

# Lok Ae 6/6 mit Zuger Wappen erstrahlt in neuem Glanz

Erstfeld | Kantonslok steht im alten Heimatdepot unter der Fittiche des Historic-Teams

*Lokomotiven des Typs Ae 6/6 werden seit längerem aus dem Verkehr gezogen und verschrottet. Nicht so die Lok mit der Betriebsnummer 11411 und dem Wappen des Kantons Zug.*

Carl Waldis

Die Lokomotiven des Typs Ae 6/6 (Wappenlok) waren neben den «Krokodilen» die bekanntesten Gotthard-Lokomotiven. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges nahm die Transportmenge im Waren- und Personenverkehr über den Gotthard rapide zu. Die Leistungskapazität der Gotthardbahn reichte kaum mehr aus. Dies nicht zuletzt auch deshalb, weil ein grosser Teil des Güterverkehrs immer noch mit den Lokomotiven Ce 6/8, den «Krokodilen», bei 30 km/h über den Berg gebracht werden musste. Das maximale Zugsgewicht für Güterzüge konnte zwar bis an den Fuss des Gotthards und des Ceneri 1300 Tonnen betragen. Da eine Lok am Berg nur 520 Tonnen zu ziehen vermochte, benötigte man drei «Krokodile», um die Güterzüge über die Steigungen zu transportieren. Für die Bewältigung des Personenverkehrs standen Lokomotiven zur Verfügung, die Schnellzüge von maximal 300 Tonnen mit höchstens 50 km/h über die Bergstrecke ziehen konnten.

## Neue Universal-Lok muss her

Untersuchungen führten 1949 bei den SBB zur Überzeugung, dass der Verkehr am Gotthard durch schnellere und stärkere Maschinen beschleunigt werden musste. Man war sich in Fachkreisen einig, dass diese zukünftige Maschine eine universal einsetzbare sein musste. Dabei wurden sechs Triebachsen mit einer Achslast von 20 Tonnen zur Erbringung der hohen Leistung als erforderlich angesehen.

Man entschied sich nach längerem Abwägen für einen Maschinentypen mit zwei dreieckigen Drehgestellen. In den Jahren 1952/53 wurden die Lokomotiven 11401 und 11402 mit der Achsfolge Co' Co' als Prototypen in Betrieb genommen. Ihre Stundenleistung von 6000 PS ermöglichte es, auf den Rampen des Gotthards Züge von 650 Tonnen mit einer Geschwindigkeit von 75 km/h zu ziehen. Auf den Talstrecken konnte das Zugsgewicht auf 1600 Tonnen gesteigert werden. Beide Maschinen wurden intensiv getestet. Nach Auswertung der Erkenntnisse wurden weitere Maschinen bestellt, sodass diese Serie bis zum Jahr 1966 die stattliche Zahl von 120 Maschinen umfasste.

## Die Ae 6/6 erhalten Wappen und Namen

Mit dieser Lokomotiv-Serie kehrten die SBB auch wieder zur Gewohnheit zurück, die Maschinen mit Namen zu versehen. Die ersten 25 Maschinen wurden auf Kantonsnamen getauft und erhielten eine Chromverzierung. Die restlichen Maschinen, ohne Verzierung, erhielten die Namen von Ortschaften, welche eine wichtige Beziehung zur Eisenbahn haben. Mit der Ablieferung der Ae 6/6 übernahmen diese den Verkehr auf der Gotthardstrecke. Durch den Einsatz dieser Universal-Lokomotiven führen Personen- und Güterzüge mit derselben Geschwindigkeit am Berg. Dadurch konnte der Fahrplan verdichtet werden. Dies führte zur gewünschten Steigerung der Leistungsfähigkeit der Gotthardstrecke.

