

- |       |  |             |
|-------|--|-------------|
| 100   | <p>Lokomotive mit Lyrabügel, grün<br/>Wechselstrom, 13,5 cm, 310 g, Dach silberfarbig,<br/>Drehgestelle rot, Vor- und Rückwärtsfahrt durch Umstellen<br/>des "Trolleybügels", Zughaken federnd am Gehäuse montiert</p> <p>Dach, Chassis und Drehgestelle aus INCA-Spritzguss,<br/>grosse Stirnlampe, 1 Antriebsachse im hinteren Dreh-<br/>gestell (Ritzel mit seitlichen Vollgummischeiben mit<br/>aufgepressten Messingringen als Spurkranz), Motor und<br/>Getriebelager der Stirnräder am Dach befestigt.<br/>Motor horizontal, Zahnräderübertragung<br/>(gilt auch für Lok No 110, 130, 140 und 140 F)</p> <p>Isoliert montierte Halterungsschraube auf Dachmitte<br/>für obere Kollektorbürstenhalterung;<br/>untere Kollektorbürste durch Schraube in der Mitte des<br/>Kastenteils links erreichbar.</p> | 1945 - 1946 |
| 110   | <p>Lokomotive mit Lyrabügel, rot<br/>Wechselstrom, 13,5 cm, 310 g, Dach silberfarbig,<br/>Drehgestelle grau, Vor- und Rückwärtsfahrt durch Umstellen<br/>des "Trolleybügels", Zughaken federnd am Gehäuse montiert<br/>(restl. Daten wie Lok No 100)</p>   | 1945 - 1946 |
| 130   | <p>Lokomotive mit Pantographenbügel (Junior), rot<br/>Wechselstrom, 13,5 cm, 300 g, Dach silberfarbig,<br/>Drehgestelle grau, Vor- und Rückwärtsfahrt durch Hebel-<br/>schaltung seitlich links vorne unter Dachkante (Mittelstellung<br/>nur Licht), Kohlebürsten auf Messingführungen an separatem<br/>Isolierteil (ersetzt Dach- und Wagenkastenschrauben)<br/>Ab 1949 Zughaken federnd am Drehgestell montiert.<br/>(restl. Daten wie Lok No 100)</p>  | 1947 - 1950 |
| 140   | <p>Lokomotive mit Pantographenbügel (Junior), grün<br/>Wechselstrom 13,5 cm, 300 g, Dach silberfarbig,<br/>Drehgestelle rot<br/>(restl. Daten wie Lok No 130)</p>  | 1947 - 1953 |
| 140 F | <p>Lokomotive mit Pantographenbügel (Junior), grün<br/>Gleichstrom, ferngesteuert, 13,5 cm, 300 g, Dach silberfarbig,<br/>Drehgestelle rot, Zughaken federnd am Drehgestell,<br/>Chassis ohne Aussparung für Umschalthebel.</p>  | 1952 - 1953 |

150	<p>Re 4/4, SBB  Gleichstrom, 14,5 cm, 550 g, Chassis schwarz, Carosserie grün,  Dach alufarbig, Pantographenbügel senkbar (WESA),  Führerstand und Stirnlampen auf Vorderseite beleuchtet,  beide Achsen des Antriebsdrehgestells angetrieben,  Antriebsräder mit Spezial-Plasticbelag;</p> <p>Motor vertikal auf Chassisplatte, Achse als Schnecke direkt auf  Antriebsachse, Blockmagnet (gilt für Fahrzeuge bis 1959)</p> <p>1. Ausführung: (bis ca 1954)  Carosserie ohne Nummer, (nur Aufschrift WESA), Dach-  isolatoren grün, Puffer messingfarbig, Drehgestelle grau,  Motor kugelgelagert, Antriebsdrehgestell mit 1 grossem Zahnrad</p> <p>2. Ausführung: (ab ca 1955)  Carosserie zusätzl. mit Nr 427, Dachisolatoren grün/später braun,  Puffer bruniert, Drehgestelle schwarz, Motor mit Unterlags-  scheibe auf Broncelager, Antriebsdrehgestell mit 2 mittleren  und 1 kleinem Zahnrad</p>	1950 - 1959
150 H	<p>Re 4/4, SBB  Wechselstrom, 14,5 cm, 550 g, Handschaltung,  restliche Daten wie Lok No 150, 1. Ausführung</p>	1952 - 1953
150P	<p>Re 4/4, SBB  Gleichstrom, 15 cm, 450 g, Chassis grau, Carosserie grün,  Dach alufarbig, verfeinerte Ausführung, Pantographen für  Oberleitungsbetrieb (Sommerfeldt), Dachisolatoren braun,  Puffer bruniert, Drehgestelle grau, 2 Antriebsachsen mit  Haftreifen, Frontlichtwechsell nach Fahrtrichtung, rechtes  Schlusslicht beleuchtet, Blockmotor, gebogener Zughaken  (später beidseitig "Stossbügel").  Einbau Oberleitungsumschalter möglich</p>	1960 -
151	<p>Be 4/4, EBT  Gleichstrom, 12,1 cm, 410 g, Carosserie grün,  Dach alufarbig, Führerstand in Fahrtrichtung beleuchtet,  Spitzenlichter als Attrappen, Plattformen mit Geländer,  Drehgestelle grau, Puffer bruniert, beide Achsen des Antriebs-  drehgestells angetrieben, Antriebsräder mit Haftreifen</p> <p>Motor vertikal auf Chassisplatte, Achse als Schnecke direkt auf  Antriebsachse, Blockmagnet, Unterlagsscheibe auf Broncelager  (gilt für Fahrzeuge bis ca 1972)</p>	1956 -

