

# FULGUREX-News Spur 0 (1:43,5)

## ATLANTIC 221 - auf der Suche nach Geschwindigkeit !

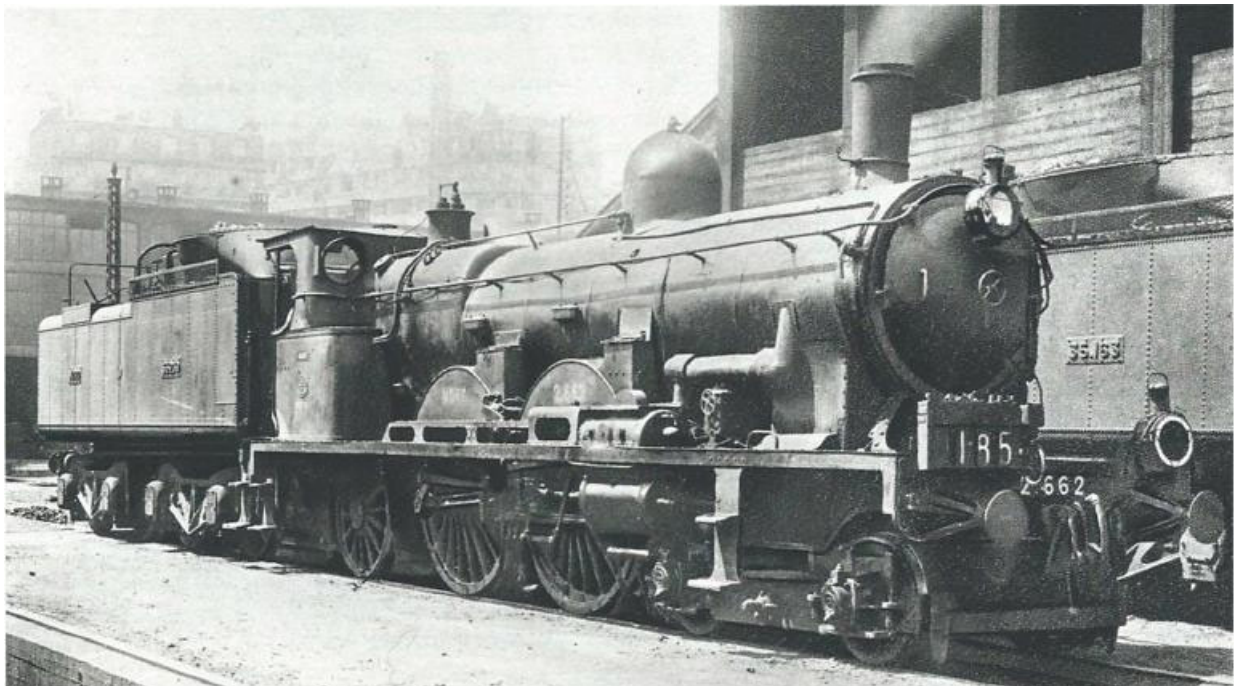
### Der Preis für die ATLANTIC ist jetzt fixiert !

siehe Reservationsformular

### Neu ist ab jetzt auch der Reservationsstand vermerkt

siehe untenstehend

Die 221 Atlantic wurde im Jahre 1900 für die NORD-Gesellschaft unter dem Sigel der "3 Sterne" in Auftrag gegeben. "3 Sterne"; d.h.: die Lokomotive musste fähig sein, in 3 Stunden 300 km absolvieren zu können (Durchschnittsgeschwindigkeit von damals enorme 100 km/h), dies mit einem Zug von 300 Tonnen am Haken. Diese Maschine zeichnete sich somit in der damaligen Zeit zu einer absoluten und modernen "Hochgeschwindigkeits-Lokomotive" aus, obwohl sie eigentlich in den Augen des Betrachters, eher zerbrechlich" und als nicht ausgereift angesehen wurde - aber ohne Zweifel; eine sehr elegante Lokomotive, schon ausgerichtet auf das kommende Zeitalter der "l'Art-Deco" !



