



Zum Vorbild

Nach der Ablieferung der Ae 4/4 hatte die BLS Bedarf an weiteren Triebfahrzeugen. Zusammen mit der BBC und der SLM entwickelte sie eine neue Lokomotive, von der 1962 zwei Stück bestellt wurden. Die Lokomotiven sollten als Ae 4/4^u 261 und 262 abgeliefert werden. Kurz nach der Ablieferung Ende 1964 bestellte die BLS im Sommer 1965 drei weitere Lokomotiven. Später folgten weitere Bestellungen, womit sich ein Nummernkonflikt mit den Ae 8/8 271–275 anbahnte. Deshalb sah man vor, die Loks neu ab 211 zu nummerieren, was später verworfen wurde zugunsten der heute bekannten Nummerierung ab 161 bis 195. Aufgrund der nach der Ablieferung erhöhten Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h wurde später die Bezeichnung von Ae 4/4^u zu Re 4/4 (ab 1995 Re 425) geändert.

Der fortlaufende Verkehrsanstieg führte zu mehreren Beschaffungen von Re 4/4 bis 1973, darunter auch Beschaffungen für die SEZ (Re 4/4 177), die GBS (Re 4/4 178) und die BN (Re 4/4 179–180). Es wurde immer

wieder geprüft, ob andere Lokomotiven auf dem Markt das Anforderungsprofil erfüllen, der Entscheid fiel jedoch jedes Mal zugunsten der Re 4/4. Mit der Ablieferung der Re 4/4 189 galt die Beschaffung als abgeschlossen. Ende der 1970er-Jahre ergab sich jedoch unter anderem aufgrund des grossen Erfolgs des Autoverlads ein Engpass bei den Triebfahrzeugen, weshalb die BLS 1980 nochmals sechs Re 4/4 bestellte. Die Re 4/4 195 wurde am 11. April 1983 als letzte Lok ihrer Bauart abgeliefert. Mit 35 Lokomotiven bildet die Serie Re 4/4 bis heute die grösste Lokomotivserie der BLS.

Ausserlich gut erkennbar ist der ab Re 4/4 174 verlängerte Stossbalken. Die zuletzt bestellten Lokomotiven 190–195 erhielten anstelle des Scherenstromabnehmers einen Einholmstromabnehmer. Die Lokomotiven erlebten in ihrer langen Betriebszeit einige Umbauten. Für den Personenverkehr wurden die Re 4/4 190–195 Ende der 1990er-Jahre mit dem Fahrgastinformationssystem Railvox ausgerüstet. Die Lokomotiven 170–189 wurden ab 2003 mit ETCS

ausgerüstet, was den Einsatz auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist und im Lötschberg-Basistunnel ermöglichte.

Die Re 4/4 wurden bei der BLS in fast allen Diensten eingesetzt, vom kurzen Personenzug mit wenigen Wagen (oder mit Steuerwagen) bis zum langen und schweren Güterzug in Doppeltraktion und mit Schiebelok. Technisch können bis zu vier Loks vielfachgesteuert (von einem Lokführer bedient) verkehren. Dies macht die Lok für den Modelleisenbahner besonders interessant.

Die Re 4/4 187 wurde 2010 nach einem Unfall (2007 in Biel) als erste Lok der Serie abgebrochen. Inzwischen sind die Loks 161–169 ausrangiert und abgebrochen worden (die Re 425 165 verbleibt als nicht betriebsfähiges Exemplar bei der BLS-Stiftung). Weitere dürfen in den nächsten Jahren mit der fortschreitenden Beschaffung weiterer Mehrsystemlokomotiven ausgerüstet werden, dies nicht zuletzt weil teilweise Komponenten nicht mehr erhältlich sind oder nur noch mit grossem Aufwand repariert werden können.