

## FULGUREX News

Besuchen Sie uns an der "Plattform der Kleinserie"- Ausstellung (13.10 ab 17.00 Uhr bis 15.10.2023), Stand T35 (in der Turnhalle) in BAUMA.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

## FULGUREX News in HO

### *GB und SBB/CFF A 3/5 Serie 200 (900)*

*Prototyp GB A 3/5 no 202 (4 Zylinder)*

- 1. Serie: GB A 3/5 no 203 - 210, resp. SBB-CFF 903 - 910*
- 2. Serie: GB A 3/5 no 211 - 220, resp. SBB/CFF 911 - 920*
- 3. Serie: GB A 3/5 no 221 - 224, resp. SBB/CFF 921 - 924*
- 4. Serie: GB A 3/5 no 225 - 230, resp. SBB/CFF 925 - 930*

Für die Produktion der GB (Gotthardbahn) und SBB/CFF A 3/5 der Serie 200 (resp. 900) haben wir die Wahl der Modelle noch etwas ausgeweitet. Obwohl von den Prototypen zu den verschiedenen Produktionsserien doch etliche Aenderungen vorzunehmen sind, wie bzw. Achsstand, Zylinder, gebremste Vorläufer, Umlaufblech, Kabine, Rauchverzehrer, etc, etc um nur einige zu nennen, möchten wir von jeder der damaligen 4 Bauserien mindestens eine interessante Lok dem Vorbild gerecht in Spur HO aufzubauen. Die Geschichte und Beschreibung der verschiedenen Loks finden Sie untenstehend.



**SBB/CFF A 3/5 no 926, mit Rauchverzehrer System Langer (zwei Ringe am Kamin), gerades Umlaufblech, geänderte Kabine, etc., etc. .... (wie unsere Art.no.: 2278/9)**

**Folgende Maschinen der GB-Versionen stehen zur Auswahl:**

**Art.no.: 2278 GB A 3/5 no 202, Prototyp, Blaublechkessel, kurzer Radstand (4-Zylinder), grosses Umlaufblech vorne, ca. 1896, digital**

**Art.no.: 2278a GB A 3/5 n0 202, Expolok Landesausstellung Genf, graue Farbe, Glanzblech-Kessel, 1896, digital**

**Art.no.: 2278/1 GB A 3/5 no 209, Lok der ersten Bauserie, Blaublechkessel, Ausführung ca. 1900, digital**

Art.no.: 2278/2 GB A 3/5 no 215, Lok der zweiten Bauserie, Blaublechkessel, Ausführung ca. 1906, digital  
Art.no.: 2278/3 GB A 3/5 no 221, Lok der dritten Bauserie, Blaublechkessel, Ausführung ca. 1908, digital  
Art.no.: 2278/4 GB A 3/5 no 225, Lok der vierten Bauserie, Blaublechkessel, Ausführung ca. 1909, digital  
Art.no.: 2278/5 GB A 3/5 no 228, Lok der vierten Bauserie; Expo-Ausführung "MILANO" mit Zierlinien, Blaublechkessel, GB-Tender Bezeichnung, 1906, digital

**Folgende Maschinen der SBB/CFF-Versionen stehen zur Auswahl:**

Art.no.: 2278/6 SBB/CFF A 3/5 no 909, Lok der ersten Bauserie, Blaublechkessel, Kreis V, ca. 1910, digital  
Art.no.: 2278/7 SBB/CFF A 3/5 no 915, Lok der zweiten Bauserie, Blaublechkessel, Kreis V, ca. 1912, digital  
Art.no.: 2278/8 SBB/CFF A 3/5 no 921, Lok der dritten Bauserie, schwarz, Kreis III, Zürich, ca. 1923, digital  
Art.no.: 2278/9 SBB/CFF A 3/5 no 925, Lok der vierten Bauserie, schwarz, Kreis III, Brugg, gerades Umlaufblech, ca. 1924, digital

Die Serie ist auf ein Total von nur gerade 170 Maschinen ausgerichtet. Wir legen Wert auf eine gute Zugkraft und Adhäsionsgewicht (der Antrieb und Decoder ist in der Lok), sowie natürlich die Berücksichtigung der Details der verschiedenen 4 Bauserien.

