

TMR

Thermische Lokomotive Gmf 4/4 90

09.05.2025 Thibaud Pinna

TMR Gmf 4/4 90



TMR Gmf 4/4 90

- Lokomotive im März 2024 von Furrer+Frey erworben
- Einschränkende Bedingungen bei TMR :
 - Unteres Umgrenzungsprofil durch dritte Schiene zur Stromversorgung
 - Neigungen > 60‰ -> MG-Bremsen obligatorisch
 - Notwendigkeit, ein Diesel- oder Zweisystemfahrzeug umgehend zu beschaffen
- Verwendung für Infrastruktur nur zwischen Martigny und Vernayaz sowie zwischen Salvan und Le Châtelard-Grenze (Überfuhr auf Camion), also lediglich auf den Adhäsionsabschnitten
- Derzeit besitzt TMR nur ein Zweisystem-Triebfahrzeug vom Typ Xemh 4/4 (also mit Zahnrad- / Adhäsionsantrieb).



Zunächst ein wenig Geschichte... beginnend mit dem CFR 87-0023-9...

- Konstrukteur : FAUR (RO), «bosnische» Spurweite 760mm. Fabrikation zwischen 1967 und 1985 > 300 Einheiten. Auch in den Spurweiten 750, 785 et 1000mm.
- Rumänische Bezeichnung : L45H; Nr. : CFR 87-0023-9 (CFR = Rumänische Staatsbahn), Baujahr : 1969.
- Bau für zahlreiche Eisenbahnen in Rumänien, in Polen und in Ungarn.
- Seit dem Fall des Eisernen Vorhangs, Gebrauchverkäufe nach Deutschland, Frankreich, der Schweiz, Österreich, Italien, Serbien, Russland...



Zunächst ein wenig Geschichte... beginnend mit dem CFR 87-0023-9... bis zum Gmf 4/4 90

- Erworben und umgebaut von Tecsol AT im Jahre 2014 für Furrer+Frey
- Aufweitung der Spurweite auf 1000mm
- Anpassung der Kupplungen
- Remotorisierung und Einbau einer zeitgemässen Traktionssteuerung
- Hinzufügen einer Fernbedienung
- Hinzufügen von MG-Bremsen
- Hinzufügen einer Vakuumbremse
- Einsatz möglich auf allen Schweizer Meterspurnetzen (ausser TMR...)



Technische Daten

- Leermasse : 40t
- Motorisierung : Diesel, CAT C18 490kW; Hilfsb. 50 kW
- Übertragung : Hydrodynamisch (Lizenz) Voith
- Vmax selbstantreibend/geschleppt : 50/55 km/h
- Länge über alles : 12'000 mm
- Anfahrzugkraft: 90 kN
- Anhängelast auf 70‰ : 50 t
- Bremsen : hydrodynamisch, Druckluft 4 und 5 bar, Vakuum, Federspeicher, MG
- Traktionsrechner : Selectron
- Fernbedienung : LocControl 100

10 Jahre treue Dienste bei Furrer+Frey

- Im Dienst auf mehreren Schweizer Meterspurnetzen, aber auch in Frankreich (Mure), für Arbeitszüge.
- Möglichkeit des Anbringens einer +GF+ - Kupplung und der Mittelpuffertypen Zp1 sowie Zp2.
- Nach 10 Jahren Einsatz erwies sich eine Revision als unumgänglich.
- TMR war bereits am Anmieten der Lok interessiert, für das Absichern der zukünftigen Gleiserneuerungsarbeiten.
- Zunächst nahm F+F Kontakt zu TMR auf, um allfällig die DG aufarbeiten zu lassen.
- In Diskussionen wurde die Möglichkeit realistisch, die Lokomotive zu erwerben.



Der Lokomotivtyp L45H auf dem Mont-Blanc-Express, das ist eigentlich nichts Neues...

- Bereits bei der Gleiserneuerung auf den französischen Abschnitten im Jahre 2012 rollten ähnliche Lokomotiven.
- Die Nachrüstung mit Magnetschienenbremsen erwies sich als notwendig für die Steigungen in Adhäsion, die bis zu 90 % erreichen.



Aufarbeitung und Umbau bei und für TMR

- Aufarbeitung der Drehgestelle im Gang
 - Neue Radsatzwellen
 - Neue Räder und Radreifen
 - Neue Radsatz- und Getriebelager, Kegelräder, Getriebeachsen
 - Neue Gummi-Metalteile
- Anpassungen an die Scharfenbergkupplung, welche bei TMR verwendet wird
- Anpassungen an das untere Umgrenzungsprofil TMR (dritte Schiene)
 - Kraftstofftanks
 - Untergestell-Frontplatte, Bahnräumer
- Karrossierarbeiten und Oberflächenbeschichtung TMR
- Indienststellung ab Winter 2025-2026



Danke für Ihre Aufmerksamkeit

TMR

tmrsa.ch