



CFF B 3/4 1369

noir

N-027/1

CFF B 3/4 1369

Prototype

Les locomotives à vapeur surchauffée B 3/4 1301 – 1369 des CFF

A partir de 1885, la majorité des chemins de fer privés suisses utilisèrent des locomotives du type B 3/4 (disposition des essieux 1C). Durant des décennies, ce fut la catégorie de locomotives la plus répandue en Suisse, en tête de tous les types de trains. Initialement conçues pour tracter des trains directs sur des lignes à profil accidenté, elles se virent peu à peu confier des services voyageurs et marchandises légers ou mi-lourds. Leurs caractéristiques bien adaptées à ce genre d'utilisation les firent particulièrement appréciées par le personnel roulant. A l'époque, peu de pays employèrent en service autant de locomotives du type 1C que la Suisse. L'adoption d'un bissel avant, outre les qualités de guidage propre à ce dispositif pour les machines peu rapides, présentait un avantage de coût par rapport au bogie à deux essieux.

La série des locomotives B 3/4 1301 – 1369 fut l'apogée du développement des locomotives à disposition d'essieux 1C, en même temps que le début de son déclin. Parmi les derniers développements propres à ce type, l'essieu porteur avant combiné avec le premier essieu moteur pour former un bogie du type Helmolz-Winterthur favorisait l'inscription en courbe de ces machines. Premières machines à deux cylindres à vapeur surchauffée, elles prenaient la succession de la plus grande série de locomotives à vapeur de Suisse (147 unités): les B 3/4 à 3 cylindres compound du chemin de fer du Jura-Simplon.

Caractéristiques techniques

Longueur hors tampons y compris tender	16'275 mm	Timbre	12 hpz
Empattement total de la locomotive	6'400 mm	Puissance	1'050 cv
Diamètre des roues motrices	1'520 mm	Vitesse maximale en service	75 km/h
Poids en service y compris tender	95.2 t	Mise en service	1916
Disposition des essieux	1C		

Esthétiquement, la série des 1300 ne le cède en rien aux autres locomotives à vapeur issues de la fabrique de locomotives et machines SLM à Winterthur, fournisseur attitré des CFF: bien proportionnées, dépouillées, gracieuses, on retrouve là les qualités propres aux machines suisses. Quatre types de tenders différents, tous à 3 essieux et de même capacité, assurèrent le ravitaillement en eau et en combustible de ces locomotives. Un nouveau type de tender fut construit spécialement pour les 3 dernières unités de la série. La machine N° 1369 (SLM N° 2559) construite en 1916, fut radiée déjà en 1938, suite à la crise économique et aux progrès rapides de l'électrification en Suisse. La machine N° 1367 (SLM N° 2557), construite également en 1916, échappa fort heureusement à la démolition et appartient désormais au parc des locomotives historiques des CFF. Lors de sa réfection, l'enveloppe de chaudière fut repeinte en gris-bleu, conformément à la livrée d'origine.

Modèle à l'échelle N, 1 : 160

Ce modèle de collection des ateliers Lematec reproduit fidèlement son prototype jusque dans les moindres détails.

Fabriqué artisanalement en laiton, il se compose de plus de trois cent cinquante pièces. Une plaque gravée, apposée sur le châssis, indique l'année de fabrication et le numéro de série, attestant l'authenticité du modèle.

Caractéristiques techniques du modèle

- Longueur hors tampons y compris tender : 104 mm
- Consommation sans charge sous 12 V : 30 mA
- Poids y compris tender : 71 g
- Rayon de courbure minimum : 329 mm
- Abri avec aménagement intérieur
- Bandages en acier inoxydable
- Entraînement par un moteur Faulhaber de précision à courant continu 12 V avec volant d'inertie
- Prise de courant sur les roues motrices de la locomotive et sur toutes les roues du tender
- Pour la vitrine seulement : tiges de pistons à monter par l'amateur

CFF B 3/4 1369

