



Historic

# SBB Historic Magazin



Nummer

3





Leute warten im Hauptbahnhof Zürich vor dem  
Billettschalter, 1937, SBB Historic SV\_235\_02

# Editorial

## Zeugen der Bahngeschichte

### Liebe Leserinnen und Leser

Bereits zum dritten Mal erscheint das SBB Historic Magazin und ich darf Ihnen erneut eine besonders vielfältige Ausgabe vorstellen. Die Bahnhöfe der SBB rücken ins Zentrum. Anhand ausgewählter Beispiele zeigen wir ihre Entwicklung, beleuchten Berufswege rund um den Bahnhof und erzählen von Menschen, die diese Orte über viele Jahre geprägt haben. Ergänzt wird die Ausgabe durch weitere spannende Themen, beispielsweise das Jubiläum der Be 6/8 III 13302 und Ce 6/8 III 14305.

An dieser Stelle möchte ich mich ausdrücklich und ganz herzlich bei unseren Gönnerinnen und Gönnern bedanken. Sie tragen mit Ihrer Unterstützung wesentlich dazu bei, dass wir das Kulturerbe der SBB bewahren und damit erlebbar machen können.

Mario Werren  
Geschäftsleiter



Werden Sie jetzt Gönner:in  
von SBB Historic  
und erhalten Sie unsere  
Beilage kostenlos nach Hause!

## INHALTSVERZEICHNIS

### Die Geschichte des Bahnhofbaus

Seiten 04–05



### Beruf und Berufung

Seiten 06–07



### 100 Jahre SBB-«Krokodil»

Seiten 08–11



### Grünes Licht

Seite 12



### Bahn frei?

Seite 13



### Alle Billette, bitte!

Seiten 14–17



### Agenda

Seite 20



### Bahngeschichte unterstützen

Seite 21



### Shop

Seite 22



### Impressum

Seite 23







# Die Geschichte des Bahnhofbaus am Beispiel Winterthur

Bahnhöfe verkörpern Beständigkeit und Wandel zugleich. Meist seit ihrem Bau am selben Ort, bilden sie einen festen Bestandteil der Bebauung und passen sich dennoch laufend neuen Bedürfnissen an. Mit der fünfthöchsten Personenfrequenz der Schweiz und einer 170-jährigen Geschichte weist der Bahnhof Winterthur viele typische baulichen Veränderungen auf.

## Geprägt durch Funktionalität: Der erste Bahnhof in Winterthur

Aus Platzgründen wurden Bahnhöfe meist auf freiem Gebiet am Siedlungsrand errichtet. Als Winterthur 1855 Anschluss an das Netz der Nordostbahn erhielt, diskutierte man sechs Standorte und entschied sich für denjenigen im Westen der Altstadt. Um den Betrieb bald aufnehmen zu können, wurde die Schienenanlage priorisiert. Wie vielerorts gab es in

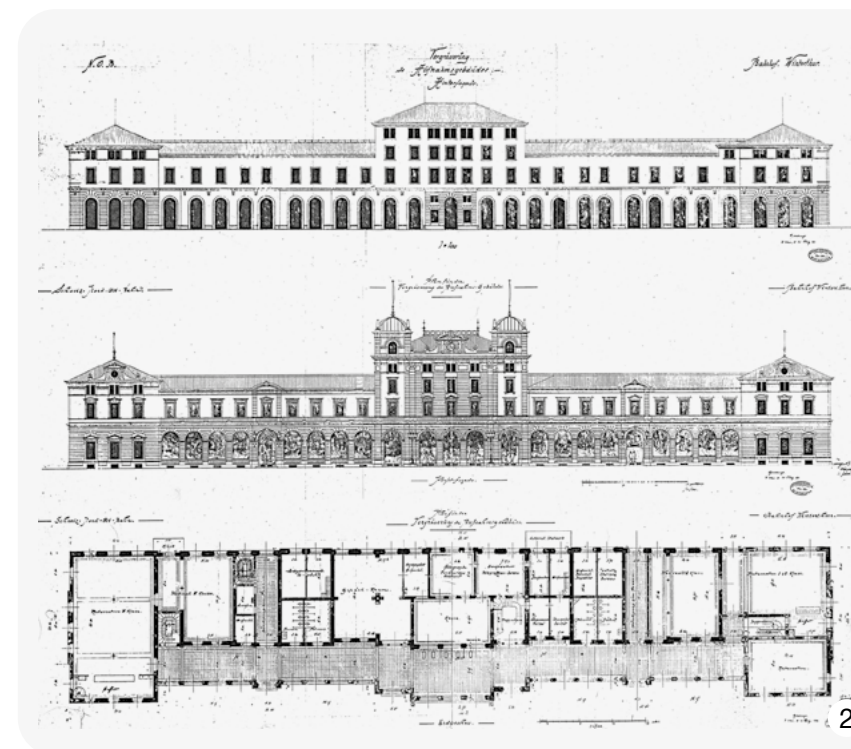
Winterthur vorerst ein provisorisches Aufnahmegebäude, welches 1860 durch ein definitives ersetzt wurde. Der Entwurf stammte vom Architekten Jakob Friedrich Wanner, der zuvor bereits die Bauten in Aarau, Turgi und Frauenfeld entwickelt hatte. Es entstand ein symmetrisches Gebäude mit zweigeschossigem Hauptteil und eingeschossigen Seitenflügeln. Eine ähnliche Bauform verwirklichte Wanner später auch in Weinfelden

und Zug. 1861 wurde zudem die zeit-typische Einsteighalle fertiggestellt, welche vier Gleise überdachte. Über ein Perron verfügte jedoch nur das Gleis 1.

Üblicherweise hatten Aufnahmegebäude getrennte Wartesäle für die 1./2. und die 3. Klasse an gegenüberliegenden Seiten der Vorhalle, so auch in Winterthur. Ausserdem gab es Räume für Toiletten, Portier, Hilfspersonal, Spedition, Büro, Kasse und Gepäck. Um die Wartesäle zu vergrössern, wurden 1876 die Seitenflügel erweitert.

## Der Bahnhof wird zum repräsentativen Verkehrszentrum

Seine aktuelle äussere Gestalt erhielt das Aufnahmegebäude 1895 durch Ernst Jung und Otto Bridler pünktlich zum Eidgenössischen Schützenfest. Aufgrund der zunehmenden Funktion der Bahnhöfe als Verkehrszentren, verlangte man auch in Winterthur nach einem repräsentativen Bau. Die



Seitenflügel wurden aufgestockt und erweitert, eine Vorhalle zum Bahnhofplatz ergänzt, der Mittelteil erhöht und mit zwei bundeshausartigen Kuppeln hervorgehoben.

Das frühere Eingangsportal befand sich nun im Innern und wurde zum Billetschalter, auch Einnehmerei genannt, umfunktioniert. Die Einsteighalle wich zwei weiteren durch Unterführungen erreichbaren Perrons. Bahnhöfe dienten nicht mehr nur dem Transport, sondern waren zu Aufenthaltsorten



mit steigendem Komfort geworden. In Winterthur wurden daher an den Enden der Seitenflügel klassengeteilte Restaurationsbetriebe eingerichtet.

