

FULGUREX →

Precision Models



2020-2021

Willkommen bei FULGUREX...

Liebe Modelleisenbahn-Freunde;
welches Hobby wäre wohl nicht besser
dafür geeignet seinen Träumen und
der Phantasie freien Lauf zu lassen
als die Modelleisenbahn; wir sind
überzeugt davon. Gepaart mit extremer
Detailgetreue, ob in der Spur N, HO, O
oder I, ob zum Sammeln, Fahren oder
als Anschauungsstück; die Modelle
von FULGUREX bringen Sie einen
grossen Schritt weiter in die jeweilige
Epoche des damaligen «Reisens».

Die Vorliebe von FULGUREX waren
schon immer die «Oldtimer» unter
den Lokomotiven, die Modelle die in
ihrer Art mehr als «aussagekräftig»
sind, egal ob Schnellzug- oder
Güterlokomotive. Wir finden, man
kann sich nicht genug an möglichst
vielen Details erfreuen, was eben der
Charme der Loks aus den vergangenen
Zeiten ist...

Sie halten nun in Ihren Händen
den neusten FULGUREX-Katalog
2020/2021. Bitte haben Sie Verständnis,
wenn nicht alle Modelle sofort auf
dem Markt erscheinen werden; jedes
Modell wird mit viel Liebe zum Detail
in Handarbeit aufgebaut; dies benötigt
natürlich etwas mehr Zeit als ein
maschinell gefertigtes Produkt. Wir
möchten, dass Sie in einer Zeit der
schnell-lebigen Produkte ein Stück an
Beständigkeit erhalten, dies garantiert
die Freunde am Modell.

Gehen Sie nun auf den folgenden
Seiten mit uns auf Entdeckungsreise;
zurück in die Zukunft der Modelleisenbahn,
in die faszinierende Welt des
«Reisens» aus einer anderen Zeit. Wir
sind uns sicher, Ihr Traummodell wird
für Sie bereitstehen.

Ihre FULGUREX Sàrl



FULGUREX
Precision Models

Bienvenue chez FULGUREX...

Chers amis du modélisme
ferroviaire, dans notre monde très
réaliste, il faut prendre le temps de
rêver pour laisser aller sa fantaisie.
Pour cela, le modélisme est un passe-
temps idéal.
Depuis maintenant plus de 70 ans,
nous œuvrons avec plaisir et
passion pour le plus grand plaisir
des amateurs de modélisme de
précision. Fabriqués en petites
séries, ces modèles en acier et en
laiton sont réalisés à la main par
des artisans, aux échelles N, HO, O
et I. Notre but est de toujours vous
offrir, par la recherche constante
d'améliorations, la meilleure qualité;
la qualité FULGUREX.

Vous tenez dans vos mains le tout
nouveau catalogue FULGUREX
2020/2021. Un petit chef-d'œuvre qui
vous montre de pures merveilles.
Mais soyez patients ! Ces modèles
seront mis sur le marché petit à petit,
et comme c'est la coutume chez
FULGUREX, en série très limitée.
Pour réaliser de tels joyaux, il faut du
temps et de la persévérance. Dans
un monde qui tourne de plus en plus
vite, le plaisir que procure l'attente
d'un modèle d'exception contribue à
l'agrément mêlé de fierté qu'éprouve
tout possesseur d'une pièce ultra-
rare signée FULGUREX.

Prenez ce catalogue et partez
en voyage à la découverte du
modélisme ferroviaire, des machines
d'une époque passée; le voyage
d'un autre temps. Nous sommes
persuadés que vous y trouverez
la locomotive de vos rêves. Le passé
a de l'avenir chez FULGUREX.

Votre FULGUREX Sàrl

Welcome to FULGUREX...

Dear model railway friend, today
we live in a fast-mouving world.
What we can expect from it? More
globalization, more technology,
more rationality, more confort or
more stress? The passion for model
trains helps to reach the balance.
Going back to the past, to the age
of steam locomotives. Back to the
time when travelling used to be an
adventure and more a pleasure.

In this very realistic world there is
little time for dreaming. For over
70 years, FULGUREX has made
dreams come true. Our fine-
scale models enjoy a world wide
reputation.
FULGUREX collectors have
appreciated our insistence on
precision, history and beauty.
It is above all our passion for the art
of perfection that inspires us to crate
more models in different gauges,
as N, HO, O and I in brass and steel,
hand-made and in very limited
series.

