

FULGUREX

Precision Models



2012-2013

Dear Customer, dear model railway friend,

By purchasing a Fulgurex model you obtain: Passion, patience, material, handcraft, history, documentation, technology, quality, nostalgia as well as hundreds of parts which are carefully worked into a masterpiece.

In other words, you have in your hands a perfect model locomotive made out of brass and steel, equipped with precision motors and digitalized with DCC decoders with sound – part of a small and limited series.

Our models in the gauges N, HO, HOm, O and I enjoy a worldwide reputation and more and more collectors look for genuine quality.

The name Fulgurex guarantees 65 years of experience and passion. Pioneer at the beginning – leader in our days and in between a whole life's work! We thank you very much indeed for your support and fidelity.

FULGUREX
www.fulgurex.ch

Chers clients, chers amis du modélisme de chemin de fer,

Lors de l'achat d'un modèle réduit Fulgurex vous acquérez :

La passion, la patience, la matière, l'artisanat, l'histoire, la documentation, la technologie, la qualité, la nostalgie ainsi que des centaines de pièces finement travaillées qui forment un chef d'œuvre. En d'autres mots, vous avez dans vos mains un modèle réduit parfait, fait en laiton et acier, à la main, avec un moteur de haute précision en digital DCC avec son ou analogique – faisant partie d'une petite série limitée.

Les modèles Fulgurex dans les écartements N, HO, HOm, O et I sont connus dans le monde entier et se jouissent d'une popularité de plus en plus grandissante. Le nom Fulgurex repose sur 65 ans d'expérience et de passion. Au début pionnier dans la matière – maintenant leader – et, entre les deux, toute une œuvre de vie.

Nous vous remercions sincèrement pour votre fidélité et votre soutien.

FULGUREX
www.fulgurex.ch

Sehr geehrter Kunde, liebe Eisenbahnfreunde,

Beim Kauf eines Fulgurex Modells erhalten Sie: Leidenschaft, Geduld, Materie, Handarbeit, Geschichte, Dokumentation, Technologie, Qualität, Nostalgie sowie hunderte von Teilen welche minutiös miteinander verarbeitet werden.

Mit anderen Worten ein perfektes Modell aus Messing und Stahl, ausgestattet mit einem Präzisionsmotor, digitalisiert mit Decoder DCC mit Sound oder analog – Teil einer kleinen limitierten Serie. Unsere Eisenbahnmodelle in den Spuren N, HO, HOm, O und I sind weltweit bekannt und erfreuen sich einer immer grösseren Beliebtheit. Der Name Fulgurex beruht auf 65 Jahre Erfahrung und Leidenschaft. Früher Pionier in der Materie – jetzt Leader – und dazwischen ein ganzes Lebenswerk! Wir danken unseren Kunden herzlich für Ihr stetes Vertrauen und freuen uns mit Ihnen auf die Zukunft.

FULGUREX
www.fulgurex.ch

Caro cliente, caro amico del modellismo ferroviario,

Comprando un modello Fulgurex, possederete: passione, pazienza, materia, artigianato, storia, documentazione, tecnologia, qualità, nostalgia, oltre a centinaia di pezzi assemblati con cautela per ottenere un capolavoro. In altre parole, tenete in mano un perfetto modello di locomotiva di ottone e di acciaio, munito di motori di precisione con decoders DCC e suono digitalizzato, il tutto parte di una piccola serie limitata.

I nostri modelli di scartamento N, HO, HOm, O et I sono apprezzati in tutto il mondo da sempre più collezionisti alla ricerca della perfezione.

Da 65 anni, il nome Fulgurex è una garanzia di esperienza e di passione. Pioniere all'inizio, oggi giorno leader: una vita dedicata all'eccellenza!

Vi ringraziamo tanto della Vostra fedeltà e del Vostro sostegno.

FULGUREX
www.fulgurex.ch



Daniel Ingold & Marcel Hufschmid



DECO LIBERTY RAIL



FULGUREX
Precision Models

SBB/CFF BE 4/6 (FB 2x2/3)



Die Maschine wurde als Fb 2x2/3 nr. 11301 (braun) am 21. März 1919 als erste und einzige Probelokomotive abgeliefert. Die offizielle Uebernahme durch die SBB fand aber erst am 1. September 1919 statt. Infolge eines Transformator-Brandes wurde die Lokomotive im April 1963 ausgemustert.

Cette locomotive fut livrée en Fb 2x2/3 no 11301 (brune) le 21 mars 1919 et prise en charge officiellement par les CFF le 1er septembre 1919. En avril 1963, lors d'un feu aux transformateurs, la locomotive fut démantelée.



Art. n° 1155
Art. n° 1155/1

SBB/CFF Fb 2x2/3, brun/braun
SBB/CFF Be 4/6, vert/grün

GB / SBB/CFF A 3/5



Art. n° 1156 GB A 3/5 no 215, noir/schwarz
Art. n° 1156 d version digitale DCC / Digital DCC
Art. n° 1156/1 SBB/CFF A 3/5 no 915, noir/schwarz
Art. n° 1156/1 d version digitale DCC / Digital DCC

Erstmals wurde diese Maschine im Jahre 1894 an die GB (Gotthardbahn) ausgeliefert. Bis 1905 wurde ein Total von 30 Lokomotiven in Betrieb genommen. Mit dieser Maschine wurde es möglich, die Fahrzeit der gesamten Gotthardstrecke auf unter 2 Stunden zu verkürzen. Die Loks wurden von der SBB übernommen und umnummeriert (901-930).

