschen Museums 11)*, Frankfurt am Main 2010: 7–21.
- Divall, Colin: Mobilities and Transport History. In: Adey, Peter; Bissell, David; Hannam, Kevin; Sheller, Mimi (Hg.): *The Routledge Handbook of Mobilities (Routledge Handbooks)*, Abingdon 2014: 36–44.
- Divall, Colin; Reville, Peter: Cultures of Transport: Representation, Practice and Technology. In: *The Journal of Transport History* 26/1 (2005): 99–111.
- Dorand, Jean-Pierre: *La politique des transports de l'état de Fribourg (1803–1971). De la diligence à l'autoroute (Etudes et recherches d'histoire contemporaine, série historique 14)*, Freiburg 1996.
- Döring, Lisa: Biografieeffekte und intergenerationale Sozialisierungseffekte in Mobilitätsbiografien. In: Scheiner, Joachim; Holz-Rau, Christian (Hg.): *Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisierung (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 39)*, Wiesbaden 2015: 23–41.
- Dosch, Leza: *Die Bahnhöfe Rapperswil SG und Glarus (Schweizerische Kunstführer 895)*, Bern 2011.
- Dreyer, Axel; Menzel, Anne; Endress, Martin: *Wandertourismus: Kundengruppen, Destinationsmarketing, Gesundheitsaspekte (Tourismus, Sport und Gesundheit)*, München 2010.
- Dubler, Anne-Marie: *Geschichte der Luzerner Wirtschaft. Volk, Staat und Wirtschaft im Wandel der Jahrhunderte*, Luzern 1983.
- Duc, Gérard: *Les tarifs marchandises des chemins de fer Suisses (1850–1913). Stratégie des compagnies ferroviaires, nécessités de l'économie nationale et évolution du rôle régulateur de l'état*, Bern 2010.
- Duc, Gérard; Perroux, Olivier; Schiedt, Hans-Ulrich; Walter, François (Hg.): *Histoire des transports et de la mobilité entre concurrence modale et coordination, de 1918 à nos jours. Transport and Mobility History between Modal Competition and Coordination, from 1918 to the Present (Histoire des transports, du tourisme et du voyage)*, Neuchâtel 2014.
- Duchêne-Lacroix, Cédric; Schad, Helmut: Mobilitätskapital, Raumkapital, Räumlichkeitskapital: ein «Sieg des Ortes über die Zeit» mit welchem raumbezogenen Handlungsvermögen? In: Scheiner, Joachim; Blotevogel, Hans Heinrich; Frank, Susanne; Holz-Rau, Christian; Schuster, Nina (Hg.): *Mobilitäten und Immobilitäten: Menschen – Ideen – Dinge – Kulturen – Kapital (Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 142)*, Essen 2013: 61–77.
- Ebert, Anne-Kathrin: *Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940 (Campus historische Studien 52)*, Frankfurt am Main 2010.
- Edelmann, Heidrun: *Vom Luxusgut zum Gebrauchsgegenstand. Die Geschichte der Verbreitung von Personenkraftwagen in Deutschland (Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie 60)*, Frankfurt am Main 1989.
- Eichberg, Henning: *Zivilisation und Breitensport. Die Veränderung des Sports ist gesellschaftlich*. In: Huck, Gerhard (Hg.):

- Sozialgeschichte der Freizeit. Untersuchungen zum Wandel der Alltagskultur in Deutschland, Wuppertal 1982: 77–94.
- Etzemüller, Thomas: Biographien lesen, erforschen, erzählen (Historische Einführungen 12), Frankfurt am Main 2012.
- Fack, Dietmar: Automobil, Verkehr und Erziehung. Motorisierung und Sozialisation zwischen Beschleunigung und Anpassung 1885–1945, Opladen 2000.
- Fehr, Sandro: Die Erschliessung der dritten Dimension. Entstehung und Entwicklung der zivilen Luftfahrtinfrastruktur in der Schweiz, 1919–1990 (Verkehrsgeschichte der Schweiz 1), Zürich 2014.
- Field, Barry C.; Field, Martha K.: Environmental Economics. An Introduction, New York 2017.
- Filarski, Rudolf; Mom, Gijs: Shaping Transport Policy. Two Centuries of Struggle between the Public and Private sector. A Comparative Perspective, Den Haag 2011.
- Filarski, Ruud: «A giant spider web, hanging full of dead flies?» The Rise of the Tram (1870–1910). In: Mom, Gijs; Norton, Peter; Clarsen, Georgine; Pirie, Gordon (Hg.): Mobility in History. Themes in Transport, Neuchâtel 2010: 49–70.
- Finocchio, Fabian: Fahrausweisbesitz in der Schweiz seit 1950, ungedruckte Semesterarbeit Eidgenössische Technische Hochschule Zürich 2004.
- Fisch, Jörg: Europa zwischen Wachstum und Gleichheit, 1850–1914 (Handbuch der Geschichte Europas 8), Stuttgart 2002.
- Flik, Reiner: Von Ford lernen? Automobilbau und Motorisierung in Deutschland bis 1933 (Wirtschafts- und sozialhistorische Studien 11), Köln 2001.
- Flückiger, Daniel: Strassen für alle. Infrastrukturpolitik im Kanton Bern 1790–1850 (Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern 88), Baden 2011.
- Flückiger, Daniel: Rezension zu: Flückiger Strebel, Erika; Schiedt, Hans-Ulrich: Die Strassengeschichte des Kantons Bern vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart, Bern 2011. In: Berner Zeitschrift für Geschichte 2 (2015): 57–58.
- Flückiger Strebel, Erika: Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts. Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken, Bern 2014.
- Flückiger Strebel, Erika; Schiedt, Hans-Ulrich: Die Strassengeschichte des Kantons Bern vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart, Bern 2011.
- Flückiger-Seiler, Roland: Bergbahnen. In: Martig, Peter; Dubler, Anne-Marie; Lüthi, Christian; Schüpbach, Andrea; Stuber, Martin; Summermatter, Stephanie (Hg.): Berns moderne Zeit. Das 19. und 20. Jahrhundert neu entdeckt (Berner Zeiten 5), Bern 2011: 414–415.
- Flury, Philipp: Verkehr und Raumentwicklung zwischen Kunststrassen- und Eisenbahnbau. Eine digitale Analyse von Erreichbarkeiten und Raumstrukturen in der Schweiz des 19. Jahrhunderts (Geographica Bernensia, Reihe G, Grundlagenforschung G83), Bern 2009.
- Fogel, Robert William: Railroads and American Economic Growth. Essays in Econometric History, Baltimore 1964.
- Folkers, Andreas: Kritische Infrastruktur. In: Marquardt, Nadine; Schreiber, Verena (Hg.): Ortsregister. Ein Glossar zu Räumen der Gegenwart (Sozial- und Kulturgeographie), Bielefeld 2012: 154–159.
- Frey, Thomas: Eisenbahngeschäftsberichte als Datenquellen des Schweizer Bahnverkehrs im 19. Jahrhundert. Eine Evaluations-Studie mit Daten-Beispielen unter besonderer Berücksichtigung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft, Bern 2005.
- Frey, Thomas: Die Beschleunigung des Schweizer Verkehrssystems 1850–1910. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 56/1 (2006): 38–45.
- Frey, Thomas: Schweizer Alpenbahnprojekte 1840 bis 1914. In: Wege und Geschichte 2 (2007): 38–43.
- Frey, Thomas; Schiedt, Hans-Ulrich: Die internationale Erreichbarkeit von alpinen Schweizer Tourismuszentren 1850–1930 am Beispiel der Rigi. In: Burri, Monika; Elsasser, Kilian T.; Gugerli, David (Hg.): Die Internationalität der Eisenbahn 1850–1970 (Interferenzen 7), Zürich 2003: 219–235.
- Frey, Thomas; Schiedt, Hans-Ulrich: Wie viel Arbeitszeit kostet die Freizeitmobilität? Monetäre Reisekosten in der Schweiz 1850–1910. In: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte 20 (2005): 157–171.
- Frey, Thomas; Vogel, Lukas: Und wenn wir auch die Eisenbahn mit Kälte begrüßen. Verkehrsintensivierung in der Schweiz 1870–1910. Ihre Auswirkungen auf Demographie, Wirtschaft und Raumstruktur, Zürich 1997.
- Freytag, Nils; Piereth, Wolfgang: Kursbuch Geschichte. Tipps und Regeln für wissenschaftliches Arbeiten, Paderborn 2006.
- Fritzen, Florentine: Gesünder leben. Die Lebensreformbewegung im 20. Jahrhundert (Frankfurter historische Abhandlungen 45), Stuttgart 2006.
- Fritzsche, Bruno: Eisenbahnbau und Stadtentwicklung in der Schweiz. In: Teuteberg, Hans-Jürgen (Hg.): Stadtwachstum, Industrialisierung, sozialer Wandel. Beiträge zur Erforschung der Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert (Schriften des Vereins für Socialpolitik, Neue Folge 156), Berlin 1986: 175–195.
- Fritzsche, Bruno; Frey, Thomas; Rey, Urs; Römer, Sandra: Historischer Strukturatlas der Schweiz. Die Entstehung der modernen Schweiz, Baden 2001.
- Fritzsche, Bruno; Lemmenmeier, Max: Die revolutionäre Umgestaltung von Wirtschaft, Gesellschaft und Staat 1780–1870. In: Flüeler Niklaus; Flüeler-Grauwiler, Marianne (Hg.): Geschichte des Kantons Zürich, Band 3. 19. und 20. Jahrhundert, Zürich 1994: 20–157. (=Fritzsche, Lemmenmeier 1994a)
- Fritzsche, Bruno; Lemmenmeier, Max: Auf dem Weg zu einer städtischen Industriegesellschaft 1870–1919. In: Flüeler, Niklaus; Flüeler-Grauwiler, Marianne (Hg.): Geschichte des Kantons Zürich, Band 3. 19. und 20. Jahrhundert, Zürich 1994: 158–249. (=Fritzsche, Lemmenmeier 1994b)
- Fuchs-Heinritz, Werner; König, Alexandra: Pierre Bourdieu. Eine Einführung (UTB 2649), Konstanz 2014.
