

NEUHEITENKATALOG 2020



Photo: D. Beckmann

FLEISCHMANN

TRADITION UND LEIDENSCHAFT



Liebe FLEISCHMANN-Freunde,

ein spannendes und bewegtes Jahr liegt mit Erscheinen dieses Kataloges hinter uns. Für das FLEISCHMANN Sortiment wurden die Weichen für eine starke Zukunft gestellt, die in der Stärkung der Spurweite N liegt. Das Lob für unsere Neuheiten im letzten Jahr, ist für uns jedoch auch immer Ansporn für weitere spannende Modelle.

So ist auch dieser Neuheitenkatalog wieder gefüllt mit vielen interessanten Neuheiten. Mit der kompletten Neukonstruktion des Akkutriebwagens der Baureihe ETA 515, auch Akkublitze genannt, der Neukonstruktion der Baureihe 218 und der Rangierlokomotive V 60 erscheinen drei Klassiker der Deutschen Bundesbahn. Doch auch technische Updates runden den Lokomotivbereich mit der Baureihe 012 und 23 ab.

Auch im Wagenbereich bewegt sich einiges. Der Staubsilowagen Uacs, die Güterwagen der Familien Ks und Kbs gehören seit der Epoche IV zum gewohnten Bild auf Europas Schienen. Mit dem 4-achsigen Runnenwagen R(e)mms erscheint ein weiterer, komplett neu konstruierter Güterwagen für die Spurweite N.

Nun heißt es, alle einsteigen und losfahren!

Lassen Sie sich von unserem umfangreichen Neuheitenprogramm auf den nachfolgenden Seiten überraschen.

Herzlichst Ihr FLEISCHMANN-Team

Inhalt:

Dampflokomotiven	6-15
Elektrolokomotiven	16-33
Akkutriebwagen	34-36
Diesellokomotiven	38-51
Startsets	53-55
Personenwagen	56-67
Güterwagen	68-96
Druckgaskesselwagen	72-75
Runnenwagen Ks/Kbs	76-79
Flachwagen R(e)mms	80-87
Kombinierter Verkehr	88-96
FLEISCHMANN Fotowettbewerb	37, 52, 62
Zugbildungen	98-99
Was finde ich wo?	100-101
Notizen	102-105
Impressum	106
Zeichenerklärung	107

Seit über **130 Jahren** ist „Tradition und Leidenschaft“ eine Maxime von FLEISCHMANN. Unsere Modellbahnprodukte zeichnen sich durch qualitative Höchstleistungen sowohl in optischen wie auch mechanischen Bereichen aus. Folglich kommt der aktive Spiel-Spaß nicht zu kurz: Sprichwörtlich ist die hohe Alltagstauglichkeit aller Modelle, die selbst im harten Einsatz auf riesigen Schauanlagen ihre Langlebigkeit und Robustheit unter Beweis stellen.



Qualität

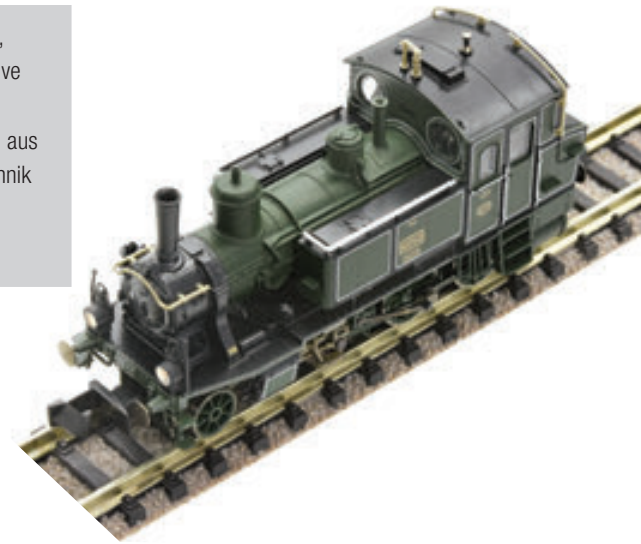
Wichtig ist dabei die Wahl der richtigen Werkstoffe: Metall-Fahrgestelle für präzise Motor-, Getriebe- und Radsatzführung sowie hochwertige Kunststoffe, wenn es um Detailtreue und Filigranität geht. Die Passgenauigkeit der Einzelteile untereinander liegt teilweise im Hundertstelmillimeter-Bereich. FLEISCHMANN-Fahrzeuge sind bekannt für ihre hervorragenden Laufeigenschaften.



Vollsortiment



Bei FLEISCHMANN profitiert der Modellbahner von den Vorteilen eines Systemanbieters, der neben dem perfekten Rollmaterial auch ein praxisgerechtes Gleissystem, innovative Digitaltechnik und exakt abgestimmtes Zubehör anbietet. In der Nenngröße N ist FLEISCHMANN der internationale Marktführer. Die reichhaltige Palette an Fahrzeugen aus allen Eisenbahn-Epochen lässt keine Wünsche offen. Mit Hilfe der neuesten Digital-Technik ist ein Modellbahnzug im Nu fahrbereit und kann mit dem Z21 System auch über ein Smartphone oder Tablet gesteuert werden.



Starter Set

FLEISCHMANN präsentiert allen Neu- und Wiedereinsteigern eine Auswahl von Startpackungen, die mit professionellen Modellen und einer perfekten Ausbaufähigkeit von Gleis- und Zugmaterial aufwarten. Preisattraktive Fahrzeuge aus dem „start“-Programm begeistern selbst anspruchsvolle Modellbahn-Profis durch ihr hervorragendes Preis-Leistungsverhältnis.



DAMPF

LOKOMOTIVEN



4-tlg. Set: Ruhr-Schnellverkehr



DRG

Ep	II
	441
	NEM
	R1



C4 pr04



BC4 pr04

INHALT:

- 1 Tenderlokomotive Baureihe 78.0–5
- 1 Abteilwagen 2./3. Klasse mit Bremserhaus
- 1 Abteilwagen 3. Klasse mit Bremserhaus
- 1 Abteilwagen 3. Klasse ohne Bremserhaus

- Authentische und fein detaillierte Zugkomposition
- Farbgebung der Wagen in Weinrot/Creme
- Ein Wagen mit Zugschluss tafeln



C4 pr04

Photo: HO

Q2/2020

781209

=

3/1

781289

DCC

3/1

1932 führte die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft den sogenannten „Ruhr-Schnellverkehr“ ein, ein Vorläufer der späteren S-Bahnen. Die Zugbildung erfolgte aufgrund des erforderlichen schnellen Fahrgastwechsels mit preußischen Abteilwagen der Gattungen BC4 und C4. Die Farbgebung Weinrot/Creme war die Standardfarbgebung im Ruhr-Schnellverkehr in den 1930er Jahren. Die Fensterbereiche der zweiten Klasse waren zur besseren Erkennung hellblau lackiert. Die Reichsbahn hatte nämlich bemerkt, dass die vorerst verwendeten Farben Violett und Creme eigentlich dem gehobenen Fernverkehr vorbehalten waren. Als Zugloks wurden die Baureihen 38.10–40 (preußische P 8) und 78 (pr. T 18) eingesetzt. Die speziell für den Ruhr-Schnellverkehr vorgesehenen Maschinen erhielten oberhalb der Rauchkammer ein Schild mit der Aufschrift „Ruhr Schnellverkehr“.

Dampflokomotive BR 01.10



DRB

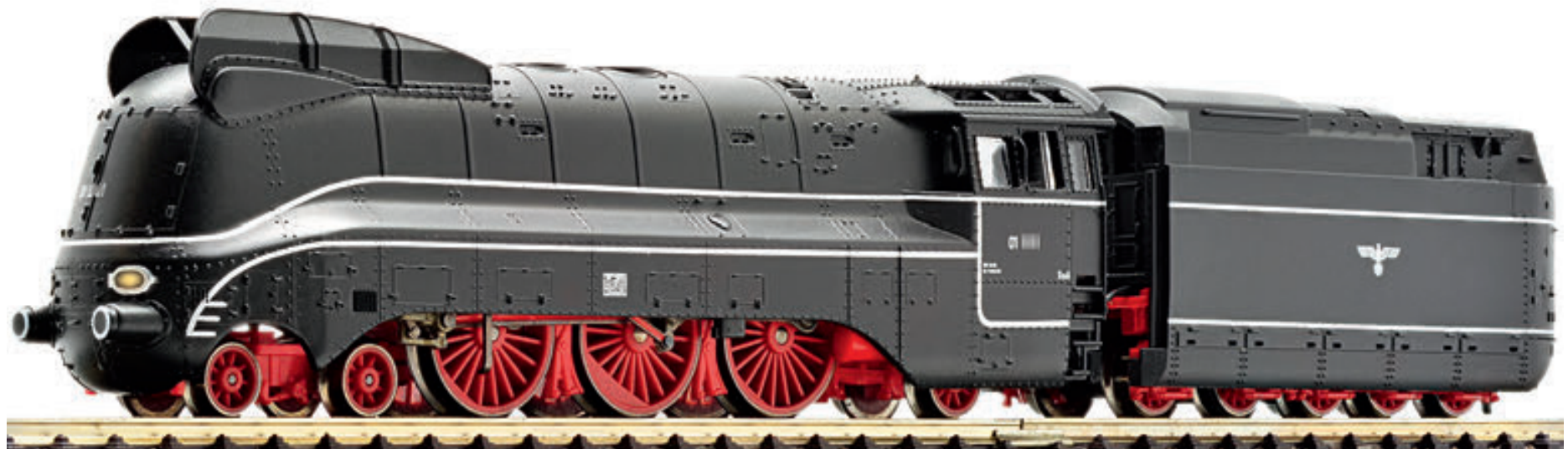
Ep II

158

Next18

R1

LED



Photomontage

- Modell mit ausgesparter Triebwerksschürze
- Mit flackernder Feuerbüchse im Digitalbetrieb

Q2/2020

717405	=	4/1
717475	=	4/1

In den Jahren 1939/40 wurden 55 Dreizylindermaschinen der Baureihe 01.10 gebaut. Mit einer Stromlinienverkleidung versehen, verminderte sich der Luftwiderstand bereits im Windkanal drastisch. Fahrversuche bestätigten die Vermutung, dass die Maschinen locker 150 km/h erreichen konnten und dabei die effektive Zugkraft am Haken um fast 50 % gesteigert wurde. Da durch die anfängliche Vollverkleidung die Kühlung des Triebwerkes beeinträchtigt wurde und das Triebwerk für Wartungsarbeiten nur sehr schlecht zugänglich war, wurde schon bald die Verkleidung der BR 01.10 unterhalb des Umlaufes gekürzt.

