

FUGUREX-News, HO

NEU Jetzt in Auslieferung

Wir sind nun in der Auslieferung der unglaublich detailgetreuen Maschinen der Serie SBB/CFF E 4/4 no 8800 und 8900 sowie der Ec 4/5 präsentieren. Die Modelle sind sehr aufwendig aufgebaut; jedes Modell seiner Epoche gerecht und mit den nötigen Acesoiren ausgerüstet (wie Zusatzketten, Abdeckkappen, Schutzblechen, etc.). Die Loks haben sehr gute Laufeigenschaften und sind zudem wahre Schmuckstücke - aber urteilen Sie selbst und schauen Sie sich die Bilder an. Ein Modell, dass auf keiner schweizerischen Anlage oder Vitrine fehlen sollte.....



Art.no: 2254/2 SBB/CFF E 4/4 no 8855, Blaublechkessel mit grauer Front, ca. 1920

Schwere Rangierlokomotive E 4/4 bestehend aus:

SBB/CFF E 4/4 no. 8801 - 8856, (8800er Serie), Baujahr 1914-15

SBB/CFF E 4/4 no. 8901 - 8917, (8900er Serie), Baujahr 1930-33

sowie

SMB Ec 4/5 no 11, Baujahr 1911

Hier nun die produzierten Modelle
(Beschreibung der Modelle siehe unten)

Art.no.: 2254 SBB/CFF E 4/4 no 8801, Originalzustand, ca. 1914, Kreis 1 Lausanne

Produziert in

reiner Handarbeit: 17 Stück

Art.no.: 2254/1 SBB/CFF E 4/4 no 8853, Kohlenaufsatz, ca. 1949, Bellinzona

Produziert in

reiner Handarbeit: 25 Stück

Art.no.: 2254/2 SBB/CFF E 4/4 no 8855, Glanzblech, ca. 1920, Kreis 2 Basel

Produziert in

reiner Handarbeit: 14 Stück

- | | |
|--|---------------|
| Art.no.: 2254/3 SBB/CFF E 4/4 no 8902, Originalzustand, ca. 1930, Kreis 2 Basel
reiner Handarbeit: 16 Stück | Produziert in |
| Art.no.: 2254/4 SBB/CFF E 4/4 no 8903, Abdeckung Hilfszyl., ca. 1938, Kreis 2 Basel
reiner Handarbeit: 11 Stück | Produziert in |
| Art.no.: 2254/5 SBB/CFF E 4/4 no 8907, ca. 1933, Kreis 1 Lausanne
reiner Handarbeit: 12 Stück | Produziert in |
| Art.no.: 2254/6 SBB/CFF E 4/4 no 8910, Schutzplatte, ca. 1947, Kreis 3 Zürich
reiner Handarbeit: 10 Stück | Produziert in |
| Art.no.: 2254/7 SBB/CFF E 4/4 no 8913, Schutzplatte, Abdeckung, ca. 1953, Kreis 2 Basel
reiner Handarbeit: 11 Stück | Produziert in |
| | |
| Art.no.: 2281 SMB Ec 4/5 no 11, Originalzustand, 1911-1928
reiner Handarbeit: 22 Stück | Produziert in |
| Art.no.: 2281/1 SMB Ec 4/5 no 11, schwarz, Betriebszustand ab 1932
reiner Handarbeit: 20 Stück | Produziert in |
| Art.no.: 2281/2 SMB Ec 4/5 no 11, historische Version, ca. 1992
reiner Handarbeit: 12 Stück | Produziert in |



Art.no.: 2281 SMB Ec 4/5 no 11, ca. 1911 - 1928

Das Projekt der SBB/CFF E4/4 8800er Serie und 8900er Serie haben wir seit längerem in unseren Katalogen gelistet und nun ist es soweit; die Modelle sind konstruiert und wir sind bereits in der Auslieferung. Ein Wort zu dem legendären Blaublechkessel; wir haben die sehr heikle Farbe an die Modelle von "Blaublechspezialist" Ch. Gohl angegliedert und diese entsprechen den 10er - Ende 20ziger Jahren.



