

Ein Denkmal der "Schweizer Qualität" : der Umbau des TEE-Zuges

Autor(en): **Loderer, Benedikt**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **1 (1988)**

Heft 12

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-118923>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Denkmal der «S»



chweizer Qualität»

Ein Industriedenkmal wird umgebaut. Ein Wahrzeichen der «Schweizer Qualität», der TEE-Zug von 1961, wird zum EC-Zug von 1988. Es geht darum, das Neue neu, aber in derselben Formensprache wie das Alte zu machen. Ein Lehrstück im Umgang mit Detail und Handwerk.

VON BENEDIKT LODERER

Den «Trans-Europ-Express» (TEE) kennen alle. 1961 stellten die Bundesbahnen mit Stolz ihren Nobelzug auf die Schiene. Ein Hauch von weiter Welt und Luxus umwehte ihn: nur 1. Klasse, gediegener Innenausbau, geräumiger Speisewagen. Das gehobene Reisen hatte neben dem Flugzeug wieder ein standesgemäßes Gefährt.

Die Fünfwagenkomposition (RAe TEE II 1051-1055) – sie wurde später um einen Wagen erweitert – war auch technisch eine Pionierleistung. Der erste elektrische TEE-Zug überhaupt war auch die erste Mehrstromeinheit der europäischen Eisenbahngeschichte. Ohne Lokomotivenwechsel konnte quer durch den Kontinent mit allen vier verschiedenen Stromspannungen gefahren werden.

Diesen technischen Neuerungen und dem Hauch von Luxus gaben die Ingenieure der Schweizerischen Industriegesellschaft Neuhausen (SIG) auch eine Form. Der Triebwagen als ein zusammengefasstes bewegliches Rohr. Nicht einzelne Wagen aneinandergehängt, sondern eine rund 160 Meter lange Schlange mit zwei Köpfen. Sie fährt in beiden Richtungen.

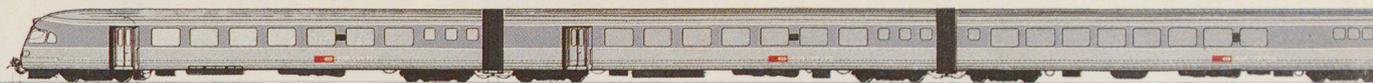
Darum liegt der Motor in der Mitte des Zugs. Im Motorenwagen war auch die Küche untergebracht, und ein Wagen weiter folgte der Speisewagen mit der Bar. Die Maschinenfabrik Oerlikon baute die Motoren und die elektrischen Aggregate.

Der Schaffhauser Architekt Walter Henne war für die Gestaltung des Zugs verantwortlich. Er schuf das, was wir rückblickend als ein Industriedenkmal zu erkennen vermögen: den TEE-Zug als die Verkörperung der modernen Schweiz der beginnenden Hochkonjunktur.

Mit dem TEE an die Expo 64! Damit ist die Aufbruchsstimmung der damaligen Zeit zusammengefasst. Alles schien machbar, die Zukunft hiess bauen und konsumieren; Umwelt hatte noch

FOTOS: PPD LONDON





die Bedeutung von Landschaft. Die Inselform der Reduitgeneration wandelte sich in die internationale Drehscheibe der Macher. Dass der TEE-Zug diese Aufbruchsstimmung als Objekt auszudrücken vermag, das macht ihn zum Industriedenkmal.

Es ist aber auch noch eine andere Schweiz an diesem Denkmal beteiligt, jene der «Schweizer Qualität». Denn bei aller Zukunftsbegeisterung dachten die SBB in bewährter Manier genauso ans Näherliegende.

Ein Eisenbahnzug ist ein Investitionsgut mit einer langen Lebenszeit. Einen Rolls-Royce zu bauen ist daher billiger, als sich mit einem Fiat zu begnügen. Beim TEE-Zug heisst «Schweizer Qualität»: Er muss ewig halten.

Dieses wenigstens vorläufige Ewig führte zu einem handwerklichen Industrieprodukt, Massschneiderei unter den Bedingungen der Maschinenindustrie. Walter Henne gelang das Kunststück, das Dauerhafte statt klobig elegant zu machen. Er hat uns den Unterschied zwischen der «guten Form» und der Tagesmode vorgeführt. Seine Formen sind zwar Ausdruck ihrer Zeit, aber sie veralten nicht. Sie sind genau datierbar, aber sie bleiben frisch. Darum darf man den TEE-Zug umbauen und verändern, solange man die «Schweizer Qualität» weiterführt.