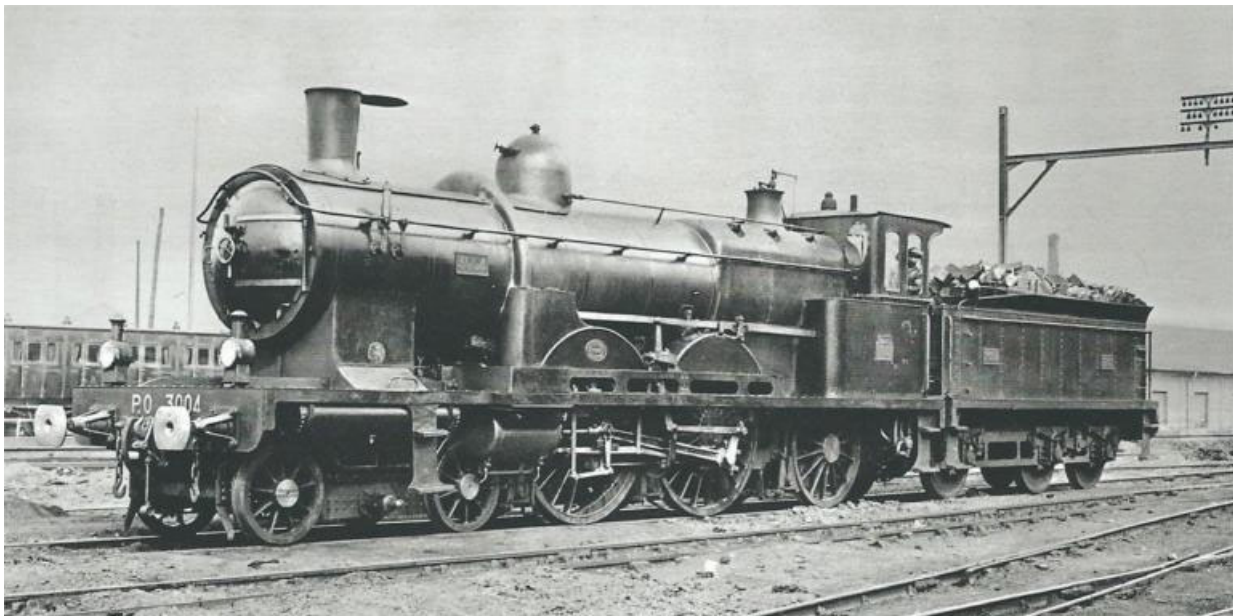
Die Atlantic NORD 221 no 2.662 bereitgestellt für den Zug no 185 (mit grossem Drehgestell-Tender 37m/cub)

Wir haben uns entschlossen, diese Loktype "ATLANTIC 221", als nächstes Spur 0 (1:43.5) Modell zu produzieren; eine Maschine, die wir schon seit einiger Zeit in unseren Katalogen angekündigt haben; eine Maschine die schon lange der Spur 0 Gemeinschaft fehlt. Die Modelle sind, wie bei FULGUREX üblich, in Handarbeit aus Messing und Stahl gefertigt. Sämtliche Türen, Luken, etc. sind beweglich ausgeführt. Angetrieben wird die Lok durch einen Präzisionsmotor (in der Lok). Natürlich ist die Lok digital ausgerüstet (ESU DCC) und mit dem entsprechendem Sound versehen (auf spez. Reservation ist natürlich auch eine rein analoge Maschine zu haben). Wir haben in unserer Produktion die folgenden Maschinen ausgewählt; jede für sich eine Berühmtheit und als Modell ein "handgearbeitetes Einzelstück", **ACHTUNG**;

neuere Art.no. Aufteilung als in unserem Katalog:

## Reservationsstand per 11.10.2021

- noch 2 St. reservierbar Art.no.: 2659 NORD Atlantic 221 no 2.670, Originalmaschine mit 3-achsigem Tender, braun, ca. 1904, (Lok heute im Museum in Mulhausen)
- noch 2 St. reservierbar Art.no.: 2659/1 NORD Atlantic 221 no 2.662, Originalmaschine mit Drehgestell-Tender 37m/cub, braun, ca. 1928
- noch 3 St. reservierbar Art.no.: 2659/3 NORD Atlantic 221 no 2.659, mit Windleitblechen, Zug no 188 des "l'oiseau bleu", Tender 37 m/cub, ca. 1921
- noch 1 St. reservierbar Art.no.: 2659/4 PO 221-3004 Atlantic, mit 3-achsigem Tender, Maschine des "Süd-Express", grau, ca. 1907
- noch 2 St. reservierbar Art.no.: 2659/5 Midi 221-1912 Atlantic, 1. Serie, mit 3-achsigem Tender, schwarz, ca. 1910
- noch 1 St. reservierbar Art.no.: 2659/6 ETAT 221-2957 Atlantic (ex 221-107), mit 3-achsigem Tender, grau/schwarz, ca. 1908
- noch 3 St. reservierbar Art.no.: 2659/7 SNCF Atlantic 221 no 221.A.22, mit 3-achsigem Tender, SNCF-grün, ca. 1939