## Bahnhöfe als städtebauliche Herausforderungen

Die Lage des Bahnhofs prägt die städtische Ordnung massgebend. In Winter-



thur erwies sich der gewählte Standort zunehmend als suboptimal. Es gab wenig Raum für einen Bahnhofplatz, geschweige denn für ein florierendes Bahnhofsquartier. Wie in vielen Städten zerschnitten die Gleisanlagen auch in Winterthur das Stadtgebiet. Die Verbindung der Innenstadt mit dem in Rasterbauweise angelegten Neu-

wiesenquartier war erschwert. Trotz Diskussionen über eine Höherlegung oder Verschiebung wurde der Standort des Bahnhofs mit dem Ausbau 1895 zementiert. Um den Konflikt zwischen Strasse und Schiene zu lindern, wurden diese vielerorts getrennt. In Winterthur hat man dafür 1888 die Schaffhauserstrasse und 1912 die Zürcherstrasse unterführt.

In den nachfolgenden Jahrzehnten erlebten Bahnhöfe weitere Um-, Aus- oder sogar Neubauten. Auch der Bahnhof Winterthur wurde ergänzt. Dabei stellt der Bau des Parkdecks über den Perrons 1987 den kontroversesten Eingriff dar. In jüngerer Zeit ergriff man diverse Massnahmen, Bahnhöfe heller und menschenfreundlicher zu machen. In Winterthur können hierfür das 2000 erbaute Stadttor mit seinem Glaskörper und der Ausbau der Personenunterführungen genannt werden.

Der Bahnhof Winterthur verkörpert einen typischen Stadtbahnhof, der Permanenz und Wandel vereinigt. So unterschiedlich Aufnahmegebäude, Parkdeck und Stadttor auch sind, bilden sie ein zusammenhängendes funktionales Konstrukt, das 170 Jahre Bahnhofs- und Städtebaugeschichte in sich vereint.

Timon Wenger, SBB Historic

1. Der Wanner'sche Bahnhof in Winterthur, 1860, Lithografie von E. Labhart (Reproduktion), SBB Historic P\_0507

2. Erweiterungspläne von 1895, SBB Historic PL\_169\_00903

3. Einnehmerei, 1945, SBB Historic R\_0896\_11

4. Der Bahnhof Winterthur mit Parkdeck und Stadttor, 2002, ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz / LBS\_L2-025209





# Beruf und Berufung

Arbeitsort Bahnhof: Wie sehr sich dieser verändert hat, davon können Hans Schneeberger und Fritz Lüdi viel berichten. Beide verkörpern je ein halbes Jahrhundert Bahngeschichte.

Sein Traumberuf war jener des Lokführers, die Bahnleidenschaft hatte Hans Schneeberger schon in seinen Zofinger Jugendjahren gepackt. Aus dem Traum wurde nichts, doch nach zwei Jahren Verkehrsschule ergatterte er 1952 unter 453 Prüflingen eine der 100 begehrten Lehrstellen im damaligen SBB-Kreis II. Fritz Lüdi war damals noch nicht einmal geboren. Er trat 1972 sofort nach der obligatorischen Schulzeit die Stationslehre an, noch nicht 16 Jahre alt.

## Mit dem Vorstand per Sie

Nach Wanderjahren auf aargauischen Landstationen landete der 25-jährige Schneeberger als Ablöser in Othmarsingen, als der Betriebsinspektor aufkreuzte und ihm eine feste Stelle anbot. Zur Wahl standen Grenchen Süd und Herzogenbuchsee. Er entschied sich für «Buchsi» und bereute es nie. Mit seiner Ehepartnerin, die er in Othmarsingen kennengelernt hatte, zog er in den Oberaargau.

Den ersten Zug am neuen Ort fertigte er am 11. Januar 1960 ab; das Datum weiss er 66 Jahre später noch genau. 44 Köpfe zählte damals die Belegschaft des Bahnhofs: Schienentraktorführer, Rangierer, Arbeiter im Güterschuppen, Beamte

tende im Güterschuppen, Beamte im Büro, am Schalter und am rund um die Uhr besetzten mechanischen Stellwerk. Alle unter dem Kommando des Bahnhofsvorstands – «Er musste als «Herr Vorstand» angesprochen werden», sagt Schneeberger. Dazu kamen die Wärterinnen von zehn Barrierenposten.

## Der Bahnhof als Mikrokosmos

Der personalintensive Betrieb machte aus dem Schnellzugbahnhof an der West-Ost-Achse mit einer Regionallinie nach Solothurn–Lyss einen wahren Mikrokosmos. Dazu gehörten Anschluss- und Abstellgleise, die Lokomotivremise, der Wasserkran, ein Personallokal aus Holz, ja sogar ein kleines Bahnhofbuffet. Eisenbahner:innen luden Postsäcke aus dem Nachtschnellzug um, schickten fürs Militär Brieftauben los und übernahmen am Wochenende Poststellenaufgaben. Bis 1980 arbeitete Schneeberger am mechanischen Hebelstellwerk. Geschicktes Disponieren war seine Passion, den Fahrplan kannte er nahezu auswendig. Er war auch ein Eisenbahnfan. Besonders begeistern ihn bis heute die grossen französischen Dampflokomotiven.



**44 Köpfe zählte damals die Belegschaft des Bahnhofs: Schienentraktorführer, Rangierer, Arbeitende im Güterschuppen, Beamte im Büro, am Schalter und am rund um die Uhr besetzten mechanischen Stellwerk.**

## Wandel auf Raten

Die Wanderjahre nach dem Lehrabschluss kennt auch Fritz Lüdi: «Zwischen Herzogenbuchsee und Lyss war ich auf jeder Station», sagt er. Sesshaft wurde er erst 1988 in Niederbipp an der Jurafusslinie. Einschneidend war zwei Jahre später im Nachtdienst ein bewaffneter Raubüberfall auf den Bahnhof. Davon blieben ein zertrümmerter Wirbel und verzögert auch ein Trauma zurück. Deshalb schied er drei Jahre danach aus dem Fahrdienst aus und entdeckte sein Talent als Reisebüroleiter, in Langenthal und später in Herzogenbuchsee.

Schneeberger ist seit 1994 in Pension, später betreute er noch sieben Jahre engagiert das Infocenter der Neubaulinie von «Bahn 2000» in Langenthal. Lüdi trat 2019 mit nahezu 50 Dienstjahren ab, mit ihm verschwand auch das Reisebüro. Beide hatten nie miteinander gearbeitet. Sie teilten aber die Leidenschaft für ihre Kundschaft, oft über das Dienstende hinaus. Manche Ferienreise begann mit Kontakten über den Gartenzaun

**Beide hatten nie miteinander gearbeitet. Sie teilten aber die Leidenschaft für ihre Kundschaft, oft über das Dienstende hinaus. Manche Ferienreise begann mit Kontakten über den Gartenzaun oder an Vereinsanlässen. «Für uns war die Bahn nicht nur Beruf, sondern auch Berufung», sind sie sich einig.**

oder an Vereinsanlässen. «Für uns war die Bahn nicht nur Beruf, sondern auch Berufung», sind sie sich einig.