Nicht mehr von «Schweizer Qualität», sondern von Marketing und Rentabilitätsüberlegungen, von Sachzwängen und von Planungsnöten sind die SBB ausgegangen, als sie sich an den Umbau des TEE-Zugs machten. War zuerst noch der Verkauf der fünf TEE-Züge erwogen worden, so wurden die altgedienten TEE-Züge nun für die Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen im Rahmen des neuen Eurocity-Konzepts trotzdem benötigt. Das hiess Abschiednehmen vom Nobelzug, hiess von den ursprünglich vorhandenen 168 Erstklassplätzen aufstocken auf 231, wovon 84 in der 1. und 147 in der 2. Klasse zur Verfügung stehen. Mehr Plätze brauchen auch mehr Platz, und den fand man im Speisewagen. Dem Gewinn von 39 Zweitklassplätzen wurde der Speisewagen geopfert. Der Gast geht nicht mehr ins fahrbare Restaurant; heute bringt der Kellner das Essen zum Gast – vorausgesetzt, dieser hat vorbestellt. Was im Flugzeug üblich ist, ist auch fürs Bahnfahren gut.

Leider stimmt das nicht. Denn während im Flugzeug alle und

gleichzeitig essen, tun dies im Zug nur einige und zu verschiedenen Zeiten. Wer isst schon gern, während ihm die übrigen Passagiere rauchend, schlafend, zeitunglesend dabei gegenüber sitzen? Und wer schläft besonders gut, während sein Nachbar isst? Trotz aller Wenn und Aber, die Abschaffung des Speisewagens war ein Fehlentscheid. Die Einführung einer Lounge mit 12 Plätzen ist dafür kein Ersatz.

Allerdings ist nicht überall «Schweizer Qualität» durch Marketing ersetzt worden. Auf die Flugzeugbestuhlung wurde verzichtet, obwohl damit einige Plätze mehr möglich gewesen wären. Auch die Beinfreiheit der 1. Klasse wurde in die 2. hinübergerettet. Die von der Fensterteilung bestimmten Abstände der Sitze wurden nicht verringert.

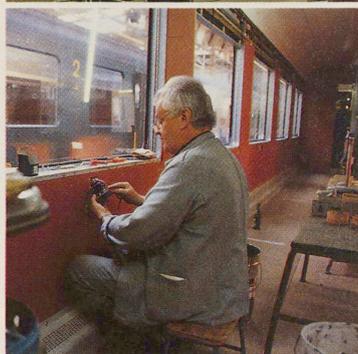
Der Architekt und Designer Franz Romero hat sich den TEE-Zug genau angesehen, bevor er mit dem Entwurf für dessen Umbau begann. Er war von der «Schweizer Qualität» fasziniert. Ich sehe ihn vor mir, wie er im alten TEE-Zug mit Augen und Händen dem Schwung der Bartheke entlangfuhr und wie er das Ineinandergreifen der Hartgummifälze der Eingangstüren studierte. Am Anfang seiner Arbeit steht der Respekt vor der Leistung Walter Hennes. Dieser Respekt ist mit Wehmut gemischt, denn beim genauen Betrachten des TEE-Zugs von 1961 wird bewusst, was wir in kaum einer Generation verloren haben: die «Schweizer Qualität». Die handwerkliche Perfektion ist durch Pressieren ersetzt worden.

Es gibt allerdings Überlebensgebiete der «Schweizer Qualität». Die Hauptwerkstätten der SBB in Schlieren sind eines davon. Verglichen mit einem Bauplatz eine Insel der Sorgfältigen. Zwar gibt es auch hier Arbeiter aus 17 Nationen, aber es gibt auch einen Stamm von erfahrenen Handwerkern, denen das Wort Handwerker wohl kaum über die Lippen geht, die aber in ihrer täglichen Arbeit danach leben.

Die Werkstätten sind auch jene Art Generalunternehmung, die sich Romero gewünscht hatte. In derselben Firma arbeiten Schlosser, Schreiner, Polsterer, Maler, Spengler, Elektriker, kurz: alle für den Umbau des TEE-Zugs notwendigen Handwerker. Sie sind darüber hinaus vom Eisenbahngeist erfüllt: Sie identifizieren sich mit den SBB und ihrer Arbeit. Bähnler sind ein eigenständiger Menschenschlag.



