

SBB Historic Magazin



Nummer

1



Editorial

Ein Fenster in die Welt der Bahngeschichte

Liebe Leserinnen und Leser

Mit grosser Freude präsentieren wir Ihnen die Erstausgabe des neuen SBB Historic Magazins. In Zukunft nehmen wir Sie mit jeder Ausgabe mit auf eine Reise durch Zeit und Technik, erzählen von bewegenden Momenten auf Schienen, restaurierten Lokomotiven und den Menschen, die Eisenbahngeschichte(n) lebendig halten. Dieses Magazin ist eine Hommage an das reiche Erbe der SBB – und an alle, die es bewahren und weitertragen. Steigen Sie ein und begleiten Sie uns auf dieser spannenden Fahrt durch die Geschichte der Eisenbahn.

Toni Häne
Präsident des Stiftungsrates

Mario Werren
Geschäftsleiter

Strategie und Ziele der Stiftung SBB Historic

SBB Historic bewahrt das bahnhistorische Erbe der SBB und macht es einer breiten Öffentlichkeit zugänglich. Im Zentrum steht dabei, mittels epochengerechter Züge sowie an historischen Standorten lebendige Bahngeschichte authentisch zu vermitteln. Parallel dazu wird die Digitalisierung der Archive und Sammlungen systematisch vorangetrieben, um Wissen dauerhaft zu sichern und zugänglich zu machen.

Mit einem modernen Auftritt in der Öffentlichkeit, in enger Zusammenarbeit mit der SBB sowie verstärkter Medienarbeit wollen wir die Eisenbahngeschichte der SBB als Teil der Schweizer Identität sichtbarer und erlebbar machen.

INHALTSVERZEICHNIS

Der Stiftungsrat und die Geschäftsleitung

Seite 04



Zentrum für Bahngeschichte

Seiten 06–07



Fahrtüchtige Geschichte

Seiten 08–09



Schützt eure Augen

Seiten 10–11



Eine Zeitreise auf Schienen

Seite 12



Vor 145 Jahren

Seite 13



Zum Bahnpark Brugg

Seiten 14–15



Agenda

Seite 16



Shop

Seite 17



Impressum

Seite 19





Der Stiftungsrat und die Geschäftsleitung stellen sich vor

Stiftungsrat



Toni Häne
Präsident
des Stiftungsrates



Beatrice Bichsel
Leiterin SBB Immobilien



Isidor Baumann
Alt-Ständerat Kanton Uri



Markus Jordi
Ehem. Leiter
Human Resources SBB



Alexander Muhm
Leiter Güterverkehr SBB



Daniel Geissmann
Ehem. Leiter Ausstellung
und Sammlung
Verkehrshaus der Schweiz



Reto Bielli
Leiter Fachstelle für
Denkmalpflege der SBB

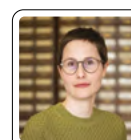


Christophe Gardan
Leiter Finanzen
der Division Markt
Personenverkehr
der SBB

Geschäftsleitung



Mario Werren
Geschäftsleiter



Dorothee Ryser
Leiterin Archive/
Sammlungen/Bibliothek



André Schönenberger
Leiter Rollmaterial/
Bahnproduktion



Sarah Mondini
Leiterin Marketing/
Vermittlung/
Kommunikation



Silvan Bürgi
Leiter Bewirtschaftung
Standorte und Services

SBB Historic – Bahngeschichte erleben und erhalten

Die Stiftung Historisches Erbe der SBB – kurz SBB Historic – wurde 2001 mit dem Ziel gegründet, Zeitzeugnisse der Schweizer Bahngeschichte zu sammeln, zu konservieren, zu dokumentieren und zu archivieren.

SBB Historic beherbergt an Standorten in der ganzen Schweiz über 200 historische Fahrzeuge, die in Zusammen-

arbeit mit lokalen Vereinen unterhalten werden. Jährlich organisiert die Stiftung zahlreiche Erlebnisfahrten und Charterfahrten mit historischem Rollmaterial mit dem Ziel, die Schweizer Bahngeschichte lebendig zu vermitteln und sie für eine breite Bevölkerung erlebbar zu machen. Im Jahr 2025 hat SBB Historic weit über 100 Führungen durch die Fahrzeugdepots oder durch die neu eröffnete Ausstellung «Berg. Strecke. Die Geschichte der Eisenbahn am Gotthard» in Erstfeld organisiert und durchgeführt.

Zudem betreut die Stiftung stetig wachsende Akten- und Bildarchive, Objektsammlungen, eine Fachbibliothek, einen öffentlichen Lesesaal und eine öffentlich zugängliche Datenbank.

