

Gisela Hürlimann

«Die Eisenbahn der Zukunft»

**Automatisierung, Schnellverkehr und Modernisierung
bei den SBB 1955–2005**

INTERFERENZEN 12

CHRONOS

Inhalt

1.	Einleitung	7
1.1	Fragestellungen	8
1.2	Forschungsstand und Quellen	9
1.3	Theorien und Methoden	13
1.4	Aufbau der Untersuchung	22
2.	Mit der «Eisenbahn der Zukunft» aus der Krise	25
3.	Das «automatischste System der Zukunft» – Eisenbahn und Kybernetik	37
3.1	Der Versuch einer interdisziplinären Einheitswissenschaft	39
3.2	Bahnkybernetik – Konferenzthema und Automatisierungsprojekte	46
3.3	Der Einzug des Computers bei den SBB	58
3.4	Automatisierung am Beispiel der Zugsicherung (1958–1980)	79
4.	Mit Tempo in den Wettbewerb – Leitvision Hochgeschwindigkeit	117
4.1	Verlust und versuchte Wiederaneignung des Tempomonopols	119
4.2	Das Eisenbahntempo in der Schweiz (1956–1972)	135
4.3	Die Schnellbahnpläne der SBB im Realitätstest (1973–1975)	166
5.	Der Taktfahrplan – zwischen Imitation und Innovation	187
5.1	Die Fahrplankommission reist 1953 nach Holland	190
5.2	Der – angebliche – Mythos Taktfahrplan (1969–1972)	200
6.	Gemeinwirtschaft und Marktorientierung: aus der Krise der 1970er- zum Kompromiss der 1980er-Jahre	227

7.	Mit der Bahn 2000 zur «Eisenbahn der Zukunft»?	263
7.1	Die Neuen Haupttransversalen im «offenen» Mitwirkungsverfahren (1978–1984)	263
7.2	Eine Bahn für die Mehrheit (1984–1987)	284
8.	Das «European Train Control System» – Wiedergänger und Hightechzukunft (1982–1996)	307
9.	«... neue Eisenbahngesellschaften, die in erster Linie Unternehmen sind»	341
9.1	Verkehrs- und Wettbewerbspolitik in Europa und der Schweiz (1986–1993)	341
9.2	Die Bahnreform nimmt ihren Lauf (1993–1999)	352
10.	Schlusswort und Ausblick	365
	Dank	377
	Abkürzungsverzeichnis	379
	Abbildungsverzeichnis	381
	Quellen- und Literaturverzeichnis	385