Und der Wandel im Bahnbetrieb? 1982 wich in Herzogenbuchsee das Hebel- einem Gleisbildstellwerk, ab 2002 wurde der Bahnhof von Olten aus ferngesteuert, 2025 erhielt er eine grosszügige Perronunterführung, Schalterhalle und Büroräume

verwandelten sich in einen Avec-Shop. Stationspersonal gibt es keines mehr.

*Ruedi Eichenberger, freiwilliger Mitarbeiter SBB Historic*

1. Bahnhof im Umbruch: Hans Schneeberger zwischen dem alten Hebelstellwerk (rechts) und der Kabine des neuen Gleisbildstellwerks (links), ca. 1980, © Hans-Peter Lindegger  
2. 2 x 50 Jahre Bahngeschichte: Fritz Lüdi (69) und Hans Schneeberger (92) am Bahnhof Herzogenbuchsee, 2025, © Ruedi Eichenberger







# 100 Jahre SBB-«Krokodil»

## Ce 6/8 III und Be 6/8 III

Die sich im Eigentum von SBB Historic befindlichen «Krokodil»-Lokomotiven Be 6/8 III 13302 und Ce 6/8 III 14305 feiern 2026 ihren 100. Geburtstag. Die ehemaligen Gotthard-Schwerarbeiter wurden am 6. August 1926 und 23. September 1926 an die SBB abgeliefert. Die «Krokodile» prägten die Pionierzeit der Elektrifizierung ab den 1920er-Jahren wie kaum eine andere Lok-Serie.



### Die ersten Schritte der Elektrifizierung

Die erste elektrische Vollbahn in Europa nahm 1899 zwischen Burgdorf und Thun ihren Betrieb auf. Auf Initiative des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins wurde 1901 die Schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb provisorisch gegründet. Zwischen Seebach und Wettingen hatte die 1876 gegründete Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) von 1905 bis 1909 einen fahrplanmässigen Versuchsbetrieb auf eigene

Kosten durchgeführt. Dieser erfolgte mit Einphasen-Wechselstrom (Fahrleitungsspannung 15'000 Volt, Frequenz 16 2/3 Hertz). Der MFO-Chefingenieur und Physiker Hans Behn-Eschenburg hatte den ersten betriebstüchtigen, wirtschaftlich verwendbaren Einphasen-Wechselstrom-Reihenschluss-Kollektormotor konstruiert. Mit diesem Versuchsbetrieb Seebach–Wettingen hatte die MFO wesentliche Elemente zur Systemwahl für die spätere Elektrifikation der SBB geliefert. Ebenso wurde die Alltagstauglichkeit des Einphasen-Systems bewiesen. Auf Empfehlung der Studienkommission hat sich der SBB-Verwaltungsrat an

seiner Sitzung vom 18. Februar 1916 für das Einphasen-Wechselstrom-System zur Elektrifizierung seines Netzes entschieden. An der gleichen Sitzung wurde auch die Umstellung der Gotthardstrecke Erstfeld–Bellinzona mit diesem Stromsystem beschlossen.

### Kohlemangel im Ersten Weltkrieg

Während des Ersten Weltkriegs wurde die Kohle als Brennstoff für die Dampflokomotiven immer knapper. Dies führte zu immer stärkeren Fahrplaneinschränkungen. Als Folge dieses Kohlemangels wurde 1917 beschlossen, die SBB-Strecke Bern–Thun zu elektrifizieren. Die Strecke der Bern-



Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) von Thun nach Spiez wurde bereits 1915 elektrifiziert. Sie bildete den Anschluss an die Strecke Bern–Thun. Die SBB hatte 1917 bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM), bei Brown, Boveri & Cie. AG Baden (BBC) und bei der MFO vier elektrische Probelokomotiven bestellt. Bevor diese Probelokomotiven ihre Betriebstüchtigkeit im täglichen Einsatz beweisen konnten, musste die Bundesbahn bereits grössere Lokomotivaufträge erteilen. Mit diesen Aufträgen wurde dem massiven Kohlenmangel begegnet und die inländische Industrie erhielt in der schwierigen Nachkriegszeit hochwillkommene Arbeit.

### Pionierleistung am Gotthard

1918 wurden je zehn elektrische Lokomotiven des Typs Be 4/6 und Ce 6/8 II für die Gotthardlinie bestellt. Technisch waren diese beiden Typen von den einzelnen Probelokomotiven abgeleitet, der Stangenantrieb wurde von den Dampflokomotiven übernommen. Die ersten Gehversuche und die

Behebung der Kinderkrankheiten fanden bei den Probe- wie auch bei den ersten zwanzig Serienlokomotiven auf der Strecke Bern–Thun statt. Der elektrische Vollbetrieb am Gotthard wurde in Etappen aufgenommen: Erstfeld–Airola im Oktober 1920, Airola–Biasca im Dezember 1920 und Biasca–Bellinzona im April 1921. Mit der Gotthardstrecke

wurde der anspruchsvollste Abschnitt im ganzen SBB-Netz mit Steigungen bis 26 Promille erfolgreich elektrifiziert.

### Neue Dimensionen im alpinen Güterzugsverkehr

Mit der fortschreitenden Elektrifizierung der Hauptstrecken im Flachland Mitte der 1920er-Jahre entstand bald hoher Bedarf an weiteren schweren Güterzugslokomotiven. In Anlehnung an die Vorgängerserie Ce 6/8 II 14251–14283 wurde wieder eine Gelenklokomotive nach den neusten Erkenntnissen im Bau von elektrischen Lokomotiven beschafft. Die elektrische Ausrüstung der Ce 6/8 III wurde weitgehend von den zuletzt abgelieferten Ce 6/8 II übernommen. Die Fahrmotoren und der Transformator waren jedoch leistungsfähiger ausgeführt. Beide «Krokodil»-Typen besitzen eine elektrische Rekuperationsbremse, die den Strom beim Bremsbetrieb in die Fahrleitung zurückspeist. Mit dem Erscheinen der Ce 6/8 III wurde in der Zugförderung am Gotthard und Monte Ceneri ein weiterer Quantensprung vollzogen: Die Ce 6/8 III beförderten auf den steilen Bergstrecken eine Anhängelast von 520 Tonnen mit 35





Kilometer pro Stunde. Zum Vergleich beförderte die C 5/6, als grösste und stärkste SBB-Dampflokomotive, eine Anhängelast von maximal 300 Tonnen mit 25 km/h.

#### Die «Krokodile» prägen die Gotthardstrecke

Die Ce 6/8 III 14302 kam nach ihrer Übernahme durch die SBB vorerst ins Depot Olten, während die Schwesterlok 14305 ins Depot Erstfeld gelangte. Zwischen 1927 und 1960 waren die beiden «Krokodile» in den Depots Biasca, Erstfeld und Bellinzona stationiert. Während über 30 Jahren standen die beiden Schwestern im täglichen, harten Einsatz am Gotthard. Ihren Lebensabend verbrachten sie dann ab 1960 im Depot Basel. Der dortige Einsatz bestand hauptsächlich in der Beförderung der schweren Güterzüge ab den Basler Rheinhäfen.

