

Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire
Herausgeber: [s.n.]
Band: 28 (2021)
Heft: 2: Auf den Spuren des Nutztiers = Sur les traces des animaux de rente

Artikel: Gotthardbahn, Trans Europ Express und Reisekultur : Quellen zum Bahnland Schweiz bei SBB Historic
Autor: Hofacker, Susanne / Lütolf, Remo
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-953619>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

Gotthardbahn, Trans Europ Express und Reisekultur

Quellen zum Bahnland Schweiz bei SBB Historic

Susanne Hofacker, Remo Lütolf

Die Stiftung Historisches Erbe der SBB – kurz SBB Historic – ist eine Stiftung der SBB und seit 2001 verantwortlich für das Sammeln, Erhalten, Dokumentieren und Archivieren von Zeitzeugen der Schweizer Eisenbahngeschichte.¹ SBB Historic hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Bahngeschichte als wichtigen Teil der schweizerischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte in all ihren Facetten für die Öffentlichkeit erlebbar zu machen. Im Folgenden soll auf die Gründung und Geschichte der Stiftung, ihre Bestände und auf die verschiedenen Vermittlungsangebote eingegangen werden.

Gründung und Geschichte

Die Gründung der Stiftung Historisches Erbe der SBB hat ihren Ursprung in der 1999 in Kraft gesetzten Bahnreform der Schweiz. Dabei wurden die Aufgaben von Bund und SBB entflochten und die SBB AG als spezialgesetzliche Aktiengesellschaft gegründet, deren Aktien sich im Besitz des Bundes befinden.² Durch die damit verbundene komplette Neustrukturierung des Unternehmens wurde auch eine neue Form für den Umgang mit historischem Material – von Akten bis zu Triebfahrzeugen – notwendig. Dieses war bisher dezentral aufbewahrt und von verschiedenen Einheiten der SBB unterhalten worden. Die Politik des Unternehmens wurde durch die Bahnreform verstärkt auf betriebswirtschaftliche Ziele ausgerichtet. Die Besinnung auf die Kernkompetenzen und Kernaufgaben zog sich wie ein roter Faden durch die Zielsetzung und Entscheidungen der neustrukturierten Unternehmung. In diesem Umfeld hatten die historischen Zeugen der Bahn einen schweren Stand. Die neue Geschäftsleitung erkannte diese Gefahr frühzeitig und war sich der Verantwortung der Bahn gegenüber der Geschichte des Bahnlandes Schweiz bewusst. Bereits im September 1999 wurde eine entsprechende Projektgruppe eingesetzt. Ziel ihrer Abklärungen und Arbeiten war die Erhaltung des historischen Erbes der SBB. Die umfangreichen Vorarbeiten führten zur Gründung der Stiftung Historisches Erbe der SBB (SBB Historic) am 1. März 2001. Die operative Tätigkeit begann mit dem 1. Januar 2002.³ Zweck und Auf-

gaben der Stiftung sind in der Stiftungsurkunde zusammengefasst. Die Stiftung hat die ihr übertragenen Sammlungsgegenstände zu bewahren, zu pflegen, zu ergänzen und der Öffentlichkeit so weit wie möglich zugänglich zu machen; einen sinnvollen Zusammenhang und Zusammenhalt der Sammlungen zu gewährleisten, die Sammlungen für die Interessen der Allgemeinheit und der Wissenschaft nutzbar zu machen sowie mit Museen, Organisationen und Vereinigungen gleicher Zielsetzung national und international zusammenzuarbeiten.

Von 2002 bis 2014 war Bern der Hauptsitz der Stiftung. Die Geschäftsstelle, die Bibliothek sowie ein Grossteil der Archivbestände waren in der Nähe des Bahnhofs Bern untergebracht. Für wichtige Teile der Sammlungen und für Teile des Archivs, insbesondere des Planarchivs, war jedoch am Standort Bern kein Platz. Aufgrund der mangelnden räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten fiel der Entscheid für einen neuen, zentralen Standort. Seit November 2014 ist Windisch im Kanton Aargau Hauptsitz von SBB Historic. Dieser umfasst heute die Geschäftsstelle der Stiftung sowie die Bibliothek, Archive und Sammlungen. Die historischen Fahrzeuge hingegen sind dezentral remisiert. Sie werden von insgesamt acht Vereinen in der ganzen Schweiz betreut, nicht mehr betriebsfähige Fahrzeuge sind teilweise als Dauerleihgaben im Verkehrshaus der Schweiz ausgestellt.