Cette locomotive fut introduite au Gothard en 1894 pour la « Gotthardbahn ». Un total de 30 locomotives a été mis en service jusqu'en 1905. Cette excellente machine permettait de parcourir le trajet du Gothard en moins de deux heures. Plus tard, les machines furent prises en charge par les CFF (no 901-930).

NORD / SNCF / P.O. 231 CHAPELON



Zwischen 1936 und 1938 wurden von der NORD Gesellschaft 28 Lokomotiven der Gattung« Pacific » in Betrieb genommen. Diese überaus leistungsstarke Maschine ist, ohne Zweifel, eine der bedeutendsten Kreationen von André Chapelon. Die Lok Nr. 3.1192 kann heute im Eisenbahnmuseum in Mülhausen besichtigt werden.

Vingt-huit de ces belles et puissantes machines ont été commandées par la Compagnie du NORD entre 1936 et 1938. Sans doute la plus belle démonstration du talent du génial André Chapelon. La locomotive no 3.1192 peut aujourd'hui être admirée au Musée du Chemin de fer à Mulhouse.

Art. n° 1158 Pacific Chapelon Nord, brun/braun
Art. n° 1158 d version digitale DCC / Digital DCC
Art. n° 1158/1 SNCF 231 E (ex Nord), vert/grün
Art. n° 1158/1 d version digitale DCC / Digital DCC
Art. n° 1158/2 P.O. 231 (Paris-Orléans), gris/grau
Art. n° 1158/2 d version digitale DCC / Digital DCC



SBB/CFF Ce 2/4
« FLÈCHE DU JURA » 

Auf den Strecken von La Chaux-de-Fonds nach Neuenburg und Biel – Le Locle verkehrte seit dem 28. November 1938 dieser Schnelltriebwagen. Er versorgte im Schweizer Jura den Eilzugdienst, wurde aber auch für Sonderfahrten in der ganzen Schweiz benutzt. Im Mai 1977 wurde der Wagen abgebrochen.

Cet autorail rapide circulait sur les trajets La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel et Bienne – Le Locle depuis novembre 1938. Il desservit en express le Jura suisse et fut également utilisé pour des voyages particuliers dans toute la Suisse. En 1977 « La Flèche du Jura » fut démantelée.



- Art. n° 1154** SBB/CFF Ce 2/4 «Flèche du Jura», vert/grün
- Art. n° 1154d** Version digitale DCC/Digital DCC
- Art. n° 1154/1** SBB/CFF RBe 2/4 «SBB-Logo», vert/grün
- Art. n° 1154/1d** Version digitale DCC/Digital DCC

« EVA » UND « MARIANLI » 




1901 entschloss sich die Konstruktionswerkstätte Oerlikon zu Versuchen mit Elektrizität im schweizerischen Schienenverkehr. Eine Versuchsstrecke von Seebach nach Wettingen wurde zu diesem Zwecke eingerichtet. Es entstand somit die erste elektrische Eisenbahn Linie in der Schweiz. Die Versuche mit der «EVA» zeigten sich so vielversprechend, dass bald darauf der zweite Prototyp, Lok nr. 2 «MARIANNE» folgte. Die beiden Loks wurden 1919 von der SBB übernommen und umgebaut.

En 1901 l'entreprise OERLIKON décida d'entreprendre de sérieux essais dans le domaine de l'électricité pour les chemins de fer suisses. Un tronçon d'essai de Seebach à Wettingen fut proposé; ceci dans le cadre du parcours existant Oerlikon-Wettingen. Ainsi la première ligne de chemin de fer électrifiée fût créée sur sol suisse. La locomotive «EVA» fût bientôt introduite dans l'exploitation régulière. Plus tard, une version améliorée de cette locomotive fût construite – la locomotive n° 2 nommée «MARIANNE». Les CFF décidèrent d'acquérir ces deux machines en 1919.

- Art. n° 1159** Fc 2x2/2 no 1 «EVA», brun/braun
- Art. n° 1159/1** SBB/CFF Ce 4/4 «EVA», brun/braun
- Art. n° 1159/2** Fc 1x2/2 no 2 «MARIANNE», brun/braun
- Art. n° 1159/2 d** version digitale DCC / Digital DCC
- Art. n° 1159/3** SBB/CFF Ce 4/4 «MARIANNE», brun/braun
- Art. n° 1159/3 d** version digitale DCC / Digital DCC

IN VORBEREITUNG / EN PREPARATION: SNCF 2-D-2 (ex P.O.), SBB/CFF Ae 6/6,NORD / SNCF Super Pacific

SBB/CFF Fb 2x2/3 (BE 4/6) 

Diese Probelokomotive wurde hauptsächlich auf der Strecke Bern - Thun - Spiez, im Personenbetrieb, eingesetzt. Recht bald war klar, dass die Fb 2x2/3 ein Einzelstück bleiben würde und wurde daher nie, wie vorgesehen, am Gotthard eingesetzt. Die Lok wurde im April 1963 infolge eines Transformatoren-Brandes abgebrochen.