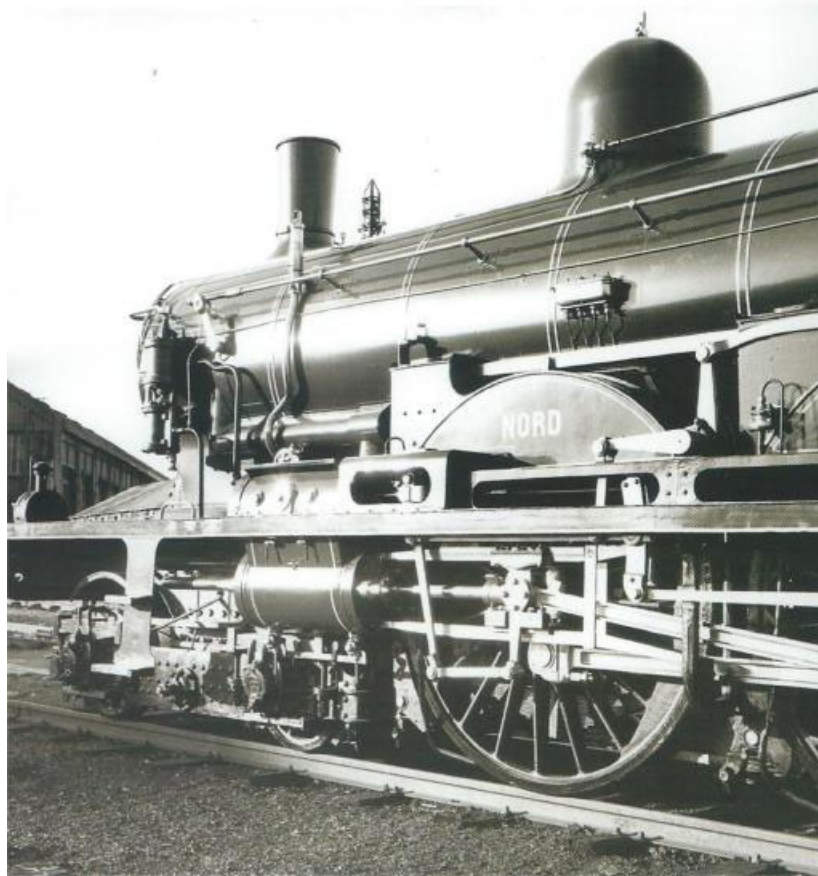


Atlantic PO 221-3004; ein aussergewöhnlich schönes Foto von ca. 1910 (unsere Art.no.: 2659/4)

### Hier nun ein geschichtlicher Auszug der "221 ATLANTIC:

#### **"Hohe Geschwindigkeit mit wenig Radumdrehungen"**

Sehen wir uns zuvor "das Problem der Geschwindigkeit" am Beispiel der damals hochmodernen "motorisierten Kutschen" sprich Automobil an. Ein Rennwagen fährt schnell, weil er einen grösseren und stärkeren Motor hat, der zudem schneller dreht als ein "Standartmotor". Unter anderem ist der Rennmotor so gebaut, dass das Drehmoment grösser bei höherer Drehzahl ist, als in den niedrigen Drehzahlen, d.h. das Drehmoment des Rennwagens ist in Betrieb höher, spricht gut an und beschleunigt den Wagen besser als aus dem niedrigdrehendem Anfahrpunkt. Bei einer Dampfmaschine sieht dies anders aus; durch den Dampfdruck kann die Maschine "nur" eine gewisse Anzahl "Stösse" auf eine mechanische Einrichtung (Motor/Dampfzylinder) geben (in der Regel etwa 100 Stösse/min.). Es ist also nicht möglich, durch Vergrösserung des Motors (Dampfzylinder), wie bzw. beim Automobil, die Geschwindigkeit und Kraft zu erhöhen. Bei der Dampfmaschine kommt die Kraft nur vom Kessel mit dem entsprechendem Dampfdruck, welcher das Regime vorgibt, d.h. mit zunehmender Geschwindigkeit verkleinert sich also auch das "Drehmoment" der Dampfmaschine. Das grösste Drehmoment/Kraftentfaltung ist also im Anfahrbereich der Dampflok zu erwarten, was natürlich ideal ist, um eine angehängte Last in Bewegung zu setzen. Die einzige Möglichkeit die Geschwindigkeit einer Dampflok zu manipulieren ist der Triebad-Durchmesser - genau dies hat man in der Jahrhundertwende, damals mit der "ATLANTIC" versucht.



