

Monika Burri, Kilian T. Elsasser, David Gugerli (Hg.): **Die Internationalität der Eisenbahn 1850–1970**. Zürich, Chronos-Verlag, 2003, 363 S.

Der vorliegende Sammelband enthält 23 Beiträge zur Frage, wie sich aus dem Konglomerat von nationalen Institutionen, Technikstilen und Organisationsformen der Eisenbahn ein internationales Verkehrssystem entwickelte und welche Rolle die Eisenbahnen generell bei der Internationalisierung der nationalen Handlungsräume seit dem 19. Jahrhundert spielten. Entstanden ist das Buch als Ergebnis einer internationalen Tagung in enger Zusammenarbeit zwischen der Abteilung Schienenverkehr des Verkehrshauses der Schweiz und der Professur für Technikgeschichte der ETH Zürich Anfang November 2002 in Luzern. Die Wahl des Datums wurde nicht dem Zufall überlassen: Wie die Autoren es im Vorwort formulieren, wollte man damit den «binnenhelvetischen Festkalender» zum Hundertjahr-Jubiläum der SBB (2002) und zum 150. Jahrestag der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in der Schweiz (1997) unterlaufen und bewusst einen «den nationalen Bezug produktiv unterlaufenden Kontrapunkt» setzen (S. 9).

Erschienen ist der Band als Studie des Chronos-Verlags zur Kulturgeschichte der Technik. Man tut gut daran, sich dies vor Beginn der Lektüre zu vergegenwärtigen. Themen wie beispielsweise die Finanzierung oder das Frachtrecht, denen ebenfalls von Anbeginn an eine starke internationale Komponente eigen ist, werden kaum behandelt. Das soll nicht als Bemängelung eines Mankos missverstanden werden, auch wenn ein kurzer Hinweis auf diese Bereiche als hier ausgeklammerte Gebiete eisenbahnspezifischer Internationalität sicher nichts geschadet hätte.

Als systemtheoretischer Ansatz dient das von Niklas Luhmann entwickelte Konzept der Emergenz bzw. der Herausbildung neuer Systemebenen und deren Anschlussfähigkeit in technischer, wirtschaftlicher, administrativer, juristischer und symbolischer Hinsicht. Mit dieser Sichtweise gelingt es, eine breite Palette von Untersuchungsgegenständen unterschiedlichster Natur erkenntnisfördernd historisch zu bearbeiten. Erwähnt seien stellvertretend für alle anderen Thomas Freys und Hans-Ulrich Schiedts Abhandlung zur internationalen Erreichbarkeit von alpinen Schweizer Tourismuszentren, die Darstellung des bis anhin kaum untersuchten Forschungsfelds des deutschen Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandels von 1850 bis zum Ende der Weimarer Republik durch Christine Haug, Daniel Speichs Erläuterungen zur visuellen Standardisierung der touristischen Eisenbahnfahrt bzw. zur Destabilisierung des bisherigen Wahrnehmungssystems der Reisenden, der Beitrag Kilian T. Elsassers zum Scheitern der europaweit konzipierten Einführung der automatischen Kupplung von Eisenbahnwagen von 1975 oder Philippe Forêts Aufsatz über den Versuch der vormals in Nordostchina tätigen japanischen Eisenbahngesellschaften, mit dem Stereotyp einer künstlich geschaffenen «'Old China' travel culture» gezielt die darauf ansprechende Kundschaft anzulocken. Dabei gewinnt man Einblicke in Welten, deren Existenz gleich doppelt überrascht und fasziniert: Zum einen zeichnen sich internationale *Railway Communities* oft

durch eine erstaunlich lange Tradition der grenzüberschreitenden Kontaktpflege und Wissensgenerierung aus, und zum anderen darf sich auch der Problemlösungs-Output dieser Art der supranationalen und multilateralen Kooperation sehr wohl sehen lassen. Zu Recht wird durch die Autoren mehrfach betont, dass hier historiographisch Lücken klaffen, von deren Behebung weit über den engeren Rahmen der Eisenbahngeschichte hinaus kreative Impulse zu erwarten sind.

Nicht verschwiegen werden soll indessen auch, dass der Sammelband nicht in jeder Hinsicht vollumfänglich überzeugt. So sind einzelne Beiträge primär infolge ihrer Faktenlastigkeit nur schwer zur eingangs aufgezeigten historisch-analytischen Betrachtungsweise in Bezug zu setzen. Gewiss ist der Hinweis nicht uninteressant, dass es einen internationalen Verband der bahnärztlichen Dienste gibt. Mit der Information allein weiss man ohne Schilderung des Kontexts indes nur wenig anzufangen. Schade auch, dass man offensichtlich von einer inhaltlichen Lektorierung abgesehen hat. Die Aussage, dass der Bergier-Bericht die SBB vom Verdacht des «Gefangenen-Transportes» entlaste, dafür jedoch den Vorwurf «des Kriegsgewinns aufgrund der Transporte für die Achsenmächte» erhärte (S. 40), bedarf der Präzisierung: Konkret geprüft wurde hier die Frage, ob Züge aus Frankreich und Italien mit Personen, die in Konzentrations- und Vernichtungslager deportiert wurden, die Schweiz durchquerten, und inwiefern die SBB damals versuchten, im Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien zusätzliche Betriebserträge zu erzielen. Zusätzlich hätte man zudem gerade vor dem Hintergrund der im Vorwort formulierten Fragestellung auf die von der Kommission untersuchte Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Reichsbahn und den SBB verweisen können, die auch während des Zweiten Weltkriegs bestens funktionierte. Erwarten würde man ferner, dass man Befunde wie denjenigen der Dichotomie der Abgrenzung vom Ausland und des intensiven grenzüberschreitenden Wissensaustauschs zwischen nationalen Bahngesellschaften nicht nur erwähnt, sondern vermehrt auch problematisiert. Und was die Illustration betrifft, so sucht man vergeblich nach einem Bild des gleich mehrfach erwähnten Vierstrom-TEE, eines äusserst fotogenen Zuges, wie man weiss. Dafür bekommt man die ästhetisch weit weniger attraktive Lok der *Swiss Rail Cargo* mit ihrem prominenten Firmenlogo im knapp 10-seitigen Beitrag des Leiters dieser Gesellschaft gleich viermal zu sehen (Daniel Nordmann: Grenzen sprengen. Die SBB auf dem Weg zur europäischen Bahn).

Wichtig ist indes, dass es mit dem Sammelband gelungen ist, überzeugend auf das reiche Potenzial der Eisenbahngeschichte zu verweisen. Besonders zu begrüßen ist dabei der international und multiperspektivisch ausgerichtete Approach. Schweizer Geschichte, stellt man fest, hat gerade auch diesbezüglich einiges zu bieten.

Benedikt Hauser, Utiikon Waldegg