You are enjoying the new catalogue
FULGUREX 2020/2021. This
beautifully illustrated offers you
a view to our pride. But we ask to
be patient ! These models will be
available over this and the coming
years as always in small and
limited series.

Take therfore this catalogue and
start your journey to the discovery
of model trains. We are convinced
that you will find the locomotive
of your dreams. Visit the past and
join us for the future !

Yours FULGUREX Sàrl

ECARTEMENT / SPUR N (1:160)



Art. no.: 1161	BT Be 4/4 n° 12, vert/grün, ca. 1931
Art. no.: 1161d	dito, digital
Art. no.: 1161/1	BT Be 4/4 n° 11 «historic», vert/grün, ca. 1994
Art. no.: 1161/1d	dito, digital
Art. no.: 1161/2	BT Be 4/4 n° 14 «Oswald-Steam», brun/braun, ca. 1989
Art. no.: 1161/2d	dito, digital
Art. no.: 1161/3	«DVZO» Be 4/4 n° 15, vert/grün, ca. 2002
Art. no.: 1161/3d	dito, digital
Art. no.: 1161/4	BT Be 4/4 n° 16, vert/grün, ca. 1965
Art. no.: 1161/4d	dito, digital
Art. no.: 1162	EBT Be 4/4 n° 104, vert/grün, ca. 1963
Art. no.: 1162d	dito, digital
Art. no.: 1162/1	EBT Be 4/4 n° 102 «historic», vert/grün, ca. 1997
Art. no.: 1162/1d	dito, digital
Art. no.: 1163	SMB Be 4/4 n° 171, vert/grün, ca. 1966
Art. no.: 1163d	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. Auch die PLM interessierte sich
für die Fahrzeuge und bestellte 1934 drei
zweiteilige Kompositionen, welche auf der
Strecke Paris – Lyon eingesetzt wurden.
Die Fahrzeuge wurden später durch die
SNCF übernommen. 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. La compagnie
PLM, intéressée par les qualités de
l'autorail, commanda 3 BUGATTI
«Double». Ces couplages assuraient
dès juillet 1934 un service rapide entre
Paris et Lyon à 110 km/h de moyenne
où leur performance était unanimement
appréciée. En 1938, même la nouvelle
SNCF utilisait intensément ces autorails
sur les grands itinéraires au départ de
Paris. 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
Art. no.: 1160/4	SNCF Bugatti XB, couplage, «Meuse et Sambre», env. 1950, gris/rouge rubis
Art. no.: 1160/4d	dito, digital

BT / EBT et/und SMB Be 4/4

1929 beschloss die BT (Bodensee-
Toggenburgerbahn) die Beschaffung
von 6 neuen Lokomotiven des Typs
Bo-Bo. Die Loks wurden sowohl für den
Personenverkehr als auch für Güterzüge
verwendet. Für viele Lokführer war diese Lok
auch für die Umschulung von Dampfloks zu
Elektroloks verantwortlich. Die Lok hat sich
in ihrem harten Einsatz derart bewährt, dass
auch die EBT (Emmental-Burgdorf-Thun
Bahn) sich entschloss, den gleichen Loktyp
zu bestellen. Mit kleinen Aenderungen
wurden 8 Loks (Nr. 101-108) geliefert.
2 Maschinen wurden später von der EBT
an die SMB (Solothurn-Münster Bahn)
abgetreten. Einige historische Loks sind noch
heute in Betrieb.

La société du chemin de fer Bodensee-
Toggenburg (BT) décida, en 1929, la
construction de six locomotives de ce type
Bo-Bo. Ces machines furent utilisées pour des
trains voyageurs ainsi que marchandises.
Ce type de locomotive représentait pour
beaucoup de cheminots le changement de la
locomotive à vapeur à la machine électrique.
En voyant le bon résultat de ces nouvelles
machines, la société du chemin de fer EBT
(Emmental-Burgdorf-Thun Bahn) décida
d'acquérir huit locomotives (n° 101-108)
avec de petits changements. Deux de ces
machines furent livrées à la SMB (Solothurn-
Münster Bahn).

«EVA» et/und «MARIANNLI»

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 Nr. 2 «MARIANNLI» 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 «MARIANNLI».



