Betreff: FULGUREX News in HO - JS A3T resp. B 3/4
Von: "fulgurex.sa" <fulgurex.sa@bluewin.ch>
Datum: 06.02.2020, 13:39
An: <Undisclosed-Recipient:;>

FULGUREX News in HO

Jura-Simplon A3T, resp. SBB/CFF B 3/4

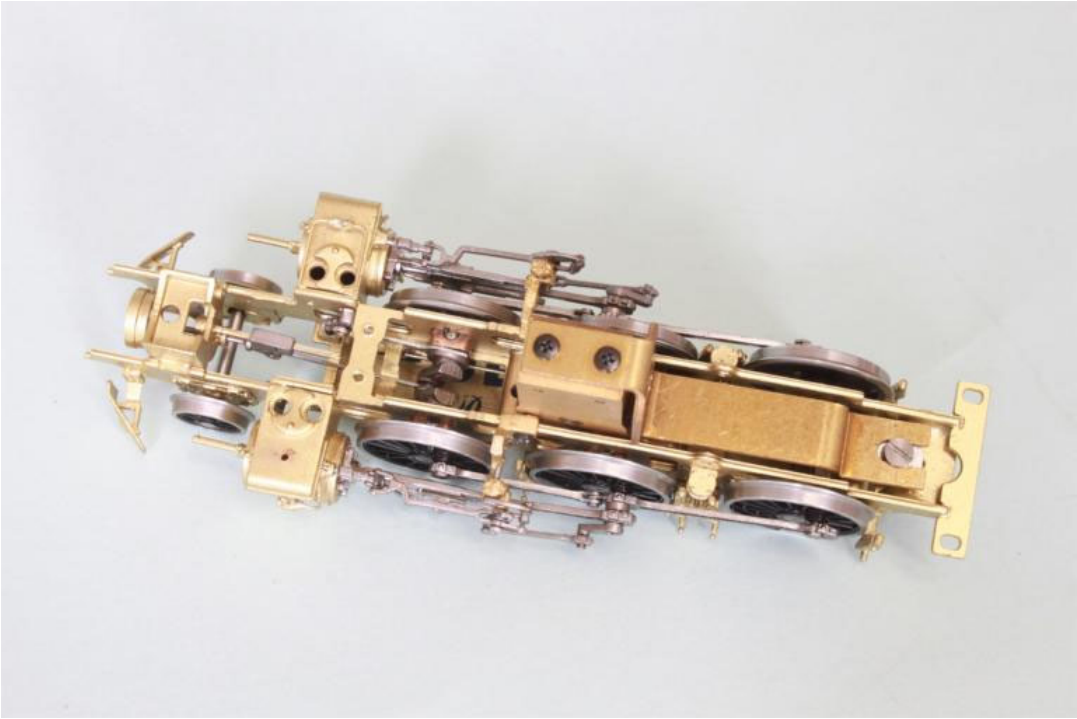
Die Spielwarenmesse 2020 in Nürnberg ist nun auch schon wieder Geschichte. Die ersten Prototypen der JS A3T resp. SBB/CFF B 3/4 haben einiges an Beachtung bekommen; handelt es sich doch um eine äusserst feine und wunderschöne Altbau-Dampflok. Jede Version ist praktisch ein Einzelstück für sich. Wir möchten Ihnen nun hier diese Modelle in noch besseren Fotos vorstellen. Es ist zu sagen, dass es unheimlich schwierig ist, den Blaublechkessel im Foto festzuhalten, ändert er doch, je nach Lichteinfall, die Farbe.....

Einige Korrekturen sind noch vorgesehen, wie bzw. die Pumpen werden noch schwarz mit Messing-Ringen, die Handläufe am Kessel noch metallfarben, resp. schwarz (die späteren Versionen), Bei den JS-Modellen sind übrigens die Betriebsnummern in Bronze Einzelnummern am Kamin aufgebracht (nicht Tafeln); dies ist auch eine Korrektur die noch zu machen ist.....

Hier nun die Modelle:

Von der Jura-Simplon an die Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur in Auftrag gegebene Lok A 3T, Ursprungsmaschine noch mit zweiachsigem Tender (die Lok ist die 1000st gebaute Lok SLM von 1896). Die Maschine wurde so nicht an die JS ausgeliefert. Nach ihrer Modifikation (3-Achs-Tender) erhielt die Lok die Nummer 301 und wurde in den regulären Betrieb genommen. Diese Lok wurde später auch von der SBB übernommen; Umnummerierung in 1601.

