

FULGUREX-News in Spur HO

unser nächstes Modell in der Spur HO, Auslieferung Frühling 2023

**Gepäcktriebwagen Fe 4/4 no 185014 - 18524 und De 4/4 1672 - 1685 und deren Umnummerierungen
(Fotos sind noch die Prototypen-Modelle)**

Aktueller Reservationsstand per 1.3.2023:

Art.no.: 2268	noch 2 Stück frei zur Reservation - Produktion Total 33 Stück
Art.no.: 2268/1	noch 1 Stück frei zur Reservation - Produktion Total 16 Stück
Art.no.: 2268/2	noch 2 Stück frei zur Reservation - Produktion Total 13 Stück
Art.no.: 2268/3	Warteliste frei zur Reservation - Produktion Total 26 Stück
Art.no.: 2268/3a	Warteliste frei zur Reservation - Produktion Total 14 Stück
Art.no.: 2268/4	noch 2 Stück frei zur Reservation - Produktion Total 35 Stück
Art.no.: 2268/5	noch 1 Stück frei zur Reservation - Produktion Total 16 Stück
Art.no.: 2268/6	noch 1 Stück frei zur Reservation - Produktion Total 17 Stück

In der Endproduktion ist jetzt der Gepäcktriebwagen der Serie Fe 4/4, den wir schon seit einiger Zeit, in diversen Versionen, in unseren Katalogen aufgelistet haben.

Es handelt sich dabei um die originalen Triebwagen sowie auch deren Umnummerierungen; Maschinen mit 2 Pantografen, Umbau auf einem Panto, grüne oder braune Versionen (Seetaler), Beschriftungen mit Emailtafeln oder bemalt, je nach Epoche. Bei den Bildern handelt es sich noch um Prototypen, die einige Änderungen erfahren werden, s bzw.: **die Pantographen werden noch etwas "feiner" gestaltet und mit anderem Schleifstück versehen, die Frontlampen sind noch etwas zu lang und gross, der Tachyantrieb fehlt noch (Drehgestell linke Seite Kabine II), Sicherheitsstange hinter Frachtüren, etc., etc.,.....**



Fe 4/4 no 18512, Ur-Prototyp, altes SBB-grün mit Emailtafel Beschriftung, Sämtliche Türen zu öffnen, magnetisch gehalten (ausser- und innen öffnend plus Schiebetüren), echter Holzboden im Frachtraum und eine Unmenge an Details, Jahrgang ca. 1928, (unsere Art.no.: 2268)



Seite Führerstand 2 des Ur-Prototypen, natürlich noch mit Stangenpuffer, Email-Tafeln an der Frachttüre, übrigens; der Tachycounter Antrieb fehlt noch an den Prototypen (unsere Art.no.: 2268)

Den Aufbau, Präzision und Laufeigenschaften (mittels 2 Motoren), plus das Gewicht von fast 400 Gramm ermöglicht eine sehr gute und starke Traktion. Sämtliche Türen, Frachttüren, etc. sind natürlich zu öffnen, echter Holzboden im Laderaum, etc. ergänzen die Perfektion. Die Modelle sind auch bereits mit einem Decoder versehen (ESU V5.0) und mit den entsprechenden Beleuchtungen ausgestattet (Frontbeleuchtung 3-0 oder dem Jahrgang entsprechend 3:1), Führerstandbeleuchtung und separater Frachtraumbeleuchtung. Stromaufnahme über alle Räder, Midestradius 2 (420mm). Ein rein analoges Modell ist auf Vorbestellung natürlich auch lieferbar. Die Produktion ist auf ein Total von 170 Triebwagen vorgesehen.



SBB/CFF Fe 4/4 no 804 "Seetaler", sehr frühe Version, noch mit 2 Pantografen, Stangenpuffer, und Tafelbeschriftung, aber bereits mit linkseitigem Seitenfenster (auf unterem Foto ersichtlich) Jahrgang 1950, unsere Art.no.: 2268/4



SBB/CFF no 804 "Seetaler", gut ersichtlich das nachträglich eingebaute Seitenfenster (nur linksseitig), gelbe Griffstangen und das Typische "Seetaler"-braun, übrigens; der Tachycounter Antrieb fehlt noch.

