

# WEICHEN- STELLUNGEN

Jonas Steinmann

Die Krise der schweizerischen Eisenbahnen  
und ihre Bewältigung 1944–1982



Peter Lang

Die Schweiz verfügt über eines der dichtesten Eisenbahnnetze der Welt. Dies ist keine Selbstverständlichkeit: Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden in fast allen Industrieländern zahlreiche Eisenbahnstrecken stillgelegt. Der motorisierte Individualverkehr triumphierte über das Massenverkehrsmittel aus dem 19. Jahrhundert. Dennoch blieben bei den Schweizer Eisenbahnen Streckenschliessungen grösseren Stils aus.

Das Buch untersucht die Antwort der Schweizerischen Politik auf die vermeintliche Agonie der Eisenbahnen vom Ende des Zweiten Weltkriegs bis in die frühen 1980er-Jahre. Die Basis hierzu bildet eine quantitative Analyse der Schweizerischen Eisenbahnwirtschaft, gefolgt von der Darstellung eines umstrittenen «Stilllegungsfalles» mit Signalwirkung für die gesamtschweizerische Gesetzgebung. Der Politikvollzug, der von der Abkehr von reinen Wirtschaftlichkeitskriterien bei der Eisenbahnsubventionierung und der opportunistischen Ausdehnung der Staatshilfen auf einen grösseren Empfängerkreis geprägt war, bildet einen weiteren Schwerpunkt. Die Darstellung wird durch die Analyse der Triebkräfte hinter dem Wandel der Schweizerischen Bundesbahnen vom gemeinwirtschaftlichen Verwaltungsunternehmen zum ökologischen Massenverkehrsmittel mit einer ausgeprägten Management-Kultur vervollständigt.

**Jonas Steinmann** studierte an den Universitäten Bern und Salamanca Geschichte, Politikwissenschaft und Volkswirtschaft. Nach dem Lizentiat promovierte er bei Prof. Christian Pfister am Historischen Institut der Universität Bern und war in der Abteilung für Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte als Assistent tätig. Das dieser Publikation zugrunde liegende Forschungsprojekt «Zwischen Rentabilität und Service public» wurde vom Schweizerischen Nationalfonds unterstützt.

# WEICHENSTELLUNGEN



Jonas Steinmann

# **WEICHENSTELLUNGEN**

Die Krise der schweizerischen Eisenbahnen  
und ihre Bewältigung 1944–1982



PETER LANG

Bern · Berlin · Bruxelles · Frankfurt am Main · New York · Oxford · Wien

Bibliografische Information Der Deutschen Nationalbibliothek  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen  
Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über  
<<http://dnb.d-nb.de>> abrufbar.

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

Umschlagabbildung: from iStockphoto.com © Bogdan Boev  
Umschlaggestaltung: Thomas Jaberg, Peter Lang AG

ISBN 978-3-0351-0046-4

© Peter Lang AG, Internationaler Verlag der Wissenschaften, Bern 2010  
Hochfeldstrasse 32, CH-3012 Bern  
[info@peterlang.com](mailto:info@peterlang.com), [www.peterlang.com](http://www.peterlang.com), [www.peterlang.net](http://www.peterlang.net)

Alle Rechte vorbehalten.

Das Werk einschliesslich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt.

Jede Verwertung ausserhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne  
Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar.

Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und  
die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Printed in Switzerland

# Dank

---

Diese Publikation hat in zweifacher Hinsicht die Unterstützung des Schweizerischen Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung (SNF) genossen: Zunächst stellte der SNF die Mittel für eine Doktorandenstelle in der Abteilung für Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte am Historischen Institut der Universität Bern zur Verfügung. Ohne den so gewährten finanziellen Spielraum und die institutionelle Anbindung an den Lehrstuhl von Professor Dr. Christian Pfister wären die Forschungsarbeiten kaum in einem zeitlich vernünftigen Rahmen zu beenden gewesen. Weiter ermöglichte der SNF durch einen grosszügigen Beitrag die Drucklegung dieser Dissertation. Ich danke den Verantwortlichen für Ihre Unterstützung.

Dank gebührt auch meinem Doktorvater. Professor Christian Pfister war stets Lehrer und Ansporn zugleich und hat das Vorankommen dieser Arbeit stets in bester Weise unterstützt. Professor Christoph Maria Merki sei für die Bereitschaft gedankt, das Koreferat zu übernehmen. Auch dem Personal des Bundesarchivs, des Staatsarchivs Nidwalden, der Universitätsbibliothek Bern und des Verkehrshauses Luzern schulde ich wärmsten Dank für die geduldige und zuvorkommende Unterstützung. Christoph Berger danke ich für das Bildmaterial aus seiner Privatsammlung.

Eine wunderbare Erfahrung war die Zusammenarbeit mit Dr. André Kirchhofer, die nicht nur fachlich Früchte getragen hat, sondern auch eine tiefe Freundschaft hat entstehen lassen. Meine Familie war mir steter Rückhalt, gerade wenn der vielfach überladene Zug zu entgleisen drohte. Meiner Partnerin Sandra danke ich herzlich dafür, meine oft tagelange gedankliche Abwesenheit liebevoll und geduldig ertragen zu haben.





# Inhaltsverzeichnis

---

1	<i>Einleitung</i>	11
1.1	Die Krise der Eisenbahnen und ihre Überwindung	11
1.2	Grundlagen	16
1.2.1	Fragestellung	16
1.2.2	Untersuchungszeitraum	17
1.2.3	Begriffe: Bahnen und Unternehmen	18
1.2.4	Der Sinn theoriegeleiteter Forschung	22
1.3	Forschungsstand	28
1.4	Quellen	38
1.4.1	Quellen zur Politikgeschichte	38
1.4.2	Statistische Quellen	40
1.4.3	Zeitgenössische Fachliteratur	42
1.5	Inhalt	43
1.5.1	Die Datenbank Trainbase	43
1.5.2	Aufbau der Untersuchung	44
1.5.3	Lesehilfe	47
2	<i>Ausgangspunkte</i>	49
2.1	Grundlagen und Problemstellung	49
2.1.1	Fahrplan	51
2.2	Die ‚duale Struktur‘ der schweizerischen Eisenbahnwirtschaft	51
2.2.1	Staatsbahn und Privatbahnen	51
2.2.2	Ein Gross- und viele Kleinbetriebe	54
2.2.3	Fazit: Zwei Sektoren – vergleichende Analysen	56
2.3	Verkehrsentwicklung	58
2.3.1	Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens	58
2.3.2	Der ‚modal split‘	63
2.3.3	Fazit: Die Bahn – ein bedeutender Verkehrsträger	65
2.4	Kommerzielle Ergebnisse – Reaktion der Politik	65
2.4.1	Kränkeltende Privatbahnen und zeitweise rentable SBB	65

2.4.2	Politik und Defizite	68
2.4.3	Hintergrund der Defizite	83
2.4.4	Fazit: Asynchrone Staatsabhängigkeit	90
2.5	Infrastruktur und Investitionen	91
2.5.1	Verhaltener Ausbau	91
2.5.2	Das problematische Kriterium der Selbstfinanzierung	96
2.5.3	Fazit: Gehemmte Entwicklung	103
2.6	Drei offene Fragen	105
3	<i>Politik und Verwaltung im Widerspruch</i>	109
3.1	Bahnsanierungen in den Automobilbegeisterten 1950er und 1960er Jahren?	109
3.1.1	Obduktion eines politischen Entscheides	112
3.1.2	Fahrplan	115
3.2	Unterwalden um 1950: Ein abgeschiedenes Idyll	116
3.2.1	Relative Isolation	116
3.2.2	Vorindustrielle Wirtschaftsstruktur	119
3.3	Die ‚Sanierung der Verkehrsverhältnisse‘ im Engelbergertal	121
3.3.1	Paradigmenwechsel an der Landsgemeinde 1934	121
3.3.2	Bundesrat Escher zwischen den Fronten	128
3.3.3	Von der Konzession zur Subvention	135
3.3.4	Die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn	140
3.3.5	Fazit: Loppertunnel und Achereggbrücke im Zentrum der verkehrspolitischen Auseinandersetzungen	143
3.4	Verwaltung, Parlament und Kantone im Streit – Positionen und Chancen	144
3.4.1	Die Kantone Nid- und Obwalden	144
3.4.2	Die eidgenössische Verwaltung	147
3.4.3	Das eidgenössische Parlament	151
3.5	Effizienzdenken, Expertendiskurs und freundeidgenössische Solidarität	159
3.5.1	Die ‚organische Verkehrsordnung‘	160
3.5.2	Das Selbstverständnis der Experten	167
3.5.3	Die Konstruktion der solidarischen Eidgenossenschaft	170
3.6	Fazit: Bahnsanierungen trotz Fernstrassenoptik	177

4	<i>Der kostspielige Vollzug des Eisenbahngesetzes</i>	181
4.1	Aufwändige Privatbahnhilfe trotz skeptischer Verwaltung?	181
4.1.1	Der Gesetzesvollzug – nicht nur verwaltungstechnische Routine	184
4.1.2	Fahrplan	185
4.2	Was sind ‚Bahnen des allgemeinen Verkehrs‘?	187
4.2.1	Ein Rechtsanspruch auf Bundeshilfe	187
4.2.2	Vier Grundpflichten und Rentabilität	190
4.2.3	Die Eingliederung von Bergbahnen	196
4.2.4	Der Kampf um Abgeltungen vor Bundesgericht	202
4.2.5	Die Folgen der Richtersprüche – strittiger Vorortsverkehr	209
4.3	Ergebnislose Sparübung	219
4.3.1	Die Kommission Stocker	221
4.3.2	Vom Reformvorschlag zur Massnahme	223
4.3.3	Die ‚allgemeine Überprüfung der Bundesbeiträge‘ im Parlament	227
4.4	Der Abschied des Experten	231
4.4.1	Der Delegierte für Wirtschaftsfragen	231
4.4.2	Der Experte in der Kritik	233
4.4.3	Der Bruch über der Gesamtverkehrskonzeption	236
4.5	Fazit: Das Prinzip der Wirtschaftlichkeit auf verlorenem Posten	242
5	<i>Weichenstellung bei den SBB</i>	245
5.1	Krise und Umbruch bei den SBB	245
5.1.1	Verkehrspolitik und Unternehmensgeschichte	248
5.1.2	Fahrplan	250
5.2	Die SBB von der Krise der 1930er zur Krise der 1970er Jahre	251
5.2.1	Vom Staatsunternehmen zum Instrument der Politik	251
5.2.2	Die Sanierung von 1944 – Bindung statt Flexibilität	255
5.2.3	Fazit: Stillstand – das Rezept des ‚Sanierungsgesetzes‘ von 1944	267
5.2.4	Die SBB als gemeinwirtschaftliches Unternehmen	268
5.2.5	Fazit: Weitgehende Anpassung an die Vorgaben der Politik	280