Das Personal der neu gegründeten Stiftung wurde von der SBB übernommen. Es handelte sich dabei in erster Linie um Mitarbeitende, welche die ehemalige Bibliothek und Infothek der SBB betreuten, sowie um Mitarbeitende des Fotodienstes der SBB, welche beide an die Stiftung ausgelagert wurden. Allerdings fehlte es an Fachpersonal sowohl für die Betreuung und Erschliessung als auch für die Weiterentwicklung der Archivbestände und der Sammlungen. Entsprechend standen die ersten Jahre der Stiftung unter dem Zeichen der Professionalisierung sowohl des Personals als auch der Stiftungsaktivitäten. Personalabgänge wurden mit Fachpersonal ersetzt, insbesondere der Bereich Archive wurde ausgebaut, es wurden professionelle Sammlungs- und Archivierungskonzepte erarbeitet und deren Umsetzung initialisiert. Heute arbeiten in den Bereichen Archive und Sammlungen/Bibliothek vornehmlich Historikerinnen und Mitarbeitende mit der Ausbildung Information und Dokumentation. Diese Entwicklung hin zu einer professionellen kulturhistorischen Institution verdankt SBB Historic nicht zuletzt der finanziellen Verantwortung, welche die SBB als Stifterin über die Jahre wahrnahm.

Bestände

Die SBB konnte die neue Stiftung mit einem umfangreichen Fundus teils einmaligen historischen Materials ausstatten. So übernahm SBB Historic als Stiftungsgut die historischen Archive der SBB-Generaldirektion und der ehemaligen Kreisdirektionen, die Bibliothek des SBB-Generalsekretariats sowie verschiedene Spezialsammlungen mit Kunstwerken, Plakaten und Objekten aus dem Umfeld der Eisenbahn. Dazu zählte auch das historische Rollmaterial der SBB, heute die Fahrzeugsammlung von SBB Historic. Sie enthält prestige- und geschichtsträchtige Fahrzeuge wie die älteste fahrtüchtig erhaltene Dampflokomotive der Schweiz von 1858, die auch im Ausland bekannten Gotthardlokomotiven Ce 6/8 «Krokodil» oder den legendären Trans Europ Express RAe TEE 1053. Im Jahr 2004 übernahm SBB Historic das von der Vernichtung bedrohte technische Archiv der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM, welches seit April 2019 ebenfalls in die Archive am Hauptstandort in Windisch integriert ist.⁴

Historisches Archiv

Die Archivbestände gehen zurück bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts, den Anfängen des Eisenbahnwesens in der Schweiz. 1847 eröffnete die Schweizerische Nordbahn-Gesellschaft mit der Verbindung Zürich–Baden die erste Bahnlinie, die vollständig auf schweizerischem Boden lag. Aus der Zeit der zahlreichen, miteinander konkurrierenden Privatbahnen haben sich verschiedene Bestände in den Unterlagen der daraus nach mehrfachen Fusionen hervorgegangenen fünf grossen Bahngesellschaften erhalten: Schweizerische Nordostbahn, Schweizerische Centralbahn, Jura-Simplon-Bahn, Vereinigte Schweizerbahnen und Gotthardbahn.

Mit der Umsetzung des Volksentscheids über den Rückkauf der Bahnen durch die Eidgenossenschaft von 1898 wurden 1902 die Schweizerischen Bundesbahnen gegründet. Aus der Zeit der SBB als Staatsbetrieb (1902–1998) stammt der umfangreichste Teil der Akten im Archiv von SBB Historic. Bis zur Bahnreform und zur Gründung von SBB Historic wurden diese Akten teils bei der Generaldirektion in Bern, teils bei den Kreisdirektionen in Lausanne, Luzern und Zürich aufbewahrt. Darüber hinaus existierten (und existieren) weitere, teils umfangreiche Aktenbestände in verschiedenen Dienststellen, bei SBB Cargo und in den Hauptwerkstätten der SBB. Während die Bestände der Generaldirektion und der Kreisdirektionen zu grossen Teilen bereits im zentralen Archiv zusammengeführt und erschlossen sind, bleibt die Bewertung, Über-

Transport: S. 42.265,500.-

Die Kosten des grossen Gotthardtunnels
sind betragen diesen
 $2 \times 14900 \times 4 = \dots \dots \dots$ S. 119,200.-

II. Kosten für Arbeiten

Neuer Eisenbahnpfad durch den Montway bei
Stumpt ist, deren Umriss oben ist
bei der Ausführung ergibt.

