

Fiche technique de la Ge 4/6 355 RhB

Lors de l'électrification des lignes RhB en Engadine, à partir de 1913, les locomotives Ge 2/4 201-107 ainsi que Ge 4/6 301 et 302 étaient équipées de moteurs à répulsion, système Deri. La mise en service des locomotives Ge 4/6 351 et 352, construites par la fabrique de machines Oerlikon et équipées de moteurs monophasés, marqua l'avènement de l'équipement électrique classique pour les véhicules-moteurs alimentés en courant alternatif. Au vu des bonnes expériences faites avec des deux locomotives, trois autres exemplaires Nos 353-355, développant une puissance plus élevée, furent mis en service en 1914. La transmission mécanique de l'effort des deux moteurs de traction s'effectuait au moyen d'une bielle inclinée qui agissait, par l'intermédiaire d'un faux essieu, sur les essieux couplés. Les deux essieux porteurs étaient du type bissel.

Données techniques :

- Disposition des essieux 1-D-1
- Longueur tampons compris 11'100 mm
- Empattement total 8'200 mm
- Diamètre des roues motrices 1'070 mm
- Diamètre des roues porteuses 710 mm
- Poids en service 59 t
- Poids adhérent 44 t
- Puissance uni-horaire 760 CV
- Vitesse maximum 55 km/h
- Constructeurs SLM Winterthur/MFO Oerlikon

La locomotive 355 a été exposée à l'Exposition nationale à Berne en 1914. Elle fut utilisée avec succès sur tout le réseau principal RhB jusqu'au moment où elle fut remplacée par la nouvelle génération des Ge 4/4 et Ge 6/6.

Le modèle LEMACO à l'échelle Om

NO DE CATALOGUE Om-001

Le modèle tout en laiton, finement détaillé, est composé de plus de 1'000 pièces assemblées à la main. La peinture et les inscriptions sont rendues fidèlement. Toutes les dimensions sont strictement reproduites à l'échelle 1 : 45

L'entraînement s'effectue par le biais du faux essieu, par engrenage entièrement sous carter. Le modèle est équipé d'un moteur Canon/Maxon.

Les essieux étant isolés pour le système deux rails, la prise de courant s'effectue par les quatre essieux moteurs. Le modèle est également commutable sur la ligne de contact. Bandages en acier inoxydable, cabine de conduite avec aménagement intérieur et portes amovibles, pantographes très finement détaillés, roues motrices suspendues. Rayon minimum 1200 mm sur voie de 22,2 mm d'écartement. Des attelages interchangeables permettant de rouler tampons serrés sont joints au modèle.

La série comprend 65 exemplaires tous numérotés et datés.

RhB - Oldtimer Ge 4/6 Nr. 355

Die Prototypen für die Elektrifizierung der Linien im Engadin der Rhätischen Bahn, die Ge 2/4 201-207 sowie die Ge 4/6 301 und 302, waren mit Repulsionsmotoren System "Deri" ausgerüstet worden. Mit den Ge 4/6 351 und 352 von der Maschinenfabrik Oerlikon, welche Einphasen-Serien-Motoren erhielten, wurde die klassische elektrische Ausrüstung für Wechselstrom-Triebfahrzeuge gefunden. Gestützt auf die guten Erfahrungen mit diesen beiden Lokomotiven wurden 1913 drei weitere Maschinen dieses Typs mit erhöhter Leistung in Betriebe genommen. Mechanisch erfolgte der Antrieb von zwei Fahrmotoren mit einer Schrägstange auf die Blindwelle zwischen der zweiten und dritten Triebachse, während die beiden Laufachsen als Bisselachsen konstruiert waren.

Technische Abmessungen und Daten:

-Achsfolge 1D1	
-Länge über Puffer	11.000 mm.
-Totaler Achsstand	8.200 mm.
-Triebrad Durchmesser	1.070 mm.
-Lauftrad Durchmesser	710 mm.
-Dienstgewicht	59 T.
-Adhäsionsgewicht	44 T.
-Stundenleistung total	760 PS.
-Höchstgeschwindigkeit	55 Km/Std.

Die Lok 355 war an der Landesausstellung in Bern ausgestellt. Eingesetzt auf dem ganzen Stammnetz der RhB bewährte sich dieser Typ vor allen Zügen bestens, bis er durch die neueste Generation der Ge 4/4 und Ge 4/6 verdrängt wurde.

Das Lemaco - Modell der Nenngrösse Om: KAT. Nr. Om-001

Das Messing-Modell besticht durch feinste Detaillierung und vorbildentsprechende Lackierung und Beschriftung, in Handarbeit aus über 1000 Teilen sorgfältig zusammengebaut. Sämtliche Abmessungen sind exakt im Massstab 1 : 45. Der Antrieb erfolgt über ein vollständig gekapseltes Getriebe auf die Blindwelle. Die Stromabnahme von den elektrisch isolierten Radsätzen des Zweileitersystems erfolgt über alle vier Triebachsen. Radreifen aus rostfreiem Stahl, Führerstand mit Inneneinrichtung und mit beweglichen Türen, feinst detaillierte Pantographen, alle Triebräder mit Blattfederung, Glockenanker-Motor*, Modell umschaltbar auf Oberleitung. Das Modell durchläuft einen Radius von 1200 mm auf 22,2 mm Om Geleise. Austauschkupplungen, damit vorbildgetreu gekuppelt werden kann, liegen der Lok bei. Die Auflage dieser einzeln numerierten und datierten Messing-Serie beträgt nur 65 Stück.

*CANON/MAXON

15.11.1986