- Art. no.: 1159 Fc 2x2/2 n° 1 «EVA», brun/braun
- Art. no.: 1159d dito, digital
- Art. no.: 1159/1 SBB/CFF Ce 4/4 «EVA», brun/braun
- Art. no.: 1159/1d dito, digital
- Art. no.: 1159/2 Fc 2x2/2 n° 2 «MARIANNLI», brun/braun
- Art. no.: 1159/2d dito, digital
- Art. no.: 1159/3 SBB/CFF Ce 4/4 «MARIANNLI», brun/braun
- Art. no.: 1159/3d dito, digital

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. La livraison des moteurs diesel 12 cylindres était faite par la maison suisse Sulzer. Les machines furent intégrées au SNCF (Type 262).

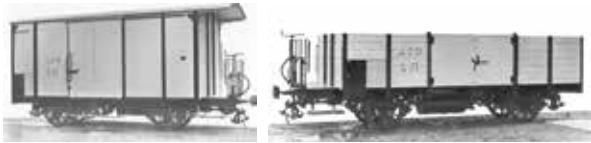
- Art. no.: 1166 PLM 262 BD1, 3 baies frontales/3 Frontfenster, carénée/verkleidet, «présentation officielle», bleu/toit blanc cassé/blau mit weissem Dach, 1937
- Art. no.: 1166d dito, digital
- Art. no.: 1166/1 PLM 262 AD1, 2 baies frontales/2 Frontfenster, carénée/verkleidet, bleu/crème/blau/beige, 1938
- Art. no.: 1166/1d dito, digital
- Art. no.: 1166/2 PLM 262 BD1, 3 baies frontales/3 Frontfenster, carénée/verkleidet, bleu/crème avec monogramme PLM/blau/beige mit Signet PLM, 1938
- Art. no.: 1166/2d dito, digital
- Art. no.: 1167 SNCF 262 AD1, 2 baies frontales/2 Frontfenster, plaques/Schilder SNCF, bleu/crème/blau/beige, 1946

- Art. no.: 1167d dito, digital
- Art. no.: 1167/1 SNCF 262 AD1, 2 baies frontales/2 Frontfenster, carénage déposé/ohne Verkleidung, bleu/crème/blau/beige, 1950
- Art. no.: 1167/1d dito, digital
- Art. no.: 1167/2 SNCF 262 BD1, 3 baies frontales/3 Frontfenster, jupe racc./kurze Verkleidung, monogramme SNCF/Signet SNCF, bleu/crème/blau/beige, 1941
- Art. no.: 1167/2d dito, digital
- Art. no.: 1167/3 SNCF 262 BD1, 3 baies frontales/3 Frontfenster, jupe racc./kurze Verkleidung, plaques/Schilder SNCF, bleu/crème/blau beige, 1952
- Art. no.: 1167/3d dito, digital

ASD BCFe 4/4/ABFe 4/4

Der Triebwagen «Nr. 11» der ASD Gesellschaft (Aigle-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 aujourd'hui très regrettée.



- 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

JS A3T n° 301-375 / SBB-CFF B 3/4 n° 1601-1747

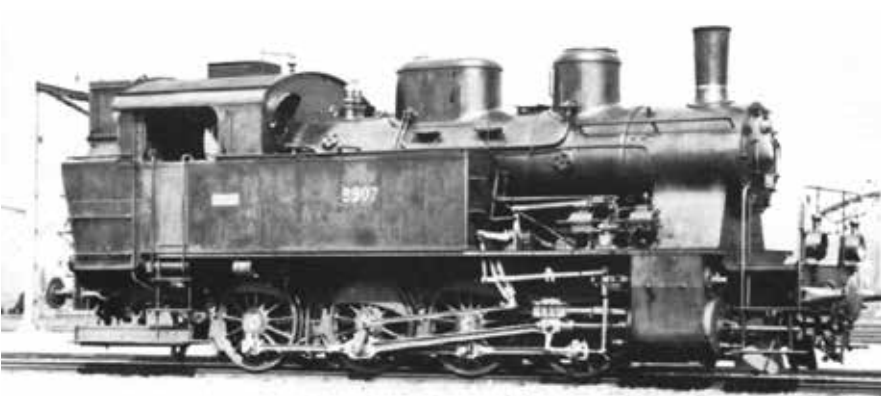
Die JS (Jura-Simplon-Bahn bestellte 1895 stolze 75 Lokomotiven, Bezeichnung 3/4 bei der Lokomotivfabrik in Winterthur. Diese Lok, eingesetzt als starke Mixtmaschine für Personen- und Güterzüge hat sich derat bewährt, dass sämtliche Maschinen von der SBB übernommen wurden. Die SBB bestellte sogar noch zusätzlich Maschinen dieses Typs («geliefert» bis 1907) und kam somit auf ein Inventar von Total 147 Loks; die grösste Anzahl Maschinen im Bestand der SBB. Ab 1945 wurden 5 Maschinen an die Niederländische Staatsbahnen abgetreten.

