

FULGUREX →

Precision Models

Le Pur Sang du Rail



2018-2019

Willkommen bei FULGUREX

Wir befinden uns heutzutage in einer schnelllebigen Zeit. Die Werte von gestern sind nicht mehr die Werte von heute. Vieles ist heute besser als dazumal; anderes aber ist nur oberflächlich und künstlich. Oft fehlt die Beständigkeit, Kontinuität und Beharrlichkeit.

Die Konstanz bei FULGUREX widerspiegelt sich in den 71 Jahren seit der Firmengründung.

Geschichtliche Genauigkeit, fundierte Dokumentation, technisch hochstehende Qualität, zusammen mit einer grossen Portion Nostalgie aus den grossen Jahren der Eisenbahngeschichte, sind die Kriterien, welche bei jeder neuen FULGUREX-Produktion beharrlich berücksichtigt wird.

Vor Ihnen liegt nun der Katalog 2018-2019 mit einer Auswahl Eisenbahngeschichte von gestern und heute. Wir hoffen, auch in Ihnen eine grosse Portion Nostalgie erwecken zu können.

Ihre FULGUREX Sàrl

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

Hier vaut-il mieux qu'aujourd'hui? Le présent semble superficiel et fait d'artifices. Toutefois chez FULGUREX qui compte 71 ans d'existence, le présent signifie toujours le souci du travail bien fait et le maintien sans concession de la qualité.

L'exactitude historique, une documentation authentique et technique, ainsi qu'une part de nostalgie des grandes années de l'histoire ferroviaire, sont à la base de toute la production FULGUREX. Une production qui offre aux collectionneurs du monde entier des modèles inédits, précieux et volontairement fabriqués en séries limitées.

Vous avez devant vous notre catalogue 2018-2019. Vous y trouverez un grand choix de modèles dans les différents écartements; une belle palette d'histoire du chemin de fer international. Il vous appartient maintenant de réaliser vos rêves ferroviaires les plus fous.

FULGUREX Sàrl

Dear customer, dear model railway friend,

Today we live in a fast-moving world. Yesterday's values are no longer the ones of today. A lot is better now than it used to be; but there is a lot of superficiality and artificiality. Often there is a lack of constance, continuity and persistence.

The constance at FULGUREX reflects in the 71 years since the company's foundation.

Historical accuracy, research for authenticity, technical precision; these distinct criteria with a zest of nostalgia for the great years of railway history, provide our inspiration and guidelines. A production scheme offering models to collectors all over the world which are objets d'art and become valuable collectors items.

You have our new catalogue 2018-2019 in your hands. You will find a large choice of models in different gauges; true findings of international railway history. It is therefore up to you to find your point of nostalgia.

FULGUREX Sàrl

Cari clienti, cari amatori del modellismo ferroviario,

Oggi viviamo in un mondo che evolve rapidamente. Valeva di più ieri che oggi? Il presente sembra superficiale e fatto di artifici. Ma da FULGUREX, che conta 71 anni di esistenza, il presente significa sempre la cura del lavoro fatto a regola d'arte e la costruzione accurata senza compromessi a scapito della qualità.

La documentazione tecnica originale, i riscontri storici e fotografici, la nostalgia dei grandi anni della storia ferroviaria, sono alla base di tutta la produzione FULGUREX.

Una produzione che offre ai collezionisti di tutto il mondo dei modelli inediti, preziosi e volutamente prodotti in serie limitate e numerate.

Ha davanti a Lei il nostro nuovo catalogo 2018-2019. Troverà una grande scelta di modelli in vari scartamenti, una bella carrellata di storia della ferrovia internazionale. E a Lei il piacere di trovare il modello che le crea più nostalgia nel mondo dei treni in miniatura.

FULGUREX Sàrl



FULGUREX
Precision Models

ECARTEMENT / SPUR N (1:160)

BT / EBT et / und SMB Be 4 / 4

1929 beschloss die BT (Bodensee-Toggenburgerbahn) die Beschaffung von 6 neuen Lokomotiven des Typs Bo-Bo. Die Loks wurden sowohl für den Personenverkehr als auch für Güterzüge verwendet. Für viele Lokführer war diese Lok auch für die Umschulung von Dampflok zu Elektrolok verantwortlich. Die Lok hat sich in ihrem harten Einsatz derart bewährt, dass auch die EBT (Emmental-Burgdorf-Thun Bahn) sich entschloss, den gleichen Loktyp zu bestellen. Mit kleinen Aenderungen wurden 8 Loks (Nr. 101-108) geliefert. 2 Maschinen wurden später von der EBT an die SMB (Solothurn-Münster Bahn) abgetreten. Einige historische Loks sind noch heute in Betrieb.

La société du chemin de fer Bodensee-Toggenburg (BT) décida, en 1929, la construction de six locomotives de ce type Bo-Bo. Ces machines furent utilisées pour des trains voyageurs ainsi que marchandises. Ce type de locomotive représentait pour beaucoup de cheminots le changement de la locomotive à vapeur à la machine électrique. En voyant le bon résultat de ces nouvelles machines, la société du chemin de fer EBT (Emmental-Burgdorf-Thun Bahn) décida d'acquérir huit locomotives (n° 101-108) avec de petits changements. Deux de ces machines furent livrées à la SMB (Solothurn-Münster Bahn).