Auslieferung ist auf Frühling 2023 vorgesehen. Wir können Ihnen nun hier die ersten fertigen Prototypen präsentieren (eventuelle Modifikationen und Farbkorrekturen werden noch berücksichtigt). Untenstehend sehen Sie die aktuellen Modelle in Produktion (zusätzlich wurde noch die Ref.no. 2268/6 in das Programm aufgenommen):

Die aktuellen Modelle in Produktion:

Art.no.: 2268 SBB/CFF Fe 4/4 no 18512, 2 Pantografen, Ursprungsauslieferung, Stangenpuffer, ca. 1929, Kreis I, grün, digital

Art.no.: 2268/1 SBB/CFF Fe 4/4 no 813 (Bodensee-Toggenburg), 2 Pantografen, Stangenpuffer, ca. 1948, grün, hellgraues Chassis, digital

Art.no.: 2268/2 SBB/CFF De 4/4 no 1679, transformation, "De 4/4 Beschriftung", 1 Pantograf, Hülsenpuffer, ca. 1963, grün, digital

Art.no.: 2268/3 SBB/CFF Fe 4/4 no 18517, 2 Pantografen, "Arbeiter-Pullmann-Express", Stangenpuffer, ca. 1930, Basel-Olten, Kreis II, blau/beige, digital

Art.no.: 2268/3a SBB/CFF Fe 4/4 no 18518, 2 Pantografen, "Arbeiter-Pullmann-Express", "Verkehrshaus", Hülsenpuffer, Zürich-Rapperswil, Kreis III blau/beige, digital

Art.no.: 2268/4 SBB/CFF Fe 4/4 no 804, 2 Pantografen, "Seetaler", ca. 1950, zusätzliches kleines Fenster links, Stangenpuffer, rot/braun, digital

Art.no.: 2268/5 SBB/CFF De 4/4 no 1662, transformation, De 4/4 Beschriftung", 1 Pantograf, "Seetaler", zus. Fenster links, Hülsenpuffer, ca. 1964, brun/rot, digital

Art.no.: 2268/6 SBB/CFF Fe 4/4 no 831, 2 Pantografen, "Vevey-Puidoux-Le Brassus", Stangenpuffer, grosser Schneesäumer, ca. 1944, digital

Wir werden Sie natürlich jeweils mit dem neusten Stand der Produktion, Geschichte, Auslieferung, etc. auch via unseren FULGUREX-News auf dem "Laufenden" halten.



SBB/CFF Fe 4/4 "Zürcher-Lackierung", paradoxerweise handelt es sich hier um die Maschine die im Raum Basel um 1929 als "Arbeiter-Pulman" eingesetzt wurde, orig. Betriebsanstrich und Beschriftung (nicht zu verwechseln mit der Verkehrhaus-Museumsversion), diese Maschine hat natürlich noch Stangenpuffer übrigens; der Tachycounter Antrieb fehlt noch. Unsere Art.no.: 2268/3



Der Gegensatz zu der obigen Maschine; hier das noch unbemalte Modell der blau/weissen Version, die 1930 im Raum Zürich als "Arbeiter-Pulmann" verkehrte, hier allerdings als Museumsversion. 1932 wurde, mangels Erfolg, die blau/weiße Farbe wieder auf das SBB grün umlackiert. Der Triebwagen verbrachte seinen Lebenslauf, mit allen Anpassungen als grünen Triebwagen. Als Museums-Maschine wurde der Wagen dann wieder auf blau/weiss umlackiert weshalb auch die linken Führerstandstüren zugeschweisst sind. Der Triebwagen erhielt eine Beschriftung auf weissem Grund. Die Modell wird noch die Hülsenpuffer erhalten (dies ist an diesem Prototypen noch falsch). Unsere Art.no.: 2268/3a