über 200 historische Fahrzeuge, die in Zusammenarbeit mit lokalen Vereinen unterhalten werden





Olten wird am «km 0» Zentrum für Bahngeschichte

SBB Historic zieht um – und schlägt damit ein neues Kapitel auf. Ab 2027 wird die Stiftung ihren Mittelpunkt in Olten haben. Olten, als «km 0» der Eisenbahn, ist nicht nur verkehrstechnisch ideal gelegen, sondern auch ein symbolträchtiger Ort der Bahngeschichte.

Zwei denkmalgeschützte Gebäude im historischen SBB-Perimeter werden derzeit von SBB Immobilien für diesen Zweck umfangreich saniert:

Die historische Halle 500 sowie eine neue Kranhalle mit einer Kapazität von bis zu 130 Tonnen werden die zukünftige Hauptwerkstatt von SBB Historic bilden. Das gesamte Areal umfasst mehr als 16 000 Quadratmeter und beinhaltet nebst der Halle 500 auch Gleisfelder und Verkehrsflächen. In dieser Dimension existiert das von der SBB als Wagenreparaturhalle benutzte Gebäude seit Ende der 1920er-Jahre.

Die historische Halle 500 sowie eine neue Kranhalle mit einer Kapazität von bis zu 130 Tonnen werden die zukünftige Hauptwerkstatt von SBB Historic bilden.



Die in Kürze frisch sanierte Werkstatt feiert also bald ihr 100-jähriges Bestehen und wird künftig regelmässig für Führungen und Veranstaltungen öffentlich zugänglich sein. Ein entsprechendes Besuchskonzept ist aktuell in Planung.

Gleich gegenüber: das Riggerbachgebäude aus dem Jahr 1855. Seinen Namen erhielt es aufgrund des Bergbahnpioniers Niklaus Riggerbach (1817–1899), der erste Leiter und Maschinenmeister der Hauptwerkstätte der Schweizerischen Centralbahn

(SCB). Als Teil dieses Werkstättenkomplexes (ab 1902 dann von der SBB betrieben) diente es im Lauf der Zeit verschiedenen Zwecken. Die einzelnen Gebäudeteile wurden ursprünglich als Dreherei, Schreinerei und für die Wagen- sowie Achsmontage genutzt. Später waren dann auch die Lehrwerkstätte sowie die Spenglerei im Riggerbachgebäude untergebracht.

Nun soll dort 2027 auf rund 2000 Quadratmetern der neue Geschäftssitz von SBB Historic eingeweiht werden. Grössere, offene und moderne Räume



ermöglichen sowohl optimale Arbeitsbedingungen wie auch eine engere Zusammenarbeit der heute noch getrennten Teams in Olten und Windisch. Nebst einem grosszügigen Empfangsraum für unsere Besuchenden werden ein neu gestalteter Bibliotheks- und Lesesaal sowie ein multifunktionaler Veranstaltungsraum (bis zu 300 Plätze) neue Möglichkeiten bieten, die Stiftung der Öffentlichkeit mittels Ver-

anstaltungen und themenspezifischer Ausstellungen näher zu bringen.

Der Umzug von Windisch nach Olten ist eine logistische Herausforderung. Nicht alle Archiv-, Bibliotheks- und Sammlungsbestände werden 2027 nach Olten verschoben. Der Standort in Windisch bleibt vorerst als Lager bestehen. Ein effizientes Logistiksystem wird jedoch sicherstellen, dass

sich die jeweils benötigten und angeforderten Archivalien, Bücher und Weiteres zeitgerecht in Olten befinden. Bereits 2014/2015 meisterte SBB Historic einen grossen Umzug – damals vom Bollwerk in Bern nach Windisch. Die dabei gewonnenen Erfahrungen sind heute von Vorteil. Wenn auch mit einigen Einschränkungen werden wir auch während des Umzugs möglichst jederzeit den Zugang zu unseren Dienstleistungen und einen verlässlichen Service gewährleisten. Pünktlich zum 125-Jahre-Jubiläum der SBB 2027 soll der neue Standort in Olten eröffnet werden – als Ort, an dem Bahngeschichte lebendig wird.

Sofia Bartsch, SBB Historic



1. Historische Luftaufnahme des Perimeters, 1964, ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / Com_F64-02278
2. Die Halle 500 und das Riggerbach-Gebäude von oben, 2024, Fotografie Reto Bieli © SBB Fachstelle für Denkmalpflege
3. Wagenhalle der Hauptwerkstätte Olten, 1972, SBB Historic R_5952_03



Fahrtüchtige Geschichte: das Comeback des 1930er-Jahre-Zugs

Im Jahr 2027 wird die SBB ihr 125-jähriges Jubiläum feiern. Zu den Festivitäten gehört auch ein Blick in die Vergangenheit. Bis dahin soll eine letzte Lücke im fahrtüchtigen Bestand von SBB Historic gefüllt werden. Denn bis jetzt fehlt noch ein Zug aus den 1930er-Jahren, um endlich alle prägenden Epochen der Schweizer Bahngeschichte im Angebot von SBB Historic erlebbar zu machen. Es herrscht Zeitdruck.

