Die SBB im Dienste des Schweizer Films

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1950)**

Heft 12

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-774434

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

tionale Anschlüsse mit schmalspurigen Geleisen zu versehen und damit die Linien mit engen Kurven an das Gelände anzuschmiegen, wodurch sich die Baukosten erheblich vermindern ließen. So nahmen als erste schweizerische Schmalspurbahnen die Lausanne-Echallens-Bahn im Jahre 1873 und die Appenzeller Bahn im Jahre 1875 den Betrieb auf. Die ihnen eigene Spurweite von 1 m wurde in der Folge zur Regel-Schmalspur; einzig die 1880 eröffnete, noch jetzt mit Dampf betriebene Waldenburger Bahn im Kanton Basel-Land kennt als kleinste Kleinbahn der Schweiz einen Schienenabstand von bloß 75 cm.

Die Straßenbahnen der größern Städte, von welchen einige sich anfänglich der europäischen Normalspur bedienten, weisen heute durchwegs ebenfalls die Spurweite von 1 m auf.

Die Zahnradbahnen auf unsere schönsten Aussichtsberge nahmen nach dem erfolgreichen Bau der Rigibahn als der ersten Bergbahn Europas an Zahl und Bedeutung sprunghaft zu. Aus der Spurweite dieser Linien läßt sich heute noch das Alter der einzelnen Bahnbauten ermitteln: Nach den drei erwähnten ältesten Zahnradstrecken entstanden zu Ende der achtziger und zu Beginn der neunziger Jahre alle jene Linien, deren Spurweite 80 cm beträgt (Pilatusbahn, Monte Generoso, Rochers-de-Naye, Brienzer Rothorn, Wengernalp, Schynige Platte); die seit 1898 gebauten Zahnradbahnen indessen wurden in Meterspur erstellt und auch elektrisch betrieben (Gornergrat, Jungfraubahn, Brunnen–Axenstein, Blonay–Les Pléiades usw.).

Eine noch weit größere Verschiedenheit der Spurweiten läßt sich bei den Drahtseilbahnen feststellen, die ja als Spezialbahnen technisch freizügiger gestaltet sein dürfen. Die Normalspur findet sich ausschließlich bei der Lausanne-Ouchy-Bahn, die als Ausnahme unter den Seilbahnen auch gewöhnliche Bahngüterwagen nach der hochgelegenen «Gare du Flon» und nach dem Ufer des Léman befördert. Die große Mehrzahl der übrigen Linien aber ist meterspurig erstellt worden, und nur die neuesten, erst im Laufe der letzten Jahrzehnte eröffneten Sportbahnen weisen die Spur von 80 cm auf. Einige Anlagen, unter ihnen Rheineck–Walzenhausen, St. Gallen–Mühleck und Fribourg–Neuveville, sind mit der «Breitspur» von 1,20 m ausgerüstet, während als einzige Strecke mit 75-cm-Spur die nur 110 m lange Marzilibahn in Bern den Namen der absolut kleinsten Eisenbahnanlage der Schweiz (aber nicht der unrentabelsten...) beanspruchen darf. hrs.

Links: Filmaufnahmen in der Schalterhalle Basel SBB. – A gauche: Prise de vues cinématographiques à la gare C. F. F. de Bâle, dans le hall des guichets.

DIE SBB IM DIENSTE DES SCHWEIZER FILMS

Links: Ein vollständiges Zweitklaßcoupé ist im Filmatelier aufgestellt worden. – A gauche: On a monté en studio tout un coupé de deuxième classe.