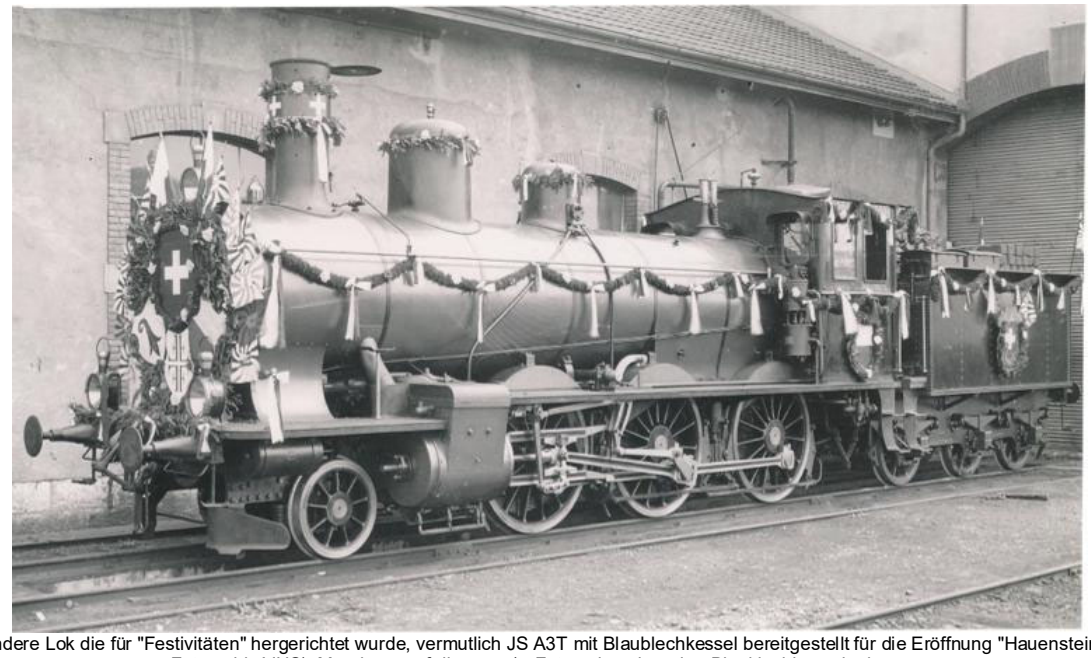
Rückansicht der Lok mit dem untypischen Tender. Verschiedene Farbkorrekturen werden noch ausgeführt, wie: Luftpumpe in schwarz mit Messingringen, versch. Dampfleitungen in schwarz, etc, etc. Die Lok hat das Baujahr 1896 mit der Produktionsnummer 1000,
unsere Art.no. 2275



Sehr schöne Ansicht des Triebwerkes. Bei den Maschinen handelt es sich um eine Dreizylinder-Maschine. Der Innenzylinder ist natürlich funktionsfähig

Bei dieser Lok handelt es sich um eine spezielle Maschine; ist es doch das Ausstellungsexemplar zur Weltausstellung "Exposition universel 1900" in Paris". Die Maschine wurde speziell für diese Ausstellung von der JS hergerichtet und hat nun den "Blaublechkessel". Die Lok sollte das "Machwerk der schweizerischen Maschinenindustrie" representieren. Zur gleichen Zeit wurde übrigens auch in Paris der Eifelturm von Gustav Eifel eingeweiht.

Rückansicht der Lok JS A3T no 336. Die Lok hat noch den grünen Tender und Kabine mit roten Zierlinien. Dome und Deckel wurden mit Blaublech verkleidet. Verschiedene Farbkorrekturen sind auch hier noch zu machen: die Handläufe am Kessel werden Metallfarben (wie die Handläufe an der Kabine), versch. Dampfleitungen werden noch geschwärzt, die Dampfpfeiffenummantelung wird ebenfalls schwarz.
Im Gegensatz zu der SBB hatten die Tender der JS hinten keine Nummerierung; dafür seitlich beschriftet. Die Lok hat das Baujahr 1900 mit der Produktionsnummer 1271, **unsere Art.no. 2275/1**



Hier eine andere Lok die für "Festivitäten" hergerichtet wurde, vermutlich JS A3T mit Blaublechkessel bereitgestellt für die Eröffnung "Hauensteintunnel" (aus Fotoarchiv VHS). Man kann auf diesem s/w Foto sehr schön den Blaublechkessel erkennen

JS A3T no 334; bei dieser Lok handelt es sich um eine holzgefeuerte Version der A3T infolge der Kohlenknappheit (Import dekred).
Die Dome an dieser Lok sind in schwarz ausgeführt, also nicht verkleidet. Die Bremsgestänge sind ebenfalls aussen angelegt (bitte beachten Sie, dass einige Maschinen in unserem Programm die Bremsgestänge innerhalb des Chassis haben).

