Zeitschrift: Schweizer Volkskunde : Korrespondenzblatt der Schweizerischen Gesellschaft für Volkskunde = Folklore suisse : bulletin de la Société suisse des traditions populaires = Folclore svizzero : bollettino della Società svizzera per le tradizioni popolari

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Volkskunde

Band: 105 (2015)

Heft: 3

Artikel: Stiftung Historisches Erbe der SBB : Schweizer Bahngeschichte als Kulturgeschichte des Reisens

Autor: Hofacker, Susanne

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1003807

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 06.07.2025

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

Stiftung Historisches Erbe der SBB

Schweizer Bahngeschichte als Kulturgeschichte des Reisens

Fondation pour le patrimoine historique des CFF. Histoire des chemins de fer suisses, histoire culturelle du voyage: *La fondation du patrimoine historique des CFF – CFF Historic –, fondée en 2001, documente avec ses fonds importants l'histoire des CFF et de leurs lignes ferroviaires précédentes. Les objets et documents des collections, des archives et de la bibliothèque sont autant de témoins historiques, non seulement d'une partie importante de l'histoire industrielle et technologique de la Suisse, elles nous donnent également un aperçu de l'histoire culturelle du voyage.*

Die Schweizer Bahngeschichte ist eng verflochten mit der Kulturgeschichte des Reisens. Reisen zu unternehmen, war bis ins 19. Jahrhundert reicheren Schichten vorbehalten. Mit dem Aufkommen der Eisenbahn Mitte des 19. Jahrhunderts wurde das Reisen zunehmend für die breitere Bevölkerung erschwinglich, in der Schweiz ab ca. 1847, als die erste ganz auf schweizerischem Boden verlaufende Eisenbahnstrecke zwischen Zürich und Baden eröffnet wurde.[1] Die Entdeckung der Alpen, und mit ihr die Entwicklung des Schienennetzes bis in die Alpentäler, förderte das Reisen aus europäischen Ländern in die Schweiz. So veranstaltete der britische Tourismus-Pionier Thomas Cook ab 1863 die ersten organisierten Touren in die Schweiz. Von 1901 bis 1909 wurden die grossen, bisher privat betriebenen Eisenbahnen der Schweiz zu den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zusammengeführt und gleichzeitig verstaatlicht. Im Verlauf der folgenden Jahre bis nach dem Zweiten Weltkrieg trieben zudem wirtschaftliche Faktoren wie allgemein höhere Einkommen, ein geregelter Ferienanspruch sowie die aufgrund fehlender Kohle zunehmende Elektrifizierung der Bahninfrastruktur die Entwicklung des modernen nationalen und internationalen Tourismus voran. Bis heute ist die Bahn neben dem Strassenverkehr das wichtigste Verkehrsmittel in der Schweiz, das sowohl für das alltägliche Pendeln an den Arbeitsplatz wie auch für Ausflüge und Reisen aller Art genutzt wird.
Die historischen Bestände von *SBB Historic* dokumentieren aufgrund ihrer eindrücklichen Quellenheterogenität die wechselseitige Beziehung zwischen Schweizer Bahngeschichte und Kultur- und Wirtschaftsgeschichte. Dieser Artikel gibt einen Einblick in die Sammlungen von *SBB Historic* und zeigt anhand ausgewählter Beispiele diese Verflechtungen auf.

Gründung und Zweck von *SBB Historic*

Die Gründung der *Stiftung Historisches Erbe der SBB* – kurz *SBB Historic* – hat ihren Ursprung in der Bahnreform der Schweiz von 1999. Damals wur-

[1] Die erste Eisenbahnstrecke in die Schweiz führte seit 1844 von Strassburg nach Basel.

den die Aufgaben von Bund und SBB entflochten und die *SBB AG* als spezialgesetzliche Aktiengesellschaft gegründet. In einem Umfeld der Besinnung auf «Kernkompetenzen» und «Kernaufgaben» hatten die Pflege und Vermittlung der Geschichte der Bahn einen schwierigen Stand. Dies wurde von der neuen Geschäftsleitung erkannt und eine Projektgruppe mit Abklärungen zum Erhalt der historischen Zeugnisse der SBB beauftragt. Resultat war die am 1. März 2001 gegründete *Stiftung Historisches Erbe der SBB*. Zweck der Stiftung ist die Bewahrung, die Pflege und die kontinuierliche Ergänzung der durch die SBB übertragenen Sammlungsgegenstände. Ein zentraler Aufgabenbereich besteht darin, die Sammlungen einer interessierten Öffentlichkeit sowie der Wissenschaft zugänglich zu machen.