Hier ein geschichtlicher Auszug dieser Triebwagen:

In den Jahren 1923 bis 1927 wurden 24 Gepäcktriebwagen der Gattung Fe 4/4 (18501-18524) bestellt. Diese Triebwagen hatten weitgehend die gleiche Technik wie die zuvor gelieferten Ce 4/6. Der Triebwagen war, wie alle zuvor gelieferten Ce 4/6, ein rein schweizerisches Projekt; gebaut von SWS, SIG und deren elektrischer Teil von

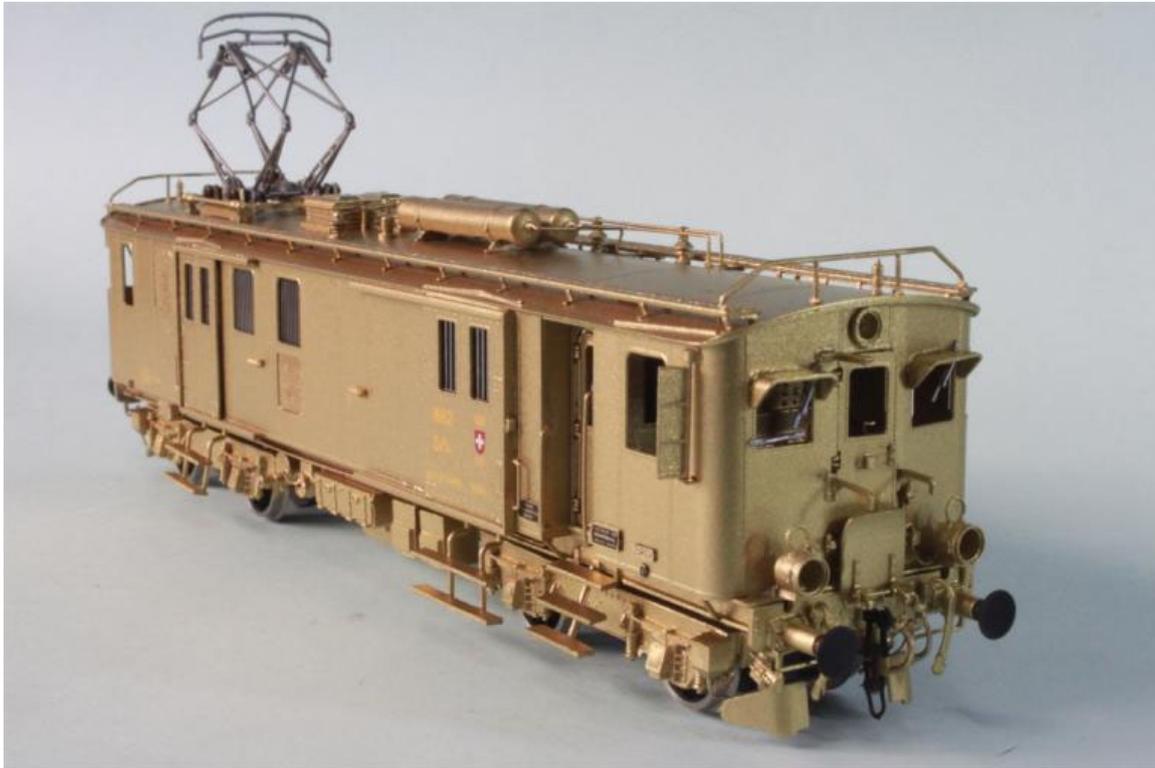
SAAS, auch wurde noch ein Wagen bei MFO gebaut (no 18561). Der Aufbau dieser Gepäcktriebwagen bestand eigentlich aus einem beplankten Holzkasten mit zwei Führerständen, Gepäckraum und ein eingerichteter Raum für den Postdienst (von aussen auf der rechten Wagenseite am einzigen nicht massiv vergittertem Seitenfenster zu erkennen). Dieser Raum erhielt auch einen Arbeitsplatz für den Zugbegleiter. Aus dieser Mehrzweckzuordnung erklärt sich auch, warum der Triebwagen auf der linken Fahrseite 2 Schiebetore hat und auf der rechten Seite nur eines.

