

2009
10



CATALOGUE / KATALOG

2009

2010

LEMATEC
prestige models



www.lematec.ch

Cher client,

Vous trouverez dans ce catalogue les modèles en préparation ou en production pour les années 2009-2010.

Nos modèles sont de fabrication artisanale en petites séries et s'adressent aux amateurs les plus exigeants et aux collectionneurs.

Ils se caractérisent par une grande finesse de reproduction et des qualités de fonctionnement et de roulement qui en font non seulement des modèles de vitrine, mais également des modèles de réseaux aptes à assurer leur service pour le plus grand plaisir de l'exploitant.

Tous nos modèles sont conçus pour le système 2 rails à courant continu 12 V.

Notre site internet www.lematec.ch vous informe régulièrement sur notre programme et les expositions auxquelles nous participons.

Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir à la découverte de ce catalogue. Pour tout renseignement complémentaire, n'hésitez pas à nous écrire ou à nous téléphoner.

Werter Kunde,

Dieser Katalog enthält die sich in Vorbereitung oder in Produktion befindlichen Modelle für die Jahre 2009-2010.

Unsere Modelle werden handwerklich und in kleiner Serie hergestellt und sind für anspruchsvolle Liebhaber und Sammler bestimmt.

Sie zeichnen sich durch die Feinheit in der Nachbildung sowie durch die Qualität ihrer Funktionen und ihrer Laufeigenschaften aus und sind nicht nur zum Ausstellen in einer Vitrine gedacht sondern leisten auch gute Fahrdienste, zur grössten Freude aller Anlagebetreiber.

Alle unsere Modelle sind für das Zweileitersystem mit 12 V-Gleichstrom konzipiert.

Unsere Website www.lematec.ch informiert Sie regelmässig über unser Programm sowie über Ausstellungen, an denen wir teilnehmen.

Wir wünschen Ihnen beim Entdecken dieses Katalogs viel Spass. Für Zusatzinformationen können Sie uns gerne schriftlich oder telefonisch kontaktieren.

Bogies/Drehgestelle

Bogies avec moteur courant continu 12 V, 5 pôles
Drehgestelle mit Gleichstrommotor 12 V, 5-polig

Roues/Räder: RP-25

Ecartement/Spur: HO



Sous réserve de modifications/Änderungen vorbehalten

En stock/Lager	ACC-WB24.5	Entraxe/Radstand 24.5 mm	Roue/Rad ø 10.5 mm	CHF 55,00
	ACC-WB26	Entraxe/Radstand 26.0 mm	Roue/Rad ø 10.5 mm	CHF 55,00
	ACC-WB26S	Entraxe/Radstand 26.0 mm	Roue/Rad ø 10.5 mm (roues à rayons/Speichenräder)	CHF 59,00
	ACC-WB28.7	Entraxe/Radstand 28.7 mm	Roue/Rad ø 12.0 mm	CHF 59,00
	ACC-WB31	Entraxe/Radstand 31.0 mm	Roue/Rad ø 10.5 mm	CHF 55,00
	ACC-WB31S	Entraxe/Radstand 31.0 mm	Roue/Rad ø 11.5 mm (roues à rayons/Speichenräder)	CHF 59,00
	ACC-WB35	Entraxe/Radstand 35.0 mm	Roue/Rad ø 10.5 mm	CHF 55,00
	ACC-WB35S	Entraxe/Radstand 35.0 mm	Roue/Rad ø 11.5 mm (roues à rayons/Speichenräder)	CHF 59,00

Dans les années 1957-1958, ces automotrices furent construites à neuf exemplaires chez Breda. Elles étaient destinées à desservir quelques destinations internationales du réseau Trans Europ Express (TEE) de l'époque.

1957-1958 wurden für den Einsatz auf dem damaligen TEE-Netz bei Breda total 9 dieser Doppeltriebwagen gebaut.

FS TEE Breda ALn 442-448

- N-201/1** FS TEE Breda ALn 442-448 «Lemano» Ep. III/IV
N-201/2 FS TEE Breda ALn 442-448 «Mediolanum» Ep. III/IV
N-201/3 FS TEE Breda ALn 442-448 «Ligure» Ep. III/IV
N-201/4 FS TEE Breda ALn 442-448 «Mont-Cenis» Ep. III/IV



prototype

Dérivées des ALn 880 fabriquées 7 ans auparavant, elles étaient équipées de deux moteurs Diesel à cylindres opposés installés sous le plancher. Cette disposition inédite permettait d'offrir un total de 90 places assises dans une rame de deux éléments.

Vom bereits 7 Jahre vorher konstruierten Typ ALn 880 abgeleitet, zeichneten sie sich als absolute Neuheit durch zwei unter den Wagenkasten angebrachten, horizontal liegenden Dieselmotoren aus. Dank dieser Anordnung konnten in den zwei Wagen total 90 Sitzplätze bereitgestellt werden.

Livrées entre 1929 et 1943, cette série de 8 machines a été longtemps emblématique de la compagnie du BLS. La partie mécanique des 4 premières unités est confiée à la SA Breda à Milan, celle des 4 dernières à SLM à Winterthur.

Diese Serie von 8 Maschinen wurde zwischen 1929 und 1943 geliefert und stellte lange Zeit das Emblem der BLS dar. Der Stangenantrieb ist einem Einzelantrieb Sécheron gewichen. Die mechanischen Teile der 4 ersten Maschinen wurden von SA Breda Milano hergestellt, diejenigen der 4 letzten von SLM Winterthur.



BLS Be & Ae 6/8 N° 201-208

- N-013** BLS Be 6/8 203, Breda, braun, Bern-Lötschberg-Simplon Beschriftung Ep. II
N-013/A BLS Ae 6/8 204, braun, nach Umbau, 1 Panto Ep. III
N-013/1 BLS Ae 6/8 205, braun, historische Lok, heutige Version Ep. V
N-013/2 BLS Ae 6/8 207, braun, 2 Pantos, Ablieferung Zustand Ep. II/III

L'entraînement par bielle laisse place à un entraînement Sécheron individuel des essieux. Ces machines seront à leur sortie les locomotives les plus puissantes jamais construites.

Zum Zeitpunkt ihrer Einführung war dies die stärkste je gebaute Lokomotive der Welt.



Symboles de la Libération, emblématiques de la puissance industrielle des Etats-Unis d'Amérique au lendemain de la seconde guerre mondiale, les 141 R sont avec 1323 unités la deuxième série la plus importante de machines à vapeur françaises.

Sie galt als Symbol der Befreiung und Sinnbild der Industriemacht der Vereinigten Staaten von Amerika kurz nach dem zweiten Weltkrieg. Mit 1323 Einheiten ist die 141 R die zweitgrößte Serie französischer Dampflokomotiven.

SNCF 141 R

Bis zum Ende des Dampfzeitalters hat sie sämtliche Regionen Frankreichs befahren.

N-206/1 CH ex SNCF 141 R 1244, fuel, roues Boxpok, version actuelle Club Mikado 1244, vert **Ep. V**
N-206/2 SNCF 141 R 2, charbon, roues à rayon, tender rivé, région 1, noir **Ep. III**
N-206/3 SNCF 141 R 1155, fuel, roues Boxpok, tender soudé, Mistral, région 6, vert **Ep. III**



Lemaco I

Elles ont parcouru toutes les régions de France, jusqu'à l'extinction de la traction vapeur.



46 unités de ces locomotives Diesel électriques de manœuvre mi-lourdes ont été construites par SLM et SAAS entre 1960 et 1970. Elles ont pris la succession des machines de manœuvre à vapeur de type E 4/4. Leur vitesse de 75 km/h leur permet de tracter en ligne des trains de secours.

