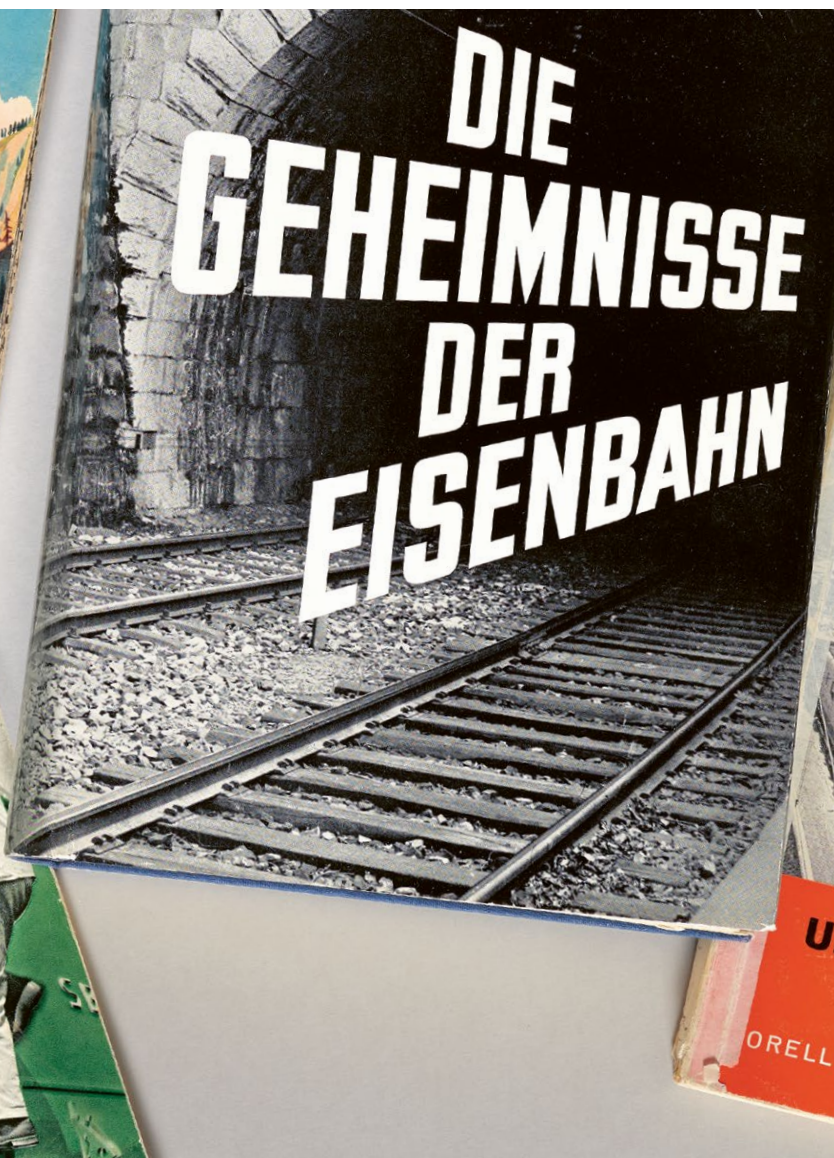




Historic

Bahngeschichten

Zum 100-Jahr-Jubiläum
der Fachbibliothek der SBB



Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser

2023 feiert die Fachbibliothek der SBB, die sich heute bei SBB Historic befindet, 100 Jahre ihres Bestehens. Für uns von SBB Historic als ihre heutige Trägerin ist das Jubiläum Anlass, einen Moment innezuhalten und mit diesem Heft in die reiche Geschichte des Bahnlands Schweiz einzutauchen.

Seit den Gründungstagen 1923 hat die Bibliothek nicht nur ihren Namen und Standort mehrfach gewechselt. Heute gehören auch Zettelkästen und gedruckte Katalogbücher der Vergangenheit an. Nutzerinnen und Nutzer recherchieren bequem von unterwegs und bestellen Medien nach Hause oder konsultieren sie vor Ort im Lesesaal. Künftig möchte SBB Historic vermehrt auch den digitalen Raum nutzen, um alle ihre Bestände leichter zugänglich zu machen – Bücher, Zeitschriften, historische Fotos, Pläne, Fahrzeuge, Objekte und vieles mehr.

Die Bibliotheksbestände samt den Hauszeitschriften der Bundesbahnen machen die Bibliothek zu einem wertvollen Wissensspeicher der Geschichte der SBB und ihrer Vorgängerbahnen, aber auch der Eisenbahn- und Verkehrsgeschichte im Allgemeinen. Die Bibliothek gibt Aufschluss, sie regt an. Wie die Beiträge unseres Jubiläumshefts zeigen, beleben unsere Nutzerinnen und Nutzer diese Geschichte, und sie erzeugen daraus immerzu neue Geschichten.

Lassen auch Sie sich von Geschichte und den Geschichten begeistern! Begleiten Sie in diesem Heft Wissenschaftler:innen bei ihren Recherchen in Bibliothek, Archiven und Sammlungen zu Casimir von Arx oder der SBB-Designgeschichte. Erfahren Sie mehr über die Restaurierung historischer Fahrzeuge und entdecken Sie Schätze aus unseren Beständen. Werfen Sie einen Blick in die SBB-Personalzeitschriften und hören Sie Geschichten von Bahnmenschen. Wir wünschen viel Vergnügen dabei.

Mario Werren
Geschäftsleiter SBB Historic

Bahngeschichte(n)

Eine Publikation von SBB Historic,
Stiftung Historisches Erbe der SBB
Adresse: Lagerstrasse, 5210 Windisch
Projektleitung: Anna Hagdorn, SBB Historic
Redaktion: Ruedi Eichenberger, SBB Historic
Gestaltung: Barbieri Bucher, Zürich
Druck: Schellenberg Druck, Pfäffikon ZH
Cover-Collage: Reproduktionen SBB Historic
© 2023, SBB Historic

Dieses Magazin wurde klimaneutral gedruckt.