Art. no.: 1161 BT Be 4/4 n° 12, vert/grün, ca. 1931
Art. no.: 1161d dito, digital
Art. no.: 1161/1 BT Be 4/4 n°11 «historic», vert/grün, ca. 1994
Art. no.: 1161/1d dito, digital
Art. no.: 1161/2 BT Be 4/4 n° 14 «Oswald-Steam», brun/braun, ca. 1989
Art. no.: 1161/2d dito, digital
Art. no.: 1161/3 «DVZO» Be 4/4 n° 15, vert/grün, ca. 2002
Art. no.: 1161/3d dito, digital
Art. no.: 1161/4 BT Be 4/4 n° 16, vert/grün, ca. 1965

Art. no.: 1161/4d dito, digital

Art. no.: 1162 EBT Be 4/4 n° 104, vert/grün, ca. 1963
Art. no.: 1162d dito, digital
Art. no.: 1162/1 EBT Be 4/4 n° 102 «historic», vert/grün, ca. 1997
Art. no.: 1162/1d dito, digital

Art. no.: 1163 SMB Be 4/4 n° 171, vert/grün, ca. 1966
Art. no.: 1163d dito, digital

ETAT / PLM / SNCF «Bugatti» Présidentiel



Art. no.: 1160 ETAT Bugatti «Présidentiel», ZZy 24408, env 1933, gris/rouge rubis
Art. no.: 1160d dito, digital
Art. no.: 1160/1 SNCF Bugatti «Présidentiel», XB1003, env 1938, gris/rouge
Art. no.: 1160/1d dito, digital
Art. no.: 1160/2 SNCF Bugatti «Présidentiel», XB1008, env 1949, crème/rouge «moustache»
Art. no.: 1160/2d dito, digital
Art. no.: 1160/3 PLM Bugatti ZZA, couplage, env 1934, bleu/crème
Art. no.: 1160/3d dito, digital
Art. no.: 1160/4 SNCF Bugatti XB, couplage, «Meuse et Sambre», env. 1950, gris/rouge rubis
Art. no.: 1160/4d dito, digital

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. Auch die PLM interessierte sich für die Fahrzeuge und bestellte 1934 drei zweiteilige Kompositionen, welche auf der Strecke Paris - Lyon eingesetzt wurden. Die Fahrzeuge wurden später durch die SNCF übernommen. 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. La compagnie PLM, intéressée par les qualités de l'autorail, commanda 3 BUGATTI «Double». Ces couplages assuraient dès juillet 1934 un service rapide entre Paris et Lyon à 110 km/h de moyenne où leur performance était unanimement appréciée. En 1938, même la nouvelle SNCF utilisait intensément ces autorails sur les grands itinéraires au départ de Paris. Un exemplaire restauré (ETAT) est préservé au musée de Mulhouse.

«EVA» et/und «MARIANLI» 🇨🇭

1901 entschloss sich die Konstruktionswerkstätte Oerlikon zu Versuchen mit der 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 n° 2 nommée «MARIANLI».



- Art. no.: 1159 Fc 2x2/2 n° 1 «EVA», brun/braun
- Art. no.: 1159d dito, digital
- Art. no.: 1159/1 SBB/CFF Ce 4/4 «EVA», brun/braun
- Art. no.: 1159/1d dito, digital
- Art. no.: 1159/2 Fc 2x2/2 n° 2 «MARIANLI», brun/braun
- Art. no.: 1159/2d dito, digital
- Art. no.: 1159/3 SBB/CFF Ce 4/4 «MARIANLI», brun/braun
- Art. no.: 1159/3d dito, digital

ASD BCFe 4/4 / ABFe 4/4 🇨🇭



Der Triebwagen «Nr. 11» der ASD Gesellschaft (Aigel-Seppey-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-Seppey-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 n° 11, gris/crème, grau/beige, avec wagon marchandise K41 et/und M105
- ASD set 8 ASD ABFe 4/4 motrice n° 11, gris/crème, grau/beige, avec wagon marchandise K42 et/und M106
- ASD set 9 ASD ABFe 4/4 motrice n° 11, gris/crème, grau/beige, avec wagon marchandise K43 et/und M107
- ASD set 10 ASD ABFe 4/4 motrice n° 11, gris/crème, grau/beige, avec wagon marchandise K44 et/und M108
- 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

PLM 2D1+1D2 / SNCF 262 AD1 / BD1 🇫🇷



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 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, übernommen.

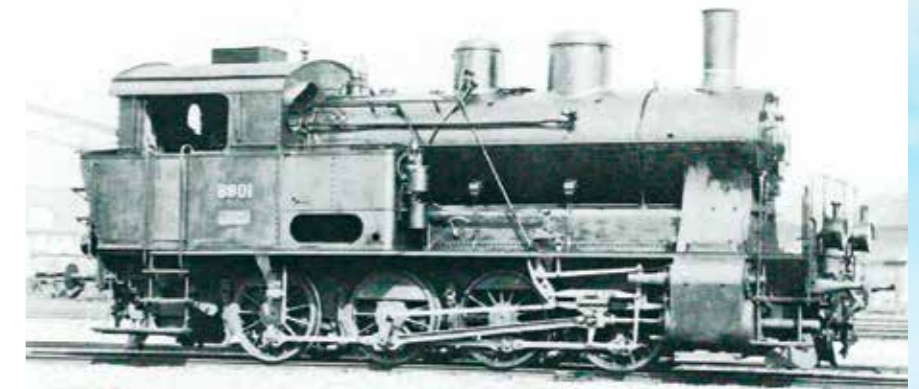
Les locomotives Diesel du type 262 furent commandées en 1935 par les chemins de fer PLM pour remorquer des trains entre Paris et Menton. Elles étaient prévues pour remorquer des trains de 600 tonnes avec une vitesse de pointe de 130 km/h. La livraison des moteurs diesel 12 cylindres était faite par la maison suisse Sulzer. Les machines furent intégrées à la SNCF (Type 262).

