

Die Landlokomotive

Prestigeobjekt ohne grossen praktischen Nutzen



Adressat: Jürg Stadelmann
Dokumentation EFGS
1. Semester 2000
19. 12. 2000

Wülser Roman
Hügelweg 5
6005 Luzern
Tel. 041 361 07 71
m.wuelser@bluewin.ch

Brunner Thomas
Eschenrain 1
6010 Kriens
Tel. 041 320 60 04
brunner_th@bluewin.ch

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	S. 1
2.	Hauptteil	S. 3
2.1	Gründe zur Beschaffung der Landilok	S. 3
2.2	Bedeutung der Lok im damaligen politischen Umfeld	S. 5
2.3	Eindrücke an der Landi 1939	S. 6
2.4	Die Technik der Landilok	S. 7
2.5	Eindrücke des Personals	S. 9
2.6	Zwischenfälle und Ende nach 32 Jahren Dienst	S. 9
3.	Schlussteil	S. 12
3.1	Zusammenfassung	S. 12
3.2	Einsichten und Erkenntnisse	S. 13
4.	Quellenverzeichnis	S. 14
4.1	Bildnachweise	S. 14
4.2	Quellennachweis	S. 14
4.3	Literaturverzeichnis	S. 14

1. Einleitung

Als wir die Möglichkeit hatten aus den vorgegebenen Themen eines auszuwählen, entschieden wir uns für die Landi Lokomotive. Die Gründe die uns dazu bewegten dieses Thema zu wählen, war einerseits weil wir nichts genaueres über diese Landilok wussten und andererseits unser Interesse darüber mehr zu erfahren sehr gross war. Wir erhofften uns durch unsere Kontakte (Thomas ist im Modelleisenbahnverein und Romans Vater arbeitet bei der SBB) an gute Quellen zu kommen. Den ersten Schritt den wir machten war ein Konzept mit Leitfragen zu erstellen, das heisst das Thema Landilok in kleinere Unterthemen zu ordnen. In unserem Vorgehen legten wir auch fest, wo die Schwerpunkte unserer Arbeit liegen sollten. Das Resultat ist das folgende Konzept mit zwei Leitfragen:

Leitfragen: Welchen Eindruck hinterliess die Landi Lok bei den Menschen?
 Welche Gründe führten zum Bau der Landi Lok?

Einleitung: Thema
 Fragestellung.
 Arbeitsmethode
 Quellenlage

Hauptteil: Gründe zur Beschaffung der Landilok
 Bedeutung der Lok im damaligen politischen Umfeld
 Eindrücke an der Landi 1939
 Die Technik der Landilok
 Eindrücke des Personals
 Zwischenfälle und Ende nach 32 Jahren Dienst

Schlussteil: Zusammenfassung
 Einsichten und Erkenntnisse

Um diesen Zielen auf den Grund gehen zu können, benötigten wir verschieden Arten von Quellen. Als erstes gingen wir in die Zentralbibliothek Luzern und versuchten dort etwas über die Landilok herauszufinden. Wir stiessen dabei auf drei Bücher mit leider nicht allzu vielen Informationen über unser Thema. Es war ja auch verständlich, denn diese drei Bücher hatten entweder das Oberthema die Landi Ausstellung 1939 oder allgemein die Lokomotiven. Ein

Buch nur über die Landilok fanden wir nicht. Wir machten uns nach dieser kleineren Enttäuschung daran, uns Gedanken zu machen, mit wem es am Sinnvollsten ist ein Gespräch zu diesem Thema zu führen. Wir wussten zwar das im Verkehrshaus pensionierte Lokführer bereit gewesen wären mit uns zu sprechen, aber nach längerem überlegen dachten wir, dass es am besten wäre einem Lokführer, der früher direkt mit der Landilok in Kontakt war, unsere Fragen zu stellen. Das heisst wir suchten nach einem Zeitzeugen. Deshalb fragte ich meinen Vater, der wie schon gesagt bei der SBB arbeitet, ob er jemanden ausfindig machen könnte der Lokführer auf der Landilok war. Dieses Unterfangen war nicht einfach, aber trotzdem erfolgreich. Wir hatten die Chance mit einem ehemaligen Lokführer der Landilok, Herr Sury aus Erstfeld, ein Interview im Verkehrshaus Luzern zu machen. Herr Sury war uns eine grosse Hilfe und ausserdem so freundlich auch noch Bücher mitzunehmen die wir für das Thema Landilok gut gebrauchen konnten. Wir hatten zwar bis zu diesem Zeitpunkt schon einige sehr gute Quellen, doch unsere Möglichkeiten um Quellen zu beschaffen waren noch nicht ausgeschöpft. Also gingen wir noch einmal kräftig an die Arbeit, aber die Zeit die wir zur Verfügung hatten um die Arbeit fertigzustellen wurde immer knapper. Wir haben dem Zeitungsarchiv der Zentralbibliothek einen Besuch abgestattet. Wir durchstöberten relativ lange Zeitungen, jedoch haben wir bloss einen Artikel betreffend der Landilok finden können. Ausserdem konnten wir einen Blick in das Archiv des Verkehrshauses werfen, und haben dort auch noch Quellen gefunden die in unsere Arbeit einfluss. Und weil es nicht nur Text Quellen gibt, sondern auch Bild Quellen bestand unser letzter Schritt darin, die echte Landilok im Verkehrshaus Luzern zu fotografieren, um unserer Arbeit auch optisch einen sehr guten Schliff geben zu können, denn nur Text ist definitiv zu langweilig.