46 Einheiten dieser mittelschweren elektrischen Diesel-Rangierlokomotive wurden von SLM und SAAS zwischen 1960 und 1970 gebaut. Sie ersetzte die Dampf-Rangierlokomotive vom Typ E 4/4. Dank ihrer Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h konnte sie auch für den Antrieb von Hilfszügen eingesetzt werden.

N-204/1 SBB Bm 4/4 18405, braun **Ep. III**
N-204/2 SBB Bm 4/4 18444, braun **Ep. III/IV**
N-204/3 SBB Bm 4/4 18412, rot **Ep. IV/V**
N-204/4 SBB Bm 4/4 18443, rot **Ep. IV/V**

SBB Bm 4/4 N° 18401-18446

Ces machines ont constitué en leur temps la série de locomotives Diesel la plus légère et la plus silencieuse, grâce à leur insonorisation particulièrement soignée.



Seinerzeit galt die Bm 4/4 als leichteste und, dank ihrer guten Schalldämpfung, leiseste Diesellokomotive.

Vers la fin des années 70, le MOB complète son parc de véhicules moteurs par quatre automotrices destinées principalement aux services régionaux. Acquises en 1976 (Be 4/4 5001-5002) et 1979 (Be 4/4 5003-5004), ces automotrices ne sont équipées que d'une seule cabine de conduite et circulent en permanence avec une voiture-pilote (ABt 5301-5304).

Für den Regionalverkehr entwickelt, wurden in den Jahren 1976 (Be 4/4 5001-5002) und 1979 (Be 4/4 5003-5004) diese Triebwagen mit Steuerwagen ausgeliefert.

- HOM-201/1 MOB Be 4/4 5001 + ABt 5301** «Montreux», bleu/crème
- HOM-201/2 MOB Be 4/4 5002 + ABt 5302** «Zweisimmen», bleu/crème
- HOM-201/3 MOB Be 4/4 5003 + ABt 5303** «Lenk», bleu/crème
- HOM-201/4 MOB Be 4/4 5004 + ABt 5304** «St. Stephan», bleu/crème

- Ep. IV/V
- Ep. IV/V
- Ep. IV/V
- Ep. IV/V

- HOM-201/5 GFM Be 4/4 151 + Bt 251** «la Gruyère», argent/orange, version d'origine
- HOM-201/6 GFM Be 4/4 152 + Bt 252**, argent/orange, avec inscription «la Gruyère»
- HOM-201/7 TPF Be 4/4 152 + Bt 252** «Châtel St-Denis», argent/orange, logo TPF
- HOM-201/8 TPF Be 4/4 151 + Bt 251** «la Gruyère», blanc/rouge

- Ep. IV
- Ep. IV
- Ep. IV/V
- Ep. V



MOB/GFM/TPF Be 4/4

prototype

Particulièrement fins et détaillés, les modèles sont équipés d'origine d'un éclairage avant et arrière réversible, d'un éclairage intérieur et d'une interface digitale. Les qualités de roulement sont à l'avenant.

Diese Kompositionen sind besonders fein und detailliert geschaffen und bereit mit Innenbeleuchtung, einer umschaltbaren Stirnbeleuchtung sowie mit einer digitalen Schnittstelle ausgestattet. Die Qualität der Laufeigenschaften ist ausgezeichnet.

Z 33 Fourgon postal: Construit en 1971 par MOB – FFA sur le châssis de la A 85.

Transformé en BD 33.

B 211-215: construites en 1979 par SIG et SWP. Pour la première fois, la longueur d'une voiture du MOB dépasse 18 m.

AB 305-308: Construites en 1979 (305-307) et 1980 (308) par SIG et SWP. Ces voitures sont le complément idéal des rames navettes série 5000 (réf. Lematec HOM-201).

Z 33 Postwagen: Baujahr 1971, MOB – FFA auf dem Fahrgestell der A 85.

Umgebaut in BD 33.

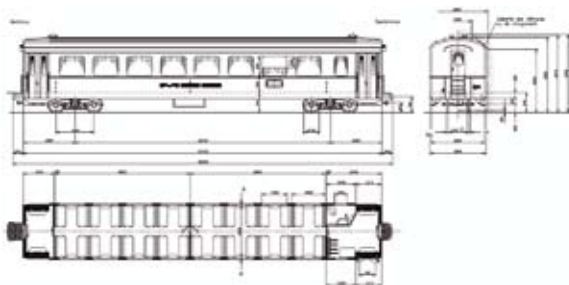
B 211-215: 1979 von SIG und SWP gebaut. Zum ersten Mal war ein MOB-Wagen länger als 18 Meter.

AB 305-308: 1979 (305-307) und 1980 (308) von SIG und SWP gebaut. Diese Wagen sind die ideale Ergänzung zu den Pendelzügen der Reihe 5000 (Ref. Lematec HOM-201).

Voitures MOB

- HOM-202/1 Coffret MOB B 211 + AB 308 + Z 33** Ep. IV/V
- HOM-202/2 MOB AB 305** Ep. IV/V

- HOM-202/3 Coffret MOB B 212 + AB 307** Ep. IV/V
- HOM-202/4 Coffret MOB B 213 + AB 306 + BD 33** Ep. V
- HOM-202/5 Coffret MOB B 214 + B 215** Ep. V



Premières locomotives à voie métrique de configuration 030-030-T, cette série de locomotives Mallet du Vivarais fut construite en deux tranches. La société suisse SLM Winterthur livra les N° 1 à 8 de 1902 à 1905 et la SACM Belfort les N° 9 à 14 de 1927 à 1932.

Diese Reihe von Vivarais-Mallet-Lokomotiven, erste Meterspur-Lokomotiven der Konfiguration 030-030-T, wurde in zwei Abschnitten gebaut. Das Schweizer Unternehmen SLM-Winterthur lieferte die Nummern 1 bis 8 von 1902 bis 1905 und die SACM Belfort die Nummern 9 bis 14 von 1927 bis 1932.

H0m-204/1 **CFD Vivarais Mallet 030-030-T 401**, SLM, version d'origine, noir **Ep. II/III**
H0m-204/2 **CFV Mallet 030-030-T 403**, SLM, version actuelle, vert **Ep. IV/V**
H0m-204/3 **CFV Mallet 030-030-T 413**, SACM, version actuelle, rouge **Ep. IV/V**

Mallet 030-030-T N° 401-414 du Vivarais



Elles constituent le type de base des lignes du Vivarais. Les N° 401, 403, 404, 413 et 414 sont conservés par les CFV.

Sie stellen das Grundmodell der Vivarais-Strecken dar. Die Nummern 401, 403, 404, 413 und 414 werden von CFV gepflegt.

Conçues pour franchir la ligne du Col des Giovi entre le port de Gènes et les métropoles industrielles du Nord, ces locomotives à courant triphasé à basse fréquence furent construites à plus de 186 exemplaires entre 1908 et 1921 par la Società Italiana Westinghouse. Elles étaient équipées de deux moteurs de traction électriques à courant alternatif triphasé et leur vitesse maximum était de 100 km/h.

Diese Niederfrequenz-Drehstrom-Lokomotiven wurden zur Bezwingung der Linie des Giovi-Passes zwischen dem Hafen von Genua und den Industriemetropolen im Norden entwickelt. Gebaut wurden sie in mehr als 186 Exemplaren zwischen 1908 und 1921 von der „Società Italiana Westinghouse“. Sie waren mit zwei elektrischen Drehstrom Triebmotoren ausgestattet und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

FS E.550.001-186

HO-204 **FS E.550.061**, brun **Ep. III**
HO-204/1A **FS E.0501**, (centenario), noir, excl. Artuffo Torino **Ep. I**
HO-204/2A **FS E.550.016**, brun, excl. Artuffo Torino **Ep. II**
HO-204/3A **FS E.550.175**, brun, excl. Artuffo Torino **Ep. II**

Diese kurze Maschine hatte fünf Achsen, über ein Gestänge wurden die kleinen Treibräder angetrieben. Man nannte sie ebenfalls „Mulo dei Giovi“ und sie eignete sich besonders zum Antrieb von Schwertransporten und zur langsamen Personenbeförderung.



