Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 16 (1989)
Heft: 3

Artikel: Vom "TEE" zum "EC" : ein Denkmal der Schweizer Qualität
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-909970

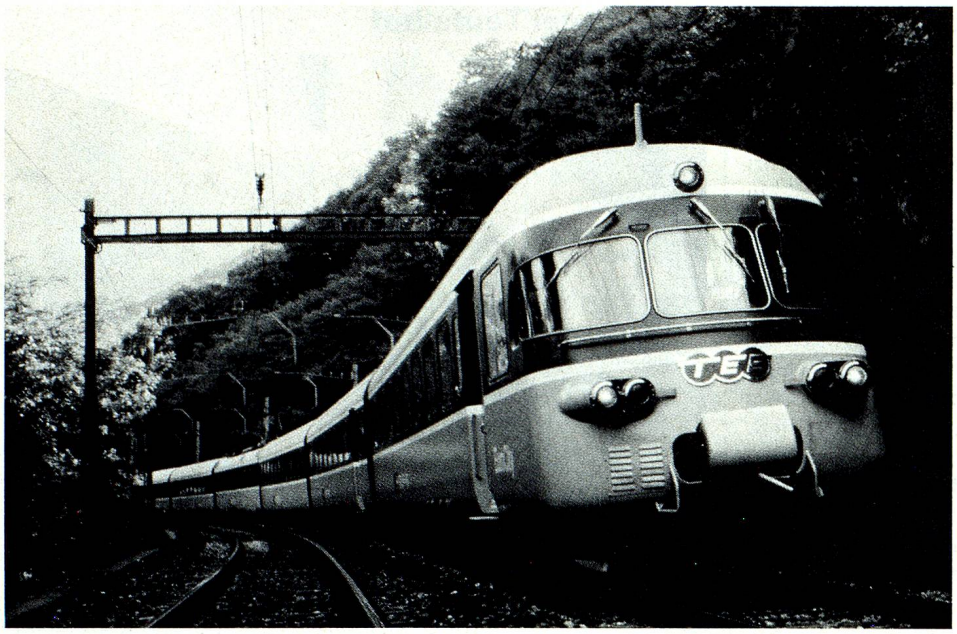
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.12.2025

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



Vom «TEE» zum «EC»

Ein Denkmal der Schweizer Qualität

Ein Industriedenkmal wird umgebaut. Ein Wahrzeichen der Schweizer Qualität, der TEE-Zug von 1961, wurde zum EC-Zug (Eurocity) der späten achtziger Jahre. Es ging darum, das Neue neu, aber in derselben Formensprache wie das Alte zu machen. Ein Lehrstück im Umgang mit Detail und Handwerk.

Den «Trans-Europ-Express» (TEE) kennen alle. 1961 stellten die Bundesbahnen mit Stolz ihren Nobelzug auf die Schiene. Ein Hauch von Luxus umwehte ihn: nur 1. Klasse, gediegener Innenausbau, geräumiger Speisewagen. Das gehobene Reisen hatte neben dem Flugzeug wieder ein standesgemässes Gefährt.

Die Komposition war auch technisch eine Pionierleistung: Der erste elektrische TEE-Zug war die erste Mehrstromeinheit der europäischen Eisenbahngeschichte. Ohne Lokomotivenwechsel konnte quer durch den Kontinent mit allen vier verschiedenen Stromspannungen gefahren werden.

Diesen technischen Neuerungen und dem Hauch von Luxus gaben die Ingenieure auch eine Form. Der Triebwagen als ein zusammengefasstes bewegliches Rohr. Nicht einzelne Wagen aneinandergehängt, sondern eine rund 160 Meter lange Schlange mit zwei Köpfen. Sie fährt in beiden Richtungen. Darum liegt der Motor in der Mitte des Zugs. Im Motorenwagen war auch die Küche untergebracht, und ein Wagen weiter folgte der Speisewagen mit der Bar.

Der Schaffhauser Architekt Walter Henne war für die Gestaltung des Zugs verantwortlich. Er schuf das, was wir rückblickend als ein Industriedenkmal zu erkennen vermögen: den TEE-Zug als die Verkörperung der modernen Schweiz der beginnenden Hochkonjunktur.

