

LEMATEC
prestige models



CATALOGUE
KATALOG
2017

N SBB Bm 4/4

N-204/3 SBB Bm 4/4 18424,
rot, mit Kamin, Untergestell schwarz, Ep. IV/VI
N-204/4 SBB Bm 4/4 18443,
rot, mit Kamin, Untergestell schwarz, Ep. IV/VI



N SNCF 141 R

N-206/2 SNCF 1-141 R 2,
charbon, roues à rayon, tender rivé, noir, Ép. III
N-206/3 SNCF 6-141 R 1155,
fuel, roues Boxpok, tender soudé, Mistral, vert, Ép. III



2-3 LEMATEC

HOm MOB Be 4/4 1001

HOm-203/2 MOB Be 4/4 1001
nouveaux bogies, sigle MOB ancien, bleu et crème, 1973-1981
HOm-203/3 MOB Be 4/4 1001
état actuel, bleu et crème, 1981 à aujourd'hui



Livrabre jusqu'à épuisement du stock/Auslieferung solange Vorrat

HO SNCF X 2400

HO-203/2 A SNCF X-2408

Marseille, toit crème, sans déflecteurs, plaque Cévenol, Ép. III

HO-203/2 B SNCF X-2425

Lyon Vaise, toit crème, sans déflecteurs, Ép. III

HO-203/3 SNCF X-2458

Limoges, toit rouge, avec déflecteurs, enjoliveurs de feux, Ép. IV

HO-203/4 B SNCF X-2403

état actuel préservé CFHA, toit crème, avec déflecteurs, Ép. V-VI

HO-203/5 B SNCF X-2410

Rennes, toit crème avec déflecteurs, enjoliveurs de feux, Ép. III

HO-203/6 B SNCF X-2460

Rouen, toit crème avec déflecteurs, enjoliveurs de feux, Ép. III



HO Bad. IVh/BR 18.3

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-208/6 Bad. IVh 1001, schwarz/rot, Ep. II

HO-208/7 Bad. IVh 49, schwarz/rot, Ep. II

HO SBB RAe TEE II

HO-216/1 A SBB RAe TEE II 1051, «Ticino», rouge-beige, 5 éléments, 1961-1966, Ép. III

HO-216/1 B SBB RAe TEE II 1054, «Cisalpin», rouge-beige, 5 éléments, 1961-1966, Ép. III

HO-216/2 B SBB RAe TEE II 1053, «Edelweiss», rouge-beige, 6 éléments, 1974-1979, Ép. III-IV

HO-216/2 B1 SBB RAe TEE II 1053, «Cisalpin», rouge-beige, 6 éléments, 1966-1974, Ép. III-IV



Livable jusqu'à épuisement du stock/Auslieferung solange Vorrat



HO SNCF 2CC2-3402

HO-217/4 SNCF 2CC2-3402
vert 306, état actuel, machine préservée, Ép. V

HO SNCF voiture DEV AO

HO-219 SNCF voiture DEV AO U50

U50 A3B5, vert 306, Ép. III

HO-219/4 SNCF voiture DEV AO U50

C10myfi, vert 306, Ép. III

HO-220/2 Fourgon GV 3 essieux

ex PLM métallisé, vert, toit vert, après 1956, Ép. III

HO-224/3 SNCF voiture DEV AO U46

B10, vert, toit vert, jupes longues, après, 1956, Ép. III

HO-224/6 SNCF voiture DEV AO U46

B10 87 2057 624-9, UIC, vert 301

HO-221/1 B SNCF voiture DEV AO U48

C10myfi, vert 306, toit noir, Ép. III

HO-225 SNCF voiture DEV AO U50

A8, vert 306, Ép. III



4-5 LEMATEC

Om RhB ABe 4/4"

Om-204/3 A RhB ABe 4/4" 41, letzter Zustand, rot

Om-204/3 B RhB ABe 4/4" 42, letzter Zustand, rot

Om-204/3 C RhB ABe 4/4" 46, letzter Zustand, rot

Livable jusqu'à épuisement du stock/Auslieferung solange Vorrat

O SBB RAe 4/8

O-075/1 SBB RAe 4/8 1021 „Churchill Pfeil“
ab 1969, rot



O SNCF X 2400

O-208/2 SNCF X-2408
Marseille, toit crème, plaque Cévenol, Ép. III

Livable jusqu'à épuisement du stock/Auslieferung solange Vorrat

Disponibile/Lieferbar

O



I DB AG 232-234

I-019 DR 132 398, Ursprung, rot, 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“, Verkehrsrot, Cargo Beschriftung, Ep. IV/V

I-019/7 DB AG 232 690-8, Orientrot, Ep. IV/V

I SBB Re 4/4"

I-201/3 B SBB Re 4/4" 11115, rot, klimatisiert, Ep. V

I-201/4 BLS Re 420 502-7, grau/grün, Ep. V



6-7 LEMATEC



I SNCF OCEM FL

I-204/5 A-B-C PLM OCEM FL, B⁹, 2^{ème} classe, chamois/noir, Ép. II

Livrabre jusqu'à épuisement du stock/Auslieferung solange Vorrat

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.