5.3	Das verlorene Jahrzehnt: Die Krise der 1970er Jahre . . . . .	282
5.3.1	Die SBB in der Verlustzone . . . . .	282
5.3.2	Vom Zuwarten zur Umkehr . . . . .	283
5.3.3	Vorschläge der SBB zuhanden der Politik . . . . .	292
5.3.4	Fazit: Die blockierte Selbstrettung . . . . .	303
5.4	Vom ‚Bericht 1977‘ zum ‚Leistungsauftrag 1982‘ . . . . .	304
5.4.1	Willi Ritschards späte Einsicht . . . . .	304
5.4.2	Der vorbelastete Leistungsauftrag 1980 . . . . .	306
5.4.3	Der Leistungsauftrag 1982 – Auftakt zur Unternehmensreform . . . . .	313
5.5	Die SBB auf dem Weg zur Privatwirtschaft . . . . .	319
5.5.1	Neue strategische Zielsetzungen . . . . .	319
5.5.2	Die Auswirkungen 1: Die SBB als konjunktur- und umweltpolitisches Instrument . . . . .	321
5.5.3	Die Auswirkungen 2: Die SBB als Unternehmen . . .	324
5.6	Fazit: Von der Gemeinwirtschaft zur Marktwirtschaft . . . . .	328
6	<i>Schlussbetrachtungen</i> . . . . .	331
	<i>Literatur- und Quellenverzeichnis</i> . . . . .	339
	<i>Erschliessung</i>	
	Abbildungsverzeichnis . . . . .	361
	Tabellenverzeichnis . . . . .	362
	Verzeichnis der Abkürzungen . . . . .	363

# 1 Einleitung

---

## Thema, Methoden und Grundlagen

### 1.1 Die Krise der Eisenbahnen und ihre Überwindung

Wir haben in unserem Land eine SBB mit einem Netz von rund 3000 km Länge. Wir haben 2100 km Privatbahnen, die uns gut und pünktlich auch in Gegenden hineinführen, die uns zum Teil nur aus Gotthelf-Romanen bekannt sind. [...] Jeder Schweizer kann am Sonntag ganz nach seiner Wahl entweder im Auto, mit der Bahn oder mit dem Postauto über Land fahren und irgendwo seine Röstli samt Bratwurst erstehen.<sup>1</sup>

Schweizerinnen und Schweizer schätzen das engmaschige und weitverzweigte Netz des öffentlichen Verkehrs in ihrem Land. Dazu haben sie auch guten Grund: „Das Schienennetz der Schweiz ist eines der dichtesten, sichersten und leistungsfähigsten in Europa“<sup>2</sup>, wie der schweizerische Bundesrat in seinem Bericht über die ‚Grundversorgung in der Infrastruktur (Service public)‘ im Sommer 2004 feststellte. Die Eisenbahnen gelten als wichtiges Werkzeug der Politik. Sie sind ein Trumpf der schweizerischen Verkehrspolitik im alpenquerenden Güterverkehr und die flächendeckende Grundversorgung soll einen wichtigen „Beitrag an die Lebensqualität der Bevölkerung, den nationalen Zusammenhalt und an die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Schweiz“<sup>3</sup> leisten.

- 1 Bunderat Willi Ritschard, Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes: Probleme der Verkehrs- und Energiepolitik. Zürich, 13. September 1974. Seiten 3–5. BAR: E 8100 C 1999/365, Band 128. Willi Ritschard, SP, stand von 1974–1979 dem Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement EVED und von 1980–1983 dem Finanzdepartement vor. Der populäre Bundesrat, der als erster Arbeiter in den Bundesrat gelangte, verstarb am 16. Oktober 1983 im Amt. Vgl. ALTERMATT, URS (Hrsg.): Die Schweizer Bundesräte. Ein biographisches Lexikon. Zürich und München: Artemis & Winkler, 1991: Seiten 545–550.
- 2 DER SCHWEIZERISCHE BUNDESRAT: Bericht des Bundesrates: Grundversorgung in der Infrastruktur (Service public). Bern: <<http://www.admin.ch/ch/d/ff/2004/4569.pdf>>, 23 Juni 2004: Seite 4109.
- 3 DER SCHWEIZERISCHE BUNDESRAT (2004): Seite 4571.

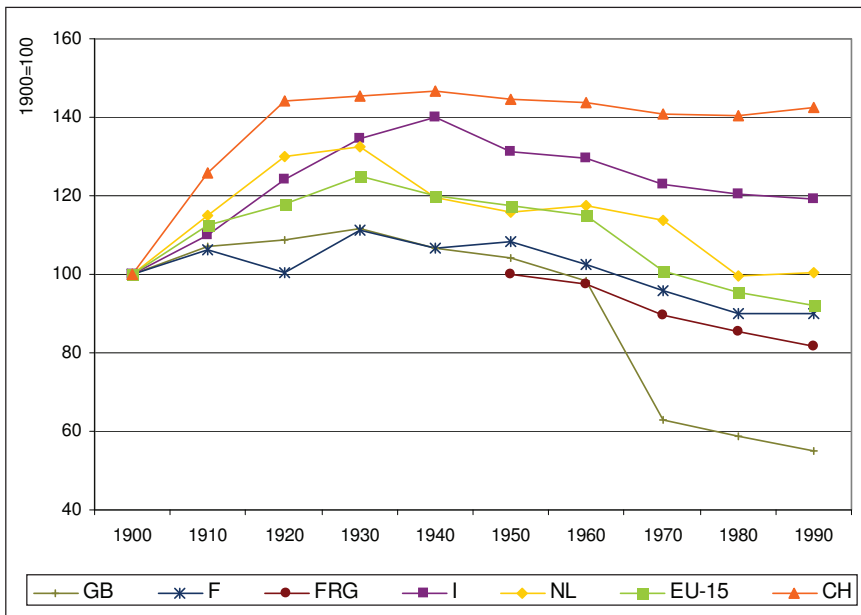


Abbildung 1.1: Die Längenentwicklung der Eisenbahnnetze ausgesuchter europäischer Staaten im 20. Jahrhundert. *Quelle:* MITCHELL (2003): Seiten 674–683, TRAINBASE, Bundesamt für Statistik.

Viele Regierungen innerhalb und ausserhalb Europas weisen den Eisenbahnen heute diesen hohen Stellenwert *wieder* zu. Dies ist auch den Redaktoren der NZZ nicht entgangen: Mit den Eisenbahnen erlebt heute „ein Verkehrsmittel seinen zweiten Frühling, das man eigentlich schon zu Orville und Wilbur Wrights Zeiten jenseits seines Zenits geglaubt hatte.“<sup>4</sup> Wenn heute für die Bahnen in ganz Europa ein zweiter Frühling anbricht, so muss man dennoch anmerken, dass der Winter für die Eisenbahngesellschaften in den meisten westlichen Staaten ausserordentlich hart war, dermassen hart sogar, dass über ein Viertel bis fast die Hälfte der nationalen Eisenbahnstrecken stillgelegt worden sind. In der Schweiz hingegen war dieser Winter ausgesprochen milde. Die ‚Fieberkurve‘ der europäischen Eisenbahnnetze ist in Abbildung 1.1 ersichtlich. 1940 hatten so gut wie alle europäischen Eisenbahnen den sprichwörtlichen ‚Zenit‘ überschrit-

4 NZZ AM SONNTAG: Die Bahn hebt ab. URL: <<http://www.nzz.ch/2006/10/01/il/articleEJ07M.html>> – Zugriff am 1.10.2006.

ten. Nach 1960 ging man in ganz Westeuropa zum mehr oder weniger radikalen Abbau über, bis sich ab 1980 eine Umkehr anbahnte. Hierzulande blieb dieser Rückbau der Eisenbahninfrastruktur, der „Rückzug [...] aus der Fläche“<sup>5</sup>, weitgehend aus. Es war aber nicht so, dass die Eisenbahnunternehmen der Schweiz von den Problemen der anderen Bahnen Europas verschont geblieben wären. Im Gegenteil konstatierte der Bundesrat im Jahr 1937, dass „die Not, in welche die Schweizerischen Bundesbahnen und die grossen ausländischen Eisenbahnen geraten sind, vor den schweizerischen Privatbahnen in keiner Weise halt gemacht hat“<sup>6</sup>. Nach dem Zweiten Weltkrieg galt insbesondere die Mehrheit der sogenannten ‚Privatbahnen‘ als finanzieller und technischer Sanierungsfall.<sup>7</sup> Dennoch: Trotz offenkundiger Krisensymptome hat sich an der Ausdehnung des Schienennetzes der Schweiz seit dem Zweiten Weltkrieg kaum etwas geändert.

Auf diese Besonderheit der schweizerischen Eisenbahngeschichte wurde zwar seit langem hingewiesen,<sup>8</sup> die Ursachen blieben bisher aber weitgehend im Dunkeln. Wie sah dieser schweizerische Weg aus, an dessen Ende unter anderem der Erhalt des Schienensystems auf den Niveau des frühen 20. Jahrhunderts stand?

Die vorliegende Arbeit befasst sich in erster Linie mit einer politikgeschichtlichen Thematik. Die Eisenbahnwirtschaft der Schweiz war im 20. Jahrhundert einer rigorosen staatlichen Lenkung unterworfen. Sämtliche Elemente staatlicher Regulierung, Gerold Ambrosius zählt hierzu die „branchenspezifische gesetzliche Regelung, Sonderaufsicht durch eine branchenbezogene Aufsichtsstelle, wirtschaftliche und nicht nur technische Überwachung – Tarif- und Kontrahierungszwang, Betriebspflicht, Investitions-

- 5 SCHULZ, GÜNTHER: Die Deutsche Bundesbahn 1949–1989. In: GALL, LOTHAR, POHL (Hrsg.): Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. München: C. H. Beck, 1999: Seite 345.
- 6 Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurfe eines Bundesgesetzes über die Beteiligung des Bundes an der finanziellen Wiederaufrichtung notleidender privater Eisenbahnunternehmungen (Vom 28. April 1937). BBL 1937 I 741–815: Seite 745.
- 7 König stellte selbst für die vom einträglichen Tourismus alimentierten Bergbahnen fest, dass deren Ertragslage seit den 1930er Jahren hinter den Kosten zurückblieb. KÖNIG, WOLFGANG: Bahnen und Berge. Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870–1939. Frankfurt, New York: Campus Verlag, 2000, Deutsches Museum. Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung: Seite 85.
- 8 BAIROCH, PAUL: Les spécificités des chemins de fer suisses des origines à nos jours. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte, 39 1989.

kontrolle –, einschneidende Reglementierung der Vertragsbedingungen und der Geschäftspolitik“<sup>9</sup>, schränkten die Bewegungsfreiheit der schweizerischen Eisenbahnen ein und dienten andererseits als Rechtfertigung für staatliche Beihilfen.<sup>10</sup> Manuel Saitzew, Professor für Volkswirtschaft an der Universität Zürich, stellte bereits 1932 fest, „dass auf keinem anderen Gebiete der wirtschaftlichen Betätigung das Interesse des Staates [...] ein solches Mass wie auf dem Gebiete des Eisenbahntransportes erreicht hat“<sup>11</sup>. Die Politik, die sich derart massiv in die Belange der Bahnen einmischte, liess hierzulande so gut wie keine Desinvestitionen im Schienenverkehr zu. Diese Arbeit will klären, welche Motive und spezifischen Rahmenbedingungen die Politik dazu bewogen, sich dem Strukturwandel im Verkehrswesen in den Weg zu stellen und welche alternativen Lösungen sie für die Probleme der Eisenbahnen fand.