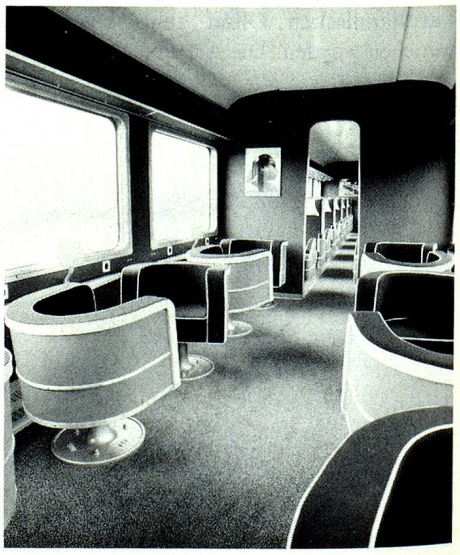
Mit dem TEE an die Expo 64! Damit ist die Aufbruchsstimmung der damaligen Zeit zusammengefasst. Alles schien machbar, die Zukunft hiess bauen und konsumieren; Umwelt hatte noch die Bedeutung von Landschaft. Die Inselschweiz der Reduitgeneration wandelte sich in die internationale Drehscheibe der Macher. Dass der TEE-Zug diese Aufbruchstimmung als Objekt auszudrücken vermag, das macht ihn zum Industriedenkmal.

Es ist aber auch noch eine andere Schweiz an diesem Denkmal beteiligt, jene der «Schweizer Qualität». Denn bei aller Zukunftsbegeisterung dachten die SBB in bewährter Manier genauso ans Näherliegende.

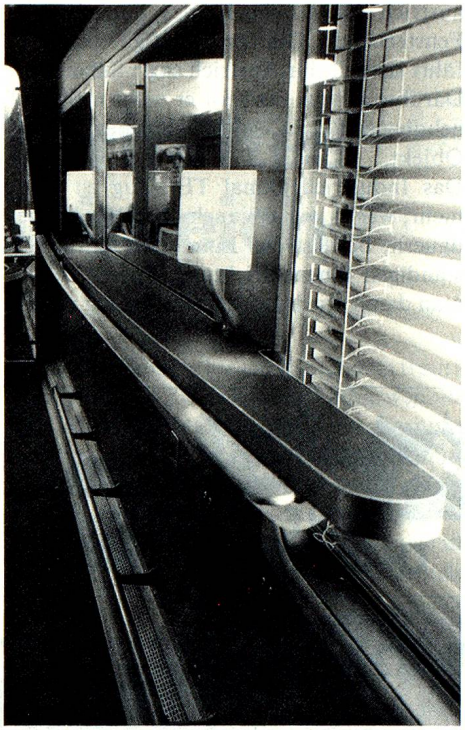
Ein Eisenbahnzug ist ein Investitionsgut mit einer langen Lebenszeit. Einen Rolls-Royce zu bauen ist daher billiger, als sich mit einem Fiat zu begnügen. Beim TEE-Zug heisst Schweizer Qualität: Er muss ewig halten.

Dieses wenigstens vorläufige Ewig führte zu einem handwerklichen Industrieprodukt: Massschneiderei unter den Bedingungen der Maschinenindustrie. Walter Henne gelang das Kunststück, das Dauerhafte statt klobig elegant zu machen. Er hat uns den Unterschied zwischen der «guten Form» und der Tagesmode vorgeführt. Seine Formen sind zwar Ausdruck ihrer Zeit, aber sie veralten nicht. Sie sind genau datierbar, aber sie bleiben frisch. Darum darf man den TEE-Zug umbauen und verändern, solange man die «Schweizer Qualität» weiterführt.