**Antriebsrad mit 2040 mm Durchmesser (Atlantic NORD)**

Die Antriebsräder des Prototyp "ATLANTIC" no 2.642, vorgestellt an der Weltausstellung "Exposition universelle" im Jahre 1900 in Paris, hatten einen Durchmesser von sage und schreibe 2130 mm (bei den Serienloks waren es dann nur noch 2040mm). Diese gewaltigen Antriebsräder gaben der Lok natürlich eine damals nie gesehene Eleganz und dies bei einem "Schienenfahrzeug". Die Maschine wurde somit in der Ausstellungs-Halle (alle mechanischen Apparate waren übrigens damals in Paris-Vincennes ausgestellt) das absolute Highlight, n.b. die Schweiz brachte damals die neue JS A3T zu dieser Ausstellung). Der zu dieser Zeit gerade aufkommende Modetrend war die Zeit der Art-Deco (die sich weit über die 20iger Jahren hielt) und diese Lokomotive passte durch ihre Linienführung ungemein gut in diese Zeit. Die Serie der ATLANTIC's wurde 1902 für die NORD-Gesellschaft mit 33 Maschinen ausgeliefert. Die NORD war somit die Eisenbahngesellschaft, die absolut die hochmodernsten, schnellsten und in ihrem Brauton mit gelben Zierlinien auch die schönsten Dampflok besass. Die NORD-Gesellschaft war auch sehr geschickt, was die Vermarktung dieser neuen Lok angeht. Noch vor der erstmaligen Vorstellung an der Ausstellung in Paris, wurde mit Werbeplakate und Sonderzügen zum Besuch und Besichtigung der ATLANTIC an der "Exposition universelle" in Paris geworben (siehe Plakat unten),..... übrigens auch der Eiffelturm (das neue Wahrzeichen von Paris) wurde damals während der Ausstellung offiziell eingeweiht.....





**Die Atlantic NORD 221 no 2.670, Maschine aus dem Museum in Mulhausen (unsere Art.no. 2659)**

Auch technisch gesehen, die Maschinen wurden übrigens in den "Ateliers de Belfort de la société Alsacienne" konstruiert, waren die Lokomotiven top modern; ausgerüstet mit Brennraum BELPAIRE, Injektoren FRIEDMAN, Sicherheitsventile von ADAMS, Dampfrohe SERVE; alles zu damaliger Zeit hochkarätige Namen und Objekte, dazu kam noch der 4 Zylinder COMPOUND (Hoch- und Niederdruck-Zylinder) Antrieb und mit als der letzte Schrei im Eisenbahnerwesen; der Thermodynamischer Ausgleich in der Rauchkammer mit konischem Kamin.

### Die PO ATLANTIC und die Gangster

*In 1920 requisierte die Polizei von Orléans im Bahnhof Orléans einen Güterwagen mit davor bereitgestellter ATLANTIC. Dies, um eine Bande Einbrecher zu verfolgen, welche mit einem gestohlenen Automobil Richtung Paris flüchteten. Dank der ATLANTIC, welche den Ruf, mit 140 km/h eines der schnellsten Objekte zu sein hatte, wurden die Einbrecher auf einer Kreuzung Strasse/Schiene in der Nähe von Artenay gestellt und verhaftet.*