Grubenvorarbeiten und geschulterte Mauerwerk
des Garsälle, Pilschlagens und Riffen des 14.900
Wasser-Längen-Grubentunnels.

Der Umriss dieser Arbeiten wird nach dem
wirklichen Einheitsfall im Lini genommen. Es
beträgt z. B. für einen Längeren Wasser-Umriss
sowie nach Folgendem Art 3:

des Grubenvorarbeiten	5, 19 Kubikmetern,
des Pilschlagens	9, 63 Kubikmetern,
des geschulterten Mauerwerk	4, 98 Kubikmetern.

Die im gemeinteten Riffen sind die Längeren
sowie die Garsälle sind Grubenvorarbeiten.
Ein ein Riffen beträgt nach der Längeren
des Pilschlagens je nach der gemeinteten Mauerwerk
1, 0 Kubikmetern, Riffe zu 75 S. 75 S.
des Pilschlagens 4, 8 Kubikmetern, Riffe
zu 20 S. 90 S.

Die eine nach Montpreis gemeintete
Riffe kommt also wieder den geschulterten
 Transport: 165 S. S. 42.384,500.-

Abb. 1a: Vertrag betreffend die Ausführung des grossen Gotthardtunnels, 1872.
(VGB_GB_SBBGB03_002_03, www.sbbarchiv.ch/detail.aspx?ID=190444)

Transport: 165 Lthl. - Lthl. 42.384,500.-

Meinerecht, das zum Wiederkauferm
 errent gerechnet wird, in Ansehung 165 Lthl.

Es wird mir beifolgender die Annahme gemacht,
 daß ein Gütervermerk für Garselle und Wiederk
 lazer 40000 Kubikmeter mit 60000 Quadratmeter
 Riffhöhe und ein Wiederkvermerk 30000 Kubik
 meter richtig sein, ferner daß 120 Riffen zu machen
 sein.

Die Berechnung der Unternehmung berechnet sich als
 dann wie folgt:

1. für 40000 Kubikmeter Gütervermerk zu 75 Lthl.	Lthl.	3.000,000.-
2. „ 60000 Quadratmeter Riffhöhe Anschlag zu 20 Lthl.	„	1.200,000.-
3. „ 30000 Kubikmeter gereinigtes Wiederkvermerk zu 40 Lthl.	„	1.200,000.-
4. „ die Veranschlagung und Ueberanstellung von 120 Riffen zu 165 „		19,800.-

Summe würde, wenn die beifolgende ge
 machte Annahme sich erwiesentlich sollte, die
 Gesamtforderung der Unternehmung auf 57.804,300.-
 müßiger Herstellung des Gottesdammes betragen Lthl. 47.804,300.-

Obige Bestimmungsfrey wird als integriren den Bestandteil
 der Montage betreffend die Ausführung des großen Gottesdammes
 von beiden Contractanten anerkannt.

Lausanne, den 7. August 1872.
 Namens der Direction der Gotthardbahn
 der Präsident

H. Müller
 Vizepräsident

V. B. ...

L. F. ...

154 Abb. 1b

nahme und Erschliessung der dezentralen Aktenbestände eine der grossen Herausforderungen.

Inhaltlich bilden die archivierten Unterlagen das ganze, breit gefächerte Spektrum der Eisenbahnunternehmung ab. Zur Kernüberlieferung zählen die gesellschaftsrechtlichen Dokumente der verschiedenen Gesellschaften, lange Reihen von Protokollen der Leitungsgremien sowie eine umfangreiche Reglementsammlung.

Von besonderem Interesse sind auch die Quellen zu den grossen Infrastruktur- und Bauprojekten der Bahn, zu denen Dokumente über den Bau von Strecken, Brücken und Tunnels ebenso zählen wie Pläne von bedeutenden Bahnhofbauten oder – aus neuerer Zeit – die Unterlagen zur Planung und Realisierung des Projekts Bahn 2000 mit der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist. Anhand der Archivalien lassen sich aber nicht nur die grossen Linien der Bahn- und Unternehmensentwicklung nachzeichnen oder einschneidende Veränderungen des Bahnbetriebs – so die nach dem Ersten Weltkrieg mit Macht vorangetriebene Elektrifizierung oder die Einführung des Taktfahrplans (1982) – dokumentieren. Zahlreiche Belege illustrieren auch das Verhältnis von Bahn und Politik, beispielsweise das Gästebuch, das in den Salonwagen auslag, in denen die Staatsgäste der Schweiz durchs Land reisten. Zudem dokumentieren die Unterlagen verschiedener Deposita und Privatarchive bahnnaher Vereine und Personen die gesellschafts- und kulturhistorischen Interaktionen von Unternehmen und Menschen im Umfeld der Bahn.