La compagnie JS (Jura-Simplon) prit commande de 75 locomotives du type 3/4 (A3T) chez Lokomotivfabrik à Winterthur. Ces machines furent utilisées en tant que train de voyageurs et train de marchandises sur les lignes de montagnes. Ce type de locomotive fit tellement bien ses preuves, que les CFF reprirent toutes les machines de la JS et commandèrent une refabrication de ces locos chez SLM à Winterthur. Le total de ces locos augmente à 147 machines; plus grande quantité du même type de locomotives. A partir de 1945 les CFF ont vendu 5 machines à la Néerlandaise Staatsbahn (NS).



- Art. no.: 2275 JS A3T n° 231 (n° 301), vert/grün, 2-Achs Tender/ tender à 2 essieux
- Art. no.: 2275/1 JS A3T n° 336, (Expo Paris), vert/grün, ca. 1900
- Art. no.: 2275/2 JS A3T n° 334, Holzfeuerung/chauffage à bois, noir/schwarz, ca. 1901
- Art. no.: 2275/3 JS A3T n° 370, noir/schwarz, Blaublech / Boiler tôle bleu, ca. 1903
- Art. no.: 2275/4 SBB/CFF B 3/4 n° 1668, noir/schwarz, Blaublech/boiler tôle bleu, ca. 1919
- Art. no.: 2275/5 SBB/CFF B 3/4 n° 1634, Holzfeuerung/chauffage à bois, ca. 1919
- Art. no.: 2275/5 SBB/CFF B 3/4 n° 1601, «1000 Lok SLM», ca. 1920
- Art. no.: 2276 SBB/CFF B 3/4 n° 1724, noir/schwarz, langes Dach/toit longue, ca. 1931
- Art. no.: 2276/1 SBB/CFF B 3/4 n° 1695, Holzfeuerung/chauffage à bois, ca. 1939
- Art. no.: 2276/2 SBB/CFF B 3/4 n° 1727, gewölbtes Dach/toit bombé, ca. 1922

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

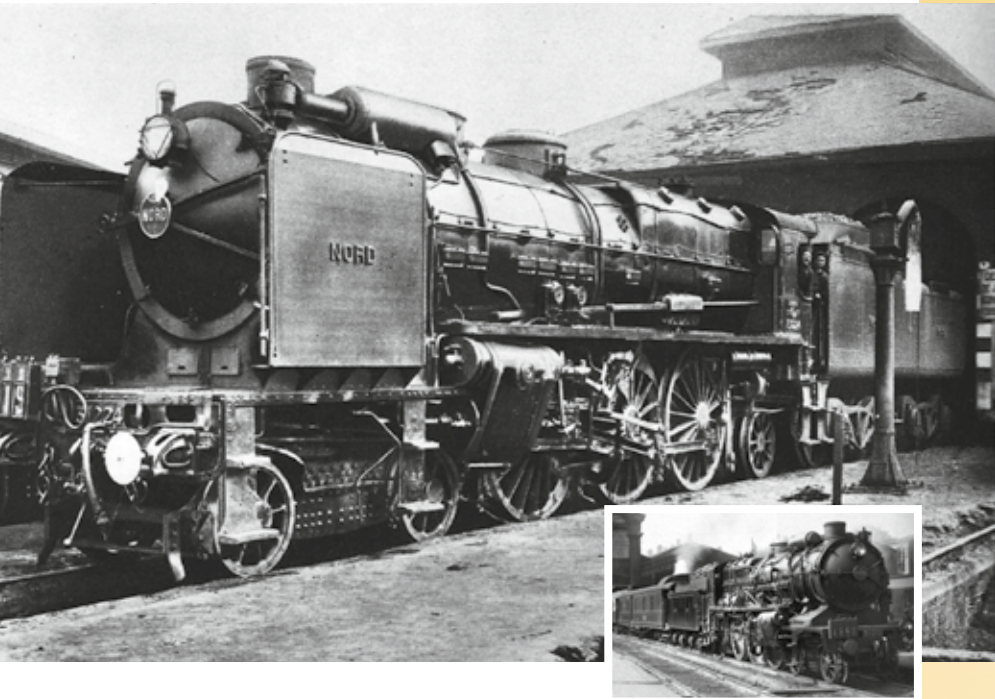
Bereits im Jahre 1914 wurde die 4/4 gekuppelte Rangierlok auf grösseren Bahnhöfen eingesetzt und den jeweiligen Depots zugeteilt. Die Loks waren eigentlich für Rangierzwecke vorgesehen, aber manchmal auf für den Personenverkehr eingesetzt. Die letzte betriebsfähige Lok war die 8904, die im November 1968, 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 fut également utilisée pour les trains de voyageurs. La dernière machine, le n° 8904, finit son service à Bâle en novembre 1968. La série n° 8901-8917 naquit d'un remaniement de la vieille locomotive C 4/5.