Surnommées le « Mulo dei Giovi » - mulet des Giovi, ces courtes machines de cinq essieux à petites roues entraînées par bielles étaient adaptées à la traction de convois lourds et voyageurs lents.



Symboles de la Libération, emblématiques de la puissance industrielle des Etats-Unis d'Amérique au lendemain de la seconde guerre mondiale, les 141 R sont avec 1323 unités la deuxième série la plus importante de machines à vapeur françaises.

Sie galt als Symbol der Befreiung und Sinnbild der Industriemacht der Vereinigten Staaten von Amerika kurz nach dem zweiten Weltkrieg. Mit 1323 Einheiten ist die 141 R die zweitgrösste Serie französischer Dampflokomotiven.

HO-036/5 SNCF 141 R 205, charbon, roues à rayons, tender soudé, région 1, vert **Ep. III**
HO-036/6 SNCF 141 R 840, fuel, 1 essieu Boxpok, tender rivé, région 4, noir **Ep. III/V**
HO-036/7 SNCF 141 R 1126, fuel, roues Boxpok, tender soudé, région 6, vert **Ep. III/V**
HO-036/8 SNCF 141 R 1207, charbon, roues Boxpok, tender rivé, région 5, noir **Ep. III/V**

SNCF 141 R



Lemaco I



Elles ont parcouru toutes les régions de France, jusqu'à l'extinction de la traction vapeur.

Bis zum Ende des Dampfzeitalters hat sie sämtliche Regionen Frankreichs befahren.

Engins de grande puissance, très fiables, capables de satisfaire aux besoins de services tant rapides que lourds, elles furent les premières locomotives de série aptes à 200 km/h. Destinées à la traction de trains de prestige, ces machines devaient également se démarquer par leur aspect extérieur.

Diese besonders starke und zuverlässige Lokomotive, die den Bedürfnissen von Schnell- und Schwerdiensten gerecht wurde, war die erste Lokomotive in Serie mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Für den Antrieb von bedeutenden Prestigezügen bestimmt, musste sich diese Lokomotive ebenfalls durch ihr Äusseres von anderen abheben.

HO-207/1 SNCF CC 6509, persiennes horizontales, 1970 à 1982, région 5, livrée d'origine **Ep. IV**
HO-207/2 SNCF CC 6530, persiennes horizontales, 1971 à 1985, région 4, livrée d'origine **Ep. IV**
HO-207/4 SNCF CC 6520, pers. hor., 1987 à 1997, région 4, livrée béton/sigle nouille **Ep. IV**
HO-207/8 SNCF CC 21001, persiennes horizontales, 1972 à 1980, région 5, livrée d'origine **Ep. IV**

SNCF CC 6500



prototype CC 21003 O



Elles sont souvent, de par leur esthétique et leur décoration particulièrement réussies, considérées comme les plus belles locomotives électriques de la SNCF.

Dank ihrer besonders gelungenen Ästhetik und Verzierung wird sie oft als die schönste Elektrolokomotive der SNCF bezeichnet.

46 unités de ces locomotives Diesel électriques de manœuvre mi-lourdes ont été construites par SLM et SAAS entre 1960 et 1970. Elles ont pris la succession des machines de manœuvre à vapeur de type E 4/4. Leur vitesse de 75 km/h leur permet de tracter en ligne des trains de secours.

HO-210/1 SBB Bm 4/4 18405, braun Ep. III
HO-210/2 SBB Bm 4/4 18444, braun Ep. III/IV
HO-210/3 SBB Bm 4/4 18412, rot Ep. IV/V
HO-210/4 SBB Bm 4/4 18443, rot Ep. IV/V

SBB Bm 4/4 N° 18401-18446

Ces machines ont constitué en leur temps la série de locomotives Diesel la plus légère et la plus silencieuse, grâce à leur insonorisation particulièrement soignée.



46 Einheiten dieser mittelschweren elektrischen Diesel-Rangierlokomotive wurden von SLM und SAAS zwischen 1960 und 1970 gebaut. Sie ersetzte die Dampf-Rangierlokomotive vom Typ E 4/4. Dank ihrer Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h konnte sie auch für den Antrieb von Hilfszügen eingesetzt werden.

Seinerzeit galt die Bm 4/4 als leichteste und, dank ihrer guten Schalldämpfung, leiseste Diesellokomotive.

Construites entre 1918 et 1920 à 20 exemplaires pour les chemins de fer badois, ces Pacific aux roues motrices de 2.10 m de diamètre furent affectées aux liaisons rapides entre Mannheim et Bâle. Elles assurèrent notamment la traction du célèbre « Rheingold ».

HO-208/1 Bad. IVh 64, schwarz/rot Ep. II
HO-208/2 DRG BR 18 327, schwarz/rot Ep. II
HO-208/3 DB BR 18 323, schwarz/rot Ep. III
HO-208/4 Bad. IVh 95, photo Anstrich Ep. II
HO-208/5 Bad. IVh 49, blau-rot Ep. II

Badische IVh/Baureihe 18.3

Les 18 316, 18 319 et 18 323 furent conservées pour des essais dans les années 50 où elles atteignirent la vitesse de 160 km/h. Ces 3 machines existent toujours et sont préservées en Allemagne.

Lemaco O



Cette Pacific-Locomotive mit 2.10 m Treibraddurchmesser wurde zwischen 1918 und 1920 in 20 Exemplaren für die Badische Staatsbahn hergestellt und auf den Schnellverbindungen zwischen Mannheim und Basel eingesetzt. Sie hat unter anderem den berühmten „Rheingold“ gezogen.



Die 18 316, 18 319 und 18 323 wurden zu Versuchszwecken in den 50er Jahren behalten und haben die Spitzengeschwindigkeit von 160 km/h erreicht. Diese 3 Lokomotiven werden heute noch in Deutschland aufbewahrt.

Ces autorails entraînés par deux moteurs Renault 517 G de 300 cv chacun furent construits à 79 exemplaires et livrés en 4 tranches entre 1951 et 1955. Ils devaient permettre de réaliser des vitesses commerciales plus élevées que celles des trains à vapeur et de créer des liaisons commodes sur les lignes transversales et certaines grandes lignes où les trains omnibus étaient peu fréquentés. Ces autorails conçus pour répondre aux besoins pressants de l'après-guerre ont sillonné toutes les régions de France et leur carrière aura duré près de quarante ans.

Diese Triebwagen mit zwei Renaultmotoren 517 G von je 300 PS wurden in 79 Exemplaren gebaut und in 4 Abschnitten zwischen 1951 und 1955 geliefert. Sie sollten höhere Geschwindigkeiten als die Dampfzüge erreichen und bequeme Verbindungen auf Querstrecken sowie auf gewissen grossen Strecken mit geringer Auslastung der Bummelzüge ins Leben rufen. Diese Triebwagen, welche den dringenden Bedürfnissen der Nachkriegszeit gerecht werden sollten, haben alle Gegenden Frankreichs befahren und eine Karriere von fast vierzig Jahren erlebt.

SNCF X 2400

Avec une longueur hors tampons de 27.730 m, le X 2401 était en 1951 le plus long des autorails unifiés à caisse unique de la SNCF.



