

SNCF 150X

1942, Frankreich ist besetzt. Die ersten Exemplare der 693 Dreizylinder-Decapods BR 44 für schwere Güterzüge des deutschen Besetzers verlassen die Werke von Batignolles-Chatillon in Nantes, Cail in Denain, Le Crousot und Fives-Lille in Graffenstaden, um so schnell wie möglich das Netz der DRG zu erreichen. Im Moment der Befreiung Frankreichs befinden sich noch 226 Lokomotiven im Bau, werden sofort von der SNCF übernommen und unter der Bezeichnung 150X in Betrieb gesetzt. Zuerst trugen die Lokomotiven die für die DRG zwischen 1517 und 2025 vorgesehenen Nummern; dazu kamen noch 13 Exemplare aus dem Park der DRG, welche jedoch nie offiziell in das Inventar der SNCF übernommen wurden. Sie sind den Depots Audun-le-Roman, Conflans-Jarny, Metz-Frescaty, Sarreguemines und Thionville der Region Est und Hirson, Lens und Valenciennes der Region Nord zugeteilt. Zum Befördern von schweren Erz- und Kohlenzügen eingesetzt, ersetzten sie verschiedene Lokomotiven, welche die Kriegsjahre nur schlecht überstanden hatten. Da sie ursprünglich für den Einsatz in Deutschland vorgesehen waren, wurden sie für den Rechtsbetrieb ausgerichtet. Die ersten Exemplare wurden in Hirson bereits 1953 ausrangiert, nur sieben Jahre nach Inbetriebnahme. Mit der Ausbreitung der Elektrifikation von 25000 V im Nord-Osten werden mehr und mehr 150X aus dem Betrieb genommen, 1956 bleiben nur noch 93 Exemplare einsatzbereit, und 1958 sind im gesamten nur noch ungefähr 20 Lokomotiven gerade noch drei Depots zugeteilt: Audun-le-Roman, Lens und Thionville. Die beiden letzten Linien, welche von den 150X befahren wurden, sind Audun-le-Roman (Depotzuteilung) nach Villerupt (20 km) und Longwy nach Villerupt. Die verbleibenden 150X sind zum letzten Mal am 23. Juli 1965 (150X 29) und am 4. August 1965 (150X 145) aufgeheizt worden. Einige Tender des Typs 34X, der einzige Typ der den 150X angehängt wurde, sind nach Ausrangierung ihrer Lokomotive noch hinter den 140C der Region Est eingesetzt worden. Die Modelle von Lemaco stellen die Lokomotiven 150X 192 grün/schwarz und die 150X 31 mit Windleitblechen schwarz dar.

Technische Daten

Leergewicht	99.9 t (Lokomotive) / 28.6 t (Tender)
Dienstgewicht	109.8 t (Lokomotive) / 73.2 t (Tender)
Leistung am Zughaken	1'472 kW (2000 PS)
Kesselprüfung	16 bar
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Durchmesser Treibräder	1.40 m
Durchmesser Laufräder	0.85 m
Durchmesser Tenderräder	1.00 m

ZERTIFIKAT

Die LEMACO Modelle in Spur HO, Massstab 1:87

Weitere Top-Modelle unserer Modellbauer. In Ausführung und Detaillierung kaum noch zu übertreffen. Messing-Handarbeitsmodelle aus 1200 Einzelteilen gefertigt, fein lackiert und beschriftet.

Technische Daten

Länge über Puffer	260 mm	Gewicht	570 g
Stromaufnahme ohne Belastung bei 9-12V	100 - 200 mA	Min. Radius	600 mm

Folgende Stückzahlen wurden gebaut:

Kat. Nr. HO-029	SNCF 150X 192, grün/schwarz	1 - 110	110 Exemplare 1993
Kat. Nr. HO-029/1	SNCF 150X 31, mit Windleitblechen, schwarz	1 - 020	020 Exemplare 2000

Jedes Modell ist einzeln numeriert und datiert.