Schnellzugwagen 1./2. Klasse



DRG

Ep	II
135	
NEM	
944501	



AB4ü-35

Photomontage

Q3/2020

863102

■ Eingesetzte Fenster

Schnellzugwagen 3. Klasse



DRG

Ep	II
135	
NEM	
944501	



C4ü-35

Photomontage

Q2/2020

863203

863204

■ Eingesetzte Fenster
■ Andere Ordnungsnummer als Art.-Nr. 863203

Schnellzug-Speisewagen



DRG

Ep	II
147	
NEM	
944501	



WR4ü-35

Photomontage

Q2/2020

863302

Einheits-Post- und Gepäckwagen



DRG

Ep	II
141	
NEM	
944501	



PwPost 4ü-28

Photomontage

Q3/2020

863604

■ Eingesetzte Fenster und Oberlichtverglasung

Dampflokomotive BR 44



DRG

Ep	II
	141
	NEM
	Next18
	R1
	LED



CAD-Zeichnung

- Mit Wagner-Windleitblechen
- Umlaufblech mit Schürze
- Mittlere Treibachsen mit kleineren Spurkränzen
- Freier Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk
- Stromaufnahme bei Lok und Tender
- Betriebszustand um 1930
- Triebwerksbeleuchtung mit 3 Lampen je Seite digital schaltbar

Q3/2020

714403	=	2/2
714473	=	2/2

Die Lokomotiven konnten Züge mit einer Gesamtlast von 1.200 t, auf Steilrampen mit 600 t, befördern. Die wegen ihrer Zugkraft als „Jumbo“ bezeichneten Dampfloks waren in fast ganz Deutschland sowie in vielen anderen europäischen Staaten mit großem Erfolg eingesetzt. Die Höchstgeschwindigkeit lag vorwärts bei 80 km/h, rückwärts konnte mit 50 km/h gefahren werden.



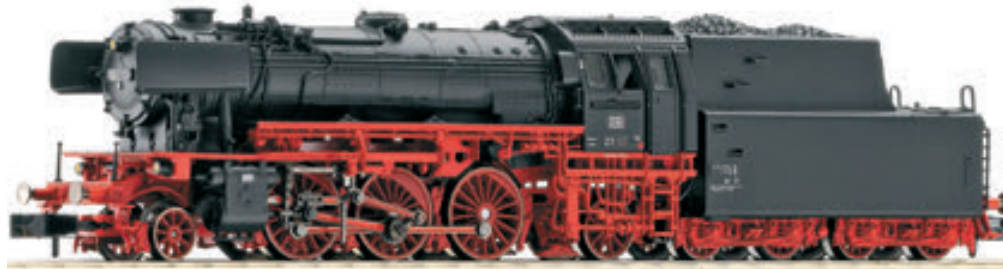
Photo: Archiv EK Verlag Werner Hubert

Dampflokomotive BR 23



DB

Ep	III
134	
Next18	
R1	



Photomontage

- Erstmals mit Sound
- Jetzt mit Next18-Decoder-Schnittstelle
- In Epoche III Ausführung

Q1/2020

712305



2/1

712375



2/1

Die BR 23 war ein echtes Universalgenie. Sie beförderte Nahverkehrs-, Eil- und Schnellzüge. Gelegentlich konnte man sie gar im Güterzugdienst beobachten. Auch in der Epoche IV war die Bundesbahn-Neubaulokomotive der Baureihe 023 (bis 1968: BR 23) noch aktiv. Am 31.12.1971 waren 76 Maschinen im Unterhaltungsbestand und ausnahmslos in drei Bahnbetriebswerken (Saarbrücken, Kaiserslautern und Crailsheim) stationiert. Die Moderne BR 23 „überlebte“ die preußische P 8 – sie war als deren Ersatz gedacht – nur um ein Jahr. Sie leistete 1.314 kW (1.785 PS), wog 131,8 t und fuhr vorwärts 110 km/h bzw. Tender voraus 85 km/h. Nach der offiziellen Ausmusterung im Dezember 1975 sind 8 Exemplare der Nachwelt bei Vereinen und in Museen teilweise einsatzfähig erhalten geblieben.

3-tlg. Set: Postzug



DB

Ep	III
426	
NEM	
944501	
946901	



Post4e



PwPost 4ü-28

Photomontage



PwPost 4ü-28

- Ideale Ergänzung zur Dampflokomotive BR 23 auf dieser Seite
- Eingesetzte Fenster und Oberlichtverglasung

Q1/2020

814509

Schon früh in der Eisenbahngeschichte haben die Postverwaltungen den Schienenweg zur Beförderung der Postsachen verwendet. Die Bahnpostwagen waren entweder einzeln in Reisezügen eingestellt oder in größerer Anzahl als Bestandteil von Expressgut- und Güterzügen mit Postbeförderung beigegeben. In der Nachkriegszeit waren die Postzüge vom Wagenmaterial der ehemaligen Deutschen Reichspost geprägt und wurden zwischen großen Knotenbahnhöfen gebildet. Solche Postzüge bestanden aus Wagen die je nach Bauart der Brief- bzw. Paketbeförderung dienten. Die Briefpost wurde in den Bahnpostwagen nicht nur befördert sondern schon während der Fahrt sortiert. Postsendungen die bereits vorsortiert waren und nur noch am Zielbahnhof weiter verteilt wurden, wurden in gedeckten Güterwagen befördert – meistens von der DB angemietet, teilweise auch eigenen Wagen der Deutschen Bundespost.

Dampflokomotive BR 044 mit Kohlentender



DB

Ep	IV
	141
	NEM
	Next18
	R1
	LED



Photomontage

- Tiefer sitzende DB-Witte-Windleitbleche
- DB-Reflex-Lampen

Im Digitalbetrieb:

- Führerhaus-Innenbeleuchtung
- Triebwerksbeleuchtung mit 3 Lampen je Seite digital schaltbar

Zum Einheitslokprogramm der Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) gehörte auch die Entwicklung einer leistungsstarken Güterzuglokomotive. Man erwartete von der als BR 44 bezeichneten Lokomotive mit Drillingstriebwerk die Beförderung von Güterzügen bis 1.200 t im Mittelgebirge und bis 600 t über Steilrampen. 1926 wurden die ersten 10 Maschinen mit der Achsfolge 1'E h3 ausgeliefert. Erst ab 1937, nach gestiegenen Ansprüchen der Zugförderung, ging diese Lokomotive in Serie und wurde in großer Stückzahl, in verschiedenen Ausführungen, beschafft. Bis zur Ablösung durch moderne Diesel- und Elektrolokomotiven bildeten die Maschinen der Baureihe 44 das Rückgrat des schweren Güterzugdienstes in ganz Deutschland.

Q3/2020

714405

=

2/2

714475

=



2/2

Dampflokomotive BR 012



DB

Ep	IV
158	
Next18	
R1	
LED	



Photomontage

- Erstmals mit Next18-Schnittstelle
- Im Betriebszustand Anfang der 1970er Jahre
- Einsatz vor Schnell- und Eilzügen

Q3/2020

716904	=	4/1
716974	=	4/1

Um schnelle Reisezüge im engen Netz der D-Züge zu bespannen, bestellte die Deutsche Reichsbahn 1939 insgesamt 55 Lokomotiven der Baureihe 01.10. Der Vorteil der Schnellzugdampflok war die Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Auch auf Steigungen hielten die Loks bei Reisezügen eine konstante Geschwindigkeit von rund 100 km/h. Im Zuge des Umbaus bei der Deutschen Bundesbahn auf Ölfeuerung erhielten die Dampfzörsrer ab 1968 die Baureihenbezeichnung 012.

Dampflokomotive BR 043



DB

Ep	IV
141	
NEM	
Next18	
R1	
LED	



CAD-Zeichnung



Q3/2020

714404	=	2/2
714474	=	2/2

- Formvariante mit ÜK-Führerhaus
- Umlaufblech ohne Schürze
- Mittlere Treibachsen mit kleineren Spurkränzen
- Freier Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk
- Stromaufnahme bei Lok und Tender
- Einsatz im schweren Güterzugdienst
- Triebwerksbeleuchtung mit 3 Lampen je Seite digital schaltbar

Dampflokomotive BR 064



DB

Ep	IV
	78
	R1

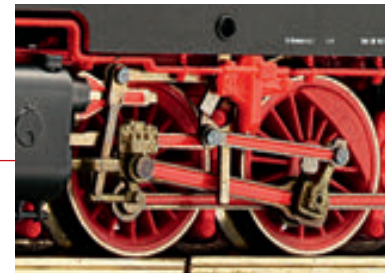


Photomontage

Q1/2020

706403	=	3/1
706483	DCC	3/1

■ Ausführung mit geschweißten Wasserkästen



Dampflokomotive BR 64



DR

Ep	IV
	78
	R1



Photomontage

■ Ausführung mit genieteten Wasserkästen

706103	=	3/1
706183	DCC	3/1

14 bar Kesseldruck, 950 PSi, 90 km/h und ein Gewicht von 71 Tonnen, das sind die Wesenszüge der liebevoll „Bubikopf“ genannten Lokomotive. Die Einheits-Personenzugtenderlokomotiven der Baureihe 64 wurden ab 1926 von der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft entwickelt. Nach dem Zweiten Weltkrieg gingen mehr als 100 Maschinen an die DR.

Dampflokomotive BR 52 (GR)



DR

Ep	IV
	144
	NEM 651
	R1
	LED



Photomontage

- Zustand nach Generalreparatur (GR) im RAW Stendal
- Vorlaufräder mit Speichen
- Z21 Führerstand verfügbar!

Q1/2020		
715214	=	2/2
715294	=	2/2

Ab 1959 wurde im Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) Stendal eine Generalreparatur (GR) an einer Anzahl von Lokomotiven durchgeführt, bei der lediglich die kriegsbedingten „Entfeinerungen“ zurückgebaut und verschlissene Bauteile oder zu schwach dimensionierte Baugruppen ersetzt werden mussten. So wurden bei der Generalreparatur hauptsächlich nur Stehkessel und Lenkgestelle ersetzt. Die Lokomotiven behielten dabei ihre ursprüngliche Ordnungsnummer.

ELEKTRO

LOKOMOTIVEN



Photo: R. Scheller

Elektrolokomotive BR 194



DB

Ep	IV
	116
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED



Photomontage

Q1/2020

739419	=	4/2
739489	=	4/2

■ Ohne Zierlinie am Mittelteil

Die Baureihe 194 mit dem Spitznamen „Deutsches Krokodil“ bezeichnet eine Baureihe sechssachsiger schwerer Elektrolokomotiven der Deutschen Reichsbahn, die für den Güterzugdienst konzipiert waren. Die Maschinen erbrachten eine Stundenleistung von 3.300 kW und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h.

