Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 116 (1998)
Heft: 3/4

Artikel: Food im Zug
Autor: Sonderegger, Christina
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-79447

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: 13.07.2025

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

Christina Sonderegger, Zürich

Food im Zug

Die mobile Esskultur ist Teil unseres Lebensrhythmus geworden. Im folgenden seien die Stationen der Entwicklung von den Speisewagen über die «fliegenden Buffets», den sogenannten Minibars, bis in jüngster Zeit zu den Railbars in Schweizer Zügen nachgezeichnet.

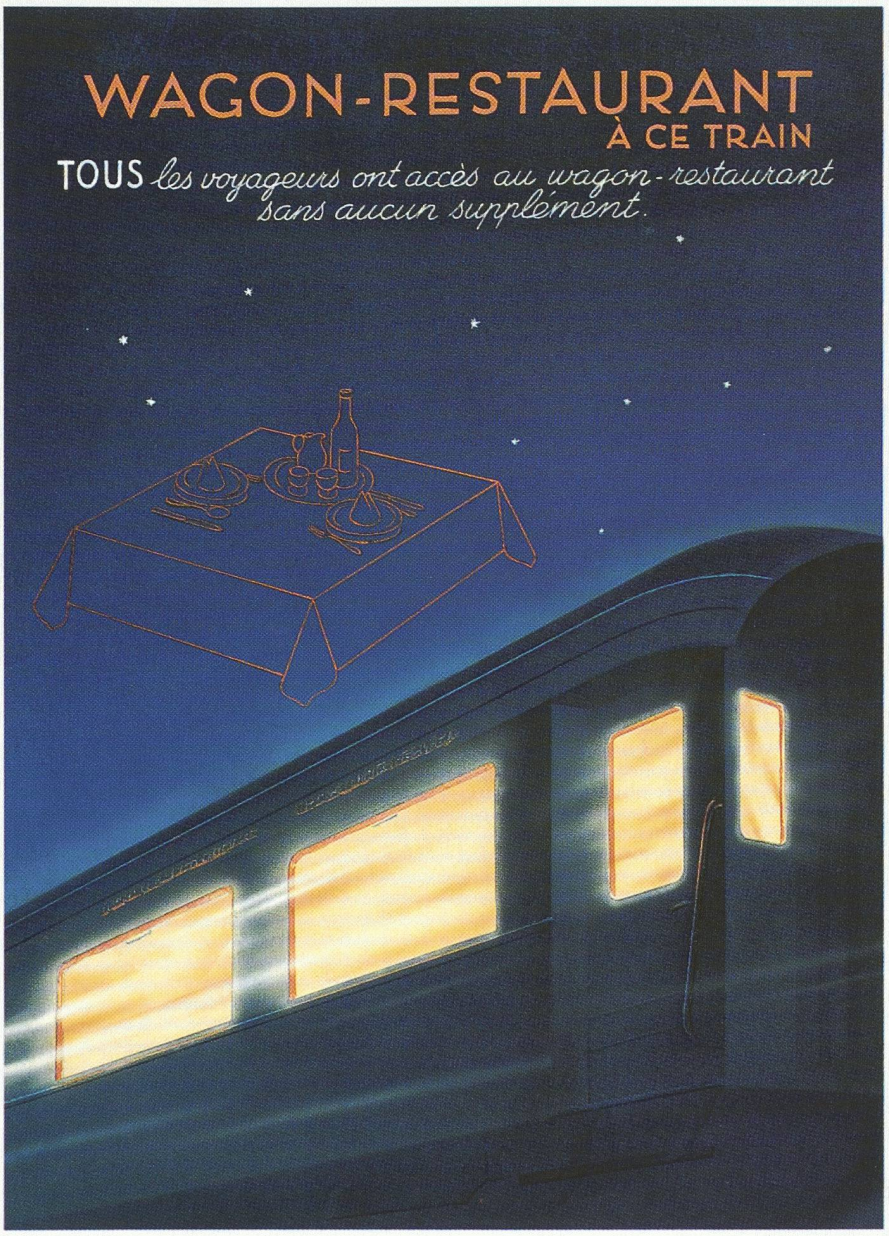
Speisen beim Reisen: Aus SBB wird Ess-BB (Bild: Publizitätsdienst SBB, Onorio Mansutti, 1971)

Essgewohnheiten und Tafelsitten sind Ausdruck des gesellschaftlichen Lebens, sich wandelnder Normen und Mentalitäten. Das zunehmende Verschwinden des gemeinsamen Mittagstisches ist eines von vielen Phänomenen. Die Ursachen dafür sind vielfältig. Zum einen sind sie in der Arbeits- und Lebensstruktur der Industriegesellschaft zu finden, und zum andern beeinflussen die Automatisierung der Nahrungsmittelproduktion, die Ausdehnung der Freizeitkultur sowie eine uneingeschränkte Mobilität unser Essverhalten.

