

Dieselelektrische Lokomotiven Bm 6/6 18501 - 18514 der SBB.

Obwohl in den frühen 50er Jahren die Elektrifizierung des SBB-Netzes praktisch abgeschlossen war, machte sich doch die Notwendigkeit bemerkbar, über fahrdrahtunabhängige Triebfahrzeuge verfügen zu können. Dies vor allem in Situationen in denen die Fahrleitungen durch Naturkatastrophen oder Unfälle Schäden erlitten, jedoch auch für den mittelschweren bis schweren Rangierdienst auf Ablaufbergen und nicht elektrifizierten Industriegleisen.

Die erste Lokomotive dieser Serie wurde 1954 abgeliefert. Sie verfügte über zwei in den Vorbauten untergebrachten Sechszylinder-Dieselmotoren mit einer Gesamtleistung von 1'700 PS. Jeder der einzeln oder gemeinsam betreibbaren Motoren war mit einem Gleichstromgenerator starr gekuppelt, der den nötigen Strom für die sechs Fahrmotoren lieferte. Diese übertrugen ihre Kraft mittels beidseitig angeordneter Zahnradgetriebe auf die Treibachsen. Die Generatoren werden auch für das Anwerfen der Dieselmotoren verwendet, wobei der dazu benötigte Strom von den Akkumulatorenbatterien geliefert wird. Der mechanische Teil stammt von SLM, die Dieselaggregate von Sulzer. Alle elektrischen Einrichtungen und Apparate wurden durch BBC und SAAS geliefert. Bis 1955 wurden vier dieser Einheiten in Dienst gestellt, gefolgt von zehn weiteren Maschinen in den Jahren 1960/61. Der markanteste Unterschied zwischen den beiden Serien ist die beträchtlich verbesserte Schalldämpfung die in der Folge auch auf den Lokomotiven der ersten Serie eingebaut wurde.

Technische Daten

| | | | |
|----------------------|-----------|--------------------------------|------------|
| Achsfolge | Co' Co' | Dienstgewicht | 106 t |
| Länge über Puffer | 17'000 mm | Stundenleistung am Rad | 1'300 PS |
| Totaler Achsstand | 12'900 mm | Stundenzugkraft " " | 19'000 kg |
| Drehzapfenabstand | 9'700 mm | Max. Anfahrzugkraft | 34'000 kg |
| Drehgestellachsstand | 3'800 mm | Nennleistung an der Motorwelle | 6 x 164 kW |
| Raddurchmesser | 1'040 mm | Höchstgeschwindigkeit | 75 km/h |

ZERTIFIKAT

Die LEMACO - Modelle in Spur HO - Massstab 1 : 87

Neue Supermodelle der Lemaco-Modellbauer. In präziser Handarbeit ausschliesslich aus Messing hergestellt und bis ins kleinste Detail dem grossen Vorbild aus über 700 Teilen nachgebaut, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln numeriert und datiert.

Technische Daten

| | | | |
|-------------------|--------|-----------------------------------|--------|
| Länge über Puffer | 195 mm | Stromaufnahme bei 12 V unbelastet | 120 mA |
| Gewicht | 405 g | Mindestradius | 540 mm |

Folgende Versionen wurden gebaut

| | | | |
|-------------------------|--|---------|--------------------|
| Kat.-Nr HO-078 | SBB Bm 6/6 18509 Zustand 60er Jahre, braun | 1 - 110 | 110 Exemplare 2000 |
| Kat.-Nr HO-078/1 | SBB Bm 6/6 18507, heutiger Zustand, rot | 1 - 090 | 090 Exemplare 2000 |

- Radreifen aus Neusilber sorgen für ausgezeichnete Reibung und Stromaufnahme
- Nachbildung bis ins kleinste Detail der Drehgestelle, Bremsgestänge und Räder
- Vorbildgetreue Wiedergabe der Führerstandseinrichtung
- Federpuffer
- Antrieb mit Faulhaber F 1331 Präzisions-Gleichstrommotor 12/14 V mit Schwungmassen verleiht dem Modell ein perfektes, dem Vorbild ebenbürtiges Fahrverhalten
- Alle Achsen angetrieben
- Fahrtrichtungsabhängige Konstantbeleuchtung 1,5 V, Führerstandsbeleuchtung
- Individuell angetriebene Kühlluftventilatoren
- Stromaufnahme über alle Räder
- Die Modelle sind mit je einer Modell-Schraubenkupplung und einem Märklin-Kupplungshaken ausgerüstet. Je eine weitere Schraubenkupplung und Märklin-Kupplungshaken, sowie zwei Fleischmann-Kupplungsbügel liegen bei