Ein Teil der Restaurierungsarbeit wird im Depot Olten vorgenommen. Wer regelmässig in der Schweiz Zug fährt, dem ist Olten ein Begriff. Historisch interessierte Zugreisende kennen vielleicht das historische Restaurant Bahnhofbuffet oder den «Kilometer

Null Stein», von dem aus ursprünglich das schweizerische Schienennetz vermessen worden ist. Das weniger bekannte Depot Olten ist zwischen Bahnhof und Industrie versteckt. Es handelt sich dabei um einen der acht Standorte von SBB Historic. Hier wer-

den einige der wichtigsten Exponate der Schweizer Eisenbahngeschichte restauriert, gewartet und aufbewahrt.

Bei einem Besuch im Depot Olten führt Etienne von Gunten – ausgebildeter Konservator-Restaurator von SBB Historic – durch die grosse Fahrzeughalle, vorschriftsgemäss im neon-orangen Sicherheitsgilet gekleidet. Inmitten von Eisenbahn-Klassikern wie dem «Roten Pfeil» oder dem legendären «Krokodil» gibt er Einblick in das aktuelle Restaurierungsprojekt. Er und sein Team arbeiten an einer Zugskomposition aus den 1930er-Jahren. In Olten werden aktuell zwei dieser Wagen restauriert: der BC4ü 5043 und der Dr4ü 25. Einige weitere Wagen befinden sich zur Asbestsanierung im Depot in Winterthur



1



2

oder einem Partnerwerk in Arquata Scrivia (I). Schon die Besichtigung der zwei Wagen bietet jedoch einen interessanten Einblick in die Arbeit des Oltners Teams.

Von aussen sieht der kastanienbraune Wagen mit der Aufschrift «Dr4ü 25» nach einem durchaus alten, aber gut erhaltenen Exemplar aus. Ein erster Blick durch die Tür erzählt eine andere Geschichte: Ein Abschnitt des Innenraums steht komplett leer und ist von Boden bis Decke mit Chromstahl verkleidet. Von Gunten erklärt, der Dr4ü 25 sei ein Speisewagen gewesen – Baujahr 1930. Der Küchenbereich sei aber nicht mehr erhalten. Daher hat sich das Restaurierungs-

team dafür entschieden, im Dr4ü 25 eine Gastküche nach modernen Standards einzubauen. Diese soll bei einer zukünftigen Erlebnisfahrt im 1930er-Jahre-Zug die Verpflegung der Passagiere gewährleisten.

Hier zeigt sich die Besonderheit der Wagen in der Sammlung: SBB Historic will seine Fahrzeuge erlebbar machen, deshalb müssen sie den heutigen Sicherheitsvorschriften entsprechen, lange Strecken zurücklegen und Menschen beherbergen können. Dies unterscheidet sie von historischen Exponaten, welche geschützt in einem Museum stehen. Die Wagen werden erst fahrtüchtig gemacht. Danach kommen bei der Restaurierung die Arbeiten an den Zugtoiletten oder an den Bordküchen an die Reihe. Dabei einen hohen Grad an historischer Akkuratessse beizubehalten, stellt das Team im Depot Olten Tag für Tag vor komplexe Aufgaben. Denn wenn in zwei Jahren eine Komposition mit sechs 1930er-Wagen zusammen über die Schienen rollt, muss jedes Detail stimmen.

Die Restaurierung des 1930er-Jahre-Zugs ist für SBB Historic ein Projekt

von grosser kultureller Bedeutung – aber auch eine finanzielle Herausforderung. Um die aufwendige Aufarbeitung der historischen Wagen zu ermöglichen, setzen wir unter anderem auf Partnerschaften. Noch in diesem Jahr wird der 1930er-Jahre-Club gegründet, der sich gezielt für die Finanzierung des Projekts engagiert – nach dem erfolgreichen Vorbild des TEE-Clubs. Wer zur Erhaltung eines einzigartigen Stücks Schweizer Bahngeschichte beitragen möchte, ist eingeladen, Teil dieses Engagements zu werden.

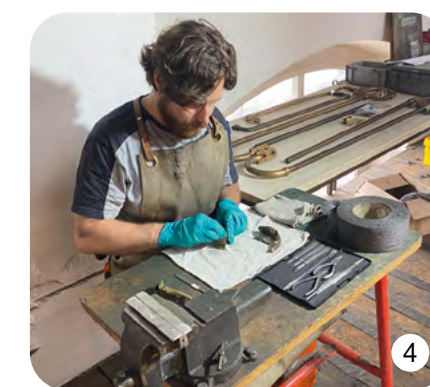
Alan Schär, freier Journalist

Alan Schär ist freier Journalist, hat an der Uni Basel Medienwissenschaft und Soziologie studiert und schreibt im Auftrag von SBB Historic Texte.