Historisch einmalige Bestände zur Schweizer Bahngeschichte

Die umfangreichen Bestände von *SBB Historic* umfassen eine Objektsammlung, ein Archiv mit Text-, Ton-, Foto- und audiovisuellen Dokumenten sowie eine Bibliothek mit Fachliteratur. Die Objektsammlung der neu gegründeten Stiftung wurde durch die SBB mit einem reichen Fundus ausgestattet, darunter einmaliges historisches Material, das bis in die Anfänge der Geschichte der Eisenbahn in der Schweiz zurückgeht. Das übernommene Stiftungsgut umfasst Spezialsammlungen mit Plakaten, Kunstwerken und Objekten, historisches Rollmaterial der SBB, die historischen Archive der SBB Generaldirektion und der ehemaligen Kreisdirektionen sowie die Bibliothek des SBB Generalsekretariats. Im Jahr 2004 übernahm *SBB Historic* zudem das technische Archiv der *Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM* in Winterthur. Rund 100000 Originalpläne, Bilder und Dokumente geben Einblick in die Produktionstätigkeit der SLM. Der umfangreichste Teil der Bestände des Historischen Archivs besteht aus den Unterlagen der SBB als Staatsbetrieb (1902–1998). Grosse Bestände der Vorgängerbahnen der SBB sowie die Akten der heutigen *SBB AG* gewährleisten eine kontinuierliche Dokumentation vergangener, gegenwärtiger und zukünftiger Entwicklungen der Schweizer Bahngeschichte. Die rund 500000 Bilder der Fotosammlung, von denen bereits über 100000 digitalisiert worden sind, entstammen dem Archiv des ehemaligen Fotodienstes der SBB. Aus der breiten Themenpalette hervorzuheben sind die historischen Bilder, die längst verschwundene Berufsbilder und Momentaufnahmen aus dem Bahn- und Reisealltag vergangener Zeiten dokumentieren. Über 3500 historische Film-, Video- und Tondokumente bilden das audiovisuelle Archiv von *SBB Historic*. Die öffentlich zugängliche Fachbibliothek von *SBB Historic* geht zurück auf die 1923 gegründete Bibliothek der Generaldirektion der SBB. Zum Bestand zählen rund 30000 Monographien zu bahnspezifischen Sammlungsschwerpunkten sowie über 200 Zeitschriften. Der Spezialbestand der ins Jahr 1864 zurückreichenden Fahrpläne gibt Einblick in die Entwicklung von Fahrverbindungen, Reisekosten und Reisezeiten.

Anhand weniger Einblicke in die vielfältigen Bestände von *SBB Historic* wird deutlich, wie die Schweizer Bahngeschichte auch immer als eine Geschichte sich verändernder Reisepraxen, der diese überhaupt ermög-

lichenden Bedingungen und der sie begleitenden Umstände gelesen werden kann.

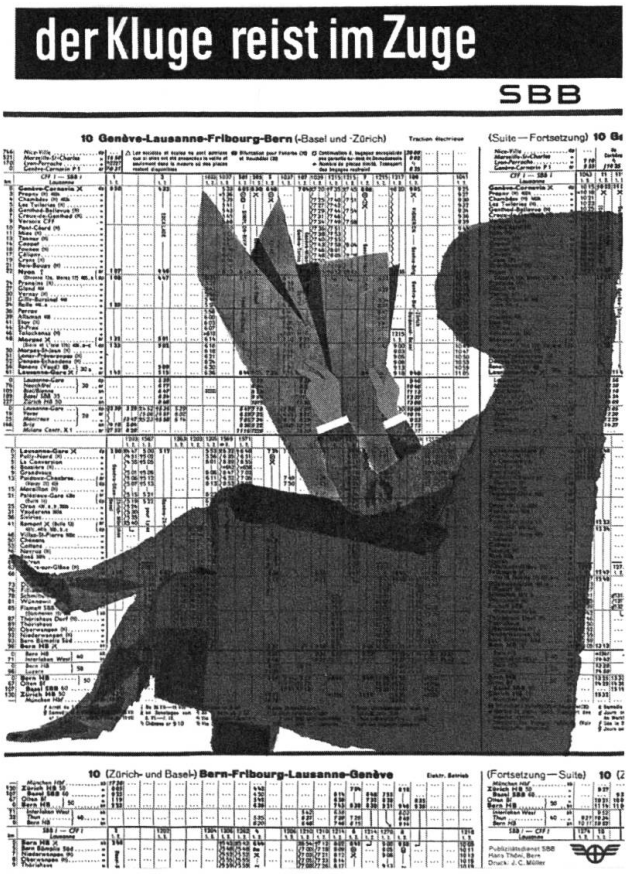
Plakatsammlung – eine Reise durch die Zeit

