

**Zeitschrift:** Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire  
**Herausgeber:** [s.n.]  
**Band:** 15 (2008)  
**Heft:** 1

**Rubrik:** Literatur zum Thema = Comptes rendus thématiques

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 26.11.2024

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

---

## Literatur zum Thema

### Comptes rendus thématiques

Michèle Merger,  
Marie-Noëlle Polino (Hg.)  
**Towards a European Intermodal  
Transport Network**  
**Lessons from History. A Critical Bibliography**

Association pour l'histoire de chemins de fer en France (AHICF), Paris 2004, € 15,-

Diese Bibliografie (erhältlich unter [www.trains-fr.org/ahicf/](http://www.trains-fr.org/ahicf/)) ist ein unverzichtbarer Bestandteil jeder Bibliothek zur europäischen Verkehrsgeschichte. Unterteilt in Abschnitte zu 14 Ländern, stellen Fachleute aus der jeweiligen Nation massgebliche Forschungen zur Verkehrsgeschichte vor. Trotz der im Titel genannten Konzentration auf intermodalen Verkehr sind die klassischen Sektoren und Transportmittel vorherrschend. Die zur Auswahl benützten Kriterien sind zwar nicht immer klar und die Erscheinungszeiträume der vorgestellten Arbeiten unterscheiden sich. Das ändert aber nichts an der grossen Nützlichkeit dieses Bandes. Bereits beim ersten Durchblättern wird deutlich, dass die Geschichte der Eisenbahnen lange die Forschungen dominiert hat. Offensichtlich ist auch, dass in Grossbritannien eine grössere Menge und Vielfalt einschlägiger Arbeiten produziert wurden. Der Band hat zwar keinen Index, die beigelegte CD-ROM mit einer elektronischen Kopie des Buchs erlaubt aber schnelle und treffsichere Recherchen. – Als transatlantische Ergänzung zu dieser Bibliografie empfiehlt sich Robert C. Post, *Technology, Transport, and Travel in American History*, Washington D. C. 2003.

Thomas Zeller (University of Maryland)

François Caron  
**Histoire des chemins de fer  
en France**  
Tome II: 1883–1937

Paris, Fayard, 2005, 1048 p., € 38,-

Professeur d'histoire économique et des techniques, François Caron couronne un travail de recherche majeur sur l'histoire ferroviaire en France, initié par sa thèse consacrée à la Compagnie du Nord, par la publication de deux volumes de l'histoire des chemins de fer en France (1997 et 2005). Le second volume, sur lequel porte ce compte rendu, couvre la période de 1883, date des conventions signées entre les six grandes compagnies ferroviaires et l'Etat français, à 1937, année de naissance de la SNCF et de la nationalisation des réseaux.

Si l'ambition est de taille, sa réalisation s'avère convaincante. Plus qu'une simple synthèse de l'évolution du secteur ferroviaire, cette œuvre magistrale se révèle être une histoire globale et très complète du monde ferroviaire, des débats qu'il suscite et de ses effets. L'une des forces essentielles de cet ouvrage réside précisément dans la capacité de l'auteur à inscrire l'histoire des réseaux ferroviaires français dans un cadre économique et social plus large. Il montre notamment comment les compagnies évoluent sous de multiples pressions – financières, politiques, publiques, syndicales – qui modifient sans cesse le régime des chemins de fer et transforment aussi l'usage de ce moyen de transport.

Les contraintes subies par les compagnies sont avant tout d'ordre financier. D'un côté, l'exigence d'accroître l'étendue

géographique des réseaux, contenue notamment dans les conventions de 1883 qui prévoient d'accroître le nombre de lignes à construire, implique une hausse considérable des coûts de construction et d'exploitation. De l'autre, l'exigence de rentabilité du capital et la pression politique visant à limiter la hausse des tarifs et l'endettement des compagnies auprès de l'Etat, incitent les compagnies à restreindre les investissements ferroviaires et à rationaliser leur exploitation. Cette contradiction flagrante entre les besoins de transport et les efforts d'économie se traduisent par des crises successives du système ferroviaire au tournant du siècle (1898–1900 et 1905–1906). L'insuffisance des investissements en matériel, en personnel et en nouvelles technologies provoque en effet la surcharge des réseaux, l'encombrement des gares et la recrudescence des accidents ferroviaires. Dès lors, ces contraintes financières se répercutent aux niveaux politique et social.

En effet, les plaintes exprimées par les usagers sur la qualité du service ferroviaire (régularité, confort, tarifs, accidents) alimentent les fortes polémiques à l'égard des compagnies sous la III<sup>e</sup> République. Perçues comme les symboles du grand capital tentaculaire, les compagnies et leur financement occupent une place de choix dans les débats politiques passionnés du tournant du siècle. La dénonciation des «féodalités financières» est notamment au cœur du discours des adversaires des compagnies, radicaux ou socialistes, qui véhiculent une vision, caricaturale selon Caron, des rapports entre l'Etat et le «Grand Capital». Aux controverses politiques s'ajoute la montée en puissance dès 1891 d'une vigoureuse contestation syndicale, résultant d'une réelle aggravation des conditions de travail (pénibilité, surcharge) et de conditions salariales insuffisantes pour compenser «la vie chère». Bien que durement réprimée et entravée par des divisions internes, la lutte syndi-

cale connaît son apogée à l'occasion de la grève d'octobre 1910. Cette grève, particulièrement suivie sur le réseau du Nord, contribue à modifier le rapport de force entre compagnies et syndicats cheminots. Axé sur l'unification et l'amélioration de leurs retraites, la réduction de la pénibilité du travail et la hausse de leurs revenus, le combat des cheminots n'en est pas moins décrié par ceux qui les considéraient comme des privilégiés. Les propos d'un journaliste du *Figaro* qualifiant les agents des chemins de fer «des plus favorisés dans la grande armée des travailleurs» (409) frappe par sa brûlante actualité à l'heure de la réforme des régimes spéciaux en France.

Loin d'une histoire froide des techniques et des réseaux, Caron accorde une place privilégiée aux acteurs et actrices qui sont au premier plan de cette histoire ferroviaire, en étudiant le profil des financiers et des dirigeants des compagnies, en restituant l'influence des ingénieurs, constructeurs et employé-e-s des compagnies dans les traits spécifiques de chaque réseau, en dressant l'évolution du mouvement syndical, et enfin en restituant le rôle des usagers – la clientèle formée des voyageurs et des entreprises – dans l'adaptation de l'offre de transport.

Cet ouvrage redonne également tout son poids au rôle du chemin de fer dans l'activité économique et en examine le mode d'influence. L'étude des stratégies suivies par les compagnies montre l'impact des chemins de fer sur l'évolution de la croissance et sur l'essor de secteurs économiques. Outre l'effet en amont des commandes ferroviaires, mentionnons à titre d'exemple l'étroite complémentarité entre l'offre commerciale des compagnies (diversification des destinations, billets de vacances, trains de plaisir) et le développement conjoint des nouvelles formes de tourisme (balnéaire, thermal, religieux). A l'inverse, l'auteur met en évidence

l'impact des périodes de crise ou de croissance économique sur les compagnies et la pression que le marché exerce sur l'offre de transport, contraignant les compagnies à s'adapter aux exigences du trafic, de la sécurité et de l'innovation technologique.