Cette locomotive d'essai desservit principalement la ligne Berne - Thoune - Spiez comme train de voyageurs. L'emploi sur la ligne du Gothard ne fut jamais réalisé. Elle devait rester l'unique machine d'essai de ce type. En avril 1963, après plus de 40 ans de service, lors d'un feu aux transformateurs, la locomotive fut démantelée.

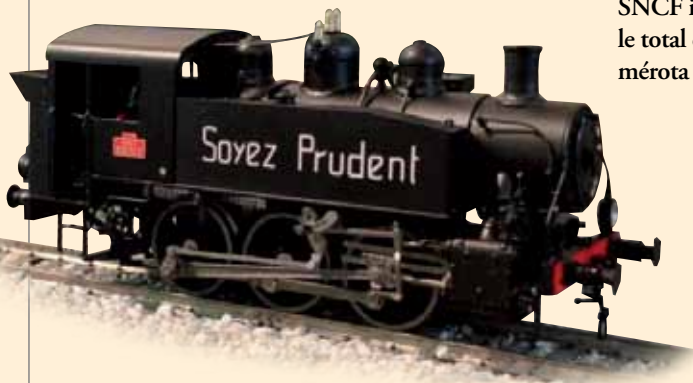
Art. n° 2240 SBB/CFF Fb 2x2/3, brun/braun




SNCF 030 TU 

Einfach, robust und zweckmässig, dies bezieht sich sicherlich auf die kleine Allzweck Tenderlokomotive der SNCF. 1942 - 1944 wurden diese Loks durch die Amerikaner importiert und erstmals auf dem franz. Schienennetz eingesetzt. Die 77 Loks wurden bald der SNCF eingegliedert und umnummeriert (030 TU no 1 - 77).

Simple, robustes et efficaces, ce sont les locos tender 030 TU. Au cours des années 1942 - 1944, elles furent importées par les troupes américaines pour le réseau ferroviaire français. La SNCF incorpora à son inventaire le total de 77 machines 030 USA et les rénuméra 030 TU 1 à 77 le 3 novembre 1947.



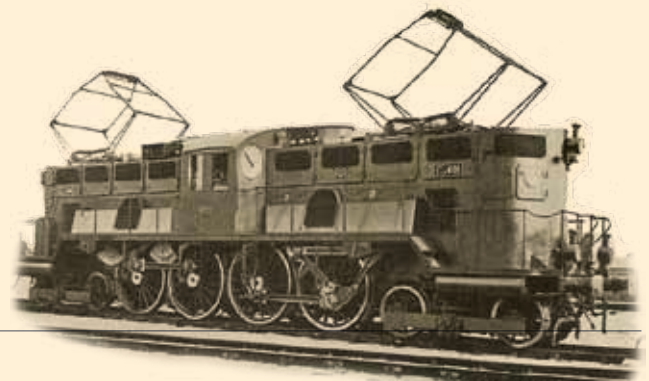
- Art. n° 2249 USA 030 TU 4389, olive/olivegrün
- Art. n° 2249/1 SNCF 030 TU 2 «Soyez Prudent», noir/schwarz
- Art. n° 2249/2 SNCF 030 TU 11 «Sécurité d'abord», noir/schwarz
- Art. n° 2249/3 SNCF 030 TU 16, Region 2, vert/grün
- Art. n° 2249/4 SNCF 030 TU 18, Region 2, «La Délivrance», vert/grün
- Art. n° 2249/5 SNCF 030 TU 30, Region 1, «Le Mistral», noir/schwarz
- Art. n° 2249/6 SNCF 030 TU 47, Region 3, «Thouars», vert/grün
- Art. n° 2249/8 SNCF 030 TU 75, Region 6, «Nice», fuel, vert/grün

P.O. BB 2 E 401 / 402 « LA HONGROISE » 

Bestellt wurde diese Lok 1923 bei der Firma GANZ in Budapest, welche durch die Herstellung von Stangenloks bekannt war. Ausgeliefert wurden Total 2 Maschinen für die P.O. Gesellschaft (Paris - Orleans). Die Loks waren auf Geschwindigkeiten von 80 km/h ausgelegt und wurden im Pendelverkehr zwischen Limoges - Brive eingesetzt.

Commandées en 1923 à la Société GANZ à Budapest (célèbre pour ses réalisations à bielles), elles furent livrées en 1926 pour la P.O. Leur vitesse, étant limitée à 80 km/h et ces locomotives furent employées en tête de trains voyageurs omnibus entre Limoges et Brive.