Das Thema dieser Arbeit ist nicht nur aus der Sicht all jener interessant, die sich heute freuen, den täglichen Arbeitsweg entspannt im Bahnabteil statt konzentriert am Steuer eines Autos hinter sich zu bringen. Vielmehr ist diese Arbeit auch für das Verständnis der Politik- und Wirtschaftsgeschichte der Schweiz nach dem Zweiten Weltkrieg von Bedeutung: Immerhin liegt es nahe, die Strukturhaltung im Eisenbahnwesen mit derjenigen etwa in der Landwirtschaftspolitik, der Energiepolitik oder auch mit wirtschaftlichen Aspekten der Verteidigungspolitik zu vergleichen und allenfalls in einen ähnlichen Kontext zu stellen. Insbesondere der institutionelle Wandel in den ‚Netzwerkindustrien‘, der sich in den 1980er Jahren unter den Stichworten ‚Deregulierung‘ und ‚Liberalisierung‘ anbahnte, lässt sich vermutlich auf jeweils ähnliche Bestimmungsgründe zurückführen. Den inhaltlichen Schwerpunkt dieser Untersuchung bilden somit zwar die Bahnen, die Resultate aber reichen über den engeren Bereich der Eisenbahn- und Verkehrspolitik hinaus. Dass die Wissenschaft bis anhin wenig Erhellendes über die Geschichte des Umgangs der Schweiz mit ihren Netz-

9 AMBROSIUS, GEROLD; GALL, LOTHAR (Hrsg.): Staat und Wirtschaft im 20. Jahrhundert. Band 7, Enzyklopädie deutscher Geschichte. München: Oldenbourg, 1990: Seite 20.

10 Vgl. KIRCHHOFER, ANDRÉ: Stets zu Diensten – gezwungenermassen! Die Schweizer Bahnen und ihre Gemeinwirtschaftlichkeit für Staat, Wirtschaft und Bevölkerung. Dissertation Philosophisch-historische Fakultät Universität Bern, Zofingen, 2006.

11 SAITZEW, MANUEL: Die volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen. Ein Beitrag zur Beurteilung des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Automobil. Bern: Librairie-Edition, 1932: Seite 1.



werindustrien und insbesondere den Eisenbahnen hervorgebracht hat, ist nicht nur aus der Perspektive des Forschers ein Mangel. Die Politik wird auch in Zukunft entscheiden müssen, welche Rolle der Staat bei der Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsdienstleistungen, Energie, Telekommunikation oder Nahrungsmitteln einnehmen soll. Die Geschichtswissenschaft kann hier aktuelle Probleme aus einer langfristigen Perspektive kommentieren und in der Vergangenheit gefällte Entscheide auf deren spezifischen Kontext zurückführen. Die Rezepte von einst müssen keinesfalls diejenigen der Zukunft sein, aber zu wissen, für was diese Rezepte ursprünglich dienten und warum sie sich durchzusetzen vermochten, ist für eine informierte Diskussion aktueller Probleme von unbestreitbarem Nutzen.

Die vorliegende Dissertation wurde vom ‚Schweizerischen Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung‘ unterstützt. Die Projektierung erfolgte im Kontext der Bemühungen der Universität Bern, dereinst eine ‚Verkehrsgeschichte der Schweiz‘ vorlegen zu können.<sup>12</sup> An der Abteilung für Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte des Historischen Instituts der Universität Bern<sup>13</sup> verfolgten parallel zwei Doktoranden das Ziel, dafür Grundlagenforschung zu betreiben. André Kirchhofer hat in seiner Dissertation ‚Stets zu Diensten – gezwungenermassen!‘ den Schlüsselbegriff der ‚Gemeinwirtschaftlichkeit‘ einer dogmengeschichtlichen Untersuchung unterzogen. Die mit dieser Leerformel verknüpften Anschauungen über die Funktion der Eisenbahnen in Volkswirtschaft und Gesellschaft bildeten die ideelle Grundlage für die Staatseingriffe in die Eisenbahnwirtschaft. Da der Inhalt des Begriffs nie hinreichend genau definiert wurde, konnte die ‚Gemeinwirtschaftlichkeit der Bahnen‘ immer neu gedeutet und mitunter auch für Partikularinteressen missbraucht werden.<sup>14</sup> Die hier vorliegende Arbeit ergänzt diese Resultate, indem sie die zentralen Aspekte der Eisenbahnpolitik vom Zweiten Weltkrieg bis in die 1980er Jahre hinein mit unterschiedlichen Forschungszugängen angeht und deren Hintergründe klärt. Während Kirchhofer auf einer übergeordneten Ebene nach den Leitmotiven und Zielen der Eisenbahnpolitik suchte und zeigte, wie die theoretisch-begriffliche Konzeption vom 19. Jahrhun-

12 Vgl. SCHIEDT, HANS-ULRICH; PFISTER, CHRISTIAN: Forschungsprojekt Verkehrsgeschichte der Schweiz: Der Blick auf den gesamten Verkehr. URL: <<http://www.viastoria.ch/D/Forschung/Verkehrsgeschichte.htm>>.

13 Vgl. Universität Bern, Historisches Institut, Abteilung für Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte. URL: <<http://www.wsu.hist.unibe.ch>>.

14 KIRCHHOFER (2006).

dert bis ins ausgehende 20. Jahrhundert in der Tagespolitik umgesetzt wurde, versucht die vorliegende Arbeit, mit einem problemorientierten Vorgehen die hohe Dichte des heutigen Schienenverkehrsnetzes aus der Vergangenheit herzuleiten. Die Finanzierung dieser Infrastruktur erfährt dabei eine besondere Aufmerksamkeit und dadurch automatisch auch der Vollzug der Eisenbahngesetzgebung: Zwar bestimmt das Parlament über den Finanzhaushalt, die Finanzbedürfnisse aber entstehen in der praktischen Umsetzung. Durch diese Zusammenarbeit entstanden zwei selbständige Arbeiten, die sich gegenseitig stützen und ergänzen und dadurch ein thematisch breites und dennoch vertieftes Bild der Geschichte der Grundversorgung im Schienenverkehr bieten.

## 1.2 Grundlagen

### 1.2.1 Fragestellung

Eingangs wurde aufgrund eines statistischen Befundes (vgl. Abbildung 1.1) die Vermutung aufgestellt, dass die Schweizer Eisenbahn- und Verkehrspolitik einen historischen Verlauf nahm, der sich von den meisten europäischen Staaten unterscheidet. Die ‚Sonderfall-These‘ liesse sich freilich nur über eine international vergleichende Studie über die Eisenbahnpolitik in Europa hieb- und stichfest verwerfen oder bestätigen. Der Überblick über die bestehende Literatur über die schweizerische Eisenbahngeschichte im 20. Jahrhundert im Abschnitt 1.3 zeigt jedoch, dass die Grundlagen dafür (noch) fehlen. Ausgehend vom eingangs skizzierten Grundproblem will diese Arbeit hier Abhilfe schaffen.

Es soll die Frage beantwortet werden,

- wie die das politische System der Schweiz die brennendsten Probleme der Eisenbahnwirtschaft in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts anging,
- welche Motive diesen Lösungsansätzen zugrunde lagen
- und inwiefern die Politik diese Probleme sogar selber, etwa über Verhaltensregeln für die Bahnunternehmen, verursacht hatte.

## 1.2.2 Untersuchungszeitraum

Es ist ein heikles Unterfangen, die Eisenbahngeschichte in klar unterscheidbare Phasen zu unterteilen. Es besteht natürlich die Versuchung, die Datumsangaben wichtiger Gesetze als Meilensteine und Epochenwenden anzugeben. In der Schweiz blieb aber die Nationalisierung der Schieneninfrastruktur Stückwerk, was mitunter zur Folge hatte, dass für die Schweizerischen Bundesbahnen SBB und die restlichen Bahngesellschaften, die nicht vom sogenannten ‚Rückkaufsgesetz‘ von 1897 betroffen waren, je eigene gesetzliche Vorschriften bestanden, die meist nicht gleichzeitig vom Parlament behandelt wurden und nicht synchron in Kraft traten. Nur die sogenannte ‚Bahnreform 1‘ von Mitte der 1990er Jahre war seit der Gründung der SBB der erste legislative Kraftakt, bei dem die ganze Eisenbahngesetzgebung – SBB-Gesetz, Eisenbahngesetz, Transportgesetz – parallel revidiert wurde.<sup>15</sup> Tatsächlich plagten die SBB und die Privatbahnen nach dem Zweiten Weltkrieg, auf diesen Aspekt wird im Kapitel 2 eingegangen, ganz verschiedenartige Probleme, die eine ganz unterschiedlich ausgeprägte Staatsintervention in beiden Bereichen zur Folge hatte. Eindeutige Meilensteine, die für den ganzen Schienenverkehr gelten, sind daher nicht zu erwarten, da sich die Eisenbahnpolitik seit der Gründung der SBB zu Beginn des 20. Jahrhunderts selten mit ‚den Eisenbahnen‘, aber meistens mit entweder den ‚Privatbahnen‘ oder den SBB beschäftigte.

Bezüglich der SBB sticht im 20. Jahrhundert zunächst ein politisches Ereignis hervor, nämlich das sogenannte ‚Gesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen‘ von 1944, in dem die Bilanz des Bundesbetriebes saniert und gewisse Verhaltensvorgaben an die SBB festgeschrieben wurden. Der Bund übernahm in diesem Gesetz die Verpflichtung, allfällige Defizite der SBB zu decken. Im Gegenzug hatte die Bahn als Instrument der Wirtschaftsförderung – oder in anderen Worten: gemeinwirtschaftlichen Zwecken – zu dienen. Heute existiert diese Defizitdeckung nicht mehr, stattdessen wurde mit dem Leistungsauftrag von 1982 beschlossen, die SBB mit einer nun expliziten Grundversorgungsaufgabe zu beauftragen und diese mit Steuergeldern zu finanzieren. Ansonsten sind die SBB heute ein unternehmerisch geführtes Dienstleistungsunternehmen, das keine regio-

15 Botschaft zur Bahnreform (Vom 13. November 1996). BBL 1997 I 909–995: Seite 909.

nalpolitischen Prioritäten mehr setzt.<sup>16</sup> Die beiden Daten 1944 und 1982 wurden vorläufig als zeitliche Eckpunkte gesetzt. Der Nachweis, dass das Datum 1982 in der Unternehmensgeschichte der SBB tatsächlich eine Zäsur darstellt, muss in dieser Arbeit erst noch erbracht werden.

Der Untersuchungszeitraum für die Privatbahnen ist demgegenüber auf die 1950er bis zu den frühen 1970er Jahren beschränkt. Es ist dies die Zeit, in der die Privatbahnen ihre finanzielle Eigenständigkeit schrittweise verloren oder, im Umkehrschluss, Bund und Kantone immer grössere Beträge für den Erhalt des Privatbahnnetzes bereitstellen mussten. Zu Beginn der 1970er Jahre war ein gesetzgeberischer Zustand erreicht worden, der bis zur Bahnreform der 1990er Jahre mehr oder weniger unverändert Bestand hatte. Diese Zeiträume mit den ungefähren Eckpunkten 1940 und 1980 decken sich, wie die Abbildung 1.1 zeigt, mit der Phase, in der im Ausland eine Strukturbereinigung im Schienenverkehr stattfand.

### *1.2.3 Begriffe: Bahnen und Unternehmen*

Es liegt leider nicht ohne weiteres auf der Hand, was die in der Folge häufig verwendeten Begriffe ‚Bahnen‘, ‚Eisenbahnunternehmungen‘, ‚Privatbahnen‘ oder ‚öffentliche Unternehmen‘ präzise bedeuten. Sie werden deshalb in der Folge kurz erläutert.