Ebenfalls besass der Wagen auch die zur Zeit aktuellen Fronttüren (diese wurden allerdings in den 50ziger Jahren zwecks besserer Abdichtung der Führerstände gegen Zugluft fest verschlossen). In der Kastenmitte auf der linken Seite befand sich in einer eisernen Kabine der Oelhauptschalter und in einem Blechkasten die Hüpfbatterie. Aus heutiger Sicht etwas sonderbar ist der Vermerk in der orig. Betriebsanleitung der Fe 4/4, dass sich im Boden dieses Raumes ein offenes Rohr befindet um bei einem Defekt das Oel während der Fahrt ins "Freie" ablassen zu können..... wenn Greta dies wüsste....Spass beiseite; diese Triebwagen waren im Betrieb sehr zuverlässig und wurden in der ganzen Schweiz, meisten bei Pendelzügen mit kurzen Strecken eingesetzt. Eine Sonderheit war auch, dass in den Jahren 1929/30 im Kreis III (Zürich) zwei Pendelzüge kreiert wurden; der erste Zug wurde auf der Strecke Basel-Olten und der zweite für die Strecke Zürich-Meilen-Rapperswil eingesetzt. Das Besondere daran war, dass die kompletten Einheiten (inkl. Wagen) blau/weiss lackiert wurden, dies um der Zugsgarnitur einen etwas besseren "Status" zu gewähren. Diese Züge erhielten dann bald im Volksmund den Namen "Arbeiterpullman". Diese Farbgebung verschwand aber bald wieder. Der Triebwagen De 4/4 no 1678 wurde übrigens nach seiner Ausserbetriebsetzung restauriert und wieder in seine ursprüngliche Farbgebung als "Arbeiterpullman" no 18518 zurückversetzt und steht heute im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern.



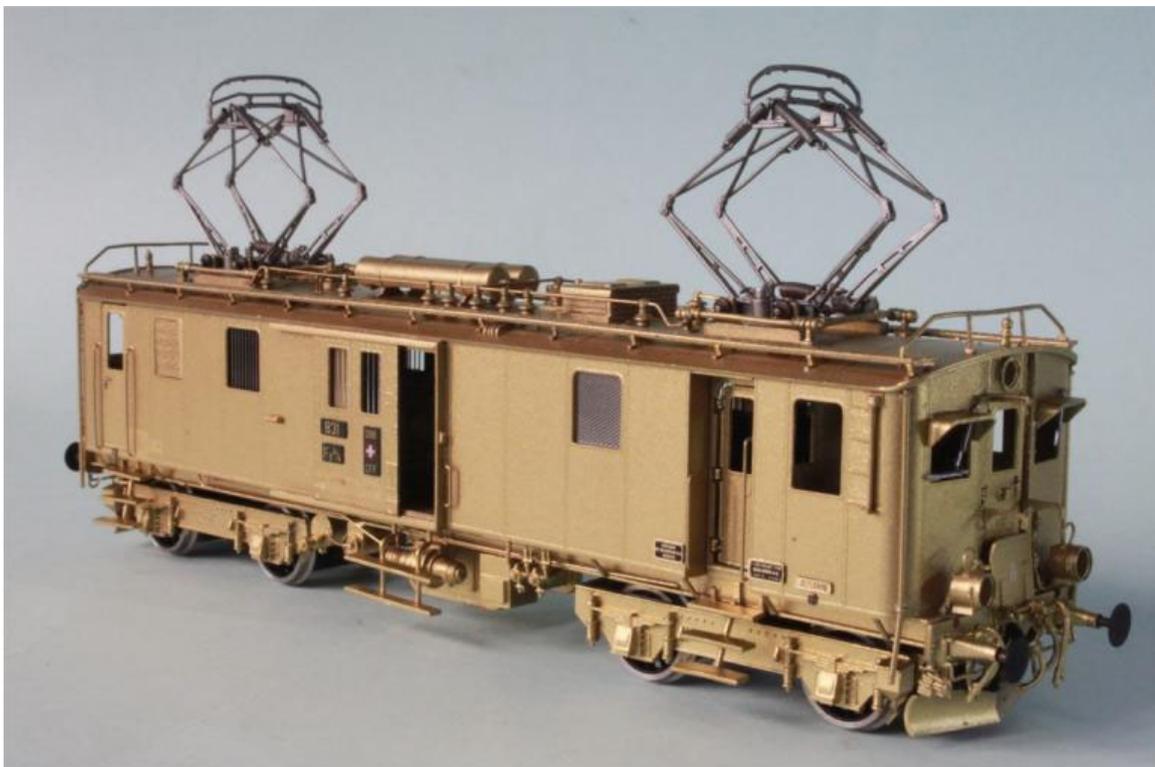
Das noch unlackierte Modell des SBB/CFF De 4/4 no 1679 "Rorschach" (SBB grün), dieser Triebwagen wurde bereits auf einen Pantografen umgebaut und besitzt die "Hülspuffer", Indusi-Zugsicherung, er wird auch die Laternen (ohne Messingring) haben. Es handelt sich dabei bereits um die historische Erhaltungsversion von 1963. Unser Art.no.: 2268/2

