

Die A2T Schnellzuglokomotiven der NOB später A 2/4 der SBB

Wenige Jahre vor ihrer Verstaatlichung entwickelte die Nordostbahn 1898 in Zusammenarbeit mit ihrem Hoflieferanten, der Schweizerischen Lokomotiv und Maschinenfabrik SLM in Winterthur, eine neue Schnellzuglokomotive. Diese wies - für schweizerische Verhältnisse - etwas ungewohnte Konstruktionsmerkmale auf. Das gewählte, innen angebrachte Zweizylinder - Verbundtriebwerk war in der Schweiz einmalig wenn man von der besonderen Bauart der Engerth-Lokomotiven aus der Anfangszeit absieht. Eine weitere Eigenheit war der Kessel ohne Dampfdom was jedoch bei NOB Lokomotiven öfters festzustellen war. Diese Eigenarten sowie der bereits höher liegende Kessel gegenüber gleichartigen Typen gaben der Maschine ein ausgesprochen elegantes Profil englischen Zuschnitts. Die NOB setzte die damals modernen Lokomotiven vom Depot Zürich aus im Express- und Schnellzugsdienst auf den Hauptlinien der NOB nach Aarau, Romanshorn, Ziegelbrücke, Schaffhausen und Luzern ein. Nach dem Übergang zur SBB 1902 und auf Grund der guten Versuchsergebnisse im Vergleich zur A 2/4 der Centralbahn mit ihrem aufwendigeren 4-Zylinder - Verbundtriebwerk, veranlasste die Schweizerischen Bundesbahnen den NOB - Typ auf Grund der einfacheren und kostengünstigeren Bauweise weiterzubauen. Nach dem Weiterbau der Loks wurden diese verschiedenen Depots der damals neu entstandenen Kreise 3 und 4 zugeteilt. SLM präsentierte die Nr. 116 an der Weltausstellung Paris 1900 wo sie auch ausgezeichnet wurde. Ihr Einsatz in schnellen Diensten war jedoch von relativ kurzer Dauer, da sie schon bald durch A 3/5 Typen abgelöst wurden. Während des ersten Weltkriegs verkaufte die Eidgenossenschaft 6 Einheiten an die Deutsche Wehrmacht. Zusammen mit andern Maschinen verliessen diese die Schweiz Richtung Ostfront. Nach dem Krieg kamen sie für wenige Jahre an die Polnische Staatsbahn. Die Ausmusterung der ganzen Serie erfolgte durch die SBB 1924/25 anlässlich der ersten Elektrifikationsphase der Hauptbahnen.

H. Rihs

Lieferungen und Bauarten

Baujahre	Bahn	Nummern	Beschreibung
1898-1902	NOB	101-125	(SBB 151-175) ursprüngliche Bauart ohne Dampf- und Sanddome
1903	SBB	176-180	Bauart wie 101-125, jedoch mit grösserem Tender
1904	SBB	181-190	Modifizierte Bauart, Führung des Umlaufblechs, Pop-Sicherheitsventile, Kipprost
1906	SBB	191-200	Wie 181-190, jedoch mit Dampf-rund Sanddome, gebremstes Laufdrehgestell

Technische Daten

Treibraddurchmesser	1'830 mm	Gewicht inkl. Tender	81,3 - 84,5 t
Zylinderdurchmesser HD/ND	460/680 mm	Reibungsgewicht	31,7- 32,1 t
Rostfläche	2,2 m ²	Länge über Puffer inkl. Tender	15,82 m
Gesamtheizfläche	128,6 m ²	Kesselmitte über S.O.K.	2,43 m
Kesseldruck	13 atü	Höchstgeschwindigkeit	90 km/h

ZERTIFIKAT

Die Lemaco - Modelle in Spur HO, Massstab 1 : 87

Neue Super-Modelle der Lemaco-Modellbauer. In präziser Handarbeit ausschliesslich aus Messing hergestellt und bis ins kleinste Detail dem grossen Vorbild aus über 600 Teilen nachgebaut, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

Technische Daten

Länge über Puffer inkl. Tender	183 mm	Gewicht inkl. Tender	280 g
Stromaufnahme bei 12 V unbelastet	ca. 100 mA	Mindestradius	540 mm

Die folgenden Versionen wurden gebaut

Kat. No HO-086	NOB A2T 104, grün-grau-schwarz	1 - 070	70 Exemplare 2006
Kat. No HO-086/B*	SBB A 2/4 155, schwarz	1 - 030	30 Exemplare 2006
Kat.-No HO-086/1	SBB A 2/4 191, mit Dampf- und Sanddome, schwarz	1 - 110	110 Exemplare 2006

*Exklusivvertrieb durch Born GmbH, CH-8640 Rapperswil

- Führerstand mit fein detaillierter Inneneinrichtung
- Treibräder gefedert
- Radreifen aus Edelstahl, Treibstangen aus Neusilber
- Federpuffer
- Genaue Wiedergabe der Innensteuerung, der Kropfachse und des Bremsgestänges
- Fahrtrichtungsabhängige Konstantbeleuchtung 1,5V
- Stromaufnahme über alle Treib- und Tenderräder
- Antrieb durch Escap 13N88 Gleichstrom-Präzisionsmotor, 12-14 V mit Schwungmasse
- NEM 652 Digitalschnittstelle
- Märklin-Kupplungshaken am Tender montiert, 1 Schraubenkupplung und 1 Märklin-Kupplungshaken sowie Kupplungsmontage-Werkzeug liegen bei.
- **Ausschliesslich für die Vitrine:** Geschwindigkeitsmesser-Antriebshebel liegt bei.
- Bitte beachten Sie die Beilagen für weitere Hinweise

