

 **Historic**

SBB Historic Magazin

Nummer

2



Dampf-Extrazug bei Sonceboz-Sombeval mit Ec 2/5, «Gent» an der Spitze, 1958, SBB Historic C_0045_0002

Editorial

Geschichten, die bewegen

Liebe Leserinnen und Leser

Ich freue mich sehr, Ihnen die zweite Ausgabe des SBB Historic Magazins zu präsentieren. Wir machen eine Reise in die Epochen des Dampfbetriebs der SBB und erinnern uns an die anspruchsvollen Berufe und Fahrzeuge aus dieser Zeit. Ein weiterer Schwerpunkt dieser Ausgabe unterstreicht die wichtige Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege der SBB. Freuen Sie sich auf Geschichten über Menschen bei der Bahn, besondere Funde aus dem Archiv, interessante Interviews und Rückblicke auf unsere Veranstaltungen – von den Gotthard-Bahntagen über die Rückkehr der Dampfschneeschleuder nach Erstfeld bis hin zum Tag der offenen Tür in Windisch. Steigen Sie ein und entdecken Sie die Vielfalt und Lebendigkeit des Erbes der SBB. Wenn Sie Gönnerin oder Gönner von SBB Historic sind, erhalten Sie zudem heute gleichzeitig die erste Ausgabe unserer Sonderserie zur Fahrzeugsammlung von SBB Historic. Sie können diese ebenfalls in unserem Online-Shop bestellen. Ich freue mich, Sie schon bald wieder auf unseren Erlebnisfahrten und an unseren Veranstaltungen begrüßen zu dürfen.

Mario Werren
Geschäftsleiter



Werden Sie jetzt Gönner:in
von SBB Historic
und erhalten Sie unsere
Beilage kostenlos nach Hause!

INHALTSVERZEICHNIS

Gotthard-Bahntage 2025

Seiten 04–05



Wie Geschichte die Zukunft prägt

Seiten 06–07



Die Schneeschleuder Xrotm 100

Seiten 08–09



Zwischen Kohlenstaub und Karriereleiter

Seiten 10–11



Die B 3/4 feiert ihr Comeback

Seiten 12–13



Der lange Weg zurück auf die Schienen

Seiten 14–15



Gesichter hinter dem Dampf

Seite 16



Ein letzter grosser Tag in Windisch

Seite 17



Agenda

Seite 20



Shop

Seite 21



Impressum

Seite 23





Gotthard-Bahntage 2025 – ein Fest der Eisenbahn in Erstfeld

Vom 12. bis zum 14. September 2025 gab es in Erstfeld viel zu erleben und zu sehen: Erlebnisfahrten, historische Lokomotiven, Musikkapellen, Alphornbläser und viel Dampf verwandelten den Ort in ein Volksfest. Die Gotthard-Bahntage 2025 waren nicht nur ein Schaufenster der Schweizer Eisenbahngeschichte, sondern auch ein Erlebnis für alle Sinne.

Schon der Auftakt am Freitag, 12. September, war von einem besonderen Moment geprägt: Nach fast 50 Jahren kehrte die dampfbetriebene Schneeschleuder Xrotm 100 an ihren ursprünglichen Standort zurück. Bis 1975 hatte sie im Wintereinsatz am Gotthard dafür gesorgt, dass die Bahnstrecke trotz meterhohen Schneemassen befahrbar blieb. Nun rollte sie, gestossen vom «Elefanten» und dem legendären «Krokodil», in das Depot Erstfeld ein. Behördenvertreter wie Fabian Zraggen, Gemeinderat in Erstfeld, und Daniel Furrer, Landesstatthalter und Justizdirektor des Kantons Uri, begleiteten die Rück-

kehr mit Grussworten. Das Pressevent von SBB Historic zu Ehren der 130-jährigen Schneeschleuder war ein Erfolg und sorgte für grosse mediale Aufmerksamkeit sowie Freude unter Eisenbahnbegeisterten.

Am Samstag und Sonntag gehörte die Bühne dann ganz den historischen Zügen. Je zwei Mal täglich dampfte die C 5/6, «Elefant» nach Göschenen und zurück, ebenso das braune «Kroko-

dil», das schon immer die Herzen der Eisenbahnfans höherschlagen liess. Die Fahrten waren bestens besetzt, die Stimmung erinnerte an Schulreisen aus längst vergangenen Zeiten, unbeschwert und voller Vorfreude.

Wer nicht mitfuhr, konnte zum Beispiel die Ausstellung «Berg. Strecke.» besuchen, die 2024 im sanierten Lokdepot Erstfeld eröffnet wurde, und sich dort spannende Vorträge von SBB Historic



Ein weiterer Publikumsmagnet war die Dampflokomotive «Elefant», um die sich insbesondere beim Wasserfassen oder Rangieren viele Besucher drängten.



anhören. Ein weiterer Publikumsmagnet war die Dampflokomotive «Elefant», um die sich insbesondere beim Wasserfassen oder Rangieren viele Besuchende drängten. Daneben genossen die Ae 8/14, «Landi-Lok», die Ae 6/6, «Kanton Uri», die Ae 8/14 11801 und die Re 6/6 11666 im oder vor dem Depot die Bewunderung von insgesamt um die 3000 Besucherinnen und Besuchern.

Am Samstag empfing die Musikgesellschaft Uri die Gäste, Alphornklänge schallten über das Areal – eine Atmo-

sphäre, die Tradition und Moderne, Technik und Kultur auf einmalige Weise verband.

