

Trans-Europ-Express kontra Aerodroms : entfesselte Mobilität

Autor(en): **Bärtschi, Hans-Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **102 (2007)**

Heft 3

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-176224>

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.

Entfesselte Mobilität

Trans-Europ-Express kontra Aerodroms

Hans-Peter Bärtschi, ARIAS Industriekultur, Winterthur

In der kurzen Wirtschaftsblüte der Zwischenkriegszeit begann eine Entwicklung, die sich weltweit ab den 50er-Jahren durchsetzte: Die Staaten begannen, das Strassennetz für den Individualverkehr auszubauen; immer grössere und schnellere Passagierflugzeuge verbilligten den Luftverkehr, für den im grossen Massstab Aerodroms erstellt wurden. Krisen- und Kriegszeit unterbrachen die Beschleunigung der Mobilität des Menschen. Das bisherige traditionelle Massentransportmittel Eisenbahn gewann dadurch keine Verschnaufpause. Denn die Luftangriffe galten prioritär auch der Zerstörung der Bahninfrastruktur, die nach dem Zweiten Weltkrieg wegen der zunehmenden Investitionen in den Strassen- und Luftverkehr ins Hintertreffen geriet.

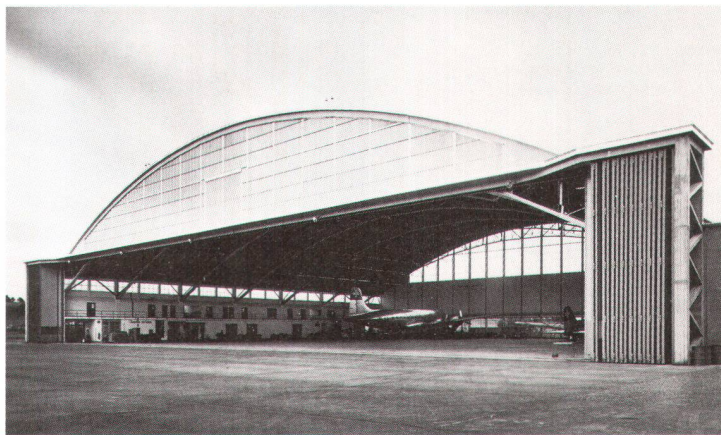
Die Kriegsschäden an den europäischen Bahnen und das Fehlen neuer Luxuszüge boten dem Flugverkehr für Geschäftsreisende grosse Vorteile. Diese wurden mit der Konstruktion erster Düsenverkehrsflugzeuge ab 1952 vorangetrieben. In Zürich-Kloten entstand bis 1953 der neue Flughafen, nachdem der alte Zürcher Flugplatz in Dübendorf im Verlaufe des Zweiten Weltkrieges ausschliesslich militärischen Zwecken gedient hatte. Als erster Bau in Kloten war nach der positiv verlaufenen Volksabstimmung von 1946 schon 1949 der noch heute als Denkmal genutzte Bogenhangar vollendet. Die Empfangs- und Abfertigungsbauten erhielten im Grundriss eine Flugzeugform nach einem Entwurf der Architekten Oeschger. 1958 gelang der französischen Luftfahrtindustrie der Durchbruch beim Bau von Düsenflugzeugen für den Mittelstreckenverkehr: von der «Caravelle» wurden bis 1973 280 Stück gebaut, auch für die Swissair. Wegen der hohen Preise sah sich die Bahn vom Luftverkehr vor allem im Luxusbereich konkurrenziert.

1954 gründete der Bund eine Kommission für den Autobahnbau. 1958 stimmten 515 000 Männer für den Bau von Nationalstrassen, 91 000

dagegen, die Frauen hatten an der Urne noch lange nichts zu sagen. Erst 4% der Schweizer Bevölkerung vermochten ein Auto zu kaufen. 20 Jahre zuvor schon hatte Hitler jeder deutschen Familie ein Auto versprochen, einen Volkswagen. Aber er zog dann für seine Kriegspläne den Bau von militärischen Kübelwagen auf dem VW-Chassis vor. Nach dem Krieg überholte das Volk in allen westlichen Industrieländern alle prognostizierten Zahlen der Entwicklung des Automobilismus. Planer und Tiefbauer nutzten das nicht an einen Kostenrahmen gebundene Volksabstimmungsergebnis von 1958 in den darauf folgenden vier Jahrzehnten als Freipass für den Bau von kreuzungsfreien, richtungsgetrennten Schnellstrassen. Diese 1700 Kilometer Nationalstrassen kamen mit ihrem hohen Perfektionsgrad, ihrem weltweit dichtesten Zu- und Abfahrtsnetz und den vielen Tunnels und Brücken 100 Mal teurer zu stehen als ursprünglich geschätzt.

