




Befestigungsschraube  
für Mittelschleifkontakt  
Securing screw for centre collector shoe  
Vis de fixation pour frotteurs centraux

Ausführung für Wechselstrombetrieb  
A.C. operation  
fonctionnement en courant alternatif

Für ganz vorbildentsprechende Garnituren empfehlen wir Ihnen besonders unsere Kurzkupplung.

For example, the following train compositions are true to prototype:

Pour des garnitures très réalistes nous recommandons particulièrement notre attelage court.

Bestellnummern für diverse Ersatzteile:		Order Nos. for various spare parts:	
		Références de quelques pièces de rechange:	
		Kohlebürsten Carbon brushes Balais de charbon	
85604	10026	89743	40003

Änderungen von Konstruktion und Ausführung vorbehalten.

We reserve the right to change the construction and design.

8043538-720

Nous nous réservons le droit de modifier la construction et le design.

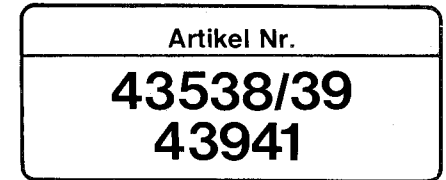
Für 10 ROCO-Coupons erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler ein kleines Geschenk.

In exchange for 10 ROCO-coupons you will receive a small present from your local ROCO stockist.

En échange de 10 coupons ROCO, vous recevrez un petit cadeau chez votre détaillant.



A-5033 SALZBURG, JAKOB-AUER-STRASSE 8  
Telefon (06 62) 20 9 61 Postfach 38



## Die SBB-Krokodile

In den Jahren 1920-22 beschafften die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) insgesamt 33 Lokomotiven des Typs Ce 6/8 II mit den Betriebsnummern 14251 - 14283 für den Schnell- und Personenzugdienst sowie den schweren Güterzugdienst auf der Gotthardstrecke.

Die Höchstgeschwindigkeit betrug 65 km/h. Gemäß Pflichtenheft sollte die Lok bei einer Steigung von 26 ‰ eine Last von 430 t bei einer konstanten Geschwindigkeit von 30 km/h befördern können.

Wegen ihres besonderen Aussehens und der für damalige Verhältnisse außerordentlichen Leistungsstärke wurden die Lokomotiven als „Krokodile“ bezeichnet und weltbekannt. Über 30 Jahre lang prägte diese Baureihe die elektrische Zugförderung auf der Gotthardlinie.

1944 - 1947 erhielten 13 Lokomotiven stärkere Triebmotoren und einen verstärkten Rahmen für eine Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h und einer Anhängelast von 520 t konstant 40 km/h und 26 ‰ Steigung auf den Gotthardsteilrampen. Die technische Bezeichnung lautete nun Be 6/8 II mit den Betriebsnummern 13251-59, 13261, 13263-65.

Mit Einsatz der modernen Ae 6/6-Lokomotiven (ROCO Art. 43535) wurden die Krokodile ab Mitte der fünfziger Jahre vermehrt ins Flachland verdrängt, wo sie zum Teil bis Mitte der siebziger Jahre ausgezeichnete Dienste leisteten. Herausragend sind die Leistungen bei der Förderung der schweren Kies-Blockzüge im Großraum Zürich bis zur Außerdienststellung.

Die Lokomotiven 14267, 14269 und 14274-83 wurden 1965 - 71 für den schweren Rangierdienst umgebaut. Die Lokomotive Ce 6/8 II 14267 stand bis Ende 1985 täglich im Rangierbahnhof Basel im Einsatz.

Einige Lokomotiven dieses Typs wurden nicht abgebrochen und werden der Nachwelt vorläufig erhalten bleiben:

Lok	Standort	
14253	Erstfeld	fahrtüchtige Museumslokomotive in ursprünglich braunem Zustand
(ex 13253)		
13254	Luzern	Verkehrshaus
13257	Attnang-P.	
14267	Chiasso	Club San-Gottardo
14270	Erstfeld	Lokomotivdenkmal
14276	Frankfurt	Historische Eisenbahn Frankfurt
14282	Frankfurt	Historische Eisenbahn Frankfurt

