

SBB - Versuchslokomotive Ae 4/8 11300

Nach dem durch den Kohlenmangel im ersten Weltkrieg vorrangig erfolgten Elektrifikationsbeschluss der Schweizerischen Bundesbahnen wurde neben den Probetypen 1920 auch eine Versuchslok mit je zwei verschiedenen Einzelachsenantrieben nach den beiden Erfindern Bucheli und Tschanz bestellt. Das Leistungsprogramm schrieb die Zugförderung einer Zuglast von 300 t mit 50 km/h in den Steigungsrampen von 26 ‰ am Gotthard vor. Mit der Achsfolge (1' Bo 1) + (1 Bo 1') wurde der Kasten wie bei den Ce 6/8 dreiteilig ausgeführt. Die Herstellung des mechanischen Teils wurde der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur, und der elektrische Teil der Brown-Boveri Co Baden übertragen. Die ursprünglich mit der Betriebsnummer 11 000 im Jahre 1922 in Dienst gestellte Lok wurde 1929 auf 11 300 umnummeriert. Sie war bis zur 1964 erfolgten Ausrangierung grösstenteils dem Depot Basel zugeteilt.

Technische Abmessungen und Daten

| | | |
|-----------------------|-----------------|-----------|
| Länge über Puffer | | 21 000 mm |
| Triebraddurchmesser | | 1610 mm |
| Lauftraddurchmesser | | 950 mm |
| Max. Werte am Rad | Zugkraft | 18,6 t |
| | Geschwindigkeit | 90 km/h |
| Stundenwerte am Rad | Zugkraft | 18,6 t |
| | Geschwindigkeit | 62 km/h |
| | Leistung | 2560 PS |
| Mittlere Gewichte | Reibungsgewicht | 78 t |
| | Dienstgewicht | 127 t |
| Motoren | | 4 |
| Uebersetzung zwischen | Bucheli | 1:2,57 |
| Fahrmotor und Trieb- | Tschanz | 1:2,58 |
| achse | | |
| Baufirmen | | SLM/BBC |
| Inbetriebsetzung | | 1922 |
| Werkstattzuteilung | | HW Zü |

Das LEMACO HO-Modell Kat. Nr. HO-013/Grün

Ein LEMACO Messing-Handarbeitsmodell aus über 800 Teilen gefertigt, fein lackiert und beschriftet.

| | |
|--------------------|------------|
| Stromaufnahme: | max. 200mA |
| Länge über Puffer: | 250 mm |
| Gewicht: | 570 g |
| Min. Radius | 415 mm |

- Federpuffer
- Feinst nachgebildete filigrane und betriebsfähige Pantographen
- Führerstandeinrichtung. Bewegliche Uebergangsbleche
- In Fahrtrichtung wechselnde Scheinwerfer mit konstantem Lichtschein. Licht abschaltbar.
- Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb
- Radreifen aus Neusilber sorgen für ausgezeichnete Adhäsion
- Antrieb über alle Treibräder durch einen Canon 12 V Gleichstrommotor mit zwei präzise ausbalancierten Schwungmassen. Diese verleihen dem Modell ruhige Laufeigenschaften und verlängerten Auslauf.
- Modellkupplung mit austauschbaren Märklin- und Fleischmann-Kupplungshaken.
- Vorbildgerechte Faltbälge

Alle 360 Exemplare sind einzeln nummeriert und datiert.

Locomotive-prototype CFF Ae 4/8 11300

Durant la première guerre mondiale, la pénurie de charbon précipita la décision d'électrification des Chemins de Fer Fédéraux. En plus des prototypes de 1920, on passa commande d'une locomotive équipée de deux systèmes différents de commande individuelle des essieux proposés par les inventeurs Bucheli et Tschanz. Le cahier des charges exigeait la traction de 300 t à 50 km/h sur les rampes de 26 ‰ du Gothard. Avec une disposition des essieux (1' Bo 1) + (1 Bo 1'), le châssis a été réalisé en trois parties, comme pour les Ce 6/8. La partie mécanique fut confiée à la Société Suisse pour la construction de locomotives et de machines à Winterthour, la partie électrique à la Société Brown Boveri à Baden. Mise en service en 1922 avec le numéro 11000, cette locomotive fut renumérotée 11300 en 1929. Presque toujours attribuée au dépôt de Bâle, elle fut radiée en 1964.