Les locomotives compound A2T de la NOB, puis A 2/4 des CFF

En 1898, quelques années seulement avant son étatisation, le Chemin de fer du Nord-est Suisse développa un nouveau type de locomotive pour des trains express en étroite collaboration avec la fabrique de locomotives SLM à Winterthur. Cette machine présentait des caractéristiques techniques assez inhabituelles par rapport aux procédés traditionnelles connus précédemment en Suisse. Abstraction faite des locomotives Engerth du début des chemins de fer, la disposition de deux cylindres à double expansion à l'intérieur du châssis fut une première. Bien qu'assez répandu à la NOB, l'absence de dômes sur la chaudière fut une autre particularité marquante. Tous ces aspects, ensemble avec la position assez élevée de la chaudière, conféraient à ces locomotives une apparence particulièrement élégante avec un soupçon de similitude britannique. Ces machines – d'avant-garde pour leur époque – étaient attribuées au dépôt de Zurich d'où elles sillonnaient en tête de trains express les lignes principales NOB à destination d'Aarau, Romanshorn, Ziegelbrücke, Schaffhouse et Lucerne. Suite à la reprise par les CFF en 1902 et fortes des expériences positives faites en comparaison avec les A 2/4 du Chemin de fer Central, les CFF décidèrent de poursuivre l'acquisition de locomotives du type NOB vu leurs caractéristiques plus simples et économiques. Par la suite, ces machines furent assignées à plusieurs dépôts des arrondissements 3 et 4 nouvellement créés. La 116 fut présentée par SLM lors de l'exposition mondiale à Paris en 1900, où elle reçut des distinctions. Cependant, leur mission devant des trains express fut relativement de courte durée vu l'arrivée progressive des locomotives du type A 3/5 plus puissantes. Au cours de la première guerre mondiale, la Suisse vendit 6 de ces unités à l'armée allemande. Ensemble avec d'autres machines, elles quittèrent la Suisse en direction du front est. A la fin de la guerre, elles furent transférées aux Chemins de fer d'Etat polonais. Dans les années 1924/1925, les premières phases d'électrification des lignes principales suisses amorçaient le déclin et la mise au rebut de ces merveilleuses locomotives.

H. Rihs

Livraisons et exécutions

Années	Administration	Numéros	Description
1898-1902	NOB	101-125	(CFF 151-175) exécution d'origine sans dômes
1903	CFF	176-180	Comme 101-125, mais tender élargi
1904	CFF	181-190	Tablier modifié, soupapes de sécurité Pop, Grille à bascule
1906	CFF	191-200	Comme 181-190 mais avec dôme à vapeur et sablière, bogie freiné

Données techniques

Diamètre des roues motrices	1'830 mm	Poids y compris tender	81,3 – 84,5 t
Diamètre des cylindres HP/BP	460/680 mm	Poids d'adhérence	1,7 – 32,1 t
Surface de grille	2,2 m ²	Longueur hors tout y compris tender	15082 mm
Surface de chauffe totale	128,6 m ²	Centre chaudière au dessus du rail	2'430 mm
Timbre	13 bars	Vitesse maximale	90 km/h

CERTIFICAT

Les modèles LEMACO en écartement HO, échelle 1 : 87

De nouveaux bijoux des ateliers LEMACO. Ces modèles en laiton, de fabrication artisanale, sont composés de plus de 600 pièces, soigneusement peints et munis d'inscriptions conformes. Chaque modèle est daté et numéroté individuellement.

Données techniques

Longueur hors tampons, tender compris	183 mm	Poids, tender compris	280 g
Consommation à 12 V sans charge	env. 100 mA	Rayon minimal	540 mm

La production comprend les versions suivantes

No cat. HO-086	NOB A2T 104, vert-gris-noir	1 – 070	70 exemplaires 2006
No cat. HO-086/B*	CFF A 2/4 155, noir	1 – 030	30 exemplaires 2006
No cat. HO-086/1	CFF A 2/4 191, avec dômes, noir	1 – 110	110 exemplaires 2006

*Distribution en exclusivité par Born GmbH, CH-8640 Rapperswil

- Abri soigneusement détaillé
- Roues motrices reposant sur des ressorts
- Bandages en Inox, bielles en maillechort
- Tampons à ressorts
- Reproduction fidèle de la distribution intérieure, de l'essieu coudé et de la timonerie de frein
- Eclairage constant bidirectionnel 1,5V
- Prise de courant par les roues motrices et par toutes les roues du tender
- Moteur de précision Escap 13N88, courant continu 12/14 V avec volant d'inertie
- Interface digitale NEM 652
- 1 crochet Märklin installé sur le tender, 1 attelage à vis, 1 crochet Märklin ainsi qu'un outil pour faciliter le changement d'attelages annexés. **Pour la vitrine seulement:** levier d'enregistreur de vitesse annexé.
- Consultez s.v.p. les feuilles annexées pour des renseignements complémentaires