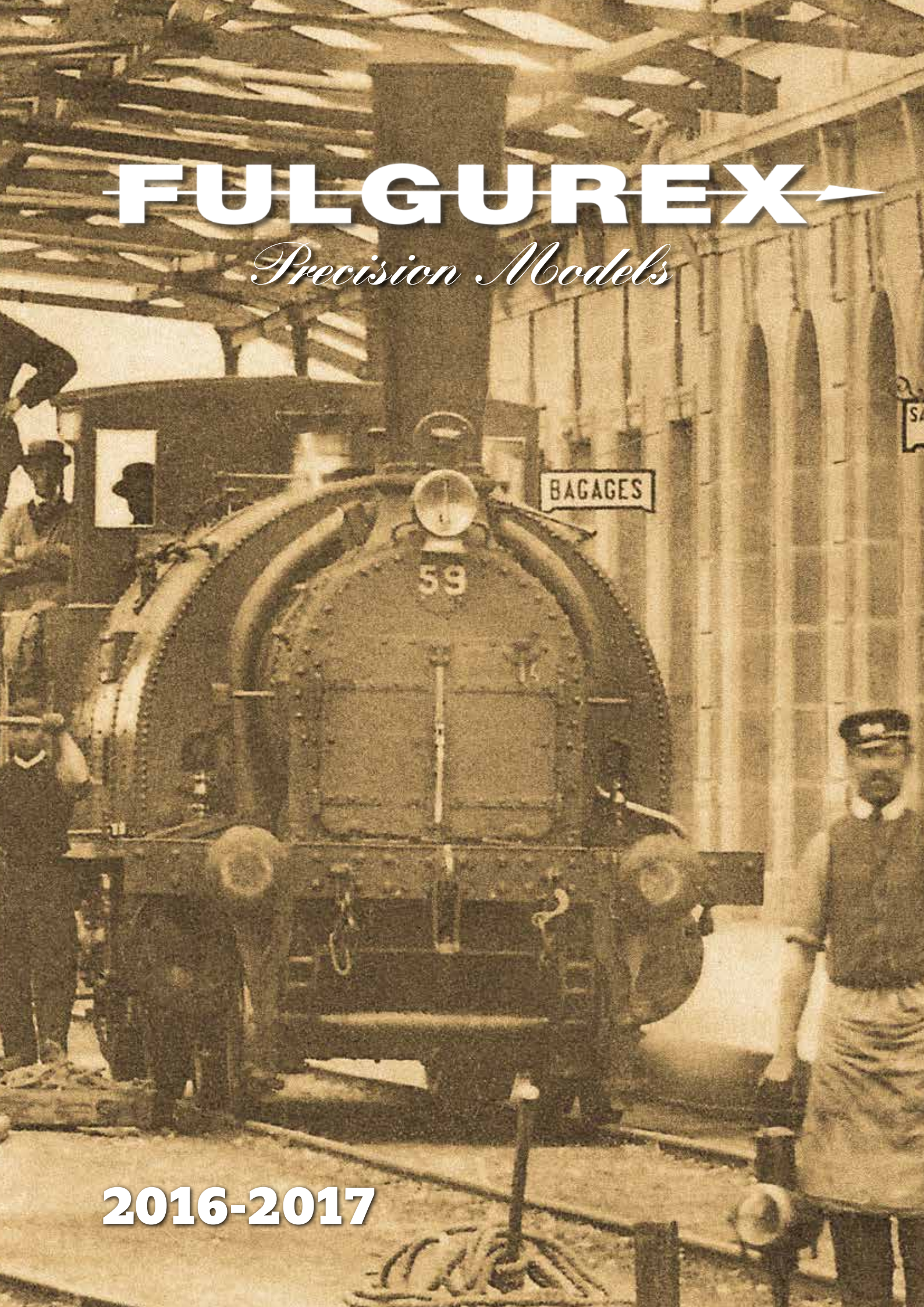


FULGUREX →

Precision Models



2016-2017

Sehr geehrter Kunde, liebe Eisenbahnfreunde,

Jeder Mensch braucht eine Leidenschaft, ein Hobby, einen Traum – Wir versuchen gewisse Träume mit unseren Modellen in die Wirklichkeit umzusetzen; vielleicht das Rad der Zeit etwas zurück zu drehen, in eine Zeit, als die Welt noch anders war.