- Füllsack, Manfred: Arbeit (Grundbegriffe der europäischen Geistesgeschichte), Wien 2009.
- Gall, Lothar; Pohl, Manfred: Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999.
- Galliker, Hans-Rudolf: Tramstadt. Öffentlicher Nahverkehr und Stadtentwicklung am Beispiel Zürichs, Zürich 1997.
- Geisseler, Luca; Pult, Jon: Rhätiens hoffnungsvolle und nicht hoffnungslose Bahn. Deutung und Bedeutung der Rhätischen Bahn aus Sicht der Bündner Politik von 1880 bis 2008, ungedruckte Lizenziatsarbeit Universität Zürich 2010.
- Gerber, Adrian: Zwischen Propaganda und Unterhaltung. Das Kino in der Schweiz zur Zeit des Ersten Weltkriegs (Zürcher Filmstudien 37), Marburg 2017.

- Gigase, Marc: Le développement du rail et la construction du système touristique dans l'Arc lémanique, 1852–1914 (Histoire des transports, du tourisme et du voyage), ungedruckte Dissertation, Lausanne 2014.
- Gigase, Marc; Humair, Cédric; Tissot, Laurent (Hg.): Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales, XIXe-XXe siècles (Histoire des transports, du tourisme et du voyage), Neuchâtel 2014.
- Gleitsmann, Rolf J.; Kunze, Rolf U.; Oetzel, Günther: Technikgeschichte, Konstanz 2009.
- Goger, Jean-Marcel: Les routes de l'Aisne et de la Sarthe entre linéarité et complémentarité 1812–1850. In: *Histoire, économie & société* 9/1 (1990): 19–38.
- Grosjean, Georges: Die Entwicklung des Berner Stadtbildes seit 1800. In: *Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft von Bern* 50 (1970–1972): 135–167.
- Grotrian, Jobst: Verkehr in der Schweiz (Kompaktwissen CH 3), Zürich 2007.
- Gruner, Erich: Die Arbeiter in der Schweiz im 19. Jahrhundert. Soziale Lage, Organisation, Verhältnis zu Arbeitgeber und Staat (Helvetia Politica. Schriften des Forschungszentrums für Geschichte und Soziologie der schweizerischen Politik an der Universität Bern, Series A, 3), Bern 1968.
- Gugerli, David: Redeströme. Zur Elektrifizierung der Schweiz 1880–1914, Zürich 1996.
- Hachtmann, Rüdiger: Tourismus-Geschichte (UTB 2866), Göttingen 2007.
- Haefeli, Ueli: Verkehrspolitik und urbane Mobilität. Deutsche und Schweizer Städte im Vergleich 1950–1990 (Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung 8), Stuttgart 2008.
- Haefeli, Ueli: Umwelt, Raum, Verkehr. In: Halbeisen, Patrick; Müller, Margrit; Veyrassat, Béatrice (Hg.): *Wirtschaftsgeschichte der Schweiz im 20. Jahrhundert*, Basel 2012: 703–753.
- Haefeli, Ueli: Entwicklungslinien deutscher Verkehrspolitik im 19. und 20. Jahrhundert. In: Schwedes, Oliver; Canzler, Wert; Knie, Andreas (Hg.): *Handbuch Verkehrspolitik* (Springer NachschlageWissen), Wiesbaden 2016: 97–115.
- Haefeli, Ueli; Schiedt, Hans-Ulrich; Sieber, Markus; Spielmann, Benjamin: Comprehensive Mobility studies – a theoretical framework for historical analysis. Arbeitspapier für T2M/Cosmobilities-Kongress in Caserta, Italien, September 2015, www.academia.edu/17043590/Comprehensive_Mobility_studies_a_theoretical_framework_for_historical_analysis, 12.08.2019.
- Haffner, Sebastian: Das Leben der Fussgänger. Feuilletons 1933–1938, München 2004.
- Hanhart, Dieter: Arbeiter in der Freizeit. Eine sozialpsychologische Untersuchung (Schriften zur Sozialpsychologie 3), Bern 1964.
- Hannam, Kevin; Sheller, Mimi; Urry, John: Editorial. Mobilities, Immobilities and Moorings. In: *Mobilities* 1/1 (2006): 1–22.
- Hardtwing, Wolfgang: Alltagsgeschichte heute. In: Klein, Wolfgang (Hg.): *Sozialgeschichte, Alltagsgeschichte, Mikro-Historie. Eine Diskussion* (Kleine Vandenhoeck-Reihe 1569), Göttingen 1994: 19–32.
- Hättenschwiler, Diego: Wie der Mensch dem Verkehr angepasst wurde: Erziehung und Disziplinierung der FussgängerInnen durch den Verkehr in der Schweiz von 1900 bis 1960, ungedruckte Seminararbeit Universität Bern 1990.
- Haupt, Heinz-Gerhard: Konsum und Handel. Europa im 19. und 20. Jahrhundert, Göttingen 2003.
- Hauser, Albert: Schweizerische Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Erlenbach-Zürich 1961.
- Hauser, Albert: Das Neue kommt. Schweizer Alltag im 19. Jahrhundert, Zürich 1989.
- Heafford, Michael: Between Grand Tour and Tourism: British Travellers to Switzerland in a Period of Transition, 1814–1860. In: *Journal of Transport History* 27/1 (2006): 25–47.
- Hellmann, Kai-Uwe: Konsumsoziologie. In: Kneer, Georg; Schroer, Markus (Hg.): *Handbuch Spezielle Soziologien*, Wiesbaden 2010: 179–195.
- Helmedach, Andreas: Infrastrukturpolitische Grundsatzentscheidungen des 18. Jahrhunderts am Beispiel des Landverkehrswesens. Grossbritannien, Frankreich, Habsburgermonarchie. In: Müller, Uwe (Hg.): *Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung zwischen Liberalismus, Regulierung und staatlicher Eigentätigkeit* (Comparativ, Leipziger Beiträge zur Universalgeschichte und vergleichenden Gesellschaftsforschung 2), Leipzig 1996: 11–50.
- Helmedach, Andreas: Das Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor. Strassen, Post, Fuhrwesen und Reisen nach Triest und Fiume vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Eisenbahnzeitalter (Südosteuropäische Arbeiten 107), München 2002.
- Herlihy, David W.: *Bicycle. The History*, New Haven 2004.
- Hirschfelder, Gunther: Europäische Esskultur. Eine Geschichte der Ernährung von der Steinzeit bis heute, Frankfurt am Main 2005.
- Hobsbawm, Eric: Das imperiale Zeitalter, 1875–1914 (Campus Bibliothek), Frankfurt am Main 2008.
- Holdenried, Michaela: Biographie vs. Autobiographie. Klein, Christian (Hg.): *Handbuch Biographie. Methoden, Traditionen, Theorien*, Stuttgart 2009: 37–43.
- Hollinger, Stefan: Graubünden und das Auto. Kontroversen um den Automobilverkehr 1900–1925 (Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte 19), Chur 2008.
- Holz-Rau, Christian; Scheiner, Joachim: Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation. Neue Zugänge zu einem alten Thema. In: dies. (Hg.): *Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation* (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung), Wiesbaden 2015: 3–22.
- Höpflinger, François: Bevölkerungswandel in der Schweiz. Zur Entwicklung von Heiraten, Geburten, Wanderungen und Sterblichkeit, Grusch 1986.
- Hoppe, Peter: Das innerschweizerische Strassen- und Wegnetz im Jahr 1801. Eine Auswertung der helvetischen Strassenklassierung im Kanton Waldstätten. In: *Der Geschichtsfreund. Mitteilungen des Historischen Vereins Zentralschweiz* 158 (2005): 211–259.
- Horn, Burkhard: Vom Niedergang eines Massenverkehrsmittels. Zur Geschichte der Städtischen Radverkehrsplanung, ungedruckte Diplomarbeit Universität Kassel 1990.
- Horn, Romano: Arbeiterabonnemente. Eine Analyse zur Schweizer Arbeitermobilität im frühen 20. Jahrhundert, ungedruckte Masterarbeit Universität Bern 2017.
- Huber, Dorothee: *Bahnhof Basel SBB* (Schweizerische Kunstführer 754), Bern 2004.
- Hug, Eugen: Eine Untersuchung über den Lebensstandard der Metall- und Uhrenarbeiterfamilien (Schriftenreihe des

- Schweizerischen Metall- und Uhrenarbeiter-Verbandes 10), Bern 1960.
- Humair, Cédric: *Etat fédéral, centralisation douanière et développement industriel de la Suisse, 1798–1848*. In: Ernst, Andreas; Tanner, Albert; Weisshaupt, Matthias (Hg.): *Revolution und Innovation. Die konfliktreiche Entstehung des schweizerischen Bundesstaates von 1848 (Die Schweiz 1798–1998: Staat, Gesellschaft, Politik 1)*, Zürich 1998: 103–116.
- Humair, Cédric: *Industrialisation, chemin de fer et Etat central. Retard et démarrage du réseau ferroviaire helvétique (1836–1852)*. In: *Traverse. Zeitschrift für Geschichte* 15/1 (2008): 15–29.
