



# Winterthurer Loks auf der Erfolgsschiene.

**Für die so erfolgreiche Entwicklung der Winterthurer Lokschmiede waren vor allem zwei Faktoren ausschlaggebend: der kantonsübergreifende Ausbau des Schweizer Eisenbahnnetzes und die bereits seit den 1830er-Jahren in Winterthur ansässige Schwerindustrie.**

---

## 1829/30

---

### **Die industrielle Revolution wird aufgegleist.**

Die Eisenbahnen machten Menschen und Güter mobil. 1804 dampft erstmals eine Lokomotive, erbaut vom Engländer Richard Trevithick, über Schienen. Durchsetzen konnte sich das System Eisenbahn jedoch erst ab 1829, nachdem die Dampflok «Rocket» von Robert Stephenson die legendäre Wettfahrt von Rainhill gewonnen hatte.

1847 fährt auch die Schweiz auf Dampf ab: Die neu gebaute «Spanisch-Brötli-Bahn» bringt ihre Passagiere in 45 Minuten von Baden nach Zürich. Die Lok dafür kommt aus Deutschland, die Kohle auch.

---

# 1871

---

## **Winterthur springt auf den Zug auf.**

Charles Brown, ein Engländer, gründet 1871 die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM). Es ist höchste Eisenbahn: Die Nachfrage nach dampfbetriebenen Transportmitteln ist gross und der Markt vielfältig. Die SLM war, wie viele Konkurrenten damals, breit aufgestellt: Erst baute man Dampfzahnradloks, dann auch Tramways. 1873 verlässt die erste Dampflok die Werkhallen der SLM: die Lokomotive Nr. 7 der Vitznau-Rigi-Bahn. Das Fahrzeug existiert bis heute und kann im Verkehrshaus Schweiz bestaunt werden.

---

# 1880

---

## **Die Welt fährt auf Schweizer Loks ab.**

Bereits ab 1873 exportiert die SLM Lokomotiven ins Ausland. SLM-Loks standen bald auch in Indien, Südafrika, Libanon, Äthiopien, Tunesien, Russland und vielen anderen Ländern im Einsatz.

Zudem kamen nach dem Verbundsystem arbeitende Dampflokomotiven auf den Markt. Vor allem der in Genf geborene Ingenieur Anatole Mallet machte mit seinen Patenten die Loks kräftiger, kurvengängiger und wirtschaftlicher: Auch die SLM fertigte Loks nach Bauart Mallet. Sie war damit die führende Lokschmiede der Schweiz.

---

# Ab 1910

---

## **Weichenstellungen für Strom am Gotthard.**

Der Elektroantrieb revolutioniert die Eisenbahnindustrie. Schon 1879 fuhr in Deutschland die erste Elektrolok während einer Ausstellung im Dauerbetrieb. Für die an eigenen Brennstoffen (wie Kohle) arme Schweiz war Strom die Lösung.

Diverse Schweizer Privatbahnen setzten schon früh auf diese Traktionsart: beispielsweise das Tram von Territet nach Chillon (1888, Gleichstrom), die Burgdorf-Thun-Bahn (1899, Drehstrom), die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (1910 und 1913, Wechselstrom) sowie die Rhätische Bahn (ab 1913, Wechselstrom). Die 1902 entstandenen Bundesbahnen benötigten hingegen mehr Zeit: Auf ihrer Paradelinie, der Gotthard-Bergstrecke, gewöhnten sich die Lokomotiven erst 1920 das Rauchen ab. Seither fahren sie mit Wechselstrom (15'000 Volt, 16,6 Hertz).

Die SLM begann sich zu spezialisieren: Sie baut den mechanischen Teil der Lokomotiven, die Fertigung der Elektroantriebe überliess sie meist Herstellern in Baden und Münchenstein (BBC), in Oerlikon (MFO) sowie in Genf (SAAS). Die weltbekanntesten «Krokodil»-Lokomotiven sind das Resultat eines solchen Joint Ventures.

---

# 1912

---

## **Dieselmotor tritt gegen Dampftrieb an.**

Der Flüssigtreibstoff hatte es in sich, denn Dieselloks sind pflegeleichter als Dampfloks. Sowohl die SLM als auch die SBB experimentierten mit Dieselantrieb: So wurden Mitte der 1930er-Jahre zwei von neun der berühmten einteiligen «Roten Pfeile» als Dieseltriebwagen gebaut. Aber erst in der Zwischenkriegszeit begann sich der Dieselmotor im Bahnbetrieb zu etablieren.

Wo Kohle günstig war, setzte man hingegen noch bis in die 1950er-Jahre erfolgreich Dampflokomotiven ein. Diejenigen vom Typ «Big Boy», 550-Tonnen-Kolosse der Union Pacific Railroad, gelten als eine der letzten Meisterleistungen der nordamerikanischen Dampflokkonstrukteure.

---

# Ab 1952

---

## **Mehr Verkehr, mehr Power, mehr Speed.**

Das Wirtschaftswachstum der Nachkriegszeit setzte auf zunehmende Mobilität. Eine weitere goldene Zeit für die Winterthurer Lokomotivschmiede: 1952/53 verlassen die ersten zwei Prototypen Ae 6/6 die Werkhallen. 118 weitere Serienmaschinen werden ihnen bis 1966 folgen.

1952 geht die Dampfära der SLM zu Ende: Über 2730 Dampfloks wurden bis dahin in Winterthur gebaut. Ab 1992 gibt es ein kurzes Comeback, und die SLM liefert an mehrere Bergbahnen noch einmal Zahnradampflokomotiven.

---

# Ab 2000

---

## **Aus Schwerindustrie wird Spezialproduktion.**

Mit den neuen Bedürfnissen des Schienenverkehrs veränderte sich auch der Lokomotivbau. Die Ära der Winterthurer Schwerindustrie ging zu Ende – und mit ihr auch die Geschichte der SLM als eigenständiges Unternehmen. 1961 fusionierte die SLM mit Sulzer und richtete sich neu aus. 2000 wird die Lokomotivtechnik ausgelagert und unter dem Namen Winpro weitergeführt.

2005 übernimmt Stadler Rail die Winpro AG. Zu diesem Zeitpunkt werden noch immer Schienenfahrzeugteile in den ehemaligen SLM-Werkshallen gefertigt. So ganz war der Zug im ehemaligen Werk 1 also nie abgefahren – auch dann nicht, als man schon längst den neuen Stadtteil plante.