Blaublechkessel der Modelle Art.no.: 2254, 2254/2, 2254/3 und 2281

Die folgenden Modelle stehen zur Auswahl (Geschichte und Bilder der jeweiligen Maschinen untenstehend):

SBB/CFF E 4/4, Serie 8800er

Art.no.: 2254 SBB/CFF E 4/4 no 8801, Fabrik no.: 2486, Originalzustand, Glanzblech, mit Kreistafel 1 (Lausanne), ca. 1914

Art.no.: 2254/1 SBB/CFF E 4/4 no 8853, Fabrik no.: 2490, mit Kohlenaufsatz, schwarz, ex Kreis 5 (Luzern), Depot Bellinzona, ca. 1949

Art.no.: 2254/2 SBB/CFF E 4/4 no 8855, Fabrik no.: 2548, Glanzblech, mit Kreistafel 2 (Basel), ca. 1920

SBB/CFF E 4/4, Serie 8900er (Umbau aus der C 4/5 2600er Serie)

Art.no.: 2254/3 SBB/CFF E 4/4 no 8902, Fabrik no.: 3411, Originalzustand, Glanzblech, silberne Griffstangen, Kreis 2 (Basel), ca. 1930

Art.no.: 2254/4 SBB/CFF E 4/4 no 8903, Fabrik no.: 3502, gelbe Griffstangen, Schutzplatte an Plattform, Kreis 2 (Basel), ca. 1938

Art.no.: 2254/5 SBB/CFF E 4/4 no 8907, Fabrik no.: 3506, silberne Griffstangen, Kreis 1 (Lausanne), ca. 1933

Art.no.: 2254/6 SBB/CFF E 4/4 no 8910, Fabrik no.: 3524, silberne Griffstangen, Schutzplatte an Plattform, Kreis 3 (Zürich), ca. 1947

Art.no.: 2254/7 SBB/CFF E 4/4 no 8913, Fabrik no.: 3560, gelbe Griffstangen, Schutzplatte an Plattform, Abdeckung Hilfsampfzyl., Kreis 2 (Basel), ca. 1953

SMB Ec 4/5, Jahrgang 1911, Fabrik no.: 2160, (Fahrwerk und Antrieb wie E 4/4)

Art.no.: 2281 SMB Ec 4/5 no 11, Zustand ab Inbetriebsetzung 1911 bis 1928, Glanzblech-Kessel, weisse Pufferbohlenbeschriftung

Art.no.: 2281/1 SMB Ec 4/5 no 11, schwarz, Betriebszustand ab 1932 bis Ausrangierung 1966, Beschriftung an Führerhaus und Pufferbohle

Art.no.: 2281/2 Historisch erhaltene Lok der Dampfbahn Bern, schwarz mit gelber Beschriftung, Zustand ab 1992 bis heute

Die ganze Serie besteht nur aus Total 170 Maschinen, also einige Typen sind sehr limitiert. Jedes einzelne Modell ist, wie üblich, in Handarbeit aus Messing hergestellt. Bei einer schweren Rangierlok (die teilweise und auch ausnahmsweise für kurze Regional-Personenzüge eingesetzt wurde) legen wir natürlich Wert auf extrem gute Langsam-Fahreigenschaften. Die Loks sind, wie üblich, in digitaler Weise (ESU-Decoder) ausgeführt.

Hier nun der geschichtliche Auszug der Loks:

E 4/4 Serie 8800 (Art.no.: 2254 - 2254/2)

Die SBB erteilte im Jahr 1914 an die SLM (Schweizerische Lokomotiv-Fabrik in Winterthur) den Auftrag zum Bau einer schweren 4/4 gekuppelter Rangierlok; 8 Maschinen wurden schlussendlich bis 1915 gebaut. Die no 8801-02 waren Nassdampf- und die no 8851-56 Heissdampflokomotiven. Bereits gegen Ende 1914 wurden diese Loks auf grössere Güter- und Rangierbahnhöfe verteilt und den jeweiligen Depots zugeteilt. Die Loks waren eigentlich ausschliesslich für Rangierzwecke vorgesehen, wurden aber manchmal, wo Not am Manne war, für den Personenverkehr bis 240 Tonnen oder Güterverkehr bis 400 Tonnen eingesetzt. Die Maschinen galten als sehr robust und blieben dementsprechend auch lange in Betrieb, die letzten bis Mitte der 60ziger Jahre.



Art.no. 2254 SBB/CFE E 4/4 no 8801 (voller Blaublechkessel), ca. 1914

Etwa bis 1922/23 war der Glanzblechkessel bei der SBB Standard; man war der Meinung, dass in dieser Bauweise die Hitze des Kessels besser absorbiert werden konnte. Das Glanzblech erhielt durch ein spezielles Hitzebad eine oxidierte Oberfläche, die keinen Anstrich benötigte und ohne Verletzungen nicht rostete. In den 20er Jahren wurden die erneuerungsbedürftigen Bleche nicht mehr ersetzt, sondern zunehmend schwarz überstrichen.