2. Hauptteil

2.1 Gründe zur Beschaffung der Landilok

In den zwanziger Jahren machte sich bei den SBB das Bedürfnis nach leistungsstärkeren Lokomotiven als den bis dahin beschafften bemerkbar. Die bis dahin eingesetzten Maschinen der Gattungen Ce 6/8 und Be 4/6 vermochten nicht mehr alle Leistungen zufriedenstellend zu erfüllen. Schwachpunkte der beiden Lokomotivtypen waren vor allem Leistung und Höchstgeschwindigkeit, wodurch die Kapazitäten auf der Gotthardstrecke immer kleiner wurden. Abhilfe schaffen sollte eine neue Gattung von Lokomotiven. Aus den ersten Studien ging hervor, dass eine Lokomotive mit 4 Triebachsen die günstigste Lösung darstellen würde. Die Führung von Zügen mit 600 Tonnen Gewicht hätten aber zwei dieser Lokomotiven in Vielfachsteuerung verkehren müssen, doch für Lokomotiven dieser Leistungsklasse mit elektrischer Bremse stand damals keine Lösung für die Vielfachsteuerung zur Verfügung, die es ausserdem erlaubt hätte, die Maschinen im Betrieb beliebig oft zu trennen und wieder zu kuppeln. (Schneeberger 1995, S. 125)

Deshalb wurde zugunsten einer Doppellokomotive entschieden, welche im Betrieb nicht trennbar war und gegenüber zwei normaler Maschinen die Einsparung zweier Führerstände und diverser nur einmal benötigter Apparate erlaubte.

Im Februar 1929 lud man die Lokomotivhersteller zur Ausarbeitung von Entwürfen für die gewünschte Maschine, an welche beachtliche Anforderungen gestellt wurden. Auf 27 ‰ Steigung mussten Schnellzüge von 600 t mit 62 km/h und Güterzüge von 750t mit 50 km/h befördert werden. Eine elektrische Rekuperationsbremse musste das Lokgewicht auf 27 ‰ Gefälle abbremsen können. Die Höchstgeschwindigkeit wurde auf 100 km/h festgelegt. (Elsasser 1997, S. 295)

Die Anforderungen an die Lokomotivbauer waren enorm: Die Gewährleistung eines guten Kurvenlaufs, eine einwandfreie Gewichtsverteilung, die Konstruktion leistungsfähiger Motoren für einen grossen Geschwindigkeitsbereich sowie eine sichere Steuerung waren keine leichte Aufgabe.

Die Konstruktionsvorgabe der SBB artete in einen Ideenwettbewerb aus, bei dem zwanzig Projekte eingereicht wurden (Abb. 1). Die SBB entschied sich für den Bau je eines Prototyps nach Entwürfen von SLM/BBC und SLM/MFO.

Diese zwei Prototypen waren die Ae 8/14 11801 und 11851. Die Ae 8/14 11801 erhielt den bereits bewährten BBC-Antrieb. Die Ae 8/14 11851 hingegen wurde von der SLM mit dem neuen "Universalantrieb" ausgerüstet. (siehe die Technik der Landilok)

Die beiden Loks wurden 1932 in Betrieb genommen und hauptsächlich am Gotthard eingesetzt. Wie es bei Prototypen meistens der Fall ist, traten auch bei den beiden Riesenlokomotiven häufig Kinderkrankheiten auf, wobei sich vor allem der elektrische Teil als besonders störanfällig erwies.

Aufgrund der grossen Beachtung, welche die beiden

Prototypen im In- und Ausland fanden, beschlossen die SBB, für die Landesausstellung von 1939 ein Zürich nochmals eine solche Maschine bauen zu lassen. Dabei sollten die von den beiden Vorgängern gewonnen Erkenntnisse verwertet werden, obwohl bereits feststand, dass die Ae 8/14 nie in Serie gehen würden. (Danuser 1969, S. 135)

1938 vergab die SBB den Auftrag für die Ae 8/14 11852 an SLM und MFO (Abb. 2). 11852 war eine Weiterentwicklung der Ae 8/14 11851 und erhielt dementsprechend den SLM Universalantrieb. Durch die Fortschritte im Bau von Transformatoren und Motoren wurde gegenüber der Maschine 11851 eine erhebliche Leistungssteigerung bei gleichzeitiger Verringerung des Gesamtgewichts möglich.