Das Schienennetz der Schweiz ist durch eine organisatorische Dualität gekennzeichnet, die von der nur teilweisen Verstaatlichung des Eisenbahnsystems an der Wende zum 20. Jahrhundert herrührt. Nebst den SBB existieren seither eine Vielzahl von sogenannten ‚Privatbahnen‘, die, als die SBB aus der Taufe gehoben wurden, an ihrer angestammten Rechtsform festhielten. Es handelt sich dabei um privatrechtliche Aktiengesellschaften, die Inhaber einer Konzession zum Betrieb einer gewissen Eisenbahnstrecke sind. Der Begriff ‚Privatbahn‘ war lange Zeit in offizieller Verwendung, bundesrätliche Botschaften warben für ein ‚Privatbahnhilfegesetz‘, das schliesslich den Titel ‚Bundesgesetz über die Hilfeleistung an

16 So vermeldete die NZZ am 25. April 2007 den Abbau von 70 Stellen im Industriewerk Bellinzona. Die Kritik der Gewerkschaften wurde dabei wie folgt wiedergegeben: „Die Gewerkschaft Transfair kritisierte, bei SBB Cargo sei Kostensenkung um jeden Preis angesagt. Ein modernes Managementprogramm jage das andere.“ NZZ: SBB Cargo baut in Bellinzona um und ab. URL: <<http://www.nzz.ch/2007/04/25/il/newzzF0XKHEBX-12.html>> – Zugriff am 27. 4. 2007.

private Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen<sup>17</sup> trug. Diese Bezeichnung trägt dem Umstand wenig Rechnung, dass im Untersuchungszeitraum Private bestenfalls Minderheitenbeteiligungen hielten. Ernst Schätti meinte in seiner Dissertation von 1978, die ‚Bahnen des allgemeinen Verkehrs‘ hätten sich 1939 zu 98% im Besitz von Bund, Kantonen und Gemeinden befunden<sup>18</sup>, eine sehr hohe Zahl, die sich allerdings nicht mit den Angaben aus anderen Quellen deckt. Gemäss dem Bericht des Bundesrates hielten Private im Jahr 1940 noch 31,1%, 1955 aber nurmehr 22,9% des Aktienkapitals der sogenannten ‚Privatbahnen‘.<sup>19</sup> Claude Kaspar verwendete in der Folge den Begriff „nicht bundeseigene Bahnen“<sup>20</sup>, eine sehr korrekte Benennung, stilistisch jedoch etwas holprig. In neueren Gesetzestexten ist in der Regel von Konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) die Rede. Die Eisenbahnen sind jedoch nur eine Teilmenge der KTU, zu denen auch Schiffahrtsunternehmen und Autobusbetriebe gehören. Die Schweizerische Eisenbahnstatistik wiederum bürgerte den Begriff ‚Bahnen des allgemeinen Verkehrs‘ ein und benannte damit all jene Normal- und Schmalspurbahnen, die eine Konzession als Haupt- oder Nebenbahn erworben hatten. In Abgrenzung dazu standen die Spezialbahnen; dies waren etwa Zahnrad- oder Standseilbahnen wie auch Trambahnen. Die Statistiker wandten bei der Unterscheidung dieser Verkehrsmittel grundsätzlich technische Kriterien an. In die Datenbank Trainbase (siehe unten, 1.5.1) wurden die Angaben derjenigen Bahnen eingespielen, die in dieser Kategorie der Statistiken aufgeführt wurden. Rechtlich tauchte der Begriff der ‚Bahnen des allgemeinen Verkehrs‘ erst im Eisenbahngesetz von 1957 auf; er berechnete zum Bezug von Abgeltungsleistungen des Bundes. Im Kapitel 4 wird deutlich, dass die Menge der darunter subsumierten Unternehmen keine Konstante war, sondern dass sich die Strecken der ‚Bahnen des allgemeinen Verkehrs‘ im Zeitverlauf wunder-

17 Bundesgesetz über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen (Vom 6. April 1939). BBL 1939 I 579–583.

18 SCHÄTTI, ERNST: Die Wirtschaftsordnung der Schweiz. Entwicklungstendenzen seit 1939. Dissertation der Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät Universität Bern, Schlieren Zürich, 1978: Seite 51.

19 Beim Fremdkapital (festen Anleihen und Darlehen) sank der Anteil Privater von 18,1% (1940) auf 9,2% (1955). Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes (Vom 3. Februar 1956). BBL 1956 I 213–315: Seite 229.

20 KASPAR, CLAUDE: Das neue schweizerische Eisenbahngesetz. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1958b, Nr. 3: Seite 157.

sam vermehrten. Da die Schweizerische Verkehrsstatistik diesen Zuwachs getreulich mitvollzog, sind in dieser Arbeit unter dem Begriff ‚Privatbahnen‘ diejenigen Eisenbahngesellschaften zu verstehen, die in der Statistik als ‚Bahnen des allgemeinen Verkehrs‘ aufgeführt sind und nicht Teil der SBB (wie zum Beispiel die Brünigbahn) sind.

Demgegenüber besteht kein Zweifel, welche Eisenbahnstrecken zu den SBB gehörten. Die Frage ist vielmehr, was die SBB eigentlich sind und ob es angebracht ist, sie als ‚Unternehmen‘ zu bezeichnen. Im juristischen Jargon waren die SBB im Untersuchungszeitraum eine „nicht-rechtsfähige öffentliche Anstalt“<sup>21</sup>. Laut der einschlägigen Gesetzgebung waren die SBB ein selbständiger Teil der Bundesverwaltung mit eigener Rechnungsführung, aber ohne eigene Rechtspersönlichkeit. Die Distanz der SBB zur restlichen Bundesverwaltung war dennoch relativ gross, so wurden beispielsweise die Betriebsdefizitsdeckung und die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen der Bundesbahnen im Rechnungswesen des Bundes als ‚Zahlungsverkehr mit Dritten‘ und nicht etwa als interner Zahlungsverkehr der Bundesverwaltung vermerkt.<sup>22</sup> Es ist daher nicht angebracht, die SBB wie ein Amt oder ein Departement der Verwaltung zu behandeln.

Ob die SBB ein Unternehmen darstellten, ist ebenfalls fraglich. In der klassischen Wirtschaftstheorie sind ‚Unternehmen‘ Akteure, die Produktionsfaktoren kaufen und mittels eines gewinnmaximalen Produktionsprogrammes zu Produkten transformieren.<sup>23</sup> Diese Beschreibung passt nicht auf die Bundesbahn. Produktive Einheiten wie die SBB werden unter Ökonomen meist simpel als ‚der Staat‘ bezeichnet, der aufgrund des Versagens der Marktmechanismen eingreifen muss, um im Interesse der Allgemeinheit ‚öffentlicher Güter‘ möglichst effizient auszubringen.<sup>24</sup> Die Organisation, die diese Güter bereitstellt, bildet in der neoklassischen Finanzwissenschaft genauso wie im einflussreichen Lehrbuch zur Planung

21 LAZZARINI, GUIDO: Öffentlich-rechtliche Anstalten des Bundes im Vergleich. Dissertation der Rechtsund staatswissenschaftlichen Fakultät Universität Zürich, Zürich, 1982: Seite 57.

22 KONFERENZ DER KANTONALEN FINANZDIREKTOREN (Hrsg.): Handbuch des Rechnungswesens der öffentlichen Haushalte. Band 1, Bern: Paul Haupt, 1981: Seite 50.

23 BITZ, MICHAEL; DOMSCH, MICHEL; EWERT (Hrsg.): Vahlens Kompendium der Betriebswirtschaftslehre. Band 1, 5. Auflage. München: Vahlen, 2004: Seite 19.

24 STIGLITZ, JOSEPH E.: Economics of the public sector. 3. Auflage. New York, London: W. W. Norton, 2000: Seite 6.

und Bereitstellung von öffentlicher Infrastruktur von René L. Frey eine ‚black box‘.<sup>25</sup> Auch die Vertreter der ‚neuen politischen Ökonomie‘ interessieren sich für die Logiken kollektiver Entscheidungsprozesse in der Politik bezüglich des öffentlichen Sektors der Wirtschaft, nicht aber für die produzierende Einheit selber.<sup>26</sup> Für Claude Kaspar bestand hingegen kein Zweifel, dass „öffentliche Dienste“ von Unternehmen erbracht werden, „die auf Grund staatlicher Eingriffe (Konzession z. B.) einer speziellen rechtlichen und finanziellen Ordnung unterstehen“<sup>27</sup>. Wo „die öffentliche Hand Eigentümer des Betriebes ist; für den Betrieb ein Kontrahierungszwang besteht, [...] das Unternehmen – unabhängig von der Trägerschaft – eine Versorgungsfunktion erfüllen muss“<sup>28</sup>, sprach Gerold Ambrosius von ‚öffentlichen Unternehmen‘. Der institutionelle Wandel in den Netzwerkindustrien hat nun in der öffentlichen Betriebswirtschaftslehre eine relativ junge, neue Teildisziplin der BWL auf den Plan gerufen. Helmut Brede fasste ihre grundlegenden Fragestellungen wie folgt zusammen:

Wie können öffentliche Verwaltungen und Betriebe so gesteuert und kontrolliert werden, dass sie ihrer instrumentellen Funktion entsprechen, also ihre Aufgaben im Sinne der Träger erfüllen? Wie wirken sich Auflagen, Vorgaben, Eingriffe und Kontrollen in den öffentlichen Verwaltungen und Betrieben aus? Wie reagieren die Betroffenen auf die Einflussnahmen der Träger?<sup>29</sup>

Diese Fragen sind, in einer rückwärtsgerichteten Perspektive, auch für diese Arbeit relevant. Auch wenn die SBB (und die Privatbahnen) in vielen Punkten nicht einem privaten Unternehmen entsprechen, so scheint es doch gerechtfertigt, von (öffentlichen) Unternehmen zu sprechen, die von der Staatsverwaltung klar unterscheidbar sind.

- 25 Vgl. FREY, RENÉ L.: Infrastruktur. Grundlagen der Planung öffentlicher Investitionen. Tübingen: J. C. B. Mohr, 1970, Hand- und Lehrbücher aus dem Gebiet der Sozialwissenschaften: Seiten 94–104.
- 26 Vgl. BUCHANAN, JAMES M.: The Demand and Supply of Public Goods. Chicago: Rand McNally, 1968.
- 27 KASPAR, CLAUDE: Public Utility – eine zukünftige Organisationsform des Verkehrswesens. In: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 12 1957, Nr. 3: Seite 208.
- 28 AMBROSIUS, GEROLD: Der Staat als Unternehmer: öffentliche Wirtschaft und Kapitalismus seit dem 19. Jahrhundert. Göttingen: Vandenhoeck und Ruprecht, 1984: Seite 9.
- 29 BREDE, HELMUT: Grundzüge der Öffentlichen Betriebswirtschaftslehre. 2. Auflage. München, Wien: Oldenbourg, 2005: Seite 1.