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 Schnellzugslok vom Typ «Pacific». Das Resultat war die Konstruktion einer der stärksten Lokomotive 231 4 Zylinder Compound; eine erste Serie von 40 Maschinen unter der no 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 différenciat 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-fumées, 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-fumées, 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-fumées, réchauffeur, tender 37A, vert filet jaune /grün mit gelben Zierstreifen, env. 1947
- Art. no.: 2270/1 SNCF 231 C 23, avec grande pare-fumées, réchauffeur, tender 37A, vert filet jaune /grün mit gelben Zierstreifen, env. 1946
- Art. no.: 2270/2 SNCF 231 C 44 «Cercueil», avec pare-fumées, 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 Nr. 813, resp De 4 / 4 Nr. 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° 18517, «Zürcher-Anstrich», 2 Panto, bleu /blanc /blau /weiss, env. 1931
- Art. no.: 2268/3a SBB/CFF Fe 4/4 n° 18518, «Zürcher-Anstrich» 2 Panto, bleu /blanc /Blau /weiss, env. 1933
- 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



GB / SBB-CFF A 3/5 Serie 200

Ab 1896 war die A 3/5 der Gotthardbahn in «aller Munde»; damals wurde die Lok an der zweiten nationalen Landesausstellung in Genf mit grossem Paukenschlag erstmals der Oeffentlichkeit vorgestellt. Die A 3/5 (Lok Nummer 202) war absolut der Meilenstein dieser Ausstellung. Nach den erfolgreichen Probefahrten und Tests wurden durch die damalige Gotthardbahn 28 Loks (geliefert in vier Serien) bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik bestellt. Ausgeliefert wurden die Loks zwischen 1897 bis 1905. Die Loks, welche später von der SBB übernommen wurden, besaßen die 900er Nummern.

La A 3/5 de la Gotthardbahn (GB) était déjà célèbre à partir de 1896 lors de l'exposition nationale à Genève. La locomotive n° 202 était une preuve du savoir-faire et de la célébrité de l'industrie suisse de l'époque. Sur ce fait, GB commanda 28 locomotives auprès de la Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik. Ces machines furent livrées en quatre étapes entre 1897 et 1905. Les A 3/5 reprises plus tard par les CFF portaient les numéros de série 900.



- Art. no.: 2278 GB A 3/5 n° 202, prototype, boiler tôle bleue /Blaublechkessel, ca. 1896
- Art. no.: 2278/1 GB A 3/5 n° 209, 1. série, boiler tôle bleue /Blaublechkessel, ca. 1900
- Art. no.: 2278/2 GB A 3/5 n° 215, 2. série, boiler tôle bleue /Blaublechkessel, ca. 1906
- Art. no.: 2278/3 SBB/CFF A 3/5 n° 911 (ex 211), ca. 1920 noir /schwarz
- Art. no.: 2278/4 SBB/CFF A 3/5 n° 915 (ex 215), ca. 1921 noir /schwarz



EST 230 B n° 3501-3890 / SNCF 1 - 230 B n° 501-890

Die Locomotiven der Serie 11 « Ten-Wheel » wurden für die Bahngesellschaft EST zwischen 1901 bis 1912 in verschiedenen Firmen hergestellt, wie: Maffei in München, Schneider in Creusot, Les Ateliers d'Epernay, Soc. Alsacienne in Belford, Henschel in Kassel, Soc. Franco-Belge, Hartmann in Chemnitz, Soc. construction in Batignolles, Fives-Lille und Soc. Blanc Misseron. Bestellt wurde in 18 Lots. Eine « Allround »-Maschine für gemischten Zugsbetrieb. Total waren 389 Loks in Betrieb. Die SNCF übernahm sämtliche Maschinen unter der Bezeichnung 1-230 B n° 501-890.