1953 wurde ohne technische Änderung die Höchstgeschwindigkeit der beiden Ce 6/8 III 14312 und 14315 von 65 auf 75 km/h erhöht. Im Folgejahr wurde diese Änderung auf die Betriebsnummern 14308, 14310, 14311 und 14318 ausgedehnt. Die Bezeichnung lautete nun Ce 6/8 III-75. 1956 wurde die ganze Serie neu als Be 6/8 III mit gleichzeitiger Umnummerierung zu 13301–13318 bezeichnet. Zur Schonung der mittlerweile etwas altersschwach gewordenen Fahrmotoren, wurde ab 1973 ohne Umzeichnung die Höchstgeschwindigkeit wieder auf 65 km/h reduziert. Durch die Ablieferung der Universallokomotiven Ae 6/6 11401–11520 zwischen 1952 und 1966 wurden die mittlerweile schon etwas betagten Be 6/8 III zuerst am Gotthard und dann auch im Flachland entbehrlich. Bei grösseren technischen

Schäden erfolgte die Ausrangierung. Zuerst traf es im Mai und Juni 1967 die Betriebsnummern 13309 und 13318. Ende April 1977 verabschiedete sich als letzte Be 6/8 III die 13303. Die Ce respektive Be 6/8 III waren die letzten Stangenlokomotiven für schwere Güterzüge auf der Gotthardstrecke.

#### Erhalt des historischen Erbes

Es ist der Weitsicht des damaligen rührigen Obermaschineningenieurs und Vorstehers der Abteilung Zugförderungs- und Werkstättendienst (ZfW) der SBB, Paul Winter, zu verdanken, dass die beiden «Krokodile» Be 6/8 III 13302 und Ce 6/8 III 14305 in betriebsfähigem Zustand erhalten geblieben sind. Beide Maschinen wurden von der Depotwerkstätte der SBB-Depotinspektion Basel bis zum Schluss ihres Betriebseinsatzes sorgsam gehegt und



5



6

gepflegt. Ende November 1976 wurde die Be 6/8 III 13302 offiziell ausrangiert. Am 11. Dezember 1976 wurde die Lok in Arth-Goldau dem Modell-Eisenbahn-Club Horgen mit der Bedingung übergeben, dass sie in fahrtüchtigem Zustand bleibt. Bis 1982 war die 13302 im Depot Einsiedeln beheimatet, seither ist Rapperswil ihr Heimatdepot. Die Be 6/8 III 13305 wurde im Juli 1979 weitgehend in den Ursprungszustand zurückversetzt und trägt seither wieder ihre alte Bezeichnung Ce 6/8 III 14305. Als historische Lokomotive ist sie im Depot Olten beheimatet.

Der runde Geburtstag dieser beiden Elektro-Veteranen wird mit einem Fest im Lokomotivdepot F in Zürich am Wochenende vom 19. und 20. September 2026 gebührend gefeiert. Organisiert

wird das Fest in Zusammenarbeit mit dem Verein «Dampfgruppe Zürich», der damit zugleich sein 50-jähriges Jubiläum feiert.

*Hanspeter Huwyler, SBB Historic*

**Es ist der Weitsicht des damaligen rührigen Obermaschineningenieurs und Vorstehers der Abteilung Zugförderungs- und Werkstättendienst (ZfW) der SBB, Paul Winter, zu verdanken, dass die beiden «Krokodile» Be 6/8 III**

**13302 und Ce 6/8 III 14305 in betriebsfähigem Zustand erhalten geblieben sind.**

1. Führerstand der Ce 6/8 III 14318 in der SBB-Werkstätte Zürich, 1936, SBB Historic F\_108\_01\_01262
2. Zürich Depot F Kohlendreieck: Unterschiedliche Stangenantriebe Be 6/8 II 13263 (links) und Be 6/8 III 13317 (rechts), 1971, © Victor Francescon, Fraubrunnen/BE
3. Die Be 6/8 III 13302 ist abfahrbereit vor einem Überfuhzug nach Basel Rangierbahnhof, 1976, © Victor Francescon, Fraubrunnen/BE
4. Die beiden historischen Lokomotiven Ce 6/8 III 14305 und Ce 6/8 II 14253 fahren über die Rheinbrücke, 1986, © Ernst Huwyler, Buchs/ZH
5. Ce 6/8 III 14305, Ce 6/8 II 14253 und Be 6/8 III 13302 fahren über den Planotondo-Viadukt, 1997, © Hanspeter Huwyler, Zürich
6. Ce 6/8 II 14253, Be 6/8 III 13302 und Ce 6/8 III 14305 fahren bei Wassen im Rahmen einer Erlebnisfahrt von SBB Historic, 2019, © Stefan Schulthess





## Grünes Licht – Sichere Fahrt

Ein SBB-Film von 1962 zeigt anhand verschiedener Bahnhöfe die vielfältigen Funktionsweisen der Zugsicherung. Für Familienforscher war dabei die Station Schinznach Bad von besonderem Interesse.



Bei Minute sieben tritt Heinz Beyeler in Aktion: Als das Gleis frei ist, stellt er das Einfahrsignal und das Ausfahrsignal auf Fahrt. Die gelben Lichter wechseln auf grün, der Zug fährt durch, Heinz Beyeler tritt auf das Perron und grüsst. Danach wird am Blockapparat die Strecke als «frei» gemeldet, auf der rückliegenden Station wechselt das Blockfeld auf Weiss. Die Szene von etwa einer Minute Länge zeigt: Trotz ausgeklügelter Technik bleibt der Mensch unentbehrlich. Für die Familie Beyeler gilt das in diesem Fall umso mehr.

Marc Ribeli, SBB Historic

Familienforscher:innen sind häufige Gäste im Lesesaal von SBB Historic. Fündig werden sie meistens in Verzeichnissen oder Aktendossiers. Dass Angehörige im Filmarchiv aufgespürt werden, ist doch eher selten. Ein solcher Fund gelang unlängst Stephan Beyeler, 40: sein Grossvater Heinz Beyeler, 90, war an verschiedenen Ortschaften für die SBB im Stationsdienst tätig. Heinz Beyeler konnte sich erinnern, dass er während dieser Zeit auf der Station Schinznach Bad einmal bei Dreharbeiten zu einem Film mitgewirkt hatte. Die erweiterte Suche im Filmarchiv ergab rasch, dass es sich nur um den Film «Grünes Licht – Sichere Fahrt» handeln konnte.

Es handelt es sich um einen 15-minütigen Farbfilm im 16-mm-Format aus dem Jahr 1962. Produziert wurde er von der Turicia-Film AG unter der Leitung von Berta Hackl-Schweizer. Idee und Buch lieferten die SBBler Ernst Schenker und Hugo Marthaler, die Kamera bediente Richard Brewing. Der Film zeigt das zuverlässige Bahnpersonal beim Prüfen, Sperren und Freigeben von Fahrstrassen. Das Spektrum reicht vom automatisierten Vorgang im modernen Stellwerk bis zum händischen Einsatz von sogenannten Fahrtregelungstafeln.

«Dann gibt der Beamte mit dem Block die Vormeldung an die nächste Station».



1. Heinz Beyeler in der Station Schinznach Bad, 1962, SBB-Fotodienst, SBB Historic R\_4752\_10.  
2. Heinz Beyeler vor der Geschäftsstelle von SBB Historic in Windisch, 2025, © Stephan Beyeler



## Bahn frei?

Ein kurzer Rückblick auf die Bahnwärterhäuser und ihre Bewohner:innen.