- Humair, Cédric: *Following the American Sister Republic. Urban Public Transport in Switzerland 1870–1910*. In: Mom, Gijs; Norton, Peter; Clarsen, Georgine; Pirie, Gordon (Hg.): *Mobility in History. Themes in Transport*, Neuchâtel 2010: 105–126.
- Humair, Cédric; Gigase, Marc; Lapointe Guigoz, Julie; Sulmoni, Stefan: *La success story du tourisme dans l'Arc lémanique et ses effets économiques, techniques et socioculturels, 1852–1914*. In: Gigase, Marc; Humair, Cédric; Tissot, Laurent (Hg.): *Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales, XIXe-XXe siècles (Histoire des transports, du tourisme et du voyage)*, Neuchâtel 2014: 13–35.
- Humair, Cédric; Mathieu, Narindal: *L'encouragement de la mobilité touristique durant l'entre-deux-guerres. Entre efforts de coordination et freins concurrentiels*. In: Duc, Gérard; Perroux, Olivier; Schiedt, Hans-Ulrich; Walter, François (Hg.): *Histoire des transports et de la mobilité entre concurrence modale et coordination, de 1918 à nos jours. Transport and Mobility History between Modal Competition and Coordination, from 1918 to the Present (Histoire des transports, du tourisme et du voyage)*, Neuchâtel 2014: 417–433.
- Hunecke, Marcel: *Mobilitätsverhalten verstehen und verändern. Psychologische Beiträge zur interdisziplinären Mobilitätsforschung (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung)*, Wiesbaden 2015.
- Iff, Raphael: *Mobilitäts- und Verkehrsdynamiken auf den Strassen der Schweiz in der Zwischenkriegszeit. Eine historische Untersuchung auf der Basis von Verkehrszählungsdaten, ungedruckte Masterarbeit Universität Bern* 2017.
- Inventar historischer Verkehrswege: *Historische Verkehrswege im Kanton Basel-Stadt*, Bern 2004, www.ivs.admin.ch/images/dienstleistungen/downloads/kantonshefte/PDF/bs_kantonsheft.pdf, 12.08.2019.
- Jans-Käch, Paul: *Eisenbahn für Erstfeld: Fluch oder Segen? Aufstieg und Niedergang eines Dorfes*. In: *Historischer Verein Uri* (Hg.): *Vom Gotthardtunnel zur NEAT. Wie die Jahrhundertprojekte Uri prägten. Ein Beitrag zur Urner Verkehrsgeschichte 1882 bis 2016*, Altdorf 2016: 67–88.
- Jaquemet, Juri: *Schweizer Zivilluftfahrt 1945–2000. Flottenpolitik und Netzwerke am Beispiel der Swissair*, ungedruckte Dissertation, Biel 2012, biblio.unibe.ch/download/eldiss/12jaquemet_jabs.pdf, 25.03.2019.
- Joris, Elisabeth; Witzig Heidi: *Frauengeschichte(n). Dokumente aus zwei Jahrhunderten zur Situation der Frauen in der Schweiz*, Zürich 42001.
- Jost, Hans Ulrich: *Zur Geschichte des Vereinswesens in der Schweiz*. In: Hugger, Paul (Hg.): *Handbuch der schweizerischen Volkskultur*, Zürich 1992: 467–484.
- Jürgens, Claudia; Kaspers, Birgit: *Alltagsmobilität, Raum und Lebensstile*. In: Beckmann, Klaus J.; Hesse, Markus; Holz-Rau, Christian; Hunecke, Marcel (Hg.): *StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung*, Wiesbaden 2006: 125–166.
- Kaestli, Tobias: *Mit Tram, Trolleybus und Seilbahn. Wie sich Biel lange vor Bern seinen öffentlichen Verkehr einrichtete*. In: Martig, Peter; Dubler, Anne-Marie; Lüthi, Christian; Schüpbach, Andrea; Stuber, Martin; Summermatter, Stephanie (Hg.): *Berns moderne Zeit. Das 19. und 20. Jahrhundert neu entdeckt (Berner Zeiten 5)*, Bern 2011: 399–401.
- Kamm, Peter: *Der Trolleybus in Zürich. Entstehung, Betrieb und Fahrzeuge seit 1939*, Zürich 2007.
- Kaschuba, Wolfgang: *Die Fussreise. Von der Arbeitswanderung zur bürgerlichen Bildungsbewegung*. In: Bausinger, Herrmann; Beyrer, Klaus; Korff, Gottfried (Hg.): *Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus*, München 1991: 165–173.
- Kaufmann, Vincent: *Mobility. Trajectory of a Concept in the Social Sciences*. In: Mom, Gijs; Pirie, Gordon; Tissot, Laurent (Hg.): *Mobility in History: The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility*, Neuchâtel 2009: 41–60.
- Kaufmann-Hayoz, Ruth: *Human Action in Context. A Model Framework for Interdisciplinary Studies in View of Sustainable Development*. In: *Umweltpsychologie* 10/1 (2006): 154–177.
- Kaufmann-Hayoz, Ruth; Gutscher, Heinz: *Transformation towards Sustainability. An Interdisciplinary, Actor-oriented Perspective*. In: Kaufmann-Hayoz, Ruth; Gutscher, Heinz (Hg.): *Changing Things – Moving People. Strategies for Promoting Sustainable Development at the Local Level (Themenhefte Schwerpunktprogramm Umwelt)*, Basel 2001: 19–25.
- Keller, Barbara: *Lebensmittelhandwerk und -handel in Basel 1850–1914*. In: *Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte* 15 (1997): 101–115.
- Kellerman, Aharon: *Potential Mobilities*. In: *Mobilities* 7/1 (2012): 171–183.
- Kirchhofer, André: *Stets zu Diensten – gezwungenermassen! Die Schweizer Bahnen und ihre «Gemeinwirtschaftlichkeit» für Staat, Wirtschaft und Bevölkerung (Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte 2)*, Basel 2010.
- Klein, Christian (Hg.): *Handbuch Biographie. Methoden, Traditionen, Theorien*, Stuttgart 2009.
- Klein, Christian: *Analyse biographischer Erzählungen, Kontext*. In: ders. (Hg.): *Handbuch Biographie. Methoden, Traditionen, Theorien*, Stuttgart 2009: 199–212.
- Klein, Christian; Schnicke, Falko: *Historischer Abriss, 20. Jahrhundert*. In: Klein, Christian (Hg.): *Handbuch Biographie. Methoden, Traditionen, Theorien*, Stuttgart 2009: 251–264.
- Kleinschmidt, Christian: *Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit. Die Weltwirtschaft 1500–1850 (C.H. Beck Wissen 2869)*, München 2017.
- Klose, Alexander: *Rasende Flaneure. Eine Wahrnehmungsgeschichte des Fahrradfahrens (Kulturwissenschaft 1)*, Münster 2003.

- Koch, Michael: Leitbilder des modernen Städtebaus in der Schweiz, 1918–1939. Ein Beitrag zur Genese des Städtebaus als Disziplin und ein Versuch, dessen jüngere Geschichte für die heutige Städtebaudiskussion nutzbar zu machen (Berichte zur Orts-, Regional- und Landesplanung 64), Zürich 1988.
- Kocka, Jürgen: Das lange 19. Jahrhundert: Arbeit, Nation und bürgerliche Gesellschaft (Handbuch der deutschen Geschichte, Gebhardt 13), Stuttgart ¹⁰2001.
- Komlosy, Andrea: Arbeit. Eine globalhistorische Perspektive, 13. bis 21. Jahrhundert, Wien ²2014.
- König, Gudrun M.: Eine Kulturgeschichte des Spazierganges: Spuren einer bürgerlichen Praktik 1780–1850 (Kulturstudien, Bibliothek der Kulturgeschichte, Sonderband 20), Wien 1996.
- König, Johann-Günter: Die Geschichte des Automobils, Stuttgart 2010.
- König, Johann-Günther: Zu Fuss. Eine Geschichte des Gehens, Stuttgart 2013. (=König 2013b)
- König, Johann-Günther: Fahrradfahren. Von der Draisine bis zum E-Bike, Stuttgart 2017.
- König, Mario; Vetterli, Rudolf; Siegrist, Hannes: Warten und Aufrücken. Die Angestellten in der Schweiz, Zürich 1985.
- König, Wolfgang: Kleine Geschichte der Konsumgesellschaft. Konsum als Lebensform der Moderne, Stuttgart ²2013. (=König 2013a)
- Krämer, Daniel: «Menschen grasten nun mit dem Vieh.» Die letzte grosse Hungerkrise der Schweiz 1816/17 mit einer theoretischen und methodischen Einführung in die historische Hungerforschung (Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte 4), Basel 2015.
- Kronig, Karl: Innerstädtischer öffentlicher Verkehr und Stadtentwicklung. Die Strassenbahnen der Stadt Bern 1890–1923, ungedruckte Lizenziatsarbeit Universität Bern 1988.
- Kronig, Karl (Hg.): Ab die Post. 150 Jahre Schweizerische Post, Bern 1999.
- Kubinszky, Mihály: Bahnhöfe Europas. Ihre Geschichte, Kunst und Technik, Stuttgart 1969.
- Kuchenbuch, Thomas: Die Welt um 1900. Unterhaltungs- und Technikkultur, Stuttgart 1982.
- Kunz, Volker: Rational Choice (Campus Einführungen), Frankfurt am Main 2004.
- Kurz, David: Die Disziplinierung der Stadt. Moderner Städtebau in Zürich 1900 bis 1940, Zürich 2008.
- Langewiesche, Dieter: Wanderungsbewegungen in der Hochindustrialisierungsperiode. Regionale, interstädtische und innerstädtische Mobilität in Deutschland 1880–1914. In: VSWG, Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 64/1 (1977): 1–40.
