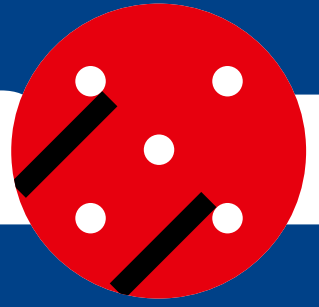


# semaphor

Klassiker der Eisenbahnen



Aus Sicht des Lokpersonals



Nr. 69 / Frühling 2021

CHF 27.50 / € 23.-



Postverkehr Steffisburg–Thun–Interlaken (S.T.J.)



Die De 4/4-Triebwagen der SBB mit Neubaukasten



Räder der Strasse und der Schiene treffen sich

semaphor



# Editorial

## Inhaltsverzeichnis

### Titelbilder



Die Eisenbahn aus der Perspektive des Lokomotivpersonals, fotografiert am 10. Juli 1959 in San Nazzaro, von der Eb 3/5 5820 aus (mit Zug 2490 Bellinzona – Luino): Die C 5/6 2955 fährt mit dem fakultativen Güterzug 6487F durch den Bahnhof.

Foto Hans Schneeberger

Die drei Bilder unten zeigen:

- Thun, 27. März 1948: Einachsiger Postanhänger Z 112 der S.T.J.
- Vallorbe, Juli 1977: Vor dem Depot stehen die De 4/4 1671 (links) und 1669
- Tour de Suisse 1950  
Fotos Sammlung VHS, Silvio Delmenico und Sammlung Peter Schnyder

### Poster, Seiten 28/29



In Le Day zweigt die Strecke nach Le Brassus von der Simplonlinie Vallorbe – Lausanne – Domodossola ab. Am 29. Oktober 1980 wartet der De 4/4 1671 mit dem Personenzug nach dem Vallée de Joux. Dem Steuerwagen folgen der PBr-Bi 475 (deklassierter ABi 65) als Verstärkung sowie ein Postwagen.

Foto Jean-Pierre Cerez

Von 1965 bis 1969 durchlief ich in den Lehrwerkstätten der Stadt Bern die Ausbildung zum Maschinenmechaniker. Dort war mein Arbeitsplatz so ausgerichtet, dass ich direkt zum vier-spurigen Lorraineviadukt blicken konnte, über den die unterschiedlichsten Züge der SBB und der BLS rollten. Weil ich mich schon von klein an für Eisenbahnen interessierte, und mein bei den SBB angestellter Vater so gut wie alle Fragen beantworten konnte, glaubte ich, sämtliche Triebfahrzeuge zu kennen, die tagein, tagaus am Lehrling Zellweger vorbei defilierten. Dann jedoch, im Frühling 1966, stand ich vor einem Rätsel: Diese kurze grüne SBB-Lokomotive, die da über den Viadukt fuhr, die hatte ich noch nie gesehen! Oder war es ein Triebwagen? Denn mittig in der Seitenwand prangte eine glänzende Schiebetüre – also ein Gepäcktriebwagen. Selbst mein während des Mittagessens konsultierter Vater war ratlos, versprach aber, im Büro nachzufragen. Abends dann seine Antwort: Mir sei der in der Hauptwerkstätte Yverdon umgebaute De 4/4 1669 begegnet, dem weitere Fahrzeuge folgen würden. Vorgesehen sei, sie im Vallée de Joux und im Seetal einzusetzen. Dorthin zu fahren, und meinen kargen Lehrlingslohn in De 4/4-Bilder umzumünzen, stand allerdings nie zur Debatte. Lieber investierte ich das Geld für Reisen in die letzten Dampfloch-Reservate Europas (siehe Semaphor-Ausgabe «Sommer 2010», Seiten 24–27). Fotografisch den Gepäcktriebwagen zugewandt habe ich mich später zwar dann schon noch, allerdings fast nur den weitgehend im Ursprungszustand verbliebenen Fahrzeugen. Zum Glück handhabten diverse Fotografen das anders: Ihre Bilder von umgebauten De 4/4 finden Sie im Beitrag ab Seite 20.