Bahn- oder Streckenwärter hatten unter anderem den Zustand des Bahnkörpers zu prüfen. Dazu schritten sie bei ihrem Dienstantritt – noch vor Durchfahrt des ersten Zuges – die ihnen zugeteilte Strecke ab und prüften, ob beispielsweise eine Schiene gebrochen war oder sich Gegenstände in Gleisnähe befanden. Sie kümmerten sich selbst um kleinere Arbeiten wie etwa das Nachziehen von Bolzen. Bemerkten sie ein nicht sofort zu behebbendes Verkehrshindernis, mussten sie dieses melden und dem nächsten Zug signalisieren. Diese und weitere Aufgaben mussten zuverlässig bei jedem Wetter verrichtet werden! In einem Reglement der



Jura-Simplon-Bahn von 1881 heisst es «Der Bahnwärter hat dem Dienst seine ganze Zeit zu widmen. Welches auch immer die Witterung sein mag, namentlich wenn sie drohend ist, so hat der Bahnwärter, bei Nacht wie bei Tag, bei dringenden Anlässen [...] jedesmal zugegen zu sein.»

Um dies zu ermöglichen, wurden Bahnwärterhäuser direkt an der Strecke, oft bei Wegübergängen, gebaut. Barrieren und Läutwerke wurden durch die Frau des Wärters bedient, Besorgungen wurden durch die Kinder erledigt – das Familienleben folgte dem Fahrplan! Andererseits passten sich die Häuser auch an ihre Bewohner an und konnten bei Kinderzuwachs vergrössert werden. So dienten sie über Jahrzehnte sowohl als Zuhause wie auch als Arbeitsort.

Durch die fortschreitende Automatisierung und das Verschwinden von Niveauübergängen haben die Bahnwärterhäuser heute ihre ursprüngliche Funktion verloren. Viele wurden verkauft, umgenutzt oder gar abgerissen, einige finden sich aber immer noch entlang der Strecke als Zeitzeugen aus deren Geschichte.

Jin Chei, SBB Historic

### Bahnwärterhaus Eggwald

Geschichte hautnah erleben! Verbringen Sie unvergessliche Ferien in unserem historischen Bahnwärterhaus Eggwald an der Gotthard-Bergstrecke.

Foto: Werner Furger Architekten



1. Bahnwärterfamilie vor Wärterhaus, Sensebezirk, Kanton Freiburg, 1942, SBB Historic R\_0442\_04  
2. Barrierewärterin und Bahnwärter vor dem Wärterhaus in Founex, 1943, SBB Historic R\_0668\_05



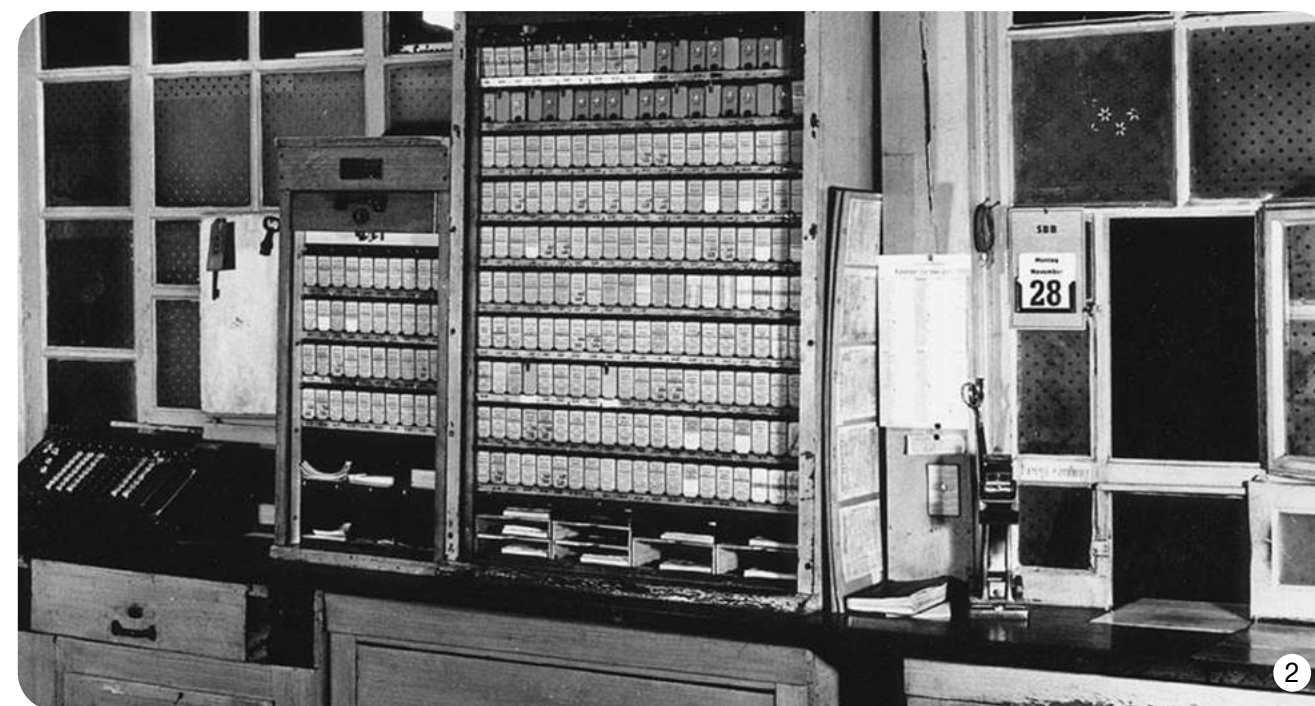


## Alle Billette, bitte!

Haben Sie sich schon einmal gefragt, woher die schönen Billette für unsere Fahrten kommen? Die kleinen Kärtchen im Format 30,5 × 57 Millimeter gab es schon lange, bevor in der Schweiz überhaupt Eisenbahnen fuhren. Heute gelten sie als Relikt aus vergangenen Zeiten. Doch in einer kleinen Werkstatt in Lausanne entstehen auf historischen Maschinen noch immer Kartonbillette wie anno dazumal.



