

SBB GOTTHARD-DOPPELLOKOMOTIVE Ae 8/14 11851

In der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre mussten grosse Mengen sogenannter Reparationskohle von Deutschland nach Italien befördert werden. Aus diesem Grunde trafen zu dieser Zeit Kohlenzüge von bis zu 1'200 t in Basel ein. Da mit einer andauernden Belegung des Verkehrs gerechnet wurde, schien die Entwicklung einer schweren Lokomotive mit 8 angetriebenen Achsen für den Güterzugsdienst gerechtfertigt. Zugleich sollte mit diesem Triebfahrzeug die personalintensive Doppeltraktion aufgehoben werden. Diese Forderungen führten in den Jahren 1931 und 1932 zur Indienstellung der beiden Lokomotiven Ae 8/14 11801 und 11851.

Die Maschinen waren in der Lage, auf Flachstrecken mit 0 o/oo 2'000 t, auf 16 o/oo 1'760 t mit 100 km/h sowie 770 t auf den Steilstrecken des Gotthards zu befördern. Je eine Einheit wurde mit Buchli-Einzelachsantrieb an die Firmen BBC und mit SLM Universalantrieb an die Firma MFO vergeben. Der mechanische Teil wurde für beide Maschinen bei SLM in Winterthur gefertigt.

Die Nummer 11851 wurde 1932 in Betrieb genommen, war immer in Erstfeld stationiert und fiel 1977 leider dem Schneidbrenner zum Opfer.

Technische Daten (Ablieferungszustand)

Achsfolge	(1A)A1A(A1)+(1A)A1A(A1)	Anfahrzugkraft	60'000 kg
Länge über Puffer	34'000 mm	Erbauer mech. Teil	SLM
Achsstand	29'000 mm	elektr. Teil	MFO
Treibraddurchmesser	1'350 mm	Inbetriebnahme	1932
Lauferraddurchmesser	950 mm	Einbau Sicherheitssteuerung	1934
Dienstgewicht	246 t	Anpassung Dach	1938
Reibungsgewicht	157 t	(Entf. Stromabnehmer 1 + 4)	
Anzahl Fahrmotoren	16	Entfernen Übergangsbleche	1955
Leistung	6'480 kW (8'800 PS)	Umbau/Neuverkabelung	1961
Max. Geschwindigkeit	100 km/h	(Ae 6/6 Führerstände)	
Stundenzugkraft	38'300 kg	Ausrangierung/Abbruch	1977
Dauerzugkraft	34'500 kg		

ZERTIFIKAT

Das LEMACO HO-Modell im Massstab 1 : 87

Ein weiteres Spur HO-Meisterwerk der LEMACO-Werkstätten. Ein Messing-Handarbeitsmodell aus über 1'200 Teilen gefertigt. Lackierung und Beschriftung genau nach Vorbild. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

Technische Daten

Länge über Puffer	395 mm
Gewicht	1'088 g
Stromaufnahme bei 12V ohne Belastung	400 mA
Min. Radius	450 mm

Folgende Stückzahlen wurden gebaut

Kat. Nr. HO-032 SBB Ae 8/14 11851, Ursprungsausführung 1 - 200 200 Exemplare 1995

- Führerstandseinrichtung
- Feinst nachgebildete, filigrane und betriebsfähige Pantographen
- Federpuffer
- Fahrtrichtungsabhängige 3 + 1 Konstantbeleuchtung
- Radreifen aus Neusilber garantieren einwandfreie Adhäsion und Stromabnahme
- Antrieb über alle Treibräder durch zwei 12V Präzisions-Gleichstrommotoren mit je einer präzise ausgewuchteten Schwungmasse
- Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb
- Modellkupplung mit einsetzbaren Märklin- und Fleischmann-Kupplungshaken

LOCOMOTIVE ARTICULEE DES CFF Ae 8/14 POUR LA LIGNE DU GOTHARD

Vers la fin des années vingt, l'Allemagne fut contrainte de fournir de grandes quantités de charbon à l'Italie en guise de réparation de guerre. Le résultat fut l'arrivée à Bâle de trains de 1'200 t à destination de Chiasso. L'évolution de ces transports ayant tendance à croître, le développement d'une locomotive lourde à 8 essieux - moteurs fut considéré comme justifié. Du même coup, on espéra pouvoir éliminer les double - tractions sur les pentes du Gothard, celles-ci exigeant la disponibilité d'un nombre trop élevé de mécaniciens. Ces considérations menèrent à la mise en service des deux machines Ae 8/14 11801 et 11851.