Bahngeschichte(n)



Fotografie: Benedikt Redmann, 2022



SBB Historic R_3566_02

- ↑ Gedächtnis der SBB:
- ↑ Bibliothek mit Kursbuchsammlung in Windisch
- ↑ SBB-Bibliothek in Bern 1957
- «Titan» und «Patriarch»: Verena Schmid Bagdasarjanz auf Casimir von Arx' Spuren

Kilometerweise Bahngeschichte

Ruedi Eichenberger (Text)
Guy Perrenoud (Fotografie)

Historiker:innen erforschen das Design der SBB. Oder das Wirken von Casimir von Arx, einem prägenden Kopf der jungen Bundesbahn. Begegnungen in Windisch, wo Bibliothek, Archive und Sammlungen von SBB Historic zusammenkommen.

Für den 24-jährigen Casimir von Arx und seine vier Geschwister musste es ein traumatisierendes Erlebnis gewesen sein: Am 25. März 1876 brachte sich ihr Vater um, mit einer Dynamitpatrone vor dem Oltner Bahnhofgebäude. Casimir von Arx - der Vater trug den gleichen Vornamen wie der Sohn - war Oltens erster Bahnhofsvorstand. Die Schweizerische Centralbahn, eine der vier grossen privaten Vorgängerbahnen der SBB, hatte ihn zur Betriebsöffnung 1856 eingestellt. Zwei Schicksalsschläge gingen von Arx' Suizid voraus: Im August 1874 war er von seinem Arbeitgeber gefeuert worden, zehn Tage danach starb seine Frau.

Der Oltner «Titan»

Trotz des familiären Dramas trat Casimir von Arx junior (1852-1931) in die Fussstapfen des Vaters. Er wurde zu einem führenden Schweizer Bahnpolitiker, Motor der Bahnverstaatlichung und schliesslich zum ersten Verwaltungsratspräsidenten der Bundesbahnen. 24 Jahre füllte er dieses Amt aus. Als «Oltner Titan» betitelt ihn Verena Schmid Bagdasarjanz. Die Solothurner Historikerin verfolgt sein Leben und Wirken in einer 700-seitigen Biografie. Warum Titan? «Von Arx vereinigte eine unglaubliche Ämterfülle», antwortet sie. «Er war als Finanzfachmann in alle wirtschaftlichen Projekte seiner Zeit involviert und erbrachte eine unglaubliche Arbeitsleistung.» Als wäre dies

nicht genug, führte er daneben mit seinem Bruder noch ein eigenes Geschäft mit Baumaterialien und vermittelte Versicherungen.

Grösste Leidenschaft des Langzeit-Ständerats und Oltner Stadtammanns war aber die Eisenbahn. Als Solothurner Freisinniger und Mitglied bundesrätlicher Expertenkommissionen arbeitete er entschlossen auf ihre



Verstaatlichung hin. Mit der Volksabstimmung 1898 gelang diese im zweiten Anlauf. Kein Wunder, dass der Bundesrat diesen Mann auf den Präsidentenstuhl der neuen Bundesbahn hieven wollte.

Pionier mit blinden Flecken

Sein Selbstbildnis zeichnete Casimir von Arx nach dem Rücktritt von seinen Ämtern in handschriftlichen Memoiren. Diese befinden sich im Stadtarchiv Olten. Doch auch das Archiv von SBB Historic durchforstete die Biografin. Von grossem Wert waren für sie die dort erhaltenen Protokolle des Verwaltungsrats. «Schade nur, dass es eher Beschlussprotokolle sind und die Diskussionen im Rat kaum wiedergeben», bedauert sie. All die Quellen verfestigen für sie das Bild eines Patriarchen und Paterfamilias: «Von Arx vertrat die Haltung jeder an seinem Platz.» Dem Generalstreik von 1918 sei er weitgehend verständnislos gegenübergestanden. «Seltsam unberührt» zeigte er sich auch gegenüber der geforderten Reorganisation der jungen Staatsbahn. Mit einem 55-köpfigen Verwaltungsrat, mehr Volksparlament als Führungsgremium, fünf Kreisdirektionen sowie Kreiseisenbahnräten war ihr Apparat schrecklich aufgebläht und der Betrieb oft ineffizient. Die Entschlackung der SBB lief dann zu einem guten Teil an von Arx vorbei.

Das historische Archiv brachte auch ein wenig Licht in den unfreiwilligen Abgang von Casimir von Arx senior. In Windisch lagern nämlich Akten der SBB-Vorgängerbahnen, darunter die Direktionsprotokolle der Central-

bahn. Diese geben keine konkreten Gründe an, nennen aber vage «frühere Vorfälle» und «wiederholt ausgesprochene Entlassungsandrohungen».

Das Gedächtnis der SBB

Verena Schmid Bagdasarjanz empfiehlt die Archive von SBB Historic weiteren Historikerinnen und Bahnbegeisterten, zum Beispiel wenn sie die Reorganisation von 1923 erforschen möchten: «In den Akten aus dieser Zeit schlummert noch viel Forschungspotenzial.» Der Bestand der Archive und der Fachbibliothek beeindruckt: 3700 Laufmeter historische Dokumente der SBB und ihrer Vorgängerbahnen des 19. Jahrhunderts, gut 30 000 Bücher, dazu Zeitschriften und andere Medien zu Eisenbahn und Verkehrswesen, eine halbe Million Fotos sowie 120 000 Pläne.

Damit folgt SBB Historic als Gedächtnis der SBB auch einem gesetzlichen Auftrag: Die SBB untersteht einer Archivierungspflicht. Jedes Jahr kommen neue Akten dazu. 2022 waren es 330 Laufmeter. «Wir wollen und müssen unsere Geschichte für die Nachwelt bewahren», sagt die Historikerin Dorothee Ryser, Leiterin der Fachbibliothek und der Archive. Unbesehen übernehmen geht nicht; der munter und zunehmend digital wachsende Ausstoss zwingt zu vorgängiger Bewertung und Triage.

