

# FULGUREX-News in Spur HO

...es sind nur noch 3 Modelle frei zur Auslieferung (siehe unten)

## Gepäcktriebwagen Fe 4/4 no 185014 - 18524 und De 4/4 1672 - 1685 und deren Umnummerierungen

Die Modelle der verschiedenen Typen sind jetzt in Auslieferung. Der Gepäcktriebwagen in all seinen Varianten ist wirklich ein tolles Modell mit unzähligen Details geworden..... Es ist bis jetzt der aufwendigste Triebwagen den wir in HO hergestellt haben.



Art.no. 2268 SBB/CFF Fe 4/4 no 18512, Ursprungsversion mit Email-Tafeln und Stangenpuffer von ca. 1929, Kreis I, alte Bremsanlage

Untenstehend ersehen den Stand der Modelle, die noch zum Verkauf frei sind. Die Serie wurde auf Total 170 Maschinen limitiert.

### Aktueller Bestand an noch freien Modellen:

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

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.



**Fe 4/4 no 831, "Le Brassus", altes SBB-grün mit Tafelbeschriftung, Schneepflug. Sämtliche Türen zu öffnen, magnetisch gehalten (ausser- und innen öffnend plus Schiebetüren), echter Holzboden im Frachtraum und eine Unmenge an Details, Jahrgang ca. 1944, (unsere Art.no.: 2268/6), noch 2 Stück lieferbar !**



**Blick in den Frachtraum mit echtem Holzboden, Frachtraum ist separat beleuchtet, lupenreine Beschriftung**

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, Mindestradius 2 (420mm). Die Produktion ist auf ein Total von 170 Triebwagen limitiert.

### **Die aktuellen Modelle die produziert wurden:**

**Art.no.: 2268 SBB/CFF Fe 4/4 no 18512, 2 Pantografen, Ursprungauslieferung, 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 Schneeräumer, ca. 1944, digital

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.



Art.no.: 2268/1 SBB/CFF Fe 4/4 no 813, mit dem noch hellgrauen Chassis-Unterbau aus den 40-50ziger Jahren (mit Indusi Zugsicherung), aber noch die alten Stangenpuffer, noch 1 Stück lieferbar !

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 Oelauptschalter 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.



Art.no. 2268/3 SBB/CFF Fe 4/4 no 18517, original Version von 1930 - leider bereits ausverkauft !

Eine Besonderheit 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.



Art.no.: 2268/4 SBB/CFF Fe 4/4 no 804 "Seetaler", noch mit 2 Pantos - leider bereits ausverkauft !

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.

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).

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.....



**Das Modell des SBB/CFF De 4/4 no 1679 "Rorschach", mit einem Pantografen - leider bereits ausverkauft !**

Die Auslieferung der Modelle ist jetzt im Gange; profitieren Sie jetzt um sich noch eines der letzten Modelle zu sichern. Sie finden das entsprechende Reservationsformular im Anhang. Bitte beachten Sie auch unsere WEB-Seite: [www.fulgurex.ch](http://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](mailto:fulgurex.sa@bluewin.ch)  
WEB: [www.fulgurex.ch](http://www.fulgurex.ch)