

Rezension Hascher (ZUG)

Wenn von der Schweiz die Rede ist, bekommen Eisenbahnfans ausserhalb der Schweiz oft feuchte Augen. Das Land gilt als das Musterland des öffentlichen Schienenverkehrs. Daran ist nicht alles falsch; die bei Jakob Tanner und David Gugerli entstandene Dissertation von Gisela Hürlimann veranschaulicht jedoch erstens, wie steinig der Weg der SBB zur «besten Bah Europas» war. Zweitens weist sie darauf hin, dass der vordergründige Erfolg der grössten Schweizer Bahn auf den wackeligen Füßen eines Unternehmens im *service public* steht (zusammenfassend 365f.). Entgegen ihres im Ausland stabilen Images hatten auch die Schweizer Bundesbahnen erhebliche Krisen zu bewältigen. Mit der tiefsten Zäsur beginnt Hürlimanns Darstellung. Während die übrigen europäischen Bahnen in den 60er Jahren längst zu den Sorgenkindern der Nation geworden waren, erregte es in der Schweiz grosses Aufsehen, dass die SBB 1966 erstmals seit 20 Jahren Verluste schrieb und 1969 die Eidgenossenschaft um Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Lasten bitten musste. Vor allem in der Diskussion darüber entstanden mehrere Ideen, die als Elemente der schweizerischen «Eisenbahn der Zukunft» begriffen wurden (25-36). In den folgenden Kapiteln verfolgt Hürlimann mit grosser Detailkenntnis die Entwicklung der einzelnen Elemente der Modernisierung der SBB, die sie mit den drei Begriffen Kybernetikparadigma, Tempoparadigma, Service-public-Paradigma zusammenfasst. Im Überblick sind, auch wenn es zahlreiche Überschneidungen gibt, dem Kybernetikparadigma die Behandlung des Ein- und Ausstiegs in die Linienzugbeeinflussung (LZB; Kapitel 3) und die Entwicklung des *European Train Control System* (ETCS, Kapitel 8) bis zu seiner Einführung 2007 zuzurechnen. Zum Tempoparadigma gehören die Kapitel 4 zu neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken (bis 1975), Kapitel 5 zum Taktfahrplan und Kapitel 7 zur 2004 eingeführten «Bahn 2000», dem Projekt, in dem sich am stärksten alle Elemente verbinden. Die Entstehung eines marktwirtschaftlich orientierten Service-public-Paradigmas beleuchten schliesslich Kapitel 6 zur klassischen Gemeinwirtschaftlichkeit und Kapitel 9 zur Bahnreform. Hürlimann gelingt es in faszinierender Weise, eine technische Details nicht scheuende, bis in die Gegenwart reichende Geschichte eines Unternehmens zu erzählen, ohne dabei von den Interviewpartnern vereinnahmt zu werden und die analytische Distanz zu verlieren. Sie verbindet technische Detailinformationen und intime Sachkenntnis der Schweizer Eisenbahnpolitik gekonnt mit analytischen Passagen. Hier betont sie unter anderem die «technologischen Trajekte» im Sinne Dosis (98), das nationale Innovationssystem der Schweiz (282f.) und die «Bahn 2000» als «soziotechnisches narratives Programm» in Anlehnung an Latours «Aramis» (306). Besonders wertvoll erscheinen dem Rezensenten zwei Bereiche: Die Kapitel zur Bahnkybernetik, da hierzu noch kaum etwas auf diesem Niveau geschrieben wurde, sowie das zum Taktfahrplan, bei dem die SBB voranschritt und dessen Einführung durch den «Spinnerklub» ein hochinteressanter unternehmensinterner Innovationsprozess ist. Da Buch ist bei somit bei weitem nicht nur denen zu empfehlen, die sich für die jüngere Geschichte der Eisenbahn in der Schweiz interessieren. Vielmehr ist es auch für Informatik- und an anderen Branchen interessierte Unternehmenshistoriker sehr lesenswert. Leider fehlt ein Register, das den Zugang zu den 370 Seiten doch erleichtert hätte.

Michael Hascher, München