Alles Material will nicht nur gelagert, sondern auch erschlossen sein. Angestellte Fachkräfte und freiwillige Mitarbeitende erschlossen letztes Jahr über 200 Laufmeter Akten sowie je gut 10 000 Fotos und Pläne. So auch



- Samantha Pellegrini, seit 1999 historisch unterwegs
- Dorothee Ryser «will und muss» Geschichte bewahren
- ↙ Hanna Gabriela Diedrichs und Andres Janser tauchen tief in die Designgeschichte der SBB



Samantha Pellegrini. Als die Betriebsfachfrau aus einer Tessiner Eisenbahnerfamilie 1999 das Metier wechselte, gab es die Stiftung SBB Historic noch gar nicht. Die damalige «Infothek» war Teil der SBB selbst und der Bibliotheksbestand in grossen Zettelkästen gespeichert. Ab 2002 dann konnten die Kundinnen und Kunden die Bestände digital durchsuchen. Pellegrini kann die gefragtesten Bibliotheksschätze auf Anhieb aufzählen: «Die Kursbuchsammlung, Rollmaterialverzeichnisse, das SBB-Nachrichtenblatt und Beamtenverzeichnisse zur Recherche nach Vorfahren.»

Gestalterische Klasse

Andres Janser und Hanna Gabriela Diedrichs genannt Thormann sind in anderer Mission in Archiv und Objektsammlung von SBB Historic zugange. Der Forscher und die Doktorandin an der Zürcher Hochschule der Künste verfolgen in einem Nationalfondsprojekt die Designgeschichte der SBB. Sie setzen damit fort, was 2019 mit einer Ausstellung im Museum für Gestaltung in Zürich begonnen hatte. Unter der Leitung von Professorin Sarah Owens leuchten drei Forschende in einem vierjährigen Projekt die ganze Entwicklung seit 1902 und alle gestalterischen Disziplinen aus: Janser die Architektur, Diedrichs die visuelle Kommunikation und Amanda Unger das Industriedesign.

Janser als damaliger Ausstellungskurator ist überzeugt, dass das Ergebnis international beachtet wird. Denn die gestalterischen Leistungen der SBB gelten als hochklassig. So zum Beispiel das Design des TEE-Vierstromzugs von 1961, mitgeprägt für die SIG Neuhausen von Walter Henne, einem Industriedesigner und Architekten in einer Person. Oder die Architektur, ein Vierteljahrhundert lang verkörpert durch Uli Huber - ein SBB-Chefarchitekt, der selber nie entwarf, aber mit Architekturwettbewerben höchstes Niveau anpeilte. Der Ära Huber entstammt zudem das einheitliche Erscheinungsbild mit Logos und Piktogrammen. «Damit war die SBB in Europa zwar nicht die Vorreiterin», sagt Janser, «dafür konnte sie von anderen das Beste nehmen und weiterent-

wickeln.» Und Diedrichs ist überzeugt, dass dieses Werk aus den frühen 1980er- und 1990er-Jahren überdauert: «Kommunikationsmittel ändern, doch die Grundlagen sind nicht überholt.»

Der Bestand beeindruckt: 3700 Laufmeter historische Bahndokumente – allein 2022 kamen noch einmal 330 Meter frische Akten dazu.

Ebenso hoch bewertet Janser das architektonische Werk der SBB. Dafür stehen Stararchitekten wie Herzog de Meuron in Basel (Zentralstellwerk, Meret-Oppenheim-Turm) oder Santiago Calatrava (Bahnhof Zürich Stadelhofen). Anteil haben aber auch wegweisende hauseigene Architekten wie Alfred Ramseyer (Bahnhöfe Olten Hammer und Flüelen) oder Max Vogt, der besonders im Grossraum Zürich wirkte. Fast so spannend wie die Ergebnisse findet Janser die Entstehungsprozesse. Das Archiv von SBB Historic ist ihm dafür eine wichtige Hilfe. So fiel ihm der Architekt Charles Dubois auf, der im frühen 20. Jahrhundert sechs Westschweizer Bahnhöfe projektierte. «Wie kommt einer in bloss zehn Jahren zu so vielen Aufträgen?», fragte er sich. Die Antwort fand er in den Beamtenverzeichnissen: Dubois war vorher Angestellter der SBB. Man kannte sich also. Geschadet hat es den Bundesbahnen nicht: Der von Dubois mitverantwortete Bahnhof Lausanne im ausklingenden Jugendstil ist ein brillantes Stück Architekturgeschichte. ■

Trouvailles aus den Beständen von SBB Historic



Ob_01005, Ob_01007, Ob_01004, Ob_01006

Was der Elefant braucht

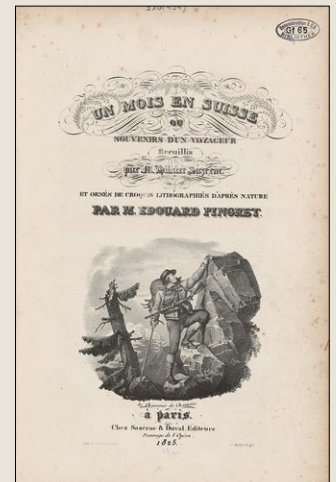
Die Dampflok C 5/6 2978, «Elefant», begeistert bis heute das Publikum bei Fahrten. Fast so schön fürs Auge ist ihr Zubehör für den Führerstand – hier Ölkännchen und Dose für Knallkapseln. Es bildet Teil der Sammlung René Sansonnens, die 1990 von der SBB erworben wurde und bei Stiftungsgründung an SBB Historic überging.



C_0046_0121

Die Lok mit den Wappen

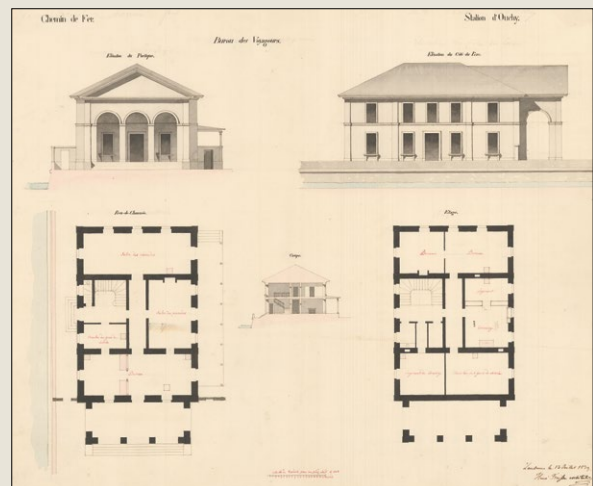
Die Ae 6/6 ist eine der legendären Lokomotiven der Schweiz. Die Popularität verdankt sie nicht zuletzt ihrem Lokschild. Nahezu instinktiv suchten viele Menschen auf Reisen nach «ihrem» Städte- oder Kantonswappen. Hier ist das Wappen von Lugano zu sehen. Wie die Wappen hergestellt wurden, kann man in einem Beitrag aus dem SBB-Nachrichtenblatt von 1965 (Nr. 10, S. 18f.) nachlesen.