Die Bahnen reagieren mit TEE-Zügen

In Konkurrenz zum Strassenverkehr verteidigten die Schweizer Bahnen ihr 6000 Kilometer langes Netz, das dennoch vor allem durch Abbau von Strassenbahnen um 15% schwand. Die überlebenden Bahnen setzten auf Modernisierung und vollständige Elektrifizierung. Und in gezielter Abwehr zur Luftverkehrskonkurrenz taten sich zudem in jenen Aufbruchsjahren acht westeuropäische Bahnen zusammen, um auf ihren Bahnnetzen Luxuszüge (Bezeichnung «2») mit hohen Geschwindigkeiten (SBB-Bezeichnung «R») anbieten zu können. Die gemeinsamen Qualitäten waren das Emblem «Trans-Europ-Express» in Verbindung mit der rot-beigen Farbgebung der Zugsgarnituren, ihre Luxusausstattung, die Restauration, ihre Pünktlichkeit und die aufenthaltslose Zolabfertigung. Mit der Aufnahme des TEE-Betriebes 1957 waren 80 europäische Städte durch TEE-Züge verbunden. Auf einen einheitlichen



Flughafen Zürich, Bogenhangar von 1949 mit freitragender Stahlkonstruktion für besonders weite Toröffnung. 1950 (Bild Slg. H.-P. Bärtschi)

Aéroport de Zurich, hangar voûté en acier de 1949, construit sans pilier afin de permettre une ouverture de porte spécialement large (photo collection H.-P. Bärtschi)

Weltoffene Schweizer Internationalität im Millionenstadtbahnhof: TEE Gottardo im Bahnhof Milano Centrale 1977 (Bild H.-P. Bärtschi)

Témoin de l'ouverture et de l'internationalité helvétiques dans une grande métropole: le TEE Gottardo à la gare centrale de Milan en 1977 (photo H.-P. Bärtschi)



europäischen Zug allerdings hatten sich die Länder nicht einigen können: Frankreich und Belgien boten mit Lokomotiven bespannte Züge an, Italien und Deutschland setzten eigene TEE-Dieseletriebzüge ein, Luxemburg und Österreich waren lediglich Durchfahrtsländer und nur die Schweiz und die Niederlande bauten fünf gemeinsame Diesel-TEE-Züge «RAM» (m für motorischen Antrieb). Da die Bahnelektrifizierung rasch fortschritt, beauftragten die SBB bereits 1957 die Schweizer Industrie, einen elektrischen TEE-Zug zu konzipieren, welcher unter den unterschiedlichen Stromsystemen aller acht Länder verkehren sollte.

Als grosse Pionierleistung der SBB und der Schweizer Industrie (MFO und SIG) in der Nachkriegszeit und als einer der elegantesten Züge der Schweizer Bahnen überhaupt gepriesen, geniesst der schweizerische Vierstrom-TEEII-Zug sowohl in eisenbahntechnischer als auch in gestalterischer Hinsicht hohes Ansehen. Als «von fast unschweizerischer Brillanz» würdigte Stanislaus von Moos im Band «Industriekultur» der «Ars Helvetica» die gestalterische Leistung des TEEII, die in der Tat ungewöhnlich ist. Kaum ein anderer Zugtyp der

Schweizerischen Bundesbahnen erfüllte derart hohe technische und gestalterische Ansprüche, verbanden sich doch 1961 erstmals das Fahren unter verschiedenen Stromsystemen mit höchster Sicherheit, Zuverlässigkeit und einem Komfort mit für die Zeit um 1960 charakteristischen Ausdrucksformen in weltläufiger Modernität. Die gestiegene Nachfrage erforderte 1967 die Inbetriebsetzung eines fünften TEEII, wobei nun alle Züge auf sechs Wagen verlängert wurden. 1980 reiste Königin Elisabeth II. im schweizerischen Luxuszug, 1981 der italienische Staatspräsident Sandro Pertini.

