

# ELEKTRISCHE GÜTERZUGSLOKOMOTIVE DER SBB Ce 6/8<sup>II</sup> 14301-14318 bzw. Be 6/8<sup>III</sup> 13301-13318 "KROKODIL"

Die fortschreitende Elektrifizierung der SBB - Hauptstrecken machte Mitte der zwanziger Jahre die Beschaffung weiterer schwerer Güterzugslokomotiven nötig. In Anlehnung an die 1920 - 1922 in Dienst gestellten Ce 6/8<sup>II</sup> baute man wieder eine Gelenklokomotive der Achsfolge 1'C-C'1 mit langen Vorbauten, die den Lokomotiven den Uebertiteln "Krokodil" eintrugen. Gegenüber den Ce 6/8<sup>II</sup> wurde der Antrieb vereinfacht (Winterthurer Schrägstangenantrieb) und die Leistung von Transformator und Fahrmotoren gesteigert. Die Lokomotiven wurden in den Jahren 1926/1927 übernommen und über 30 Jahre lang am Gotthard eingesetzt, wo sie bergwärts 520 t Anhängelast mit 30 km/h schleppten. 1956 wurde die Höchstgeschwindigkeit ohne technische Änderungen von 65 auf 75 km/h erhöht und die Bezeichnung in Be 6/8<sup>III</sup> 13301-13318 geändert. Als die Ae 6/6 in grösserer Stückzahl zur Verfügung standen, wurden die Be 6/8<sup>III</sup> in den Jahren 1959/60 nach Basel versetzt. 1966 kamen die Nummern 13311-13318 nach Biel und fuhren nun auch in der Westschweiz und im Jura. Die Ausrangierung der soliden und zuverlässigen Arbeitstiere begann 1967. Im Jahre 1970 kamen 8 Lokomotiven nach Zürich, wo sie schwere Kieszüge zu bespannen hatten. Zur Schonung wurde die Höchstgeschwindigkeit 1973 wieder auf 65 km/h reduziert, aber die Bezeichnung Be 6/8<sup>III</sup> blieb. Die letzte Lokomotive wurde 1977 ausrangiert. Erhalten geblieben sind die betriebsfähigen Lokomotiven Be 6/8<sup>III</sup> 13302 in der Obhut des Modelleisenbahnclubs Horgen und die Ce 6/8<sup>III</sup> 14305 im Depot Basel.

## Technische Daten

Achsfolge	1'C C'1	Stundenzugkraft bei 35 km/h	19'000 kg
Länge über Puffer	20'060 mm	Max. Anfahrzugkraft	30'000 kg
Totaler Achsstand	17'000 mm	Höchstgeschwindigkeit	65 km/h
Triebraddurchmesser	1'350 mm	ab 1956	75 km/h
Laufraddurchmesser	950 mm	Elektrische Nutzstrombremse	
Dienstgewicht	131 t	Fahrleitung	15'000 V 16 2/3 ~
Reibungsgewicht	108 t	Erbauer mechanischer Teil	SLM Winterthur
Anzahl Fahrmotoren	4	elektrischer Teil	MFO Oerlikon
Stundenleistung bei 35 km/h	2'460 PS (1'800 kW)		

## ZERTIFIKAT

### Das LEMACO Modell in Spur 0 - Masstab 1:45

Ein weiteres Supermodell der LEMACO - Werkstätte. Ausschliesslich aus Messing, in feinsten Handarbeit aus über 1500 Einzelteilen gefertigt. Vorbildgetreu lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

<b>Technische Daten:</b>	Stromaufnahme	500 mA ohne Belastung 12V
	Gewicht	2840 g
	Min. Radius	1400 mm

### Folgende Stückzahlen wurden gebaut:

Kat. Nr.	O-028/1	SBB Be 6/8 <sup>III</sup> 13302, grün, des MECH	80 Exemplare	1-80	1992
Kat. Nr.	O-028	SBB Ce 6/8 <sup>III</sup> 14305, braun	75 Exemplare	1-75	1993
Kat. Nr.	O-028/2	SBB Ce 6/8 <sup>III</sup> 14316, grün	12 Exemplare	1-12	1995