Die Industrialisierung brachte eine einschneidende Umstellung im Lebensrhythmus und somit im Ernährungsverhalten und Mahlzeitensystem mit sich: Die Trennung von Arbeits- und Wohnort, die Unterordnung der eigenen Bedürfnisse unter den Rhythmus von Arbeitgeber und Maschine bewirkten kurze Essenspausen; ein Umstand, der nicht allein für die Zeit der Frühindustrialisierung charakteristisch war. Auch heute wird aus Zeitersparnis oft das Essen in den Arbeitsprozess integriert, schnell in Kantinen zu sich genommen oder, wo diese nicht vorhanden sind, in der Öffentlichkeit verzehrt. Geräte wie der Essensträger, ein tragbares Koch- und Essgeschirr, waren noch in diesem Jahrhundert in gewissen Arbeiterschichten verbreitet. Schnell, öffentlich, ambulant sind Kennzeichen dieser Art von Nahrungsaufnahme.

Die Verfügbarkeit von Essen ist zur Selbstverständlichkeit geworden. Die Nahrungsmittelindustrie ermöglicht die Verpflegung rund um die Uhr. Gegessen wird nicht mehr in geschlossenen Lokalen, sondern unterwegs, im Gehen und Stehen. In Ballungszentren oder an Verkehrsknotenpunkten halten Schnellimbissbuden und Kioske fast rund um die Uhr warme und kalte Speisen bereit. Unter Convenience-Food werden nicht nur die in Aluminiumschalen verpackten, aufwärmbaren TV-Dinners aus den USA verstanden, sondern auch alle abgepackten Kleinigkeiten, die eine ortsunabhängige Ver-

Porzellan und schweres Tafelsilber zeugen von vergangener Esskultur im Speisewagen (Bild: undatiert, Archiv SSG Olten)



Speisewagen und Schlafwagen waren lange Zeit von einem Hauch von Luxus und Exklusivität umgeben (Bild: undat. Lithografie, Haefeli & Co Art Graphiques, La Chaux-de-Fonds)