«Die Bahntage waren ein voller Erfolg, wir hatten perfektes Wetter, interessantes Publikum aus dem In- und Ausland – ich bin rundum zufrieden», bilanzierte Fabian Zraggen, Mitglied des Gemeinderates Erstfeld und des Organisationskomitees. Und auch Pascal Mangold, Präsident des Bahnhistorischen Vereins Erstfeld, zeigte sich erleichtert: «Alles ist sehr gut verlaufen.



Die Leute waren sehr zufrieden und wir konnten den Besucherinnen und Besuchern die Bedeutung des Bahnstandorts Erstfeld zeigen.»

Besonders beeindruckend waren zudem die vielen verschiedenen Sprachen, die an diesem Wochenende zu hören waren. Eisenbahnbegeisterte Menschen aus ganz Europa waren angereist und richteten nun dicht gedrängt ihre Kameras aus.

Insgesamt zeigt die Resonanz: Es ist gelungen, mit den Gotthard-Bahntagen Eisenbahngeschichte auf eine Weise erlebbar zu machen, die weit über das Fachpublikum hinaus Begeisterung geweckt hat. Es bleibt die schöne Erinnerung an ein Wochenende voller Nostalgie, Technik und Emotionen – und an das leise Zischen der Schneeschleuder Xrotm 100, die endlich wieder in Erstfeld zuhause ist.

Isabelle Bitterli, SBB Historic



1. Erlebnisfahrt mit der mächtigen C 5/6 2978, «Elefant», 2025, Fotografie Daniel Spehr, © SBB Historic
2. Besuchende lauschen einem Vortrag von SBB Historic, 2025, Fotografie Daniel Spehr, © SBB Historic
3. Unterwegs mit der legendären Ce 6/8 II 14253, «Krokodil», 2025, Fotografie Daniel Spehr, © SBB Historic
4. Alphornklänge vor der historischen Dampfschneeschleuder Xrotm 100, 2025, Fotografie Daniel Spehr, © SBB Historic



Wie Geschichte die Zukunft prägt

Wenn die SBB AG baut und erneuert, prallen oft Schutzinteressen, Normen und betriebliche Anforderungen aufeinander. Reto Bieli, Leiter Fachstelle für Denkmalpflege der SBB, erklärt im Gespräch, worauf es ankommt und welche Rolle SBB Historic dabei spielt.

Reto Bieli, du leitest die Fachstelle für Denkmalpflege der SBB. Was genau ist dein Auftrag?

Die SBB AG ist bei ihren Tätigkeiten verantwortlich, den Ortsbild-, Denkmal- und Landschaftsschutz sowie die Archäologie und die Baukultur von Bund, Kantonen und Gemeinden zu berücksichtigen. Die Fachstelle Denkmalpflege unterstützt die Projektverantwortlichen dabei.

Was sind dabei die Herausforderungen?

Die Siedlungs- und Landschaftsqualität in der Schweiz ist vielerorts sehr hoch. Sie ist das Ergebnis von über 100 Jahren Engagement von Politik, Behörden und Fachstellen zum Schutz von Ortsbildern, Landschaften und Denkmälern sowie zur guten Gestaltung von Bauten und Freiräumen. Für die Projektverantwortlichen bei der SBB AG in den Divisionen Immobilien, Infrastruktur oder Personenverkehr ist der Umgang mit den vielen Interessen und Vorgaben bei stark limitierten Ressourcen sehr anspruchsvoll.

Wie zeigt sich das in eurem Alltag?

Planen und Bauen wird durch die

Kumulation von Interessen extrem anspruchsvoll und bedarf erheblicher Abstimmung und Koordination. Es kann dabei sein, dass ein starker Eingriff in ein örtliches Schutzinteresse im gesamten System Bahn die mit Abstand schonendste Variante darstellt. Um die Bahn zu entwickeln, sind die Projekte gerade bei solchen Fällen auf die Unterstützung und Kompromissbereitschaft aller angewiesen.

Wie geht die SBB mit historischen Anlagen um?

Von Entscheiden, die das Management heute trifft, hat erst die nächste oder übernächste Generation einen Nutzen. Bei historischen Brücken, Galerien, Stützbauwerken oder Tunneln besteht das Risiko, dass deren Qualität unterschätzt und die Einhaltung von generellen Normen überbewertet wird. Statt der Pflege und Teilerneuerung werden aufwendige und kapitalintensive Ersatzneubauten mit erheblichen Auswirkungen erstellt.

Welche Rolle spielt dabei SBB Historic?

SBB Historic ist für die Fachstelle Denkmalpflege und viele weitere Or-

ganisationen der SBB AG sehr wichtig. Die Stiftung ist mit ihren Archivbeständen, Sammlungen und der Bibliothek quasi das «historische Gewissen» der SBB AG und hat einen direkten fachlichen, baulichen und kulturellen Nutzen. Die SBB AG erhält nicht alte Bauten und Anlagen, sondern bedeutende Bauten und Anlagen, die im öffentlichen Interesse liegen. Die Bewertungsgrundlagen dazu kommen von SBB Historic.

Sie ist das Ergebnis von über 100 Jahren Engagement von Politik, Behörden und Fachstellen zum Schutz von Ortsbildern, Landschaften und Denkmälern sowie zur guten Gestaltung von Bauten und Freiräumen.

Unterstützt SBB Historic die SBB AG auch bei neuen Projekten?

Sehr sogar. Mit ihrem Archiv und ihrer Tätigkeit hilft SBB Historic, Planungs- und Rechtssicherheit zu schaffen. Die Akten in den Beständen liefern nicht nur Pläne, sondern bilden auch die Basis für historisch-forensische Analysen, welche bei Fragen des historischen Eigentums sowie bei Nutzungsrechten sehr bedeutend sein können.