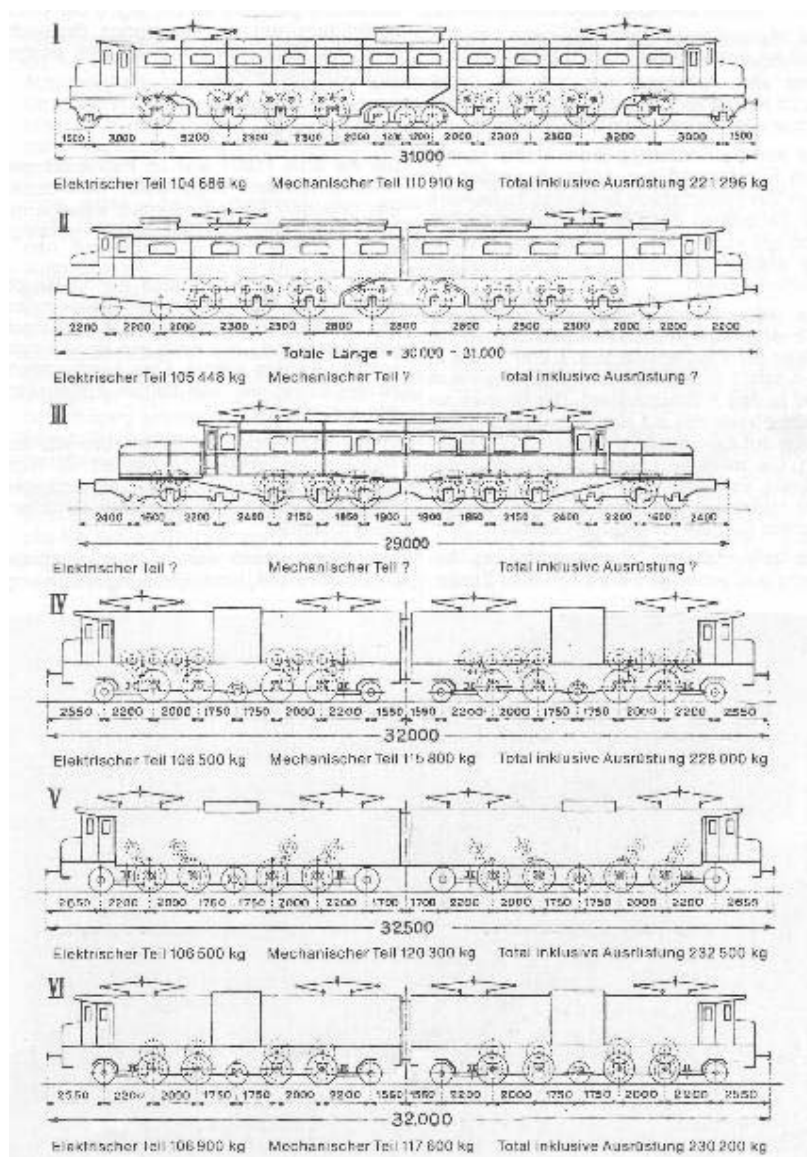


Abb. 1: Nach heutigen Begriffen recht abenteuerliche Projekte für Doppellokomotiven

Die Verwendung der Schweisstchnik ermöglichte ein gegenüber den anderen Lokomotiven sehr ästhetisches Äusseres. Die Form steht sowohl für Dynamik, als auch für die Kraft, vor welcher die Ae 8/14 11852 gemäss den Vorgaben der SBB nur so strotzen sollte. Die Maschine sollte sich in punkto Technik, der Leistung und der Erscheinung auf dem modernsten technischen Stand präsentieren.



Abb. 2: Montage der Ae 8/14 11852 bei der SLM in Winterthur

Das wichtigste Kriterium war die von der SBB verlangte Stundenleistung, welche im Wettstreit der Bahngesellschaften und Länder den Weltrekord bedeutete, die stärkste und imposanteste Lokomotive zu besitzen.

Da die Ae 8/14 11852 ein Vorzeigobjekt für die Landesausstellung werden sollte, stellte die SBB für die Lokomotive, statt 0.99 Mio und 1.06 Mio Franken wie für die ersten Doppellokomotiven, trotz annähernd gleichem Preisniveau für die Lok 11852, 1.32 Mio Franken zur Verfügung. Die höheren Kosten entstanden vor allem durch die Konstruktion der komplizierten Kopfform der Führerstände. Viele Nachträge und Änderungen bewirkten, dass die Lokomotive bis zur Eröffnung der Landesausstellung nicht fertiggestellt werden konnte und aufs Ausstellungsgelände geschleppt werden musste. (Elsasser 1997, S. 296)

2.2 Bedeutung der Lok im damaligen politischen Umfeld

1939 war einerseits die Eröffnung der Landesausstellung und das Baujahr der Landilok, andererseits der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges. Die Frage die sich hier aufdrängt ist, weshalb eine Landesausstellung bei diesen politischen, sozialen und wirtschaftlichen Problemen durchgeführt wurde? Die Antwort erscheint logisch, denn mit einer Landesausstellung kann man diese Probleme alle in den Hintergrund stellen und die Bevölkerung tankt neues Selbstbewusstsein und Motivation. Die Landi war eigentlich eine Art Rettung, denn man hatte Angst das die geistige und physische Kraft nicht halten würde für den fortbestand der Nation. Die Ursachen dafür, waren die nachstehenden Faktoren:

- Der Erste Weltkrieg löste enorme Spannungen in der Schweiz zwischen den Sprachgruppen aus, was beinahe zu einem Bürgerkrieg führte.
- Die Wirtschaftskrisen, welche die Kriege mit sich brachten, drückte die Stimmung der Bevölkerung enorm in den Keller.

