



La locomotora luce su perfecto estado de conservación en Erstfeld. Foto © Hans-Gerd Seeliger, bahnbilder.de.

Para conmemorar los 125 años del túnel del Gotardo en 2006, los ferrocarriles suizos actualizaron y cambiaron el nombre a la veterana Ae 6/6 11492, hasta entonces llamada "Emmen", por el nuevo de "Erstfeld" y su librea verde por la roja/azul de SBB Cargo, siendo estacionada estáticamente en Erstfeld, justo al lado de la autopista y cerca de la entrada del túnel. A resultas de la actualización recibió la nueva numeración 610 492-1. En esta foto podemos ver el momento en que la máquina es alzada de las vías de la estación de Altdorf rumbo a su lugar de exposición. Al mediados del año siguiente la "Erstfeld" abandonó su retiro y volvió al servicio en las vías helvéticas. (Otra Ae 6/6, la 11464, ostenta el nombre "Erstfeld", aunque en esta foto parece haber perdido el escudo ...).

El prototipo.

La Ae 6/6 fue la respuesta a la solicitud de los Ferrocarriles Suizos (SBB-CFF-FFS) efectuada en 1949 de una locomotora lo bastante potente como para sustituir a las Ae 4/6, Ae 4/7 y Be 6/8 "Cocodrilo" en la pronunciadas rampas del Gotardo en simple tracción, ya que las anteriores necesitaban frecuentemente máquinas de apoyo para atacar esas pendientes, lo que resultaba gravoso económica y técnicamente. Las especificaciones solicitaban una máquina capaz de arrastrar un tren de 600 t en rampas de 26 milésimas a 75 km/h. Los dos primeros prototipos 11401 y 11402 fueron puestos en pruebas en 1952/53, sometiéndolos a duros trayectos en las rampas del Gotardo y recorriendo 900 Km diarios. Estas primeras máquinas tenían ejes fijos, lo que sometía a las vías y a las mismas ruedas a un esfuerzo y desgaste excesivos. Pronto se sustituyeron por ejes con juego lateral, y tras la culminación con éxito de todas las pruebas, los primeros 5 ejemplares entraron en producción en 1954, saliendo de las naves de fabricación en 1955. Hasta 1966 se pusieron en servicio 18 máquinas, ostentando todas ellas la clásica librea verde con los "bigotes" cromados y los escudos de los cantones en los que eran "bautizadas" en ceremonias solemnes en cada cantón (En la página de Wikipedia se relacionan todos los nombres y escudos de las Ae 6/6).

Sucesivamente las Ae 6/6 fueron sustituyendo a las Ae 4/7 y las Ae 4/6, constituyéndose en la locomotora por excelencia del Gotardo, sirviendo también en la línea del Simplon. Durante los años 50 y 60 sirvieron indistintamente el tráfico de mercancías y pasajeros, aunque más tarde la aparición de máquinas mas potentes como la Bo'Bo'Bo' Re 6/6 la relegaron a los mas lentos servicios de mercancías o forzaron su traslado a zonas mas llanas.

Los sucesivos modelos, hasta los 25, siguieron ostentando los escudos cantonales y la decoración con las franjas



La 11407 "Aargau", fabricada y puesta en marcha en 1956. Foto © mikado1244.

"canibalización" de máquinas lo bastante dañadas en accidente como para no ser puestas de nuevo en servicio.



La roja Ae 6/6 11470 en Bossière en 2007. Foto © Stefan Wohlfahrt en RAIL-pictures.com.

cromadas. Modelos posteriores fueron dedicados a las capitales de cada cantón (pero sin respetar el orden de las primeras 25) y perdieron sus "bigotes". Cuando se completaron las 25 capitales, el resto, hasta las 120 máquinas producidas, tomó el nombre de estaciones importantes de las líneas suizas. A su vez, aproximadamente la mitad de los ejemplares cambiaron su librea de verde a rojo. Las dos primeras máquinas, los prototipos 11401 y 11402, fueron retirados de servicio en el Gotardo en los años 70. A estas máquinas siguieron varios ejemplares más. Estos dos primeros prototipos no estaban construidos con la arquitectura modular de sus sucesores. Esta construcción por módulos permitía una rápida sustitución de partes completas en caso de avería o accidente, lo que suponía una gran economía permitiendo una efectiva

No fue este el caso del accidente acaecido en Winterthur en Abril de 1989 al ejemplar 11401 "Ticino", uno de los dos prototipos, que colisionó con una Re 4/4III. Al no poderse reciclar casi nada de la locomotora, las autoridades de los SBB ordenaron su desguace para chatarra, lo que fue evitado por los devotos aficionados suizos que lograron que se restaurara para su exposición, al ser el primer ejemplar producido de la Ae 6/6. Este proceso de restauración, que llevó 2 años, fue uno de los más complejos y costosos realizados hasta esa fecha.