Le traitement du rapport entre les compagnies privées et l'Etat s'avère en revanche plus problématique. François Caron réfute parfois de manière quelque peu rapide les controverses dont ont fait l'objet les compagnies privées, qualifiant ainsi la critique syndicale de «vision caricaturale des réalités ferroviaires». (37) De même, s'il est indéniable que la «tutelle administrative de l'Etat» sur les compagnies ferroviaires a pesé sur la rentabilité des capitaux et limité les investissements, son jugement sur le caractère excessif de l'interventionnisme de l'Etat semble discutable. L'Etat, en limitant les ajustements des tarifs aux coûts de production des compagnies n'a-t-il pas été le garant d'une accessibilité plus démocratique à ce mode de transport? En exigeant la construction de lignes secondaires moins rentable que les axes principaux, n'a-t-il pas été le défenseur d'un service public, davantage profitable au développement économique et aux usagers du pays qu'aux actionnaires des compagnies?

On peut aussi regretter l'absence de synthèses thématiques sur la longue période entre 1883 et 1937, ainsi que l'absence de graphiques permettant de visualiser l'évolution des nombreuses données chiffrées que contient l'ouvrage. Il convient néanmoins de souligner la qualité et la richesse des informations de cette œuvre, qui constitue sans aucun doute un ouvrage de références, dont l'existence pour l'histoire des chemins de fer en Suisse fait malheureusement défaut.

Marc Gigase (Lausanne)

**Ralf Roth**  
**Das Jahrhundert der Eisenbahn**  
**Die Herrschaft über Raum und Zeit,**  
**1800–1914**

Jan Thorbecke, Ostfildern 2005, 288 S.,  
 zahlreiche Abb., € 28,-

Die Geschichte der deutschen Eisenbahn im 19. Jahrhundert, ihrer Revolutionierung der Mobilität und ihrer Bedeutung für den industriellen Take-off des Landes, scheint weitgehend erforscht. Die technik- und wirtschaftsgeschichtlichen Abhandlungen erörterten die Bedeutung des Eisenbahnbaus im Rahmen der Industrialisierung Deutschlands durch Stahlverbrauch oder die Beschleunigung des Warenaustauschs. Schivelbuschs *Geschichte der Eisenbahnreise* widmete sich damals neu der Kultur- und Mentalitätsgeschichte, während die Publikation *Zug der Zeit – Zeit der Züge* zum 150-Jahr-Jubiläum der Deutschen Bahn die bunte Vielfalt der Facetten der Forschung – wirtschaftlich, kulturell, politisch, ästhetisch – zur Eisenbahngeschichte aufzeigte. Es erstaunt deshalb erst einmal, dass mit Ralf Roths *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914* eine neue Veröffentlichung zur deutschen Eisenbahngeschichte vorliegt. Zumal sie von der Deutschen Bahn AG initiiert wurde, die sich schon bei dem genannten Ausstellungskatalog zum Jubiläum äusserst schwer tat und bis heute ein gespaltenes Verhältnis zur eigenen Geschichte hat, wie sich aktuell an einer Ausstellung über nationalsozialistische Transporte von Kindern nach Auschwitz zeigt.

Ralf Roths Untersuchung präsentiert sich mit einem breiten Forschungsansatz, da er Mobilität nicht nur als Verkehr begreift, sondern die multidimensionalen Folgen der technischen Revolution im wirtschaftlichen, sozialen, politischen und kulturellen Bereich mit einbezieht. Seine umfassende Herangehensweise

gliedert sich in drei Themenbereiche: Im ersten untersucht er die Gründe für den Durchbruch des neuen Verkehrsmittels Eisenbahn gegen die Konkurrenz, Interessen und Argumente der Befürworter und Gegner sowie die Visionen, die sich mit der Verkehrsinnovation verbanden. Weiter fragt er nach der technischen Entstehung und der Entwicklung des Netzes im Widerstreit verschiedener Interessen und der Eisenbahn im Spannungsfeld der 1848er-Revolution zwischen Transportmittel des Aufstands und der Konterrevolution. Die kaum zu unterschätzenden Folgen für Mobilität und Migration aller Bevölkerungsschichten, für den rapiden Wandel des Anlitzes von Gross- und Kleinstädten und die dadurch hervorgerufenen kulturpessimistischen «grünen» Bewegungen des späten 19. Jahrhunderts bilden den Abschluss der Betrachtungen.

Von einer Zwangsläufigkeit der Durchsetzung der besten Technologie konnte bei den Verkehrsdiskussionen keineswegs die Rede sein: Roth schildert die Innovationsfähigkeit des Kutschensystems durch die Eilpostkutsche und räumt nebenbei mit dem Mythos auf, erst die Bahn habe Zeitvereinheitlichung und Pünktlichkeit geschaffen. Auch bei den erbitterten Diskussionen um eine spurgebundene Bahn oder ein Strassen-Dampflokomobil stand der Sieger keineswegs fest. Innovation und Fortschritt bildeten sich in der Auseinandersetzung der Meinungen und Interessen. Treibender Faktor der technischen Entwicklung waren auch die überbordenden Utopien, die sich mit der Verkehrsrevolution verbanden: die Abschaffung der Kriege, der uneingeschränkte Wohlstand und die universale Bildung, wie sie etwa der Eisenbahnplaner Friedrich List versprach. Mögen wir darüber heute lächeln, so lässt sich doch festhalten, dass die Eisenbahn mit ihrer enormen Bedeutung für den Transport der Arbeiter und den Austausch von Rohstoffen und Waren

zwischen den Städten in der Tat – wie es damals hiess – der «Leichenwagen» war, «auf welchem Absolutismus und Feudalismus zum Kirchhofe gefahren werden» (Friedrich Harkort). Des einen Hoffnung, des andern Abscheu: Den Gegnern der Bahn, deren vielfältige Argumente und Interessenlagen ausführlich erörtert werden, schien das Dampfross eine «Saat von Drachenzähnen, die eine Revolution erzeugen müsse» (König August von Hannover).

Das «Eisenbahnfieber» jedenfalls brach los mit seinen gigantischen Investitionssummen, die vor allem von Privatbürgern aufgebracht wurden, und einem rasch anwachsenden Netz. Und dies vor allem im Ruhrgebiet, dem Gravitationszentrum der deutschen Industrialisierung, wo sich Lokomotive und Schienen mit Kohlenförderung und Stahlherstellung zu einem Komplex von ungeheurer wirtschaftlicher Dynamik entwickelten. Hier hätte man sich allerdings etwas mehr *hard facts* der Wirtschaftsgeschichte gewünscht, die dieses Ineinandergreifen im strukturellen Wandel belegen, als nur ein paar Angaben über das fulminante Wachstum der Güter- und Personenkilometer der Bahn.

Geradezu spannend zu lesen dann die Rolle der Eisenbahn in der Revolution von 1848. Der Streit zwischen den Industriellen in den preussischen Westprovinzen und den ostelbischen Agrariern um den Bau von Bahnen bildete den Auftakt der Revolution. An den Bahnstrecken und den Bahnhöfen fokussierte sich das Geschehen des Aufstands. Hier wurden nicht nur Truppen oder Aufständische transportiert, in den Bahnhofshallen Kontrolle über den Gegner ausgeübt, sondern auch Nachrichten transportiert, ohne welche die politischen Organe kaum handlungsfähig waren. Als «multifunktionales Kommunikationsmittel» verhielt sich die neue Technologie gleichgültig gegenüber alter und neuer Ordnung.

