

Die dieselektrischen Triebzüge

TEE SBB RAm 501 - 502 / TEE NS De 4 1001 - 1003 /

"Northlander" ONR 1980 - 1983

Zum Aufbau schneller internationaler Städteverbindungen nach dem zweiten Weltkrieg wurden von mehreren Bahnen im Rahmen des TEE-Konzeptes schnelle und komfortable Triebzüge angeschafft. Die SBB und die NS bestellten 1955 als Gemeinschaftswerk fünf vierteilige dieselektrische Triebzüge. Diese bestanden aus einem Maschinenwagen, einem Abteilwagen mit Seitengang, einem Speisewagen und einem Grossraum-Steuerwagen, wobei die letzteren drei mit Klimaanlage ausgerüstet waren.

Ab 1957 befuhren die Züge im TEE-Netz integrierte Strecken wie Zürich-Luxembourg-Bruxelles-Amsterdam, Amsterdam-Paris und ab 1964 Zürich-Basel-Paris und Zürich-München 1969. 1971 erlitt Nr 501 bei Aitrang einen schweren Unfall und musste teilweise an Ort und Stelle - abgebrochen werden. Die restlichen vier Züge wurden 1976 ausrangiert und 1977 an die Ontario Northland Railway in Kanada verkauft, wo sie nach verschiedenen technischen Anpassungen die Nummern 1980 - 1983 und einen blau-gelben Anstrich erhielten. Den Zügen war in Kanada jedoch kein grosser Erfolg beschieden und die Maschinenwagen wurden ab 1984 zurückgestellt und durch traditionelle Diesellokomotiven ersetzt. 1991/1992 wurde auch das Wagenmaterial ausrangiert. Der Verein TEE-CLASSICS beabsichtigt, die verbleibenden Wagen und Steuerwagen in die Schweiz zurückzubringen, aufzuarbeiten und wieder einsatzfähig zu machen. An diesem Projekt interessierte Sponsoren wenden sich direkt an TEE-CLASSICS, Postfach 9105, CH-8050 Zürich

Technische Daten

| | | | |
|----------------------------------|--------------|------------------------------|-----------|
| Gesamtlänge des Zuges | 98'060 mm | Nutzleistung des Hilfsmotors | 300 PS |
| Raddurchmesser des Triebwagens | 1'040 mm | Max. Anfahrzugkraft am Rad | 13'000 kg |
| Raddurchmesser der übrigen Wagen | 940 mm | Zugkraft am Rad bei 70 km/h | 5'700 kg |
| Anzahl elektrischer Triebmotoren | 4 | Leistung am Rad | 1'500 PS |
| Dienstgewicht | 228 t | Anzahl Sitzplätze | 114 |
| Max. Reibungsgewicht | 75 t | Restaurationsplätze | 32 |
| Nennleistung der Hauptmotoren | 2 x 1'000 PS | Max. Geschwindigkeit | 140 km/h |

ZERTIFIKAT

DIE LEMACO-MODELLE IN SPUR O - MASSSTAB 1 : 45

Neue Super-Modelle der Lemaco-Modellbauer. In präziser Handarbeit ausschliesslich aus Messing hergestellt und bis ins kleinste Detail dem grossen Vorbild aus über 2'600 Teilen nachgebaut, fein lackiert und beschriftet.

Technische Daten

| | | | |
|-----------------------|----------|--------------------------------------|----------|
| Gesamtlänge des Zuges | 2'183 mm | Stromverbrauch bei 12 V (beleuchtet) | 1,53 A |
| Gewicht des Zuges | 9'520 g | Mindestradius | 1'700 mm |

Folgende Versionen wurden hergestellt:

| | | | |
|------------------------|-----------------------------------|--------|-------------------|
| Kat.-Nr O-054a | SBB TEE RAm 501, creme/rot | 1 - 22 | 22 Exemplare 1997 |
| Kat.-Nr O-054b | SBB TEE RAm 502, creme/rot | 1 - 23 | 23 Exemplare 1997 |
| Kat.-Nr O-054/1 | NS TEE DE 1001, creme/rot | 1 - 05 | 5 Exemplare 1997 |
| Kat. Nr O-054/2 | ONR "Northlander" 1980, blau/gelb | 1 - 10 | 10 Exemplare 1997 |

Jedes Modell ist einzeln numeriert und datiert.

