

VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici



Seilbahnen Schweiz
Remontées Mécaniques Suisses
Funivia Svizzera

Höchste Zeit!

Plakatausstellung zu Kursbuch und Fahrplan

15. Januar bis Ende April 2013

Tous les trains:
– Genève-Aéroport–Genève
voir cadre 152
– Cossonay–Lausanne
voir cadre 202

Accès pour chaises roulantes
page 2204

CFF ☎ 0900 300 300 C
depuis le réseau fixe
www.cff.ch

22 Correspondance à Renens VD
avec l'ICN 1511 dp 5 44 pour
Biel/Bienne-Olten-Zürich HB-
St. Gallen
Temps de battement minimaux
Correspondances:
pour la Suisse
France

Die Ausstellung am Dählhölzliweg 12 in Bern ist bis
Ende April 2013 zu den Bürozeiten auch für Externe zugänglich.

Begleitdokumentation zur Plakatausstellung über Kursbuch und Fahrpläne

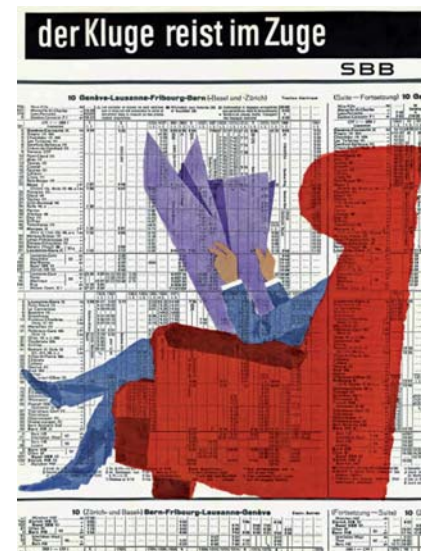
Höchste Zeit!

Die ältesten Bahnplakate der Schweiz sind Fahrplanplakate. Das Werbeplakat für den öV ist somit aus dem Fahrplan heraus entstanden. Viele Jahrzehnte später kehrte sich der Prozess um: Plakate warben für Fahrpläne, im Besonderen fürs Kursbuch, die Fahrplansammlung (Bild 5).

Die gemeinsame Ausstellung von VöV, SBS und SBB Historic zeigt für einmal nicht nur echte Plakate. Und wenn dann nur solche, die das Thema Kursbuch zum Inhalt haben oder, zum Beispiel im Hintergrund, Fahrpläne oder Kursbuchtabellen zeigen. Eine zweite Gruppe unter den 34 Exponaten zeigt Kursbuch-Titelblätter der verschiedenen Dekaden, von Bürklis Pionier-Kursbüchern bis zu den modernen Dreier-Packungen in Blau-Gelb. In der dritten Bildergruppe finden sich frühe, klassische Fahrplanplakate, manchmal mehrjährig verwendbare Poster mit noch freiem Raum für einen aktualisierten Fahrplaneindruck (Bild 24). Und die vierte Gruppe schliesslich visualisiert verschiedene Formen von Spezialfahrplänen, den Systemfahrplan mit seinen schrägen Linien (Bild 7) oder die Netzgrafik mit der Bahn-Schweiz auf einen Blick.

Die hier vorliegende Dokumentation geht noch ein wenig über die Auflistung der gezeigten Bilder hinaus. Sie würdigt ein Stück weit die Geschichte des Kursbuches und der Fahrpläne in der Schweiz als unabdingbares Informationsmittel zwischen Transportsystem und Mensch, eine Art frühes Man-Machine-Interface MMI, wie die Informatiker heute etwas unromantisch sagen.

Dabei ist die Schweiz eins der letzten Länder überhaupt, das öV-Kursbücher herausgibt. Bis zur letzten DB-Kursbuch-Ausgabe von 2007/2008 war die Auflage in Deutschland auf unter 10 000 zurückgegangen. Für die Schweiz werden noch 45 000 gedruckt, neun Mal mehr als von einem mittelmässig erfolgreichen Roman. Das ist allerdings auch nur ein matter Abglanz der goldenen Kursbuchzeiten, zu denen es noch rund 300 000 Kursbücher gab. Um die Expo 02 herum fiel der Wert unter die 100 000er-Marke. Internet, neu Smart-Phones, aber vorher schon der Taktfahrplan, haben die Attraktivität der momentan gut elf Zentimeter hohen Bücherbeige sinken lassen. Nach Auskunft des SBB-Kursbuchexperten Peter Herzog zeigt die Verkaufskurve aber nicht mehr nach unten sondern verläuft praktisch flach. Käme in der Schweiz das Kursbuchende beim Unterschreiten der 10 000er-Limite wie in Deutschland, wäre es also noch nicht ganz «Höchste Zeit!», sondern das Kursbuch bliebe dem öV-System Schweiz vorläufig erhalten.



1. Hans Thöni, 1958



2. Herbert Leupin, 1962



3. Werner Christen, 1962



4. Werner Belmont, 1965



5. Donald Brun, 1972

Orientalist mit kommerziellem Riecher

Was macht eigentlich ein Kursbuch aus? Eine genügende Anzahl öV-Linien mit dem entsprechenden Minimalbuchgewicht? Ist ein Fahrplanheft auch schon ein Kursbuch? Dann hätten schon die deutschen Fürsten zu Thurn und Taxis 1608 Postkutschenkursbücher herausgegeben, oder für die Bahn 1839 die Great Western in England. Aber reicht es denn wenigstens, wenn verschiedene Bahngesellschaften sich zusammenschließen und gemeinsam ihre Fahrpläne veröffentlichen? Auch eher nicht.

Zu einem klassischen Kursbuch gehört, dass die Sammlung der Fahrpläne unternehmensübergreifend, verkehrsmittelübergreifend und mehr oder weniger für ein definiertes Gebiet vollständig ist. Die Schweizer Kursbücher von heute mit ihren Hunderten von Unternehmen, die integriert sind mit Bahn, Bus, Schiff, Trolley, Tram und Seilbahnen, für die ganze Schweiz inklusive Liechtenstein, sind Kursbuchklassiker. Während sich ja noch Österreich im Jahre 2011 schwertat, neben der ÖBB auch die Westbahn ins Kursbuch aufzunehmen, woran dann das gedruckte Kursbuch des östlichen Nachbarlandes definitiv scheiterte.

Aber bevor sie reihum eingestellt wurden, oft nach mehr als hundertjähriger Geschichte, mussten die Kursbücher zuerst einmal entstehen. Das Verdienst fürs erste echte Kursbuch trägt wohl der Deutsche Ulrich Henschel, der 1845 in Frankfurt ein Post- und Eisenbahn-Handbuch herausgab. Kurze Zeit später hiess das Ding dann «Henschel's Telegraph». Sofort heftete sich die Konkurrenz an Henschels Fersen, etwa mit dem «Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Cours-Buch», das 1855 mit dem Marketing-Zusatz «amtliche Ausgabe» herauskam.