Sie wirkte sich aber, wie Roth deutlich betont, von Beginn positiv für die Mobilität der Unterschichten aus, die den weit überwiegenden Anteil der Bahnkunden stellten. Als Benutzer der 3.- und 4.-Klasswaggons trugen sie massgeblich zum finanziellen Erfolg der Bahngesellschaften bei, profitierten aber als Letzte von Verbesserungen des Komforts. Die deutschen Bahnen lösten wahre Völkerwanderungen aus, wenn sie ländliche Schichten aus dem Osten in die Metropole Berlin oder in das Ruhrgebiet transportierten. In Letzterem schossen durch die Schienenstränge plötzlich Städte wie Oberhausen aus der Heide empor; aus abgelegenen Dörfern wurden Grosstädte mit Zechenbauten, Fördergruben, Stahlwerken. Heutige Verkehrsknotenpunkte wie Frankfurt am Main schufen die Grundlagen ihrer Stellung durch eine hegemoniale Eisenbahnpolitik und einen repräsentativen, die Reichshauptstadt übertrumpfenden Bahnhof. Schliesslich ermöglichten die Bahnen völlig neue stadtplanerische Entwicklungen. An den Stadträndern entstanden Massenwohnungen, die durch den Zug und spätere innerstädtische Bahnen schnell erreicht werden konnten. Auch die Villenvororte der reichen Schichten orientierten sich am Bahnanschluss; städtische Entwicklungen der Bebauung lassen sich oftmals wie eine Perlenkette entlang den Trassen der Bahn verfolgen. Und schliesslich diente denen, die genug hatten von wuchernden Schienenarealen, Stellwerken, Reparaturhallen und Brückenbauten die Bahn als Fluchtmittel in die geliebte Natur.

Ralf Roth schildert die sozialen und kulturellen Folgen der neuen Verkehrstechnik ebenso umfassend und treffend, wie er Entstehungsbedingungen und Akteure skizziert und die Entwicklung des Netzes im Widerstreit privater oder öffentlicher Leitung ausbreitet. Das Buch besticht nicht unbedingt dadurch, dass es neue Fakten und Interpretationen zur deutschen

Eisenbahngeschichte liefert. Die Zusammenfassung der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Aspekte der Verkehrsrevolution des 19. Jahrhunderts lässt das Buch dennoch zu einem Standardwerk werden. Da es zudem seine Wissenschaftlichkeit in einer menschenfreundlichen Prosa auszudrücken vermag, eignet es sich für jeden Bahninteressierten als Grundlageninformation. Weniger positiv fällt das Urteil über die Leistungen des Thorbecke Verlags aus. Warum das vom Autor beschriebene Gemälde von Adolph Menzel nicht neben dem Text abgedruckt wird, sondern 60 Seiten später, bleibt ein Rätsel. Dass graue Buchstaben auf weissem Papier kaum zu lesen sind, müsste ein Gestalter wissen. Ebenso sollte ein Lektor den Bankier Bleichröder nicht ein paar Zeilen später als Bleichschörder durchgehen lassen.

*Walter Hochreiter (Weil am Rhein)*

**ViaStoria und Kilian T. Elsasser (Hg.)  
Der direkte Weg in den Süden  
Die Geschichte der Gotthardbahn**

AS-Verlag, Zürich 2007, 232 S., zahlreiche Abb., Fr. 98.–

Zeitlos gegenwärtig, begleitet von jener ungebrochenen Faszination, die das Verkehrsmittel «Eisenbahn» seit seiner kommerziellen Nutzung ab dem ersten Drittel des 19. Jahrhunderts stets begleitet und charakterisiert hat, «bewegt» (und «erhitzt») das Thema «Eisenbahn» auch gegenwärtig die Gemüter eines RezipientInnenkreises, der von allgemein Interessierten bis hin zu politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsträgern reicht. Dies dokumentiert sich nicht nur in der enormen Bedeutung, die der Eisenbahn vor dem Hintergrund anstehender ökonomischer sowie ökologischer Herausforderungen im aktuellen verkehrspolitischen und -historischen Diskurs beigemessen wird, sondern insbesondere auch in einer ver-

stärkt wahrnehmbaren wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit dem Phänomen «Eisenbahn» – sei es im Bereich der technischen (Natur-)Wissenschaften wie auch innerhalb der Geisteswissenschaften, wo «Eisenbahn» jenseits ihrer bisherigen «Zuordnung» als primär technikzentriertes Phänomen, zunehmend als Bestandteil und Ausdruck kultureller Befindlichkeiten rezipiert und diskutiert wird.

Schliesslich spiegelt sich der anscheinend zeitlose «Trend» zur Auseinandersetzung mit dem Thema Eisenbahn auch in regelmässig wiederkehrenden, medial zum Teil aufwendig inszenierten «Jubiläumsfeiern» und «Gedenkjahren» wider, im Rahmen derer man eisenbahnhistorisch und -technisch bedeutsamer Ereignisse erinnert – nicht zuletzt auch aus Gründen eines vermeintlich identitätsstiftenden, politisch motivierten «Nationalstolzes».

Darauf verweisen nicht nur eine beinahe unübersichtliche Menge an populärwissenschaftlichen Publikationen, sondern darüber hinaus auch das Bestreben diverser Institutionen, Geschichte, Entwicklung und Bedeutung der «Eisenbahn» im Rahmen von Ausstellungen oder Museen – begleitet von entsprechenden Publikationen wie Ausstellungs- und Museumskatalogen – für einen breitestmöglichen InteressentInnenkreis aufzubereiten und zugänglich zu machen.

Obzwar auch der vorliegende Band vor dem Hintergrund eines «Jubiläums» entstanden ist (125 Jahre Gotthardbahn), positioniert sich das Werk doch in mehrfacher Hinsicht als Arbeit, die sich aufgrund ihrer thematischen, methodischen und auch didaktischen Ausrichtung im oben dargelegten Sinne weit jenseits einer national verklärten Erinnerungskultur bewegt.

So gewährt Lukas Vogel (*Der Durchlass im Alpenwall: Planung und Bau – 1860er-Jahre bis 1882*) Einblicke in die vielschichtige Genese der Entstehung

der Gotthardbahn, für deren Realisierung neben allgemein politischen Zielsetzungen vor allem auch die Finanzierungsproblematik (die Gotthardbahn als «internationales Finanzierungsprojekt») sowie strategische Gesichtspunkte massgebend waren. Dabei wird auch die «internationale» Dimension der Gotthardbahn entsprechend herausgearbeitet. Gleichzeitig skizziert er die Entstehungsbedingungen der Bahn nicht nur aus arbeitstechnischer Perspektive, sondern richtet den Blick auch auf die wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen derjenigen, die seinerzeit das Projekt Gotthardbahn realisierten – die BahnarbeiterInnen.

Thomas Frey (*Die Gotthardbahn boomt – 1882–1914*) erweitert das thematische Paradigma Lukas Vogels etwa um die Aspekte des durch den Bahnbau allgemein bedingten (land)wirtschaftlichen Strukturwandels der an der Trasse gelegenen Gemeinden oder der allgemeinen Verkehrsentwicklung auf der Gotthardbahn und beschreibt deren weitere Entwicklung bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs.

Kilian T. Elsasser setzt den chronologischen Durchgang mit zwei Beiträgen fort und thematisiert anhand der Fragestellungen *Einheimische «weisse» statt deutsche schwarze Kohle – 1914–1945* sowie *Brücke zwischen Deutschland und Italien – 1945–1982* zwei konträre, aber jeweils für sich gesehen höchst aufschlussreiche Fragestellungen: Einmal legt er die «Elektrifizierungsgeschichte» der Gotthardbahn und deren diesbezügliche Bedeutung für den Schweizer Lokomotivbau dar, zum anderen verweist er über die Analyse der (betriebs)wirtschaftlichen Entwicklung der Gotthardbahn insbesondere seit den 1960er-Jahren auf die ersten Überlegungen zum Bau eines Gotthard-Basistunnels.