- Antrieb durch SAYAMA Gleichstrommotor mit eisenlosem Rotor 12-14 V und einer präzise ausbalancierten Schwungmasse
- Genaue Wiedergabe der Innensteuerung mit gekröpfter Treibachse
- Funktionierende Ausgleichshebel
- Gestänge und Radreifen aus Neusilber
- Federpuffer
- Auswechselbare Kupplungshaken für Märklin und Fleischmann
- Zur Präsentation des Modells in der Vitrine liegt jedem Modell ein zusätzliches, vorbildgetreues Lenkgestell bei

SNCF 150X

En 1942, la France est occupée. Les premiers des 693 exemplaires des Decapod à trois cylindres pour trains de marchandises lourds destinés à l'occupant allemand sortent des usines Batignolles-Chatillon à Nantes, Cail à Denain, Le Creusot, Fives-Lille à Graffenstaden pour rejoindre aussi vite que possible le réseau de la DRG. A la Libération, 226 locomotives, en cours d'achèvement, sont récupérées par la SNCF et mises en service sous l'appellation 150X, d'abord suivie du numéro DR prévu, numéro compris entre 1517 et 2025. Réceptionnées de fin 1945 au printemps 1948, ces 226 150X, devenues 150X 1 à 226, plus 13 prélevées sur le parc DR mais maintenues hors-inventaire, sont affectées à Audun-le-Roman, Conflans-Jarny, Metz-Frescaty, Sarreguemines et Thionville à l'Est, Hirson, Lens et Valenciennes au Nord. Utilisées à la traction des trains lourds de minerai, de coke et de houille, elles remplacèrent de nombreux engins ayant mal supporté les années de guerre. De par leur conception allemande, ces machines possédaient la conduite à droite. Les premiers exemplaires disparaissent déjà en 1953 à Hirson, sept ans seulement après leur mise en service. Le mouvement s'accélère avec l'extension de l'électrification en 25 kV dans le nord-est. En 1956, il ne reste plus que 93 150X en service et au début de 1958 seuls trois dépôts en comptent à leurs effectifs (Audun-le-Roman, Lens et Thionville) pour une vingtaine d'engins au total. Les deux dernières lignes sillonnées par les 150X d'Audun-le-Roman, leur dernier bastion, seront Audun-le-Roman - Villerupt (20 km) et Longwy - Villerupt. Les dernières 150X sont éteintes définitivement le 23 juillet (150X 29) et le 4 août 1965 (150X 145). Certains tenders 34X, le seul type accouplé aux 150X, ont été réutilisés derrière des 140C de l'Est après réforme de leur machine. Les modèles Lemaco représentent la 150X 192 vert/noir et la 150 X 31 avec écrans pare-fumée, en livrée noire.

Données techniques

Masse à vide	99.9 t (locomotive) / 28.6 t (tender)
Masse en charge	109.8 t (locomotive) / 73.2 t (tender)
Puissance au crochet	1'472 kW (2000 ch)
Timbre de la chaudière	16 bars
Vitesse limite	80 km/h
Diamètre des roues motrices	1.40 m
Diamètre des roues porteuses	0.85 m
Diamètre des roues du tender	1.00 m

CERTIFICAT

Les modèles LEMACO en écartement HO, à l'échelle 1:87

Ces modèles en laiton, de fabrication artisanale sont composés de plus de 1200 pièces. Ils se distinguent par leurs nombreux détails reproduits à l'échelle, finement peints et muni d'inscriptions conformes.

Données techniques:	Longueur hors tampons	260 mm
	Poids	570 g
	Rayon minimum	600 mm
	Consommation de courant (sans charge)	100 - 200 mA 9 - 12 V

La production comprend les versions suivantes:

Cat. no HO-029	SNCF 150X 192, vert/noir	1 - 110	110 exemplaires	1993
Cat. no HO-029/1	SNCF 150X 31 noir, avec écrans pare-fumée	1 - 20	20 exemplaires	2000

Chaque modèle est daté et numéroté individuellement.

- Entraînement par un micromoteur SAYAMA 12-14 V courant continu, rotor sans fer et un volant soigneusement balancé
- Reproduction fidèle de la distribution intérieure et de l'essieu moteur coudé
- Balanciers de compensation fonctionnels
- Embiellage et bandages en maillechort
- Tampons à ressorts
- Attelage-modèle avec crochet interchangeable pour les systèmes Märklin et Fleischmann
- Avec chaque exemplaire un bisset-modèle supplémentaire est fourni pour la présentation dans une vitrine