Kannst du mir Beispiele für Neubauten nennen, bei denen SBB Historic die SBB AG unterstützt hat?

Für die Planungen der Bahnhöfe in Luzern, Lausanne, Basel oder Genf oder bei der Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung des Industriewerks in Bellinzona konnten die Projektverantwortlichen und die Fachstelle bei SBB Historic historische Pläne, Fotografien, Sammlungsgüter und Modelle für die Planung verwenden und auch wichtige Akten aus den örtlichen Archiven an SBB Historic übergeben. Die professionellen Dienstleistungen von SBB Historic sind ein zeitlich und

finanziell erheblicher Aufwand für die Stiftung, den wir als SBB AG nicht betreiben müssen.

Wie hilft SBB Historic der SBB AG, ihre eigene Identität zu pflegen?

Einerseits durch die erwähnte Grundlagenarbeit, andererseits trägt SBB Historic durch die erlebbaren Angebote zur Eisenbahnkultur der Schweiz bei. SBB Historic ist Teil des lebendigen Kulturerbes. Ihre Arbeit zeigt, wie stark die Bahn unsere Schweiz und ihre gesamte Entwicklung geprägt und mitgestaltet hat. Mit dem vielseitigen Programm, den Fahrten in historischem Rollmaterial, Vermittlungsformaten und Publikationen wird die Geschichte zu etwas, das die Öffentlichkeit berührt.

Kann man sagen, dass die Aufbereitung der Geschichte einen direkten Einfluss auf die Gegenwart hat?

Sicher. Die Stiftung bildet die Basis für die Geschichtsschreibung des Unternehmens, den Erhalt des historischen Erbes und für die Bewertung der Schutzinteressen. SBB Historic macht

die Identität der SBB AG greif- und sichtbar und zeigt auf, dass sie weit mehr ist als das, was man heute auf den Schienen und in den Bahnhöfen sieht. Sie zeigt eine solide Unternehmung mit einer aussergewöhnlichen Geschichte, die die Entwicklung der ganzen Schweiz geprägt hat. Indem diese Geschichte sorgfältig dokumentiert, vermittelt und erlebbar gemacht wird, stärkt SBB Historic die Marke und Identität der SBB AG.

Isabelle Bitterli, SBB Historic

1. Reto Bieli, Leiter Fachstelle für Denkmalpflege der SBB, 2026, © Reto Bieli





Die Schneeschleuder Xrotm 100 in Erstfeld, geschoben von der Dampflokomotive C 5/6 2978, «Elefant», 2025, © Kevin Puppato



Die Schneeschleuder Xrotm 100 kommt zurück nach Erstfeld

Vor 130 Jahren galt die dampfbetriebene Schneeschleuder Xrotm 100 als beeindruckende Innovation und war eine enorme Hilfe, um im Winter den Bahnverkehr aufrechtzuerhalten. Nun ist sie zu ihrem ursprünglichen Einsatzort Erstfeld zurückgekehrt.



Die Maschine revolutionierte die Schneeräumung im Hochgebirge. Mit einem riesigen Schleuderrad, angetrieben durch Dampf, beförderte sie den Schnee bis zu 90 Meter weit weg. Fast 80 Jahre lang war sie dem Bahnpersonal eine wertvolle Verbündete bei der Sicherung des Betriebs. Letztmals im Einsatz war die Xrotm 100 auf der Strecke im April 1975.

Am Freitag, 12. September 2025, ist sie, gestossen von der Dampflokomotive C 5/6 2978, «Elefant» und der Ce 6/8 II 14253, «Krokodil» wieder an ihrem ursprünglichen Einsatzort eingetroffen, wo sie in Anwesenheit der Urner Regierung sowie diversen Medienvertreterinnen und -vertreter gebührend empfangen wurde. Künftig wird die Schneeschleuder Teil der Ausstellung «Berg. Strecke.». Die Geschichte der Eisenbahn am Gotthard» von SBB Historic im Lokdepot Erstfeld sein.

Isabelle Bitterli, SBB Historic

Vor 130 Jahren, Mitte Januar 1895, erlebte das Urner Reusstal einen massiven Wintereinbruch. Die Gotthardstrecke wurde nach tagelangem Schneefall durch Lawinnenniedergänge verschüttet. In Göschenen und Airolo türmte sich der Schnee meterhoch. Die bisherigen Räumungsmethoden genügten kaum, um solch grosse und kompakte Schneemassen zu beseitigen und die Schweiz war auf die so wichtige Gotthardbahn angewiesen. Die Bahnstrecke war über mehrere Tage blockiert und musste vielerorts

von Hand mit Schaufeln und Pickeln freigelegt werden. Um künftig Streckenunterbrüche während der harten Wintermonate zu vermeiden, hielt die Gotthardbahn nach neuen Methoden Ausschau und bestellte bereits im Juni gleichen Jahres bei Henschel & Sohn in Kassel eine dampfbetriebene Schneeschleuder: die Xrotm 100. Bereits zwei Monate nach Auslieferung, im März 1896, konnte sie zum ersten Mal bei einem Lawinnenniedergang eingesetzt werden.