Der Funkenschutzaufsatz kann abgenommen werden und die Lok somit zu einer "normalen" Kohlenversion umgebaut werden.
Auch hier sind noch einige Farbkorrekturen wie am obengenannten Modell zu verrichten, Dampleitungen und Kupferrohre sind aber an dieser Lok nicht identisch wie die Vorgängermodelle. Baujahr der Lok ist ebenfalls 1900 mit der Produktionsnummer 1243
unsere Art.no. 2275/2

Die JS A3T no 370 ist bereits eine "modernere" und modifizierte Lok; innenliegendes Bremsgestänge, doppelte Dampfableitung vom Dom no 2, Aufstiegstritte auf dem Umlaufblech, etc, etc. Auch hier sind die Farbkorrekturen zu machen, wie Dampfpfeiffenverkleidung in schwarz, Handleitungen am Boiler metallfarben (wie Handläufe an Kabine, Front-Handgriffe metallfarben, Dampfleitungen schwärzen, grosse Abdampfrohre vorne unter Kessel in schwarz, Einzelnummern am Kamin, etc, etc

Rückansicht der Maschine JS A3T no 370. Diese Lok hat Jahrgang 1903 mit der Produktionsnummer 1450
unsere Artikel no. 2275/3

Wir kommen nun zu einer Lok die von der SBB/CFF übernommen wurde, die B 3/4 no 1634 mit Jahrgang 1919, Holzgefeuert infolge der 1. Weltkriegs-Zeiten. Die Lok war ursprünglich die JS A3T no 334. Auch bei diesem Modell lässt sich der Funkenschutz am Kamin abnehmen. Auch hier sind Dampfleitungen am Kessel noch zu schwärzen, ebenfalls der Kamin wird noch in schwarz ausgeführt. Handläufe am Kessel werden ebenfalls noch geschwärzt, Luftpumpe ebenfalls noch in schwarz. Die Lok hat noch aussenliegende Bremsgestänge.

Da die Betriebsnummer, gem SBB Norm am Tender hinten ist, wurden an diesem noch JS-Tender die seitliche Nummerierung entfernt. Wohlgemerkt; es handelt sich hier noch nicht um einen "SBB"-Tender. Die riesige Holzladebegrenzung lässt sich ebenfalls abnehmen, ist aber das markante Zeichen während des Krieges dieser Lok. Diese Lok hat übrigens sehr lange überlebt. An der Kabine ist übrigens die "Regions-Nummer 2" angebracht, also Zuteilung BASEL. Diese runden Regions-Nummern waren bis ca.1923/24 offiziell an den Loks angebracht. Jahrgang der Lok ist 1900, Produktionsnummer 1243, Stand des Modelles ca.1919, **unsere Art.no. 2275/5**

Wir kommen nun zu den von der SBB/CFF in Auftrag gegebenen Nachproduktionen dieser Lok (Nr. 1676-1747). Gewisse Modifikationen wurden durchgeführt; diese Lok, die SBB/CFF B 3/4 no 1724 hat unteranderem ein langes Kabinendach erhalten zudem wurden die Dachlüfter geändert, ovale Frontfenster unterscheiden die Kabine zur JS ebenfalls. Da die Lok den Zustand von 1931 zeigt, sind keine "Regions-Tafeln mehr an der Kabine, die Lok ist aber noch immer der Region 1 (LAUSANNE) zugeteilt. Uebrigens: laut Weisungen ab 1917 an die Werkstätten
hatte das vordere Nummernschild auf die untere Hälfte der Rauchkammertür zu sein. Ob dies aber überall eingehalten wurde ist nicht bekannt; es gibt Fotos mal so oder so.....

