

# SBB Personenzuglokomotiven Ae 3/6<sup>III</sup> 10261 - 10271

Obwohl die mit den Ae 3/5 gemachten Erfahrungen im allgemeinen positiv waren, liess doch das Fahrverhalten dieser Maschinen zu wünschen übrig. Dies war denn auch einer der Gründe der die SBB dazu bewogen, eine Serie von 10 sowohl im mechanischen wie auch im elektrischen Teil praktisch identischen Maschinen zu bestellen. Die wichtigste Änderung bestand im Ersatz einer Laufachse durch ein Laufdrehgestell unter dem Führerstand I. Durch dieses erhoffte man einen ruhigeren Lauf zu erzielen, was jedoch schliesslich nur bedingt der Fall war. Wenn auch der Versuch den Lauf der Maschinen zu verbessern eher enttäuschend ausfiel, so bewiesen jedoch die Anwendung von Zwillingsmotoren in Verbindung mit dem Westinghouse Einzelachsantrieb die Richtigkeit der von den Erbauern gewählten Lösung. Anfänglich waren die Lokomotiven mit Ausgleichshebeln zwischen den Treibachsen, sowie zwischen der 3. Treibachse und der Adams-Laufachse ausgerüstet. Später wurde dieser letztere jedoch entfernt.

1939/40 diente die Nummer 10264 der BBC als Versuchsträger indem an dieser Einheit ein Scheibenantrieb eingebaut und erprobt wurde. Die erfolgreich verlaufenen Versuche führten denn auch zum Einsatz dieses Antriebes auf den 1944 in Betrieb genommenen Ae 4/4 der BLS. Die Ae 3/6<sup>III</sup> waren hauptsächlich im Personenzugdienst eingesetzt, teilweise jedoch auch vor Güterzügen. Im Depot Bern beheimatet, erstreckte sich ihr Einsatzgebiet from Wallis bis in den Jura, und von Basel bis Thun.

Nachdem die Nummer 10261 im Jahre 1968 bei Grandvaux in einem schweren Zusammenstoss zerstört wurde, begann 1970 die sukzessive Ausmusterung und Verschrottung dieser eher bescheidenen und trotzdem markanten Lokomotivserie.

Die 10264 ist der Nachwelt als historische Lok der SBB erhalten geblieben und wird im Depot Lausanne von Mitgliedern einer Interessengemeinschaft gepflegt und befindet sich in vorzüglichem Zustand.

## Technische Daten

Achsfolge	2' Co 1'	Reibungsgewicht	55,0 t
Länge über Puffer	13'700 mm	Anzahl Fahrmotoren	3 x 2
Totaler Achsstand	10'600 mm	Stundenleistung	1'800 PS
Treibraddurchmesser	1'610 mm	Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Laufraddurchmesser	950 mm	Inbetriebnahme	1925-1926
Dienstgewicht	89,4 t		

## ZERTIFIKAT

### Die LEMACO-Modelle in Spur N - Massstab 1 : 160

Weitere Supermodelle der Lemaco-Modellbauer. In feinsten Handarbeit ausschliesslich aus Messing hergestellt, fein lackiert und vorbildgetreu beschriftet, aus über 200 Teilen zusammengesetzt.

## Technische Daten

Länge über Puffer	86.2 mm
Gewicht	88 g
Stromaufnahme bei 12 V unbelastet	75 mA
Mindestradius	222 mm

### Folgende Versionen werden hergestellt:

<b>Kat. No N-014</b>	SBB Ae 3/6 <sup>III</sup> 10265, Ablieferungszustand, braun	1 - 225	225 Exemplare April 1998
<b>Kat. No N-014/1</b>	SBB Ae 3/6 <sup>III</sup> 10262, grün	1 - 250	250 Exemplare April 1998
<b>Kat. No N-014/a</b>	SBB Ae 3/6 <sup>III</sup> 10264, braun, historische Lok	1 - 150	150 Exemplare September 1998
<b>Kat. No N-014/1a</b>	SBB Ae 3/6 <sup>III</sup> 10268, grün, 4 Türen	1 - 175	175 Exemplare September 1998

Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert

- Antrieb aller 3 Treibachsen
- Radreifen aus Neusilber sorgen für ausgezeichnete Reibung und zuverlässige Stromaufnahme
- Faulhaber F1219 Präzisions-Gleichstrommotor 12 V
- Eine sorgfältig ausgewuchtete Schwungmasse verleiht dem Modell einen für die Spur N ungewöhnlichen Auslauf
- Fahrtrichtungsabhängige Spitzenbeleuchtung
- Voll detailliertes Dach
- Umschaltbar auf Oberleitung (dazu Gehäuse abnehmen)
- N-Standardkupplung, Nachbildung der SBB-Schraubenkupplung sowie 3 Laufradsätze mit 0.6 mm Spurkränzen für die Vitrine oder für den Einsatz auf perfektem Gleismaterial beiliegend

