

Wie die «Krokodil»-Lokomotiven geniessen auch die «Roten Pfeile» der SBB eine hohe Popularität und einen grossen Bekanntheitsgrad. Es verwundert deshalb kaum, dass die letzten drei aktiven «Roten Pfeile» bei Fotografen und Filmern hoch im Kurs sind. Nicht minder begehrt sind die Fahrzeug-Veteranen aber auch für Extrafahrten: Eine Reise im «Roten Pfeil» gilt als Erlebnis der besonderen Art – und das seit nunmehr 75 Jahren!

Zwischen den beiden Weltkriegen setzte das Auto zu einem Siegeszug an, den die Bahnen bereits rund hundert Jahre hinter sich hatten. Herkömmliche Reisezüge konnten dem Automobil somit immer weniger Paroli bieten. Wollten die Bahnen den Anschluss nicht verlieren, mussten sie schneller und komfortabler werden. In zahlreichen Ländern entstanden deshalb leichte, bequeme und windschnittig-elegant gestaltete Triebwagen beziehungsweise Triebzüge: in den Niederlanden beispielsweise die bekannten «Diesel», in Deutschland der «Gläserne Zug» und der «Fliegende Hamburger» sowie in Frankreich die «Bugatti» und die auf Pneu- rädern fahrenden «Michelin». Aber auch die Schweizerischen Bundesbahnen nahmen die Herausforderung an und bestellten in den 1930er-Jahren zahlreiche stromlinienförmig gestaltete Fahrzeuge – die «Roten Pfeile»:

- ✦ sieben elektrische Triebwagen; vierachsig
- ✦ zwei dieselmechanische Triebwagen; vierachsig – bestimmt für den Dienst auf schwach frequentierten und (noch) nicht elektrifizierten Nebenlinien
- ✦ zwei elektrische Schnelltriebzüge; dreiteilig und zwölfachsig – die Form der Stirnfront konnte eine gewisse Verwandtschaft mit den damaligen deutschen «Fliegenden» Schnelltrieb- zügen nicht leugnen
- ✦ ein elektrischer Doppelschnelltrieb- wagen; achtachsig – wie die einteiligen «Roten Pfeile» wies er die typischen Vorbauten auf und erhielt später den bis heute gültigen Übernamen «Churchill-Pfeil»
- ✦ 1953 erfolgte die Inbetriebnahme zweier weiterer elektrischer «Roter Pfeile», zweiteilig.

Mit dem vorliegenden Buch setzt der Eisenbahn-Historiker Christian Zellweger allen diesen Fahrzeugen ein bleibendes Denkmal.

Christian Zellweger, geboren 1949, Ingenieur HTL, machte sich 1987, nach gut zehn Jahren Tätigkeit in der Maschinen-Industrie, selbständig. Als Schwerpunkte seines Schaffens gelten Text- und Foto-Aufträge zum Thema «Historische Schweizer Bahnen». Im AS Verlag publizierte er die drei Bücher «TEE – Ikone der Luxuszüge», «A 3/5, Tigerli, Elefant & Co.» und «Krokodil – Königin der Elektrolokomotiven». Seit Ende 2005 gibt er die vierteljährlich erscheinende Zeitschrift «Semaphor – Klassiker der Schweizer Bahnen» heraus (www.semaphor.ch).