Como se ha dicho, la nueva Re 4/4III comenzó a sustituir a la Ae 6/6 en los años 70, pero su auténtica competidora fue la más potente Re 6/6, con casi el doble de potencia. Posteriormente la moderna Re460 la

desplazó definitivamente a zonas llanas y a misiones de transporte de mercancías. Asimismo algunos ejemplares fueron alquilados a la otra compañía principal de Suiza, la BLS. Estas máquinas llegaron incluso a remolcar trenes Intercity en la línea de Lötschberg.

Su mote de "asesinas de raíles", debido a su estructura Co'Co', y la falta de equipamiento para control en doble tracción, han condenado a la Ae 6/6 a una paulatina desaparición en las rutas más conflictivas.

En 1999 definitivamente todas las locomotoras pasaron a depender de la división Cargo de mercancías, realizando sus servicios con eficacia hasta nuestros días. De todos modos los SBB tienen previsto su desaparición total para cuando el nuevo túnel esté operativo, en 2014. Para entonces todas estas máquinas habrán pasado al desguace o, según un programa ya comenzado, a quedar en depósito de cualquier organización, club o aficionado que se comprometa a su cuidado y garantice (mediante un aval, Suiza es Suiza) el buen mantenimiento de la locomotora.



La 610 420-2 "Appenzel a.Rh." en Basel, mayo 2011. "Foto © Chistian Brechbühl, bahnbilder.de

Por lo pronto, en 2005 los SBB ordenaron la retirada de los escudos cantonales de todas las máquinas, dado que algunos "aficionados", ante la perspectiva del próximo fin de sus servicios, habían comenzado a sustraerlos. Estos escudos han pasado a la división de preservación de los SBB, "SBB Historic". Todas estas máquinas presentan ya la librea roja y azul con el característico gran logotipo "Cargo". Algunas han conservado su escudo, pero ya simplemente pintado.

Con la baja por accidente de varias unidades, como la 11410 "Basel-Stadt", y el paso a locomotoras de museo, hasta 8 unidades han desaparecido de las vías helvéticas. Entre estas máquinas preservadas están el prototipo "Ticino", que se encuentra en Bellinzona; la 11402 "Uri" con librea Cargo que está en una zona de servicio de la autopista en Erstfeld y otra en el Museo de Transporte de Lucerna. Otra máquina está estacionada en el depósito de la citada ciudad de Erstfeld, antesala de la entrada al túnel.

Podemos revisar la crónica de los últimos años de las Ae 6/6 en la página en italiano sguggiari.ch.

Estas locomotoras, bautizadas "Kantonslokomotive", son, a través de sus 50 años de servicio, la imagen mas conocida de los trenes del Gotardo, y uno de los símbolos mas conocidos, junto con las "cocodrilo", de los ferrocarriles suizos.

Constructores	SLM-BBC-MFO
Unidades (prototipos + serie)	2 + 118
Números: Prototipos	11401-11402
Primera serie ⁽¹⁾	11403-11425
Segunda serie ⁽²⁾	11426-11520
Entrada en servicio	1952-1966
UIC	Co'Co'
Alimentación	15000 V 16 2/3 Hz
Motores	6
Potencia continua	4300 kW
Fuerza de tracción	392 kN
Diámetro ruedas	1260 mm
Peso en servicio	120 t
Longitud	18,40 m
Ancho	3 m
Altura	4,5 m
Distancia entre ejes del bogie	4,5 m
Velocidad máxima	125 km/h



La 11492 aún con su librea verde. Foto © Hurni Christoph Flickr.

(1) Los 2 prototipos y las máquinas de la primera serie lucían "bigotes" cromados y portaban escudos de cantones suizos.

(2) Las restantes máquinas, de la segunda serie, no llevaban "bigotes" y estaban identificadas con nombres de capitales cantonales (hasta la 11450) y otras regiones suizas (hasta la 11520).

El modelo de Märklin.



