



Am 27. September 2007 hinterliess die in Sulgen angetroffene Ae 6/6 11423, vom fehlenden Wappen einmal abgesehen, einen recht gepflegten Eindruck. Wie man an den oben montierten Scheibenwischern erkennen kann, war sie aber dennoch nicht für eine Führerstandsmodernisierung ausgesucht worden. Bei der Auswahl der in Frage kommenden Lokomotiven spielte der Gesamtzustand die Hauptrolle.



Nachdem mit 25 Lokomotiven nun alle Kantone «ihre» Ae 6/6 hatten, erhielten die nachfolgenden Maschinen Wappen der Kantonshauptorte. Den Anfang machte die Stadt Zürich, welche mit der Ae 6/6 11426 ihre Wappenträgerin bekam. Glattbrugg, 27. November 2000.



Am 21. Oktober 2010 bestand der Lokzug 92964 Rangierbahnhof Limmattal–Sursee aus der Ae 6/6 11426 und der Ae 610 486-3 «Burgdorf». In Kölliken musste das Pärchen eine Kreuzung abwarten.

Ae 6/6 11427–11450



Typenaufnahme der Ae 610 439-2 «Schaffhausen», entstanden am 21. Juli 2008 in Oberwinterthur.

Ae 6/6	Ae	Wappen	Herstellerangaben	Übergabe	Ausrangierung
11427		Stadt Bern	SLM 1957-4245 / BBC 6062 / MFO	Mst 18.12.1958	
11428		Stadt Luzern	SLM 1957-4252 / BBC 6063 / MFO	Mst 05.12.1958	11.2010
11429		Altdorf	SLM 1957-4253 / BBC 6064 / MFO	Mst 31.12.1958	
11430		Gemeinde Schwyz	SLM 1957-4254 / BBC 6065 / MFO	Mst 09.02.1959	
11431		Sarnen	SLM 1957-4255 / BBC 6066 / MFO	Mst 03.04.1959	



Bei Saxon war am 12. August 2009 die Ae 6/6 11442 mit einem kurzen, gemischten Güterzug unterwegs.



Diese Rückansicht der Bm 4/4 18423 entstand am 27. August 2007 im Rangierbahnhof Limmatal. Ausser dem Abgaskamin, den Hochleistungspuffern, dem Bühnengeländer und dem erst nachträglich montierten Magnet der Zugsicherung befindet sich die Lok äusserlich praktisch immer noch im Ablieferungszustand.



Die Bm 4/4 18414 ist wie auch die ebenfalls SBB Cargo gehörende 18408 mit der RBS-Zugsicherung ZSL90 für den Einsatz auf dem Dreischienengleis Zollikofen-Worblaufen-Deisswil ausgerüstet. Neben dem SBB-Logo am Rahmen fällt der vom Personal mit dem Berner Wappen verzierte Abgaskamin auf. Bern Weyermannshaus, 26. Juli 2006.

Die Bm 4/4 18424 erhielt, zusammen mit der damals ebenfalls dem Depot Zürich zugeteilten 18422, bereits 1984 anlässlich einer Hauptrevision in der Hauptwerkstätte Biel einen Anstrich im damals üblichen Verkehrsrot, in welchem sie hier am 24. Oktober 1991 in Zürich beim Depot F zu sehen ist. Mittlerweile haben aber beide eine Lackierung in Feuerrot erhalten. Noch besitzt die Lok die runden Puffer und auch die seitlichen Führerstandsfenster befinden sich noch im ursprünglichen Zustand.



Am 31. August 2007 war die Bm 4/4 18407 als 14. Rangierlok in Zürich Vorbahnhof im Einsatz. Im Vergleich mit den beiden oberen Bildern fällt das neu eingebaute seitliche Führerstandsfenster auf. Dagegen ist immer noch ein Bühnengeländer der ursprünglichen Ausführung montiert.



