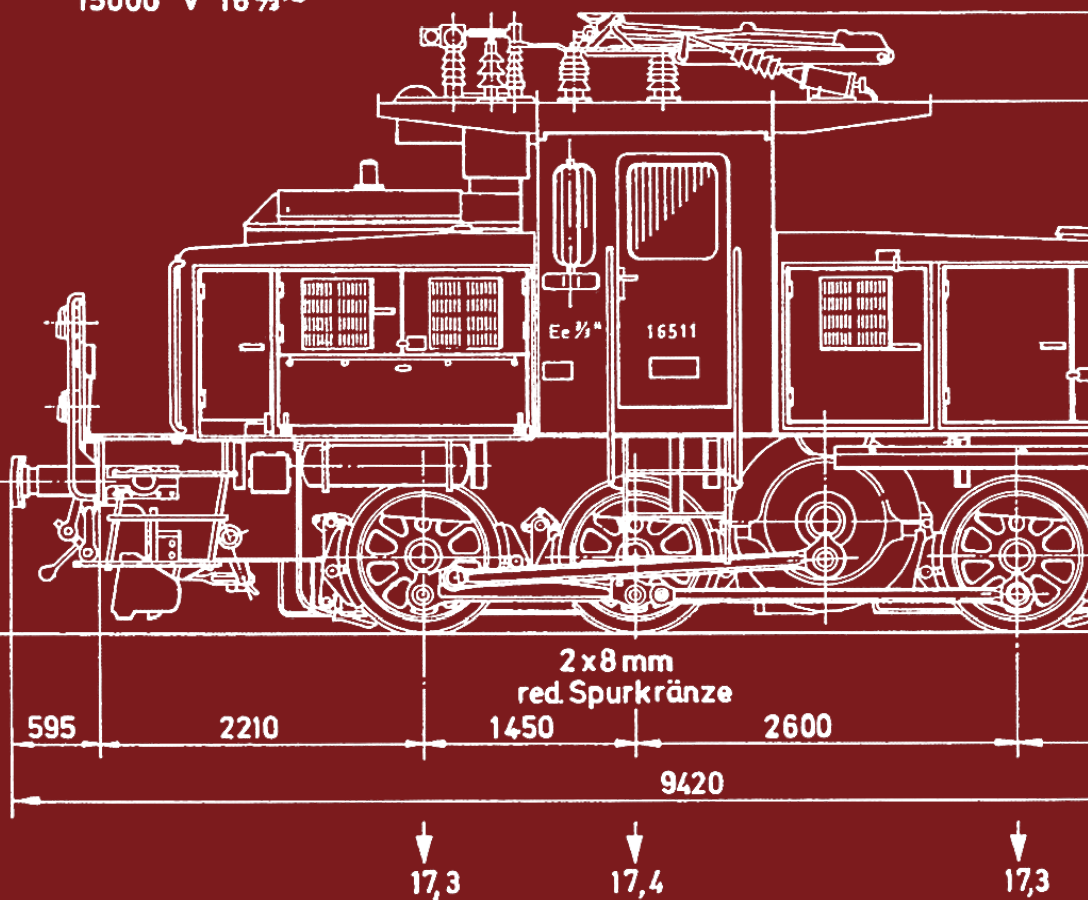




Bild: SBB Historic

16511–16519

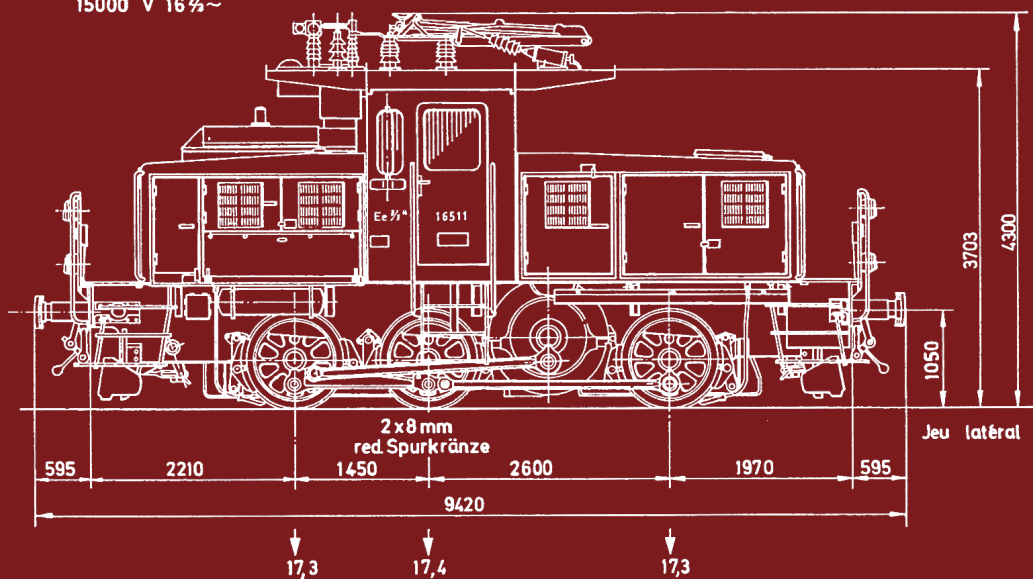
25000 V 50 ~
15000 V 16 2/3 ~



Ee 3/3^{II}

16511–16519

25000 V 50 ~
15000 V 16 2/3 ~



ARWICO

PIKO

Die Ee 3/3 II 16511–16519

Das Vorbild:

Die Elektrolokomotiven Ee 3/3 II der SBB entsprechen bezüglich ihrer Optik und im mechanischen Teil den weit verbreiteten Ee 3/3, sind aber Zweisystem-Lokomotiven 15 kV/25 kV. 1957 und 1958 wurden sechs Vorserienlokomotiven in drei verschiedenen Ausführungen an die SBB geliefert. Die Hersteller BBC, MFO und SAAS steuerten je eine Variante bei. Die mechanischen Teile wurden von der SLM in Winterthur gebaut.

Nachdem 1957 der westliche Teil des Bahnhofs SBB in Basel und die Strecke auf der französischen Seite (Elsässerbahn) mit 25 kV in Betrieb gingen, kamen die 16501–16504 dort zum Einsatz. Mangels Zweifrequenzlokomotiven für die Überfuhr von Güterzügen zwischen den Bahnhöfen St. Louis–Basel SBB–Muttentz RB, bestellte die SNCF neun Lokomotiven mit den Nummern C 20151 bis C 20159.

Nachdem 1970 leistungsfähigere Lokomotiven den Dienst übernahmen, verkaufte die SNCF, zwischen 1971 und 1972, ihre neun Lokomotiven an die SBB. Diese wurden an den SBB-Normen angepasst und erhielten die Bezeichnung Ee 3/3 II 16511 bis 16519. Entfernt wurden die seitlichen Werkzeugkästen und die stirnseitigen Kupplungsplatten. Die SNCF-Puffer blieben bis zirka 1975 und wurden dann durch runde SBB-Puffer ersetzt.