1



2

### Ein kleines Billett erobert die Welt

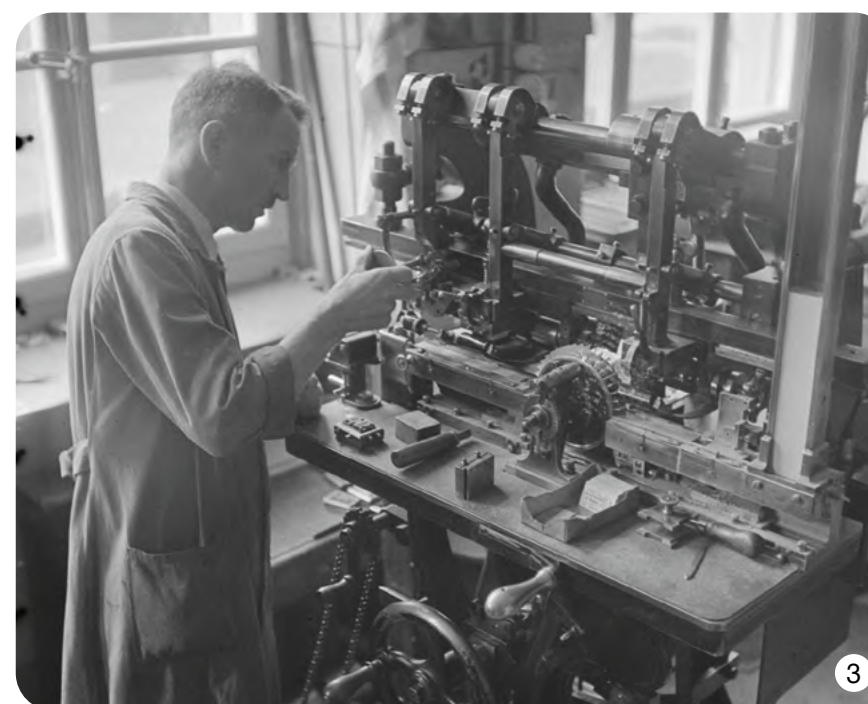
Als in England die ersten Eisenbahnen zur Personenbeförderung aufkamen, gab es noch keine Billette. Stattdessen wurden Listen mit den Namen der Passagiere geführt, die beim Besteigen des Zuges verlesen wurden. Mit dem raschen Anstieg der Fahrgastzahlen wurde dieses Verfahren bald unübersichtlich. Man begann daher, hand-

geschriebene Zettel gegen Bezahlung auszugeben, auf denen Name sowie Anfang und Ziel der Reise vermerkt waren. Das System funktionierte zwar, bedeutete für das Schalterpersonal jedoch erheblichen Schreibaufwand.

Dies bekam auch der Engländer Thomas Edmondson zu spüren, als er 1836 eine Anstellung als Vorsteher

der kleinen Station Milton an der neu eröffneten Bahnlinie Newcastle-Carlisle erhielt. Der gelernte Schreiner setzte sich umgehend daran, eine praktikablere Lösung zu finden. Für die gängigsten Strecken beschriftete er handliche Kärtchen aus Karton bereits im Voraus, nummerierte diese fortlaufend und bewahrte sie in einer Fächerschachtel auf. Am Schalter war nun nur noch ein einziger Handgriff nötig: das Prägen mit dem aktuellen Datum. So sparte er nicht nur Zeit bei der Ausgabe, sondern auch bei der Abrechnung. Ein Blick auf die Nummer des vordersten Kärtchens genügte, um die Anzahl der verkauften Billette zu ermitteln. Bald darauf setzte er für das Beschriften der Billette eine eigens konstruierte Handdruckpresse ein. Edmondson patentierte seine Erfindung 1838. Das neue System fand Anklang und verbreitete sich rasch in ganz Europa.

Auch bei den Schweizer Privatbahnen hielt die Edmondsonsche Fahrkarte Einzug. Das älteste bekannte Exemplar stammt vom 28. Dezember 1858 für die Strecke Buchs-Sargans. Im



3



Laufe der Zeit erhielt jede Wagenklasse ihre eigene Billettfarbe. In der Schweiz galt ab 1903: 1. Klasse gelb, 2. Klasse grün, 3. Klasse braun. Mit dem Wechsel auf das heutige Zweiklassensystem ab 1956 blieben die 1. Klasse grün und die 2. Klasse braun, denn eigentlich wurde nicht die dritte Klasse abgeschafft, sondern die damalige erste Klasse. Billette mit Schnellzugzuschlägen wurden mit einem roten Längsstrich versehen. Für die halbe Taxe wurden die Billette anfangs einfach entzweigeschnitten, später bereits im Druck zur Hälfte weiss belassen. Im Billettkasten liess sich jederzeit rasch erkennen, um welche Art von Fahrkarte es sich handelt. Und auch das Zugpersonal sah sofort, ob die Passagiere im richtigen Abteil sassen.

Hierzulande überlebte das System bis in die 1980er-Jahre und wurde bei der SBB kontinuierlich modernisiert. Anfangs wurden die Fahrscheine in Billettdruckereien vorgedruckt und zentral gelagert. In den 1950er-Jah-

ren übernahmen zunehmend elektromechanische Geräte Druck und Ausgabe direkt am Schalter. Diese Geräte automatisierten den Verkauf und die Abrechnung und ermöglichten jederzeit genaue Einnahmenstatistiken. 1985 startete in der Schweiz der Pilotbetrieb mit elektronischen Schaltergeräten, die nun auf Papier statt auf Karton druckten. Damit ging die rund 150-jährige Ära der Edmondson'schen Kartonbillette zu Ende. Nach und nach verschwanden die bunten Fahrkarten aus den Bahnhöfen und blieben nur noch an kleinen Stationen oder bei Privatbahnen im Einsatz. So wurden die Kartonbillette zunehmend zu seltenen Souvenirs und begehrten Sammlerobjekten.