Nach seiner in Yverdon erfolgten Zwischenrevision «R2 Yv 13.9.72» fuhr der De 4/4 1669 probetalber ins nahe Ependes.

Foto HW Yverdon, Sammlung Daniel Ammann

Nun wünsche ich viel Vergnügen – und: Bleiben Sie gesund!

*Christian Zellweger*

Christian Zellweger

### Semaphor-Ausgabe Nr. 69

Die Eisenbahn aus der Sicht des Lokomotivführers (Teil 1) Seite 3

Literatur-Hinweise Seite 18

Die De 4/4-Triebwagen der SBB Seite 20

Poster Seiten 28/29

Damals und heute: Fräschels Seite 39

Räder der Strasse und der Schiene treffen sich Seite 40

In memoriam: Werner Reber Seite 42

Postverkehr Steffisburg–Thun–Interlaken (S.T.J.) Seite 46

Das besondere Bild Seite 54

Vorschau Seite 55

Impressum Seite 55

Zugschluss Seite 56

### Semaphor online

- [www.semaphor.ch](http://www.semaphor.ch)  
([www.semaphor.ch/shop](http://www.semaphor.ch/shop))

DANIEL STAIBER  
MODELL-EISENBAHN-SAMMLUNGEN

## SUCHE

**Eisenbahnen/Anlagen  
aller Arten alt od. jung.  
Zahle fairen Preis. Bar.**  
Telefon 076 607 77 08  
[anfrage@modellbahnankauf.ch](mailto:anfrage@modellbahnankauf.ch)



# Die Eisenbahn aus der Sicht des Lokomotivführers (Teil 1)

Fotografierte Fahrleistungen von Hans Schneeberger senior (Text H. Schneeberger jr.)



Welcher Eisenbahnfreund spürte nicht schon den Wunsch, im Führerstand mitfahren zu dürfen? Sei es als Passagier, oder noch besser, als Herr über Hebel, Handräder, Manometer und Pfeife. Hans Schneeberger nimmt uns mit auf eine Bilderreise in die 1950er-Jahre, als sein Vater zuerst davon träumte, selbst einmal im Führerstand zu stehen – und es dann auch tat.

Keine Fahrleistung, aber immerhin etwas «Führerstandsluft schnuppern», das taten Hans und Paul Schneeberger auf der Kastendampflok Ed 2/2 Nr. 1 der Vereinigten Huttwil-Bahnen (VHB) am Silvester-tag 1950. Daraufhin schrieb Hans Schneeberger an seinen Eisenbahnfreund Karl Wyrsch: «Die Maschine befand sich seit eineinhalb bis zwei Jahren in Revision und zwar in Huttwil. Die Arbeiten wurden von 2 – 3 Männern sozusagen nebenamtlich ausgeführt. Am 30. Dezember wurde sie endlich fertig, was wir vernahmen, und sie am 31.12.1950 von allen Seiten knipsten. Der Vorstand von Huttwil hatte die Freundlichkeit, uns die Maschine durch das Manöver vor das Depot stellen zu lassen. Ich habe vernommen, dass die EBT zur Zeit mit Triebfahrzeugen in engen Hosen sei [zu wenig Triebfahrzeuge habe]. Die Be 4/6 316 der BN läuft auf ihrem Netz – vermutlich auf der VHB. Durch diesen Mangel bedingt, wird auch die VHB Ed 2/2 Nr. 1 im Dienst stehen, wenn nicht auf der Strecke, so doch im Manöver in Huttwil. Falls Du sie zu



fotografieren gedenkst (was in Bälde zu geschehen hätte), wendest Du Dich am besten telefonisch an den Bahnhof Huttwil und verlangst, mit dem Depotvorarbeiter verbunden zu werden. Er gibt Dir dann Auskunft, so dass Du nicht vergeblich nach Huttwil fährst. Soweit mein Tip!»

Fotos Hans (oben) und Paul Schneeberger (unten)

# Die De 4/4-Triebwagen der SBB



Der am 23. April 1966 in Betrieb genommene Umbau-De 4/4 1669 kam umgehend von Luzern aus im Seetal zu Versuchseinsätzen. Einige Tage später, am 30. April, steht er allerdings defekt im Bahnhof Wildegg abgestellt, vor dem gleichnamigen Schloss im Hintergrund.

