

# Güterzuglokomotive C 5/6 der SBB.

Für die Strecken mit grösseren Steigungen genügte die Leistungsfähigkeit der ab 1905 gelieferten C 4/5 Lokomotiven nicht mehr, weshalb sich die Schweizerischen Bundesbahnen 1913 entschlossen, eine Serie des Typs C 5/6 in Dienst zu stellen. Die 28 Exemplare dieser Serie waren bis zur Elektrifikation der Gotthardstrecke die stärksten Lokomotiven der Schweiz führten Züge von 300 t auf den zum Teil 27‰ steilen Rampen am Gotthard. Noch wichtiger war Ihre Fähigkeit, auf den Talstrecken Züge mit bis zu 1'200 t Anhängelast zu befördern, was die gewünschte Entlastung vom Vorspanndienst brachte. Mit der Einführung der durchgehenden Güterzugbremse waren auch erhöhte Durchschnittsgeschwindigkeiten auf den Gotthard-Zubringerstrecken möglich geworden. Beim Personal war der "Elefant", wie die Lok liebevoll benannt wurde, sehr beliebt. Nach der vorgeschrittenen Elektrifikation des Hauptnetzes blieb ihr noch die Strecke Bellinzona-Luino und vor allem der Überfuhrdienst der Basler Hafenbahnen und der Ablaufberg in Muttenz, bis 1955 das endgültige Ausscheiden durch Ausrangierung und Abbruch erfolgte. Zwei dieser markanten Loks wurden als Denkmal hergerichtet (2958 in Olten, 2969 in Winterthur), eine weitere (2965) befindet sich im Verkehrshaus Luzern und die 2978 ist als historische Lok der SBB immer noch einsatzbereit. Seither sind die beiden Denkmalsmaschinen von ihren Sockeln verschwunden. Nach neuesten Berichten soll die 2958 von privater Seite wieder betriebsfähig gemacht und die 2969 als Ersatzteillieferer für die noch fahrenden Einheiten verwendet werden.

## Technische Daten

Länge über Puffer inkl. Tender	19'195 mm	Max. Kesseldruck	15 Atm
Achsfolge	1'E h4v	Leergewicht	92,2 t
Treibraddurchmesser	1'330 mm	Dienstgewicht	129,5 t
Zylinderdurchmesser HD/ND	470/690mm	Adhäsionsgewicht	77,5 t
Kolbenhub	640 mm	Höchstgeschwindigkeit	65 km/h
Heizfläche total	265,8 m <sup>2</sup>	Hersteller	SLM
Rostfläche	3,7 m <sup>2</sup>	Inbetriebnahme	1913-1917
Leistung am Kolben /50 km/h	1'620 PS		

## ZERTIFIKAT

### Die LEMACO-Modelle in Spur O, Massstab 1 : 45

Weitere Supermodelle der Lemaco-Modellbauer. In feinsten Handarbeit ausschliesslich in Messing aus über 1'800 Teilen zusammengebaut, vorbildgetreu lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

## Technische Daten

Länge über Puffer inkl. Tender	434 mm	Gewicht inkl. Tender	2'620 g
Stromverbrauch bei 12 V unbelastet	430 mA	Minimalradius	1'800 mm

## Folgende Versionen wurden gebaut

<b>Kat.-Nr O-065</b>	SBB C 5/6 2978, historische Lok, schwarz	1 - 42	42 Exemplare 2001
<b>Kat.-Nr O-065/1</b>	SBB C 5/6 2965, Verkehrshaus Luzern, schwarz	1 - 25	25 Exemplare 2001
<b>Kat.-Nr O-065/2</b>	SBB C 5/6 2958, Ablieferungszustand, grau-schwarz	1 - 18	18 Exemplare 2001

- Komplette Führerstandseinrichtung inkl. Beleuchtung, bewegliche Türen an Lok und Tender
- Rauchkammertüre zum Öffnen, voll detaillierte Rauchkammer
- Kugelgelagerte, gefederte Treibachsen, funktionierende Ausgleichshebel
- Radreifen und Treibstangen aus Neusilber
- Federpuffer
- Freilaufantrieb durch Faulhaber 3042 Präzisionsmotor Gleichstrom 12 - 14 V
- Motor abschaltbar, ermöglicht Beleuchtung des stehenden Modells
- Vorbildgetreue Nachbildung der Innensteuerung mit Kropfachse, sowie des Bremsgestänges
- Halbautomatische Kurzkupplung zwischen Lok und Tender
- Konstante, fahrtrichtungsabhängige Spitzen- und Rückbeleuchtung
- Masstäbliche Schraubenkupplungen
- Rote Zugschluss-Scheiben liegen bei
- Laufachsfeder zum Anbringen liegt bei. **Nur für die Vitrine!**

