

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. 1971 erlitt Zug 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.

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 HO- MASSSTAB 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 800 Teilen nachgebaut, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

Folgende Versionen werden gebaut:

Kat.-Nr HO-056a	SBB TEE RAm 501, creme/rot	1 - 90	90 Exemplare	1995
Kat.-Nr HO-056b	SBB TEE RAm 502, creme/rot	1 - 90	90 Exemplare	1995
Kat.-Nr HO-056/1	NS TEE DE 1001, creme/rot	1 - 15	15 Exemplare	1995
Kat. Nr HO-056/2	ONR "Northlander" 1982, blau/gelb	1 - 60	60 Exemplare	1995

- 2 fünfpolige Präzisions-Gleichstrommotoren 12V
- Antrieb auf alle Achsen des Maschinenwagens
- Fahrtrichtungsabhängige, weiss/rote Konstantbeleuchtung (SBB, NS)
- Fahrtrichtungsabhängige Stromaufnahme Maschinenwagen/Steuerwagen
- Komplette Inneneinrichtung
- Innenbeleuchtung
- Radreifen aus Neusilber
- Alle Wagen mit stromleitender Kurzkupplung

Les rames diesel-électriques

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

"Northlander" ONR 1980 - 1983

Après la deuxième guerre mondiale et pour réaliser des liaisons internationales rapides entre les grandes villes européennes, plusieurs compagnies se procurèrent des rames 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 unité motrice, d'une voiture à compartiments et couloir latéral, d'une voiture restaurant et d'une voiture - pilote à couloir central. Ces dernières furent complètement 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 1971 la rame CFF 501 fut victime d'un grave accident à Aitrang et fut démontée, 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 bleu/jaune. Cependant, le matériel ne fut pas un grand succès et les motrices furent à nouveau retirées du service et remplacées par des locomotives diesel conventionnelles. En 1991/1992 les voitures subirent le même sort et furent mises hors service.

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 HO à l'échelle 1 : 87

De nouveaux bijoux des ateliers LEMACO. Ces modèles en laiton, de fabrication artisanale, sont composés de plus de 800 pièces, détails dignes de l'écartement "O", finement peints et munis d'inscriptions conformes. Chaque modèle est daté et numéroté individuellement.

Données techniques

Longueur totale de la rame	1'135 mm
Poids total de la rame	1'814 g
Consommation à 12V	800 mA
Rayon min.	540 mm

La production comprend les versions suivantes

No cat. HO-056a	CFF TEE RAm 501, crème/rouge	1 - 90	90 exemplaires	1995
No cat. HO-056b	CFF TEE RAm 502, crème/rouge	1 - 90	90 exemplaires	1995
No cat. HO-056/1	NS TEE DE 1001, crème/rouge	1 - 15	15 exemplaires	1995
No cat. HO-056/2	ONR "Northlander" 1982, bleu/jaune	1 - 60	60 exemplaires	1995

- 2 moteurs de précision courant continu 12V
- Entraînement de tous les essieux de la motrice
- Eclairage constant bidirectionnel blanc/rouge (CFF, NS)
- Prise de courant de la motrice/voiture-pilote selon le sens de marche

- Aménagement intérieur complet
- Eclairage intérieur
- Bandages en maillechort
- Attelages conducteurs à élévation entre les voitures