Ein Problem der Lok war bei Rangierarbeiten die Menge des mitgeführten Kohlenvorrats. Später wurden zum Mindesten an der Lok 8853 ein sogenannter "Kohlenaufsatz" aufgebaut. Dies erweiterte den Verbrennungsvorrat, d.h. Zeitgewinn zugunsten effektiven Rangierarbeiten, aber vorallem auch im Zugsdienst. Die Maschinen besaßen übrigens auch eine Einrichtung für die Dampfheizung und einen Rauchverbrenner System SBB (1 gelber Ring am Kamin). Deutlich auch zu sehen ist die Kreistafel oben an der Kabinenwand (Kreis 1 Lausanne).



Art.no.: 2254/1 E 4/4 no 8853, Depot Bellinzona, mit Kohlenaufsatz



Art.no. 2254/1 SBB/CFF E 4/4 no 8853, mit Kohlenaufsatz, Maschine ist schwarz

Die Lok arbeitete mit einem max. Dampfdruck vom 13 Atm, ausgelegt auf eine max Geschwindigkeit bis 60 km/h, wobei sie mit 240 Tonnen für Personen- und 400 Tonnen für Güterzüge auf 10 promille Steigung belastet werden durfte.

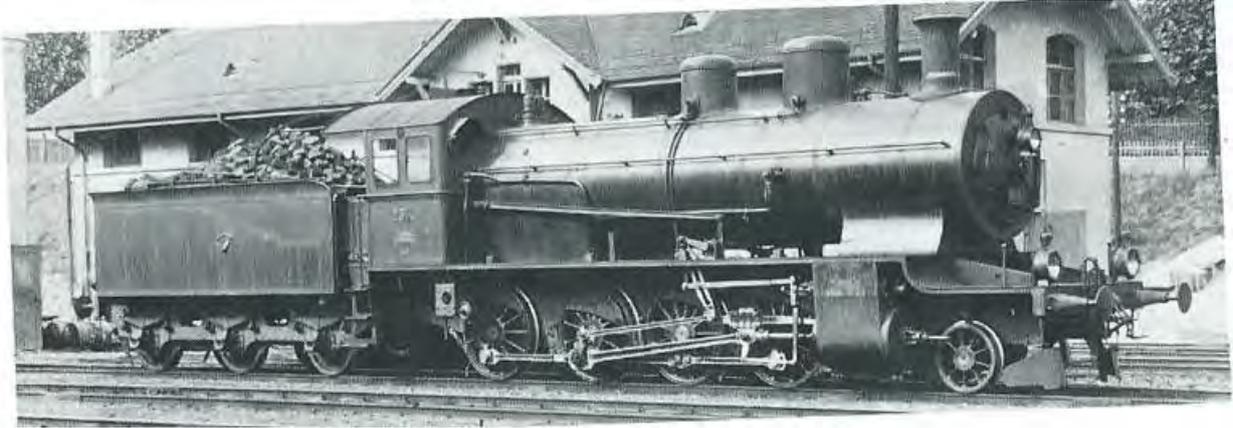


Art.no.: 2254/2 SBB/CFF E 4/4 no 8855, Blaublech/graue Front, ca. 1920

Diese Rangierloks galten als sehr robust und wurden praktisch mit wenig Störungen betrieben. Ein grosses Einsatzgebiet waren natürlich die grossen Güterbahnhöfe wie Basel-Wolf, Basel-Muttenz und-Rheinhafen, Zürich, Bellinzona, Chiasso und Renens. Die letzten Loks wurden alle erst zwischen 1961 und 1965 ausrangiert.

E 4/4 Serie 8900 (Art.no.: 2254/3 - 2254/7)

Auf Grund der fortgeschrittenen Elektrifikation der Gotthard- und Juralinien waren plötzlich die relativ neuen C 4/5 Schlepptender-Lokomotiven überzählig. Da in den 30iger Jahren die Art der Rangierarbeiten in allen neuen und erweiterten Rangierbahnhöfen, welche mit Ablaufbergen und Ausziehgleisen bestückt waren wesentlich aufwendiger wurde, reichte der Bestand an grossen Rangierlokomotiven nicht mehr aus. Der Maschinendienst der SBB zusammen mit der SLM kam auf die Idee, diese überzähligen Schlepptender-Loks C 4/5 kurzerhand zu überholen und in Rangierloks umzubauen. Es entstand somit die E 4/4 Serie 8900 in den Jahren 1930-33. Die Maschinen hatten auch die Einrichtung für Dampfheizung und den SBB Rauchverbrenner (1 gelber Ring am Kamin), Höchstgeschwindigkeit war 45 km/h.



