

## SBB Güterzugdampflok C 5/6 mit dreiachsigem Schlepptender

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 mit einer Dauerleistung von 300 t auf den Steigungsstrecken von 27 ‰ am Gotthard. Noch wichtiger war ihre Fähigkeit, auf den Talstrecken Züge mit bis 1200 t Anhängelast zu ziehen, 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 Ueberfuhrdienst der Basler Hafenbahnen und der Ablaufberg, bis 1955 das endgültige Ausscheiden durch Ausrangierung und Abbruch erfolgte. Zwei Loks wurden als Denkmal hergerichtet (2958 in Olten, 2969 in Winterthur), eine weitere (2965) befindet sich im Verkehrshaus in Luzern und die 2978 ist immer noch einsatzbereit.

### Technische Abmessungen und Daten

Achsfolge .....	1'E h4v
Triebrad-Durchmesser .....	1330 mm
Länge über Puffer .....	19195 mm
Zylinder-Durchmesser .....	470 mm Hochdruck ..... 690 mm Niederdruck
Kolbenhub .....	640 mm
Steuerung .....	Gemeinsame Walschaert's-Steuerung bei Hochdruck innen und Niederdruck aussen
Heizfläche total .....	265.8 m <sup>2</sup>
Rostfläche .....	3.7 m <sup>2</sup>
Leistung am Kolben .....	1620 PS bei 50 km/h
Kesseldruck max .....	15 Atm.
Leergewicht .....	92.2 t
Dienstgewicht .....	129.5 t
Adhäsionsgewicht .....	77.5 t
Höchstgeschwindigkeit .....	65 km/h
Hersteller .....	SLM Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur
Inbetriebnahme .....	1913-1917
Anschaffungspreis pro Lok .....	von Fr. 143'000.-- bis 168'400.--

### Die LEMACO-Modelle in Spur N, Kat.Nr. N-005 - Massstab 1 : 160

Die dritte SBB-Dampflokomotive in Spur N aus den LEMACO-Werkstätten. Das Modell wurde in präziser Handarbeit aus über 360 Messingteilen gebaut, fein lackiert und beschriftet.

#### Technische Daten:

Antrieb .....	Erstmals Tender-Lokantrieb. 5 poliger 12 V Gleichstrom-Präzisionsmotor im Tender mit Kardanverbindung zur Lokomotive
Gewicht .....	120 gr
Min. Radius .....	222 mm
Stromaufnahme .....	140 mA (ohne Belastung)

#### Auflagen:

Kat.Nr. N-005	C 5/6 2965 schwarz	1-500 / 500 Exemplare
Kat.Nr. N-005/1	C 5/6 2978 schwarz	1-600 / 600 Exemplare

Alle Modelle sind einzeln nummeriert und datiert.

## Locomotive CFF pour trains marchandises C 5/6 avec tender séparé à trois essieux

La puissance des C 4/5 livrées dès 1905 n'étant plus suffisante pour les lignes à forte rampe, les Chemins de fer fédéraux suisses 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 puissantes. Sur les rampes de 27 ‰ du Gothard, elles développèrent une puissance continue de 300 tonnes; leur puissance de traction de 1200 t sur les lignes de plaine permit de renoncer à la double traction dans la plupart des cas. L'introduction du frein continu des trains de marchandises permit, sur les lignes d'accès au Gothard, des vitesses moyennes nettement plus importantes.

Étant les plus puissantes machines des CFF et très appréciées du personnel ferroviaire, les C 5/6 furent surnommées "éléphant". Après l'électrification du réseau principal, leur tâche essentielle consistait au transfert de trains dans le port et à la butte de triage de Bâle, ainsi que le service sur la ligne de Bellinzona à Luino. Leur mise au rebut définitive survint en 1955, mais deux d'entre elles sont devenues monuments, (la 2958 à Olten et la 2969 à Winterthur), une troisième (la 2965) se trouve au Musée des transports de Lucerne et une quatrième, la 2978, est maintenue en état de marche par les CFF.

### Données techniques:

Disposition des essieux .....	1'E h4v
Diamètre des roues motrices .....	1330 mm
Longueur hors tampons .....	19195 mm
Diamètre des cylindres .....	470 mm haute pression, 690 mm basse pression
Course des pistons .....	640 mm
Distribution .....	Distribution Walschaert's commune pour haute pression à l'intérieur et basse pression à l'extérieur
Surface totale de chauffe .....	265.8 m <sup>2</sup>
Surface de la grille .....	3.7 m <sup>2</sup>
Puissance au piston .....	1620 CV à 50 km/h
Pression de chaudière .....	15 atm
Poids à vide .....	92.2 t
Poids en service .....	129.5 t
Poids adhérent .....	77.5 t
Vitesse maximale .....	65 km/h
Constructeur .....	SLM Fabrique Suisse de Locomotives et Machines à Winterthur
Mise en service .....	1913-1917
Prix d'achat d'une locomotive ... entre	143'000.-- et 168'400.-- francs

### Les modèles LEMACO à l'échelle N, no. de catalogue N-005 - échelle 1 : 160

C'est la troisième locomotive à vapeur des CFF à l'échelle N produite par les ateliers LEMACO. Cette reproduction artisanale est composée de plus de 360 pièces en laiton, finement verni et muni des inscriptions conformes.

#### Données techniques:

Entraînement .....	Pour la première fois, entraînement par le tender et la locomotive. Puissant moteur de précision à courant continu, de 5 pôles et 12 V, se trouvant dans le tender, avec transmission à cardan vers la locomotive.	
Poids .....	120 gr	
Rayon minimum .....	222 mm	
Consommation de courant .....	140 mA (sans charge)	

#### Versions produites:

No. de cat.	N-005	C 5/6 2965 noire	1-500 / 500 exemplaires
No. de cat.	N-005/1	C 5/6 2978 noire	1-600 / 600 exemplaires

Tous les modèles sont numérotés individuellement et datés.