Wir haben noch gut im Ohr, als unser Firmengründer Graf Giansanti-Coluzzi sagte: «Ein Mensch ohne Leidenschaft ist ein halber Mensch und er hat nicht gelebt».

Die Firma FULGUREX produziert nun schon seit 69 Jahren die Leidenschaft der Modelleisenbahn; dies in sehr hochwertigem Stil; in Handarbeit aus Messing und in sehr limitierten Serien. Sei es nun für den Sammler, oder den «Modellbahn-Fahrer»; (die Modelle sind in technischer Hinsicht der modernen Zeit angepasst, d.h. DCC Decoder, z.T. Sound, Lichtfunktionen, etc.).

Vor Ihnen liegt nun der Katalog 2016-2017 mit einer Auswahl Eisenbahngeschichte von gestern und heute. Wir sind uns sicher, dass auch Ihr Traum dabei sein könnte.

Es liegt nun an Ihnen, Ihre Leidenschaft in die Wirklichkeit umzusetzen.

Ihre FULGUREX Sàrl

Cher client, chers amis du modélisme de chemin de fer,

Chaque être humain a besoin d'une passion, d'un passe-temps, d'un rêve. Avec nos modèles réduits de chemin de fer, nous essayons de réaliser votre rêve en réalité – peut-être de faire reculer la roue du temps en une époque où le monde était meilleur.

Le fondateur de Fulgurex, le Comte Giansanti-Coluzzi, disait: «Un homme sans passion n'est pas un homme complet et il n'a pas vécu».

Depuis 69 ans, Fulgurex entretient sa passion en produisant des modèles réduits de chemin de fer. Ces modèles sont créés à la main, en laiton et acier et en séries très limitées, adaptés aux exigences technologiques de notre époque, soit pour la vitrine soit pour le roulement, chaque collectionneur y trouve son bonheur.

Vous avez devant vous notre catalogue 2016-2017. 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.

Nous vous remercions vivement de votre fidélité.

FULGUREX Sàrl



Dear customer, dear model railway friend,

Every human being has a need for passion, hobby or a dream. With our model trains, we are trying to realize your dream becoming reality – perhaps even to reverse the wheel of time into a period when the world was better.

The founder of Fulgurex, Count Giansanti-Coluzzi said once: «A man without passion is not complete and he has not lived»

For the last 69 years, Fulgurex maintains its passion by manufacturing high quality model trains. These models are made by hand, in brass and steel, in very limited series and adapted to the technological demands of our time. Perfectly functioning for layout services or being presented in beautiful showcases, each collector will find its pleasure.

You have our new catalogue 2016-2017 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 realize your most exciting model train dreams!

Thank you for your constant support and confidence.

Fulgurex Sàrl

Caro cliente, caro amico fermodellista,

Ogni essere umano ha bisogno di una passione, di un hobby, di un sogno. Con i nostri modelli di treni in scala, cerchiamo di trasformare il Vostro sogno in realtà e tornare indietro nel tempo per ritrovare un'epoca nella quale il mondo era a misura d'uomo.

Il fondatore della Fulgurex, il Conte Giansanti-Coluzzi diceva: «Un uomo senza passione non è un uomo completo e non ha vissuto».

Da 69 anni Fulgurex mantiene questa passione producendo dei modelli di treni in scala. Questi modelli sono realizzati a mano in ottone ed acciaio ed in serie limitatissime. Adattati alle esigenze tecnologiche del nostro tempo, studiati sia per l'esposizione in vetrina, sia per il funzionamento su un impianto ferroviario in miniatura. Ogni collezionista può soddisfare la sua passione e il suo piacere.

Lei ha davanti il nostro catalogo 2016-2017. Troverà una grande scelta di modelli in varie scale e scartamenti, spaziando nella storia dei treni internazionali. A Lei la facoltà di realizzare i Suoi sogni ferroviari più eccezionali.

