



Foto: Christian Zellweger

Unter der stromlosen Fahrleitung führen zwei Am 4/4 am 12. September 1990 im Rangierbahnhof Bern Wylerfeld einen Eurocity mitsamt der Re 6/6 wieder zum Strom.

Liechtenstein gekauft und bei der Regentalbahn in Viechtach, Bayern, mit umfangreichen Arbeiten den Schweizer Bedürfnissen angepasst. Übernommen wurden die Maschinen 220 013, 014, 015, 016 und 017 (1968, MaK, Kiel) sowie die 220 053 und 077 (Kraus-Maffei, München) und als Am 4/4 18461–18467 eingereiht. Dann begannen die Anpassungsarbeiten. Entfernt wurden der Zugsheizkessel, die Signalhörner und weitere, nicht mehr benötigte Einrichtungen. Eingebaut dagegen wurden das Zugssicherheitssystem Integra, die SBB-Signalpfeifen, eine Vorheizanlage und ein Generator für das Motorensystem. Die Drehgestelle erhielten eine gründliche Revision. Dazu kamen erste Schalldämmungsarbeiten und ein Neuanstrich nach SBB-Vorgaben. Das DB-Werk Nürnberg überholte zudem Motoren und Getriebe. Neben den verschiedenen Anpassungen auf die SBB-Normen ist aber eines geblieben: die für unsere Bahnen untypischen, weissen Pufferumrandungen.

Die Beschaffung führte auch zu Diskussionen in der parlamentarischen Verkehrskommission des Schweizer Parlaments.

### Die Neulinge sind da

Im August 1987 erreichte mit der Am 4/4 18462 (ex DB 220 014) die erste Maschine Biel. An den Maybach-Motoren wurden in Biel zusätzliche Schalldämmmassnahmen vorgenommen, um den ungewohnten Lärm weiter zu reduzieren. Nach Abschluss dieser Arbeiten und den Testfahrten begann im Februar 1988 die Schulung beim Unterhalts- und Fahrpersonal. Gleichzeitig ka-

men auch die ersten Einsätze im Baudienst und auf der Simplonverbindung sogar im internationalen Personenverkehr. Die jetzt laufend eintreffenden Fahrzeuge wurden in Bern (Wartung), Biel, Brig und Genf stationiert. So konnte auch der Bedarf der mit Gleichstrom betriebenen und von der SNCF auch mitbefahrenen Strecke Genf–La Plaine beim Ausfall der SBB-Gleichstromtriebwagen BDe 4/4<sup>II</sup> 1301–1302 abgedeckt werden. Nach und nach kamen alle Lokomotiven zu ihren Einsätzen. Hier zeigte sich aber bald eine Ernüchterung. Waren es vielleicht die fehlende Erfahrung mit Grossdieselloks beim SBB-Personal, die falsche Ausrüstung der Lokomotiven an sich, unübersichtliche Anpassungen oder einfach das Alter der Fahrzeuge? Dazu kam die Tatsache der abweichenden Einrichtungen im Führerstand, dessen überhöhte Lage einen erschwerten Zugang mit sich brachte, was alles die Lokführer überhaupt nicht erfreute. Kurz: Schon bald wich die Freude an den neuen Fahrzeugen dem Ärger über die laufend auftretenden kleineren und grösseren Probleme, sodass die Zuverlässigkeit infrage gestellt werden musste. Der Lärm und der stinkende Dieselbetrieb störten zusätzlich. Die eindrucksvollen Lokomotiven trugen bald einmal den schlechten Namen von Werkstattthockern.

### Spanierin ersetzt die Deutsche

Der Abschied der Am 4/4 kam überraschend schnell. Der Blick auf die kommende Lieferung der fabrikneuen Lokomotiven der Serie Am 841 in den Jahren 1996/1997 aus Valencia machte den «Bas-