### Technische Daten der Lok 14253

Inbetriebnahme	1920
Umgebaut	1947, 1976
Max. Zugkraft	294 kN
Höchstgeschwindigkeit	65 km/h (zeitweise 75 km/h)
Dienstmasse	126 t
Länge über Puffer	19,46 m
Anzahl Fahrmotoren	4

## The SBB Crocodile

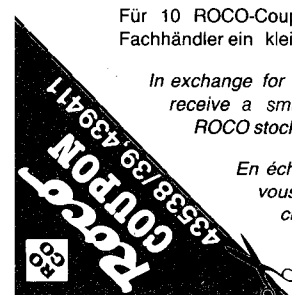
During the years 1920 - 1922 the Swiss Federal Railways (SSB) produced 33 locomotives type Ce 6/8 II (nos. 14251 - 14283) for express and general passenger as well as for heavy freight service on the Gotthard route. The maximum speed of these locomotives was 65 km/h; the specifications called for the ability to maintain constant 30 km/h speed while pulling 430 tons over a 26 ‰ grade.

On account of their unusual appearance and their great power these locomotives were called "crocodiles" and became known throughout the world. They were pacesetters for more than 30 years of electric traction on the Gotthard line.

Between 1944 - 1947, 13 locomotives were equipped with more powerful motors and heavier frames to achieve a higher top speed of 75 km/h and the ability to maintain a constant 40 km/h while pulling 520 tons over 26 ‰ grade on the Gotthard approaches. Their technical designation was changed to Be 6/8 II (nos. 13251 - 59, 13261, 13263 - 65).

Starting in the mid-fifties as a result of the introduction of the modern Ae 6/6 locomotives (ROCO cat. no. 43535) the crocodiles were relegated more and more to service on level routes where they gave excellent service until the mid-seventies. Especially remarkable was their performance while hauling heavy gravel uni-trains in the Zurich area until their final retirement.

Locomotives 14267, 14269 and 14274-83 were rebuilt during 1965 - 71 for use in heavy shunting service. Lo-



locomotive Ce 6/8 II no. 14267 saw daily service in the Basel shunt yards until the end of 1985. Some of the locomotives of this class were not broken up and remain available for posterity:

locomotive no.	location	operationally serviceable museums loc in original brown livery
14253	Erstfeld (Switzerland)	operationally serviceable museums loc in original brown livery
13254	Lucerne (Switzerland)	Traffic museum ("Verkehrshaus")
13257	Attnang-P. (Austria)	
14267	Chiasso	Club San-Gottardo
14276	Frankfurt	Historical Railway Frankfurt
14282	Frankfurt (West Germany)	Historical Railway Frankfurt

#### Technical data for locomotive no. 14253

First service	1920
Rebuilt	1947, 1976
Maximum tractive effort	294 kN
Max. speed	65 km/h (intermittent 75 km/h)
Service weight	126 tons
Length overall	19,46 meters
Number of drive motors	4

## Les "Crocodiles" des CFF

Au fil des années 1920 à 1922 les Chemins de Fer Fédéraux suisses (SBB-CFF-FFS) commandaient en tout 33 machines du type Ce 6/8 II et les immatriculaient comme locomotives no. 14251 à 14283; affectées à la ligne du Gothard elles s'y chargeaient de la traction de toutes les catégories de trains voyageurs, surtout des rapides ainsi que de celle des trains lourds de marchandises.

La vitesse maximale autorisée était limitée à 65 km/h. Le cahier des charges demanda à la locomotive la traction à vitesse onstante de 30 km/h d'une charge remorquée de 430 t en rampe de 26 %.

Grâce à leurs lignes caractéristiques et surtout à cause de leur puissance énorme et absolument inhabituelle à l'époque elles s'acquiescent rapidement le surnom "les Crocodiles" et une excellente réputation dans le monde entier. Pendant plus de 30 années les machines de cette série caractérisaient la traction électrique sur les voies de la ligne du Gothard.

Au fil des années 1944 à 1947 un lot de 13 machines fut muni de moteurs de traction plus puissants après renforcement correspondant des châssis en vue de porter la vitesse maximale à 75 km/h et d'augmenter à la fois la charge remorquée à 520 t et la vitesse constante correspondante en rampe 26 % du Gothard à 40 km/h. Ces modifications valaient ensuite à ces machines la définition comme type Be 6/8 II et l'immatriculation comme locomotives 13251 à 13259, 13261 et 13263 à 13265.