Foto Kurt Jufer

**Für den Einsatz auf der Seetalbahn sowie der Steilstrecke Vallorbe – Le Pont erhielten insgesamt elf Fe 4/4 in den Jahren 1930/1931 sowie 1938 eine elektrische Bremse. Nach dem Beschluss, diese Teilsérie zu modernisieren, baute die Werkstätte Yverdon 1965/1966 den De 4/4 1669 des Depots Lausanne als Muster um. Wir stellen diesen Umbautriebwagen sowie die etwas später ebenfalls modernisierten De 4/4 1670 und 1671 vor, welche in der Westschweiz (Vallée de Joux) fahren. Die acht «Seetaler»-Fahrzeuge werden Gegenstand eines weiteren Berichtes sein.**

Im Hinblick auf die per 1. Oktober 1930 vorgesehene Umstellung der Fahrleitungsspannung der Seetal-Linie, inklusive der Stichbahn Beinwil – Beromünster, auf das SBB-System wurden passende Triebfahrzeuge benötigt, da sich ein Umbau der altersschwachen Triebwagen der ursprünglich privaten «Seethalbahn» nicht mehr lohnte. Die Wahl fiel auf die Gepäcktriebwagen Fe 4/4 18501–18508. Diese erhielten eine andere Getriebe-Übersetzung, welche eine Erhöhung der Zugkraft ermöglichte, auf Kosten einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 85 auf 75 km/h. Zusätzlich kam eine Rekuperationsbremse nach der damals geläufigen, bereits von den Ce 6/8 II her bekannten «Behn-Eschenburg»-Schaltung zum Einbau. Da die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) damals vorherrschend auf dem Gebiet der Rekuperationsbremsen war, führte sie auch die Umbauten der Fe 4/4 aus.

Die auf den 1. Oktober 1938 hin zu elektrifizierende Strecke Vallorbe – Le Pont weist eine sechs Kilometer lange, fast durchgehende 38‰-Neigung auf. Für dieses Gefälle galt aber die «Behn-Eschenburg»-Schaltung als zu wenig leistungsfähig. Daraufhin entwickelte Pierre Leyvraz, der legendäre MFO-Rekuperations-Spezialist, eine neue Nutzbremse mit einer 2,5-fach höheren Leistung, die sogenannte «Erregermotor-Schaltung». Die Fe 4/4 18509–18511 waren die ersten Fahrzeuge mit dieser Rekuperationsbremse, welche danach auch bei den Ae 4/6 und den Re 4/4 I der ersten Serie zur Anwendung kam.

---

Daniel Ammann

---

# Damals und heute: Fräschels



Fräschels im Kanton Freiburg liegt an der 1876 eröffneten Linie Kerzers – Lyss, die per 1. Mai 1903 in die SBB integriert und 1944 elektrifiziert wurde. Datiert ist die Aufnahme mit «ça 1938» und zeigt einen Diesel-Rot-Pfeil Rm 2/4 101 oder 102. Passend dazu steht im Kursbuch der Vermerk «Triebwagen, Platzzahl beschränkt. Gesellschaften u. Schulen ausgeschlossen. Gepäckbeförderung beschränkt». Gemäss Fahrplan ist der Aufnahmezeitpunkt 15.10 Uhr. Weiter fuhr der Triebwagen über Kerzers, Murten nach Payerne und danach via Palézieux bis nach Lausanne.