Konzernarchiv der SBB AG

Während die Führung des historischen Archivs zu den in der Stiftungsurkunde festgelegten Aufgaben von SBB Historic gehört, ist die Erschliessung bisher nicht abgelieferter Unterlagen der SBB und die Führung des Konzernarchivs der SBB AG seit 1999 nicht im Stiftungsauftrag enthalten. Die SBB AG unterliegt jedoch als ehemalige Bundesanstalt der Archivgesetzgebung des Bundes. Sie ist daher verpflichtet, «rechtlich, politisch, wirtschaftlich, historisch, sozial oder kulturell wertvolle Unterlagen» dauerhaft zu archivieren.⁵³ Um die kontinuierliche Überlieferungsbildung zu gewährleisten, hat die Stiftung mit der SBB AG die Übernahme der Archivierungsaufgabe im Mandatsverhältnis vertraglich geregelt. Mit Abschluss der Leistungsvereinbarung 2013 ist den Archiven von SBB Historic eine Anzahl neuer Aufgaben zugefallen. So übernehmen die Archivare eine aktive Rolle in Projekten zum Records-Management des Konzerns und es wurde ein System zur Langzeitarchivierung digitaler Dokumente eingeführt. Um eine einheitliche Bewertung der Dokumente zu ermöglichen,

wurden vorgängig Bewertungsrichtlinien und Dokumentationsziele erarbeitet, die auf der Analyse der Unternehmensfunktionen der SBB beruhen. Ziel war die prospektive Bewertung physischer und elektronischer Unterlagen nach Ablauf der Aufbewahrungsphase.

Sonstige Archivbestände

Der Kernbestand der rund 500 000 Bilder der Fotosammlung entstammt dem Archiv des ehemaligen Fotodienstes der SBB. Dort entstanden oft ganze Serien von Fotografien, die eine breite Palette von Themen wie Rollmaterial, Bauwerke, Streckendetails, Dienstleistungen der SBB, Personen und besondere Ereignisse im Umfeld der Bahn abdecken. Von besonderem Wert sind die historischen Bilder über die Arbeitswelt der Bahn. Sie erlauben einen Einblick in den Alltag vergangener Zeiten und dokumentieren längst verschwundene Berufsbilder.

Die Fotoarchive der ehemaligen Kreisdirektionen dokumentieren ausführlich die Entwicklung der Bahnhofsgebäude und Stationen, von denen manche heute längst anderen Nutzungen zugeführt wurden. Spezialbestände sind beispielsweise der Elektrifizierung der Linien, dem Bau der SBB-eigenen Kraftwerke oder den SBB-Hauptwerkstätten gewidmet. Neben den SBB-Fotografien enthält das Fotoarchiv einige umfangreiche Fremdbestände und Bildmaterial aus der Zeit der Vorgängerbahnen. Insgesamt über 100 000 Bilddokumente wurden in den vergangenen Jahren digitalisiert und sind mit Vorschaubildern in der Archivdatenbank recherchierbar.⁶ Darüber hinaus steht Nutzerinnen und Nutzern auf Wikimedia Commons im Rahmen der Open-Data-Policy von SBB Historic ein stetig wachsender Bestand von Bildern zur lizenzfreien Nutzung zur Verfügung. Bereits ab 1921 sind die grossen technischen Leistungen der Schweizer Bahn in Filmen dokumentiert. Seit 1939 kümmerte sich eine Abteilung des Generalsekretariats der SBB um die Erstellung von Dokumentarfilmen. Mit der Trennung der Aufklärungsarbeit von der beim kommerziellen Dienst angesiedelten Werbeabteilung «trat der Dokumentarfilm bei den Bundesbahnen als Aufklärungselement neben die Pressführung, die Bildreportage und den Zeitungsartikel». Neben die Aufklärungsfilme traten bereits kurz nach Ende des Zweiten Weltkriegs Instruktionfilme. Bereits 1946 kam es dabei auch zur Zusammenarbeit mit der Bahn in Deutschland, mit der gemeinsam der Film *Brücken für Europa* gedreht wurde. Mit dem Film *Vacances en Europe* entstand 1955 eine Koproduktion mit den französischen, italienischen und deutschen Staatsbahnen (SNCF, FS, DB), der auch international Verbreitung fand.⁷ Das Audiovisuelle Archiv von SBB Historic enthält über 3500 historische Film-, Video- und Tondokumente. Aufgrund ihrer Diversität – es sind 30 verschiedene Formate vertreten – beansprucht die