Wer zur Erhaltung eines einzigartigen Stücks Schweizer Bahngeschichte beitragen möchte, ist eingeladen, Teil dieses Engagements zu werden.



3



4

1. Aussenansicht des BC4ü 5043, Baujahr 1932, Fotografie Alain D. Bollat, SBB Historic 31_9_0013_6

2. Detail einer Holztüre des Speisewagens Dr4ü 25, Baujahr 1930, 2025, Fotografie Alan Schär, © SBB Historic

3. Sicht über die noch nicht renovierten Sitze des Wagens BC4ü 5043, Baujahr 1932, 2025, Fotografie Alan Schär, © SBB Historic

4. Konservator-Restaurator Etienne von Gunten entfernt die Korrosionsschichten von einem Türstopper des Dr4ü 25, 2025, © SBB Historic



«Schützt eure Augen» – persönliche Schutzausrüstung im Eisenbahnalltag



Die Arbeit bei der Eisenbahn war schon immer körperlich anstrengend und technisch anspruchsvoll. Sie erforderte nicht nur Kraft, sondern unterlag und unterliegt auch bestimmten Sicherheitsvorschriften. Viele Berufe bei der Eisenbahn in der Schweiz waren – und sind bis heute – mit erheblichen Risiken verbunden. Gefährlich waren etwa Rangierarbeiten und Depotmanöver sowie der Umgang mit Starkstrom in den Anfängen der Elektrifizierung.

Aber auch der Arbeitsalltag in Depots und Werkstätten barg potentielle Gefahren, etwa für Schlosserinnen und Schlosser, Schmiedinnen und Schmiede sowie Gleisararbeitende.

Zum Arbeitsalltag dieser Berufsgruppen gehörten Gefahren wie Funkenflug, Metallspäne, Hitze, Feuer, Dampf sowie mechanische und maschinelle Risiken. Die auf dem Bild gezeigte Schutzbrille stammt aus den Samm-

lungen von SBB Historic. In der Datenbank ist keine Provenienz vermerkt, Herkunft und Vorbesitzerin oder Vorbesitzer bleiben daher unbekannt. Aufgrund ihrer Machart lässt sich jedoch vermuten, dass sie in den 1950er- oder 1960er-Jahren produziert wurde. Solche Schutzbrillen mit Lederrahmen und feinem Metalldrahtgeflecht boten Schutz vor Splittern, Steinchen und Funken, ohne die Sicht wesentlich zu beeinträchtigen. Im Gegensatz zu Glas beschlugen die Gittereinsätze nicht durch Hitze, Dampf oder Atemluft, was sie insbesondere in heißen Arbeitsumgebungen wie beim Schmieden oder Schleifen praktikabel machte. Das verstellbare Lederband ermöglichte eine individuelle Anpassung an verschiedene Kopfgrößen.

Vermutlich wurden solche Brillen von Schmiedinnen und Schmieden oder von Gleisararbeitenden getragen, also von jenen, die unmittelbar mit Funkenflug, Metall oder Feuer in Kontakt kamen. Ihre Nutzung beruhte meist nicht auf gesetzlichen Vorgaben, sondern auf betrieblichen Regelungen oder der Eigeninitiative der Arbeitenden.



Vor 1918 war der Arbeitsschutz in der Schweiz noch kaum geregelt. Brillen wie diese zeugen vom wachsenden Bewusstsein für Arbeitssicherheit.

Vor 1918 war der Arbeitsschutz in der Schweiz noch kaum geregelt.

Erst Ende des 19. Jahrhunderts entstanden erste gesetzliche Grundlagen zum Arbeitsschutz, zunächst jedoch mit Fokus auf Kinderarbeit und Arbeitszeiten in Fabriken. Konkrete Vorschriften zur Unfallverhütung, etwa durch Helme oder Schutzbrillen, blieben lange aus. Zudem galten für Angestellte unterschiedliche Regelungen, da die Vorgängerbahnen der SBB bis zur Gründung im Jahr 1902 eigene Vorschriften hatten. Die Sicherheitsstandards variierten somit stark zwischen den verschiedenen Privatbahnen. Nach und nach eta-

blierten sich Unfallversicherungen und verbindliche Richtlinien zur Unfallverhütung und sicheren Arbeitsweise. Erst in den 1960er- und 1970er-Jahren setzte sich die Nutzung persönlicher Schutzausrüstung (PSA) breit durch. In Eisenbahnwerkstätten wurden zunehmend Schutzmassnahmen umgesetzt: Schweissende erhielten Schutzbrillen und Handschuhe, Gleisararbeitende wurden mit Helmen und später mit Warnkleidung und Sicherheitschuhen ausgestattet.