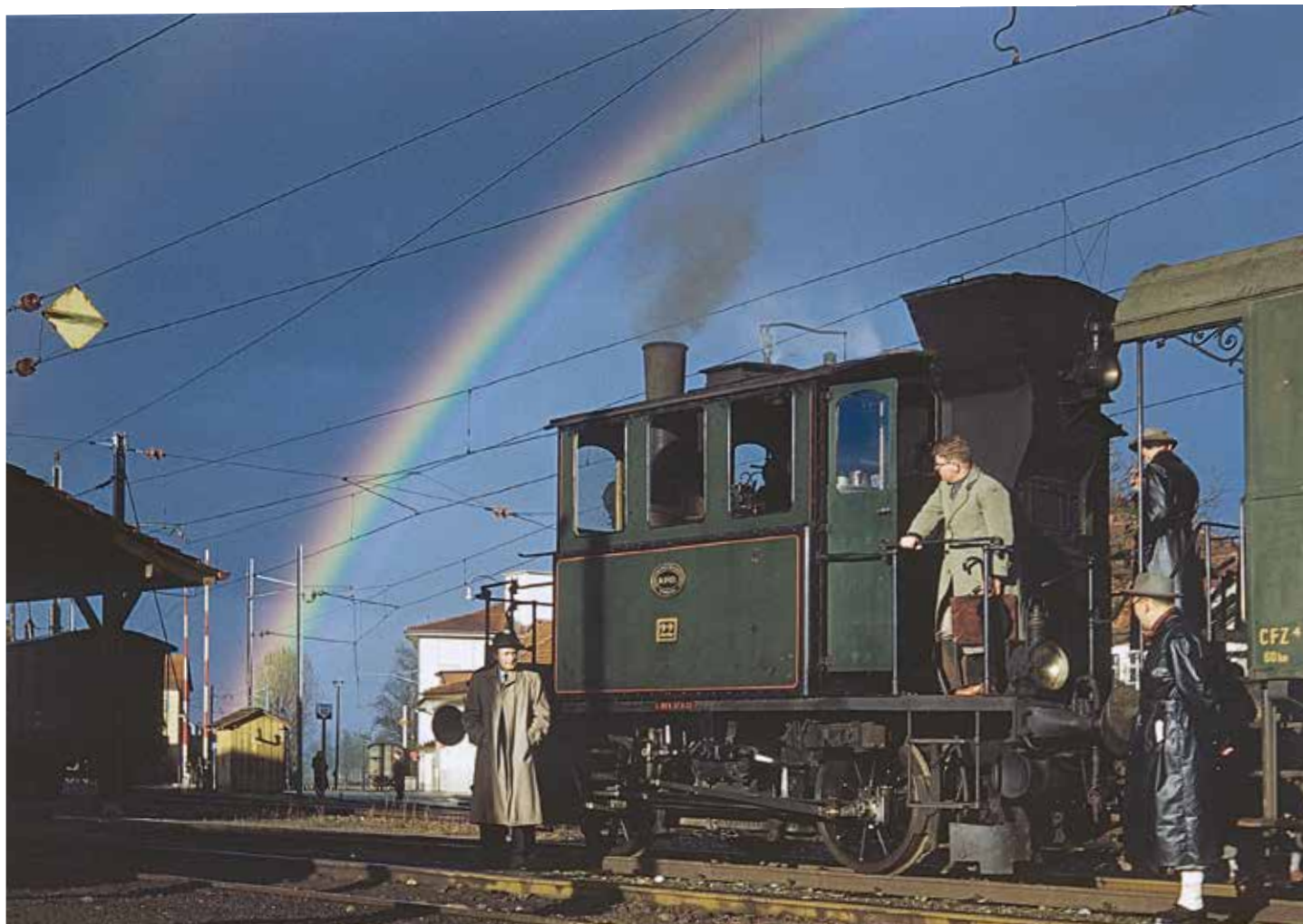
22. Januar 2021, 14.50 Uhr: Verschwunden sind das Bahnhofsgebäude, die Signalglocken, der auf Schotterhöhe liegende Perron, die Weichen mit den Abstellgleisen im Hintergrund sowie der Lattenzaun und die Telefonstangen samt der daran befestigten elegant geschwungenen Bogenlampen. Aber auch die beiden Dieseltriebwagen existieren nicht mehr; mittlerweile stehen BLS-Pendelzüge im Einsatz – hier mit dem RBD 565 739.

Fotos SBB Historic und Christian Zellweger





# In memoriam: Werner Reber (\*21. Juni 1924,



Laupen, 16. Januar 1955: Just in dem Moment, als die Mitglieder des SMEC (Schweiz. Modell-Eisenbahn-Club) den Sensetalbahn-«Glaskasten» Ed 2/2 22 besichtigten, brach die Sonne durch und bescherte der Szenerie einen Regenbogen.