## 1.2.4 Der Sinn theoriegeleitet Forschung

„Die Grenzen zwischen geschichtswissenschaftlichen Texten und fiktionaler Literatur verschwimmen bisweilen“<sup>30</sup>, monierte Jürgen Kocka, weil viele Historiker in der Folge des *linguistic-* und *cultural turns* eine „kulturhistorische Regression ins Ästhetisierende“<sup>31</sup> vollzogen haben. Das sich verfestigende Selbstverständnis der Geschichtswissenschaftler als Kulturschaffende scheint auch ausserhalb der Wissenschaft zunehmend auf Unverständnis zu stossen. Die Geisteswissenschaften stehen unter steigendem Legitimationsdruck, den sie, so Manuel Spiewak in der einflussreichen Wochenzeitung ‚Die Zeit‘, weitgehend selber zu verantworten haben.<sup>32</sup> Tatsächlich verträgt sich eine postmodernistische Geschichtswissenschaft, die als Konsequenz einer konstruktivistischen Wahrnehmungstheorie<sup>33</sup> keine Koppelung mehr zwischen der Narrative als Arbeitsprodukt der Historiker und der ‚realen‘ Vergangenheit mehr annimmt<sup>34</sup>, nicht mit dem Anspruch der Auftraggeber wissenschaftlicher Arbeiten, die sich durch die Leistungen der Historiographie mitunter Antworten auf brennende Fragen der Gegenwart erhoffen. Eine Studie, die wie die vorliegende durch öffentliche Gelder unterstützt worden ist, sollte deswegen zwar nicht gleich dem reinen Utilitarismus huldigen, dem verstärkten Drang, Rechenschaft über die Ziele und den Gegenstand der Forschungstätigkeiten abzulegen, sollte sie jedoch nachgeben.

Dies ist nicht nur aufgrund der aktuellen Nutzenabwägungen in der Wissenschafts- und Universitätspolitik nötig. Auf einer wissenschaftstheoretischen Ebene kann, da angesichts des postmodernen Methodenplura-

30 KOCKA, JÜRGEN: Historische Sozialwissenschaft. Auslaufmodell oder Zukunftsvision? Oldenburger Universitätsreden. Vorträge, Ansprachen, Aufsätze. Nr. 107, 1999; Seite 20.

31 SPOERER, MARK: Mikroökonomie in der Unternehmensgeschichte? Eine Mikroökonomik der Unternehmensgeschichte. In: HESSE, JAN-OTMAR; KLEINSCHMIDT, CHRISTIAN; LAUSCHKE (Hrsg.): Kulturalismus, Neue Institutionenökonomik oder Theorienvielfalt. Eine Zwischenbilanz zur Unternehmensgeschichte. Band 9, Essen: Klartext Verlag, 2002; Seite 192.

32 SPIEWAK, MANUEL: Rettet euch selbst, sonst tut es keiner! In: Die Zeit, 22 April 2004, Nr. 18.

33 Vgl.: RORTY, RICHARD: The linguistic turn: recent essays in philosophical method. 2. Auflage. Chicago: University of Chicago Press, 1968.

34 Vgl. WHITE, HAYDEN: Auch Klio dichtet oder die Fiktion des Faktischen: Studien zur Tropologie des historischen Diskurses. Stuttgart: Klett-Cotta, 1991.



lismus kein gesicherter methodischer und analytischer Kanon mehr besteht, nicht mehr einfach so vom Verständnis anderer Wissenschaftler ausgegangen werden. Das postmoderne „Anything goes“<sup>35</sup> bedeutet nicht eigentlich Beliebigkeit, sondern lediglich, „dass der Gedanke einer festgelegten Methode oder einer feststehenden Theorie der Vernünftigkeit auf einer allzu naiven Anschauung vom Menschen und seinen sozialen Verhältnissen beruht“<sup>36</sup>. Die ‚Wahrheit‘ oder ‚Erkenntnis‘, die durch die wissenschaftliche Tätigkeit zum Vorschein gebracht werden soll<sup>37</sup>, ist eine abhängige Variable des der Suche zugrunde liegenden wissenschaftlichen Paradigmas.<sup>38</sup> Will man verstanden werden, muss eine Arbeit nicht nur die Nachprüfbarkeit der Quellen gewährleisten, sondern auch Rechenschaft über die impliziten theoretischen und normativen Grundannahmen ablegen.

Vor diesem Hintergrund wurde der Stellenwert sozialwissenschaftlicher Theorien für die Geschichtswissenschaft diskutiert. Hans-Ulrich Wehler und Jürgen Kocka haben der Theorie als erstes die Funktion zugewiesen, den untersuchten Gegenstand abzugrenzen und damit die sinnvolle Auswahl des Quellenmaterials zu ermöglichen. Zweitens hat die Theorie die Aufgabe, Hypothesen über kausale und funktionale Zusammenhänge zu liefern.<sup>39</sup> Dieselbe Ansicht vertritt auch Berghoff, der dem „Stellenwert der Theorie“ ein Kapitel in seinem Lehrbuch zur Unternehmensgeschichte widmete.<sup>40</sup> Gerade unter Unternehmenshistorikern wird

35 FEYERABEND, PAUL: Wider den Methodenzwang. 7. Auflage. Frankfurt am Main: Suhrkamp, 1999: Seite 11.

36 FEYERABEND (1999): Seite 31.

37 Richard Rorty bestreitet, dass Wahrheit und Erkenntnis das Ziel der Wissenschaften sein können. Der ‚Pragmatismus‘ plädiert dafür, die absolute Wahrheit durch den Begriff der Rechtfertigung zu ersetzen: Vgl. RORTY, RICHARD: Wahrheit und Fortschritt. Frankfurt am Main: Suhrkamp, 2000.

38 Die Semantik von ‚Paradigma‘ ist nicht eindeutig bestimmt. Hier wird auf den Paradigmenbegriff von Kuhn zurückgegriffen, der dem Paradigma die Funktion zuweist, der WissenschaftlerIn zu offenbaren, „welche Entitäten es in der Natur gibt und welche nicht, und wie sie sich verhalten. Durch diese Informationen entsteht eine Landkarte, deren Einzelheiten durch reife wissenschaftliche Forschung aufgehell werden.“ KUHN, THOMAS S.: Die Struktur wissenschaftlicher revolutionen. 2. Auflage. Frankfurt am Main: Suhrkamp, 1993: Seite 121.

39 Vgl. die Wiedergabe der Position Wehlers und Kockas durch Chris Lorenz: LORENZ, CHRIS: Konstruktion der Vergangenheit. Eine Einführung in die Geschichtstheorie. Köln: Böhlau, 1997: Seite 356f.

40 BERGHOFF, HARTMUT: Moderne Unternehmensgeschichte. Eine themen- und theorieorientierte Einführung. Paderborn: Schöningh UTB, 2004a: Seite 60.

das Verhältnis zu den Sozialwissenschaften aber durchaus kontrovers diskutiert, was eine ganze Reihe methodenkritischer Aufsätze jüngeren Datums bezeugt.<sup>41</sup>

Die Bandbreite des Nutzens des sozialwissenschaftlichen Theorieangebotes für geschichtswissenschaftliche Arbeiten oszillieren vom reinen Lippenbekenntnis zur Theorie in der Einleitung der Arbeit<sup>42</sup> bis zur aktiven Mitgestaltung und Erweiterung des bestehenden theoretischen Fundus.<sup>43</sup> Die theoretische Perspektive sollte, so der britische Unternehmens-

41 Ohne Anspruch auf Vollständigkeit: BERGHOFF, HARTMUT: Wozu Unternehmensgeschichte? Erkenntnisinteressen, Forschungsansätze und Perspektiven des Faches. In: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, 49 2004b, Nr. 2, BERGHOFF (2004a), WELSKOPP, THOMAS: Unternehmenskulturen im internationalen Vergleich – oder integrale Unternehmensgeschichte in typisierender Absicht? In: BERGHOFF, HARTMUT; VOGEL, JAKOB (Hrsg.): Wirtschaftsgeschichte als Kulturgeschichte. Dimensionen eines Perspektivenwechsels. Frankfurt, New York: Campus, 2004, HESSE, JAN-OTMAR; KLEINSCHMIDT, CHRISTIAN; LAUSCHKE (Hrsg.): Kulturalismus, Neue Institutionenökonomik oder Theorienvielfalt. Eine Zwischenbilanz zur Unternehmensgeschichte. Band 9, Bochumer Schriften zur Unternehmens- und Industriegeschichte. Essen: Klartext Verlag, 2002, PIERENKEMPER, TONI: Unternehmensgeschichte. Eine Einführung in ihre Methoden und Ergebnisse. Stuttgart: Franz Steiner, 2000b, PIERENKEMPER, TONI: Sechs Thesen zum gegenwärtigen Stand der deutschen Unternehmensgeschichtsschreibung. Eine Entgegnung auf Manfred Pohl. In: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, 2000a, Nr. 2, POHL, MANFRED: Zum Standort der modernen Unternehmensgeschichte – Eine Replik auf Toni Pierenkemper. In: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, 1999, Nr. 2, PIERENKEMPER, TONI: Was kann eine moderne Unternehmensgeschichtsschreibung leisten? Und was sollte sie tunlichst vermeiden. In: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, 1999, Nr. 1, ERKER, PAUL: Aufbruch zu neuen Paradigmen. Unternehmensgeschichte zwischen sozialgeschichtlicher und betriebswirtschaftlicher Erweiterung. In: Archiv für Sozialgeschichte, 37 1997, CASSON, MARK: Institutional Economics and Business History: A Way Forward? In: Business History, 39 1997, Nr. 4, JONES, S. R. H.: Transaction Costs and the Theory of the Firm: The Scope and Limitations of the New Institutional Approach. In: Business History, 39 Oktober 1997, Nr. 4, PLUMPE, WERNER: Unternehmen. In: AMBROSIUS, GEROLD; PETZINA, DIETMAR; PLUMPE (Hrsg.): Moderne Wirtschaftsgeschichte. Eine Einführung für Historiker und Ökonomen. München: Oldenbourg, 1996, GOURVISH, TERRY: Business history: in defence of the empirical approach? In: Accounting, Business and Financial History, 5 1995, Nr. 1.

42 Dies wird geradezu polemisch beklagt bei: SPOERER (2002): Seite 190.

43 Das Paradebeispiel hierzu bilden die drei grundlegenden empirischen Studien von Alfred Chandler (CHANDLER, ALFRED D.: The visible hand. The managerial revolution in american business. 14. Auflage. Cambridge, Massachusetts, London: Harvard University Press, 1997, CHANDLER, ALFRED D.: Scale and Scope: the

historiker Terry Gourvish, im schlechtesten Falle als nützlicher Aufhänger für die Narrative dienen, bestenfalls „it will provide a fertile environment for a considered examination of a particular facet of business history.“<sup>44</sup> Für Mark Spoerer ist Unternehmensgeschichte eine Hilfswissenschaft der Sozialwissenschaften:

Sie rezipiert deren theoretische Erkenntnisse, entdeckt Probleme, formuliert entsprechende Hypothesen, testet diese unter Rückgriff auf ihre spezifischen historischen Stärken, [...] und findet gegebenenfalls Antworten, indem sie die Theorie falsifiziert und Anregungen zur Neuformulierung gibt.<sup>45</sup>

Ähnliches forderte auch Werner Plumpe, indem er in „begrifflich reflektierten, ‚dichten Beschreibungen‘ einzelner Unternehmensentwicklungen [...] Bausteine einer allgemeinen Theorie der Unternehmensentwicklung“ zu sehen wünschte.<sup>46</sup>

Dieses Vorgehen, das sich am Forschungsparadigma des Popper'schen Falsifikationismus<sup>47</sup> orientiert, birgt allerdings einige Fallstricke. Erstens müsste sich eine Arbeit, die sich die Überprüfung und Weiterentwicklung einer bestimmten Theorie zum Ziel setzt, grundsätzlich den *courant normal* der Objekte der zu prüfenden Hypothesen untersuchen, also „nicht singuläre Ereignisse, [...] sondern ähnliche Ereignisse, die sich wiederholen.“<sup>48</sup> Diese Bedingung steht in Konflikt mit dem ausgesprochenen Interesse der Historiker und Historikerinnen für den Wandel und das Singuläre. Karl Popper war selbst der Ansicht, „dass die Geschichtswissenschaft durch ihr Interesse an tatsächlichen, singulären oder spezifischen

---

dynamics of industrial capitalism. 4. Auflage. Cambridge (Mass.): The Belknap Press of Harvard University Press, 1990, CHANDLER, ALFRED D.: *Strategy and Structure: Chapters in the History of the American Industrial Enterprise*. 1. Auflage. Massachusetts: MIT Press, 1962), welche z.B. die Entwicklung von Management-Theorien beeinflussten. Vgl. hierzu: JONES (1997): Seite 13f sowie LANDES, DAVID S.: *Review of Alfred D. Chandler, Jr.: The Visible Hand: The Managerial Revolution in American Business*. URL: <<http://www.ch.net/bookreviews/library/landes.shtml>> – Zugriff am 4.3.2005.