1. Die Dampfschneeschleuder Xrotm in Wassen, SBB Historic C_0017_0107



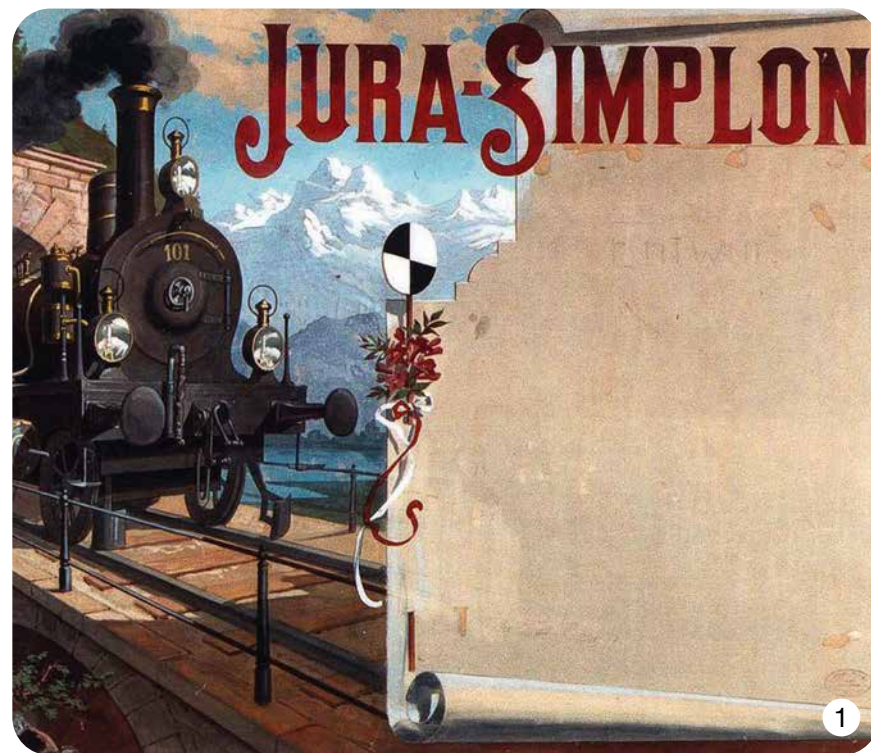
Zwischen Kohlenstaub und Karriereleiter: Heizer und Lokführer bei der SBB

Vom Lehrling im Depot zum Lokomotivführer: Anhand der Laufbahnen von Gottlieb Wildi und Ernst Schneeberger zeigt dieser Beitrag, wie hart, aber auch verlässlich der Karriereweg im Dampflokeitaler war.

Wer zur Zeit der Dampflokomotiven Lokführer werden wollte, begann fast immer im Depot. Dem Traum vom Führerstand gingen Jahre harter Arbeit als Lehrling und Heizer voraus. Der Beruf war schmutzig, gefährlich und körperlich sehr anstrengend. Dafür bot er einen klar geregelten Weg in eine sichere Beamtenlaufbahn. Diese Laufbahn war damals nur für Männer zugänglich.

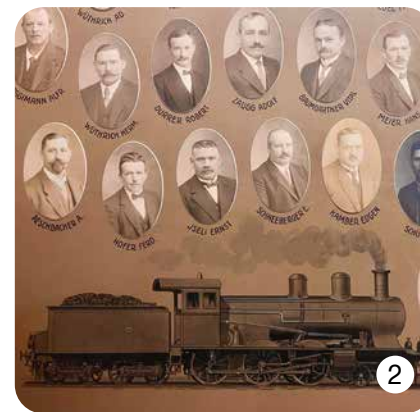
Am Anfang stand meist eine mehrjährige Ausbildung im Bahndepot. Die jungen Männer reinigten Lokomotiven, entfernten Russ und Flugasche, schmierten bewegliche Teile und polierten Metall. Dabei lernten sie jedes Bauteil der Maschine kennen. Sie mussten früh aufstehen, um abgekühlte Lokomotiven wieder herzurichten, damit diese für den nächsten Einsatz bereit waren. Wer sich bewährte, wurde Heizer auf der Lokomotive.

Als Heizer war man für das Feuer und somit für den Dampf im Kessel verantwortlich. Pro Schicht schaufelten die Heizer mehrere Tonnen Kohle in den Feuerraum, zerkleinerten die Stücke und legten sie so, dass die Hitze- und



Dampfentwicklung stimmte. Der Lokführer steuerte die Geschwindigkeit und Richtung des Zuges. Dabei mussten der Wasserstand im Kessel und die Anzeigen gleichzeitig im Blick behalten werden. Zudem war eine enge Zusammenarbeit erforderlich. Ohne einen guten Heizer konnte selbst der beste Lokführer seine Lok nicht souverän führen.

Die Laufbahnen von Gottlieb Wildi und Ernst Schneeberger, die sich in den Beamtenverzeichnissen der SBB nachverfolgen lassen, zeigen, wie geregelt dieser Berufsweg war. Wildi wurde 1876 in Wiggiswil im Kanton Bern geboren. Er trat 1897 in den Bahndienst ein und wurde drei Jahre später, 1900, als Heizer in Biel definitiv angestellt. Sein Jahresgehalt lag damals bei 1600 Franken.



Mit jedem weiteren Dienstjahr stieg es regelmässig an. Am 1. Juli 1907 wurde Wildi zum Lokomotivführer befördert und war damit fortan für die Lok statt für das Feuer verantwortlich. In den folgenden Jahren kletterte sein Lohn weiter: 1912 auf 2900 Franken und 1919 schliesslich auf 3600 Franken – den Höchstbetrag in seiner Lohnklasse. Dienstalter, Erfahrung und Zuverlässigkeit übersetzten sich bei der Eisenbahn ziemlich direkt in Lohnstufen.