Par l'arrivée des locomotives modernes du type Ae 6/6 (modèle ROCO, réf. 43535) au Gothard au milieu des années cinquante, les Crocodiles se virent de plus en plus mutées de leur ligne traditionnelle aux lignes de plaine où un bon nombre d'entre elles rendait encore d'excellents services jusqu'au milieu des années soixante-dix. Etaient particulièrement remarquables les performances impressionnantes de ces machines lors de la traction des trains-bloc lourds de cailloux dans les entourages de Zurich qu'elles assuraient jusqu'à leur réforme définitive.

Quant aux locomotives 14267, 14269 et 14274 à 14283, elles furent transformées au fil des années 1965 à 1971 et chargées ensuite des services lourds de triage et à la butte. C'est ainsi que la locomotive Ce 6/8 II 14267 remplissait encore fin 1985 ses devoirs quotidiens à la grande gare de triage de Bâle.

Quelques unes de ces locomotives ne furent pas ferrillées mais conservées (partiellement en bon état de marche) et seront ainsi transmises à la postérité:

no de locomotive	maintenant domiciliée à	par/en quel état
14253 (ancienne 13253)	Erstfeld	conservée en bon état de marche comme locomotive historique, fut remise dans son état d'origine à livrée brune lors de sa grande révision générale la plus récente.
13254	Lucerne	musée suisse des transports
13257	Attnag-Puchheim (Autriche)	fut échangée contre une Crocodile autrichienne, conservée en bon état de marche.
14267	Chiasso	Club Tessinois "San Gottardo"
14270	Erstfeld	érigée comme monument historique de la traction au Gothard
14276	Frankfort (Allemagne)	conservée en bon état de marche par le club "chemins de fer historiques" à Francfort
14282	Frankfort (Allemagne)	conservée en bon état de marche par le club "chemins de fer historiques" à Francfort

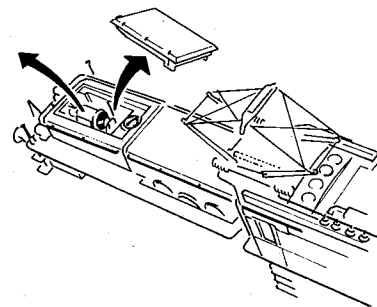
#### Caractéristiques techniques de la locomotive 14253

Première mise en service	1920
Grandes révisions générales avec transformations techniques	1947 et 1976
Effort de traction maximal	294 kN
Vitesse maximale autorisée	65 km/h (entre 1947 et 1976: 75 km/h)
Poids en ordre de marche	126 t
Longueur hors tampons	19,460 mm
Nombre de moteurs de traction	4

#### Lämpchenwechsel:

#### Bulb changing:

#### Replacement des lampes:



#### Haftreifenwechsel, Reinigung der Radstromkontakte:

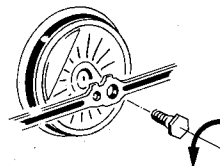
Haftreifen mit Nadel oder feinem Schraubenzieher abheben und vorsichtig zwischen Rad und Kuppelstange herausziehen

#### Changing traction tyres, cleaning of wheel contacts:

Lift off traction tyres using a needle or small screw driver, and remove them between wheel and connecting rod.

#### Changement des bandages, nettoyage des frotteurs de roues:

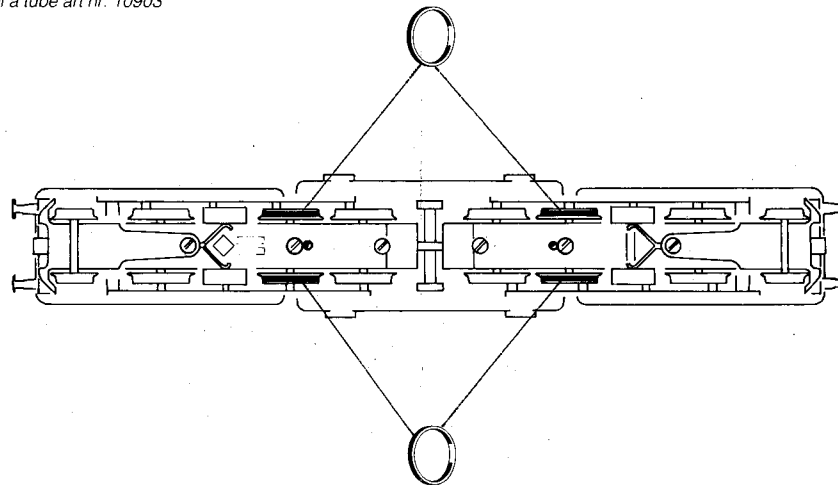
soulever les bandages d'adhérence à l'aide d'une aiguille ou d'un petit tournevis et enlever entre la roue et la bielle d'accouplement.