# Locomotives Ae 3/6<sup>III</sup> 10261 - 10271 des CFF

Bien que les expériences faites avec les Ae 3/5 furent positives en général, le roulement de ces machines conçues trop courtes, laissait à désirer. Ce comportement peu apprécié des mécaniciens et trop coûteux à l'entretien, fut une des raisons qui a poussé les CFF à passer commande pour 10 locomotives électriquement et mécaniquement presque identiques aux Ae 3/5. La différence la plus marquante fut le remplacement d'un des deux essieux-porteurs par un bogie à deux essieux-porteurs sous la cabine I. Cette modification était sensée améliorer le roulement, mais ce ne fut que partiellement le cas. Malgré le fait que l'adjonction du bogie n'ait pas apporté les résultats espérés, l'ensemble des performances de ces machines fut néanmoins plus que remarquable et confirma l'exactitude de la conception choisie par les constructeurs. Celle-ci consistait en une transmission Westinghouse à ressorts, entraînée par deux moteurs montés en dessus de chaque essieu. Au début, ces unités furent équipées de balanciers compensateurs entre les essieux-moteurs, ainsi qu'entre le 3<sup>ème</sup> essieu-moteur et l'essieu-porteur Adams. Ce troisième fut supprimé après quelque temps.

En 1939/40 le numéro 10264 servit comme banc d'essai aux ateliers BBC pour tester leur nouvelle transmission à disques flexibles. Les essais furent couronnés d'un tel succès que les futures Ae 4/4 du BLS en furent dotées avec la réussite que l'on sait. Les Ae 3/6<sup>III</sup> furent attribuées surtout au trafic léger de voyageurs, mais on les remarqua également à la tête de convois de marchandises. Affectées au dépôt de Berne, leur rayon d'action s'étendit du Valais jusqu'au Jura et de Bâle jusqu'à Thoune.

Après l'accident près de Grandvaux en 1968, où la 10261 fut détruite, la radiation successive de ces unités plutôt modestes et en même temps remarquables commença en 1970.

La 10264 est la seule machine conservée et affectée au dépôt de Lausanne en tant que loc historique des CFF, elle est soignée par une équipe d'enthousiastes et elle peut se vanter d'une excellente santé.

## Données techniques

Disposition des essieux	2' Co 1'	Poids adhérent	55,0 t
Longueur hors tampons	13'700 mm	Nombre de moteurs	3 x 2
Empattement total	10'600 mm	Puissance unihoraire	1'800 PS
Diamètre des roues motrices	1'610 mm	Vitesse max. autorisée	90 km/h
Diamètre des roues porteuses	950 mm	Mise en service	1925-1926
Poids en service	89,4 t		

## CERTIFICAT

### Les modèles LEMACO en écartement N, à l'échelle 1 : 160

De nouveaux bijoux des ateliers LEMACO. Ces modèles en laiton, de fabrication artisanale, sont composés de plus de 200 pièces, finement peints et munis d'inscriptions conformes. Chaque modèle est daté et numéroté individuellement.

## Données techniques

Longueur hors tampons	86.2 mm
Poids	88 g
Consommation à 12V sans charge	75 mA
Rayon minimal	222 mm

### La production comprend les versions suivantes:

<b>No cat. N-014</b>	CFF Ae 3/6 <sup>III</sup> 10265, état d'origine, brun	1 - 225	225 exemplaires avril 1998
<b>No cat. N-014/1</b>	CFF Ae 3/6 <sup>III</sup> 10262, 2 portes, vert	1 - 250	250 exemplaires avril 1998
<b>No cat. N-014/a</b>	CFF Ae 3/6 <sup>III</sup> 10264, loc historique, brun	1 - 150	150 exemplaires septembre 1998
<b>No cat. N-014/1a</b>	CFF Ae 3/6 <sup>III</sup> 10268, 4 portes, vert	1 - 175	175 exemplaires septembre 1998

- Entraînement des trois essieux-moteurs
- Moteur de précision Faulhaber F1219 12 V courant continu
- Un volant d'inertie soigneusement équilibré confère au modèle une excellente qualité de roulement
- Eclairage bidirectionnel
- Toit fidèlement détaillé
- Commutateur pour prise de courant par la caténaire (ôter la caisse)
- Attelage standard N. Reproduction de l'attelage à vis, ainsi que 3 essieux-porteurs à boudins réduits pour la vitrine ou pour l'utilisation sur du matériel de voie parfait, sont annexés