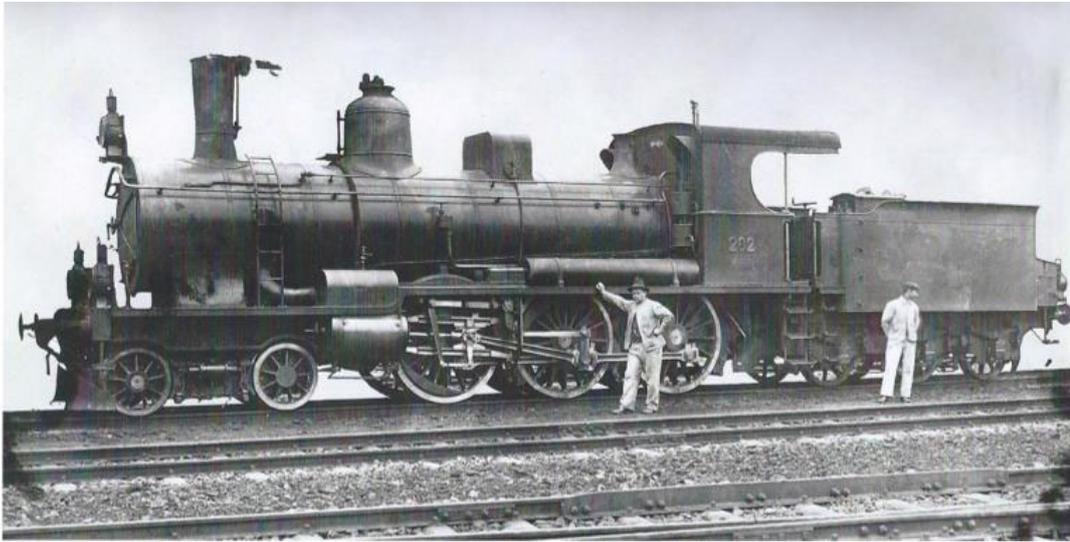
**Hier nun ein geschichtlicher Auszug der Maschinen:**

Bereits schon 1890 war die Gotthardbahn, nach heutiger Sicht, ein dynamisches und fortschrittliches Vorzeigeunternehmen. Sie richtete bspw. bereits im ersten Betriebsjahr einen Nachtschnellzug für Personen- und Postdienst ein, dies ersetzte mehr und mehr den "Kutschenbetrieb" über den Gotthard. Der Zugbetrieb war wesentlich schneller und dazu bequemer; der Tagesschnellzug bzw. verliess Luzern morgens um 10.00 Uhr und erreichte nachmittags um 17.25 Uhr Chiasso; der Nachtzug verliess Luzern um 22.15 Uhr und erreichte Chiasso morgens um 5.55 Uhr. Dies war für die damalige Zeit eine enorme Leistung; galt es doch das Gotthardmassiv (Achse Nord-Süd) zu überqueren. Anfangs 1890 kamen die ersten Ueberlegungen der GB-Führung, diese Zeiten nochmals um einiges zu verkürzen und zugleich international bekannt zu machen. Bei der GB sollten deshalb die bisherigen Dreikuppler-Lokomotiven (vorallem für den Bergdienst) durch stärkere (und auch elegantere) Loks ersetzt werden. In dieser Hinsicht lud die GB diverse Lokomotivfabriken in Europa ein, um mit neuen visionären Vorschlägen ihr neues Konzept vorzustellen. Das Pflichtenheft der GB bezeichnete die Leistungsvorgaben wie folgt: Luzern-Erstfeld: 250 Tonnen bei 60 km/h auf 10 promille mit max 90 km/h auf flacher Strecke, ab Erstfeld bis Göschenen 140 Tonnen bei 40 km/h auf 26 promille der Bergstrecke. Der zweite Wert wurde allerdings im Nachhinein auf 120 Tonnen gesenkt (zu Gunsten der Mitnahme von grösseren Vorräten (Wasser und Kohle) durch einen dreiachsigen Tender an Stelle des vorgesehenen 2 achsigen Tender. Wieso weit in die Ferne schauen, wenn ein geeigneter Produktionsbetrieb quasi vor der Haustüre steht. Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur hatte mit ihrem Vorschlag zum Bau einer 2C Schlepptender-Lokomotive mit Triebraddurchmesser von 1,60m und mit 3-achsigen Tender dann auch die Losung gewonnen. Es wurden zwei Prototypen gebaut; als erster die A 3/5 no 201, eine dreizylinder Verbund Maschine und als Gegenstück die A 3/5 no 202 mit einem vierzylinder Verbundtriebwerk.



Es gibt sehr wenige Fotos der A 3/5 no 201 mit dreizylinder Triebwerk. Die Maschine unterscheidet sich äusserlich praktisch nicht von der A 3/5 no 202 mit vierzylinder Verbundtriebwerk. Diese Modell haben wir nicht in Produktion.