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.

N-201 2^{ème} série

N-201/5 FS TEE Breda ALn 442-448, sans trompes d'avertisseurs, tampons ovales, Ép. IIIb

N-201/6 FS TEE Breda ALn 442-448, sans trompes d'avertisseurs, tampons rectangulaires, Ép. IIIb

N-201/7 FS TEE Breda ALn 442-448, sans trompes d'avertisseurs, tampons ovales, toit foncé, Ép. IIIb

N-201/8 FS TEE Breda ALn 442-448, avec trompes d'avertisseurs, toit foncé, Ép. IIIb-IV



Prototype



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

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.

Fabriquées à 31 exemplaires et livrées entre 1952 et 1955, les BDe 4/4 répondaient au besoin des CFF d'un véhicule moteur pour le service des lignes secondaires. Couplées avec des

voitures légères et des voitures pilotes, les BDe 4/4 composaient avec ces dernières des rames navettes harmonieuses. Les dernières furent retirées du service en 1997.

N-205

N-205/1 SBB CFe 4/4 841-871, Auslieferungszustand, grün, Ep. IIIa

N-205/2 SBB BDe 4/4 1621-1651, nach Umbau 1959, grün, Ep. IIIb-IV

N-205/3 SBB BDe 4/4 1621-1651, neues Logo ab 1983, grün, Ep. IVb-V

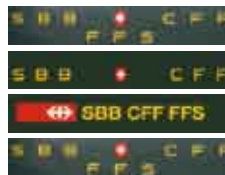
N-205/4 SBB BFe 4/4 1643, heutiger Betriebszustand, Historic, grün, Ep. V-VI

N-205/5 SBB CFe 4/4 841-871, mit Steuerwagen BCt 951-970, Ep. IIIa

N-205/6 SBB BDe 4/4 1621-1651, mit Steuerwagen ABt4ü, Ep. IIIb-V

N-205/7 SBB BDe 4/4 1621-1651, mit Steuerwagen ABt4ü, Ep. IVb-V

N-205/8 SBB BDe 4/4 1643, Historic, mit Steuerwagen ABt 1715, Ep. V-VI



Handmuster



Die BDe 4/4 wurden in 31 Exemplaren bestellt, zwischen 1952 und 1955 geliefert, und waren bei der SBB für den Betrieb auf Nebenlinien bestimmt. Zusammen mit Leichtstahlwagen und

Steuerwagen stellten die BDe 4/4 einheitlich harmonische Triebzüge dar. Die letzten Exemplare wurden 1997 aus dem Betrieb genommen.

H0m-202/2 A MOB AB 305, Ép. IV-VI (complément Lematec H0m-201)
H0m-202/2 B MOB AB 306, Ép. IV-VI
H0m-202/2 C MOB AB 307, avec inscription Golden Panoramic Line, Ép. IV-VI
H0m-202/2 D MOB AB 308, Ép. IV-VI

H0m-202/6 A MOB Z 33, état à la livraison, Ép. IV
H0m-202/6 B MOB BD 33, Ép. V-VI
H0m-202/6 C MOB Z 33, dès 1984, Ép. IV-V

H0m-202

H0m-202/7 A MOB B 211, Ép. IV-VI
H0m-202/7 B MOB B 212, avec inscription Golden Panoramic Line, Ép. IV-VI
H0m-202/7 C MOB B 213, Ép. IV-VI
H0m-202/7 D MOB B 214, version KPT CPT, Ép. V-VI
H0m-202/7 E MOB B 215, avec inscription Golden Panoramic Line, Ép. V-VI



