

100 Jahre SBB im Spiegel der Briefmarke



ZNr. 191



ZNr. 192



ZNr. 193



ZNr. 668/669

Ein gelber und ein roter Faden verspinnen sich, wenn die Geschichte der Schweizerischen Bundesbahnen im Briefmarkenalbum gespiegelt wird. Das kleine Bildformat verlangt vom Gestalter der Marke, den Inhalt zu beschränken und generalisiert darzustellen. Die Sujets der Schweizer Briefmarken mit einem SBB-Bezug lassen sich auf verschiedene Weise gruppieren. Genau das tun die Markensammler, wenn sie die kleinen Kunstwerke nach Markenmotiven ordnen: z. B. Personen, Landschaften, Brücken, Tunnel, Fahrzeuge usw.

Alle in den letzten 100 Jahren herausgegebenen Schweizer Briefmarken dürften als Frankatur auf Briefen und Paketen durch die SBB ihrem Ziel entgegengefahren worden sein. So gesehen, waren alle Briefmarken SBB-tauglich.

Die Ausgaben, die speziell den SBB, ihrer Geschichte und ihren Errungenschaften gewidmet waren, sind überschaubar. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit sind hier einige vorgestellt.

Autor:
Hans G. Wägli, Grafenried

Hintergrundfotos:
© SBB A. D. Boillat

Persönlichkeiten

Die Reihe der Eisenbahn-Briefmarken mit direktem SBB-Bezug beginnt mit Gesichtern. Zum Jubiläum «50 Jahre Gotthardbahn» sind 1932 drei Porträtmarken mit bedeutenden Persönlichkeiten erschienen.

Der autodidakte Ingenieur und Bauunternehmer Louis Favre (1826–1879) ZNr. 191 verlor als Erbauer des Gotthardtunnels nicht nur sein Leben, sondern auch sein Vermögen. Die Gotthardbahn-Direktion sprach später aus freien Stücken der verarmten Tochter Favres, Frau Henriette Hava-Favre in Paris, eine Rente von jährlich Fr. 10 000.– auf Lebzeiten zu. Nach der Verstaatlichung der Gotthardbahn im Jahre 1909 kamen die SBB noch drei



ZNr. 196



ZNr. 198



ZNr. 200



ZNr. 298



ZNr. 302



ZNr. 816

Jahre lang dieser Pflicht nach, bis Frau Hava 1912 in Paris verstarb.

Das Andenken an Favre und die weiteren 198 Opfer des Tunnelbaus zwischen Göschenen und Airolo hat der Tessiner Bildhauer Vincenzo Vela (1820–1891) 1883 in einem eindrücklichen Relief festgehalten, das erst ein halbes Jahrhundert später, 1932 in Airolo, aufgestellt und enthüllt worden ist. Nach weiteren 50 Jahren schmückte sein Werk den Zwischensteg **ZNr. 668/669** ohne Frankaturwert auf dem Kleinbogen, den die Schweizerische Post zum 100-Jahr-Jubiläum der Gotthardbahn herausbrachte.

Erster Präsident der Gotthardbahn war Alfred Escher (1819–1882) **ZNr. 192**.

Der Gründer der Schweizerischen Kreditanstalt amte als Zürcher Regierungspräsident und Präsident der Schweizerischen Nordostbahn. Als Nationalratspräsident der Schweiz sorgte Escher dafür, dass sich der junge Bundesstaat mit dem neuen Verkehrsmittel Eisenbahn beschäftigte: «Die Schweiz droht umfahren zu werden und in der Zukunft das traurige Bild einer Einsiedelei abzugeben!» Bei der Behandlung des in der Folge ausgearbeiteten Eisenbahngesetzes brachte er mit Erfolg den Minderheitsantrag ein, der den Eisenbahnbau und -betrieb der Privattätigkeit und die Konzessionserteilung den Kantonen überlassen wollte. Eschers Politik verzögerte im Juli 1852 die Bildung der SBB um rund 50 Jahre.

