

**MUSEUMSFABRIK**

Kilian T. Elsasser  
St-Karlistrasse 41  
CH-6004 Luzern  
+41 (0)41 240 13 49  
+41 (0)78 619 78 61  
ke@museumsfabrik.ch  
www.museumsfabrik.ch

Erschienen in: Neue Zürcher Zeitung vom 9. Dezember 2004

## **Wie die SBB schweizerische Identität stiften**

*Ein Blick zurück und was noch zu vertiefen wäre*

*Von Kilian T. Elsasser, Luzern*

*Nicht nur vor dem grossen Fahrplanwechsel am 11./12. Dezember sind die SBB Dauergast in den Medien, und kaum irgendwo ist das Verhältnis zwischen einem Land und seiner Bahn derart symbiotisch wie in der Schweiz. Der Verfasser, der bis vor kurzem im Verkehrshaus der Schweiz als Konservator den Schienenverkehr betreute und heute als Berater für Museen tätig ist, zeigt auf, weshalb das so ist.*

Die Swissair existiert nicht mehr. Die Post macht vor allem mit Konflikten um Abbaumassnahmen von sich hören, die Armee sucht Antworten auf mögliche Bedrohungen. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sind die letzte positiv besetzte populäre, nationale Institution und dies trotz der unzähligen kritischen Kommentatoren. Im Gegensatz zu den anderen Institutionen können die SBB ihre Angebote ausbauen, das heisst sie machen nicht nur mit Preiserhöhungen und Bahnhofschliessungen, sondern auch mit positiven Meldungen – die erste Etappe der Bahn 2000 lässt grüssen – von sich reden.

### **Positives Bild trotz negativen Eindrücken**

Das Alltagsbild der SBB wird heute geprägt von Werbung auf Lokomotiven, von kommerzialisierten Bahnhöfen, Komforteinbussen (zum Beispiel den Doppelstockwagen), Vandalismus, oder von ausländischen Lokomotive auf der schweizerischen Gotthardlinie. Trotzdem verkörpern die SBB mit ihrer Präzision und Zuverlässigkeit, der Aesthetik von technischen Lösungen, sowie mit dem nachhaltigen Betrieb eine zukunftsorientierte, dynamische Schweiz. Die Schweizerischen Bundesbahnen als nationale Institution, sowie die regionalen Privatbahnen als Ergänzung und föderalistische Verankerung verkörpern auf ideale Weise die nationale Identität in einer kulturellen Vielfalt.

Die Gleichsetzung der SBB als Symbol der nationalen Identität entwickelte sich seit der Schaffung der Staatsbahn 1902 mit Rückschlägen bis heute. Bei der Verstaatlichung der fünf grossen Privatbahnen der Schweiz, wurde im Abstimmungskampf, mit einer Stimmbeteiligung von 78 %, die eminent wichtige militärische und volkswirtschaftliche

Bedeutung der Eisenbahn als wichtigste Argumente für eine Verstaatlichung angeführt. Die Bahnen sollten dem Schweizer Volk dienen und nicht den zumeist ausländischen und jüdischen Aktionäre. Die arbeitsteilige Industriegesellschaft, die Ausrichtung auf importierte Kohle als Energielieferant, sowie die Einbindung der Schweiz in eine Export- und Importwirtschaft, hatten die Eisenbahn zur unabdingbaren Infrastruktur für die schweizerische Volkswirtschaft gemacht.

Als erste Massnahmen bis 1914 modernisierten und vereinheitlichten die SBB Rollmaterial und Betrieb. Die Uniformen wurden mit dem Schweizer Kreuz versehen. Die Eisenbahner dienten neu, „in schöner Aufgabe, dem gesamten Volke, dem Vaterlande!“. Der Dienst am Vaterland, erhielt während des Ersten Weltkriegs einen herben Rückschlag. Der Verkehr musste wegen Kohlemangel stark eingeschränkt werden. Die Eisenbahner nahmen 1918 am Generalstreik teil.

### **Hinwendung zur Schweiz**

Als Reaktion auf dieses Versagen wurde die Elektrifizierung der SBB als Massnahme zur Stärkung der nationalen Unabhängigkeit, im Investitionsvolumen, vergleichbar mit Bahn 2000, mit grossem Elan vorangetrieben. Aufbauend auf den langjährigen und aufwändigen Studien und Versuchen der Elektroindustrie, wurde das SBB-Streckennetz in Rekordtempo elektrifiziert. Schon 1936 leisteten gegen 500 elektrische Lokomotiven über 90% der Tonnenkilometer. Die aber wahrscheinlich wichtigere Massnahme für den Aufbau der symbolischen Bedeutung der Eisenbahn für eine nationale Identität, war die nach dem Ersten Weltkrieg erzwungene Ausrichtung der Bahn auf ein inländisches Publikum. Die betuchten ausländischen Touristen, die mit der Bahn in die Alpen reisten, waren mit dem Ausbruch des Kriegs schlagartig weggeblieben und kamen nach 1918 nicht wieder zurück. Die SBB begannen systematisch den schweizerischen Markt zu bearbeiten. Mit der Eröffnung von Verkaufs- und Beratungsbüro, unter anderem auch am Paradeplatz in Zürich, und dem Angebot von Retour- und Sonntagsbilletten wurden die schweizerischen Angestellten, Facharbeiter und Beamten angesprochen und ihnen kostengünstige Gelegenheiten geboten, ihre Freizeit zu verbringen. Besonders gefördert wurde der neu aufkommende Wintersport. Während eines Tagesausflugs sollten die Schweizer und Schweizerinnen „vom Nebel in den Niederungen in die sonnigen Gefilde der Wintersportgebiete“ gebracht werden.