Dem Aspekt allgemeiner Schweizer (Eisenbahn-)Verkehrspolitik im europäischen Kontext widmet sich in weiterer Folge der Beitrag von Gisela Hürlimann

(*Schweizerische Verkehrspolitik für Europa – 1982–2007*).

Schliesslich widmen sich die beiden letzten Beiträge von Ruedi Weidmann (*46 Jahre NEAT: Die Geschichte einer kollektiven Planung*) und Toni Häfliger (*Die Gotthard Bergstrecke – ein erhaltenswertes Kulturgut*) der unmittelbaren Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der «Gotthardbahn», und zwar sowohl hinsichtlich der Realisierung der Neuen Eisenbahn Alpentransversale (NEAT) bestehend aus den Bahnverbindungen der Lötschberg-Simplon-Achse mit dem Lötschberg-Basistunnel (der am 9. Dezember 2007 vorläufig einspurig in Betrieb genommen wurde) und der Gotthard-Achse mit dem in Bau befindlichen Gotthard-Basistunnel (geplante Eröffnung 2016) – als auch bezüglich der Überlegungen ob und welche Zukunft eine als Weltkulturerbe weiter bestehende Gotthard-Bergstrecke nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels haben könnte.

Abgeschlossen wird der Band durch eine im «Anhang» wiedergegebene chronologische Übersicht, beginnend mit dem Schlussprotokoll der internationalen Gotthardkonferenz 1869, im Rahmen derer Bau und Finanzierung der Gotthard-Bahn festgelegt wurden, bis hin zu der im Jahr 2016 geplanten Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und der für 2019 ins Auge gefassten Eröffnung des Ceneri-Tunnels, womit der thematisch-chronologische Fokus des Bandes noch einmal umrissen ist.

Insgesamt ermöglichen eine gelungene Verknüpfung der Präsentation wissenschaftlicher Forschungsergebnisse mit einem leserInnenzentriert-didaktischen Vermittlungsanspruch auf Transparenz der thematischen Progression und einer auf chronologischer Übersichtlichkeit beruhenden Kapitelgliederung vielfältige Zugänge zu einer faszinierenden Thematik.

*Nikolaus Reisinger (Graz)*

**Markus Höschen**  
**Nationaler Starrsinn**  
**oder ökologisches Umdenken?**  
**Politische Konflikte**  
**um den Schweizer Alpen transit**  
**im ausgehenden 20. Jahrhundert**

Martin Meidenbauer Verlagsbuchhandlung,  
 München 2007, 474 Seiten, € 59,90

Mal ist er wohltuend, mal tut er auch weh, immer aber ist er lehrreich: der Aussenblick. Dies gilt in hohem Mass für Markus Höschens Paderborner Dissertation über die neuste Geschichte des Schweizer Alpen transits. Höschens Interesse wurde geweckt von den grossen Schweizer Bahnprojekten «Bahn 2000» und «NEAT». Seiner Einschätzung nach hat die «Schweiz im ausgehenden 20. Jahrhundert in der Verkehrs- und Umweltpolitik zukunftsweisende Projekte verwirklicht, die in dieser Form in Europa einzigartig sind». (17) Zwei Hauptfragestellungen prägen das umfangreiche Werk. Erstens beleuchtet Höschen die schweizerische Verkehrspolitik aus der Binnensicht, indem er die Motive und Interessen der verschiedenen Akteure analysiert und dabei speziell auf die regionalpolitischen Aspekte der NEAT-Vorlagen eingeht. Zweitens beleuchtet er die schweizerische Politik aus der Perspektive des europäischen Beziehungsgeflechts. Die Schweiz wird darin als ein Land gezeigt, welches sich in einem von allen Seiten als schwierig wahrgenommenen Prozess seinen Platz im zusammenrückenden Europa sucht. Insbesondere thematisiert der Autor das verkehrspolitische Verhältnis zu den Anrainerstaaten Deutschland, Österreich, Frankreich und Italien.

Bereits 1971 hatte die «Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen» (KEA) die Notwendigkeit eines transitpolitischen Wandels deutlich gemacht und die SBB hielten ein Flachbahnprojekt in der Schublade bereit. Angesichts rezessionsbedingter Knappheiten entschied sich der Bundesrat



1976 aber für eine «Minilösung», den Ausbau der Lötschberg-Bergstrecke auf den Doppelspurbetrieb, primär aus güterverkehrspolitischen Erwägungen, aber auch um einen regionalpolitischen Ausgleich für den nicht realisierten Rawil-Strasstunnel zu schaffen. Diese «Vorgeschichte» beleuchtet Höschen nur kurz, um sich dann sehr ausführlich der Zeit zwischen 1980 und 1992 zuzuwenden. Interessant ist dabei sein Periodisierungsansatz, welcher eine Ära des Verkehrsministers Schlumpf von einer Ära des Verkehrsministers Ogi unterscheidet und so den Kontinuitäten in der Verwaltung geringeren Stellenwert einräumt, als dies wohl die meisten inländischen Historikerinnen und Historiker getan hätten.

Die Ära Schlumpf war geprägt von einer weitgehenden Entscheidungsfähigkeit des politischen Systems in der Frage des Alpentransits. Gefangen im Netz regionalpolitischer Begehrlichkeiten – insbesondere pochte die Ostschweiz vehement auf das aus dem 19. Jahrhundert stammende sogenannte Ostalpenbahnversprechen – hoffte Schlumpf auf einen Durchbruch im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption, welcher sich bekanntlich nicht einstellte, vielmehr erlitt die daraus abgeleitete Vorlage einer Koordinierten Verkehrspolitik (KVP) 1988 an der Urne Schiffbruch. Höschen kritisiert die schweizerische Güterverkehrspolitik dieser Jahre aber mit einleuchtenden Argumenten auch aus einem ganz anderem Grund: durch ihre Ausrichtung auf eine reine Kapazitätsplanung wurde der Faktor Transportzeit ausgeblendet, welcher im Zusammenhang mit neuen Produktionsformen (*just in time*) rasch an Bedeutung gewann. Diesbezüglich beeinträchtigte vor allem die Eröffnung des Gotthard-Strasstunnels 1980 die Konkurrenzfähigkeit der Bahn zunehmend.

Die damit zusammenhängend wachsende Zahl der ungeliebten Lastwagen

im Alpentransit war einer von mehreren Gründen, welche in der Ära Ogi ab 1988 Bewegung in die schweizerische Verkehrspolitik brachten. Eine wichtige Rolle spielte weiter die allgemeine umweltpolitische Aufbruchstimmung in der Schweiz der zweiten Hälfte der 1980er-Jahre. Und schliesslich verstärkte sich der Druck von aussen durch die Einführung des EG-Binnenmarktes und der damit verbundenen Aufnahme von Transitverhandlungen sowie durch die Verhandlungen zum Europäischen Wirtschaftsraum (EWR). Die Schweiz beharrte darin mit einem gewissen Starrsinn auf der Beibehaltung der 28-Tonnen-Limite für Lastwagen in der Schweiz und forderte gleichzeitig mit einer schönen Portion Unverfrorenheit den Zutritt von 40-Tönnern schweizerischer Provenienz auf dem Gebiet der Europäischen Gemeinschaft. Interessant ist, wie Höschen die 28-Tonnen-Limite als Mythos entlarvt, da weniger das Gesamtgewicht der Lastwagen als der Druck auf die einzelne Achse über die Belastung einer Strasse durch den Schwerverkehr entscheidet. Mit einer gewissen Bauernschläue, aber auch gebunden durch innenpolitische Konstellationen, beharrten die Schweizer auf dieser Gewichtseinschränkung und brachten die Verhandlungen mit der EU damit an den Rand des Scheiterns. Dass 1992 dennoch ein Transitvertrag unterzeichnet wurde, hing erstens mit der geschickten Verhandlungsführung von Verkehrsminister Ogi zusammen, welcher mit seiner *Chum und Lueg*-Politik den europäischen Entscheidungsträgern immer wieder einen Anschauungsunterricht der Situation im Urner Reusstal bot, was nach Meinung des Autors durchaus nicht ohne Wirkung blieb. Zweitens ermöglichten die Schweizer mit dem Überlaufmodell aber auch einer beschränkten Zahl von 40-Tönnern den Zugang zur Schweiz und konnten so nicht mehr vollständig an der 28-Tonnen-Limite festhalten. Drittens