Elektrolokomotive BR 111



DB

Ep	IV
	105
	NEM 651
	R1



Photomontage

BAHNROUTE D 1410/1411

Düsseldorf >> München



- Vorbildgerechte Ausführung in kieselgrau/oranger S-Bahn-Lackierung

Ab 1969 richtete die Deutsche Bundesbahn den D 1410/1411 als schnelle Tagesverbindung zwischen Düsseldorf/Köln und München ein. Erstmals versuchten die DB damit, den Normal- und Geschäftsreiseverkehr mit besonders günstigen Tarifen, gegenüber dem Touristikverkehr, ganzjährig für die Schiene zu gewinnen. Die Reisezeit betrug knappe sieben Stunden. Um den Zug mit bis zu 160 km/h führen zu können, rüstete man 20 Wagen der Gattung DdM 915 mit Magnetschienenbremsen aus. Ab 1971 wurde für die Bespannung in der Regel die E-Lok-Baureihe 103 verwendet, es wurden aber auch andere Baureihen, z. B. BR 111, als Triebfahrzeug eingesetzt.

Der „Christoforus-Express“ verkehrte zunächst sechs Mal wöchentlich, ab Sommer 1970 täglich. Der als Nachtverbindung eingeführte D 1484/1485 „Auto-Traum-Express“ von Hamburg-Altona nach München Ost erweiterte das Angebot. Diese Züge wurden zur tragenden Säule des Autoreisezugverkehrs in den 1970er Jahren.

Q2/2020

734607

=

4/1

PERSONENWAGEN CHRISTOFORUS-EXPRESS

3-tlg. Set 1: Autoreisezug „Christoforus“



DB

Ep	IV
495	
NEM	
944501	



Avmz 111



Avmz 111



Avmz 111

Photomontage

- Ausführung mit roten Schürzen und grauem Dach

Q3/2020

881911

Wagenset aus drei Abteilwagen 1. Klasse für den Autoreisezug „Christoforus“ der Deutschen Bundesbahn.

3-tlg. Set 2: Autoreisezug „Christoforus“



DB

Ep	IV
495	
NEM	
944501	



Avmz 111



WRmz

Photomontage



Avmz 111

- Ausführung mit roten Schürzen und grauem Dach

Q3/2020

881912

Wagenset aus zwei Abteilwagen 1. Klasse und einem Speisewagen für den Autoreisezug „Christoforus“ der Deutschen Bundesbahn.

2-tlg. Set 3: Autoreisezug „Christoforus-Express“



DB

Ep IV

330

NEM



DDm



DDm

Photomontage

Q3/2020

881913

Wagenset aus zwei Reisezug-Autotransportwagen für den Autoreisezug „Christoforus“ der Deutschen Bundesbahn.



Liebe FLEISCHMANN Freunde,

das Programm von FLEISCHMANN lässt für Eisenbahnfreunde kaum Wünsche offen. Ob Dampflokomotive der Epoche I, Diesellokomotiven der klassischen Epoche IV oder moderne Fahrzeuge, wie der Vectron oder ICE, FLEISCHMANN bietet alles.

Doch zum ungetrübten Spielspaß gehört auch eine zuverlässige Versorgung mit Ersatzteilen, Zubehör, Gleisen und modernster Steuerungstechnik, wie dem Z21 System. Eine Übersicht über genau dieses breite Spektrum bietet der vorliegende Katalog.

Elektrolokomotive BR 141



DB

Ep	IV
	104
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED



Photomontage

- Ausführung mit Einfachlampen und umlaufender Regenrinne
- Das Spitzenlicht kann mit Hilfe von Kontaktblechen ganz oder teilweise abgeschaltet werden

Q1/2020

734104	=	4/1
734174	=	4/1

Die Baureihe 141 war als Mehrzwecklokomotive für die Beförderung im leichten Schnell-, Eil-, Personen- und Güterverkehr auf Haupt- und Nebenbahnen bestimmt. Zwischen 1956 und 1971 wurden insgesamt 451 Lokomotiven dieser Baureihe beschafft und vorwiegend im Wendezugdienst eingesetzt.

Elektrolokomotive BR 139



DB AG

Ep	V
	104
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED



Photomontage

- Erstmals in ozeanblau/beiger Lackierung mit DB AG-Logo
- Das Spitzenlicht kann mit Hilfe von Kontaktblechen ganz oder teilweise abgeschaltet werden

Q3/2020

733102	=	4/1
733172	=	4/1

Die BR 139 war eine Mehrzwecklokomotive und wurde sowohl im Güter- als auch im Reisezugverkehr eingesetzt. Starleistung war die Beförderung des InterRegio 2216/2217 „Höllental“ auf der gleichnamigen Höllentalbahn im Schwarzwald.



Photo: R. Auerweck

Elektrolokomotive 193 301-9



DB AG

Ep	VI
119	
NEM	
Next18	
R1	
LED	



Photomontage

- Einsatz im internationalen Güterverkehr
- Fernlicht im Digitalbetrieb schaltbar
- Aufwendige Bedruckung

Q1/2020

739317	=	4/1
739397	=	4/1

Vorbildgetreu lackiert und beschriftet. Metalldruckguss-Fahrgestell. Weiß/rote LED-Dreilicht-Spitzenbeleuchtung, mit der Fahrtrichtung wechselnd. Die Stirnbeleuchtung kann mit Hilfe eines DIP-Schalter ganz oder teilweise abgeschaltet werden.

Elektrolokomotive 151 062-7



RAILPOOL

Ep	VI
122	
NEM 651	
R1	
LED	



Photo: M. Dirsch/RAILPOOL

- Modell exklusiv nur bei FLEISCHMANN erhältlich

Q1/2020

738012	=	4/1
738092	=	4/1

Das Vorbild leistet 5.962 kW (8.100 PS), wiegt 118 Tonnen und besitzt eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Insgesamt wurden zwischen 1972 und 1978 170 Exemplare der schweren Güterzuglok geliefert. Die DB Cargo AG verkauft 200 Lokomotiven an ein Konsortium um Railpool und Toshiba. Nach Angaben des DB-Konzerns werden u. a. die Elektrolokomotiven der Baureihen 151 nach dem Verkauf zur Vermietung angeboten, was auch der DB Cargo die Möglichkeit gibt, je nach Auftragslage bis zu 100 Loks zurück zu leasen. Die weiteren Loks sollen auf dem freien Markt angeboten werden.

Elektrolokomotive Rh 1043

	
ÖBB	
Ep	IV
	98
	NEM 651
	R1
	LED



Photomontage



■ Ausführung im Originalfarbschema

Q3/2020

736509

=

4/1

Um den Wunsch der ÖBB nach rascher Lieferung neuer Lokomotiven für den Güterverkehr auf der Tauernbahn zu erfüllen wurden von einer in Bau befindlichen Serie der schwedischen Type Rc 2 vier Lokomotiven abgezweigt. Die mit Thyristortechnik ausgestatteten Loks bewährten sich gut und es wurden bis 1974 insgesamt zehn Maschinen geliefert.



Photo: Heinz-Peter Gogg, H0

Elektrolokomotive 193 839-8



SETG

Ep	VI
119	
NEM	
Next18	
R1	
LED	



Photo: HO

- Einsatz im internationalen Güterverkehr
- Modell exklusiv nur bei FLEISCHMANN erhältlich
- Aufwendige Bedruckung als „Alpenlok“
- Mit detaillierter Dachgestaltung
- Die Stirnbeleuchtung kann mit Hilfe eines DIP-Schalters ganz oder teilweise abgeschaltet werden

Q2/2020

739309	=	4/1
739399	=	4/1

Seit Anfang 2019 ist dieser besonders auffällige Vectron auf Europas Schienen unterwegs. Beide Lokseiten sind mit jeweils drei unterschiedlichen Alpenmotiven gestaltet.

FLEISCHMANN

CIRKUS KNIE

SONDEREDITION



Photo: Christian Zellweger Hinterkappelen



Vor 100 Jahren feierte der Circus Knie auf der Berner Schützenmatte seine erste Premiere in einem Zirkuszelt. Die Geschichte der berühmten Zirkus-Dynastie begann jedoch schon 1803 mit einer Romanze von Friedrich Knie, der sich als Jüngling mit 19 Jahren in eine Kunstreiterin verliebte, sein Studium abbrach und sich der fahrenden Künstlertruppe anschloss. Nach dem raschen Liebesaus gründete er ein eigenes Seiltänzer- und Künstlerunternehmen. Damit erlangte er Berühmtheit in Deutschland, Österreich und der Schweiz und wurde auch von Königen und Fürsten bewundert.

Wesentliche Meilensteine in der Zirkusgeschichte waren die Erlangung des Schweizer Bürgerrechts (1900) und die Errichtung eines ständigen Winterquartiers in Rapperswil (1919). Im gleichen Jahr gastierten sie im ersten eigenen Zirkuszelt und nannten ihr Unternehmen „Schweizer National-Circus Gebrüder Knie“. Mittlerweile steht die achte Generation in der Arena und begeistert mit ihrem glanzvollen Programm das Publikum.

Seit 100 Jahren transportiert der Circus Knie einen Großteil des Materials mit Zügen der SBB von einem Gastspielort zum nächsten. Wo ein Zirkuszug unterwegs ist oder gerade be- oder entladen wird, ist immer etwas los. Auf den Rungenwagen sind Zirkuswagen aller Art verladen: Da sieht man eine ganze Menge Wohnwagen für Artisten und Zirkuspersonal. Dann gibt es Käfigwagen, in denen Raubtiere untergebracht sind. Als weitere Wagen-Kategorie gibt es noch die zahlreichen Packwagen, in denen alles untergebracht werden muss, was zu einem Zirkus gehört, vom Zeltdach und seinen Masten, Pfosten und Spannseilen über Zuschauerbänke und Orchesterpodium bis zu Scheinwerfern und Artistengeräten. In gedeckten Güterwagen werden z. B. Pferde und Kamele transportiert. Für das notwendige Begleitpersonal gehört auch ein Personenwagen in den Zugverband. Zur Vervollständigung gehören noch Waggons auf denen Schlepper, Zugmaschinen, Kompressoren usw. verladen sind, denn auch die gehören zu einem Zirkus-Fuhrpark.

Zum 100. Geburtstag wurden in Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Bundesbahnen zwei Zirkus-Lokomotiven gestaltet. Diese haben 2019 mit den Circus Knie-Zügen auf seiner Tournee durch 33 Städte insgesamt 2.568 Bahnkilometer quer durch die ganze Schweiz zurückgelegt.

Elektrolokomotive 420 294-1 „Circus Knie“



SBB

Ep	VI
	98
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED



Photomontage

- Filigrane Stromabnehmer
- Feine Scheibenwischer als Ätzteil
- Freistehende Griffstangen
- Z21 Führerstand verfügbar

Q4/2020

734014	=	4/1
734094	=	4/1



Anlässlich des **100-jährigen Jubiläums** des Schweizer National-Circus Knie wird von FLEISCHMANN eine **Sonderedition** mit Lokomotiven und Wagen als „**Circus Knie-Edition**“ gefertigt.