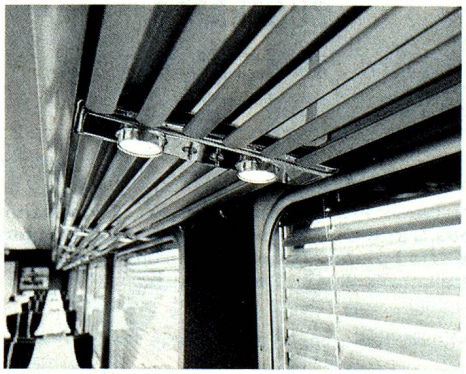
Doch viel mehr von Marketing und Rentabilitätsüberlegungen, von Sachzwängen und von Planungsnöten sind die SBB ausgegangen, als sie sich an den Umbau des TEE-Zugs machten. War zuerst noch der Verkauf der fünf TEE-Züge erwogen worden, so wurden die altgedienten TEE-Züge nun für die Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen im Rahmen des neuen Eurocity-Konzepts trotzdem benötigt. Das hiess Abschiednehmen vom Nobelzug, hiess von den ursprünglich vorhandenen 168 Erstklassplätzen aufstocken auf 231, wovon 84 in der 1. und 147 in der 2. Klasse zur Verfügung stehen. Mehr Plätze brauchen auch mehr Platz, und den fand man im Speisewagen. Dem Gewinn von 39 Zweitklassplätzen wurde der halbe Speisewagen geopfert. Angesichts des knappen Platzangebotes (18



Personen) bringt der Kellner in der 1. Klasse das Essen zum Gast – vorausgesetzt, dieser hat vorbestellt.
Allerdings ist nicht überall Schweizer Qualität durch Marketing ersetzt worden. Auf die Flugzeugbestuhlung wurde verzichtet, obwohl damit einige Plätze mehr möglich gewesen wären. Auch die Beinfreiheit der 1. Klasse wurde in die 2. hinübergerettet. Die von der Fensterteilung bestimmten Abstände der Sitze wurden nicht verringert.
Der Architekt und Designer Franz Romero hat sich den TEE-Zug genau angesehen, bevor er mit dem Entwurf für dessen Umbau begann. Am Anfang seiner Arbeit steht der Respekt vor der Leistung Walter Hennes. Dieser Respekt ist mit Wehmut gemischt, denn beim genauen Betrachten des TEE-Zugs von 1961 wird bewusst, was wir in kaum einer Generation verloren haben: Die handwerkliche Perfektion ist durch Pressieren ersetzt worden.
Es gibt allerdings Überlebensgebiete: Die Hauptwerkstätten der SBB in Schlieren sind eines davon. Verglichen mit einem Bauplatz eine Insel der Sorgfältigen. Hier gibt es noch einen Stamm von erfahrenen Handwerkern, denen das Wort Handwerkerehre wohl kaum über die Lippen geht, die aber in ihrer täglichen Arbeit danach leben. In derselben Firma arbeiten Schlosser, Schreiner, Polsterer, Maler, Spengler, Elektriker, kurz: alle für den Umbau des TEE-Zugs notwendigen Handwerker. Sie sind darüber hinaus vom Eisenbahnergeist erfüllt: Sie identifizieren sich mit den SBB und ihrer Arbeit.
Romero wollte dort weiterfahren, wo Henne aufgehört hatte. Das Industriedenkmal TEE respektieren heisst: möglichst viel des Vorhandenen erhalten und das Neue im Geiste Hennes hinzufügen. Das heisst: mit ähnlichen Materialien und gleicher Sorgfalt arbeiten, aber nicht Henne rekonstruieren. Romeros Eisenbahnsitze zum Beispiel sind kein Entwurf der späten fünfziger Jahre, wohl aber einer, der die späten fünfziger Jahre – und vieles Vorangegangene dazu – verarbeitet.
Was Sorgfalt bedeutet, erweist sich am Detail. Die Neugestaltung des TEE-Zugs ist ohnehin eine Geschichte des Details. In der Bar finden wir der Theke gegenüber eine Abstellfläche (Bild oben): Anlehngelegenheit und Glasparkplatz. Mattschimmernder schwarzer Linoleum ist von einem Aluminiumprofil eingefasst. Zwei Konsolen tragen das «Surfbrett» (Romero). Die Haltestange vor der Abstellfläche wird ihrerseits von fünf anderen Konsolen getragen, die an der Unterseite der Fläche befestigt sind. Zwei Lampen, aus dem ehemaligen Speisewagen, ergänzen das Wandmöbel.