SBB Gf 65

Das älteste Buch

Als Hilaire Sazerac 1825 die Schweiz bereiste, gab es noch keine Eisenbahn. Seine Eindrücke veröffentlichte er unter dem Titel «Un mois en Suisse, ou souvenirs d'un voyageur». Sein Buch ist das älteste Dokument in der Fachbibliothek der SBB. Frühe Reiseberichte besitzen einen grossen Wert für die Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte in der Schweiz.



PL_173_00018_02

Nie verwirklicht, aber dokumentiert

Akkurat gezeichnete Entwürfe für eine – nie gebaute – Station Lausanne Ouchy aus dem Jahr 1839 sind die ältesten Pläne in den Archiven von SBB Historic. Der Bahnhof neben der Schiffsanlegestelle sollte Ausgangspunkt einer Bahnverbindung zwischen Genfer- und Neuenburgersee werden. Dieser besondere Fund kam 2023 bei der laufenden Archiverschliessung ans Licht.



← Schon als Schüler der Bahn verfallen: Martin Gysin vor dem aktuellen Restaurierungsprojekt der Historischen Eisenbahn Gesellschaft, dem Wagen B 3505 aus der Vor-SBB-Zeit

Rollende Denkmäler

*Ruedi Eichenberger (Text)
Guy Perrenoud (Fotografie)*

Bahngeschichte lebt. Und sie fährt. Mit Freiwilligenarbeit und dem Fachwissen von Profis ist historisches Rollmaterial nicht nur museales Sammlungsgut, sondern ermöglicht Zeitreisen mit Zügen aus früheren Epochen.

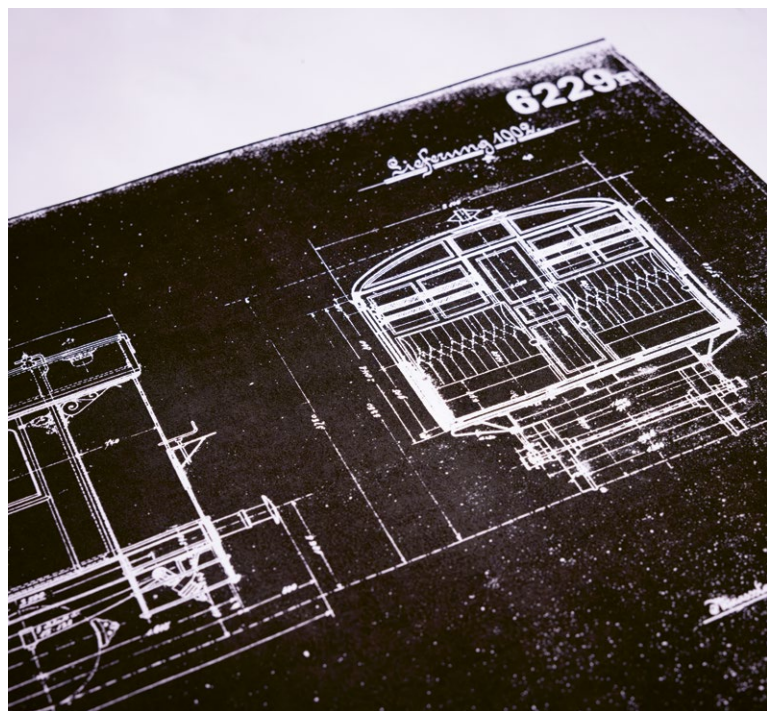
Er bringt seine Restauratoren manchmal zum Seufzen, der Zweiachserwagen mit der Nummer B 3505 (RM_W_0020), Baujahr 1902. Besonders, als es die letzten Monate ums Abschleifen von Holzleisten für den Innenausbau ging. «Wir haben mit Schleifpapier bis zur Körnung 150 gearbeitet - drei Stunden pro Leiste», blickt Martin Gysin zurück. Gysin ist Vizepräsident des Vereins Historische Eisenbahn Gesellschaft (HEG) und fast an jedem Arbeitssamstag in Delémont dabei. Dann wird in der Rotonde, dem 130-jährigen Ringlokschuppen, an diesem Wagenveteranen gespachtelt, geschliffen, lackiert und gemalt. Vom knappen Dutzend aktiver Mitglieder finden sich meist drei oder vier dazu ein. Der B 3505 ist einer von wenigen erhalten gebliebenen Polsterklassenwagen aus

der Dampfepoche. Gebaut hatte ihn die Schweizerische Industrie Gesellschaft (SIG) in Neuhausen für die westschweizerische Jura-Simplon-Bahn. Doch schon im Jahr danach ging diese private Bahn in der jungen SBB auf und damit auch der Wagen.

Der Eisenbahnenthusiast Gysin war gerade 15 und noch Schüler, als er 1985 zusammen mit dem drei Jahre älteren Lehrling Thomas Pulfer als Präsidenten den Verein gründete. «Wir hatten viel Begeisterung und wenig Erfahrung, und wir wollten uns nicht mit Modellbahnen begnügen», sagt er. Natürlich seien sie anfangs wenig ernst genommen worden. Bis fünf Jahre später Hans G. Wägli kam, damals zuständig für die historischen Belange der SBB, und befand: «Das sind nicht bloss junge Spinner, die arbeiten seriös.» Das Expertenurteil öffnete ihnen die Tür der Delsberger Rotonde, die nunmehr als historisches Depot klassiert ist.

Präzis nach Originalplänen

Kein Wunder, zog es Martin Gysin auch beruflich zur Bahn. Heute, mit 53, ist er Zugchef und Fachleiter der Zugbegleiterprüfungen. Der B 3505 von 1902 ist bereits das fünfte Fahrzeug, das die HEG betriebsfähig aufbereitet.



Die HEG hat weiterhin die Form eines Vereins, obwohl sie seit 2017 ein Team von SBB Historic bildet. Bei ihren Projekten liegt die Latte hoch: «Wir wollen dem Originalzustand möglichst nahe kommen», ist Gysins Anspruch. Dies zeigt etwa die offene Einstiegsplattform. «Lichtgrau» sollte dort die Dachuntersicht sein. Doch was ist lichtgrau auf alten Fotos aus der Zeit vor der Farbfotografie? Nur schon das Pröbeln erforderte Geduld.