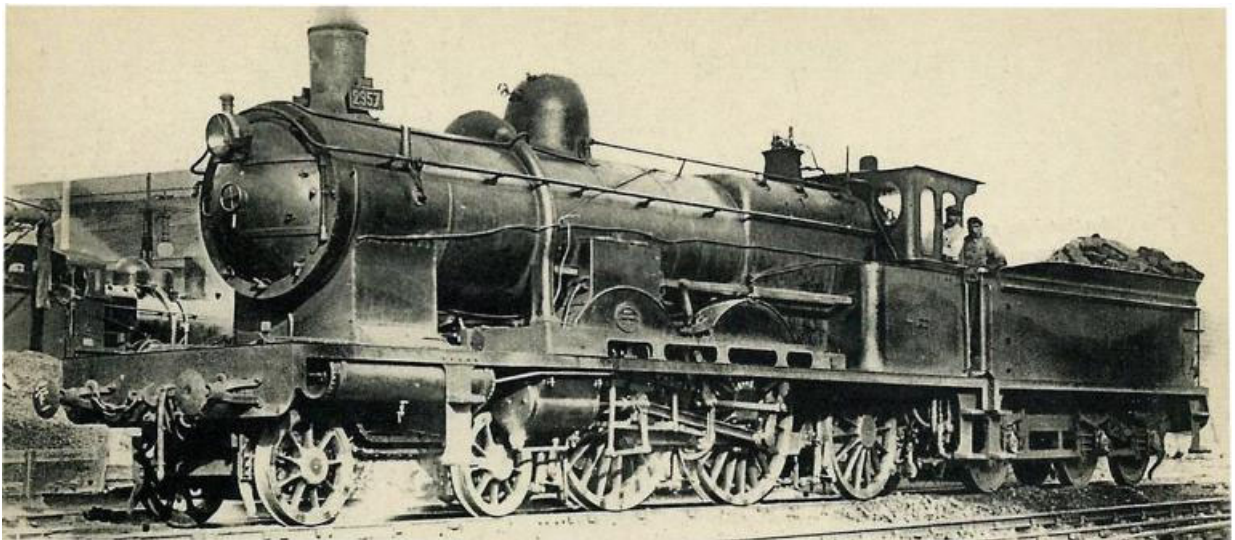
In Betrieb wurden Durchschnittsgeschwindigkeiten von 94 bis 100 km/h erreicht, am Haken Schnellzüge auf den Linien von Paris-Amiens, Paris-Calais, Paris-Lille, Paris-St.Quentin. Spitzengeschwindigkeit war bis zu 140 km/h. Die Prestigiöse Maschine wurde auch bald für ebenso Prestige-Züge wie **Calais-Méditerranée**, **NORD-Express**, **Oiseau-Bleu** und natürlich auch den **Flèche d'Or** eingesetzt. Die Leistung von mehr als 1'300 PS, erlaubte Züge mit einem Gewicht von bis zu 400 Tonnes mit einer Durchschnitts-Geschwindigkeit von 100 km/h zu transportieren, bzw. die no 2.643 erreichte mit einem Zug von 280 Tonnen auf der Strecke Paris-Calais eine Geschwindigkeit von atemberaubende 143 km/h, dies in 1910; der Rekord lag sogar bei 155 km/h, aufgestellt mit der Lok no 2.659; kein "normales" Automobil war damals in der Lage solche Geschwindigkeiten zu erreichen.....

Der Erfolg und die Zuverlässigkeit der Maschinen bei der NORD-Gesellschaft veranlasste auch andere Eisenbahngesellschaften solche Loktypen zu bestellen. Die Gesellschaften **Midi (30 Maschinen)**, **PO Paris-Orléans (14 Maschinen)** und die **Etat (10 machines)** sind nur einige die die ATLANTIC ebenfalls bestellten.



**Der L'Oiseau-Bleu (Amsterdam-Bruxelles-Paris), mit Atlantic no 2.659 mit Windleitblechen und grossem Tender (unsere Art.no.: 2659/3)**