1. Ausführung (1956-1957)

Dachisolatoren grün, Zughaken kurz, gerade

2. Ausführung (1958-1959)

Dachisolatoren braun, Zughaken kurz, gerade/  
teilw. auch schon lang, gebogen

beide Ausführungen mit senkbaren Pantographenbügel (WESA),  
stirnseitige Lok-Nummernschilder "EBT 110"

3. Ausführung (1960-1971)

Pantographen für Oberleitungsbetrieb (Sommerfeldt), keine  
stirnseitigen Lok-Nummernschilder mehr, Zughaken lang, gebogen

152

Ae 6/6, SBB

1958 -

Gleichstrom, 18,4 cm, 490 g, Chassis grau, Carosserie grün,  
Dach alufarbig, Dachisolatoren braun, Puffer bruniert rechteckig,  
Wappen von 22 Kantonen beiliegend, Drehgestellrahmen mit  
separaten Blenden mit Federpaket, beidseitig durch Chassis  
führende, am Drehgestell montierte Kupplungsbügel, 3 Achsen  
des Antriebsdrehgestells angetrieben, 2 Achsen mit Haftreifen,  
mittlere Achse wegen Kurvengängigkeit mit abgedrehtem  
Radsatz, ohne Haftreifen, Blockmotor

1. Ausführung (1958)

Pantographenbügel senkbar (WESA), 4 Isolatoren auf Dachmitte  
zusammen, nur Frontseite beleuchtet, schwarze Drehgestellblenden,  
aufgeschraubte Bleigewichte auf Messingantriebslagerplatte,  
Lagerplatten kippbar befestigt durch am Dach angeschraubte  
Messingbügel, Mittelballast in Form am Dach angeschraubten  
Batteriekastens/Druckluftbehälters  
(kein Chassisrahmen)

2. Ausführung (1959)

Pantographen für Oberleitungsbetrieb (Sommerfeldt),  
3 Isolatoren auf Dachmitte zusammen, Frontlichtwechsel nach  
Fahrtrichtung, rechtes Schlusslicht beleuchtet, graue Drehgestell-  
blenden, Lagerplatten für Drehgestelle mit endständigen Ballast-  
körpern, kippbar befestigt durch am Dach angeschraubte Messing-  
bügel, Mittelballast in Form des am Dach angeschraubten Batterie-  
kasten /Druckluftbehälters  
(kein Chassisrahmen)

3. Ausführung (ab 1960, endgültige Bauart)  
wie 2. Ausführung, jedoch Lagerung der Chassisplatten kippbar  
in am Dach angeschraubtem gabelförmigem Chassisrahmen  
mit integriertem Batteriekasten/Druckluftbehälter (anstelle der  
am Dach angeschraubten Messingbügeln)

ab 2. Ausführung möglich: Einbau 2. Motor  
Einbau Oberleitungsumschalter

160 Dampflokom BR 80, DB 1951 -  
Gleichstrom, 11 cm, 350 g, 3-achsig, Chassis und Carrosserie  
mattschwarz, Pufferbalken und Seitenschutz rot, Lokpfeife  
messingfarbig, 3 Stirnlampen innwändig beleuchtet, Räder  
mit roten Speichen aus Nylon, Kuppelstangen vernickelt,  
alle 3 Achsen angetrieben, mit Haftreifen versehen,  
Motor vertikal auf Chassisplatte, Achse als Schnecke (kleiner  
untersetzt) direkt auf Antriebsachse durch Chassis,