musste die Schweiz mit dem Versprechen, auf eigene Kosten einen Flachbahnkorridor durch die Alpen zu bauen, einen entsprechenden Preis für den aus ihrer Sicht sehr vorteilhaften Vertrag bezahlen. Einen hohen Preis, der sich durch die aus regionalpolitischen Gründen abgeleitete Notwendigkeit eines zweiten Korridors am Lötschberg noch enorm erhöhte (sowie durch den Vereinatunnel als Zugeständnis an die schmolle Ostschweiz). Viertens war die Konstellation auf Seiten der EU günstig, weil mit dem Belgier Karel von Miert der EU-Verkehrskommissar den schweizerischen Anliegen viel Verständnis entgegenbrachte, mehr zumindest als die meisten Verkehrsminister in den einzelnen EU-Ländern.

Die Titelfrage – «nationaler Starrsinn oder ökologisches Umdenken» – beantwortet der Autor nur implizit, aber doch recht klar und differenziert: Es war beides, wobei er deutlich macht, dass der «nationale Starrsinn» stark durch die Mechanismen des politischen Systems der Schweiz determiniert wurde, die allerdings von den politischen Exponenten wenig verstanden worden sind. Markus Höschen hat mit seiner Dissertation einen wesentlichen Beitrag zur neueren Schweizer Geschichtsschreibung geleistet und eine ganze Reihe von Aktenbeständen erstmals aufgearbeitet und zugänglich gemacht. Auch wenn die Erzählstruktur, welche Innen- und Außenpolitik trennt, streckenweise den Lesefluss hemmt und der Leser bisweilen in der Vielfalt der Details eine ordnende Hand vermisst: Sein insgesamt überzeugendes Buch ruft die Bedeutung der Güterverkehrsgeschichte gerade für die Schweiz in Erinnerung, sie weckt aber auch das Interesse an einem Blick nach aussen: Welchen Einfluss hat die schweizerische Verkehrspolitik auf die Europäische Union? Stimmt die These, dass der schweizerische Weg durchaus wahrgenommen wird und zwar als Vorbild und nicht als abstruser Son-

derfall, oder ist die Schweiz doch nur der berühmte weisse Fleck inmitten der immer grösser werdenden Karte der EU?

*Ueli Haefeli (Luzern)*

**Gisela Hürlimann**  
**Die Eisenbahn der Zukunft**  
**Automatisierung, Schnellverkehr**  
**und Modernisierung bei den SBB**  
**1955 bis 2005**

Chronos Verlag, Zürich 2007, 408 S., Fr. 48.–

Wann, zumal aus historisch-wissenschaftlicher Optik, hört die «Gegenwart» auf und fängt die «Geschichte» an? Die Historikerin Gisela Hürlimann hat an der Universität Zürich als Dissertation (Professoren Jakob Tanner und David Gugerli) eine breit gefasste Untersuchung über die SBB vorgelegt, die von 1955 bis ins Jahr 2005 und – perspektivisch – sogar bis in die Zukunft reicht. Darf man das als Historikerin?

Es wäre sehr schade, hätte es Gisela Hürlimann nicht gewagt. Um das Wichtigste vorwegzunehmen: Es handelt sich um eine rundum fundierte, klug konzipierte und angenehm flüssig geschriebene Studie. Verkehrsgeschichtlicher Ausgangspunkt bildet die rasante Automobilisierung nach dem Zweiten Weltkrieg, welche die SBB mehr und mehr in eine existenzbedrohende Krise stürzte, was sich unter anderem in wachsenden Defiziten ab den 1960er-Jahren äusserte. Die Strategie der SBB gegen die Herausforderung des Automobils konzentrierte sich auf drei Kernbereiche, die Gisela Hürlimann als «übergeordnete Paradigmen» in ihrer Arbeit fokussiert und anhand ausgewählter Einzelbeispiele jeweils konkretisiert. An den Anfang stellt sie das «Kybernetikparadigma», welches die Anstrengungen der SBB zur Rationalisierung (Personalabbau) durch Automatisierung

und Zentralisierung der Betriebsabläufe reflektiert. Sehr schön kommt hier zum Ausdruck, wie dieses zukunftssträchtige Programm zwar viel Euphorie auslöste, aber angesichts der EDV-Möglichkeiten der 1960er-Jahre vorerst kaum Resultate zeitigte. Als zweites Paradigma untersucht die Autorin die Modernisierung der SBB durch Beschleunigung, was nicht nur den Taktfahrplan hervorbrachte, sondern nach ethischen Geburtswehen letztendlich in die Grossprojekte von «Bahn 2000» und der NEAT mündete. Drittens sodann verortet das «Service-public-Paradigma» die SBB im zunehmend angespannten gesellschafts-politischen und verkehrswirtschaftlichen Kontext (zum Beispiel Leistungsaufträge, Entgeltungen für gemeinwirtschaftliche Aufgaben).

Abschliessend bündelt die Autorin die drei Ebenen in einer Synthese, wobei sie herauschält, wie diese in oft enger gegenseitiger Abhängigkeit standen. So war etwa der Taktfahrplan als Angebotsverbesserung eine Beschleunigungsmassnahme, zugleich aber auch ein hilfreiches Instrument zur Optimierung der Automatisierung. Erst diese Interferenz verhalf dieser lange Zeit ungeliebten, «subversiven» Innovation unternehmensintern zum Durchbruch. Gisela Hürlimann zeichnet somit nicht einfach nur nach, was wann geschehen ist. Vielmehr, und darin liegt der eigentliche Hauptwert dieser Studie, richtet sie ihr Augenmerk auf die Prozesse und Strukturen, die Innovationen und die damit verbundenen Entscheidungsfindungen unternehmensintern überhaupt erst ermöglichten. Als sehr fruchtbar erweist sich in diesem Zusammenhang im Übrigen der Einbezug internationaler Aspekte, vornehmlich natürlich der Bahnpolitik innerhalb der EU, welche die jüngere Entwicklung der SBB mitunter richtungsweisend prägte.

Mit ihrem umfangreichen Quellenmaterial, darunter diverse Interviews mit

ehemaligen Exponenten der SBB wie Benedikt Weibel, weiss Gisela Hürlimann sicher und erhellend umzugehen. Der rote Faden geht in dieser gut strukturierten, exakt dokumentierten und argumentativ überzeugenden Arbeit trotz der (technischen) Komplexität der Themenfelder nicht verloren. Wie die Autorin selbst schreibt, deckt ihr Beitrag nur Teilaspekte einer noch zu erarbeitenden umfassenden neuzeitlichen Bahngeschichte ab. Dazu bietet er zweifellos eine gelungene und anregende Grundlage. Interessant wäre beispielsweise zu erfahren, wie andere Schweizer Bahngesellschaften auf die damaligen Zeichen der Zeit reagierten und warum ihre Reaktionsmuster, verstanden als Prozesse der Entscheidungsfindung und -durchsetzung, allenfalls divergierten.