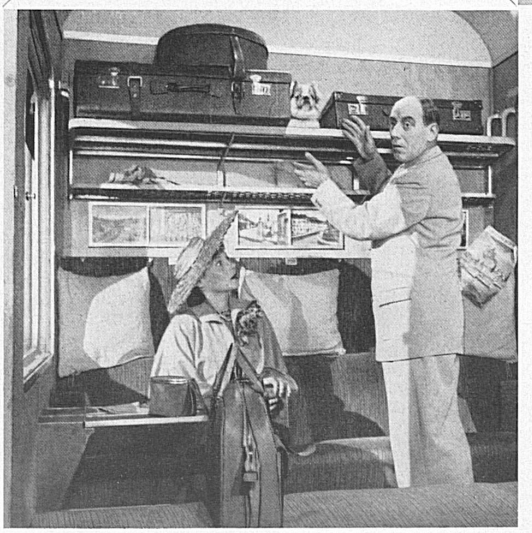
Oben: Aufnahmen auf dem Bahnperron. – Links: Im Eisenbahncoupé. – Ci-dessus: Prise de vues sur le quai. – A gauche: Dans le compartiment. Photos: C.-C.-Film.

DIE SBB IM DIENSTE DES SCHWEIZER FILMS

Gewöhnlich lautet der Titel umgekehrt: «Der Film im Dienste der SBB», und wir denken an die große Zahl von ausgezeichneten Dokumentarfilmen, die uns über die Tätigkeit und Leistungen der Bundesbahnen in anschaulicher Weise berichten. Diesmal war es anders. Die Filmgesellschaft, welche den neuen schweizerischen Spielfilm «Es liegt was in der Luft» herstellt, benötigte gemäß Drehbuch einen Eisenbahnwagen zweiter Klasse, einen Original-Billetschalter und einen Bahnsteig mit abfahrendem Zug.

Dank dem Entgegenkommen der Werkstätte Olten war es möglich, leihweise ein vollständiges Zweitklaßcoupé, in Einzelteile zerlegt, in die Filmateliers zu schaffen, wo es unter kundiger Führung auf federnder Unterlage aufgebaut wurde. Wie sich das Coupé im Film präsentiert, zeigt das unterste Bild mit den Darstellern Hedda Ippen und Rudolf Bernhard. Es dürfte selbst einem Bahnspezialisten schwer fallen, diese Atelieraufnahme vom Originalcoupé eines fahrenden Zuges zu unterscheiden.

Die Aufgabe, mitten am Tage in einer belebten Schalterhalle Szenen mit Schauspielern zu drehen, gestaltete sich wesentlich schwieriger. Doch auch hier konnte infolge der freundlichen Unterstützung durch die Bahnhofinspektion Basel eine Lösung gefunden werden. Während einer Stunde wurden die wirklichen Reisenden durch Filmstatisten ersetzt, welche zwei Billetschalter «besetzten» und die für den Film notwendige Bahnhofatmosphäre schufen. Die Schalterbeamten übernahmen während kurzer Zeit die Funktionen von Filmdarstellern, und sie spielten ihre Rollen zur vollen Zufriedenheit des Regisseurs. Auf dem Perron Nummer 1 des Basler Bundesbahnhofs stand früh morgens eine Zugkomposition, und die Wagen trugen die Aufschrift: Basel – Buchs – Innsbruck – Wien. Vorsorglicherweise wurde von der Bahnhofinspektion das Nebengeleise durch Umdispositionen freigehalten, damit die Filmleute möglichst unbehindert ihre Arbeit ausführen konnten. Über hundert Statisten bevölkerten den fiktiven Arlbergexpreß, Dienstmänner schoben eilfertig Köfferchen und Koffer, es war ein großes Abschiednehmen der «Daheimbleibenden», obwohl der Zug die Bahnhofhalle überhaupt nicht verließ. Dieser ganze Apparat mußte in Szene gesetzt werden, um das Einsteigen des bekannten Komikers Rudolf Bernhard als eines der Hauptdarsteller möglichst wirklichkeitsgetreu auf die Leinwand zu zaubern. Der ganze Dialog sowie die typischen Bahnhofgeräusche wurden mit direktem Ton aufgenommen.



Alle diese Aufnahmen werden im Kinotheater in wenigen Sekunden am Auge des Beschauers vorbeiziehen, und es wird niemand daran denken, welch enorme Kleinarbeit, welch minutiöse Vorbereitung hierzu notwendig war. Die Beamten der Schweizerischen Bundesbahnen, die an der Realisierung dieser Aufnahmen maßgebend beteiligt waren, verdienen allen Dank und Anerkennung.