Art. n° 2227 P.O. E-401 «La Hongroise», Prototyp, gris/grau
 Art. n° 2227/1 P.O. E-402 «La Hongroise», bielles isostatiques, vert/grün



NORD «TAR» ZZ 101 / SNCF «TAR» XF 1001



Die Triebzüge TAR (train automoteur rapide) wurden am 27 Juli 1934 durch die NORD Gesellschaft in Dienst gestellt und galten deshalb als Vorläufer der Hochgeschwindigkeitszüge auf dem franz. Streckennetz. Diese Triebwagenzüge sicherten die Verbindungen Paris – Lille (Reisezeit 2 Std. 25 min), sowie Lille - Boulogne sur Mer. Die letzten Züge wurden infolge der Elektrifizierung 1959 ausgemustert.

Les autorails TAR (train automoteur rapide) ont été mis en service le 27 juillet 1934 par la Cmpagnie du NORD, alors pionnière en matière de vitesse sur le réseau français. Ces autorails assuraient des liaisons Paris – Lille en 2 heures 25 minutes ainsi que Lille – Boulogne sur Mer. Les derniers exemplaires ont été retirés du service en 1959.



Art. n° 2244 NORD «TAR» ZZ 101 (3 voitures / 3 Wagen)
Art. n° 2244/1 SNCF «TAR» XF 1001 (3 voitures / 3 Wagen)

FS GR. 851



Die Produktion dieser Maschine begann bereits 1898 und endete 1911. Ein langes Leben war dieser Lokomotive beschieden, denn man sah sie noch in den 60iger Jahren im Dienst. Die Spitzengeschwindigkeit beschränkte sich auf 65 km/h. Es wurden Total 207 Maschinen produziert.

La production de ces machines commença en 1898 pour terminer en 1911. Une longue vie fut destinée à ces locomotives puisqu'elles roulaient encore dans les années 60. Elles développaient une vitesse de pointe de 65 km/h. Les usines d'Ansaldo et Bredasortaient en tout 207 machines du type FS 851.

Art. n° 2251 FS Gr. 851 no 080, oil lamps, open cabin, noir/schwarz
Art. n° 2251/1 FS Gr. 851 no 072, oil lamps, closed cabin, noir/schwarz
Art. n° 2251/2 FS Gr. 851 no 124, electric lamps, noir/schwarz
Art. n° 2251/3 FS Gr. 851 no 137, coal box on watertank, noir/schwarz

SBB/CFF Ae 6/6



Mit dem Jahr 1955 begann die Auslieferung der 118 Ae 6/6 Lokomotiven, welche bis 1966 zum Abschluss kam. Die Lok wurde bald zum Markstein der schweizerischen Eisenbahngeschichte.

En 1955 les premières livraisons de Ae 6/6 eurent lieu et, jusqu'en 1966, toutes les machines furent construites. Ce type de locomotive devint rapidement un point culminant dans l'histoire des chemins de fer suisses.



Art. n° 2252 SBB/CFF Ae 6/6 no 11401, Prototyp, 1952, vert/grün
Art. n° 2252/1 SBB/CFF Ae 6/6 no 11402, «URI», Prototyp, env. 1954, vert/grün
Art. n° 2252/2 SBB/CFF Ae 6/6 no 11404, «LUZERN», 1955, vert/grün
Art. n° 2252/3 SBB/CFF Ae 6/6 no 11415, «THURGAU», 1966, vert/grün
Art. n° 2252/4 SBB/CFF Ae 6/6 no 11410, «BASEL-STADT», 1977, vert/grün
Art. n° 2252/5 SBB/CFF Ae 6/6 no 11417, «FRIBOURG», 1987, rouge/rot
Art. n° 2252/6 SBB/CFF Ae 6/6 no 11433, «Stadt GLARUS», vert/grün
Art. n° 2252/7 SBB/CFF Ae 6/6 no 11483, «JURA», vert/grün
Art. n° 2252/8 SBB/CFF Ae 6/6 no 11455, «BIENNE-BIEL», rouge/rot



BALDWIN « PERSHING » 140



Dieser Loktyp wurde 1917 von Baldwin (USA) gebaut und bis 1920 an die US-Truppen ausgeliefert. Praktisch die ganze Serie von 2200 Lokomotiven wurde an die franz. Front (1. Weltkrieg) disloziert. Ende des Krieges wurden die noch 1916 verbliebenen Maschinen vom franz. Ministerium für Transportwesen übernommen und später dann auch in die SNCF eingegliedert.



Les locomotives 140 G constituent la plus importante série, numériquement, de locomotives ayant circulé sur les réseaux français. Elles furent commandées par l'armée américaine à Baldwin en 1917, pour les besoins du corps expéditionnaire US sur le front français, et livrées de 1917 à 1920. 2200 machines ont été livrées à l'Europe. A la fin de la 1^{ère} guerre mondiale, le ministère des travaux publics français en acheta 1916 machines et les répartit entre tous les réseaux français. Au 1^{er} janvier 1938, chaque région attribua une numérotation SNCF aux locomotives qu'elle possédait.

