

Der SBB Schnelltriebzug RABFe 8/12 1041

Als nach einem drastischen Rückgang der Reisendenfrequenzen zwischen 1930 und 1936 der Personenverkehr der SBB wieder im Aufschwung begriffen war wurde klar, dass der zukünftige Erfolg der Bahnen in direkten Kursen zwischen grösseren Städten zu suchen war. Die Einführung der ersten, von den zu schwachen Gepäcktriebwagen RFe 4/4 gezogenen Leichtschnellzüge brachte nicht den erwarteten Erfolg. Es wurden daher zwei dreiteilige Schnelltriebzüge BCLe 8/12 Nr. 501 und 502 bei SLM, BBC, MFO und SAAS in Auftrag gegeben. Diese bestanden aus zwei identischen Endtriebwagen und einem antriebslosen, mit aussen bündigen Faltenbälgen versehenen Mittelwagen. Die Triebwagen waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h konzipiert, doch verhinderten die damaligen zu kurzen Signaldistanzen die Nutzung dieses Geschwindigkeitspotentials.

Kaum ein anderes SBB-Triebfahrzeug wies einen derart bewegten Lebenslauf auf und musste derart viele Umnumerierungen über sich ergehen lassen wie diese Triebwagen. Der am 14. 8. 1939 im Depot Rorschach erlittene Brandschaden des Re 8/12 501 bewirkte seinen Umbau in den zweiteiligen Re 4/8 311. Unter dieser Bezeichnung wurde er dem Depot Lausanne zugeteilt und versah während einiger Jahre seinen Dienst im Jura.

Der als Re 8/12 abgelieferte Triebwagen 502 erwies sich auf Grund der unveränderlichen Transportkapazität für hochwertige Planzüge als wenig geeignet und wurde während Jahren im Gesellschaftsverkehr von den Depots Rorschach und Lausanne aus eingesetzt. Am 13. August 1961 erlitt auch er einen Brandschaden und so wurden die verwendbaren Reste der inzwischen auf 1031 und 1041 umnummerierten Einheiten zu einem vierteiligen RABDe 8/16 kombiniert und im Jahre 1964 dem Depot Winterthur zugeteilt, wieder in Betrieb gesetzt. Das zu bewältigende Verkehrsaufkommen der EXPO 1964 räumte dem Zug noch eine letzte Gnadenfrist ein. Während einiger Zeit noch als Versuchsträger vor allem für die elektro-pneumatische Bremse eingesetzt, wurde er 1968 ausrangiert und schliesslich in der HW Chur abgebrochen.

Technische Daten

Totale Länge	68'700 mm	Anzahl Sitzplätze 1. Kl.	30
∅ Trieb- bzw. Laufräder	900 mm	Anzahl Sitzplätze 2. Kl.	168
Übersetzungsverhältnis	1 : 2,64	Max. Anfahrzugkraft am Rad	8'600 kg
Anzahl Fahrmotoren	8	Zugkraft/h am Rad bei 115,5 km/h	5'300 kg
Minimales Reibungsgewicht	90 t	Leistung/h am Rad bei 115,5 km/h	2'280 PS
Dienstgewicht des Zuges	127 t	Leistung/h an der Welle bei 115,5 km/h	8 x 216kW
Ladegewicht Gepäckraum	1 t	Dauerleistung am Rad bei 124,5 km/h	1'924 PS
Max. Gewicht des Zuges	149 t	Dauerleistung an der Welle b. 124,5 km/h	8 x 182 kW
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h		

ZERTIFIKAT

Das LEMACO -Modell in Spur HO, Massstab 1 : 87.

Ein weiteres Supermodell aus den Lemaco-Werkstätten, in präziser Handarbeit und bis ins kleinste Detail dem Vorbild aus über 1'100 Teilen nachgebaut, fein lackiert und beschriftet.

