



Mit dem RABDe-8/16-Triebzug wollten die SBB eine konsequente Weiterentwicklung bei den Triebzügen bewirken. Die hohe Beschleunigung sollte jedoch nicht wie bei den RABDe-12/12-Triebzügen mit grosser Antriebskraft erreicht, sondern mit dem Gewicht optimiert werden. Die bei Schindler Waggon, SIG und SAAS bestellten Leichttriebzüge in Aluminiumbauweise wurden 1970 als vier Prototypen bestellt und im Jahre 1976 gestaffelt an die SBB abgeliefert (Nummern zuerst 1121–1124, danach 2001–2004). Zuerst war geplant, die Kompositionen mit einem antriebslosen Zwischenwagen abzuliefern (RABDe 8/12), jedoch wurden dann zwei davon integriert. Das sehr leichte Gesamtgewicht von nur 149 Tonnen für den ganzen Triebzug war zwar vorteilhaft, liess jedoch bereits beim Bau die Wagenkästen durchhängen. Dieses Problem entfaltete sich dann zu einem sehr betriebsbehindernden Punkt, da die Türsteuerung nicht mehr einwandfrei funktionierte. So kamen die stilvollen Triebzüge

im gelb-violetten Farbleid auch zu ihrem Übernamen «Chiquita», da sich der Zug wie eine Banane krümmte. Beim Zug wurde viel Wert auf Fahrkomfort gelegt – es kam kein ruppiger Stufenschalter wie bei der «Mirage» zum Einsatz, sondern eine stufenlose Thyristorsteuerung mit kleinen und leichten Gleichstrommotoren. Die Eingangsbereiche waren grosszügig, die Laufdrehgestelle stammten von den Einheitswagen EW III, und die Schwenkschiebetüren überdeckten im geschlossenen Zustand die Trittbretter. Die Türen konnten seitenselektiv gesteuert werden. Die Einheiten wurden im Betrieb nie getrennt und verfügten über Vielfachsteuerungen sowie eine automatische +GF+ Kupplung, welche kompatibel mit den SBB RABDe 12/12 waren. Wesentliche Teile, wie etwa die Form der Führerstände oder die Türen, wurden weiterentwickelt und für die Steuerwagen der «Neuen Pendelzüge» (NPZ) verwendet. Das Einsatzgebiet der «Chiquitas» war am Anfang das rechte Zürichseeufer (Zürich HB–Meilen–

Rapperswil), die häufigen Türstörungen zwangen die damals topmodernen Züge auf schwach ausgelastete Nebenlinien. Trotz den bekannten Störungen wurden die «Chiquitas» noch auf der Linie Stein am Rhein–Etzwil–Winterthur eingesetzt. Anfang der 1990er-Jahre verloren zwei «Chiquitas» ihr knalliges Farbleid und erhielten die neuen «NPZ-Farben» der SBB. 1992 mussten die «Chiquitas» aus dem Regelbetrieb weichen. Aufgrund der immer häufiger auftretenden Störungen kamen sie dann zur Abstellung nach Glarus. Es folgte für zwei Triebzüge noch ein «Kurzeinsatz» bei der Mittel-Thurgau-Bahn (MThB), 1998 wurden dann alle vier «Chiquitas» abgebrochen. Jürg Ryser hat der aussergewöhnlichen «Chiquita» mit einem sehr bewundernswerten Modell ein Denkmal gesetzt – dieses funktioniert jedoch absolut einwandfrei und hat mit den in der Einleitung erwähnten Bearbeitungstechniken ein bestimmt längeres Betriebsleben als die «Chiquitas» im Original.

Zu guter Letzt

Mit diesem dritten und letzten Teil der Modellbahntrüme-Serie konnten wir noch einmal einen kleinen, aber eindrücklichen Einblick in die Sammlung der Eigenbaumodelle von Jürg Ryser geniessen. Von den mit viel Liebe zum Detail bis ins Kleinste

nachgebildeten Fahrzeugen wurden bisher von der Modellbahnindustrie nur wenige umgesetzt.

Dass eine solche Modellumsetzung keine einfache Sache ist, zeigte sich jeweils auch bei der Suche nach Vorbildinformationen.

Nicht selten musste Jürg Ryser um etwelche Zeichnungen kämpfen. Das Resultat der Aufwände lässt sich sehen. Er hat mit seinen Eigenbaumodellen eine unvergleichliche Sammlung quer durch die Schweizer Rollmaterialgeschichte erschaffen. 