## Leichter Dienst im Flachland

Nach dem Erscheinen der Re 6/6 Anfang der Siebzigerjahre wurden die Ae 6/6 am Gotthard frei und deshalb ab 1975 teilweise ins Flachland abgezogen und der Depotinspektion Zürich zugeteilt. Mit der Divisionalisierung der SBB 1999 wurden alle noch vor-



Die Ae 6/6 11411 mit ihrer neu verchromten Verzierung wartet im Depot Erstfeld auf ihren ersten Auftritt in der Öffentlichkeit. FOTO: ROLAND SEEHAUS

handenen 119 Ae 6/6 der Division Cargo zugeteilt. Wegen des Rückgangs an Transportvolumen in der Schweiz wurden im Herbst 2004 vermehrt Ae 6/6 ausser Dienst genommen und in Biasca und andernorts abgestellt. Da «Eisenbahnfreunde» vermuteten, die abgestellten Loks würden demnächst verschrottet, wurden von einigen Maschinen Wappen, Anschriften und andere Teile entwendet. In einer Nachtaktion wurden durch SBB-Mitarbeiter sofort an allen Ae 6/6 die Wappen entfernt. Kurz darauf informierte SBB-Cargo, dass 80 der noch vorhandenen 119 Ae 6/6 einem Erneuerungsprogramm unterzogen würden. Im September 2006 tauchten erste Bilder einer erneuerten Ae 6/6 auf, im neuen blaurotten Cargo-Design. Allerdings wurde das Erneuerungsprogramm bereits nach wenigen Maschinen gestoppt – die Ausmusterung der Ae 6/6 begann. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 sind die Ae 6/6 offiziell nicht mehr im Planeinsatz. Laufend werden weitere Ae 6/6 der Verschrottung zu-

geführt. Schon bald wird diese Lokomotivserie Geschichte sein.

## Die Geschichte der «Zug»

Nachdem im Jahr 1955 die Ablieferung der Serienloks begonnen hatte, wurde am 18. September 1956 mit der Nummer 11411 die Maschine mit Namen und Wappen des Kantons Zug in Münchenstein an die SBB ausgeliefert. Am 10. Oktober wurde die Lok im Bahnhof Zug feierlich getauft. Der



In schlechtem Zustand: Das Schweißergewapp an der Front der Lok des Typs Ae 6/6 ist bereits demontiert. FOTO: CARL WALDIS

Extrazug brachte anschliessend die Honoratioren und einige Schulklassen über den Gotthard nach Capolago und zurück. Die Lok war bis 1999 dem Depot Erstfeld zugeteilt und leistete strengen Dienst am Gotthard. Dann wurde sie ins Flachland abgezogen. Mit der Divisionalisierung der SBB kam die «Zug» Ende Mai 2000 zu SBB-Cargo. 2005 wurde zwar in der Hauptwerkstätte Bellinzona der Führerstand modernisiert, aber bereits vier Jahre später kam für die Ae 6/6 11411 das Aus. Anders als viele ihrer Schwestern, blieb die «Zug» vor der Verschrottung bewahrt und wurde zur historischen Maschine erklärt. Im Frühjahr 2009 kehrte sie in ihr altes Heimatdepot Erstfeld zurück und kam unter die Fittiche des Historic-Teams Erstfeld, wo sie liebevoll gepflegt wird. Sorgen machte dem Team der sehr schlechte äussere Zustand. Die Verchromung der für die Kantonsloks typischen Zierstreifen und der Wappen war beinahe abgeschliffen und rostete sehr stark. Dank des Einsatzes des Historic-Teams Erstfeld konnte im Frühjahr mithilfe eines grosszügigen Sponsors die Finanzierung der Neuverchromung gesichert werden. Anlässlich der «Fitness-Fahrten» vom 1. Juni präsentierte das Historic-Team die Ae 6/6 «Zug» erstmals wieder in prächtig glänzendem Chromschmuck der Öffentlichkeit.

