

David Gugerli

Internationalität der Eisenbahn

Zur analytischen Bedeutung einer handlungsleitenden Fiktion

Die Engführung der Eisenbahngeschichte mit der Geschichte nationalstaatlicher Entwicklung hat eine lange historiografische Tradition. Es fällt deshalb nicht leicht, die Geschichte der Internationalität der Eisenbahn nicht als eine Residualgrösse der Interaktion nationaler Eisenbahngeschichten zu thematisieren. Die folgenden Überlegungen versuchen dies zu vermeiden, indem sie die Entwicklung der Internationalität der Eisenbahn als die Geschichte ihrer Erfahrungsräume und emergenten Erwartungshorizonte¹ darstellen, welche für eine kulturwissenschaftlich informierte Technikgeschichte der Eisenbahn analytisch nutzbar gemacht werden kann.

Internationalität als gesteigertes Vergnügen

Ein Bild soll den Einstieg erleichtern: Der Wein hatte ihr geschmeckt und das Essen, auf das sich der Mitreisende zu ihrer Linken eben mit routinierter Sachlichkeit und leichter Verspätung konzentrierte, war besser gewesen als erwartet (Abb. 1). Ein paar Trauben nur zum Nachtisch, das Fruchtemesser würde sie jetzt vielleicht gar nicht mehr anfassen. Der Blick aus dem Fenster auf die vorbeiziehende Landschaft brachte sie ganz zu sich selber. Es war nicht Glück, das sie empfand, nur ein vorübergehendes Aufgehobensein, provisorische Zufriedenheit und medial stimulierte Benommenheit gewissermassen. Die Landschaft, von deren Halluzinierbarkeit und optischer Abundanz sie nichts zu verstehen brauchte,² wirkte wie immer beruhigend und erzeugte eine wohldosierte Mischung von Ort- und Zeitlosigkeit. Gewiss schon abgereist – aber noch lange nicht angekommen, ein elegant abgefederter U-topos, der keine Eile kannte und doch aus maximalen Geschwindigkeiten erst hatte entstehen können. Rasender Stillstand also, der Gleichgewichte restaurierte und Distinktionen



Abb. 1: Adrien Holy, Nella Carrozza Ristorante, Werbeplakat von 1955

ermöglichte. Denn eines war klar: Das Ambiente strahlte eine unerbittlich faszinierende Eleganz aus und hob die üblichen Klassenunterschiede zugunsten eines neuen auf. Für einen Salon reichte es nicht, und dennoch bot der *wagon restaurant* seine eigenen Qualitäten, seine Erlebnismöglichkeiten, in welchen sich Interieurs und Äusserlichkeiten, das Eigene und das Fremde verdoppelten, überlagerten oder sich in raffinierter Spiegelung brachen, bisweilen auf sich selber zurückgeworfen wurden: Die Seelenlandschaft durch den gesättigten Blick aus dem Fenster auf die Seenlandschaft, der rasende Schnellzug und seine historische Reminiszenz im Portrait der Dampflokomotive an der Wand, die habituelle Konventionalität der Reisenden und die diskrete Uniform des Kellners, die sprachliche Abundanz der Speisekarte und die beschränkten Vorräte in der Küche. Es war dieses Ensemble von Verweiskaskaden, das die eine Erfahrung ermöglichen sollte, wenigstens einmal nirgends zu sein ausser zwischen Herkunft und Ziel. Und genau dies, so suggerierte das Plakat, war ein Vergnügen, dessen Verdoppelung schon längst programmiert war: *Nella carrozza-ristorante, doppio piacere.*

