

Rezension Frey (traverse)

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 etlichen Geburtswehen letztendlich in die Grossprojekte von «Bahn 2000» und der NEAT mündete. Drittens sodann verortet das «Service-public-Paradigma» die SBB im zunehmend angespannten gesellschaftspolitischen 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.