- Die Macht der Faschisten, die stetig wuchs, und ihre Drohungen gegenüber der Schweiz machte der Bevölkerung Angst.

Ein Gegenmittel war nötig um die Angst zu nehmen und einen neuen Nationalgeist herzustellen. Da war natürlich eine Landesausstellung optimal, jedoch grenzt es schon fast an ein Wunder, dass sie zustande kam, denn sie wurde immerhin zweimal verschoben, nämlich 1933 und 1936. Wirtschaftskrise und politische Rivalitäten führten zur Verschiebung bei. Vorsicht bei der Idee Landi war aber geboten, damit der nationalistische Gedanke sich nicht zu stark mit dem faschistischen Gedankengut mischte. (Schlup 1989, S. 10-15)

Die Landi Lok hat für uns im Bezug zu dieser politischen Situation zwei Funktionen.

Zum einen widerspiegelte sie die neu gewonnene Stärke der gesamten Bevölkerung. Ausserdem musste während des Zweiten Weltkrieges schwere Kohlenzüge von Deutschland nach Italien über die Schweiz geführt werden. Die Landilok war dafür sehr gut geeignet.

2.3 Eindrücke an der Landi 1939

Die Landesausstellung, mit welcher die Schweiz in den Wirren dieser Zeit zu sich selbst finden wollte, war die ideale Gelegenheit der SBB um die Vormachtstellung der Schweizer Eisenbahnbaukunst zu behaupten. Was wäre da passender, als die stärkste Lok der Welt?

Ein kurzer Ausschnitt aus der Neuen Zürcher Zeitung vom 16. Juni 1939 macht die Assoziationen deutlich:

Die stärkste Lokomotive der Welt aber steht naturgemäss im Zeichen der Elektrifizierung. Wer in ihr ein Ungetüm von aussergewöhnlichen Dimensionen und kraftstrotzendem Aussehen erwartet, sieht sich allerdings getäuscht. Die elegante Stromlinienform verbunden mit dem hellgrünen Farbanstrich lassen das Fahrzeug eher als leicht erscheinen.

Die Landilok, benannt nach der Landesausstellung, steht für die Elektrifizierung, also für die Unabhängigkeit vom Ausland. Die im selben Artikel als "Superlokomotive" bezeichnete Maschine war zusammen mit dem Roten Pfeil und anderen Errungenschaften Schweizer Ingenieurskunst auf dem Bahnhof des Messegeländes ausgestellt.

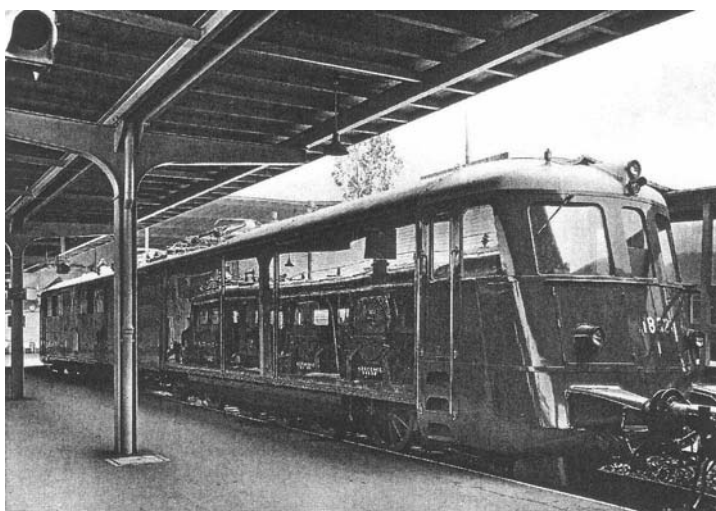
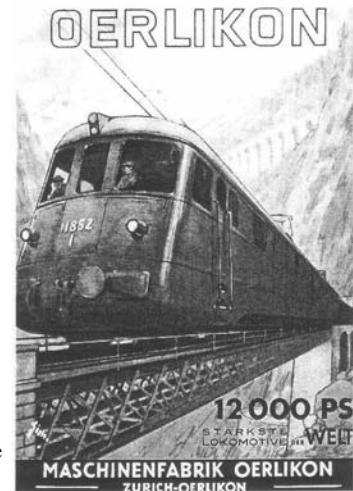


Abb. 3: Die stärkste Lokomotive der Welt im Landibahnhof. Gut zu erkennen die Glasscheiben in der Seitenwand.

Einige Seitenwandteile waren durch Glasscheiben ersetzt worden und ermöglichten so einen interessanten Einblick ins Innere der eleganten Lokomotive (Abb. 3). Ausserdem konnte einer der Führerstände besichtigt werden und ein vierfarbig bedrucktes Faltblatt zur Lokomotive konnte mitgenommen werden. (Elsasser 1997, S. 297)

Im NZZ Artikel wird die “stärkste Lokomotive der Welt“ als “Spitzenleistung der schweizerischen Industrie (Abb. 4)“ und als “Prunkstück der Landesausstellung“ bezeichnet. Dies ist ein weiterer Beweis dafür, dass die Landilok etwas besonderes war: Mit ihrem gefälligen Äusseren vermochte sie der Schweiz mehr Zuversicht und Selbstvertrauen zu geben als jeder Politiker. Die Menschen interessieren sich eben mehr für Symbole als für Inhalte.