Wo die gemalte Szene spielte, ist nicht auszumachen. Nur wer ganz genau hinschaute, erkannte den fast schon zufällig angebrachten Schriftzug über der Türe des Abteils: FFS. *Ferrovie Federali Svizzere*. Diese Bescheidenheit, mit der hier die Auftraggeberin in Erscheinung trat, bot zwei mögliche Lesarten: Erstens würde das Plakat an dem Ort, wo es gerade hing, schon hinreichend deutlich machen, wer solche Eleganz auf ihrem ganzen Schienennetz zu erzeugen in der Lage war – Diskretion ist eine beliebte Form der Distinktion und Hochstapelei, auch in der Werbung. Die zweite Lesart ist weniger belanglos und um eine Stufe raffinierter: Die *carrozza-ristorante*, welche Adrien Holys Farblithografie wiedergab und deren Ambiente den Schweizerischen Bundesbahnen 1955 als Werbeträger diente,³ war zunächst ein Speisewagen als solcher, war Verallgemeinerung, Idealtyp, ikonografischer Topos. Und in dieser Qualität löste er sich von nationalen Besonderheiten, wurde Eisenbahnraum schlechthin. Erstaunlicherweise aber erzeugte gerade diese Verallgemeinerung eine distinguierende Wirkung: Die SBB machten deutlich, was sie ihren Fahrgästen an Eleganz zu bieten hatten und mobilisierten dafür den Topos der Internationalität der Eisenbahn.

Internationalität als gezielter Verzicht

Eben diesen Topos sollte sich auch das zwei Jahre später beginnende Programm des Trans Europ Express (TEE) zum operativen Programm machen. Die von den deutschen, französischen, italienischen, holländischen und schweizerischen Staatsbahnen getragene Internationalität des TEE-Projekts, an deren programmatischen Vorteilen sich später auch noch die Staatsbahnen von Belgien und Luxemburg beteiligten, war die europäische Internationalitätsikone schlechthin.⁴ Selbstredend war der TEE auch als Ikone wesentlich voraussetzungsreicher als Adrien Holys lithografisch entnationalisierte Utopie. Zwar mussten beide, *wagon restaurant* und TEE, ihre Internationalität sowohl auf symbolischer als auch auf organisatorischer, technischer und politischer Ebene erzeugen. Sie wählten dafür jedoch ganz unterschiedliche Strategien: Während aus dem Schweizer Speisewagen durch mehrfache Überlagerung der Sinnbezüge eine Steigerung der symbolischen Komplexität erreicht und ein Idealtyp von Internationalität erzeugt wurde, setzte das TEE Programm zunächst auf eine dramatische Reduktion von organisatorischer Komplexität, auf ein Set von kleinsten gemeinsamen Nennern, um Internationalität zu generieren. Die bahntechnische Überwindung jener Grenzen, die nationale Eisenbahngesellschaften mit ihren komplexen technischen und administrativen Regelwerken bislang stabilisierten, erforderte zahlreiche Vereinfachungen, eine Einigung auf kleinste gemeinsame Nenner und einen Verzicht auf Flexibilität.

Der TEE nahm eine Fülle von Sonderverfahren in Anspruch. Besonders auffällig ist erstens der technische Rückfall der frühen TEE Züge ins Zeitalter der Thermodynamik, denn bis 1961 konnten die in Europa von vier verschiedenen elektrischen Traktionssystemen gesetzten Interoperabilitätsgrenzen nur mit Dieselantrieb unterlaufen werden. Zweitens war das internationale Verkehrssystem des TEE auch in betriebswirtschaftlicher Hinsicht ein System der Reduktion von Komplexität. Internationalität kam hier nur durch den Verzicht auf Freiheitsgrade zustande. Verzichtet wurde eben nicht nur auf ein elegantes elektrisches Traktionssystem, verzichtet wurde auch auf die Möglichkeit, Züge flexibel und nach Bedarf zusammenzustellen. Fixe Kompositionen brachten zwar jene Wartezeiten zum Verschwinden, welche bislang gerade auf langen Reisen die Fiktion eines konstanten Transportflusses zur unerreichbaren Illusion gemacht hatten. Dafür verlangten fixe Kompositionen den Verzicht auf eine optimale Allokation von Transportkapazitäten und gingen deshalb mit erhöhten Betriebskosten einher. Drittens delegierte der TEE-Betrieb Flexibilität an seine Umwelt, etwa an die Zollbehörden, die dazu gebracht werden mussten, im Dienste der Internationalität ihrer nationalen Aufgabe *en route* nachzugehen und so den Grenzübergang räumlich und zeitlich zu verflüssigen. Ebenfalls dramatisch vereinfacht wurde – viertens – die Tarifstruktur: Der TEE verkehrte täglich, aber bloss mit einer Klasse, der europäischen Luxusklasse eben. Die Passagiere erhielten das Angebot, über einen einheitlichen Luxuskonsumtarif ihre (vielleicht auch nur temporäre) Zugehörigkeit zu dieser Klasse unter Beweis zu stellen (Abb. 2). Die gesteigerte Eleganz des TEE-Design schliesslich adressierte fünftens eine Internationalitätssymbolik, die auf technizistische Weise moderne Eleganz herstellte und sich damit von ausdifferenzierten nationalen Technikstilen genauso emanzipierte, wie sich das Betriebskonzept des TEE über die Komplexität und Feinstruktur nationaler Eisenbahnsysteme einfach hinwegsetzte. Es war allerdings gerade diese designtechnisch überhöhte Internationalität, welche das entstehende europäische Eisenbahnsystem TEE an jene Formen von symbolisch generierter Internationalität anschloss, die in Holys Werbeplakat evoziert worden ist.⁵