Prototype



FO & MGB

H0m-202/8 A FO B 4277, Ép. IV-V
H0m-202/8 B FO B 4279, Ép. IV-V
H0m-202/8 C FO B 4282, Ép. IV-V

H0m-202/9 A MGB B 4283, Ép. V-VI
H0m-202/9 B MGB B 4285, Ép. V-VI
H0m-202/9 C MGB B 4286, Ép. V-VI

H0m-202/10 A FO A 4291, Ép. IV-V
H0m-202/10 B FO A 4293, Ép. IV-V
H0m-202/10 C FO A 4294, Ép. IV-V

Dans les années cinquante, l'augmentation du trafic nécessita l'acquisition de nouveaux véhicules par le VZ (Visp-Zermatt) puis BVZ (Brig-Visp-Zermatt-Bahn). Comme la crémaillère ne permettait pas une augmentation de la force de traction par

essieu, le BVZ s'orienta vers un véhicule à 6 essieux moteurs et choisit la version automotrice à compartiments voyageurs, qui permettait à la fois une circulation autonome et la traction de véhicules remorqués.



HOm-207

- HOm-207/1 VZ ABFeh 6/6 2032**, Scherenstromabnehmer, 1960-1974, Ep. III/IV
- HOm-207/2 BVZ ABDeh 6/6 2031**, Einholmstromabnehmer, 1972-1981, Ep. IV
- HOm-207/3 BVZ BDeh 6/6 2032**, Zierstreifen, rundes Logo, ab 1984, Ep. IV/V
- HOm-207/4 BVZ BDeh 6/6 2031**, Zierstreifen, neues Logo, Ep. IV/V

In den 50-er-Jahren benötigte die VZ (Visp-Zermatt, später BVZ Brig-Visp-Zermatt) neue Lokomotiven um den ständig zunehmenden Verkehr bewältigen zu können. Da der Betrieb auf Zahnstangen keine Erhöhung der Achskraft erlaubte, wählte die VZ-Bahn einen 6-achsigen zweiteiligen Triebwagen mit Personen-Abteilen, welcher sowohl einzeln als auch als Traktions-Fahrzeug eingesetzt werden konnte.



Foto M. Emmenegger

Symbole absolu de la ligne du St-Gothard, les Ce 6/8^{III}, connues sous le surnom de «Crocodile», furent construites en 1926-1927 pour remorquer les trains de marchandise lourds de Lucerne à Chiasso à travers le tunnel du St-Gothard. 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 1970. Aucune autre locomotive n'a été autant reproduite en modèle que la Crocodile, sans conteste une des locomotives les plus célèbres au monde.

HO-202

HO-202/1 A SBB Ce 6/8^{III} 14301, Auslieferungszustand, braun, Untergestell schwarz, Ep. II

HO-202/1 B SBB Ce 6/8^{III} 14304, Auslieferungszustand, braun, Untergestell schwarz, Ep. II

HO-202/1 C SBB Ce 6/8^{III} 14318, Auslieferungszustand, braun, Untergestell schwarz, Ep. II

HO-202/2 A SBB Ce 6/8^{III} 14316, Zustand 1949, 4 Türen, mit Übergangsblechen, grün, Untergestell hellgrau, Ep. III

HO-202/2 B SBB Ce 6/8^{III} 14308, Zustand 1949, 4 Türen, mit Übergangsblechen, grün, Untergestell grau, Ep. III

HO-202/3 SBB Ce 6/8^{III} 14312, wie HO-202/2 B, jedoch mit „Ce 6/8 III-75 km/h“ Anschrift, Ep. III

HO-202/4 SBB Be 6/8^{III} 13305, nach Revision 1957, 2 Türen, 2 verschiedene Pantos, grün, Untergestell hellgrau, Griffstangen gelb, Ep. III

HO-202/5 A SBB Be 6/8^{III} 13303, 2 Türen, Zustand bis Ausrangierung, grün, Untergestell grau, Griffstangen gelb, Ep. III-IV

HO-202/5 B SBB Be 6/8^{III} 13310, 2 Türen, Zustand bis Ausrangierung, grün, Untergestell grau, Griffstangen gelb, Ep. III-IV

HO-202/5 C SBB Be 6/8^{III} 13317, 2 Türen, Zustand bis Ausrangierung, grün, Untergestell grau, Griffstangen gelb, Ep. III-IV

HO-202/6 SBB Be 6/8^{III} 13302, aufbewahrte Lokomotive, 2 Türen, grün, Untergestell grau, Griffstangen gelb, Ep. IV bis VI

HO-202/7 SBB Ce 6/8^{III} 14305, Historic, 4 Türen, mit Übergangsblechen, grün, Untergestell grau, Griffstangen gelb, Ep. IV bis VI



Die Ce 6/8^{III}, absolutes Symbol der Gotthardstrecke und bekannt unter dem Namen „Krokodil“, wurde in 1926-1927 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 70er Jahre ein Kennzeichen in der Schweizer Eisenbahnlandschaft. Keine andere Lokomotive wurde so oft als Modell nachgebaut wie das Krokodil, zweifellos eine der berühmtesten Lokomotiven weltweit.