HO-203/1 SNCF X 2401, état d'origine, rubis/gris perle, 2^{ème} et 3^{ème} classe
HO-203/2 SNCF X 2400, toit crème, 1^{ère} et 2^{ème} classe
HO-203/3 SNCF X 2400, après GRG, toit rouge
HO-203/4 SNCF X 2403, C.F. Haute-Auvergne, toit crème

Ep. III *Mit einer Länge von 27.730 m über Puffer war der X 2401*
Ep. III *im Jahr 1951 der längste Einheitstriebwagen der SNCF*
Ep. IV
Ep. V *mit einteiligem Kasten.*

Les voitures-restaurants du parc CIWL ont sillonné toutes les régions de la SNCF. Le modèle d'aménagement le plus courant était le type 56 places à quatre places de front représenté par 86 véhicules construits entre 1926 et 1931. Les modèles Lematec appartiennent à la série N° 3341 à 3360 dont deux véhicules seront transformés en voitures-restaurants de la Présidence de la République Française et cinq autres entreront journalièrement dans la composition du « Mistral », fleuron en son temps de la SNCF.

Die Speisewagen des Wagenparks der CIWL waren in allen Gegenden der SNCF unterwegs. Das geläufigste Einrichtungsmodell war der Typ mit 56 Plätzen, angeordnet in Gruppen von je vier Sitzplätzen und vertreten durch 86 Wagen mit Baujahr zwischen 1926 und 1931. Die Lematec-Modelle gehören zur Serie Nrn. 3341 bis 3360. Zwei davon wurden in Speisewagen des Präsidenten der Französischen Republik umgebaut und fünf weitere wurden tageweise in den „Mistral“, seinerzeit Schmuckstück der SNCF, eingefügt.

CIWL WR 3300



HO-206 Coffret 4 voitures-restaurants CIWL
HO-206/1 CIWL voiture-restaurant série 3341 à 3360, état d'origine
HO-206/2 CIWL voiture-restaurant série 3341 à 3360, années 1950/1960
HO-206/3 CIWL voiture-restaurant série 3341 à 3360, bogies Schlieren, «Mistral»
HO-206/4 SNCF voiture-restaurant série 3341 à 3360, UIC

Ep. II/III
Ep. II
Ep. III
Ep. III
Ep. III/IV

On peut admirer depuis 1977 au musée de Mulhouse la voiture N° 3348, restaurée dans son état d'origine par les ateliers CIWLT de St-Denis.

Seit 1977 kann man im Museum von Mülhausen den Wagen Nr. 3348 bewundern, von den Werkstätten CIWLT St-Denis in den Originalzustand restauriert.

Les automotrices ALe 840 font leur apparition au début des années 1950. Elles font alors figure d'engins d'avant-garde, notamment grâce à leur face frontale arrondie qui rompt avec les formes traditionnelles des engins d'avant guerre. Aptes à circuler à 150 km/h, elles assureront dès 1953 la liaison de jour Milan-Rome-Reggio de Calabre.

Die Triebwagen ALe 840 sind zu Beginn der 50er Jahre erschienen. Zu jener Zeit gehörten sie zur Avantgarde, besonders dank ihrer runden Vorderseite, welche den traditionellen Formen der Vorkriegsmaschinen ein Ende setzte. Mit einer Spitzengeschwindigkeit von 150 km/h bedienten sie ab 1953 die Tagesverbindung Milano-Rom-Reggio di Calabre.

HO-209/1 FS ALe 840, versione normale con 1 porte per macchinisti per testata
HO-209/2 FS ALe 840 & Le 840, con mantici
HO-209/3 FS ALe 840 & Lebc 840, con mantici, 1960-1976
HO-209/4 FS ALe 840 & Le 840, con finestri Klein e con mantici, 1980

Ep. III/IV
Ep. III/IV
Ep. III/IV
Ep. IV

FS ALe 840



Accouplées à une remorque Lebc 840, elles pouvaient également circuler sous courant triphasé.

Mit einem Anhänger Lebc 840 gekoppelt konnten sie auch unter Drehstrom fahren.

L'explosion du trafic de banlieue de Paris, après la première guerre mondiale, incita le PLM à passer de trois à quatre essieux couplés pour les machines-tenders dédiées à ce service. Les 242-T furent construites à 251 exemplaires en quatre tranches successives. Les 242-AT et BT ont des roues de 1.65 m de diamètre tandis que les 242-CT et DT, conçues pour les lignes de montagne, ont un diamètre réduit de 1.50 m.

Der Ausbruch des Vorstadtverkehrs in Paris nach dem ersten Weltkrieg hat PLM dazu gebracht, die Tendermaschinen dieser Verbindung von drei auf vier gekuppelte Achsen zu ändern. 251 Exemplare der 242-T wurden in vier aufeinanderfolgenden Abschnitten gebaut. Die Räder der 242-AT und BT haben einen Durchmesser von 1.65 m während diejenigen der für Bergstrecken gebauten 242-CT und DT einen geringeren Durchmesser von 1.50 m haben.

PLM/SNCF 242-T

HO-212/1 PLM 242-AT, vert **Ep. II**
HO-212/2 PLM 242-CT, vert **Ep. II**
HO-212/3 SNCF 242 TA, Région 5, vert **Ep. III**
HO-212/4 SNCF 242 TA, Région 2, vert **Ep. III**
HO-212/5 SNCF 242 TA, Région 1, noir **Ep. III**



Les 242-AT et BT assurèrent leur service essentiellement en banlieue et sur la Côte d'Azur, les 242-CT et DT se rencontrèrent en revanche sur toutes les lignes de montagne du PLM, en tête de toutes les catégories de trains.

Die 242-AT und BT wurden vorwiegend im Vorstadtbetrieb und auf der Côte d'Azur eingesetzt, die 242-CT und DT hingegen waren auf allen Gebirgstrecken der PLM und an der Spitze von allen Zugkategorien anzutreffen.

Symbole absolu de la ligne du St-Gotthard, les Ce 6/8 II, connues sous le surnom de «Crocodyle», furent construites au début des années 1920 pour remorquer les trains de marchandise lourds de Lucerne à Chiasso à travers le tunnel du St-Gotthard. Articulées pour mieux grimper les courbes sinueuses de la fameuse ligne, elles marquèrent de leur silhouette si particulière le paysage ferroviaire helvétique jusque dans les années 1980.

Die Ce 6/8 II, absolutes Symbol der Gotthardstrecke und bekannt unter dem Namen „Krokodil“, wurde zu Beginn der 20^{er} Jahre gebaut, um schwere Güterzüge von Luzern nach Chiasso durch den Gotthardtunnel zu ziehen. Sie verfügte über gelenkige Verbindungen, um die engen Kurven der bekannten Strecke besser zu überwinden und war mit ihrer besonderen Silhouette bis in die 80^{er} Jahre ein Kennzeichen in der Schweizer Eisenbahnlandschaft.

SBB Ce 6/8 II „Krokodil“

Aucune autre locomotive n'a été autant reproduite en modèle que la Crocodile, sans conteste une des locomotives les plus célèbres au monde.



HO-211/1 SBB Ce 6/8 II 14253, Ursprungszustand, historische Lok, braun **Ep. II/IV**
HO-211/2 SBB Be 6/8 II 13254, Verkehrshaus, grün **Ep. III/IV**
HO-211/3 SBB Ce 6/8 II 14269, Rangierlok, 1 Panto, grün **Ep. III/IV**

Keine andere Lokomotive wurde so oft als Modell nachgebaut wie das Krokodil, zweifellos eine der berühmtesten Lokomotiven weltweit.

