

SBB SCHNELLZUGLOKOMOTIVE A 3/5 603-649

Bei der Verstaatlichung der grossen Privatbahnen im Jahre 1902 übernahmen die Schweizerischen Bundesbahnen SBB ein in grossen Losen beschafften Schnellzugstyp der Jura-Simplon-Bahn JS mit der Achsfolge 2'C und dreiachsigem Tender der sich ausgezeichnet bewährt hatte.

Um die Bewährung von Heissdampf- und Mehrzylinderbetriebes zu ermitteln, wurden probeweise je zwei Lokomotiven mit Drillings- und Vierzylinderanordnung bestellt. Anschliessend erfolgte ab 1910 die Auslieferung der Serie mit den Betriebsnummern 603 - 649, wobei die letzte 1915 in Dienst genommen wurde. Das Leistungsprogramm sah die Beförderung eines Zuges mit 350 t Anhängengewicht bei anhaltender Steigung von 10 Promille mit 50 km/h Geschwindigkeit vor, was einer Leistung von 1500 PS bei über 8 t Zugkraft entsprach.

Sie wurden bis zum Ende des zweiten Weltkrieges in allen Diensten verwendet und nur durch den Abschluss der Elektrifikation des Gesamtnetzes der SBB zur Ausrangierung frei. Der ganze noch verbliebene Bestand wurde 1946 an die Holländischen Staatsbahnen NS verkauft. Dadurch wurde leider kein einziges Exemplar dieser formschönen Lok der Nachwelt erhalten.

Technische Daten

Heissdampf-Vierzylinder-Verbundmaschine

Achsfolge	2'C h4v	Heizfläche total	203 m ²
Triebrad-Durchmesser	1'780 mm	Rostfläche	2,8 m ²
Achsstand ohne Tender	4'350 mm	Kesseldruck	14 Atü
mit Tender	8'650 mm	Gewicht leer	81,7 t
Länge über Puffer	18'740 mm	dienstbereit	114,8 t
Zylinder-Durchmesser, Hochdruck	425 mm	Adhäsionsgewicht	48 t
Zylinder-Durchmesser, Niederdruck	630 mm	Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Kolbenhub	660 mm	Baujahr Prototypen	1907
Hersteller:	SLM	Baujahre Serien	1910 - 1915

ZERTIFIKAT

Die LEMACO-Modelle in Spur O, Massstab 1 : 45

Neue Super-Modelle der Lemaco-Modellbauer. In präziser Handarbeit ausschliesslich aus Messing hergestellt und bis ins kleinste Detail dem grossen Vorbild aus über 1'300 einzelnen Teilen nachgebaut, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

Technische Daten

Länge über Puffer inkl. Tender	424 mm	Gewicht	2'340 g
Stromaufnahme bei 12 V unbelastet	110-130 mA	Mindestradius	1'800 mm

Folgende Versionen wurden gebaut

Kat.-Nr O-076	SBB A 3/5 634 aus den Serien 617-649, grau-schwarz	1 - 18	18 Exemplare 2005
Kat.-Nr O-076/1	SBB A 3/5 624 aus den Serien 617-649, schwarz	1 - 32	32 Exemplare 2005

- Komplette Führerstandseinrichtung inkl. Beleuchtung, bewegliche Türen
- Rauchkammertüre zum Öffnen, voll detaillierte Rauchkammer
- Kugelgelagerte und gefederte Treibachsen
- Radreifen aus Stahl
- Federpuffer
- Freilaufantrieb durch Faulhaber 3042 Präzisionsmotor Gleichstrom 12 - 14 V
- Motor abschaltbar, ermöglicht Beleuchtung des stehenden Modells
- Vorbildgetreue Nachbildung der Innensteuerung mit Kropfachse, sowie des Bremsgestänges
- Halbautomatische Kurzkupplung zwischen Lok und Tender
- Konstante, fahrtrichtungsabhängige Spitzen- und Rückbeleuchtung
- Massstäbliche Sicherheits-Schraubenkupplungen
- Vorbereitet für den Digitalbetrieb
- Zusätzliches Gewicht für die Rauchkammer, 1 Satz einfache Schraubenkupplungen, 1 Schüreisen, rote Zugschlusscheiben und Warnungspfeile (nur Nr 624) liegen bei