Elektrolokomotive 460 058-1 „Circus Knie“



SBB

Ep	VI
	116
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED



Photomontage

- Führerstandsbeleuchtung im Digitalbetrieb schaltbar
- Vorbildgetreu lackiert und beschriftet
- Eingesetzte Fenster
- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Geschlossene Frontschürze beiliegend

Q1/2020

731501	=	4/1
731571	=	4/1

2-tlg. Set: „Circus Knie“



SBB

Ep VI

172

NEM



Kps

Photo: HO



Photomontage

n:
neu
konstruktion

■ Neukonstruktion des Rungenwagens

■ Zirkuswagen in Kooperation mit

Artitec®

Q4/2020

825732

Anlässlich des 100-jährigen Jubiläums des Schweizer National-Circus Knie wird von FLEISCHMANN eine Sonderedition mit Lokomotiven und Wagen als „Circus Knie-Edition“ gefertigt. Wagenset bestehend aus zwei Rungenwagen, Bauart Kbs, der Schweizerischen Bundesbahnen beladen mit Fahrzeugen des Circus Knie.



Photo: D. Häusermann

Elektrolokomotive Re 465



BLS

Ep	V
116	
NEM	
NEM 651	
R1	
LED	



Photomontage

- Ausführung in Ursprungs Ausführung
- Geschlossene Frontschürze beiliegend
- Führerstandsbeleuchtung im Digitalbetrieb schaltbar

Q2/2020

731401	=	4/1
731471	=	4/1

Die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) bestellte bei den Schweizer Firmen SLM Winterthur und ABB Zürich unter der Reihenbezeichnung 465 eine weiterentwickelte Universallokomotive auf Basis der SBB Re 460. Im Gegensatz zur Re 460 besitzen die Lokomotiven nicht nur einen Umrichter je Drehgestell, sondern einen Umrichter je Achse. So lässt sich die Zugkraft optimal auf die Schiene bringen. Die BLS setzen die 18 Lokomotiven überwiegend im Güterverkehr, aber auch vor den Pendelzügen mit EW I und EW II Wagen ein.

3-tlg. Set 1: Tontransportwagen



DB AG

Ep	V
232	
NEM	



Tamms 886

- Rolldach abnehmbar
- Ganzzug geeignet



Taes 887



Taes 887

Photomontage

Q2/2020

829357

3-tlg. Set 2: Tontransportwagen



DB AG

Ep V

248

NEM



Taes 887

- Rolldach abnehmbar
- Ganzzug geeignet



Tamns 886



Tamns 886

Photomontage

Q2/2020

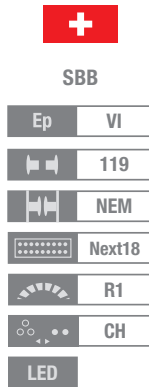
829358

Nach dem zweiten Weltkrieg gewann der Export von Ton aus den deutschen Tonbergbaugebieten vermehrt an Bedeutung. Ab Mitte der siebziger Jahre wurden zunehmend Tontransporte Richtung Italien, in die norditalienischen Regionen mit keramischer Industrie, vom LKW auf die Bahn verlagert. Organisiert wurden die Transporte in der Epoche V von Tochtergesellschaften der Deutschen Bahn. Die Züge legen dabei eine rund 900 km lange Reise aus dem deutschen Westerwald über die Schweiz nach Italien zurück.



Photo: D. Schärer

Elektrolokomotive 193 521-2



Q2/2020		
739319	=	4/1
739389	=	4/1

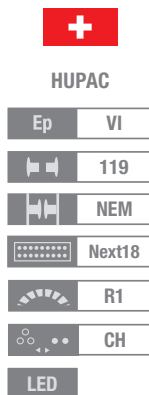


- Vectron mit dem Taufnamen „Donau“
- Grenzüberschreitender Einsatz im Güterverkehr
- Mit detaillierter Dachgestaltung
- Das Spitzenlicht kann mit einem DIP-Schalter ganz oder teilweise abgeschaltet werden
- In Kooperation mit Railcolor



SBB Cargo International ist ein überwiegend auf dem Nord-Süd-Korridor zwischen den Nordseehäfen und Norditalien operierendes Eisenbahnverkehrsunternehmen mit eigenen EVU-Lizenzen in den Niederlanden, Deutschland, der Schweiz und Italien. SBB Cargo International bewegt mit ca. 135 Lokomotiven mehr als 30.000 Züge pro Jahr.

Elektrolokomotive BR 193



Q1/2020		
739316	=	4/1
739396	=	4/1



- Modell mit aufwendiger Lackierung und Bedruckung
- Ausführung mit vier Dachstromabnehmern
- In Kooperation mit Railcolor



Die Hupac AG ist eine Schweizer Unternehmensgruppe welche sich auf den intermodalen Verkehr in Europa konzentriert. Sie betreibt sowohl begleitet (ganzer Sattelzug) wie unbegleitet (nur Sattelaufleger oder Seecontainer ohne Zugfahrzeug) den sogenannten kombinierten oder intermodalen Verkehr. Dazu gehören aber nicht nur Verkehre über die Alpen. Auch in den großen Wirtschaftsräumen bis nach Russland oder Fernost ist das Unternehmen tätig. Der Name wurde aus Huckepack hergeleitet, der nicht mehr gebräuchlichen Bezeichnung für den kombinierten Güterverkehr. Der Hauptsitz befindet sich im Grenzort Chiasso im Kanton Tessin. Gegründet wurde die HUPAC 1967.



Elektrolokomotive 193 623-6



RAIL FORCE ONE

Ep	VI
119	
NEM	
Next18	
R1	
LED	



Photomontage

- Ausführung mit vier Dachstromabnehmern
- Einsatz im internationalen Güterverkehr
- Modell exklusiv nur von FLEISCHMANN erhältlich

- Aufwendige Bedruckung
- In Kooperation mit Railcolor



Q3/2020

739290	=	4/1
739360	=	4/1

Das niederländische Eisenbahnunternehmen Rail Force One hat eine Vectron Lokomotive in einem bemerkenswerten Design in Betrieb genommen. Das Aussehen der Lok ähnelt einem Hai. Die Maschine wird vor allem im Güterverkehr in den Niederlanden, Deutschland und Polen eingesetzt.



Photo: J. Herfurth

FLEISCHMANN
AKKU
TRIEBWAGEN





Der Betrieb mit Akkutriebwagen wurde in Deutschland schon vor dem Ersten Weltkrieg eingeführt. Der 2-teilige Akkutriebwagen der Bauart „Wittfeld“, dessen Akkus in den markanten Vorbauten untergebracht waren, war bis nach dem Zweiten Weltkrieg im Einsatz. Nach 1945 begann die Deutsche Bundesbahn sich wieder mit dieser Antriebsart zu beschäftigen. Als „Limburger Zigarre“ hat der ETA 176 sich einen Namen gemacht, jedoch wurden nur acht Stück davon gebaut. Ab 1953 wurde dann der kostengünstigere ETA 150, der in etwa die gleichen Leistungsmerkmale vorweisen konnte, in großer Stückzahl in Dienst gestellt. Vom ETA 150 (ab 1968 Baureihe 515) wurden bis 1965 insgesamt 232 Einheiten gebaut. Weiters wurden noch 216 Steuerwagen der Bauart ESA 150 (später Baureihe 815) in Betrieb genommen.

Der in Stahlleichtbauweise gefertigte Triebwagen, dessen Akkumulatoren unter dem Fußboden in Wagenkastenmitte eingebaut waren, hatte aufgrund des hohen Eigengewichtes einen hervorragenden Fahrkomfort und gegenüber den Dieseltriebwagen der Baureihen VT 95 und 98 eine geringe Lärmbelästigung. Die erste Serie bis zur Ordnungsnummer 33 wurde mit der Sitzteilung 2+3 geliefert und waren, der Zeit entsprechend, als 3. Klasse-Wagen ausgeführt. Nach Abschaffung der „Holzklasse“ 1956 wurden sie auf die 2. Klasse umgezeichnet. Die Folgeserien ab den Nummern 101 und 501 hatten dann in der 2. Klasse die Sitzaufteilung 2+2 erhalten und dazu einen unterschiedlich ausgestalteten 1. Klasse-Bereich. Durch die Steigerung der Akkukapazität wurde die Reichweite bis auf 400 km erhöht. Die Triebwagen waren mit normalen Zug- und Stoßeinrichtungen ausgestattet damit auch Verstärkungs- oder Güterwagen angehängt werden konnten.

Die bevorzugt auf Flachlandstrecken eingesetzten Triebwagen wurden auch gern als „Taschenlampen-Express“, „Steckdosen-InterCity“ oder „Akkublitz“ bezeichnet. Ihr Einsatzgebiet war der Raum Augsburg, Schleswig-Holstein, das östliche Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Südhessen und das Ruhrgebiet. Die in roter Farbe ausgelieferten Triebwagengarnituren wurden ab 1975 zum Teil in ozeanblau-beige neu lackiert. Einige fuhren auf der sogenannten Nokia-Bahn (Bochum–Gelsenkirchen) im weiß-mintgrünen Farbschema. In der Zeit von 1982 bis 1995 wurden die Fahrzeuge nach und nach abgestellt und ausgemustert. Einige Wagen sind heute in Eisenbahnmuseen und bei Museumsbahnen erhalten.

Akkutriebwagen BR 515 mit Steuerwagen



DB

Ep	IV
	293
	NEM
	Next18
	R1
	LED



Photo: H0

Q4/2020

740100	=	2/1
740170	=	2/1

- Fein detailliertes Modell in roter Lackierung
- Freier Durchblick durch den Fahrgastraum
- Mit separat angesetzten Steckteilen
- 1.-Klasse-Abteil mit sechs Plätzen im Motorwagen

- Spitzenlicht und Innenbeleuchtung mittels DIP-Schalter schaltbar
- Z21 Führerstand verfügbar
- Mit Decoder im Trieb- und im Steuerwagen in der Digitalversion

1
PLATZ



Photo: Johannes Büniger

FLEISCHMANN DIESEL LOKOMOTIVEN





Photo: F. Fanger

Die Lokomotiven der Baureihe 218 sind das zuletzt entwickelte Mitglied der V-160-Lokfamilie. Unter Federführung von Krupp in Essen, wurde die zunächst noch als BR V 164 projektierte Diesellokserie entwickelt. Eine 12 Exemplare umfassende Vorserie wurde 1968, schon als Baureihe 218, in Dienst gestellt.

