

Der grosse Deal – Hilfe durch Exoten

Ähnlich Geschäfte wie mit den Am 4/4 kamen auch schon früher vor. Allerdings scheint, dass die SBB damals mit besseren Händlern in den Ring steigen konnten. Zu Beginn der Elektrifikation der SBB zeigte sich bald, dass die beiden Versuchs- und die bestellten Prototyplokomotiven, die notabene zum Teil zu spät geliefert wurden, für den geplanten Betrieb nicht genügten und noch weitere Maschinen nötig waren. Man wurde fündig. Die SLM bot 1918 als Möglichkeit eine Maschine an, die 1910 für die französische Bahngesellschaft «Midi» gebaut, aber nicht abgenommen wurde. Sie wog 74 Tonnen und erreichte eine Geschwindigkeit von 75 km/h, ideal für Reisezüge. Die Leistung betrug 1000 PS. Das Fahrzeug wurde bei den SBB zur Be 2/5 11001. Monate später offerierte Siemens eine 1912 für Schweden gebaute Maschine. Auch dieser Ladenhüter wurde erworben und als Ce 6/6 14101 eingesetzt. Die Lokomotive brachte eine Leistung von 1500 PS und erreichte eine Geschwindigkeit von 60 km/h; so war sie güterzugstauglich. Beide Maschinen erwiesen sich als recht zählebig, wurden sie doch erst 1937 ausrangiert und abgebrochen. Eine flotte Leistung für diese Maschinen, die fast 20 Jahre eingesetzt werden konnten. Weniger Glück hatten später die Einkäufer der bei der DB ausgedienten V200. Nach nur rund sechs Jahren, mussten sie die SBB-Gleise wieder verlassen.

Die von Siemens stammende Ce 6/6 14101 der SBB, abgestellt im Depot Aeblimatt in Bern.

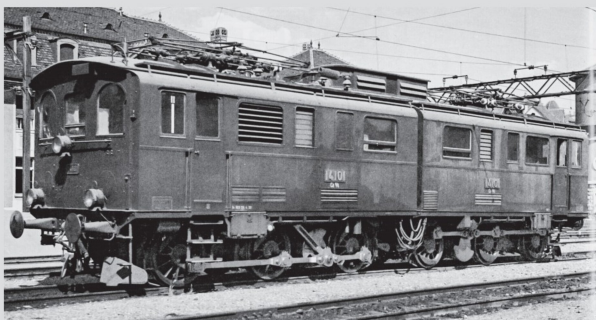


Foto: Sig. René Stamm

Die Modelle der SBB-Exotin

Da das Vorbild in Deutschland landesweit unterwegs und sehr beliebt war, fanden die Fahrzeuge auch bei den Modellbahnern grossen Anklang, und die Hersteller zeigten entsprechend viel Interesse an der V200

wie auch den späteren Baureihen 220 und 221. Die meisten Hersteller stellten die Modelle her. Spannend und weiter erfreulich wurde die Sache, als nach fast 30 Dienstjahren die DB mit der Ausrangierung dieser Loks begann und sie für einen Weiterver-

kauf freigab. Mit Farbänderungen und meist kleinen Anpassungen am Gehäuse konnten die Formen für neue Modelle genutzt werden. Ein wichtiger Entscheid war so auch der Kauf von sieben Maschinen durch die SBB. Das Angebot war daher für diese Fahrzeuge recht vielfältig. Sehen wir uns bei den verschiedenen Herstellern daher um, die sich dieser Exotin widmeten.

Arnold

Die damalige Generalvertretung Lemaco in Lausanne brachte exklusiv für die Schweiz mit diesem Spur-N-Hersteller unter der Artikelnummer 2026 die Am 4/4 18462 auf den Markt. Die Farbgebung ist stimmig und der Druck sauber. Die Detaillierungen am Gehäuse sind zeitgemäss und gut. Durch die seitlichen, grossen Motorraumfenster sind Motoren und Geräte sichtbar. Ein sehr schönes Modell, das leider nicht mehr hergestellt wird, aber mit Glück im Internet noch zu finden ist.

ESU

Dieser Hersteller war ab 1996 als Elektronikspezialist für die Modelleisenbahn tätig, fand in der Folge aber auch Freude am Fahrzeugbau. In den 2010er-Jahren erschienen hier für Spur H0 die Am 4/4 der SBB mit

Foto: Stefan Treier



Auch Arnold entwickelte aus der V220 in Spur N die Am 4/4 18462 der SBB (Art.-Nr. 2026).

Foto: ESU



Die Am 4/4 18463 (Art.-Nr. 31332) in einer äusserst detaillierten Digitalausführung von ESU.