44 GOURVISH (1995): Seite 11.

45 SPOERER (2002): Seite 178.

46 PLUMPE (1996): Seite 66.

47 Vgl. hierzu: POPPER, KARL: *Conjectures and Refutations. The Growth of Scientific Knowledge*. 2. Auflage. London: Routledge and Kegan Paul, 1965.

48 PIERENKEMPER (2000b): Seite 66.

Ereignissen im Gegensatz zu Gesetzen oder Verallgemeinerungen charakterisiert ist“<sup>49</sup>. Dies bedeutet hingegen nicht, dass es „es die Individualität der historischen Phänomene verbiete, generalisierende Begriffe und Konzepte zu verwenden“, wie Hartmut Berghoff den ‚Standardeinwand‘ vieler Historiker gegen theoriegeleitetes Arbeiten wiedergab.<sup>50</sup> Theoriebildung als Ziel der historischen Forschung hiesse sich aber einem Konzept zu unterwerfen, das den Möglichkeiten und Interessen der Geschichtswissenschaft schlecht angepasst ist.

Zweitens besteht beim ‚historischen Hypothesentest‘ die nicht zu unterschätzende Gefahr, die zurate gezogenen Quellen in ein ‚Prokrustesbett‘<sup>51</sup> zu betten, um aus ihnen mit mehr oder weniger Fantasie eine Bestätigung für das lieb gewonnene theoretische Konstrukt lesen zu können. Die historische Forschung verkommt so zur blossen und beliebigen Illustration der sozialwissenschaftlichen Theorie. Dies ist, wie Hansjörg Siegenthaler mit Bezug auf Paul Feyerabend und dessen konstruktivistische Erkenntnislehre feststellte, eine notwendige Konsequenz der Funktionsweise menschlicher Wahrnehmung: Der Zugriff unseres Geistes auf die ‚Realität‘ erfolge nur mittelbar über bestehende Interpretationsmuster.<sup>52</sup> Angesichts dieser erkenntnistheoretischen Position lassen sich, so Hansjörg Siegenthaler, theoretische Hypothesen eigentlich nur als Elemente einer ‚kognitiven Heuristik‘ begreifen.<sup>53</sup> Das Forschungsdesign dieser Arbeit hat dieser Sicht Rechnung zu tragen, indem theoretische Annahmen als Zugänge zur Empirie begriffen werden.

Die Theorie dient in dieser Arbeit somit erstens der Interpretation des Quellenmaterials und der Identifizierung derjenigen Aspekte der Ge-

49 POPPER, KARL; KIESEWETTER, HUBERT (Hrsg.): Das Elend des Historizismus. 7. Auflage. Tübingen: Mohr Siebeck, 2003: Seite 128.

50 BERGHOFF (2004a): Seite 61.

51 Prokrustes, eine Gestalt der griechischen Mythologie, pflegte die Körperlänge seiner Gäste gewaltsam dem Format seiner häuslichen Liegelegenheit anzupassen.

52 Vgl. dazu auch: SIEGENTHALER, HANSJÖRG: Regelvertrauen, Prosperität und Krisen: Die Ungleichmässigkeit wirtschaftlicher und sozialer Entwicklung als Ergebnisse individuellen Handelns und sozialen Lernens. Band 81, Die Einheit der Gesellschaftswissenschaften. Tübingen: J. C. B. Mohr (Paul Siebeck), 1993.

53 SIEGENTHALER, HANSJÖRG: Theorienvielfalt in den Geschichtswissenschaften und die besondere Aufgabe der Ökonomie. In: HESSE, JAN-OTMAR; KLEINSCHMIDT, CHRISTIAN (Hrsg.): Kulturalismus, Neue Institutionenökonomik oder Theorienvielfalt. Eine Zwischenbilanz der Unternehmensgeschichte. Band 9, Essen: Klartext Verlag, 2002: Seite 163.

schichte der Eisenbahnen im schweizerischen Staatswesen, welche auch aus der Perspektive der Sozialwissenschaften von Bedeutung sind. Dies ermöglicht als zweiten Schritt die Formulierung präziser Fragen an das Quellenmaterial und dessen Auswahl aus der unüberschaubaren Masse vorhandener Aktenstücke zum Thema. Die ‚Erklärungen‘ stellen drittens nicht auf Situationslogik ab, sondern basieren auf theoretisch begründeten Annahmen über mögliche Kausalzusammenhänge. Die forschungsleitenden Fragestellungen dieser Arbeit sollen zwar im Interesse der viel geforderten Anschlussfähigkeit der Geschichtswissenschaften für Wirtschafts- und Sozialwissenschaftler nachvollziehbar sein, zielen allerdings nicht auf eine Erweiterung ihres Theorieangebots ab. Die hier angewandte Forschungsmethodik ist die klassische Hermeneutik, das Medium bleibt die Narrative, der Fokus liegt auf dem Exemplarischen des Einzelfalles.

Bei einer Arbeit, die sich mit politisch virulenten Themen befasst, ist ein weiterer Aspekt zu beachten: Wie man sich äussert, ist man letztlich als Wissenschaftler auch politisch Partei. Begründet man eine Arbeit mit einem übergeordneten Interesse, mischt man sich ergo in die politische Debatte ein. Durch die Offenlegung der eigenen Grundannahmen, die zu einem bestimmten Resultat führen, schränkt man zwar den Aussagewert eines Resultates ein, kann aber andererseits nur so hoffen, als Wissenschaftler ernst genommen zu werden. So bezeichnet etwa Peter Krebs die Infrastrukturpolitik des Bundes seit den 1950er Jahren als verfehlt, die Bahnen seien in eklatanter Weise benachteiligt worden.<sup>54</sup> Letztlich bleibt dies nur Polemik, der man je nach politischer Couleur zustimmen mag oder auch nicht, denn anders als Christian Pfister in seinem ebenfalls politisch sehr engagierten ‚1950er Syndrom‘<sup>55</sup> verpasste es Krebs explizit zu sagen, warum er dieser Ansicht ist: Aus umweltpolitischen Motiven, wo die Bahn günstiger abschneidet als der Strassenverkehr, wären verstärkte Investitionsanstrengungen im Eisenbahnverkehr wünschbar gewesen. Die in der Folge präsentierten Gedankengänge sollen *a priori* keine politischen Positionen legitimieren. Die in dieser Arbeit aufgeworfenen Fragen werden auf der Basis offen deklarerter Grundannahmen beantwortet und stellen sich somit der wissenschaftlichen, aber nicht der politisch motivierten Kritik.

54 KREBS, PETER: Verkehr wohin? Zwischen Bahn und Autobahn. Zürich: Unionsverlag, 1996: Seite 41f.

55 PFISTER, CHRISTIAN (Hrsg.): Das 1950er Syndrom. Der Weg in die Konsumgesellschaft. 2. Auflage. Bern, Stuttgart, Wien: Hapt, 1996, Publikation der Akademischen Kommission der Universität Bern.

### 1.3 Forschungsstand

Die Eisenbahngeschichte hat bisher einen relativ geringen Reiz auf die wissenschaftlich ambitionierten Schweizer Historiker ausgeübt. Während ihre Berufskollegen in Grossbritannien<sup>56</sup>, Deutschland<sup>57</sup> oder Frankreich<sup>58</sup> sogar bereits Synthesebände zur Geschichte der Eisenbahnen oder der Verkehrspolitik ihrer Länder publizierten, stechen in der Schweiz nur vereinzelte wissenschaftliche Arbeiten hervor.

Ein Schwerpunkt der Forschung bezog sich weniger auf die Eisenbahnen selbst, sondern auf deren Rolle für das regionale oder nationale Wirtschaftsgefüge. Pionier dieses wirtschaftstheoretischen Ansatzes war der Nobelpreisträger William Fogel, der das Publikum mit der These überraschte, dass die Industrielle Revolution in den USA auch mit der Schifffahrt anstelle der Eisenbahnen hätte zustande kommen können.<sup>59</sup> Fogel, der Bannerträger der ‚New Economic History‘, hoffte zudem, mittels Auswertung quantitativer Quellen und aus der Ökonomie entlehnter Theorie- und Methodenbestände die theoretischen Vorstellungen über das Phänomen des wirtschaftlichen Wachstums zu verfeinern und damit der Geschichte einen festen Platz in der Ökonomie zu erobern.<sup>60</sup> In Rainer Fremd-

56 BAGWELL, PHILIP; LYTH, PETER: *Transport in Britain. From Canal Lock to Gridlock 1750–2000*. London, New York: Hambledon and London, 2002.

57 KLENKE, DIETMAR: *Freier Stau für freie Bürger. Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik, 1949–1994*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 1995; GALL, LOTHAR; POHL, MANFRED (Hrsg.): *Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*. München: C.H. Beck, 1999; KOPPER, CHRISTOPHER: *Handel und Verkehr im 20. Jahrhundert*. Band 63, *Enzyklopädie Deutscher Geschichte*. München: R. Oldenburg, 2002.

58 NEIERTZ, NICOLAS: *La Coordination des Transports en France: De 1918 à nos jours*. Paris: Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1999; CARON, FRANÇOIS: *Histoire des chemins de fer en France*. Band 1+2, Paris: Fayard, 1997; LAMMING, CLIVE: *Cinquante ans de traction à la SNCF: Enjeux politiques, économiques et réponse techniques*. Paris: CNRS, 1997; TOUTAIN, JEAN CLAUDE: *Les transports en France de 1830 à 1965*. Paris: Presses universitaires de France, 1967.

59 FOGEL, ROBERT WILLIAM: *Railroads and american economic growth: Essays in econometric history*. Baltimore, Maryland: The John Hopkins Press, 1964.

