

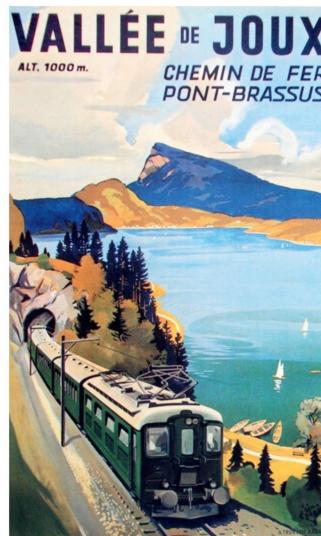


Foto: Sig. Hans Roth

Ein Stellidiochein zweier Leichtstahlzüge im alten Bahnhof Luzern. Die normalspurige Re 4/4' 10014 wartet neben dem Dhe 4/4 914 der schmalspurigen Brünigbahn in den 1960er-Jahren auf die Abfahrt.

triebwagen RFe 4/4 601–603 durch die SBB. Beteiligt am Bau waren die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM), die Brown, Boveri & Cie (BBC), die Société Anonyme des Ateliers de Sécheron (SAAS) und die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO). Die Fahrzeuge wurden im März 1940 den SBB übergeben. Bemerkenswert waren die Führerstandsfronttüren, war doch ein Pendelzugseinsatz mit Steuerwagen angeplant. Im Betrieb zeigte sich jedoch bald die fehlende Leistung. Bereits 1944 wurden sie an die Südostbahn (SOB) und die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) verkauft. Erste Erfahrungen waren gemacht.

Zwischenzeitlich begannen auch die Arbeiten für die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) mit der Ae 4/4 251. Die von den SBB angemeldeten Bedürfnisse führten nun unter Beachtung von Erfahrungen bei den beiden anderen Projekten zur Konstruktion der Re 4/4, einer Lok mit höherer Reisegeschwindigkeit. Die Vorgaben verlangten einen niedrigen Achsdruck von nur 14 Tonnen, eine hohe Anhängelast, aber auch eine einfache Bauweise mit niedrigen Unterhaltskosten und vielseitiger Einsetzbarkeit.



Um 1950 warben die SBB mit ihrer neusten Lokomotive und eindrücklicher Landschaft für Ausflüge in den Jura.



Originalwerbehandzettel des Reisebüros SBB Bern von 1957. Natürlich Werbung mit dem Paradeperd, der Re 4/4.