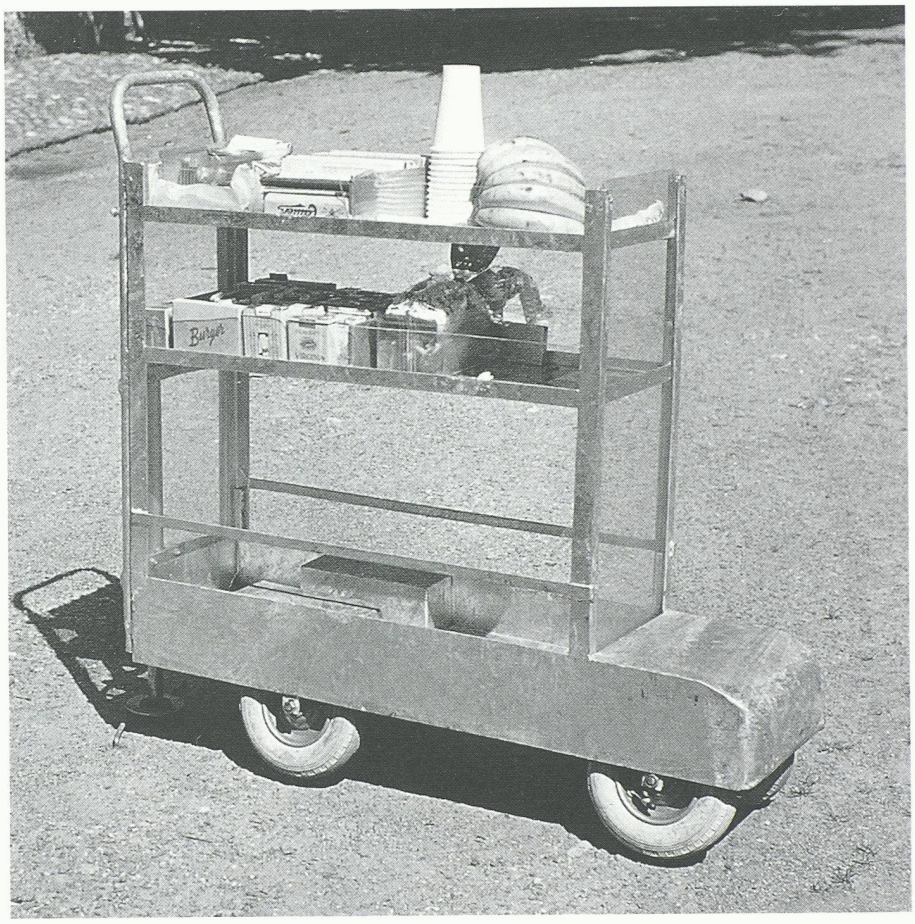
pflegung erst ermöglichen. Am Beispiel der Eisenbahn lässt sich der Bedeutungswandel des mobilen Essens exemplarisch veranschaulichen. Der Speisewagen als geschlossener Konsumationsraum mit seinen einzelnen Tischen kommt dem traditionellen «Kommunikationsmodell» Mittagstisch noch nahe, obwohl es sich um einen öffentlichen Raum handelt. Zu Beginn der Eisenbahnkultur stand er für Komfort und Luxus schlechthin und war somit nur für eine bestimmte (betuchte) Bevölkerungsschicht erschwinglich.

Immer mehr bedeutet aber die Möglichkeit, sich während einer Zugsfahrt zu verköstigen, in erster Linie Zeitgewinn. Gleichzeitig wirkt sich die demografische Veränderung der Passagierstruktur nachhaltig auf die Bewirtschaftung in der Eisenbahn aus. Der eilige Pendler nimmt sich keine Zeit für eine Mahlzeit im Speisewagen, sondern bevorzugt den Snack am Sitzplatz. Wiederum ist der Verpflegungsservice auf Rädern dementsprechend ein Spiegelbild der sich ändernden Reise-Essgewohnheiten: Luxuriöse Speisewagen, fliegende Buffets und gekühlte Railbars stehen je für einen Abschnitt der Geschichte der Bahn sowie für ein Stück Lebenskultur.

Die Verpflegung im Zug

Die «Verabreichung» des Essens während der Zugfahrten wurde auf verschiedene Weise ausprobiert. Dabei waren die Belange unterschiedlicher Unternehmer im Spiel. Anfänglich geschah die Unterwegsverpflegung in günstig gelegenen Bahnhofbuffets oder mittels Speisekörben, die durch die Waggonfenster hineingereicht wurden. Das Mittagessen erforderte Aufenthalte von zwanzig bis dreissig Minuten und verlängerte die Reisezeit. Dieser Zeitverlust konnte angesichts der zunehmenden Fahrzeitverkürzungen immer weniger hingenommen werden. Damit entfielen allmählich die Gelegenheiten für die Mahlzeiten. Die Bahnverwaltungen mussten sich etwas einfallen lassen.

Drei Möglichkeiten boten sich an: Speisewagen mit separaten Küchenwagen, Speisewagen mit integrierter Küche und Buffetwagen. Das Essen im Speisewagen vollzog sich nach bestimmten Ritualen in ein oder zwei Schichten, mit oder ohne vorbestellten Platzkarten. In den Buffetwagen wurde das Essen hingegen am Sitzplatz serviert. Die einzelnen Sitzabteile der ersten und zweiten Klasse waren mit Klapptischen unter den Fenstern oder mit zusammenklappbaren und



Einer der ersten «Verpflegungsschubkarren» von Willy Enk aus den früheren fünfziger Jahren mit Bananen, Zigaretten, Schokolade und Sandwiches (Bild: Archiv BLS Bern)

beweglichen Tischchen ausgestattet. Letztere wurden nach dem Essen wieder in speziell dafür vorgesehene Wandeinbauten verstaut. Die Bewirtschaftung erfolgte pachtweise durch private Restaurateure. Nachteilig soll sich der Geruch der warmen Speisen ausgewirkt haben, da sich nichtspeisende Fahrgäste vom starken Essensduft belästigt fühlen konnten.