- Lanzendorf, Martin: Mobility Biographies. A new Perspective for Understanding Travel Behaviour, Konferenzpapier 10th International Conference on Travel Behaviour Research, Luzern 10. bis 15. August 2003, webarchiv.ethz.ch/ivt/news/archive/20030810_IATBR/lanzendorf.pdf, 12.08.2019.
- Lefebvre, Henri: La production de l'espace, Paris 1974.
- Lenger, Friedrich: Metropolen der Moderne. Eine europäische Stadtgeschichte seit 1850 (Historische Bibliothek der Gerda Henkel Stiftung), München 2013.
- Lengwiler, Martin: Praxisbuch Geschichte. Einführung in die historischen Methoden (UTB 3393), Zürich 2010.
- Lessing, Hans-Erhard: Das Fahrrad. Eine Kulturgeschichte, Stuttgart 2017.
- Lind, Nadine: Städtische Nahverkehrsmittel in London und Berlin, 1830–1914 (Studien zur Geschichtsforschung der Neuzeit 92), Hamburg 2016.
- Lobsiger, Thomas: Berner Bahnhofschronik. Die Geschichte des Bahnhofs Bern von 1857 bis 1999, Bern 2000.
- Longmore, Paul K.; Umansky, Lauri (Hg.): The new Disability History. American Perspectives (The History of Disability), New York 2001.
- Lüdtke, Alf: Einleitung. Was ist und wer treibt Alltagsgeschichte? In: ders. (Hg.): Alltagsgeschichte: zur Rekonstruktion historischer Erfahrungen und Lebensweisen, Frankfurt am Main 1989: 9–47.
- Lüdtke, Alf: Alltagsgeschichte, Mikro-Historie, historische Anthropologie. In: Goertz, Hans-Jürgen (Hg.): Geschichte. Ein Grundkurs (Rowohlts Enzyklopädie 55688), Reinbek bei Hamburg ³2007: 628–649.
- Lüthi, Christian: Wachstum in schwierigem Umfeld. In: Bähler, Anna; Barth, Robert; Bühler, Susanna; Erne, Emil; Lüthi, Christian (Hg.): Bern. Die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur, Bern ²2003: 47–108.
- Lüthi, Christian: Shopping in Paris und Bern 1913. In: Berner Zeitschrift für Geschichte 72/1 (2010): 91–96.
- Maase, Kaspar: Grenzenloses Vergnügen. Der Aufstieg der Massenkultur, 1850–1970 (Europäische Geschichte), Frankfurt am Main 1997.
- Maissen, Thomas: Geschichte der Schweiz, Baden ³2011.
- Martin, Niklas: Einkaufen in der Stadt der kurzen Wege? Einkaufsmobilität unter dem Einfluss von Lebensstilen, Lebenslagen, Konsummotiven und Raumstrukturen (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 16), Mannheim 2006.
- Martin, Niklas: Einkaufsmobilität. In: Kemper, Franz-Josef; Kulke, Elmar; Schulz, Marlies (Hg.): Die Stadt der kurzen Wege. Alltags- und Wohnmobilität in Berliner Stadtquartieren (Quartierforschung), Wiesbaden 2012: 143–161.
- Mathieu, Jon: Eine Agrargeschichte der inneren Alpen. Graubünden, Tessin, Wallis 1500–1800, Zürich 1992.
- Mathieu, Jon: Die Alpen. Raum – Kultur – Geschichte, Stuttgart 2015.
- McGurn, James: On your Bicycle. An Illustrated History of Cycling, London 1987.
- McKay, John P.: Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe, Princeton 1976.
- McShane, Clay; Tarr, Joel A.: The Decline of the Urban Horse in American Cities. In: Journal of Transport History 24/2 (2003): 177–198.
- McShane, Clay; Tarr, Joel A.: The Horse in the City. Living Machines in the Nineteenth Century (Animals, History, Culture), Baltimore 2007.
- Meeks, Carroll Louis Vanderslice: The Railroad Station. An Architectural History, New Haven/London 1975.
- Meier, Florian: Die Entwicklung des Bahnhofareals in Oberriet SG. Von 1858 bis 2013, ungedruckte Bachelorarbeit Universität Bern 2013.
- Meier, Lukas: Der Ärger der Kantone mit den Gemeinden. In: Wege und Geschichte 2 (2005): 16–19.
- Meles, Brigitte: Die Bahnhöfe der Schweizerischen Centralbahn in Basel, Basel 1984.
- Merki, Christoph Maria: Der Treibstoffzoll aus historischer Sicht. Von der Finanzquelle des Bundes zum Motor des

- Strassenbaus. In: Pfister, Christian (Hg.): *Das 1950er-Syndrom. Der Weg in die Konsumgesellschaft* (Publikation der Akademischen Kommission der Universität Bern), Bern 1995: 311–332.
- Merki, Christoph Maria: Der Umstieg von der Postkutsche aufs Postauto. Zur Motorisierung des öffentlichen Überlandverkehrs in der Schweiz. In: *Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 85/1 (1998): 94–112.
- Merki, Christoph Maria: Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz, Wien/Köln/Weimar 2002.
- Merki, Christoph Maria: Verkehrsgeschichte und Mobilität (UTB 3025), Stuttgart 2008.
- Merki, Christoph Maria; Schiedt, Hans-Ulrich; Tissot, Laurent: Verkehrsgeschichte, Einleitung. In: *Erinnerung an Jean-François Bergier (1931–2009)*. In: Schiedt, Hans-Ulrich; Tissot, Laurent; Merki, Christoph Maria (Hg.): *Verkehrsgeschichte – Histoire des transports*, Zürich 2010: 11–15.
- Merriman, Peter: Mobilities, Crises, and Turns. Some Comments on Dissensus, Comparative Studies, and Spatial Histories. In: *Mobility in History* 6 (2015): 20–34.
- Messerli, Alfred: Lesen und Schreiben 1700 bis 1900. Untersuchung zur Durchsetzung der Literalität in der Schweiz (Germanistische Linguistik 229), Tübingen 2002.
- Meyer, Benedikt: Auf Schlingerkurs durch das 20. Jahrhundert. In: *Wege und Geschichte* 2 (2012): 29–33.
- Meyer, Benedikt: Vorwärts rückwärts. Zur Geschichte des Fahrradfahrens in der Schweiz (Berner Forschungen zur Neuesten Allgemeinen und Schweizer Geschichte 13), Nordhausen 2014.
- Meyer, Benedikt: Im Flug. Schweizer Airlines und ihre Passagiere, 1919–2002 (Verkehrsgeschichte Schweiz 2), Zürich 2015.
- Miethe, Ingrid; Van Laak, Jeannette: Oral-History, Ego-Dokumente und Biographieforschung: Methodische Differenzen und Kompatibilitäten. In: Lutz, Helma; Schiebel, Martina; Tuider, Elisabeth (Hg.): *Handbuch Biographieforschung*, Wiesbaden 2018: 587–596.
- Mitchell, Brian R.: *International Historical Statistics. Europe 1750–2000*, Basingstoke 2003.
- Mom, Gijs: What Kind of Transport History did we get? Half a Century of JTH and the Future of the Field. In: *The Journal of Transport History* 24/2 (2003): 121–138.
- Mom, Gijs: Constructing Multifunctional Networks. Road Building in the Netherlands 1810–1980. In: Mom, Gijs; Tissot, Laurent (Hg.): *Road history. Planning, Building and Use* (Collection of Transport, Tourism and Travel), Neuchâtel 2007: 33–62.
- Mom, Gijs: Atlantic Automobilm. Emergence and Persistence of the Car, 1895–1940 (Explorations in Mobility 1), New York/Oxford 2014.
- Mom, Gijs: Crisis of Transport history. A Critique, and a Vista. In: *Mobility in History* 6 (2015): 7–19.
- Mom, Gijs; Pirie, Gordon; Tissot, Laurent: Towards a Paradigm Shift? A Decade of Transport and Mobility History. In: Mom, Gijs; Pirie, Gordon; Tissot Laurent (Hg.): *Mobility in History. The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility*, Neuchâtel 2009: 13–40.
- Moor, Reto: Ausbau der Bahn- und Strasseninfrastruktur am Gotthard von 1850 bis 2004, ungedruckte Diplomarbeit Universität Zürich 2004.
- Moraglio, Massimo: Knights of Death. Introducing Bicycles and Motor Vehicles to Turin, 1890–1907. In: *Technology and Culture* 56/2 (2015): 370–393.
- Moraglio, Massimo: Seeking a (new) Ontology for Transport History. In: *The Journal of Transport History* 38/1 (2017): 3–10. (=Moraglio 2017a)
- Moraglio, Massimo: *Driving Modernity. Technology, Experts, Politics, and Fascist Motorways* (Explorations in Mobility 3), 1922–1943, New York/Oxford 2017. (=Moraglio 2017b)
- Moser, Christian; Schneider, Helmut. J.: Einleitung. Zur Kulturgeschichte und Poetik des Spaziergangs. In: Gellhaus, Alex; Moser, Christian; Schneider, Helmut J. (Hg.): *Kopflandschaften – Landschaftsgänge: Kulturgeschichte und Poetik des Spaziergangs*, Köln 2007: 7–27.
- Moser, Peter: Der Stand der Bauern. Bäuerliche Politik, Wirtschaft und Kultur gestern und heute, Frauenfeld 1994.
- Moser, Peter: Zugriff auf die Lithosphäre. Gestaltungspotenziale unterschiedlicher Energiegrundlagen in der agrarisch-industriellen Wissensgesellschaft. In: *Traverse. Zeitschrift für Geschichte* 3 (2013): 37–48.