Durch die Umstellung des DB-Reisezugwagenparks auf elektrische Heizungen wurde, die von der BR 217 übernommene, elektrische Zugheizanlage eingebaut. Mit Einbau, des bei der BR 215 erstmals verwendeten, 1840 kW starken Motors konnte auf den Hilfsdieselmotor zum Betrieb des Heizgenerators verzichtet werden. Die Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h, gegenüber bisher 120 km/h bei der BR 216, erforderte eine verbesserte Bremsanlage. So wurde die gesamte Serie mit einer hydrodynamischen Bremse ausgestattet.

Die Lieferung erfolgte in vier Bauserien. Von 1971 bis 1979 wurden insgesamt 398 Maschinen gebaut. Als Hersteller scheinen MaK, Krupp, Henschel und Krauss-Maffei in den Standesbüchern auf. Die ehemaligen Gasturbinenloks der Baureihe 210 wurden nach dem Rückbau als 218 901 bis 908 eingeordnet.

Die Baureihe 218 hat im Laufe der Zeit einige Farbvarianten durchwandert. Die ersten 218er wurden noch in der für Diesellokomotiven üblichen Farbgebung in purpurrot geliefert. Ab 1975 bestimmten die Farben Ozeanblau/Beige das äußere Bild der Lokomotiven. Aufgrund der Verschmutzungsanfälligkeit der Beige gehaltenen Bereiche wurde ab 1987 Orientrot zur Standardfarbe. Dieser Lack war aus Umweltschutzgründen auf Wasserbasis gemischt und daher nicht so alterungsbeständig. Schließlich wurde ab 1997 nach dem neuen Farbkonzept Verkehrsrot für Neuanstriche verwendet.

Die elektrische Zugheizung und die Wendezugsteuerung machen die Baureihe 218 zu einer universell verwendbaren Lok. Die Lokomotiven werden sowohl im Reise- als auch im Güterzugdienst eingesetzt. Über viele Jahre bewährten sie sich als die wichtigsten Streckendiesellokomotiven der Deutschen Bahn. Das Haupteinsatzgebiet verschob sich mit der Zeit mehr und mehr zum Nahverkehr. Aktuell sind noch Lokomotiven bei den Einsatzstellen Ulm, Kempten und Mühldorf am Inn im Dienst.

Diesellokomotive BR 210 mit Gasturbinenantrieb



DB

Ep	IV
	102
	NEM
	Next18
	R1
	LED



Photo: Dieter Kempf

- Die Stirnbeleuchtung kann mit Hilfe eines DIP-Schalters ganz oder teilweise abgeschaltet werden
- Passende Zuglok für das vierteilige „Popwagen“-Set 881908
- Führerstandsbeleuchtung im Digitalbetrieb schaltbar

Q1/2020

724210	=	4/1
724290	=	4/1

Für den Serienumbau einiger Exemplare der beliebten V-160-Familie orderte die DB bei den damaligen Klöckner-Humboldt-Deutz Werken leistungsstarke Turbinen des Typs AVCO Lycoming T53-L13. Ab dem Jahre 1970 wurden diese Aggregate in den zur Baureihe 210 umgezeichneten Lokomotiven eingesetzt. Schnell kamen die Lokomotiven der Betriebsnummern 210 001 – 008 auf ihren angedachten Stammstrecken zum Einsatz. Zum täglichen Umlauf gehörte der Schnellzug „TEE Bavaria“ sowie weitere schwere Eilzüge zwischen der bayerischen Landeshauptstadt München und Lindau.

Diesellokomotive BR 218



DB AG

Ep	V-VI
102	
NEM	
Next18	
R1	
LED	



Photomontage

- Die Stirnbeleuchtung kann mit einem DIP-Schalter ganz oder teilweise abgeschaltet werden
- Z21 Führerstand verfügbar
- Führerstandsbeleuchtung im Digitalbetrieb schaltbar

Q3/2020

724218	=	4/1
724298	=	4/1

Ab 1971 stellte die Deutsche Bundesbahn 398 Serienloks der BR 218 in Dienst und setzte sie sowohl vor Reise- als auch vor Güterzügen ein. Sie waren auf den meisten nicht elektrifizierten Strecken der DB anzutreffen und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h bei einer Leistung von 1.840 kW.

FLEISCHMANN

DIESEL

LOKOMOTIVEN





Photo: R. Krauss/Sig. S. Carstens

Ab Mitte der 1950er Jahre beschaffte die Deutsche Bundesbahn insgesamt 942 Lokomotiven der Baureihen V 60/V 60.1 für den leichten und mittleren Rangierdienst. Die Maschinen wurden in fünf Serien von allen namhaften deutschen Lokomotivherstellern bis 1964 gebaut. Beim Antriebskonzept der dreiachsigen Lok kam die Variante mittels Blindwelle und Kuppelstange zum Einsatz.

Der Unterschied zwischen den Baureihen V 60 (260) und V 60.1 (261) besteht in der höheren Reibungslast der BR 261. Durch einen stärker dimensionierten Rahmen brachte sie 54 t auf die Waage, die leichtere Variante wog 48 Tonnen. Die Maschinen erreichten im Rangiergang eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, im Streckengang von 60 km/h. Die Leistung des wassergekühlten Zwölfzylinder-Viertakt-Dieselmotors betrug 478 kW. Um das Einfrieren des Kühlwassers im Winter zu verhindern, besaßen die Loks koksbeheizte Vorheizanlagen. Nach und nach wurden diese Öfen mit Ölbrennern ausgestattet. Ab 1997 wurden bei Ausbesserung der Loks neue Webasto-Vorwärmgeräte eingebaut.

Per 1. Oktober 1987 wurde die Baureihenbezeichnung in 360 bzw. 361 geändert und die Maschinen zu Kleinlokomotiven degradiert. Dadurch durften sie auch von Kleinlokbefahrern anstelle der besser bezahlten Triebfahrzeugführer gefahren werden. Die ab 1988 mit Funkfernsteuerung und automatischer Rangierkupplung ausgerüsteten Lokomotiven wurden zur BR 364 bzw. 365. Im Zuge einer Remotorisierung mit Caterpillar-Motoren wurden einige Maschinen erneut umgezeichnet. Die Loks erhielten die Bezeichnungen 362 (leichte Bauart) bzw. 363 (schwere Bauart).

Die Maschinen kamen nicht nur im Rangierdienst, sondern auch vor leichten Güterzügen zum Einsatz; auch vor Arbeitszügen wurden sie verwendet. Selten, aber doch kam es vor, dass die Maschinen mit ihrer geringen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h und fehlender Zugheizung auch vor Personenzügen eingesetzt wurden. Nach den ersten Ausmusterungen in den 1980er Jahren gelangten viele Exemplare an Privat- und Werksbahnen im In- und Ausland.

Diesellokomotive BR 260



DB

Ep	IV
	65
	R1
	LED



Photomontage

722401		3/0
722481	DCC	3/0

- Wartungsfreier Motor
- LED-Spitzenbeleuchtung beidseitig
- Mittlere Achse angefedert
- Gestänge aus Metall

- Vorbauten exakt maßstäblich
- Separat angesetzte Rangierer-Griffstangen
- Freier Führerhausdurchblick
- Digital schaltbare Lichtfunktionen



Photo: K. Gerke

Diesellokomotive BR 363



DB AG

Ep	V-VI
	65
	R1
	LED



Photomontage

- Wartungsfreier Motor
- LED-Spitzenbeleuchtung beidseitig
- Mittlere Achse angefedert
- Gestänge aus Metall
- Vorbauten exakt maßstäblich
- Separat angesetzte Rangierer-Griffstangen
- Freier Führerhausdurchblick
- Digital schaltbare Lichtfunktionen

Um den Mangel an leistungsfähigen Rangierlokomotiven zu beheben, beschaffte die Deutsche Bundesbahn ab Mitte der 1950er Jahre die Lokomotiven der Baureihe V 60. Diese auf nahezu allen deutschen Rangierbahnhöfen anzutreffenden Maschinen erreichten im Rangiergang eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und im Streckengang 60 km/h. Anfang der 1990er Jahre stellte man die ersten Überlegungen an, einige Maschinen mit einem Motor moderner Bauart zu remotorisieren. Ab 1997 wurden dann ausschließlich bereits auf Funkfernsteuerung umgebaute Maschinen mit einem Caterpillar-Motor ausgerüstet und zur Baureihe 363 umgezeichnet.

722402		3/0
722482	DCC	3/0

Diesellokomotive BR 118



DR

Ep	IV
	121
	NEM
	Next18
	R1
	LED



Photomontage

Q1/2020

721401	=	4/1
721471	=	4/1



- In bordeauxroter Farbgebung
- 4-achsige Version
- Das Schlusslicht kann mit einem DIP-Schalter für jede Lokseite abgeschaltet werden

Diesellokomotive BR 120



DR

Ep	IV
	110
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED



Photomontage

Q3/2020

725212	=	4/1
725292	=	4/1



- Kurzkupplungskinematik
- LED-Beleuchtung
- Separate Steckteile



Diesellokomotive BR 203



DB AG

Ep	V-VI
87	
NEM	
NEM 651	
R1	
LED	

721014 = 4/1



Photo: J. Wilke

- Einsatz überwiegend als Bauzuglokomotive und vor Materialzügen

Der Fahrzeugpark von DB-Netz besteht vorwiegend aus älterem Rollmaterial. Auch einige Lokomotiven der Baureihe 203 sind dort im Baustellenverkehr und zur Überführung von Kränen und Maschinen eingesetzt. Diese Lokomotiven wurden im Alstom-Werk Stendal aus ehemaligen DR V 100 Maschinen umgebaut.

Dieseltriebwagen 642 006-1



DB AG

Ep	VI
261	
NEM 651	
LED	
R1	
946501	

Q1/2020

742008 = 2/1

742098 = 2/1



Photomontage

- Vorbereitet für Innenbeleuchtung

Adapter mit Aufnahmeschacht nach NEM 355 sowie PROFI-Kupplungen 9545 für Mehrfachtraktion liegen bei.

Der Dieseltriebwagen 642 006 der Westfrankenbahn ist derzeit der einzige Desiro, der im attraktiven Design „3-Löwen-Takt“ unterwegs ist. Die Westfrankenbahn ist als mittelständisches Unternehmen unter dem Dach der Deutschen Bahn seit dem 1. Januar 2006 am Markt tätig. Sie erbringt jährlich 3,3 Mio. Zugkilometer.

Diesellokomotive BR 223



ALEX

Ep	VI
	121
	NEM
	Next18
	R1
	LED

Q3/2020

781901	=	4/1
781971	=	4/1



Photo: Bernd Hasenfratz

- Erstmals mit Next18-Schnittstelle und weiß/roten Lichtwechsel
- Farblich abgesetzte Bremscheiben
- Geeignete Wagen: Art.-Nr. 881901

Diesellokomotive Baureihe 223 der Länderbahn GmbH im „bodo“-Werbedesign. Die Länderbahn ist ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen das Verkehrsdienstleistungen im Personennahverkehr in Deutschland und Tschechien anbietet, unter anderem mit der Produktmarke „alex“. Seit 2011 gehört die Länderbahn zur NETINERA Deutschland GmbH.