LOCOMOTIVE POUR TRAINS DIRECTS A 3/5 603-649 DES CFF

Lors de la nationalisation des grandes compagnies privées de chemin de fer en 1902, les chemins de fer fédéraux (CFF) nouvellement créés reprirent, entre autres, un type de locomotive de la compagnie du Jura-Simplon JS pour trains directs. Il s'agissait du type 2'C (A 3/5) à tender séparé à trois essieux, commandé en plusieurs grandes séries et qui avait donné entière satisfaction.

Afin de tester l'efficacité d'une locomotive à surchauffe et à plusieurs cylindres, les CFF commandèrent une machine "compound" à trois et une à quatre cylindres. De 1910 à 1915, ces deux prototypes furent suivis par la série principale A 3/5 Nos 603 à 649. Le cahier des charges prévoyait la traction d'un train de 350 t sur une montée continue de 10 o/oo à 50 km/h, soit l'équivalent d'une puissance de 1500 CV et d'une force de traction supérieure à 8 t.

Jusqu'à la fin de la deuxième guerre mondiale, ces locomotives furent utilisées pour tous les types de trains. Elles perdirent cependant leur raison d'être après l'électrification de la quasi totalité du réseau CFF. En 1946, l'effectif restant fut vendu aux chemins de fer néerlandais. De ce fait, aucun exemplaire de cette belle série n'a malheureusement pu être conservé.

Données techniques

Disposition des essieux	2'C h4v	Surface totale de chauffe	203 m2
Diamètre des roues motrices	1'780 mm	Surface de grille	2,8 m2
Ecartement des essieux extrêmes:		Pression de la chaudière	14 Atü
sans tender	4'350 mm	Poids à vide	81,7 t
avec tender	8'650 mm	Poids en service	114,8 t
Diamètre hors tampons	18'740 mm	Poids adhérent	48 t
Diamètre des cylindres (haute pression)	425 mm	Vitesse maximale	100 km/h
Diamètre des cylindres (basse pression)	630 mm	Année de construction prototypes	1907
Course du piston	660 mm	Années de construction des séries	1910-1915
Constructeur	SLM		

CERTIFICAT

Les modèles LEMACO en écartement O, à l'échelle 1:45

De nouveaux bijoux des ateliers LEMACO. Ces modèles en laiton, de fabrication artisanale, sont composés de plus de 1'300 pièces, soigneusement peints et munis d'inscriptions conformes. Chaque modèle est daté et numéroté individuellement.

Données techniques

Longueur hors tampons	424 mm	Poids	2'340 g
Consommation à 12 V sans charge	110-130 mA	Rayon minimal	1'800 mm

La production comprend les versions suivantes

No cat. O-076	CFF A 3/5 634 des séries 617 - 649, gris-noir	1 - 18	18 exemplaires 2005
No cat. O-076/1	CFF A 3/5 624 des séries 617 - 649, noir	1 - 32	32 exemplaires 2005

- Abri avec aménagement intérieur et éclairage, portes fonctionnelles
- Boîte à fumée détaillée avec porte ouvrante
- Essieux sur ressorts et roulements à billes
- Bandages en inox
- Tampons à ressorts
- Moteur de précision Faulhaber 3042 courant continu 12 - 14V, entraînement libre
- Moteur avec interrupteur, permettant l'éclairage du modèle à l'arrêt
- Reproduction fidèle de la distribution intérieure avec essieu coudé, ainsi que de la tringlerie de frein
- Eclairage constant bidirectionnel avant et arrière 1,5V,
- Tender avec portes fonctionnelles, éclairage constant 1,5 V avec interrupteur
- Attelage semi-automatique entre loco et tender
- Attelages à vis de sécurité fidèlement reproduits
- Préparées pour la digitalisation
- Lest supplémentaire (à ajouter dans la boîte à fumée), 1 jeu d'attelages simples, 1 ringard, disques rouges de fin de convoi et flèches de sécurité (no 624 seulement) sont annexés