- Moser, Peter: Von «Umformungsprozessoren» und «Überpferden». Zur Konzeptualisierung von Arbeitstieren, Maschinen und Motoren in der agrarisch-industriellen Wissensgesellschaft 1850–1960. In: Nieradzick, Lukas; Schmidt-Lauber, Brigitta (Hg.): *Tiere nutzen. Ökonomien tierischer Produktion in der Moderne*, Innsbruck 2016: 116–133.
- Möser, Kurt: Die Geschichte des Autos, Frankfurt am Main 2002.
- Möser, Kurt: The Dark Side of «Automobilism», 1900–30. Violence, War and the Motor Car. In: *The Journal of Transport History* 24/2 (2003): 238–258.
- Möser, Kurt: Fahren und Fliegen in Frieden und Krieg. Kulturen individueller Mobilitätsmaschinen 1880–1930 (Technik + Arbeit 13. Schriften des TECHNOSEUM Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim), Heidelberg 2009.
- Müggenburg, Hannah: Lebensereignisse und Mobilität. Eine generationsübergreifende Untersuchung von Mobilitätsbiographien (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung), Wiesbaden 2017.
- Müggenburg, Hannah; Lanzendorf, Martin: Beruf und Mobilität – eine intergenerationale Untersuchung zum Einfluss beruflicher Lebensereignisse auf das Verkehrshandeln. In: Scheiner, Joachim; Holz-Rau, Christian (Hg.): *Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation* (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung), Wiesbaden 2015: 79–95.
- Müller, Anna-Lisa; Lossau, Julia; Flitner, Michael: Infrastruktur, Stadt und Gesellschaft. Eine Einleitung. In: Müller, Anna-Lisa; Lossau, Julia; Flitner, Michael (Hg.): *Infrastrukturen der Stadt*, Wiesbaden 2017: 1–19.
- Müller, Jan: *Geschichte und Kultur des Wanderns. 75 Jahre Wanderwege beider Basel*, Basel 2013.
- Müller, Margrit; Woitek, Ulrich: Wohlstand, Wachstum und Konjunktur. In: Halbeisen, Patrick; Müller, Margrit; Veyrassat, Béatrice (Hg.): *Wirtschaftsgeschichte der Schweiz im 20. Jahrhundert*, Basel 2012: 91–222.
- Müller, Uwe: *Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung. Der Chausseebau in der preussischen Provinz Sachsen und dem Herzogtum Braunschweig vom Ende des 18. Jahrhunderts bis in die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts* (Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 57), Berlin 2000.

- Nething, Hans-Peter: Der Gotthard. Eine Pass- und Verkehrsgeschichte, Thun ⁵1995.
- Neuhaus, Werner: Auch stillgelegte Bahnlinien sind historische Verkehrswege. In: Wege und Geschichte 1 (2006): 30–33.
- Neuloh, Otto; Zilius, Wilhelm: Die Wandervögel. Eine empirisch-soziologische Untersuchung der frühen deutschen Jugendbewegung (Studien zum Wandel von Gesellschaft und Bildung im Neunzehnten Jahrhundert 19), Göttingen 1982.
- North, Douglass: Institutions. In: The Journal of Economic Perspectives 5/1 (1991): 97–112.
- Nünning, Ansgar: Fiktionalität, Faktizität, Metafiktion. In: Klein, Christian (Hg.): Handbuch Biographie. Methoden, Traditionen, Theorien, Stuttgart 2009: 21–27.
- Nussbaum, Urs: Motorisiert, politisiert und akzeptiert. Das erste Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr von 1932 als Lösungsversuch moderner Strassenverkehrsprobleme (Europäische Hochschulschriften, Reihe 3, Geschichte und ihre Hilfswissenschaften 395), Frankfurt am Main 1989.
- Ochsenbein, Gregor: Strassenbau und Strassenkosten ohne Ende. Eine systemtheoretische Analyse eines sich selbst verstärkenden Prozesses im 20. Jahrhundert, ungedruckte Lizenziatsarbeit Universität Bern 1999.
- Ohnmacht, Timo; Axhausen, Kay W.: Entwicklung des Forschungsdesign und der Erhebungsinstrumente für das Projekt Mobilitätsbiographien, Mobilitätswerkzeuge und soziale Netze, Arbeitsberichte Verkehrs- und Raumplanung 298, Juli 2005, www.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/baug/ivt/ivt-dam/vpl/reports/201-300/ab298.pdf, 12.08.2019.
- Oltmer, Jochen: Migration vom 19. bis zum 21. Jahrhundert (Enzyklopädie deutscher Geschichte 86), Berlin ³2016.
- Opaschowski, Horst W.: Einführung in die Freizeitwissenschaft, Wiesbaden ⁴2006.
- Osterhammel, Jürgen: Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts, Sonderausgabe (Historische Bibliothek der Gerda Henkel Stiftung), München 2011.
- Parissien, Steven: Bahnhöfe der Welt. Eine Architektur- und Kulturgeschichte, München 1997.
- Paul, Gerhard: Visual History, Version 2.0. In: Docupedia-Zeitgeschichte, 29.10.2012, docupedia.de/zg/Visual_History_Version_2.0_Gerhard_Paul, 12.08.2019.
- Pfister, Christian: Im Strom der Modernisierung: Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt im Kanton Bern, 1700–1914, Bern 1995.
- Pfister, Christian: Frieren, kalt essen und zu Fuss gehen. Die Energiekrise 1917–1919 in der Schweiz. In: Krämer, Daniel; Pfister, Christian; Segesser, Daniel Marc (Hg.): «Woche für Woche neue Preisaufschläge.» Nahrungsmittel-, Energie- und Ressourcenkonflikte in der Schweiz des Ersten Weltkrieges (Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte 6), Basel 2016: 113–132.
- Pils, Manfred: «Berg frei.» 100 Jahre Naturfreunde, Wien 1994.
- Pooley, Colin G.: Cities, Spaces and Movement. Everyday Experiences of Urban Travel in England c. 1840–1940. In: Urban History 44/01 (2017): 91–109.
- Pooley, Colin G.; Turnbull, Jean; Adams, Mags: A Mobile Century? Changes in Everyday Mobility in Britain in the twentieth Century (Transport and Mobility Series), Aldershot 2005.
- Popplow, Marcus: Europa auf Achse. Innovationen des Landverkehrs im Vorfeld der Industrialisierung. In: Sieferle, Rolf Peter (Hg.): Transportgeschichte (Der europäische Sonderweg 1), Berlin 2008: 79–142.
- Popplow, Marcus: Karl Drais (1785–1851). Der Erfinder als Minimalist. In: Gundler, Bettina (Hg.): Balanceakte. 200 Jahre Radfahren, München 2017: 12–19.
- Prahl, Hans-Werner: Soziologie der Freizeit (UTB 8228), Zürich 2002.
- Prahl, Hans-Werner: Soziologie der Freizeit. In: Kneer, Georg; Schroer, Markus (Hg.): Handbuch Spezielle Soziologien, Wiesbaden 2010: 405–420.
- Prahl, Hans-Werner: Geschichte und Entwicklung der Freizeit. In: Freericks, Renate; Brinkmann, Dieter (Hg.): Handbuch Freizeitsoziologie, Wiesbaden 2015: 3–27.
- Prêtre, Alain: Eisenbahnverkehr als Ordnungs- und Gestaltungsaufgabe des jungen Bundesstaates. Zugleich eine historisch-kritische Analyse der Rechtsentstehung im Bereich technischer Innovation (Arbeiten aus dem Juristischen Seminar der Universität Freiburg, Schweiz 216), Freiburg 2002.
- Price, Roger: The Modernization of Rural France. Communications Networks and Agricultural Market Structures in Nineteenth Century France, London 1983.
- Primatesta, Alain: Les tramways genevois. L'histoire continue demain, Genève 2005.
- Prost, Antoine: Grenzen und Zonen des Privaten. In: Prost, Antoine; Vincent, Gerard (Hg.): Geschichte des privaten Lebens, Band 5. Vom Ersten Weltkrieg zur Gegenwart, Frankfurt am Main 1993: 15–151.
- Rehbein, Boike: Die Soziologie Pierre Bourdieus, Konstanz ³2016.
- Reichen, Quirinus: Der Weg von der Fremdenindustrie des 19. zum Tourismus des 20. Jahrhundert. In: Martig, Peter; Dubler, Anne-Marie; Lüthi, Christian; Schüpbach, Andrea; Stuber, Martin; Summermatter, Stephanie (Hg.): Berns moderne Zeit. Das 19. und 20. Jahrhundert neu entdeckt (Berner Zeiten 5), Bern 2011: 414–415.
- Reverdy, Georges: Les routes de France du XIXe siècle, Paris 1993.
- Richards, Jeffrey; MacKenzie John M.: The Railway Station. A Social History, Oxford/New York 1986.
- Riedi, Barbara: Die Porten der Unteren Strasse, ihr Ladungsrecht und der Strassenunterhalt. Rechtshistorische Betrachtungen zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte Graubündens (Rechtshistorische Reihe 397), Frankfurt am Main 2009.
- Risi, Marius: Alltag und Fest in der Schweiz. Eine kleine Volkskunde des kulturellen Wandels, Zürich 2003.
- Roberts, James S.; Huck, Gerhard: Wirtshaus und Politik in der deutschen Arbeiterbewegung. In: Huck, Gerhard (Hg.): Sozialgeschichte der Freizeit. Untersuchungen zum Wandel der Alltagskultur in Deutschland, Wuppertal ²1982: 123–139.
- Rohkrämer, Thomas: Modernisierungskrise und Aufbruch. Zum historischen Kontext der Lebensreform. In: Carstensen, Thomas; Schmid, Marcel (Hg.): Die Literatur der Lebensreform. Kulturkritik und Aufbruchsstimmung um 1900, Bielefeld 2016: 27–42.