De Coire à Tirano, empruntant les lignes de l'Albula et de la Bernina, le Bernina Express emmène ses passagers à travers des paysages grandioses et célèbres.

Der Bernina Express führt die Reisenden über die Albula- und Berninalinie von Chur nach Tirano, durch überwältigende und berühmte Landschaften.

Om-203/1 A RhB Panorama B 2502, rot, Ursprungszustand **Ep. V**
Om-203/1 B RhB Panorama B 2507, rot, Ursprungszustand **Ep. V**
Om-203/2 A RhB Panorama B 2501, rot, Aufschrift Bernina Express Ursprungszustand **Ep. V**
Om-203/2 B RhB Panorama B 2505, rot, Aufschrift Bernina Express Ursprungszustand **Ep. V**
Om-203/3 RhB Panorama A 1293, rot, Ursprungszustand **Ep. V**
Om-203/4 RhB Panorama A 1292, rot, Aufschrift Bernina Express Ursprungszustand **Ep. V**

RhB Panorama Wagen

Dank der Panoramawagen mit komfortabler Ausstattung und grossen Fenstern wird die Reise zu einem unvergesslichen Erlebnis.

Les voitures panoramiques contribuent par le confort de leurs aménagements et leurs grandes baies vitrées à rendre le trajet inoubliable.



Les ABe 4/4 II de la série 40 sont les premières automotrices à courant continu développées par les RhB depuis leur fusion en 1943 avec le chemin de fer de la Bernina (Berninabahn). Aptes à rouler à 65 km/h, ces automotrices offraient 12 places en 1^{ère} classe et 24 en 2^{ème} classe. Elles ont été dès l'origine prévues pour rouler en UM (unité multiple).

Die ABe 4/4 II der Serie 40 sind die ersten Gleichstrom-Triebwagen, welche von den RhB seit ihrer Fusion mit der Berninabahn im Jahr 1943 entwickelt wurden. Mit einer Spitzengeschwindigkeit von 65 km/h bieten diese Triebwagen 12 Plätze in der 1. Klasse und 24 Plätze in der 2. Klasse. Sie wurden von Anfang an dazu vorgesehen, in mehrteiligen Einheiten zu fahren.

RhB ABe 4/4 N° 41-46

Om-204/1 RhB ABe 4/4 41-46, Ablieferungszustand, rot **Ep. III**
Om-204/2 RhB ABe 4/4 41-46, Zustand ab 1973, rot **Ep. IV**
Om-204/3 RhB ABe 4/4 41-46, heutiger Zustand, rot **Ep. V**



On les rencontre souvent aujourd'hui en UM avec les ABe 4/4 III de la série 50 (Lematec réf. Om-003)

Heute trifft man sie häufig in Mehrfachtraktion zusammen mit den ABe 4/4 III der Serie 50 (Lematec Ref. Om-003) an.

O

Engins de grande puissance, très fiables, capables de satisfaire aux besoins de services tant rapides que lourds, elles furent les premières locomotives de série aptes à 200 km/h. Destinées à la traction de trains de prestige, ces machines devaient également se démarquer par leur aspect extérieur.

Diese besonders starke und zuverlässige Lokomotive, die den Bedürfnissen von Schnell- und Schwerdiensten gerecht wurde, war die erste Lokomotive in Serie mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Für den Antrieb von bedeutenden Prestigezügen bestimmt, musste sich diese Lokomotive ebenfalls durch ihr Äusseres von anderen abheben.

O-207/1 SNCF CC 6509, persiennes horizontales, 1970 à 1982, région 5, livrée d'origine **Ep. IV**
O-207/2 SNCF CC 6530, persiennes horizontales, 1971 à 1985, région 4, livrée d'origine **Ep. IV**
O-207/3 SNCF CC 6520, pers. hor., 1987 à 1997, région 4, livrée béton, sigle nouille **Ep. IV**
O-207/8 SNCF CC 21001, persiennes horizontales, 1972 à 1980, région 5, livrée d'origine **Ep. IV**

SNCF CC 6500

Elles sont souvent, de par leur esthétique et leur décoration particulièrement réussies, considérées comme les plus belles locomotives électriques de la SNCF.



prototype



Dank ihrer besonders gelungenen Ästhetik und Verzierung wird sie oft als die schönste Elektrolokomotive der SNCF bezeichnet.

Symboles de la Libération, emblématiques de la puissance industrielle des Etats-Unis d'Amérique au lendemain de la seconde guerre mondiale, les 141 R sont avec 1323 unités la deuxième série la plus importante de machines à vapeur françaises.

Sie galt als Symbol der Befreiung und Sinnbild der Industriemacht der Vereinigten Staaten von Amerika kurz nach dem zweiten Weltkrieg. Mit 1323 Einheiten ist die 141 R die zweitgrößte Serie französischer Dampflokomotiven.

Bis zum Ende des Dampfzeitalters hat sie sämtliche Regionen Frankreichs befahren.



SNCF 141 R



O-092	SNCF 141 R 205, charbon, roues à rayons, tender soudé, région 1, vert	Ep. III
O-092/1	SNCF 141 R 840, fuel, 1 essieu Boxpok, tender rivé, région 4, noir	Ep. III/V
O-092/3	SNCF 141 R 1207, charbon, roues Boxpok, tender rivé, région 5, noir	Ep. III/V
O-092/4 CH	ex SNCF 141 R 1244, fuel, roues Boxpok, version actuelle Club Mikado 1244, vert	Ep. V
O-092/5	SNCF 141 R 1155, fuel, roues Boxpok, tender soudé, Mistral, région 6, vert	Ep. III
O-092/7	SNCF 141 R 1285, charbon, roues Boxpok, tender rivé, région 2, vert	Ep. III

Elles ont parcouru toutes les régions de France, jusqu'à l'extinction de la traction vapeur.



Lemaco I

Ces populaires petites locomotives à vapeur furent construites au début du 20^{ème} siècle pour le service de la manœuvre dans les petites gares et celles de moyenne importance. Certaines de ces machines terminèrent leur carrière dans diverses sociétés industrielles, d'autres sont conservées par des associations privées qui les exploitent à l'occasion de manifestations touristiques.

Diese beliebten kleinen Dampflokomotiven wurden Anfang des 20. Jahrhunderts gebaut und für den Rangierdienst in kleinen und mittleren Bahnhöfen eingesetzt. Einige der Maschinen beendeten ihre Karriere auf diversen Industriegeländen, andere werden heute noch von privaten Vereinen gepflegt und erhalten und zu touristischen Anlässen betrieben.

Les cheminots donnèrent à ces engins le surnom affectueux de « Tigerli » (petit tigre).

SBB E 3/3 „Tigerli“

O-210/1	SBB E 3/3 8458 „Tigerli“, schwarz	Ep. III
O-210/2	SBB E 3/3 8479 „Tigerli“, schwarz-graublau	Ep. I
O-210/3	SCB Nr. 80 E 3/3 „Tigerli“, grün, Ursprungszustand	Ep. I
O-210/4	SBB E 3/3 8425 „Tigerli“, ex SCB, schwarz	Ep. II



NS 7802 disponible chez Philotrain NL

NS 7802 durch Philotrain NL erhältlich



prototype HO

Die Eisenbahner nannten sie liebevoll „Tigerli“.

Ces autorails entraînés par deux moteurs Renault 517 G de 300 cv chacun furent construits à 79 exemplaires et livrés en 4 tranches entre 1951 et 1955. Ils devaient permettre de réaliser des vitesses commerciales plus élevées que celles des trains à vapeur et de créer des liaisons commodes sur les lignes transversales et certaines grandes lignes où les trains omnibus étaient peu fréquentés. Ces autorails conçus pour répondre aux besoins pressants de l'après-guerre ont sillonné toutes les régions de France et leur carrière aura duré près de quarante ans.