Die hier gezeigte Schutzbrille aus Drahtgeflecht und Lederband erinnert an den technischen Fortschritt, die wachsende Bedeutung des Arbeitsschutzes und die Entwicklung hin zu einer institutionalisierten Sicherheitskultur im Arbeitsalltag der Eisenbahnangestellten.

Johanna Rustler, SBB Historic

1. «Gusschleiferei [drei Arbeiter mit Schutzbrille an Schleifmaschine]», ca. 1968, Eugen Jordi, SBB Historic LI_056_11

2. Sicherheit: Steinschutzbrille, ca. 1960, Leder, Metall, SBB Historic Ob_Sch_0304

3. «Schützt eure Augen», Zahn, 1960–1990, SBB Historic P_F03_0024de

4. Werkstätte Olten, Schweisserei: Autogenschweissen, ca. 1937, SBB Historic SV_254_11





Eine Zeitreise auf Schienen: der «Elefant» unterwegs auf der alten Hauensteinlinie

Anfang Mai 2025 bot sich die Gelegenheit, mit der legendären Dampflokomotive C 5/6 2978 – auch «Elefant» genannt – über die historische Hauensteinlinie zwischen Olten und Sissach zu fahren. Die Strecke, die aufgrund ihres steilen Terrains als die erste «Bergstrecke» der Schweiz galt, war die erste Route, die Basel mit dem Mittelland verband. Ihr Bau durch die Schweizerische Centralbahn begann 1853 – mitten in der Zeit der Industrialisierung, in der leistungsfähige Transportwege immer wichtiger wurden.

Schon im Bahnhof Olten wurden viele Schaulustige vom Pfeifen und Zischen des Dampfes und durch den unüblichen Rauch auf dem Perron angezogen. Die imposante Lokomotive mit Baujahr 1917 sowie der Lokführer und der Heizer – beide authentisch gekleidet – gaben ein grossartiges Bild ab. Das Einsteigen in die historischen 1950er-Jahre-Wagen war eine Reise

zurück in eine Zeit, in der es noch die nebligen Raucherabteile gab und man zwischen zwei Wagen auf die Schienen blicken und den Kopf aus dem Fenster strecken konnte.

Die Strecke wurde an diesem Wochenende insgesamt acht Mal gefahren und erfreute über 800 Passagierinnen und Passagiere, die auf den rot oder grün gestreiften Bänken der 2. Klasse oder in den feudalen, weichen Sitzen der



1



1. Klasse in Erinnerungen schwelgen konnten. Und bei jedem Halt bot sich dasselbe Bild: Reisende und Schaulustige bewunderten und fotografierten die Lokomotive und die Wagen, unterhielten sich mit SBB Historic Mitarbeitenden und erzählten sich Geschichten von früher. An diesem Wochenende wurde einmal mehr ein bedeutender Teil unserer Bahngeschichte erlebbar gemacht.

Isabelle Bitterli, SBB Historic

An diesem Wochenende wurde einmal mehr ein bedeutender Teil unserer Bahngeschichte erlebbar gemacht

1. Der von der Lok «Elefant» geführte Erlebniszug überquert das Rümmlinger Viadukt, 2025, Fotografie Fredy Zurkirchen, © SBB Historic

2. Teilnehmende bestaunen den «Elefant» am Bahnhof Sissach, 2025, Fotografie Fredy Zurkirchen, © SBB Historic



Vor 145 Jahren wurde der Gotthard durchbrochen



1

Am 29. Februar 1880 wurde mit dem Durchstich des Gotthard-Scheiteltunnels ein Meilenstein erreicht, der die Schweiz geografisch, gesellschaftlich und wirtschaftlich veränderte.

Der Bau einer Eisenbahn über und durch den Gotthard war ein gewagtes Unterfangen. Zahlreiche Standorte für einen Alpendurchstich wurden in Betracht gezogen, doch nach langen und zähen Verhandlungen setzte sich die Gotthardvariante durch, was vor allem für die Schweizerische Nordostbahn (NOB) und Alfred Escher, Vordenker der Gotthardbahn, einen

Sieg darstellte. Im Staatsvertrag von 1869 verpflichtete sich Italien zur Beteiligung mit 45 Millionen Franken am Bau der Gotthardbahn; die Schweiz und Deutschland steuerten je 20 Millionen Franken bei. Alfred Escher nutzte zudem die von ihm gegründete Schweizerische Kreditanstalt, um weiteres Kapital für den Bau der Bahn zu beschaffen.

