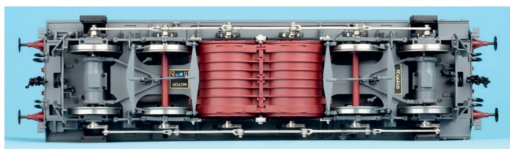




Die Pufferbohle ist im Charakter der Jura-Simplon-Bahn gestaltet. Die Laternen mit Messingring haben einen echten Kupferkamin.



Am Boden stimmen nicht nur die Details, sondern auch die Farbgebung.



Das rote Statorgehäuse der Triebmotoren und die Zierlinien wirken auf dem schwarzen Lokomotivkasten besonders attraktiv.

Abgleich der Fahrstufen, der mit 26, 35, 53 und 71 Kilometern pro Stunde erreicht wurde. Die alten Loks waren nur mit zwei, die neuen mit vier Fahrstufen versehen. Die beiden 1907/08 gelieferten Loks trugen die Nummern 366 und 367. Sie wurden von der SLM (mechanischer Teil) und der BBC (elektrischer Teil) hergestellt und leisteten 1700 PS/1250 kW. Sie galten damals als die stärksten Lokomotiven Europas.

1920 wurden die Lokomotiven mit den Nummern 368 und 369 in nahezu unveränderter Form abgeliefert. Das Konzept ohne Vorlaufachsen hatte sich bewährt, auch weil die jeweils vordersten Antriebsachsen durch die Klien-Lindner-Hohlachsen seitlich verschiebbar waren. Infolge der Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 Stundenkilo-

meter wurden die vier Maschinen zu Ae 4/4 umbezeichnet.

Man kommt nicht drum herum, auf das attraktive Äußere dieser Lokomotiven einzugehen. Der zur Mitte in den Spitz geformte Führerstand und das seitliche «Bullauge» lassen die Vermutung aufkommen, der Konstrukteur sei früher im Schiffsbau tätig gewesen. Er hatte sich aber eher durch die geliehenen Maschinen aus dem Veltlin inspirieren lassen, die eine ähnliche Führerstandsform aufwiesen.

Erstaunlich auch, was sich die SBB in der kurzen Lebensgeschichte dieser Lokomotiven in Sachen Farbgebung haben einfallen lassen. Die ersten beiden Loks – noch in BBC-Besitz – wurden in Eisengrau geliefert mit roten Rädern, dunkelgrauen Ab-

setzlinien und roten Stromabnehmern – auch Trolleys genannt. Die Absetzlinien wurden durch rote Zierlinien ergänzt. Die beiden Lokomotiven unterschieden sich nicht nur durch die Nummern, sondern auch durch die Länge der Trolleys. Schon in den ersten drei Jahren wurden diese dunkelgrau lackiert.

Zwischen 1910 und 1914 trugen die beiden Maschinen ein schwarzes Farbleid mit roten Zierlinien – möglicherweise auch wieder beeinflusst durch die Italiener, die zu Beginn alle Elektrolokomotiven schwarz lackierten, allerdings ohne Zierlinien. Die Trolleys blieben dunkelgrau.

Ab 1914 erhielt die 366 einen grünen Lokkasten mit schwarzgrünen Absetz- und roten Zierlinien. Die Räder waren schwarz



Ab 1916 entspricht die Nummerierung der SBB-Norm, aber immer noch gibt es Dampfloklaternen und Zierlinien an den Pufferbohlen.



Ab 1920 galt bei den Simplonlokomotiven diese Farbgebung mit dunkelbraunen Absetzlinien und sehr filigranen, gelben Zierstreifen.