Abb. 2: Ansichten und Schnitte der Hauptwerkstätte Bellinzona, 1890.
(KDII_DIV_SBB66_0234 www.sbbarchiv.ch/detail.aspx?ID=597765)

Erhaltung dieser Dokumente besonderes Fachwissen und spezielle Ressourcen. Wichtige Dokumente und von Zerfall oder Obsoleszenz bedrohte Formate werden laufend digitalisiert.

Einen Sonderbestand stellt auch das technische Archiv der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM dar. Die SLM produzierte im Laufe ihres Bestehens über 5500 Lokomotiven, die in die ganze Welt verkauft wurden. Das seit der Gründung minutiös geführte technische Archiv stand 2004 nach der Aufteilung der SLM kurz vor der Vernichtung. Mit Unterstützung durch das Verkehrshaus der Schweiz und von den SLM-Nachfolgefirmen Bombardier und Sulzer konnte es von SBB Historic übernommen werden und für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Anfang 2019 konnten die Bestände des SLM-Archivs aus dem alten Standort in Winterthur ins neu gestaltete SLM-Archiv am Hauptstandort in Windisch überführt werden. Dort können die über 100000 Originalpläne, über 20000 Fotografien sowie Bestellunterlagen, technische Dokumentationen und Fabrikprospekte seither ihrer Bedeutung gemäss gelagert werden und sind im Kontext der weiteren Archivbestände und Sammlungen von SBB Historic konsultierbar.

Bibliothek

Die heutige Bibliothek geht auf die 1923 gegründete Bibliothek der Generaldirektion der SBB zurück. Die der «Bildung und beruflichen Fortbildung» gewidmete Sammlung belief sich im Jahr 1925 auf etwa 12000 Bände sowie eine

Zeitschriftenbibliografie von über 80 000 Fachartikeln und war damit auf diesem Gebiet einer der europäischen Vorreiter. «Diese Einrichtung zur raschen und umfassenden Orientierung besitzt unseres Wissens noch keine europäische Bahnverwaltung», schrieb der verantwortliche Bibliothekar.⁸ Heute ist die Fachbibliothek von SBB Historic öffentlich zugänglich und Teil der Swiss Library Service Platform.⁹ Neben etwa 30 000 Büchern zu den Kernthemen schweizerische Verkehrswirtschaft und -politik, Bahntechnik, Bahn- und Verkehrsgeschichte sowie kultur- und sozialhistorische Aspekte mit Bezug zur Bahngeschichte stehen 200 laufende und historische Zeitschriften zur Verfügung. Sonderbestände bilden die bis ins Jahr 1864 zurückreichenden Sammlungen von Fahrplänen und Kursbüchern, die Geschäftsberichte der Konzessionierten Transportunternehmen (KTU) der Schweiz sowie zahlreiche SBB-Publikationen.

Die Bibliothek ist mit ihren Sonderbeständen und der reichhaltigen Literatur – das älteste Buch stammt von 1825 – eine wichtige Grundlage für die Dokumentation und die Kontextualisierung der Sammlungen und Archive.

Sammlungen

Die Sammlungen von SBB Historic umfassen Objekte aus allen Epochen und Bereichen der Geschichte der SBB und ihrer Vorgängerbahnen. Plakate, Kunstwerke, Objekte und Fahrzeuge spielen hier die Hauptrolle.

Die Plakatsammlung mit rund 4000 Plakatsujets dokumentiert mehr als 100 Jahre Schweizer Bahn- und Verkehrswerbung. Die Sammlung wurde seit der Gründung der SBB vom jeweiligen Werbe- oder Publizitätsdienst zusammengetragen und gepflegt.