Emil Welti (1825–1899) **ZNr. 193** kämpfte als Ständerat für die Gotthardbahn und stand danach als Bundesrat und dessen Präsident mehrmals dem Post- und Eisenbahndepartement vor. Dabei trat er vehement für die Verstaatlichung der wichtigsten Privatbahnen ein. Das Eisenbahngesetz von 1872 übertrug die Konzessionshoheit von den Kantonen auf den Bund und schuf die Grundlage für den am 20. Februar 1898 mit grossem Volksmehr beschlossenen Rückkauf der grossen Privatbahnen.



ZNr. 325



ZNr. 329



ZNr. 385



ZNr. 668



ZNr. 669



ZNr. 746

Eisenbahnlandschaften

Ab 1934 trug die 10-Rappen-Marke **ZNr. 196** das Bild von Schloss Chillon mit den Dents-du-Midi im Hintergrund. Damit rückte die SBB-Linie Lausanne–Villeneuve zu Marken-Ehren auf. Sie wurde 1861 von der Ouest-Suisse-Gesellschaft erbaut, 1891 mit dem zweiten Gleis ergänzt, 1903 Teil der SBB und ab 1906 vom Simplon-Express von und nach Milano befahren. Mit dem Bau der Mont-d'Or-Linie 1915 rückte Paris näher an Lausanne, und 1984 wertete der TGV die Verbindung über Dijon–Vallorbe nach Lausanne weiter auf. Im Winter stösst ein «TGV des Neiges» via Chillon bis Brig vor und erschliesst so den Bewohnern der Seine-Stadt die Pisten des Wallis für den Skisport.

Auf der 20er-Marke **ZNr. 198** ist ein Ausschnitt aus der Gotthard-Südrampe, nämlich die grossartige Anlage in der Biaschina-Schlucht oberhalb von Giornico, abgebildet. Durch zwei Kehrtunnel, Travi (1547 m) und Pianotondo (1508 m), und das im 300 m-Radius geschwungene Pianotondo-Viadukt (111 m lang, neun Bogen) auf der obersten Stufe, überwindet die Gotthardbahn rund 80 Höhenmeter.

Brücken

Die dritte Marke von 1934, jene zu 30 Rappen **ZNr. 200**, gibt die steinerne Bogenbrücke über den Rheinfall wieder. Sie ist im wasserarmen Winter 1855/1856 von der Rheinfallbahn erbaut worden. Ihre zehn Bogen sind fundationsbedingt ungleich. In Betrieb genommen hat sie die 1902 verstaatlichte Schweizerische Nordostbahn 1857.

Weitere SBB-Brücken erschienen 1949 auf Briefmarken. Auf jener zu 5 Rappen **ZNr. 298** sind gleich vier Bauwerke zu sehen, und zwar am Sittertobel bei St. Gallen-Bruggen. Überragt von der Krätzerbrücke sind die sechs bis zu 30 m weit gespannten Bogen des 191 m langen SBB-Viadukts dargestellt, einge-



ZNr. 34



ZNr. 35



ZNr. 36



ZNr. 37



ZNr. 786

rahmt von der alten, tiefer gelegenen Gmünder-Tobel-Strassenbrücke und dem 100 m über Grund schwebenden Gitterbalken des Viadukts der Bodensee-Toggenburgbahn, der als höchste Eisenbahnbrücke im Lande gilt.

Die Marke zu 25 Rappen **ZNr. 302** illustriert die Ponte-Diga, die zwischen Melide und Bissone den Lago di Lugano oder Verbano quert. Das Aussehen des 1847 erbauten, 817 m langen Damms mit Brücke hat seither gewaltig geändert. Erbauer des ursprünglichen Bauwerks war Kantonsingenieur Pasquale Lucchini (1798–1892), einer der ersten Befürworter und Kämpfer für den Gotthardbahngedanken. Sein Enkel, Cesare Lucchini (1885–1965) trat 1908 in

die Dienste der Gotthardbahn-Gesellschaft und durchlief eine grosse Karriere, die er 1949 bis 1951 mit der Übernahme des Präsidiums der Generaldirektion der SBB krönte.