Da die Schweiz zehn Jahre nach dem entwickelten Rest Europas mit Eisenbahnen startete, nämlich 1847 mit Baden-Zürich, kam ihr bei den Kursbüchern damals keine Pionierrolle zu. Der Zürcher Buchdrucker und Zeitungsverleger (Friedrich Paul) David Bürkli (1818–1896) legte immerhin neun Jahre nach dem ersten Dampfstoss der Spanisch-Brötlibahn am 1. Juli 1856 ein 32-seitiges Kursbuch hin, bei dem neben verschiedenen Bahngesellschaften auch die Dampfschiff-Kurse berücksichtigt waren. Es trug aber noch nicht den Namen Kursbuch sondern «Fahrtenpläne für Eisenbahnen und Dampfschiffe zur Reise nach, in und aus der Schweiz», was die Zielgruppe umriss: nicht Lokführer und Bahn-Planer, sondern Kunden. Und 32 Seiten genügten auch vollauf, gab es doch auf den ersten Bahnstrecken in der Regel gerade einmal vier tägliche Kurspaare. Die Zahl der Linien war auch noch ziemlich mager, nämlich bis Ende Juni 1856 gerade einmal etwa sechs zusammenhängende, die längsten davon Romanshorn–Zürich und Zürich–St. Gallen mit je etwa 83 Kilometern. Bemerkenswert war immerhin, dass das Design der Fahrplantabellen seither nicht entscheidend geändert hat (Bild 25). Wie heute fanden sich beim Ur-Bürkli die Abfahrtsangaben in schmalen Spalten von oben nach unten. Rechts waren – ebenfalls in Spalten – die Fahrpreise der drei Klassen ausgedruckt. 1856 kostete es von St. Gallen nach Uzwil und zurück in der dritten Klasse CHF 1.15, in der zweiten CHF 1.60 und in der ersten CHF 2.30. Extrafahrten etwa für Sonntag waren in den Fussnoten vermerkt. Der Tagesverdienst eines Vorarbeiters reichte grad, um St. Gallen–Uzwil in der zweiten Klasse retour zu bezahlen. Die Streckenkilometrierung fehlte in den Pionierkursbüchern noch.



Der VöV- Kultur, Politik und Weiterbildung

Kulturelle Events bilden nicht das Kerngeschäft des VöV. Jedes Jahr immerhin veranstaltet er zusammen mit dem Schwesterverband SBS, mit dem er den Overhead und den Direktor teilt, eine Plakatausstellung. Die bisherigen Themen: Zwischen Natur und Technik (Bergbahnplakate zum «Year of the Mountain», 2002), Die Bahn bringt's (Schienengüterverkehrsplakate, 2003) Borromini und Bahnattraktionen (Plakate zu öV-Tarifen, 2005), Wellen, Wind und Werbung (Schiffahrtsplakate, 2006), Brücken für Bahn und Bus (2007), Als die Tourismuswerbung baden ging (Sommertourismusplakate, 2008), Historische Wintersportplakate 1929 bis 1960 (2009), Liniennetzpläne (2010), Der öffentliche Verkehr im Abstimmungskampf (politische Plakate, 2011), Der öffentliche Verkehr zum Ausschneiden (Karton-Modellbaubogen im Plakatformat, 2012).

Die Kernaufgaben des VöV:

- Er vertritt vor allem die politischen Anliegen seiner knapp 140 Mitglieder bei Behörden, im Parlament, bei Dritten;
- Er organisiert oder koordiniert Weiterbildungen wie den öV-Manager oder die Kaderausbildung Gleisbau-Polier;
- Er bildet die Plattform für praktisch alle Anliegen und Diskussionen mittels Tagungen, Fachkommissionen, Workshops und Leitungsorganen wie dem «Strategieausschuss Direkter Verkehr» StAD;
- Er setzt in Zusammenarbeit mit dem BAV technische Standards im öV (Regelwerk Technik Eisenbahnen RTE);
- Er organisiert und koordiniert den Direkten Verkehr DV;
- Er führt die Ombudsstelle öffentlicher Verkehr;
- Er informiert Öffentlichkeit und Behörden über Bedeutung, Anliegen und Probleme des öV Schweiz.

Der VöV wird momentan präsiert von Urs Hanselmann, Mobilis. Im Vorstand sind ausserdem TL, RhB, CGN, BLT, AAR bus+bahn, BLS, Hafenbahnen, ZVV, SOB, Postauto, SBB, MGB, TRAVYS, VBL, VBZ und SZU vertreten. Gemeinsamer Direktor von VöV und SBS ist Ueli Stückelberger.

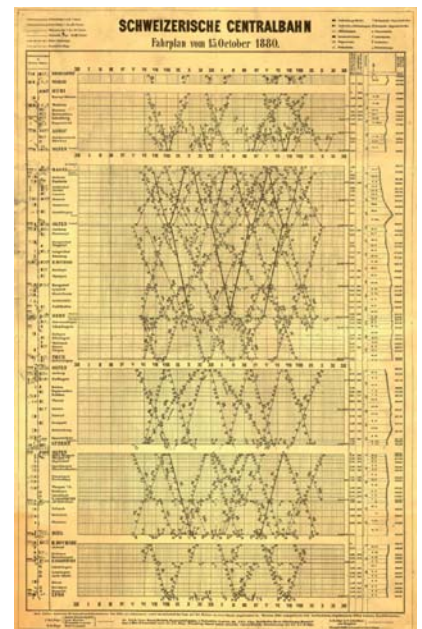
Bürkli war neben seinem Journalisten-Job Lokalpolitiker und sammelte mit Inbrunst Bücher über den Orient. Ein Jahr nach seinem Tode ging seine damals immens grosse Sammlung von 1500 Orientalistik-Büchern, die Mehrheit in arabischer Schrift, an die Zentralbibliothek. Aus heutiger Sicht wirkt es eher merkwürdig, dass sich ein politisch konservativer intensivist mit dem Islam beschäftigte und nebenbei noch rasch das Schweizer Kursbuch erfand.

Kursbücher und Fahrpläne – der Bund mischt mit, das Volk ein bisschen

Die allererste Eisenbahn auf schweizerischen Grund und Boden dampfte schon drei Jahre vor der Spanisch-Brötlibahn von Baden nach Zürich, nämlich 1844 vom Elsass her in Basel. Aber erst 28 Jahre später, 1872, trat ein modernes Eisenbahngesetz in Kraft, das die Grundlage unter anderem für Fahrplanverordnungen bot. Die traten dann erst einmal in ziemlich rascher Folge auf, 1878, 1888, 1899, 1903, 1923 und 1946. Seit diesem Zeitpunkt existiert ein koordiniertes Verfahren über die Herstellung von Fahrplänen und dem Kursbuch über die SBB hinaus. Gemäss dem «Zeittableau für die Fahrplanbearbeitung» in «Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen» dauerte es von den ersten Fahrplan-Vorstudien der SBB bis zur Herausgabe des Kursbuches knapp elf Monate, damals schon. Besonders merkwürdig ist, dass in diesem heute gut sechzigjährigen, fünfbändigen Monumentalwerk, das noch zum letzten Verbands-päckli in einem Militärsanitäts-Eisenbahnwagen alles historisch abhandelt, das Kursbuch ausser in dieser Kurznotiz überhaupt nicht vorkommt.