Vom Speiseabteil aus sieht man, wenn man in den Stühlen sitzt, auch seine Unterseite. Und hier beginnt die Sorgfalt. Auch die Unterseite ist mit schwarzem Lino belegt, und die Konsolen der Haltestange sind flächenbündig in diese Unterseiten eingelassen. Dass die Konsole nicht aus dem grossen Katalog der industriellen Beliebigkeiten stammt, ist selbstverständlich. Es ist eine eigens entworfene Spezialanfertigung. Denn die Sorgfalt duldet keine Beliebigkeit. Genauer: Heutzutage ist das Beliebige zum Gegenteil der Qualität geworden. Die «Schweizer Qualität» war nie beliebig.
Denn erst mit Genauigkeit ist es möglich, dem Formenschatz des TEE ein neues Element anzufügen. Genauigkeit des Beobachtens und des Entwerfens, aber auch des Zeichnens und Ausführens. Der sanfte Schwung der Barstange und die Kurven der Alukante sind Gedankenlinien und Empfindungsspuren. Sie zeichnen ein klares Denken nach und fassen ein heftiges Gefühl ein: Analyse und Formwillen.



Dieses unscheinbare Abstellbrett mit Haltestange enthält bereits alle Aussagen des ganzen Umbauunternehmens. Am Detail wird offenbar, worum es geht: nicht den TEE-Zug neu erfinden, sondern ihn gestalterisch begreifen, um ihn ergänzen zu können.
Die augenfälligste Veränderung vom TEE-Zug zum EC-Zug ist die neue Bestuhlung. Sie ist das pure Gegenteil dessen, was uns «das Genie der Lieferanten» anbieten würde. Anstelle von heute üblichen ausgeschäumten Plastikschalen und verschweissten Ganzheiten beharrt Romero auf der additiven Konstruktion. Sein Sitz ist gebaut – nicht gegossen, geschrumpft oder gezogen. Noch gilt das alte Prinzip von Skelett und Verkleidung, noch erzählt die Form, wie der Stuhl gemacht wurde. Die einzelnen Teile sind deutlich voneinander abgesetzt: Blechsockel, Seitenwand mit darin versenkten

Ausziehtischchen, Sitzpolster, Rückenlehne. Die Verbindungen sind handwerklich-mechanisch: geschraubt. Die Drehpunkte der Bewegung sind durch sichtbare Gelenke verdeutlicht. Auch die Polster sind konstruiert. Seiten- und Frontteile werden in den Farben unterschieden und miteinander mechanisch verzahnt. Ob Sitz oder Wand, das Prinzip ist dasselbe: Erkennbarkeit der Konstruktion und mechanische Befestigung.
Dem Ergebnis sieht man den Werdegang an. Er kann auch in der umgekehrten Richtung begangen werden: Alles ist demontierbar, ohne dabei zerstört zu werden. Nichts ist zum Wegwerfen gedacht. «Schweizer Qualität» ist demnach das Gegenteil von Wegwerfmentalität. Ein Rolls-Royce endet nicht auf dem Autofriedhof, sondern in einem Museum.
Der Innenausbau gehorcht dem Prinzip des Zugs; der Röhrencharakter wird unterstrichen. Wo man auch steht, ist der ganze Wa-

gen überblickbar, und die durchgehenden Gepäckträger mit den neu eingebauten Leselampen betonen die Länge und die Geschwindigkeit. Die dunkelrote Wandverkleidung aus gummiertem Gewebe (Stamoid) bildet den ruhigen Untergrund für die schwarz-weissen Sitze. Den Korridor markiert ein grau-schwarz gesprenkelter Läufer. Blauer Linoleum wurde für die Sitzzonen gewählt.

Heute trägt der Zug auf hellgrauem Grundanstrich ein durchgehendes dunkelgraues Fensterband. Die zweiköpfige Schlange fährt schnell, ihr Anstrich sagt: Silberpfeil. Darüber hinaus verweist er nicht mehr auf gehobenes Reisen, sondern auf den Zug als Objekt.

Das Industriedenkmal TEE-Zug ist nicht mehr, was es war. Wie sehr die SBB dies bedauern, beweist das Einmotten einer vollständigen Inneneinrichtung. Später könnte man damit wieder einen Originalzug rekonstruieren. Denkmalpflege vorausschauender Art: Jeder Eingriff soll wieder rückgängig gemacht werden können. Neu entstanden ist ein Umbau, der mit Sorgfalt und Respekt mit dem Industriedenkmal umgeht. Romeros Arbeit verdient hohe Anerkennung. Sie hat das wirklich Entscheidende erreicht: Sie ist angemessen.

Benedikt Loderer, gekürzt aus «Hochparterre, Zeitschrift für Design, Architektur und Umwelt»; Bilder: Franz Romero; SBB.