3-tlg. Set: Eurofima-Wagen



ALEX

Ep	VI
	495
	NEM
	946901

Q3/2020

881901



Bmz



Bmz



ABmz

Photomontage

Das Set besteht aus zwei unterschiedlich nummerierten 2. Klasse und einem 1./2. Klasse Wagen in der aktuellen Farbgebung. Ideale Zuglok: Art. 781901 (BR 223).



Diesellokomotive Rh 2016

=	
ÖBB	
Ep	VI
	121
	NEM
	Next18
	R1
	LED



Photomontage

- Erstmals mit Next18-Schnittstelle und weiß/roten Lichtwechsel
- Wiederauflage mit geänderter UIC-Betriebsnummer
- Farblich abgesetzte Brems Scheiben

Q3/2020		
726019	=	4/1
726089	= 	4/1

Der Lokomotivtyp Siemens ER20 der Eurorunner-Serie ist eine von Siemens Mobility (vormals Siemens Transportation Systems) gebaute dieselelektrische Lokomotive. Diese Loks wurden zunächst im Auftrag der Österreichischen Bundesbahnen gebaut und dort als Reihe 2016 oder „Hercules“ bezeichnet.

Dieseltriebzug Rh 5022 „Cityjet“

=	
ÖBB	
Ep	VI
	261
	NEM 651
	R1
	LED
	946501



Photo: K. Steiner

- Ausführung im aktuellen „Cityjet“-Design der ÖBB.
- Lizenziertes ÖBB-Modell

Q1/2020		
742206	=	2/1
742277	= 	2/1

Adapter mit Aufnahmeschacht nach NEM 355 sowie PROFI-Kupplungen 9545 für Mehrfachtraktion liegen bei.



Diesellokomotive Serie 340



RENFE

Ep	IV-V
	115
	NEM
	NEM 651
	R1



Photomontage

- Führerstand-Inneneinrichtung
- Metalldruckguss-Fahrgestell

Q2/2020

725010	=	4/1
725080	=	4/1

Zwei Exemplare der RENFE-Serie 340 sind museal erhalten geblieben. Sie sind mit der deutschen Baureihe V 200.1 technisch wie optisch verwandt.

Diesellokomotive 24



RRF

Ep	VI
	87
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED



Photo: Daniel de Prenter

- Fein detailliertes Modell mit aufwendiger Bedruckung
- Mit filigranen Bühnengeländern am Umlauf

Q3/2020

721015	=	4/1
--------	---	-----

Rotterdam Rail Feeding B.V. (RRF) ist eine Eisenbahngesellschaft, die in den Niederlanden, Belgien und Deutschland tätig ist. RRF ist spezialisiert auf den Transport von Zügen über kurze Strecken sowie Rangierarbeiten an Terminals und Industriestandorten. Für die Traction dieser Züge werden auch modernisierte Lokomotiven der ursprünglichen DR-Baureihe V 100.1 verwendet.

2
PLATZ



Photo: Norbert Laabs

z21 Digitalset: Elektrolokomotive BR 193 mit Güterzug



LOKOMOTION

Ep VI

INHALT:

- 1 digital gesteuerte Elektrolokomotive der BR 193 mit DCC-Decoder und Sound
- 2 Taschenwagen T3 mit „Schenker“-Auflieger
- 1 Taschenwagen T3 mit 40'-Container „Shun ping da Co.,Ltd.“
- 1 Taschenwagen T3 mit zwei Tankcontainern
- 1 z21
- 1 Z21 WLANMAUS
- 1 WLAN-Router
- 1 Steckernetzteil



Photo: H0



Photomontage



Schotterbettgleise für ein Gleisoval (Radius R1) mit langem Überholgleis:

6 gerade Gleise 9100, 8 gebogene Gleise 9120, 1 linke Bogenweiche 9168, 1 rechte Bogenweiche 9169, 1 Aufgleisgerät 9480, Elektrisches Anschlussmaterial.
Anlagengröße: 85 x 45 cm. Gleislänge: ca. 3,20 m.

Q2/2020

931891

z21 start Digitalset: Elektrolokomotive BR 140 mit Güterzug



DB

Ep IV

INHALT:

- 1 digital gesteuerte Elektrolokomotive BR 140
- 4 Großraum-Selbstentladewagen
- 1 z21 start
- 1 FLEISCHMANN multiMAUS
- 1 Steckernetzteil

Q4/2020

931895

Gleise mit Schotterbett für ein Oval (Radius R1) mit Abstellgleis (5 x 9100, 3 x 9101, 1 x 9114, 8 x 9120, 1 x 9170, 1 x 9116), elektrisches Anschlussmaterial.
Anlagengröße: 96 cm x 40 cm.



Photomontage



z21 start Digitalset: Diesellokomotive BR 110 mit Güterzug



DR

Ep IV

INHALT:

- 1 digital gesteuerte Diesellokomotive BR 110
- 1 Kesselwagen
- 1 gedeckter Güterwagen
- 1 Rungenwagen
- 1 offener Güterwagen
- 1 z21 start
- 1 FLEISCHMANN multiMAUS
- 1 Steckernetzteil



Photomontage



Q3/2020

931892

Gleise (ohne Schotterbett) für ein Oval mit Abstellgleis (2 x 22202, 3 x 22203, 1 x 22216, 1 x 22253, 12 x 22222) und 1 elektrisches Anschlusskabel 22217. Gleisplangröße 77 cm x 46 cm

Analog Start Set: Diesellokomotive BR 212 mit Güterzug



DB AG

Ep V

INHALT:

- 1 Diesellokomotive BR 212
- 3 Selbstentladewagen
- 1 Fahrregler
- 1 Steckernetzteil



Photomontage



Q3/2020

931705

Gleise mit Schotterbett für ein Oval (Radius R1) mit Abstellgleis (5 x 9100, 3 x 9101, 1 x 9114, 8 x 9120, 1 x 9170, 1 x 9116), elektrisches Anschlussmaterial.
Anlagengröße: 96 cm x 40 cm.

z21 start Digitalset: Elektrolokomotive Re 420 mit Güterzug



SBB

Ep V

INHALT:

- 1 digital gesteuerte Elektrolok Re 420
- 3 vierachsige offene Güterwagen
- 1 z21 start
- 1 FLEISCHMANN multiMAUS
- 1 Steckernetzteil

Gleise mit Schotterbett für ein Oval (Radius R1) mit Abstellgleis (5 x 9100, 3 x 9101, 1 x 9114, 8 x 9120, 1 x 9170, 1 x 9116), elektrisches Anschlussmaterial.
Anlagengröße: 96 cm x 40 cm.

Q4/2020

931893



Photomontage



z21 start Digitalset: Diesellokomotive Serie 340 mit Güterzug



RENFE

Ep IV-V

INHALT:

- 1 digital gesteuerte Diesellok Serie 340
- 2 gedeckte Güterwagen
- 1 Kesselwagen
- 1 z21 start
- 1 FLEISCHMANN multiMAUS
- 1 Steckernetzteil

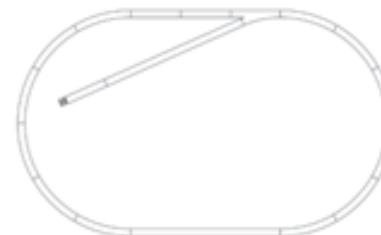
Gleise (ohne Schotterbett) für ein Oval mit Abstellgleis (2 x 22202, 3 x 22203, 1 x 22216, 1 x 22253, 12 x 22222) und 1 elektrisches Anschlusskabel 22217.
Gleisplangröße 77 cm x 46 cm

Q3/2020

931894



Photomontage



FLEISCHMANN PERSONEN WAGEN





Photo: P. Driesch/Sig. S. Carstens

Die Schnellzugwagen Norm UIC-X der Deutschen Bundesbahn

Nach Gründung der Deutschen Bundesbahn wurde begonnen eine neue Generation von Schnellzugwagen zu entwickeln. Die Wagen der Bauartgruppe 53 stellten die ersten modernen, in größeren Stückzahlen beschafften Schnellzugwagen der DB dar. Die Fahrzeuge wurden ab 1953 gebaut und stellten lange Zeit den Grundstock des Schnellzug-Wagenparks der DB. Diese Wagen verfügten über einen bis dahin in Europa nicht gekannten Komfort.

Eine neue Norm des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) forderte ab 1960 eine höhere Festigkeit des Wagenkastens. Durch den Einbau verstärkter Rammsäulen mussten die Wagenübergänge und die Einstiege verändert werden. Bei den Übergängen kamen zweiflügelige Schiebetüren zum Einbau, die Einstiege erhielten Drehfalttüren. 1961 legte die UIC die neuen Vorschriften als Standardwagen „UIC-X“ fest. Am Bau der Wagen waren eine Vielzahl von Waggonbaufirmen beteiligt (z. B. LHB, DWM, O & K, WMD, Uerdingen, WU, MBB, MAN, Credé, Hansa, Wegmann, ...)

Die ersten Wagen der Bauart AB4üm61 und B4üm61 hatten in der zweiten Klasse noch die Fenster der D-Zugwagen Verwendungsgruppe 53. In der darauf folgenden Serie wurden diese auf 1200 mm verbreitert. Bei den Wagen der zweiten Serie wurden weitere Umbauten und Verbesserungen vorgenommen. Die Aufstiege erhielten klappbare Trittstufen. Ursprünglich waren die Wagen für eine Spitzengeschwindigkeit von 140 km/h ausgelegt. Viele der Wagen wurden später mit Schlingerdämpfer und Magnetschienenbremsen für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ertüchtigt. Diese Wagen der Bauart Bm 234 wurden in Bm 235 umgezeichnet und ab 1979 im Intercity-Verkehr eingesetzt. Für den Interregio-Verkehr wurden diese Wagen einem weitgehenden Umbau unterzogen und als „im“-Wagengattung in Zügen in und um Deutschland unterwegs.

Die Außerdienststellung dieser Wagenserie begann 1988. Einige der Wagen wurden an verschiedene Bahnverwaltungen (NS, Hector Rail, alex) verkauft. Viele dieser robusten Schnellzugwagen werden aber noch im Charter- und Nostalgieverkehr bei Privatbahnen eingesetzt.

Mit den Popwagon von Seite 59 und der Dampflokomotive BR 012, Art. Nr.: 716904 und 716974, lässt sich ein vorbildgerechter Schnellzug nachbilden.

