

Historische Hinweise

Ende der 20er Jahre des vergangenen Jahrhunderts führten die Schweizerischen Bundesbahnen eine Reihe von Studien für die Verkehrsverbesserung auf der Gotthard-Linie sowie allgemein auf der Strecke zwischen Luzern und Chiasso durch.

Dabei wurde festgestellt, dass eine eventuelle Ausstattung der damals im Einsatz befindlichen elektrischen Lokomotiven Ae 4/7 mit Mehrfachsteuerung äußerst schwierig und teuer gewesen wäre. Ebenso wurde eine erneute Trennung der Lokomotivpaarungen nach den Gebirgstrecken als wenig praktisch angesehen.

Weitere Versuche bestätigten, dass diese Manöver keine deutlichen Einsparungen erbrachten; folglich hätten die Lokomotivpaarungen während der gesamten Strecke gekoppelt bleiben können. Diese Betrachtungen liegen den Versuchen mit Lokomotivpaarungen vom Typ Ae 8/14 zugrunde, welche in der Absicht der damaligen Eisenbahntechniker jene Komplikationen vermieden hätten, die mit dem Betrieb der Apparate zur Mehrfachsteuerung verbunden sind und gleichzeitig die Erzielung von weiteren wesentlichen Vorteilen wie der Eliminierung der zweiten Führerkabine sowie der entsprechenden teuren und schweren Apparate gestatteten.

Im Februar 1929 wurde ein Vergabewettbewerb ausgetragen und im Mai desselben Jahres wurden zwanzig verschiedene Vorschläge unterbreitet.

Die Maschinen, deren vorgesehene Höchstgeschwindigkeit 100 Km/h betrug, mussten sich dazu in der Lage befinden, auf konstanten Steigungen von 27‰ Passagiereilzüge mit 600 Tonnen bei einer Geschwindigkeit von 62 Km/h oder Güterzüge mit 750 Tonnen bei 50 Km/h zu ziehen.

Es wurden zwei Projekte ausgewählt und beschlossen, von beiden jeweils einen Prototyp herzustellen. Das Projekt Nr. 5 der SLM (Schweizerische Lokomotiven und Maschinenfabrik) aus Winterthur, welches den Einsatz der Zahnradübertragung "Universal" vorsah, war ausschlaggebend für die beiden Einheiten 11851 und 11852.

Die E-Lok 11801, auf die sich unsere Reproduzierung bezieht, ist hingegen dem Projekt Nr. 6 abzuleiten, welches von der BBC (Brown, Boveri & Cie.)

vorgelegt wurde und die Anwendung des bekannten Buchli Antrieb vorsah, das bereits bei den Ae 3/6¹ und Ae 4/7 sowie bei verschiedenen zum Export bestimmten Maschinen zum Einsatz gelangt war.

Die E-Lok 11801, die im Dezember 1931 ihren Dienst antrat und anfänglich für das Depot von Erstfeld bestimmt war, wohin sie anschließend auch definitiv zurückkehrte, wurde für kurze Zeit dem Depot von Bellinzona zugewiesen, um auf den Steigungen des Monte Ceneri, zwischen Bellinzona und Rivera, verwendet zu werden.

Sie wurde von Anfang an intensiv für den schweren Güterverkehr auf den starken Gotthard-Steigungen eingesetzt und war auch bei renommierten Eilzügen zwischen Luzern und Chiasso mehrere Jahre im Dienst.

Ihre letzten aktiven Leistungen gehen auf das Jahr 1976 zurück, während sie im Mai des Jahres 1977 definitiv aus dem Verkehr genommen wurde. 1981 wurde die 11801 nach über 5.800.000 Km offiziell zur historischen E-Lok erklärt und wird heute von der Besatzung des Depots Erstfeld mit Liebe funktionstüchtig gehalten.

Die mit den Prototypen Ae 8/14 gesammelte Erfahrung sowie die Perfektionierung der Ausrüstungen zur Mehrfachsteuerung machten das Projekt bald überflüssig und es kam daher nie zu einer serienmäßigen Produktion dieser kolossalen Maschinen.

Infolge ihrer unglaublichen Leistung galt die Ae 8/14 11801 KOSTENLOS 8/14 11801 über mehrere Jahre hinweg als die leistungsfähigste E-Lok weltweit, während sie aufgrund ihrer Masse von 246 Tonnen auch weiterhin die schwerste Lokomotive mit elektrischem Antrieb ist, die sich jemals im Besitz der Schweizerischen Bundesbahnen befand.

Aus diesen Gründen sprechen wir gerne vom "Big Boy" der Schweizerischen Bundesbahnen.