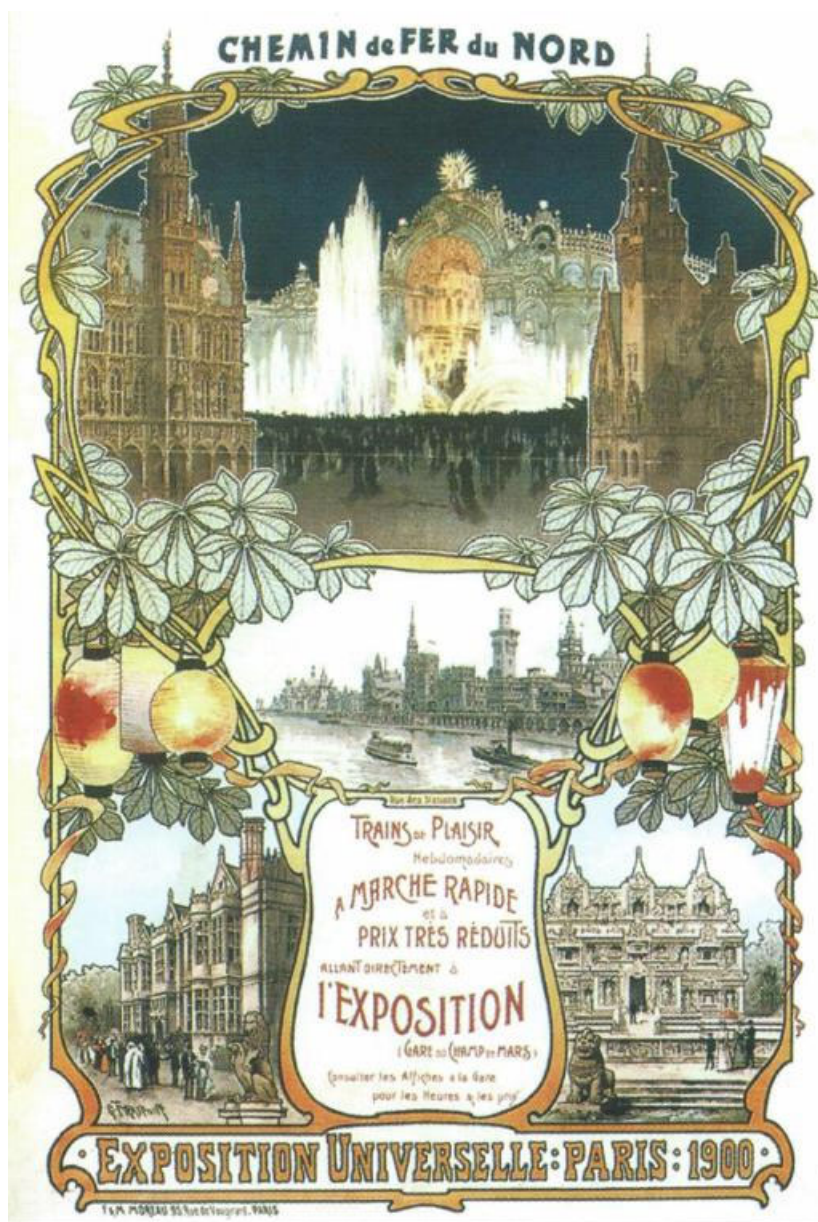
Auch ander Länder wurden auf die Lok aufmerksam; bzw. die Great Western in England orderte 2 Exemplare der Lok, welche sinnigerweise auf den Namen "La France" getauft wurden; die Loks wurden mit einigen Modifikationen geliefert, oder die amerikanische Gesellschaft Pennsylvania R.R., welche allerdings nur Versuche mit der Lok unternahm; zu gross waren die bei weitem moderneren technischen Unterschiede zu amerikanischen Loks. Auch in orientalischen Ländern wie bzw. Egypten und Indien wurde diese Lok eingesetzt.



**ETAT 221-2957 "Atlantic, mit originalem 3-achsigen Tender, (unsere Art.no.: 2659/6)**

Im Jahre 1938 (kurz vor Kriegsausbruch) waren die Maschinen immer noch bei der NORD-Gesellschaft in Betrieb, meistens ausgerüstet mit dem grossen Drehgestell-Tender um noch grössere Strecken in einem "Zug" zu bewältigen. Einige Maschinen wurden dann später auch von der SNCF übernommen, wurden aber nur etwa 1 Jahre in Betrieb gehalten..... Das Eisenbahnmuseum "Musée français du Chemin de fer à Mulhouse" besitzt eine Ursprungsmaschine (die no 2.670) in einem wunderschönen und vorallem originalen Restaurationszustand der NORD Gesellschaft.