Technische Daten

Länge des gekuppelten Zuges	792 mm
Stromverbrauch bei 12 V	500 mA
Gewicht des ganzen Zuges	1'214 g
Mindestradius	550 - 600 mm

Folgende Version wurde gebaut:

Kat. No HO-070 SBB RABFe 8/12 1041, rot 1 - 200 200 Exemplare 1997
Jedes Modell ist einzeln numeriert und datiert.

- Radreifen aus Neusilber sorgen für ausgezeichnete Stromaufnahme und Reibung
- Vorbildgetreue Nachbildung bis ins kleinste Detail der Drehgestelle, Bremsgestänge und Räder
- Vorbildliche Wiedergabe der Führerstandseinrichtung
- Voll durchgestaltete Inneneinrichtung mit Beleuchtung
- Federpuffer
- Stromleitende Kurzkupplung zwischen den Wagen
- Antrieb durch zwei Faulhaber F1319 Präzisions-Gleichstrommotoren 12V. Diese verleihen dem Modell ein perfektes, dem Vorbild ebenbürtiges Fahrverhalten
- Fahrtrichtungsabhängige Konstantbeleuchtung 1,5 V
- Stromaufnahme von den Schienen durch den jeweils vorne fahrenden Triebwagen, umschaltbar auf Oberleitung
- Vergrösserte Übergangsbälge für die Vitrine liegen bei

L'automotrice rapide RABFe 8/12 1041 des CFF

Après une diminution importante de l'affluence des voyageurs entre 1930 et 1936, le nombre de passagers connut une croissance réjouissante dans le courant des années suivantes. On se rendait compte que seules des liaisons rapides offrant un supplément de confort entre les agglomérations les plus importantes étaient en mesure de maintenir l'intérêt du public pour le chemin de fer. Mais les premiers trains légers tractés par les trop faibles RFe 4/4 n'apportaient pas le succès souhaité. Forts de cette expérience, les CFF commandèrent deux rames en trois parties BCLe 8/12 nos 501 et 502 auprès de SLM, BBC, MFO et SAAS. Les rames consistaient en deux motrices identiques formant les extrémités et une voiture intermédiaire non-motorisée. Les trois unités étaient reliées par des passerelles protégées par des soufflets réduisant en même temps la résistance aérodynamique du convoi. Les rames étaient conçues pour une vitesse max. de 150 km/h, mais celle-ci ne fut jamais atteinte en service régulier à cause des distances trop courtes entre les signaux de sécurité.

Aucun véhicule de traction des CFF n'eut à subir autant de mutations de numérotation et modifications structurelles comme les rames no 501 et 502. Suite aux dégâts causés au no 501 par un incendie au dépôt de Rorschach en 1939, les restes furent assemblés pour former la rame Re 4/8 311. Sous cette dénomination le véhicule fut rattaché au dépôt de Lausanne, d'où il desservait pendant quelques années la région jurassienne.

La rame Re 8/12 502, par contre, après avoir fourni la preuve que le nombre fixe de places disponibles ne lui permettait pas d'assurer des relations d'une classe supérieure, fut réservée des années durant aux voyages de sociétés à partir des dépôts de Rorschach et Lausanne. Le 13 août 1961, elle fut à son tour l'objet d'un incendie. Par la suite ce qui restait du convoi, entre temps devenu le no 1041, fut combiné avec la rame no 311, dans l'intervalle devenue no 1031, pour former une rame de 4 parties RABDe 8/16 et rattachée au dépôt de Winterthur. L'énorme trafic ferroviaire apporté par l'Expo 1964 à Lausanne lui réserva une période de grâce, après laquelle elle fut encore employée comme banc d'essai pour le nouveau système de freinage électropneumatique. L'année 1968 marqua la fin de ce véhicule hors du commun, qui fut retiré du service actif et enfin démolé aux ateliers principaux de Coire.