Descendantes des prototypes 9001 à 9004, les BB MTE, appelées aussi BB Jacquemin du nom du concepteur de leur transmission, étaient en leur temps les machines les plus modernes du parc SNCF.

Plus puissantes que les 2D2 9100, (5230 ch contre 4510 ch), leur poids était deux fois moindre (79 t contre 144 t). Elles ont tracté les trains les plus prestigieux: Mistral, Capitole, Étendard et Flèche d'Or.

HO-215

HO-215/1 A SNCF BB 9233, Région 5, Portes (Valence), Mistral, vert bleuté clair, 1959-1966

HO-215/1 B SNCF BB 9212, Région 4, Bordeaux, déjupée, vert bleuté clair, 1971-1984

HO-215/1 C SNCF BB 9268, traverse attelage automatique, vert bleuté clair, Ép. IVb

HO-215/1 D SNCF BB 9274, déjupée, fanaux rouges, vert bleuté clair, Ép. IVb

HO-215/1 E SNCF BB 9269, traverse attelage automatique, béton sigle nouille, Ép. V

HO-215/2 A SNCF BB 9281, Région 4, Paris S.O., Capitole, rouge Capitole, 1968-1972

HO-215/2 B SNCF BB 9278, Région 4, Paris S.O., Capitole, rouge Capitole, 1968-1972

HO-215/5 A SNCF BB 9214, Région 4, Bordeaux, Oullins, bandes blanches, demi-lunes, Ép. IVb

HO-215/5 B SNCF BB 9256, Région 4, Bordeaux, Oullins, vert bleuté clair, bandes blanches, 1985-2000

HO-215/7 A SNCF BB 9304, Région 5, Villeneuve, Ép. IVa

HO-215/7 B SNCF BB 9316, Région 4, Toulouse, Ép. IVb



Prototype

Die BB MTE wurden von den Prototypen 9001 bis 9004 abgeleitet und, nach dem Entwickler ihres Antriebs, auch BB Jacquemin genannt. Zu ihrer Zeit waren dies die modernsten Lokomotiven der SNCF.

Sie waren stärker als die 2D2 9100 (5230 PS gegen 4510 PS), jedoch bloss halb so schwer (79 t gegen 144 t). Sie haben die renommiertesten Züge gezogen: Mistral, Capitole, Étendard und Flèche d'Or.

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.

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.

HO-210 2. Reihe

HO-210/5 SBB Bm 4/4 18406, runde Puffer, braun, Ep. IV-VI

HO-210/6 SBB Bm 4/4 18428, braun, mit Schornstein, Ep. IV-VI

HO-210/7 SBB Bm 4/4 18407, rot, mit Schornstein, Ep. IV-VI

HO-210/8 SBB Bm 4/4 18432, rot, mit Schornstein, Ep. IV-VI

HO-210/9 SBB Bm 4/4 18446, rot, mit Schornstein, Ep. IV-VI



1. Reihe



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.

Étudiées pour supprimer les renforts nécessaires aux trains de marchandise lourds entre Laroche et Dijon, elles furent construites en 1932 et furent les dernières locomotives construites par le PLM. Mutées à la région Est dès 1949, elles

y assurèrent un très bon service dans le bassin minier et sur l'artère Nord-Est jusqu'à la fin de leur carrière en 1957. Elles furent les premières «Santa Fé» à tender séparé françaises et avaient pour particularité d'avoir les 4 cylindres à l'extérieur.

HO-213

HO-213/1 PLM 151 A 1,

échappement simple, vert PLM, Ép. II

HO-213/2 PLM 151 A 7,

échappement double, vert PLM, boîte à fumée noire, Ép. II

HO-213/3 SNCF 5-151 A 8,

échappement double, vert 306, boîte à fumée noire, Ép. III

HO-213/4 SNCF 1-151 A 4,

échappement double, noir, Ép. III

HO-213/5 SNCF 5-151 A 2,

échappement double, vert 306, boîte à fumée noire, Ép. III

HO-213/6 SNCF 1-151 A 5,

échappement double, vert 306, boîte à fumée noire, Ép. III



Um eine Doppeltraktion vor schweren Güterzügen auf der Strecke zwischen Laroche und Dijon zu vermeiden, baute die PLM-Gesellschaft in 1932 Lokomotiven vom Typ 151 A. Es waren übrigens die letzten durch die PLM gebauten Dampflokomotiven. Unter der SNCF wurden diese Lokomotiven 1949 der Region Ost zugeteilt;

dort leisteten sie bis zum Ende ihrer Karriere in 1957 sehr gute Dienste in den Kohlenbecken und auf der Nord-Ost –Verkehrsader. Es waren die ersten französischen Dampflokomotiven mit Schlepptender vom Typ „Santa Fe“. Ihre spezifische Eigenschaft war die Anordnung aller vier Zylinder aussen am Rahmen.