1872 starteten die Arbeiten unter dem Ingenieur Louis Favre, zeitweise waren über 3000 Arbeiterinnen und Arbeiter beschäftigt, von denen die meisten aus den armen ländlichen Regionen Nord-

italiens stammten. Der Bau stand immer wieder vor enormen technischen und finanziellen Herausforderungen, zudem kamen unter den harten und gefährlichen Arbeitsbedingungen mindestens 199 Arbeiter ums Leben. Trotz aller Rückschläge gelang am 29. Februar 1880 der Durchstich und am 1. Juni 1882 nahm die Gotthardbahn ihren Betrieb auf. Sie war die erste Alpenbahntransversale der Schweiz und wurde zu einem Symbol für technische Innovation und internationale Zusammenarbeit.



2

Die Ausstellung «Berg. Strecke. Die Geschichte der Eisenbahn am Gotthard» im sanierten Depot Erstfeld ist eine Reise in diese Pionierzeit. Die Ausstellung ist von April bis Oktober jeden ersten Samstag im Monat geöffnet. Zudem bietet SBB Historic mit dem «Erlebniszug San Gottardo» diverse Kombi-Angebote auf der Gotthard-Bergstrecke an, welche diese geschichtsträchtige Eisenbahnlinie in historischem Ambiente erlebbar machen.

Isabelle Bitterli, SBB Historic

1. Arbeiterzug bei der Ausfahrt aus dem Gotthardtunnel bei Göschenen, ca. 1880, F. Charnaux, Genf, SBB Historic F_111_00006_027

2. Lok D 3/3 61 beim Wasserfassen und Beladen mit Kohle in Biasca, ca. 1881, A. Brunel, Bellinzona, SBB Historic F_111_00006_056



Mit SBB Historic zum Bahnpark Brugg

Das Pfingstwochenende ist bekannt für lange Staus in Richtung Süden. Ein guter Weg, diese zu umgehen, ist es, mit dem Zug zu reisen. Wer sich dabei mehr für die Zugfahrt an sich interessiert als für das Reiseziel, dem sei eine Erlebnisfahrt von SBB Historic empfohlen. Dieser Pfingstsamstag bot nämlich gleich mehrere interessante Möglichkeiten. Der Autor dieses Artikels konnte zwei davon besuchen.



Genauso ruppig wie charmant ging einem der Bremsweg der Elektrolok durch die Beine. Pünktlich zum Mittag hielt der historische Zug im Bahnpark Brugg.

Zuerst fuhr er mit der Elektrolokomotive Ae 3/6 I 10664 von Rapperswil SG nach Brugg zum Tag der offenen Tore des Bahnparks Brugg. Und von da aus genoss er eine Fahrt mit der Dampflokomotive C 5/6 2978, «Elefant», von Brugg nach Frick und retour. Die Ae 3/6 war von 1926 bis in die Neunzigerjahre im Dienst, der «Elefant» von 1917 bis 1967.

So startete sein Pfingstsamstag in Holzkastenwaggons der dritten Klasse (C 6138, C4 9002 und C3 8395), welche von der Elektrolok Ae 3/6 nach Brugg gezogen wurden. Der Begriff «Holzklasse» für die ehemalige dritte Klasse erklärte sich hier auf den ersten Blick. Boden, Wände und Bänke bestehend aus Eiche, Buche und Fichte: Holz, so weit das Auge reicht. Für Reisende, welche die Holzklasse aus ihrer Jugend kennen, ein nostalgisches Erlebnis, für die jüngeren Generationen ein lehrreicher Einblick in die Vergangenheit. Nach einer rumpelnden Anfahrt entwickelten sich die Fahrtgeräusche zu

einem ständigen Begleiter. Wenn jemand im Wagen sein Fenster öffnete (eine historische Annehmlichkeit), war das Gespräch mit seinem Gegenüber nur noch lauthals möglich.

Genauso ruppig wie charmant ging einem der Bremsweg der Elektrolok durch die Beine. Pünktlich zum Mittag hielt der historische Zug im Bahnpark Brugg. Trotz Nieselregen war die Depotalanlage sehr belebt. Eisenbahnliebhaber:innen allen Alters schlenderten zwischen historischen Lokomotiven und Waggons hindurch. Ringsherum waren Fachsimpeleien und Alltagsgespräche in zahlreichen Dialekten und allen Landessprachen zu hören. Marktstände boten Eisenbahn-Memorabilien an, Verpflegungsstände Süßes und Salziges für den kleinen und grossen Hunger.