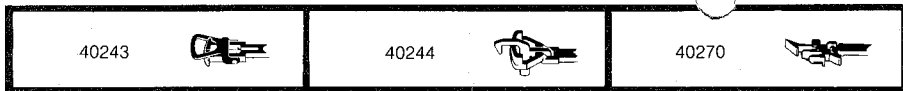


Steckschlüssel Art. Nr. 10903

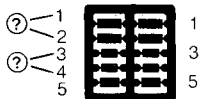
box-spanner art nr. 10903

clef à tube art nr. 10903

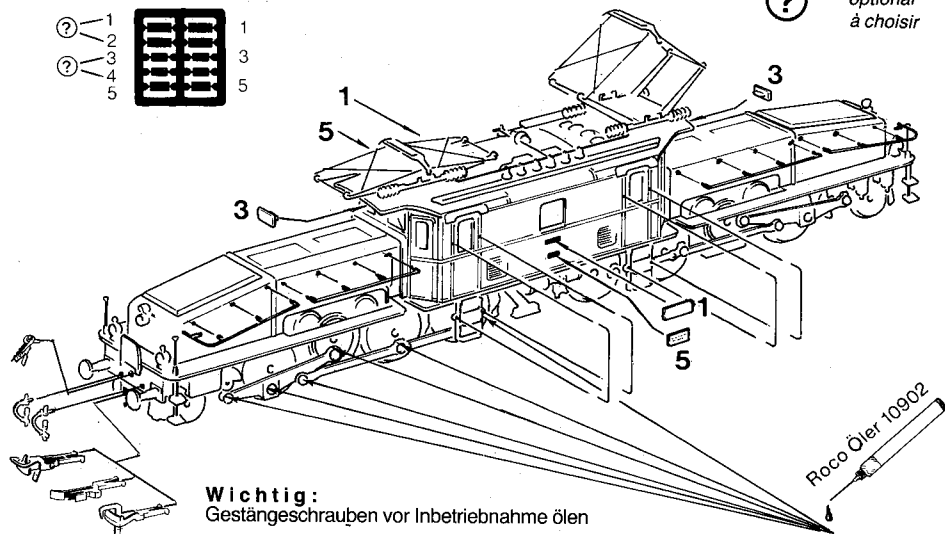




43539      43538



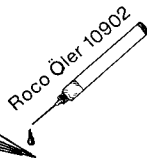
wahlweise  
optional  
à choisir



**Wichtig:**  
Gestängeschrauben vor Inbetriebnahme ölen

**Important:**  
Lubricate screws of brake-gear before placing in service

**Important:**  
Lubrifier les vis de transmission rigide avant mettre en service



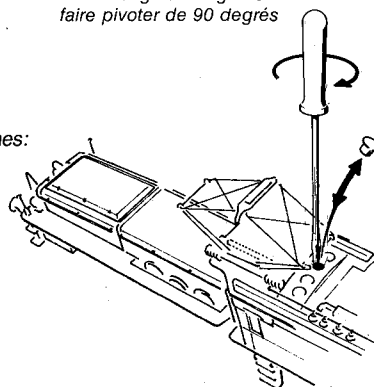
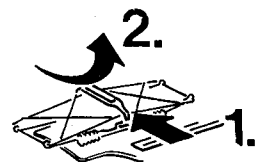
**Oberleitungsbetrieb:**

**Overhead current supply:**

um 90° drehen  
turn through 90 degrees  
faire pivoter de 90 degrés

**Fonctionnement sur caténaire:**

Stromabnehmer heben.  
raising pantographs:  
Comment lever les pantographes:



Schienenbetrieb  
Track power supply  
actionnement par les rails

Oberleitungsbetrieb  
Overhead Power Supply  
fonctionnement par fil aérien

Werkseitige Einstellung: Schienenbetrieb

Factory switched for track operation  
Position au départ d'usine: actionnement par les rails

**Wartung und Pflege:**

**Mittelgehäuse («Maschinenhaus») abnehmen :**

erforderlich bei Kohlebürsten- bzw. Motorwechsel, Schmierung und Abnahme der Vorbauten.