6. Hans Thöni, 1975



7. Systemfahrplan Centralbahn, 1880



8. anonym, 1884



9. anonym, 1884



10. Johann Weber, 1888



11. anonym, 1889

Dabei regelt der Bund ebenso lange schon die Fahrplanveröffentlichungen durchaus detailliert, ohne allerdings auch heute das Wort «Kursbuch» zu erwähnen. In der Fahrplanverordnung 2009 hält Artikel 10 fest: «Das BAV sorgt für die offizielle Veröffentlichung der Fahrpläne. Es kann diese einem geeigneten Unternehmen übertragen.» Noch immer haben die Kantone im Fahrplanverfahren die «interessierten Kreise» anzuhören, ein Hauch Demokratie im Direkten Verkehr. Der Hauch kommt in der Abfolge der Arbeiten bei der Verordnung irgendwo um den Buchstaben d herum vor: «a. Erstellung des Fernverkehrskonzepts; b. Erstellung der Fahrpläne pro Linie; c. provisorische Trassenzuteilung nach der Netzzugangs-Verordnung ... (NZV); d. Erstellung des Fahrplan-Entwurfs; e. definitive Trassenzuteilung nach NZV; f. Erstellung des definitiven Fahrplans.»

Am Ende dieses Prozesses, bei dem hunderte von Transportunternehmen in der Daten-Kollektion mit unterschiedlichen elektronischen Schnittstellen zu koordinieren sind, steht der Druck des Kursbuches, über Jahrzehnte bei Stämpfli in Bern, heute mit immer schwieriger zu beschaffendem Spezialpapier im Auftrag von Stämpfli in Deutschland. Vor der Umstellung auf die elektronische Datenübermittlung hatte die Kursbuchherstellung eine staatspolitisch interessante Auswirkung auf das betroffene Bundesamt, wie sich Markus Giger erinnert: «Zwischen Februar und April war – etwas übertrieben ausgedrückt – der Briefverkehr des BAV mehr oder weniger lahmgelegt, wenn die beiden Vize-Chefsekretärinnen die Fahrplandaten der RPV-Busse, allerdings ohne Postauto, fürs Kursbuch von Hand abtippen mussten.»

SBB Historic – Stiftung Historisches Erbe der SBB

Bahnfahrt in die Vergangenheit

Die Faszination für die spektakulären Alpenquerungen oder die Entdeckung der Schweiz als Tourismusland hängen unmittelbar mit der Entwicklung der Schweizer Bahnen zusammen. Diese Geschichte zu bewahren und zugänglich zu machen ist Aufgabe von SBB Historic. Die Stiftung betreut eine Bibliothek, das historische Archiv sowie verschiedene Sammlungen. Hier werden die Akten der SBB und Dokumente ihrer Vorgängerbahnen seit dem 19. Jahrhundert aufbewahrt. Besonders wertvoll sind die historischen Fotos, Filme und Videos. Zum Bestand gehören auch eine grosse Plakatsammlung, Kunstwerke und Objekte aus dem Umfeld der Bahn.

Plakatsammlung

Die Plakatsammlung von SBB Historic mit über 3000 Sujets dokumentiert mit einer Zeitspanne von rund 120 Jahren einen wichtigen Bereich der Schweizer Werbegeschichte und stellt ein einmaliges Kulturgut dar. Besonders wertvoll ist ein Spezialbestand der Kunstsammlung von SBB Historic: Viele der Plakate wurden von bekannten Schweizer Künstlern und Grafikern geschaffen. Die Kunstsammlung beinhaltet daher rund 300 Entwürfe und Originalgemälde, die als Grundlage für die Plakate gedient haben und den Entstehungsprozess dokumentieren. Diese wurden vom Werbedienst der SBB aufbewahrt und gesammelt. Ein grosser Teil der Plakatsammlung ist online einsehbar unter www.sbbarchiv.ch. Privatpersonen können Reproduktionen der meisten SBB-Plakate in der gewünschten Grösse bestellen. Informationen unter info@sbbhistoric.ch oder 051 220 22 12.

Bibliothek und Archive

SBB Historic beim Hauptbahnhof Bern ist die Anlaufstelle für Eisenbahn-Enthusiasten und Forscher aus aller Welt und bietet den Rahmen für Ausstellungen und Veranstaltungen. Die Fachbibliothek und die Archive am Bollwerk 12 in Bern sind öffentlich zugänglich:

Montag: 13.30 bis 17.00 Uhr

Dienstag, Mittwoch und Freitag: 09.00 bis 12.00 Uhr und 13.30 bis 17.00 Uhr

Donnerstag: durchgehend 09.00 bis 17.00 Uhr

Museumsnacht Bern 2013

SBB Historic beteiligt sich mit dem Thema «Im Zuge der Zeit» an der 11. Museumsnacht Bern: Freitag, 22. März 2013, zwischen 18.00 bis 02.00 Uhr. Informationen: www.sbbhistoric.ch

Lehrplan Kursbuch – Gegenstrategie im «Töfflialter»

«Die Benützung des öffentlichen Verkehrs bleibt trotz allen Anstrengungen von Seiten der Transportunternehmen eine relativ komplizierte Sache», schrieb 1986 Alf Arnold, der Verfasser der Schulunterrichtshilfe «Öffentlicher Verkehr und Fahrplan-Lesen». «Diese Unterrichtshilfe möchte dazu beitragen, dass diese Schwelle bereits früh übersprungen wird.» Das Resultat: 48 Seiten Unterrichtsmaterial als Lose-Blatt-Sammlung, herausgegeben vom damals noch jungen VCS. Zwar gehörte «Kursbuchlesen» in der Regel zum offiziellen Schulstoff. Aber Lehrerinnen und Lehrer konnten es sich einfach machen und anhand einer Kursbuchseite die wichtigsten Symbole und Gliederungen erklären sowie das Know-how vermitteln, Anschlusszüge zu suchen. Eine Stunde, fertig.

Das VCS-Unterrichtswerk ging deutlich weiter und vermittelte schon so etwas wie einen multimodalen Vergleich. Die Urner Schüler etwa warteten auf dem Schulweg nicht nur auf den Bus sondern auch auf ihre Seilbahn, und auf einer Tabelle konnten die Kinder die täglichen Wege von Vater und Mutter, mit dem Auto, zu Fuss oder dem öV eintragen. Ein Kapitel trug den Titel «Ich nehme lieber das Auto» mit dem Ziel: «Schüler sollten lernen, die Vor- und Nachteile der einzelnen Verkehrsmittel in einem umfassenden Sinne abzuwägen». Im Kernbereich des Werkes lernten die Kids der fünften oder sechsten Klasse aber nicht bloss, was eine senkrechte Wellenlinie neben Schnellzugsabfahrzeiten bedeutete. Sie lernten einen grafischen Fahrplan selbst zu zeichnen (!) und fuhren mit dem Velo einen eigenen entworfenen Lokalfahrplan ab. Am Ende stand die vollständige (Fahr-)Planung einer komplizierten Wunsch-Rundreise, die dann – optional – als Schulreise grad in die Realität umgesetzt wurde.

