

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

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

**Autor:** Frey, Thomas

### **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:** 30.03.2025

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

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 schmollende 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-