

Heissdampflokomotive B 3/4 1301 - 1369 der SBB

Dampflokomotiven des Typs B 3/4 , Achsfolge 1C, wurden seit 1885 für fast alle früheren privaten Hauptbahngesellschaften der Schweiz gebaut. Sie bildeten für Jahrzehnte das Rückgrat der helvetischen Traktion bei allen Zugsgattungen. Anfänglich als Schnellzuglokomotiven für schwierige Streckenprofile entwickelt, wanderten sie später in den weniger spektakulären Personen- und leichten bis mittleren Güterzugdienst ab. Hier fanden sie ein ihrer Bauart besser angepasstes Betätigungsfeld und wurden auch sehr als Arbeitspferde geschätzt. In kaum einem andern Land war die 1C Schlepptendermaschine so allgegenwärtig. Der Wert von führenden Laufachsen auch bei weniger schnellen Maschinen wurde schon früh erkannt, andererseits verzichtete man aus Sparsamkeit hier noch auf 2-achsige Drehgestelle.

Im speziellen die Lokomotiven der Reihe B 3/4 Nr. 1301- 1369 verkörperten Höhepunkt und Abschluss der 1C Entwicklung in der Schweiz. Als Weiterentwicklung wurde Laufachse und erste Triebachse zu einem Drehgestell kombiniert. Als erste Zwillinge-Heissdampfloks der SBB waren sie zugleich Nachfolger der grössten Dampflokserie der Schweiz, der B 3/4 der ehemaligen Jura-Simplonbahn (147 Stück) mit ihrem ungewöhnlichen Dreizylinder-Verbundtriebwerk, JS Reihe 231 u.f.

Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM in Winterthur als Hoflieferantin der SBB, gab der "1300er " Gattung einmal mehr das bekannt schöne Aussehen schweizerischer Dampflokomotiven. Ruhig, proportional, fast zierlich mit eher tief liegendem Kessel. Nicht weniger als 4 verschiedene Tenderbauarten, alle 3-achsig und mit gleichen Vorratsmengen, zierte den Hinterteil der Loks. Selbst für die letzten 3 Maschinen, zu denen unsere beiden Modellnummern gehören, wurde nochmals eine neue Bauart entwickelt.

Der „Eveningstar“ dieser populären Gattung, unsere Lok Nr. 1369 (SLM Nr. 2559) mit Baujahr 1916, wurde 1938 infolge Elektrifizierung und Wirtschaftskrise bereits ausgemustert.

Lok Nr. 1367 (SLM Nr. 2557), ebenfalls Baujahr 1916, entging dem Schneidbrenner und erfreut sich heute eines verlängerten Daseins als historische Lok der SBB. Dabei erhielt sie wieder die farbliche Gestaltung der Anfangszeit mit grau-blau gestrichenem Kesselblech.

Technische Daten der Loks Nr. 1367-1369 (letzte Serie)

Länge über Puffer	16'275 m	Zylinderdurchmesser	540 mm
Totaler Radstand der Lok	6'400 mm	Tender Wasservorrat	16.0 m3
Radstand der gekuppelten Achsen	3'900 mm	Kohlenvorrat	6.0 m3
Treibraddurchmesser	1'520 mm	Belastung bei 10 ‰ Steigung	
Dienstgewicht Lok und Tender	95.2 t	Personenzüge	350 t
Adhäsionsgewicht	46.2 t	Güterzüge	550 t
Triebachsdruk	15.4 t	Leistung	1'050 PS
Dampfdruck	12 atm	Zugkraft	8'300 kg
Rostfläche	2.3 m2	Höchstgeschwindigkeit	75 km/h
Heizfläche der Feuerbüchse	11.4 m2	Erbaut bei SLM 1905-1916	69 Stück
Ueberhitzerheizfläche	33.5 m2	Ausrangiert	1934- 1964
Totale Heizfläche	152.5 m2		

ZERTIFIKAT

Die beiden LEMACO Modelle in Spur HO Masstab 1:87

Neue Super-Modelle der Lemaco-Modellbauer. In präziser Handarbeit ausschliesslich aus Messing hergestellt und bis ins kleinste Detail dem grossen Vorbild aus über 500 Teilen nachgebaut, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

Technische Daten

Länge über Puffer inkl. Tender	190 mm	Stromaufnahme bei 12 V ohne Belastung	110 mA
Gewicht inkl. Tender	288 g	Mindestradius	540 mm

Fogende Versionen wurden gebaut

Kat.-Nr HO-079	SBB B 3/4 1367, Historische Lok, grau-blau/schwarz	1- 85	85 Exemplare 1999
Kat.-Nr HO-079/1	SBB B 3/4 1369, schwarz	1- 95	95 Exemplare 1999