Didaktischer Hintergrund: Die Schüler sollten von ihrem Fussgängerdasein als Kinder nicht naht- und alternativenlos ins Töfflialter mutieren sondern in der Lage sein, Vorteile, aber auch Hindernisse bei öV-Reisen einzuschätzen. Das Werk lag bestens im Zeitgeist drin. Ein Jahr später lancierte der öV Schweiz mit Bundeshilfe das Hundert-Franken-Halbtaxabo, dessen Nachfrage in kurzer Zeit von 600 000 auf zwei Millionen anstieg. Eine gewaltige Gruppe von Kunden also, für welche die Details des Kursbuchlesens plötzlich wichtig wurden. Und bemerkenswert war auch, dass die Loseblatt-Sammlung schon ein Jahr später auch in Französisch vorlag.

Gewichtiges für den Wanderrucksack

Am 3. Januar 2013 wurde im Regionalzug Linthal-Ziegelbrücke nochmals leibhaftig ein Reisender, ca. 50 Jahre alt, gesichtet, der im 2. Klasse-Abteil eines renovierten Domino-Zuges zwischen heimkehrenden Skifahrern sass, für seinen Begleiter das reale blaue Kursbuch 2013 auspackte und darin etwas nachschlug. Dies während um ihn herum jede Menge Fahrgäste im Smart-Phone twitterten, Mails abfragten, die Wetterprognose für den nächsten Tag im Web suchten oder nachguckten, ob sie rausfänden, auf welchem Perron der Anschlusszug nach Zürich in Ziegelbrücke einfahren sollte.

Der (noch) real existierende On-Trip-Kursbuchbenutzer gehört zu einer aussterbenden Gattung. Aber mehr als ein Jahrhundert dienten die Bürklis, Fretz- und Reka-Fahrpläne oder die offiziellen Kursbücher als gängige Rucksackbegleiter. Die ersten Bürklis wogen noch weniger als ein «Fünfer-Mocken», ein Lutschbonbon für fünf Rappen. 2013 ist nun der vorläufige Gewichtsrekord erreicht: 2.4 Kilo für einen blauen und zwei gelbe Bände, knapp mehr als im bisherigen Rekordjahr 2006.



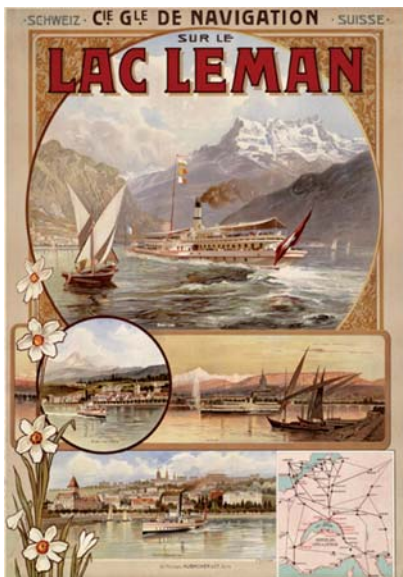
12. Johann Weber, 1890



13. Giuseppe Chiattono, 1895



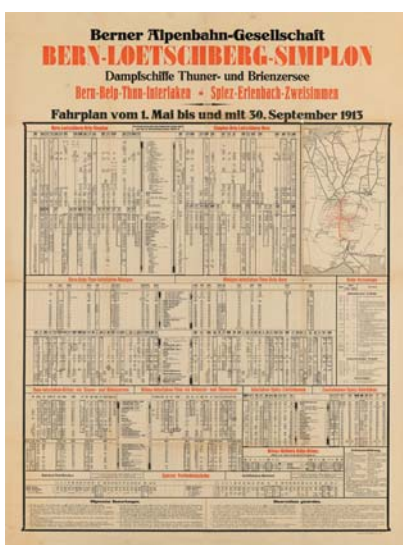
14. Peter Balzer, 1898



15. Anton Reckziegel, 1900



16. anonym, 1906



17. anonym, 1913

Jahr	Gewicht in Gramm	Anmerkung
1856	14	erste Bürkli-Ausgabe, 46 Jahre vor SBB-Gründung
1926	358	seit 1905 «offizielles», nun «amtliches» Kursbuch in einem Band wie 1926, etwas entschlackt
1956	324	
1982	624	Einführung Taktfahrplan, nun «offizielles» Kursbuch
1987	802	je ein Band Bahn/Schiff und Bus
1994	1134	Formatvergrößerung für den Bahn/Schiff-Teil
2006	2330	Bus-Buch kurzfristig im (unbeliebten) DIN A4-Hochformat
2008	2174	Bus-Teil in zwei Bänden, Inhalt wieder entschlackt wie 2008, aber mit mehr Kursen denn je
2013	2400	

Darstellung: Nach Hans Meiner/IGÖV, ergänzt durch hks und SBB Historic

Seit die Fahrplansammlung ein echtes Kursbuch ist, hat das Gewicht also aufs 170-fache zugenommen. Schweizer Rücken hatten es dennoch leichter als deutsche Rücken. Wer das komplette letzte DB-Kursbuch 2007/2008 mit sich führen wollte, schleppte zehn Bände und über sechs Kilo. Die Verteilung der schweren Kursbuch-Packen auf Bahnhöfe und Kioske war und ist übrigens auch in der Schweiz eine logistische Herausforderung.

In Deutschland existieren seit diesem gewichtsmässigen Schlusseffort nur noch Internet-Fahrpläne. All jene, welche über die Jahrzehnte Vergleiche zu Fahrplandichte, Bahnhofsbedienung oder Taktentwicklung anstellen wollen, fürchten wohl nicht ganz zu Unrecht, dass diese Information nicht auf lange Jahre zurück öffentlich leicht zugänglich sein wird. Von der Umständlichkeit des elektronischen «Blätterns» in Werken mit mehreren tausend Seiten ganz abgesehen.

Fahrplan-Fans, von denen es hierzulande immer tausende und darunter viele sehr aufmerksame gab, taten sich meist aber weniger mit dem Gewicht als minimalen Änderungen in Text oder Systematik schwer. Ein entscheidender Moment kam in den neunziger Jahren. Über viele Jahrzehnte hatte das Kursbuch links in der ersten schmalen Spalte die Streckenkilometer angegeben. Mit der Preistabelle im vorderen blassgelben Kursbuchteil war dann rasch nachzuschlagen, was in der zweiten Klasse retour ein volles Billett für 49 bis 51 Kilometer kostete. In diesem Falle 1981 zum Beispiel CHF 16.60. Mit der Eröffnung des Heitersbergtunnels und der Strecke Zürich-Flughafen begann, Jahre nach den Bahnen vor allem in den Bergregionen, auch die SBB wenigstens zurückhaltend ihre Kilometer zu «schrumpfen». Natürlich damit eine abgekürzte Route von Aarau nach Zürich durch den teuer erstellten Heitersberg nicht ungerechterweise preiswerter war als die alte Strecke über Baden-Brugg. Als dann in den neunziger Jahren diese Streckenkilometer aus dem Kursbuch verschwanden, vermuteten die Fans mit Expertenwissen kommende schleichende Tarifierhöhungen vor allem der SBB.