La ringraziamo sinceramente per la Sua fedeltà

FULGUREX Sàrl



FULGUREX
Precision Models

GB / SBB / CFF A 3/5



Erstmalig wurde diese Maschine 1894 an die GB (Gotthardbahn) ausgeliefert. Bis 1905 wurde ein Total von 20 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 Gotthard en 1894 pour la «Gotthardbahn». Un total de 30 locomotives ont été mises en service. Cette excellente machine permettait de parcourir le trajet du Gotthard en moins de deux heures. Plus tard, les machines furent prises en charge par les CFF (no. 901 – 930).

Art. no.: 1156	GB A 3/5 n° 202, 2 ^e prototyp, ca 1896, analog
Art. no.: 1156 d	dito, digital
Art. no.: 1156/1	GB A 3/5 n° 209, 1 ^{re} série, ca. 1900, analog
Art. no.: 1156/1d	dito, digital
Art. no.: 1156/2	GB A 3/5 n° 215, 2 ^e série, ca. 1906, analog
Art. no.: 1156/2d	dito, digital
Art. no.: 1156/3	SBB/CFF A 3/5 n° 915 (ex 215), ca. 1921, analog
Art. no.: 1156/3d	dito, digital

SBB / CFF Ce / RCe / RBe 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 1978 «La Flèche du Jura» fut démantelée.



Art. no.: 1154	SBB/CFF Ce 2/4 n° 701 «Flèche du Jura», 3. Kl, env. 1939, vert pomme/grün
Art. no.: 1154 d	dito, digital
Art. no.: 1154/1	SBB/CFF/FFS RCe 2/4 n° 621, env. 1954, Beschriftung «FFS», vert pomme/grün
Art. no.: 1154/1d	dito, digital

Art. no.: 1154/2	SBB/CFF/FFS RBe 2/4 n° 621, env. 1957, Beschriftung «FFS», vert CFF/SBB grün
Art. no.: 1154/2d	dito digital
Art. no.: 1154/3	SBB/CFF RBe 2/4 n° 1010, Region Bodensee, env. 1970, vert CFF/SBB/grün
Art. no.: 1154/3d	dito, digital

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. no.: 1160	ETAT Bugatti «Présidentiel», ZZy 24408, env. 1933, gris/rouge rubis
Art. no.: 1160 d	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

ECARTEMENT / SPUR N (1:160)

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

ECARTEMENT / SPUR HOM (1:87)

ASD BCFe 4/4/ABFe 4/4

Der Triebwagen «Nr 11» der ASD Gesellschaft (Aigel - Sepey - 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 - Sepey - Diablerets) fut, pendant son service entre 1913-1987, transformée à plusieurs reprises. La motrice n'existe malheureusement plus, mais elle est encore très regrettée aujourd'hui.



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

ECARTEMENT / SPUR HO (1:87)

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 Uebernamen «Coupe-Vent» erhielten die Loks durch die Stromlinienverkleidungen an Rauchkammertür, Dom und Kabine.

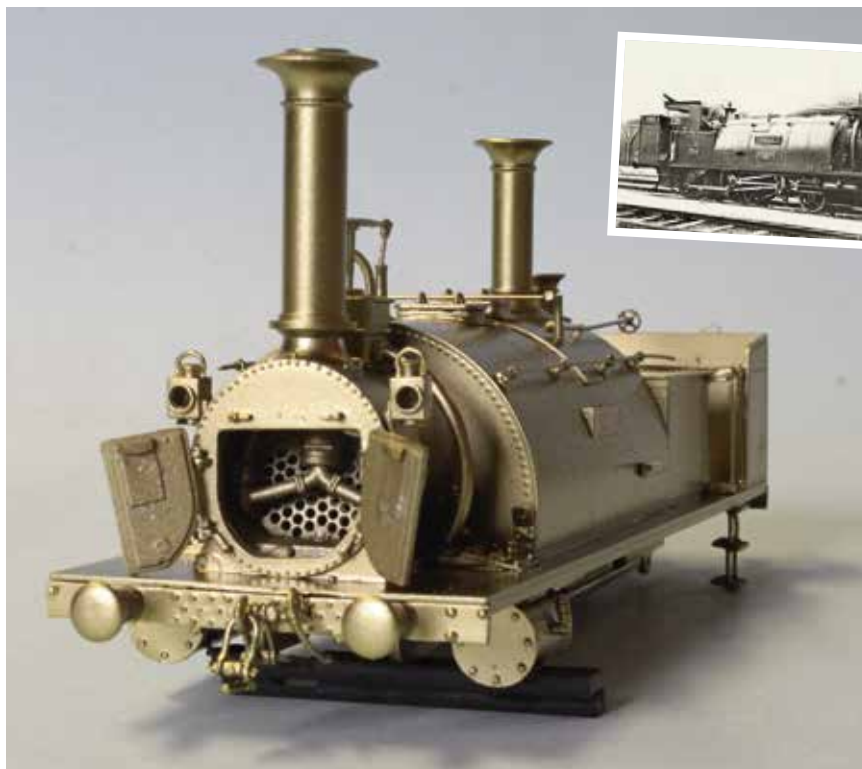
Les 230 PLM sont des locomotives de vitesse de la compagnie PLM du type «ten-wheels» construites à partir de 1901 pour des trains de voyageurs.