Martin Gysin entflammt geradezu für den Wagen. Ein formschönes, mit elektrischer Dynamobleuchtung fortschrittliches Fahrzeug sei dieser B 3505.

Der erste Restaurierungsakt, die Aufarbeitung des Stahlchassis und des Holzkastens, startete vor sechs Jahren in Halberstadt (Sachsen-Anhalt). In der Delsberger Rotonde schloss Ende 2021 der Innenausbau als zweite Etappe an. Dabei half dem Team um Gysin, dass der B 3505 für sein zweites Leben als Dienstwagen für Bremsversuche im Jahr 1962 innen mit Pavatex verkleidet wurde. Die Holzkonstruktion dahinter überdauerte teilweise unversehrt. Doch die Polstersitze des Zweitklasswagens - bis 1956 führte die SBB drei Klassen - und die stilvollen gusseisernen Gepäckträger mit geknüpften Netzen gingen bedauerlicherweise verloren.

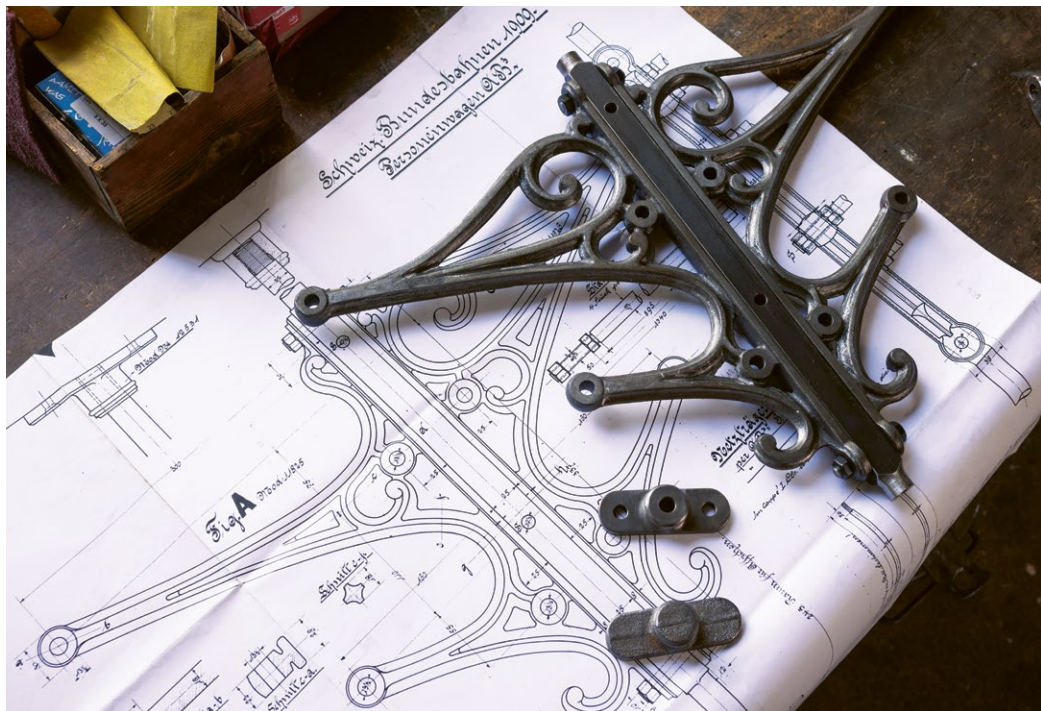
Gysin entflammt geradezu für den Wagen. Ein formschönes, mit seiner elektrischen Dynamobleuchtung

fortschrittliches Fahrzeug sei er. Mit der Verstaatlichung erbe die SBB von der Jura-Simplon-Bahn einen Fahrzeugpark, der seinerzeit zu den besten gehörte und darum auch die ersten eigenen Bestellungen der jungen Staatsbahn beeinflusste. Bei der Restaurierung der wagenbaulichen Preziose halfen zeitgenössische Fotos mit. Und auch Zufallsfunde - das Muster der gusseisernen Gepäckträger fand Gysin als Originalteil auf Ricardo. Noch wichtiger waren aber die Originalpläne. Das Archiv von SBB Historic besitzt solche zentnerweise. In hoher fünfstelliger Zahl lagern in Windisch Pläne von Lokomotiven und Wagen, auch Detailpläne. Die ältesten stammen von 1855. Hinter der Erschliessung dieses Schatzes steckt ebenfalls Freiwilligenarbeit. Ein Spezialist dafür ist Karl Emmenegger. Der pensionierte Personalchef bei Basel-Stadt hat für SBB Historic bisher fast 3000 Pläne allein von SIG-Wagen katalogisiert. Als Bewunderer von Pionierwerken der Schweizer Rollmaterialindustrie veröffentlichte er auch ein Buch über die Leichtstahlwagen.

Fahren statt lagern

Die Flotte der Stiftung Historisches Erbe der SBB zählt heute rund 90 historische Lokomotiven und Triebzüge sowie 120 Wagen. Zwei Drittel davon sind betriebsfähig. In Schuss gehalten werden die Zeugen der Eisenbahngeschichte von acht Freiwilligenteams in Brugg, Delémont, Erstfeld, Olten, Rapperswil, Saint-Maurice und Winterthur. Vollberuflich pflegen zudem fünf in Olten stationierte Fachleute von SBB Historic historisches Rollmaterial. Jeder Standort hat seine Spezialitäten: So hütet Erstfeld das legendäre «Krokodil», die Gotthardlokomotive Ce 6/8, Brugg die grossen Dampflokomotiven C 5/6 und A 3/5 oder Olten den ikonischen TEE-Vierstromzug.