Ursprungslok C 4/5 Serie 2600 vor dem Umbau zu der E 4/4 8900 Serie



SLM Werkbild von 1930, eine der ersten umgebauten C 4/5 zu einer E 4/4 (Art.no.: 2254/3)



Art.no.: 2254/3 SBB/CFF E 4/4 no 8902, Blaublechessel, ca. 1930



Hilfszylinder der Umsteuerung

Auf dem obenstehendem Bild ist deutlich der Glanzblechkessel zu erkennen. Auffällige Zeichen der Lok sind die hinteren Rangier-Aufstiegstreppen, die markante Plattform vorne, sowie der zweite grosse Dom. Die Lok wurde später dem Kreis 2 "Depot Basel" zugeteilt. Diese Loks besaßen übrigens schon keine Kreistafeln mehr an der Kabine (Kreistafeln waren bis 1925 an den Kabinen montiert).



E 4/4 no 8903 am Ablaufberg in Basel, gut zu erkennen sind die gelben Griffstangen und Abdeckung des Dampfzylinders der Umsteuerung (Art.no.: 2254/4). Im Hintergrund die E 4/4 8902



Art.no.: 2254/4 SBB/CFF E 4/4 no 8903 mit Kompressor-Abdeckung und Schutzplatte

Im ganzen entstanden 17 Lokomotiven der E 4/4 8900 Serie durch den Umbau der C 4/5 zwischen 1930 bis 1933. Der mit Ausnahme des Rahmens und der Triebwerke vollständig erneuerte Bau der Lokomotive umfasste einen neuen Kessel, Entfernung der Vorlaufachse und Anbau einer vorderen Plattform mit Griffstangen und Aufstiegstreppe für das Rangierpersonal. Bereits in den 30er Jahren wurden bei einigen Maschinen, zum Schutz vor Flugasche, die spezielle Umsteuerung mit dem kleinen Hilfsdampfzylinder mit dieser hier gut sichtbaren Blechabdeckung abgedeckt.



Art.no.: 2254/5 SBB/CFF E 4/4 no 8907, Lausanne, ca. 1933, Maschine ist schwarz

Ein markanter visueller Umbau wurde Ende der 40ziger Jahren vorgenommen; vorne an der Plattform wurde eine sogenannte "Schutzplatte" montiert. Ob diese "Platte" wirklich ihren Zweck erfüllt hat ist nicht bekannt. Dieses Blech wurde aber für allerlei Beschriftungen, sei es offiziell oder persönlich, rege genutzt.



**Frisch revidierte E 4/4; deutlich zu sehen: Schutzplatte an der Plattform (Aufnahme in Biel),
Art.no.: 2254/6 und 2254/7**



Art.no. 2254/6 E 4/4 no 8910, Zürich, 1947

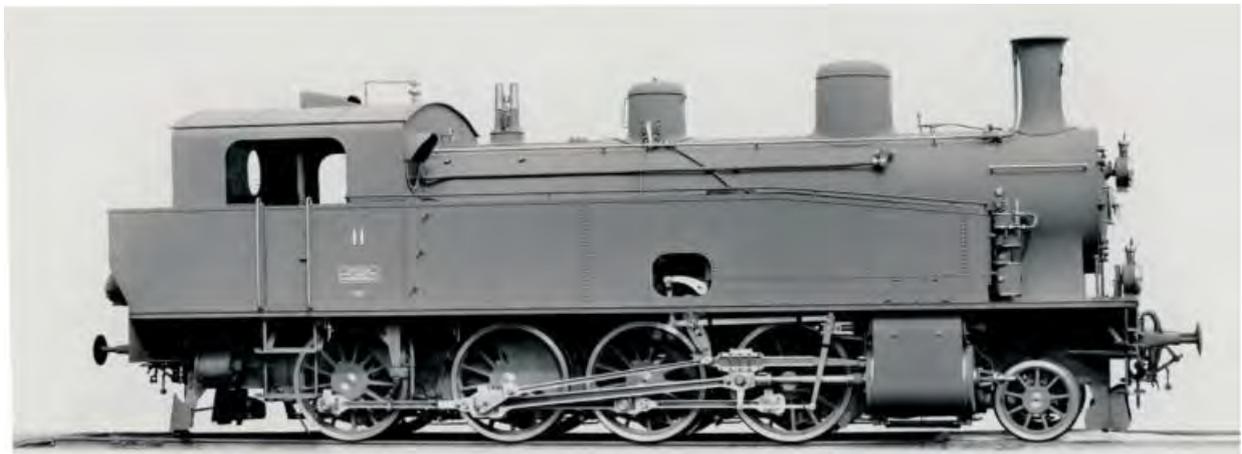


Art.no. 2254/7 E 4/4 no 8913, Basel, 1953

Die 68 Tonnen wiegende Lokomotive mit 17 Tonnen Achsdruck leistete mit Ihren grossen Zylindern der C 4/5 ausgezeichnete Dienste, besonders im Vordrücken schwerer Güterzüge über die Ablaufberge, welche eine absolut gute und präzise Langsamfahreigenschaft gewährleisten musste.