ANNÉE SCOLAIRE
Programme des Lycées français.
Langues-informatique (Macintosh ®).
ÉTÉ
Cours de français-sports-jeux.
DIPLÔME
Brevet National des Collèges.

Fondée en 1966

Internat mixte à ambiance familiale, pour filles et garçons âgés de 6 à 16 ans.
DIRECTION
Mathilde et Jean Wegmüller
1807-BLONAY / MONTREUX
Fax: 021/943 28 27. **Tél:** 021/943 11 93.

BM
BRILLANTMONT
Av. Secrétan 16
CH-1005 **Lausanne**
Tel. 021 312 47 41
Telex 450472 BMCH
Telefax 021 20 84 17

- **Handelsdiplom in zwei Jahren**
  475 Stunden Französisch
  320 Stunden Englisch
  280 Stunden in einer zweiten Sprache
  1000 Stunden Handelskurs
- **Eidgenössische Matura, Typ A, B, C, D, E**
  Mädcheninternat (13–19 Jahre)

Etudes en Suisse
- **Baccalauréat français,** séries A, B, C, D
- Maturité suisse ● Informatique ● Traitement de texte
- Diplômes commerce, secrétaire, secrétaire de direction
- Cours d'anglais, tous niveaux
- Cours de français pour étrangers
- **Cours de vacances** fin juin–sept.
- **Aussi en internat**

Renseignements:
Tél. 021/20 15 01
Fax. 021/312 67 00
Télex 450600 el ch

Ecole Lémania
3, ch. de Préville
CH-1001 **Lausanne**

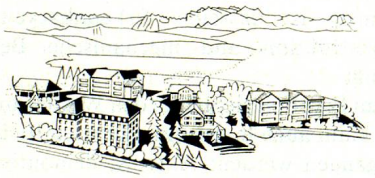
Ecole Lémania Lausanne

Institut Kandersteg Berner Oberland 1200 m ü. M.
Ferienkurse mit Sprachunterricht
Für Jungen und Mädchen von 9–14 Jahren im Juli/August, Kursdauer 3 oder 6 Wochen
- Unterricht in verschiedenen Niveauklassen
- Vielseitiges Sportangebot – Eigene grosse Wiesenflächen – Kulturelle Programme und Exkursionen – Bergwanderungen
- Frohes Gemeinschaftsleben in freundlicher und familiärer Internatsatmosphäre

Auskünfte und Prospekte: **Institut Kandersteg**
Familie Dr. J. Züger, 3718 Kandersteg/Schweiz, Telefon 033 75 14 74

AIGLON **Switzerland, The British International Boarding School**
- 260 boys and girls (11–18)
- G.C.S.E. and Oxford 'A' Levels; American College Board
- University preparation: U.K., U.S., Canada, Europe
- Sports, skiing, adventure training
- Summer courses with tuition in English and French
- Scholarships and Bursaries for well qualified applicants

Apply to: The Headmaster, Philip L. Parsons, M. A. (Cantab.).
Aiglon College, 1885 Chesières, Switzerland
Tel.: (025) 35 27 21, Tlx: 446 211 ACOL CH



INSTITUT MONTANA ZUGERBERG
Leitung: Dr. K. Storchenegger
6316 Zugerberg, Telefon 042 21 17 22
1000 Meter über Meer

Internationale Schule
für Schüler ab 10 Jahren
Primarschule Klassen 5–6
Gymnasium und Wirtschaftsdiplomschule
Eidgenössisch anerkannte Diplom- und Maturitätsprüfungen im Institut
Ferienkurse: Juli–August
American School: 5th–12th Grade
Scuola italiana, Nederlandse Sectie
International Baccalaureate

Hochalpines Töchter-Institut Fetan
Unter-Engadin
Auf der Sonnenterrasse des Unterengadins (1712 m ü. M.)

Schultypen: **Primarschule 5./6. Kl.., Gymnasium Typus B und D** (eidg. anerkannt), **Sekundarschule, Handelsdiplomschule** (eidg. Diplom), **Diplommittelschule** (DMS), **Deutschkurse** für Fremdsprachige.

Ausführlicher Prospekt auf Anfrage.

Hochalpines Töchter-Institut Fetan
Rektor:
H. Gallmann-Kübler, lic. phil.
CH-7551 Fetan
Telefon 084 9 02 22