Livrées à partir de 1927, les Ee 2/2 16001-10 étaient destinées à remplacer les engins à accumulateurs au service des manoeuvres dans les petites gares. Rebaptisés par la suite Teⁿ 221 à 236, ces jolis locotracteurs, à la silhouette équilibrée, assurèrent leur service jusque dans les années huitante.

Les deux premières unités, qui servirent de prototype, furent construites sur le châssis de tender de locomotives à vapeur B 2/3 NOB.

HO-214

HO-214/1 SBB Teⁿ 221,
braun, aufbewahrter Traktor, Ep. III-V

HO-214/2 SBB Teⁿ 223,
braun, Handgriff schräg, Ep. III/IV

HO-214/3 SBB Teⁿ 235,
braun, Handgriff senkrecht, Ep. III/IV

HO-214/4 SBB Ee 2/2 16001,

Ursprungszustand, grün, Ep. II

HO-214/5 SBB Teⁿ 233,
Handgriff senkrecht, grün, Ep. III



Lematec O

Die Ee 2/2 16001-10 wurden ab 1927 ausgeliefert und dienten als Ersatz der Maschinen mit Akkumulatorenbetrieb im Rangierdienst der kleinen Bahnhöfe.

Diese hübschen Lokotraktoren mit ihrer ausgewogenen Silhouette

wurden später in Teⁿ 221 bis 236 umbenannt und haben bis in die 80er Jahre ihre Dienste geleistet.

Die beiden ersten Einheiten, welche als Prototyp dienten, wurden auf dem Tenderfahrgestell der Dampflokomotiven B 2/3 NOB gebaut.

Prévues pour circuler en tant qu'automotrice simple, double et comme engin de traction pour trains directs, régionaux et mixtes, les ABe 4/4^{III}, grâce à leur grande réserve de puissance, sont particulièrement bien adaptées au profil difficile à fortes rampes

de la ligne de la Bernina. Lematec complète la série de ces 6 automotrices avec les trois numéros manquants : la 51 dans sa version d'origine pour circuler en UM avec la 53 déjà sortie, ainsi que la 52 et la 55 dans leur version actuelle.

Om-003 2. Reihe

Om-003/3 RhB Bernina TW III ABe 4/4 51 „Poschiavo“,
rot, Auslieferungszustand, Ep.IV

Om-003/4 RhB Bernina TW III ABe 4/4 52 „Brusio“,
rot, Ep.V-VI

Om-003/5 RhB Bernina TW III ABe 4/4 55 „Diavolezza“,
rot, Ep.V-VI



1. Reihe

Die ABe 4/4^{III} sind zum Einsatz als einfache und doppelte Triebwagen und als Zugmaschinen für Direkt- und Regionalzüge sowie für gemischte Züge vorgesehen. Dank ihrer grossen Kraftreserve sind sie für das schwierige Profil der Bernina-Linie mit ihren grossen

Steigungen besonders geeignet. Lematec vervollständigt die Serie dieser 6 Triebwagen mit den drei fehlenden Nummern: die 51 in ihrer Originalversion zum Fahren in Mehrfacheinheit mit der bereits erschienenen 53, sowie die 52 und 55 in ihrer aktuellen Version.

En 1990, les Chemins de Fer Rhétiques (RhB) et les Chemins de fer Apenzellois (AB) passèrent une commande conjointe à la société Schindler Waggon Altenrhein qui avait développé un concept de caisse modulable appelé « PA 90 ». Les voitures

unifiées IV furent livrées aux RhB en 1992/93 en 2 variantes : 6 voitures version longue peintes en rouge pour le « Stammnetz », 11 voitures version courte bicolore pour le Bernina Express.

