

Bahnjournalisten Schweiz; öV-Preis 2021

Laudatio zur Würdigung des Preisträgers Professor Daniel Mange anlässlich der Hauptversammlung vom 26. April 2022 in Bellinzona

Lieber Herr Mange

Unterschiedliche Spurweiten sind eines der grossen Probleme, die die Bahn behindern und gegenüber dem Strassenverkehr massiv benachteiligen. Unterschiedliche Spurweiten gibt es international, denn sowohl im Westen Europas als auch im Osten liegen die Schienen weiter auseinander als bei der sogenannten Normalspur, die in weiten Teilen Europas üblich ist. Doch auch in der Schweiz sind unterschiedliche Spurweiten gängig, viele Nebenbahnen fahren auf Meterspur. So auch die Montreux-Oberland-Bahn zwischen Montreux und Zweisimmen. Der Traum einer durchgehenden Verbindung von Montreux bis Interlaken, ja vielleicht dann auch noch über den Brünig bis Luzern, geistert seit Menschengedenken durch unser Land.

Sie haben sich diesem Thema mit einem sehr breiten Zugang angenommen. Unter dem Generaltitel «Mobilité tous azimuts» (mein Übersetzungsprogramm schlägt dafür auf Deutsch «Mobilität in alle Richtungen» oder als Alternative «Mobilität in jeder Hinsicht» vor) - unter dem Titel «Mobilité tous azimuts» widmen Sie sich in fünf Folgen der Leidensgeschichte des Spurwechsels. Sie gehen zurück in die Anfänge, zeigen auf, dass politische, wirtschaftliche und Sicherheitsüberlegungen überhaupt zu den unterschiedlichen Spurbreiten in Europa geführt haben, erläutern die Ansätze, wie Spurwechsel überwunden wurden, so beispielsweise gleich mit dem vollständigen Ersatz der Drehgestelle beim Zwischenhalt am Übergang von der einen zur andern Spurweite.

Ihr Schwergewicht liegt jedoch auf der Schweiz, auch was technische Innovation angeht. Sie erinnern daran, dass die Ateliers Vevey 1966 einen Wettbewerb der spanischen Bahn gewonnen haben, dann aber nicht zur Umsetzung gekommen ist. Sie waren selbst als Wissenschaftler lange Jahre stark in die Thematik involviert und bringen dieses Wissen in die Artikel ein. Ihr Hauptgewicht liegt aber beim Goldenpass, bei der Umspurung, die nun tatsächlich Realität wird. Im Dezember sollen die ersten Züge fahren. Sie gehen detailliert auf die Probleme ein, die nicht nur in der Umspurung, sondern auch in der Verkehrsabwicklung liegen.

Erlauben Sie mir an dieser Stelle eine kurze Zwischenbemerkung. Die Jury stand dieses Jahr vor einer äusserst anspruchsvollen Aufgabe: Die eingegebenen Arbeiten reichten von einer halben Zeitungsseite bis zu einer über hundertseitigen Spezialpublikation, vom Fernsehbeitrag über eine Facebook-Produktion bis eben zum Blog. Wir werden uns im Verlauf des Jahres Gedanken machen, wie wir mit dieser Vielfalt in Zukunft angemessen umgehen wollen.

Was also hat den Ausschlag gegeben, dass Sie, Herr Mange, für diese Arbeit den öV-Preis der Bahnjournalisten Schweiz zugesprochen erhalten? Es sind gleich mehrere Punkte. Allen voran das Format: Sie betreiben auf eigene Initiative einen Blog und wirken dort als Journalist, nicht als Wissenschaftler. Das Format lässt Nachfragen der Leserinnen und Leser zu, die Sie selbstverständlich beantworten. Der zweite Punkt ist die Aktualität des Themas. Neben dem Goldenpass gehen Sie auch auf die geplante Grimseibahn ein, die einen Zusammenschluss des schweizerischen Meterspurnetzes ermöglichen würde. Aber Sie gehen auch tief in die Geschichte. Und damit sind wir beim dritten Punkt: Die Breite der

Recherche, die Ausführlichkeit Ihrer Beiträge, die für Laien einen tiefen, aber gut verständlichen Einblick in dieses komplexe Thema ermöglichen.

Aus allen diesen Gründen vergibt Ihnen, sehr geehrter Herr Professor Mange, die Jury den öV-Preis 2021.

Ich gratuliere Ihnen herzlich!

Peter Moor-Trevisan, Jury-Präsident