Der TEE-Zug wurde bis auf sein Rohrgerippe ausgeweitet. Neu eingebaut wurde nun der EC-Zug. Doch die «Schweizer Qualität» ist keineswegs das Beschauliche. Die Arbeiten mussten unter äusserstem Zeitdruck ausgeführt werden.



Die «Schweizer Qualität» ist industrialisiertes Handwerk. Darum sind auch die Handwerker der Hauptwerkstätten der SBB in Schlieren das Fundament aller «Schweizer Qualität». Es sind Leute, für die der Berufsstolz in der einwandfreien Arbeit besteht. Sie reden nicht darüber, aber sie machen es.







Heutzutage ist das Beliebige zum Gegenteil der Qualität geworden. Die «Schweizer Qualität» war nie beliebig.

Denn erst mit Genauigkeit ist es möglich, dem Formenschatz des TEE ein neues Element anzufügen. Genauigkeit des Beobachtens und des Entwerfens, aber auch des Zeichnens und Ausführens. Der sanfte Schwung der Barstange und die Kurve der Alukante sind Gedankenlinien und Empfindungsspuren. Sie zeichnen ein klares Denken nach und fassen ein heftiges Gefühl ein: Analyse und Formwillen.

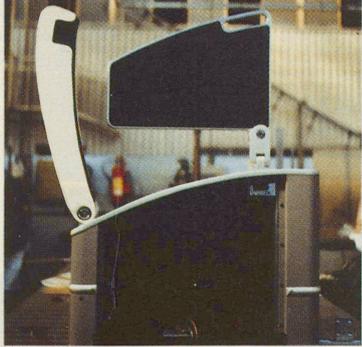
Dieses unscheinbare Abstellbrett mit Haltestange enthält bereits alle Aussagen des ganzen Umbauunternehmens. Am Detail wird offenbar, worum es geht: nicht den TEE-Zug neu erfinden, sondern ihn gestalterisch begreifen, um ihn ergänzen zu können.

Die augenfälligste Veränderung vom TEE-Zug zum EC-Zug ist die neue Bestuhlung. Sie ist das pure Gegenteil dessen, was uns «das Genie der Lieferanten» anbieten würde. Anstelle von heute üblichen ausgeschäumten Plastikschalen und verschweissten Ganzheiten beharrt Romero auf der additiven Konstruktion. Sein Sitz ist gebaut – nicht gegossen, geschrumpft oder gezogen. Noch gilt das alte Prinzip von Skelett und Verkleidung, noch erzählt die Form, wie der Stuhl gemacht wurde. Die einzelnen Teile sind deutlich voneinander abgesetzt: Blechsockel, Seitenwand mit darin versenkten Ausziehtischchen, Sitzpolster, Rückenlehne. Die Verbindungen sind handwerklich-mechanisch: geschraubt. Die Drehpunkte der Bewegung sind durch sichtbare Gelenke verdeutlicht. Auch die Polster sind konstruiert. Seiten- und Frontteile werden in den Farben unterschieden und mit einer handwerklichen Verbindung (Käder) miteinander mechanisch verzahnt. Ob Sitz oder Wand, das Prinzip ist dasselbe: Erkennbarkeit der Konstruktion und mechanische Befestigung.

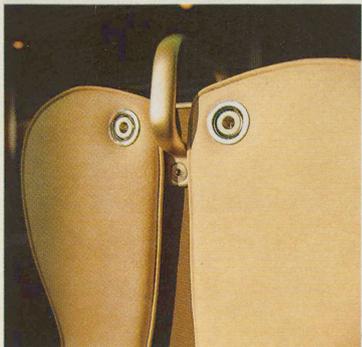
Denselben Grundsatz gehorcht auch das leitmotivische Detail, das überall auftaucht. Ein halbrunder Aluminiumstab ist mit Nimbusschrauben auf die Unterlage befestigt. Nimbusschrauben, weil bei gewöhnlichen Schlitzkopfschrauben die Gefahr des Abgleitens beim Eindrehen zu gross wäre. Der Schraubenzieher würde dabei den Aluminiumstab zerkratzen. Dieser einfache Alustab illustriert noch



In der Seitenlehne ist der Esstisch eingebaut...

