

SBB Ae 4/8 11300

Die hochkomplexe Bauweise der sehr speziellen Versuchslok Ae 4/8 meisteerte Jürg Ryser ebenfalls absolut bravourös – es entstand ein sehr filigranes Modell als Zeuge der Versuchphasen der elektrischen Traktion bei den SBB. Nach dem Ersten Weltkrieg hatten die SBB das Bedürfnis, von Kohlelieferungen aus dem Ausland unabhängig zu werden, und trieben die Entwicklung von Elektrolokomotiven stark voran. Das Depot Bern verfügte bereits über mehrere, unterschiedlichste Versuchslokomotiven, jedoch waren diese zu langsam oder zu schwach. 1919 bestellte man bei der SLM

und BBC eine Probelokomotive mit Einzelachsenantrieb. Die Ae 4/8 erhielt zwei Laufachsen mehr als die Vorgängerin, um trotz den schwereren Motoren die Achslast von 20 Tonnen beizubehalten. Aufgrund der dreiteiligen Bauweise wurde sie auch «Tatzelwurm» oder «Feldschlange» genannt. Sie verfügte über zwei verschiedene Antriebe, auf der einen Seite den Buchli-Antrieb, auf der anderen Seite den deutlich komplexeren Tschanz-Antrieb. Nach der Ablieferung 1922 war die Lokomotive für die Probefahrten im Aaretal zwischen Bern und Thun dem Depot Bern zugewiesen, fünf Jahre spä-

ter dann dem Depot Basel. Aufgrund der Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h konnte die sehr spezielle Lokomotive auch Schnellzüge befördern – im Betrieb wurde die Ae 4/8 also vor Personenzügen wie auch vor Güterzügen eingesetzt. 1964 kam es dann zu Problemen mit dem Stufenschalter. Aufgrund der hohen Auslastung der Werkstätten (Expo 64) war eine Reparatur nicht mehr vorgesehen. 1967 wurde die technisch verhältnismässig nicht relevante Lok dann verschrottet. Neben den zeitgleich abgelieferten SBB Be 4/7 und Ae 3/6 I hatte sie immer ein «Mauerblümchendasein».



SBB Am 4/4 18451

Die schön geformte Am 4/4 ist eine im Personenverkehr eingesetzte Streckendiesellokomotive, die 1939 von der SLM, BBC und Sulzer (Dieselmotoren) geliefert wurde – die Bestellung umfasste zwei Lokomotiven (die Betriebsnummern bis 1959 waren 1001 und 1002). Ursprünglich wollte man zwei Gepäck-Dieseltriebwagen bestellen, was jedoch aufgrund der Gewichtleistungsproblematik aufgegeben wurde. Die Loko-

motive war damals sehr innovativ, der Lokomotivkasten ist selbsttragend, und die Drehgestelle sowie die Lokform flossen gleich in die Entwicklung der darauffolgenden Re 4/4 I und RFe 4/4 ein. Auch die Gasturbinenlok der SBB, die Am 4/6, wurde auf den Prinzipien der Am 4/4 aufgebaut. Anfang der 1960er-Jahre kam es zu umfangreichen Umbauarbeiten an den beiden Am 4/4, die Zugkraft wurde zulasten der

Geschwindigkeit erhöht (V/max 75 km/h statt der vorherigen 110 km/h) und die neu montierten Düsenlüftergitter verhinderten Überhitzungen bei langsamen Fahrgeschwindigkeiten. Durch den Umbau wechselte die Typenbezeichnung von Am 4/4 auf Bm 4/4^{II}. Bis kurz nach dem Umbau waren die beiden Am 4/4 den Depots Lausanne und Winterthur eingeteilt (Einsätze auf der Broye-Linie und als Ersatzlok auf