Abb. 4: Die MFO hat die Landilok sogar auf die Titelseite ihrer Referenzbroschüre gesetzt.



2.4 Die Technik der Landilok

Die Landilok besteht wie ihre beiden Vorgänger aus zwei Hälften, die unter sich kurzgekuppelt und durch einen Gummibalg verbunden sind. Damit die Kurvengängigkeit trotz der Länge gegeben war, wurden jeweils die erste und letzte Triebachse mit der ersten und letzten Laufachse einer Lokhälfte in einem Drehgestell zusammengefasst. Die beiden mittleren Triebachsen sowie die mittlere Laufachse waren fest mit dem Lokrahmen verbunden.

Wie schon bei der Lok 11851 kam auch bei der Landilok der SLM Universalantrieb (Abb. 5) zum Einsatz. Jede der 8 Triebachsen wird durch je zwei quer im Lokkasten koaxial gelagerte Motoren über ein doppeltes Zahnradgetriebe angetrieben. Gegenüber dem bei der Lok 11801 verwendeten BBC Antrieb waren die Unterhaltskosten um ein Vielfaches niedriger, was auch den Ausschlag für die Verwendung dieses Antriebs

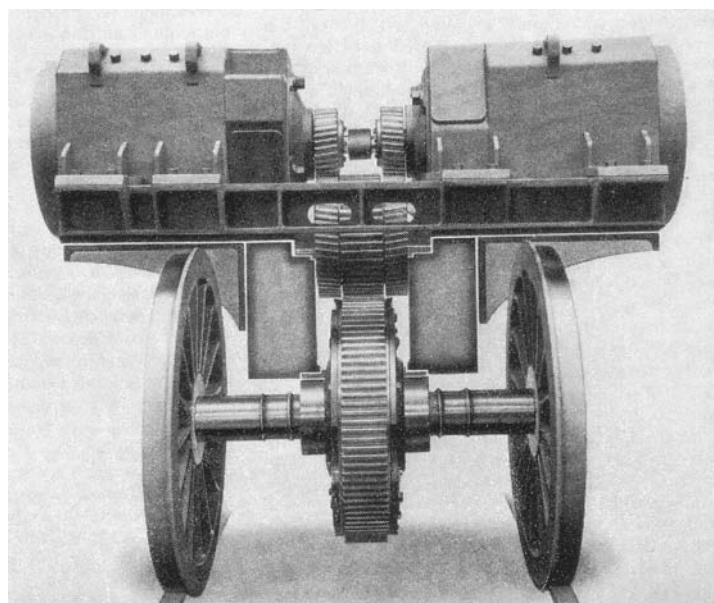


Abb. 5: Der Universalantrieb der SLM

gegeben hatte. (Danuser 1969, S. 135)

Dadurch, dass über jeder Achse zwei relativ grosse Motoren installiert werden konnten, wurde es möglich, pro Triebradsatz 1500 PS Stundenleistung zu installieren. Die Achsanordnung und das Laufwerk stimmen mit der Lok 11851 überein. Der Kasten wurde jedoch im Gegensatz zum damals üblichen Lokdesign extrem dynamisch und elegant gestaltet: Die flach gerundeten und leicht geneigten Stirnwände geben der Lok ein gefälliges Aussehen. Ebenso wurden im Zug der Zeit die Seitenwände schürzenartig nach unten gezogen. Die bereits bewährte Bauart mit abnehmbaren Dach- und Seitenwandteilen wurde beibehalten.

Die beiden Führerstände sind geräumiger gebaut worden als bisher, die Frontfenster wurden möglichst gross gehalten und mit Doppelverglasung und Heizung versehen (Abb. 6).

In den Führerständen finden sich alle zur Bedienung der Lok notwendigen Instrumente, die praktisch und übersichtlich angeordnet wurden.

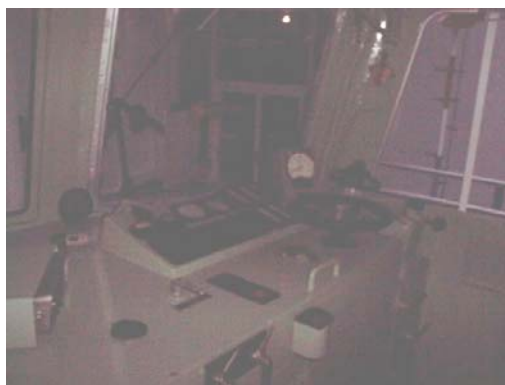


Abb. 6: Führerstand 1 der Landilok

Die Fenster in den Seitenwänden des Maschinenraums können zu Lüftungszwecken nach innen geklappt werden. Die Jalousien dienen zum Eintritt der Kühlluft für die Triebmotoren und die Transformatorölkühler. Im Innern der Lok führt ein zentraler Verbindungsgang, von dem aus die Triebmotoren mit den zugehörigen Ventilatoren jederzeit kontrolliert werden können, in der Mitte jeder Lokhälfte um den Transformator herum.