Seiten/Hinteransicht der Lok. Der Tender ist jetzt ein SBB/CFF Tender, aber ohne hinteren Werkzeugkasten und Lampen erhöht. Die Betriebsnummer 1724 ist nun hinten auf dem Tender angebracht (auf dem Foto nicht ersichtlich). Seitlich sind nun die Füllmengen-Anzeigen angebracht. Die Speichenräder unterscheiden sich ebenfalls vom JS-Tender und sind leicht grösser und andere Speichenzahl. Die Lok hat Baujahr 1905 mit der Produktionsnummer 1632, das Modell zeigt den Stand um 1931, **unsere Art.no. 2276**

Eine der letzten Maschinen mit Blaubledchkessel (Blaublech war bis ca. 1922 der Standart); es ist die Lok SBB/CFF B 3/4 no 1727 aus der nachproduzierten Serie. Diese Lok besitzt ein höheres, mehr bombiertes Dach, andere Dachlüfter und ovale Frontfenster. Dome und Kamin sind in schwarz, ebenso die Zylinder der Lok. Einige Farbkorrekturen sind auch an dieser Maschine noch zu tätigen, wie Handläufe am Kessel in scwharz, geschwärzte Dampfleitungen, Dampfpfeiffenverkleidung schwarz, etc, etc...

Der SBB-Tender besitzt übrigens den sogenannten "Schutzbügel" (offiz. Bezeichnung der SBB). Dieser Schutzbügel wurde erstmals um 1919 eingeführt, aber nicht immer montiert. Der Bügel kann im Modell abgenommen werden. Diese Lok und andere wurde übrigens auch für den "Venise-Simplon-Orientexpress" innerhalb der Schweiz eingesetzt. Jahrgang der Lok ist 1906 mit der Produktionsnummer 1765, Stand des Modelles ist ca. 1922, **unsere Art.no. 2276/2**

Die letzte Maschine in unserer Produktionsserie ist die NS no 3004 (ex SBB/CFF B 3/4 no 1721). Ab 1945 wurden 5 Loks dieses Typs B 3/4 an die Niederländische Staatsbahnen verkauft; es waren dies die no 1608, 1617, 1695, 1721 und 1729. Diese Maschinen wurden umbeschriftet (hatten aber immer noch die SLM Tafeln an der Kabine), rote Pufferbohlen. Ansonsten war die Lok original wie im schweizerischen Betriebszustand.

Hinteansicht der NS-Lok no 3004 (ex no 1721 der SBB/CFF). Bis in die 60iger Jahren waren diese Loks bei der NS mehr oder weniger in Betrieb. Diese Lok hat den Jahrgang 1905, Produktionsnummer 1629, Stand der Lok ca. 1946, **unsere Art.no. 2277**
Leider existiert heute keine einzige dieser Loks mehr; weder JS, SBB/CFF noch NS). Die Lok ist nicht zu vergleichen mit der historischen SBB/CFF B 3/4 no 1367; dies ist eine andere Geschichte.....

Die Modelle sind in Handarbeit aus Messing aufgebaut und es werden peinlichst genau alle Detailänderungen eingehalten; jede Lok ein Einzelstück für sich..... Alle Loks sind nach dem neusten Stand digitalisiert (DCC ESU), mit div. Beleuchtungen der entsprechenden Zeit versehen, versch. Teile zu öffnen, etc, etc. .....