- Art. n° 2256 Baldwin Pershing USA (Navy) no 989, gris/noir/grau/schwarz
- Art. n° 2256/1 ex AL (Alsace-Lorraine) G14 5751 no 121, noir/schwarz
- Art. n° 2256/2 EST Série 12 no 40-137, noir/schwarz
- Art. n° 2256/3 PLM 140 G 3, vert/grün
- Art. n° 2256/4 P.O. 7214, gris/grau
- Art. n° 2256/5 ETAT 140-1431, vert/grün
- Art. n° 2256/6 NORD 4.1435, noir/schwarz
- Art. n° 2256/7 SNCF 140 G 692, bi-compresseur, vert/grün
- Art. n° 2256/8 SNCF 140 G 57, «La Bataille du rail», simple compr., vert/grün

ETAT / PLM / SNCF « BUGATTI PRÉSIDENTIEL » XB 1001



- Art. n° 2255 ETAT Bugatti Présidentiel, 1933, crème rouge/beige rot
- Art. n° 2255/1 SNCF Bugatti Présidentiel, 1950-60, crème rouge/beige rot
- Art. n° 2255/2 PLM Bugatti ZZA, couplage, 1934, bleu crème/blau beige

Dieses Fahrzeug war für die Streckennetze der ETAT, PLM sowie auch SNCF bestimmt. Der Name «Présidentiel» entstand durch die damalige Benutzung des Fahrzeuges durch den Präsidenten Frankreichs, Albert Lebrun, zur Eröffnung des Bahnhofes Cherbourg im Juli 1933. Ein restauriertes Exemplar der ETAT befindet sich heute im Eisenbahnmuseum in Mülhausen.

L'automobile Bugatti a équipé le réseau ETAT, PLM et plus tard la SNCF. Il gagna son surnom «Présidentiel» après son utilisation par le président de la République, Albert Lebrun, pour l'inauguration de la gare maritime de Cherbourg, en juillet 1933. Un exemplaire restauré (ETAT) est préservé au musée de Mulhouse.

PLM C 230 « COUPE-VENT », SÉRIE 3401 À 3737



Die Lokomotiven der Serie PLM 230 wurden zwischen 1901 bis 1906 für die PLM gebaut. Es handelt sich dabei um eine «Hochgeschwindigkeits-Lokomotive» mit zum Teil stromlinien Verkleidungen (Rauchkammertür und Kabine). Eingesetzt wurde die Maschine für den Personenverkehr Paris-Lyon-Marseille.

Les PLM 230 sont des locomotives de vitesse de la compagnie PLM du type Ten wheel construites à partir de 1901 à 1906 pour les trains de voyageurs entre Paris-Lyon-Marseille. Ces machines possédaient un carénage sur la boîte à fumée et un abri de type «Coupe-Vent».



- Art. n° 2259 PLM C 230 no 3403, «Coupe-Vent», vert/grün
- Art. n° 2259/1 PLM C 230 no 3725, «Coupe-Vent», vert/grün

SCB ED 3/5 (D3E) / J-1 / SBB/CFF ED 3/5



Bei den Loktypen der Ed 3/5 handelt es sich um das Gegenstück der Serie Ec 2/5. Das Adhäsionsgewicht der Lok betrug aber 33 T; praktisch doppelt soviel wie die Ec 2/5. Alle Maschinen der Serie Ed 3/5 erhielten « Bergnamen ». Die Loks wurden später mit Kesseldom, Bremskompressor und Bremsanlage ausgerüstet. Alle Loks standen unter dem Patronat der SCB. Eine einzige Lok wurde im Jahre 1913 von der SBB übernommen (8799).



Les types de locomotives Ed 3/5 furent des machines plus fortes et plus robustes que la série des Ec 2/5. Par rapport à la Ec 2/5 la traction montait à un total de 270 cv – pratiquement le double de cette machine. Toutes ces locomotives avaient reçu des noms de montagne. Ces machines furent gérées par la compagnie SCB et une seule machine fut intégrée au CFF en 1913 (no 8799).

- Art. n° 2257 SCB Ed 3/5 no 40 «PILATUS», Prototyp, vert rouge/grün rot
- Art. n° 2257/1 SCB Ed 3/5 no 48 «SIMPLON», 1899, vert rouge/grün rot
- Art. n° 2257/2 SCB Ed 3/5 no 54 «WEISSENSTEIN», 1901, vert jaune/grün gelb
- Art. n° 2257/3 SCB Ed 3/5 no 55 «CHASSERAL», sans cabine, noir/schwarz
- Art. n° 2258 J-i (J-N) Ed 3/5 no 145 «LOCLE», 1911, vert jaune/grün gelb
- Art. n° 2258/1 J-i (J-B-L) Ed 3/5 no 244 «LA CHAUX-DE-FONDS», vert/grün
- Art. n° 2258/2 SBB/CFF Ed 3/5 no 8799, 1914, noir/schwarz

IN VORBEREITUNG / EN PREPARATION: NORD «Super Pacific» série 3.1201 à 3.1240, SBB/CFF E 4/4 série 8800 à 8900, SNCF 2-D-2 no 540 et 5538



Art. n° ASD div. versions selon feuille de commande / div. Version gem. sep. Bestellformular

ASD ABFE 4/4 1-3 ET/UND B 32-35



Bei der ASD (Aigle-Sépey-Diablerets) handelt es sich um eine Eisenbahngesellschaft mit 22,3 km langem Streckennetz. Für die Personenbeförderung werden hauptsächlich Triebwagen der Gattung ABFe 4/4 und deren Wagen B32-35 eingesetzt. Für das anstehende 100 Jahr Jubiläum in 2014, beschloss die Gruppe der ASD diese Triebwagen als Kleinserienmodell durch FULGUREX herstellen zu lassen.