Der französische Stromabnehmer vom Typ Faiveley blieb bis zirka 1986. (Ausser die 16519, welche bereits 1972 einen BBC ES2500 erhielt).

Später kamen noch eine Regenrinne über den Führerhausfenstern, einen Regenablauf, einen Erdungsstangenkasten und einen Vorbau samt Funkantenne dazu. Die ursprünglichen Bremsleitungen wurden nach UIC-Norm aufgerüstet.

In den 1980er Jahren wurden die Lok auf Thyristor-Technik umgebaut. Am längeren Aufbau wurden Lamellenlüfter angebracht und der Luftbehälter entfernt. Zudem wurden die Handgriffe auf den Rangierbühnen umgebaut. In den letzten Betriebsjahren tauschte man die runden SBB-Puffer durch Hochleistungspuffer.

Eingesetzt wurden die Lokomotiven öfter in Doppeltraktion und waren u. a. in Lausanne P, Lausanne-Denges Brig, Bern, Thun, Biel, Vallorbe, Delémont und Basel.

Zwischen 2004 und 2011 wurden alle Loks ausrangiert, ausser die 16515, welche 2020 durch den Verein «TEAM C-20155» erworben und teils in den SNCF-Ursprungszustand zurückgebaut wurde.

Weitere Informationen unter: www.c-20155.ch

L'original :

Les locomotives électriques Ee 3/3 II des CFF correspondent, en termes d'apparence et de mécanique, aux Ee 3/3, mais sont des locomotives bicourant 15 kV/25 kV. En 1957 et 1958, six locomotives de présérie ont été livrées aux CFF en trois versions différentes. Les constructeurs BBC, MFO et SAAS ont chacun fourni une variante. Les pièces mécaniques ont été construites par SLM à Winterthur.