- Türen zum Öffnen mit vorbildgetreuer Führerstandseinrichtung und abschaltbarer Beleuchtung
- Antrieb über das Gestänge durch 2 starke CANON Glockenankermotoren LN-26 mit präzise ausbalancierter Schwungmassen und Freilaufgetriebe
- Funktionierende Blattfederung mit Ausgleichshebel, Kugellager und Radreifen aus Neusilber sorgen für eine optimale Reibung und Zugkraft
- In Fahrtrichtung wechselnde Scheinwerfer mit konstantem Lichtschein. Abschaltbar
- Feinst nachgebildete filigrane und betriebsfähige Pantographen
- Federpuffer

# LES Ce 6/8<sup>III</sup> 14301-14318 "CROCODILE" DES CFF AVEC ENTRAÎNEMENT PAR BIELLE INCLINÉE, DESIGNÉES PLUS TARD Be 6/8<sup>III</sup> 13301-13318

Après la mise en service de 33 Ce 6/8<sup>II</sup> dès 1920 et suite aux progrès de l'électrification du réseau suisse, il devint nécessaire d'augmenter le nombre des locomotives pour trains de marchandises. Conçu pour le trafic de plaine, le nouveau type, construit avec des éléments déjà existants, reçut une transmission plus simple à bielle inclinée qui reliait le faux essieu au 3e essieu-moteur. Son utilisation était prévue sur les lignes d'accès au Gothard de Bâle - Aarau - Rotkreuz à Erstfeld. En 1952 et à titre d'essai, on éleva la vitesse de 10 km/h pour certaines locomotives puis à partir de 1956, toute la série reçut la nouvelle désignation Be 6/8<sup>III</sup> 13301-13318. Ces locomotives furent retirées du service à partir de 1967. La 13302 a été cédée au Club des amateurs d'Horgen qui la fait circuler sur la ligne du SOB. La 13305, en état de marche, est rattachée au dépôt de Bâle.

## Données techniques

Disposition des essieux	1'C C'1
Longueur tampons compris	20'060 mm
Empattement	17'000 mm
Diamètre des roues motrices	1'350 mm
Diamètre des roues porteuses	950 mm
Poids en service	131 t
Poids adhérent	108 t
Nombre de moteurs de traction	4
Puissance uni-horaire	2'460 CV
Puissance uni-horaire à la jante	15,6 t à 41 km/h
Puissance max. de démarrage à la jante	30 t
Vitesse maximale	65 km/h plus tard 75 km/h
Constructeurs	SLM Winterthur pour la partie mécanique MFO Oerlikon pour la partie électrique
Mise en service	1926 et 1927

## CERTIFICAT

### Le modèle LEMACO en écartement O à l'échelle 1:45

Un nouveau modèle exceptionnel des ateliers LEMACO. Production artisanale entièrement en laiton, composée de plus de 1500 pièces. Peinture et inscriptions conformes au prototype. Chaque modèle est daté et numéroté.

<b>Données techniques:</b>	Consommation de courant	500 mA sans charge à 12 V
	Poids	2840 g
	Rayon minimum d'inscription en courbe	1400 mm

### La production comprend la version suivante:

No cat.	O-028/1	CFF Be 6/8 <sup>III</sup> 13302, verte, propriété du MECH	80 exemplaires	1-80	1992
No cat.	O-028	CFF Ce 6/8 <sup>III</sup> 14305, brune	75 exemplaires	1-75	1993
No cat.	O-028/2	CFF Ce 6/8 <sup>III</sup> 14316, verte	12 exemplaires	1-12	1995

- Portes fonctionnelles avec reproduction conforme au prototype de la table de conduite et éclairage de cabine commutable
- Entraînement des bielles par deux moteurs à induit sans fer CANON LN-26 avec volants soigneusement balancés et boîtes d'engrenage à mouvement libre
- Suspension fonctionnelle par ressorts à lames et balanciers de compensation, roulements à billes et bandages en maillechort assurent une adhésion et une traction excellentes
- Eclairage constant des phares en fonction du sens de marche, commutable
- Pantographes fidèles et fonctionnels
- Tampons à ressorts