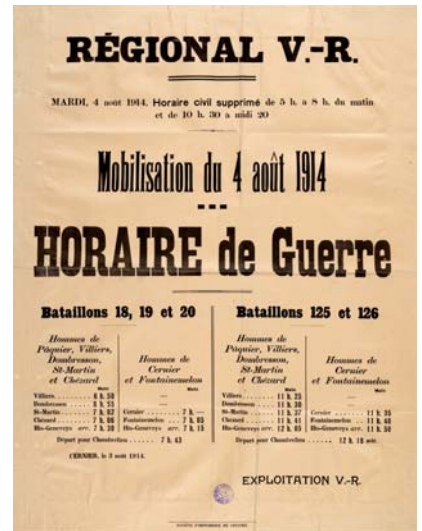
Und tatsächlich hatte das einen Zusammenhang mit dem immer weiteren Auseinanderklaffen der echten Strecken- und der für den Billett-Preis massgebenden Tarifkilometer. Eine fiese SBB-Strategie wie vermutet steckte aber nicht dahinter. BAV-Kursbuch-Experte Markus Giger gibt auch hinterher noch glaubwürdige Entwarnung: «Ich habe damals im Bereich von Fahrplanfeld 111 gewohnt. St. Gallen-Degersheim tauchte dort seit Menschengedenken mit 20 Kilometern auf. Aber seit dem Bau der Bahnlinie war die Strecke immer bloss 15.5 Kilometer lang.»

Fahrplantypen – Nigg, Syfa und Netzgrafik



Foto: F. Pellegrini

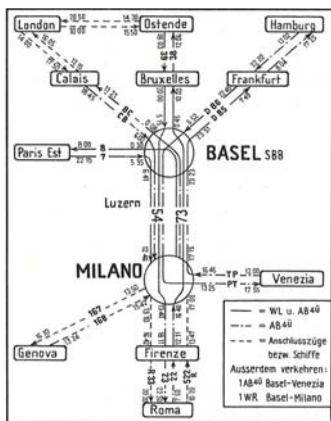
Neben den Tabellen auf sbb.ch, den Kursbuchtabellen und den Linienfahrplänen an den Bushaltestellen begegnet der Kunde momentan am häufigsten den bahnhofspezifischen Aushangfahrplänen, gelb für die Abfahrten, an grösseren Bahnhöfen auch noch weiss für die Ankünfte. Bis vor etwa 20 Jahren waren an kleineren Bahnhöfen auch die Nigg-Abfahrtstabellen aus Aluminium-Ziffern üblich. Vorteil: Kleinere Änderungen konnten auch kurzfristig umgesetzt werden. Bei einigen Seilbahnen kann man die Nigg-Tabellen noch sehen, etwa am Monte San Salvatore.



18. Mobilmachungsfahrplan, 1914

öV-Insider arbeiteten eher mit grafischen Fahrplänen. Die Abkürzung SYFA für den Systemfahrplan ist zwar neueren Datums, aber das Instrument besteht seit über 130 Jahren. Dabei heissen sie in Deutschland und Österreich grafischer, linearer oder Bild-Fahrplan beziehungsweise Weg-Zeit-Diagramm. Auf einer von oben nach unten laufenden Zeitskala werden die Zugsbewegungen als schräge Linien eingetragen. Sie machen vor allem Begegnungen auf der Strecke und Halte augenfällig. Je flacher die schräge Zugslinie verläuft, desto höher ist die Reisegeschwindigkeit. Systemfahrpläne waren in den ersten Bahn-Jahrzehnten oft noch mit zahlreichen Zusatzinformationen angereichert, etwa mit der Gleiszahl an Bahnhöfen oder Bahnhofseinrichtungen (Bild 7).

Neueren Datums scheinen die Netzgrafiken (Bild 26) zu sein. «Scheinen», weil 2002 das Zürcher öV-Planer-Büro sma+ die moderne Form davon entwickelt hat. In dieser Art ist der Taktfahrplan unabdingbare Voraussetzung, weil bei Einfahrten und Ausfahrten von Bahnhöfen die Netzgrafik nur eine Minutenzahl, z.B. .41, angibt und unterstellt, dass dies während mindestens 18 Betriebsstunden gleich bleibt. Was auch annähernd stimmt, allerdings beim ersten und letzten Zug oft nicht mehr zutrifft. Die Netzgrafik ermöglicht auf kleinstem Raum die Darstellung ganzer nationaler Netze. Gleichzeitig verschafft sie einen raschen Überblick über mögliche oder unmögliche schlanke Anschlüsse an Bahnhöfen. Sie ist nicht bahnspezifisch sondern kann sämtliche Verkehrsarten mit Fahrplänen umfassen. In vereinfachter Form existieren Netzgrafiken aber schon länger, wie das Bild über den Fahrplan 1952/1953 für die Verbindungen im Viereck London, Hamburg, Genua und Rom nachweist.



19. Hermann Abegg, 1914



20. Soller, 1916



21. Otto Baumberger, 1923



22. AB, 1928



23. Ernst Emil Schlatter, 1933

Kunst am Buch

Das späte 19. Jahrhundert hatte eine zumindest aus heutiger Sicht ästhetisch äusserst ansprechende Typografiesprache entwickelt. Dieser Ehrgeiz bei der Schriftgestaltung akzentuierte sich bis in die dreissiger Jahre des 20. Jahrhunderts noch geringfügig, stagnierte dann tendenziell und machte vor allem ab den siebziger Jahren überwiegend Banalem und häufig grotesk Hässlichem Platz. Man darf das zum Beispiel an der Bahnhofstrasse in Zermatt betrachten, indem man die heutigen Trash-Leuchtreklamen und den chaotisch schreienden Schriftenmix der Geschäfte und Hotels mit den künstlerisch geschmackvollen Werbetafeln von etwa 1910 vergleicht. Ein scharfer Blick auf die teilweise ausgesucht schönen Schriften der Plakate um die vorletzte Jahrhundertwende bis in die dreissiger Jahre (Beispiele: Bild 15 oder Bild 22) weist dieses hoch entwickelte Sensorium der damaligen Grafiker und Plakatgestalter für Schriften, die beim Publikum offenbar ankamen, nach.