**Service and maintenance:**

**Soins et entretien:**

**Remove control cabin:**

required when changing motor or motor brushes, when performing lubrication and when removing superstructure extensions

**Enlever la caisse-engine:**

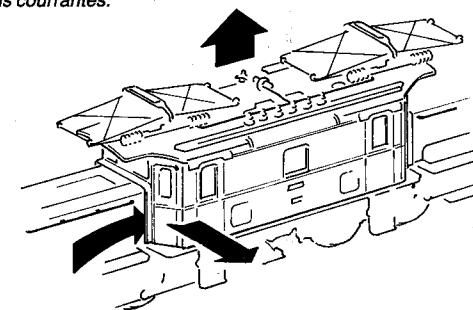
Opération nécessaire en cas d'un échange des balais ou du moteur, en cas des travaux d'entretien (graissage) et de dépose des capots des trucks moteur.

**1.**

Griffstangen aushängen.

Take off grip handles

décrocher les mains courantes.



**Vorbauten («Vorhaus») abnehmen :**

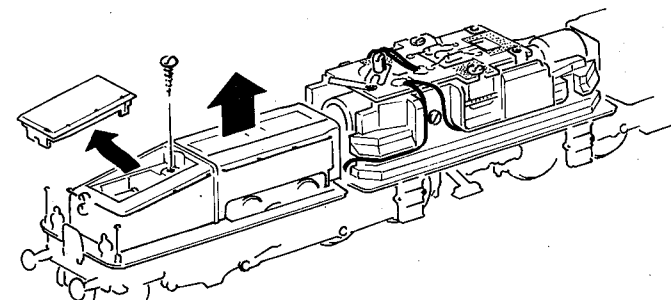
erforderlich bei Schmierung, Kohlebürsten- bzw. Motorwechsel.

**Remove motor cover:**

required when performing lubrication or changing motor brushes or motor

**Enlever l'avant-caisse:**

Opération nécessaire en cas des travaux d'entretien (graissage, échange des balais ou du moteur).