Nochmals 1991 wählte die Schweizerische Post eine SBB-Brücke als Markensujet: Für 80 Rappen **ZNr. 816** erhielten Sammler ein Bild der 236 m langen, geschwungenen Gitterbrücke über die Aare zwischen Koblenz und Felsenau AG. Die im Bogen liegenden fünf Brückenfelder zu 47,83 m werden seit Ende Mai 1994 nur mehr von Güterzügen befahren.

Tunnels

Zum 50-Jahr-Jubiläum des von den SBB vollendeten Simplontunnels (blieb bis 1982 längster Eisenbahntunnel der Erde) erschien 1956 eine 10-Rappen-Marke **ZNr. 325**. Darauf sind die Portale der beiden Röhren zu erkennen.

Während ein von einer Wappenlokomotive Ae 6/6 (1952–1966, 4300 kW oder 5830 PS, V/max 125 km/h) geführter Zug den als Lüftungsstollen erbauten und erst 1921 befahrbar gewordenen Tunnel II verlässt, verdeutlicht das Portal des 1906 vollendeten Tunnels I (Portal links) das hier erstmals angewendete Zweiröhrensystem.

Von den rund 19,8 km langen Tunnelröhren liegen knapp 9,1 km in der Schweiz. Die Grenze zwischen den SBB



und den italienischen Staatsbahnen befindet sich 11 km weiter in Iselle auf italienischem Territorium.

Und wieder war es die Biaschina und nochmals die Wappenlokomotive Ae 6/6, die als Motive dienten, als die Post 1957 das 75-Jahr-Jubiläum der Gotthardlinie mit einer Briefmarke **ZNr. 329** würdigte. Ein Zug verlässt den Travi-Kehrtunnel. Die Wahl dieser Stelle bei Giornico hat auch symbolische Bedeutung, bricht doch für den südwärts Reisenden in dieser Gemeinde die Italianità erst richtig durch: Neben Kastanien und Trauben gedeihen hier die höchstgelegenen Feigenbäume.

Fahrzeuge

Fünf Jahre später, am 19. März 1962, kommen die SBB erneut zu Markenerhonen **ZNr. 385**, und zwar mit dem für alle in Europa gebräuchlichen Stromsysteme tauglichen elektrischen TEE-Zug. Die zunächst in vier Exemplaren gebauten fünfteiligen Allstromzüge wurden 1966 um einen Wagen verlängert und die Flotte 1967 mit einem fünften baugleichen Zug ergänzt (2310 kW oder 3143 PS, V/max 160 km/h, 126–168 Sitzplätze). Vor dem Hintergrund der Umriss Europas wird der Stolz des Landes auf seine SBB sichtbar.

Noch einmal, und zwar zum 100. Geburtstag, kam die Gotthardlinie zu einer Würdigung auf Briefmarken. Zwei

Sujets schmückten Wertzeichen zu je 40 Rappen **ZNr. 668/669**. Erstens die Gotthard-Dampflokomotive C 4/5, erbaut 1906 für den Vorspanndienst am Berg (993 kW oder 1350 PS, V/max 65 km/h), und zweitens die elektrische Hochleistungslokomotive Re 6/6 von 1972–1980 (7802 kW oder 10 611 PS, V/max 140 km/h). Beide Bilder auf violetterm Grund waren in je fünf Zeilen als Teil eines Kleinbogens durch den weiter oben erwähnten Zwischensteg verbunden.

Zwei Netzergänzungen bescherten den SBB nochmals Marken mit Fahrzeug-Sujets: 1987 begrüßte eine 90er Marke **ZNr. 746** mit dem Titel «Liaison CFF Genève Aéroport» den Flughafenanschluss der Westschweiz. Das Bild zeigt



eine startende Boeing 747 und unmittelbar darunter den ankommenden InterCity mit Re 4/4 IV-Lokomotive und Einheitswagen IV. Diese Lokomotiven (4960 kW oder 6750 PS, V/max 160 km/h) waren eigentliche Vorboten der Bahn 2000, wurden aber nie in Serie gebaut.