- Rohner-Gassmann, René: «Auf sausendem Rade in die Weite!» Das Velofahren und seine soziokulturelle Bedeutung in der Schweiz 1900–1950, ungedruckte Lizenziatsarbeit Universität Zürich 1991.
- Rohr, Christian: Historische Hilfswissenschaften. Eine Einführung (UTB 3755), Wien 2015.

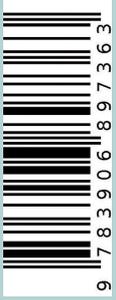
- Rohr, Christian: Klima und Umwelt als Rahmenbedingungen alpinen Wirtschaftens. Beispiele und Perspektiven. In: Denzel, Markus A.; Bonoldi, Andrea; Montenach, Anne; Vannotti, Françoise (Hg.): *Oeconomia Alpium I. Wirtschaftsgeschichte des Alpenraums in vorindustrieller Zeit. Forschungsaufriß, -konzepte und -perspektiven.* Berlin/Boston 2017: 73–101.
- Rostow, Walt Whitman: *The Process of Economic Growth*, New York 1952.
- Roth, Ralf: *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914*, Ostfildern 2005.
- Roth, Ralf; Divall, Colin (Hg.): *From Rail to Road and Back again? A Century of Transport Competition and Interdependency (Modern Economic and Social History)*, Farnham 2015.
- Rothenbühler, Verena: *Siedlungsentwicklung und Städtebau*. In: Eugster, Erwin (Hg.): *Winterthurer Stadtgeschichte, Band 2. Von 1850 bis zur Gegenwart*, Zürich 2014: 11–82.
- Sager, Toni: *Die Strassensignalisation im Lichte des Rechts (Abhandlungen zum schweizerischen Recht, Neue Folge 295)*, Bern 1952.
- Sarasin, Philipp: *Stadt der Bürger. Bürgerliche Macht und städtische Gesellschaft, Basel 1846–1914*, Göttingen 1997.
- Scheiner, Joachim: *Verkehrsgenese-forschung*. In: Scheiner, Joachim; Schöller, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas (Hg.): *Handbuch Verkehrspolitik (Springer NachschlageWissen)*, Wiesbaden 2016: 679–700.
- Scheiner, Joachim; Blotevogel, Hans Heinrich; Frank, Susanne; Holz-Rau, Christian; Schuster, Nina (Hg.): *Mobilitäten und Immobilitäten: Menschen – Ideen – Dinge – Kulturen – Kapital (Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 142)*, Essen 2013.
- Scheiner, Joachim; Holz-Rau, Christian: *Changes in Travel Mode use after Residential Relocation: A Contribution to Mobility Biographies*. In: *Transportation* 40/2 (2013): 431–458.
- Scheiner, Joachim; Sicks, Kathrin; Holz-Rau, Christian: *Generationsübergreifende Mobilitätsbiografien. Dokumentation der Datengrundlage. Eine Befragung unter Studierenden, ihren Eltern und Großeltern. Raum und Mobilität – Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung*, www.vpl.tu-dortmund.de/cms/Medienpool/PDF_Dokumente/Arbeitspapiere/AP29_von_Joachim_Scheiner_und_Kathrin_Sicks_und_Christian_Holz-Rau.pdf, 12.08.2019.
- Schenkel, Christian: *Die erste Zürcher Stadtvereinigung von 1893*, Zürich 1980.
- Schiedt, Hans-Ulrich: *Wegnetze und Mobilität im Ancien Régime*. In: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 49 (1999): 16–34. (=Schiedt 1999a)
- Schiedt, Hans-Ulrich: *Trampelpfade und Chausseen. Literaturbericht einer strassenbezogenen Verkehrsgeschichte*. In: *Traverse. Zeitschrift für Geschichte* 6/2 (1999): 17–35. (=Schiedt 1999b)
- Schiedt, Hans-Ulrich: *«... und sol das ein offene landstras sin.» Historische Verkehrswege und historischer Landverkehr im Kanton Zug*. In: *Tugium. Jahrbuch des Staatsarchivs des Kantons Zug, des Amtes für Denkmalpflege und Archäologie, des Kantonalen Museums für Urgeschichte Zug und der Burg Zug* 16 (2000): 61–77.
- Schiedt, Hans-Ulrich: *Der Ausbau der Hauptstrassen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts*. In: *Wege und Geschichte* 2004: 12–25.
- Schiedt, Hans-Ulrich: *Landwirtschaft – ein Transportgewerbe (nicht nur) wider Willen*. In: *Wege und Geschichte* 1 (2005): 4–11.
- Schiedt, Hans-Ulrich: *Die Entwicklung der Strasseninfrastruktur in der Schweiz zwischen 1740 und 1910*. In: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 48/1 (2007): 39–54. (=Schiedt 2007a)
- Schiedt, Hans-Ulrich: *Postkutschen im Spiegel ihrer Fahrpläne*. In: *Wege und Geschichte* 1 (2007): 12–21. (=Schiedt 2007b)
- Schiedt, Hans-Ulrich: *Reisezeiten im 19. Jahrhundert*. In: *Wege und Geschichte* 2 (2008): 4–9.
- Schiedt, Hans-Ulrich: *Der Langsamverkehr, Teil 1: Die vormodernen Bedingungen des Verkehrs. Pilotstudie für ein Forschungsprojekt im Rahmen des Forschungsprogramms Verkehrsgeschichte Schweiz*, Bern 2009. (=Schiedt 2009a)
- Schiedt, Hans-Ulrich: *Swiss Traffic History. A Research Report*. In: *Mom, Gijs; Pirie, Gordon; Tissot, Laurent (Hg.): Mobility in History. The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility*, Neuchâtel 2009: 187–192. (=Schiedt 2009b)
- Schiedt, Hans-Ulrich: *Die Strassengeschichte des Kantons Luzern im 19. und 20. Jahrhundert*, Kriens 2010. (=Schiedt 2010a)
- Schiedt, Hans-Ulrich: *Verkehrswege, Verkehrsbedingungen und Verkehrskapazitäten in der Zentralschweiz im ausgehenden 18. und im 19. Jahrhundert*. In: *Der Geschichtsfreund. Mitteilungen des Historischen Vereins Zentralschweiz* 163 (2010): 109–135. (=Schiedt 2010b)
- Schiedt, Hans-Ulrich: *Kapazitäten des Fuhrwerkverkehrs im 18. und 19. Jahrhundert. Grundlagen der Schätzung von Transportkapazitäten des vormodernen Landverkehrs*. In: *Schiedt, Hans-Ulrich; Tissot, Laurent; Schwinges, Rainer C. (Hg.): Verkehrsgeschichte – Histoire des transports*, Zürich 2010: 121–136. (=Schiedt 2010c)
- Schiedt, Hans-Ulrich: *Die autogerechte Strasse bis Mitte des 20. Jahrhunderts*. In: *Gleitsmann, Rolf-Jürgen; Wittmann, Jürgen E. (Hg.): Innovationskulturen um das Automobil. Von gestern bis morgen. Stuttgarter Tage zur Automobil- und Unternehmensgeschichte* 2011 (Wissenschaftliche Schriftenreihe der Mercedes-Benz Classic Archive und Sammlung 16), Mühlacker-Mühlhausen 2012: 173–193.
- Schiedt, Hans-Ulrich: *Strassengeschichte des Kantons Schwyz vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart*, Schwyz 2014. (=Schiedt 2014a)
- Schiedt, Hans-Ulrich: *Strasseninfrastruktur und -kosten im 19. Jahrhundert bis 1920 (Themendossier)*, Bern 2014, strassendaten.ch/downloads/sd_TD_Strasseninfrastruktur_19_Jh.pdf, 12.08.2019. (=Schiedt 2014b)
- Schiedt, Hans-Ulrich: *Entstehung der Verkehrslandschaft*. In: *Mathieu, Jon; Backhaus, Norman; Hürlimann, Katja; Bürgi, Matthias (Hg.): Geschichte der Landschaft in der Schweiz. Von der Eiszeit bis zur Gegenwart*, Zürich 2016: 157–174.
- Schiedt, Hans-Rudolf; Stirnmann, Peter: *Die Strassengeschichte des Kantons Graubünden. Vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart*, Chur 2015.
- Schivelbusch, Wolfgang: *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert (Hanser Anthropologie)*, Frankfurt am Main 2004.
- Schmidt, Aurel: *Gehen. Der glücklichste Mensch auf Erden*, Frauenfeld 2007.
- Schmidt, Jürgen: *Arbeiter in der Moderne. Arbeitsbedingungen, Lebenswelten, Organisation*, Frankfurt am Main 2015.

- Schneider, Helmut J.: «Setze nur leicht den beweglichen Fuß auf.» Zur sozialen Symbolik des Gehens in der Moderne (18. und 19. Jahrhundert). In: Hahn, Daniela; Mohnkern, Ansgar; Parr, Rolf (Hg.): *Kulturelle Anatomien. Gehen* (Amsterdam German Studies), Heidelberg 2017: 87–100.
- Schönauer, Roman; Lachat, Pierre: *Freizeit. Panoptikum des Vergnügens*. In: *Die Schweiz um die Jahrhundertwende*, Gesamtedition Text und Bild, Bildbeschaffung: Hans Peter Treichler, Zürich 1985: 254–271.
- Schroer, Markus: *Soziologische Theorien. Von den Klassikern bis zur Gegenwart*, Paderborn 2017.
- Schueler, Judith: *Traveling Towards the «Mountain that has Borne a State.» The Swiss Gotthard Railways*. In: Van der Vleuten, Erik; Kaijser, Arne (Hg.): *Networking Europe. Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe, 1850–2000*, Sagamore Beach 2006: 71–96.