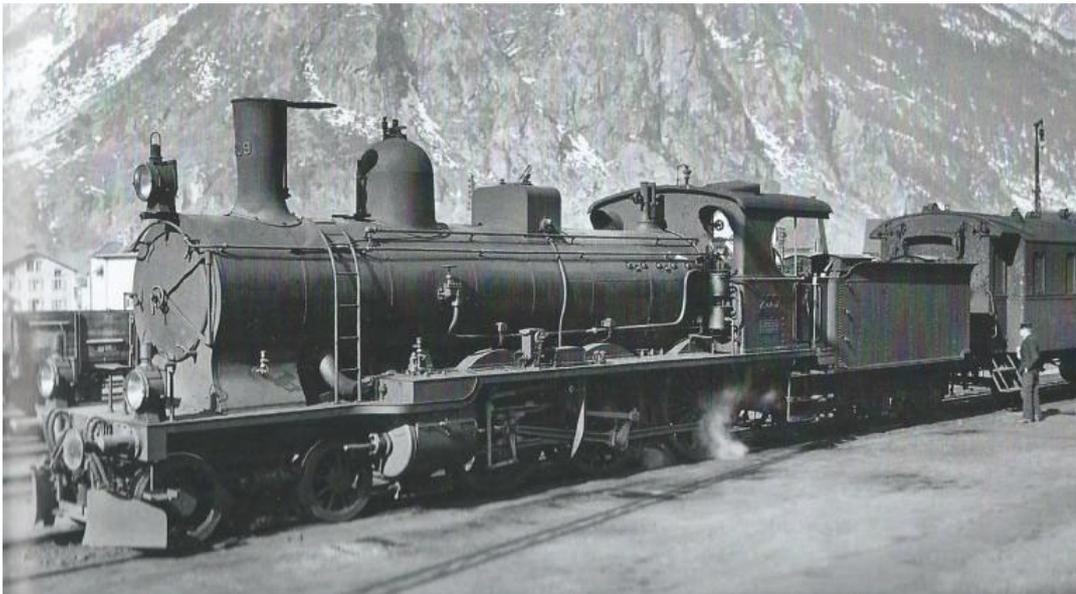
Aus dem Vertrag vom 20. Juni 1893 zwischen der Gotthardbahn und der SLM geht hervor, dass die beiden Maschinen per Ende März 1894 franco Erstfeld abzuliefern waren. Dies verzögerte sich dann aber noch um 2 Monate. Die Loks wurden von der GB ausgiebig getestet. Aus den Testergebnissen stellte man fest, dass die dreizylinder Maschine (A 3/5 no 201) am Berg ausschliesslich nur mit Frischdampf auf allen Zylindern, also ohne Verbundwirkung, unterwegs war. Dies hatte zur Folge, dass der Verbrauch die guten Werte der vierzylinder Maschine (A 3/5 no 202) nicht erreichte. Dies war vermutlich auch der wichtigste Grund zur Bestellung der vierzylinderigen Maschinen. Die Erfahrungen, welche man mit den Prototypen gemacht hatte, flossen natürlich auch in die Planung und Ausführung der Serienmaschinen. Zwischen 1897 und 1905 wurden dann auch 28 Loks in vier Lieferserien franco Erstfeld an die GB geliefert.



**GB A 3/5 no 202, zweiter Prototyp, vierzylinder Verbund Maschine, vorne breites Umlaufblech, Blaublechkessel, und noch kurzer Radstand, unser Art.no.: 2278**