Die Werbung der SBB beginnt mit der Werbung für die Jura-Simplon-Bahn (JSB). So erstaunt es nicht, dass der Sammlungsbestand bis ins 19. Jahrhundert zurückgeht. Die JSB eröffnete bereits 1893 ein Reisebüro in London und bewarb dort mit malerischen Plakaten von Schweizer Landschaften und Tourismusregionen die für die Schweiz wichtige Tourismuszielgruppe, die Engländerinnen und Engländer. Die SBB übernahm bei der Verstaatlichung der Vorgängerbahnen das Londoner Büro der JSP und eröffnete weitere Aussenniederlassungen in Europa, aber auch in New York und Kairo. Die Bahngesellschaften platzierten ihre Plakate in den Bahnhöfen der je anderen. Von dieser Zusammenarbeit zeugen zahlreiche Plakate ausländischer Bahnen in der Sammlung von SBB Historic. Dieser Teilbestand reicht von frühen skandinavischen Plakaten, die zur Mitternachtssonne einladen, über stilvolle Exemplare der 1920er-Jahre der Londoner Underground bis hin zu Werbeplakaten der ägyptischen und indischen Staatsbahnen.

Abb. 3: *The Film-lover travels Underground. Piccadilly, Oxford Circus, Leicester Square, Strand Stations.* (Pears, Chas. Johnson, Riddle & Co. Ltd., London, um 1930, Lithografie, P_C04_0039en, www.sbbarchiv.ch/detail.aspx?id=133123)



dischen Tourismusplakate ohne direkten Bahnbezug dar. Sie stammen vorwiegend aus der Blütezeit des Schweizer Tourismusplakats in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

Der grösste Teilbestand umfasst die Werbeplakate der SBB und ihrer Vorgängerbahnen. Die zeitliche Spanne reicht von den 1895 von der Jura-Simplon-Bahn im Pariser Atelier von Hugo d'Alésie in Auftrag gegebenen Plakaten über die ersten Werbeplakate der SBB bis in die Gegenwart. Dieser Bestand wird laufend ergänzt und fortgeführt.

Eine besondere Erwähnung verdient die stattliche Anzahl Exemplare, die von Schweizer Künstler und Künstlerinnen im Auftrag der SBB realisiert wurde. Rund 100 dazugehörige Entwürfe, auch nicht für den Druck bestimmte, sind Teil

der Kunstsammlung. Namen wie Augusto Giacometti, Hans Erni, Irène Zurkinden und viele mehr fanden Eingang in die Sammlung.

Gegenstand der Plakatwerbung waren immer wieder die Schweiz als Feriendestination, technische Fortschritte wie die Elektrifizierung sowie verschiedenste Produkte und Dienstleistungen der SBB, so zum Beispiel das Halbtaxabonnement oder der Taktfahrplan. Der Blick auf die in der Zeit sich wandelnden Werbeplakate zeigt nicht nur die (Werbe-)Geschichte der SBB auf, sondern macht gleichzeitig erkennbar, in welche grösseren gesellschaftlichen Kontexte das Reisen mit der Bahn jeweils eingebettet war.

In der Kunstsammlung zeugen neben den Plakatentwürfen auch Illustrationen für Periodika sowie Entwürfe für Kursbuchumschläge der 1980er- und 1990er-Jahre davon, wie Künstlerinnen und Künstler oder Grafikerinnen und Grafiker im Auftrag der SBB die Vorzüge des Reisens mit der Bahn gekonnt ins Bild setzten. Es sind zudem Kunstwerke versammelt, die auf ganz verschiedene Weise mit der Bahn in Beziehung stehen, von repräsentativen Gemälden für Direktionsbüros und Bahnhöfe bis hin zum Originalmodell des im Zürcher Hauptbahnhof hängenden *L'Ange protecteur* von Niki de Saint Phalle.

Die Objektsammlung zeigt sich sehr divers. Auf den ersten Blick ungewöhnlich ist die Sammlung von 20 Musikautomaten aus dem späten 19. Jahrhundert. Die mechanischen Automaten haben ihren Ursprung in der Westschweizer Spieldosenindustrie, die eng mit der Uhrenindustrie verknüpft war. Sie standen während fast 100 Jahren in den Wartesälen verschiedener Bahnhöfe, überwiegend in der Westschweiz und dienten als willkommene Unterhaltung beim Warten auf den nächsten Zug. Heute bereichern die meisten als Leihgaben verschiedene Spezialmuseen.¹⁰

Die Allgemeine Objektsammlung umfasst gegen 2000 Objekte aus dem Bahnbetrieb. Diese geben einen Einblick in die Inneneinrichtung der Züge und dokumentieren die Ausstattung von Personal und Bahnhöfen. Ein Schwerpunkt ist der Geschichte der Bahnlaternen gewidmet. Über 300 Beleuchtungskörper – Zug- und Weichenlaternen, Innenbeleuchtungen und Handlaternen – aus allen Epochen bieten einen umfassenden Überblick. Das Licht als Kommunikationsmittel, als Signal, Warnung oder Beleuchtung war und ist für die Eisenbahn von grosser Bedeutung.¹¹ Zu erwähnen ist ausserdem die in ihrer Vollständigkeit einzigartige Schienen- und Weichensammlung des ehemaligen Ausbildungszentrums für Fahrbahntechnik in Hägendorf und die sehr umfangreiche Billett-mustersammlung.