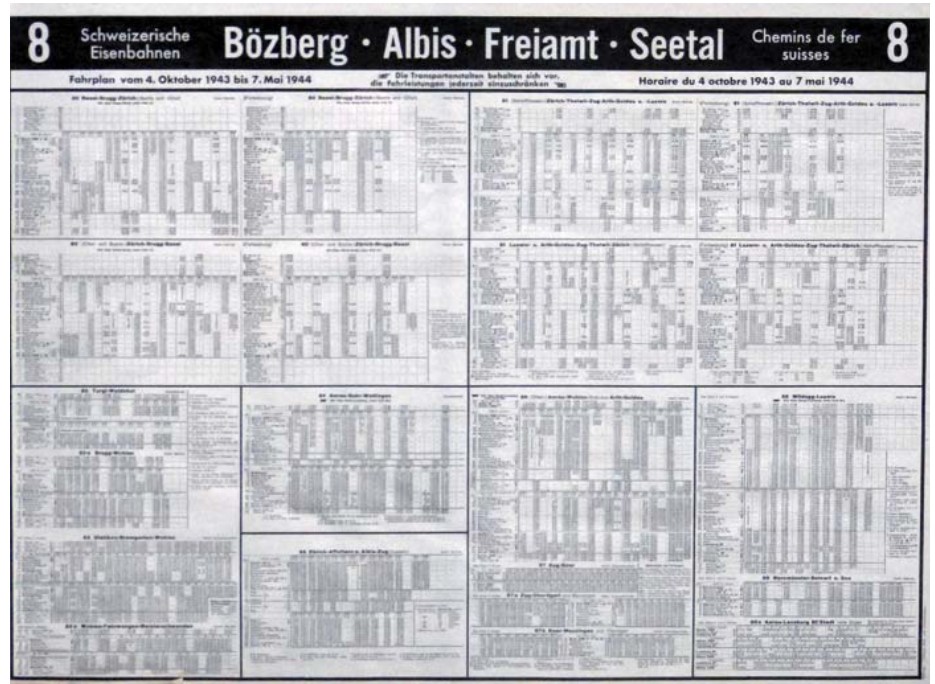
Gemäss diesem Zeitgeist waren die bildlosen Titelblätter der Kursbücher vor dem ersten Weltkrieg zwar infomässig etwas überladen, aber optisch dennoch ansprechend. Auch in der folgenden Phase, als die Kursbücher nicht mehr allein Produkte cleverer Verlage sondern «offiziell» wurden, war ambitionierte Grafik gefragt. Die Kursbücher kamen mit viel Swissness rot-weiss daher, das Schweizerkreuz wie auf einer Bühne mit Girlande umrahmt, die Schrift im Zentrum jugendstil-angehaucht.

1926 war das Kursbuch dann «amtlich» geworden. In Otto Morachs neuer Gestaltung tauchte erstmals ein Symbol-Bild auf: Eine Doppelspur, die sich, aus dem Mittelland kommend, irgendwo in einem Bergtal in der Ferne vor schneeweissem Berner Oberländer Panorama verliert (Bild 29). Typografischer Ehrgeiz war beim Kursbuch noch deutlich in einheitlicher Schrift und einer modischen Outline zu erkennen. Der Bürkli der fünfziger Jahre (Bild 31) zeigte auf dem Cover später auch ein Eisenbahnsymbolbild mit Bergen und Doppelspur, halbnaturalistisch angereichert noch mit Brücke und Tunnel, ein bisschen wie bei der Spielzeugetisenbahn.

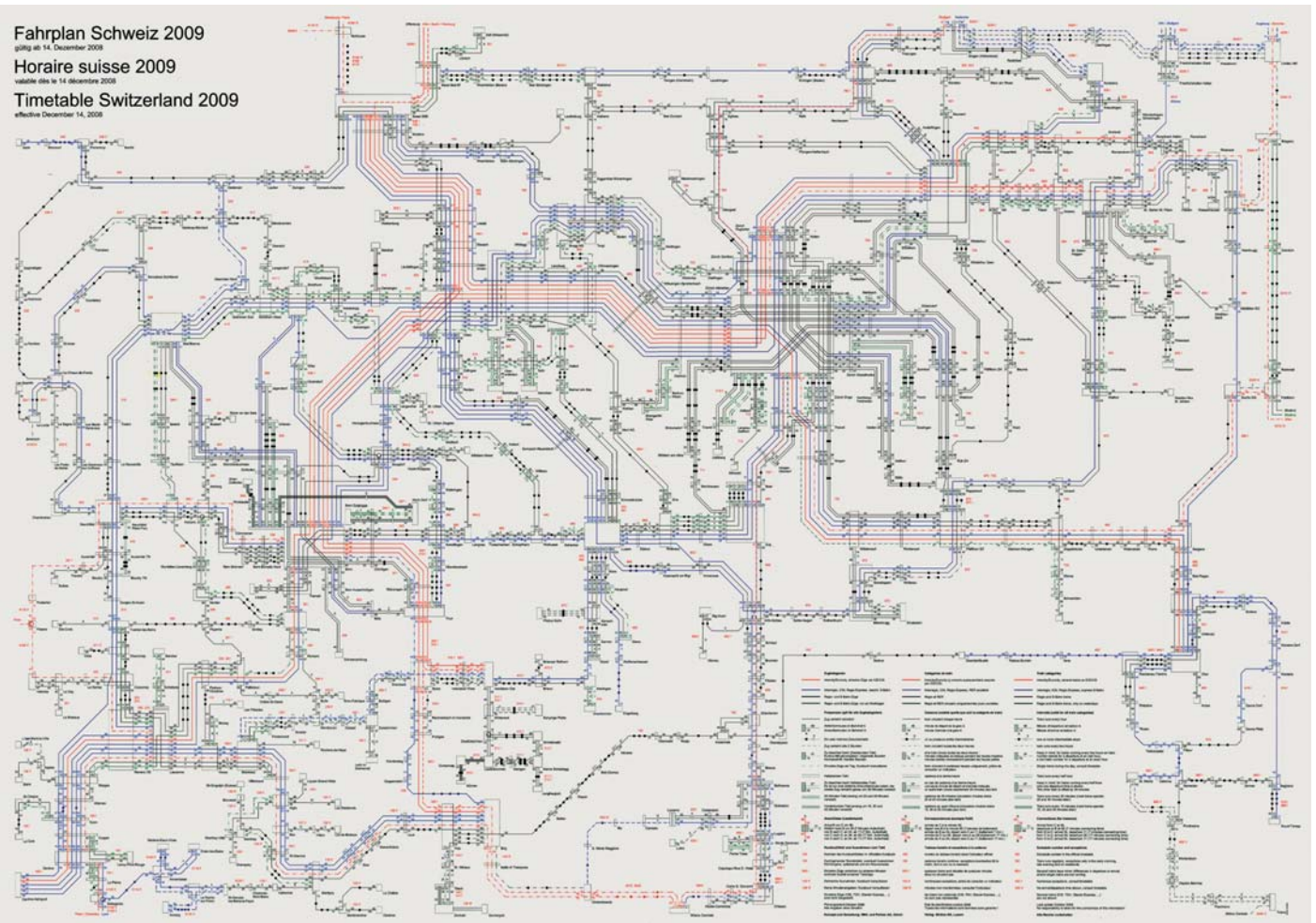
Erst in den sechziger Jahren entfielen die Bilder – vorerst – wieder. Das Titelblatt des immer noch «amtlichen» Kursbuches kam nüchtern, bildlos und ein bisschen langweilig daher, immerhin noch mit Schweizer Kreuz. Erst in der Zeit nach dem Taktfahrplan wurde das Kursbuch-Cover, jetzt wieder einmal «offiziell», bunt, dem hohen Standard der SBB-Plakatkunst angepasst und auch typografisch wiederum feinfühlig daher. Der Clou: Jedes Jahr gestaltete ein anderer renommierter Künstler das Titelbild, ab 1987 zwei, ab 1998 nun sogar drei einzelne Bände. Walter Rudolf Mumprechts Sprachbild-Cover von 1989/1990 ist Legende geworden. Die Ausgabe 2012/2013 zeigt Grafiken von Reini Rühlin. Für das ab 1988 neu gestaltete Kursbuch bekam die Schweiz den Brunel Award, den «Nobelpreis der Eisenbahngestalter».