En 1957 après la mise en service en 25 kV de la partie ouest de la gare CFF de Bâle et de la ligne direction l'Alsace, les locomotives 16501 à 16504 y ont été affectées. Faute de locomotives bifréquences pour le transfert des trains de marchandises entre les gares de St. Louis, Bâle CFF et Muttentz RB, la SNCF a commandé neuf locomotives C 20151 à C 20159.

Après la mise en service de locomotives plus performantes en 1970, la SNCF a vendu ses neuf locomotives aux CFF entre 1971 et 1972. Celles-ci ont été adaptées aux normes CFF et ont reçu les désignations Ee 3/3 II 16511 à 16519. Les coffres à outils latéraux et les plaques d'attelage frontales ont été supprimés. Les tampons SNCF sont restés en place jusqu'en 1975, puis remplacé par des tampons CFF ronds.

Le pantographe français de type Faiveley est resté en place jusqu'en 1986 (à l'exception de la 16519 qui a reçu un BBC ES2500 dès 1972).



Bild: SBB Historic

PIKO EXPERT

NK

**Neuheit
Nouveauté**

**Exklusiv
Schweiz**



SBB Elektrische Rangierlok Ee 3/3 II 16514, rotbraun

Ep. IV

PluX22



05.97580 **DC** 3 2

05.97582 **DCC** 3 2

05.97583 **AC** 3 2

Locomotive de manœuvre électrique CFF Ee 3/3 II 16514. rouge-oxyde

Ep. IV

PluX22



05.97580 **DC** 3 2

05.97582 **DCC** 3 2

05.97583 **AC** 3 2

Plus tard, une gouttière a été ajoutée au-dessus des fenêtres de la cabine de conduite, ainsi qu'un système d'évacuation des eaux de pluie, une caisse de mise à la terre et une plaque avec antenne radio. Les conduites de frein d'origines ont été retirées et mises aux normes UIC.

Dans les années 1980, les locomotives ont été équipées de la technologie à thyristors. Des ventilations à lamelles ont été installées sur la capot long allongée et le réservoir d'air a été retiré. De plus, les poignées sur les plates-formes de manœuvre ont été modifiées. Au cours des dernières années d'exploitation, les tampons ronds CFF ont été remplacés par des tampons hp.

Souvent en double tractions et ont notamment circulé à Lausanne P, Lausanne-Denges Brigue, Berne, Thoune, Bienne, Vallorbe, Delémont et Bâle.

Entre 2004 et 2011, toutes les locomotives ont été mises hors service, à l'exception de la 16515, qui a été acquise en 2020 par l'association « TEAM C-20155 » et partiellement restaurée dans son état d'origine SNCF.

Pour plus d'informations, consultez : www.c-20155.ch

Das Modell von PIKO

- Komplette Neukonstruktion
- Chassis aus Metall für optimale Zugkraft
- Alle drei Achsen angetrieben
- Mit SNCF-Stromabnehmer und Puffern.
- Innenliegende, seitliche Miofilter-Lüfter
- Mit Luftbehälter und ursprünglichen Bremschläuchen
- Abgewinkelte Handgriffe an den Rangierbühnen
- Mit Fahnenhalter und Dachblech mit Antenne.
- Neukonstruierter Stromabnehmer vom Typ Faiveley
- Vorbildgerechte Frontbeleuchtung
- Führerhaus- und Führerpultbeleuchtung
- Lupenreine Beschriftung
- Feine Speichenräder, Trittstufen, Handgriffe, Flaggenhalter und Kupplungsplatte
- Filigrane Blindwelle, Bremszylinder und separatem Tachoantrieb
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstandsbeleuchtung
- Bremschläuche und Kupplungshaken zum Aufrüsten liegen bei
- Pluxx22-Schnittstelle
- LüP: 108 mm



- Conception entièrement nouvelle.
- Châssis en métal pour une traction optimale.
- Trois essieux moteurs.
- Avec pantographe et tampons SNCF.
- Ventilateurs Miofilter latéraux intégrés
- Réservoir d'air et flexibles de frein d'origine
- Poignées coudées sur les plates-formes de manœuvre
- Avec porte-drapeau et avec antenne sur le toit.
- Pantographe de type Faiveley de conception nouvelle
- Éclairage fidèle à l'original
- Éclairage de la cabine de conduite et du pupitre de commande (commutable uniquement en mode numérique)
- Marquage soigné
- Roues à rayons finement reproduites, marchepieds, poignées, porte-drapeau et plaque d'attelage
- Embiellage filigrane, cylindre de frein et entraînement séparé du tachymètre
- Flexibles de frein et crochets d'attelage inclus pour vitrine
- Interface Pluxx22
- LHT : 108 mm