

Für die SBB-Rangierbahnhöfe Basel und Chiasso wurden in den Jahren 1970/71 sechs sogenannte Zweikraftrangierlokomotiven geliefert, welche in der Mitte ein Gelenk hatten. Eigentlich sind dies zwei kurzgekuppelte SBB Em 3/3 oder SBB Ee 3/3 IV. Auf der Lokseite mit dem Führerhaus befindet sich der elektrische Teil, auf der anderen Fahrzeughälfte der Generator, der Zwölfzylindermotor und der Kühler. Der

Stangenantrieb der artverwandten Lokomotiven wurde unverändert übernommen und belassen. Zwischen 1984 und 1993 wurden die Eem 6/6 zu rein thermischen Lokomotiven umgebaut, der Transformator wurde durch ein Ballastgewicht ersetzt, um das Gleichgewicht der Rangierlok zu halten. Die Ausrüstung entspricht einer Diesellok des Typs Bm 4/4 der SBB. Leider waren diese Lokomotiven beim Rangierper-

sonal nicht wirklich beliebt. Doch auf der Modellanlage sorgt dieses wunderbar ausgeführte Modell der Eem 6/6 im Ablieferungszustand für viel Abwechslung und meistert dank dem Gelenk auch die Mindestradien. Auch Jürg Ryser meint, dass diese ungewöhnlich aussehende Rangierlok zu den «Exoten» in seiner Sammlung gehört. Gerade solche Modelle machen eben die Eigenbauten einzigartig.

SBB RABDe 12/12 1114 «Mirage»

Aufgrund der Einführung des Halbstundentakts auf der Linie Zürich–Meilen–Rapperswil am rechten Zürichseeufer, dem sogenannten «Goldküstenexpress», wurden zwischen 1965 und 1967 von der FFA, der BBC und SAAS 20 Triebzüge geliefert. Diese waren dreiteilig: zwei Endwagen zweiter Klasse und ein Mittelwagen erster Klasse mit Gepäckabteil. Der Triebzug war besonders spurtstark, weil jede einzelne Achse angetrieben war. Deshalb verlieh man den Zügen den Übernamen «Mirage», abgeleitet vom Schweizer Jagdflugzeug. Ebenfalls speziell waren die weinrote Lackierung sowie die Säulen im Eingangsreich der Endwagen, in welchen die 15-kV-Fahrstromversorgung geführt wurde. Ein

besonderes Highlight für die Reisenden war es, gleich neben dem Lokführer Platz nehmen zu können, wie es damals auch bei den BDe- und RBe-4/4-Triebwagen üblich war. Die Vielfachsteuerung und die automatischen +GF+-Kupplungen wurden schon ziemlich früh häufig gebraucht, da die «Mirage-Triebzüge» meistens in Doppeltraktion verkehrten, um das hohe Fahrgastaufkommen in der Agglomeration von Zürich zu bewältigen. Das Einsatzgebiet blieb lange das rechte Zürichseeufer, abgesehen von ein paar Einsätzen in den 1970er- und 1980er-Jahren im Linthgebiet oder im Glarnerland und den Badeszügen via Büllach nach Bad Zurzach. Ab 1996 gab es durch die Totalrevision vor allem äusserlich merk-

liche Unterschiede – die neu bezeichneten RABDe 510 erhielten die moderne «NPZ-Kolibri-Lackierung», eckige Scheinwerfer und vom Fahrgastraum getrennte Führerstände. Per Ende 2008 schieden alle «Mirage» aus dem Planverkehr, und 2010 wurden alle 18 Züge verschrottet. Übrig geblieben ist kein einziger Zug, nur ein Mittelwagen bei der SBB-Messtechnik für die Fahrleitungsbeobachtung sowie ein Führerstand beim Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz (DSF). Das Modell stellt den Ursprungszustand mit der weinroten Lackierung dar – sie war für die damalige Zeit sehr aussergewöhnlich, da das meiste Rollmaterial damals noch in tannengrüner Farbe gehalten wurde.

