

Leserbrief von Karl Aeberli zur BLS Be 6/8 201 von A.C.M.E in Spur H0 Woher das Kunststoffrügeli?

Die Fachpresse brachte in der letzten Zeit schöne Bilder der BLS Be 6/8, die mich verleitet haben, doch noch eine solche Lok zu bestellen (Anmerkung der Redaktion: nach früheren schlechten Erfahrungen mit A.C.M.E.). Sie war da. So nahm ich denn nach kurzer Besichtigung das Modell aus der strammen Verpackung, die sich nur sehr streng aus der Schachtel lösen liess. Auffallend war, dass nur eine kurze Anleitung in Italienisch/Englisch beilag, nur eine minimale Nummernliste der Ersatzteile. Ein Hinweis, warum ein zweites Deich-

selpaar mit einem anderen Raddurchmesser beiliegt, fehlte. Die äussere Besichtigung machte schon Freude, obwohl gewisse Geländer auf den Plattformen etwas schief stehen und der Puffer vorne rechts ein wenig in den Himmel schaut. Über den Führerständen war je ein kleines Loch zu sehen, in dem einmal die Lokpfeifen steckten. Sie fanden sich dann auf dem Parkettboden wieder. Die Sandkästen fielen einer nach dem anderen ab, die Aufstiegleitern waren nur noch in einem der beiden Löcher schräg vorhanden, zwischen den Rädern

machten sich die Bremsklotzimitationen selbstständig. Weiter lag auf dem Tisch noch ein Kunststoffrügeli herum. Woher? Nach der Suche am Metallgestell stellte sich heraus, dass das ein Rügeli zur Drehgestellaufhängung war, das sich selbstständig gemacht hatte und auch nach dem Einschieben ins Fahrgestell nicht hielt (nicht klemmte). Das ist keine seriöse Montage! Ich stelle diese Lok gar nicht auf die Anlage, zu gross sind die Bedenken, dass sie weitere Teile auf der Anlage verliert.

Karl Aeberli, Fahrmodellbahner

L.B. Order-No. 7170

L O

Besteller: **S. B. B. Generaldirektion, Bern**

erteilt mit Brief — Bestellschein No. **Vertrag vom 29. Januar 1938**
(erhält. 9. II. 38)

der Lokomotivfabrik nachstehenden Auftrag:

Offerte vom **14. Dezember 1937** Doss. No. **8202**

Bezeichnung	PREIS	
	Fr.	Rp.
Lieferung des mechanischen Teiles von		
1 Einphasenwechselstrom-Lokomotive		
Serie Aⁿ 8/14 Elektr. Teil v. MFO		
No. 11852.		
<p>Für die Ausführung ist das Pflichtenheft für die Lieferung elektrischer Lokomotiven und Motorwagen für Einphasen-Wechselstrom (Ausgabe 1928) und die Ausführungsbestimmungen vom 29. Januar 1938 verbindlich.</p> <p>Ausscheidung zwischen mechan. u. elektr. Teil siehe Vereinbarung zwischen SLM und MFO.</p> <p>Preis, einschliesslich der Vorrichtung zur Vergrösserung des Adhäsionsgewichtes, der Ringfederpuffer, der Hauptluftbehälter, der Druckschmieranlagen, zweier Kompressoren KL 14 für 8 Atm. mit Zubehör, ohne Motor und alles Elektrische, zweiter Geschwindigkeitsmesser, der Bremsagarnituren, sowie der Montagekosten für die von den SBB zu liefernden Ausrüstungen franko Winterthur.</p> <p>Ueberführung des mechan. Teils von Winterthur nach Zürich-Seebach zu Lasten der SBB.</p> <p>Für die Lokomotive werden von den SBB beschafft und rechtzeitig franko Winterthur geliefert:</p>		
gef. vonden		

No. 2013 - X. 37. - 2000.1E

Leserbrief von Christian Zellweger zum Artikel «Gotthard-Koloss» in der LOKI 6|2020

Es gab sehr wohl eine Bestellung

Der Beitrag über die Ae 8/14 in der letzten LOKI-Ausgabe bedarf aus meiner Sicht einer Richtigstellung (von 2007 bis zu meiner Pensionierung im Sommer 2019 betreute ich bei SBB Historic das technische SLM-Archiv). LOKI, Seite 17: «Bemerkenswert ist übrigens, dass die Industrie sie (die 11852) damals auf eigene Rechnung für die Landesausstellung gebaut hatte. Es gab von den SBB keine Bestellung für dieses Fahrzeug. Nach zähen Verhandlungen wurde die Lokomotive nach der Landesausstellung dann doch von den SBB übernommen.»

Es gab sehr wohl eine Bestellung. So existiert im Archiv der ehemaligen Firma SLM ein Dokument mit dem Titel «Lieferung des mechanischen Teiles von 1 Einphasen-Wechselstrom-Lokomotive Serie Ae 8/14 No. 11852, Elektr. Teil v. MFO». Das Dokument wird als «Beilage und Bestandteil des Vertrages vom 29. Januar 1938» bezeichnet und trägt die SLM-Order-Nr. «L 7170» – siehe Beilage. Dass der Preis nicht genannt wird, sondern lediglich mit zehn Punkten aufgeführt ist, war üblich und ist so in vielen anderen Verträgen zwischen den SBB und der SLM zu finden. Ich vermute, dass die SLM-Direktion den Preis einigermaßen verdeckt halten wollte, zumindest firmenintern – es existieren auch Verträge, bei denen der Preis offenbar genannt wurde, aber mit einer Schere herausgeschnitten worden ist... Die Version, dass die SLM die Ae 8/14 11852 den SBB nach der LANDI quasi «aufs Auge drückte» stammt aus einem Herbst 2016 erfolgten Publikation und taucht seither immer wieder auf...

Christian Zellweger