Diese Triebwagen mit zwei Renaultmotoren 517 G von je 300 PS wurden in 79 Exemplaren gebaut und in 4 Abschnitten zwischen 1951 und 1955 geliefert. Sie sollten höhere Geschwindigkeiten als die Dampfzüge erreichen und bequeme Verbindungen auf Querstrecken sowie auf gewissen grossen Strecken mit geringer Auslastung der Bummelzüge ins Leben rufen. Diese Triebwagen, welche den dringenden Bedürfnissen der Nachkriegszeit gerecht werden sollten, haben alle Gegenden Frankreichs befahren und eine Karriere von fast vierzig Jahren erlebt.

SNCF X 2400



Avec une longueur hors tampons de 27.730 m, le X 2401 était en 1951 le plus long des autorails unifiés à caisse unique de la SNCF.

Mit einer Länge von 27.730 m über Puffer war der X 2401 im Jahr 1951 der längste Einheitstriebwagen der SNCF mit einteiligem Kasten.

- O-208/1 SNCF X 240**, état d'origine, rubis/gris perle, 2^{ème} et 3^{ème} classe **Ep. III**
- O-208/2 SNCF X 2400**, toit crème, 1^{ère} et 2^{ème} classe **Ep. III**
- O-208/3 SNCF X 2400**, après GRG, toit rouge **Ep. IV**
- O-208/4 SNCF X 2403**, C.F. Haute Auvergne, toit crème **Ep. V**

Les voitures-restaurants du parc CIWL ont sillonné toutes les régions de la SNCF. Le modèle d'aménagement le plus courant était le type 56 places à quatre places de front représenté par 86 véhicules construits entre 1926 et 1931. Les modèles Lematec appartiennent à la série N° 3341 à 3360 dont deux véhicules seront transformés en voitures-restaurants de la Présidence de la République Française et cinq autres entreront journalièrement dans la composition du « Mistral », fleuron en son temps de la SNCF.

Die Speisewagen des Wagenparks der CIWL waren in allen Gegenden der SNCF unterwegs. Das geläufigste Einrichtungsmodell war der Typ mit 56 Plätzen, angeordnet in Gruppen von je vier Sitzplätzen und vertreten durch 86 Wagen mit Baujahr zwischen 1926 und 1931. Die Lematec-Modelle gehören zur Serie Nrn. 3341 bis 3360. Zwei davon wurden in Speisewagen des Präsidenten der Französischen Republik umgebaut und fünf weitere wurden tageweise in den «Mistral», seinerzeit Schmuckstück der SNCF, eingefügt.

CIWL WR 3300



- O-211/1 CIWL voiture-restaurant série 3341 à 3360**, état d'origine **Ep. II**
- O-211/2 CIWL voiture-restaurant série 3341 à 3360**, années 1950/1960 **Ep. III**
- O-211/3 CIWL voiture-restaurant série 3341 à 3360**, bogies Schlieren, «Mistral» **Ep. III**
- O-211/4 SNCF voiture-restaurant série 3341 à 3360**, UIC **Ep. III/IV**

On peut admirer depuis 1977 au musée de Mulhouse la voiture N° 3348, restaurée dans son état d'origine par les ateliers CIWLT de St-Denis.

Seit 1977 kann man im Museum von Mülhausen den Wagen Nr. 3348 bewundern, von den Werkstätten CIWLT St-Denis in den Originalzustand restauriert.

Pour moderniser son parc de véhicules moteur, la République Démocratique Allemande décida dès 1964 de remplacer ses machines à vapeur par des engins Diesel. C'est ainsi qu'une commande de 1251 locomotives Diesel fut passée à l'Union Soviétique. La BR 132, dont les premiers exemplaires furent livrés en 1973, constitue la série la plus importante avec 709 unités.

Zur Modernisierung ihres Triebfahrzeugparks beschloss die Deutsche Demokratische Republik (DDR) ab 1964, ihre Dampflokomotiven durch Dieselmotoren zu ersetzen. So wurde eine Bestellung von 1251 Diesellokomotiven an die Sowjetunion aufgegeben. Die BR 132, deren erste Exemplare 1973 geliefert wurden, stellt mit 709 Einheiten die grösste Serie dar.

O-203/1 A DR 132 398-9, Diesellokomotive „Ludmilla“, Ursprungszustand, dunkelrot **Ep. IV**
O-203/2 B DB 132 411-0, Diesellokomotive „Ludmilla“, Ursprungszustand, dunkelrot **Ep. IV**
O-203/3 DB AG 234 339-0, Diesellokomotive „Ludmilla“, rot **Ep. IV/V**
O-203/4 DB AG 232 800-3, Diesellokomotive „Ludmilla“, «Cargo», rot **Ep. IV/V**
O-203/5 DB AG 232 262-6, Diesellokomotive „Ludmilla“, rot **Ep. IV/V**

Sie wurde von der „Lokomotivfabrik Oktoberrevolution“ in Woroschilowgrad – heute Lugansk – gebaut und verdankt ihren Übernamen „Ludmilla“ ihrer sowjetischen Herkunft. Ab den 90er Jahren wurde sie einer Verjüngungskur unterzogen.

DR/DB BR 132 „Ludmilla“



prototype Lematec I

Construites par les « Usines de la Révolution d'Octobre » à Woroschilowgrad – aujourd'hui Lugansk – elles doivent leur surnom de « Ludmilla » à leur origine soviétique. Elles subirent une cure de rajeunissement à partir des années 1990.



Construites à 448 exemplaires en 3 séries entre 1927 et 1939, les E.626 furent les premières locomotives à courant continu 3 KV à être mises en service sur le réseau italien des FS. Elles firent leurs essais concluants sur la nouvelle ligne Benevento – Foggia dans le sud de l'Italie, qui servit de test au nouveau système d'électrification italien, en remplacement du système triphasé.

448 Exemplare der E.626 wurden zwischen 1927 und 1939 in 3 Serien gebaut und waren die ersten Gleichstrom-Lokomotiven 3 kV auf dem italienischen Netz der FS. Erste überzeugende Versuche fanden auf der neuen Linie Benevento – Foggia in Süditalien statt, die als Test des neuen italienischen Elektrifizierungssystems, zum Ersatz des Drehstromsystems, diente.

FS E.626

O-209/1 FS E.626.100-119, brun **Ep. III/IV**
O-209/2 FS E.626.100-119, brun **Ep. III/IV**



Symboles de la modernisation du matériel roulant italien, les E.626 furent conçues avec des solutions simples, fiables et standardisées afin d'en faciliter la maintenance.

Die E.626 galten als Symbol der Modernisierung des italienischen Rollmaterials und waren mit einfachen, zuverlässigen und standardisierten Lösungen gebaut, um ihren Unterhalt zu vereinfachen.

La mise en service de nouvelles voitures TEE type 1964 sur Paris-Bruxelles-Amsterdam portait ombrage au « Mistral », fleuron de la SNCF à l'époque. Cette dernière décida en conséquence de doter le « Mistral » de nouvelles voitures d'un confort inédit souvent appelées « Mistral 69 » ou « Nouveau Mistral ». Les différents types de voitures se répartissaient en fourgons générateurs, voitures-restaurants, voitures-bar, voitures à compartiments et voitures à couloir central.