24. Ernst Emil Schlatter, 1940



25. anonym, 1943



26. Netzgrafik SMA, 2009



27. Bürkli-Kursbuch, 1884/1885



28. Offizielles Kursbuch, 1908

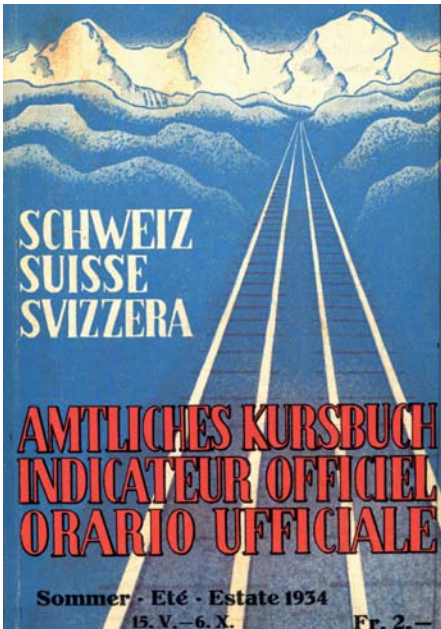
Kleiner und doch besser lesbar

Nicht nur aussen sondern erst recht innen spielten Gestaltung und Schrift immer eine unter Experten leidenschaftlich diskutierte Rolle. Der wichtigste Wechsel ging 1934 über die Bühne. Bis zu diesem Zeitpunkt präsentierten sich die Fahrplantabellen in einer etwa 2.25 Millimeter hohen Antiqua-Schrift, also einer, deren Buchstaben und Zahlen mit Füsschen versehen ist. Deren Drucktypen – man wollte ja nicht jede Ortszeile jedes Jahr neu setzen – hatten sich aber nun nach und nach etwas abgenutzt. Dazu kam, dass über lange Jahre die Minutenzahlen hinter den Stundenzahlen mit oder ohne Unterstreichung auftauchten: Ohne Unterstreichung für die Stunden 1 bis 12 am Morgen, mit Unterstreichung für die Stunden 1 bis 12 am Nachmittag. Bis um 1927 die Stundenzählung in Mitteleuropa einheitlich auf 1 bis 24 festgelegt wurde. Ab diesem Zeitpunkt hätte man die Minutenzahlen nicht mehr (noch) kleiner drucken müssen.

Und genau das änderte man 1934. Die nur noch schwer lesbaren Bonsai-Minutenzahlen machten Normalgrösse-Zahlen Platz, und die alte Antiqua-Schrift mit den demolierten Füsschen wurde durch eine moderne Grotesk-Schrift ohne Füsschen ersetzt, im Fachjargon serifenlos genannt. Und statt wie bisher 2.25 Millimeter gross war die Schrift platzsparend nun noch knapp 1.9 Millimeter hoch. «Einlässliche Prüfungen und psychotechnische Untersuchungen zeigten, dass eine Schrift, die pro Zeile 5 typografische Punkte erfordert, unter gewissen Voraussetzungen ebensogut oder besser lesbar ist als die bisher verwendete 6-Punkte-Schrift», vermeldete das SBB-Nachrichtenblatt Nummer 2/1934. Diese gewissen Voraussetzungen sind bis heute erfüllt, und damit ist die Grotesk-Schrift – im Gegensatz zur Zeitungsschrift – im Kursbuch nach wie vor Standard.

Der Mensch, die Zeit, der Fahrplan und der VÖV

Der europäische und der amerikanische Mensch verdanken die einheitliche Zeitangabe der Bahn, im engeren Sinne der Bahn und dem Fahrplan. Erst weil Bahnen grössere Distanzen in erheblicher Geschwindigkeit durcheilten, wurde es ärgerlich und umständlich, dass nicht nur jedes Land, sondern innerhalb des Landes auch viele Regionen ihre eigene Zeit hatten. 1848, vier Jahre nach der ersten kurzen Bahnlinie in Basel auf Schweizer Boden, tickten noch eine eigene Churer Zeit, aber ebenso eine Berner oder Basler. Zwischen dem Engadin und Genf differierte diese Zeit um 17 Minuten, was lange aber nicht sonderlich störend war, da man ja mehr als einen Tag brauchte, um von der einen Ecke des Landes zur andern zu fahren. Die 1853 eingeführte Schweizer Standardzeit interessierte die Randregionen noch viel Jahre lang nicht.



29. Amtliches Kursbuch, 1934



30. Bürkli-Kursbuch, 1934



31. Bürkli-Kursbuch, 1950

Das wurde richtig lästig, als der internationale Bahnverkehr populär wurde. Noch 1892, hatte die Eisenbahndirektion in Köln festgestellt, wick die Prager Zeit gegenüber derjenigen von Bern positiv um 30 Minuten ab, Rom positiv um 20, Paris negativ um 20, München positiv um 16 und sogar Karlsruhe, fast genau nördlich von Bern gelegen, positiv um 4 Minuten. Um den Bodensee herum regierten fünf verschiedene Zeitregimes. In Paris wichen sogar die Zeiten der verschiedenen Bahnhöfe voneinander ab, je nach Bahngesellschaft. Bequeme Reiseplanung!

Die Amerikaner machten dem als erste definitiv ein Ende. 1883 schufen sie die einheitlichen Stundenzeiten. Elf Jahre später nahm die Centralbahn im Namen des Eisenbahnverbandes, einem Vorläufer des VöV, einen Anlauf. Die Jura-Simplon- und die Jura-Bahnen wollten aber immer noch an der französischen Zeit festhalten. Die Mitteleuropäische Zeit MEZ und die an Frankreich orientierte Genfer Zeit differierten da immerhin um 35 Minuten. Der Föderalismus verlor allerdings diese letzte Zeitschlacht, sodass seit 1894 die Schweizer Uhren endlich gleich ticken und die Bahnen auf Umrechnungschaos verzichten dürfen. Und am Ende hatte der frühe VöV an der Perfektion der Zeiteinteilung, des Fahrplans und des Kursbuches sogar auch noch einen klitzekleine Anteil.

