

SBB-STEUERWAGEN CFT 4 9751-9754 von 1925

Schon das erste Elektrifizierungsprogramm der Schweizerischen Bundesbahnen sah aus ökonomischen und betriebstechnischen Gründen die Einführung eines "Motorwagen-Zugbetriebs" vor. Es bezweckte den Lokalverkehr zwischen grossen Bevölkerungszentren und deren Vororten mit verhältnismässig leichten Zügen zu führen, die mit kurzer Fahrzeit und hoher Reisegeschwindigkeit dank grosser Anfahrzugkraft für das nicht motorisierte Publikum attraktiv zu machen. Mit revolutionären Neuerungen wie die Vielfachsteuerung, automatischer Türschliessung und einmänniger Zugführung wurden diese "Pendelzüge" ein durchschlagender Erfolg. Diese Vorortszüge auf den Strecken Zürich-Meilen-Rapperswil, Basel-Olten, Bern-Thun und Genf-Lausanne-Villeneuve erfreuten sich sofort grösster Beliebtheit, und wurden vom Publikum liebevoll als "Arbeiter-Pullman" genannt. Angeschafft wurden 45 Triebwagen der Typen Ce 4/6, Fe 4/4 und Ce 2/4 und dazu die mit der Vielfachsteuerleitung I ausgerüsteten Steuerwagen des Typs Bt4, BCt4 und CFT 4 9751-9754. Letzterer verkehrte als Ergänzung zu den Personentriebwagen Ce 4/6 9801-9819 um auch Reisegepäck mitführen zu können.

TECHNISCHE ABMESSUNGEN

| | | | |
|-----------------------|---------|-----------------------|-------------------|
| Länge über Puffer | 19,34 m | Sitzplätze 3. Klasse | 45 |
| Totaler Achsstand | 15,5 m | Ladefläche Gepäck | 18 m ² |
| Drehgestell-Achsstand | 2,5 m | Ladegewicht max. | 5 t |
| Drehzapfenabstand | 13,3 m | Höchstgeschwindigkeit | 90 km/h |
| grösste Höhe über SOK | 4,06 m | Inbetriebnahme | 1925 |
| Dienstgewicht | 32 t | Hersteller | SWS/SAAS |

DAS LEMACO PRESTIGE MODEL KATALOG NR. HO-018

350 Exemplare

Das Messing-Handarbeitsmodell besticht durch absolute Massstäblichkeit, feinste Detaillierung und filigranste Beschriftung. Komplette Inneneinrichtung, zwei bewegliche Seitentore am Gepäckraum. An der Stirnfront Originalkupplung, zugseits Haken-Modellkupplung, Federpuffer. Aufgesetzte Dachventilatoren und Lokpfeife. Isolierte Radsätze mit Profil nach RP 25. Minimalradius 375 mm, nach Entfernen der Seitentritten, Minimalradius mit Seitentritten 420 mm. Gewicht 180 g.
Zum Betrieb des Steuerwagens mit einer Lokomotive oder eines Zwischenwagens liegt eine spezielle Kupplung bei.

VOITURE DE COMMANDE CFT DU TYPE CFT⁴ 9751-9754 de 1925

Pour des raisons d'ordre économique et d'exploitation, le premier programme d'électrification des Chemins de Fer Fédéraux prévoyait déjà l'introduction des trains-navette, c'est-à-dire d'une rame de voitures encadrée par une automotrice et une voiture de commande. Cette conception avait pour but d'assurer le trafic de banlieue des grandes villes avec des trains relativement légers. Comme ils étaient aussi réversibles, ils permettaient d'éviter un croisement de la locomotive. Grâce à leur grande force de traction au démarrage, ces trains diminuaient encore les temps de parcours et attiraient ainsi le public non-motorisé. Quelques innovations, comme la commande à distance multiple, la fermeture automatique des portes et la conduite à un seul agent, accrurent encore l'immense succès de ces trains-navette. Ils circulaient sur les lignes Zurich - Meilen - Rapperswil, Bâle - Olten, Berne - Thoune et Genève - Lausanne - Villeneuve. Surnommées "les trains pullman pour ouvriers", ces compositions étaient très appréciées des usagers. En tout, 45 automotrices des types Ce 4/6, Fe 4/4 et Ce 2/4 ainsi que les voitures de commande types Bt⁴, BCt⁴ et CFT⁴ 9751-9754, équipées de la conduite à commande multiple, système I, assuraient ce trafic de banlieue. Les voitures de commande CFT⁴ 9751-9754 complétaient les trains tractés par les automotrices Ce 4/6 9801-9819 en assurant le transport des bagages.

DIMENSIONS TECHNIQUES

| | | | |
|---------------------------------|---------|---------------------------|-------------------|
| Longueur hors tampons | 19,34 m | Places assises, 3e classe | 45 |
| Ecartement des essieux extrêmes | 15,50 m | Surface de chargement | 18 m ² |
| Ecartement du bogie | 2,50 m | Charge maximale | 5 t |
| Ecartement des pivots de bogie | 13,30 m | Vitesse maximale | 90 km/h |
| Hauteur maximale | 4,06 m | Mise en service | 1925 |
| Poids en ordre de marche | 32 t | Constructeurs | SWS/SAAS |

LE MODELE LEMACO EN HO, SERIE PRESTIGE, NO. HD-018

350 exemplaires

Ce modèle en laiton séduit par ses nombreux détails reproduits strictement à l'échelle et par la qualité de son marquage. Il dispose d'un aménagement intérieur complet, de deux portes coulissantes pour le compartiment à bagages, d'un attelage à choquelles sur la face frontale et d'un attelage à crochet à l'autre extrémité, pour les wagons. Les tampons sont à ressorts, la toiture, reproduite avec soin, comprend des aérateurs et le sifflet. Les roues sont isolées et dotées du profil selon les normes RP 25. Le rayon de courbure minimal est de 420 mm. Si l'on accepte de supprimer les escaliers, il atteint 375 mm. La masse du modèle LEMACO est de 180 g.

Un attelage spécial est joint au modèle afin de permettre l'exploitation de la voiture de commande avec une locomotive ou des voitures intermédiaires.