

Von Johannes Weibel (Text/Fotos)

Diese neue Maschine sollte die Lücke zwischen den RBe 4/4 und den Ae 6/6 schliessen. Der Einsatz dieser Universallok war im Flachland in Einfachtraktion, sowie auf Bergstrecken in Doppeltraktion vorgesehen. Weiter sollten Pionierloks aus der Elektrifizierungszeit und die nach wie vor eingesetzten Dampflokomotiven abgelöst werden. Für den Bau des mechanischen Teils zeichnete die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur verantwortlich. Die Lieferung des elektrischen Teils wurde, wie früher üblich, unter mehreren Lieferanten aufgeteilt. Für die 11201–11203 und 11206 war dies die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) und für die 11204–11205 die Firma Brown Boveri & Cie. (BBC) in Baden. Die Gestaltung der Maschinen orientierte sich grundsätzlich an den Ae 6/6, dennoch kamen einige Neuerungen zur Anwendung. Die wichtigsten davon sind ein neues Lüftungskonzept mit Düsenlüftern am Dach, nur ein Stromabnehmer, ein neuer Führerstand mit uni-

verseller Vielfachsteuerung IIId, eine Kas-tenabstützung mit Gummielementen statt Schraubenfedern, eine Tiefzuganlenkung der Drehgestelle sowie der Verzicht auf den Sander. Der Verzicht auf den Sander wurde bei der ersten Serie rückgängig gemacht, ab der zweiten Serie erhielten die Lokomotiven auch einen zweiten Stromabnehmer. Aufgrund der Achslast von 20 Tonnen war zu dieser Zeit noch nicht festgelegt, ob die Zulassung für die Zugreihe R (V-max. 140 km/h) oder nach Reihe A (110 km/h) erfolgen wird. Das Projekt lief somit unter dem die Achsfolge bezeichnenden Kürzel «Bo'Bo'». Zahlreiche Messfahrten zeigten infolge, dass dieses Vorhaben gelingen wird. Als Übername ist die ursprüngliche Bezeichnung bis heute in Gebrauch.

Die Auslieferung der sechs Prototypen erfolgte zwischen Oktober 1963 und Mai 1964. Die erstgelieferte Lok 11201 entgleiste am 11. Dezember 1963 in Oberwinterthur auf einer Weiche und wurde stark in Mitleidenschaft gezogen. Dadurch

konnte diese Maschine als letzte erst am 8. Oktober 1964 von den SBB übernommen werden.

Noch 1964 begannen auch Einsätze im Regelverkehr von Zürich aus nach Basel, Chur und Genf. Im Sommer 1964 erfolgte die Freigabe für die Zugreihe R. Die nun offizielle Bezeichnung Re 4/4^{II} wurde auf einer kleinen Metalltafel aussen an der Lokomotive angebracht.

Neben den Ergebnissen der Erprobung lösten auch andere Einflüsse einige Änderungen aus. Bereits 1965 bestellte der Verwaltungsrat der SBB weitere 50 Maschinen dieses Typs, weitere Beschaffungen wurden in Betracht gezogen. Dieser Umstand hätte zu einem Konflikt im Nummernschema geführt, sodass die 11201–11206 zwischen 1965 und 1968 in 11101–11106 umnummiert wurden. Die optische Erscheinung wurde ab 1966 durch das Anbringen einer weißen Zierlinie verbessert. Der Bereich unterhalb dieser Zierlinie wurde Umbragrau lackiert. Bei dieser Gele-



Mit den damals modernsten Inlandreisezugwagen, den EW I, rauscht die Re 4/4 11202 im Ursprungszustand am Fotografen vorbei.