4-tlg. Set „Popfarbener DC-Zug“



DB

Ep	IV
660	
NEM	
944701	



BDüm 273



Bm 232



Bm 232



Aüm 202

Photo: HO

- Alle Wagen mit separat angesetzten Steckteilen und vorbildgerechter Pufferhöhe.

Als UIC-X-Wagen bezeichnet man mehr als 6.145 Schnellzugwagen der DB, die ab 1952 in Dienst gestellt wurden und teilweise ein halbes Jahrhundert lang in D-Zügen und im Intercity-Verkehr liefen. Diese Wagen verfügten über einen bis dahin in Europa nicht gekannten Komfort. Die Entwicklung von Schnellzugwagen in der neuen Standardlänge von 26,4 m wurde 1950 eingeleitet. Federführend war hier die Waggonfabrik Westwaggon in Köln-Deutz nach den Vorgaben der Wagenbau- und Einkaufsabteilung des Bundesbahn-Zentralamtes in Minden. Alle Wagen wurden mit Drehgestellen der Bauart Minden-Deutz ausgestattet.

Q4/2020

881908

Schnellzugwagen 1. Klasse



DB

Ep	IV
165	
NEM	
944701	

Q4/2020

863920



A4üm

Photomontage

Alle UIC-X-Wagen mit separat angesetzten Steckteilen und vorbildgerechter Pufferhöhe.

Schnellzugwagen 1./2. Klasse



DB

Ep	IV
165	
NEM	
944701	

Q4/2020

863925



ABüm 225

Photo: HO

n:
neu
konstruktion

Halbspeisewagen



DB

Ep	IV
165	
NEM	
944701	

Q4/2020

863921



BR4ymg-51

Photomontage

Schnellzugwagen 2. Klasse



DB

Ep	IV
165	
NEM	
944701	

Q4/2020

863922

863923



B4üm

Photomontage

■ Art.-Nr. 863923: geänderte Betriebsnummer

Schnellzugwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil



DB

Ep	IV
165	
NEM	
944701	

Q4/2020

863924



BD4üm

Photo: HO

Schnellzugwagen 2. Klasse



DB AG

Ep	VI
	165
	NEM
	944701



Bm 235

Photomontage

- Ausführung im IC-Design
- Art.-Nr. 863927: Geänderte Betriebsnummer
- Wagen mit separat angesetzten Steckteilen und vorbildgerechter Pufferhöhe

863926

863927

Ab dem Jahr 2001 wurden alle IC-Wagen in einem neuen Farbschema gestaltet. Die Grundfarbe dieses Designs ist Lichtgrau (RAL 7035) mit einem breiten verkehrsroten Streifen (RAL 3020) unterhalb der Fenster. Auch einige UIC-X-Wagen in ursprünglicher Bauform erhielten diesen Anstrich und verkehrten als Verstärkerwagen in IC-Zügen.



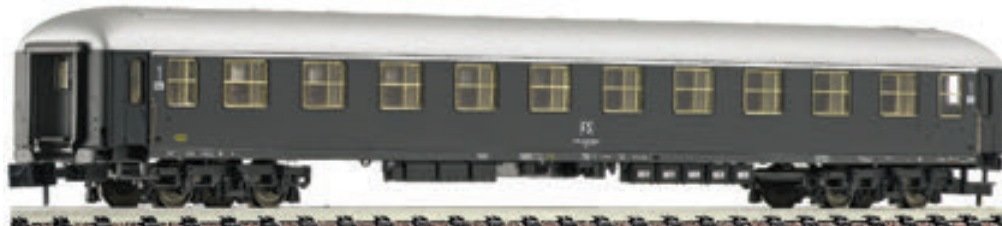
Photo: R. Krauss/Sig. S. Carstens

UIC-X-Schnellzugwagen 1. Klasse



FS

Ep	IV
165	
NEM	
944701	



A

Photo: HO

863960

Ausführung in grauer Ardesia-Lackierung ohne Schürzen. Wagen mit separat angesetzten Steckteilen und vorbildgerechter Pufferhöhe.

UIC-X-Schnellzugwagen 2. Klasse



FS

Ep	IV
165	
NEM	
944701	



B

Photo: HO

863961

■ Andere Ordnungsnummer als 863962

UIC-X-Schnellzugwagen 2. Klasse



FS

Ep	IV
165	
NEM	
944701	



B

Photo: HO

863962

■ Andere Ordnungsnummer als 863961

3
PLATZ



Photo: Lutz Koallick

Eilzugwagen 1. Klasse



DB

Ep	III
136	
NEM	
944501	



A4ys-30/55

Photomontage

Q2/2020

867504

- Ideale Ergänzung zum FLEISCHMANN Dampflokom-Sortiment
- Genietete Bauart

Eilzugwagen 1./2. Klasse



DB

Ep	III
131	
NEM	
944501	



AB4yswe-37/55

Photomontage

Q2/2020

867505

- Geschweißte Bauart

Eilzugwagen 2. Klasse



DB

Ep	III
131	
NEM	
944501	



B4ywe-36/50

Photomontage

Q2/2020

867506

867507

- Art.-Nr. 867507: geänderte Betriebsnummer
- Geschweißte Bauart

Gepäckwagen



DB

Ep	III
135	
NEM	
944501	



Düe 941

Photomontage



Q2/2020

867508

- Geschweißte Bauart

Mittleinstiegswagen 1./2. Klasse



DB

Ep	IV
165	
NEM	
944701	

Q1/2020

866506



Photomontage

Auch in der Epoche IV traf man die sog. Mittleinstiegswagen fast überall auf den Gleisen der DB an.

Mittleinstiegswagen 2. Klasse



DB

Ep	IV
165	
NEM	
944701	

Q1/2020

866607

866608

■ Art.-Nr. 866608: geänderte Betriebsnummer



Photomontage

Mittleinstiegs-Steuerwagen 2. Klasse mit Gepäckraum



DB

Ep	IV
165	
NEM	
944701	
LED	

Q1/2020

866487



BDymf 456

Photomontage

Mit Funktionsdecoder für Lichtwechsel (weiß/rot) sowohl für Analog- als auch Digitalbetrieb.

Personenwagen 2. Klasse



DR

Ep IV

87

NEM



Baai

Photomontage

865907

865908

- Wagen mit offenen Einstiegsbereichen
- Art.-Nr. 865908: Geänderte Betriebsnummer

Gepäckwagen



DR

Ep IV

87

NEM



Daai

Photomontage

866003

- Mit zwei beweglichen Schiebetüren



Photo: C. Bellingrodt EK-Verlag

3-tlg. Set: Doppelstockwagen



DB AG

Ep	V-VI
	505
	NEM
	LED
	944701
	945301



DBpbzfa 766



DABpz 758



DBpz 753

Photomontage

- Zugzielanzeige des Steuerwagens im Digitalbetrieb schaltbar
- Ergänzungswagen unter Art.-Nr. 862809 erhältlich
- Ideale Zuglok: 734508/734578

Q3/2020

862810

Das Set besteht aus einem Wagen 1./2. Klasse, Gattung DABpz 758, einem Wagen 2. Klasse, Gattung DBpz753 und einem Steuerwagen, Gattung DBpbzfa 766, mit Funktionsdecoder für einen Lichtwechsel weiß/rot im Analog- und Digitalbetrieb.

Doppelstockwagen



DB AG

Ep	V-VI
	167
	NEM
	944701



DBpz 753

Photomontage

Q3/2020

862809

- Ergänzung zu Art.-Nr. 862810
- Ideale Zuglok: 734508/734578

3-tlg. Set: Eurofima-Wagen



SNCB

Ep V

495

NEM

946901



Photomontage

Q1/2020

814508

Das attraktive Wagenset besteht aus einem Eurofima-Wagen der 1. Klasse und zwei Eurofima-Wagen der 2. Klasse

Reisezugwagen 1. Klasse



BLS

Ep V

165

NEM

946901



A

Photomontage

Q2/2020

890208

Reisezugwagen 2. Klasse



BLS

Ep V

165

NEM

946901



B

Photomontage

Q2/2020

890209

890210

■ Art.-Nr. 890210: Geänderte Betriebsnummer

FLEISCHMANN GÜTER WAGEN





Staubsilowagen Gattung Uacs-x und Uacs-y

Bei den vierachsigen Behälterwagen der Bauart Uacs handelt es sich um Güterwagen für den Transport von Schütt- und Staubgütern. Untergliedert werden die Wagen je nach ihrem Transportgut: Während die Uacs-x mit Industriegütern, wie Kohlestaub, beladen sind, werden die Uacs-y für den Transport von Lebensmittelgütern, wie Soda oder Mehl, verwendet. Die großen Originale verfügen dabei über einen speziellen Epoxidharz-Innenanstrich und eine pneumatische Auflockerungseinrichtung.

Beide Bauarten, die Uacs-x und die Uacs-y, besitzen den gleichen Grundaufbau mit UIC-Drehgestellen der Bauart Y 25 Cs sowie ein geschweißtes Untergestell. Die Befüllung der Wagen erfolgt über Einfülldeckel auf dem Behälterdach, welche durch Laufstege erreicht werden können. Entleert werden die Wagen durch ein Druckluftsystem.

Staubsilowagen



DR

Ep IV

119

NEM



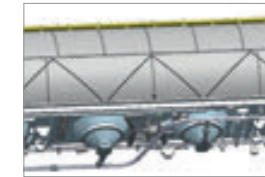
Uacs-x

Photo: HO

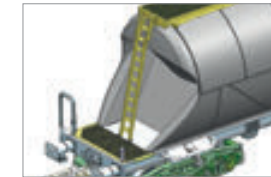
Q4/2020

849001

- Mit vielen angesetzten Steckteilen zum Teil in durchbrochener Ausführung
- Ganzzug geeignet



CAD Zeichnung



CAD Zeichnung



CAD Zeichnung

n:
neu
konstruktion

2-tlg. Set: Staubbehälterwagen



KVG

Ep IV-V

238

NEM



Uacs-x



Uacs-x

Photo: HO

Q4/2020

849002

- Mit vielen angesetzten Steckteilen zum Teil in durchbrochener Ausführung
- Ganzzug geeignet

n:
neu
konstruktion

2-tlg. Set: Staubbehälterwagen



VTG

Ep V

238

NEM



Uacs-x



Uacs-x

Photo: HO

n:
neu
konstruktion

Q4/2020

849004

- Mit vielen angesetzten Steckteilen zum Teil in durchbrochener Ausführung
- Ganzzug geeignet

2-tlg. Set: Staubbehälterwagen



GATX

Ep V-VI

238

NEM



Uacs-x



Uacs-x

Photo: HO

n:
neu
konstruktion

Q4/2020

849005

- Mit vielen angesetzten Steckteilen zum Teil in durchbrochener Ausführung
- Ganzzug geeignet

Staubbehälterwagen



ÖBB

Ep VI

119

NEM



Uacs-x

Photomontage

n:
neu
konstruktion

Q4/2020

849003

- Mit vielen angesetzten Steckteilen zum Teil in durchbrochener Ausführung
- Ganzzug geeignet

FLEISCHMANN

DRUCK

GASKESSELWAGEN



Photo: S. Carstens



Druckgaskesselwagen

Druckgaskesselwagen sind Spezialwagen für verflüssigte, tiefgekühlt verflüssigte oder gelöste Gase. Die Be- und Entladung erfolgt über vom Boden aus bedienbare Vorrichtungen (Untenentleerung). Der auffällige, ca. 30 cm hohe, orange Längsstreifen in Kesselmitte ist typisch für europäische Wagen.