Hans Kaspar Schiesser, VöV



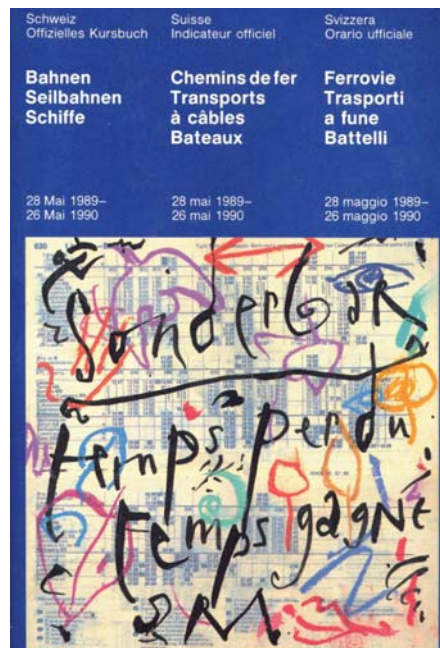
32. Amtliches Kursbuch, 1960

Mit besonderem Dank an:

- SBB Historic (vor allem Barbara Imboden)
- Werner Neuhaus (mit seinem phänomenalen Zeitschriftenartikel-Archiv)
- Markus Giger/BAV
- Peter Herzog/SBB

Literatur

- Alf Arnold: Öffentlicher Verkehr und Fahrplan-Lesen – eine Unterrichtshilfe des VCS; Herzogenbuchsee, 1986
- Anonym: Umgestaltung des amtlichen Kursbuches und des allgemeinen schweizerischen Plakatsfahrplans; in SBB-Nachrichtenblatt 2/1934
- Camartin Iso: Der Kluge reist im Zuge – Hundert Jahre SBB; Zürich, 2001
- Müllener, Samuel: Der Fahrplan; in: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947, vierter Band; Frauenfeld, 1955
- Reitz, Carl: Hundert Jahre Kursbuch Bürkli; in: Der öffentliche Verkehr 11/1955
- Ritzau, Hans-Joachim: Kursbücher – Spiegel ihrer Zeit; Pürgen/D, 1994
- Stäubli, Paul: Die Fahrplanzeit im Laufe der Zeit; in SBB-Nachrichtenblatt 56/1979



33. Offizielles Kursbuch, 1989/1990



34. Bahnhofaushang Kursbuch, 1991/1992

Sponsoring



rubmedia
Druckerei | Verlag | Zeitschriften | Medienlogistik

Impressum

Träger der Ausstellung: VöV, SBS und SBB Historic
Zusammenstellung: Hans Kaspar Schiesser, Barbara Imboden
Quellen der Plakate: BLS AG, Museum für Gestaltung Zürich, SBB Historic,
Verkehrshaus der Schweiz Luzern
Layout: Rahel Bisesti

Bern, Januar 2013

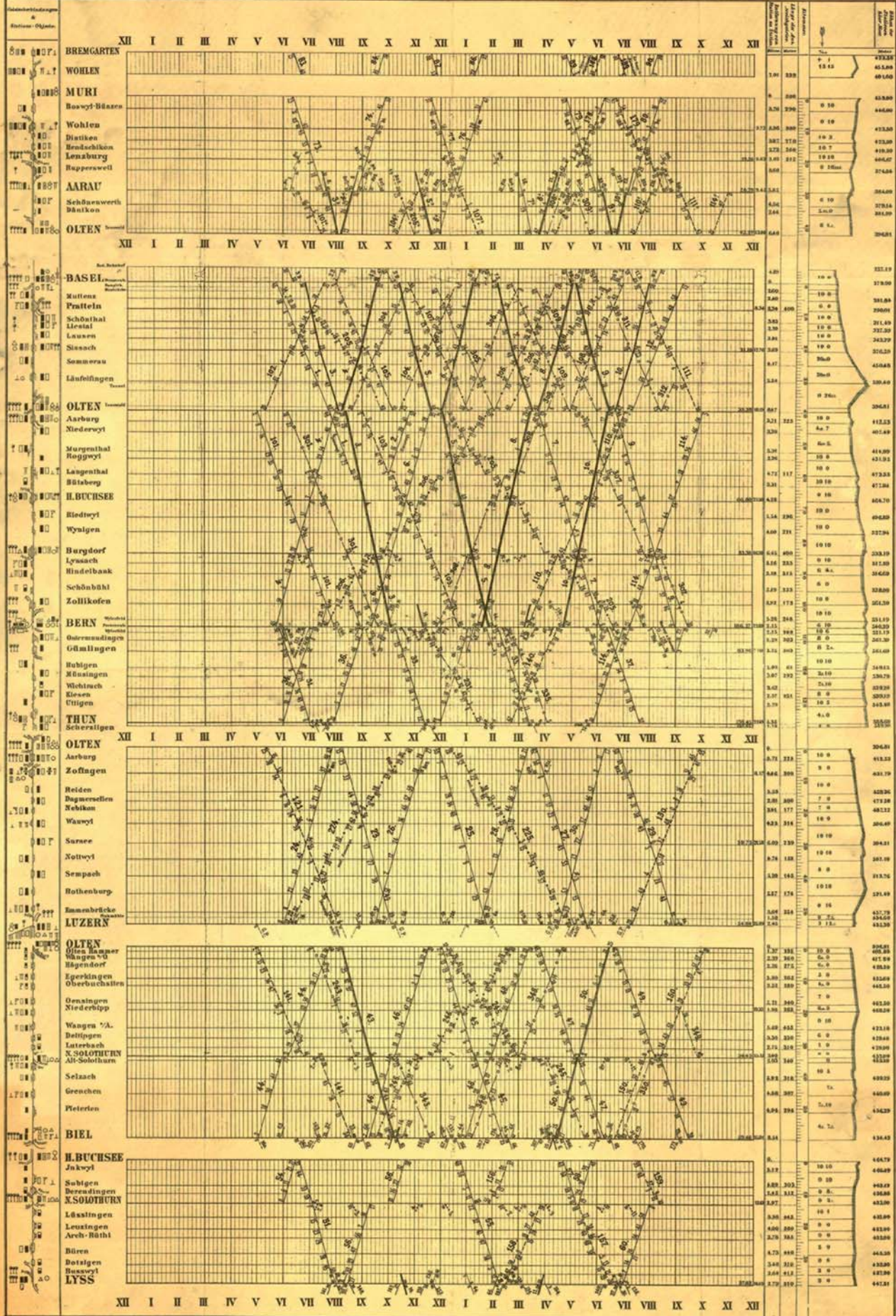
Dählhölzliweg 12, 3000 Bern 6, Tel. +41 (0)31 359 23 23
www.voev.ch, info@voev.ch

SCHWEIZERISCHE CENTRALBAHN

Fahrplan vom 15. October 1880.

- Scherzige I. & II. Class.
- Scherzige I. & II. Class.
- Personenzüge I. & II. Class.
- Gemischte Züge I. & II. Class.
- Reine Güterzüge
- Personenzüge
- Personenzüge

- Aufschlagsgüter
- Aufsch. Güter & Güterzüge
- Güterzüge
- Locomotiven
- Waggons
- Rehbühnen
- △ Mechanische-Signalarbeiten
- △ Elektrische-Signalarbeiten
- △ Wasserstationen
- △ Schranken
- △ Drehbühnen
- △ Rehbühnen



Zwei Ziffern bedeuten die Ankunft, die dritte die Abfahrtszeit, wobei der Aufenthalt des Zugs auf der Station zu einer Minute angenommen ist. Wo keine Ziffer angegeben ist, wird durchgehenden, eingekreisten Ziffern bedeuere Durchfahrteszeit.

J.B.L. Züge: Basel, Pratteln, Huppenwil, Aarau & Finkwäldle - Luzern, die J.B.L. Züge: Zollikofen, Bern, Gmündingen, Busswil, Ipa & Biel - Kreuzenstadt, sowie die A.L. Züge: St. Ludwig - Basel haben dieselbe conventioneelle Bezeichnung wie die S.C.B. Züge.

K. H. Züge in N. Solothurn & Burgdorf.

Dampfschiffe in Luzern & Scherzigen.