

## Stammbaum und Geschichte der Schweizer Eisenbahn

Schweizerinnen und Schweizer lieben ihre Eisenbahn, sie ist Teil unserer nationalen Identität. Die Eisenbahnen nehmen im hiesigen Verkehrswesen einen überaus wichtigen Stellenwert ein – doch die Geschichtsforschung interessierte sich bis anhin kaum dafür. Die neue Internet-Datenbank «Trainbase» erlaubt einen Blick in die Schweizer Verkehrsgeschichte und deckt erstaunliche Zusammenhänge auf.

Ein moderner Intercity-Neigezug in der Region Neuenburg.



Den meisten Schweizerinnen und Schweizern fällt es schwer, sich ihr Land ohne ein dichtes Eisenbahnnetz vorzustellen. Doch weder Eisenbahnen noch der Verkehr im Allgemeinen haben in der Geschichtsschreibung grosse Beachtung gefunden. Dies erstaunt um so mehr, da das schweizerische Eisenbahnsystem in verschiedener Hinsicht speziell ist: Während zum Beispiel in den meisten europäischen Industrienationen unrentable Linien stillgelegt wurden, blieb das Netz hierzulande (fast) gleich gross wie zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Auf Drängen der Kantone gewichtete der Bund den Erhalt der Verkehrsverbindungen höher als die wirtschaftliche Effizienz. Dank der neuen Datenbank lassen sich solche Zusammenhänge zwischen Eisenbahn- und Finanzpolitik herleiten.

### Umfassende Datenbank über die Eisenbahn

Die neue Eisenbahn-Datenbank «Trainbase» erschliesst einen wichtigen Quellenbestand zur Eisenbahngeschichte des 20. Jahrhunderts in der Schweiz. Sie umfasst alle verfügbaren Daten der SBB sowie aller schweizerischen Überlandbahnen zwischen 1920 und 1982. Sie ist seit kurzem online und frei zugänglich. In geduldiger Kleinarbeit haben Mitarbeiter und Studierende der Abteilung für Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte des Historischen Instituts der Universität Bern für jede Schweizer Überlandbahn und für jedes der 62 Geschäftsjahre etwa 100 Angaben

in der Datenbank gespeichert. Trainbase ermöglicht die elektronische Abfrage von Angaben über den bewältigten Verkehr, die Anlagen und das Rollmaterial, die Einkünfte und Kosten, Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen eines ganzen Wirtschaftssektors.

### Unrentable Privatbahnen

Wozu dient eine solche Datenbank, ausser dass sie eine Fundgrube für jeden Eisenbahnfan ist? In der historischen Forschung ist die Arbeit mit Tabellen und Statistiken ausser Mode geraten. Es gibt jedoch Vorteile von quantifizierenden Arbeiten. Damit können Ereignisse und Zusammenhänge sichtbar gemacht werden, die man in «herkömmlichen» Quellen nicht finden kann. Ein Beispiel: Den schweizerischen Privatbahnen wurde seit den 1960er-Jahren immer wieder vorgeworfen, mehr auf Subventionen des Bundes als auf eigenwirtschaftliche, positive Rechnungsabschlüsse hinzuwirken. Die in Trainbase digitalisierten Zahlen bestätigen diesen Trend und relativieren gleichzeitig die Kritik. Die Bahnen operierten in einem sehr stark regulierten Umfeld. Sie durften beispielsweise keinen Auftrag ablehnen oder kostendeckende Preise dafür verlangen. Für bestimmte Güter waren verbindliche «Ausnahmetarife» festgesetzt worden, um gewisse Branchen – wie etwa die Land- und Forstwirtschaft – durch tiefe Transportkosten zu begünstigen. Seit 1958 haben die Bahnen zur Kompensation der dadurch entstandenen

Defizite eine Abgeltung erhalten. Im Wagenladungsverkehr wurde in der nicht kostendeckenden Tarifkategorie sogar eine wesentlich höhere Tonnage befördert als bei den Normaltarifen. Mit jeder einzelnen Tonne zu Ausnahmetarifen fuhren die Privatbahnen einen Verlust ein. Sie hatten keine Möglichkeit, die Tarife auf ein kostendeckendes Niveau zu heben, die Nachfrage zu steuern oder den Transport einer unrentablen Fuhre zu verweigern. Den Eisenbahnunternehmen wurden durch die Politik Rahmenbedingungen auferlegt, die betriebswirtschaftliches Handeln verunmöglichten und zu den hohen Defiziten beitrugen. Dank der Datenbank gelingt es, diesen bisher in der Geschichtsforschung nicht beachteten Aspekt aufzuzeigen und dessen Bedeutung einzuordnen.

Trainbase ermöglicht natürlich auch Recherchen zu ganz anderen Fragestellungen: Der Verlauf der Elektrifizierung etwa, die Folgen der Abschaffung der 3. Klasse oder die Entwicklung des Verkehrs vom Ende des Ersten Weltkriegs bis in die 1980er-Jahre können mit wenigen Mausklicks graphisch dargestellt oder in Tabellen gedruckt werden.

*Jonas Steinmann, Abt. Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte  
www.trainbase.ch. Die Datenaufnahme wurde durch «ViaStoria» und die Uni Bern finanziert; der Schweizerische Nationalfonds ermöglichte das Forschungsprojekt «Zwischen Rentabilität und Service public», in dessen Rahmen Trainbase entstand.*