



Die Re 4/4<sup>IV</sup> 10102 auf NEIKO-Testfahrt mit Passagier- und Messwagen 1991 in Gümligen.

Technik sollte auch äusserlich erkennbar sein. Im neuartig gestalteten Kasten wurden wiederum neu entwickelte Wellenstrommotoren eingebaut. Als Versuch erhielten je zwei Lokomotiven Getriebe der BBC oder der SLM. Die Höchstgeschwindigkeit wurde auf 160 km/h festgelegt.

## Das Leben beginnt

Im Jahr 1982 wurden die neuen Maschinen in rascher Folge den SBB übergeben. Mit der Lokomotive Re 4/4<sup>IV</sup> 10101 begannen im April die Werkprobefahrten, die bis im Ok-

tober dauerten. Die drei anderen Maschinen gingen allerdings bereits im Sommer an die SBB über, die ihrerseits unzählige Versuche durchführten. So erreichte die Re 4/4<sup>IV</sup> 10104 1983 im Heitersbergtunnel eine Geschwindigkeit von 175 km/h und wurde als erste «Thyristor-Schnellfahrlok» der SBB anerkannt. Mit den neuen Fahrzeugen kam auch modernes Design in den Lokpark der SBB. Schräge, windschnittige Stirnfronten und Kastenformen wurden unterstrichen mit den Farben Rot, Grau und Weiss sowie mit unterschiedlich grossen

Beschriftungen. Jede Maschine trug eine andere Gestaltung. Eine interessante Gegebenheit sei angemerkt: Die erste Führerstandsmakette im Massstab 1:1 aus Holz präsentierte sich noch in schlichtem Grün.

Im Betrieb zeigten sich bald einmal verschiedene Kinderkrankheiten. So führte die Thyristorsteuerung zu Störungen bei den Sicherungs- und Signalanlagen. Durch ständige Anpassungen und Änderungen in der ganzen Loktechnik gelangen wesentliche Verbesserungen. Die dem Depot Lausanne zugewiesenen Lokomotiven taten vor allem am Genfersee und im Wallis ihren Dienst. Hier gab es auch einen grösseren Streckenabschnitt, wo mit bis zu 160 km/h gefahren werden konnte. Trotzdem wurde bald klar, dass dieser Lokomotivtyp nicht weitergebaut werden sollte. Immer wieder fielen die Maschinen aus und wurden durch Re 4/4<sup>IV</sup> oder Re 6/6 ersetzt. Noch einmal gelang den Re 4/4<sup>IV</sup> im Jahre 1987 mit 192 km/h ein neuer Geschwindigkeitsrekord. Aber wegen der zum Teil hohen Unterhaltskosten sank ihr Glücksstern endgültig. Immerhin kam es in der Zeit bei den SBB noch zu zwei Änderungen beim Anstrich. 1987 wurde ein einheitlicher Anstrich in Rot gewählt. Die weisse, über grosse Anschrift «Bahn 2000» sollte für die entsprechende Volksabstimmung werben. 1992 gab es erneut eine Anpassung. Das Rot blieb, aber die Anschrift wurde entfernt und durch ein grosses SBB-Signet und die Bezeichnung SBB CFF FFS ersetzt. Auch die Fahrzeugnummern erschienen wieder in grossen Zahlen auf der Stirnfront.



Öfter etwas Neues: Im Sommer 2003 trug die Re 446 015 der SOB eine elegante Eigenwerbung, hier abgestellt in Samstagern.



Ein grosser Tag für die Re 446 447 mit der Märklin-Baukastenwerbung, hier in Chambrelen: die Märklin-Jurafahrt am 8. Juni 1996.