Ähnlich verlief die Karriere von Ernst Schneeberger, der 1880 in Schoren bei Bern geboren wurde. Er trat 1901 zunächst provisorisch in die Dienste

der Eisenbahn ein, vermutlich als Lehrling. 1904 wurde er als Heizer in Bern definitiv übernommen, mit einem Anfangsgehalt von 1300 Franken pro Jahr. In den folgenden Jahren steigerten sich seine Bezüge Schritt für Schritt. 1912 verdiente er als Heizer bereits 2350 Franken; inzwischen war er in Thun stationiert. Am 1. Juli 1914 folgte der entscheidende Karriereschritt: Schneeberger wurde zum Lokomotivführer ernannt. Damit wechselte er zur Ge-

samtverantwortung für die Maschine und den Zug. Sein Lohn wuchs weiter, bis er 1922 den Maximalbetrag von 3600 Franken erreichte.

Die Beispiele von Wildi und Schneeberger zeigen, wie klar strukturiert die Laufbahn im Dampfzeitalter war. Über Jahre hinweg harte körperliche Arbeit im Kohlenstaub, Erfahrung und die ständige Zusammenarbeit im Führerstand führten zu gesicherten Stellen mit steigender Entlohnung. Die Heizer waren dabei weit mehr als blosse Hilfskräfte. Sie waren Fachleute für Feuer und Wasser und bildeten das Fundament der Lokführerkarriere.

Johanna Rustler, SBB Historic



1. «Jura-Simplon», ca. 1890, Conrad, E., SBB Historic W_025
2. «Lokomotivführer-Verein Sektion Bern», (Schneeberger E. unten, dritter von rechts), 1922, SBB Historic Abl. 2018/006
3. «Junge neben Dampflokomotive», 1936, SBB Historic P_C03_0024
4. Ohne Titel, Ad. Schmid-Rösli, SBB Historic K_0016





Die B 3/4 feiert ihr Comeback

Ein wichtiges Stück Schweizer Industrie- und Verkehrsgeschichte kehrt zurück auf die Schienen. Rechtzeitig zu ihrem 110. Geburtstag wird die B 3/4 1367 auf Herz und Nieren geprüft und wieder fit gemacht.



1

Die B 3/4 1367 wurde 1916 von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) gebaut. Dank der damals neuen Technik war sie leistungsfähiger und sparsamer als ihre Vorgängerinnen und damit vielseitig auf dem gesamten Schienennetz einsetzbar, sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr.

Nachdem sie 1964 ausrangiert wurde, führte ihr Weg durch verschiedene Depots, bevor sie zwischen 1989 und 1995 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgestellt wurde. Als letzte erhaltene Lokomotive ihrer Serie ist

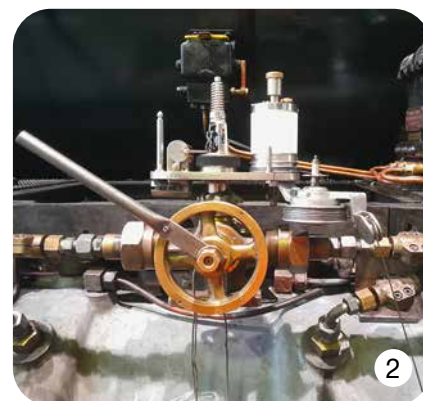
sie die einzige überlebende Vertreterin dieser Baureihe. Im Jahr 2001 ging die Lok offiziell in den Besitz von SBB Historic über.

Nach über einem Jahrhundert Dienst zeigte sich, dass die Lok zwar in Würde gealtert, aber technisch erschöpft war. 2024 fiel der Entscheid, sie in den Werkstätten von Meiningen (D), die seit DDR-Zeiten auf Dampfloks spezialisiert sind, zu revidieren. Hier wurde nun die gesamte Maschine instandgesetzt. Einzig der Kessel war noch in gutem Zustand und konnte erhalten bleiben.