Die Plakatsammlung mit rund 4000 Plakatsujets dokumentiert mehr als 100 Jahre Schweizer Bahn- und Verkehrswerbung. Die ältesten Plakate gehen zurück bis ins Jahr 1885. Diese Sammlung zeigt die Wechselwirkungen zwischen der Entwicklung der SBB-Angebote, gesellschaftlichen Veränderungen und neuen Reisepraxen auf, auf die hier exemplarisch eingegangen werden soll. Es ist kein Zufall, dass die ersten Plakate zu Beginn des 20. Jahrhunderts nicht die Bahn an sich zum Thema hatten, sondern die Schweizer Landschaft, die Berge, die Hügel und die Seen. Die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zunehmende Alpenbegeisterung, der Bau von Bergbahnen sowie steigende Investitionen in die (Alpen-)Tourismusinfrastruktur machten diesen Blick auf die Schweizer Landschaft möglich und richteten sich gezielt an potenzielle TouristInnen aus dem Ausland, denen ein Aufenthalt in der Schweiz angepriesen werden sollte. Im Ersten Weltkrieg blieben die AuslandtouristInnen jedoch schlagartig aus und die für die Dampflokomotiven benötigte Kohle wurde knapp. Die rasche Elektrifizierung der Eisenbahn – ein Meilenstein des technischen Fortschritts und eine Antwort auf die ökonomische Krise – nahmen die SBB als erstes Thema nach dem Krieg in ihren Plakaten auf. Bis 1928 wurde bereits über die Hälfte des Streckennetzes der SBB elektrisch betrieben. Um den massiven Rückgang der AuslandtouristInnen aufzufangen, versuchte man in der Zwischenkriegszeit vermehrt die Schweizer Bevölkerung als Fahrgäste zu gewinnen. Der Freizeitverkehr im Inland wurde angekurbelt, das Reisen als Wert «an sich» der einheimischen Bevölkerung nähergebracht. Die Werbung richtete sich nicht mehr nur an (ausländische) TouristInnen der ersten Klasse, sondern auch an die Passagiere in der zweiten und dritten Klasse. Der sowohl im Sommer als auch im Winter aktive und gesundheitsbewusste Mensch ersetzte die unberührte Natur als Plakatsujet. Zur Förderung des Tagestourismus, und um dem beschränkten Budget vieler Leute gerecht zu werden, führten die SBB ab 1924 Vergünstigungen wie das Retourbillet, das Sonntagsbillet, das Familienbillet und das Kollektivbillet ein. Zu dieser Zeit begannen die SBB auch, ihre Angebote mit Plakaten namhafter Schweizer Künstler, wie zum Beispiel Augusto Giacometti, Ernst Morgenthaler oder Hans Erni zu bewerben. Bis in die 1950er Jahre wurden die Vorteile neuer Angebote und die Schönheit der mit der Bahn bereisten Landschaft in solchen Kunstplakaten umgesetzt und beworben. 1954 stiess der Texter Werner Belmont zum SBB-Publizitätsdienst. Mit ihm begann eine Ära der fröhlich werbenden SBB. Einer der wohl populärsten Slogans der Schweizer Werbegeschichte stammt aus seiner Feder: «Der Kluge reist im Zuge».[2]

[2] Vgl. Seger, Markus: Die Werbung der SBB 1902-2000. Bern 2005.