La ASD (Aigle-Sépey-Diablerets) est une société qui exploite un réseau de Lchemin de fer de 22,3 km. Des motrices de types ABFe 4/4 ainsi que les voitures de type B32-35 sont utilisées pour l'acheminement des passagers. Pour la futur jubilee des 100 ans, en 2014, le groupe ASD avait décidé de faire construire ce matériel en modèles réduit HOM par FULGUREX.

NORD / SNCF 221 « ATLANTIC »



Gezeichnet von Monsieur du Bousquet in Zusammenarbeit mit Monsieur de Glehn ist diese Lok der Star an der « Exposition Universelle de Paris » von 1900. Die Technik dieser Maschine beeinflusste im Nachhinein die ganze Lokomotiv-Industrie der NORD-Gesellschaft und war auch weit über die Grenzen Frankreichs bekannt.

L'œuvre de Monsieur du Bousquet avec la collaboration de Monsieur de Glehn, nous reporte à l'exposition Universelle de Paris en 1900. Fait remarquable, ses principes de construction seront retenus dans la monde entier.



- Art. n° 2659 NORD Atlantic 221, brun/braun
- Art. n° 2659/1 SNCF 221 Atlantic, vert/grün
- Art. n° 2659/2 NORD Atlantic 221 (tender 37m/c.), brun/braun
- Art. n° 2659/3 P.O. 3000 Atlantic, no 221-110, gris/grau



EST / SNCF 141 TB



Ab 1911 wurde die neue Tenderlokomotive 141 Serie 4400 für den Nahverkehr an die Eisenbahngesellschaft EST ausgeliefert. Bis 1938 waren 112 Stück dieser Maschine in Betrieb, welche danach von der SNCF übernommen wurden (141 TB 401 – 512). Ab Mai 1962 verschwanden diese Loks vom Streckennetz.



En 1911, la compagnie de l'EST met en service une locomotive tender pour le réseau des trains de banlieue. A la création de la SNCF les 112 machines deviennent les 141 TB 401 à 512. Dès mai 1962, les 141 TB disparaissent de la banlieue.

- | | | | |
|-----------------------|---|-----------------------|---|
| Art. n° 2667 | EST 141-4419, CAIL, noir/schwarz | Art. n° 2667/3 | SNCF 141 TB no 407, Historic, vert/grün |
| Art. n° 2667/2 | SNCF 141 TB no 460, après 1958, vert/grün | Art. n° 2667/5 | SNCF 141 TB no 443, Province, vert/grün |

BLS « BREDA » BE 6/8, AE 6/8, « SÉCHÉRON » AE 6/8



Die ersten Maschinen dieses Types wurden 1926 bei BREDA in Italien durch die BLS bestellt. Bezogen auf die Leistung, waren diese Loks doppelt so stark als die gleichzeitig gebauten Krokodile Ce 6/8, die zudem noch langsamer waren. Dass diese Loks allen Ansprüchen genügten, zeigt sich auch darin, dass 15 Jahre später nochmals vier Loks durch die Firma Séchéron nachgebaut wurden (Ae 6/8 no 205 - 208).



Les premières machines de ce type furent commandées par la BLS en 1926 au fabricant italien BREDA. Ces locomotives possédèrent une traction qui valait le double d'une crocodile et même leur vitesse fut supérieure à la Ce 6/8. Vu l'excellence de ces machines, la firme Séchéron construit encore quatre machines / (Ae 6/8 no 205 -208) 15 ans plus tard.

- | | | | |
|-----------------------|---|-----------------------|--|
| Art. n° 2672 | BLS Be 6/8 no 203 « BREDA », brun/braun | Art. n° 2672/2 | BLS Ae 6/8 no 205 « Séchéron » 1 Panto, brun/braun |
| Art. n° 2672/1 | BLS Ae 6/8 no 204 « BREDA », 1 Panto, Chrom BLS, brun/braun | Art. n° 2672/3 | BLS Ae 6/8 no 207 « Séchéron » 2 Panto, brun/braun |

ETAT / PLM / SNCF « BUGATTI PRÉSIDENTIEL » XB 1001



Dieses Fahrzeug war für die Streckennetze der ETAT, PLM sowie auch SNCF bestimmt. Der Name « Présidentiel » entstand durch die damalige Benutzung des Fahrzeuges durch den Präsidenten Frankreichs, Albert Lebrun, zur Eröffnung des Bahnhofes Cherbourg im Juli 1933. Ein restauriertes Exemplar der ETAT befindet sich heute im Eisenbahnmuseum in Mülhausen.



L'autorail Bugatti a équipé le réseau ETAT, PLM et plus tard la SNCF. Il gagna son surnom « Présidentiel » après son utilisation par le président de la République, Albert Lebrun, pour l'inauguration de la gare maritime de Cherbourg, en juillet 1933. Un exemplaire restauré (ETAT) est préservé au musée de Mulhouse.

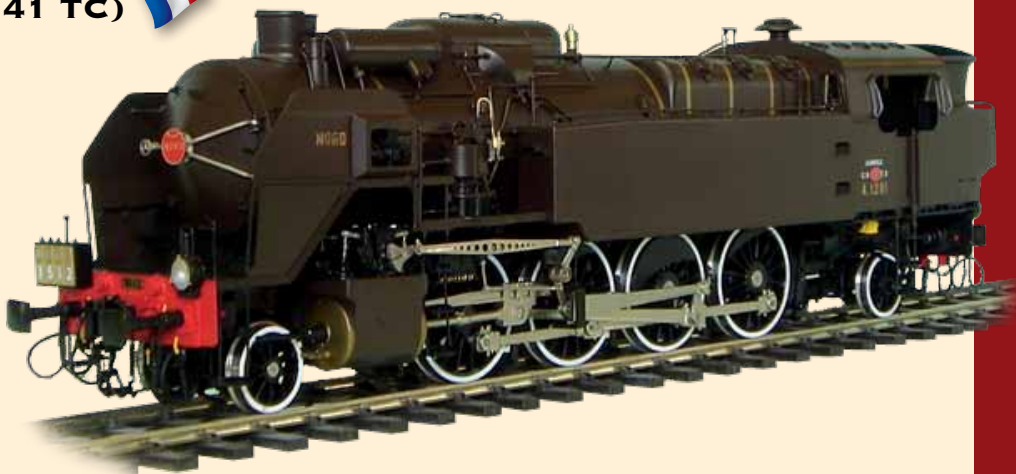


- | | |
|-----------------------|---|
| Art. n° 2663 | ETAT Bugatti Présidentiel, 1933, crème rouge/beige rot |
| Art. n° 2663/1 | PLM Bugatti ZZA couplage, 1934, bleu crème/blau beige |
| Art. n° 2663/2 | SNCF Bugatti Présidentiel, 1950-60, crème rouge/beige rot |

IN VORBEREITUNG / EN PREPARATION: SNCF 232 R, S, U1, DR/DB Baureihe 62, NORD / SNCF « TAR » ZZ 101 et/und XF 1001, PLM C 230 « Coupe-Vent »

NORD 141- 4.1201 (141 TC)

Entworfen wurde diese Tenderlokom Typ 4 ß – 1200 von Ingenieur Marc de Caso für die NORD Gesellschaft im Jahre 1932. Die Bezeichnung « 141 TC » wurde erst offiziell bei der Uebernahme der Lok durch die SNCF 1938. Die Maschine wurde hauptsächlich im Nahverkehr um Paris eingesetzt.



Cette puissante machine tender naît sous le numéro de série 4 – 1200, construit par l'ingénieur Marc de Caso pour la compagnie du NORD en 1932. A la création de la SNCF en 1938, ces locomotives deviennent les « 141 TC » sur le réseau des trains de banlieue.

Art. n° 1252 NORD 141-4.1201 (141 TC), brun/braun

BLS « BREDA » BE 6/8, AE 6/8, « SÉCHÉRON » AE 6/8

Die ersten Maschinen dieses Types wurden 1926 bei BREDA in Italien durch die BLS bestellt. Bezogen auf die Leistung, waren diese Loks doppelt so stark als die gleichzeitig gebauten Krokodile Ce 6/8, die zudem noch langsamer waren. Das diese Loks allen Ansprüchen genügten, zeigt sich auch darin, dass 15 Jahre später nochmals vier Loks durch die Firma Séchéron nachgebaut wurden (Ae 6/8 no 205 – 208).



Les premières machines de ce type furent commandées par la BLS en 1926 au fabricant italien BREDA. Ces locomotives possédèrent une traction qui valait le double d'une crocodile et même leur vitesse fut supérieure à la Ce 6/8. Vu l'excellence de ces machines, la firme Séchéron construit encore quatre machines / (Ae 6/8 no 205 – 208) 15 ans plus tard.



Art. n° 1256 BLS Be 6/8 no 203 « BREDA », brun/braun
 Art. n° 1256/1 BLS Ae 6/8 no 204 « BREDA », 1 Panto, Chrom BLS, brun/braun
 Art. n° 1256/2 BLS Ae 6/8 no 205 « Séchéron » 1 Panto, brun/braun
 Art. n° 1256/3 BLS Ae 6/8 no 207 « Séchéron » 2 Panto, brun/braun

SBB/CFF / BLS RE 460



- Art. n° 1257 SBB/CFF Re 460, rouge/rot
- Art. n° 1257/1 BLS TRE 460, bleu/blau
- Art. n° 1257/2 SBB/CFF Re 460 034-2 « Zugkraft Aargau »
- Art. n° 1257/3 SBB/CFF Re 460 024-3 « Zugkraft Aargau »
- Art. n° 1257/4 SBB/CFF Re 460 102-7 « HISTORIC »

EN PREPARATION / IN VORBEREITUNG: SCB/SBB Ec 2/5, SNCF 231 K8

Mit der Inbetriebnahme der Re 460 konnten die aus den 20iger Jahren stammenden Ae 3/6 und Ae 4/7 ausrangiert werden. Trotz anfänglichen « Kinderkrankheiten » bewährte sich diese Lok sowohl im Schnellzugs-Personen-Verkehr als auch als zugkräftige Güterlokomotive. Dieser Lok-Typ wurde von der BLS, SBB/CFF sowie auch SBB-Cargo eingesetzt. Später wurden diese Maschinen dann auch als die ersten « Werbeloks » bekannt.