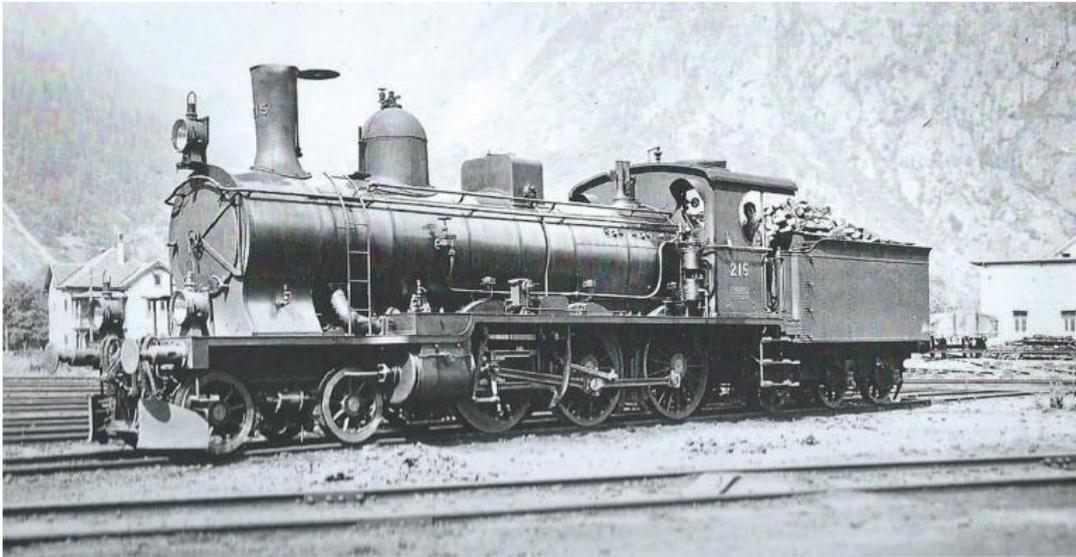
Die Prototypen-Lok GB A 3/5 no 202 wurde übrigens an der zweiten Landesausstellung in Genf (1. Mai bis 15 Oktober 1896) ausgestellt. Die Lok hatte zur Zeit der Ausstellung bereits 76'000 km abgefahren und wurde demzufolge speziell für diese Ausstellung neu aufgearbeitet. Die Ausstellungsobjekte wurden damals von einer Fachjury bewertet; die SLM mit der Gotthardbahn A 3/5 erhielt die begehrte Goldauszeichnung.

Die erste Serien-Lieferung bestand aus den Loks no 203 - 210. Gegenüber dem Prototyp wurde bereits in dieser ersten Serie einige Aenderungen realisiert, wie: der Achsstand der Triebachsen wurde um 310 mm verlängert, die Zylinder wurden vergrössert, die Bremsanlage modifiziert, das Umlaufblech vorne über dem Drehgestell wurde eingeschnitten, das Führerhaus nun mit zwei Dachlüftern ausgestattet und die Werkzeugkiste hinten am Tender fiel weg, dies alles bewirkte auch, dass die Maschine nicht nur technisch aufgewertet wurde, sondern sich die Maschine auch um einiges eleganter darstellte (damals wurde eben auch noch für das "Auge" gebaut).



**GB A 3/5 no 209, Lok der ersten Serie, Blaublechkessel, eingeschnittenes Umlaufblech, ca.1900, Art.no.: 2278/1**

Die Lokomotiven der zweiten und dritten Serie unterscheiden sich äusserlich wenig. Ab Lok no 211 wurde nun auch der Vorläufer gebremst; die Bremsanlage wurde abermals angepasst. Der Innenzylinder wurde etwas vergrössert und in der dritten Serie wurde das Zylinder-Verbindeerrohr neu geführt. Die Loks wurden meistens als DIE Zugmaschine (auch Doppeltraktion) für den Luxuszug (blaue GB-Drehgestell-Wagen) am Gotthard eingesetzt und wurde damit International bekannt.



**GB A 3/5 no 215, Maschine der 2. Serie, Blaublechkessel, unsere Art.no.: 2278/2**

Die Maschinen der vierten Serie zeigten doch ein anders äusseres Erscheinungsbild; das Umlaufblech wurde über das Schiebergehäuse hinweg auf gleicher Höhe bis Vorderkante Rauchkammertür geführt und dann erst abgesenkt. Die Ursache dafür war möglicherweise eine bessere Zugänglichkeit zur Wartung der Triebwerke. Bemerkenswert ist auch, dass die SLM die Maschinen der vierten Serie immer noch zum Preise von CHF 1.59 per Kilo für die Lok und CHF-.90 per Kilo für den Tender verrechnete. Dies entspricht noch immer den Preisen für die no 202; dies nach über 10 Jahren Bauzeit der A 3/5. Die Lokomotiven der vierten Bauserie erhielten auch den Ruchverzehr (auch unter dem Begriff "Rauchvernichter" bekannt) nach "System Langer". Dieses System reduzierte den Ausstoss von Dampf aus dem Kamin erheblich (Dampfbelastung in Tunnels und an Bahnhöfen). Einige Maschinen wurden dann noch nachträglich mit diesem System nachgerüstet.