Ces machines possédaient un carénage sur la boîte à fumée, un autre entre la cheminée et le dôme, et un abri du type «Coupe-Vent».



Art. no.: 2259 PLM C 230 n° 3403, tender 3 essieux 20m/cub, env. 1906, vert/grün
Art. no.: 2259/1 PLM C 230 n° 3557, transformation, tender 20m/cub, env. 1910, vert/grün
Art. no.: 2259/2 PLM 230 A n° 210, tender rehausé 16m/cub, env. 1925, (sans carénage)

LFB / S-O / S-O-S / J-S et/und SBB/CFF Ec 2/4 « Satteltank » 



Die im Jahre 1862 geschaffene Tenderlok nach Bauart 2/4 mit vorderem Drehgestell war für die Schweiz eine Erstaussführung. Das etwas eigenwillige Aussehen und den Namen «Satteltank»-Lok erhielt die Maschine, weil der Wasserkasten quasi «aufgesattelt» wurde. In der Frühzeit wurde sogar mit einem zweiten Kamin, ein sogenanntes Kondenzwasser-Abdampfkamin (vor der Kabine) Erfahrungen gesammelt. Die Lok hatte zudem 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. Ce fut une première en Suisse. Avec un look un peu bizzare à cause des réservoirs d'eau, elle fut appelée «Satteltank»-locomotive. Equipée en 1862 chez L-F-B (Lausanne – Fribourg – Bernerbahnen) avec une deuxième cheminée devant la cabine, cette machine fut testée autour de Lausanne et Fribourg. Les caractéristiques de conduite furent excellentes et ces machines furent intégrées au service des CFF.

- | | | | |
|-------------------------|---|-------------------------|---|
| Art. no.: 2263/5 | L-F-B (Lausanne-Fribourg-Bernerbahnen), prototyp Esslingen, sans/ohne Kabine, 2 cheminées/ 2 Kamine, après/später «Lausanne n° 1», noir avec chaudière grise/schwarz mit grauem Kessel, n° 575, env. 1861 | Art. no.: 2263/1 | J-S (Jura-Simplon) B2 n° 252 «Fribourg», vert/noir avec chaudière grise/grün/schwarz mit grauem Kessel, avec/ mit Kompressor, n° 576, env. 1890 |
| Art. no.: 2263 | L-F-B (Lausanne – Fribourg – Bernerbahnen) Serie II n° 1 «Lausanne», noir avec chaudière grise/schwarz mit grauem Kessel, sans/ohne Kompressor, n° 575, env. 1864 | Art. no.: 2263/3 | J-S (Jura-Simplon) B2 n° 262 «Gruyère», noir avec chaudière grise/schwarz mit grauem Kessel, avec/mit Kompressor, n° 586, env. 1896 |
| Art. no.: 2263/4 | S-O (Suisse-Occidentale) Serie II n° 54 «Romont», vert/ noir avec chaudière grise/grün/schwarz mit grauem Kessel, sans/ohne Kompressor, n° 578, env. 1872 | Art. no.: 2264 | SBB/CFF Ec 2/4 n° 6398 (ex «Berne»), noir avec chaudière noir/ schwarz mit schwarzem Kessel, avec/mit Kompressor, n° 577, env. 1903 |
| Art. no.: 2263/2 | S-O-S (Suisse-Occidentale-Simplon) B2 n° 53 «Berne», vert/noir avec chaudière grise/grün/schwarz mit grauem Kessel, avec/mit Kompressor, n° 577, env. 1888 | Art. no.: 2264/1 | SBB/CFF Ec 2/4 n° 6399 (ex «Romont»), noir avec chaudière noire/schwarz mit schwarzem Kessel, avec/ mit Kompressor, n° 578, env. 1904/5 |