*Thomas Frey (Bern)*

**Gijs Mom, Laurent Tissot (éd.)  
Road History  
Planning, Building and Use**

Editions Alphil, Neuchâtel 2007, 207 p., FS 42.–

Progressivement délaissées depuis le milieu du XIXe siècle avec l'arrivée du chemin de fer, les routes connaissent durant les premières décennies du XXe siècle un tournant majeur de leur histoire avec l'apparition du transport mécanisé. De par sa vitesse, son poids ou l'espace qu'elle occupe dans les villes, l'automobile pose en effet des problèmes conséquents à la société, que cela soit au niveau de sa relation avec les autres utilisateurs des routes, de la détérioration accélérée de ces dernières ou des embouteillages de plus en plus importants dans les centres urbains. Le tourisme automobile crée également de nouvelles attentes en matière de déplacements. Une partie de ces problèmes peut être résolue par une amélioration de l'état des routes. Cette mesure nécessite toute-

fois des investissements conséquents auxquels les autorités locales ou régionales, jusque-là en charge de ces infrastructures, ne sont pas à même de faire face. Une refonte structurelle de la gestion du réseau routier doit donc se faire à l'échelon national, de manière à bien organiser la mobilisation et la distribution des fonds nécessaires aux travaux à entreprendre. Tenant compte de ces éléments, le présent ouvrage tend à montrer sous divers aspects de quelle façon l'arrivée des automobiles a été négociée dans la plupart des grandes nations industrialisées.

Constitué de neuf contributions, ce livre présente l'avantage de réunir en une seule langue un échantillonnage de ce qui se fait actuellement dans un champ jusque-là peu exploré. D'une manière générale, quelques lieux forts peuvent être identifiés. Etant d'une importance nationale, le réseau routier est fortement lié au monde politique, qui délivre des concessions, finance, planifie et dirige des projets. Cela dit, les politiques ne sont pas les seuls à intervenir. En fait, la question des routes s'insère dans un système socio-technique à acteurs multiples dont le poids et l'influence évoluent selon le lieu et l'époque. En font partie les ingénieurs, les experts en politique de transport, les lobbies de la route et de la motorisation, les autorités provinciales et gouvernementales, ainsi que la population en général, qui doit également composer avec ce nouveau moyen de transport. Si des points communs dans l'évolution du rapport de force de ces acteurs peuvent être décelés dans les études figurant dans cet ouvrage, d'autres mettent en évidence des caractéristiques propres à chaque pays. Par exemple, Bernd Kreuzer montre dans son étude sur l'Autriche que l'Etat central n'avait de manière générale que peu d'emprise sur les autorités régionales, fortement autonomisées. Aussi, il ne parviendra pas à faire adopter un règlement de circulation uniforme dans le pays durant

les années 1930, si bien que la moitié du pays circulera à gauche et l'autre à droite jusqu'à l'*Anschluss* de 1938. A leur arrivée au pouvoir, les autorités allemandes mettront rapidement de l'ordre en imposant le règlement allemand en la matière. Appréhendant ce sujet sous un angle tant structurel, social que culturel des plus intéressants, les contributions de cet ouvrage permettent au lecteur de découvrir de quelle façon chaque Etat gère un problème d'envergure nationale. Sans trop entrer dans les détails, la préface de Bruce Seely donnant une bonne vue d'ensemble comparative et analytique, il peut être utile d'évoquer les grandes lignes des thèmes abordés. Six auteurs (Mom, Fein, Zeller, Vahrenkamp, Kreuzer et Moraglio) concentrent l'essentiel de leurs recherches sur la période-clé de l'Entre-deux-guerres. Ces recherches portent sur l'amélioration du réseau existant et la construction de nouvelles routes, le transfert de compétence du niveau local au niveau national, le discours culturel et l'esthétisation des nouvelles infrastructures (autoroutes, routes touristiques), ainsi que la relation entre les politiques et les différents acteurs de ce champ. Trois autres auteurs (Flonneau, Haefeli et Mende) discutent quant à eux de la gestion des routes au niveau urbain et des effets que cela entraîne. Entre la mise en place d'une politique raisonnée du trafic et la modernisation des infrastructures pour faire face à l'engorgement croissant des centre-villes, l'aménagement des routes participe à une redéfinition des centres urbains, dont la structure médiévale n'est plus adaptée à la situation. Ce changement ne s'opère pas sans poser des problèmes, notamment en ce qui concerne la protection du patrimoine. A ce sujet, le travail de Matthieu Flonneau met en évidence la vague de résistance de la population parisienne vis-à-vis des aménagements dans le centre historique de la ville à partir des années 1960. En guise de bilan, les quel-

ques contributions de ce livre montrent que l'histoire des routes est bien plus complexe et dense qu'on ne pourrait l'imaginer de prime abord, le lecteur découvrant ici un lieu qui interagit dans la durée avec la société dans son ensemble. Si une critique devait être adressée à cet ouvrage, elle concernerait la dimension économique du sujet, qui reste très peu développée. En effet, alors que la majorité des auteurs avance la question légitime du financement des travaux à entreprendre pour expliquer le changement structurel de ce domaine, très peu de chiffres étayent cette question essentielle. En l'absence de ces derniers, le lecteur ignore par exemple quelle part du budget de chaque pays est consacrée aux infrastructures routières, ni par quel type de fiscalité les fonds nécessaires sont récoltés. Une étude de ce type pourrait contribuer à une meilleure compréhension des différences nationales au niveau de la gestion de leurs réseaux routiers respectifs.

*Christophe Simeon (Lausanne)*

**Gijs Mom  
Electric Vehicle  
Technology and Expectations  
in the Automobile Age**

The Johns Hopkins University Press, Baltimore 2004,  
423 S., f. 24.–

Die Diskussion um Alternativen zum Benzinmotor hat in der jüngeren Vergangenheit weltweit (wieder) mehr Aufmerksamkeit gefunden. Dies vor dem Hintergrund der Klimafrage und anderer Umweltprobleme sowie der Suche nach Alternativen zum Erdöl, welches in Zukunft zumindest nicht mehr so billig wie heute zur Verfügung stehen wird. Dieser neue Impetus hat vor allem in den USA einige verkehrshistorische Publikationen angeregt; besondere Aufmerksamkeit gefunden hat dabei der Rückblick in die Frühgeschichte des Autos

um 1900. Bekanntlich war der Siegeszug des Explosionsmotors damals noch keineswegs vorgespürt, der Elektromotor war eine attraktive Option, welcher in den Augen der meisten Experten die besten Chancen hatte, das Auto der Zukunft anzutreiben.

Gijs Moms Buch reiht sich in diese Serie von Publikationen ein und überragt sie gleichzeitig deutlich. Er liefert durch seine ebenso anspruchsvolle wie gelungene interdisziplinäre Synthese von Technikgeschichte und Kulturgeschichte einen wichtigen Beitrag zur Versöhnung der «zwei Kulturen» und macht dabei deutlich, wie sehr die Geschichtswissenschaft davon profitieren könnte. Und nicht zuletzt bietet das Buch einen originellen Beitrag zur Theorieentwicklung im Bereich der Sozialgeschichte der Technik.

Gijs Mom ist von seinem Werdegang her prädestiniert für ein solches Vorhaben. Nach einem Erststudium in holländischer Literatur bildete er sich zum Automobilingenieur weiter und erlebte so die Kluft der «zwei Kulturen» aus erster Hand. Heute lehrt er an der TU in Eindhoven Technikgeschichte. Gijs Mom hat sich darüber hinaus grosse Verdienste bei der in den letzten Jahren spürbaren Neubelebung der Verkehrsgeschichte erworben. Als Mitbegründer und Präsident der International Association for the History of Transport (2003) hat er als unermüdlicher Netzwerker grossen Anteil daran, dass die Verkehrsgeschichte aus ihrem Dornröschenschlaf erwacht ist und von einer Nische für nostalgische Auto- oder Bahnfreaks zu einer historischen Teildisziplin geworden ist, die sich an den aktuellen Ansätzen der Geschichtswissenschaft orientiert.