- Art. no.: 2265 PLM 262 BD1, 3 baies frontale/3 Frontfenster, carénée/verkleidet, «présentation officiel», bleu/toit blanc cassé/blau mit weissem Dach, 1937
- Art. no.: 2265/1 PLM 262 AD1, 2 baies frontale/2 Frontfenster, carénée/verkleidet, bleu/crème/ blau/beige, 1938
- Art. no.: 2265/2 PLM 262 BD1, 3 baies frontale/3 Frontfenster, carénée/verkleidet, bleu/crème avec monogramme PLM/blau/beige mit Signet PLM, 1938
- Art. no.: 2266 SNCF 262 AD1, 2 baies frontale/2 Frontfenster, plaques/Schilder SNCF, bleu/crème/blau/beige, 1946
- Art. no.: 2266/1 SNCF 262 AD1, 2 baies frontale/2 Frontfenster, carénage déposés/ohne Verkleidung, bleu/crème/blau/beige, 1950
- Art. no.: 2266/2 SNCF 262 BD1, 3 baies frontale/3 Frontfenster, jupe racc./kurze Verkleidung, monogramme SNCF/Signet SNCF, bleu/crème/blau/beige, 1941
- Art. no.: 2266/3 SNCF 262 BD1, 3 baies frontale/3 Frontfenster, jupe racc./kurze Verkleidung, plaques/Schilder SNCF, bleu/crème/blau beige, 1952

SBB / CFF E 4 / 4, Serie 8800 et/und Serie 8900 🇨🇭

Bereits im Jahre 1914 wurde die 4/4 gekuppelte Rangierlok auf grösseren Bahnhöfen eingesetzt und den jeweiligen Depots zugeteilt. Die Loks waren eigentlich für Rangierzwecke vorgesehen, aber manchmal auf für den Personenverkehr eingesetzt. Die letzte betriebsfähige Lok war die 8904, die im November 1968, mit grossen Festivitäten 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 fut également utilisée pour les trains de voyageurs. La dernière machine, le n° 8904, finit son service à Bâle en novembre 1968. La série n° 8901-8917 naquit d'un remaniement de la vieille locomotive C 4/5.



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

ETAT / PLM / SNCF « Bugatti » Présidentiel (I)



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. Die PLM interessierte sich ebenfalls für die Bugattis und bestellte 1934 3 zweiteilige Kompositionen für den Einsatz auf der Strecke Paris – Lyon. Mit der Gründung der SNCF (1938) wurden diese Fahrzeuge übernommen und auf der Strecke Brüssel - Paris eingesetzt. Ein restauriertes Fahrzeug der ETAT befindet sich heute im Eisenbahnmuseum in Müllhausen.

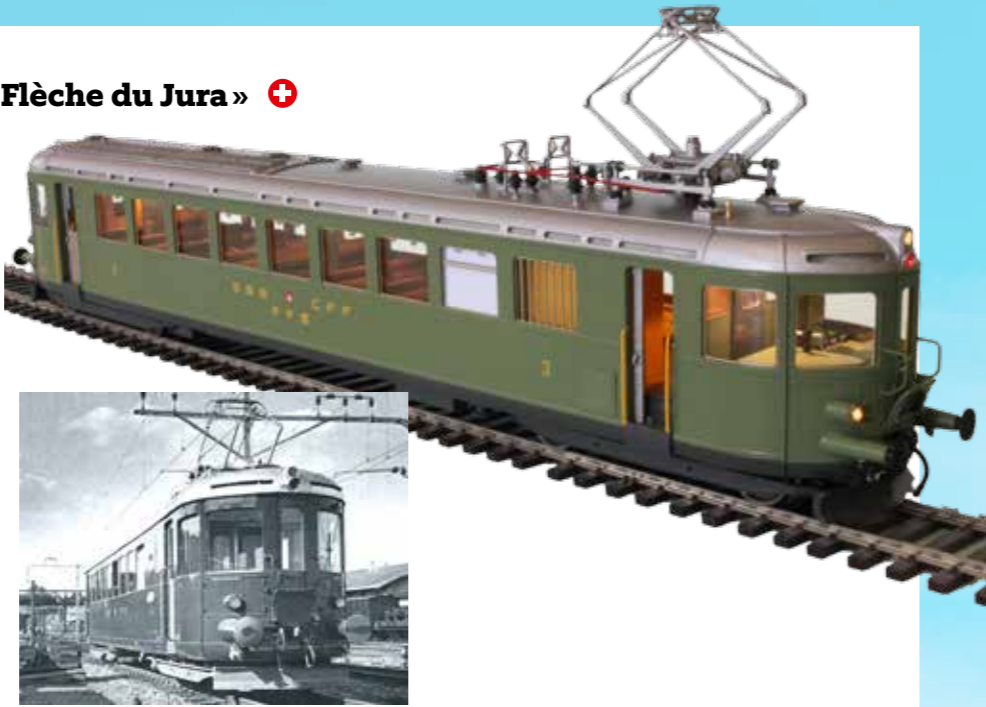
L'autorail BUGATTI a équipé le réseau ETAT, PLM et plus tard la SNCF. Il gagna son surnom «Présidentiel» après son utilisation par le président de la République, Albert Lebrun. Le réseau PLM, intéressé par les qualités de l'autorail, commanda 3 BUGATTI «Double». Ces couplages assuraient dès juillet 1934 un service rapide entre Paris et Lyon. En 1938 même la nouvelle SNCF utilisait intensément ces autorails «double» entre Bruxelles et Paris. Un exemplaire restauré (ETAT) est préservé au musée de Mulhouse.