PLM 2D1+1D2 / SNCF 262 AD1 / BD1 

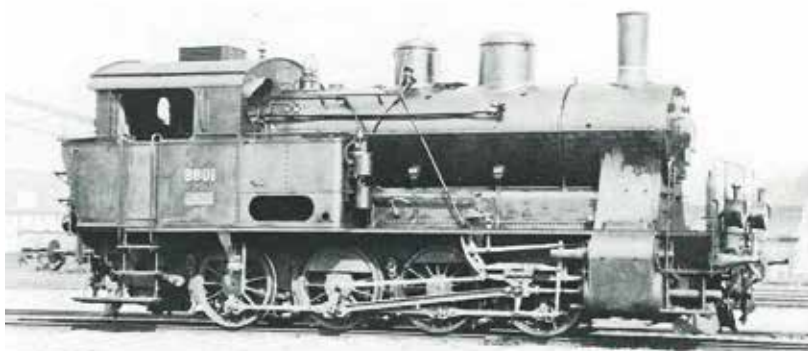
Diese mächtige Doppeldiesellok vom Typ 262 wurde 1935 von der PLM in Auftrag gegeben um als Elektroalternative den Personenverkehr Paris-Menton zu sichern. Geschwindigkeiten bis zu 130 km/h wurden mit einem Zug bis zu 600 Tonnen erreicht. Bei der Lieferung der Dieselmotoren war massstäblich auch die 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. Les moteurs diesel 12 cylindres furent livrés par la maison suisse Sulzer. Les machines furent intégrées à la SNCF (Typ 262).



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



- 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

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 auch 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 fût également utilisée pour les trains de voyageurs. La dernière machine, le n° 8904, finit son service à Bâle en nov. 1968. La série n° 8901-8917 naquit d'un remaniement de la vieille locomotive C 4/5.

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

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 n° 621 und später als n° 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 où elle devait emmener des trains dans la région du lac de Constance. La motrice fut démantelée en 1978 et les pièces furent vendues 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 RBe 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

ETAT / PLM / SNCF « Bugatti » Présidentiel



- 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

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 Fahrzeug befindet sich heute im Eisenbahnmuseum in Müllhausen.

L'autorail Bugatti équipa 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.

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.



- Art. no.: 2251** FS Gr. 851 n° 80, oil lamps, open cabin, noir/schwarz
Art. no.: 2251/1 FS Gr. 851 n° 72, oil lamps, closed cabin, noir/schwarz
Art. no.: 2251/2 FS Gr. 851 n° 124, electric lamps, noir/schwarz
Art. no.: 2251/3 FS Gr. 851 n° 137, coal box on watertank, electric lamps, noir/schwarz

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

Die NORD Gesellschaft lancierte 1922 ein Projekt zum Bau einer grossen Schnellzuglokomotive vom Typ « Pacific ». Das Resultat war die Konstruktion einer der stärksten Lokomotive 231 4 Zylinder Compound; eine erste Serie von 40 Maschinen unter der n° 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 se différençait principalement par une enveloppe unique regroupant les dômes et la sablière qui reçut le surnom « 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-fumée, 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-fumée, 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-fumée, réchauffeur, tender 37A, vert filet jaune/ grün mit gelben Zierstreifen, env. 1947
Art. no.: 2270/1 SNCF 231 C 23, avec grand pare-fumée, réchauffeur, tender 37A, vert filet jaune/ grün mit gelben Zierstreifen, env. 1946
Art. no.: 2270/2 SNCF 231 C 44 « Cercueil », avec pare-fumée, réchauffeur, tender 37A, vert filet jaune/ grün mit gelben Zierstreifen, env. 1948



SBB/CFF Fe 4/4 n° 18501-18524, De 4/4 1672 – 1685 ☚

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 4/4 813, resp De 4/4 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° 18518, «Zürcher-Anstrich», 2 Panto, bleu/blanc/blau/weiss, env. 1931
- 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

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, «ivrée 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 Uebernamen «Tausendfüßler» (mille-pattes). 12 Lokomotiven wurden gebaut und auch von der SNCF übernommen.