Der Einsatz neuer TEE-Wagen vom Typ 1964 auf der Strecke Paris-Brüssel-Amsterdam stellte den „Mistral“, seinerzeit Schmuckstück der SNCF, in den Schatten. Die SNCF beschloss daher, den „Mistral“ mit neuen komfortablen Wagen auszustatten, oft „Mistral 69“ oder „Neuer Mistral“ genannt. Die verschiedenen Wagentypen waren aufgeteilt in Personen-Packwagen mit Generator, Speisewagen, Barwagen, Abteilwagen und Wagen mit Mittelgang.

Voitures Mistral 69

1^{ère} tranche. Les voitures-bars et à couloir central suivront.

1. Abschnitt. Die Barwagen und die Wagen mit Mittelgang folgen.

O-213/1 SNCF Mistral 69 TEE Inox, fourgon A⁴Dtux Ep. IV
O-213/2 SNCF Mistral 69 TEE Inox, voiture restaurant Vru Ep. IV
O-213/3 SNCF Mistral 69 TEE Inox, voiture compartiments A⁸u Ep. IV



Outre les TEE Mistral, Lyonnais et Rhodanien, les TEE Arbalète, Cisalpin, Jules Verne, Paris-Ruhr, Stanislas et Kléber ont été composés de ces voitures prestigieuses. Les TEE de la région Nord ont exploité ces voitures en pool avec les voitures PBA type 1964.

Neben den TEE Mistral, Lyonnais und Rhodanien wurden ebenfalls die TEE Arbalète, Cisalpin, Jules Verne, Paris-Ruhr, Stanislas und Kléber mit diesen glanzvollen Wagen ausgestattet. Die TEE der Region Nord haben diese Wagen gemeinsam mit den Wagen PBA Typ 1964 in Verkehr gebracht.

Peu d'engins dans la longue histoire des CFF sont aussi connus que les « Flèches rouges ». Ce surnom ne pouvait être mieux adapté aux premiers engins aptes à circuler à une vitesse commerciale de 125 km/h. Construite pour l'exposition de Zürich de 1939, l'automotrice double Re 4/8 est entrée dans l'histoire après avoir eu l'honneur de véhiculer Sir Winston Churchill lors de sa visite en Suisse en 1946.

In der Geschichte der SBB sind nur wenige Maschinen so bekannt wie die „Roten Pfeile“. Dieser Übername traf bestens auf die ersten Maschinen zu, welche mit einer Geschwindigkeit von 125 km/h unterwegs waren. Die Doppeltriebwagen Re 4/8 wurde für die Ausstellung von Zürich 1939 gebaut und trat in die Geschichte ein, nachdem sie die Ehre hatte, Sir Winston Churchill anlässlich seines Besuchs in der Schweiz 1946 zu befördern.

SBB Re 4/8 „Churchill Pfeil“

Elle doit son surnom de « Churchill Pfeil » à son hôte illustre.



O-075 SBB Re 4/8 301, „Churchill Pfeil“, hellrot
O-075/1 SBB RAe 4/8 1021, „Churchill Pfeil“, rot, ab 1959
O-075/2 SBB RAe 4/8 1021, „Churchill Pfeil“, rot, heutiger Zustand

Ep. II *Ihr Übername „Churchill Pfeil“ ist auf diesen berühmten*
Ep. III/IV *Passagier zurückzuführen.*
Ep. V

Pour moderniser son parc de véhicules moteur, la République Démocratique Allemande décida dès 1964 de remplacer ses machines à vapeur par des engins Diesel. C'est ainsi qu'une commande de 1251 locomotives Diesel fut passée à l'Union Soviétique. La BR 132, dont les premiers exemplaires furent livrés en 1973, constitue la série la plus importante avec 709 unités.

Zur Modernisierung ihres Triebfahrzeugparks beschloss die Deutsche Demokratische Republik (DDR) ab 1964, ihre Dampflokomotiven durch Dieselmotoren zu ersetzen. So wurde eine Bestellung von 1251 Diesellokomotiven an die Sowjetunion aufgegeben. Die BR 132, deren erste Exemplare 1973 geliefert wurden, stellt mit 709 Einheiten die grösste Serie dar.

DR/DB BR 132 „Ludmilla“

prototype



I-019 A	DR 132 398-9 , Diesellokomotive „Ludmilla“ Ursprungszustand, dunkelrot	Ep. IV
I-019 B	DB 132 411-0 , Diesellokomotive „Ludmilla“, Ursprungszustand, dunkelrot	Ep. IV
I-019/1	DB AG 234 339-0 , Diesellokomotive „Ludmilla“, rot	Ep. IV/V
I-019/3	DB AG 232 800-3 , Diesellokomotive „Ludmilla“, «Cargo», rot	Ep. IV/V
I-019/4	DB AG 232 262-6 , Diesellokomotive „Ludmilla“, rot	Ep. IV/V
I-019/5	DB AG 233 594-1 , Diesellokomotive „Ludmilla“, rot	Ep. IV/V

Construites par les « Usines de la Révolution d'Octobre » à Woroschilowgrad – aujourd'hui Lugansk – elles doivent leur surnom de « Ludmilla » à leur origine soviétique. Elles subirent une cure de rajeunissement à partir des années 1990.

Sie wurde von der „Lokomotivfabrik Oktoberrevolution“ in Woroschilowgrad – heute Lugansk – gebaut und verdankt ihren Übernamen „Ludmilla“ ihrer sowjetischen Herkunft. Ab den 90er Jahren wurde sie einer Verjüngungskur unterzogen.

Afin de remédier aux défauts constatés sur les voitures OCEM à rivets apparents (masse trop importante, résistance insuffisante des dossiers de caisse lors de chocs, propension à l'oxydation des bas de caisse), l'Office Central d'Etudes de Matériel de chemin de fer (OCEM) proposa aux différents réseaux de l'époque une variante à faces lisses. L'assemblage se faisait toujours majoritairement par rivetage, mais les rivets employés étaient à tête fraisée et ne se voyaient plus après peinture.

Um die Schwächen der OCEM-Wagen mit sichtbaren Nieten zu beheben (zu grosse Masse, ungenügender Widerstand der Rücklehnen beim Aufprall, Tendenz zur Oxidation der Kasten-Unterteile), hat das „Office Central d'Etudes de Matériel de chemin de fer“ (OCEM) den verschiedenen Eisenbahnnetzen der damaligen Zeit eine Glatzwandvariante angeboten. Der Zusammenbau fand immer noch zum grössten Teil mit Nieten statt, aber die verwendeten Nieten verfügten über einen Senkkopf und waren nach dem Anstrich unsichtbar.

Voitures OCEM

Les premières voitures construites furent livrées au Réseau de l'Etat en 1929. Les meilleurs trains de cette compagnie furent dès lors composés exclusivement de voitures de ce type.



I-204/1 A-B-C	SNCF OCEM FL A⁸ , 1 ^{ère} classe	Ep. III/IV
I-204/2 A-B-C	SNCF OCEM FL A³B⁵ , mixte 1 ^{ère} et 2 ^{ème} classe	Ep. III/IV
I-204/3 A-B-C	SNCF OCEM FL B⁹ , 2 ^{ème} classe	Ep. III/IV
I-204/4 A-B-C	SNCF OCEM FL B⁵D , mixte 3 ^{ème} ou 2 ^{ème} classe et fourgon	Ep. III/IV
I-204/5	PLM OCEM FL B⁹ , 2 ^{ème} classe, chamois/noir	Ep. II

A = 1950, vert, toit et extrémités noirs
B = 1963, vert 306, toit vert
C = UIC, vert 301, châssis et bogies gris

Die ersten gebauten Wagen wurden 1929 dem Staatsnetz Etat geliefert. Die besten Züge dieser Gesellschaft waren von da an nur noch mit Wagen dieses Typs ausgestattet.