Les « Ten-wheel » série 11 sont construites pour la compagnie de l'EST par divers ateliers comme Maffei à Munich (n° 3501 à 3520), Schneider et Cie, Creusot (n° 3521 à 3550 et 3611 à 3625 et 3641 à 3680, et 3811 à 3830), Ateliers d'Epernay (n° 3551 à 3610), Société alsacienne mécanique à Belford (n° 3626 à 3640 et 3791 à 3810), Société Franco-Belge (n° 3681 à 3710 et 3851 à 3870), Henschel à Kassel (n° 3711 à 3740), Hartmann de Chemnitz (n° 3741 à 3770), Société de construction des Batignolles (n° 3771 à 3790), Fives-Lille (n° 3831 à 3850) et en 1912 la Société Blanc-Misseron (n° 3871 à 3890). Construites en 18 lots. Une machine ni trop petite ni trop grande, la silhouette typique d'une locomotive à vapeur française pour des trains mixtes. Reprise par la SNCF sous les n° 1-230 B n° 501-890; total 389 machines.



- Art. no.: 2279 EST n° 3502 prototyp, tiroir cylindrique (Maffei, Munich), noir, ca. 1901
- Art. no.: 2279/1 EST n° 3543 (Schneider & Cie, Creusot), noir, ca. 1903
- Art. no.: 2279/2 EST n° 3579 (Atelier d'Epernay), noir, ca. 1905
- Art. no.: 2280 SNCF 1-230 B n° 681, vert/noir, tender 22A, ca. 1955, Dépôt Belford
- Art. no.: 2280/ SNCF 1-230 B n° 515, noir, tender 22A, ca. 1950, Dépôt Chaumont
- Art. no.: 2280/2 SNCF 1-230 B n° 852, vert/noir, « Grandes Oreilles » ca. 1961, Dépôt Vesoul
- Art. no.: 2280/3 SNCF 1-230 B n° 559, vert/noir, surnom « Clou de Girofle » ca. 1958
- Art. no.: 2280/4 SNCF 1-230 B n° 814, vert/noir, « Grandes Oreilles », plaque SNCF, ca. 1963
- Art. no.: 2280/5 SNCF 1-230 B n° 780, noir, tender 22A, ca. 1965, Dépôt Blainville
- Art. no.: 2280/6 SNCF 1-230 B n° 827, vert/noir, plaques SNCF, ca. 1967, Dépôt Epinal



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



- Art. no.: 2659 NORD Atlantic n° 221, brun/braun
- Art. no.: 2659/1 SNCF Atlantic n° 221, vert/grün
- Art. no.: 2659/2 NORD Atlantic 221, tender 37m3, brun/braun
- Art. no.: 2659/3 PO. 3000 Atlantic n° 221-110, gris/grau
- Art. no.: 2659/4 Midi 221 n° 1912 Atlantic, vert/grün
- Art. no.: 2659/5 ETAT 221 n° 2957 (ex 221-107), noir

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 possédaient 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). Série limitée à seulement 40 machines, Echelle 1:45.



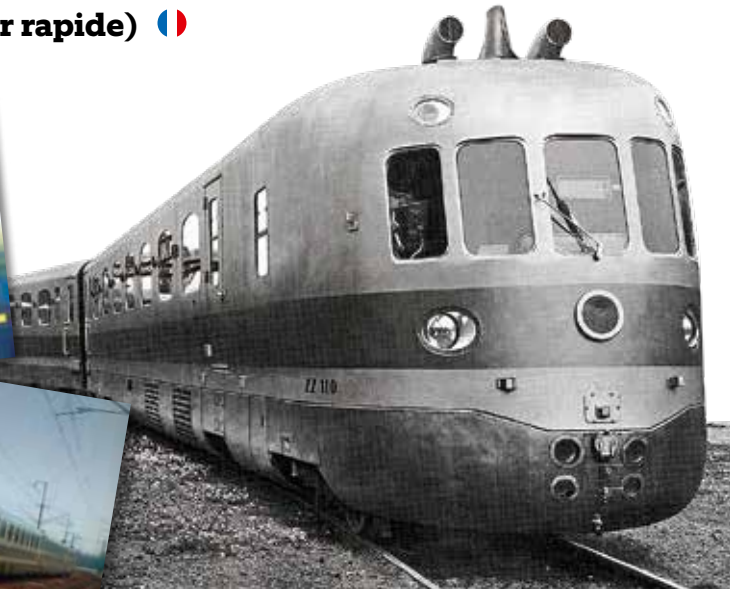
- Art. no.: 2672 BLS Be 6/8 n° 203 « BREDA », « Bern-Lötschberg-Simplon », brun/braun
- Art. no.: 2672/1 BLS Ae 6/8 n° 204 « BREDA » transform., chrome « BLS », 1 panto, brun/braun
- Art. no.: 2672/2 BLS Ae 6/8 n° 205 « Bern-Lötschberg-Simplon », 1 panto, brun/braun
- Art. no.: 2672/3 BLS Ae 6/8 n° 207 « 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 s. 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 cylindres 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.

