Hinweis auf das Bally-Schuhmuseum

Autor(en): **Sulser, Wilhelm**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **29 (1956)**

Heft 11

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-779637

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

HINWEIS AUF DAS BALLY-SCHUHMUSEUM

Von Dr. Wilhelm Sulser

Wie stark sich unsere Industrie auch kulturellen Aufgaben verpflichtet weiß, diese Tatsache tritt meist nicht weithin sichtbar in Erscheinung. Man kennt die eigene Abteilung, welche die Eisenwerke Fischer dem Schaffhauser Museum Allerheiligen stellt, und weiß, wie ihre «Eisenbibliothek» zum Begriff geworden ist. Bezog die «Eisenbibliothek» ehemalige Klosterräume, so konnte die Firma Bally im Schuhmacherdorf Schönenwerd ihre Sammlung in einem Gebäude unterbringen, das in unmittelbarer Beziehung zur Geschichte der Schuhfabriken und der Familie Bally selber steht. Tatsächlich ist das Haus «Zum Felsgarten» seit 1810 im Besitz der Bally. In den Anfängen des Unternehmens, vor 100 Jahren, umschloß das Haus Wohnung, Werkstätten und Kontore. Noch ist das «kleine Kontor», in dem Carl Franz Bally den Grund legte zum Aufstieg des Unternehmens, in der ursprünglichen Gestalt erhalten.

Doch auch die Sammlungsbestände selbst bieten ein anschauliches Stück Firmengeschichte, in Dokumenten, statistischen Darstellungen und in ausgewählten Sortimenten von Schuhen verschiedenster Jahrgänge, die aus den Schönenwerder Fabriken stammen. Nun sind aber diese Zeugnisse der eigenen Tradition eingeordnet in einen weiteste historische und geographische Räume umfassenden Zusammenhang; das eigene Schaffen stellt sich unter den Gedanken einer kulturellen Kontinuität.

Das Museumsgut reicht vom Fellstück, wie es sich noch heute die Sherpas im Himalaya um die Füße wickeln, bis zu den Exklusivitäten der urältesten und der modernsten Schuhmode. Der Betrachter wird auf die Grundformen des ältesten Transportmittels der Menschheit (als das die Ethnographen den Schuh bezeichnen) verwiesen: Sandale, Pantoffel, Opanke, Trippe, Stiefel. Sie geben sozusagen das Alphabet ab, aus dem dann die Menschen aller Zeiten eine Vielfalt von Schuhwerk gestaltet haben.

Allein, was auf einem Gang durch die Räume des «Felsgartens» in Erstaunen setzt, das sind nicht bloß diese Variationen zum Thema «Schuh», die freilich überraschend genug sind, sondern wohl mehr noch die Erkenntnis, welcher Symbolcharakter dem Schuh so oftmals beigemessen wurde. Er dient als Maß, wurde Rechtsbegriff; die Sandale galt als Zeichen höchster Würdenträger, im Pharaonenreich so gut wie im frühesten Griechentum. Standesabzeichen ist schließlich auch noch das bizarre Gebilde des Schnabelschuhs, im abendländischen Mittelalter ein Privileg der Vornehmen.

Aber noch über diese Welt hinaus begleitete der Schuh seinen Träger. So gehören denn Grabfunde zu den kostbarsten Stücken des Museums. Schuhe in Gestalt von Gefäßen nahmen im vorgeschichtlichen Europa die Asche der Abgeschiedenen auf, oder aber eine Wegzehrung für die Wanderung ins Jenseits. Aus etruskisch-römischen Zeiten fanden sich Grablampen in Sandalenform. Weihegeschenke in Gestalt von Schuhen, Füßen, Beinen, in Ton oder Bronze schließen sich an. Nicht allein die Schuster, auch das Kunstgewerbe fertigte Schuhe an. Wie das noch von Magie umwitterte Amulett in neuerer Zeit sich zur Nippsache wandelte, belegt auf das anschaulichste die Keramik- und Porzellansammlung, die in ihrer Art und Reichhaltigkeit einzig sein dürfte. Die Schuhgefäße aus sakralen Bereichen finden gleichsam auf säkularisierter Ebene eine späte Fortsetzung in den Stiefeltrinkgefäßen der Schuhmacherzünfte.

Schutzpatrone der Schuhmacherzünfte waren die heiligen Crispinus und Crispinianus. Die künstlerische Darstellung der Schusterheiligen, von der das Museum kostbare Proben aufzuweisen hat, bereiteten die Aufnahme Meister Pfriems als Thema der bildenden Künste vor.

So macht denn das Schuhmuseum die kulturgeschichtlich bedeutsame, denkwürdige Begegnung von Gebrauchsgegenstand, Mode, Magie und Kunst auf fesselnde Weise anschaulich. Und wie es dem gelehrten Forscher Robert Forrer Anlaß gab zum grundlegenden Werk über die Archäologie des Schuhs, so bietet es hinwiederum den Kreateuren der Bally-Fabriken eine Fülle von Anregungen für das modische Schaffen.