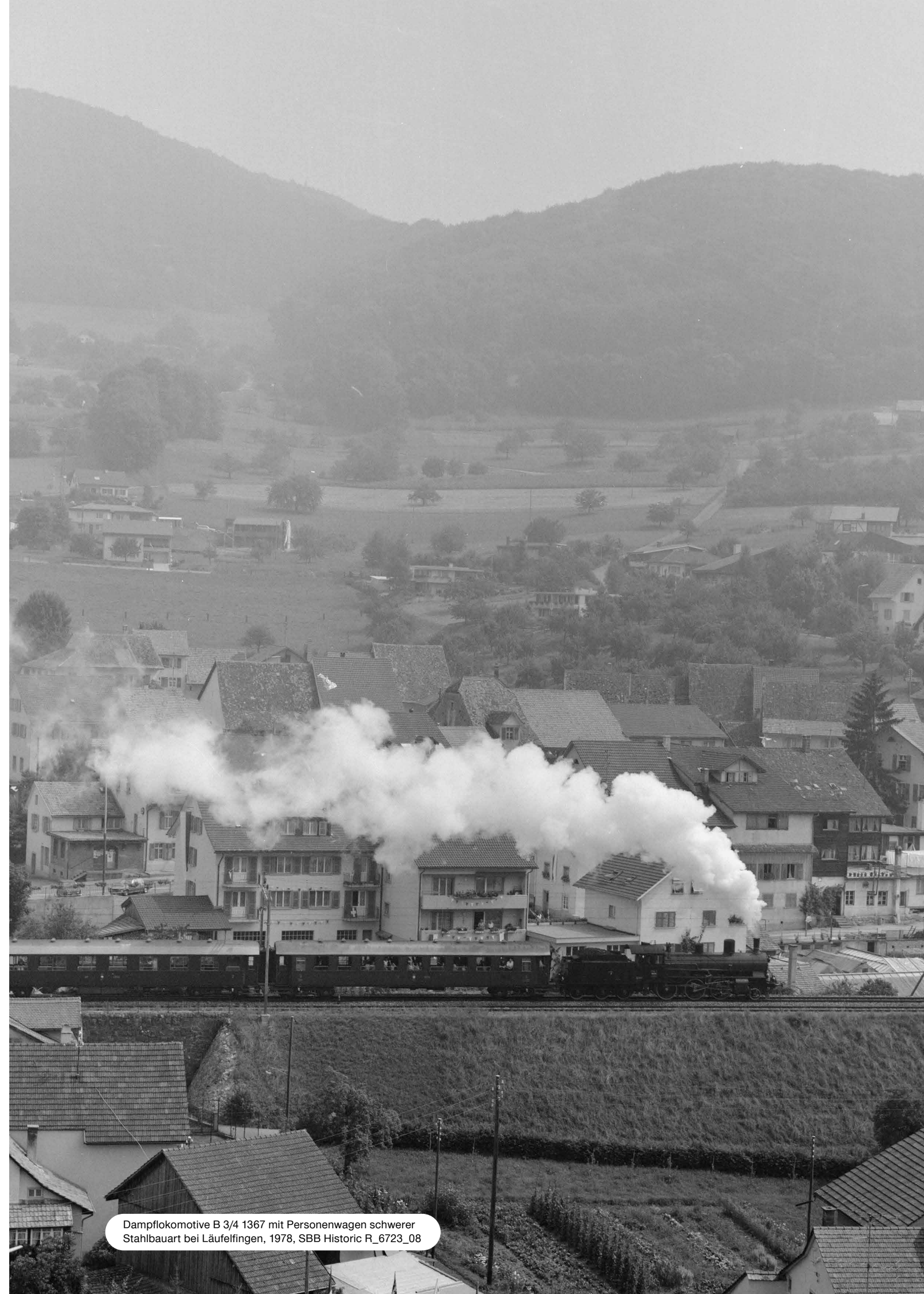
Pünktlich zu ihrem 110-jährigen Jubiläum soll die B 3/4 1367 wieder eingesetzt werden. Ihre erste Fahrt nach langer Zeit plant SBB Historic auf der alten Hauensteinlinie zwischen Olten und Sissach und hofft, dass viele Passagier:innen die B 3/4 willkommen heissen und dieses Denkmal der Schweizer Eisenbahngeschichte auf der Jubiläumsfahrt begleiten werden.

Isabelle Bitterli, SBB Historic

1. Die B 3/4 in Arnstadt (D), 2025, © SBB Historic
2. Indizierapparat am abgedeckten Zylinder der B 3/4 im Test, bei dem das Ein- und Ausströmen vom Dampf kontrolliert wird, 2025, © SBB Historic



2



Dampflokomotive B 3/4 1367 mit Personenwagen schwerer Stahlbauart bei Läufelfingen, 1978, SBB Historic R_6723_08



Der lange Weg zurück auf die Schienen: Die Restaurierung des B 3505 ist abgeschlossen

Wenn ein Eisenbahnwagen nach mehr als einem Jahrhundert wieder ins Licht der Öffentlichkeit rollt, ist das eine Liebeserklärung an die Geschichte und das Handwerk. Am jährlichen Dampfstag in der Rotonde Delémont von SBB Historic wurde der B 3505 nach sieben Jahren Arbeit durch die Historische Eisenbahn Gesellschaft (HEG) der Öffentlichkeit vorgestellt – vollständig restauriert, bis ins letzte Messingdetail.



1



2

Gebaut wurde der B 3505 im Jahr 1902 von der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft (SIG) für die Jura-Simplon-Bahn, damals trug er noch die Nummer J.-S. B2 915. Ein Jahr später ging er an die frisch gegründete SBB über, bekam seine jetzige Nummer und stand bis in die 1950er-Jahre im Einsatz. Danach wurde er zu einem Bremsversuchswagen umgebaut, die Inneneinrichtung entfernt – und beinahe wäre er verschrottet worden. Dass er heute wieder im historischen Glanz erstrahlt, ist dem grossen Engagement des Vereins HEG zu verdanken, der das Fahrzeug 1989 übernehmen und retten konnte.

Als die Restaurierung begann, war der Wagen eine leere Hülle. Der Holzkasten wurde vom Untergestell getrennt, das Metallgerippe sandgestrahlt und repariert. Es entstanden neue Holzrahmen, Bodenbalken und eine neue Verblechung, Fenster und Plattformen wurden rekonstruiert, und selbst die Notbremseinrichtung entstand nach alten Vorlagen.

Alles immer mit dem Ziel, möglichst viel Originalsubstanz zu bewahren. Der Schreiner und Historiker Ursin della Morte vom Verein HEG erklärt:

«Als Wagen zweiter Klasse sollte er ein wenig Luxus ausstrahlen – nicht wie in der ersten, aber doch deutlich mehr als in der dritten.»

So besteht die Wagenstruktur aus Eiche, Zierleisten und Füllungen aus Ahorn, und für die Innenwände verwendete man Pitch Pine, ein nordamerikanisches Kiefernholz. Ein zufällig auf der Plattform Ricardo entdeckter originaler Gepäckträger diente als Vorlage, um in einer Giesserei neue Halterungen und Konsolen herzustellen. Fabriksschilder und Emaille-Schriften wurden nachgegossen oder nachgefertigt. Die Polsterbänke liess man in einer Werkstatt im süddeutschen Konstanz herstellen – mit Federn, Gurten und Bezügen nach historischem Muster, aber aus heutigen, schwer entflammaren Stoffen.