- Art. no.: 2255 ETAT Bugatti «Présidentiel», ZZy 24408, env 1933, gris/rouge rubis
- Art. no.: 2255/1 SNCF Bugatti «Présidentiel», XB 1003, env 1938, gris/rouge
- Art. no.: 2255/2 SNCF Bugatti «Présidentiel», XB 1008, env 1949, crème/rouge «moustache»
- Art. no.: 2255/3 PLM Bugatti, ZZA, couplage, env 1934, bleu/crème
- Art. no.: 2255/4 SNCF Bugatti XB, couplage, «Sambre et Meuse», env. 1950, gris/rouge rubis

SBB / CFF Ce / RCe / RBe 2 / 4 « Flèche du Jura » (S)

Am 22. Mai 1938 wurde der Triebwagen Ce 2/4 erstmals unter dem Namen «Flèche du Jura» in Betrieb genommen. Er verkehrte vorerst auf der Strecke Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle. Ab 1956 wurde das Fahrzeug neu lackiert und als Rbe 2/4 Nr. 621 und später als Nr. 1010 beschriftet und dem Depot Lausanne zugeteilt. Ab 1962 erfolgte eine weitere Umstationierung; diesmal zum Depot Rohrschach. Seine Aufgabe bestand dort in der Führung von Zügen der «Bodenseeregion». Das Fahrzeug wurde 1978 abgebrochen und die Teile via einer Versteigerung verkauft.

Le 22 mai 1938 la motrice Ce 2/4 commença son service pour la première fois sous le nom de «Flèche du Jura». Au début, elle desservait la ligne Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle. A partir de 1956 le véhicule fut repeint avec la numérotation RBe 2/4 n° 621 et, plus tard, comme n° 1010. Son stationnement fut le dépôt de Rorschach d'où elle devait emmener des trains dans la région du lac de Constance. La motrice fut démantelée en 1978, les pièces se vendaient lors d'une vente aux enchères.



- Art. no.: 2267 SBB/CFF Ce 2/4 n° 701 «prototyp/Ursprung», env. 1939, «Flèche du Jura» vert pomme/logo orange/apfelgrün/oranger Schriftzug
- Art. no.: 2267/1 SBB/CFF/FFS RCe 2/4 n° 621, env. 1954, Beschriftung «FFS», vert pomme/grün
- Art. no.: 2267/2 SBB/CFF/FFS RBe 2/4 n° 621, env. 1956, Beschriftung «FFS», vert CFF/SBB grün
- Art. no.: 2267/3 SBB/CFF RBe 2/4 n° 1010, env. 1970, «Bodenseeregion», vert CFF/SBB grün

SBB / CFF Fe 4 / 4 n° 18501-18524, De 4 / 4 1672-1685 (S)



Für den Regionalverkehr wurden in den 20iger Jahren neue Triebfahrzeuge benötigt. Es wurden 1927/28 insgesamt 24 Gepäcktriebwagen Typ Fe 4/4 (F für Gattung Gepäckwagen), später ab 1963 als De 4/4, in Auftrag gegeben. Die Wagen wurden mehrmals umnummeriert und auch umgebaut. Die Fahrzeuge wurden auch als «Seetalbahn» eingesetzt, dies mit 800er Nummerierung. Ein Fahrzeug (Fe 4/4 Nr. 813, resp De 4/4 Nr. 1673) kam auch auf der BT (Bodensee-Toggenburg-Bahn) zum Einsatz.

Dans les années 20, il y avait un fort besoin de motrices neuves pour le trafic régional. La construction de 24 fourgons électriques type Fe 4/4 (F pour fourgon à bagages) fut entamée en 1927/28 (à partir de 1963 comme De 4/4). Ces fourgons furent reconstruits et numérotés à plusieurs reprises. Ils furent également utilisés dans la région du Seetal comme Seetalbahn avec une numérotation 800. Un fourgon électrique, la Fe 4/4 n° 813, resp. De 4/4 n° 1673 appartenait à la BT (Bodensee-Toggenburg-Bahn).