1. Ausführung (bis ca 1953)  
kleine broncefarbene Puffer, Motor kugelgelagert,  
2 Achsen Direktantrieb, 1 Zwischenzahnrad, vorderste Achse  
Antrieb über Stangen, Achsen direkt in Chassisbohrungen  
eingeführt, kurzer hinterer Zughaken

2. Ausführung (ab 1954)  
kleine brunierte Puffer, Motor mit Unterlagsscheibe auf  
Broncelager, 2 Achsen Direktantrieb, 1 Zwischenzahnrad,  
vorderste Achse Antrieb über Stangen, Achsen direkt in  
Chassisbohrungen eingeführt, kurzer hinterer Zughaken

3. Ausführung (ab 1955)  
brunierte Puffer, 2 Zwischenzahnräder, alle 3 Achsen direkt  
angetrieben, Achsen beweglich in Chassisaussparungen ge-  
lagert, befestigt mittels 4-fach anschaubarer Abdeckplatte,  
langer hinterer Zughaken  
(teilweise auch durch fixen Stossbügel ausgetauscht)

4. Ausführung (ab ca 1960)  
wie Ausführung 3, jedoch hinten mit  
symmetrischer beweglicher Kupplung in  
entsprechender Chassisaussparung,  
teilweise auch mit langen Puffern

Gleichstrom, 21 cm, Carosserie rot, Dach alufarbig, Pantographenbügel senkbar (WESA), Innenbeleuchtung, blinde Strinlampen (eingesetzte Kunststoffattrappen), Pufferbohlen, beide Achsen des Antriebsdrehgestells angetrieben, Antriebsräder mit Haftreifen, mit kurzem Zughaken, Motor vertikal auf Chassiplatte, Achse als Schnecke direkt auf Antriebsachse, Blockmagnet

1. Ausführung: untere Partie der Carosserie mit grauem Streifen, Schrift und Zierstreifen grau, Dachisolatoren grün;

bis ca 1954: ohne Zusatzballast, 400 g, Antriebsdrehgestell grau mit 1 grossem Zahnrad

ab ca 1955: mit schwarzem Zusatzballast unter Carosserie, 480 g, Antriebsdrehgestell grau, mit 2 mittleren und 1 kleinem Zahnrad

2. Ausführung: 1956  
Carosserie ohne graue Streifen, Schrift und Zierstreifen in Carosseriefarbe, Dachisolatoren braun, Drehgestelle schwarz, 410 g
3. Ausführung: ab 1957  
Carosserie ohne grauen Streifen, Schrift und Zierstreifen weiss, Dachisolatoren grün, Drehgestelle grau, 410 g

4. Ausführung: Roter Pfeils, RCe 2/4, SBB  
(Gehäuse überarbeitet)

Gleichstrom, 21 cm, 500 g, Carosserie rot, Schrift und Zierstreifen chromfarbig, Einstiegshaltestangen gelb bemalen, Dach alufarbig, scharzer Chassisballast, Pantograph für Oberleitungsbetrieb (Sommerfeldt), Dachisolatoren braun, Innenbeleuchtung, blinde Stirnlampen (bemalt), brunierte Puffer, Drehgestelle grau, beide Achsen des Antriebsdrehgestells angetrieben, Antriebsräder mit Haftreifen, mit Zughaken, Motor vertikal auf Chassisplatte, Achse als Schnecke direkt auf Antriebsachse, Blockmagnet  
(ab 1972 auch mit Blockmotor möglich)

