



Bild 3: Die Ce 6/6 14101 vor dem Depot Bern. Noch war der Wasserturm im Hintergrund vollständig vorhanden (Bild: SBB; Archiv VHS).

Kurzportraits

	Be 4/6 12302	Ce 6/8' 14201	Ce 6/6 14101	Ae 4/8 11300
Urspr. Bezeich.	Fb 2x2/3 11302	Fc 2x3/4 12201	–	Ae 4/8 11000
Baujahr	1919	1919	1911–14	1922
Hersteller	SLM/BBC	SLM/BBC	Maffei/Siemens + Halske	SLM/BBC
in Dienst	1919–1965	1919–1982	1919–1937	1922–1964
Gewicht	107,1 t	117,6 t	103,3 t	126,8 t
Leistung	1920 PS	2370 PS	1170 PS	2560 PS
max	75 km/h	65 km/h	60 km/h	90 km/h
Besonderheiten	3. Probelok	4. Probelok, im VHS ausgestellt	Gelegenheitskauf	(5.) Probelok

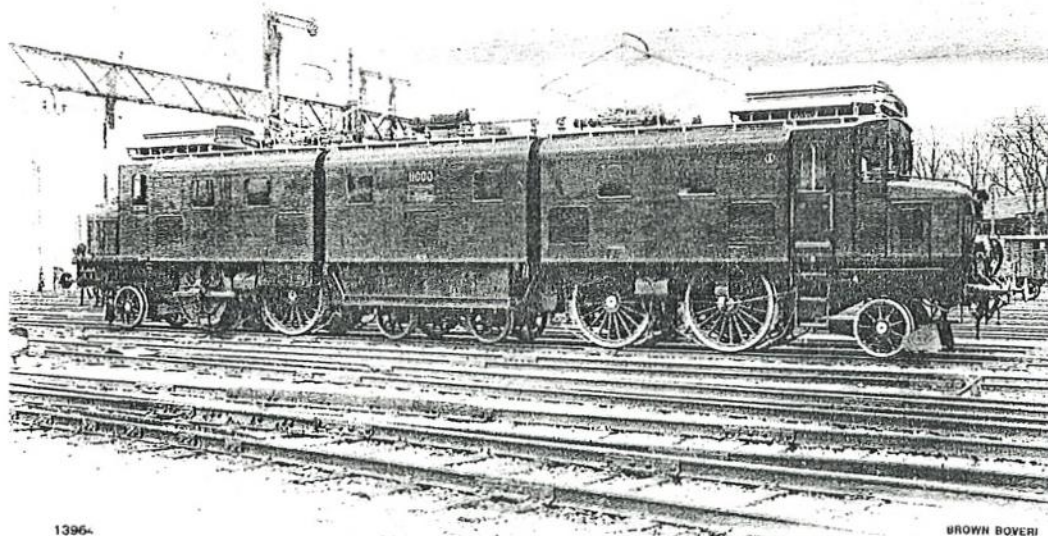


Bild 4: Wenn es die Lok noch gäbe; das Unikum Ae 4/8 11100 (später 11300) (Bild: Archiv VHS).

Gleisen zum Einsatz (Bild 3). Die Lokomotive bestand aus zwei getrennten Kastenteilen, die je einen grossen Motor aufnahmen. Ähnlich wie bei den ersten elektrischen Lokomotiven der RhB erfolgte der Antrieb über eine geneigte Stange und eine Blindwelle, an welcher die Kuppelstangen der sechs Triebachsen befestigt waren. Die Bewegungen der Triebstangen sowie ein charakteristisches sägendes Geräusch haben wohl an eine mechanische Säge im emmentalischen Röthenbach erinnert, so nannte man sie bald die «Röthenbachsäge». Bis sie 1937 wegen zu hoher Unterhaltskosten und ziemlich veraltet abgebrochen wurde, führte sie Güterzüge von Bern nach Thun und zurück.

Das Unikum Ae 4/8

Die Industrie lieferte 1922 eine weitere Probelok Ae 4/8 11000 (Bild 4). An die «Midi-Lok» anlehnend, war diese Lok als fahrender Prüfstand ausgelegt. Erneut ging es darum, Erfahrungen mit bestehenden Einzelachsantrieben zu sammeln, war es doch an sich widersinnig, eine rotierende Motorbewegung über ein Hin und Her von Kuppelstangen wieder in ein Rotieren der Triebäder zu übertragen. Wieder wurden, jedoch in verbesserter Ausführung, je zwei Tschanz- und zwei Buchli-Antriebe eingebaut. Dem typischen dreiteiligen Kasten hat die Lok diverse Übernamen wie «Feldschlange» oder «Tatzelwurm» zu verdanken. Die elektrische Ausrüstung entsprach weitgehend den Be 4/6, das Trafoöl wurde jedoch unten am Mittelteil mittels Gebläsen gekühlt.

Wie alle Eloks der SBB war die Ae 4/8 zuerst Bern zugeteilt, bis sie 1925 nach Basel versetzt wurde. Da die Anzahl der bestellten Ae 4/7 bereits über hundert wuchs, ist die Ae 4/8 1929 zur 11300 umnummeriert worden. Im allgemeinen als Aushilfslok verwendet, ist sie Ende 1964 wegen erhöhter Störanfälligkeit ausgemustert worden. ☻