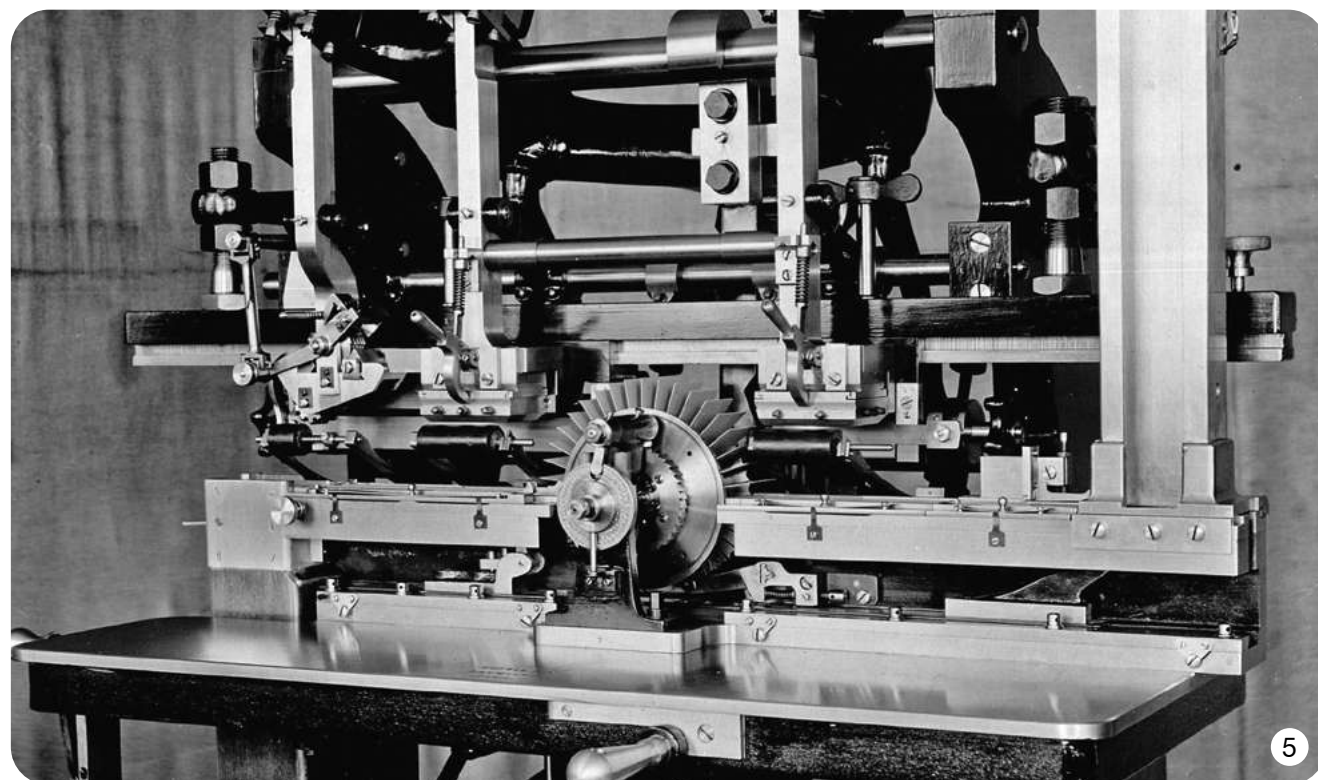
#### Edmondsons Erbe lebt weiter

Mit dem Schliessen der Billettdruckereien wurden auch die alten Druckmaschinen stillgelegt. Viele standen noch jahrzehntelang vergessen herum oder wurden verschrottet. Einige wenige Exemplare blieben jedoch in der Sammlung von SBB Historic betriebs-

fähig erhalten. Zwei davon verrichten bis heute zuverlässig ihren Dienst.



Im «Atelier Typo de la Cité» am Fusse der Kathedrale von Lausanne sucht man die Elektronik vergebens. Druckmaschinen gibt es hingegen allerhand – kaum eine Ecke, in der keine steht. Dazwischen türmen sich Schränke mit bunten Kärtchen und Regale verbiegen sich unter dem Gewicht des Bleis. Hier fertigt Nicolas Regamey noch heute mit traditionellen Drucktechniken Kartonbillette wie anno dazumal. Seit 2005 betreibt der passionierte Handwerker seine kleine Druckwerkstatt mitten in



der Lausanner Altstadt. Dabei nutzt er unter anderem zwei Druckmaschinen der Maschinenfabrik Goebel, beide Dauerleihgaben von SBB Historic: eine MFDD (N° 1161), ausgeliefert 1930, sowie eine FDD (N° 1364), ausgeliefert 1958. Beide Maschinen stammen aus der ehemaligen SBB-Billettdruckerei in Bern und waren dort über Jahrzehnte im Einsatz. Weltweit gibt es nur noch eine Handvoll Druckereien, die Billette auf historischen Maschinen herstellen, wie jene von Nicolas Regamey.

Ein Kartonbillett von SBB Historic beginnt als Manuskript, das alle wichtigen Angaben zur Fahrt enthält. Dieses wird von Hand mit winzigen Bleilettern in ein Klischee übersetzt – selbstverständlich spiegelverkehrt. Die fertige Druckform wird in der Druckmaschine eingespannt, die mit den Billetten in der gewünschten Farbe bestückt wird. Danach wird die Farbe aufgetragen und schon geht es los: Die Maschine druckt, nummeriert und stapelt die Billette fortlaufend. Wenn alles rund läuft, spuckt sie pro Minute bis zu 250 Exemplare aus. Einzig das Reise-

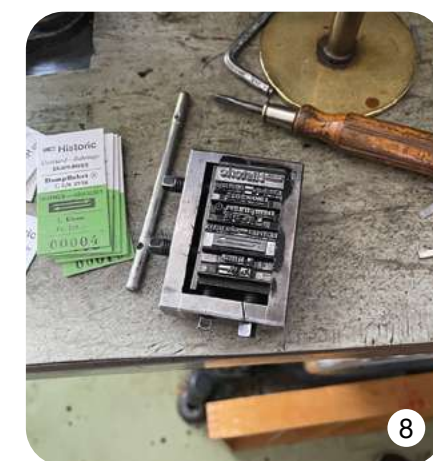
datum muss am Ende noch von Hand geprägt werden.



«In einem guten Jahr drucke ich bis zu 200'000 Billette», erzählt der sympathische Herr. Zu seinen Kund:innen zählen neben SBB Historic auch andere historische Bahnen sowie Museen und private Liebhaber:innen. «Meine grösste Sorge gilt heute der Beschaffung des Materials.» Die Suche nach historischen Karton-Rohlingen gestaltet sich zunehmend schwieriger, weshalb Nicolas nun auch eigene Kartons produziert. Sogar eine Monotype-Maschine zum Giessen eigener Blei-

lettern hat er inzwischen angeschafft. All das, damit Edmondsons Erbe noch lange weiterlebt. «Ich hoffe, so kann ich noch weitere 150 Jahre drucken», meint er und schmunzelt. Dank seiner Arbeit bleibt ein bedeutendes Stück Eisenbahngeschichte nicht nur erhalten, sondern auch weiterhin lebendig erfahbar.

Joshua Schenkel, SBB Historic



1. Edmondson'sche Kartonbillette (Musterbillette) der SBB. Per 1. Mai 1903 gilt: gelb für die 1. Klasse, grün für die 2. Klasse und braun für die 3. Klasse. SBB Historic Ob\_Bi\_001\_0018, Ob\_Bi\_001\_0014, Ob\_Bi\_001\_0002
2. Betriebsbüro mit Billettkasten und Datumsprelle für Edmondson'sche Kartonbillette, 1955, SBB Historic F\_145\_00001\_05\_019
3. Billettdruck auf einer Druckmaschine der Maschinenfabrik Goebel in der SBB-Billettdruckerei Bern, 1944, SBB Historic R\_0822\_07
4. Fertig gedruckte Kartonbillette in der SBB-Billettdruckerei Bern, 1943, SBB Historic R\_0652\_01
5. Druckpresse Modell MFDD (N° 1161) der Maschinenfabrik Goebel, Darmstadt, Katalogbild, 1930, © Maschinenfabrik Goebel, Darmstadt
6. Das «Atelier Typo de la Cité» von Nicolas Regamey in der Lausanner Altstadt, 2025, © SBB Historic
7. Kein Quadratmeter bleibt ungenutzt: Billettkästen mit Edmondson'schen Fahrkarten im «Atelier Typo de la Cité» von Nicolas Regamey, 2025, © SBB Historic
8. Fertige Druckform für ein Kartonbillett von SBB Historic im «Atelier Typo de la Cité» von Nicolas Regamey, 2025, © SBB Historic





Bahnhof Zürich: Bahnhofplatz, Rösslitram und Escherdenkmal, 1893 (Reproduktion von 1965), SBB Historic C\_0005\_0008