In der Hochblüte der «Speisewagenzeit» waren die Interieurs luxuriös gestaltet: Kunstvoll verzierte Täfelungen und Beleuchtungskörper, edle Gedecke und schweres Silber schufen die Atmosphäre für die exquisiten und mehrgängigen Mahlzeiten. Die Fahrt in der Eisenbahn diente nicht in erster Linie der schnellen Beförderung, sondern war Zelebrierung des Reisens selbst – und das Speisen seine Krönung. Waren einst Zeit und Geld Voraussetzung für diesen Genuss, so hat der Speisewagen allmählich seinen Charakter als Luxusobjekt eingebüsst und ist zur selbstverständlichen Beigabe im täglichen Reiseverkehr geworden. Mehr noch, im Kampf um Zeit und Geld scheint der Speisewagen heute umstrittener denn je. Bedrängt wird er von verschiedener Seite: Einerseits stellt das Dienstleistungszentrum Bahnhof praktisch alles an warmer und kalter Nahrung zum Mitnehmen zur Verfügung. Andererseits bringt die Verpflegung am Sitzplatz mittels Buffetwagen Essen und Beförderung unkompliziert zusammen.

Die Rolle des Gastgebers

Bis 1903 war die Verpflegung auf dem schweizerischen Streckennetz fest in den Händen der ausländischen Companie Internationale des Wagons-Lits (CIWL). Nach der Verstaatlichung der grossen schweizerischen Privatbahnen wollte man bei den SBB bezüglich des Speisewagenverkehrs nicht gänzlich vom Ausland abhängig sein. 1903 erfolgte auf privater Basis die Gründung der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft SSG. Die CIWL war Mitaktionärin der SSG und stellte für die Übergangszeit das erforderliche Rollmaterial zur Verfügung. Bis zur Umwandlung in eine reine Betriebsgesellschaft arbeitete die SSG mit eigenem oder von der CIWL gemietetem Wagenmaterial.

Der Speisewagendienst war starken wirtschaftlichen Schwankungen unterworfen. Kurse mussten defizitär gefahren oder sogar eingestellt werden. 1942 beschloss die Generaldirektion der SBB, von nun an ihre Speisewagen in Anlehnung an das neue Material der Leichtschnellzüge selbst zu bauen. Von 1944 bis 1961 wurden 36 neue Speisewagen in Betrieb genommen. Die SSG war zu einer reinen Betriebsgesellschaft geworden, die sich in Konkurrenz mit anderen Unternehmen um die Bewirtschaftung der Schweizer Bahnen zu bemühen hatte.

Die Rolle des Gastgebers als Garant der Einhaltung eines Rituals wird noch heute in sogenannten guten Lokalen als eine unverzichtbare Dienstleistung des Restaurateurs angesehen.[1] Diese Rolle wird in der Eisenbahn von einer der Verpflegungsgesellschaften übernommen. Der Verlust von Ritual und Vertrauensperson schafft eine ungezwungene Anonymität, die beim Minibar-Service besonders deutlich wird. Von einem Gastgeber kann nicht mehr die Rede sein, vielmehr von Verkäufer und Kunde.

Das Unternehmen von Willy Enk

Nach dem Zweiten Weltkrieg tauchten die ersten «fliegenden Buffets» in den Schweizer Zügen auf. In Ergänzung zum Speisewagen wurden die Reisenden auch am Sitzplatz bedient. Kennzeichnend für diese Art der Verpflegung war mitunter das Feh-

len eines Tisches. Dieses Abhandenkommen des Möbels, ohne das eine herkömmliche Mahlzeit kaum denkbar ist, hat einen weitreichenden Verlust von dem zur Folge, was man traditionellerweise mit Esskultur verbindet: Die Nahrung wird in den Händen gehalten - das ganze Tafelzubehör entfällt. Tablettähnliche Behelfsablagen ersetzen den Tisch. Zum Verkauf der Ware bedurfte es dagegen einer neu zu gestaltenden mobilen Trag- bzw. Fahrvorrichtung, deren Formfindung einen unbekannten Designbereich erschloss.

