

Wie die Gotthardlok zum Handy wird

Kaum eine Lokomotive hat sich mehr in die Herzen der Schweizer gefahren als die Ae 6/6. Dieses Jahr geht ein Stück Eisenbahngeschichte zu Ende: Die Gotthardlok wird ausser Dienst gesetzt und zum grossen Teil verschrottet.

Text: Jean-Pierre Rittler
Fotografie: Gian Vaitl

Innert weniger Stunden ist alles vorbei. Grosse Zangen greifen knirschend in das Metall, reissen es auseinander, zerfetzen, zerstoßen, zermahlen und zerlegen alles, was sich ihnen in den Weg stellt. Aus über 60 Jahre altem nationalem Stolz und ver-



18. März: In Ecublens beginnt bei Thévenaz-Leduc SA der Abbruch der Ae 6/6 «Stadt Basel».

dienter Ingenieurstechnik bleiben dann nur noch fein säuberlich getrennte Haufen von Stahl, Kupfer und etwas Kunststoff übrig. So traurig enden in den nächsten Monaten die meisten der noch als Einsatzreserve genutzten Ae 6/6, allgemein als Gotthardlok bekannt.

Symbol für den Aufbruch

«Ja, das tut weh», sagt Roland Seidel, Leiter des Flottenmanagement von SBB Cargo, zum Verschrotten der stolzen Lok. «Nicht nur die Eisenbahnfans, auch meine Kollegen und das Topmanagement sind traurig. An der Ae 6/6 hängt eben sehr viel Herzblut.» Lokführer Bruno Lämmli (siehe Interview auf Seite 26) bestätigt: «Es

schmerzt, wenn man etwas Vertrautes für immer verliert.»

Das Verschwinden dieses Mythos geht allen nahe. Ausser dem berühmten Krokodil hat sich keine andere Lok so tief in die Herzen der Schweizer gefahren. Sie war nach dem Krieg ein Symbol für den Aufbruch, der Modernität und zugleich des Nationalstolzes. Roland Seidel: «Die Ae 6/6 hat in der Schweiz ein neues Bahnzeitalter eingeläutet.»

Technisch war das neue Gefährt damals weltweite Spitzenklasse: sechs Motoren à 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. Und als erste Lokomotive der SBB konnte sie auch im Sitzen bedient werden. Doch das Volk liebte sie nicht nur wegen der Technik. Die Loks bekamen die Namen von Kantonen, Gemeinden und Städten, an deren Seite prangte stolz und gross das jeweilige Wappen. «Das war nicht einfach eine Marketingidee. Das kam wirklich von Herzen», erklärt Roland Seidel. «Heute ist man rationaler, da haben die Loks oft nur noch Nummern. Namengebung und Taufe leben jedoch bewusst für unsere neue Rangier-Hybridlok Eem 923 wieder auf.»

Wenn eine neue Ae 6/6 in den Dienst gestellt wurde, führte das in den jeweili-

gen 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.

120 Stück der Ae 6/6 wurden gebaut, während 20 Jahren verrichteten sie ihren Dienst am Gotthard und teilweise am Simplon. In den späteren 1960er-Jahren wurden sie von dort abgezogen und im Flachland eingesetzt, in den 1990er-Jahren dann gezielt für den Güterverkehr – sie war mit der Zeit zu langsam für die Anforderungen des Personenverkehrs geworden. Und jetzt ist ganz Schluss. Jens Galdiks, Leiter der Flottentechnik von SBB Cargo, erklärt: «Heute haben diese Loks ein durchschnittliches Alter von



Die grossen Stücke werden mit dem Schneidbrenner von Hand in immer kleinere Teile zerlegt.

55 Jahren. Man müsste sie jetzt wieder komplett revidieren, was in die Millionen gehen und trotzdem den Anforderungen des modernen Bahnbetriebs nicht mehr gerecht werden würde. Irgendwann >



Die zerlegten Teile der Lok werden sortiert und auf dem Recyclingmarkt verkauft. Sehr begehrt ist das Kupfer, das in modernen Handys Verwendung findet.

lohnt sich eine solche Lok mit dem Design vom Ende der 1940er-Jahre und so alten Komponenten nicht mehr. Da muss man loslassen können.»

55 Jahre Durchschnittsalter – die Ae 6/6 hat schon jetzt mehr geleistet, als man je erwartet hatte. Bei einer modernen Lok rechnet man mit einer Betriebszeit von



Der grösste Teil der 120-Tonnen-Lok wird nach der Demontage eingeschmolzen und recycelt.

