

## ELEKTRISCHE GÜTERZUGSLOKOMOTIVE DER SBB Ce 6/8<sup>II</sup> 14301-14318 bzw. Be 6/8<sup>III</sup> 13301-13318 "KROKODIL"

Die fortschreitende Elektrifizierung der SBB - Hauptstrecken machte Mitte der zwanziger Jahre die Beschaffung weiterer schwerer Güterzugslokomotiven nötig. In Anlehnung an die 1920 - 1922 in Dienst gestellten Ce 6/8<sup>II</sup> baute man wieder eine Gelenklokomotive der Achsfolge 1'C-C'1 mit langen Vorbauten, die den Lokomotiven den Uebernahmen "Krokodil" eintrugen. Gegenüber den Ce 6/8<sup>II</sup> wurde der Antrieb vereinfacht (Winterthurer Schrägstangenantrieb) und die Leistung von Transformator und Fahrmotoren gesteigert. Die Lokomotiven wurden in den Jahren 1926/1927 übernommen und über 30 Jahre lang am Gotthard eingesetzt, wo sie bergwärts 520 t Anhängelast mit 30 km/h schleppten. 1956 wurde die Höchstgeschwindigkeit ohne technische Aenderungen von 65 auf 75 km/h erhöht und die Bezeichnung in Be 6/8<sup>III</sup> 13301-13318 geändert. Als die Ae 6/6 in grösserer Stückzahl zur Verfügung standen, wurden die Be 6/8<sup>III</sup> in den Jahren 1959/60 nach Basel versetzt. 1966 kamen die Nummern 13311-13318 nach Biel und fuhren nun auch in der Westschweiz und im Jura. Die Ausrangierung der soliden und zuverlässigen Arbeitstiere begann 1967. Im Jahre 1970 kamen 8 Lokomotiven nach Zürich, wo sie schwere Kieszüge zu bespannen hatten. Zur Schonung wurde die Höchstgeschwindigkeit 1973 wieder auf 65 km/h reduziert, aber die Bezeichnung Be 6/8<sup>III</sup> blieb. Die letzte Lokomotive wurde 1977 ausrangiert. Erhalten geblieben sind die betriebsfähigen Lokomotiven Be 6/8<sup>III</sup> 13302 in der Obhut des Modelleisenbahnclubs Horgen und die Ce 6/8<sup>III</sup> 14305 im Depot Basel.

### Technische Daten

Achsfolge	1'C C'1
Länge über Puffer	20'060 mm
Totaler Achsstand	17'000 mm
Triebraddurchmesser	1'350 mm
Laufbraddurchmesser	950 mm
Dienstgewicht	131 t
Reibungsgewicht	108 t
Anzahl Fahrmotoren	4
Stundenleistung bei 35 km/h	2'460 PS (1'800 kW)
Stundenzugkraft bei 35 km/h	19'000 kg
Max. Anfahrzugkraft	30'000 kg
Höchstgeschwindigkeit	65 km/h
ab 1956	75 km/h
Elektrische Nutztrombremse	
Fahrleitung	15'000 V 16 2/3 ~
Erbauer	mechanischer Teil SLM Winterthur
	elektrischer Teil MFO Oerlikon

# ZERTIFIKAT

## Die LEMACO Modelle in Spur I - Masstab 1:32

Eine Spitzenleistung der LEMACO-Modellbauer. In Ausführung wie auch in ihrer Laufeigenschaft setzt diese Serie neue Maßstäbe. Ein Messing-Handarbeitsmodell aus über 1800 Teilen zusammengebaut, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

<b>Technische Daten:</b>	Länge über Puffer	627 mm
	Stromaufnahme ohne Belastung	1 Amp bei 12 Volt
	Gewicht	7500 g
	Min. Radius	1800 mm

### Folgende Stückzahlen wurden gebaut:

Kat. Nr.	I-004	SBB Ce 6/8 <sup>III</sup> 14305, braun	50 Exemplare	1-50	1992
Kat. Nr.	I-004/1	SBB Be 6/8 <sup>III</sup> 13302, grün, des MECH	30 Exemplare	1-30	1992
Kat. Nr.	I-004/2	SBB Ce 6/8 <sup>III</sup> 14316, grün, 4 Türen	40 Exemplare	1-40	1993