- Antrieb auf 4 Achsen des Maschinenwagens wie beim Vorbild durch vier CANON EN22 Präzisions-Gleichstrommotoren 12/14 V, abschaltbar
- Radreifen aus Neusilber
- Elektrodynamische Bremse, abschaltbar
- Fahrtrichtungsabhängige Stromabnahme vom Maschinen oder Steuerwagen
- Funktionierende Ventilatoren
- Kurzkupplung zwischen den Wagen
- Komplette Inneneinrichtung
- Detaillierte Führerstandseinrichtung, Türen zum Öffnen
- Konstante, fahrtrichtungsabhängige Front- und Schlussbeleuchtung, abschaltbar
- Innen- und Führerstandsbeleuchtung, individuell abschaltbar
- Für den Fahrbetrieb sind die Züge mit einer funktionellen Nachbildung der Übergänge ausgerüstet. Für die Vitrine liegen modellmässige Gummiübergänge bei

Les rames diesel-électriques

TEE CFF RAm 501 - 502 / TEE NS De 4 1001 - 1003 /

"Northlander" ONR 1980 - 1983

Dans le but de réaliser des liaisons internationales rapides entre les grandes villes européennes après la deuxième guerre mondiale, plusieurs compagnies se procurèrent des automotrices modernes et confortables. En 1955 les NS et les CFF commandèrent en régie commune et dans le cadre du concept TEE cinq rames diesel-électriques. Celles-ci étaient composées d'une motrice, d'une voiture à compartiments et couloir latéral, d'une voiture restaurant et d'une voiture - pilote à couloir central, toutes climatisées.

Dès 1957 ces rames circulèrent sur des lignes intégrées dans le réseau TEE, telles que Zurich-Luxembourg-Bruxelles-Amsterdam, Amsterdam-Paris et à partir de 1964 Zurich-Bâle-Paris et Zurich-Munich en 1969. En 1971 la rame CFF 501 fut victime d'un grave accident à Aitrang et fut démolie, partiellement même sur place. Les quatre rames restantes furent retirées du service en 1976 et vendues en 1977 à l'Ontario Northland Railway au Canada où elles reçurent, après moult adaptations, les nos 1980 - 1983 et une livrée bleue/jaune. Cependant, le matériel ne fut pas un grand succès et les motrices furent retirées du service et remplacées par des locomotives diesel conventionnelles. En 1991/1992 les voitures subirent le même sort et furent mises hors service. L'association TEE-CLASSICS a l'intention de rapatrier les voitures et voitures pilotes restantes, de les soumettre à une révision totale et de les faire circuler à nouveau. Pour une participation financière éventuelle prendre contact directement avec TEE-CLASSICS, Postfach 9105, CH-8050 Zürich.

Données techniques

| | | | |
|--------------------------------------|--------------|---|-----------|
| Longueur totale | 98'060 mm | Rendement du moteur auxiliaire | 300 ch |
| Diamètre des roues de la motrice | 1'040 mm | Effort de traction au démarrage | 13'000 kg |
| Diamètre des roues des voitures | 940 mm | Effort de traction à la jante à 70 km/h | 5'700 kg |
| Nombre de moteurs de traction | 4 | Rendement à la jante | 1'500 ch |
| Poids en service | 228 t | Nombre de places assises | 114 |
| Poids adhérent max. | 75 t | Nombre de places de restauration | 32 |
| Rendement nominal des moteurs diesel | 2 x 1'000 ch | Vitesse max. | 140 km/h |

CERTIFICAT

Les modèles LEMACO en écartement O à l'échelle 1 : 45

De nouveaux bijoux des ateliers LEMACO. Ces modèles en laiton, de fabrication artisanale, sont composés de plus de 2'600 pièces, détails dignes de l'écartement "I", finement peints et munis d'inscriptions conformes.

Données techniques

| | |
|---|----------|
| Longueur totale de la rame | 2'183 mm |
| Poids total de la rame | 9'520 g |
| Consommation à 12V (complètement éclairée) | 1.53 A |
| Rayon min. | 1'700 mm |

La production comprend les versions suivantes

| | | | |
|------------------------|------------------------------------|--------|---------------------|
| No cat. O-054/a | CFF TEE RAm 501, crème/rouge | 1 - 22 | 22 exemplaires 1997 |
| No cat. O-054/b | CFF TEE RAm 502, crème/rouge | 1 - 23 | 23 exemplaires 1997 |
| No cat. O-054/1 | NS TEE DE 1001, crème/rouge | 1 - 05 | 5 exemplaires 1997 |
| No cat. O-054/2 | ONR "Northlander" 1980, bleu/jaune | 1 - 10 | 10 exemplaires 1997 |

Chaque modèle est numéroté et daté individuellement.

- 4 moteurs de précision CANON EN-22, courant continu 12V, entraînant 4 essieux de la motrice comme sur l'original, déclenchables
- Eclairage intérieur déclenchable
- Eclairage constant bidirectionnel blanc/rouge déclenchable
- Eclairage des cabines de conduite déclenchable
- Frein électronique déclenchable
- Ventilateurs fonctionnels et déclenchables sur la motrice
- Attelages à élongation entre les véhicules

- Prise de courant motrice/voiture-pilote selon le sens de marche commutée automatiquement
- Aménagement intérieur complet
- Imitation des soufflets pour le fonctionnement sur la maquette. Pour la vitrine, des soufflets-modèles, en caoutchouc, sont annexés
- Bandages des roues en maillechort
- Portes des cabines ouvrantes