Was mit abenteuerlich anmutenden Vehikeln und viel persönlichem Engagement begonnen hatte, entwickelte sich im Verlaufe von gut 45 Jahren zu einer komplexen logistischen Herausforderung, die aus dem heutigen Bahnbetrieb nicht mehr wegzudenken ist. Dabei werden von Personal, Servicewagen und Betriebsorganisation ein hohes Mass an Flexibilität, Voraussicht und Ausdauer innerhalb immer enger werdender Rahmenbedingung gefordert.

Das Unternehmen von Willy Enk[2] gehört in die Pionierzeit der «fliegenden Buffets». Der gelernte Kaufmann gelangte mit der Idee eines mobilen Verpflegungsservices an die SBB, welche ihm den Auftrag zur Ausarbeitung eines Konzeptes für ein fahrendes Buffet erteilten. Im Juli 1951 nahm Enk auf der Bern-Lötschberg-Simplon-Linie (BLS) zwischen Spiez und Brig seinen «ambulanten Verpflegungsservice» auf. Seine ersten Verpflegungsschubkarren waren aus Aluminiumteilen gefertigt und mit drei oder vier Kinderwagenrädern versehen. Sie waren lang, schmal und offen.

Das formale Erscheinungsbild dieser Selfmade-Konstruktion bewegte sich zwischen Servierboy, Seifenkiste und Kinderwagen. Eine adäquate Form für das neue Gefährt musste erst noch gefunden werden, ebenso wie die Frage nach dem passenden Angebot die Erfahrung beantworten sollte. Enk verstand seinen Dienst nicht nur als Verpflegungsservice, sondern als Dienstleistung am Reisenden im weitesten Sinne. Er fühlte sich zwar für das leibliche Wohl verantwortlich, aber hielt in seinem Wägelchen auch Rasierapparat, Nähzeug und Kopfwehtabletten bereit und stand seiner Kundschaft in diversen Fragen Red und Antwort. «Die Fahrt über den Lötschberg soll in jeder Hinsicht zum reinen Genusse werden», verspricht ein Flugblatt der BLS aus den 50er Jahren. Nicht von ungefähr verkehrten die ersten Wägelchen auf Privatbahnen. Die SBB waren der mobilen Verpflegung gegenüber anfänglich skeptisch eingestellt. Die Reinlichkeit der Abteile ging vor Kundenservice.

Der Minibar-Service

Die Wägelchen wurden allmählich kompakter und wendiger, sahen aber noch immer wie Transportkisten auf Rädern aus und erinnerten an militärische Notvorratsbehälter.[3] Die Stromlinienform, die in den 50er Jahren kaum vor etwas Halt machte - und Bügeleisen wie Kinderwagen gleichermassen in schnittige Gefährte verwandelte -, streifte auch die «Verpflegungsschubkarren». Der kantig additive Aufbau wich einer seifenförmigen Verschalung aus Leichtmetall. Mit seinem runden Bug oder Heck, je nachdem ob man den Wagen zog oder schob, und den bullaugenartigen, verglasten Öffnungen waren die formalen Bezüge zum Schiffs- und Eisenbahndesign offensichtlich. Diese Form drückte Bewegungsfreiheit und Mobilität aus, antwortete auf den vorwärtsdrängenden Optimismus der boomenden Wirtschaft. Was einst nur zweckmässig zu sein hatte, bekam neben technischen

Wegen der engen Platzverhältnisse und der offenen Plattformen war die Rhätische Bahn anfänglich für Wägeli nicht geeignet. Der SSG-Mitarbeiter Thomas Tempini bediente die Fahrgäste deshalb in den fünfziger Jahren noch mit einer Art Korb (Bild: undatiert, Archiv SSG Olten)

Privatbahnen waren dem Minibar-Service gegenüber offener eingestellt als die SBB. SSG-Stewardess mit Arbeitsschürze und festen Schuhen auf der MOB-Linie Mitte der fünfziger Jahre (Bild: undatiert, Archiv SSG Olten)