Im Kontext der zunehmenden Konkurrenz durch die mittlerweile für breitere Bevölkerungsschichten erschwinglichen Automobile wurden die Vorzüge und Annehmlichkeiten des Bahnfahrens, so beispielsweise das «Wohlbehagen im Speisewagen», in der Plakatwerbung betont. Als in den 1980er Jahren das «Halbtaxeln» eingeführt wurde, reagierten die SBB nicht zuletzt auf den umweltpolitischen Diskurs – das Waldsterben war in aller Munde – und auf den daraus resultierenden politischen Druck, indem zunehmend auch diese Thematik in den Plakaten aufgenommen wurde. Die elektrisch betriebene Eisenbahn wurde als ökologisches Transportmittel angepriesen, das kaum Luftverschmutzung verursacht. «Weiter im Takt» war auf den Plakaten zu lesen, als 1982 der Taktfahrplan eingeführt wurde. Gut koordinierte Anschlüsse ermöglichen seither kürzere Reisezeiten und damit auch eine grössere Flexibilität bei der Planung der Reiserouten.

Der Blick auf die in der Zeit sich wandelnden Werbeplakate zeigt damit nicht nur die Geschichte der SBB auf, sondern macht gleichzeitig erkennbar, in welche grösseren Kontexte – wie Fortschrittseuphorie, Internationalisierung, Krieg, wirtschaftliche Engpässe und Ökologie – das Reisen mit der Bahn jeweils eingebettet war.



Der Kluge reist im Zuge, 1958, Farboffset. Autor: Thöni, Hans

Von der Kunstsammlung bis zum Rollmaterial – Reisen als komplexes Phänomen

Die Breite und Unterschiedlichkeit der Quellen, die das Archiv der SBB beherbergt, zeugt von der Komplexität des Phänomens «Reisen». Neben den Plakatentwürfen, zeugen auch Illustrationen für Periodika sowie Entwürfe für Kursbuchumschläge der 1980er und 1990er Jahre von der intensiven Zusammenarbeit der SBB mit bekannten Schweizer KünstlerInnen und GrafikerInnen, welche die Vorzüge des Reisens mit der Bahn für die schweizerische Gesellschaft ins Bild brachten. In der Kunstsammlung sind auch Kunstwerke versammelt, die auf ganz verschiedene Weise mit der Bahn in Beziehung stehen, von repräsentativen Gemälden für Direktionsbüros bis hin zum Originalmodell des im Zürcher Hauptbahnhof hängenden *L'Ange protecteur* von Niki de Saint Phalle. Mit der Bahn sind nicht nur das konkrete Sich Fortbewegen und Reisen verbunden, sondern auch die Imaginationen dessen, wozu das Reisen beflügelt.

Eine weitere interessante und optisch ansprechende Sammlung bilden die 20 Musikautomaten aus dem späten 19. Jahrhundert. Die mechanischen Automaten haben ihren Ursprung in der Westschweizer Spieldosen-Industrie und standen während fast 100 Jahren in den Wartesälen verschiedener Bahnhöfe, überwiegend in der Westschweiz. Zu jener Zeit war an den Bahnhöfen mit längeren Umsteigezeiten zu rechnen. Die Musikautomaten, die mit einem Münzeinwurf für ein paar Sekunden in Gang gesetzt werden konnten, dienten beim Warten – einer wichtigen Praxis des Reisens – als willkommene Unterhaltung.[3]

Zweigeschossiger Bahnhof-Musikautomat aus dem Bahnhof Nyon VD, ca. 1890.

