



# Abschied von der «Gotthardlokomotive»

*Von den einst 120 Ae 6/6 der SBB bleibt nur noch eine eiserne Reserve*

Vor 60 Jahren lanciert, um den Betrieb auf der Gotthardlinie zu rationalisieren, wurden die Ae-6/6-Lokomotiven zum Stolz der SBB. Nun sind die einstigen Träger der Wappen von Kantonen und Städten aus dem regulären Verkehr ausgeschieden.

*Paul Schneeberger*

Seit gut einem Monat verkehren keine Lokomotiven des Typs Ae 6/6 mehr in regulären Diensten auf Schweizer Schienen. Auch wenn zehn der Maschinen bei SBB Cargo verbleiben, um Verkehrsspitzen abzudecken, wird damit ein bedeutendes Kapitel in der Fahrzeuggeschichte der schweizerischen Eisenbahnen abgeschlossen. Ein Kapitel, das wie kein zweites den Wandel der schweizerischen Rollmaterialindustrie, der Prioritäten bei den SBB und auch des eidgenössischen Selbstbewusstseins in den vergangenen 60 Jahren spiegelt.

## Hier Ae 6/6, hier Schweiz

Um den Betrieb auf der Gotthardlinie, ihrer damaligen Parastrecke, zu rationalisieren, bestellten die SBB Ende 1949 bei ihren Hauslieferanten in Winterthur (SLM), Baden (BBC), Zürich (Maschinenfabrik Oerlikon) und Genf (Sécheron) zwei sechsachsige Lokomotiven. Mit sechs Motoren à je 1000 PS sollten sie Züge von bis zu 600 Tonnen Gewicht mit 75 km/h über die Rampen zwischen Erstfeld und Biasca führen können. Ziel war es, den Vorspann einer zweiten Lokomotive von der Regel zur

Ausnahme werden zu lassen.

Ab 1955 während elf Jahren in weiteren 118 Exemplaren gebaut, bestand die Hauptaufgabe der Ae 6/6 mehr und mehr darin, den Nachfrageüberhang im Güterverkehr der Hochkonjunktur abzubauen. Zudem prägten die Ae 6/6 das Erscheinungsbild neuer SBB-Lokomotiven über drei Jahrzehnte. «Zur Verringerung des Luftwiderstandes wurden die Stirnwände beidseitig leicht angeschrägt. Überdies wurde – erstmals bei einer SBB-Lokomotive – eine bescheidene Verzierung angebracht», heisst es in einer zeitgenössischen Publikation.

Damit gemeint waren die Schweizer Wappen auf beiden Stirnseiten und die metallenen Leisten, die diesen Lokomotiven ihre einzigartige Ausstrahlung verliehen. Hier Ae 6/6, hier Schweiz, war die Botschaft, die sie als Kinder einer Zeit ausstrahlten, in der die geistige Landesverteidigung nachgewirkt hatte. Derart gestaltet wurden die ersten 25 der von SBB und Volksmund als «Gotthardlokomotiven» apostrophieren Maschinen. Bei den übrigen 95 Ae 6/6 wurde die optische Zier auf das Schweizerkreuz reduziert.

Dieses wurde auch bei den nachfolgenden Typen Re 4/4 II sowie III und Re 6/6 beibehalten und darf als zurückhaltendere Darstellung anhaltenden nationalen Stolzes gelesen werden. Charakteristisch für alle Ae 6/6 waren die Wappen von Kantonen, Städten und grösseren Gemeinden, mit denen sie zusätzlich geschmückt wurden. Mit aufwendigen Lokomotivtaufen, zu denen oft auch eine Fahrt mit einem Extrazug

für Schüler über den Gotthard gehörte, wurde die Verbundenheit der SBB mit allen Landesteilen beschworen. Implizit wurde so auch der Mythos vom Gotthard, seiner Bahn und beider Bedeutung für die Schweiz bekräftigt.

## Abbild der Nachkriegszeit

Sosehr sich der geografische Radius der «Gotthardlokomotiven» im Laufe der Jahrzehnte weitete, so sehr wurden sie von universalen zu Güterzuglokomotiven. Im letzten Jahrzehnt litt der Stolz, den sie als Paradeperle der SBB einst ausgestrahlt hatten. Der optisch desolate Zustand vieler Ae 6/6 bildete den schlechten Geschäftsgang von SBB Cargo ab. Auf die einst unterstrichene

Verbundenheit mit Kantonen und Gemeinden wurde nichts mehr gegeben – die massiven Wappen wichen von den Lokomotiven, nachdem einzelne von ihnen illegal abmontiert worden waren.

Mit den Ae 6/6 verschwindet ein Stück Nachkriegszeit aus dem Alltagsbild der Schweiz. Gewandelt hat sich seither auch die Bahn. Nicht mehr Güter- und internationaler Verkehr sind das Mass aller Dinge, sondern der Transport von Berufspendlern. Auch die Industrie, die diese nationale Ikone einst hervorgebracht hat, ist nicht mehr dieselbe. Ihr Trumpf sind nicht mehr teure, schwere Lokomotiven, sondern smarte Triebzüge mit einem optimalen Verhältnis von Preis und Leistung. Unter Berücksichtigung dieses «Swatch-Effekts» lässt sich getrost schliessen: Die Ae 6/6 ist Geschichte, es lebe der «Flirt».