# Agenda

|                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <div>04.07.2026</div> <div>Erstfeld</div> <div>Ausstellung und Führungen im Eisenbahn-Depot</div> <div>Erlebnis Depot Erstfeld</div>                                  | <div>11.07.2026</div> <div>Erstfeld/Bodio</div> <div>Historische Zugfahrt am Gotthard</div> <div>Erlebniszug San Gottardo</div>                                                | <div>11.07.2026</div> <div>Zürich/Luzern</div> <div>Moderne kombiniert mit Tradition und südländischem Flair</div> <div>Erlebniszug San Gottardo bis Bellinzona</div>            |
| <div>11.07.2026</div> <div>Faido/Göschenen</div> <div>Tremola &amp; Gotthardbahn ab Faido/Göschenen</div> <div>Erlebniszug San Gottardo und Tremola im Postauto</div> | <div>11.07.2026</div> <div>Erstfeld</div> <div>Im historischen Führerstand über die Gotthard-Bergstrecke bis Bodio</div> <div>Führerstandsfahrt am Gotthard</div>              | <div>11.07.2026</div> <div>Oberwald/Erstfeld</div> <div>Eisenbahnkombi im Gotthardgebiet ab Oberwald/Erstfeld</div> <div>Erlebniszug San Gottardo und Furka-Dampfbahn</div>      |
| <div>01.08.2026</div> <div>Erstfeld</div> <div>Ausstellung und Führungen im Eisenbahn-Depot</div> <div>Erlebnis Depot Erstfeld</div>                                  | <div>08.08.2026</div> <div>Erstfeld/Bodio</div> <div>Historische Zugfahrt am Gotthard</div> <div>Erlebniszug San Gottardo</div>                                                | <div>08.08.2026</div> <div>Zürich/Luzern</div> <div>Moderne kombiniert mit Tradition und südländischem Flair</div> <div>Erlebniszug San Gottardo bis Bellinzona</div>            |
| <div>08.08.2026</div> <div>Faido/Göschenen</div> <div>Tremola &amp; Gotthardbahn ab Faido/Göschenen</div> <div>Erlebniszug San Gottardo und Tremola im Postauto</div> | <div>08.08.2026</div> <div>Erstfeld</div> <div>Im historischen Führerstand über die Gotthard-Bergstrecke bis Bodio</div> <div>Führerstandsfahrt am Gotthard</div>              | <div>08.08.2026</div> <div>Oberwald/Erstfeld</div> <div>Eisenbahnkombi im Gotthardgebiet ab Oberwald/Erstfeld</div> <div>Erlebniszug San Gottardo und Furka-Dampfbahn</div>      |
| <div>08.08.2026</div> <div>Erstfeld</div> <div>Historische Zugfahrt mit geführtem Rundgang</div> <div>Erlebniszug San Gottardo und Sasso San Gottardo</div>           | <div>30.08.2026</div> <div>Olten/Läufelfingen/Sissach</div> <div>Historische Zugfahrt mit der Ce 6/8 III 14305, «Krokodil»</div> <div>Das «Krokodil» am alten Hauenstein</div> | <div>30.08.2026</div> <div>Olten</div> <div>Im historischen Führerstand von Olten nach Sissach und zurück</div> <div>Führerstandsfahrt mit der Ce 6/8 III 14305 «Krokodil»</div> |



# Bahngeschichte unterstützen

Werden Sie Teil unserer Gemeinschaft

Mit Ihrer Gönnerschaft unterstützen Sie den Erhalt des historischen Erbes der SBB. Als Gönner:in erleben Sie Bahngeschichte mit SBB Historic in der ganzen Schweiz.

Gönnerschaft

Werden Sie Gönner:in für CHF 100.– pro Jahr und profitieren Sie von exklusiven Vorteilen:

- Das Kursbuch erhalten Sie kostenlos nach Hause
- SBB Historic Magazin dreimal jährlich
- 10% Rabatt auf Shop-Artikel
- 10% Rabatt auf ausgewählte Erlebnisfahrten und Veranstaltungen
- Spendenbescheinigung

Gönnerschaft Plus

Mit einem Jahresbeitrag von CHF 500.– pro Person profitieren Sie zusätzlich von einem jährlichen Anlass!

Exklusive Clubs

- TEE-Club
- 1930er-Jahre-Club
- Limitierte Plätze
- Ab CHF 1053.– jährlich



Der «Elefant» bei einer Erlebnisfahrt 2025, Fotografie Fredy Zurkirchen © SBB Historic

Empfangsschein

Konto / Zahlbar an  
CH52 0900 0000 6058 2095 5  
Stiftung Historisches Erbe SBB  
Lindenstrasse 15  
6472 Erstfeld

Zahlbar durch (Name/Adresse)

Währung

Betrag

CHF

100.00

Zahlteil

Währung

Betrag

CHF

100.00

Konto / Zahlbar an  
CH52 0900 0000 6058 2095 5  
Stiftung Historisches Erbe SBB  
Lindenstrasse 15  
6472 Erstfeld

Zusätzliche Informationen  
Gönnerschaft SBB Historic

Zahlbar durch (Name/Adresse)

Währung

Betrag

CHF

100.00

Annahmestelle



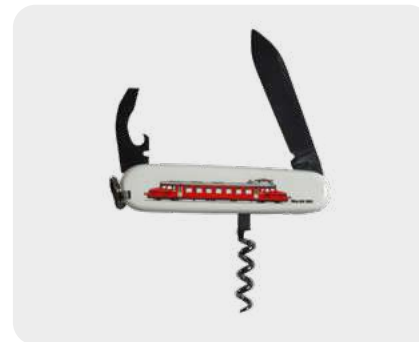
# Entdecken Sie unsere Produkte rund um die faszinierende **Welt der Schweizer Eisenbahngeschichte!**



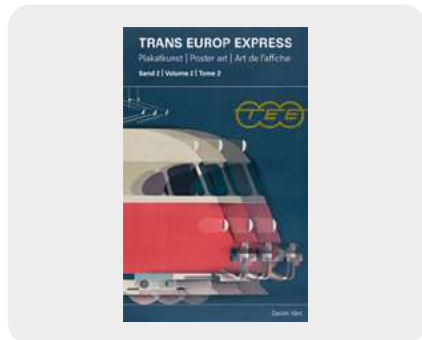
TEE-Tassen



Postkartenbox  
«Meine Schweiz, meine Eisenbahn»



Taschenmesser «Roter Pfeil»



Trans Europ Express – Plakatkunst



Erlebniszug San Gottardo – 10 % Rabatt

Sichern Sie sich 10 % Rabatt auf Tickets für unseren «Erlebniszug San Gottardo» mit dem Rabattcode **GOTTARDO10**.

Einlösbar bei der Buchung direkt auf [ticketcorner.ch](https://ticketcorner.ch).  
Nicht kumulierbar, gültig solange Vorrat.



Kiosk im Bahnhof Genf, 1952,  
SBB Historic R\_2425\_03

## Impressum



Eine Ae 6/6 durchfährt den Bahnhof Lugano mit einem  
Güterzug, 1960, SBB Historic C\_0011\_0017

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

**Koordination**  
Sofia Bartsch, SBB Historic

**Gestaltung**  
morefont, Pully/Vaud  
  
**Druck**  
rubmedia, Wabern/Bern

**Korrektur und Übersetzung**  
Übersetzer Gruppe Zürich GmbH

**ISSN**  
3042-7894

© SBB Historic 2026





© SBB Historic 2026

Stiftung Historisches  
Erbe der SBB

Lagerstrasse 1  
CH-5210 Windisch  
info@sbbhistoric.ch

sbbhistoric.ch



Reisende auf dem Perron Gleise 7/8  
im Bahnhof Bern, 1980, SBB Historic R\_7003\_20