Durch die sorgfältig durchgebildete Konstruktion und weitgehende Anwendung der elektrischen Schweisstechnik konnte gegenüber der Lok 11851 einiges an Gewicht eingespart werden: Das Gewicht der mechanischen Teile konnte von 125.8t auf 119.5t reduziert werden. Auch beim elektrischen Teil konnten dank konsequentem Leichtbau 5t Gewicht gegenüber Lok 11851 eingespart werden, so dass das Totalgewicht der Landilok nur noch 233t betrug.

In bezug auf unterschiedliche Angaben der Leistung in verschiedenen Publikationen ist im Eisenbahn Amateur vom 4 / 1969 folgendes zu lesen: „Die Tatsache, dass die Stundenleistung teils mit 12000 PS und teils mit 11400 PS angegeben wird, geht auf zweier verschiedener Vorschriften (Erwärmung 120°C und 105°C) zurück.“

In Wirklichkeit konnten jedoch nur 8500 PS Leistung genutzt werden, da die maximal mögliche Anhängelast von damals 770t nicht mehr zuliess.

2.5 Eindrücke des Personals

Wie erwähnt haben wir Herr Sury, der Lokführer bei der SBB war und zeitweilig auch die Landi Lok fuhr, interviewt. Wir fragten ihn zuerst ob er denn gerne mit der Landilok fuhr und wie seine persönlichen Eindrücke über die Ae 8/14 11852 waren. Die Antwort kam wie aus der Pistole geschossen: „ Ich bin nie gerne mit der Landilok gefahren, denn es gab damals schon die Ae 6/6 und dort konnte man sitzen während man in der Landilok die ganze Fahrt hindurch stehen musste.“ Ausserdem ergänzte Herr Sury: „Die Landilok hatte ständig Störungen, sie war sehr anfällig und nur die Werkstätten Erstfeld und Bellinzona hatten die Kenntnisse um eine Reparatur durchzuführen und es gab viele Veränderungen an der Landilok, jedoch wurden diese nirgends verzeichnet. Sie machte einen enormen Lärm, bei voller Leistung konnte man die Funkgespräche kaum hören. Bei nassen Schienen war es sehr schwierig die Leistung der Landilok auf die Schienen zu bringen, wenn es trocken war hat sie gut gezogen. Die drei Doppelloks waren unhandlich, denn wenn eine Hälfte kaputt war, war die ganze Maschine fahruntfähig, sie waren alle 34m lang und benötigten immer viel Platz im Depot.“

Wir wollten mehr darüber wissen und fragten nach, wie denn die Resonanz des Personals zur Landilok war: „Sie war auch beim Personal gar nicht beliebt,“ antwortete Herr Sury und fügte zur Veranschaulichung gleich noch eine kurze Geschichte hinzu: „Als die Landi Lok brannte führte ich einen Güterzug von Chiasso nach Erstfeld (ca. 1000 Tonnen). In Rivera mussten wir warten, denn jemand vom Personal rief dass die Macchina longhe (im Tessin nannte man die Landi Lok Macchina longhe, was so viel wie lange Maschine bedeutete) in Airolo brenne, sie können einen Kaffee trinken gehen. In der Wirtschaft sassen noch andere SBB Angestellte, sie fragten uns was wir hier tun und wir antworteten das wir warten müssen, denn die Macchina longhe brenne in Airolo. Da musste bei einem die Freude so gross gewesen sein, dass er vor lauter Begeisterung eine Runde zahlte.“

2.6 Zwischenfälle und Ende nach 32 Jahren Dienst

Die Landilok wurde für die Landesausstellung 1939 gebaut. Von da an fuhr sie, mit den anderen zwei Doppellokomotiven, fast ausschliesslich am Gotthard. Auf anderen Strecken verkehrten sie nur selten. Sie waren dem Depot Erstfeld zugeteilt. Am 24. März 1955 entgleiste die Landilok. Wir haben dazu einen Text gefunden der diesen Unfall, geschildert von alt Lokführer K. Rickenbach, sehr gut darstellt. (K. Rickenbach, Erlebnisse mit der Ae 8/14 11852, in: Eisenbahn Amateur, Heft 5, 1969, S.171-172)

