

Um das eher dünne Fahrplanangebot im Neuenburger Jura auf den Strecken Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds-Le Locle und Biel/Bienne-La Chaux-de-Fonds auszubauen, bestellte eine Interessengemeinschaft in vertraglicher Zusammenarbeit mit den SBB 1937 einen Leichttriebwagen bei SLM, SIG und MFO. Im Herbst 1938 kam der auf beiden Seiten beschriftete «Flèche du Jura» («Jurapfeil») erstmals zum Einsatz. Schnell war er wirklich mit seinen 110 km/h Höchstgeschwindigkeit. Die Fronten sind so stark abgerundet gebaut, damit der Luftwiderstand in den vielen einspurigen Tunnels möglichst gering gehalten werden konnte, was auch im Modell sehr schön nachgebildet wurde. 1954 ersetzte man die apfelgrüne Lackierung durch das SBB-übliche Tannengrün und den Schriftzug «Flèche du Jura» durch den SBB-Schriftzug und das Schweizer Kreuz. Dem «Jurapfeil» wurden

bisher unerprobte Drehgestelle verbaut, und es konnten nur sehr leichte Anhängelasten von 24 Tonnen befördert werden, von Neuchâtel nach La Chaux-de-Fonds sogar nur als «Alleinfahrer». Schon ziemlich früh stiess der Leichttriebwagen an seine Belastungsgrenzen, und die Fahrmotoren überschlugen sich. Deshalb ersuchte man den Zugförderungs- und Werkstattendienst in Bern, die Leistungen des «jurapfeils» im ehemaligen SBB-Kreis I durch Lokomotivdienste zu ersetzen – doch der Wunsch wurde nicht erhört. Stattdessen setzte man den Leichttriebwagen auf flacheren Strecken ein – so etwa von Biel/Bienne aus nach Sonceboz-Sombeval oder Le Landeron. 1954 wurde er dann dem Depot Lausanne zugeordnet und übernahm mit einem Leichtmetall-Personenwagen Leistungen im Unterwallis. 1961 erlitt er einen Unfall. Er wurde danach wieder repariert, vor allem wegen der Lan-

desausstellung 1964 – da benötigte man jede «rollende Achse». Ab Ende der 1960er-Jahre wurde er dann abwechselnd in der Ostschweiz den Depots Winterthur und Rorschach zugeteilt, anfänglich nur mit geringen Tagesleistungen auf der Strecke Wetzkon-Bauma, dann wieder fast mit den Tagesleistungen aus den Ursprungsjahren. Die Höchstgeschwindigkeit wurde aufgrund des Fahrzeugzustands zeitweise auf 60 km/h herabgesetzt. Der Leichttriebwagen verrichtete sieben Jahre vor seiner Verschrottung 1978 im Depot Rorschach den «Rorschacher Hafendienst» – er pendelte zwischen Bahnhof Rorschach und Rorschach Hafen hin und her. Das nachgebildete Modell stellt den Betriebszustand um 1974 dar, kurz vor der Reparatur und der Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 80 km/h im «Rorschacher Hafendienst».

SBB Eem 6/6 18526