SLM, BBC et MFO livrèrent aux CFF en 1963 les premières Re 4/4 de construction entièrement nouvelle, qui mis à part la disposition des essieux et la transmission élastique BBC, n'avaient plus rien en commun avec leurs devancières. Avec leur puissance de 6320 cv et leur vitesse de 140 km/h, ce sont les premières locomotives universelles, aptes à tracter aussi bien les trains voyageurs rapides toujours plus lourds que les trains de marchandises sur les lignes de montagne, puisqu'elles furent conçues dès l'origine pour fonctionner en UM (unité multiple).

- I-201/1 SBB Re 4/4 II 11127**, Ablieferung Zustand, grün
I-201/2 A SBB Re 4/4 II 11141, Swiss Express, runde Scheinwerfer
I-201/2 B SBB Re 4/4 II 11108, Swiss Express, heutiger Zustand
I-201/3 A SBB Re 4/4 II 11150, rot
I-201/3 B SBB Re 4/4 II 11115, klimatisiert, rot
I-201/4 BLS Re 420 502-7, grau/grün

SBB Re 4/4 II 11107-11155

Ces machines sont encore désignées aujourd'hui par leur disposition d'essieux « Bo'Bo' ».



SLM, BBC und MFO haben den SBB 1963 die ersten Re 4/4 komplett neuer Bauart geliefert. Ausser der Achsanordnung und dem BBC-Federantrieb hatten sie mit ihrem Vorgänger nichts mehr gemeinsam. Mit 6320 PS und einer Spitzengeschwindigkeit von 140 km/h handelte es sich um die ersten Universallokomotiven, welche schnelle und immer schwerere Reisezüge sowie Güterzüge auf Bergstrecken ziehen konnten, da sie von Anfang an dazu vorgesehen waren, als Mehrfacheinheiten zu funktionieren.

- Ep. III**
Ep. IV
Ep. IV/V
Ep. IV/V
Ep. V
Ep. V



Lemaco O

Diese Maschinen werden heute noch, aufgrund ihrer Achsanordnung, „Bo'Bo'“ genannt.

Dès 1922, pour faire face à l'accroissement des tonnages et des vitesses, la compagnie de l'Est décida l'étude d'une locomotive de type Mountain. Un prototype numéroté 41001 fut livré en 1925. Après mise au point du prototype, 40 locomotives de série furent livrées entre 1931 et 1932 à la compagnie de l'Est et 49 locomotives identiques au réseau de l'Etat entre 1930 et 1934. La 241 A 65, dernière machine en service de la série, réformée en 1965, est préservée par l'association 241.A.65 et assure des circulations occasionnelles pour la plus grande joie des amateurs.

SNCF 241 A

- I-205/1 EST 241002 à 241041 série 13**, petits écrans pare-fumée, noir **Ep. II**
I-205/2 ETAT 241-001 à 49, petits écrans pare-fumée, vert **Ep. II**
I-205/3 SNCF 241 A, écrans pare-fumée moyens, région 1, noir **Ep. III**
I-205/4 SNCF 241 A 65, grands écrans pare-fumée, région 1, vert **Ep. III**
I-205/5 CH ex SNCF 241 A 65, grands écrans pare-fumée, Verein 241.A.65, noir **Ep. V**



La 41001 fut la première Mountain de vitesse européenne. Renommée en 241 A 1, elle est conservée au musée de Mulhouse.

Die 41001 war die erste Mountain in Europa. Sie wurde in 241 A 1 unnummeriert und wird im Museum von Mülhausen aufbewahrt.

En préparation

N	CH	SBB BDe 4/4 1621-1651 + ABt
N	CH	BLS Re 4/4 162-173
HOm	CH	MOB voitures Belle Epoque
HOm	F	Voitures Vivarais
HO	CH	SBB Te II 221-236
HO	CH	SBB Re 4/4 II 11156-11349
HO	F	SNCF CC 72000
HO	F	SNCF BB MTE 9200-16000-25200
HO	F	Voitures DEV
HO	I	FS E.444
Om	CH	RhB Ge 4/4 82/182 Bernina
O	CH	SBB Te II 221-236
O	F	PLM/SNCF Pacific
O	F	SNCF BB MTE 9200-16000-25200
O	F	Voitures DEV
O	I	FS TEE Breda ALn 442-448
I	CH	SBB Te II 221-236
I	CH/F	Wagons marchandises
Accessoires		
HO & O	CH/F	Voies et signaux

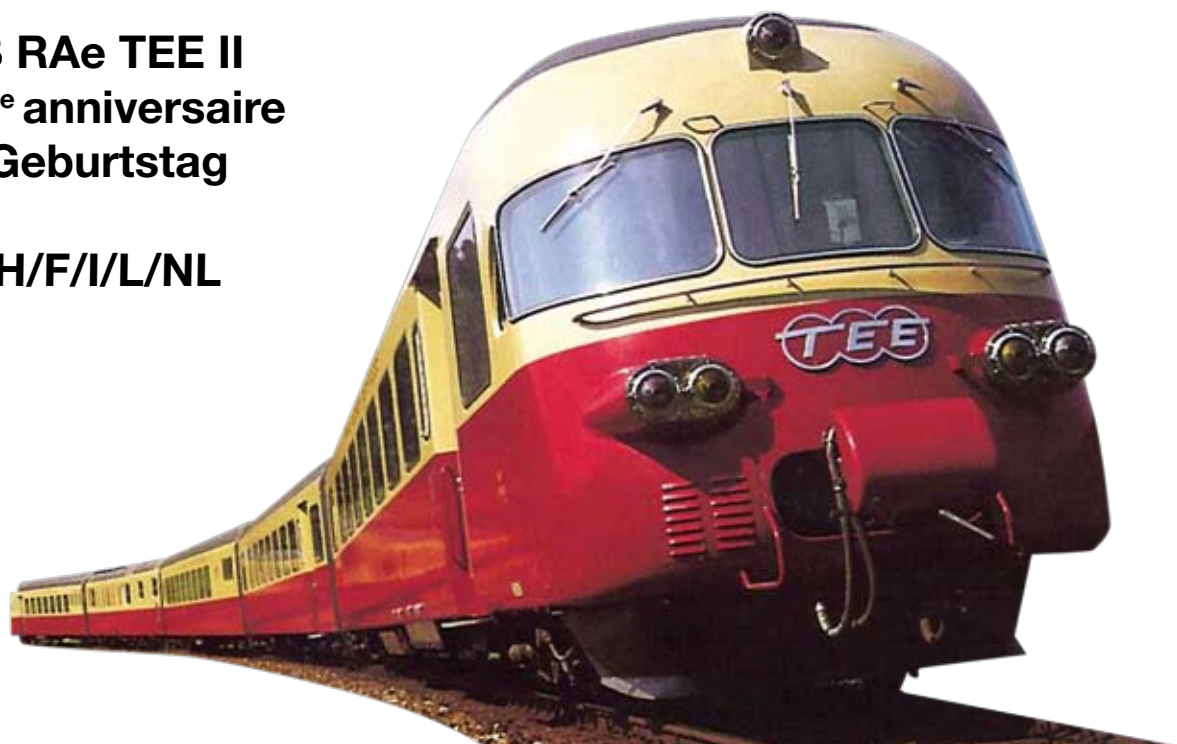


Livraison juin 2011/Auslieferung Juni 2011

HO & I

SBB RAe TEE II
50^{ème} anniversaire
50. Geburtstag

B/CH/F/I/L/NL



2009 10

CATALOGUE / KATALOG

2009

2010

LEMATEC PRESTIGE MODELS SA

Case Postale 97 CH-1890 St-Maurice
T+41 24 463 02 50 F+41 24 463 02 51
info@lematec.ch www.lematec.ch