Om-205



- Om-205/1 A RhB EW IV B 2491**, verkürzt, Bernina Express Lackierung, rot mit grau-braunem Fensterband, Ep. V
- Om-205/1 B RhB EW IV B 2493**, verkürzt, Bernina Express Lackierung, rot mit grau-braunem Fensterband, Ep. V
- Om-205/1 C RhB EW IV B 2494**, verkürzt, Bernina Express Lackierung, rot mit grau-braunem Fensterband, Ep. V
- Om-205/1 D RhB EW IV B 2497**, verkürzt, Bernina Express Lackierung, rot mit grau-braunem Fensterband, Ep. V
- Om-205/2 RhB EW IV BD 2475**, verkürzt, Bernina Express Lackierung, rot mit grau-braunem Fensterband, Ep. V
- Om-205/3 A RhB EW IV A 1273**, verkürzt, Bernina Express Lackierung, rot mit grau-braunem Fensterband, Ep. V
- Om-205/3 B RhB EW IV A 1274**, verkürzt, Bernina Express Lackierung, rot mit grau-braunem Fensterband, Ep. V
- Om-205/4 A RhB EW IV B 2492**, verkürzt, rot, Ep. Vb-VI
- Om-205/4 B RhB EW IV B 2495**, verkürzt, rot, Ep. Vb-VI
- Om-205/5 RhB EW IV BD 2475**, verkürzt, rot, Ep. Vb-VI
- Om-205/6 RhB EW IV A 1275**, verkürzt, rot, Ep. Vb-VI
- Om-205/7 A RhB EW IV B 2391**, für Stammnetz, rot, Ep. V-VI
- Om-205/7 B RhB EW IV B 2392**, für Stammnetz, rot, Ep. V-VI
- Om-205/8 RhB EW IV A 1281**, für Stammnetz, rot, Ep. V-VI



1990 organisierten die Rhätischen Bahnen (RhB) und die Appenzeller Bahnen (AB) gemeinsam eine Bestellung bei Schindler Waggon in Altenrhein welche das Konzept eines modulierbaren Kastens „PA 90“ entwickelt hatten. Die bei der

RhB EW IV genannten Wagen wurden dann 1992/93 in zwei Varianten ausgeliefert: 6 lange ganz in Rot für das „Stammnetz“ und 11 kurze zwei-farbige für den Bernina-Express.

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.

0-213 2^{ème} série



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,

- O-213/4** SNCF Voiture TEE Mistral 69, Bar Mistral Arux, inox, Ép. IV
- O-213/5** SNCF Voiture TEE Mistral 69, Bar A³rtu, inox, Ép. IV
- O-213/6 A-B** SNCF Voiture TEE Mistral 69, voiture salon A³tu, inox, Ép. IV
- O-213/6 CH** CFF Voiture TEE Mistral 69, voiture salon A³tu, inox, Ép. IV



1^{ère} série

oft „Mistral 69“ oder „Neuer Mistral“ genannt. Die verschiedenen Wagentypen waren aufgeteilt in Personen-Packwagen mit Generator, Speisewagen, Barwagen, Abteilwagen und Wagen mit Mittelgang.

Au début des années 1960, la SNCF avait un besoin important de locomotives Diesel-électriques de grande puissance pour remplacer les locomotives à vapeur. Une nouvelle génération de moteurs 16 cylindres SACM permettra le développement de locomotives aptes à assurer la traction

de trains de voyageurs et de marchandises nécessitant des performances élevées sur nombre de lignes non électrifiées : la CC 72000 était née. Ces machines sont considérées par la plupart des amateurs comme les plus belles locomotives Diesel-électriques françaises.

O-201

O-201/1 SNCF CC 72012, Région 5 Vénissieux livrée d'origine et marquages en relief, avec petites fenêtres latérales. 1969 à 1974

O-201/2 SNCF CC 72047, Région 1 Chalindrey livrée d'origine et marquages en relief, sans petites fenêtres latérales. 1970 à 1974

O-201/3 SNCF CC 72072, Région 3 Rennes livrée d'origine et marquages en relief, sans petites fenêtres latérales, blason Saint-Malo. 1973 à 1988

O-201/5 SNCF CC 72030, Région 1 Chalindrey livrée Corail plus à motifs rouges et marquages en adhésifs, logo Desgrippes, blason Chalindrey. 1996 à 2003

O-201/6 SNCF CC 72064, Région 5 Nevers livrée d'origine et marquages en adhésifs, logo Tallon. 1989 à 2010

O-201/7 SNCF CC 472067, Région 5, Nevers, livrée FRET, Ép. V

O-201/8 SNCF CC 72080, Région 1 Chalindrey livrée d'origine et marquages en relief, sans petites fenêtres latérales, blason Mulhouse. 1973 à 1989