Les locomotives diesel-électriques Bm 6/6 18501 - 18514 des CFF

Alors que l'électrification du réseau CFF touchait à sa fin au début des années 50, la disponibilité de moyens de traction indépendants de la caténaire devenait une nécessité. D'une part il s'agissait de prévoir des solutions en cas d'avarie de la caténaire, due soit aux catastrophes naturelles, soit aux accidents éventuels. D'autre part, la pose de la caténaire dans les grandes gares de triage telles que Muttenz, Chiasso etc. n'était achevée que partiellement, ce qui accentuait encore le besoin pour des locomotives ayant recours à une autre forme de propulsion que l'électricité. Bien qu'un certain nombre de locomotives à vapeur étaient encore en service, il était évident que celles-ci ne représentaient pas la solution à long terme. Les CFF prirent alors la décision de commander quatre locomotives diesel-électriques de manœuvre Bm 6/6.

La première machine de cette série fut livrée aux CFF en 1954. Les locomotives disposent de deux moteurs diesel à six cylindres d'une puissance totale de 1'700 ch, installés dans les deux avant-corps de chaque coté de la cabine. Les moteurs, qui peuvent fonctionner individuellement ou ensemble selon la puissance demandée, sont chacun couplés mécaniquement à une génératrice fournissant le courant nécessaire aux moteurs de traction. Les génératrices sont également utilisées pour le démarrage des groupes diesel, le courant nécessaire provenant des accumulateurs.

La partie mécanique fut construite par SLM, les moteurs diesel par Sulzer. Les sociétés BBC et SAAS se partageaient la réalisation des installations électriques. L'année 1955 vit la mise en service de quatre unités, suivies de dix machines supplémentaires dans les années 1960/61. Les caissons d'insonorisation installés sur la toiture des machines de la deuxième série fut la différence la plus marquante entre les deux lots et les unités de la première série en furent également équipées par la suite.

Données techniques

| | | | |
|-----------------------------|-----------|---|------------|
| Disposition | Co' Co' | Poids en service | 106 t |
| Longueur hors tampons | 17'000 mm | Puissance unihoraire à la roue | 1'300 ch |
| Empattement total | 12'900 mm | Effort de traction unihoraire à la roue | 19'000 kg |
| Entraxe des pivots de bogie | 9'700 mm | Effort de traction au démarrage | 34'000 kg |
| Empattement du bogie | 3'800 mm | Puissance nominale à l'arbre | 6 x 164 kW |
| Diamètre des roues | 1'040 mm | Vitesse maximale | 75 km/h |

CERTIFICAT

Les modèles LEMACO en écartement HO, échelle 1 : 87

De nouveaux bijoux des ateliers LEMACO. Ces modèles en laiton, de fabrication artisanale, sont composés de plus de 700 pièces, détails dignes de l'écartement "O", soigneusement peints et munis d'inscriptions conformes. Chaque exemplaire est numéroté et daté individuellement.

Données techniques

| | | | |
|-----------------------|--------|---------------------------------|--------|
| Longueur hors tampons | 195 mm | Consommation à 12 V sans charge | 120 mA |
| Poids | 405 g | Rayon minimum | 540 mm |

La production comprend les versions suivantes

No cat. HO-078 CFF Bm 6/6 18509, état des années 60, brun1 - 110110 exemplaires 2000

No cat. HO-078/1 CFF Bm 6/6 18507, état actuel, rouge 1 - 090 090 exemplaires 2000

- Bandages en maillechort assurant une prise de courant et une adhérence excellentes
- Bogies, timonerie de freins et roues conformes à la réalité
- Reproduction fidèle de la cabine de conduite
- Tampons à ressorts
- Entraînement par moteur de précision Faulhaber 1331 avec volants d'inertie, courant continu 12/14 V assurant un roulement comparable à l'original
- Entraînement de tous les essieux
- Eclairage constant 1,5 V commuté selon le sens de marche et éclairage de la cabine de conduite
- Motorisation séparée des ventilateurs
- Prise de courant par toutes les roues
- 1 attelage à vis et 1 crochet Märklin montés sur les modèles, 1 attelage à vis et 1 crochet Märklin supplémentaires, ainsi que 2 crochets Fleischmann sont annexés