Werner Reber absolvierte seine Ausbildung zum Maschinenmechaniker in den Lehrwerkstätten der Stadt Bern, und zwar während der Zeit des Zweiten Weltkriegs. Exakt am gleichen Ort hatte auch der hier Schreibende das getan, allerdings 25 Jahre später, da war Werner Reber längst schon als Elektroingenieur ETH tätig, und zwar fast in der ganzen Welt. Von dort kehrte er mit prächtigen Dias und Filmen nach Hause zurück, die er im Schweiz. Modell-Eisenbahn-Club (SMEC) jeweils zeigte. Insbesondere von seinen Dampflok Bildern war ich tief beeindruckt, öffneten sie mir doch eine bis anhin weitgehend unbekannte Welt. Wer, ausser Werner Reber, reiste schon in den Irak oder den Libanon, und lichtete dort im Einsatz stehende Dampflokomotiven ab? Mir jedenfalls ist nur eine Handvoll hiesiger Fotografen bekannt, die ihm diesbezüglich «das Wasser reichen» konnten. Aber auch in der Schweiz, im übrigen Europa und in Fernost hielt er den sich im Niedergang befindenden Dampfbetrieb fest; dies mit farbigen Dias, schwarz-weißen Negativen und bewegten Filmen. Nicht unerwähnt bleiben soll zudem seine Reise nach Nordkorea(!), wo er und seine Frau an der Grenze zu China undurchsichtiger Formalitäten wegen plötzlich festsassen.

## Pionier der Eisenbahn-Farbfotografie

Werner Reber war einer der ersten Eisenbahnfotografen in der Schweiz, der schon Ende der 1940er-Jahre Farbfilm in seine Kamera einlegte. Dabei ging er mit Bedacht vor, verglich die verschiedenen Diafilme miteinander, studierte ihre Chemie, ihren Schichtaufbau und zog anschliessend seine Schlüsse. So setzte er beinahe von Beginn an auf das «richtige Pferd»: den aus den USA stammenden Kodachrome. Dessen Langlebigkeit ist legendär und das bei einer Schärfe, die damals von keinem anderen Film erreicht wurde. Allerdings, und das ist die Kehrseite der Medaille, war der Kodachrome teuer.

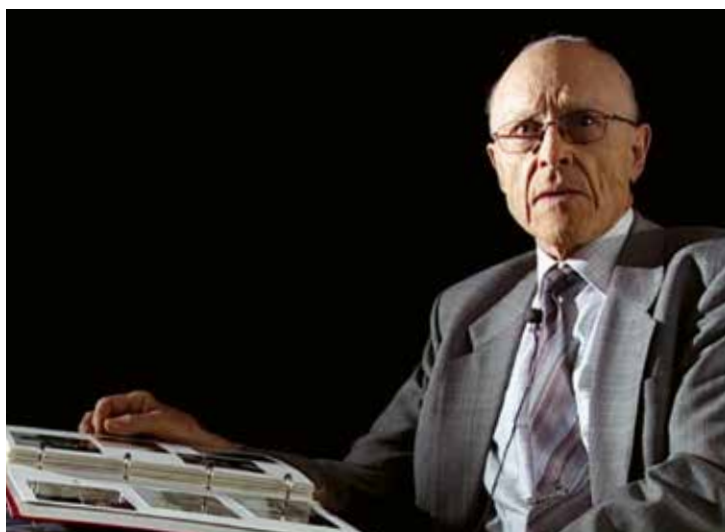
Und weil es Werner Rebers Denken entsprach, erlaubte er sich auch beim Fotoapparat keine Halbheiten: «Zum besten Film gehört eine ebenbürtige Kamera». Folgerichtig leistete er sich die Alpa-Reflex – den Rolls-Royce unter den Kleinbild-Kameras, auch die «Leica made in Switzerland» genannt. Was aber nützt der richtige Film und die passende Kamera, wenn der in die Eisenbahnfotografie einsteigende junge Mann über keine entsprechenden Informationen verfügt? Da half es natürlich, dass Werner Rebers Vater in leitender Position im Bahnhof Bern tätig war.



