

MONIKA BURRI, KILIAN T. ELSASSER u. DAVID GUGERLI (Hg.): **Die Internationalität der Eisenbahn 1850-1970.** Chronos, Zürich 2003, 361 S., zahlr. Abb., EUR 32,-.

Die Zeitungen sind jetzt voll von Gedanken über Schnellzüge und Güterzüge, die mit einer Lok durch ganz Europa brausen. Das geht kaum, denn vier unterschiedliche Stromsysteme und mehr als ein Dutzend höchst eigenartiger Sicherungssysteme sorgen auf dem Kontinent dafür, dass jede einzelne Lokomotive für den grenzüberschreitenden Verkehr mit vielen zusätzlichen Tei-

len bepackt werden muss, um auf Schienen im Ausland zu fahren. Der Grund dafür liegt in der Tatsache, dass die Eisenbahn eine „zusammengesetzte Maschine aus Fahrzeug und Gleis“ ist, anders als Auto, Schiff und Flugzeug also einen europaweit standardisierten Weg erfordert. Nur die Spurweite, das Lichtraumprofil und die Kupplungen sind weitgehend vereinheitlicht, um wenigstens den internationalen Verkehr von Waggons mit Reisenden und Gütern zu ermöglichen, und nur bei den legendären TEE-Zügen hat man sich die Mühe der Ausrüstung für mehrere Länder in einem Triebfahrzeug gemacht.

Die Entwicklung der Eisenbahnen im 19. und 20. Jahrhundert war weitgehend an die Existenz und Entwicklung der Nationalstaaten gebunden, und schon die technische Abstimmung unter den einzelnen Ländern im Deutschen Reich machte vor 1918 unendliche Schwierigkeiten. In Frankreich, wo bis 1938 noch fünf große Privatbahnen bestanden, war die Lage noch unübersichtlicher. Nicht zu reden von den großen Schwierigkeiten, die sich während der beiden Weltkriege bei dem deutschen Eisenbahnbetrieb außerhalb der alten deutschen Grenzen ergeben haben.

Die Frage, wie sich nationale Technikstile und Organisationsformen auf internationaler Ebene koordinieren ließen, um aus den unterschiedlichen nationalen Eisenbahnen vielleicht ein internationales Verkehrssystem entstehen zu lassen, hat im November 2002 eine wissenschaftliche Tagung beschäftigt, die im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern und gemeinsam mit dem Lehrstuhl für Technikgeschichte an der Technischen Hochschule Zürich abgehalten wurde. Nun liegt der Berichtsband mit seinen 23 Fachbeiträgen von international anerkannten Kennern der Kunstwissenschaften, der Techniksoziologie und Wirtschaftsgeschichte sowie aus Verkehrsforschung und Eisenbahnpraxis vor, der erfreulicherweise relativ bald nach der Veranstaltung erschienen ist. Die Bandbreite der Themen reicht vom Bahnhofsbuchhandel im internationalen Vergleich über die Vorbildfunktion der Rigi-

Bergbahn und die Bedeutung der Auslands-Studienreisen von Eisenbahnern bis zur Stromsystemfrage im 20. Jahrhundert und zum Fiasko bei der Einführung einer automatischen Kupplung in Mitteleuropa. Es fällt schwer, einen oder mehrere der Beiträge beispielhaft zu erwähnen, weil damit anderen Elementen des Bandes Unrecht getan würde. Sechs Kapitel des Bandes sind in englischer Sprache gehalten; etwas scheu gingen einzelne Autoren mit Illustrationen um.

Zum Teil repräsentieren die Beiträge die einzelnen Forschungsschwerpunkte der Vortragenden in prägnanter Form, zum Beispiel Allan Mitchell mit seinem Vergleich des Eisenbahnwesens von Frankreich und Deutschland, Stanislaus von Moos mit seinen Betrachtungen über Industrieästhetik und -architektur oder Ralf Roth mit seiner Untersuchung der Eisenbahnbeziehungen im deutsch-skandinavischen Raum. Die beiden abschließenden Beiträge widmen sich der Ausstellung von Eisenbahngeschichte in technischen Museen, welche in aller Regel die Grenzen und Beschränkungen der nationalen Eisenbahnsysteme widerspiegeln. Kurz: Ein Band voller Anregungen vom jüngsten Stand der eisenbahngeschichtlichen Forschung.

Berlin

Alfred Gottwaldt