En 1936-37, lorsque le réseau du PO met à l'étude ces locomotives, le retour aux bielles est décidé dans la mesure où il s'agit 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 sont 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 Dampflokomotive zur Elektrolokomotive 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 Änderungen 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.



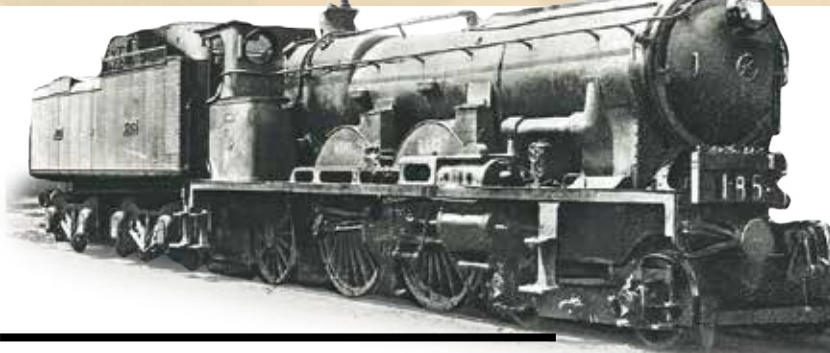
- Art. no.: 2272** BT Be 4/4 n° 12, vert/grün, env. 1931
- Art. no.: 2272/1** BT Be 4/4 n° 11, «historic», vert/grün, env. 1994
- Art. no.: 2272/2** BT Be 4/4 n° 14, «Oswald-Steam», brun/braun, env. 1989
- Art. no.: 2272/3** BT Be 4/4 n° 15, «DVZO», vert/grün, env. 2002
- Art. no.: 2273** EBT Be 4/4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

Ce type de locomotive représentait sans doute pour beaucoup de cheminots le changement de la locomotive à vapeur à la machine électrique. La société de chemins de fer Bodensee–Toggenburg (BT) décida, en 1929, la construction de six locomotives de ce type Bo-Bo. Ces machines firent le service avec des trains voyageurs ainsi que marchandises. En voyant les bons résultats de ces nouvelles machines, la société de chemins de fer EBT (Emmental–Burgdorf–Thun Bahn) décida d'acquérir huit locomotives (no. 101-108) avec des petits changements. Deux de ces machines furent livrées à la SMB (Solothurn–Münster–Bahn). Certaines sont encore en service de nos jours.

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 en collaboration avec Monsieur de Glehn nous reporte à l'Exposition Universelle de Paris en 1900. Fait remarquable, ces principes de construction seront retenus dans le monde entier.



- Art. no.: 2659** NORD Atlantic 221, brun/braun
- Art. no.: 2659/1** SNCF Atlantic 221, vert/grün
- Art. no.: 2659/2** NORD Atlantic 221, tender 37m3, brun/braun
- Art. no.: 2659/3** P.O. 3000 Atlantic n° 221-110, gris/grau
- Art. no.: 2659/4** Midi 221 n° 1912 Atlantic, vert/grün

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



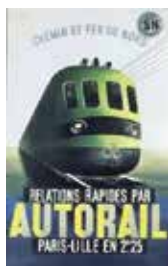
Les premières machines de ce type furent commandées par la BLS en 1926 au fabricant italien BREDA. Ces locomotives avaient une traction qui valait le double d'une Crocodile et même leur vitesse était supérieure à la Ce 6/8. Vu l'excellence de ces machines, la firme Séchéron construit encore 4 machines du même type (Ae 6/8 n° 205-208). Notre production sera limitée à seulement 40 machines, échelle 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-sur-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-sur-Mer. Echelle 1:43,5.



- Art. no.: 2673** NORD « TAR 36 », ZZ 112 avec RZ 304 «Île-de-France», avec Bar, moteur Maybach GO56, vert NORD/gris métallisé/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 métallisé avec «moustache» jaune/grün/metallgrau mit gelber Frontmarkierung.