60 William Fogel argumentierte in den 1960er Jahren reichlich enthusiastisch, „that the new economic history represents a reunification of economic history with economic theory and thus brings to an end the centuryold split between these two branches of economics.“ FOGEL, ROBERT WILLIAM: *The Reunification of Econo-*

ling fand Fogel für Deutschland einen Nachahmer<sup>61</sup>, in der Schweiz konnte sich dieses methodische Konzept jedoch nicht durchsetzen. Immerhin gelang es Daniel Marek in seiner leider nicht publizierten Dissertation, die Relevanz des Eisenbahnbaus für die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz sichtbar zu machen: Ohne Eisenbahnen, so die Kernthese Mareks, hätte es keinen Zugang zu fossilen Energiereserven gegeben, die industrielles Wachstum überhaupt erst ermöglichten.<sup>62</sup> Michael Bernegger verortete den Stellenwert der Eisenbahnen in der durch den vereinfachten Transport ermöglichten Integration des Binnenmarktes und dessen Verknüpfung mit dem Weltmarkt. Thomas Frey und Lukas Vogel promovierten 1997 zur Frage, wie die Eisenbahnen die Wirtschafts- und Raumstruktur der Schweiz zwischen 1870 und 1910 beeinflussten, und machten sich dabei erstmals ausgereifte Informatikmittel zunutze.<sup>63</sup> Zu ihrem Resultat, dass der Ausbau einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur in der Tendenz eher die Zentren als die Peripherie begünstigten, war Fritz Voigt allerdings bereits in den 1970er Jahren mit geringerem technischem Aufwand gelangt.<sup>64</sup>

Alfred Chandler erkannte in den Eisenbahngesellschaften die ersten Grossunternehmen. Ihre finanziellen und technischen Bedürfnisse erforderten die Entwicklung leistungsfähiger Organisationen, wie sie bisher

---

mic History with Economic Theory. In: *The American Economic Review*, 55 März 1965, Nr. 1/2: Seite 94.

- 61 FREMDLING, RAINER: Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840–1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur. Dissertation Dortmund, 1985; FREMDLING, RAINER: Railroads and German Economic Growth: A Leading Sector Analysis with a Comparison to the United States and Great Britain. In: *The Journal of Economic History*, 37 September 1977, Nr. 3.
- 62 MAREK, DANIEL: Kohle. Die Industrialisierung der Schweiz aus der Energieperspektive 1850–1900. Dissertation der Phil.hist. Fakultät Universität Bern, Bern, 1992.
- 63 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: Chronos, 1997. Thomas Frey ist diesem Thema und der Methodik seither in einer erstaunlichen Anzahl von Publikationen treu geblieben. Vgl. FREY, THOMAS: Die Beschleunigung des Schweizer Verkehrssystems 1850–1910. In: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte*, 56 2006, Nr. 1.
- 64 Vgl. VOIGT, FRITZ: Die Bedeutung des Verkehrssystems für die Entwicklung ländlicher Räume. Bonn: Gesellschaft für wirtschafts- und verkehrswissenschaftliche Forschung, 1975; VOIGT, FRITZ: Verkehr. Band 4 Bände (1965–1973), Berlin (West): Duncker und Humblot, 1973. Siehe hierzu auch die Erläuterungen von Kirchhofer: KIRCHHOFFER (2006): Seiten 115–117.

allenfalls im Bereich des Militärs bestanden hatten.<sup>65</sup> Clemens Wischermann und Anne Nieberding nahmen die institutionelle Sichtweise Chandlers und seiner Kollegen auf und betonten unter anderem den Einfluss der Eisenbahnen auf den Werdegang des deutschen Aktienrechts im Speziellen und der institutionellen Basis der Industrialisierung im Allgemeinen.<sup>66</sup> Alain Prêtre hat in seiner rechtshistorischen Dissertation das Spannungsfeld von Verkehrstechnik, Verkehrspolitik und Nationalstaat für die Schweiz im 19. Jahrhundert ausgelotet; es ging ihm dabei aber primär um den Umgang des Bundesstaates mit der technischen Innovation. Seiner Arbeit ist zu entnehmen, dass die Entwicklung des Wertpapier- und Organisationsrechts in der Schweiz gleich wie auch in Deutschland aufs Engste mit dem Aufkommen der Eisenbahnen verknüpft war.<sup>67</sup>

Thomas Hughes entwickelte am Beispiel der Elektrizitätswirtschaft das Konzept der Grossen Technischen Systeme (GTS)<sup>68</sup>, zu denen auch die Eisenbahnen gehören.<sup>69</sup> Tatsächlich machten sich Stephen Salisbury<sup>70</sup>, François Caron<sup>71</sup> sowie Wolfgang Heinze und Heinrich Kill<sup>72</sup> das Konzept zunutze, um die Geschichte der amerikanischen, französischen und

65 CHANDLER (1997).

66 WISCHERMANN, CLEMENS; NIEBERDING, ANNE: Die institutionelle Revolution. Eine Einführung in die deutsche Wirtschaftsgeschichte des 19. und frühen 20. Jahrhunderts. Band 5, Grundzüge der modernen Wirtschaftsgeschichte. Stuttgart: Franz Steiner, 2004; NIEBERDING, ANNE; WISCHERMANN, CLEMENS: Unternehmensgeschichte im institutionellen Paradigma. In: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, 1 1998, Nr. 43.

67 PRÊTRE, ALAIN: Eisenbahnverkehr als Ordnungs- und Gestaltungsaufgabe des jungen Bundesstaates. Dissertation, Juristisches Seminar der Universität Freiburg i. Ue., Freiburg i. Ue., 2002: Seiten 271–278.

68 HUGHES, THOMAS P.: Networks of Power: electrification in western society, 1880–1930. 3. Auflage. Baltimore: The John Hopkins University Press, 1993.

69 PFISTER, CHRISTIAN: Voraussetzungen und Zielsetzungen einer Verkehrsgeschichte der Schweiz. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte, 56 2006, Nr. 1: Seite 2.

70 SALSURY, STEPHEN: The emergence of an early large-scale technical system: The American railroad network. In: MAYNTZ, RENATE; HUGHES THOMAS (Hrsg.): The Development of Large Technical Systems. Frankfurt am Main: Campus, 1988.

71 CARON, FRANÇOIS: The evolution of the technical system of railways in France from 1832 to 1937. In: MAYNTZ, RENATE; HUGHES, THOMAS (Hrsg.): The Development of Large Technical Systems. Frankfurt am Main: Campus, 1988.

72 HEINZE, WOLFGANG; KILL, HEINRICH: The development of the German railroad system. In: MAYNTZ, RENATE; HUGHES, THOMAS (Hrsg.): The Development of Large Technical Systems. Frankfurt am Main: Campus, 1988.



deutschen Eisenbahnen zu erforschen. Arnulf Grübler zielte mit seiner Arbeit ‚The rise and fall of infrastructures‘ in eine ähnliche Richtung, indem er die Bestimmungsgründe des Lebenszyklus verschiedener Transportsysteme international vergleichend und rechnerisch analysierte. Seine Ergebnisse sind, bei allen berechtigten Vorbehalten gegen kliometrische Arbeitsmethoden, durchaus bereichernd. So verortete er den beginnenden Abstieg der Eisenbahnen in Europa bereits in den 1930er Jahren, begründete ihn aber nicht mit dem Aufkommen des Automobils, da dessen Verwendung damals zu den Eisenbahnen komplementär war.

The saturation of the railways by 1930 should under such assumptions be rather interpreted as the approaching of a ‘feasibility limit’, an exhaustion of the expansion potential of a ‘technological paradigm’ named the railway or steam age, which in turn provided an opportunity window for the emergence of the automobile as a long-distance transport mode thereafter.<sup>73</sup>

Das Wiedererstarken der Eisenbahnen in Frankreich und Deutschland nach 1980 beruhte somit auf einem neuen ‚technologischen Paradigma‘, ein Forschungsansatz, der jüngst in einer Dissertation der Universität Zürich in Zusammenarbeit mit dem Lehrstuhl für Technikgeschichte an der ETH aufgenommen wurde. Gisela Hürlimann hat mit der Ausbreitung technologischer Paradigmen wie der Hochgeschwindigkeit, Automatisierung und Computerisierung ein eisenbahngeschichtliches Thema behandelt, das auch international diskutiert wird;<sup>74</sup> ihre Arbeit gehört damit zu den wenigen Ausnahmen der bisherigen schweizerischen eisenbahngeschichtlichen Forschung, die aktuelle Forschungsströmungen aufnimmt und international anschlussfähige Resultate zeitigt.<sup>75</sup>

73 GRÜBLER, ARNULF: *The rise and fall of infrastructure. Dynamics of evolution and technological change in transport.* Heidelberg, 1990: Seite 122.

74 Vgl. etwa: MEUNIER, JACOB: *On the Fast Track: French Railway Modernization and the Origins of the TGV, 1944–1983.* Westport: Praeger, 2002.

75 HÜRLIMANN, GISELA: *Die Eisenbahn der Zukunft. Modernisierung, Automatisierung und Schnellverkehr bei den SBB im Kontext von Krisen und Wandel (1965–2000).* Dissertation der Phil.-hist. Fakultät Universität Zürich, Baar/Zug, 2006; einer internationalen Sichtweise ist auch der Sammelband von Burri, Gugerli und Elsasser von 2003 verpflichtet. Hier scheint die Relevanz des Internationalen für die behandelten Themen jedoch teilweise herbeigeredet. BURRI, MONIKA; ELSASSER, KILIAN; GUGERLI (Hrsg.): *Die Internationalität der Eisenbahn 1850–1970.* Zürich: Chronos, 2003.

Unternehmensgeschichtliche Ansätze zur Eisenbahngeschichte haben v. a. in Grossbritannien Tradition<sup>76</sup>, und gerade das britische Beispiel – nachzuvollziehen z. B. an den Arbeiten Terence (oder Terry) Gourvish<sup>77</sup> – zeigt, wie sehr nicht nur verkehrs-, sondern insbesondere auch ordnungspolitische Entscheide einer Regierung die Geschichte eines Unternehmens prägen. Die Wirkung ordnungspolitischer Paradigmen auf die Eisenbahnregulierung und deren Umsetzung innerhalb der Unternehmen wurde in Grossbritannien durchaus nicht nur im engen Kreis von Verkehrshistorikern besprochen; einschlägige Studien finden sich etwa auch im ‚Business History Review‘ der Harvard Business School,<sup>78</sup> dem ‚Journal of Management Studies‘<sup>79</sup> oder in ‚Accounting, Business & Financial History‘.<sup>80</sup> Alfred Mierzejewski diskutierte die Geschichte der deutschen Reichsbahn unter ähnlichen Aspekten.<sup>81</sup> Auf einer übergeordneten Ebene hat sich Gerold Ambrosius mit dem Phänomen ‚öffentliche Unternehmen‘ in der

- 76 Gijs Mom schickte sich zum fünfzigjährigen Jubiläum des Journal of Transport History an, folgende Frage zu beantworten: „What transport history did we get?“ Seine Auswertung der Themen ergab eine Übermacht von technik- und unternehmensgeschichtlichen Papers zum Thema Eisenbahnen. MOM, GIJS: What kind of transport history did we get? Half a century of JTH and the future of the field. In: Journal of Transport History, 24 September 2003, Nr. 2.
- 77 Terence Gourvish relativierte, im Gegensatz zu Philipp Bagwell und Peter Lyth, den Einfluss der Regierung Margaret Thatchers auf British Rail. Die Bahnmanager verfolgten laut Gourvish stets eine eigene Politik. Für Gourvish waren die britischen Bahnen eher vom Management denn von der Politik gesteuert. Vgl. GOURVISH, TERRY: British Rail 1974–1997: From Integration to Privatization. Oxford: Oxford University Press, 2002: Seiten 107–116; die Gegenposition, die Margaret Thatcher die absolute Führungsrolle zuspielt: BAGWELL (2002): Seite 186.
- 78 GOURVISH, TERRY: British Rail’s Business-Led Organization, 1977–1990: Government-Industry Relations in Britain’s Public Sector. In: Business History Review, 64 1990, Nr. (Spring).
- 79 TYRRALL, DAVID; PARKER, DAVID: The Fragmentation of a Railwas: A Study of Organizational Change. In: Journal of Management Studies, 42 2005, Nr. 3.
- 80 CROMPTON, GERALD; JUPE, ROBERT: ‘An awkward fence to cross’: railway capitalization in Britain in the inter-war years. In: Accounting, Business & Financial History, 12 November 2002, Nr. 3.
- 81 MIERZEJEWSKI, ALFRED: The German National Railway Company, 1924–1932: Between Private and Public Enterprise. In: Business History Review, 67 1993, Nr. (Autumn); MIERZEJEWSKI, ALFRED: The Most Valuable Asset of the Reich. A History of the German National Railway. Chapel Hill and London: The University of North Carolina Press, 1999.