- Art. no.: 2268 SBB/CFF Fe 4/4 n° 18512, 2 Panto, vert/grün, env 1929
- Art. no.: 2268/1 SBB/CFF Fe 4/4 n° 813 (Bodensee-Toggenburg), 2 Panto, vert/grün, env 1945
- Art. no.: 2268/2 SBB/CFF De 4/4 n° 1679, transform. 1 Panto, vert/grün, env 1963
- Art. no.: 2268/3 SBB/CFF Fe 4/4 n° 18517, «Zürcher-Anstrich», 2 Panto, bleu/blanc/blau/weiss, env 1931
- Art. no.: 2268/3a SBB/CFF Fe 4/4 n° 18518, «Zürcher-Anstrich» 2 Panto, bleu/blanc/Blau/weiss, env 1933
- Art. no.: 2268/4 SBB/CFF Fe 4/4 n° 804 «Seetaler», 2 Panto, rouge brun/rot braun, env 1950
- Art. no.: 2268/5 SBB/CFF De 4/4 n° 1662, «Seetaler», transform. 1 Panto, rouge brun/rot braun, env 1964



NORD / SNCF 231 série 3.1201-3.1240 et 3.1241-3.1250 « Pacific » (I)

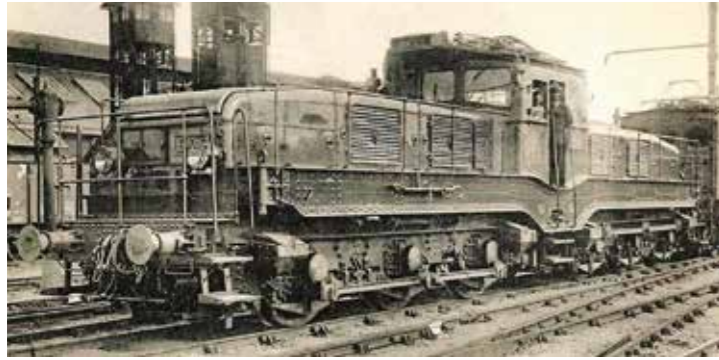
Die NORD Gesellschaft lancierte 1922 ein Projekt zum Bau einer grossen Schnellzuglok vom Typ «Pacific». Das Resultat war die Konstruktion einer der stärksten Lokomotive 231 4 Zylinder Compound; eine erste Serie von 40 Maschinen unter der Nr. 3.1201 – 3.1240. Dank der guten Fahreigenschaften wurden die Loks für Expresszüge wie «Flèche d'or, Nord Express, Oiseau bleu, etc.» eingesetzt. 1930 wurde eine zweite Serie von 10 Loks in Auftrag gegeben. Diese unterschieden sich hauptsächlich durch die Verkleidung des Domes und deren Sandanlage und Erhitzer ACFI. Durch diesen Aufbau erhielt die Lok den Uebernahmen «Cercueil» auf deutsch «Sarg». Die Loks wurden von der SNCF übernommen.

La compagnie NORD lança en 1922 une étude pour réaliser une machine du type «pacific» de grande puissance. Ce projet aboutit à la création d'un type de locomotive 231 compound à quatre cylindres série 3.1201 à 3.1240 dites «superpacific». Ces machines donnèrent immédiatement d'excellents résultats et furent affectées à la remorque de tous les grands rapides de la compagnie, tels les «flèche d'or, nord express, oiseau bleu, etc.». Une deuxième série (3.1241 à 3.1250) fut commandée en 1930, elle ce différenciait principalement par une enveloppe unique regroupant les dômes et la sablière qui reçut le surnom de «cercueil» et l'équipement d'origine du réchauffeur ACFI.



- Art. no.: 2269 NORD 231 n° 3.1206, version d'origine, sans réchauffeur, tender ex DRG 31,5 m³, brun (chocolat) filet crème/braun mit beigen Zierstreifen, dépôt Calais, env. 1923
- Art. no.: 2269/1 NORD 231 n° 3.1236, avec pare-fumées, réchauffeur, tender 37 m³, brun (chocolat) filet crème/braun mit beigen Zierstreifen, dépôt Calais, env. 1928
- Art. no.: 2269/2 NORD 231 n° 3.1243 «Cercueil», version d'origine, réchauffeur, tender 37 m³, brun (chocolat) filet crème/braun mit beigen Zierstreifen, dépôt La Chapelle, env. 1931
- Art. no.: 2269/3 NORD 231 n° 3.1244 «Cercueil», avec pare-fumées, réchauffeur, tender 37 m³, brun (chocolat) filet crème/braun mit beigen Zierstreifen, dépôt Fives, env. 1933
- Art. no.: 2270 SNCF 231 C 12, avec pare-fumées, réchauffeur, tender 37A, vert filet jaune/grün mit gelben Zierstreifen, env 1947
- Art. no.: 2270/1 SNCF 231 C 23, avec grande pare-fumées, réchauffeur, tender 37A, vert filet jaune/grün mit gelben Zierstreifen, env. 1946
- Art. no.: 2270/2 SNCF 231 C 44 «Cercueil», avec pare-fumées, réchauffeur, tender 37A, vert filet jaune/grün mit gelben Zierstreifen, env. 1948

PO série E 1001 / SNCF série CC 1100 « mille pattes » 🇫🇷



Art. no.: 2271 PO. E 1002 (Batignolles-Châtillon), env. 1937, gris/bleu/grau/blau
Art. no.: 2271/1 SNCF CC 1108, «livrée d'origine», Dépôt Toulouse, env. 1968, gris/bleu
Art. no.: 2271/2 SNCF CC 1110, transformation, Dépôt Toulouse, env. 1974, vert/grün
Art. no.: 2271/3 SNCF CC 1112, transf., Dépôt Villeneuve-Saint-Georges, env. 2000, orange/noir/orange/schwarz

Für den Rangierbetrieb wurde 1936/37 von der PO eine extrem Langsamfahr-Lokomotive in Auftrag gegeben. Man kam zum Schluss, dass eine Lok mit Stangenantrieb dazu die beste Lösung wäre und zudem ein relativ einfacher Unterhalt gewährleistet sein sollte. Die max. Geschwindigkeit der Lok war gerademal 25 km/h mit einer Leistung von 400 kW. Dem Aussehen wegen, bekam die Lok den Uebennamen « Tausendfüßler » (mille-pattes). 12 Lokomotiven wurden gebaut und auch von der SNCF übernommen.