- ← ← So nah am Original wie möglich: Einsetzen rekonstruierter Fensterrahmen
- ← Originalpläne von 1902 sind Grundlage der Restaurierung
- Gusseiserne Gepäckträger – nach alten Plänen neu gegossen



«Meilensteine der SBB-Fahrzeuggeschichte bewahren»: So formuliert der für die Dokumentation zuständige Thomas Scholian den Auftrag der Fahrzeugsammlung. «Bewahren», führt Anna Hagdorn, Leiterin Sammlungen/Vermittlung bei SBB Historic, aus, «ist jedoch mehr als nur das physische Erhalten eines Fahrzeugs. Es beinhaltet auch das Lebendighalten.» Dies gelänge am besten, wenn das historische Rollmaterial nicht bloss museal gesammelt, sondern auch für Erlebnisfahrten mit epochengerechten Kompositionen genutzt würde. Die Ausmusterung ganzer Fahrzeugserien erzeugt laufend neue Kandidaten. Nicht jeder Fahrzeugtyp, so Hagdorn, könne erhalten werden: «Wir müssen gewichten und benötigen in Zukunft Alternativen zum physischen Sammeln, da heutige, im Betrieb stark softwarebasierte Fahrzeuge zukünftig wohl kaum 50 oder gar 100 Jahre weiterbetrieben werden können.»

gelernten Schreiner aufnehmen, freut er sich. Und man müsse sich für jedes Projekt die nötige Zeit nehmen, nämlich fünf bis zehn Jahre. Für den B 3505 heisst dies: «Ich hoffe, dass er 2025 mit einem schönen Zug erstmals durchs Laufental fährt.» Und danach? Stehen bereits nächste Vorhaben an. Draussen vor der Rotonde warten nämlich bereits zwei Wagen erster/zweiter Klasse auf ihre Restaurierung, ein Zweiachser der SBB und ein Dreiachser der Jura-Simplon-Bahn. «Das wird einst einen wunderbaren Dampfzug des frühen 20. Jahrhunderts ergeben», prophezeit er. ■

Arbeit geht nicht aus

Die historische Bahn steht vor einer weiteren Herausforderung, dem Fachkräftemangel. Die Zahl klassisch ausgebildeter Mechaniker oder Schlosser in den Freiwilligenteams schwindet. Damit geht viel Wissen über traditionelle Technik des elektrischen und Dampfbetriebs verloren. «Wer kann in zehn Jahren noch eine Dampflokomotive warten?», fragt sich Scholian besorgt. Um Fachwissen zu sichern und Knowhow aufzubauen, verfolgt SBB Historic daher eine konkrete «In-Sourcing-Strategie» und erhöht damit laufend die Fertigungstiefe in ihrer eigenen Werkstatt.

Fachkräftemangel kennt man auch in Delsberg. Gysin lässt sich aber deswegen in seinem Tatendrang nicht bremsen. Kürzlich durfte das Team einen 39-jährigen

Das Archiv von SBB Historic in Windisch enthält rund 120 000 Pläne von Personen- und Güterwagen, Lokomotiven oder ganzen Zügen; aber auch von Bahnhöfen, Bahnanlagen, Brücken, Tunnels und anderen Bahnbauten.

Züge erzählen Bahngeschichte

Sieben Züge aus anderthalb Jahrhunderten zeigen die technische Entwicklung der Eisenbahn. Jeder von ihnen widerspiegelt eine Epoche. Alle abgebildeten Lokomotiven und Wagen gehören zum Fahrzeugpark von SBB Historic und werden für historische Fahrten benützt.

Der Anfang

Zug der «Spanisch-Brötli-Bahn» von 1847 mit Lokomotive «Limmat» (Nachbau 1947, max. 30 km/h) sowie offenen und geschlossenen Personenwagen (ebenfalls Nachbauten).



Mit Volldampf

Reisen im frühen 20. Jahrhundert: Lokomotive B 3/4 1367 (Baujahr 1916, max. 75 km/h) mit Holzkasten-Wagen.



Unter Strom

Die frühe Elektrifizierung, symbolisiert durch das legendäre Gotthard-«Krokodil»: Ce 6/8 II 14253 (Baujahr 1919, max. 65 km/h) vor einem Güterzug.



Schergewicht

Ein Zug der 1930er-Jahre: Ae 4/7 10976 der Maschinenfabrik Oerlikon (Baujahr 1932, max. 100 km/h) mit schweren Stahlwagen, je ca. 43 Tonnen, die auf die Holzkasten-Wagen folgten. Ae-4/7-Loks waren sieben Jahrzehnte im Einsatz.



Leichter und schneller

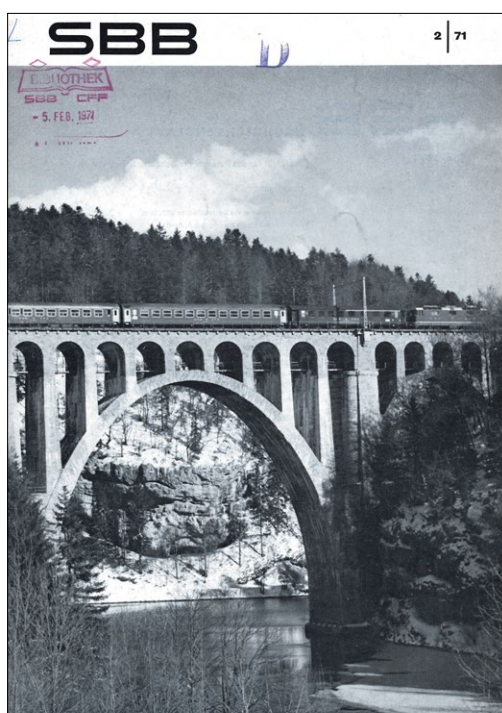
Ab 1935 werden Züge flinker: links Leichtschnellzug mit Lokomotive Re 4/4 I 10001 (Baujahr 1946, max. 125 km/h) und Leichtstahlwagen (Prototyp 1937, ca. 27 Tonnen); rechts RAe 2/4 1001, «Roter Pfeil» (Baujahr 1935, max. 125 km/h).



Europa verbinden

Um 1960 beginnt der Siegeszug der im Betrieb untrennbaren Triebzüge. Ikonisch der luxuriöse Trans-Europ-Express RAe TEE II 1053 (Bj. 1961, max. 160 km/h) für den Betrieb unter vier Stromsystemen.





Was bewegte die Mitarbeitenden der SBB? Wie ging das Unternehmen mit Kritik um? Ein Blick ins Archiv der SBB-Personalzeitschriften und Gespräche mit Zeitzeugen geben spannende Einblicke in die Bahngeschichte der letzten hundert Jahre.