Internationalität und Erwartungshorizont

Man beobachtet demnach am TEE das, was in der allgemeinen Systemtheorie als Emergenz bezeichnet worden ist. Mit Luhmann lässt sich festhalten, «dass Systeme höherer (emergenter) Ordnung von geringerer Komplexität sein können als Systeme niedriger Ordnung, da sie Einheit und Zahl der Elemente, aus denen sie bestehen, selbst bestimmen, also in ihrer Eigenkomplexität

unabhängig sind von ihrem Realitätsunterbau.» Gleichzeitig bedeutet dies auch, «dass die notwendige bzw. ausreichende Komplexität eines Systems nicht «materialmässig» vordeterminiert ist, sondern für jede Ebene der Systembildung mit Bezug auf die dafür relevante Umwelt neu bestimmt werden kann. Emergenz ist demnach nicht einfach Akkumulation von Komplexität, sondern Unterbrechung und Neubeginn des Aufbaus von Komplexität.»⁶

Dass Emergenz weder ein voraussetzungsloser Neubeginn ist, noch in der Eigendynamik von Systemen begründet liegt, ist eine wichtige Feststellung. Gerade bei grosstechnischen Systemen ist die Bildung neuer Systemebenen auf technische, wirtschaftliche, administrative, juristische und symbolische Anschlussfähigkeit angewiesen und unterliegt damit immer einer historischen Pfadabhängigkeit. Gleichzeitig ist emergente Systembildung ein Akt der Unterbrechung, ein Akt der zukunftsgerichteten Entscheidung nach Massgabe von Präferenzen, deren Strukturen in keiner Art und Weise deckungsgleich sein müssen mit jenen Erwartungen, die zu den vorlaufenden Systembildungsprozessen geführt hatten. So können denn auch ganz heterogene Motivationen und Voraussetzungen zu erstaunlich homogenen Interessenlagen und Resultaten führen.

Ohne dass man sich nun gleich ins Korsett der Systemtheorie zwängen muss, sollten diese Überlegungen für das Thema der Internationalität der Eisenbahn fruchtbar gemacht werden, denn sie weisen den Weg für ein analytisches Vorgehen, welches quer zum realexistierenden Betrieb einer auf genormten Schienen verkehrenden und mit festen Fahrplänen ausgestatteten eisenbahnhistorischen Literatur liegt. Insbesondere erlaubt der Begriff der Emergenz eine forschungsstrategisch produktive Verquickung zwischen der von Wolfgang Schivelbusch⁷ bereits vor Jahrzehnten angeregten, bislang aber nie hinreichend konsequent verfolgten Kulturgeschichte der Eisenbahn mit jenen Fragestellungen, welche technische, wirtschaftliche und politische Dimensionen der Entwicklung von internationalen Eisenbahnsystemen und ihrer gesellschaftlichen Nutzungsverhältnisse untersuchen.