En 1936-37, lorsque le réseau du PO mit à l'étude ces locomotives, le retour aux bielles fut décidé dans la mesure où il s'agissait de faire une locomotive très endurante, très simple mécaniquement et, de toute façon circulant à une vitesse très limitée. Surnommées les « mille pattes » d'une puissance de 400 kW, elles étaient équipées de deux bogies à trois essieux munis de bielles d'accouplement, l'essieu médian n'étant pas directement motorisé.

BT Be 4/4, EBT Be 4/4 et/und SMB Be 4/4 🇨🇭

Ohne Zweifel kann man sagen, dass diese Loktype für viele Lokführer die Umschulung von der Dampflok zur Elektrolok darstellte. 1929 beschloss die BT (Bodensee-Toggenburgbahn) die Beschaffung von 6 neuen Lokomotiven des Typs Bo-Bo. Die Loks wurden sowohl für Personen- als auch für Güterzüge eingesetzt und hat sich sehr gut bewährt. Dies war für die EBT (Emmental-Burgdorf-Thun Bahn) schlussendlich ausschlaggebend den gleichen Loktyp zu bestellen. Mit kleinen Aenderungen wurden 8 Loks (Nr. 101-108) bestellt 2 Maschinen wurden an die SMB (Solothurn-Münster-Bahn) ausgeliefert. Einige historische Loks sind noch heute in Betrieb.

Ce type de locomotive représentait sans doute pour beaucoup de cheminots le changement de la locomotive à vapeur à la machine électrique. La société du chemin de fer Bodensee-Toggenburg (BT) décida en 1929 la construction de six locomotives de ce type Bo-Bo. Ces machines furent utilisées pour des trains voyageurs ainsi que marchandises. En voyant les bons résultats de ces nouvelles machines, la société du chemin de fer EBT (Emmental-Burgdorf-Thun Bahn) décida d'acquérir huit locomotives (n° 101-108) avec de petits changements. Deux de ces types furent livrés à la SMB (Solothurn-Münster-Bahn). Quelques-unes de ces machines historiques sont encore en service de nos jours.



Art. no.: 2272 BT Be 4/4 n° 12, vert/grün, ca. 1931
Art. no.: 2272/1 BT Be 4/4 n° 11, «historic», vert/grün, ca. 1994
Art. no.: 2272/2 BT Be 4/4 n° 14, «Oswald-Steam», brun/braun, ca. 1989
Art. no.: 2272/3 BT Be 4/4 n° 15, «DVZO», vert/grün, ca. 2002
Art. no.: 2272/4 BT Be 4/4 n° 16, vert/grün, ca. 1965
Art. no.: 2273 EBT Be 4/4 n° 104, vert/grün, ca. 1933
Art. no.: 2273/1 EBT Be 4/4 n° 102, «historic», vert/grün, ca. 1997
Art. no.: 2274 SMB Be 4/4 n° 171, vert/grün, ca 2007

NORD / SNCF 221 « Atlantic » 🇫🇷

Gezeichnet von Monsieur du Bousquet in Zusammenarbeit mit Monsieur de Glehn war 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. no.: 2659 NORD Atlantic n° 221, brun/braun
Art. no.: 2659/1 SNCF Atlantic n° 221, vert/grün
Art. no.: 2659/2 NORD Atlantic 221, tender37m3, brun/braun
Art. no.: 2659/3 PO. 3000 Atlantic n° 221 -110, gris/grau
Art. no.: 2659/4 Midi 221 n° 1912 Atlantic, vert/grün
Art. no.: 2659/5 ETAT 221 n° 2957 (ex 221-107), noir

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 wie 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 4 Loks durch die Firma Séchéron nachgebaut wurden (Ae 6/8 n° 205-208). Limitierte Serie von Total 40 Lokomotiven, Massstab 1:45

Les premières machines de ce type furent commandées par la BLS en 1926 au fabricant italien BREDA. Ces locomotives possédaient une traction qui valait le double d'une crocodile et même leur vitesse était supérieure à la Ce 6/8. Vu l'excellence de ces machines, la firme Séchéron construit encore 4 machines du même type (Ae 6/8 n° 205-208). Série limitée à seulement 40 machines, Echelle 1:45.