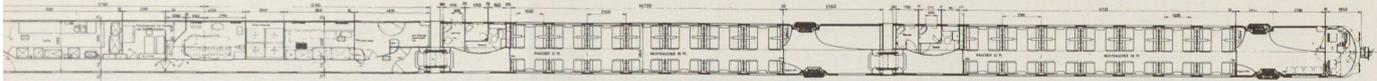


... die kniffligste Aufgabe des ganzen Umbaus.



Haltegriff und die beiden Rücklehnen: Das Zusammengesetzte wird sichtbar.

Blick in die neugeschaffene Lounge und in den Wagen der 1. Klasse. Die Sessel sind «architektonisch», das heisst als ein aus klar ablesbaren Elementen zusammengebautes Ganzes, aufgefasst. Neu ist auch der künstlerische Schmuck der EC-Züge. In Zusammenarbeit mit der Stiftung für Fotografie wurde für jeden Zug ein Schweizer Fotograf ausgewählt.



In diesem Bild ist alles enthalten. Die halbrunden Leichtmetallstäbe schützen den Wandbelag. Aber sie sind mehr: ein mit Genauigkeit gezeichnetes Ornament. Sie sind nicht abgesägt; sie laufen aus. Wer etwas über «Schweizer Qualität» wissen will, der betrachtet dieses Bild.

Zwei Schrauben, zwei Cuvetten für die Kraftübertragung, zwei Schraubenschlitze, die genau senkrecht stehen. Nichts ist unkontrolliert.



In die bestehenden durchlaufenden Gepäckträger sind Leselampen eingebaut. Der alte Gepäckträger ist mit neuer Ausrüstung weiterverwendet worden.



mals, was «Schweizer Qualität» einmal war. Ein präzise gemachtes Industriehalffertigfabrikat wird mit Handwerkerpräzision verarbeitet. Dem Ergebnis sieht man den Werdegang an. Er kann auch in der umgekehrten Richtung begangen werden: Alles ist demontierbar, ohne dabei zerstört zu werden. Nichts ist zum Wegwerfen gedacht. «Schweizer Qualität» ist demnach das Gegenteil von Wegwerfmentalität. Ein Rolls-Royce endet nicht auf dem Autofriedhof, sondern in einem Museum.

Der Innenausbau gehorcht dem Prinzip des Zugs; der Röhrencharakter wird unterstrichen. Wo man auch steht, ist der ganze Wagen überblickbar, und die durchgehenden Gepäckträger mit den neu eingebauten Leselampen betonen die Länge und die Geschwindigkeit. Die dunkelrote Wandverkleidung aus gummiertem Gewebe (Stamoid) bildet den ruhigen Untergrund für die schwarz-weißen Sitze. Den Korridor markiert ein grau-schwarz gesprenkelter Läufer. Blauer Linoleum wurde für die Sitzzonen gewählt, dies auch aus hygienischen Gründen. Wo man isst, da gibt's auch Speisereste.

Heute trägt der Zug auf hellgrauem Grundanstrich ein durchgehendes dunkelgraues Fensterband. Die Fenster sind keine Löcher in der Wand mehr, sondern Bestandteile des oben und unten von weißen Bändern eingefassten Geschwindigkeitsstreifens. Nicht mehr ein Oben und Unten wie bei Schiffen oder bei manchen Strassenbahnen, sondern ein Ganzes, die Röhre, wird damit betont. Die zweiköpfige Schlange fährt schnell, ihr Anstrich sagt: Silberpfeil. Darüber hinaus verweist er nicht mehr auf gehobenes Reisen, sondern auf den Zug als Objekt.

Das Industriedenkmal TEE-Zug ist nicht mehr, was es war. Wie sehr dies auch die SBB bedauern, beweist das Einmotten einer vollständigen Inneneinrichtung. Später könnte man damit wieder einen Originalzug rekonstruieren. Denkmalpflege vorausschauender Art: Jeder Eingriff soll wieder rückgängig gemacht werden können. Neu entstanden ist ein Umbau, der mit Sorgfalt und Respekt mit dem Industriedenkmal umgeht. Eine Weiterführung der «Schweizer Qualität».

Romeros Arbeit verdient hohe Anerkennung. Sie hat das wirklich Entscheidende erreicht: Sie ist angemessen. ■