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



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



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

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 Hautevisionen 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 l'électrification au plus vite pour tout le réseau de chemin de fer bernois. En 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, elles reprendront leur couleur initiale.

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 grand 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.



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

GB (Gotthardbahn) set des voitures /Wagenset

Die Personenwagen der GB (Gotthardbahn) sind zu vergleichen wie i.e. der «Orient-Express» oder die Wagen des «Venise-Simplon-Express»; Style, Luxus gepaart mit grossem Komfort. In Verkehr gesetzt ab 1897 waren die Wagen in blauer Ausführung, eine kurze Uebergangszeit, ab 1907, dann in grüner Ausführung. Eine Komposition setzte sich aus den Wagen 1. Klasse (A4), 1/2. Klasse (AB4), 2. Klasse (B4) und einem Gepäckwagen (Fz4), gezogen durch eine Lok A3/5 der Serie 200. Auslieferung als Set zu 4 Wagen.



Les voitures de voyageurs de la ligne GB sont à comparer avec ceux de l'Orient-Express ou «Venise-Simplon-Express»; luxe et style avec confort extraordinaire. Mise en circulation (en version bleu) à partir de 1897 et pendant une courte période, à partir de 1907, en vert. Composé d'une voiture 1^{re} classe (A4), d'une voiture 1/2^e classe (AB4), d'une voiture 2^e classe (B4) et d'une voiture bagages (Fz4) tirées par une machine A 3/5 série 200. Livraison set à 4 voitures.



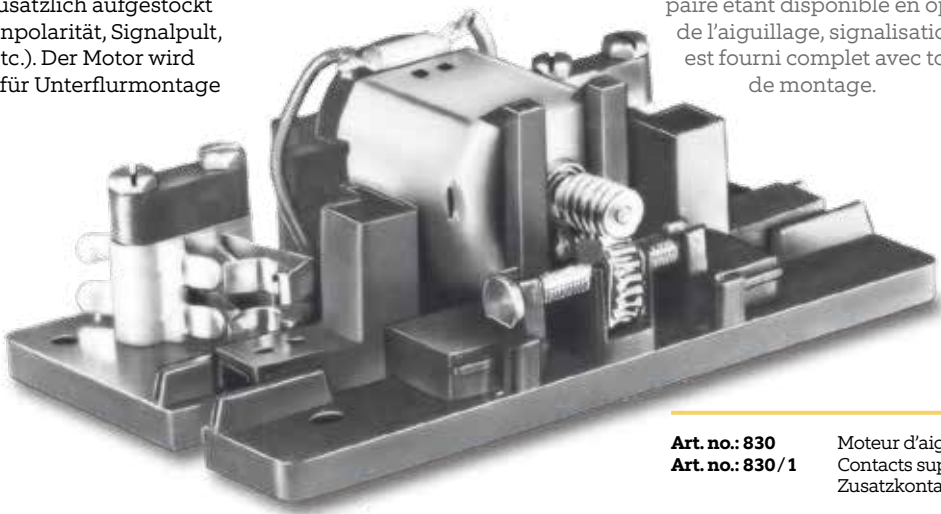
Art. no.: 1266 GB set de 4 voitures /Set mit 4 Wagen, bleu env. 1897 /blau ca. 1897
Art. no.: 1267 GB set de 4 voitures /Set mit 4 Wagen, vert env. 1907 /grün ca. 1907

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 est fourni complet 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