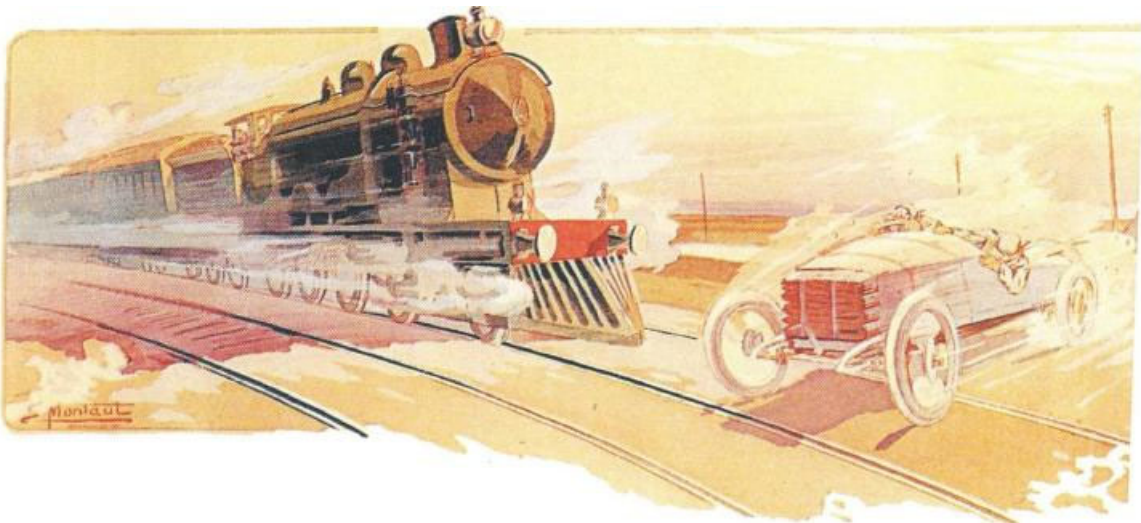
Werbeplakat der Cie du NORD zur "l'exposition universelle de 1900" in Paris. Sonderzüge wurden bereit gestellt um unter anderem auch die neue "ATLANTIC NORD 221" zu besichtigen

Unsere Modelle der Serie ATLANTIC 221 in Spur 0 (Massstab 1:43,5) sind natürlich sehr limitiert. Wir bieten den Liebhabern in Spur 0 einige sehr prestigeträchtige Maschinen der verschiedenen Gesellschaften an, welche irgendeine Berühmtheit erlangt haben; sei es nun "SUD-EXPRESS, l'OISEAU BLEU, original Maschine oder auch Geschwindigkeitsrekord; im Totalen werden aber nur gerade 55 Maschinen hergestellt. Eine zeitgemässe Reservation ist daher unumgänglich (Reservation natürlich OHNE Vorauszahlung, wie bei FULGUREX üblich). Sie finden im Anhang das nötige Reservationsformular mit mehr Details dafür.



Atlantic NORO 221 no 2.659 im Originalzustand (ca. 1903), unsere Art.no.: 2659

**Einige Modelle sind noch zur Reservation offen**  
**(Stückzahl total 55 pcs) !**



Anfangs des 20 Jahrhunderts, versuchte der Künstler Ernest Montaut den Rausch der Geschwindigkeit mit damaligen hochmodernen Rennwagen darzustellen. Auf dieser Gravur sieht man den Rennwagen Lorraine-Dietrich von Fernand Gabriel in letzter Sekunde der Katastrophe zu entgehen (Rennen Coupe Vanderbilt in 1904 in Long Island in USA). Bei der Lokomotive handelt es sich, ohne Zweifel, um eine ATLANTIC NORO, welche mit einigen Modifikationen, wie spez. "Schnee-Räumer / Büffel-Schieber" an die Pennsylvania R.R. geliefert wurde. Montaut hatte diese Maschine gewählt, weil sie das Sinnbild der Hoch-Geschwindigkeit in diesen Jahren darstellte. (Collection JMC).

FULGUREX Sarl,  
Chemin du Reposoir 16  
CH-1006 Lausanne / Suisse  
Tel \*\*21 601 45 92  
FAX \*\*21 601 45 94  
mail: [fulgurex.sa@bluewin.ch](mailto:fulgurex.sa@bluewin.ch)  
web: [www.fulgurex.ch](http://www.fulgurex.ch)