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

SCB E 3 n° 80 / SBB/CFF E 3/3 « Tigerli »



Diese beliebte kleine Dampflokomotive wurde Anfang des 20. Jahrhunderts entwickelt und von der Lokomotivfabrik in Winterthur gebaut, hauptsächlich für den Rangierdienst aber auch teilweise für den Streckenbetrieb auf Nebenbahnen 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 XX^e siècle par la « Lokomotivfabrik Winterthur » pour le service de la manœuvre mais aussi pour les lignes des chemins de fer privés. Certaines de ces machines terminèrent leur carrière dans diverses sociétés industrielles, d'autres sont conservées par des associations privées qui les exploitent à l'occasion de manifestations touristiques.

- Art. no.: 1261** SCB E 3 n° 80, Epoche I, boiler tôle bleue/Blaublech-Kessel, cabine ouverte/offene Kabine, env. 1903, vert/noir/grün/schwarz
- Art. no.: 1261/1** SBB/CFF E 3/3 n° 8479, Epoche I, boiler tôle bleue/Blaublech-Kessel, Kreis IV, entretien/Unterhalt RORSCHACH, noir/schwarz
- Art. no.: 1261/2** SBB/CFF E 3/3 n° 8425, Epoche II, ex. SCB, noir/schwarz
- Art. no.: 1261/3** SBB/CFF E 3/3 n° 8508, Epoche III, Kreis II, entretien/Unterhalt OLTEN, avec/mit Plattform, hotte à charbon/Kohlensatz, noir/schwarz
- Art. no.: 1261/4** SBB/CFF E 3/3 n° 8501, Epoche III, Kreis V, entretien/Unterhalt BELLINZONA, avec/mit Plattform, noir/schwarz
- Art. no.: 1261/5** SBB/CFF E 3/3 n° 8520, ca. 1960, Dépôt BASEL, «Rheinhafen», avec/mit Plattform, noir/schwarz
- Art. no.: 1261/6** SBB/CFF E 3/3 n° 8527, ca. 1959, Dépôt ZÜRICH, Filmlok «Hinter den 7 Gleisen», avec/mit Plattform, noir/schwarz



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 Hauptrevisionen 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 au plus vite l'électrification 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, 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, elle 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

Simplon FS RA 361 «Valtelina»/SBB/CFF Fb 3/5 (Be 3/5)

Die schweizerische Geschichte dieser Drehstromlokomotive begann eigentlich durch die Anmietung 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 und 365 wurden von der BBC nachgebaut und mehr an die schweizerischen 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 possédaient deux pantographes marquants, fonctionnant toujours ensemble et montés aux extrémités du toit. La construction BBC (les deux locomotives n° 364 et 365) correspondait en général aux machines des FS avec adaptation pour le réseau de chemin de fer suisse.



Art. no.: 1263 FS RA n° 361 «VALTELINA», env. 1905, noir/schwarz
Art. no.: 1263/1 FS RA n° 362 «VALTELINA», env. 1907, brun-rouge/braun-rot
Art. no.: 1263/2 SBB/CFF Fb 3/5 (Be 3/5) n° 364, env. 1920, vert/grün
Art. no.: 1263/4 SBB/CFF Fb 3/5 (Be 3/5) n° 365, env. 1908, vert/grün

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 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. Il 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

