

Von Fabian Jeker (Text und Bilder)

Eine der weltweit bekanntesten Lokomotiven wird 100 Jahre alt. Während mehrerer Jahrzehnte stand sie auf dem Schweizer Schienennetz im Einsatz. Dabei weckte sie so manchen Kindheitstraum vom Beruf des Lokomotivführers. Generationen von Modelleisenbahnern haben sich diesen Traum auf der eigenen Anlage verwirklicht. Einige gingen tatsächlich zur Eisenbahn, wurden Lokomotivführer auf dem «Krokodil» und anderen Maschinen. Wo immer die Lokomotive auftauchte, waren oft zugleich Eisenbahnfotografen sowie Hobby- und Dokumentarfilmer anzutreffen. Sie regte Künstler an, wurde auf Gemälden, Briefmarken und in Spielfilmen verewigt. Noch heute begeistert die auch als «Königin der Elektrolokomotiven» bezeichnete Maschine Gross und Klein in Eisenbahn- und Verkehrsmuseen, auf Sonderfahrten, im Modell sowie als Motiv zahlreicher Kunstobjekte und Alltagsgegenstände.

Gelenkige Zugpferde für den Gotthard

Im Hinblick auf die Elektrifizierung des Gotthards sowie der Strecke Bern–Thun–Scherzigen bestellten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) Mitte 1917 vier Probelokomotiven für den Personen- und Güterverkehr, darunter die Güterzuglokomotive Fc 2x3/4 12201. Deren Auslieferung verzögerte sich aufgrund der politischen und gesellschaftlichen Umstände. Doch die Zeit drängte, um bis zur Elektrifizierung der Gotthardstrecke im Jahr 1920 über ausreichend Lokomotiven zu verfügen. So gaben die SBB bereits im Frühling 1918 Elektrolokomotiven bei der Schweizer Rollmaterialindustrie in Auftrag, noch ehe die vier Probelokomotiven ausgeliefert waren und erprobt werden konnten. Die für den schweren Güterverkehr am Gotthard gebauten Elektrolokomotiven Ce 6/8^{II} gingen aufgrund ihrer dreiteiligen Konstruktion und der dadurch hohen Gelenkigkeit als «Krokodile» in die Eisenbahngeschichte ein. Den Auftrag erhielten zwei weltweit bekannte Firmen: die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur für den mechanischen Teil sowie die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) für die elektrische Ausrüstung. Die 33 gebauten Ce 6/8^{II} unterschieden sich auf Anregung der Industrie in ihrer Bauart mit dem markanten Dreiecksrahmen zur Kraftübertragung wesentlich von der Probelokomotive Fc 2x3/4 12201, deren Schrägstangen-



100 Jahre und kein bisschen müde. Das historische «Krokodil» Ce 6/8^{II} 12453 geht dieses Jahr wieder auf Sonderfahrten, und zwar im Aaretal (7. Juli) und am Gotthard (19. Oktober).

antrieb umstritten war. Letztere fiel durch ihr unruhiges Fahrverhalten auf, was ihr den wenig schmeichelhaften Rufnamen «Schlotterbeck» eintrug. Später erhielt sie die Bezeichnung Ce 6/8^I 14201, weshalb sie bis heute oft als «Prototyp» der Krokodile bezeichnet wird, auch wenn sie gleichzeitig mit den ersten Ce 6/8^{II} in Betrieb genommen wurde. Ab 1968 war sie für Bremsversuche eingeteilt und hat als einzige der vier Probelokomotiven überlebt. Heute kann sie nicht mehr aus eigener Kraft fahren, ist aber rollfähig. Von einigen Eisenbahnern wird sie liebevoll und weitaus treffender «Grossmutter» genannt. Wegen ihres Aussehens hat sie auch den Übernamen «Köfflerli-Lok» erhalten.

Vielfältiger Einsatz der Krokodile

Bis die Elektrifizierung der Gotthardstrecke abgeschlossen war, gelangten die ersten, Mitte 1919 abgelieferten Ce 6/8^{II} auf der damals bereits elektrifizierten Strecke Bern–Thun–Spiez im Rahmen von Test- und Probefahrten wie auch in Regelzügen zum Einsatz. Ab Herbst 1920 beförderten sie schwere Güterzüge wie auch Personenzüge über die Gotthardstrecke. Mitte der 1920er-Jahre benötigten die SBB im Zuge der voranschreitenden Elektrifizierung des Schweizer Schienennetzes schwere Güterzuglokomotiven für das Mittelland. Daher erhielten die Ce 6/8^{II} mit den Ce 6/8^{III} in den Jahren 1926 und 1927 insgesamt 18 jüngere und leistungsfähigere Schwestern, die ebenfalls von der SLM und der MFO gefertigt wurden. Die Konstruktion dieser

zweiten «Krokodil»-Generation sollte vereinfacht werden, weshalb sie mit dem von ihren älteren Schwestern noch verpönten Winterthurer Schrägstangenantrieb ausgerüstet wurden. Die weitverbreitete Faszination für diese Maschinen liegt sicher nicht nur an ihrem markanten Aussehen und ihrem langjährigen und breiten Einsatz, sondern auch an ihrer eindrucksvollen Leistung. Die Ce 6/8^{II} hatten gemäss Pflichtenheft auf der Strecke Goldau–Chiasso Anhängelasten von bis zu 860 Tonnen zu befördern, wobei auf Steigungen von über 10 Promille mit einer zweiten Lokomotive nachgeschoben wurde. Bei Steigungen von 26 Promille am Gotthard brachte eine einzelne Maschine vor Zügen mit 430 Tonnen 35 km/h bzw. gar 50 km/h bei 300 Tonnen Anhängelast auf den Tacho. Eine einzelne Ce 6/8^{III} war darauf ausgelegt, bei Steigungen bis zu 10 Promille Güterzüge von 1400 Tonnen mit 35 km/h zu schleppen. An Bergstrecken mit 26 Promille reduzierte sich die Leistung auf immerhin noch 520 Tonnen und 30 km/h. Beide Lokomotivgenerationen kamen sowohl am Gotthard wie auch im Mittelland zum Einsatz. In den 1940er-Jahren wurde ein Teil der Ce 6/8^{II} mit stärkeren Motoren versehen und ihre maximale Betriebsgeschwindigkeit von 65 km/h auf 75 km/h erhöht. Die nun als Ce 6/8^{II} bezeichneten Maschinen wurden vermehrt auch vor Personenzügen am Gotthard eingesetzt. Bis Mitte der 1950er-Jahre folgten die Umzeichnung und die Geschwindigkeitserhöhung auf 75 km/h auch bei den Ce 6/8^{III}, jedoch ohne