3

Nur beim SBB-CFF Schriftzug wich man vom bisherigen Schema ab: Nach eingehenden Recherchen entdeckte man, dass die Beschriftung mit schwarzem Schatten historisch inkorrekt war. So trägt der B 3505 als erstes Fahrzeug der SBB Historic-Sammlung wieder die ursprünglich gelbe Beschriftung mit warmbraunen Schatten.

Heute ist der B 3505 der einzige erhaltene Zweitklassenwagen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg. Seine Restaurierung, die sich am Zustand des Wagens aus dem Jahr 1915 orientiert, ist nicht bloss ein Denkmalprojekt. Sie zeigt, wie viel Wissen, Recherche und Handwerk nötig sind, um ein Stück Eisenbahngeschichte lebendig zu machen.

«Viele Details existieren einfach nicht mehr – man muss sie neu erfinden, und doch müssen sie genau stimmen», sagt della Morte. Genau das ist gelungen. Wer heute den Wagen betritt, sieht die Eleganz von 1915, riecht das Holz, fühlt die handgefertigten Oberflächen – und reist für einen Moment in eine andere Zeit.

Das Ziel war nie ein stilles Museumsstück. SBB Historic und die HEG setzen sich dafür ein, dass diese Fahrzeuge fahren, damit sie für die Öffentlichkeit erlebbar sind. Der restaurierte B 3505 wird künftig auf historischen Fahrten eingesetzt, als Zeitkapsel auf Schienen und als Beweis, dass Geschichte nicht vergeht, solange Menschen sie mit Hingabe bewahren.

Isabelle Bitterli, SBB Historic

1. Ursin della Morte, Schreiner und Historiker der HEG im restaurierten B 3505, 2025, © SBB Historic

2. Der restaurierte Passagierwagen B 3505 mit den neuen Sitzbänken und Gepäckträgern, 2025, © SBB Historic

3. Der B 3505 in neuem Glanz, 2025, © SBB Historic



Gesichter hinter dem Dampf – die SBB-Beamtenverzeichnisse als Zeugnis einer Ära

Was einst reine Verwaltungsarbeit war, ist heute eine unschätzbare Quelle für die Erforschung der Sozial-, Technik- und Wirtschaftsgeschichte der Schweiz.

Das Beamtenverzeichnis der SBB ist ein internes Register, das alle Beschäftigten mit Beamtenstatus umfasst. Es enthält persönliche Angaben wie Name, Jahrgang, Heimatort und Jahresgehalt sowie weitere Informationen zu ihrer Funktion und Einordnung innerhalb der Organisation. Es wurde alle paar Jahre aktualisiert und neu herausgegeben.

Besonders spannend wird der Blick in die Beamtenverzeichnisse, wenn man sie mit der Ära der Dampflokomotiven verbindet. In dieser Zeit, als der Dampf die Schienen bestimmte, waren die Beamten das Rückgrat des Eisenbahnbetriebs – Lokomotivführer, Heizer, Werkstattmitarbeitende oder Bahnhofsvorstände. Ihre Einträge in den Verzeichnissen lassen erahnen, wie eng Mensch und Maschine miteinander verbunden waren. Hinter jeder Lokomotive, die schnaufend durch die Schweiz fuhr, stand eine Vielzahl von Menschen, deren Arbeit sich in diesen Büchern niederschlug. Die Verzeichnisse zeigen eindrücklich, wie vielfältig die Tätigkeiten innerhalb der SBB waren und wie sehr Beruf, Technik und gesellschaftlicher Wandel miteinander verwoben waren. Sie dokumentieren



Historic eingesehen werden. Damit stehen sie Forschenden, Eisenbahninteressierten und Familienhistoriker:innen offen, die mehr über die Geschichte der SBB und ihrer Mitarbeitenden erfahren möchten.

So verbinden die Beamtenverzeichnisse Vergangenheit und Gegenwart – sie bewahren das Erbe der Dampflokomotivzeit und machen die Geschichte der SBB-Mitarbeitenden lebendig.

Laura Kaiser, SBB Historic

nicht nur Karrieren, sondern auch ein Stück Schweizer Industriegeschichte, in der die Dampflokomotive zum Symbol des Fortschritts wurde.

Heute sind die Beamtenverzeichnisse bis zum Jahr 1973 vollständig digitalisiert und können im Lesesaal von SBB

1. Lokomotivdepot Aebimatt in Bern, Dampflokomotive A 3/5 644, Personal vor und auf der Lok, 1936, SBB Historic SV_050_03
2. Die Beamtenverzeichnisse der SBB, 2025, © SBB Historic



Ein letzter grosser Tag in Windisch

Zum Tag der offenen Tür lud SBB Historic ein letztes Mal an den Standort Windisch. Hunderte Besucherinnen und Besucher erhielten exklusive Einblicke in die Bibliothek, Archive und Sammlungen – und erlebten hautnah, wie Bahngeschichte bewahrt, erforscht und vermittelt wird.



2027 wird SBB Historic seine neue Geschäftsstelle in Olten beziehen

Der Tag der offenen Tür in Windisch war ein Fest der Entdeckung und Begegnung. Bereits vor dem Gebäude begrüsst legendäre Fahrzeuge die Gäste: das «Krocodil», ein historischer Speisewagen und der elegante Sa-

lonwagen von 1956, auch bekannt als «Bundesratswagen», der einst für Staatsgäste im Einsatz war. Im Inneren warteten historische Musikautomaten, altes Zuginventar, Laternen und zahlreiche Trouvaillen, die die Besuchenden in längst vergangene Eisenbahnzeiten entführten.

