

Dampflokomotive Gruppe 480 der FS

Mit dem Anschluss des Südtirols an Italien am Ende des ersten Weltkrieges wurden die italienischen Staatsbahnen FS verantwortlich für den Betrieb auf der äusserst wichtigen Linie des Brennerpasses, welche früher durch die österreichische Südbahn betrieben wurde. Diese Linie besitzt einen sehr langen Anstieg von beinahe 90 km Länge, von Bozen auf 266 M.ü.M. bis zum Brennerpass auf 1'371 M.ü.M., mit einer Steigung von bis zu 22 o/oo und Kurven von 300 m Mindestradius.

Die zusammen mit der Linie von der Südbahn übernommenen zehn Lokomotiven Gruppe 580 vom Typ 1E, welche nach dem Waffenstillstand im Depot Bozen verblieben, waren für den Betrieb auf dieser langen Steigung ungenügend. Die FS mussten daher eine Serie Lokomotiven mit ähnlichen Eigenschaften in Planung geben und bauen lassen. Dadurch entstand die Gruppe 480, in 18 Exemplaren gebaut und von der FS im Jahre 1923 in Betrieb genommen. Alle Lokomotiven der Achsanordnung 1E sind durch die Officine Meccaniche in Mailand gebaut worden und besaßen ein Dienstgewicht von 87'300 kg und ein Adhäsionsgewicht von 75'000 kg. Sie waren mit zwei äusseren Zylindern und Walschaert's-Steuerung versehen. Der Höchstdruck des Kessels war 12 kg/cm^2 , die Treibräder wiesen einen Durchmesser von 1'370 mm auf und die Höchstgeschwindigkeit war auf 60 km/h beschränkt.

Die Lokomotiven der Gruppe 480 fanden ihr Betätigungsfeld zuerst auf der Brennerlinie. Nach der Elektrifikation der Linie, welche 1930 abgeschlossen war, kamen die Lokomotiven nach Sizilien in die Depots von Messina und Catania. Nach Ende des zweiten Weltkrieges kam ein Teil der Serie wieder zurück auf das Festland, in das Depot Salerno. Im Laufe der Jahre waren die Lokomotiven verschiedenen Umbauten und Änderungen unterworfen.

Die letzte Lokomotive, Mitte der 60er Jahre aus dem Betrieb genommen, war die Maschine 480 017 des Depots Milano, wo sie zuletzt noch Güterwagen über den Ablaufberg schob. Nachdem sie über mehrere Jahre nur abgestellt blieb, wurde sie später restauriert und sie kann heute in bestem Zustand im Eisenbahnmuseum Pietrarsa bei Neapel bewundert werden.

Lemaco hat das Modell im Zustand der letzten Betriebsjahre genauestens nachgebaut.

ZERTIFIKAT

LEMACO MODELL IN SPUR HO - MASSTAB 1 : 87

Eine weitere Superproduktion der LEMACO Modellbauer in Spur "O" Detaillierung. Aus über 500 einzelnen Messingteilen dem Original nachgebaut, fein lackiert und beschriftet.

Kat. Nr HO-073 FS 480 009 schwarz/rot 1 - 250 250 Exemplare Dezember 1994

Technische Daten

Länge über Puffer inkl. Tender	250 mm
Stromaufnahme	90 mA bei 12 V ohne Belastung
Gewicht inkl. Tender	380 g
Mind. Radius	600 mm

- Führerstand mit fein detaillierter Einrichtung
- Rauchkammertüre zum Öffnen mit detaillierter Rauchkammer
- Treibräder gefedert
- Radreifen und Gestänge aus Neusilber, Radreifenseiten weiss bemalt
- Federpuffer
- Führerstandsboden und Kohlenkasten-Frontwand aus echtem Holz
- Wassertankdeckel zum Öffnen
- Antrieb durch 5-poligen Präzisions-Gleichstrommotor SM-1630 mit Schwungmasse verleihen dem Modell ausgezeichnete Laufeigenschaften
- Konstantbeleuchtung 1,5V vorne
- Separat beigelegte Kolbenstangen-Schutzrohre und Schneepflug für Vitrinenmodelle