Göschenen, 8. Mai 1949: In Gleis 1 eingefahren ist der Rote Pfeil RBCFe 8/12 691. Vermutlich ist dies das älteste Farbbild des 1937 in Betrieb genommenen SBB-Triebzugs. Alle Bahnfotos dieses Beitrags stammen von Werner Reber

### Dampflokomotiv-Buch und digitalisierte Schmalfilme

Mitte der 1970er-Jahre entschloss sich Werner Reber, ein Buch mit dem Titel «Das eiserne Ross – Dampflokomotiven



Werner Reber beim kommentieren seiner Filmaufnahmen für die DVD «Damals in der Schweiz» des EK-Verlags (2008).

Aufnahme Raphael Suder

der Baujahre 1825–1965» herauszugeben. Erschienen ist es im Benteli Verlag, Bern. Dort, wo des Autors Sammlung Lücken aufwies, bat er andere Fotografen darum, diese zu füllen. Es erfüllte mich mit Stolz, dass auch ich einige Bilder beisteuern konnte. Gross war allerdings Werner Rebers Enttäuschung, als sich herausstellte, dass der Verlag beim Druck «gepfuscht» hatte und viele der schwarz-weißen Aufnahmen nicht den sorgfältig vergrösserten Vorlagen entsprachen.

Besser lief es drei Jahrzehnte später, als der «Eisenbahn Kurier» Werner Rebers Schmalfilme professionell digitalisierte und als DVDs herausbrachte. Darauf ist er selbst öfters sicht- und hörbar, legte das EK-Video team doch Wert darauf, nicht «nur» bewegte Lokomotiven und Züge dokumentieren zu können, sondern auch den verantwortlichen Filmer zu interviewen.

### Berufsmann, Vater, Modellbauer, etc., etc.

Wer nun meint, dass Werner Reber mit Beruf, dem Filmen und Fotografieren von Eisenbahnen ausgelastet gewesen sei, der hat sich getäuscht. So präsidierte er vom Frühling 1951 bis Anfang 1961 den SMEC (siehe oben),



# Postverkehr Steffisburg–Thun–Interlaken



**In unserer Semaphor Sonderausgabe 2012 «die 1950er-Jahre», berichteten wir von der Einstellung der Steffisburg–Thun–Interlaken-Bahn. Ergänzend dazu erhielten wir vom mittlerweile verstorbenen Bahnhistoriker und -fotografen Rainer Siegenthaler einen Hinweis über den Postverkehr auf der S.T.J., der zum folgenden Bericht führte.**

---

*Daniel Ammann,  
auf Anregung von Rainer Siegenthaler*

---

Die S.T.J. war eine konzessionierte Schmalspurbahn, selbst wenn ihre ganze Strecke im Strassenplanum verlief. Daher führte sie sowohl Güterwagen als auch, zwischen Thun und Interlaken, bediente Postwagen sowie, ab 1921 zeitweise sogar zwei Wagenklassen. Ihre offizielle Bezeichnung lautete: «Rechtsufrige Thunerseebahn, Elektrische Bahn Steffisburg–Thun–Interlaken».

Zur Eröffnung der Teilstrecke Steffisburg–Thun am 10. Oktober 1913 nahm die S.T.J. zwei einachsige Paket-Postwagen in Betrieb: die FZ 111 und 112. Weil nur an einer Stirnseite eine Deichsel vorhanden war, respektive die S.T.J. an ihren Endpunkten über keine Wendeschlaufen verfügte, mussten die Fahrzeuge am Ende jeder Fahrt auf der Strasse gewendet werden.

## **Die einachsigen S.T.J.-Postanhänger**

Der Kasten sass innerhalb der beiden Räder und liess sich mit einer zweiflügligen Türe an der Rückwand öffnen. An der linken Türe war zudem ein Briefeinwurf angebracht. Um die Transportkapazität zu erhöhen, kam später über dem Postkasten ein 1,3 m breiter und 1,5 m langer Aufbau hinzu, der mit einer Blache bedeckt war. Die Eisenbahnräder mit zierlichen Sternspeichen wurden von eleganten, geschwungenen Schutzblechen überdeckt.