Ces unités étaient capables de tracter des trains de 2'000 t sur les lignes plates, 1'760 t à 100 km/h sur des pentes de 16 ‰ et 770 t sur les rampes maximales du Gothard. L'une, équipée de l'entraînement individuel des essieux système Buchli, fut construite par BBC, l'autre, dotée de l'entraînement universel SLM par MFO. La réalisation de la partie mécanique des deux locomotives fut confiée à SLM à Winterthur. Le numéro 11851, mis en service en 1932, fut rattaché au dépôt d'Erstfeld. Malheureusement, elle fut victime des chalumeaux en 1977.

Données techniques (lors de la mise en service)

Disposition des essieux	(1AA1A(A1)+(1A)A1A(A1))	Eff. de traction au démarrage	60'000 kg
Longueur hors tampons	34'000 mm	Partie mécanique construite par	SLM
Empattement	29'000 mm	Partie électrique construite par	MFO
Diamètre des roues motrices	1'350 mm	Mise en service	1932
Diamètre des roues porteuses	950 mm	Commande de sécurité installée	1934
Poids en service	246 t	Modifications toit	1938
Poids adhérent	157 t	(Démontage pantos 1 + 4)	
Nombre de moteurs	16	Modification/nouveau câblage	1961
Puissance	6'480 kW (8'800 CV)	(Cabines de conduite Ae 6/6)	
Vitesse maximale	100 km/h	Mise hors service et destruction	1977
Effort de traction continu	34'500 kg		

CERTIFICAT

LE MODÈLE LEMACO HO À L'ÉCHELLE 1:87

Une création des ateliers LEMACO en écartement HO. Un modèle en laiton, entièrement fait main, composé de plus de 1'200 pièces, finement peint et décoré selon l'original. Tous les modèles sont numérotés et datés individuellement.

Données techniques

Longueur hors tampons	395 mm
Poids	1'088 g
Courant absorbé à 12 V, sans charge	400 mA
Rayon minimal	450 mm

Les quantités suivantes sont produites

No cat. HO-032 Ae 8/14 CFF 11851,

état lors de la mise en service

1 - 200

200 exemplaires 1995

- Aménagement intérieur des cabines de conduite
- Pantographes finement reproduits et fonctionnels
- Tampons à ressorts
- Bandages en maillechort assurant une adhésion et une prise de courant excellentes
- Entraînement de tous les essieux par deux moteurs 12 V courant continu, chacun équipé d'un volant d'inertie parfaitement équilibré
- Eclairage constant bidirectionnel 3 + 1
- Commutateur pour prise de courant par la caténaire
- Attelage standard avec crochets Märklin et Fleischmann interchangeables

SBB GOTTHARD-DOPPELLOKOMOTIVE Ae 8/14 11851

Nach dem ersten Weltkrieg von 1914-1918 hatte Deutschland grössere Mengen von Kohle als Reparationsleistung an Italien zu liefern. Diese Kohlezüge mit 1'200 t Anhängelast wurden in Basel den Schweizerischen Bundesbahnen übergeben und bereiteten der Zugförderung über den Gotthard mit den vorhandenen elektrischen Triebfahrzeugen des ersten Elektrifizierungsprogramms neue Aufgaben. Um unrationelle Stilllager der Vorspannlokomotiven an den Bergstrecken von 26 Promille Steigung und Dreifachbesetzungen von Lokpersonal zu vermindern, bestellte die Generaldirektion der SBB zwei Doppellokomotiven vom Typ Ae 8/14, die in der Lage waren, auf den Flachstrecken 2000 t bei 0 o/oo und 1760 t bei 16 o/oo bei 100 km/h sowie 770 t in den Höchststeigungen der Strecke von Basel bis Chiasso zu befördern. Je ein Auftrag ging an die Firmen BBC mit Buchli-Einzelachsantrieb und an MFO mit SLM-Universalantrieb, wobei der mechanische Teil für beide Probelokomotiven bei SLM in Winterthur erstellt wurde. Die zweite Lokomotive mit der Betriebsnummer 11 851 wurde 1932 in Betrieb genommen, war immer in Erstfeld stationiert und fiel leider 1977 dem Schneidbrenner zum Opfer.

Technische Abmessungen und Daten

Achsfolge	1' Bo 1' Bo 1' + 1' Bo 1' Bo 1'
Länge über Puffer	34'000 mm
Totaler Achsstand	29'000 mm
Triebgrad-Durchmesser	1'350 mm
Laufgrad-Durchmesser	950 mm
Dienstgewicht	244 t
Reibungsgewicht	159 t
Anzahl Fahrmotoren	16
Stundenwerte am Rad	36 t bei 62 km/h
Maximale Werte am Rad	50 t
Leistung	8'250 PS
Maximale Geschwindigkeit	100 km/h
Erbauer	SLM Winterthur für den mechanischen, MFO Oerlikon für den elektrischen Teil
Inbetriebnahme	1932
Umbau der Führerstände und Stirnfront	1961
Ausrangierung und Abbruch	1977

ZERTIFIKAT

Das LEMACO HO-Modell im Massstab 1:87

Eine weitere Spur HO-Kreation der LEMACO-Werkstätten. Ein Messing-Handarbeitsmodell aus über 1200 Teilen gefertigt. Lackierung und Beschriftung genau nach Vorbild. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert (1991).