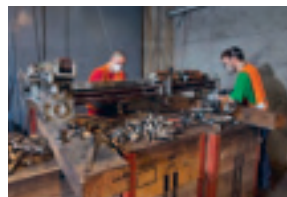
35 bis 40 Jahren. «Dass die Lok sich so lange halten konnte, liegt am wirklich grundsoliden Konzept und dem Credo jener Zeit, alle Teile der Lok revidieren oder ersetzen zu können. Dazu kommt eine sehr fürsorgliche und emotional-positiv geprägte Pflege. Man hat sehr viel Sorge zu ihr getragen und angemessen in den Unterhalt und die Pflege investiert. Sie war DAS Aushängeschild für die SBB für viele Jahre», erklärt Roland Seidel.

Von den 120 gebauten Gotthardloks stehen nur noch zehn bei SBB Cargo als Reservefahrzeuge bereit. Auf sie wartet diesen Herbst der letzte Einsatz während des «Rübenverkehrs», der Zeit der Zuckerrübenenernte, in der kurzfristig viel Lokkapazität im Güterverkehr benötigt wird. «Ich hoffe, wir können so viele Loks wie möglich noch verkaufen», sagt Roland Seidel. Wer will, kann sich den Mythos für unter 100000 Franken zuhause aufstellen. Fahren darf man damit aber nicht mehr. Das obliegt SBB Historic, die mit sechs Loks künftig das historische Erbe der SBB für die Nachwelt noch einsatzbereit halten wird. Was nicht verkauft werden kann, wird verschrottet.

Gemäss der Nachhaltigkeitsstrategie der SBB legt man dabei Wert auf eine möglichst umweltgerechte Verarbeitung. Die Verschrottung wird von zwei Spezial-

firmen übernommen, mit dem Ziel, möglichst wenig Abfall zu produzieren. Eine dieser Firmen mit Sitz am Genfersee schafft es, 98 Prozent einer verschroteten Ae 6/6 wiederzuverwerten.

Bevor eine Lok in den Abbruch geht, werden einige wertvolle Komponenten wie Zugsicherungsteile, Antennen, Funkgeräte und Tachometer ausgebaut. Dann wird das Öl abgelassen und die Demontage beginnt. 2,5 Tage lang werden erst die elektrischen Komponenten ausgebaut, danach wird der Lokomotivkasten mit Schneidbrennern und grossen hydraulischen Scheren zerlegt und 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



Nach acht Tagen: Die Einzelteile der Lok sind für den weltweiten Rohstoffmarkt bereit.

weltweiten Kreislauf von Rohstoffen. Sehr begehrt ist dabei das Kupfer. Und so kommt ein Teil der stolzen Ae 6/6 auch wieder zurück zum Schweizer Volk: als Kupferkomponenten in neuen Handys. —

Interview

«Sie verhinderte jede Hektik»

Bruno Lämmli (42) ist seit 22 Jahren Lokführer im Depot Erstfeld und darf weiterhin eine der letzten verbliebenen Ae 6/6 fahren. Er fährt Sonderzüge für Gäste oder Überfahren im Auftrag von SBB Historic.

SBB CARGO: Herr Lämmli, erinnern Sie sich an Ihre erste Begegnung mit der Ae 6/6?

BRUNO LÄMMLI: Mit 21 fuhr ich als angehender Lokführer im Führerstand meiner ersten Ae 6/6 mit. Alles war neu und natürlich beeindruckte die Lokomotive den Neuling.

Was bedeutete die Ae 6/6 für die Lokführer?

Sie wurde für alle Arten von Zügen eingesetzt. So liebten sie gewisse Lokführer, und andere hassten sie. Wichtig war aber, dass man damit meistens ohne Probleme nach Hause kam. Man kann die Ae 6/6 als sehr zuverlässiges Arbeitsgerät bezeichnen.

Was war das Besondere an der Lok?


Besonders war die gute Ausnutzung der Zugkraft. Bedingt durch ihre sechs Achsen zog die Ae 6/6 auch bei schlechtem Wetter die Lasten, als wäre es das Leichteste der Welt. Zudem ging man bei der Ae 6/6 immer etwas gemütlicher ans Werk, weil die Lokomotive jede Hektik verhinderte.

Hatten Sie ein spezielles Erlebnis?

Hier eines davon herauszupicken ist nicht leicht. Da waren etwa die erfreuten Gesichter der Leute an den Bahnhöfen, wenn Sie «ihre» Lokomotive erkannten.

Wie sind neue Loks im Vergleich?

Während man bei der Ae 6/6 noch jeden Schaltvorgang hört, bedient man bei neuen Lokomotiven einen Computer, der die Befehle lautlos ausführt. Mit der Ae 6/6 ist es noch reine Handarbeit.

 <http://bit.ly/Ae66dt>
Video über die Zerlegung der Gotthardlok im Zeitraffer