Jedes der beiden Fahrzeuge wog leer 500 kg, mit einer Zuladung von 600 kg. Im Jahr 1920 änderte die Typenbezeichnung von FZ auf Z, obwohl die beiden Eigenbauten der S.T.J. stets im Bahnbesitz blieben. Die später angebrachte Anschrift Z1 galt nie als offiziell. Beide «Einachser» verkehrten nur zwischen Thun und Steffisburg. Im Sommer 1950 erfolgte die Verlagerung der Posttransporte



Typenbild des S.T.J.-Z 112, aufgenommen am 27. März 1948 auf dem Bahnhofplatz Thun: Der Aufbau mit Planenabdeckung ist neueren Datums und sorgt für die Vergrößerung der Ladekapazität. Das Wenden des Fahrzeuges auf der Strasse verlangt weniger Kraft als ein Abdrehen der späteren pneubereiften Anhänger. Foto Sammlung Verkehrshaus der Schweiz

Auslöser unseres Berichtes ist diese, in der Semaphor-Sonderausgabe 2012 auf den Seiten 18/19 abgedruckte Aufnahme, welche den S.T.J.-Triebwagen Ce 2/2 7 zeigt, wie er 1955 durch die Glockentalstrasse in Richtung Steffisburg fährt. Der damalige Bildtext lautete fälschlicherweise: «... zieht den pneubereiften zweirädrigen Postanhänger Z 111 oder 112...». Richtig ist jedoch, dass diese beiden einachsigen S.T.J.-Fahrzeuge Schienenräder besaßen, und der hier abgebildete «P 2730» ein durch die PTT eingelöstes Strassenfahrzeug mit Pneurädern ist.

Foto Hans Dellsperger, bahnarchiv.ch



Am 27. März 1948 steht der Zug nach Steffisburg abfahrtsbereit vor dem Thuner Bahnhof. Dem Ce 2/2 folgen C 54 und Z 112. Werktags musste zwingend ein Postanhänger einsatzfähig sein. Daher standen zwei dieser Einachser zur Verfügung, wovon der Zweite meistens abgestellt blieb. Foto Sammlung Verkehrshaus der Schweiz

# Vorschau auf Semaphor Nr. 70, Sommer 2021

Erscheint in der zweiten Hälfte Juni 2021

## Am 6/6: erste SBB-Lokserie in Umrichtertechnik und mit Asynchronmotoren

Umrichter ermöglichen den Einsatz kollektorloser und somit beinahe unterhaltsfreier Asynchrontriebmotoren. Um dieses neuartige System zu erproben, nahmen die SBB 1972 eine Versuchslokomotive, die Be 4/4 12001, in Betrieb. Ein Jahr später wagte man bereits den nächsten Schritt und bestellte für den schweren Rangierdienst im zukünftigen Rangierbahnhof Zürich-Limmattal (RBL) sechs Co'Co'-Dieselloks in Umrichtertechnik: die Am 6/6 18521–18526. Sie bewährten sich gut, mussten jetzt aber nach gut 40 Jahren einer neuen Lokgeneration Platz machen – wir halten Rückschau.



## Die Eisenbahn aus der Sicht des Lokführers (Teil 2)

Die Fortsetzung unserer Bilderfolge mit den fotografierten Fahrleistungen Hans Schneebergers ist dem zweiten Teil seiner Fahrdienstpraxis 1957 am Gotthard gewidmet.



## Die SBB-De 4/4 im Einsatz auf der Seetal-Linie

Von 1930 bis 1988 verkehrten acht Gepäcktriebwagen auf der Linie Luzern – Emmenbrücke – Beinwil – Lenzburg – Wildegg, sowie auf der Stichstrecke Beinwil – Bero-münster. Unser Bericht umfasst die Zeit ab 1959/1960, als die Fahrzeuge vierstellige Betriebsnummern trugen. Teil des Beitrags ist auch die Umrichter-Versuchslokomotive Be 4/4 12001. Sie entstand aus dem Einzelgänger De 4/4 1685 und verbrachte ihre aktive Zeit ausschliesslich im Seetal.