Données techniques

Longueur totale	68'700 mm	Nombre de places assises en 1ère.	30
∅ roues motrices/porteuses	900 mm	Nombre de places assises en 2ème.	168
Rapport de démultiplication	1 : 2,64	Effort de traction au démarrage	8'600 kg
Nombre de moteurs	8	Eff./h. de traction à la jante à 115,5 km/h	5'300 kg
Poids adhérent	90 t	Rendement /h à la jante à 115,5 km/h	2'280 PS
Poids en service	127 t	Rendement/h à l'arbre à 115,5 km/h	8 x 216kW
Charge utile (comp. à bag.)	1 t	Puissance continue à la jante à 124,5 km/h	1'924 PS
Poids maximal	149 t	Puissance continue à l'arbre à 124,5 km/h	8 x 182 kW
Vitesse maximale	150 km/h		

CERTIFICAT

Le modèle LEMACO en écartement HO, à l'échelle 1 : 87.

Un nouveau bijou des ateliers LEMACO. Ce modèle en laiton, de fabrication artisanale, est composé de plus de 1'100 pièces, détails dignes de l'écartement "O", soigneusement peint et muni d'inscriptions conformes.

Données techniques

Longueur hors tampons (attelées pour rouler)	792 mm
Consommation à 12 V	500 mA
Poids total	1'214 g
Rayon minimal	550 - 600 mm

La version suivante est produite

No cat. HO-070 CFF RABFe 8/12 1041, rouge 1 - 200 200 exemplaires 1997
Chaque modèle est numéroté et daté individuellement

- Roues en maillechort garantissant une prise de courant et une adhésion maximales
- Reproduction fidèle des bogies et de la timonerie de frein
- Cabines de conduite entièrement équipées
- Intérieur des voitures fidèlement décoré et éclairé
- Tampons à ressorts- Attelages conducteurs à élongation entre les voitures
- Entraînement par deux moteurs de précision Faulhaber F1319 12 V courant continu conférant au modèle une marche silencieuse et conforme à l'original

- Eclairage constant 1,5 V, bidirectionnel, commutation automatique
- Prise de courant par toutes les roues des motrices, commutée automatiquement selon le sens de la marche
Commutateur pour prise de courant par la caténaire
- Soufflets élargis pour vitrine annexés

07/1997

Der SBB Schnelltriebzug RABDe 8/16 1041

Als nach einem drastischen Rückgang der Reisendenfrequenzen zwischen 1930 und 1936 der Personenverkehr der SBB wieder im Aufschwung begriffen wurde, wurde klar, dass der zukünftige Erfolg der Bahnen in direkten Kursen zwischen grösseren Städten zu suchen war. Die Einführung der ersten, von den zu schwachen Gepäcktriebwagen RFe 4/4 gezogenen Leichtschnellzüge brachte nicht den erwarteten Erfolg. Es wurden daher zwei dreiteilige Schnelltriebzüge BCLe 8/12 Nr. 501 und 502 bei SLM, BBC, MFO und SAAS in Auftrag gegeben. Diese bestanden aus zwei identischen Endtriebwagen und einem antriebslosen, mit aussen bündigen Faltenbälgen versehenen Mittelwagen. Die Triebwagen waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h konzipiert, doch verhinderten die damaligen zu kurzen Signaldistanzen die Nutzung dieses Geschwindigkeitspotentials.

Kaum ein anderes SBB-Triebfahrzeug wies einen derart bewegten Lebenslauf auf und musste derart viele Umnumerierungen über sich ergehen lassen wie diese Triebwagen. Der am 14. 8. 1939 im Depot Rorschach erlittene Brandschaden des Re 8/12 501 bewirkte seinen Umbau in den zweiteiligen Re 4/8 311. Unter dieser Bezeichnung wurde er dem Depot Lausanne zugeteilt und versah während einiger Jahre seinen Dienst im Jura.

