



Seit April 2007 ist der Uri-Stier (Ae 6/6 mit dem Kantonswappen Uri) im Depot Erstfeld stationiert und wird heute regelmäßig für Sonderfahrten durch die SBB Historic eingesetzt.

## Die schweizerische Ae 6/6

# Ende eines Schweizer Mythos

Von 1952 bis 1966 beschafften die Schweizerischen Bundesbahnen SBB in sechs Baulosen insgesamt 120 Lokomotiven vom Typ Ae 6/6. Zwei Prototypen leiteten eine neue Ära ein und führten zu der damals größten Fahrzeugserie. Wegen ihres Einsatzgebietes am Gotthard taufte der Volksmund die sechsachsige Co'Co'-Universallok bald auf den Namen „Gotthardlok“.

Die 4300 kW leistende Lokomotive mit dem markanten Schweizerkreuz an der Front wurde für den schweren Reise- und Güterverkehr am Gotthard und Simplon eingesetzt. Im Laufe der Jahre wurde sie für den Güterverkehr ins Flachland verbannt, wo sie bis Ende 2013 ihren unermüdlchen Dienst leistete.

Technisch war das neue Gefährt damals weltweite Spitzenklasse: Sechs Motoren à knapp 1000 PS konnten 600 Tonnen schwere Züge auf eine Geschwindigkeit von bis zu 74 km/h bringen. Die Ae 6/6 schaffte es auch, 750 Tonnen über eine Steigung von bis zu 21 Promille zu ziehen, ideal also für den Verkehr über den Gotthard. Doch das Volk liebte sie nicht nur wegen der Technik. Die Loks bekamen die Namen von Kantonen, Gemeinden und Städten, an ihrer Seite prang-

te stolz und groß das jeweilige Wapen. Wenn eine neue Ae 6/6 in den Dienst gestellt wurde, führte das in den jeweiligen Orten oft zu einem Volksfest. Ihre erste Fahrt erfolgte dann immer mit lokalen Schulklassen über den Gotthard ins Tessin – für viele Tausend Schweizer ein bis heute unvergessenes Erlebnis.

### Robuste Technik

Die beiden dreiachsigen Drehgestelle und der selbsttragende, verwindungssteife Lok-Kasten wurden bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) hergestellt. Die elektrische Ausrüstung stammte von BBC; MFO lieferte die Sicherheitsausrüstung sowie die elektrische Bremse.

Dass die Lok sich über 55 Jahre halten konnte, liegt am wirklich grund-

soliden Konzept und dem Credo jener Zeit, alle Teile der Lok revidieren oder ersetzen zu können. Dazu kommt eine sehr fürsorgliche und emotional-positiv geprägte Pflege. „An der Ae 6/6 hängt eben viel Herzblut“, bekennt ein Lokführer, der heute die Maschinen für SBB Historic fährt.

### 200 km/h – kein Problem!

1969 wurde die Berner Kantonslok zur „rasenden Bernerin“. Die Nummer 11414 wurde für 200-km/h-Schnellfahrversuche umgerüstet. Der Anstoß hierzu kam von den Belgischen Staatsbahnen. Die guten Erfahrungen mit den SLM-Drehgestellen bei den SNCB-Streckenlokomotiven bewogen die Belgier, für ihren Bedarf an Schnellfahrlokomotiven auf die Kompetenz der schweizerischen Ingenieure zurückzugreifen.

Um den praktischen Beweis zu erbringen, wurden in der Folge umfangreiche Studien erstellt und Versuche gefahren. Insbesondere das Schwingungsverhalten der dreiachsigen Drehgestelle wurde untersucht,

um Instabilitäten bei 200 km/h zu erkennen und zu beseitigen. Mit Rücksicht auf das Stromsystem – es musste das Gleiche sein wie in der Schweiz – kam für die Testfahrten lediglich die Linie Forchheim–Bamberg nördlich von Nürnberg in Deutschland infrage. Im Juni 1969 war es so weit: Die Ae 6/6 erreichte mühelos die 200 km/h auf der rund 7,4 Kilometer langen Strecke.

### Neue Kupplung – Sockellok

Die Ae 6/6 11430 erhielt versuchsweise im Jahre 1972 eine automatische Kupplung AZDK, die international eingeführt werden sollte. Auch verlor die Lok ihre Puffer, was ihr ein sonderbares Aussehen bescherte.

Im Oktober 2006 mutierte eine Ae 6/6 entsprechend der neuen Nomenklatur zur Ae 610492-1 und erhielt erstmals den neuen blauroten SBB-Cargo-Look verpasst. Dergestalt wurde die Lok nach Altdorf überführt, wo sie kurzerhand von zwei Autokranen auf einen speziellen Lastwagen verladen und an die Autobahnraststätte Erstfeld „entführt“ wurde. Dort warb sie dann als „Sockellok“ für das anstehende 125-Jahr-Jubiläum der Gotthardstrecke und „zog“ nur noch zwei Speisewagen und einen Gepäckwagen. Aber auch hier genoss sie viel

Aufmerksamkeit – insbesondere von Touristen.