1990 war es die Inbetriebnahme der S-Bahn Zürich, die den ersten SBB-Doppelstockzug als Markenbild verbreiten half **ZNr. 786**. Dargestellt war dieser Zug doppelt: Während oben die nur einseitig mit einem Führerstand versehene Lokomotive mit dem ersten Wagen ankommt, verschwindet unten der Steuerwagen mit dem anderen Führerstand einer zweiten dieser vierteiligen und je 100 m langen Einheiten. Treffend

macht diese Darstellung sichtbar, wie stark das Angebot verdichtet wurde. Nicht selten ist es im S-Bahnhof Zürich unter der Museumstrasse oder in Zürich Stadelhofen so, dass der nächste Zug schon einfährt, während der erste zur Weiterfahrt aufbricht.

Vierer-Serie

Zum 100. Geburtstag der SBB erscheint die vierte Vierer-Serie von Eisenbahnmarken der Schweizerischen Post. Diese Ehre wurde bisher nur den Schweizer Bahnen insgesamt zuteil, und zwar 1947 zum 100-Jahr-Jubiläum gleich zweimal und 1997 zum 150-Jahr-Jubiläum ein drittes Mal. Die Bundesfeiermarken (Pro Patria) **ZNr. 34-37** zeigen eine Gruppe Kramper (Gleismonteure) bei der Arbeit

und die Bahnhöfe von Rorschach und Lünen-Castiel und Flüelen. Wie bei den neuen SBB-Marken dominierten Fahrzeuge im Bild. Während 1947 die PTT-Serie **ZNr. 277-280** neben der Spanisch-Brötli-Bahn, der grössten und jüngsten SBB-Gotthard-Dampflokomotive C 5/6 und der als stärkster Lokomotive der Welt gefeierten Landi-Lokomotive noch ein Bild einem dem vierspürigen Berner Lorraine-Viadukt nachempfundenem Brückenbauwerk mit einem Güter- und einem Reisezug zeigte, veranschaulichten die Marken von 1997 **ZNr. 909-912** zusätzlich die Kleidermode der dargestellten Epochen vom Biedermeier über die Charleston-Jahre und die Zeit der Wirtschaftskrise bis zur Neuzeit.



Beleg aus der Sammlung
Heinz Bürki, Ittigen

SBB-Philatelie, schon seit 101 Jahren
Besondere Aktivitäten und Initiativen gingen immer wieder aus Sammlerkreisen hervor. Schon ein Jahr bevor die SBB selber eine Bahnlinie betrieben, veranlassten Private einen Ersttagsbrief, als in der Neujahrsnacht der Nachtzug Zürich-Bern in Aarau Mitternacht überschritt und von da an auf Rechnung des Bundes weiter fuhr. An Bord der Postambulanz reiste auch ein Sack Sonderumschläge mit Vordruck «Erster

Zug der Schweiz. Bundesbahnen», versehen mit der noch bis Mitternacht zur Frankatur gültigen Jubiläumsmarke des Weltpostvereins, gestempelt in Aarau am 31.XII.00. Ferner sind gleiche Umschläge erhalten, die der Fahr-Postkondukteur Rudolf Käser (1850–1906) aus Aarau stempelte, als er den Postwagen dieses Zuges bediente: «AMBULANT 1.1.01». Seither haben Briefmarkensammler, vor allem die in der «Eisenbahner

Philatelisten-Vereinigung*» zusammengeschlossenen Philatelisten, immer wieder Sonderumschläge, Maximumkarten und Abstempelungen, Sonderstempel und Werbeflaggen initiiert und betreut und sich darüber hinaus auch regelmässig an besonderen Briefmarken-Ausstellungen und -Börsen beteiligt.

* Zentralpräsident:
Valentin Bur, Stutzweg 20, 4434 Hölstein