## Es bleibt noch viel zu tun

Dem Historic-Team Erstfeld geht die Arbeit mit der «Zug» nicht aus. Zwar sieht die Lok im neuen Chromglanz auf Distanz prächtig aus, aber auch der Lokomotivkasten und das Dach bedürfen dringend einer Restbehandlung und Neulackierung. Bevor diese in Angriff genommen werden können, muss die Finanzierung hierfür gesichert werden. Zu wünschen wäre, dass sich auch der Kanton Zug an der Aufarbeitung und dem Erhalt «seiner» Ae 6/6 11411 finanziell beteiligen würde.

# Modellbahnanlage als Form der Geschichtsschreibung

Göschenen | IG Gotthardbahn stellt Bahnlandschaften aus der Zeit des Dampfbetriebs von 1882 bis 1920 aus

*Die Gotthardbahn steht am Samstag, 15. Juni, auf vielfältige Art im Mittelpunkt. Anlagenbauer stellen im ehemaligen Bahnhofbuffet vorbildgetreue Streckenabschnitte der Bahnlinie aus.*

Mario Gavazzi

Beim Thema Geschichte denken viele Menschen in erster Linie an Bücher, Ausstellungen oder Museen. Seit einigen Jahren sind die Mitglieder der Interessengemeinschaft (IG) Gotthardbahn daran, wichtige Abschnitte dieser weltbekanntesten Bahnlinie im Modell nachzubauen. Ihr Ziel ist die detailgetreue Darstellung der Landschaft, in der sich diese Bahn bewegt hat. Bis zur Elektrifikation in den Zwanzigerjahren des letzten Jahrhunderts verkehrte die bis zur Einweihung in die SBB 1909 private Gesellschaft im Dampfbetrieb. Diesen Zeitabschnitt will der Verein darstellen.

## Geschichtspflege zur Zeit des Dampfbetriebs

IG-Präsident Erich Schmied beschreibt gegenüber dem «Urner Wochenblatt» die Tätigkeit so: «Wir betreiben auf diese Art Geschichtspflege, indem wir die Landschaft darstellen, wie sie zur Zeit des Dampfbetriebs ausgesehen hat.» Zu diesem Zweck hat die Gruppe, bevor sie handwerklich tätig wurde, zunächst Pläne in Archiven studiert. Diese umfassten nicht nur Gebäude, Brücken und Verkehrswege. «Aufgrund von Aufzeichnungen und den wenigen Fotos aus der Bau- und frühen Betriebszeit ab 1882 bestand unsere

Aufgabe darin, die Formen von Boden, Gebirge und Schluchten aufzuzeichnen», berichtet Erich Schmied. Hinter jedem Modul der Anlage stecken, zusammengerechnet, etliche Jahre an Arbeit. Freizeitaktivität notabene, welche die Mitglieder unentgeltlich leisten.

## Eingemietet im Bahnhofbuffet

Die IG Gotthardbahn möchte mit der Zeit möglichst viele Streckenabschnitte erstellen. Bisher lag der Schwerpunkt auf der Nordrampe, in Planung stehen Teile des ganzen Netzes, welches bis heute die wichtigste Nord-Süd-Verbindung ist. Der Verein plant und baut auf der einen Seite, stellt aber die Ergebnisse periodisch an Ausstellungen der Öffentlichkeit zur Verfügung. Zu diesem Zweck konnte er mit der Abteilung SBB-Immobilien einen Mietvertrag für das ehemalige 2.-Klasse-Buffet im Bahnhof Göschenen abschliessen. Erich Schmied erläutert: «Die Miete ist vorerst bis zur Neat-Eröffnung 2016 vereinbart, und deshalb ist der Sitz des Vereins nun in Göschenen, was mehr als nur symbolisch ist.» Auf einer Fläche von 130 Quadratmetern können die Mitglieder bauen, aber auch den Fahrbetrieb pflegen.