Schwerpunkte der Fahrzeugsammlung sind Triebfahrzeuge (Lokomotiven und Triebwagen) und Reisezugwagen der SBB und ihrer Vorgängerbahnen. Die technische Entwicklung bei den Triebfahrzeugen ist durch die vorhandenen Maschinen weitgehend dokumentiert. Die älteste Komposition entspricht dem ersten

Zug, der in der Schweiz verkehrte. Die Fahrzeuge werden von Vereinen in der ganzen Schweiz betreut, nicht betriebsfähige Fahrzeuge teilweise als Leihgaben im Verkehrshaus der Schweiz ausgestellt.¹²

Die Sammlungen werden digital erschlossen. Diese Strategie ermöglicht neue Zugänge zu den Sammlungen für Forschung und Öffentlichkeit, eine fachliche Vernetzung und die Bereitstellung von Informationen und Bildern im digitalen Raum. Die Objekte werden nicht nur in der Onlinedatenbank verzeichnet, sondern auch in Fach- und Kulturgüterportale integriert sowie nach Möglichkeit auf Wikimedia Commons zur Verfügung gestellt.

Die Digitalisierung der Sammlungsbestände ist heute ein integrierter Prozess in der Sammlungsarbeit. Entsprechende Projekte laufen zurzeit in der Plakat- und Objektsammlung. Aktuell werden sämtliche der rund 6000 Plakate digitalisiert, inventarisiert, fachgerecht gelagert und laufend in die Onlinesammlungsdatenbank eingespeist. Ebenfalls wird gegenwärtig eine erste Auswahl von Objekten aus der Objektsammlung digitalisiert und erschlossen.

Die steigende Wichtigkeit der Sichtbarkeit und Vernetzung im digitalen Raum schmälert jedoch keineswegs die Relevanz der materiellen Objekte. Die Sammlungsbestände kommen regelmässig als Leihgaben in Ausstellungen kulturhistorischer Museen zur Geltung.

Vermittlungsangebote

Von empfindlichen Kunstwerken und Papieren des 19. Jahrhunderts bis zu einsatzfähigen Lokomotiven und Wagen – in den Beständen von SBB Historic sind sehr unterschiedliche Kulturgüter vereint. Der Erhalt dieser Kulturgüter stellt die Stiftung daher vor grosse Herausforderungen. Vor allem beim Einsatz des Rollmaterials, aber auch bei der Nutzung von Archiv- und Sammlungsgut für Führungen und Ausstellungen ist daher immer ein Abwägen der Aspekte Erhaltung und Vermittlung notwendig.

Das Archivgut von SBB Historic steht der Öffentlichkeit zur Verfügung. Die Bestände sind in einer Datenbank erschlossen und online zugänglich (www.sbbarchiv.ch). Bei der Recherche sind aber doch einige Punkte zu beachten, die zwar versierten Archivnutzern geläufig, von Nichthistorikern aber gern unterschätzt werden. Da die Archivalien nach den Originaltiteln der Dossiers erschlossen sind, kommt auch die Mehrsprachigkeit der Akten zum Tragen: Die Ergebnisse einer Suche nach dem Schlagwort «Biel» sind unvollständig, wenn nicht auch nach «Bienne» gesucht wird. Zudem bilden die Unterlagen die Sichtweise des Aktenbildners ab. Ein Sachverhalt wird also in Fällen, in denen mehrere Be-

teiligte involviert waren, nicht vollständig abgebildet. Hier sind weitergehende Recherchen notwendig. Insbesondere die Arbeitnehmerorganisationen verfügen über eigene Archive, ebenso wie die diversen staatlich Stellen auf Bundes-, Kantons- oder Gemeindeebene. Andererseits enthält das Archivgut von SBB Historic Dokumente, die man nicht unbedingt dort vermuten würde. Das vielleicht augenfälligste Beispiel sind die umfangreichen Bestände von Grundbuchunterlagen, die bis ins 19. Jahrhundert zurückgehen und teilweise noch heute Rechtskraft besitzen. Die Gliederung des Aktenarchivs folgt der chronologischen Entwicklung des Unternehmens von den privaten Gesellschaften zum Regiebetrieb als Bundesanstalt (1902–1998) und weiter zur SBB AG, innerhalb der Chronologie dann der Ordnung der aktenbildenden Stellen (Provenienzprinzip).