- 180 CC 7121, Weltrekordlokomotive, SNCF 1954 -  
 Gleichstrom, 18,5 cm, 600 g, 4-achsig, Carosserie grün,  
 durch chromfarbenen Doppelzierstreifen getrennter,  
 unterer Teil dunkelgrün, Pufferbalken rot, Puffer brüniert,  
 Dach alufarbig, Dachisolatoren grün, Stirnlampen auf  
 Vorderseite beleuchtet, Drehgestelle schwarz, 2 schwarze  
 Druckluftdoppelbehälter, beide Achsen des Antriebsdrehgestells  
 angetrieben, Antriebsräder mit Haftreifen,  
 Motor vertikal auf Chassisplatte, Achse als Schnecke direkt  
 auf Antriebsachse, Blockmagnet
1. Ausführung (1954)  
 Antriebsdrehgestell mit 1 grossem Zahnrad, kurzer Zughaken
  2. Ausführung (1955-1959)  
 Antriebsdrehgestell mit 2 mittleren und 1 kleinem Zahnrad,  
 teilweise langer, gebogener Zughaken
- beide Ausführungen mit senkbaren Pantographen (WESA)
3. Ausführung (ab 1960)  
 Pantographen für Oberleitungsbetrieb (Sommerfeldt),
- 190 Turboelektrische Lok der UNION PACIFIC, 1959 -  
 Personenzug- und Rangiermaschine, (Teil A)  
 Gleichstrom, 19,5 cm, 575 g, 6-achsig, Chassis grau, Carosserie  
 orangegelb, Aufschriften schwarz/rot/blau, Stirnlampe und  
 Maschinennummern beleuchtet, Chassisplatten kippbar in am  
 Dach angeschraubtem gabelförmigem Chassisrahmen mit  
 integriertem Batteriekasten/Druckluftbehälter, Drehgestellrahmen  
 mit separaten silbergrauen Blenden, 3 Achsen des Antriebsdreh-  
 gestells angetrieben, 2 Achsen mit Haftreifen, mittlere Achse  
 wegen Kurvengängigkeit mit abgedrehtem Radsatz ohne  
 Haftreifen, hinten sym. Kupplung, Blockmotor  
 Einbau 2. Motor möglich
- 190/3 Turboelektrische Lok der UNION PACIFIC, 1959 -  
 Güterzug Lokomotive, 3-teilig  
 Gleichstrom, 53 cm, 1185 g, 18-achsig, bestehend aus:
- Lokteil A (190/1)  
 (Führerkabine mit Kontroll- und Bedienungsorganen,  
 Dieselhilfsmotor mit 850 PS, Luftkompressoren und  
 Luftdruckkesseln)  
 Daten wie Lok No 190

Lokteil B (190/2)

(Mammutturbine mit 8500 PS, elektrischer Generator zum Antrieb der 12 Motoren der Antriebsachsen)

Chassis grau, Carosserie orangegelb, Aufschriften schwarz/rot/blau, keine Beleuchtung, Stromzufuhr durch Kabel, einsteckbar in Teil A, Chassisplatten kippbar in am Dach angeschraubtem gabelförmigem Chassisrahmen mit integriertem Batteriekasten, Drehgestellrahmen mit separaten silbergrauen Blenden, beidseitig symmetrische Kupplungen, 3 Achsen des Antriebsdrehgestells angetrieben, 2 Achsen mit Haftreifen, mittlere Achse wegen Kurvengängigkeit mit abgedrehtem Radsatz ohne Haftreifen, Blockmotor Einbau 2. Motor möglich (somit theoretisch Lok mit 4 Motoren möglich)

Tanktender (670)

(Fassungsvermögen 92 840 Liter)

Zinkgusschassis grau, Plastikaufbau orangegelb, 6-achsig, Drehgestelle Typ 7 (als Einzel-Art No 670)

191	gleich wie Teil A (190/1), jedoch ohne Motor	1959 -
192	gleich wie Teil B (190/2), jedoch ohne Motor	1959 -

195	Industrie-Diesellok Gleichstrom, 9,5 cm, 150 g, 3-achsig, Gehäuse aus Kunststoff (Thermoplast), rotbraun mit gelbem Streifen, keine Beleuchtung, brunierte Puffer, beidseitig "Stossbügel", Achsrahmen mit separaten, silbergrauen Blenden, 3 Achsen angetrieben, 2 Achsen mit Haftreifen, mittlere Achse wegen Kurvengängigkeit mit abgedrehtem Rad- satz ohne Haftreifen, Blockmotor	1960 -
-----	---	--------

auch als Schiebelok, ohne Motor lieferbar

(z.B. in Garnitur No 400 der Schiebebahn, bestehend aus 1 solcher Lok, 3 verschiedenfarbigen einfachen Hochbordwagen (Art No 259 J/R/G) sowie Bahnhof, Güterschuppen und Signal, je aus dem Verpackungszwischenboden ausbrechbar)