Données techniques:

| | | |
|---|--------------------|-----------|
| Longueur hors tampons | | 21 000 mm |
| Diamètre des roues motrices | | 1610 mm |
| Diamètre des roues porteuses | | 950 mm |
| Puissance max. à la jante | effort de traction | 18,6 t |
| | vitesse | 90 km/h |
| Puissance unihoraire à la jante | effort de traction | 18,6 t |
| | vitesse | 62 km/h |
| | puissance | 2560 CV |
| Poids moyens | poids adhérent | 78 t |
| | poids en service | 127 t |
| Moteurs | | 4 |
| Rapport d'engrenage entre moteur de traction et essieu moteur | Bucheli | 1:2,57 |
| | Tschanz | 1:2,58 |
| Constructeurs | | SLM/BBC |
| Mise en service | | 1922 |
| Attribution aux ateliers | | HW Zürich |

Le modèle LEMACO HO no catalogue HO-013/vert

Un modèle LEMACO en laiton, entièrement fait main, comprenant plus de 800 pièces, finement peint et décoré.

| | |
|------------------------|-------------|
| Consommation: | max. 200 mA |
| Longueur hors tampons: | 250 mm |
| Poids: | 570 gr |
| Rayon minimum: | 415 mm |

- tampons à ressort
- pantographes finement reproduits et fonctionnels. Aménagement intérieur de la cabine du mécanicien. Passerelles amovibles.
- inversion automatique des feux suivant le sens de marche. Eclairage constant et commutable.
- prise de courant par caténaire commutable
- bandages en maillechort garantissant une excellente adhésion.
- toutes les roues motrices sont entraînées par un moteur CANON à courant continu 12 V muni de deux volants d'inertie parfaitement équilibrés, ce qui assure une marche silencieuse et "coulée".
- attelage-modèle interchangeable pour les systèmes Märklin et Fleischmann.

Les 360 exemplaires sont numérotés et datés.

SBB - Versuchlokomotive Ae 4/8 11000

Nach dem durch den Kohlenmangel im ersten Weltkrieg vorrangig erfolgten Elektrifikationsbeschluss der Schweizerischen Bundesbahnen wurde neben den Probetypen 1920 auch eine Versuchslok mit je zwei verschiedenen Einzelachsantrieben nach den beiden Erfindern Buchli und Tschanz bestellt. Das Leistungsprogramm schrieb die Zugförderung einer Zuglast von 300 t mit 50 km/h in den Steigungsrampen von 26 o/oo am Gotthard vor. Mit der Achsfolge (1' Bo 1) + (1 Bo 1') wurde der Kasten wie bei den Ce 6/8 dreiteilig ausgeführt. Die Herstellung des mechanischen Teils wurde der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur, und der elektrische Teil der Brown-Boveri Co Baden übertragen. Die ursprünglich mit der Betriebsnummer 11000 im Jahre 1922 in Dienst gestellte Lok wurde 1929 auf 11300 umnummeriert. Sie war bis zur 1964 erfolgten Ausrangierung grösstenteils dem Depot Basel zugeteilt.

Technische Abmessungen und Daten

| | | |
|--------------------------|-----------------|-----------|
| Länge über Puffer | | 21'000 mm |
| Triebraddurchmesser | | 1'610 mm |
| Laufraddurchmesser | | 950 mm |
| Max. Werte am Rad | Zugkraft | 18,6 t |
| | Geschwindigkeit | 90 km/h |
| Stundenwerte am Rad | Zugkraft | 18,6 t |
| | Geschwindigkeit | 62 km/h |
| | Leistung | 2'560 PS |
| Mittlere Gewichte | Reibungsgewicht | 78 t |
| | Dienstgewicht | 127 t |
| Motoren | | 4 |
| Uebersetzung zwischen | Buchli | 1:2,57 |
| Fahrmotor und Triebachse | Tschanz | 1:2,58 |
| Baufirmen | | SLM/BBC |
| Inbetriebsetzung | | 1922 |
| Werkstattzuteilung | | HW Zürich |

Das LEMACO HO-Modell Kat. Nr. HO-013/1 - braun

Ein LEMACO Messing-Handarbeitsmodell aus über 800 Teilen gefertigt. Ursprungsausführung - Betriebsnummer 11000 - in brauner Lackierung.