- Schueler, Judith: *Materialising Identity. The Co-construction of the Gotthard Railway and Swiss National Identity* (Technology and European History Series 1), Amsterdam 2008.
- Schulze, Winfried: *Einleitung*. In: Schulze, Winfried (Hg.): *Sozialgeschichte, Alltagsgeschichte, Mikro-Historie. Eine Diskussion* (Kleine Vandenhoeck-Reihe 1569), Göttingen 1994: 6–18.
- Schumacher, Beatrice: *Ferien. Untersuchungen zu Genealogie, Interpretation und Popularisierung eines Bedürfnisses, Schweiz 1890–1950*, Wien 2002.
- Schumacher, Beatrice: *Engagiert ... unterwegs: 100 Jahre Naturfreunde Schweiz, 1905–2005*, Baden 2005.
- Schwabe, Hansrudolf; Amstein, Alex: *3 × 50 Jahre. Schweizer Eisenbahnen in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft*, Basel 1997.
- Sheller, Mimi: *From Spatial Turn to Mobilities Turn*. In: *Current Sociology* 65/4 (2017): 623–639.
- Sheller, Mimi; Urry, John: *The New Mobilities Paradigm*. In: *Environment and Planning A* 38 (2006): 207–226.
- Sieber, Markus: *Schneller, weiter, billiger, mehr? Verkehr und Mobilität seit 1918*, ungedruckte Dissertation Universität Bern 2018.
- Sieferle, Rolf Peter: *Transport und wirtschaftliche Entwicklung*. In: ders. (Hg.): *Transportgeschichte* (Der europäische Sonderweg 1), Berlin 2008: 1–38.
- Siegler, Robert; Eisenberg, Nancy; DeLoache, Judy; Saffran, Jenny: *Die frühe Kindheit. Sehen, Denken und Tun*. In: dies. (Hg.): *Entwicklungspsychologie im Kindes- und Jugendalter*, Heidelberg 2016: 155–196.
- Simma, Anja: *Geschichte des schweizerischen Mikrozensus zum Verkehrsverhalten*, Konferenzbericht STRC 2003, Teil «History & Policy/Mobility», Monte Verità, Ascona, 19.–21. März 2003, www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/dokumente/bericht/geschichte_des_mikrozensuszumverkehrsverhalten1974-2000.pdf.download.pdf/geschichte_des_mikrozensuszumverkehrsverhalten1974-2000.pdf, 12.08.2019.
- Speich Chassé, Daniel: *Die Schweizer Bundesstaatsgründung von 1848. Ein überschätzter Bruch?* In: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 62 (2012): 405–423.
- Spiekermann, Uwe: *Basis der Konsumgesellschaft. Entstehung und Entwicklung des modernen Kleinhandels in Deutschland 1850–1914* (Schriftenreihe zur Zeitschrift für Unternehmensgeschichte 3), München 1999.
- Spielmann, Benjamin; Sieber Markus: *Arbeitswege und Mobilität. Ein historischer Blick auf den Pendlerverkehr in der Schweiz (1910–1950)*. In: Zendejas, Juan Flores; Hürlimann, Gisela; Lorenzetti, Luigi; Schiedt, Hans Ueli (Hg.): *Texte und Zahlen. Der Platz quantitativer Ansätze in der Wirtschafts- und Sozialgeschichte* (Schweizerisches Jahrbuch für Wirtschafts- und Sozialgeschichte 33), Zürich 2019: 109–130.
- Spittler, Gerd: *Anthropologie der Arbeit. Ein ethnographischer Vergleich*, Wiesbaden 2016.
- Steigmeier, Andreas: *Von der Stempeluhr zum Spucknapf. Faszination der Details im BBC-Fabrikorganismus. Eine Momentaufnahme von 1929*. In: *Badener Neujaahrsblätter* 71 (1996): 56–65.
- Steinbeck, Frank: *Das Motorrad. Ein deutscher Sonderweg in die automobile Gesellschaft*, Stuttgart 2012.
- Steinmann, Jonas: *Bahnen unter Strom! Die Elektrifizierung der Schweizerischen Bundesbahnen in historischer Perspektive*, ungedruckte Lizenziatsarbeit Universität Bern 2003.
- Stock, Wilfried; Bernecker, Tobias: *Verkehrsökonomie. Eine empirisch orientierte Einführung*, Wiesbaden 2014.
- Strebel, Heinrich: *Die Diskussion um den Rückkauf der schweizerischen Privatbahnen durch den Bund 1852–1898*, Zürich 1980.
- Stucki, Lisa: *Sonne, Berge und Schnee. Die Wintersport-Plakatwerbung in der Schweiz der 1920er- bis 1980er-Jahre*, ungedruckte Masterarbeit Universität Bern 2017.
- Stutz, Werner: *Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg*, Zürich/Schwäbisch Hall 1983.
- Suter, Georg: *Kleine Geschichte des Berner Bahnhofs*. In: Martig, Peter; Dubler, Anne-Marie; Lüthi, Christian; Schüpbach, Andrea; Stuber, Martin; Summermatter, Stephanie (Hg.): *Berns moderne Zeit. Das 19. und 20. Jahrhundert neu entdeckt* (Berner Zeiten 5), Bern 2011: 395.
- Switaiski, Bernhard: *Verkehrsaufkommen im Fahrradverkehr*, Wiesbaden 1984.
- Tanner, Albert: *Bürgertum*. In: HLS, Version vom 09.10.2006, www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D16379.php, 12.08.2019.
- Tanner, Jakob: *Geschichte der Schweiz im 20. Jahrhundert* (Europäische Geschichte im 20. Jahrhundert), München 2015.
- Tanner, Jakob; Studer, Brigitte: *Konsum und Distribution*. In: Halbeisen, Patrick; Müller, Margrit; Veyrassat, Béatrice (Hg.): *Wirtschaftsgeschichte der Schweiz im 20. Jahrhundert*, Basel 2012: 637–696.
- Tester, Keith (Hg.): *The Flaneur*, London/New York 1994.
- Teuteberg, Hans-Jürgen: *Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte*. In: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte/ Economic History Yearbook* 35/1 (1994): 173–194.
- Tissot, Laurent: *How did the British Conquer Switzerland? Guidebooks, Railways, Travel Agencies, 1850–1914*. In: *Journal of Transport History* 16/1 (1995): 21–54.
- Tissot, Laurent: *Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIXe siècle* (Collection Histoire), Lausanne 2000.
- Tissot, Laurent (Hg.): *Construction d'une industrie touristique aux 19e et 20e siècles. Perspectives internationales* (Collection Histoire), Neuchâtel 2003.
- Tissot, Laurent: *Développement des transports et tourisme. Quelles relations?* In: *Schweizerische Gesellschaft für Geschichte* 56/1 (2006): 31–37.
- Tissot, Laurent; Moser, Peter: *Binnenwirtschaft, Tourismus und Landwirtschaft*. In: Halbeisen, Patrick; Müller, Margrit;

- Veyrassat, Béatrice (Hg.): *Wirtschaftsgeschichte der Schweiz im 20. Jahrhundert*, Basel 2012: 519–628.
- Tögel, Bettina: *Die Stadtverwaltung Berns. Der Wandel ihrer Organisation und Aufgaben von 1832 bis zum Beginn der 1920er-Jahre*, Zürich 2004.
- Transfers. *Interdisciplinary Journal of Mobility Studies* 1 (2011).
- Traverse, *Zeitschrift für Geschichte. Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung* 1 (2008).
- Trentmann, Frank: *Herrschaft der Dinge. Die Geschichte des Konsums vom 15. Jahrhundert bis heute*, München 2017.
- Trüb, Walter: *Die Zürcher Strassenbahnen*, Zürich 1978.
- Tschanz, Peter: *Berner Trambuch: 150 Jahre «Öffentlicher Verkehr»*, Münsingen 1998.
- Tschudi, Hans Peter: *Die Ferien im schweizerischen Arbeitsrecht (Basler Studien zur Rechtswissenschaft 24)*, Basel 1948.
- Tully, Claus J.; Baier, Dirk: *Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang. Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben*, Wiesbaden 2006.
- Uebersax, Jonas: *Die Geschichte der Schweizer Bahnhofbuffets. Entwicklungen und Veränderungen von 1847 bis in die Gegenwart*, ungedruckte Masterarbeit Universität Bern 2017.
- Urry, John: *Mobilities*, Cambridge 2007.
- Vahrenkamp, Richard: *The German Autobahn 1920–1945. Hafraba Visions and Mega projects*, Lohmar 2010.
- Van Laak, Dirk: *Infra-Strukturgeschichte. In: Geschichte und Gesellschaft* 27/3 (2001): 367–393.
- Van Laak, Dirk: *Vom Lebensraum zum Leitungsweg. Die Stadtstraße als soziale Arena. In: Flitner, Michael; Lossau, Julia; Müller, Anna-Lisa (Hg.): Infrastrukturen der Stadt*, Wiesbaden 2017: 145–162.
- Van Nierop, O.A.; Blankendaal, A. C. M.; Overbeeke C. J.: *The Evolution of the Bicycle. A Dynamic Systems Approach. In: Journal of Design History* 10/3 (1997): 253–267.
- Vieli, Isabelle: *«Wenn die Tochter der Hochalp in ihre weissen Gewänder gehüllt zu Tal donnert.» Der Lawinenwinter 1887/88 im Berner Oberland (Berner Studien zur Geschichte. Reihe 1: Klima und Naturgefahren in der Geschichte 1)*, Bern 2017, boris.unibe.ch/107117/, 12.08.2019.
- Vogel, Lukas; Elsasser, Kilian T. (Hg.): *Der direkte Weg in den Süden. Die Geschichte der Gotthardbahn*, Zürich 2007.