## Impressum

«Semaphor» – Klassiker der Eisenbahnen; 18. Jahrgang 2021

Erscheint 4x: März, Juni, September, Dezember

Herausgeber Christian Zellweger

Verlag/Redaktion Semaphor GmbH  
Falkenriedweg 37, CH-3032 Hinterkappelen  
www.semaphor.ch  
semaphor@semaphor.ch  
Telefon: +41 (0)31 901 31 76

Redaktion Christian Zellweger, Hans Schneeberger

Abonnemente Dietschi Print&Design AG  
Ziegelfeldstrasse 60, CH-4601 Olten  
Telefon: +41 (0)62 205 75 75 (Zentrale)  
aboservice@semaphor.ch

Grafik Peter Merz

Layout, Satz, Bild Tom Erzinger

Korrektorat Otto Begert

Druck

Dietschi Print&Design AG, Olten

Abonnementspreis

Schweiz CHF 90.–; Europäische Union EUR 77.–

Einzelnummer

Schweiz CHF 27.50; Europäische Union EUR 23.–

ISSN-Nr. 1661-576X

Filme, Dias und Fotos altern je nach Produkt und Lagerung unterschiedlich. Wir korrigieren die Farben lediglich dann, wenn das Sinn macht – und nur sanft. Aus Gründen der Authentizität belassen wir in der Regel auch alterungsbedingte Fehler wie rote Punkte in der Filmschicht u. ä.

Nachdrucke, Reproduktionen oder sonstige Vervielfältigungen – auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Datenträger – sind nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung der Redaktion sowie des Autors oder Inhabers der Sammlung, aus der das Dokument stammt, möglich.

Zudem bitten wir um Verständnis dafür, dass wir keine Originalabzüge oder digitale Daten der abgedruckten Bilder oder die Adressen des Fotografen/Sammlers liefern können.

# Zugschluss



Entstanden sein soll dieses Bild zwischen 1933 und 1937, und zwar im Bahnhof St. Gallen. Letzteres ist mit Sicherheit falsch. Richtig ist Zürich HB, respektive gemäss amtlichem Kursbuch, Ausgabe «Sommer 1937», Zürich Hbf. Sicher ist auch, dass der Fotograf ein Stativ verwendet hat oder die Kamera auf eine feste Unterlage legen konnte. Zudem arbeitete er mit einer langen Verschlusszeit. Damit lässt sich sowohl die Schärfe der Aufnahme erklären, als auch die Doppelbelichtung rechts im Bild. Nicht entzifferbar ist die Nummer der vor einem langen Reisezug stehenden Ae 3/6 II. Sichtbar hingegen ist, dass die Lokomotive beide Stromabnehmer gehoben hat, was darauf hinweist, dass das erwähnte Zeitfenster «zwischen 1933 und 1937» richtig sein kann (siehe Beitrag «Ein oder zwei gehobene Strom-

abnehmer an der 15000 V/16 2/3 Hz-Fahrleitung», erschienen in der Semaphor-«Sonderausgabe 2011», Seiten 30/31). Typisch für jene Epoche ist zudem die Vielfalt der im Einsatz stehenden zwei- und dreiachsigen Personenwagen. So sind die vier ersten Exemplare nach der Ae 3/6 II allesamt von unterschiedlicher Bauart. Dahinter folgt ein Postwagen, möglicherweise noch ein zweiter, anschliessend ein Gepäckwagen und sechs Personenwagen. Dann erst verschwindet die Komposition hinter einem weiteren Zug, der mit einer Ae 3/6 I oder Ae 4/7 bespannt ist. Die etwas wirre «Leuchtpur» rechts neben der Ae 3/6 II stammt wahrscheinlich von der Handlaterne eines SBB-Mitarbeiters – er muss sich während der Belichtung des Films bewegt haben.

*Foto SBB Historic, Text Christian Zellweger* 🇨🇭