SBB Historic ist kein Museum. Neben der klassischen archivspezifischen Vermittlung im Lesesaal nutzt SBB Historic jedoch aktiv verschiedene Kanäle, um die Bestände der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Um die Sichtbarkeit und die Nutzung der Archive und der Sammlungen durch Forschende zu steigern, werden in Zusammenarbeit mit den Universitäten Bern und Zürich Übungen und Workshops durchgeführt, die entweder generell die vorhandenen Bestände und deren Recherchierbarkeit thematisieren oder auch auf spezifische Forschungsinhalte fokussieren. Historikerinnen und Historiker bilden aber immer noch eine eher kleine Gruppe innerhalb der Gesamtzahl der Nutzerinnen und Nutzer.

Sowohl am Hauptsitz in Windisch als auch in verschiedenen Eisenbahndepots werden allgemeine und thematische Führungen angeboten. SBB Historic führt eigene Veranstaltungen durch oder beteiligt sich an Bahnjubiläen und ähnlichen Veranstaltungen. Da das System Eisenbahn mit seinen vielen Facetten die Gesellschaft seit dem 19. Jahrhundert in vielfältiger Weise mitbestimmt hat, ist SBB Historic immer wieder auch an Ausstellungen beteiligt, die nicht die Eisenbahn zum Thema haben. Eine spezielle Form der Vermittlung sind auch die Fahrten mit historischem Rollmaterial. Eine Fahrt mit einer Dampflok oder einem Elektroveteran, in den Polstern der ersten Klasse oder auf den Holzbänken des Drittklasswagens, ist nicht nur für eingefleischte Bahnfreunde ein besonderes Erlebnis.

Anmerkungen

- 1 www.sbbhistoric.ch (6. 2. 2021).
- 2 Bundesgesetz über die schweizerischen Bundesbahnen (SR 742.31) vom 20. 3. 1998.
- 3 Das historische Archiv wird mit Stiftungsbeiträgen der SBB finanziert, das Konzernarchiv der SBB mittels einer Leistungsvereinbarung zwischen der SBB und SBB Historic. Vgl. H. K. Dick (ehemaliger Stiftungsratspräsident), unveröffentlichtes Redemanuskript, Archivsign. H_100_0030_02.

- 4 Aufgrund unterschiedlicher Gesetze ist ein internationaler Vergleich schwierig. In Deutschland gibt es die DB Stiftung (www.deutschebahnstiftung.de), welche sich um die Museen der Deutschen Bahn kümmert, währenddessen das Unternehmenshistorische Archiv der DB (www.deutschebahn.com/de/konzern/geschichte/unternehmenshistorisches_archiv-1187860) dem Bereich Kommunikation innerhalb des Konzerns der Deutschen Bahn angegliedert ist. Vgl. *Archiv und Wirtschaft* 4 (2014), 180–184. Ebenso führt die französische Staatsbahn SNCF ein Unternehmensarchiv, das im Konzern integriert ist.
- 5 Bundesgesetz über die Archivierung (Archivierungsgesetz, BGA) vom 26. 6. 1998 und Verordnung zum Bundesgesetz über die Archivierung (Archivierungsverordnung, VBGA) vom 8. 9. 1999.
- 6 www.sbbarchiv.ch (6. 2. 2021).
- 7 *Vacances en Europe (Treffpunkt Paris, Tagebuch einer Reise)*. Produktion: Walter Leckebusch Film, München, Regie: Rudolf Reisser (1955), 47 min., Archivsignatur: SBB AV_FP_0650.
- 8 E. Mathys, «Die Bibliothek der Generaldirektion», *SBB Nachrichtenblatt* 1925, 10–11.
- 9 <https://slsp.ch/de> (6. 2. 2021).
- 10 Christoph E. Hänggi, *Musique de gare – Bahnhofautomaten der Schweiz. Musikautomatenmuseum Seewen / SBB Historic*, Seewen 2005.
- 11 Laurent Chrzanovski, *Züge im Licht der Laternen*, Zürich 2009.
- 12 www.verkehrshaus.ch (6. 2. 2021).