← Zug Paris–Rom auf dem Orbe-Viadukt bei Le Day, SBB-Nachrichtenblatt, Februar 1971

SBB-Medien im Wandel der Zeit

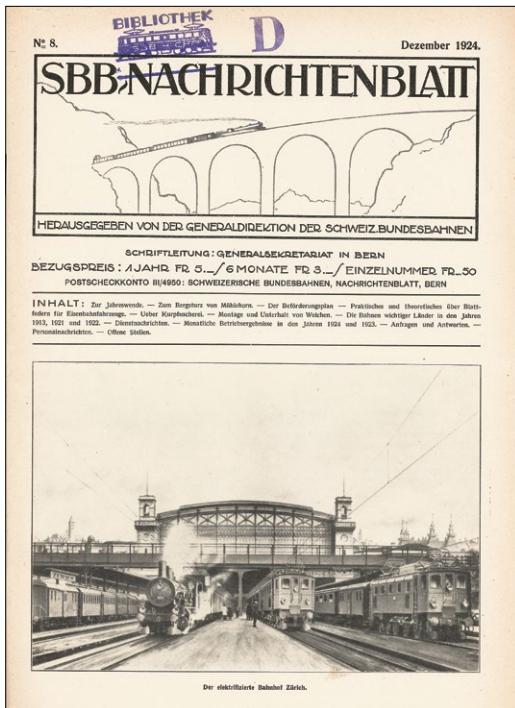
*Stefan Boss (Text)
SBB Historic (Reproduktionen)*

Die SBB leistete sich als eines der ersten Unternehmen in der Schweiz eine eigene Personal- und Werkzeitschrift: Im Mai 1924 - also vor bald 100 Jahren - erblickte das «SBB-Nachrichtenblatt» das Licht der Welt. Es warf fortan einmal pro Monat ein Schlaglicht auf die Schweizer Bahnwelt. Die Stimmung unter dem Personal war damals gedrückt, wie der Historiker Thomas Köppel 2006 in einem Aufsatz der Fachzeitschrift «Ferrum» schrieb. Im Landesstreik von 1918 hatte sich ein grosser Teil der Mitarbeitenden auf die Seite der Streikenden geschlagen. Und in den bereits existierenden Gewerkschaftszeitungen hatte die SBB-Führung einen schlechten Ruf. Mit der neuen Zeitschrift sollte es ihr bald gelingen, Gegensteuer zu geben. Das Nachrichtenblatt erschien von Anfang auf Deutsch, Französisch und Italienisch.

Anweisen und Verständnis wecken

Eine wichtige Aufgabe der Personalzeitschrift war es laut Köppel, Verständnis für das Unternehmen zu wecken: So ging es schon damals um Sparmassnahmen, der Krieg hatte das Unternehmen durchgeschüttelt. Daneben wollte man nach dem Vorbild einer Eisenbahnzeitung aus dem nördlichen Nachbarland das Personal technisch weiterbilden und für Unfallverhütung sensibilisieren. So publizierte die SBB, wenn vorhanden, die Fotos der bei Bahnunfällen verstorbener Mitarbeiter - was sicherlich auch präventiv wirken sollte.

Schon von Beginn an druckte das Nachrichtenblatt einfache Fragen und Antworten zum Bahnbetrieb, ja sogar Dienstanweisungen ab, wie ein Durchblättern alter Ausgaben in der Bibliothek zeigt. Etwa: Müssen auch bei geringem Passagieraufkommen sämtliche Wagen eines Zugs geöffnet sein? Antwort: Ja, sie müssen. Zu finden



- ↑ Dampf trifft Elektrik in Zürich HB: SBB-Nachrichtenblatt, Dezember 1924
- Profit mit Bahnhöfen, SBB-Zeitung, September 1985
- ↓ Schwindsüchtige Infrastruktur, SBB-Zeitung, Oktober 1998

sind auch Nachrichten zu Pensionierungen und Beförderungen. Dass mit der Zeit auch eine gewisse Kritik geäussert werden durfte, zeigt ein Artikel aus dem Jahr 1945. Darin schreibt der Güterexpeditions-Beamte Albert Kunz, dass im Gegensatz zur Privatwirtschaft bei der SBB die Schulung des Verkaufspersonals zu kurz komme. Während des Zweiten Weltkriegs waren viele Personen wegen Benzinmangels vom Automobil auf den Zug umgestiegen. Nach dem Krieg werde sich dies wieder ändern, deshalb müsse man das Verkaufspersonal gezielter ausbilden, schreibt Kunz. Solche Details zeigen, dass das Nachrichtenblatt wertvoll ist als historische Quelle.

Kritik am Unternehmen blieb in der Zeitung aber eher die Ausnahme. Laut Sébastien Jacobi, der von 1969 bis 1984 Redaktor der französischen Ausgabe des Nachrichtenblatts in Bern war, griff man in der Regel zum Telefon und äusserte sich direkt bei der zuständigen Person, wenn einem etwas nicht passte. Jacobi ist heute 89 und der einzige noch lebende Redaktor des Nachrichtenblatts. Er hebt positiv hervor, dass es damals keine Sitzungen gab. Sein Chef fand, dass Sitzungen verlorene Zeit seien. «Wenn er etwas besprechen wollte, kam er zu mir ins Büro und wir taten dies spontan.»

Partizipieren statt belehren

1985 begann wohl die Blütezeit der SBB-Medien: Die Personalzeitschrift wurde komplett umgebaut. Sie setzte auf mehr Lesernähe, Partizipation sowie journalistisches Handwerk und hiess neu schlicht «SBB-Zeitung». «Es war die Zeit des Waldsterbens und des Halbtaxabos für 100 Franken, bei der Bahn herrschte Aufbruchstimmung», erinnert sich Ruedi Eichenberger (71). Er wurde damals Chefredaktor und prägte die Personalzeitschrift während



Die Bestände der SBB-Zeitschriften sind Teil der Bibliothek von SBB Historic, die mehr als 30 000 Medien zum Thema Eisenbahn und Verkehr umfasst – Bücher, Fachzeitschriften, Videos und Kursbücher. 2001 ging die durch die SBB aufgebaute Fachbibliothek zu SBB Historic über. Genutzt wird sie von Eisenbahninteressierten, Studierenden und Forschenden.

drei Jahrzehnten. Auslöser des Neustarts war, dass interne und externe Kommunikation getrennt werden sollten. Zuvor hatte sich der interne Charakter des «Nachrichtenblatts» aufgeweicht. Für die Bahnkunden gab es fortan das «SBB-Magazin». Dieses wurde später durch das «Via» abgelöst, das sein Erscheinen 2022 einstellte.