- Führerhaus mit Inneneinrichtung, Türen zum Öffnen
- Voll detaillierte Rauchkammer, Türe zum Öffnen
- Gefederte Treibräder
- Radreifen und Treibstangen aus Neusilber
- Fahrtrichtungsabhängige Konstantbeleuchtung 1,5 V
- Federpuffer

- Antrieb durch Faulhaber 1319 Präzisions-Gleichstrommotor 12V mit Schwungmasse
- Modell-Schraubenkupplung, (Märklin- und Fleischmann -Austauschkupplungshaken liegen bei)
- Für die Vitrine liegen modellmässige Kolbenstangen bei

Les locomotives à surchauffe 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 1 C. Pendant des décennies elles furent les locomotives les plus répandues en Suisse et ceci devant toutes catégories de trains. Initialement conçues pour tracter des trains directs sur des lignes à profil accidenté, elles se virent peu à peu attribuées des services voyageurs et marchandises légers ou moyens. Leurs caractéristiques les rendant mieux adaptées à ce genre d'utilisation, elles furent très appréciées du personnel roulant. A l'époque, peu de pays eurent un tel nombre de locomotives du type 1 C en service comme la Suisse. L'avantage d'un bissel avant fut reconnu très tôt, tandis qu'on renonçait au bogie à deux essieux-porteurs pour des raisons de coût.

Ce fut surtout la série des locomotives B 3/4 1301 - 1369 qui représenta le point culminant et du même coup le déclin des 1 C en Suisse. L'évolution allait dans le sens d'un bissel avant relié au premier essieu-moteur formant ainsi une sorte de bogie. En tant que premières machines à deux cylindres et à surchauffe, elles furent les successeurs des B 3/4 à 3 cylindres compound du chemin de fer Jura-Simplon, la plus grande série de locomotives jamais produites en Suisse (147 unités).

La fabrique de locomotives et machines à Winterthur (SLM) dota les locomotives "1300" de l'apparence typiquement SLM, dont des proportions harmoniques, une position de la chaudière plutôt basse et une simplicité extérieure bien connue. Pas moins de quatre différents types de tenders, tous à 3 essieux et aux capacités identiques, leur furent associés. Un nouveau type de tender fut construit spécialement pour les 3 dernières unités de la série. Le prototype d'un des modèles Lemaco (la 1369) fut radié en 1938 suite à la crise mondiale et l'avance rapide de l'électrification en Suisse. Le numéro 1367 fut fort heureusement sauvé de la démolition et fait aujourd'hui partie des locomotives historiques des CFF. Lors de sa remise en état, elle reçut une enveloppe de chaudière peinte en gris-bleu pour restituer son aspect d'origine.

Données techniques des locomotives 1367-1369 (dernière série)

Longueur hors tampons	16'275 mm	Diamètre des cylindres	540 mm
Empattement total de la loc	6'400 mm	Capacités tender Eau	16.0 m3
Empattement des essieux couplés	3'900 mm	Charbon	6.0 m3
Diamètre des roues- motrices	1'520 mm	Charge max. en 10‰	
Poids en service y compris tender	95.2 t	Trains voyageurs	350 t
Poids d'adhérence	46.2 t	Trains marchandises	550 t
Charge par essieu-moteur	15.4 t	Puissance	1'050 PS
Timbre	12 atm	Effort de traction	8'300 kg
Surface de grille	2.3 m2	Vitesse max.	75 km/h
Surface de chauffe du foyer	11.4 m2	Construites chez SLM 1905-1916	69 unités
Surface de surchauffe	33.5 m2	Radiation	1934- 1964
Surface de chauffe totale	152.5 m2		

CERTIFICAT

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

De nouveaux bijoux des ateliers LEMACO. Ces modèles en laiton, de fabrication artisanale, sont composés de plus de 500 pièces, détails dignes de l'écartement "O", soigneusement peints et munis d'inscriptions conformes. Chaque modèle est daté et numéroté individuellement.

Données techniques

Longueur hors tampons y compris tender	190 mm	Consommation sans charge à 12 V	110 mA
Poids y compris tender	288 g	Rayon min.	540 mm

Les versions suivantes sont produites

Kat.-Nr HO-079	CFF B 3/4 1367, loc historique, gris/noir	1- 85	85 exemplaires 1999
Kat.-Nr HO-079/1	CFF B 3/4 1369, noir	1- 95	95 exemplaires 1999

- Abri avec aménagement intérieur, portes ouvrantes
- Boîte à fumée détaillée avec porte ouvrante
- Roues motrices reposant sur ressorts
- Bandages et bielles en maillechort
- Tampons à ressorts
- **Pour la vitrine seulement:** Tiges de pistons annexés
- Moteur de précision Faulhaber 1319, courant continu 12V avec volant d'inertie
- Eclairage constant bidirectionnel 1,5V
- Attelages modèles à vis, crochets échangeables Märklin et Fleischmann annexés