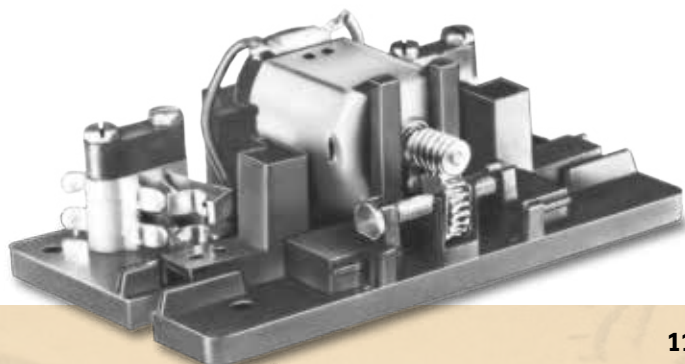
ACCESOIRES / ZUBEHÖR

Moteur d'aiguillage / Weichenmotor

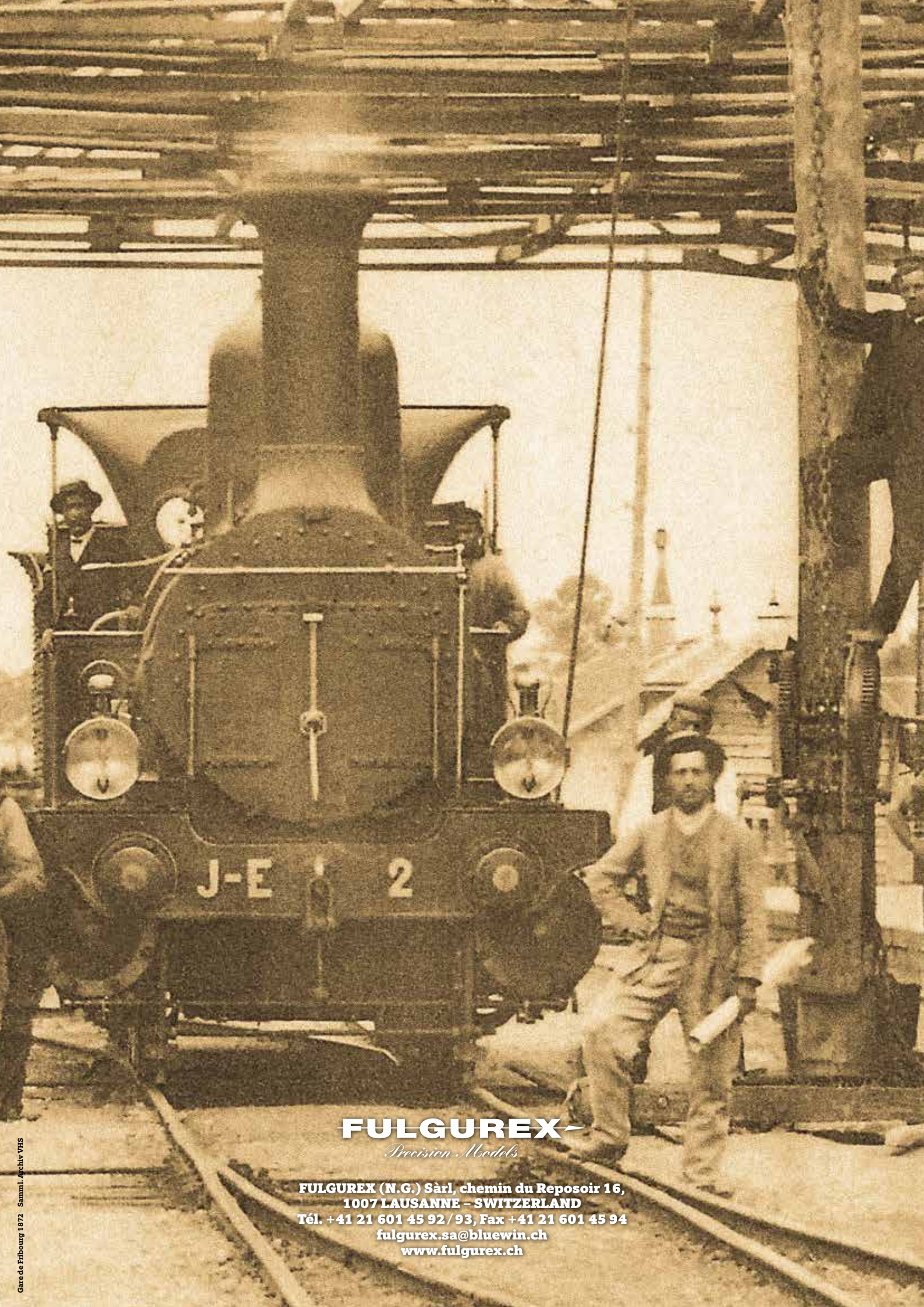
Für alle Spuren geeignet. Beim Weichenmotor handelt es sich um einen kontinuierlich langsam stellenden Bewegungsmotor mit Endabschaltung. Dieser Motor kann für Weichen, Weichenlaternen, Bahnschranken, Signale, Türen, etc. eingesetzt werden. Die Einheit kann sowohl Ueberflur als auch Unterflur montiert 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 complet est fourni 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