# Lemaco prestige models

## Locomotive à marchandises C 5/6 des CFF

La puissance des C 4/5 livrées aux CFF dès 1905 n'étant plus suffisante pour les lignes à forte rampe, les CFF décidèrent en 1913, de faire construire une série du type C 5/6, locomotive compound à 4 cylindres. Les 28 exemplaires de cette série constituèrent, en Suisse, jusqu'à l'électrification de la ligne du Gothard, les locomotives à vapeur les plus grandes et les plus performantes. Sur les rampes de 27‰ de ce tronçon, elles furent capables de remorquer des trains de 300 tonnes, tandis qu'elles permirent de tracter 1'200 t en plaine, évitant ainsi dans la plupart des cas les nombreux problèmes inhérents à la double traction. L'introduction du frein continu des trains de marchandises permit, sur les lignes d'accès au Gothard, des vitesses moyennes nettement plus élevées.

La souveraineté de ces machines, d'ailleurs fort appréciées du personnel ferroviaire, leur valut le surnom "éléphant". Suite à l'électrification du réseau principal, leur tâche essentielle consistait au transfert de trains entre le port de Bâle et la butte de triage de Muttenz, ainsi que le service sur la ligne de Bellinzona à Luino pas encore électrifiée. Leur mise au rebut définitive survint en 1955, mais trois d'entre elles sont devenues objets d'exposition (la 2958 à Olten et la 2969 à Winterthur), une troisième (la 2965) au Musée des Transports à Lucerne. Fort heureusement, la 2978 fut déclarée machine historique et est maintenue en état de marche par les CFF. Entretemps, les deux monuments d'Olten et Winterthur ont disparu. Selon les dernières informations reçues, une remise en service de la 2958 est prévue par des privés; la 2969, par contre, est destinée à fournir des pièces pour les unités encore en état de marche.

### Données techniques

Longueur hors tampons, tender compris	19'195 mm	Timbre maximal	15 Atm
Disposition des essieux	1'E h4v	Poids à vide	92,2 t
Ø roues motrices	1'330 mm	Poids en service	129,5 t
Ø des cylindres HP/NP	470/690mm	Poids d'adhérence	77,5 t
Course des pistons	640 mm	Vitesse maximale	65 km/h
Surface de chauffe totale	265,8 m <sup>2</sup>	Constructeur	SLM
Surface de grille	3,7 m <sup>2</sup>	Mise en service	1913-1917
Puissance au piston à 50 km/h	1'620 ch		

## 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 1'800 pièces, soigneusement peints et munis d'inscriptions conformes. Chaque modèle est daté et numéroté individuellement.

### Données techniques

Longueur hors tampons, tender compris	434 mm	Poids, tender compris	2'620 g
Consommation à 12 V sans charge	430 mA	Rayon minimal	1'800 mm

### La production comprend les versions suivantes

No cat. O-065	CFF C 5/6 2978, loc historique, noir	1 - 42	42 exemplaires 2001
No cat. O-065/1	CFF C 5/6 2965, Musée des Transports, noir	1 - 25	25 exemplaires 2001
No cat. O-065/2	CFF C 5/6 2958, gris-noir	1 - 18	18 exemplaires 2001

- Abri avec aménagement intérieur et éclairage, portes fonctionnelles, toit amovible
- Boîte à fumée détaillée avec porte ouvrante
- Essieux sur ressorts, balanciers fonctionnels
- Bandages et bielles en maillechort
- Tampons à ressorts
- Moteur de précision Faulhaber 3042 courant continu 12V, entraînement libre
- Moteur déclenchable, permet l'éclairage du modèle à l'arrêt
- Reproduction fidèle de la distribution intérieure avec essieu coudé, ainsi que de la tringlerie de frein
- Eclairage constant bidirectionnel 1,5V, déclenchable
- Tender avec portes fonctionnelles, éclairage constant 1,5 V, déclenchable
- Attelage semi-automatique entre loc et tender
- Attelages à vis fidèlement reproduits
- Disques rouges de fin de convoi annexés
- Ressort de bissel annexé, **pour la vitrine seulement!**

10/2001