Verschärfte Konkurrenz im Billigsektor

Der fahrplanmässige Verkehr mit schnellen, reinen Luxuszügen (1. Klasse + Zuschlag) wich mehr und mehr dem schnellen Intercityverkehr mit zwei Klassen. Die fünf Dieseletriebzüge wurden nach nur 17 Jahren Einsatzzeit in Europa ausrangiert und ab 1977 in Kanada als Northlander eingesetzt. Die letzte Einheit ist Ende 1998 ohne die bereits verschrotteten Maschinenwagen in die Schweiz zurückgekehrt. Die Laufleistungen der TEEII reduzierten sich, sie kamen vermehrt auch für Gesellschaftsfahrten zum Einsatz: 1988 wurden die TEEII im Rahmen des neuen Eurocity-Konzeptes umgestaltet. Im Wissen um den hohen Rang der Züge von 1961/1967 zogen die SBB für die Neugestaltung den Architekten Franz Romero bei. Die neue Bestimmung des Zuges verlangte den Einbau von 147 Plätzen der zweiten Klasse, dies teilweise auf Kosten des Speisewagens. Die neue Farbgebung gab dem Zug fortan den Namen «Graue Maus». 1992 erhielten die SBB für den Umbau den renommierten Brunel Award. 1994 führte ein Achsbruch am Gotthard zum vorübergehenden Rückzug aller ehemaligen TEEII-Züge. 1996 wurde eine Einheit in Kaiseraugst abgebrochen, eine zweite als Ersatzteilspender benutzt. Die verbliebenen drei Einheiten dienten bis zum 28. 11. 1999 dem TGV-Zubringerdienst von Bern nach Frasné. Danach wurden zwei weitere Einheiten abgebrochen.

Der zum Klassiker gewordene letzte Schweizer TEEII soll einer nächsten Generation möglichst authentisch als Meisterwerk schweizerischer Industriekultur überliefert werden. In Respekt vor der bahntechnischen und innenarchitektonischen Qualität bewahrten die SBB die Innenausstattung eines Zuges von 1961 für eine allfällige spätere Rekonstruktion auf. Die betriebsfähige Erhaltung einer Einheit und deren Renovation mit Intérieur und rot-beiger Farbgebung konnte 2003 von der SBB Historic zum Abschluss gebracht werden.

Der Schaffhauser Architekt Walter Henne (1905–1990) gestaltete die Ausstattung mit hoher akustischer und thermischer Isolierung, schwimmenden Böden, Klimaanlage, doppelverglaste Fenstern mit Jalousien, grosszügigen Toiletten und Speisewagen mit Bar (Bild Christian Zellweger)

Walter Henne, architecte schaffhousois (1905–1990), conçut un aménagement grand confort, avec une excellente isolation acoustique et thermique, des planchers flottants, une climatisation, des doubles vitrages garnis de stores, des toilettes spacieuses et un wagon-restaurant-bar (photo Christian Zellweger)



Mobilité effrénée

Les trains TEE pour contrer la concurrence de la route et de l'aviation

Hans-Peter Bärtschi, ARIAS Industriekultur, Winterthur (résumé)

Dans les années 50, la mobilité change profondément. Les Etats débloquent d'importants moyens pour adapter leur réseau routier à la circulation automobile et moderniser les aérodromes. Les investissements consentis pour le chemin de fer ne sont pas prioritaires.

Après-guerre, les dégâts aux lignes de chemins de fer européennes et l'absence de nouveaux trains de luxe avantagent l'aviation. Les premiers avions à réaction font leur apparition en 1952. Zurich se construit un nouvel aéroport à Kloten et réalise, à la suite du vote populaire favorable de 1946, le fameux hangar voûté, aujourd'hui classé monument historique, capable d'accueillir les nouveaux avions à réaction comme la *Caravelle*. Cependant, l'aviation reste un luxe réservé à une élite et aux voyageurs d'affaires.