Die SBB leistete sich als eines der ersten Unternehmen in der Schweiz im Jahr 1924 eine eigene Personal- und Werkzeitschrift.

Die SBB-Zeitung erschien in einem vierspaltigen Umbruch, zu Beginn noch schwarz/weiss mit einer Buntfarbe, dem SBB-Rot. In der ersten Ausgabe 1985 ist ein Artikel zu finden, dass die SBB-Uniformen neu ab Stange und nicht mehr nach Mass angefertigt werden. Dadurch konnte die SBB pro Jahr eine Million Franken sparen. Kurz darauf folgte ein Artikel über die grosse Kälte im Winter, welche dem Bahnbetrieb Probleme verursacht, die man «nicht verniedlichen» wolle. Dank dem neuen Zeitungsformat und Rotationsdruckmaschinen konnte die Zeitung aktueller produziert werden.

Von Anfang an erfolgte der Aufruf, Leserbriefe zu schreiben. Wie in Tageszeitungen üblich, mussten diese mit vollem Namen gezeichnet werden. In einer der ersten Ausgaben machte ein Leser den Vorschlag, den Verkauf von Billetten am Automaten von einer für Mai 1985 angekündigten Preiserhöhung auszunehmen. So wollte

er den Absatz über diese neuen Vertriebskanäle ankurbeln. Ein Verantwortlicher intervenierte und wollte den Abdruck verhindern, wie sich Eichenberger erinnert. Erst ein Machtwort des damaligen Generalsekretärs (und späteren SBB-Chefs) Benedikt Weibel habe es möglich gemacht, den Leserbrief zu publizieren, zusammen mit einer Stellungnahme der Marketingstelle der SBB. «Das bedeutete einen Durchbruch für unser Konzept des offenen Dialogs», erklärt Eichenberger.

Ein einschneidendes Ereignis, welches in der SBB-Zeitung viel Leserkritik hervorrief, war die Überführung der SBB 1999 von einem Regiebetrieb des Bundes in eine Aktiengesellschaft und die Aufteilung in die drei Divisionen Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur (später kam noch Immobilien dazu). «Es war ein Thema, welches das Personal während Jahren beschäftigte: unter anderem, weil es mit dem Verlust des Beamtenstatus einherging», sagt Eichenberger. Ebenfalls breit thematisiert wurde in Eichenbergers Zeit das allmähliche Vorrücken von Frauen in Männerdomänen: «Die erste Lokführerin, die erste Zugführerin waren Themen, welche wir abhandelten und die von Männern zum Teil kritisch kommentiert wurden.»

Weg vom gedruckten Wort

Spätestens ab 2005 machte Eichenberger verstärkte Tendenzen zu einer Top-Down-Kommunikation aus: «Es gab immer mehr Wordings, das Personalmedium wurde zunehmend instrumentalisiert.» Um die Aktualität besser abzubilden, war die SBB-Zeitung seit 2001 doppelt so häufig - alle zwei Wochen - erschienen. Im Jahr 2012 wurde sie durch das Magazin «Unterwegs» abgelöst, das noch zehnmal pro Jahr erschien und zusammen mit einer externen Agentur produziert wurde. Vier Jahre später wurde die Printpublikation eingestellt.

Und heute? Die interne Kommunikation erfolgt wie auch die externe digital, wie Lisa Forster von der SBB-Kommunikation ausführt. Das Gefäss heisst «SBB News», der Zugriff erfolgt via Intranet oder App. «Wir schalten Beiträge zu wichtigen Entscheiden, ordnen Themen ein, und der CEO wendet sich regelmässig per Videobotschaft an die Mitarbeitenden - das kommt sehr gut an.» Die Angestellten der SBB können ihre Meinung über die Kommentarfunktion anbringen. Generell gebe es aber nicht so viel Feedback, wie sie sich wünschen würde, sagt Forster. Und was ist, wenn ein Projekt mal nicht so gut läuft? «In diesem Fall versuchen wir, selbstkritisch zu berichten. Auf Schönfärberei verzichten wir.» ■




Über Eisenbahnmenschen

Eisenbahnmenschen sind Menschen, für die die Eisenbahn viel mehr als nur ein Verkehrsmittel ist. Die meisten Eisenbahnmenschen haben eine besondere Spezialisierung. Entlang der Schienen leben Tunnelmensen und Brückenmensen, die sich für Tunnel und Brücken interessieren. Und dann gibt es noch Weichenmensen, Signalmensen, Stellwerksmensen, Bahnhofsuhrmensen und Bahnuniformmensen. Oder auch Bahngeschichtsmensen, die gerne mehr über die Vergangenheit erfahren möchten. In der Schweiz treffen sie sich zum Beispiel in Windisch, Olten oder in der Lokremise in Erstfeld. Hier überall wird die Geschichte der SBB gelebt, zelebriert und weiter erzählt. Nicht nur für Eisenbahnmensen.



Jaroslav Rudiš (*1972 in Tschechien, Text) ist Schriftsteller und Dramatiker. Zuletzt erschien von ihm «Gebrauchsanweisung fürs Zugreisen» in der «Gebrauchsanweisung»-Reihe des Piper-Verlags. Mit dem Comiczeichner **Jaromír 99** (*1963 in Tschechien, Illustration) verfasste er die Graphic Novel «Alois Nebel» über einen Eisenbahner, aus der auch ein (preisgekrönter) Animationsfilm entstand.



SBB Historic macht der Öffentlichkeit die Kultur- und Wirtschaftsgeschichte des Bahnlandes Schweiz zugänglich. Dafür sammelt, erhält, konserviert, dokumentiert und archiviert die Stiftung seit 2001 Zeitzeugnisse der Bahngeschichte: Akten, Bücher, Gegenstände, Kunstwerke, Medien und mehr. Mit zahlreichen Veranstaltungen während des ganzen Jahres machen wir die Vergangenheit erlebbar und schlagen eine Brücke in die Zukunft.

**Entdecken Sie mehr zu
SBB Historic: sbbhistoric.ch**