- Türen zum Öffnen mit vorbildgetreuer Führerstandseinrichtung und abschaltbarer Beleuchtung
- Sich öffnende Türen und Klappen der Vorbauten mit Detaillierung des Motorenraumes (nicht mit Gewalt öffnen)
- Batteriekastentüren zum Öffnen
- Federpuffer und bewegliche Uebergangsbleche
- Kugelgelagerte Achsen, Triebstangen und Getriebe
- Vorbildgetreue Achsfederung durch echte Blattfederung und Ausgleichshebel
- Antrieb über das Gestänge durch zwei starke 7-polige CANON FN-38 Präzision-Gleichstrommotoren mit Freilaufgetriebe und Schwungmasse
- In Fahrtrichtung wechselnde Scheinwerfer mit konstantem Lichtschein. Abschaltbar
- Feinst nachgebildete filigrane und betriebsfähige Pantographen

10/1993

## LES Ce 6/8<sup>III</sup> 14301-14318 "CROCODILE" DES CFF AVEC ENTRAÎNEMENT PAR BIELLE INCLINÉE, DESIGNÉES PLUS TARD Be 6/8<sup>III</sup> 13301-13318

Après la mise en service de 33 Ce 6/8<sup>III</sup> dès 1920 et suite aux progrès de l'électrification du réseau suisse, il devint nécessaire d'augmenter le nombre des locomotives pour trains de marchandises. Conçu pour le trafic de plaine, le nouveau type, construit avec des éléments déjà existants, reçut une transmission plus simple à bielle inclinée qui reliait le faux essieu au 3e essieu-moteur. Son utilisation était prévue sur les lignes d'accès au Gothard de Bâle - Aarau - Rotkreuz à Erstfeld. En 1952 et à titre d'essai, on éleva la vitesse de 10 km/h pour certaines locomotives puis à partir de 1956, toute la série reçut la nouvelle désignation Be 6/8<sup>III</sup> 13301-13318. Ces locomotives furent retirées du service à partir de 1967. La 13302 a été cédée au Club des amateurs d'Horger qui la fait circuler sur la ligne du SOB. La 14305, en état de marche, est rattachée au dépôt de Bâle.

### Données techniques

Disposition des essieux	1'C C'1
Longueur tampons compris	20'060 mm
Empattement	17'000 mm
Diamètre des roues motrices	1'350 mm
Diamètre des roues porteuses	950 mm
Poids en service	131 t
Poids adhérent	108 t
Nombre de moteurs de traction	4
Puissance uni-horaire	2'460 CV
Puissance uni-horaire à la jante	15,6 t à 41 km/h
Puissance max. de démarrage à la jante	30 t
Vitesse maximale	65 km/h plus tard 75 km/h
Constructeurs	SLM Winterthur pour la partie mécanique MFO Oerlikon pour la partie électrique
Mise en service	1926 et 1927

## CERTIFICAT

### Les modèles LEMACO en écartement I à l'échelle 1:32

De nouveaux modèles exceptionnels des ateliers LEMACO. Production artisanale entièrement en laiton, composée de plus de 1800 pièces. Peinture et inscriptions conformes au prototype. Chaque modèle est daté et numéroté.

<b>Données techniques:</b>	Longueur hors tampons	627 mm
	Consommation de courant	1 Amp à 12 V (sans charge)
	Poids	7500 g
	Rayon minimum d'inscription en courbe	1800 mm

### La production comprend les versions suivantes:

No cat.	I-004	CFF Ce 6/8 <sup>III</sup> 14305, brune	50 exemplaires	1-50	1992
No cat.	I-004/1	CFF Be 6/8 <sup>III</sup> 13302, verte, propriété du MECH	30 exemplaires	1-30	1992
No cat.	I-004/2	CFF Ce 6/8 <sup>III</sup> 14316, verte, 4 portes	40 exemplaires	1-40	1993

- Portes fonctionnelles avec reproduction conforme au prototype de la table de conduite et éclairage de cabine commutable
- Portes d'accès des capots ouvrantes pour pouvoir observer les détails de reproduction des compartiments moteurs. (Ne pas forcer le verrouillage de ces portes)
- Portes ouvrantes du compartiment à batteries
- Tampons à ressorts et passerelles fonctionnelles
- Essieux moteurs, bielles motrices inclinées et engrenages sur roulements à billes
- Suspension fonctionnelle par ressorts à lames et balanciers de compensation
- Entraînement des bielles par deux moteurs de précision à 7 pôles, CANON FN-38 courant continu avec entraînement libre et volants
- Eclairage constant des phares en fonction du sens de marche, commutable
- Pantographes fidèles et fonctionnels