Kurz nach 22.00 Uhr war die Bm 4/4 18414 am 16. November 2010 mit dem Zusammenstellen des nächtlichen Cargo Express-Zuges 90045 Bern Weyermannshaus-Däniken-Zürich Mülligen beschäftigt, als dieses Bild vor der Kulisse der Eilguthalle in Bern Weyermannshaus entstand. Der Abgaskamin scheint erst kurz zuvor einen schwarzen Anstrich erhalten zu haben. Als Verzierung trägt er nun einen Kleber des Berner Fussballklubs Young Boys!



Das Pendant von SBB Infrastruktur zur 18414 ist die Bm 4/4 18412 mit einem an das Aargauer Kantonswappen erinnernden Anstrich des Abgaskamins mit einem lachenden Mond. Am 17. Oktober 2006 wurde die Lok im Rangierbahnhof Limmatal angetroffen. 2009 ging diese Lok in den Bestand von SBB Cargo über. Zu beachten ist auch das Bühnengeländer in der ursprünglichen Ausführung.



Noch mit den ursprünglichen seitlichen Führerstands-Schiebefenstern zeigte sich die Em 3/3 18836 am 20. Oktober 1999 in Zürich Herdern dem Fotografen.



Die gegenüberliegende Seite der heute SBB Infrastruktur gehörenden Em 3/3 18836. Sie wird für den Rangierdienst im Bahntechnik Center Hägendorf eingesetzt, wo auch am 22. Februar 2010 dieses Bild entstand.

In Gesellschaft ihrer Schwesterlok 18830 war die Em 3/3 18807 am 7. Juli 2008 im Rangierbahnhof Limmattal abgestellt. Auch sie hat mittlerweile moderne Hochleistungspuffer erhalten.



Kaum hatten die ersten Sonnenstrahlen am 10. Juni 2004 das eine Streckengleis im Einschnitt unterhalb der Haltestelle Glattfelden erreicht, als die Em 3/3 18826 mit ihrem Überfuhrzug 85204 Bülach-Zweidlen auftauchte. Die Anhängelast bestand an diesem Tag aus einer beachtlichen Anzahl Kies-, Aushub- und Schotterwagen.



Bei Rangierarbeiten mit zweiachsigen Postwagen konnte die Em 3/3 18835 am 17. Juli 2007 im ehemaligen Winterthurer Rangierbahnhof beobachtet werden. Bei dieser Lok wurden die ursprünglichen Puffer mit runden Tellern gegen neue Hochleistungspuffer getauscht.

Tm^I 510–513



Unmittelbar nach der durch die Serviceanlage im Rangierbahnhof Limmattal durchgeführten technischen Kontrolle – die entsprechende Anschrift «TK SA RBL 02.07» ist unter den Gewichtsangaben zu erkennen – entstand dieses Bild des Tm^I 511 am 22. Februar 2007 ebenda.



Derselbe Traktor konnte bereits am 29. September 2000 im Rangierbahnhof Biel fotografisch festgehalten werden. Der 1965 durch die Constructions Mécaniques SA in Renens gelieferte Tm^I 511 schied zusammen mit dem Tm^I 500 als letzte Traktoren dieses Typs im Februar 2010 aus dem Bestand von SBB Cargo aus.

Tm ^I	Herstellerangaben	Eigentümer	Ausrangierung/Verbleib
510	CMR 1965	Cargo	03.2005
511	CMR 1965	Cargo	12.2009
512	CMR 1965	Cargo	12.2009, 02.2010 an Zuckermühle Rapperswil
513	CMR 1965	(SBB)	10.1996

Tm^{II} 601–853



Neben dem am 22. Februar 2007 im Rangierbahnhof Limmattal fotografierten Tm^{II} 608 befanden sich nur gerade vier weitere Tm^{II} im Bestand von SBB Cargo, nämlich die Tm^{II} 658, 703, 792 und 816.