O-201/9 SNCF CC 72090, Région 5 Vénissieux livrée d'origine et marquages en relief, sans petites fenêtres latérales, blason Belfort. 1974 à 1989

O-201/10 SNCF CC 72006, Région 1 Chalindrey livrée Corail plus bleue et marquages en adhésifs, logo Desgrippes. 1995 à 2002



Lematec O

Um die Dampflokomotiven zu ersetzen benötigte die SNCF zu Beginn der 60-er-Jahre eine grosse Anzahl von Diesel-elektrischen Lokomotiven mit grosser Leistung. Eine neue Generation von Diesel-Motoren der SACM mit 16 Zylindern erlaubte die Entwicklung von sehr leistungsfähigen Lokomotiven,

welche auf nicht elektrifizierten Linien sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr bestens eingesetzt werden konnten. Dadurch entstanden die CC 72000. Die meisten Eisenbahn-Kenner bezeichnen diese Lokomotiven als die schönsten französischen Diesel-elektrischen Lokomotiven.

Pour remplacer les Ae 6/6 sur la ligne du Gotthard, les CFF passent commande en 1969 à SLM et BBC de quatre prototypes numérotés 11601 à 11604, livrés en 1972, suivis entre 1975 et 1980 de 85 machines de série. Pour faciliter l'inscription en

courbe, la disposition d'essieux CC est abandonnée au profit du type BBB. Avec leurs 7 850 kW (10 600 ch), les Re 6/6 ont longtemps été considérées comme les locomotives à caisse unique les plus puissantes du monde.

0-202

0-202/1 A SBB Re 6/6 11601 „Wolhusen“, Auslieferungszustand, grün, 1972-1990-er Jahre

0-202/1 B SBB Re 6/6 11602 „Morges“, eckige Scheinwerfer, UIC-Steckdose und Treppe, ZUB, rot, 1990-er Jahre

0-202/2 A SBB Re 6/6 11603 „Wädenswil“, eckige Scheinwerfer, UIC-Steckdose und Treppe, ZUB, Klima, rot, 2000-er Jahre

0-202/2 B SBB Re 6/6 11604 „Faido“, Auslieferungszustand, grün, 1972-1990-er Jahre

0-202/3 SBB Re 6/6 11647 „Bex“, Auslieferungszustand, grün, 1972-1990-er Jahre

0-202/4 A SBB Re 6/6 11683 „Amsteg-Silenen“, eckige Scheinwerfer, UIC-Steckdose und Treppe, ZUB, grün, 1990-er Jahre

0-202/4 B SBB Re 6/6 11646 „Bussigny“, UIC-Steckdose und Treppe, ZUB, Klima, grün, 2000-er Jahre

0-202/4 C SBB Re 6/6 11640 „Münchenstein“, eckige Scheinwerfer, UIC-Steckdose und Treppe, ZUB, rot, 1990-er Jahre

0-202/5 A SBB Re 6/6 11610 „Spreitenbach“, eckige Scheinwerfer, UIC-Steckdose und Treppe, ETCS Level 2, Klima, rot, 2000-er Jahre

0-202/5 B SBB Re 6/6 11675 „Gelterkinden“, eckige Scheinwerfer, UIC-Steckdose und Treppe, ETCS Level 2, Klima, Cargo, 2000-er Jahre



Um die Ae 6/6 auf der Gotthard-Linie zu ersetzen bestellten die SBB 1969 bei SLM und BBC vier Prototypen mit den Nummern 11601 bis 11604, welche 1972 geliefert wurden, und dann zwischen 1975 und 1980 vom Typ gefolgt durch 85 Serien-Maschinen.

Um die Kurvengängigkeit zu verbessern wurde die dreiachsige Achsfolge CC durch eine zweiachsige BBB ersetzt. Mit ihren 7 850 kW (10 600 PS) galten die Re 6/6 lange Zeit als die weltweit stärksten mit nur einem Kasten versehenen Lokomotiven.

Chefs-d'oeuvre de l'industrie ferroviaire suisse et des CFF, les rames quadricourant RAe TEE II 1051-1055 ont marqué les esprits par leur design hors du temps, leur confort et leurs

innovations techniques. La rame 1053 est conservée par CFF Historic.