Das stählerne Schienennetz diente neu nicht nur mehr hauptsächlich dem Güterverkehr. Es begann die schweizerischen Regionen miteinander zu verbinden. Auf den Punkt gebracht wurde dieses Gegenüber von kultureller Vielfalt und verbindende Klammer des öffentlichen Verkehrs mit dem Bild „Die Schweiz das Ferienland der Völker“ von Hans Erni, gezeigt an der Schweizerischen Landesausstellung 1939 in Zürich.

Im Zweiten Weltkrieg bewährte sich die SBB. Die einheimische Energiequelle ermöglichte, den Verkehr aufrechtzuerhalten. Die SBB bewährte sich als kollektive Institution der Versorgung der Schweiz. Die SBB war mit dem 100-jährigen Jubiläum 1947 der Schweizer Bahnen auf dem Höhepunkt ihrer Bedeutung in wirtschaftlicher und politischer Bedeutung. Im Jubiläumsbuch verstieg sich die SBB zur selbstbewussten Aussage, dass die „einzigartige Qualitätskombination der Eisenbahn“ hinsichtlich „Transportmengen, Geschwindigkeit, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Pünktlichkeit und Reisekomfort“ diese zum vollkommensten unter den modernen Verkehrsmitteln, so dass die Konkurrenz der anderen Verkehrsmittel nicht zu fürchten war“. Während des Wirtschaftsaufschwungs verlor die SBB aber rasch an Bedeutung. Mit der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels verlor die SBB schlussendlich ihr letztes wichtiges finanzielles Standbein. Gleichzeitig war die SBB zu einem sich selbst genügenden System erstarrt, in dem die Passagiere und die zu transportierenden Güter den

reibungslosen Betrieb nur störten. Mit dem Aufbruch des öffentlichen Verkehrs nach der Erdölkrise, der mit der Einführung des Taktfahrplans 1982 einen ersten markanten Meilenstein setzte, sowie mit dem Bau der Bahn 2000 und den Alpenbasistunnels wurden die Voraussetzungen für eine Verkehrsverlagerung geschaffen.

### **Eisenbahn meist ausgeblendet**

Die grosse Bedeutung der Eisenbahn bzw. der SBB als Symbol der Verbindung der kulturellen Vielfalt zu einer nationalen Identität kontrastiert auf eigenartige Weise mit dem Forschungsstand zu diesem Thema. Im Rahmen der Feierlichkeiten für 1991 und 1998 wurden verschiedene wissenschaftliche Forschungen und Ausstellungen lanciert zur nationalen Identität der Schweiz. Mit Ausnahme des Teilprojekts „Museen und nationale Identität“, in dem konstatiert wurde, dass das Verkehrshaus mit der Verbindung von Verkehrsmitteln mit Lokalitäten Identifikation schafft, findet der öffentliche Verkehr bzw. die SBB, aber auch die Post und Armee keine Erwähnung. Eigenartiger Weise kontrastiert diese Abwesenheit in der Wissenschaft mit der Popularität in der Bevölkerung. Kein Land, gemessen an seiner Einwohnerzahl, kennt so viele Eisenbahnfans und –modelleisenbahner wie die Schweiz.

In keinem Land in der Welt wird der öffentliche Verkehr so häufig genutzt. Diese Diskrepanz zwischen der Anzahl vierfarbiger Bildbände über die Eisenbahn und dem Forschungsstand zur Bedeutung der Eisenbahn für die nationale Identität ist ein Forschungsthema für sich. Ausgangslage könnte die Lancierung des Gotthards als Existenzgrund für die schweizerische Unabhängigkeit sein, der mit der Eröffnung der Gotthardeisenbahnlinie 1882 rückwirkend auf das Mittelalter projiziert wurde. Aufbauend auf den Forschungsarbeiten der Universität Zürich zur sozioökonomischen Bedeutung der Eisenbahn im 19. Jahrhundert und den laufenden Arbeiten der Universität Bern zur Geschichte der Eisenbahn des 20. Jahrhunderts könnte die Industriekultur als wichtiges Element der nationalen Identität analysiert und in einen Kontext gestellt werden, der seiner Bedeutung gerecht wird.