

Durch die Auslieferung der RBe 540-Triebwagen von PIKO eröffnen sich sowohl in Spur H0 als auch teilweise in Spur N neue Perspektiven bei den Zugbildungen. Obschon der SBB-Triebwagen zusammen mit einem EW II-Steuerwagen angeboten wird, heisst dies noch lange nicht, dass sie zusammen auf der Anlage im Einsatz stehen müssen.



Foto: Michel Huber

Von Hans Roth (Text/Fotos)

In den Jahren 1959 und 1960 wurden die Prototypen der grossen RBe 4/4-Serie ausgeliefert. Nach intensiven Tests bewährten sich die sechs Triebwagen, sodass ab dem Oktober 1963 die Auslieferung der Serienfahrzeuge begann. Sie startete für die SBB gerade rechtzeitig, fand 1964 doch die «Exposition nationale suisse de 1964», Expo 64 genannt, statt. Es war die Schweizerische Landesausstellung von 1964, die vom 30. April bis zum 25. Oktober 1964 in Lausanne stattfand. Durch die Expo gab es auch zahlreiche Extrazüge zu führen, wobei bei den SBB förmlich jedes Rad rollte. Die neuen, formschönen Triebwagen waren der Stolz der SBB, und man setzte diese gerne im hochwertigen Schnellzugsverkehr ein, gerade wenn es sich um prestigeträchtige Verkehre handelte wie die Zubringerzüge an die Expo. Obschon diese Einsätze nur für 1964 vorgesehen waren, zogen sich die Schnellzugseinsätze bis in die 1970er-Jahre hin. Erst mit der Auslieferung der Re 4/4^{II} gelangten die RBe 4/4 in den für sie vorgesehenen Rayon, den leichten Schnellzugsverkehr und vor allem den Regionalverkehr. Ab 1990 wurden die grünen Triebwagen

einer kompletten Auffrischung unterzogen. Neben technischen Verbesserungen erhielten sie modernisierte Inneneinrichtungen der Passagierräume und einen Aussenanstrich in den Farben der damals noch neuen NPZ-Pendelzüge der SBB. Ab 1993 erhielten die Triebwagen anstelle der Bezeichnung RBe 4/4 die neue UIC-konforme Typenbezeichnung RBe 540. Die anfänglich noch im ursprünglichen Zustand belassenen gelben Einstiegstüren wurden im Laufe der Revisionen durch neue Aussenschwingtüren für den kondukteurlosen Betrieb (klB) ersetzt. Nach dem Umbau lag das Einsatzgebiet der Triebwagen im Nah- oder S-Bahn-Verkehr in den verschiedensten Regionen in der Schweiz. Ab 2004 schien das Aus der Fahrzeuge bevorzuziehen. Wegen Problemen mit den Radreifen musste rund ein Drittel der Flotte stillgelegt werden. Von nun an wurden die RBe 540 verkauft oder bei grösseren Schäden ausrangiert, bis letztlich das Einsatzgebiet auf die S-Bahn Zürich, den Gefängniszug und einzelne Einsätze in der Westschweiz schrumpfte. Vielen in Erinnerung geblieben sind die am Schluss gebildeten Dispo-



Foto: Dario Häusermann

So sind vielen die RBe 540 in Erinnerung, hier im August 2011 bei Baar als S21 nach Zürich HB.