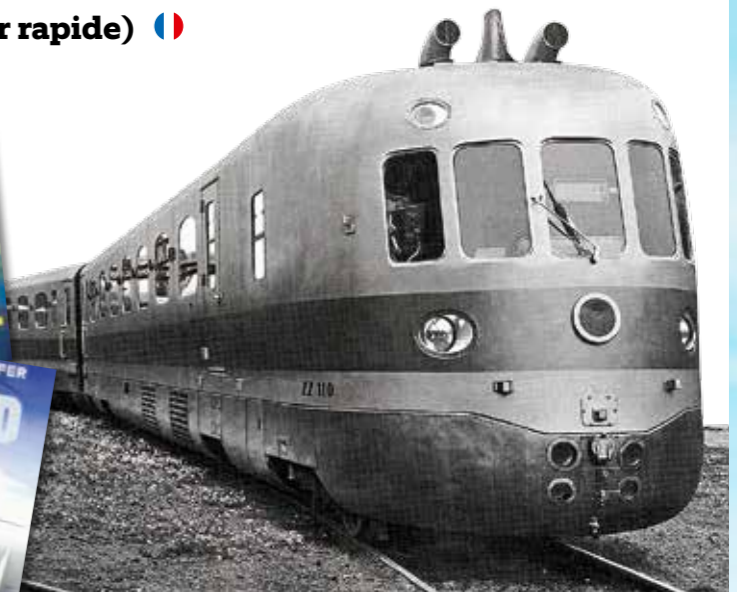
Art. no.: 2672 BLS Be 6/8 n° 203 «BREDA», «Bern-Lötschberg-Simplon», brun/braun
Art. no.: 2672/1 BLS Ae 6/8 n° 204 «BREDA» transform., chrome «BLS», 1 panto, brun/braun
Art. no.: 2672/2 BLS Ae 6/8 n° 205 «Bern-Lötschberg-Simplon», 1 panto, brun/braun
Art. no.: 2672/3 BLS Ae 6/8 n° 207 «Bern-Lötschberg-Simplon», 2 pantos, brun/braun

NORD / SNCF « TAR 36 » (train automoteur rapide) 🇫🇷


Die dreiteilige modifizierte Komposition des TAR 36 wurde erstmalig 1936 von der NORD Gesellschaft in Betrieb genommen. Diese aerodynamischen Leichtbauzüge wurden durch zwei Maybach 12 Zylinder Motoren angetrieben und waren in der Lage eine Spitzengeschwindigkeit von 140 km/h zu erreichen. Eingesetzt wurden die Züge hauptsächlich auf den Strecken Paris - Lille, sowie Lille-Boulogne s. Mer und waren bei den Reisenden sehr beliebt. Massstab 1:43,5.

Les autorails TAR 36 ont été mis en service en 1936 par la Compagnie des Chemins de fer du NORD. Ces éléments tri-caisses très profilés, munis de deux moteurs puissants type Maybach 12 cyl. étaient capables de circuler à une vitesse de 140 km/h. Les autorails « TAR » assuraient des relations Paris - Lille et Lille-Boulogne s. Mer. Echelle 1:43,5.

Die Série ist auf nur 20 Sets (3 Elemente) im TOTAL limitiert. Reservationen sind bereits im Gange. La série est très limitée à seulement 20 garnitures 3 éléments au TOTAL. Les réservations sont en route.



Art. no.: 2673 NORD « TAR 36 », ZZ 112 avec RZ 304 «Ile-de-France», avec Bar, moteur Maybach GO56, vert NORD/ gris métallisés/grün NORD/metallgrau, env. 1936
Art. no.: 2673/1 SNCF « TAR 36 », XF 1107 avec XR 3018 «Beauvaisis», avec Bar, moteur Maybach GO56, vert/ gris métallisés avec «moustache»jaune/grün/ metallgrau mit gelber Frontmarkierung.


GB / SBB-CFF A 3 / 5 Serie 200 



Ab 1896 war die A 3/5 der Gotthardbahn in «aller Munde»; damals wurde die Lok an der zweiten nationalen Landesausstellung in Genf mit grossem Paukenschlag erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Die A 3/5 (Lok Nummer 202) war absolut der Meilenstein dieser Ausstellung. Nach den erfolgreichen Probefahrten und Tests wurden durch die damalige Gotthardbahn 28 Loks (geliefert in vier Serien) bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik bestellt. Ausgeliefert wurden die Loks zwischen 1897 bis 1905. Die Loks, welche später von der SBB übernommen wurden, besaßen die 900er Nummern.

La A 3/5 de la Gotthardbahn (GB) était déjà célèbre à partir de 1896 lors de l'exposition nationale à Genève. La locomotive n° 202 fut une preuve du savoir-faire et de la célébrité de l'industrie suisse de l'époque. Sur ce fait, la GB commanda 28 locomotives auprès de la Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik. Ces machines furent livrées en quatre étapes entre 1897 et 1905. Les A 3/5, reprises plus tard par les CFF, portaient les numéros de série 900.

- Art. no.: 1265** GB A 3/5 n° 202, prototyp, boiler tôle bleue/Blaublechkessel, ca. 1896
- Art. no.: 1265/1** GB A 3/5 n° 209, 1. série, boiler tôle bleue/Blaublechkessel, ca. 1900
- Art. no.: 1265/2** GB A 3/5 n° 215, 2. série, boiler tôle bleue/Blaublechkessel, ca. 1906
- Art. no.: 1265/3** SBB/CFF A 3/5 n° 911 (ex 211), ca. 1920 noir/schwarz
- Art. no.: 1265/4** SBB/CFF A 3/5 n° 915 (ex 215), ca. 1921 noir/schwarz


SBB / CFF Fe 4 / 4 n° 18501-18524 und « Seetaler » 

Für den Regionalverkehr wurden in den 20iger Jahren neue Triebfahrzeuge benötigt. Es wurden 1927/28 insgesamt 24 Gepäcktriebwagen Typ Fe 4/4 (F für Gattung Gepäcktriebwagen), später ab 1963 als De 4/4, in Auftrag gegeben. Die Wagen wurden mehrmals umnummeriert und auch umgebaut. Die Fahrzeuge wurden auch als «Seetalbahn» eingesetzt, dies mit 800er Nummerierung.