I-206

- I-206/1 A SBB RAe TEE II 1051, rot-beige, 5-teilig, 1961-1966, Ep. III
- I-206/1 B SBB RAe TEE II 1054, rot-beige, 5-teilig, 1961-1966, Ep. III
- I-206/2 A SBB RAe TEE II 1052, rot-beige, 6-teilig, 1966-1988, Ep. III-IV
- I-206/2 B SBB RAe TEE II 1053, rot-beige, 6-teilig, 1966-1987, Ep. III-IV
- I-206/2 C SBB RAe TEE II 1055, rot-beige, 6-teilig, 1966-1988, Ep. III-IV
- I-206/3 SBB RABe EC 1055, grau, 6-teilig, 1988-1999, Ep. IV-V



Die Vierstromzüge RAe TEE II 1051-1055, Meisterwerke der schweizerischen Eisenbahnindustrie und der SBB, haben die Geister durch ihr zeitloses Design, ihren Komfort und ihre

technischen Innovationen geprägt. Der Zug 1053 wird von SBB Historic erhalten.

Pour remplacer les Ae 6/6 sur la ligne du Gotthard, les CFF passent commande en 1969 à SLM et BBC de quatre prototypes numérotés 11601 à 11604, livrés en 1972, suivis entre 1975 et 1980 de 85 machines de série. Pour faciliter l'inscription en

courbe, la disposition d'essieux CC est abandonnée au profit du type BBB. Avec leurs 7 850 kW (10 600 ch), les Re 6/6 ont longtemps été considérées comme les locomotives à caisse unique les plus puissantes du monde.

I-208

I-208/1 A SBB Re 6/6 11601 „Wolhusen“, Auslieferungszustand, grün, 1972-1990-er Jahre

I-208/1 B SBB Re 6/6 11602 „Morges“, eckige Scheinwerfer, UIC-Steckdose und Treppe, ZUB, rot, 1990-er Jahre

I-208/2 A SBB Re 6/6 11603 „Wädenswil“, eckige Scheinwerfer, UIC-Steckdose und Treppe, ZUB, Klima, rot, 2000-er Jahre

I-208/2 B SBB Re 6/6 11604 „Faido“, Auslieferungszustand, grün, 1972-1990-er Jahre

I-208/3 SBB Re 6/6 11647 „Bex“, Auslieferungszustand, grün, 1972-1990-er Jahre

I-208/4 A SBB Re 6/6 11683 „Amsteg-Silenen“, eckige Scheinwerfer, UIC-Steckdose und Treppe, ZUB, grün, 1990-er Jahre

I-208/4 B SBB Re 6/6 11646 „Bussigny“, UIC-Steckdose und Treppe, ZUB, Klima, grün, 2000-er Jahre

I-208/4 C SBB Re 6/6 11640 „Münchenstein“, eckige Scheinwerfer, UIC-Steckdose und Treppe, ZUB, rot, 1990-er Jahre

I-208/5 A SBB Re 6/6 11610 „Spreitenbach“, eckige Scheinwerfer, UIC-Steckdose und Treppe, ETCS Level 2, Klima, rot, 2000-er Jahre

I-208/5 B SBB Re 6/6 11675 „Gelterkinden“, eckige Scheinwerfer, UIC-Steckdose und Treppe, ETCS Level 2, Klima, Cargo, 2000-er Jahre



Um die Ae 6/6 auf der Gotthard-Linie zu ersetzen bestellten die SBB 1969 bei SLM und BBC vier Prototypen mit den Nummern 11601 bis 11604, welche 1972 geliefert wurden, und dann zwischen 1975 und 1980 vom Typ gefolgt durch 85 Serien-Maschinen.

Um die Kurvengängigkeit zu verbessern wurde die dreiachsige Achsfolge CC durch eine zweiachsige BBB ersetzt. Mit ihren 7 850 kW (10 600 PS) galten die Re 6/6 lange Zeit als die weltweit stärksten mit nur einem Kasten versehenen Lokomotiven.

N SBB Ae 6/6
N SNCF 241 A Est

HOm-205 PO/SNCF/Vivarais 020-020 Mallet 101-104

HO SBB Be 4/6 12303 - 12342
HO BLS Be 6/8 - Ae 6/8 201 - 208

O-204 SBB RAe TEE II 1051-1055
O-215 SNCF BB MTE

I SBB Sécheron Ae 3/5-Ae 3/6^{III} - Be 4/7
I SBB Te^{II} 221-236 & Te^{III} 121-138
I SBB Bm 6/6 18501-18514

2018

PROGRAMME
PROGRAMM



Bulletin de commande / Bestellschein

NOM-PRÉNOM / NAME-VORNAME

ADRESSE

TÉLÉPHONE / TELEFON

E-MAIL

N° DE CATALOGUE / KATALOG NUMMER

.....
.....

DATE ET SIGNATURE / DATUM UND UNTERSCHRIFT