La Confédération crée en 1954 une commission pour la construction des routes nationales. La votation populaire de 1958, très favorable à la construction de routes nationales, donne le ton d'un essor phénoménal de l'automobile. Le feu vert est donné à quatre décennies de travaux d'aménagement d'autoroutes perfectionnées, dotées d'un réseau d'accès et de sorties très dense. Avec les ouvrages d'art, les 1700 km de routes nationales coûteront cent fois plus cher que prévu. En parallèle, 70000 km de routes cantonales et communales sont aménagés.

Mise en service du TEE, ouvrage pionnier

Pour relever le défi de la concurrence aéronautique et automobile, les CFF soignent leur réseau qui a été amputé de nombreuses lignes de tramways, le modernisent et, surtout, l'électrifient. En 1955, huit pays européens décident d'accélérer les liaisons ferroviaires internationales par la mise en service d'un train très confortable, rouge/crème: le Trans-Europ-Express (TEE) qui peut franchir les frontières sans changer de composition. Les premières rames de TEE sont encore actionnées par des moteurs diesel, mais dès 1961, les CFF mettent en service les premières automotrices Rae TEE II, conçues pour les quatre systèmes de courant utilisés en Europe. Le design et l'aménagement

haut de gamme des TEE leur confèrent une touche d'exclusivité et de luxe et le TEE II, ouvrage pionnier de 1961, marque l'apogée de la technique ferroviaire. Il acquiert une renommée légendaire et séduit de nombreux voyageurs, dont certains sont prestigieux: la reine Elisabeth II et le président italien Sandro Pertini. En 1967, l'acquisition d'un cinquième TEE avec une voiture supplémentaire est nécessaire, et une sixième voiture est ajoutée aux quatre trains en service.

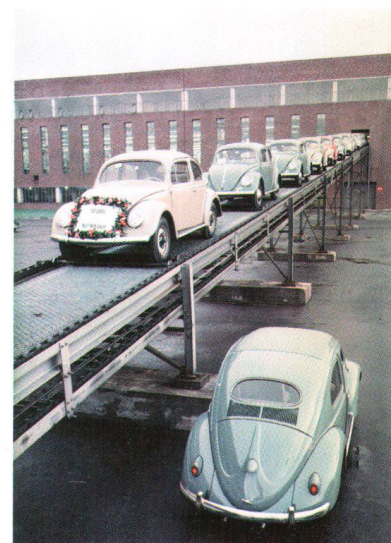
La concurrence des trains moins chers

Vers la fin des années 70, le service TEE se réduit considérablement. Cinq motrices sont mises de côté après dix-sept ans d'exploitation. En 1988, le TEE est reconverti en EuroCity. Sa décoration intérieure est revue par l'architecte Franz Romero, qui aménage des places de



En haut: Dans les années 50, les centres de production VW tournent à plein régime afin de répondre à la demande croissante d'autos (photo Volkswagen société actionnaire). Oben: Die VW-Produktionsstätten liefen in den 50er-Jahren auf Hochtouren, um den stets steigenden Bedarf an Autos zu decken (Bild Volkswagen Aktiengesellschaft)

Gauche: Aéroport de Zurich avec les constructions d'origine de 1953 et quatre avions à réaction Caravelle dont trois de Swissair (carte postale de 1965, coll. H.-P. Bärtschi). Links: Flughafen Zürich mit Ursprungsbauten von 1953 und vier Caravelle-Düsenflugzeugen, drei davon von der Swissair (Postkarte um 1965, Slg. H.-P. Bärtschi)



2^e classe. Il prend une couleur extérieure gris souris. Ce nouveau look est récompensé par le prestigieux prix Brunel Award. En 1994, les services par le Gothard sont supprimés. Il ne subsiste que les relations entre Frasné et Berne, en complément au TGV, qui se terminent en 1999. En 2003, la Fondation pour le patrimoine historique des CFF a achevé la restauration du dernier TEE suisse qui arbore sa robe d'origine (fraise/vanille).