Der als Re 8/12 abgelieferte Triebwagen 502 erwies sich auf Grund der unveränderlichen Transportkapazität für hochwertige Planzüge als wenig geeignet und wurde während Jahren im Gesellschaftsverkehr von den Depots Rorschach und Lausanne aus eingesetzt. Am 13. August 1961 erlitt auch er einen Brandschaden und so wurden die verwendbaren Reste der inzwischen auf 1031 und 1041 umnummerierten Einheiten zu einem vierteiligen RABDe 8/16 kombiniert und im Jahre 1964 dem Depot Winterthur zugeteilt, wieder in Betrieb gesetzt. Das zu bewältigende Verkehrsaufkommen der EXPO 1964 räumte dem Zug noch eine letzte Gnadenfrist ein. Während einiger Zeit noch als Versuchsträger vor allem für die elektro-pneumatische Bremse eingesetzt, wurde er 1968 ausrangiert und schliesslich in der HW Chur abgebrochen.

Technische Daten

Totale Länge	91'800 mm	Anzahl Sitzplätze 1. Kl.	46
Ø Trieb- bzw. Laufräder	900 mm	Anzahl Sitzplätze 2. Kl.	220
Übersetzungsverhältnis	1 : 2,64	Max. Anfahrzugkraft am Rad	8'600 kg
Anzahl Fahrmotoren	8	Zugkraft/h am Rad bei 115,5 km/h	5'300 kg
Minimales Reibungsgewicht	100 t	Leistung/h am Rad bei 115,5 km/h	2'280 PS
Dienstgewicht des Zuges	164 t	Leistung/h an der Welle bei 115,5 km/h	8 x 216 kW
Ladegewicht Gepäckraum	2 t	Dauerleistung am Rad bei 124,5 km/h	1'924 PS
Max. Gewicht des Zuges	ca. 190 t	Dauerleistung an der Welle b. 124,5 km/h	8 x 182 kW
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h		

ZERTIFIKAT

Das LEMACO -Modell in Spur HO, Massstab 1 : 87.

Ein weiteres Supermodell aus den Lemaco-Werkstätten, in präziser Handarbeit und bis ins kleinste Detail dem Vorbild aus über 1'200 Teilen nachgebaut, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln numeriert und datiert.

Technische Daten

Länge des gekuppelten Zuges	1'060 mm
Stromverbrauch bei 12 V (voll beleuchtet)	1,2 A
Gewicht des ganzen Zuges	1'615 g
Mindestradius	600 mm

Folgende Version wurde gebaut:

Kat. No HO-070/1 SBB RABDe 8/16 1041, 4-teilig, dunkelrot 1 - 40 40 Exemplare 1999

- Radreifen aus Neusilber sorgen für ausgezeichnete Stromaufnahme und Reibung
- Vorbildgetreue Nachbildung bis ins kleinste Detail der Drehgestelle, Bremsgestänge und Räder
- Vorbildliche Wiedergabe der Führerstandseinrichtung
- Voll durchgestaltete Inneneinrichtung mit Beleuchtung
- Federpuffer
- Stromleitende Kurzkupplung zwischen den Wagen
- Antrieb durch zwei Faulhaber F1319 Präzisions-Gleichstrommotoren 12V. Diese verleihen dem Modell ein perfektes, dem Vorbild ebenbürtiges Fahrverhalten
- Fahrrichtungsabhängige Konstantbeleuchtung 1,5 V
- Stromaufnahme von den Schienen durch den jeweils vorne fahrenden Triebwagen, umschaltbar auf Oberleitung
- Vergrösserte Übergangsbälge für die Vitrine liegen bei

04/1999

L'automotrice rapide RABDe 8/16 1041 des CFF

Après une diminution importante de l'affluence des voyageurs entre 1930 et 1936, le nombre de passagers connut une croissance réjouissante dans le courant des années suivantes. On se rendait compte que seules des liaisons rapides offrant un supplément de confort entre les agglomérations les plus importantes étaient en mesure de maintenir l'intérêt du public pour le chemin de fer. Mais les premiers trains légers tractés par les trop faibles RFe 4/4 n'apportaient pas le succès souhaité. Forts de cette expérience, les CFF commandèrent deux rames en trois parties BCLe 8/12 nos 501 et 502 auprès de SLM, BBC, MFO et SAAS. Les rames consistaient en deux motrices identiques formant les extrémités et une voiture intermédiaire non-motorisée. Les trois unités étaient reliées par des passerelles protégées par des soufflets réduisant en même temps la résistance aérodynamique du convoi. Les rames étaient conçues pour une vitesse max. de 150 km/h, mais celle-ci ne fut jamais atteinte en service régulier à cause des distances trop courtes entre les signaux de sécurité.