In seinem Blick auf den Kampf der Antriebssysteme – denn nicht zuletzt davon handelt sein Buch – geht Mom nicht vom «obsiegenden» Benzinmotor aus, sondern richtet seine Aufmerksamkeit primär auf die «unterliegende» Technologie

des Elektroantriebs. Dies weniger in der Überzeugung, dass sich der Elektromotor, das «ewige Versprechen», in der näheren Zukunft doch noch als Antriebskonzept durchsetzen könnte (hier legt er sich nicht fest), als vielmehr aus der theoretisch interessant begründeten Annahme eines Transfers von technologischen und funktionalen Charakteristika zwischen konkurrierenden Technologien. In diesem Zusammenhang prägt er als Beitrag zur Theoriebildung das originelle Konzept des «Pluto-Effekts»: Pluto, der Hund, ist eine tragikomische Comicfigur von Walt Disney. Dort wird Pluto vor einen Karren gespannt, dessen Kutscher dem Hund an einer Leine eine Wurst so vor die Nase hält, dass Pluto sie nie erreichen kann, immer aber so nahe dran ist, dass er nicht aufhört, den Wagen in die gewünschte Richtung zu ziehen. Analog dazu zeigt Mom überzeugend, wie der Benzinmotor auf seinem Siegeszug immer wieder vom konkurrierenden Elektromobil profitieren konnte, so beispielsweise beim Konzept eines alltagstauglichen Stadtautos oder bei der Entwicklung des automatischen Anlassers 1912, welcher letztlich aus einem Elektromotor, angetrieben von einer Batterie, bestand. Auch war es das Elektromobil, welches dem Pferd im Stadtverkehr als erstes Paroli bot und durch die Einrichtungen zur Batteriewartung eine Infrastruktur aufbaute, auf welche das Auto mit Verbrennungsmotor aufbauen konnte. Und schliesslich waren es die Ingenieure des Elektroautos, welche bei der höchst bedeutsamen Verbesserung der anfänglich völlig unzulänglichen Luftreifen eine entscheidende Rolle spielten.

Insgesamt stellt Mom damit die Konzentration der Technikgeschichte auf eine «Siegertechnologie» in Frage. Statt der Betonung eines paradigmatischen Wandels, welche zuviel Finalität unterstelle, plädiert er für ein evolutionäres Verständnis der Technikentwicklung, welches von einer Mikroebene ausgehend lokale Besonder-

heiten und funktionale Anforderungen (Autos als Privatwagen für den Alltag oder das Freizeitabenteurer, als Flottenfahrzeuge, als Taxis oder Lastkraftwagen und so weiter) einbeziehe und so den Beitrag einer Technologie differenzieren und adäquater darzustellen vermöge. Seine Studie kann diesbezüglich aus einer grossen Fülle berücksichtigter Quellen schöpfen, der Nachweis der Relevanz seiner theoretischen Konzepte gelingt ihm überzeugend.

Mom gliedert sein Buch, indem er einerseits mehrere Generationen von Elektrofahrzeugen unterscheidet und andererseits zwischen verschiedenen Einsatzzwecken unterscheidet. Eine erste Generation von Elektrofahrzeugen grenzt er auf 1881–1902 ein und beschreibt sie als elektrifizierte Pferdekutschen. Bezüglich Verlässlichkeit liess der Elektroantrieb das Benzinauto in dieser Zeit deutlich hinter sich, obwohl die Batterie nicht nur wegen ihrer geringen Energiedichte, sondern auch aufgrund ihrer kurzen Lebensdauer schon damals die Achillesferse darstellte. Im Bereich des Einsatzes als Taxis traten zudem grosse Probleme mit der Bereifung der Fahrzeuge zutage. In den USA (nicht aber in Europa) kann das Elektrofahrzeug in dieser Zeit als ebenbürtiger Konkurrent des Benzinautos bezeichnet werden.

Die zweite Generation von Elektrofahrzeugen erwies sich in jeder Hinsicht als verlässlicher und sie orientierte sich nun stärker an der vorherrschenden, durch das Benzinauto geprägten Vorstellung eines Automobils. Vor allem für den Einsatz in Flotten wies das Elektroauto grosse Vorteile auf, während das Problem der Batterie, welche entweder hohe Reichweiten oder hohe Tempi, nicht aber beides, erlaubt, weiterhin ungelöst blieb. In einzelnen Städten kam es dann auch zu einer starken Verbreitung von Elektrofahrzeugen in Taxi- oder Postautoflotten. Ebenso wurden Spezialfahrzeuge wie beispielsweise

Feuerwehrautos in Städten wie Berlin teilweise von Elektromotoren angetrieben. Letztlich setzte sich aber das Benzinauto auch in diesen Bereichen durch, wobei nicht zuletzt die militärische Förderung von Benzinlastwagen im Ersten Weltkrieg eine wichtige Rolle spielte.

Die Elektroautos der dritten Generation waren schliesslich nichts anderes als umgerüstete Benzinautos, welche nur noch in völlig unbedeutenden Nischenmärkten eine Rolle spielten, oder es handelte sich um Spezialfahrzeuge (beispielsweise Gabelstapler oder Behindertenfahrzeuge). Ob eine vierte Generation von Elektromobilen unterschieden werden kann, welche sich vor allem durch die Leichtbauweise wieder stärker vom Benzinauto absetzt, lässt Mom offen, wie er überhaupt die jüngere Vergangenheit etwas stiefmütterlich behandelt. Dies ist eigentlich schade, könnte doch die historische Betrachtungsweise einen wesentlichen Beitrag zur heutigen Diskussion um das «Auto der Zukunft» leisten.

Am meisten Beachtung gibt Mom aber der Frage, wieso sich der Elektroantrieb nicht durchgesetzt hat. Er betont, dass es seiner Meinung nach dafür kein einfaches Erklärungsmuster gebe, sondern nur differenzierte Antworten. Die herkömmliche Antwort der älteren Verkehrsgeschichte, wonach die Gründe ausschliesslich technikseitig zu suchen seien, weist er als ungenügend zurück, ohne die Bedeutung der Batterieproblematik ganz in Abrede stellen zu wollen. Wichtiger scheinen ihm aber kulturgeschichtliche Aspekte. Das Benzinauto erfüllte andere Bedürfnisse als das Elektroauto, nämlich die Möglichkeit, Fahren als Abenteuer zu verstehen. Dazu gehörte nicht nur die gegenüber dem Elektroauto leistungsfähigere Verbindung von Tempo und Reichweite, sondern gerade auch die geringere Zuverlässigkeit des Benzinmotors, welche vom Fahrer auch Qualitäten als Mechaniker verlangte. Das

zuverlässigere und gezähmtere Elektrofahrzeug konnte diesen Abenteuerdurst nicht löschen und sprach deshalb andere Personenkreise (nicht zuletzt Frauen) an. Mom kann zeigen – und hier decken sich seine Befunde mit den Ergebnissen anderer Autoren –, dass die Idee des «Autofahrens als Abenteuer» in der Frühgeschichte stärker nachgefragt wurde, als die Vorstellung einer rein zielorientierten und rationalen Mobilität. Als das Benzinauto nach der Absatzkrise von 1907 mehr und mehr auch die Eigenschaften der Verlässlichkeit des Elektroautos erlangte (Pluto-Effekt) war der Niedergang des Elektromobils endgültig besiegelt.

