



Selbst am Batterie- und am Sandkasten gibt es Zierlinien. Beachtenswert ist auch die Verzierung an den Puffern.

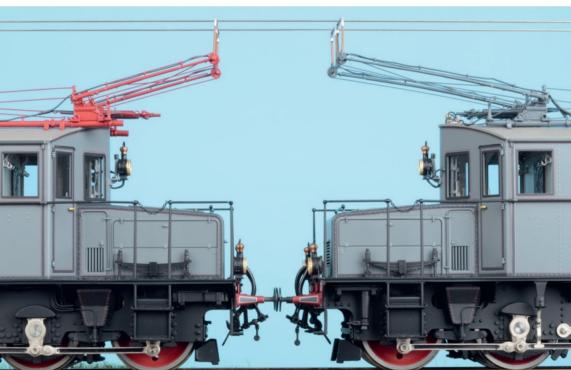
das höhere Verkehrsaufkommen waren weitere Lokomotiven gefragt, umso mehr, weil die Mietlokomotiven schon vor dem Bau der zweiten Röhre an die italienische Staatsbahn zurückgegeben werden mussten. Des Weiteren hatten die SBB im Juli 1919 die Linie zwischen Brig und Sion ebenfalls mit Drehstrom elektrifiziert, weil Kohle nach dem Ersten Weltkrieg knapp war.

Der Dreiphasen-Elektrobetrieb funktionierte nach dem Einbau einer Belüftungsanlage in den Tunnels recht gut, abgesehen von kleineren Störungen – und trotz den filigranen Fahrleitungsmasten. Die Fahrleitung wurde von Kummler + Matter teilweise mit Masten aus alten Rauchrohren von Dampfloks sowie zwischen Brig und Sion mehrheitlich mit Holzmasten gebaut. Zwei Jahre nach der Er-

öffnung des Tunnels übernahmen die SBB den Betrieb und die Technik von der BBC.

Der neue Star

Der Star des Lokomotivparks hieß Fb 4/4 und sollte alle gewünschten Anforderungen erfüllen. Die höheren Zuggewichte verlangten stärkere Motoren und eine bessere Adhäsion. Gefragt war auch ein besserer



Dieses Bild macht die unterschiedliche Länge und Farbgebung der Trolleys deutlich. Links befindet sich die 366 und rechts die 367.



Ab 1910 war die Nummer 366 bereits in SBB-Besitz. Die schwarze Farbgebung wurde vielleicht durch die Italienerloks inspiriert.