Die Seetaler wurden ca. Mitte den 30iger Jahren rot/braun umlackiert und erhielten später links im Führerstand in der Rundung ein zusätzliches kleines Fenster und auch eine etwas kleinere Getriebeuntersetzung und elektrische Bremse.



Prototyp des SBB/CFF De 4/4 no 1662, "Seetaler", braun/rot, Umbauversion mit linksseitigem Seitenfenster (wie no 804), Hülsenpuffer, elektrisches Bremssystem, Lampen noch mit Messingring, Jahrgang 1964, unsere Art.no.: 2268/5

Auf der Strecke Le Brassus im Vallée de Joux wurde ab Oktober 1938 ebenfalls die Fe 4/4 eingesetzt. Diese Maschinen hatten als markantes Zeichen einen grossen Schneeräumer (wie bzw unsere Art.no.: 2268/6 Fe 4/4 no 831).



SBB/CFF Fe 4/4 no 831 (SBB grün) für die Strecke "Vevey-Puidoux-Le Brassus", Jahrgang 1944, mit grossem Schneeräumer, Stangenpuffer und natürlich auch 2 Pantos. Der grosse Schneeräumer wurde übrigens dem Triebwagen später auf der Strecke "Le Brassus-Puidoux" zum Verhängnis und brachte diesen zur Entgleisung und in extreme Schiefelage, (unsere Art.no.: 2268/6)

Im Laufe der Zeit wurden die Maschinen mehrmals umgebaut (1 Pantograf mit Lufttanks auf dem Dach, Bremsen, etc), auch wurde mehrmals eine Umnummerierung vorgenommen; bzw. ab 1947 no 801 - 824, 831 und dann wieder ca. ab 1959 no 1661 - 1685. Ab Mitte 1967 entstanden, aus teilweise Umbauten der bestehenden Unterteile, ein auf den ersten Blick recht neuzeitlicher Triebwagen mit Metallkasten, Panoramascheiben, ALU-Schiebetüren, etc, etc..... doch dies ist eine andere Geschichte.....



Seitenansicht "Seetaler"

Die Auslieferung der Modelle ist auf Frühling 2023 vorgesehen. Die Reservationen sind bereits voll im Gange; Sie finden das entsprechende Reservationsformular im Anhang (eine a Konto-Zahlung ist bei FULGUREX nicht üblich). Wir werden Sie, mittels den FULGUREX-News betreffend der Produktion, Reservationszahlen, neue Fotos, etc. auf dem "Laufenden" halten. Bitte beachten Sie auch unsere WEB-Seite: www.fulgurex.ch zur weiteren Infos für neue und auch bestehende Modellen.

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