Wie die beiden oben besprochenen Beispiele deutlich machen, ist eine historisch-analytische Annäherung an das Problem der Internationalität aus zwei Richtungen möglich. Erstens kann die Emergenz eines internationalen Eisenbahnsystems *bottom up* – aus der Perspektive der nationalen Gesellschaften – angegangen werden, zweitens kann sie aber auch aus der transeuropäischen *top down* Perspektive erzählt werden.⁸ Mehr noch: Erst die Verknüpfung beider Zugänge macht klar, auf welche Weise etwa symbolische Steigerung «von unten» (*wagon restaurant*) mit betriebswirtschaftlich-technischer Vereinfachung «von oben» (TEE) so interagieren konnten, dass ganz neue Handlungsmuster entstanden sind.⁹ Um dies zu sehen, soll die Konvergenz nationaler und

europäischer Formen von Internationalität, die für den Erfahrungsraum und Erwartungshorizont kollektiver Akteure entscheidend gewesen ist, an den gleichen Beispielen nochmals kurz durchgespielt werden.

Internationalität als anschlussfähige Vertrautheit

Aus der Sicht der nationalen Bahngesellschaft SBB entsteht Internationalität – immer noch am Beispiel der Lithographie von Adrien Holy – durch eine Loslösung der Reisedecke von Abfahrts- und Ankunftsort: die Seenlandschaft verschwimmt zum Projektionsträger der Seelenlandschaft. Gleichzeitig emanzipiert sich die Reisezeit von ihrer Linearität zwischen Abfahrt und Ankunft und wird von kulinarischen und kontemplativen Vergnügungshäppchen restrukturiert. Das ist die erste Hälfte des «doppio piacere», welches dem Fahrgast von einer auf Internationalität ausgerichteten Reisekultur der nationalen Eisenbahngesellschaft angeboten werden kann. Der Staatsbetrieb schreibt sich dabei die unerschütterliche Qualität eines ebenso devot-diskreten wie mächtig-kompetenten Dienstleisters zu, der in der Figur des Kellners seinen natürlichen, quasi-lebensweltlichen Stellvertreter auf die Reise schicken kann. Die SBB können und wollen es sich 1955 als längst etablierte Staatsbahn leisten, alle nationalen, technischen und organisatorischen Bezüge nur noch subtil und diskret anklingen zu lassen, denn diese haben sie ja souverän im Griff. Der Gewinn ist nicht bloss ein doppeltes Vergnügen, sondern auch eine doppelte Selbstvergewisserung von Reisenden und Eisenbahngesellschaft, die beide den U-Topos luxuriöser Distinktion zur Bestätigung ihrer Existenz verwenden. Das Angebot an Internationalität, welches die SBB machen können, ist ein souveränes, selbstbewusstes Angebot. Genutzt werden soll es von selbstbewussten Passagieren, die sich von lokalen Bindungen wie Herkunft und Ziel, Landschaft und Sprache, Ort und Zeit emanzipiert haben und deshalb gewissermassen als freie Individuen die Grenzen der Nation überwinden. Diese Version einer von nationalen Bezügen sich emanzipierenden nationalen Eisenbahnkultur stellte eine unverzichtbare Schnittstelle zur Internationalität des TEE dar. Sie konnte von jenem multinationalen Konsortium, welches das Konzept eines transeuropäischen Luxuszuges aushandelte, zur Erzeugung von Anschlussfähigkeiten genutzt werden. Die Protokolle für das *hand-shaking* zwischen einer schweizerischen Internationalität und einer paneuropäischen Internationalität waren voll ausgebildet, als man sich Mitte der 1950er Jahre auf die kleinsten gemeinsamen Nenner der TEE-Standards einigte. Es waren, wie gesagt, Strategien des Verzichts und der Komplexitätsreduktion, deren *pièce de résistance* vielleicht auch nur das dereinst legendäre TEE-Logo und die ver-