### Schmierung:

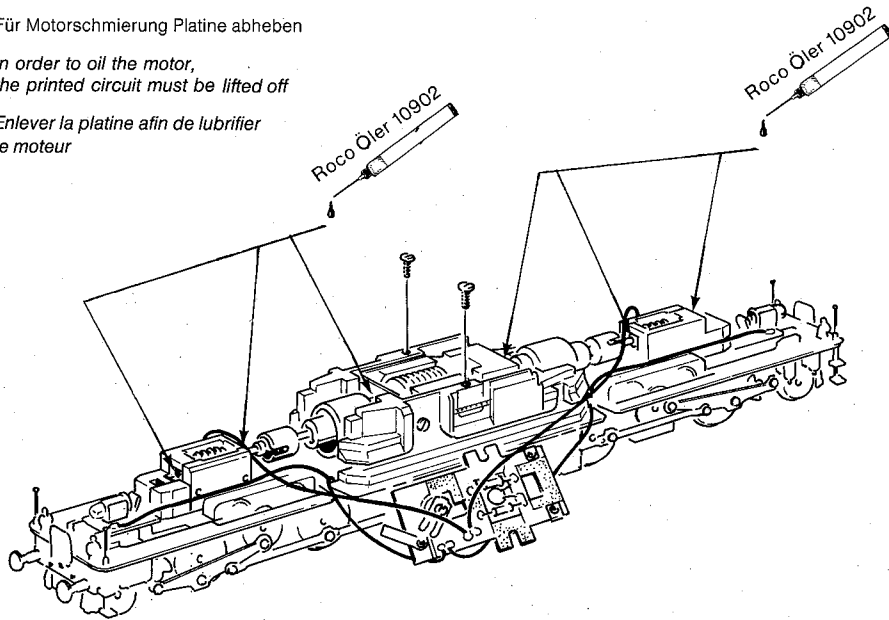
Für Motorschmierung Platine abheben

In order to oil the motor,  
the printed circuit must be lifted off

Enlever la platine afin de lubrifier  
le moteur

### Lubrication:

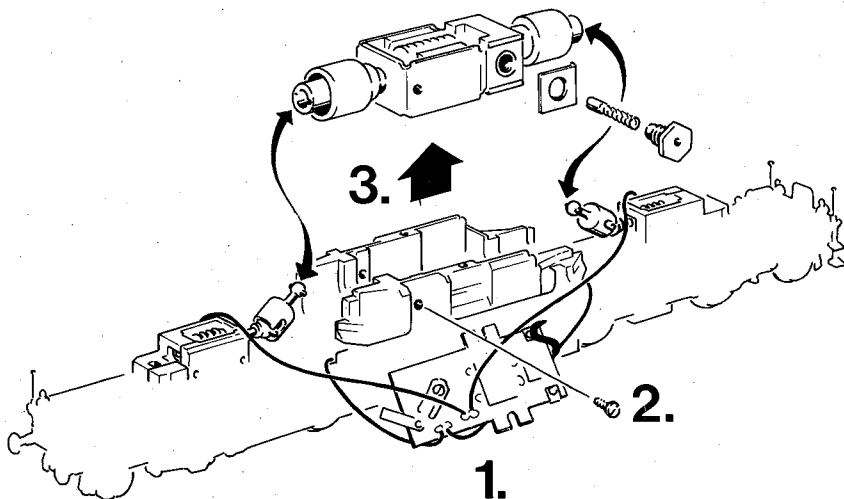
Graissage:



### Kohlebürstenwechsel:

### Carbon Brush Changing:

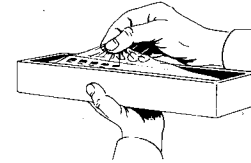
Echange des balais:



### Vor Inbetriebnahme bitte beachten:

#### Verpackung:

Fahrzeug mit Folie herausheben



**Kleinster befahrbarer Radius: 358 mm**

(R2 des ROCO-Gleissystems)

Wir empfehlen eine kurze Einlaufzeit.

**Kleinster befahrbarer Radius: 358 mm**

(R2 des ROCO-Gleissystems)

Beachten Sie bitte, daß nur bei sauberen Schienen ein einwandfreier Lauf der Lokomotive gewährleistet ist. Hierzu empfehlen wir unseren ROCO-Clean-Schienenreinigungswagen (46400).

#### Achtung!

Nicht unter Strom eingeleiten, da Verletzungsgefahr durch Gestänge.

#### Attention!

Do not put on the rails while under current – risk to damage by the rodding.

#### Attention!

Ne pas mettre sur les rails quand au circuit – danger d'endommagement par la transmission rigide.

#### Steckteile, Austauschkupplungen:

Für Vitrinenmodell Leitersteckzapfen auf 2 mm kürzen und bis auf Anschlag einschieben.

when used as display model, shorten ladder support pins to 2 mm and insert to stop

En case que le modèle ne circulera que sur des très grands rayons ou restera exposé en vitrine: Raccourcir les ergots des échelles à une longueur de 2 mm et les insérer jusqu'à la butée.

Achtung: Leitern müssen unbedingt senkrecht stehen!

NOTE: ladders must be absolutely vertical

**Attention:** Il est indispensable que les échelles restent en position absolument verticale!

### Before use kindly note the following:

### Lire attentivement ce qui suit avant de mettre le modèle en service:

#### Packing:

Remove vehicle from box using the transparent paper

#### Emballage:

sortir la locomotive à l'aide du film transparent

**Minimum track radius: 358 mm**

(R2 of ROCO track system)

**Rayon minimum de circulation: 358 mm**

(R2 du système des voies ROCO)

We recommend a short running-in period.

Nous recommandons un court temps de rodage.

**Minimum track radius: 358 mm**

(R2 of ROCO track system)

**Rayon minimum de circulation: 358 mm**

(R2 du système des voies ROCO)

Please note the following: only clean and well cared-for tracks assure good running qualities of your locomotive. The ROCO-Clean track cleaning wagon (46400) produces real track cleaning results.

Remarque: un fonctionnement parfait des locomotives ne peut s'obtenir que lorsque la voie est propre. Pour ce faire, nous vous conseillons vivement d'utiliser le Wagon-Nettoyeur-ROCO (46400).

#### Extra parts, exchange couplings:

Pièces de finition, attelages de rechange:

