

FULGUREX →

Precision Models



2014-2015

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

Nous nous réjouissons de vous présenter notre nouveau catalogue 2014-2015. Vous découvrirez, comme d'habitude, une riche palette de modèles réduits en différents écartements – des modèles qui feront la joie de chaque collectionneur. La société FULGUREX commence sa 67^e année d'existence. De ce point de vue, il s'agit de l'âge de la retraite. Mais les idées, la passion et la créativité nous ramènent toujours à l'âge de la jeunesse. Une preuve de plus que ce passe-temps procure toujours et encore du plaisir et de la satisfaction. Nous ne nous sommes jamais égarés de notre but : la création, proche de la réalité, des modèles réduits de chemin de fer, faits à la main en laiton et acier, digitalisés avec son, dans différents écartements et en petites séries très limitées.

Nous remercions très sincèrement notre clientèle pour la fidélité et la confiance qui nous lient maintenant depuis des décennies. Nous souhaitons bien sûr que ce passe-temps vous procure continuellement du plaisir et de la détente d'une vie quotidienne pas toujours facile et que, surtout, vous retombez dans l'âge de la jeunesse.

FULGUREX
www.fulgurex.ch

Dear Customer, dear model railway Friend,

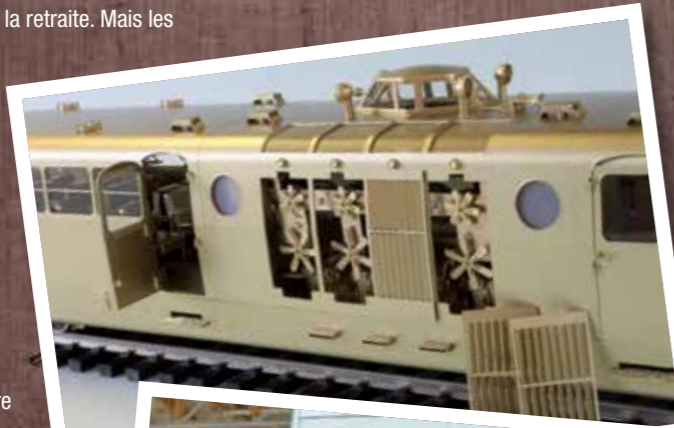
We are very much pleased to present you our new catalogue 2014-2015. You will discover, as always, a rich multitude of models in different gauges which is a joy for every model train enthusiast's heart.

FULGUREX is starting its 67th year of existence. From this point of view, its pension age! However, ideas, passion and creativity transform us again and again into youth age. A proof that the pass-time of modelisme is still linked with joy and satisfaction.

We never changed our goal: The creation of model trains near to reality, hand-made in brass and steel, digitalized with sound, in small limited series and different gauges.

We thank all our customers for their fidelity, confidence and support. We wish that your pass-time procures you continuous pleasure and relaxation from everyday life and brings you back to your youth again and again.

FULGUREX
www.fulgurex.ch



Sehr geehrter Kunde, liebe Eisenbahnfreunde,

Wir freuen uns, Ihnen unseren neuen Katalog 2014-2015 präsentieren zu können. Sie werden darin, wie immer, eine reiche Palette von Modellen in verschiedenen Spurweiten entdecken, welche das Herz eines jeden Modelleisenbahners höher schlagen lässt.

Die Firma Fulgurex beginnt ihr 67. Lebensjahr. Von daher gesehen, ein Pensionsalter. Die Ideen, Leidenschaft sowie Kreativität bringen uns jedoch immer wieder ins Jugendalter zurück. Ein Beweis, dass das Hobby Modelleisenbahn immer noch viel Freude und Genugtuung bereitet.

Wir sind nie von unserem Ziel abgekommen: die Kreierung von wirklichkeitsgetreuen Modellbahnen, handgearbeit aus Messing und Stahl, digitalisiert mit Sound, in kleinen limitierten Serien sowie in verschiedenen Spurweiten.

Wir sind unserer Kundschaft zu grossem Dank verpflichtet, für die Treue und das Vertrauen welche Sie mit uns verbindet. Wir wünschen Ihnen, dass Ihr Hobby weiterhin Freude und Entspannung vom manchmal harten Alltag bringt und Sie immer wieder ins Jugendalter zurückversetzt.

FULGUREX
www.fulgurex.ch

Cari clienti e amici di modellismo ferroviario,

Siamo lieti di presentarvi il nostro catalogo 2014-2015. Troverete, come di consueto, una ricca gamma di modelli ridotti di scartamenti vari – modelli che faranno la gioia di ogni collezionista.

La società FULGUREX inizia il suo 67^o anno di esistenza. L'età della pensione... si potrebbe pensare. Ma le idee, la passione e la creatività ci riportano sempre alla gioventù. Una prova in più, se ne fosse bisogno, che questo hobby fornisce ancora piacere e soddisfazione.

Non ci siamo mai allontanati dal nostro obiettivo: la creazione, in modo realistico, di modelli ferroviari ridotti, fatti a mano in ottone ed acciaio, con scartamenti vari e piccole edizioni limitate.

Ringraziamo i nostri clienti per la fiducia che ormai ci lega da decenni. Ci auguriamo che questo hobby vi dia sempre la possibilità di divertirvi e rilassarvi in una vita quotidiana non sempre facile e, soprattutto, che vi permetta di fare un salto nella gioventù.

FULGUREX
www.fulgurex.ch

ECARTEMENT / SPUR « N » (1:160)

N

NORD / SNCF / PO CHAPELON 231



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.

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 génie André Chapelon.

Art. n° 1158 Pacific Chapelon Nord, brun/braun
Art. n° 1158/1 SNCF 231 E 22, (ex NORD), vert/grün

Art. n° 1158/2 P.O. 231 (Paris-Orleans), gris/grau
Art. n° 1158/3 SNCF 231 E 23, noir/schwarz

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 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° 1154/1 SBB/CFF RBe 2/4 «SBB-Logo», vert/grün

GB / SBB/CFF A 3/5



Erstmalig 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 (Nr. 901 – 930).



Cette locomotive fut introduite au Gothard en 1894 pour la « Gotthardbahn ». Un total de 30 locomotives a été mis en service. Cette excellente machine permettait de parcourir le trajet du Gothard en moins de 2 heures. Plus tard, les machines furent prises en charge par les CFF (no. 901-930).

Art. n° 1156 GB A 3/5 no. 202 «2. Prototyp»
Art. n° 1156/1 GB A 3/5 no. 209, 1. Serie
Art. n° 1156/2 GB A 3/5 no. 215, 2. Serie
Art. n° 1156/3 SBB/CFF A 3/5 no. 915, noir/schwarz

ECARTEMENT / SPUR « N » (1:160)

N

« EVA » UND « MARIANLI »



1901 entschloss sich die Konstruktionswerkstätte Oerlikon zu Versuchen mit Elektrizität im Schienenverkehr. Eine Versuchsstrecke von Seebach nach Wettingen wurde zu diesem Zwecke eingerichtet. Es entstand somit die erste elektrische Eisenbahnlinie der Schweiz. Die Versuche mit der « EVA »

zeigten sich so vielversprechend, dass bald darauf der zweite Prototyp Lok nr. 2 « MARIANLI » folgte.



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 fut créée sur sol suisse. La locomotive « EVA » fut bientôt introduite dans l'exploitation régulière. Plus tard, une version améliorée de cette locomotive fut construite – la locomotive no 2 nommée « MARIANLI ».

- | | |
|----------------|---------------------------------------|
| 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 2x2/2 no 2 «MARIANLI», brun/braun |
| Art. n° 1159/3 | SBB/CFF Ce 4/4 «MARIANLI», brun/braun |



ECARTEMENT / SPUR « HOM » (1:87)

HOM

ASD BCFE 4/4 / ABFE 4/4



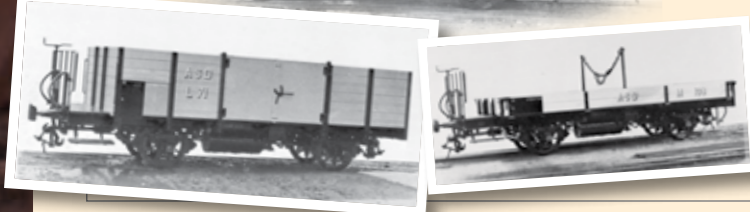
Der Triebwagen « Nr. 11 » der ASD Gesellschaft (Aigle-Sépey-Diablerets) wurde während der Betriebszeit von 1913 bis 1987 mehrere Male umgebaut. Das Fahrzeug existiert heute leider nicht mehr, war aber der absolute Meilenstein in Sachen Triebfahrzeuge der ASD.

La motrice n° 11 de la compagnie ASD (Aigle-Sépey-Diablerets) fut, pendant son service entre 1913 – 1987, transformée à plusieurs reprises. La motrice n'existe malheureusement plus, mais elle est encore aujourd'hui très regrettée.



- | | |
|------------|--|
| ASD Set 7 | ASD BCFe 4/4, motrice no 11, gris/crème, grau/beige, avec wagon marchandises K 41 et/und M 105 |
| ASD Set 8 | ASD ABFe 4/4, motrice no 11, gris/crème, grau/beige, avec wagon marchandises K 42 et/und M 106 |
| ASD Set 9 | ASD ABFe 4/4, motrice no 11, gris/crème, grau/beige, avec wagon marchandises K 43 et/und M 107 |
| ASD Set 10 | ASD ABFe 4/4, motrice no 11, gris/crème, grau/beige, avec wagon marchandises K 44 et/und M 108 |

- | | |
|----------|---|
| ASD 1200 | ASD Serie K 41 – 44, wagon march. / Güterwagen, gris/grau |
| ASD 1201 | ASD Serie L 71 – 74, wagon march. / Güterwagen, gris/grau |
| ASD 1202 | ASD Serie M 105 – 108, wagon march. / Güterwagen, gris/grau |



ECARTEMENT / SPUR « HO » (1:87)

HO

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



Die Triebzüge TAR (train automoteur rapide) wurden ab 27. Juli 1934 durch die NORD Gesellschaft in Dienst gestellt und galten als Vorläufer der Hochgeschwindigkeitszüge auf dem franz. Schienennetz. Diese Triebzüge sicherten die Verbindungen Paris – Lille. 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 compagnie du NORD, alors pionnière en matière de vitesse sur le réseau français. Ces autorails assuraient des liaisons Paris – Lille ainsi que Lille – Boulogne sur Mer. Les derniers exemplaires ont été retirés du service en 1959.



- | | |
|----------------|--|
| Art. n° 2244 | NORD TAR (TAR 34), «SANTERRE», 1934, vert/gris, grün/grau |
| Art. n° 2244/1 | NORD TAR (TAR 36), «ILE-DE-FRANCE», 1936, vert/gris, grün/grau |
| Art. n° 2244/2 | SNCF TAR (TAR 34), «VERMANDOIS», 1947, vert/gris, grün/grau |
| Art. n° 2244/3 | SNCF TAR (TAR 36), «FLANDRE», 1951, vert/gris, grün/grau |
| Art. n° 2244/4 | SNCF TAR (TAR 36), «BEAUVAISIS», 1955, vert/gris, grün/grau |

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 Breda sortaient en tout 207 machines du type FS 851.

- | | |
|----------------|--|
| Art. n° 2251 | FS Gr 851 no 80, oil lamps, open cabin, noir/schwarz |
| Art. n° 2251/1 | FS Gr 851 no 72, 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 |

BALDWIN « PERSHING » 140



Dieser Loktyp wurde 1914 von Baldwin (USA) gebaut. Praktisch die ganze Serie von 2'200 Lokomotiven wurde an die franz. Front (1. Weltkrieg) disloziert. Die Maschinen wurden später sogar noch von der SNCF übernommen.

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. 2 200 machines ont été livrées à l'Europe. Au 1^{er} janvier 1938, chaque région attribua une numérotation SNCF aux locomotives qu'elle possédait.

- | | |
|----------------|--|
| Art. n° 2256/2 | EST Série 12 no 40-137, noir/schwarz |
| Art. n° 2256/3 | PLM 140 G 3, vert/grün |
| Art. n° 2256/5 | 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», vert/grün |



BLS Ae 4/4, RE 4/4, Ae 8/8 

Die 1944 an die BLS abgelieferte Ae 4/4 war weltweit die erste laufachslose Schnellzuglokomotive und war somit das « Urgestein » der folgenden Ae resp. Re 4/4 Generation. Die Lokomotive mit nur 80 Tonnen Gesamtgewicht, ist im Stande, das gesamte Beförderungsprogramm der Ae 6/8 und Ae 6/6 zu übernehmen. Um eine Erhöhung der Anhängelast von 900 Tonnen zu erreichen, sah man ab 1959 die erste von 6 Doppellokomotiven, genannt « MUNI » der Ae 8/8 auf dem Streckennetz der BLS. Viele dieser Loks sind noch heute regulär in Betrieb.

En 1944, la Ae 4/4 fut la première locomotive électrique dans le monde à adhérence totale et fut donc la base de la génération des Re 4/4. La locomotive, avec un poids total de 80 tonnes seulement, fut capable de prendre en charge le programme complet des Ae 6/6 et Ae 6/8. En 1959, la première Ae 8/8, appelée MUNI fut introduite dans le service de la BLS. L'effort de traction fut augmenté de 900 tonnes. Plusieurs de ces machines sont encore en service



- Art. n° 2262 BLS Ae 4/4 I no 252, 1944, 2 Pantos, Ursprungslök, brun/braun
- Art. n° 2262/1 BLS Ae 4/4 I no 253, 1950, 2 Pantos, brun/braun
- Art. n° 2262/2 BLS Ae 4/4 I no 251, 1957, Umbau 1 Panto, brun/braun

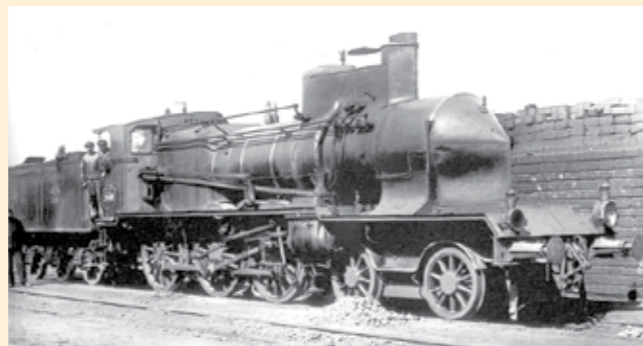
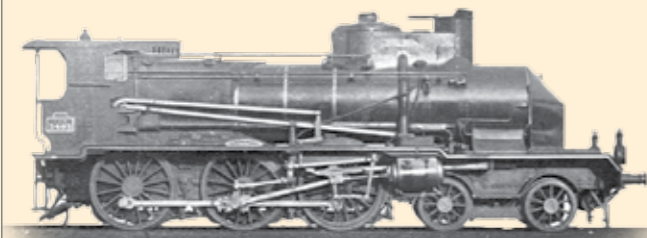
- Art. n° 2260 BLS Ae 4/4 II no 262, 1965, brun/braun
- Art. n° 2260/1 BLS Re 4/4 II no 163, « Grenchen », 1969, brun/braun
- Art. n° 2260/2 BLS Re 4/4 II no 177, « Zweisimmen » 1973, brun/braun
- Art. n° 2260/3 BLS Re 4/4 II no 190, « Thun », Einholm-Panto, brun/braun

- Art. n° 2261 BLS Ae 8/8 no 273, historic, 1968, brun/braun
- Art. n° 2261/1 BLS Ae 8/8 no 271 « MUNI », 1959, brun/braun


PLM C 230 « COUPE-VENT » 

Die Lokomotiven vom Typ 230 sind « Hochgeschwindigkeits-Loks » vom Typ « ten wheels ». Die Maschinen wurden ab 1901 von der PLM in Dienst gestellt. Den Übernamen « Coupe-Vent » erhielten die Loks durch die Stromlinienverkleidungen an Rauchkammertür, Dom und Kabine.

Les 230 PLM sont des locomotives de vitesse de la compagnie PLM du type « ten wheels » construites à partir de 1901 pour des trains de voyageurs. Ces machines possédaient un carénage sur la boîte à fumée, un autre entre la cheminée et le dome, et un abri du type « Coupe-Vent ».



- Art. n° 2259 PLM C 230 no 3403, Tender 3 essieux 20m/cub, vert/grün
- Art. n° 2259/1 PLM C 230 no 3557, transformation, 20m/cub, vert/grün
- Art. n° 2259/3 PLM 230 A no 210, tender rehaussé, 16m/cub, vert/grün

LFB/JS/SBB-CFF Ec 2/4 « SATTELTANK » 

Die im Jahre 1862 geschaffene Tenderlokomotive nach Bauart 2/4 mit vorderem Drehgestell war für die Schweiz eine Erstaussführung. Das etwas eigenwillige Aussehen und den Namen « Sattel-tank »-Lok erhielt die Maschine weil der Wasserkessel quasi « aufgesattelt » wurde. Die Lok hatte sehr gute Fahreigenschaften und wurde sogar noch von der SBB übernommen.

Cette locomotive tender fut construite en 1862 selon le système de construction 2/4 avec bogie avant. Ceci fut une première en Suisse. Avec un look un peu bizarre à cause des réservoirs d'eau, elle fut appelée « Sattel-tank » locomotive. Les caractéristiques de conduite furent excellentes et ces machines furent intégrées au service des CFF.



- Art. n° 2263 L-F-B Ec 2/4 no 1 « Lausanne », ca. 1862, noir-gris/schwarz-grau
- Art. n° 2263/1 J-S Ec 2/4 no 252 « Fribourg », ca. 1890, vert-noir/grün-schwarz
- Art. n° 2263/2 J-S Ec 2/4 no 253 « Berne », ca. 1900, vert-noir/grün-schwarz
- Art. n° 2263/3 J-S Ec 2/4 no 262 « Gruyère », ca. 1902, vert-noir/grün-schwarz
- Art. n° 2264 SBB/CFF Ec 2/4 no 6398 (ex Berne), noir/schwarz
- Art. n° 2264/1 SBB/CFF Ec 2/4 no 6399 (ex Romont), noir/schwarz

ETAT/PLM/SNCF « BUGATTI » PRÉSIDENTIEL 



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. 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. Un exemplaire restauré (ETAT) est préservé au musée de Mulhouse.

- 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

SBB/CFF E 4/4 

Bereits im Jahre 1914 wurde die 4/4 gekuppelte Rangierlokomotive auf grösseren Bahnhöfen eingesetzt und den jeweiligen Depots zugeteilt. Die Loks waren eigentlich für Rangierzwecke vorgesehen, aber manchmal auch für den Personenverkehr eingesetzt. Die letzte betriebsfähige Lok war die 8904, die im November 1968, mit grossen Festlichkeiten in Basel verabschiedet wurde. Bei der Serie 8901-8917 handelt es sich um eine Umbauvariante aus der alten C 4/5 Schlepptender-Lokomotive.

La locomotive de manœuvres E 4/4 fut testée dans plusieurs gares de Suisse. Prévue pour des besoins de manœuvre, elle furent également utilisées pour les trains voyageurs. La dernière machine, le n° 8904, finit son service à Bâle en nov. 1968. La série 8901-8917 naquit d'un remaniement de la vieille locomotive C 4/5.



- Art. n° 2254 SBB/CFF E 4/4 no 8804, Kreis I, Basel, 1960, noir/schwarz
- Art. n° 2254/1 SBB/CFF E 4/4 no 8853, Kreis V, Bellinzona, 1959, noir/schwarz
- Art. n° 2254/2 SBB/CFF E 4/4 no 8856, Kreis III, Zürich, 1963
- Art. n° 2254/3 SBB/CFF E 4/4 no 8904, Umbau C 4/5, 1968, noir/schwarz
- Art. n° 2254/4 SBB/CFF E 4/4 no 8917, Umbau C 4/5, 1962, noir/schwarz

ECARTEMENT / SPUR « HO » (1:87)

HO

PLM 2D1+1D2 / SNCF 262 BD 1



Diese mächtige Doppeldiesellok vom Typ 262 wurde 1935 von der PLM in Auftrag gegeben um als Elektroalternative den Personenverkehr Paris-Menton zu sichern. Geschwindigkeiten bis zu 130 km/h wurden mit einem Zug von bis zu 600 Tonnen erreicht. Bei der Lieferung der Dieselmotoren war massstäblich auch die schweizerische Firma Sulzer involviert. Die Loks wurden später auch von der SNCF, als Typ 262 BD, übernommen.



- Art. n° 2264 PLM 2D1-1D2 (262), no AD1, moteur M.A.N., bleu-crème/blau-beige
- Art. n° 2264/1 PLM 2D1-1D2,(262), no BD1, moteur Sulzer, bleu-crème/blau-beige
- Art. n° 2264/2 SNCF 262 Ad1, moteur M.A.N., vert/grün
- Art. n° 2264/3 SNCF 262 BD1, moteur Sulzer, vert/grün

Les locomotives Diesel du Typ 262 furent commandées en 1935 par les Chemins de Fer PLM pour remorquer des trains entre Paris et Menton. Elles étaient prévues pour remorquer des trains de 600 tonnes avec une vitesse de pointe de 130 km/h. La livraison des moteurs diesel 12 cylindres est fait par la maison suisse Sulzer. 2 machines fut intégrées au SNCF (Typ 262).

ECARTEMENT / SPUR « O » (1:43,5)

O

ETAT/SNCF « BUGATTI » PRÉSIDENTIEL

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



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

- Art. n° 2663 ETAT Bugatti «Présidentiel», n° ZZy 24408, 1933, gris-rouge/grau-rot
- Art. n° 2663/1 SNCF Bugatti «Présidentiel», n° XB 1003, 1938, gris-rouge/grau-rot
- Art. n° 2663/2 SNCF Bugatti «Présidentiel», n° XB 1008, 1949, avec « moustache »

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



Die ersten Maschinen dieses Typs 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 construisit encore 4 machines (Ae 6/8 no 205 – 208).

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

ECARTEMENT / SPUR « O » (1:43,5)

O

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 le 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



DR/DB BAUREIHE 62



Durch die Firma Henschel, im Auftrag der Deutschen Reichsbahn, wurden insgesamt 15 Maschinen als Personen- und Schnellzugloks für Kurzstrecken gebaut. Nach den Kriegsjahren verblieben 7 Maschinen bei der DB, die restlichen 8 Loks wurden als « Ost-Schnellzug-Lok » bis in die 70iger Jahren in Betrieb gehalten. Die DR BR 62 015 ist die einzige erhaltene Lok dieser Serie.

Dans les années 20, la DEUTSCHE REICHSBAHN donna l'ordre à la société Henschel de fabriquer 15 locomotives de type voyageurs/vitesse. Après la guerre, il resta 7 locomotives avec la Deutsche Bundesbahn et les autres 8 machines furent intégrées au réseau de l'est. Elles circulaient jusque dans les années 70. La DR BR 62 015 est la seule locomotive de cette série encore conservée.

- Art. n° 2673 DB BR 62 002 Bw Kreefeld, 2-Licht, Witte, Ep III
- Art. n° 2673/1 DB BR 62 011, Bw Dortmund, 2-Licht, Wagner, Ep III
- Art. n° 2673/2 DR BR 62 015, Bw Dresden, 3-Licht, Wagner, Museums-Ausführung
- Art. n° 2673/3 DR BR 62 007, Bw Frankfurt, 2-Licht, Wagner, Ep IV

ECARTEMENT / SPUR « OM » (1:43,5)

OM

ASD ABFE 4/4 NO 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.

La ASD (Aigle-Sépey-Diablerets) est une société qui exploite un réseau de chemin de fer de 22,3 km. Des motrices de type ABFe 4/4 ainsi que les voitures de type B32-35 sont utilisées pour l'acheminement des passagers.

- Art. n° 4006 ABFe 4/4, logo A.S.D. et voiture B34, ca. 1975, gris-crème/grau-beige
- Art. n° 4006/1 ABDe 4/4, logo «ASD» et voiture B34, ca. 1982, orange/orange
- Art. n° 4006/2 ABFe 4/4, logo «ASD» et voiture B32, ca. 1975, gris-crème/grau-beige
- Art. n° 4006/3 ABFe 4/4, logo ASD, rouge/crème et voiture orange B32, ca. 1982
- Art. n° 4006/4 BCFe 4/4, logo A.S.D. et voiture C35, ca. 1950, gris-crème/grau-beige



ECARTEMENT / SPUR « I » (1:32)

BLS RE 4/4, AE 8/8

Die 1944 an die BLS abgelieferte Ae 4/4 war weltweit die erste laufachslose Schnellzuglokomotive und war somit das « Urgestein » der folgenden Ae resp. Re 4/4 Generation. Die Lokomotive mit nur 80 Tonnen Gesamtgewicht, ist im Stande, das gesamte Beförderungsprogramm der Ae 6/8 und Ae 6/6 zu übernehmen. Um eine Erhöhung der Anhängelast von 900 Tonnen zu erreichen, sah man ab 1959 die erste von 6 Doppellok, genannt « MUNI » der Ae 8/8 auf dem Streckennetz der BLS. Viele dieser Loks sind noch heute regulär in Betrieb.

En 1944, la Ae 4/4 fut la première locomotive électrique dans le monde à adhérence totale et fut donc la base de la génération des Re 4/4. La locomotive avec un poids total de 80 tonnes seulement, fut capable de prendre en charge le programme complète des Ae 6/6 et Ae 6/8. En 1959, la première Ae 8/8, appelée MUNI fut introduite dans le service de la BLS. L'effort de traction fut augmenté de 900 tonnes. Plusieurs de ces machines sont encore en service.



Art. n° 1259	BLS Ae 4/4 II no 262, 1965, Ep. III, brun/braun
Art. n° 1259/1	BLS Re 4/4 II no 163, GRENCHEN, 1969, Ep. III, brun/braun
Art. n° 1259/2	BLS Re 4/4 II no 177, ZWEISIMMEN, 1973, Ep. IV, brun/braun
Art. n° 1259/3	BLS Re 4/4 II no 194, THUN, Einholm-Panto, 1983, Ep. IV, brun/braun
Art. n° 1260	BLS Ae 8/8 no 273, historische Doppellok, 1968, Ep III, brun/braun

SBB/CFF E 3/3 « TIGERLI »

Diese beliebte kleine Dampflokomotive wurde Anfang des 20. Jahrhunderts gebaut und für den Rangierdienst eingesetzt. Einige der Maschinen beendeten ihre Karriere auf diversen Industriegeländen, andere werden noch heute von privaten Vereinen erhalten und zu touristischen Anlässen betrieben.

Ces populaires petites locomotives à vapeur furent construites au début du 20^e siècle pour le service de la manœuvre. Certaines de ces machines terminèrent leur carrière dans div. sociétés industrielles, d'autres sont conservées par des associations privées qui les exploitent à l'occasion de manifestations touristiques.



Art. n° 1261	SCB E 3/3 no 80 «Tigerli», Ep. I, vert/grün
Art. n° 1261/1	SBB/CFF E 3/3 no 8479, «Tigerli», Ep. I, noir/schwarz
Art. n° 1261/2	SBB/CFF E 3/3 no 8425, «Tigerli», Ep. II, noir/schwarz
Art. n° 1261/3	SBB/CFF E 3/3 no 8458, «Tigerli», Ep. III, noir/schwarz
Art. n° 1261/4	SBB/CFF E 3/3 «Feldschlösschen-Tigerli», vert-noir/grün-schwarz

ECARTEMENT / SPUR « I » (1:32)

BLS CE 4/4, CE 4/6

In den 20iger Jahren hatte auch die BLS, wie andere Gesellschaften, mit der allgemeinen Kohlenknappheit zu kämpfen. Man bemühte sich demzufolge, so rasch wie möglich die bestehenden Strecken zu elektrifizieren. Gleichzeitig zu den Bauten wurden auch 14 Loks des Typs Ce 4/6 bestellt. 1924 wurden schliesslich nochmals 3 zusätzliche Loks nachbestellt, so dass die Zahl auf 17 Maschinen anstieg. Ab 1954 wurden anlässlich der Hauptrevision die Maschinen mit den Nummern 307-317 in Ce 4/4 umgebaut.

Art. n° 1262	BLS Ce 4/6 no 307, brun/braun
Art. n° 1262/1	BLS Ce 4/6 no 315 (un panto/ein Panto), brun/braun
Art. n° 1262/2	BLS Ce 4/4 no 309, brun/braun

Dans les années 20, la compagnie de chemin de fer BLS avait lutté, comme beaucoup d'autres compagnies de chemin de fer, contre la pénurie de charbon. Suite à cette situation, il avait été décidé d'entamer l'électrification au plus vite pour tout le réseau de chemin de fer bernois. Dans l'année 1924 la BLS recevait une série de 17 locomotives du type Ce 4/6. Après transformation en 1954, la machine no. 309 fut la première sans bogies et sans avant-corps. Elle est devenue avec d'autres machines (no. 307-317) la Ce 4/4.



SIMPLON FS RA 361 « VALTELINA » / SBB/CFF FB 3/5 (BE 3/5)

Die schweizerische Geschichte dieser Drehstromlokomotive begann eigentlich durch die Vermietung dreier Loks der Italienischen Staatsbahnen (FS) an die BBC für den Betrieb durch den Simplontunnel. Alle diese Lokomotiven besaßen zwei sehr markante Stromabnehmer, die wegen der spannungslosen Abschnitte über Weichen stets angelegt und möglichst weit auseinander montiert waren. Die beiden Loks Nr. 364-365 wurden von der BBC nachgebaut und mehr auf schweizerische Verhältnisse angepasst.

L'histoire suisse de ces locomotives « triphasées » commence par la location de trois machines par les chemins de fer d'état italien (FS) à la BBC pour l'exploitation dans le tunnel du Simplon. Toutes ces locomotives possédèrent deux pantographes marquants, fonctionnant toujours ensemble et montés aux extrémités du toit. La construction BBC (les deux locomotives n° 364-365) correspondait en général aux machines des FS avec adaptation pour le réseau de chemin de fer Suisse.



Art. n° 1263	FS RA no 361 «Valtellina», ca. 1905, noir/schwarz	Art. n° 1263/2	SBB/CFF Fb 3/5 (Be 3/5) no 364, ca 1920, vert/grün
Art. n° 1263/1	FS RA no 362 «Valtellina» ca. 1907, brun-rouge/braun-rot	Art. n° 1263/3	SBB/CFF Fb 3/5 (Be 3/5) no 365, ca. 1907, vert/grün

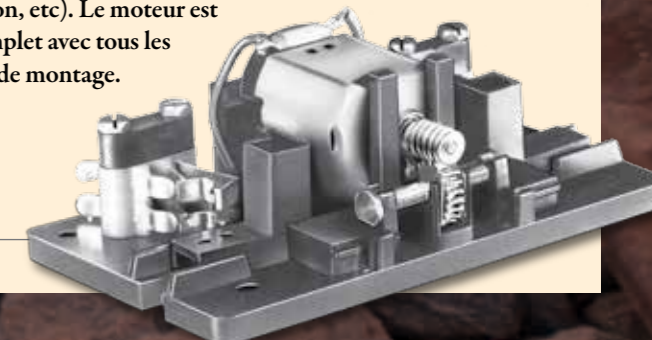
ACCESSOIRES / ZUBEHOER

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 einem geeigneten Schaltmodul ist der Motor auch digital einsetzbar. Die Endabschaltung wird durch eingebaute Mikrokontakte ausgelöst. Ein zusätzliches Kontaktpaar (je Seite) kann nachträglich aufgestockt werden (Weichenpolarität, 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 automatiquement 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, signalisation, etc). 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

Precision Models

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