Locomotive à vapeur groupe 480 des FS

A la fin de la première guerre mondiale, avec l'annexion du Tyrol du Sud à l'Italie, les chemins de fer de l'Etat italien FS furent chargés de l'exploitation de l'importante ligne du col du Brenner gérée précédemment par la Südbahn autrichienne. Cette ligne est caractérisée par une longue montée de près de 90 km de longueur, de Bolzano (266 m) jusqu'au col du Brenner (1'371 m), avec une déclivité maximale de 22 ‰ et un rayon minimal de courbe de 300 m.

Les dix locomotives du groupe 580, de type 150, restées au moment de l'armistice au dépôt de Bolzano, étaient insuffisantes pour l'exploitation de cette longue ligne à déclivité importante.

En conséquence, les FS furent obligés de planifier et de faire construire une série de nouvelles locomotives de caractéristiques similaires à celles du groupe 580 de la Südbahn. Ainsi apparut le groupe 480, construit en 18 exemplaires, et mis en service par les FS en 1923. Toutes ces locomotives du type 150, construites dans les ateliers Officine Meccaniche à Milan, possédèrent un poids de service de 87'300 kg et un poids adhésif de 75'000 kg. Elles furent dotées de deux cylindres extérieurs et de la distribution Walschaert's. La pression maximale de la chaudière était de 12 kg/cm², le diamètre des roues motrices de 1'370 mm et la vitesse maximale limitée à 60 km/h.

Les 480 rendirent service sur la ligne du Brenner. Lors de l'électrification de celle-ci, achevée en 1930, les locomotives furent transférées en Sicile et rattachées aux dépôts de Messina et de Catania. A la fin de la deuxième guerre mondiale, une partie retourna sur le continent et fut assignée au dépôt de Salerno. Au cours des années, de nombreuses modifications et variations leur furent apportées.

La dernière locomotive à être retirée du service, au milieu des années 1960, fut la 480 017 du dépôt de Milan, où elle termina sa carrière sur la butte de triage. Restée entreposée pendant de longues années elle fut finalement complètement restaurée et, aujourd'hui, fait belle prestance au musée national du chemin de fer de Pietrarsa près de Naples.

Lemaco a choisi de reproduire fidèlement un modèle à l'état de service vers la fin de carrière du groupe 480.

CERTIFICAT

LE MODELE LEMACO EN ECARTEMENT HO, A L'ECHELLE 1 : 87

Une nouvelle production des ateliers Lemaco dont la richesse en détails rivalise avec celle des modèles en écartement "O".

Composé de plus de 500 pièces, ce modèle est finement peint et muni d'inscriptions fidèles à l'original. Chaque locomotive est numérotée et datée individuellement.

Nombre d'exemplaires produits

Cat. No HO-073	FS 480 009 noir/rouge	1 - 250	250 exemplaires	Décembre 1994
----------------	-----------------------	---------	-----------------	---------------

Données techniques

Longueur hors tampons, tender inclus	250 mm
Consommation de courant	90 mA à 12 V sans charge
Poids avec tender	380 g
Rayon minimum	600 mm

- Cabine avec aménagement intérieur détaillé
- Boîte à fumée richement détaillée avec porte ouvrante
- Essieux-moteurs à ressorts
- Bandages et embiellage en maillechort, côtés des bandages peints en blanc
- Tampons à ressorts
- Plancher de la cabine et paroi avant de la soute à charbon en bois naturel
- Couvercle de la soute à eau ouvrant
- Entraînement par moteur de précision, 5 pôles, courant continu 12-14V, équipé d'un volant garantissant un roulement exceptionnel
- Eclairage constant 1,5V à l'avant
- Tiges de pistons et chasse-neige joints au modèle, pour exposition en vitrine.