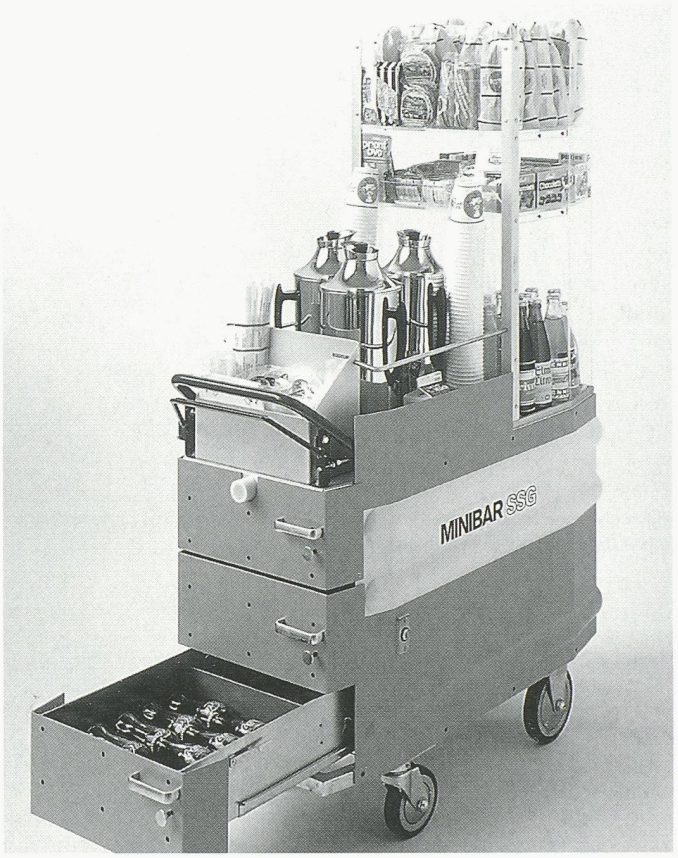
Neuerungen eine plastische Form und damit einen spezifischen formalen Ausdruck.

Auch verkaufsstrategische Überlegungen wurden immer wichtiger. Mit einer Plexiglashaube liess man den Minibar-Wagen in die Höhe wachsen, was eine bessere Präsentation des vielfältigen Angebots ermöglichte, derweil ein kleiner Vorrat in den Schubladen Platz fand. Der runde Bug verschwand wieder, und ein abgekantetes Rechteck bildete nun die Grundform. Zur technischen Verbesserung trug die integrierte Handbremse bei, die den Wagen sofort arretierte, sobald die Stewardess den Griff losliess. Bezeichnend für die Formfindung der Wägeli ist, dass beispielsweise in der SSG-eigenen Werkstatt laufend formale und technische Verbesserungen vorgenommen wurden. Dementsprechend hatte der Wagenpark nie ein einheitliches Aussehen, sondern entsprach immer einer Art «work in progress». Eine gültige Form und Grösse schien sich Anfang der 80er Jahre durchgesetzt zu haben. Lediglich an der Farbgebung wurden periodische Auffrischungen in attraktiven Rot- oder Blautönen vorgenommen. Zu diesem Zeitpunkt weckte der Minibar-Service das Designer-Interesse.

Im Sinne einer Grundlagenforschung analysierte der Jungdesigner Jürg Brühlmann die komplexe Arbeitsplatzsituation des Minibar-Services. Das formale Resultat bestand in der Konzeption eines neuen Service-Wagens, dessen Fahrgestell gleichzeitig als Tragstruktur für die Aufnahme von zwölf modularen Behältern diente. Das Wesentliche dieser Neukonzeption lag in der Nachschubfrage und der Vereinheitlichung des Erscheinungsbildes, ganz im Sinne eines Corporate Design. Abgesehen von diesen verdienstvollen Aspekten blieb dennoch vieles technisch ungelöst. Die identischen Boxen liessen sich bei Bedarf zwar einfach durch gefüllte Exemplare ersetzen. Die geringe Sicht auf die Ware und die Einheitsgrösse angesichts des heterogenen Angebots erwiesen sich jedoch als nicht befriedigend. Der dreirädrige Wagen mit dem vertikalen Griff war schwer und ungenügend manövrierbar. Weitere Prototypen folgten, von denen einer 1990 in einer Kleinserie von zehn neuen Minibar-Wagen hergestellt wurde. Trotz grossem Aufwand und Einsatz während mehrerer Jahre konnte der bestehende Wägelityp, abgesehen von einigen Neuerungen, nicht verdrängt werden.