„Ich war auf der Lok 11852 an Zug 847 Chiasso-Erstfeld (580 Tonnen, 49 Achsen). Wie üblich, führte man vor Ostern auf der Station Göschenen eine Gleis- und Weichenkontrolle durch. Dabei waren anlässlich der fahrplanmässigen Einfahrt von Zug 874 auf Gleis 5 zwei Monteure in gebückter Stellung damit beschäftigt, die ausgehängten Weichen und Motoren einer Revision zu unterziehen. In rechtzeitiger Erkennung der Gefahr griff ich zur Lokpfeife, wodurch die Monteur erschrecken und sich in letzter Sekunde in Sicherheit bringen konnten. Während die erste Lokhälfte die Weiche 5 in Normalstellung passiert hatte, fuhr die zweite Lokhälfte infolge selbsttätiger Umstellung – da ja nichts mehr verriegelt war – in das Gleis 6. Trotz sofortiger Schnellbremsung kam der Zug erst nach etwa 80 Metern zum Stillstand. Das Kupplungsseisen vermochte die beiden Lokhälften zusammenhalten, was aber zu einer grossen Spannung und dann zu einer Entgleisung der ersten Lokhälfte führte. Mit einem riesigen Zeitaufwand wurde durch das Werkstättepersonal von Erstfeld und Bellinzona die Lok 11852 wieder auf die Gleise gehoben.“

Die Landi Lok war die einzige Doppellokomotive die eine Entgleisung hatte (Abb. 7).

1962 wurden dann die drei Ae 8/14 aus dem Schnellzugdienst zurückgezogen und nur noch benutzt um Güterzüge über den Gotthard zu führen. Die drei Doppellokomotiven Ae 8/14 verloren immer mehr an Bedeutung, denn schon 1941 bis 1945 kamen die Ae

4/6 in Betrieb. Die Ae 4/6 war eine einteilige Lok, die jedoch wenn sie mit einer zweiten Ae 4/6 gekuppelt wurde die gleiche Kraft wie eine Ae 8/14, hatte. Zu sagen ist, dass die drei Doppellokomotiven zufriedenstellend auf der Gotthardlinie fuhren. Man wollte sich aber trotzdem von der Ae 8/14 loslösen und die Ae 4/6 auf der Gotthardlinie zum Einsatz bringen, weil der Einsatz der Grosslokomotiven Ae 8/14 nur dann wirtschaftlich war, wenn die Leistung die eine solche Lok erbringen konnte auch regelmässig beansprucht wurde, was eben nicht der Fall war.

Schlussendlich brach der zweite Teil der Landilok, am 26.7.1971, in Flammen aus. Aus verschiedenen Gründen entschied man sich die Ae 8/14 11852 nicht mehr zu reparieren und in Einsatz zu nehmen: Der Aufwand für die Ersatzteilhaltung der drei Ae 8/14 war viel zu gross und der Unterhalt dafür zu teuer. Ein weiterer Grund war, dass die Leistung auch nicht mehr Zeitgemäss war und es

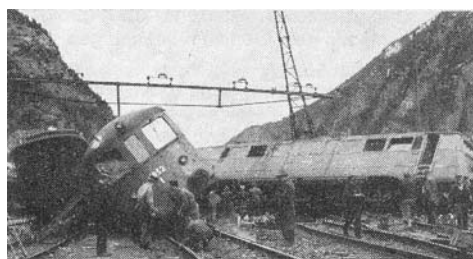


Abb. 7: Die entgleiste Landilok liegt quer im Bahnhof Göschenen.



Abb. 8: 26. Juni 1971: Die Landilok steht in Airolo in Flammen.

schon bessere Lokomotiven gab. Die Landilok diente nach dem Brand noch als Ersatzteilspender für die Ae 4/6. Heute ist die Landilok im Verkehrshaus Schweiz ausgestellt und zeigt dabei den letzten Stand der Lokomotivbautechnik vor dem Übergang zu den Drehgestellokomotiven (wie zum Beispiel die BLS Ae 4/4) dar.

3. Schlussteil

3.1 Zusammenfassung

Die Landilok wurde gebaut als Nachzüglerin zweier Prototypen, die sich zwar bewährt hatten, aber trotzdem nicht in Serie gebaut wurden. Sie wurde gebaut als Prestigeobjekt für die Landesausstellung von 1939 in Zürich, wo sie als "stärkste Lokomotive der Welt" der Stolz der schweizerischen Industrie war. Den Zweck, die stärkste Lokomotive der Welt zu sein, erfüllte sie Perfekt. Die Maschine war die absolute Star der Landesausstellung und flösste der kleinen Schweiz inmitten eines brodelnden Europa neues Selbstvertrauen und Zuversicht ein.

Technisch war die Maschine jedoch kein grosser Wurf. Der Universalantrieb erwies sich als laut und unterhaltsaufwendig, doch trotzdem wurde aus der Ae 8/14 11852 die Nachfolgeserie Ae 4/6 als "halbe" Ae 8/14 in einer Serie von 12 Stück gebaut. Diese konnten in Doppeltraktion die gleichen Leistungen erbringen wie die grossen Doppelloks, hatten jedoch nicht den Nachteil der Unhandlichkeit. Jedoch blieb immer noch die Probleme vom Lärm und Dreck des Universalantriebs. Nachdem die SLM für die BLS 1944 die erste laufachslose Drehgestellok der Welt gebaut hatte, war der Universalantrieb endgültig überholt.

Ab 1952 beschafften die SBB ihre ersten gotthardtauglichen Drehgestelloks, die Ae 6/6. Die waren wesentlich komfortabler und erbrachten trotz ihrer "nur" 5830 PS ähnlich gute Leistungen wie die Ae 8/14 und die Ae 4/6. Das war der Anfang vom Ende dieser beiden Lokgattungen, denn nach und nach wurden sie zugunsten der neuen Ae 6/6 in Rand- und Reservedienste verdrängt.