Bereits 1935 lieferte die Robert Aebi & Co in Regensdorf Traktoren für den leichten Rangierdienst und die Belange des Baudienstes an die SBB, welche von den Abmessungen und der Konzeption her bereits den späteren Tm^{II} entsprachen. Die Lieferung dieser Vorgängerbauart erstreckte sich bis 1952 und überlappte also zeitlich sogar mit den Tm^I. Mit einer Motorenleistung von nur gerade 33 kW waren diese Vorgänger aber äusserst schwach motorisiert. Bei den Tm^{II}, welche weniger für den Rangierdienst auf Stationen, sondern für den Einsatz beim Baudienst bestimmt waren, wählte man deshalb eine stärkere Motorisierung. Die Leistung des bei den ersten Tm^{II} eingebauten Saurer-Dieselmotors wurde nachträglich durch Vergrösserung der Kolbenbohrung von 63 kW auf 70 kW gesteigert und so den später abgelieferten Fahrzeugen angepasst. In kleinerem Masse waren die Tm^{II} auch für den Rangierdienst in Depots und Werkstätten bestimmt, wozu die Tm^{II} 601 und 809–818 mit Rangierkupplungen ausgerüstet wurden. Zur Schneeräumung erhielt eine ganze Anzahl Traktoren Vorrichtungen für das Anbringen von Schneepflügen. Die Typenbezeichnung lautete bis 1962 übrigens schlicht Tm, die Unterscheidung der einzelnen Bau-series durch römische Ziffern als Indices wurde bei den Traktoren erst 1962 eingeführt. Mit der Ablieferung des Tm^{II} 853 im Jahr 1968 endete für RACO der Bau von Tm^{II} für die SBB. Nachdem EBT und SMB 1962 beziehungsweise 1964 bereits je einen Tm^{II} erhalten hatten, konnte RACO

1971/72 nochmals vier Tm^{II} an EBT, SMB und VHB liefern. Ebenfalls nach SBB-Produktionsschluss bezog die MThB 1969 noch einen Tm^{II} für den Einsatz beim Baudienst. Die BT hatte bereits 1962 einen und 1964 nochmals zwei Tm^{II} von RACO erhalten.

Ab 1973 wurde die ganze Serie mit der Anhänger-Druckluftbremse nachgerüstet, welche 1972 bereits probeweise beim Tm^{II} 630 eingebaut worden war. Dieser diente anlässlich der Behebung eines Kollisionsschadens auch als «Versuchskaninchen» für die Vorbereitung zum Einbau der automatischen Zug- und Druckkupplung (AZDK). Bei einer grösseren Anzahl Tm^{II} wurde für den Einsatz beim Fahrleitungsdienst nachträglich die Ladeplattform mit beidseitigen Schiebetüren ausgerüstet. Nachdem bereits in den 1990er Jahren einige Fahrzeuge aus dem Bestand ausgeschieden waren, kam nach der Jahrtausendwende die grosse Ausrangierungswelle. Grund war die Ablieferung von 125 Traktoren Typ Tm 234 zwischen 1999 und 2007, welche die mittlerweile leistungsmässig und auch von der niedrigen Höchstgeschwindigkeit her nicht mehr genügenden Tm^{II} bei den Baudiensten ersetzten. Viele Traktoren entgingen aber der Verschrottung und konnten an Anschlussgleisbesitzer, Vereine und Museumsbahnen verkauft werden. Erwähnt sei noch, dass 1983 und 1987 je ein Tm^{II} für den Einsatz auf der Brüniglinie auf Meterspur umgebaut worden war.

Baujahre	1950–68
Erbauer	RACO
Erbauer Dieselmotor	Saurer
Achsfolge	B
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
– geschleppt	70 km/h
Kraftübertragung	mechanisch (Ketten)
Schaltgetriebe	4 Gänge
Dienstgewicht	10 t
Länge über Puffer	5240 mm
Achsstand	3000 mm
Raddurchmesser	600 mm
Dieselmotor	
– Typ	C 615 D
– Nennleistung	70 kW
– Nenndrehzahl	1900 U/min