Die Stärken von Moms Buch liegen zweifellos in der fundierten Kenntnis der beiden Welten, der guten theoretischen Verankerung und der enorm breiten empirischen Basis. Zwar schränkt das ausufernde Ausbreiten empirischer Befunde die Lesbarkeit da und dort etwas ein, jedoch legt Gijs Mom die Messlatte für zukünftige Publikationen zu diesem Thema sehr hoch an.

*Ueli Haefeli (Luzern)*

**Michael Hascher**  
**Politikberatung durch Experten**  
**Das Beispiel der deutschen**  
**Verkehrspolitik im 19. und**  
**20. Jahrhundert**

Campus, Frankfurt 2006, 362 S., Fr. 67.–

«Die Arbeit stellt einen präzisierenden Beitrag zur Verkehrsgeschichte dar», schreibt Michael Hascher im Schlusskapitel. Diese Formulierung fasst die Reichweite von Haschers Buch, das auf seiner an der Technischen Universität München eingereichten Dissertation beruht und vom Deutschen Museum in der Reihe «Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung» herausgegeben wurde, in seinem Gelingen

wie in seinen Beschränkungen zusammen. Die Monografie will den Einfluss wissenschaftlicher Experten in den verkehrspolitischen Entscheidungsprozessen von der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis 1972 untersuchen. Ein «Ausblick» führt die Analyse summarisch bis in die Zeit der Bahnreform und die Auseinandersetzung um den Transrapid weiter. Begründet wird dieser weite Untersuchungshorizont damit, dass durch Personen wie Friedrich List (1789–1846) die hohe Zeit von Wissenschaftlern als verkehrswissenschaftliche Experten begann und sich dies seit der 1970er-Krise geändert habe. Seither nahm der Einfluss von kritischen Nichtregierungsorganisationen und privatwirtschaftlichen Beratern zu. Die Rolle von Experten in Gesellschafts-, Wirtschafts-, Technik- und Infrastrukturpolitik ist ein noch relativ junges Feld der Wissenschaftsgeschichte und -soziologie (vgl. *traverse* 2001/2). Das Erstarken der europäischen Institutionen liess zudem eine neue supra- und zwischenstaatliche Expertenkultur entstehen, welche das Interesse für die Historizität der national unterschiedlichen institutionellen Regimes weckt. Vor allem aber ist die Verkehrsinfrastrukturentwicklung angesichts der im Zusammenhang mit Globalisierung und politischer Öffnung in Osteuropa stark wachsenden Mobilität ein hoch relevantes Thema. Von einem solchen, aktuellen Interesse geht Hascher in der Einleitung aus: Die Aussage eines Transrapid-Befürworters, wonach die Eisenbahn im 19. Jahrhundert nie gebaut worden wäre, hätte man damals auf Experten gehört, erhebt Hascher zu einer Fragestellung, die das zweite Kapitel der Untersuchung («Eisenbahnen oder Kanäle?») anleitet. Hascher zeigt, dass die ersten deutschen Bahnlinien trotz der Zurückhaltung der staatlichen Akteure, die nicht auf die Pro-Bahn-Voten der Wissenschaft hörten, gebaut wurden, weil Private die Investitionen tätigten. In der Tarif- und

Verstaatlichungsfrage konnte sich hingegen der wissenschaftliche Mainstream, der mit der Gemeinwirtschaftlichkeit des Bahnverkehrs argumentierte, durchsetzen.

Verkehrshistoriker Hascher versucht, anhand einer Reihe konkreter Fallbeispiele die Frage zu beantworten, welche Wirkung die Beratung der Verkehrspolitik durch Experten entfaltete. Dafür wertet er teilweise noch wenig bekanntes Archivmaterial der Bundesbahn, Nachlässe der beteiligten Wissenschaftler und Akten von Expertengremien aus. Und er zeigt, wie die Verkehrswissenschaft als anfänglicher Teil der Ökonomie allmählich zu einer eigenständigen Disziplin heranwuchs (Kapitel 4). Hascher rekurriert dafür auf das wissenschaftssoziologische Modell von Rudolf Stichweh. Die Verwissenschaftlichung der bereits im alten Preussen gängigen Beraterkultur ging zwischen 1905 und 1925 einher mit der Einrichtung zahlreicher Institute und Lehrstühle. Eine sich als unabhängig verstehende *scientific community* etablierte ihren Einfluss in Gutachterkriegen, in denen sie sich von der von den Interessen der Verkehrswirtschaft geleiteten *policy community* abgrenzte. Beispiele dafür sind die Neckarkanalisation oder der Systemstreit für die Bahnelektrifizierung. So informativ Haschers prosopografischer Ansatz ist, mit dem er die Akteure und ihre Organisationen inventarisiert: einschneidende Ereignisse wie der Erste Weltkrieg und wesentliche sozioökonomische Entwicklungen werden auf einen Nebenschauplatz verwiesen. Es überwiegt der Eindruck personeller und institutioneller Kontinuitäten, die vom Kaiserreich in die Weimarer Republik (Kapitel 5) über die Zeit des Nationalsozialismus (Kapitel 6) bis in die frühe Bundesrepublik (Kapitel 7 und 8) reichen. Dieser Eindruck ist, wie Hascher in akribischem Studium von Personalakten darlegt, durchaus zutreffend. Dies gilt insbesondere für die «Hochphase des institutionellen Ausbaus der



Verkehrswissenschaft» (131) im «Dritten Reich». Damals entstand der Verkehrswissenschaftliche Forschungsrat, an den 1949 der wissenschaftliche Beirat des neuen Bundesverkehrsministeriums praktisch nahtlos anknüpfte. Und es galt auch für die Vereinigung der höheren technischen Reichsbahnbeamten, aus welcher nach 1945 die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft hervorging. Hascher breitet ein thematisch und personell reiches Panoptikum deutscher Verkehrspolitik aus. Allerdings gerät die am Anfang noch mit Verve vorgetragene Anbindung an soziologische Konzepte wie jenes der grostechnischen Systeme (Thomas P. Hughes) oder jenes der Politikberatung (Peter Weingart) zunehmend aus dem Blickfeld. Die diachrone Abarbeitung der Fallbeispiele wirkt auf die Dauer ermüdend. Es fehlt der narrative Spannungsbogen, der die Exemplifizierungen zusammen halten könnte. Und das Fazit wirkt fahrig: Hascher macht für den letztlich begrenzten Einfluss der Experten die Vormacht der Politik, die

«Widerspenstigkeit der Themen» (317) sowie die Tatsache verantwortlich, dass Verlierer in Begutachtungsprozessen oft Mittel und Wege finden, um ein Verkehrsprojekt weiterhin am Laufen zu halten. Die Darstellung streift viele interessante Aspekte, rekonstruiert jedoch kaum je en détail, wie ein Verkehrsinfrastrukturentscheid zustande kam. Weniger wäre mehr gewesen. Dann hätten auch die Akteure des verkehrswissenschaftlichen Denk- und Handlungskollektivs wie etwa der «tayloristische» Stuttgarter Verkehrsökonom Carl Pirath (1884–1955) oder Hans-Christoph Seebohm, konservativer Verkehrsminister 1949–1966, plastischer porträtiert werden können. Bei Seebohm gelingt dies ansatzweise in der Kontrastierung mit seinem sozialdemokratischen Nachfolger Georg Leber (1966–1972), der verwaltungsinterne Berater beschäftigte, durch welche der wissenschaftliche Beirat an Bedeutung verlor.

*Gisela Hürlimann (Zürich)*