

Neuer alter Wagen für die Tösstalbahn



Um für den von den Initianten der Tösstalbahn (TTB) angestrebten Durchgangsverkehr von Deutschland durchs Tösstal nach Italien zusammen mit der Nationalbahn gewappnet zu sein, bestellten die TTB bei der Wagonfabrik Freiburg schon vor Inbetrieb-

nahme sieben Kohlewagen. Allerdings wurden sie nach dem Konkurs der Nationalbahn, ohne je weiter als über das Stammnetz eingesetzt worden zu sein, überflüssig. Im Jahr 1880 wurden die Wagen 204 bis 207 den normalen Hochbordwagen des Typs G

angepasst. Die drei Wagen 201 bis 203 wurden von 1880 bis 1882 in gedeckte Güterwagen Typ E umgebaut. Dabei wurden lediglich die Aufbauten entfernt, und die diversen Streben am Fahrwerk blieben erhalten. Der Holzkasten wurde mit den gleichen Aussenmassen einfach zwischen die erhalten gebliebenen Streben eingebaut. Selbst die Trittbretter blieben erhalten. 1896 erhielten die Wagen 204 bis 207 eine für damals moderne Westinghouse-Druckluftbremse eingebaut.

Die Firma hrm Modelltechnik bietet den Kohlewagen nun als hochwertiges Kleinserienmodell in der Spurweite 0 in unterschiedlichen Varianten an.

Interessenten wenden sich direkt an:

hrm Modelltechnik
Hansrudolf Meier
Tablatstrasse 1
8492 Wila
Tel. 052 385 39 40
info@hrm-modelltechnik.ch
www.hrm-modelltechnik.ch

Vier C 4/5-Modelle im Massstab 1:35

Eine erste Serie von C 4/5-Loks wurde zwischen 1904 und 1906 von der SLM an die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) geliefert. Diese wiesen ein Nassdampf-Vierzylinder-Verbundtriebwerk auf. Da dieses die gesetzten Erwartungen nur teilweise erfüllen konnte, wurden später Schmidt-Überhitzer eingebaut. Ab 1907 lieferte die SLM eine zweite Serie an C 4/5-Lokomotiven aus. Im Vergleich zur ersten Serie wurde der Achsstand etwas vermindert, und zusätzlich zur vierten wurde auch der zweiten Treibachse ein gewisses Seitenspiel verliehen. Die ersten 15 Maschinen wurden vor allem auf der Bözberglinie (Basel-Brugg) eingesetzt. Um ihre Verwendung auch am Gotthard zu erlauben, wurden die letzten 4 Maschinen mit einem grösseren Kessel ausgerüstet, wobei der Kesseldruck von 12 auf 13 atü erhöht werden konnte. 17 der 19 Einheiten wurden 1930-1933 in starke E 4/4-Rangiermaschinen umgebaut,

die bis weit über die Elektrifikation hinaus besonders im Rangierbahnhof Basel hervorragende Dienste leisteten.

Lematec hat nun mit der Auslieferung vier verschiedener Versionen der C 4/5 begonnen. Die Modelle werden mit einem Faulhaber-2642-Motor angetrieben und bestehen aus über 1000 einzelnen Teilen. Als Mindestradius werden für das 1,9 kg schwere Modell 1500 mm angegeben.

- Art.-Nr. O-204/2: C 4/5 2606, schwarz, Depot Brugg, Dreiaxstender, 1923-30
- Art.-Nr. O-204/4: C 4/5 2616, schwarz, Kreiszeichen 5, Dreiaxstender Typ C 5/6, 1918-1923-10
- Art.-Nr. O-204/6: C 4/5 2702, schwarz/Glanzblech, Kreiszeichen 1, Vierachstender Typ A 3/5, 1906-10
- Art.-Nr. O-204/7S: C 4/5 2717, schwarz, Depot Zürich, Vierachstender Typ A 3/5, nach 1945

Alle Modelle werden mit einem ESU-Loksound-L-Decoder der Generation 5 angeboten.