Le but principal de la production de la Re 460 dans les années 1990 était le remplacement des Ae 3/6 et Ae 4/7 des années 20. Après avoir connu quelques débuts difficiles, ces machines furent remarquables en tractant des trains voyageurs rapides et également trains de marchandises. Ce type de locomotive était en service au sein de la BLS et des CFF et CFF-Cargo. Plus tard, les Re 460 furent connues comme « locomotives de publicité ».

ACCESSOIRES / ZUBEHOER

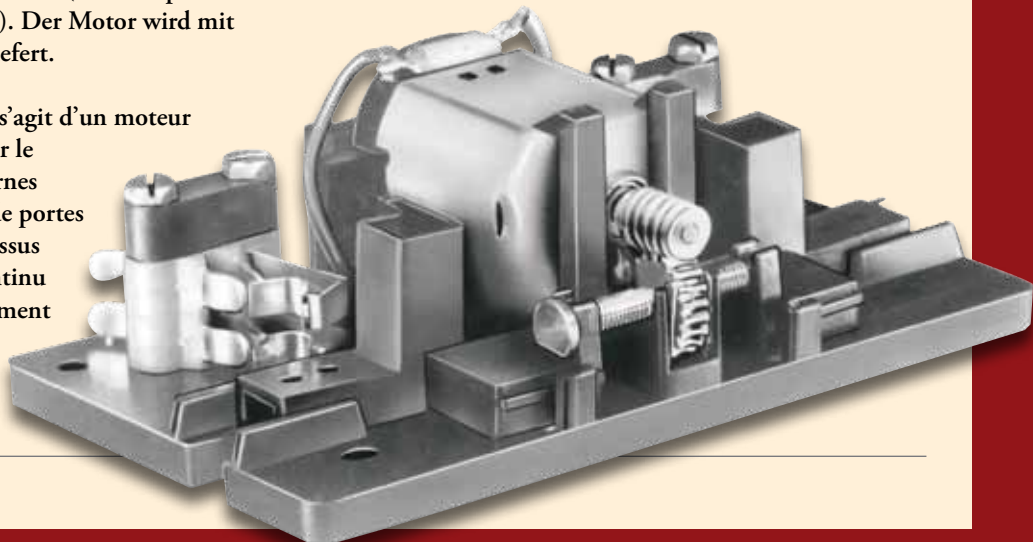
MOTEUR D'AIGUILLAGE / WEICHENMOTOR

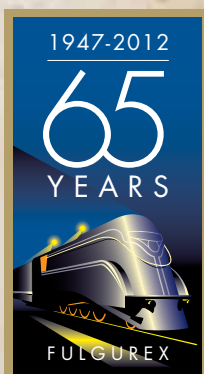
Für alle Spuren geeignet. Beim Weichenmotor handelt es sich um einen kontinuierlich langsam stellenden Bewegungsmotor mit Endabschaltung. Dieser Motor kann für Weichen, Weichenlaternen, Bahnschranken, Signale, Türen, etc. eingesetzt werden. Die Einheit kann sowohl Ueberflur als auch Unterflur montiert werden. Stromauslegung: 10 – 14 Volt. Mit geeignetem Schaltmodul ist der Motor auch digital einsetzbar. Die Endabschaltung wird durch die eingebauten Mikrokontakte ausgelöst. Ein zusätzliches Kontaktpaar (je Seite) kann nachträglich aufgestockt werden (Weichenpolarisierung, Signalpult, Rückmeldung, etc). Der Motor wird mit Umlenkung für Unterflurmontage geliefert.

Convient à tous les écartements. Il s'agit d'un moteur à mouvement lent et continu pour le positionnement d'aiguillages, de lanternes d'aiguillage, de signaux, de barrières, de portes de dépôt, etc. Il peut être monté au-dessus ou au-dessous de la table. Courant continu de 10 – 14 volt. Avec un module également adaptable pour le fonctionnement en digital. Le moteur s'arrête en fin de course, coupant automati-

quement le courant grâce à un jeu de microcontacts. Chaque plaque est munie des deux côtés de deux microcontacts, une troisième paire étant disponible en option (polarisation de l'aiguillage, pour la signalisation ou pour tout autre automatisme). Le moteur est fourni complet avec tous les accessoires de montage.

- Art. n° 830 Moteur d'aiguillage / Weichenmotor
- Art. n° 830/1 Contacts supplémentaires (paire) / Zusatzkontakte (Paar)





FULGUREX (N.G.) SÀRL
CHEMIN DU REPOSOIR 16
1007 LAUSANNE - SWITZERLAND
TÉL. +41 21 601 45 92 / 93, FAX +41 21 601 45 94
E-MAIL: FULGUREX.SA@BLUEWIN.CH - WWW.FULGUREX.CH