Mit der kompletten Elektrifizierung und auch dem neueren Wagenpark zum Teil mit mobilen Containern, haben sich die Rangierarbeiten ab Mitte der 60ziger Jahren wesentlich verändert. Auch die Ablaufberge wurden später mehr und mehr aufgegeben. Die 8900er wurden in den Jahren 1959-1968 ausrangiert sie gehörten, zusammen mit der E 3/3 und den C 5/6, zu den letzten noch betriebsfähigen Dampflokomotiven bei der SBB. Die letzte Maschine der E 4/4 wurde 1966 in Basel mit grossen Festivitäten ausrangiert.

SMB Ec 4/5 no 11 (Art.no.: 2281 - 2281/2)



SLM Werksbild von 1911 der Einzellok Ec 4/5, die für die SMB bestimmt ist.



Art.no.: 2281 SMB Ec 4/5, Originalmaschine, Blaublechessel, ca. 1911 - 1928

1911 wurde von der damaligen SMB (Solothurn-Münster-Bahn) eine schwere Personen- und Güterlokomotive bei der SLM bestellt. Es handelt sich dabei um eine Einzellokomotive, die im Fahrwerk und Antrieb zur gleichen Zeit von der SBB konstruierten C 4/5 entspricht. Das Leistungsprogramm für diese grosse Einzellokomotive lautete: 250 Tonnen Zuggewicht mit 20 km/h bei 25 Promille Steigung. Zulässige V/max 65 km/h. Auffallend war der grosse Achsdruck von 16 Tonnen, welches wirklich gute Geleise voraussetzte.



Ec 4/5 no 11, schwarz, Beschriftungszustand bis 1966, Art.no.: 2281/1

In den Jahren bei der SMB wurden keine Gewichts- und Revisionsdaten angeschrieben. Einzig auf den Pufferbohlen wurde der Vermerk "SMB no 11" aufgetragen, vermutlich damals in weisser Farbgebung. Man sieht diese "nicht"

Beschriftungsart übrigens gut auf dem obenstehenden Foto (20ziger Jahre).

Auf dieser obenstehenden, späteren Aufnahme sieht man nun die konformen Beschriftungen. Die Lok blieb sehr lange in Betrieb, war jedoch ab 1933 nur noch wenig unter Dampf, später als Reserve im Depot Moutier beheimatet und wurde offiziell erst 1966 ausrangiert. Die Maschine wurde anschliessend für längere Zeit als Denkmallok vor dem Bahnhof Oberdorf am Fusse des Weissenstein aufgestellt. Nach 1986 kam die Lok dann als "Historische Lok" zur Dampf-Bahn Gruppe Bern. Letzte totale Aufarbeitung wurde 1992 in RAW in Meiningen ausgeführt. Aktuell wird die Lok, nach etlichen historischen Fahrten, wieder bei der Dampf-Bahn, Bern im Depot Konolfingen aufgearbeitet. Wann die Lok wieder in Betrieb kommt, ist noch unklar



Ec 4/5 no 11 als "historische Lok" mit der gelben Beschriftung ab 1992 (aufgenommen in BAUMA), Art.no.: 2281/2



Art.no.: 2281/2 SMB Ec 4/5 no 11, Historische Lok "Dampf-Bahn-Bern", ca. 1994, (bereits schön zu sehen der

Schriftzug über dem Vorläufer)

Auslieferung der Modelle ist jetzt; die Serie ist auf ein Total (alle 3 Serien) auf nur 170 Maschinen limitiert. Weitere Infos ersehen Sie aus dem Reservationsformular im Anhang, oder auf unserer WEB-Seite www.fulgurex.ch. Wir werden Sie, punkto Produktion und Zustand der Reservationen via den "FULGUREX-News" auf dem Laufenden halten.

FULGUREX Sarl,
Chemin du Reposoir 16
CH-1007 Lausanne / Schweiz
Tel **41 21 601 45 92
FAX ** 41 21 601 45 94
mail: fulgurex.sa@bluewin.ch
web: www.fulgurex.ch

Fotos der Original-Maschinen aus Sammlungen Verkehrshaus