Die Allgemeine Objektsammlung umfasst rund 1500 Objekte. Einen Schwerpunkt bilden die Bahnlaternen mit über 300 Beleuchtungskörpern aus allen Epochen.[4] Zahlreiche weitere Objekte geben einen Einblick in die Inneneinrichtung der Züge und dokumentieren die Ausstattung von Personal und Bahnhöfen. Speziell zu erwähnen ist die in ihrer Vollständigkeit einzigartige Schienensammlung. Zusammen mit rund 170 Fahrzeugen – Lokomotiven, Triebwagen und Reisezügen – dokumentieren diese vielfältigen Zeitzeugen sowohl die technische Entwicklung auf den Schienen als auch die Veränderungen in der Art und Weise des Reisens in der Schweiz. Einige Dampflokomotiven, darunter auch die älteste, fahrtüchtig erhaltene Lokomotive *Genf* von 1858 zählen zum Bestand dieser speziellen Objektsammlung. Das Reisen mit Dampflokomotiven bescherte den Reisenden nicht nur schmutzige Kleider, sondern auch relativ hohe Kosten. Laut dem ältesten, in der Bibliothek von *SBB Historic* vorhandenen Originalfahrplan von 1859 kostete eine Fahrt von Aarau nach Zürich in der Dritten Klasse 2.65 Franken, in der Ersten Klasse das Doppelte. Lehrpersonen oder mittlere Beamte verdienten rund 1200 Franken im

[3] Vgl. Hänggi, Christoph E.: Musique de la gare – Bahnhofsautomaten der Schweiz. Seewen u.a. 2005.

[4] Vgl. Chrzanovski, Laurent: SBB Historic: Züge im Lichte der Laternen. Zürich 2009.

Jahr; die Stundenlöhne in Industrie und Gewerbe betrugen durchschnittlich kaum 20 Rappen. Bahnfahren war zu jener Zeit demzufolge für die einen eine erschwingliche Fortbewegungsmöglichkeit und gleichzeitig für die Mehrheit der Bevölkerung keine alltägliche Angelegenheit.[5]

Der grösste Teil der Fahrzeuge in der Sammlung stammt aus der Zeit während und nach der Elektrifizierung der Bahn. Auf die zunehmende Konkurrenz von der Strasse in den 1930er Jahren antwortete die SBB mit der Modernisierung des Wagenmaterials. 1935 wurde der *Rote Pfeil*, der neue stromlinienförmige Triebwagen, in Betrieb genommen. Das Fahrzeug sollte den Verkehr beschleunigen und vergünstigen. Mit wegweisenden Innovationen wie Niederflureinstiegen, automatischen Aussentüren, einer Warmluftheizung sowie dem plakativ roten Anstrich wurde dieser Wagen zum Sinnbild für die moderne Bahn. Allerdings war er nicht als Luxuswagen konzipiert, sondern als Drittklasse-Fahrzeug für den Alltagseinsatz. Dies korrespondierte mit der damaligen Strategie der SBB, vermehrt die einheimische Bevölkerung, die PendlerInnen und SonntagsausflüglerInnen als KundInnen zu gewinnen und ihnen ein komfortables Verkehrsmittel zu bieten. Der legendäre Trans Europ Express *TEE* hingegen, der zu Beginn der 1960er Jahre in Betrieb genommen wurde, war ein Luxuszug, der ausschliesslich Plätze in der Ersten Klasse anbot. Er setzte in Komfort und Design neue Massstäbe und wurde zu einer Ikone des Aufschwungs und der Internationalität in der Nachkriegszeit.[6] Mit allen vier in Europa üblichen Stromsystemen ausgerüstet, ermöglichte der *TEE* das Reisen in Europa mit hoher Geschwindigkeit und ohne Lokomotivenwechsel und Wartezeiten an den Grenzbahnhöfen.[7]

Neue Technologien ermöglichten somit sowohl materielle Demokratisierungen, die sich in höherem Komfort des Reisens und gesteigerter Mobilität für die Vielen der Gesellschaft niederschlugen, sie schufen aber auch neue Hierarchisierungen und Distinktionen.

Susanne Hofacker
Leiterin Sammlungen/Bibliothek
susanne.hofacker@sbbhistoric.ch

5 Vgl. von Arx, Heinz (Hg.): Der Kluge reist im Zuge. Hundert Jahre SBB. Zürich 2001, S. 28.

6 Vgl. Gugerli, David: Internationalität der Eisenbahn. Zur analytischen Bedeutung einer handlungsleitenden Fiktion. In: Monika Burri, Kilian T. Elsasser, David Gugerli (Hg.): Die Internationalität der Eisenbahn 1850 – 1970. Zürich 2003 (Interferenzen, 7), S. 13–20, hier S. 15.

7 Vgl. Zellweger, Christian: TEE. Ikone der Luxuszüge. Zürich 2003, S. 12–15.