Mit Ticket erhielten Gäste Zugang zu einem besonderen Programm: Kurze Führungen durch Archive, Pla-

katsammlung und die Bibliothek ermöglichten Einblicke in die sonst verborgenen Schätze von SBB Historic. Interaktive Aktivitäten und historische Filmvorführungen rundeten das Erlebnis ab und machten den Tag zu einem lebendigen Austausch zwischen Vergangenheit und Gegenwart.

Zwischen Archivschatzen, kunstvollen Grafiken und seltenen Objekten zeigte sich, was SBB Historic ausmacht: die Leidenschaft, das kulturelle Erbe der Schweizer Bahnen zu bewahren und für alle zugänglich zu machen.



Gleichzeitig war der Tag auch ein Abschied: Es war das letzte grosse Event am Standort Windisch. 2027 wird SBB Historic seine neue Geschäftsstelle in Olten beziehen – mit modernen, sanierten Räumen, die eine noch engere Zusammenarbeit der Teams innerhalb von SBB Historic möglich machen wird.

Ein bewegender Tag voller Geschichte, Begegnungen und Zuversicht – ein passender Abschied von Windisch und ein hoffnungsvoller Blick nach vorn.

Sofia Bartsch, SBB Historic

1. Ein besonderer Einblick in die Archive von SBB Historic, 2025 © SBB Historic
2. Besuchende bestaunen die Plakatsammlung von SBB Historic, 2025 © Rail Production / SBB Historic



Die C 5/6 2978, «Elefant» auf der Strecke zwischen Amsteg und Intschi, 2025, © Herbert Roseng



Agenda

04.04.2026

Erstfeld

Ausstellung und Führungen
im Eisenbahn-Depot

Erlebnis Depot Erstfeld

02.05.2026

Erstfeld

Ausstellung und Führungen
im Eisenbahn-Depot

Erlebnis Depot Erstfeld

10.05.2026

Olten/Zürich

Erlebnissfahrt im RAe TEE II 1053

Muttertagsfahrt im «Trans Europ Express»

23./24.05.2026

Rapperswil/Brugg

Fahrt im historischen Führerstand

Führerstandsfahrt mit der Ae 3/6 I

13.06.2026

Zürich/Luzern

Moderne, kombiniert mit Tradition und
südländischem Flair

Erlebnisszug San Gottardo bis Bellinzona

24.04.2026

Olten/Sissach/Basel

Erlebnissfahrt im RAe 2/4 1001

Mit dem «Roten Pfeil» nach Basel

09.05.2026

Erstfeld/Bodio

Historische Zugfahrt am Gotthard

Erlebnisszug San Gottardo

23./24.05.2026

Brugg/Wildegg

Erlebnissfahrt im Dampfzug

Bahnfestival Brugg 2026

06.06.2026

Erstfeld

Ausstellung und Führungen
im Eisenbahn-Depot

Erlebnis Depot Erstfeld

13.06.2026

Göschenen/Faido

Tremola & Gotthardbahn ab Göschenen
oder Faido

Erlebnisszug San Gottardo und Tremola im Postauto

25./26.04.2026

Olten/Sissach

Erlebnissfahrt im Dampfzug

Dampf am alten Hauenstein

09.05.2026

Zürich/Luzern

Moderne, kombiniert mit Tradition
und südländischem Flair

Erlebnisszug San Gottardo bis Bellinzona

23./24.05.2026

Rapperswil/Zürich
Wiedikon/
Baden/Brugg

Erlebnissfahrt im historischen Zug

Mit der Elektrolok ans Bahnfestival Brugg

13.06.2026

Erstfeld/Bodio

Historische Zugfahrt am Gotthard

Erlebnisszug San Gottardo

13.06.2026

Erstfeld

Im historischen Führerstand über
die Gotthard-Bergstrecke bis Bodio

Führerstandsfahrt am Gotthard

Entdecken Sie unsere Produkte rund um die faszinierende **Welt der Schweizer Eisenbahngeschichte!**



Tasse «Krokodil»



Schlüsselanhänger «Krokodil»



Tasse «Elefant»



Schlüsselanhänger «Elefant»

**10 %
Rabatt**



Erlebnisszug San Gottardo – 10 % Rabatt

Sichern Sie sich 10 % Rabatt auf Tickets für unseren «Erlebnisszug San Gottardo» mit dem Rabattcode **GOTTARDO10**.

Einlösbar bei der Buchung direkt auf ticketcorner.ch.
Nicht kumulierbar, gültig solange Vorrat.





Besuchende der Leistungsschau in Koblenz vor
Dampflokomotive Eb 3/5 5819, 1984, SBB Historic R_7328_01

Impressum



Bahnhof Monthey mit der Dampflokomotive
B 3/4 1338, 1946, SBB Historic R_1160_04

Herausgeberin
Stiftung Historisches Erbe der SBB
Lagerstrasse 1
CH-5210 Windisch

Koordination
Sofia Bartsch, SBB Historic

Gestaltung
morefont, Pully/Vaud

Druck
rubmedia, Wabern/Bern

Korrektur und Übersetzung
Übersetzer Gruppe Zürich GmbH

ISSN
3042-7894

© SBB Historic 2026

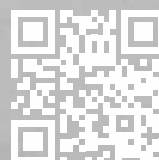


© SBB Historic 2026

Stiftung Historisches
Erbe der SBB

Lagerstrasse 1
CH-5210 Windisch
info@sbbhistoric.ch

sbbhistoric.ch



Dampflokomotive C 5/6 im Bahnhof
Luzern, 1948, SBB Historic R_1660_11