Technische Daten

Stromaufnahme ohne Belastung	400 mA
Gewicht	1100 g
Min. Radius	420 mm (unter Verwendung der beigelegten Drahtverbindungskupplung)

Folgende Stückzahlen wurden gebaut

Kat. Nr. HO-032/1 SBB Ae 8/14 11851, Umbauversion 1-250 / 250 Exemplare

- Führerstandsinneneinrichtung
- Feinst nachgebildete filigrane und betriebsfähige Pantographen
- Federpuffer
- In Fahrtrichtung wechselnde Scheinwerfer mit konstantem Lichtschein
- Radreifen aus Neusilber sorgen für ausgezeichnete Adhäsion
- Antrieb über alle Treibräder durch zwei starke 12 V Gleichstrommotoren mit je einer präzise ausbalancierten Schwungmasse
- Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb
- Modellkupplung mit austauschbaren Märklin- und Fleischmann-Kupplungshaken

LOCOMOTIVE DOUBLE DES CFF Ae 8/14 11851 POUR LE GOTHARD

Après la première guerre mondiale l'Allemagne fut contrainte de fournir de grandes quantités de charbon à l'Italie en guise de réparation de guerre. A la gare frontière de Bâle, ces trains de charbon de 1'200 t étaient confiés aux CFF. Leur traction sur les pentes de 26 o/oo du Gothard posait des problèmes aux locomotives électriques de la première génération. Dans le but d'éviter aux locomotives de renfort des temps morts non-rentables et d'économiser des mécaniciens, la direction générale des CFF commanda deux locomotives doubles. Ces machines devaient être capables de remorquer des trains de 2'000 t à 0 o/oo et de 1'760 t à 16 o/oo à 100 km/h, respectivement des charges de 770 t sur les pentes maximales entre Bâle et Chiasso. L'une, équipée de la commande individuelle des essieux du système Buchli, fut construite par la maison BBC; l'autre, dotée de l'entraînement universel SLM, par la maison MFO. La partie mécanique des deux locomotives fut confiée à la maison SLM à Winterthour. La deuxième locomotive 11851, mise en service en 1932, était rattachée au dépôt d'Erstfeld. Elle a été démolie en 1977.

Données et dimensions techniques

Disposition des essieux	1' Bo 1' Bo 1' + 1' Bo 1' Bo 1'
Longueur hors tampons	34'000 mm
Ecartement des essieux extrêmes	29'000 mm
Diamètre des roues motrices	1'350 mm
Diamètre des roues porteuses	950 mm
Poids en ordre de marche	244 t
Poids adhérent	159 t
Nombre de moteurs de traction	16
Force de traction unihoraire à la jante	36 t à 62 km/h
Force de traction maximale	50,0 t à 100 km/h
Puissance	8250 CV
Vitesse maximale	100 km/h
Constructeurs	SLM Winterthour pour la partie mécanique, MFO Oerlikon pour la partie électrique
Mise en service	1932
Transformation des cabines et de la partie frontale	1961
Mise hors service et démolition	1977

CERTIFICAT

LE MODELE LEMACO HO A L'ECHELLE 1:87

Une création des ateliers LEMACO en écartement HO. Un modèle en laiton, entièrement fait main, composé de plus de 1200 pièces, finement peint et décoré selon l'original. Tous les modèles sont datés (1991) et numérotés individuellement.

Données techniques:	Courant absorbé	400 mA
	Poids	1100 g
	Rayon minimal de courbe	420 mm (en utilisant l'attelage en fil de fer annexé)

La production comprend la version suivante:

No cat. HO-032/1 CFF Ae 8/14 11851, version modifiée 1-250 / 250 exemplaires

- Aménagement intérieur de la cabine du mécanicien
- Pantographes très bien miniaturisés et fonctionnels
- Tampons à ressorts
- Bandage en maillechort assurant une adhésion excellente
- Entraînement de tous les essieux par deux puissants moteurs 12 V courant continu avec deux volants d'inertie
- Eclairage constant et commutable
- Interrupteur pour prise de courant par la caténaire
- Attelage à choquelles avec crochet interchangeable pour les systèmes Märklin et Fleischmann