Auflage: 300 Exemplare - alle Modelle sind einzeln nummeriert und datiert.

| | |
|--------------------|-------------|
| Stromaufnahme: | max. 200 mA |
| Länge über Puffer: | 250 mm |
| Gewicht: | 550 g |
| Min. Radius: | 356 mm |

- Federpuffer
- Feinst nachgebildete filigrane und betriebsfähige Pantographen
- Führerstandeinrichtung. Bewegliche Uebergangsbleche
- In Fahrtrichtung wechselnde Scheinwerfer mit konstantem Lichtschein. Licht abschaltbar.
- Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb.
- Radreifen aus Neusilber sorgen für ausgezeichnete Adhäsion.
- Antrieb über alle Treibräder durch einen CANON 12 V Gleichstrommotor mit zwei präzis ausbalancierten Schwungmassen. Diese verleihen dem Modell ruhige Laufeigenschaften und verlängerten Auslauf.
- Modellkupplung mit austauschbaren Märklin- und Fleischmann-Kupplungshaken.
- Vorbildgerechte Faltenbälge.

Locomotive-prototype CFF Ae 4/8 11000

Durant la première guerre mondiale, la pénurie de charbon précipita la décision d'électrification des Chemins de Fer Fédéraux. En plus des prototypes de 1920, on passa commande d'une locomotive équipée de deux systèmes différents de commande individuelle des essieux proposés par les inventeurs Buchli et Tschanz. Le cahier des charges exigeait la traction de 300 t à 50 km/h sur les rampes de 26 o/oo du Gothard. Avec une disposition des essieux (1' Bo 1) + (1 Bo 1'), le châssis a été réalisé en trois parties, comme pour les Ce 6/8. La partie mécanique fut confiée à la Société Suisse pour la construction de locomotives et de machines à Winterthour, la partie électrique à la Société Brown Boveri à Baden. Mise en service en 1922 avec le numéro 11000, cette locomotive fut renumérotée 11300 en 1929. Presque toujours attribuée au dépôt de Bâle, elle fut radiée en 1964.

Données techniques:

| | | |
|---|--------------------|-----------|
| Longueur hors tampons | | 21'000 mm |
| Diamètre des roues motrices | | 1'610 mm |
| Diamètre des roues porteuses | | 950 mm |
| Puissance max. à la jante | effort de traction | 18,6 t |
| | vitesse | 90 km/h |
| Puissance unihoraire à la jante | effort de traction | 18,6 t |
| | vitesse | 62 km/h |
| | puissance | 2'560 CV |
| Poids moyens | poids adhérent | 78 t |
| | poids en service | 127 t |
| Moteurs | | 4 |
| Rapport d'engrenage entre moteur de traction et essieu moteur | Buchli | 1:2,57 |
| | Tschanz | 1:2,58 |
| Constructeurs | | SLM/BBC |
| Mise en service | | 1922 |
| Attribution aux ateliers | | HW Zurich |

Le modèle LEMACO HO no catalogue HO-013/1 - brun

Un modèle LEMACO en laiton, entièrement fait main, comprenant plus de 800 pièces, finement peint et décoré, livrée brune, dans sa version originale No 11000.

La production comprend 300 exemplaires datés et numérotés individuellement.

| | |
|------------------------|-------------|
| Consommation: | max. 200 mA |
| Longueur hors tampons: | 250 mm |
| Poids: | 550 g |
| Rayon minimum: | 356 mm |

- tampons à ressort
- pantographes finement reproduits et fonctionnels. Aménagement intérieur de la cabine du mécanicien. Passerelles amovibles.
- inversion automatique des feux suivant le sens de marche. Eclairage constant et commutable.
- prise de courant par caténaire commutable
- bandages en maillechort garantissant une excellente adhésion.
- toutes les roues motrices sont entraînées par un moteur CANON à courant continu 12 V muni de deux volants d'inertie parfaitement équilibrés, ce qui assure une marche silencieuse et "coulée".
- attelage-modèle interchangeable pour les systèmes Märklin et Fleischmann.