Kleine farbige Kartons sind die Schlüssel für glückliche Ferienfahrten, für Geschäftsreisen, für einen entspannenden Ausflug. Bis zum sechsten Altersjahr kamen wir mit den Billetten noch nicht in Berührung, denn in der ersten Zeit unseres Erdendaseins mußten wir für das Eisenbahnfahren noch nichts bezahlen. Dann aber hieß es auf einmal freundlich: «Alle Billette bitte.» Wir wiesen stolz das unsrige vor. Wenn es auch nur ein «halbes» war, so erschien es uns doch als Vorbote des reifen Alters. Heute wollen wir im Geschichtenbuch der Billette zurückblättern und müssen, bis wir auf ihre frühesten Ahnen stoßen, viele Seiten umschlagen.

In England, wo die ersten Bahnen fuhren, haben wir auch die Anfänge unseres Billetwesens zu suchen. In der frühesten Zeit der Eisenbahnen wurde allerdings von den Reisenden nur das bare Fahrgeld durch die «Zugswärter», die Lokomotivführer oder die Stationsbeamten erhoben.

1835 aber tauchten zum erstenmal Billette auf, herausgegeben von der Stokton-Darlington-Bahn. Es waren noch nicht die handlichen Kärtchen, sondern ziemlich große Papiere, die der Fahrgast dem «Maschinenmann» abgab. Glattes, gefärbtes Papier wurde bedruckt und aus zusammengebundenen Fahrscheinheftchen in den Bahnhöfen verabreicht. Eine zuverlässige Kontrolle von seiten der Verwaltung kannte man damals noch nicht, und es soll Schlaumeier gegeben haben, die ihre Fahrscheine selber zu Hause fabrizierten. Um allen Übelständen abzuhelfen, führte man bald die Perronsperre ein, wo die Reisenden einem Beamten ihre Billette vorzuzeigen hatten, der sie auf ihre Echtheit prüfte.

Die Ausgabe von Fahrscheinen war damals eine ziemlich komplizierte Angelegenheit. Die Nummer, das Datum, der Name des Reisenden und des Schalterbeamten sowie die Abfahrtszeit mußten mit Tinte auf den Fahrausweis geschrieben werden. Auf der Station Milton aber arbeitete in jenen Tagen ein ideenreicher Mann, dem diese Prozedur zu umständlich erschien und der auch eine geordnete Kasse führen wollte. Er hieß Thomas Edmondson und wurde der Erfinder unserer heutigen Kartonbillette. Er ist der erste gewesen, der die Billette druckte und numerierte und sie in eine Röhre mit unten eingebauter Stahlfeder legte, die den Karton in die Höhe drückte. 1837 erfand er die Datumpresse, und ein Jahr später stand die erste Billetdruckmaschine in Betrieb. Nach einem weiteren Jahr waren die alten umständlichen Papierzettel und auch die Metall- und Ochsenhautbillette, die einige Bahnverwaltungen in Gebrauch hatten, aus den Stationsbüros verschwunden. Wo man immer – diesseits und jenseits des Kanals – fortan Bahnlinien eröffnete, wurde das Edmonsonsche System übernommen.

Die Schweizer Billette leuchteten in der Epoche, als das Flügelrad das Land zu erobern begann, in vielen Farben aus den Kästen, da jede Bahnverwaltung einer eigenen Farbenskala huldigte. Dann einigte man sich auf drei Grundfarben: rot wurde für die erste, gelb für die zweite und grün für die dritte Klasse verwendet. Im Jahre 1903 erhielten die Reisenden der ersten Klasse gelbe, die der zweiten grüne und die der dritten Klasse braune Kartons. Nach der Aufhebung der ersten Klasse ist das neue Erstklaßbillet grün geworden und die zweite Klasse übernahm den braunen Karton der früheren dritten. Einst gab es noch nicht so viele Variationen von Fahrscheinen wie heute. Zu den gewöhnlichen einfachen und Retourbilletten gesellen sich jetzt Klassenwechsel-, Umwegs-, Spezial-, Sonntags-, Anschluß- und Verlängerungsbillette. Auch Zettel- und Buchbillette kamen in verjüngter Form wiederum in Gebrauch, da die kleinen Kartons nicht immer genügend Raum für die textlichen Notwendigkeiten aufweisen. Die ständig wachsende Konkurrenz anderer Verkehrsmittel hat die Bahnen genötigt, mit einer immer größeren Differenzierung der Tarife aufzuwarten. Darüber orientieren heute graphisch reizvoll aufgemachte Prospekte des Publizitätsdienstes der Schweizerischen Bundesbahnen, die auf alle Kombinationen hinweisen, welche die Abonnemente jeglicher Art und die Ferienbillette dem Reiselustigen ermöglichen.