Dieses Schicksal ereilte auch die Landilok. Aufgrund der hohen Kosten für Unterhalt und Ersatzteile verrichtete sie nur noch niedere Dienste, bis zu jenem schicksalhaften 26. Juli 1971. Ein Feuer im Hochspannungskreis des Transformators der Lokhälfte 2 beendete die Karriere der stärksten Lok der Welt. Eine Reparatur kam wegen der Kosten und des Alters des Fahrzeuges nicht mehr in Frage. Nachdem sie äusserlich hergerichtet wurde, steht sie bis heute im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. Wegen ihrer grossen Länge und dem knappen Platz in den Ausstellungshallen wurde sie im Freien ausgestellt. 1982 und 1996/97 wurde der Lokomotivkasten wegen Korrosionsschäden überholt. (Elsasser 1997, S. 297)

3.2 Einsichten und Erkenntnisse

Die grössten Probleme bereitete uns die Quellensuche. Man sollte doch annehmen, dass es über die stärkste Lokomotive der Welt ein Buch gibt, doch das war nicht der Fall. Über Prototypen und Einzelstücke gibt es selten Bücher. Wir mussten unser Glück also mit Literatur über die Triebfahrzeuge der SBB versuchen. Die nächste Überraschung liess nicht lange auf sich warten: So ein Verzeichnis besteht anscheinend nur aus Typenskizzen und technischen Daten. Zum Glück fanden wir dann das sehr umfangreiche Buch “Die elektrischen und Dieseltriebfahrzeuge der SBB“ von Hans Schneeberger. Dort finden sich mehrere Seiten über die drei Doppelloks. Im Literaturverzeichnis dieses Werkes fanden wir noch weitere mögliche Quellen. In der Bibliothek der Eisenbahn- und Modellbaufreunde Luzern (EMBL) fanden wir dann die Jahrgänge der entsprechenden Zeitschriften, wovon sich vor allem der “Eisenbahn Amateur“ als sehr nützlich erwies.

Dank Martin Wülser konnten wir auch noch einen Lokführer auftreiben, doch leider war das Ganze zu kurzfristig, und wir konnten nicht mit ihm in die Landilok. Dies holten wir eine Woche später nach, doch die Fotos vom Innern, das an sich auch nicht sehr speziell ist, waren leider zu dunkel, als dass wir sie hätten verwenden können.

Beim Schreiben der Texte bemerkten wir dann erst, wie viele Quellen und Informationen wir nun wirklich zusammengetragen hatten und konnten einige schlechtere Quellen aussortieren. Zusammenfassend ist zu sagen, dass die Landilok eine sehr spannende Lok ist, denn die Meinungen darüber sind stark geteilt: Für die einen ist sie eine laute Dreckschleuder, für die anderen ist es die längste Prali.. äh wollte sagen die stärkste Lokomotive der Welt.

4. Quellenverzeichnis

4.1 Bildnachweise

- Titelbild: Ae 8/14 11852 im Verkehrshaus der Schweiz, Foto: Thomas Brunner
- Abb. 1: Vorschläge für Doppellokomotiven, SBB
- Abb. 2: Montage der Landilok, SLM Winterthur
- Abb. 3: Landilok an der Landi 1939, Sammlung VHS
- Abb. 4: Referenzbroschüre Maschinenfabrik Oerlikon, Sammlung VHS
- Abb. 5: SLM Universalantrieb, SLM Winterthur
- Abb. 6: Führerstand 1 der Landilok, Foto: Thomas Brunner
- Abb. 7: Entgleiste Landilok in Göschenen, Ing. E. Lombardi
- Abb. 8: Brennende Landilok in Airolo, Sammlung VHS

4.2 Quellennachweis

Walter Sury, ehemaliger SBB Lokführer auf der Landilok, Interview in Luzern, Interview im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern, 1.12.2000, 50 Min.

Walter Sury, Spannortweg 8, 6472 Erstfeld

4.3 Literaturverzeichnis

1. P. Danuser, Die SBB-Doppellokomotiven für die Gotthardlinie, in: Eisenbahn-Amateur, Heft 4, 1969, S. 125-142. (abk: Danuser 1969)
2. Killian Elsasser, Die stärkste Lokomotive der Welt, in: Kohle, Strom und Schienen – Die Eisenbahn erobert die Schweiz, 1997, S. 292-298. (abk: Elsasser 1997)
3. Hans Schneeberger, Die elektrischen und Dieseltriebfahrzeuge der SBB, Band 1: Baujahre 1904-1955, Luzern, 1995.
4. Daniel Schlup, Die Schweiz erkennt sich als Nation, in: Vom Schifflibach zum Roten Pfeil – Landi 89, 1989, S. 10-15. (abk: Schlup 1989)
5. unbekannter Verfasser, Touristik und Verkehr an der Landesausstellung – Die Eisenbahn, in: Neue Zürcher Zeitung, Ausgabe vom 16. Juni 1939, S. 4-5.