

sprungsversionen 5811 und 5814 von 1912 sind mit Blaublechesseln und eisengrauem Kamin und ebensolchen Domen ausgestattet. Beide verfügen über einen niederen Kohlekasten mit Holzaufbau, damit genügend Brennstoff geladen werden kann.

Der Blick ins Führerhaus dauert etwas länger, denn der Detailreichtum ist enorm. Jedes Bedienteil, jedes Handrad, selbst die Wasserstandsanzeige ist äusserst filigran nachgebildet. Die Instrumente werden mit Petrollampen beleuchtet, weil die Stromversorgung auf Dampflokomotiven noch nicht Standard war. Jede Lampe kann einzeln ein- und ausgeschaltet werden (digital), wie auch die Deckenlampe am Führerhausdach. Selbst der oben erwähnte Rückspiegel fehlt nicht. Der Kohlekasten kann an einigen Versionen mit drei Deckeln teilweise oder ganz geschlossen werden, damit der Kohlestaub während der Rückwärtsfahrt nicht ins Führerhaus weht. Die rückwärtigen Fenster sind bis zur Hälfte vergittert und lassen sich wie beim Vorbild drehen.

Die verwendeten Materialien entsprechen weitgehend dem Vorbild: Der Holzboden ist aus Holz, die Kupferleitungen sind aus poliertem Kupfer, damit sie entsprechend glänzen. Die Messingringe an den Lampen sind selbstverständlich aus Messing. Die farblichen Unterschiede sind deutlich erkennbar. Die Rauchkammertüre lässt sich öffnen und erlaubt die Sicht auf den gestalteten Innenraum. Selbst unter dem Sanddomdeckel liegt richtiger Sand.

Weitere vier Lokomotiven sind mit Kesseln aus Blaublech ausgerüstet, allerdings verfügt nur noch die 5830 im Zustand von 1916 über die roten Zierlinien. Blaublech

war bis zu Beginn der 1930er-Jahre als solches erkennbar, denn selbst 1930 wurden noch Kessel mit Blaublech revidiert. Der Kohlekasten ist nun ganz aus Metall in gleicher Höhe wie jener mit dem Holzaufbau. An einigen Versionen wurde der Holzaufbau einfach weggelassen, was der Lok ein spezielles Aussehen verleiht. Zwei Versionen sind mit ganz hohem Kohlekasten ausgeführt, analog der Eb 3/5 der BT (siehe Bilder). Alle 17 Versionen sind exakt nach dem Vorbild in der entsprechenden Epoche detailliert. Mehrere der Loks sind mit zwei Luftpumpen ausgerüstet, um von der Bremsleistung her Personen- wie auch Güterzüge gewachsen zu sein. Die historische Lokomotive 5819 der SBB Historic entspricht dem Zustand von 1976 bis heute,

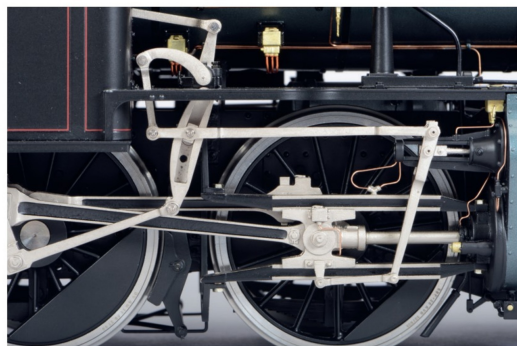
wobei der Kessel lediglich blaugrau lackiert und nicht mit Blaublech versehen ist.

Technik

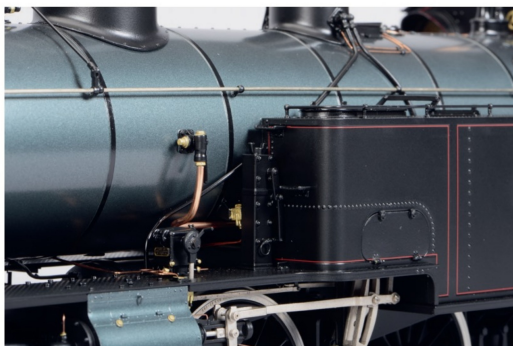
Sämtliche Modelle verfügen über einen leistungsstarken Faulhabermotor, der für den Vitrinenbetrieb abgeschaltet werden kann. Seine Leistung wird über ein CNC-gefrästes Freilaufgetriebe übertragen, das gekapselt ist und keiner Wartung bedarf. Die Stromaufnahme erfolgt über alle angetriebenen Räder, wobei die Inoxradreifen für ausgezeichnete Adhäsion und ebensolche Stromaufnahme sorgen. Die echt funktionierenden Blattfedern der Achsen tragen ebenfalls zur hohen Zugkraft bei. Auch der Dampflokrahmen entstand auf der CNC-Fräsmaschine, wobei Nieten und Sechskantschrau-



Der Kohlekasten kann partiell zugeeckt werden, um Kohlestaub in der Kabine zu vermeiden.



Dank separatem Motor steht die Schwinde bei Stillstand in Mittelstellung.



Im Vordergrund die Friedmann-Schmierpumpe mit Fusswinde für Notfälle.