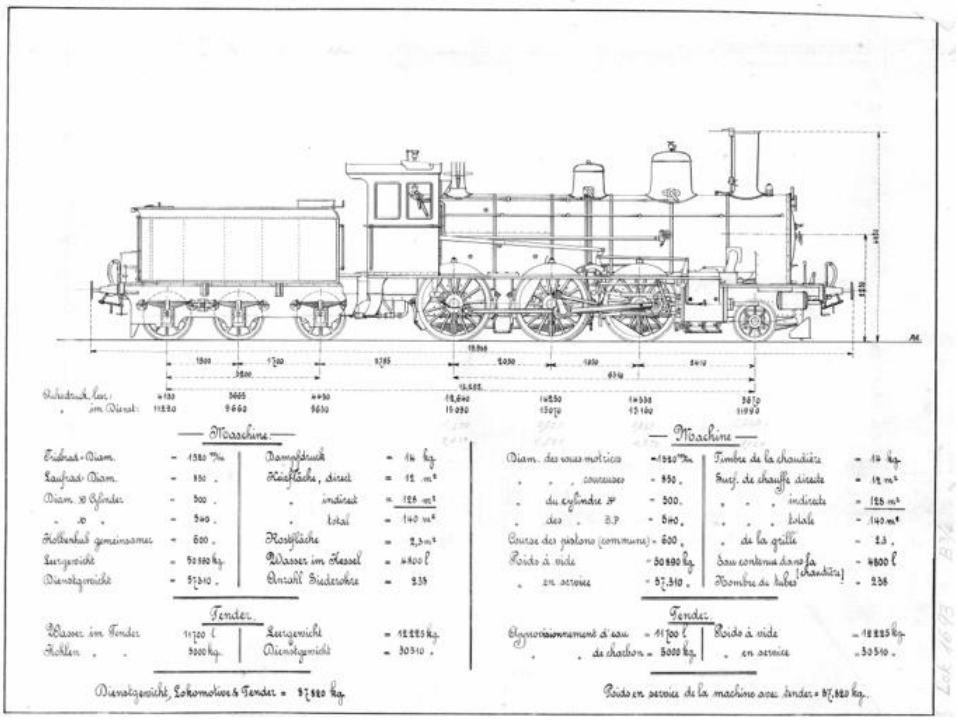
AUSLIEFERUNG DEMNAECHST

Geschichtlicher Auszug der A3T no 301 - 375, resp. B 3/4 no 1601 - 1747

Infolge der starken Verkehrszunahme wurde von der JS (Jura-Simplon-Bahn) stolze 75 Maschinen der Bezeichnung A 3T in der Lokomotiv-Fabrik in Winterthur bestellt. Diese Lokomotive, in erster Linie als starke Mixtmaschine für Personen- und Güterzüge auf den Bergstrecken bestimmt.

Die erste ausgelieferte Lok war zugleich auch die "1000ste" gebaute Lok von der Lokomotivfabrik (SLM) in Winterthur und wurde im September 1896 fertiggestellt, aber noch nicht ausgeliefert; diverse Umbauten wurden noch vorgenommen. Dieses "1000"-Event wurde natürlich intern ausgiebig gefeiert.

Die Lokomotiven (3-zylinder Maschine mit vorderer Starrachse (nicht Bissel), haben sich bei der Jura-Simplon-Bahn sehr bewährt, dies sowohl in Leistung, Wirtschaftlichkeit und auch Bedienung und Unterhalt; eben ein gutes "schweizerisches Produkt". Die neue SBB/CFF übernahm demzufolge alle Maschinen und gab sogar der SLM den Auftrag noch weitere 79 Maschinen nachzubauen. Diese Loks wurden auch bis zum Jahre 1907 abgeliefert und somit hatte die SBB, mit den verbliebenen ex JS-Maschinen, stolze 147 Loks dieser Type im Inventar.



Umzeichnungsplan Jura-Simplon zu SBB/CFF (2-sprachig gehalten)

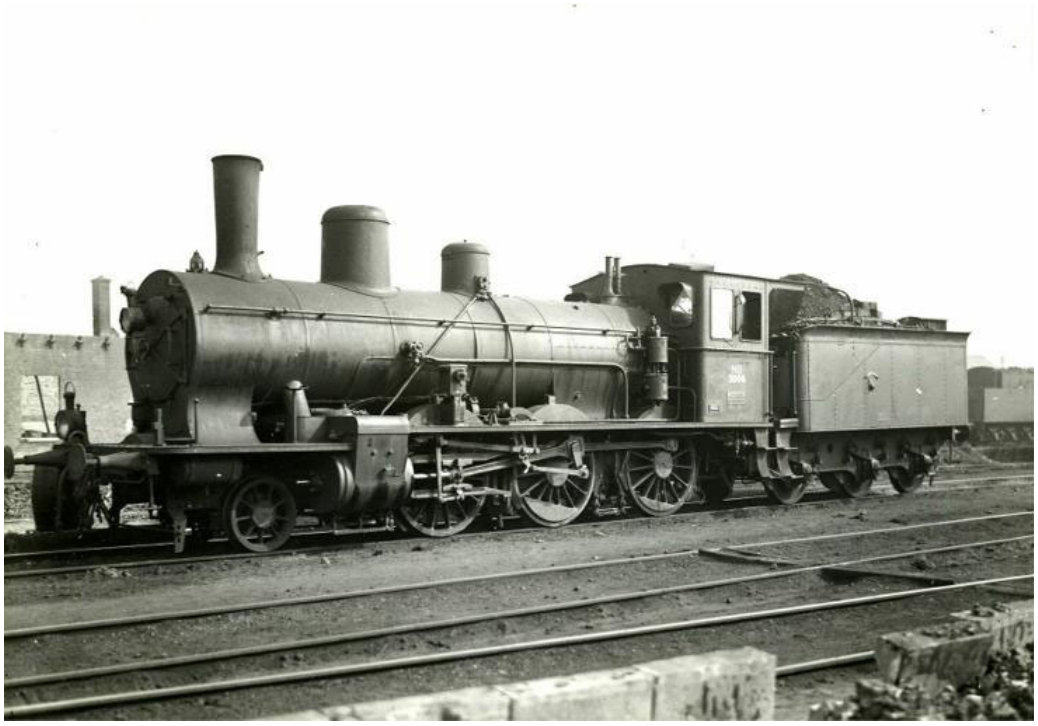
Die B 3/4 no 1601 - 1675 (ex Jura-Simplon no 301 - 375) und die nachbeschaften Loks no 1676 - 1747 wurden in allen SBB-