Nach einem zweistündigen Aufenthalt in Brugg ging es zurück in dieselben Waggons wie zuvor. Diesmal wurden sie von der Dampflokomotive entlang

der 150-jährigen Bözberglinie Richtung Frick gezogen. Die mächtige Dampf Wolke des «Elefanten» war aus dem Wagen nicht zu sehen; der Unterschied zur Elektrolokomotive äusserte sich über die anderen Sinne. Das Ruckeln war sanfter, die Fahrtgeschwindigkeit gemächlicher. Bevor die Lok den Weg nach Frick antrat, hielt sie eine Weile auf dem Viadukt mit Blick auf das Bahndepot. Einen Moment lang bestaunten die Reisenden noch einmal die Loks und Wagen unter ihnen, während die Besuchenden am Boden zum Zug über ihnen aufblickten. Aus beiden Richtungen schossen Blitze aus Fotoapparaten und Mobiltelefonen. Dann fuhr der «Elefant» ab und brachte die Reisenden im gemütlichen Tempo nach Frick. Was früher von Reisenden als gesundheitsgefährdendes Tempo empfunden wurde, galt auf dieser Fahrt nach Frick und zurück als entschleunigtes Reisen, denn es blieb genügend Zeit, die Landschaft und die Atmosphäre in der Holzklasse zu genießen.

Rückblickend war das Bahnpark-Brugg-Wochenende ein voller Erfolg mit einem Besucherrekord, der die Herzen der Organisatorinnen und Organisatoren höherschlagen liess, und die beiden SBB Historic Erlebniszüge verbanden nicht nur Bahnhöfe, sondern auch Passagierinnen und Passagiere. Grosseltern sowie Enkelinnen und Enkel gaben sich den Fotoapparat gegenseitig in die Hand und teilten ihre Begeisterung.

Alan Schär, freier Journalist

Alan Schär ist freier Journalist, hat an der Uni Basel Medienwissenschaft und Soziologie studiert und schreibt im Auftrag von SBB Historic Texte.

1. Die Dampflokomotive C 5/6 «Elefant» auf der Erlebnisfahrt Brugg-Frick-Brugg, 2025, © Sâmi Richner
2. Ein Passagierwagen der «Holzklasse» und Besuchende des Bahnparks Brugg im Hintergrund, 2025, © SBB Historic



Agenda

06.09.2025

Erstfeld

Ausstellung und Führungen
im Eisenbahn-Depot

Erlebnis Depot Erstfeld

13.09.2025

Erstfeld

Erlebnisfahrten Dampf
und elektrisch und Ausstellung

Gotthard-Bahntage 2025

13.09.2025

Erstfeld

Im historischen Führerstand über die
Gotthard-Bergstrecke bis Göschenen

Führerstandsfahrt mit der Re 6/6

13.09.2025

Delémont

Aus Stein und Eisen: Die Eisenbahn
und ihre Gebäude in Delémont

Europäische Tage des Denkmals Schweiz

14.09.2025

Erstfeld

Erlebnisfahrten Dampf
und elektrisch und Ausstellung

Gotthard-Bahntage 2025

14.09.2025

Erstfeld

Im historischen Führerstand über die
Gotthard-Bergstrecke bis Göschenen

Führerstandsfahrt mit der Re 6/6

20.09.2025

Delémont

Dampfahrt und Besichtigung der Rotonde
im Eisenbahn-Depot

Dampftag in Delémont

04.10.2025

Erstfeld

Ausstellung und Führungen
im Eisenbahn-Depot

Erlebnis Depot Erstfeld

11.10.2025

Erstfeld/Lugano

Historische Zugfahrt nach Lugano

Durch den Gotthard ins Tessin

11.10.2025

Erstfeld

Im historischen Führerstand über die
Gotthard-Bergstrecke bis Lugano

Führerstandsfahrt Gotthard und Tessin

08.11.2025

Windisch

Schweizer Bahngeschichte entdecken

Tag der offenen Tür in Windisch

15.11.2025

Windisch

Thema «Vorgängerbahnen der SBB»

Wikipedia-Atelier

Entdecken Sie unsere Produkte rund um die faszinierende **Welt der Schweizer Eisenbahngeschichte!**



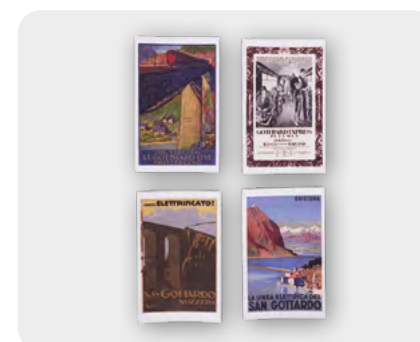
Sackmesser «Krokodil»



Sackmesser «Elefant»



T-Shirt «Kroki»



Soft-Magnet «Gotthard Express»



Gutschein für 1 Kaffee oder Tee

Einlösbar ausschliesslich bei SBB Historic
im Rahmen der Veranstaltung
«Tag der offenen Tür in Windisch»
am 8. November 2025.



Erlebnisfahrt ins Tessin – 10 % Rabatt

Sichern Sie sich 10 % Rabatt auf
Tickets für die historische Erlebnisfahrt
«Durch den Gotthard ins Tessin» – mit
dem Rabattcode **TICINO10**.