Geschichte auseinandergesetzt,<sup>82</sup> und Robert Milward hat 2005 einen hervorragenden Übersichtsband über die europäischen Netzwerkindustrien herausgegeben.<sup>83</sup> Die Schweiz kommt darin – wen wunderts, angesichts der spärlich vorhandenen Vorarbeiten<sup>84</sup> – kaum vor.

Die letzte adäquate, allerdings sehr knappe und kaum historisch interpretierende Überblicksdarstellung zur schweizerischen Verkehrspolitik stammt vom St. Galler Professor Claude Kaspar aus dem Jahr 1976.<sup>85</sup> Peter Krebs' tendenziöser Rückblick von 1996 ist mehr politische Polemik als wissenschaftliche Arbeit.<sup>86</sup> Zu einzelnen Teilgebieten der Verkehrspolitik existieren jedoch qualitativ hochstehende Publikationen. Einen international vergleichenden Ansatzpunkt hat Ueli Haefeli in seiner verdienstvollen Habilitationsschrift ‚Mobilität in Städten‘ gewählt. Er ver-

82 AMBROSIUS (1984); AMBROSIUS (1990); AMBROSIUS, GEROLD: Staat und Wirtschaftsordnung: Eine Einführung in Theorie und Geschichte. Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 2001.

83 MILLWARD, ROBERT: Private and Public Enterprise in Europe. Energy, Telecommunications and Transport, 1830–1990. Cambridge: Cambridge University Press, 2005; Etienne Poltier publizierte 1983 einen Überblick über den damaligen Ist-Zustand der Schweizer Netzwerkindustrien. POLTIER, ETIENNE: Energie Transports Logement. Lausanne: Presse Polytechniques Romandes, 1983.

84 Über den institutionellen Wandel bei den PTT existiert immerhin eine Zürcher Dissertation, die m. W. noch der Publikation harret. Vom Autor ist folgendes zugänglich: ISCHER, PHILIPP: Vom Monopol zum Wettbewerb. Die Schweizerische PTT als Akteurin im sozioökonomischen und soziotechnischen Wandlungsprozess des Telekommunikationssektors (1970–2000). In: HESSE, JAN-OTMAR, SCHANETZKY (Hrsg.): Das Unternehmen als gesellschaftliches Reformprojekt. Strukturen und Entwicklungen von Unternehmen der „moralischen Ökonomie“ nach 1945. Band 12, Essen: Klartext Verlag, 2004. Der Forschungsansatz des Projekts wird dargelegt in: HÜRLIMANN, GISELA; ISCHER, PHILIPP: Innovationsprozesse und institutioneller Wandel in öffentlichen Unternehmen der Schweiz: das Beispiel der PTT und der SBB (1970–2000). In: AKKUMULATION, 2003, Nr. 18.

85 KASPAR, CLAUDE: Die schweizerische Verkehrspolitik im Rückblick. Band Band 6, St. Galler Beiträge zum Fremdenverkehr und zur Verkehrswirtschaft. Bern: Haupt, 1976.

86 KREBS (1996). Ähnlich, wenn auch politisch anders orientiert, ist der Überblick des bürgerlichen Politikers Gaspard Schlatter, der immerhin von einer pseudowissenschaftlichen Fassade Abstand nahm und keinen Hehl daraus machte, dass das Ziel seiner Beurteilung der Verkehrspolitik eine Umgestaltung eben dieser darstellte. SCHLATTER, GASPARD: Die schweizerische Verkehrspolitik. Vom Rückblick auf 20 Jahre Pannen, Unterlassungen und Unzulänglichkeiten zur zwingenden Neuorientierung der Schweizerischen Bundesbahnen. Teufen: TB-Verlag, 1997.

glich darin den Umgang mit kommunalen Verkehrsproblemen in schweizerischen und deutschen Städten zwischen 1950 und 1990.<sup>87</sup> Haefeli hat auch zu umweltgeschichtlichen Themen wie der Luftreinhaltepolitik in der Schweiz publiziert.<sup>88</sup> Christoph Maria Merki hat in Christian Pfisters Buch ‚Das 1950er Syndrom‘, worin die 1950er Jahre als entscheidende umwelthistorische Epochenwende identifiziert wurden,<sup>89</sup> eine der seltenen Arbeiten zur Finanzgeschichte des Verkehrs veröffentlicht.<sup>90</sup> Von Gregor Ochsenbein stammt eine finanzsoziologische Lizentiatsarbeit zur Finanzierung des Strassenverkehrs, die (leider) unpubliziert blieb.<sup>91</sup> Merkis Habilitationsschrift ‚Der holprige Siegeszug des Automobils‘ begeistert nicht nur durch die spannende Choreographie der Arbeit und deren Anschaulichkeit, sondern auch durch die Vielfalt der Zugriffe, die eine umfassende Einschätzung der Durchsetzung des Automobils ermöglichen.<sup>92</sup> Auch Michael Ackermanns Untersuchung zum Nationalstrassenbau<sup>93</sup> sowie Urs Nussbaums Dissertation zum ersten schweizerischen Motorfahrzeuggesetz von 1932<sup>94</sup> gehören in die Gruppe der wertvollen akademischen Schriften und zeugen vom Interesse, das Ende der 1980er und Anfangs 1990er

- 87 HAEFELI, UELI: Mobilität in Städten. Zum Umgang mit Verkehrsproblemen in Deutschland und der Schweiz 1950–1990. Habilitationsschrift Historisches Institut Universität Bern, Luzern, 2005.
- 88 HAEFELI, UELI: Luftreinhaltepolitik im Strassenverkehr in den USA, in Deutschland und in der Schweiz. Ein Vergleich der Entwicklung nach 1945. In: *Traverse*, 6 1999, Nr. 2.
- 89 PFISTER (1996).
- 90 MERKI, CHRISTOPH MARIA: Der Treibstoffzoll aus historischer Sicht: Von der Finanzquelle des Bundes zum Motor des Strassenbaus. In: PFISTER, CHRISTIAN (Hrsg.): *Das 1950er Syndrom. Der Weg in die Konsumgesellschaft*. 2. Auflage. Bern, Stuttgart, Wien: Haupt, 1996, Publikation der Akademischen Kommission der Universität Bern.
- 91 OCHSENBEIN, GREGOR: *Strassenbau und Strassenkosten ohne Ende: eine systemtheoretische Analyse eines sich selbst verstärkenden Prozesses im 20. Jahrhundert*. Lizentiatsarbeit Historisches Institut Universität Bern, Bern, 2000.
- 92 MERKI, CHRISTOPH MARIA: *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930*. Wien, Köln, Weimar: Böhlau, 2002.
- 93 ACKERMANN, MICHAEL: *Konzepte und Entscheidungen in der Planung der schweizerischen Nationalstrassen von 1927 bis 1961*. Dissertation Universität Zürich, Bern, 1992.
- 94 NUSSBAUM, URS: *Motorisiert, politisiert und akzeptiert. Das erste Bundesgesetz über den Motorfahrzeug und Fahrradverkehr von 1932 als Lösungsversuch moderner Strassenverkehrsprobleme*. Dissertation der Phil. hist. Fakultät Universität Zürich, Bern, 1989.

Jahre an der Philosophisch historischen Fakultät der Universität Zürich der Geschichte des Strassenverkehrs entgegengebracht wurde.

Neuere Forschungsarbeiten zur Eisenbahngeschichte suchte man beinahe vergebens, hätte das Thema nicht an der Abteilung für Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte des Historischen Instituts der Universität Bern eine stete Förderung erfahren. In Ermangelung eines Synthesebandes hat die in Bern geleistete Forschungsarbeit bisher wenig öffentlichen Widerhall gefunden. Nebst der vorliegenden liegt bereits die Dissertation von André Kirchhofer vor, die den ‚ideengeschichtlichen Überbau‘ zur Strukturhaltung im schweizerischen Eisenbahnsektor aufgearbeitet hat.<sup>95</sup> Seine Lizentiatsarbeit hatte er bereits der Finanzhilfe des Bundes zugunsten der schweizerischen Privatbahnen gewidmet.<sup>96</sup> Martin Stüber und Daniel Minder haben in ihren Lizentiatsarbeiten Fallstudien zu Eisenbahnen im Zürcher und Berner Oberland durchgeführt, die auf Strassentransportbetriebe umgestellt wurden.<sup>97</sup> Christian Fluri<sup>98</sup> und Daniel Beck<sup>99</sup> haben sich mit dem Marketing schweizerischer Eisenbahnunternehmen auseinandergesetzt, während Simon Fuhrer die Defizitperiode der SBB in den 1970er Jahren einer stark betriebswirtschaftlich orientierten Analyse unterzog.<sup>100</sup> Felix Buchli ging dem politischen Projekt ‚Sanierung der SBB‘ zwischen 1920 und 1944 auf den Grund,<sup>101</sup> während der Autor der vor-

95 KIRCHHOFER (2006).

96 KIRCHHOFER, ANDRÉ: Unentbehrliche Eisenbahn. Die Finanznot der schweizerischen Privatbahnen 1918–1973. Verkehrswissenschaftliche Interpretation – staatliche Reaktion. Lizentiatsarbeit Universität Bern, 2003.

97 STÜBER, MARTIN: Gründe einer Bahnstilllegung. Die Umstellung einer Nebenbahn auf Autobusbetrieb am Beispiel der Wetzikon Meilen-Bahn WMB. Lizentiatsarbeit Historisches Institut Universität Bern, Zürich, 2006; MINDER, DANIEL: Nous sommes de Berné! Die Eisenbahnpolitik im Kanton Bern an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert. Lizentiatsarbeit Historisches Institut Universität Bern, Bern, 2003.

98 FLURI, CHRISTIAN: Mit einem Bein schon im Süden. Die Werbung der BLS in der Nachkriegszeit. Lizentiatsarbeit Historisches Institut Universität Bern, Zuchwil, 2005.

99 BECK, DANIEL: Unter Zugzwang. Die Schweizerischen Bundesbahnen und das Automobil 1945–1975. Lizentiatsarbeit Historisches Institut Universität Bern, Thun, 1999.

100 FUHRER, SIMON: Ineffizient oder Opfer ungünstiger Rahmenbedingungen? Die defizitären Rechnungsabschlüsse der Schweizerischen Bundesbahnen 1945–1982. Lizentiatsarbeit Universität Bern, Bern, 2004.

101 BUCHLI, FELIX: Schweizer, steh zu deinen Bahnen. Lizentiatsarbeit Universität Bern, 2003.