



«In wenigen Minuten erreichen wir Bern, mit Anschlüssen nach ...!» Der TEE Rheingold 1976 in der Nähe von Thörishaus.

Die Re 4/4 ist da

Am 22. Januar 1946 wurde die Re 4/4 401 an die SBB abgegeben, und die grosse Karriere dieses Loktyps begann. Sie war sehr elegant, auch in der Grösse. Die kompakte Bauweise der nur 48 Tonnen schweren Re 4/4 401–406 versteckte die grosse Leistung, liess aber auch Schnelligkeit erahnen. Im Einsatz hiess das auf der Stammstrecke Zürich–Bern–Genf: einen Zug mit bis 14 Leichtstahlwagen und gegen 125 km/h zu fahren. Die Stirnwandtüren ermöglichten Pendelzüge oder Doppeltraktion. Im Hinblick auf den steigenden Bedarf bestellten die SBB noch vor der Inbetriebnahme der ersten Fahrzeuge bereits weitere Maschinen als Re 4/4 407–426.

Die Auslieferung dauerte bis Ende 1948. Nach den Erfahrungen, die man mit den Maschinen machte, zeigte sich, dass die Vorgaben für Pendelzüge oder Doppeltraktion nicht von grosser Bedeutung waren. Die Anschlussbestellung, die 1946 wegen der gemachten guten Erfahrungen erfolgte, wurde daher angepasst. Die Vielfach- und Pendelzugssteuerung sowie die Stirnwandtüren wurden nun weggelassen. Die Fahrzeuge erhielten die Bezeichnung Re 4/4 427–450. Damit war die erste SBB-Lokomotive ohne Stirnwandtüre geboren. Das Aussehen wurde durch die drei grossen Fensterflächen noch markanter und brachte



Die Re 4/4' mit Gepäck-, Reisezugwagen und einem GkIm am Zugsschluss als «Bummler» unterwegs im echten Winter von 1973 nach Bern, hier vor Obermatt.



Auch im Süden gibt es Re 4/4': Halt in Melide auf der Fahrt von Chiasso und Lugano.