Kreisen, vom Bodensee bis zum Genfersee verwendet und waren praktisch an jedem Bahnhof anzutreffen. Zu ihrer Zeit war diese Maschine, auch aesthetisch gesehen, eine sehr ausgewogene Mehrzweck-Maschine, die den anderen Länderbahnen durchaus Paroli bieten konnte. Die Maschine no 336 der Jura-Simplon-Bahn wurde sogar an der Weltausstellung in Paris um 1900 präsentiert (grün/schwarz mit Zierlinien versehen). Die SBB betrieb diese Loks fast bis in die 50iger Jahre; an ihrem Ende natürlich nur noch als Güterzugs-Lok (oder wenn gerade Mangel an Zugfahrzeugen war) und auch für Rangierzwecke.

sehr frühe Aufnahme einer nachbeschaften Lok; SBB/CFF B 3/4 no 1727 mit stark gewölbtem, hohem Dach und Blaublechkessel

In der nachbeschaften SBB-Serie, ab der Lok-No 1726 wurde die Dachkonstruktion geändert; die Maschinen erhielten ein höheres und stärker gewölbtes Dach, das sich sehr markant von den vorgängigen Loks unterschied.

Ab dem Jahr 1945 wurden 5 Maschinen (no. 1608, 1617, 1695, 1721 und 1729) an die Niederländische Staatsbahnen verkauft (dort herschte in Folge der Kriegsjahren erheblicher Lokmangel). Die Maschinen verrichteten Ihren Dienst (nun in komplett schwarzer Ausführung mit roten Pufferbohlen) bis in die 60iger Jahren.



NS (ex SBB/CFF B 3/4) no 3004 kurz nach Ablieferung

Was weniger bekannt ist, dass auch bei der SLM mit Verbindung der Fa. Escher Wyss, eine B 3/4 (die no 1578) zu einer Dampfturbinen-Lok umgebaut wurde (System Zoelly). Dazu wurde der Vorläufer durch eine zusätzlich Achse verstärkt und die Lok wurde somit zu einer B 3/5 (no 1801). Diese Maschine kam um 1920 in den Bestand der SBB, wurde aber 4 Jahre später wieder an die Fa. Escher Wyss verkauft. Die Lok war sehr störanfällig und relativ schwer zu warten und hat sich demzufolge nicht bewährt.

SBB/CFF B 3/5 no 1801 Versuchs-Lok, ca. 1921

Obwohl wir eigentlich im Besitze einiger Dokumente, Pläne und Fotos dieser Turbinen-Lok B 3/5 sind, werden wir aber diese Maschine vorerst nicht ins Programm aufnehmen und konstruieren.....

Von der B 3/4 hat leider keine Lok überlebt oder wurde als historische Lok erhalten. Was als Zeitzeuge bleibt, sind einige Fotos, die Geschichte der Maschinen, aber bald schon einige hochwertige Modelle in den verschiedenen Zeit-Etappen, konstruiert von FULGUREX.....

Den Reservations-Schein finden Sie im Anhang; aber ACHTUNG; es werden total nur 180 Maschinen konstruiert, die verschiedenen Typen (11 Versionen; siehe oben) sind demzufolge sehr stark limitiert !!! Bitte fragen Sie für freie Kapazitäten

Bitte senden Sie Ihre Reservation an fulgurex.sa@bluewin.ch oder per FAX an 021 601 45 94 oder natürlich auch per Tel. an 021 601 45 92 (Vorwahl für die Schweiz ist 0041).

Mit freundlichen Grüssen

FULGUREX Sarl,
Chemin du Reposoir 16,
CH-1007 Lausanne / Schweiz
Tel. 021 601 45 92
FAX 021 601 45 94
mail: fulgurex.sa@bluewin.ch
web: www.fulgurex.ch

...möchten Sie den FULGUREX-News abbestellen ??? - bitte kurzer Mail an fulgurex.sa@bluewin.ch

Anhänge:

js b 3i4.pdf 814 KB