Einlösbar bei der Buchung direkt
auf ticketcorner.ch.

Nicht kumulierbar. Gültig solange Vorrat.



shop



Mit SBB Historic die Bahngeschichte der Schweiz erhalten

Jetzt Gönner:in werden und von exklusiven
Vorteilen profitieren!





Wartende Reisende auf dem Perron im Bahnhof Sierre vor einem Schnellzug mit Re 4/4 II, 1968, SBB Historic C_0066_0453

Impressum

Cover

Der von der Lok «Elefant» geführte Erlebniszug überquert das Rümmlinger Viadukt, 2025, Fotografie Fredy Zurkirchen, © SBB Historic

Seite 02

Reisende auf dem Perron im Bahnhof Luzern vor einem Zug mit Fahrleitungsmesswagen, ca. 1957, SBB Historic C_0066_0151

Seite 04

Der «Elefant» unterwegs mit Erlebniszug, 2025, Fotografie Fredy Zurkirchen, © SBB Historic

Seiten 06–07

- 1 Historische Luftaufnahme des Perimeters, 1964, ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / Com_F64-02278
- 2 Die Halle 500 und das Riggensbach-Gebäude von oben, 2024, Fotografie Reto Bieli © SBB Fachstelle für Denkmalpflege
- 3 Wagenhalle der Hauptwerkstätte Olten, 1972, SBB Historic R_5952_03

Seiten 08–09

- 1 Aussenansicht des BC4ü 5043, Baujahr 1932, Fotografie Alain D. Boillat, SBB Historic 31_9_0013_6
- 2 Detail einer Holztüre des Speisewagens Dr4ü 25, Baujahr 1930, 2025, Fotografie Alan Schär, © SBB Historic
- 3 Sicht über die noch nicht renovierten Sitze des Wagens BC4ü 5043, Baujahr 1932, 2025, Fotografie Alan Schär, © SBB Historic
- 4 Konservator-Restaurator Etienne von Gunten entfernt die Korrosionsschichten von einem Türstopper des Dr4ü 25, 2025, © SBB Historic

Seiten 10–11

- 1 «Gusserschleiferei [drei Arbeiter mit Schutzbrille an Schleifmaschine]», ca. 1968, Eugen Jordi SBB Historic Li_056_11
- 2 Sicherheit: Steinschutzbrille, ca. 1960, Leder, Metall, SBB Historic Ob_Sch_0304
- 3 «Schützt eure Augen», Zahn, 1960–1990, SBB Historic P_F03_0024de
- 4 Werkstätte Olten, Schweisserei: Autogenschweissen, ca. 1937, SBB Historic SV_254_11

Seite 12

- 1 Der von der Lok «Elefant» geführte Erlebniszug überquert das Rümmlinger Viadukt, 2025, Fotografie Fredy Zurkirchen, © SBB Historic
- 2 Teilnehmende bestaunen den «Elefant» am Bahnhof Sissach, 2025, Fotografie Fredy Zurkirchen, © SBB Historic

Seite 13

- 1 Arbeiterzug bei der Ausfahrt aus dem Gotthardtunnel bei Göschenen, ca. 1880, F. Charnaux, Genève, SBB Historic F_111_00006_027
- 2 Lok D 3/3 61 beim Wasserfassen und Beladen mit Kohle in Biasca, ca. 1881, A. Brunel, Bellinzona, SBB Historic F_111_00006_056

Seiten 14–15

- 1 Die Dampflokomotive C 5/6 «Elefant» auf der Erlebnisfahrt Brugg–Frick–Brugg, 2025, © Sämi Richner
- 2 Ein Passagierwagen der «Holzklasse» und Besuchende des Bahn Parks Brugg im Hintergrund, 2025, © SBB Historic

Seite 18

Wartende Reisende auf dem Perron im Bahnhof Sierre vor einem Schnellzug mit Re 4/4 II, 1968, SBB Historic C_0066_0453

Seite 19

Reisende vor und im Leichtstahlwagenwagen, Kondukteur erteilt Auskunft, ca. 1960–1970, SBB Historic C_0066_0207



Herausgeberin
Stiftung Historisches Erbe der SBB
Lagerstrasse 1
CH-5210 Windisch

Konzept und Gestaltung
morefont, Pully/Vaud

Redaktion
SBB Historic

Druck
rubmedia, Wabern/Bern

Korrektur und Übersetzung
Übersetzer Gruppe Zürich GmbH

ISSN
3042-7894

© SBB Historic 2025



© SBB Historic 2025
Stiftung Historisches
Erbe der SBB

Lagerstrasse 1
CH-5210 Windisch
info@sbbhistoric.ch

sbbhistoric.ch