Con motivo del aniversario, Märklin, al igual que Hag y Roco, reprodujeron esta Ae 6/6 con librea Cargo. La nuestra se presenta en edición limitada a 999 ejemplares, sólo a la venta en Suiza. Al margen de justificaciones coleccionistas, este modelo era interesante pues era la única Ae 6/6 Cargo que Märklin había presentado hasta la fecha (posteriormente Märklin ha presentado en 2010 otro modelo, el 37360). La unidad reproduce la 610 492-1 en el estado de cuando fué estacionada en Erstfeld. El modelo es similar a otros anteriormente producidos por la marca, con la misma motorización y decoder mfx, con sonidos variados y realistas.

Motor	DCM 5 polos	Descodificador	6090 mfx
UIC	Co'Co'	Ejes con tracción	3
Aros de adherencia	4	Transmisión	Cascada de engranajes
Construcción	Metal/metal	Peso	627 gr

La reproducción es bastante ajustada, con varias excepciones:



La mas evidente, los limpiaparabrisas están incorrectamente situados en la parte superior del parabrisas (modelo Märklin arriba a la izquierda), cuando el modelo real, después de su remodelación, (arriba en el centro) los sitúa en la inferior. Es cierto que la 11492 original los tenía en la parte superior, como puede verse en la foto de arriba. El modelo de Hag (arriba a la derecha) los reproduce en posición correcta, como apliques y no como resaltes del cristal. Así mismo, y a causa de lo anterior, la barra que atraviesa el testero justo debajo de los cristales en el modelo de Märklin es continua, mientras que en el modelo real está dispuesta en 3 tramos. De nuevo Hag lo reproduce con exactitud. Ambos errores tienen solución, pero suponen un trabajo delicado de corrección: Los cristales pueden ser cortados e invertidos 180°, y la barra puede ser cortada y situada en orificios que hay que taladrar. Sólo para manitas.

Entre el borde del techo y los laterales pintados de azul aparece una línea roja continuación de los testeros, que no existe en la unidad real, donde el azul llega hasta el borde del techo. El modelo de HAG es correcto en este sentido.

Como se puede ver en la foto de la derecha, el escudo de Erstfeld, aunque bien reproducido, está simplemente tampografiado, cuando en el modelo real es una pieza independiente que presenta bastante relieve. A nuestra marca no le hubiese costado demasiado reproducirlo como un aplique, tanto más en cuanto el resto de las Ae 6/6 Märklin los tiene en relieve, en la parte central.

En el modelo real los pantógrafos son negros (o ennegrecidos por el uso). El acabado plateado de los del modelo H0 resta realismo.

La plataforma que recorre el testero es bastante mas gruesa que en la realidad, como puede verse en las fotos de arriba. El modelo de Hag presenta el mismo fallo.

Otras objeciones que podemos poner al modelo son ya clásicas en Märklin: Los cristales son demasiado gruesos, y no se adjuntan las piezas para convertir los testeros en más realistas, tapando las grandísimas aberturas en el frontal que querríamos presentar con sus enganches y mangueras originales, a costa de quitar el enganche NEM. Otras marcas los incluyen en todos sus modelos.

Otra crítica que se le puede hacer al modelo, ya comentada en varios foros, es relativa al control de calidad: Muchos ejemplares llegan con piezas rotas o torcidas, denotando poco cuidado en la producción y el embalaje. (el 80% de las máquinas tenía roto el conector blanco UIC). Mi ejemplar tenía torcidos los dos asideros en los frontales, y las citadas barras bajo los parabrisas venía fuera de su sitio. Las dos cosas tuvieron un rápido arreglo, pero quizás nos dan una pista de como Märklin está rebajando costos ...

En fin, un modelo muy atractivo por su librea Cargo, con buenas posibilidades de revalorización dada su tirada limitada, y con las mismas características de rodadura y funciones que modelos anteriores, y mucho mas económico que su contrapartida de Hag.

Nota: Después de la redacción original de este artículo hemos podido comprobar que Los defectos de los limpiaparabrisas y la línea roja fueron subsanados en el siguiente modelo de la Ae610 Cargo, el 37360.

Texto y fotografía del modelo Märklin propiedad del autor.

Gerardo Rivero Roel

San Fernando, Cádiz, octubre 2007, última actualización noviembre 2014.

Märklin es una marca registrada de Gebr. Märklin & Cie. GmbH.

Prohibida la copia, edición o reproducción de esta página sin permiso expreso de su autor.