Die SSG-Crew vor dem Ausschwärmen im Hauptbahnhof Zürich, 2. Hälfte der fünfziger Jahre (Bild: undatiert, Archiv SSG Olten)

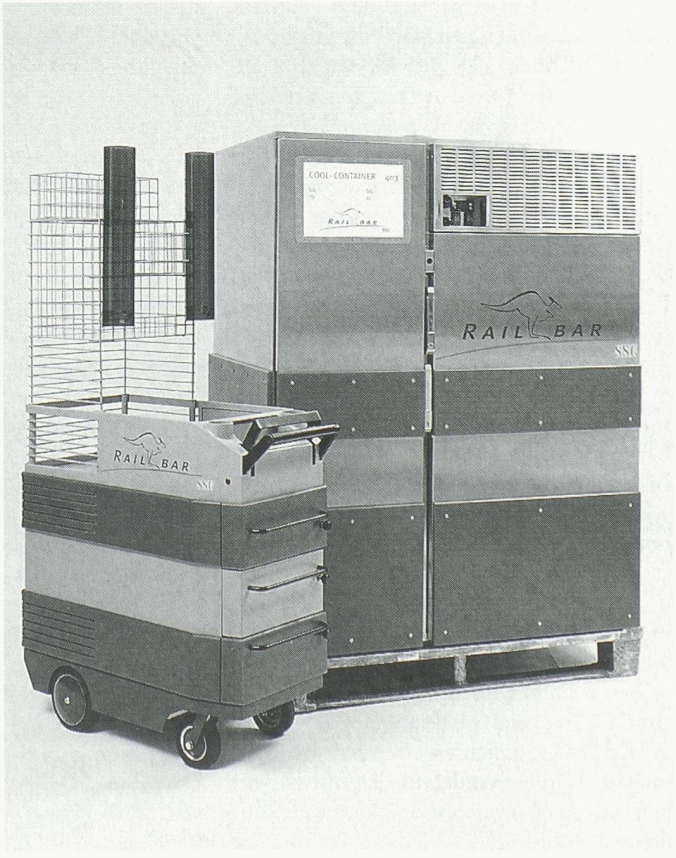
Stromliniendesign aus Aluminium mit Bug und Bullaugen (Bild: undatiert, Archiv SSG Olten)



Die orange-weissen Züge des «Swiss-Express» (EW 3) regten zu einer neuen Farbgebung der Minibar Ende der siebziger Jahre an (Bild: undatiert, Archiv SSG Olten)

Prototyp für einen neuen Wägeli-Typ von Jürg Brühlmann, Entwurf 1983 (Bild: Jürg Brühlmann, Lenzburg)

Die neue Generation des Verpflegungs-Service: Railbar und Cool-Container, Entwurf Fellmann Design, Wallisellen 1997 (Bild: SSG Zürich)



«Quickly», ein Beispiel aus dem Catering-Angebot der SSG, Ende siebziger Jahre (Bild: undatiert, Archiv SSG Olten)

Das vielfältige Fast-Food-Angebot einer Minibar Ende der achtziger Jahre (Bild: undatiert, Archiv SSG Olten)

Das Verpflegungsangebot

Historische Aufnahmen von gefüllten Service-Wägen eröffnen einen informativen Blick auf das schweizerische Fast-Food-Angebot der letzten fünfzig Jahre. Lustigerweise gehörten Bananen neben Sandwiches und Schokolade bereits zum Verkaufsangebot der Pionierzeit. Die zweckrationalisierte Einrichtung des Minibar-Wagens lässt nur ein reduziertes und standardisiertes Warenangebot zu. Dadurch ist praktisch auf dem ganzen Streckennetz mit denselben Nahrungsmitteln zu rechnen. Das gleiche Angebot an verschiedenen Orten anzutreffen, erleichtert einerseits die Wahl und enttäuscht die Erwartung nicht. Gleichzeitig vermittelt die dadurch gewonnene Verhaltenssicherheit ein Gefühl von Vertrautheit. Man denke dabei nur an die Fast-Food-Ketten, die überall auf der Welt mit dem gleichen Erscheinungsbild und der annähernd identischen Qualität den Eindruck von «daheim» vermitteln.