Aucun véhicule de traction des CFF n'eut à subir autant de mutations de numérotation et modifications structurelles comme les rames no 501 et 502. Suite aux dégâts causés au no 501 par un incendie au dépôt de Rorschach en 1939, les restes furent assemblés pour former la rame Re 4/8 311. Sous cette dénomination le véhicule fut rattaché au dépôt de Lausanne, d'où il desservait pendant quelques années la région jurassienne.

La rame Re 8/12 502, par contre, après avoir fourni la preuve que le nombre fixe de places disponibles ne lui permettait pas d'assurer des relations d'une classe supérieure, fut réservée des années durant aux voyages de sociétés à partir des dépôts de Rorschach et Lausanne. Le 13 août 1961, elle fut à son tour l'objet d'un incendie. Par la suite ce qui restait du convoi, entretemps devenu le no 1041, fut combiné avec la rame no 311, dans l'intervalle devenue no 1031, pour former une rame de quatre éléments RABDe 8/16 et rattachée au dépôt de Winterthur. L'énorme trafic ferroviaire apporté par l'Expo 1964 à Lausanne lui réserva une période de grâce, après laquelle elle fut encore employée comme banc d'essai pour le nouveau système de freinage électropneumatique. L'année 1968 marqua la fin de ce véhicule hors du commun, qui fut retiré du service actif et enfin démoli aux ateliers principaux de Coire.

Données techniques

Longueur totale	91'800 mm	Nombre de places assises en 1ère.	46
Ø roues motrices/porteuses	900 mm	Nombre de places assises en 2ème.	220
Rapport de démultiplication	1 : 2,64	Effort de traction au démarrage	8'600 kg
Nombre de moteurs	8	Eff./h. de traction à la jante à 115,5 km/h	5'300 kg
Poids adhérent	100 t	Rendement /h à la jante à 115,5 km/h	2'280 PS
Poids en service	164 t	Rendement/h à l'arbre à 115,5 km/h	8 x 216kW
Charge utile (comp. à bag.)	2 t	Puissance continue à la jante à 124,5 km/h	1'924 PS
Poids maximal	env. 190 t	Puissance continue à l'arbre à 124,5 km/h	8 x 182 kW
Vitesse maximale	150 km/h		

CERTIFICAT

Le modèle LEMACO en écartement HO, à l'échelle 1 : 87.

Un nouveau bijou des ateliers LEMACO. Ce modèle en laiton, de fabrication artisanale, est composé de plus de 1'200 pièces, détails dignes de l'écartement "O", soigneusement peint et muni d'inscriptions conformes. Chaque modèle est numéroté et daté individuellement.

Données techniques

Longueur hors tampons (attelées pour rouler)	1'060 mm
Consommation à 12 V (avec éclairage complet)	1,2 mA
Poids total	1'615 g
Rayon minimal	600 mm

La version suivante est produite

No cat. HO-070/1 CFF RABDe 8/16 1041, 4 éléments, rouge foncé 1 - 40 40 exemplaires 1999

- Roues en maillechort garantissant une prise de courant et une adhésion maximales
- Reproduction fidèle des bogies et de la timonerie de frein
- Cabines de conduite entièrement équipées
- Intérieur des voitures fidèlement décoré et éclairé
- Tampons à ressorts
- Attelages conducteurs à élongation entre les voitures
- Entraînement par deux moteurs de précision Faulhaber F1319 12 V courant continu conférant au modèle une marche silencieuse et conforme à l'original
- Éclairage constant 1,5 V, bidirectionnel, commutation automatique
- Prise de courant par toutes les roues des motrices, commutée automatiquement selon le sens de la marche
- Commutateur pour prise de courant par la caténaire
- Soufflets élargis pour vitrine annexés