## Drei Epochen Dampfbetrieb

Es ist nicht übertrieben, den Begriff sensationell zu wählen angesichts der Tatsache, dass nicht nur Landschaft, Strecken und Gebäude vorbildgetreu gebaut werden. Auch das fahrplanfähige Rollmaterial entspricht der Zugbildung der Gotthardbahn. Schnell-, Lokal- und Güterzüge können auf den Geleisen verkehren. Es ist Rangierbetrieb möglich, etwa im Bahnhofsmodell Göschenen von Christian Gohl.



Alles stimmt mit dem Original überein: Bahnhof Amsteg-Silenen mit Rollmaterial. FOTO: GIACCHINO GAVAZZI

Die Dampfbetriebszeit der Gotthardlinie kannte rollmaterialmässig drei Epochen. Die Anforderungen des Verkehrs wuchsen und das machte Verstärkungen bei Loks und Wagen nötig. Die Mitglieder der IG haben

epochengerechte Züge gebaut, welche die einzelnen Lok- und Wagentypen zeigen. Während den Ausstellungen lassen sie auf Vorankündigung die Züge eines jeweiligen Zeitabschnittes fahren.

## Erlebnis Gotthard – im Zug oder zu Fuss

Am Samstag, 15. Juni, steht der Gottardo-Wanderweg im Mittelpunkt. Zum ersten Mal findet der Event Gotthard statt – mit vielen Sonderveranstaltungen, schwerpunktwise zwischen Göschenen und Erstfeld. Unterwegs werden zwei historische Züge sein, für die Fahrausweise vorbestellt werden können: Der ehemalige Trans-Europe-Express und eine Komposition mit der ebenfalls legendären Krokodillok der SBB an der Spitze. Es fin-

den auch Führungen beispielsweise durch das Tunnelbaudorf Göschenen statt. Auch südlich des Gotthards wird die Geschichte aufleben. Besonders spannend ist, dass etwa bei den Wanderungen der normale Zugverkehr nach Fahrplan erlebt werden kann. Das wird ab Eröffnung der Neat teilweise Geschichte sein. Deshalb sollte man bis dahin solche Angebote nicht verpassen! Weitere Infos gibt es unter: www.gottardo-wanderweg.ch. (mag)

## Am kommenden Samstag den Zugverkehr von einst erleben

Der Zugverkehr von einst wird am Samstag, 15. Juni, zu erleben sein. Dies sozusagen als Kontrast zu dem, was ohnehin an Attraktionen auf den originalen Geleisen mit dem TEE-Zug oder dem historischen Gotthardzug mit der SBB-Krokodillok von SBB Historic unterwegs sein wird. Die Ausstellung im ehemaligen Bahnhofbuffet Göschenen ist von 9.00 bis 17.00 Uhr geöffnet. Die Mitglieder der IG sind gerne bereit, auch Fragen zu beantworten. Gezeigt werden Module des Bahnhofs Amsteg-Silenen sowie der Gumpischbach-, Rohrbach- und Göschenenrussbrücke sowie das im Bau befindliche Modul der Daziobrücke in der Leventina. Selbstverständlich wird Rollmaterial fahren und Bilder ergänzen die gezeigte Gegend von damals, in deren Epoche man sich beim Anblick sofort zurückversetzt fühlt.

## Mehr als Modellbahnbetrieb

Gemäss Präsident Erich Schmied wird der Verein die kommende Zeit nicht nur für die Weiterbau nutzen: «Vor-aussichtlich werden pro Jahr möchten wir einen Tag der offenen Tür durchführen, um den Gästen die bisherige Anlage und den Baufortschritt zu zeigen.» Die Daten werden rechtzeitig veröffentlicht. Die Tätigkeit der IG Gotthardbahn kann nicht hoch genug geschätzt werden. Sie ist sehr weit mehr als einfach Modellbahnbetrieb, ohne diesen gering schätzen zu wollen. Die Mitglieder pflegen seit Jahrzehnten eine besonders anschauliche Form der Geschichtsschreibung und ergänzen damit das Angebot an Originalgegenständen, Büchern, Sammlungen und Filmdokumenten.