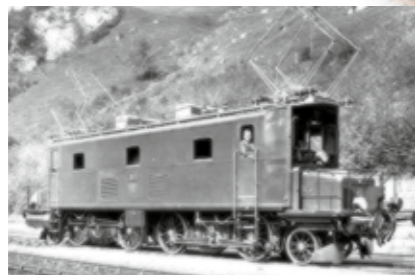


Dans les années 20, il y avait un grand besoin de motrices neuves pour le trafic régional. La construction de 24 fourgons électriques type Fe 4/4 (F pour fourgon à bagages) fut entamée en 1927/28 (à partir de 1963 comme De 4/4). Ces fourgons furent reconstruits et numérotés à plusieurs reprises. Ils furent également utilisés dans la région du Seetal comme Seetalbahn avec une numérotation 800.

- Art. no.: 1264** SBB/CFF Fe 4/4 n° 18512, 2 Panto, vert/grün, env 1929
- Art. no.: 1264/1** SBB/CFF De 4/4 n° 1679, transform. 1 Panto, vert/grün env 1963
- Art. no.: 1264/3** SBB/CFF Fe 4/4 n° 804 «Seetaler», 2 Panto, rouge brun/rotbraun, env 1950
- Art. no.: 1264/4** SBB/CFF De 4/4 n° 1662 «Seetaler», transform. 1 Panto, rouge brun/rotbraun, env 1964
- Art. no.: 1264/5** SBB/CFF Fe 4/4 n° 18518 «Zürcher-Anstrich», 2 panto, bleu/blanc/blau/weiss, env 1931

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. Anlässlich der Hautrevisionen wurden die Maschinen mit den Nummern 307-317 in Ce 4/4 umgebaut. Nach dem 2. Weltkrieg kam man auf die Idee, der Fahrzeugpark der BLS müsse in grüner Farbgebung sein. Dies wurde aber, nach einem kurzen «Intermezzo» ab 1952 wieder verworfen und man kehrte nach und nach zu der braunen Farbgebung zurück.



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. En 1924 la BLS recevait une série de 17 locomotives du type Ce 4/6. Après transformation dès 1950, la machine n° 309 fut la première sans bogie et sans avant-corps. Elle est devenue avec d'autres machines (n° 307-317) la Ce 4/4. Après la Seconde Guerre mondiale, l'idée de la compagnie BLS avait été de peindre le parc des locomotives en vert. A partir de 1952, elles reprendront leur couleur initiale.

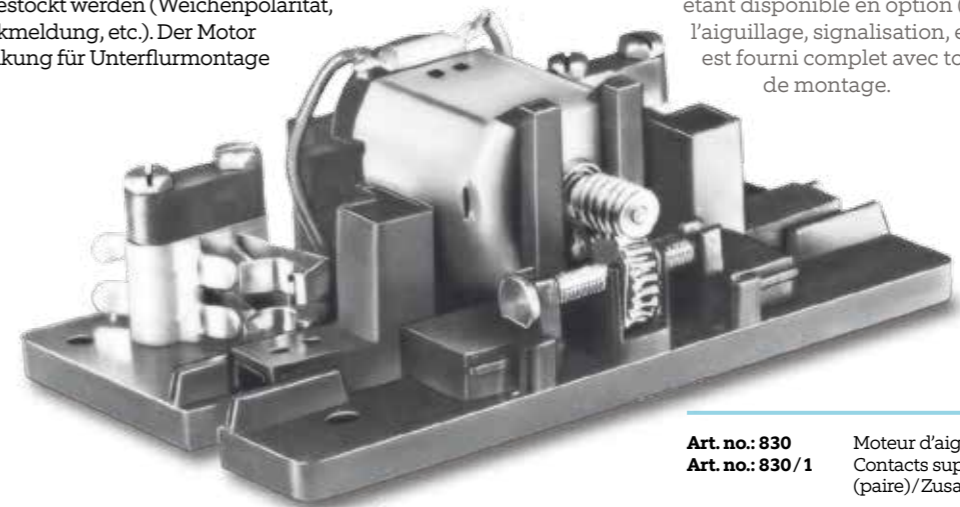
- Art. no.: 1262** BLS Ce 4/6 n° 307, ca. 1925, brun/braun
- Art. no.: 1262/1** BLS Ce 4/6 n° 302, 1 Panto, ca. 1958, vert/grün
- Art. no.: 1262/2** BLS Ce 4/6 n° 303, 1 Panto, ca. 1960, brun/braun
- Art. no.: 1262/3** BLS Ce 4/4 n° 313, ca. 1952, vert/grün
- Art. no.: 1263/4** BLS Ce 4/4 n° 309, ca. 1961, brun/braun

ACCESOIRES / ZUBEHÖR

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 zusätzlichen Kontaktpaar (je Seite) kann zusätzlich 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 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. no.: 830** Moteur d'aiguillage/Weichenmotor
- Art. no.: 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
fulgurex.sa@bluewin.ch
www.fulgurex.ch**