**Eine Maschine mit einem Rauchverbrenner erkennt man an den 2 Ringen am Kamin**



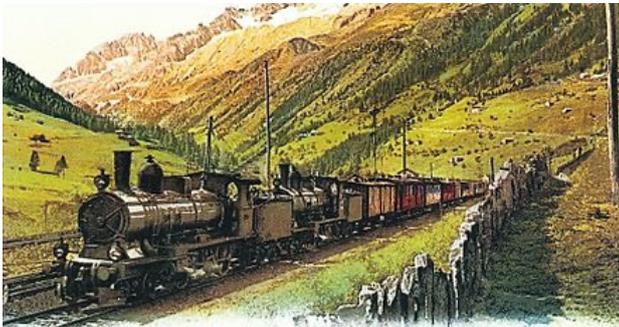
**GB (SBB Version) A 3/5 no 926 aus der vierten Serie zeigt deutlich das gerade Umlaufblech und die 2 Ringe am Kamin; Maschine aus der vierten Serie (wie Lok no 225 unsere Art.no. für die GB-Version 2278/4 und für die SBB/CFF Version Art.no.: 2278/9**

Eine etwas spezielle Maschine war die Lok no 228 (ebenfalls aus der vierten Bauserie), diese Maschine wurde 1906 speziell für die "l'Esposizione internazionale del Sempione" in Mailand vorbereitet. Die Lok und Tender erhielten Zierlinien (Blaublechessel), ein goldenes "GB" Zeichen auf dem Tender und wurde mit den vier Luxus-Drehgestellwagen (A4, AB4, C4 und FZ4) als komplette Komposition an die Ausstellung geschickt. Der ganze Spass kostete schlussendlich die GB ein Vermögen; die Aufarbeitung der Lok CHF 59'053.-- (Kostenvoranschlag CHF 23'500.--) plus eine unbekannte Summe zur Aufarbeitung der Wagen und weil alles sehr eilig war, noch 30% Lohnzuschläge; vergütet für Ueberstunden des Personals. Der ganze Zug wurde übrigens an der Ausstellung für CHF 304'000.-- versichert !



**GB Ausstellungszug mit Lok GB A 3/5 no 228 (mitZierlinien, etc.) unsere Art.no. 2278/5**

Sämtliche Loks der GB wurden natürlich von der SBB/CFF übernommen. Die Maschinen fuhren zum Teil noch einige Zeit mit dem Blaublechekessel, wurden dann, bei Revision oder Rostbefall, schwarz überlackiert, auch wurden die Loks verschiedenen Kreise und Depots zugeteilt. Ab 1925 erschienen die A 3/5 no 925 und 926 beim Depot Brugg, die übrigen Maschinen wurden vom Depot Zürich aus eingesetzt; Die grossen exklusiven Fahrten über den Gotthard war für die A 3/5 vorbei; 1926 wurden die letzten verbliebenen Loks ausgemustert und (leider) alle verschrottet. Damit endet die Geschichte einer einst für schweizerische Verhältnisse glorreiche und bewunderte Lokomotive, infolge der Umstellung der Traktionen auf elektrischen Betrieb, frühzeitig.



**Doppeltraktion der A 3/5 am Gotthard, colorierte Postkarte von 1901**

Wir werden Sie, betreffend der Konstruktion, Auslieferung und Preis via den FULGUREX-News auf "dem Laufenden" halten. Im Anhang finden Sie bereits das Reservationsformular. Wir hoffen auf eine Auslieferung gegen Ende 2023 oder Anfangs 2024. Bitte beachten Sie, es werden im Totalen nur 170 Loks produziert. Die Maschinen werden mit ESU DCC Decoder ausgerüstet, Antrieb und Decoder in der Lok (kein Tenderantrieb), je nach Bauserie dem Original entsprechende Details, zu öffnende Rauchkammertür, Beleuchtung nach GB oder SBB Schema, Kabinenbeleuchtung. Wir könnten uns übrigens vorstellen, in Zukunft noch das Set der blauen GB-Wagen auch in der Spur HO zu produzieren. Es handelt sich dabei um die Drehgestell-Wagen A4, AB4, B4 und Gepäckwagen Fz4; somit wäre eine komplette Zugsgarnitur zusammenstellbar.....

FULGUREX Sarl,  
Ch. du Reposoir 16  
CH-1007 Lausanne / Schweiz  
Tel \*\*41 21 601 45 92  
FAX \*\* 41 21 601 45 94  
mail: [fulgurex.sa@bluewin.ch](mailto:fulgurex.sa@bluewin.ch)  
WEB: [www.fulgurex.ch](http://www.fulgurex.ch)