Trotzdem versucht die SSG gerade mit ihrer neuen Dienstleistung, der «Railbar», ihr Bier-Sandwich-Kaffee-Gipfeli-Image loszuwerden, und setzt mit einem wechselnden Angebot an Salaten und kalten Tellern auf die Entdeckungsfreude ihrer Kundschaft.

Doch nach einen halben Jahr liegen die altbekannten Sandwiches immer noch weit an der Spitze. Denn gut präsentierte Ware ist immer noch die beste Verkaufsstrategie, wie eine gross angelegte Umfrage der SSG kürzlich ergeben hat. Bei den meisten Käufen handelt es sich offensichtlich um sogenannte Spontankäufe, eigentliche Verführungen.

Die Railbar

Mit dem Fahrplanwechsel 1997 wurde nicht nur eine neue Ära im SBB-Rollmaterial eingeläutet, sondern auch ein neues Kapitel in der Zugsverpflegung aufgeschlagen. Railbar heisst der neue Dienstleistungsbegriff, der zum ersten Mal auf der Stufe eines Minibar-Services über ein gekühltes Angebot verfügt. Die Bauart der Doppelstockwagen des IC 2000 und die Tatsache, dass zurzeit auf den Strecken des neuen Rollmaterials keine Speisewagen verkehren, haben nach einem neuen Verpflegungskonzept verlangt. Begründungen dazu fehlen, und die Frage nach einem zukünftigen Speisewagen bleibt offen.[4] Tatsache ist, dass an die Stelle des bisherigen Angebots von Speisewagen und Minbar neu die Railbar und der Cool-Container getreten sind. Diese Art von Verpflegung ist für den Pendlerverkehr wie geschaffen: schneller Service am Sitzplatz mit einem erweiterten Minibar-Angebot. Statt eines Speisewagens sind die Sitzplätze wieder vermehrt mit Tischen ausgestattet, und der Gepäckwagen, der immer noch als Nachschublager dient, ist elektrifiziert. Damit ist ein langgehegter Wunsch der SSG in Erfüllung gegangen.

Anders als in den 80er Jahren setzt die SSG auf ein Re-Design des bewährten Minibar-Wägelchens. Der Auftrag der Design-Agentur lautete: Ausarbeitung eines neuen Logos für die Railbar, formale Überarbeitung des bestehenden Minibar-Wagens sowie designmässige Begleitung bei Planung und Umsetzung des Cool-Containers. Der Anforderungskatalog war streng, die Finanzen und die Zeit knapp bemessen.

Bei gleichbleibenden Aussenmassen und Gewicht ist die Railbar formal gestrafft, farblich vereinheitlicht und dank neuen Verschalungselemtenten hygienischer. Die Kleinserie von fünfzehn Stück wurde in halbindustrieller Weise hergestellt. Der geringen Stückzahl wegen mussten formale Konzessionen eingegangen werden, da sich die Herstellung eines speziellen Werkzeugs erfahrungsgemäss erst ab einer gewissen Stückzahl rentiert. Bereits ist eine etwas grössere zweite Serie geplant, die, wen wundert's, bereits einige kleinere Anpassungen und Veränderungen aufweisen wird. Diese Serie soll sowohl als Railbar wie auch als Minibar eingesetzt werden können. Wohin die Verpflegung im Zug steuert, ist ungewiss. Es wird sich zeigen, ob die Weichen in Richtung Steigerung der Beförderungskapazität oder zugunsten eines verbesserten Kundenservices gestellt sind. Wir werden es er-fahren.

Adresse der Verfasserin:
Christina Sonderegger, Kunsthistorikerin, Goldbrunnenstrasse 151, 8003 Zürich

Anmerkungen

[1] Bazon Brock: Essen als Weltaneignung, in: Essen in der Arbeitswelt, in: Katalog IDZ 3, S. 43

[2] Siehe dazu: Rolf Grossenbacher: Die Geschichte der «fliegenden Buffets». Es gegann am einem Freitag, den 13.!, in: tt revue, 8/1994

[3] Die Ausführungen zur formalen Gestaltung beziehen sich vor allem auf Service-Wagen der SSG. Diejenigen von «Minibuffet» oder «Mitropa Suisse» werden aufgrund der Quellenlage hier nicht behandelt

[4] Gemäss Aussagen der SBB