### Die letzten Fahrten

Am 13. Dezember 2013 wurden die letzten sieben Ae 6/6-Fahrten ausgehend vom Rangierbahnhof Limmatal sternförmig in die ganze Schweiz unternommen. Der Autor durfte eine solche Fahrt nach Singen begleiten, wo dem Zug eine rote DB Schenker Rail BR185 in Funktion der neuen Kooperationsvereinbarung mit der SBB Cargo begegnete, die die Strecke zukünftig mit SBB-Lokführer übernehmen wird. Entsprechend dem traurigen Anlass war es ein trüber und nebliger Tag und die Traktionsleistung war mit einigen wenigen Wagen unter der Würde der 5830-PS-Gotthardlok 11465 – dennoch war es eine erlebnisreiche Fahrt, um das Handwerk des Lokführers und seine Anekdoten zu genießen.

### Das Ende

Gemäß ihrer Nachhaltigkeitsstrategie legen die SBB Wert auf eine möglichst umweltgerechte Entsorgung. Die Verschrottung der letzten operativen Ae 6/6 übernehmen zwei Spezialfirmen – mit dem Ziel, möglichst wenig Abfall zu produzieren. Die Wiederverwertung erreicht dabei



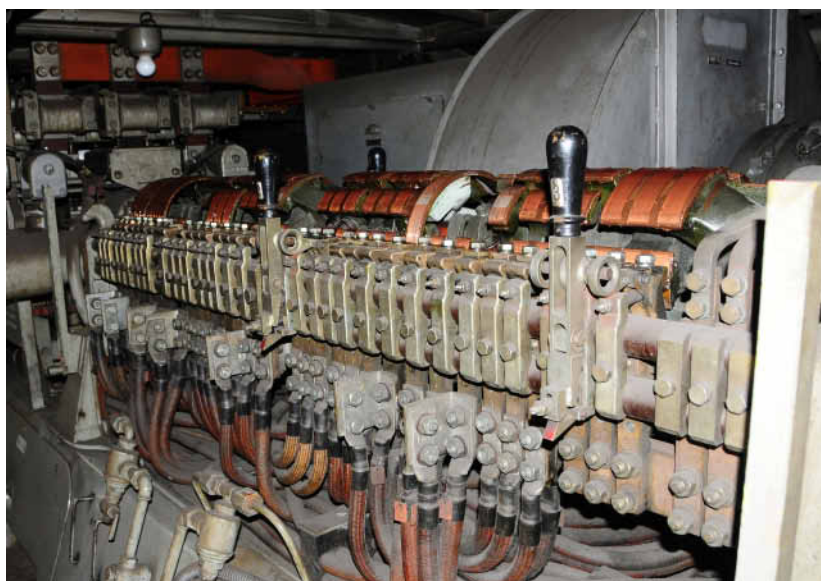
*Als erste Lokomotive der SBB konnte die Ae 6/6 auch im Sitzen bedient werden. Mit ihr war das Führen eines Zuges noch reine Handarbeit, jeder Schaltvorgang ein akustisches Ereignis.*

einen Grad von 98 Prozent. Der Lokomotivkasten wird mit Schneidbrennern und großen hydraulischen Scheren zerlegt. Am Schluss werden die großen Komponenten wie Räder und Achsen in kleine Teile geschnitten. Die zerlegten Teile werden sortiert nach Materialsorten verkauft. Sie gelangen so zurück in den weltweiten Kreislauf von Rohstoffen. Sehr begehrt ist dabei das Kupfer. So kommt ein Teil der stolzen Ae 6/6 auch wieder zurück zum Schweizer Volk – als Kupferkomponenten in neuen Handys.

### Legenden

Legendär halten sich einige kuriose Geschichten aus dem Leben der Ae 6/6, so zum Beispiel diese: Ein Lokführer stellte die Uri-Kantonslok, seinen „Uri-Stier“, beim Depot Zürich in der Nähe von einigen Rindertransportwagen ab. Er traute seinem Uri-Stier nicht – und so zurrte er ihn mit einem Strick am Prellbock fest. Obschon er seinen übernehmenden Kollegen auf den Sachverhalt aufmerksam gemacht hatte, glaubte ihm dieser nicht und fuhr ungeachtet des Stricks ab. Was mit dem Prellbock geschah, ist leider nicht überliefert.

*Von Peider Trippi  
Fachjournalist, Schweiz*



*Die „alte Dame“ Ae 6/6 war immer sehr zuverlässig; im Störfall konnte man mit Schraubenzieher, Zange und Hammer einiges bewirken – so die wehmütige Aussage eines Lokführers in einem Interview auf seiner letzten Fahrt.*