Abb. 2: TEE Wagon Restaurant, Werbebild (Ausschnitt) von 1961

pflichtenden TEE-Farben bildeten. Nicht zu unterschätzen ist jedoch die Übersetzbarkeit der «nationalen Internationalität» in eine «europäische Internationalität», welche im TEE-Programm genutzt und auf Herz und Nieren geprüft worden ist. Dem TEE gelang es wie keinem andern Zug, die Reisezeit und die Fahrstrecke in ein Kontinuum von Ort und Zeit zu verwandeln. Die festen Kompositionen behandelten ihren Realitätsunterbau, d. h. das Schienennetz der nationalstaatlichen Partnergesellschaften, schlicht als durchgehendes europäisches Schienennetz. Nach den Eigengesetzlichkeiten des Betriebs hatten sich sogar die Hüter der wirtschaftspolitischen Souveränität der einzelnen Länder zu richten. Solche Ansprüche liessen sich selbstredend nur durchsetzen, wenn der multilateral ausgehandelte Kooperationsvertrag sich als supranationaler Auftrag ausgeben konnte und damit die politisch generierten, nationalstaatlichen Interoperabilitäts- und Souveränitätsgrenzen probenhalber aufzuheben vermochte. Der TEE hatte kein leichtes Spiel, die während mehr als einem Jahrhundert in Stahl gegossenen Eigenwilligkeiten nationaler Technikstile und Betriebskonzepte so zu nutzen, dass dabei überhaupt ein Mehrwert an Dienstleistung erzeugt werden konnte. Umso wichtiger war der Gewinn einer Kundschaft, die mit nationalen Ausprägungen des internationalen Reisestils

längst vertraut war und sich nun auch im transeuropäischen Raum als transnationale Elite behandeln lassen wollte. Die Betreiber des TEE mussten deshalb alles daran setzen, über eine Kombination von technizistischer Eleganz des Interieurs und kulinarischer Raffinesse im *wagon restaurant* jene elitären Distinktionsmerkmale zu erzeugen, die bereits einen hinreichenden Vertrautheitsgrad aufwiesen. Unabhängig von welcher Seite man sich der Internationalität annähert: Der Einsatz von Projektionen und Fiktionen im Spiel um die Internationalität der Eisenbahn stellte Gewinne in Aussicht, die sich sehen liessen und die auch deshalb zunehmend handlungsrelevant geworden sind.

Anmerkungen

- 1 Koselleck, Reinhart: «Erfahrungsraum» und «Erwartungshorizont» – zwei historische Kategorien, in: Koselleck, Reinhart (Hg.): *Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten*, Frankfurt a. M. 1979 (1989), S. 349–375.
- 2 Vgl. Mitchell, W.J.T. (Hg.): *Landscape and Power*, Chicago 1994.
- 3 Adrien Holy, *Nella carrozza-ristorante, doppio piacere*, Farblithografie, SBB-Infothek, Plakat-sammlung, Bern. Vgl. von Arx, Heinz (Hg.): *Der Kluge reist im Zuge. 100 Jahre SBB. Offizielles Jubiläumsbuch*, Zürich 2001, S. 127.
- 4 Zellweger, Christian: *TEE – Ikone der Luxuszüge*, Zürich 2003, insbesondere S. 12–15.
- 5 Mertens, Maurice: *TEE. Trans Europ Express*, Düsseldorf 1987; Zellweger 2003 (wie Anm. 4); zur popularisierenden Verknüpfung von TEE und Speisewagen siehe Nial, Diane: *Swiss Meals on Wheels*, Littlestone-on-Sea 1993.
- 6 Luhmann, Niklas: *Soziale Systeme. Grundriss einer allgemeinen Theorie*, Frankfurt a. M. 1984, S. 43f.
- 7 Schivelbusch, Wolfgang: *Geschichte der Eisenbahnreise: Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, München, Wien 1977.
- 8 Damit wird die Frage, ob die Einheit von Systemelementen als Emergenz von unten oder durch Konstitution von oben zu erklären sei, mit einem entschiedenen «sowohl als auch» und gegen die Auffassung von Niklas Luhmann beantwortet. Vgl. Luhmann 1984 (wie Anm. 6), S. 43.
- 9 Grundsätzlich ist für die Emergenz von Internationalität im Eisenbahnverkehr auch die umgekehrte Interaktion – symbolische Steigerung von oben in Kombination mit betriebswirtschaftlich-technischer Anpassung von unten – vorstellbar. Man denke etwa an die lokalen Effekte einer symbolisch überhöhten Liberalisierungspolitik supranationaler Organisationen. Vgl. etwa Weissbuch der Kommission vom 30. Juli 1996: *Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft*. <http://europa.eu.int/scadplus/leg/de/lvb/l24014.htm>, 14. 7. 2003.