- Voigt, Fritz: *Die Entwicklung des Verkehrssystems*, Berlin 1965.
- Von Bergen, Stefan: *Brückenschläge in die Zukunft. Die Schlüsselrolle der Hochbrücken in Berns Urbanisierung. In: Lüthi, Christian; Meier, Bernhard (Hg.): Bern – eine Stadt bricht auf. Schauplätze und Geschichten der Berner Stadtentwicklung zwischen 1798 und 1998*, Bern/Stuttgart/Wien 1998: 25–40.
- Von der Hagen, Alma; Voss, Günther: *Beruf und Profession. In: Böhle, Fritz; Voss, Günther; Wachtler, Günther (Hg.): Handbuch Arbeitssoziologie*, Wiesbaden 2010: 751–803.
- Von Deschwanden, Peter: *Der Simplon in der napoleonischen Strategie. In: Blätter aus der Walliser Geschichte* 29 (1997): 9–51.
- Von Dülmen, Richard: *«Arbeit» in der frühneuzeitlichen Gesellschaft. In: Kocka, Jürgen; Offe, Claus (Hg.): Geschichte und Zukunft der Arbeit*, Frankfurt am Main 2000: 80–87.
- Von Greyerz, Kaspar: *Ego-Documents. The Last Word? In: German History* 28/3 (2010): 273–282.
- Von Hippel, Wolfgang; Stier, Bernhard: *Europa zwischen Reform und Revolution, 1800–1850*, Stuttgart 2012.
- Voss, Günther: *Was ist Arbeit? Zum Problem eines allgemeinen Arbeitsbegriffs. In: Böhle, Fritz; Voss, Günther; Wachtler, Josef (Hg.): Handbuch Arbeitssoziologie*, Wiesbaden 2018: 15–84.
- Wägli, Hans G., unter Mitarbeit von Jacobi, Sébastian: *Schienennetz Schweiz. Strecken, Brücken, Tunnel. Ein technisch-historischer Atlas*, Bern 2010.
- Walsler, Erasmus: *Wohnlage und Sozialprestige: Historische Bemerkungen zur Sozialgeographie der Stadt Bern. In: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde* 1976: 99–108.
- Walsler, Erasmus: *Die Reichen wohnen, wo sie wollen, die Armen, wo sie müssen. Soziale Segregation und Quartierentwicklung in der Stadt Bern von 1850 bis 1930. In: Lüthi, Christian; Meier, Bernhard (Hg.): Bern – eine Stadt bricht auf: Schauplätze und Geschichten der Berner Stadtentwicklung zwischen 1798 und 1998*, Bern/Stuttgart/Wien 1998: 181–195.
- Walsh, Margaret: *Still a Long Way to Travel. Gender and Mobility History Revisited. In: Mom, Giji; Norton, Peter; Clarsen, Georgine; Pirie, Gordon (Hg.): Mobility in History. Themes in Transport*, Neuchâtel 2010: 255–263.
- Walter, François: *La Suisse urbaine 1750–1950 (Collection Histoire Paysage 3)*, Carouge-Genève 1994.
- Wege und Geschichte, *Organisation des Langsamverkehrs* 2 (2013).
- Weiss, Richard: *Volkskunde der Schweiz. Grundriss*, Erlenbach-Zürich 1978.
- Weiss, Rudolf: *«Ah! dieses Leben, diese Farbenglut!» Zwei Schweizer auf Gesellenwalz im Orient, 1865–1874 (Das volkskundliche Taschenbuch 1)*, Basel 1993.
- Weisshaar, Bertram: *Gehen, um zu verstehen. Spaziergangswissenschaft. In: Von Keith, Kay; Voggenreiter, Sabine (Hg.): En passant. Reisen durch urbane Räume. Perspektiven einer anderen Art der Stadtwahrnehmung*, Berlin 2010: 72–97.
- Weisshaar, Bertram (Hg.): *Spaziergangswissenschaft in Praxis. Formate in Fortbewegung*, Berlin 2013.
- Wilde, Mathias: *Mobilität als soziale Praxis. Ein handlungstheoretischer Blick auf Bewegung. In: Scheiner, Joachim; Blotevogel, Hans Heinrich; Frank, Susanne; Holz-Rau, Christian; Schuster, Nina (Hg.): Mobilitäten und Immobilitäten: Menschen – Ideen – Dinge – Kulturen – Kapital (Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 142)*, Essen 2013: 35–48.
- Winiwarter, Verena; Knoll, Martin: *Umweltgeschichte. Eine Einführung (UTB 2521)*, Köln 2007.
- Witzig, Heidi: *Einkaufen in der Stadt Zürich um die Jahrhundertwende. In: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte* 15 (1997): 133–146.
- Witzig, Heidi: *Polenta und Paradeplatz. Regionales Alltagsleben auf dem Weg zur modernen Schweiz 1880–1914*, Zürich 2000.
- Wysocki, Josef: *Infrastruktur und wachsende Staatsausgaben. Das Fallbeispiel Österreich 1868–1913 (Forschungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 20)*, Stuttgart 1975.
- Zängler, Thomas W.: *Mikroanalyse des Mobilitätsverhaltens in Alltag und Freizeit (Mobilitätsverhalten in der Freizeit)*, Berlin 2000.
- Ziegler, Peter: *Einkaufen. Vom Wochenmarkt zum Warenhaus. In: Die Schweiz um die Jahrhundertwende, Gesamtdirektion Text und Bild, Bildbeschaffung: Hans Peter Treichler*, Zürich 1985: 132–145.

17.3. Websites

- Alp-Transit-Portal, ein Angebot des Bundesamtes für Verkehr und des Schweizerischen Bundesarchivs, www.alptransit-portal.ch, 12.08.2019.
- Baugeschichtliches Fotoarchiv ETH Zürich, baz.e-pics.ethz.ch/#1544121660754_o, 12.08.2019.
- Bildarchiv ETH Zürich, www.e-pics.ethz.ch/de/home, 12.08.2019.
- Bundesamt für Strassen ASTRA, www.langsamverkehr.ch, 12.08.2019.
- Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz, www.ivs.admin.ch, 12.08.2019.
- Cosmobilities Network, www.cosmobilities.net, 12.08.2019.
- COST, European Cooperation in Science & Technology. 340 – Towards an Intermodal Transport Network: Lessons from the Past, www.cost.eu/actions/340, 12.08.2019.
- E-Newspaper-Archiv, www.e-newspaperarchives.ch, 12.08.2019.
- Forum Schweizer Geschichte Schwyz, Schweizerisches Nationalmuseum, Ausstellung «Gotthard – ab durch den Berg», www.nationalmuseum.ch/d/microsites/2016/Schwyz/Gotthard.php, 12.08.2019.
- Fotoarchiv der Schweizerischen Gesellschaft für Volkskunde, archiv.sgv-sstp.ch, 12.08.2019.
- Frey, Thomas; Schiedt, Hans-Ulrich/ViaStoria (Hg.): www.bahndaten.ch, 12.08.2019.
- Frey, Thomas; Schiedt, Hans-Ulrich/ViaStoria (Hg.): www.strassendaten.ch, 12.08.2019.
- Historische Statistik der Schweiz Online, www.hssso.ch, 12.08.2019.
- Historische Tabellen des BFS, www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/dienstleistungen/historische-daten/tabellen.html, 12.08.2019.
- Historisches Museum Basel, www.hmb.ch, 12.08.2019.
- Intelligenzblatt für die Stadt Bern 1834–1922, intelligenzblatt.unibe.ch, 12.08.2019.
- International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility T2M, www.t2m.org, 12.08.2019.
- Pfister Christian; Studer, Roman: Swistoval, the Swiss Historical Monetary Value Converter, www.swistoval.ch, 12.08.2019.
- Schweizer Zeitschriften online, www.e-periodica.ch, 12.08.2019.
- Schweizerische Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik, www.sjes.ch/published_d.php?Search=yes, 12.08.2019.
- Spanisch-Brötli-Bahn, Regie/Kamera/Schnitt: Michael Magee, mageefilms.ch, 5.20 Minuten, Schweiz 2010, [youtu.be/9h1bxhwg-Z0](https://www.youtube.com/watch?v=9h1bxhwg-Z0), 12.08.2019.
- Staatsarchiv Bern, www.query.sta.be.ch, 12.08.2019.
- Verkehrshaus der Schweiz, Medienmitteilung zur NEAT-Sonderausstellung, www.gottardo.ch/sites/default/files/medmit_neat_tor_zum_sueden_160323_d.pdf, 12.08.2019.
- Walk21-Organisation, www.walk21.com, 12.08.2019.
- Wikimedia Commons (Wikicommons), commons.wikimedia.org/wiki, 12.08.2019.
- Zeno.org Volltextbibliothek, www.zeno.org, 12.08.2019.



In dieser Arbeit werden grundlegende Entwicklungen der Alltagsmobilität in der Schweiz von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Zweiten Weltkrieg herausgearbeitet. Es stellt sich heraus, dass ausgebaute Strassen- und Schienennetze sowie moderne Verkehrsmittel bei alltäglichen Mobilitätsbedürfnissen und -praktiken eine untergeordnete Rolle spielten. Unter anderem trugen mangelnde Alternativen, geringe finanzielle Handlungsspielräume, kleine räumliche Aktionsradien, starre Mobilitätsmuster, ein dürftiger Strassenzustand, eine hohe Pannenanfälligkeit der Automobile und die beengten Raumverhältnisse in Eisenbahnen und Trams dazu bei, dass das Zufussgehen in grossen Teilen der Bevölkerung die vorherrschende Mobilitätspraxis blieb.