Lange Zeit führen diese Wagen ausschließlich als bei den nationalen Bahnverwaltungen eingestellte Privatwagen [P]. Mittlerweile sind sie im Gegensatz zu anderen Wagengattungen, im Eigentum von spezialisierten Waggonvermietungsfirmen. Das komplexe Management umfasst dabei die Instandhaltung, Überprüfung, etc., des Wagenparks.

3-tlg. Set: Druckgaskesselwagen



VTG

Ep IV

330

NEM



Zags



Zags



Zags

Photo: HO

n:
neu
konstruktion

Q4/2020

849102

- Ausführung mit langem Sonnendach
- Ganzzug geeignet
- Ideale Ergänzung zur Dampflokomotive BR 043, Art. Nr.: 714404, 714474

Druckgaskesselwagen



DR

Ep IV

110

NEM



Zags

Photo: HO

n:
neu
konstruktion

Q4/2020

849103

- Ideale Ergänzung zur Dampflokomotive BR 120, Art. Nr.: 725212, 725292

Druckgaskesselwagen



PKP

Ep V

110

NEM



Zags

Photo: HO

- Fein detaillierte Ausführung mit authentischer Beschriftung
- Ausführung mit kurzem Sonnendach

Q4/2020

849104

Druckgaskesselwagen, Bauart Zags, mit Sonnenschutzdach als Privatwagen der Firma „Petrochemia Plock S.A.“, eingestellt bei der Polnischen Staatsbahn (PKP).

Druckgaskesselwagen



WASCOSA

Ep V

110

NEM



Zags

Photo: HO

- Ausführung mit kurzem Sonnendach
- Fein detaillierte Ausführung mit authentischer „Wascosa“-Beschriftung

Q4/2020

849105

FLEISCHMANN RUNGEN WAGEN





Steckrunnenwagen Gattung Rlmms(o) 58 (Kbs 443)

Anfang der 1960er Jahre herrschte bei der Deutschen Bundesbahn ein erheblicher Mangel an Flachwagen. Sodass bald nach Beginn der Beschaffung von Neubaufachwagen der Gattung Rlmms 56 (später Kbs 442) die ersten Wagen der Gattung Rlmms 58 (später Kbs 443) in Dienst gestellt wurden.

Diese entsprachen weitgehend der Konstruktion der Rlmms 56, aber sie wurden nicht ausschließlich aus Neumaterial hergestellt. Für ihren Bau wurden altbrauchbare Teile aus den Untergestellen älterer Runnenwagen verwendet, deren Ausstattung nicht mehr den Anforderungen entsprach. Dadurch wurden die Wagen, gegenüber den Neubauwagen, um 1.000 kg schwerer und die Lastgrenzen entsprechend niedriger. Der Aufbau der Stirnklappen und Seitenwände bestand vollständig aus Neumaterial. Die Stirnwandungen und Seitenwand-Pressblechungen wurden wiederum von den Vorgängerbauarten übernommen.

Schwenkrundenwagen Gattung Ks 446/447

Die Deutsche Reichsbahn der DDR beschaffte in den Jahren 1969/70 bei der Waggonfabrik in Arad ca. 1.200 Stück neue Runnenwagen Gattung Ks 446 und bei der Waggonbaufirma in Niesky (Sachsen) 300 Stück der Gattung Ks 447. Die DR entschied sich anders als die DB beim Bau der Waggons für Drehungen anstelle von Steckungen. Damit entfallen die Rungentaschen und Runnenablagekästen unter dem Wagenboden. Diese Bauart kam später auch noch bei der DB AG zum Einsatz, und wurde auch an andere Bahnverwaltungen geliefert.

Schwenkrundenwagen Typ M5/Ks 330

Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB-CFF-FFS beschafften die Runnenwagen Typ M5/Ks-w, später Ks 330, von 1959 bis 1970 in sieben Baulosen, von denen die dritte Bauserie mit 300 Wagen von 1969 die umfangreichste war. Runnenwagen sind hauptsächlich für den Transport von sperrigen Gütern vorgesehen. Dazu zählen beispielsweise Stahl, Holz, große Maschinen und Kraftfahrzeuge sowie Baufertigteile und schwere Einzellasten. Außerdem werden sie zur Beförderung von Erdreich und Kies verwendet. Durch den Mangel an Containertragwagen Anfang der 1970er-Jahre erhielten einige Fahrzeuge Einrichtungen zur Arretierung von Containern auf dem Wagenboden.

Steckrungenwagen



DB

Ep	III
86	
NEM	



Kbs

Photo: H0

Q4/2020
825730

- Ausführung mit Bremserbühne
- Mit Schnittholz Beladung (Die abgebildete Beladung ist symbolisch dargestellt)

Steckrungenwagen



DB

Ep	IV
86	
NEM	



Kbs

Photo: H0

Q4/2020
825733

Schwenkrungenwagen



DR

Ep	IV
86	
NEM	



Ks

Photo: H0

Q4/2020
825738

Durch die bei diesen Wagen rundherum an den Seiten befestigten Rungen ist die Ladung gegen Verrutschen abgesichert. Sie eignen sich bestens für den Transport von Holz, Metall- und Eisenwaren, Fahrzeugen und Maschinen.

Steckrungenwagen



ÖBB

Ep	IV
86	
NEM	



Kbs

Photo: H0

Q4/2020
825731

Schwenkrungenwagen

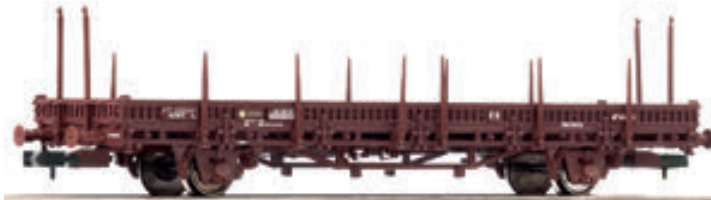


RENFE

Ep IV-V

86

NEM



Ks

Photo: HO

Q4/2020

825737



Schwenkrungenwagen



FS

Ep IV

86

NEM



Ks

Photo: HO

Q4/2020

825735

■ Ausführung mit runden Puffern



Steckungenwagen



NS

Ep IV

86

NEM



Kbs

Photo: HO

Q4/2020

825734

■ Beladen mit zwei 20'-Containern „KNSM“



Schwenkrungenwagen



SNCF

Ep IV-V

86

NEM



Us

Photo: HO

Q4/2020

825736

■ Mit eckigen Puffern
■ Beladen mit einem 20'-Container



FLEISCHMANN FLACH WAGEN



Photo: S. Carstens



Drehgestell-Flachwagen Gattung Rmms 663/664 und Remms 665

Die Deutsche Bundesbahn beauftragte die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG (MAN) 1968 mit der Entwicklung eines kurzen Drehgestell-Flachwagens entsprechend den Vorgaben des UIC-Standardtyps 2. Ab 1969 wurde die erste Serie der Gattung Rmms 663 geliefert. Die Nachfolgebauart erhielt KE-GP-Bremsen mit automatischer Lastabbremung und wurde als Rmms 664 bezeichnet. Von beiden Typen wurden insgesamt mehr als 2.500 Stück hergestellt. Alle Wagen haben klappbare, geteilte Ladeschwellen und Stirnborde. An jeder Seite befinden sich sechs Drehungen. Die Wagen sind vorwiegend für den Transport von schweren Walzprofilen und Fahrzeugen geeignet. Die als Überfahrbleche nutzbaren Stirnklappen ermöglichen die Fahrzeugbeladung über stirnseitige Laderampen.

Unmittelbar nachdem die Fertigung der Rmms 663/664 abgeschlossen war, ließ die Deutsche Bundesbahn 660 Wagen der Gattung Remms 665 bauen. Die Wagen haben zusätzlich klappbare Aluminium-Seitenborde, die durch Fallrungen gesichert werden. Dadurch können sie auch für Schüttgüter verwendet werden. Im Laufe der Zeit wurden wegen zunehmend auftretender Schäden die Drehgestelle der Bauart Minden-Siegen gegen solche der Bauart Y 25 ausgetauscht.

Auch für die Staatsbahnen Frankreichs und Belgiens wurde dieser Wagentyp mit gesickten Stahl-Bordwänden geliefert. Ein weiterer Unterschied zur deutschen Bauart sind die gegossenen Y-25-Drehgestelle.

Flachwagen



DB

Ep IV

88

NEM



Photo: F. Wilke/Stg. S. Carstens

Remms

- Ausführung mit Alu-Bordwänden

Q4/2020

826701

Die Wagen sind zur Beförderung schwerer Walzprofile oder Stahlplatten geeignet. Aber auch Fahrzeuge und andere sperrige und schwere Güter werden damit transportiert.

n:
 neu
 konstruktion

3-tlg. Set: Flachwagen



DB AG

Ep VI

264

NEM



Photo: S. Carstens

Remms



Photo: S. Carstens

Remms



Photo: S. Carstens

Remms

- Beladen mit Röhren (Die abgebildeten Röhren sind symbolisch dargestellt)

Q4/2020

826702

Wagenset bestehend aus drei 4-achsigen Flachwagen, Gattung Remms, der Deutschen Bahn.

Flachwagen



SNCF

Ep V

88

NEM



Photo: F. Willke/Slg. S. Carstens

n:
neu
konstruktion

Q4/2020

826703

Remms

■ Modell mit gesickten Bordwänden



Photo: Hannes Auer Fotografie GmbH

Schwerlast-Flachwagen



DRG

Ep II

68



Rimmeps 651

Photo: HO

Q1/2020

845602

Weinfasswagen



DR

Ep III

51

NEM



Gkw

Photo: HO

Q3/2020

845712

- Zwei bewegliche Schiebetüren
- Nachbildung des Weinfasses

3-tlg. Set: Kühlwagen „Seefische“



DRG

Ep II

182

NEM



Gkwh, Gkh

Photo: HO

881810

- Ein Wagen mit mit Bremserhaus und seitenverschiebbarer Mittelachse
- Wagen unterschiedlich nummeriert und mit abweichender Kolorierung

Gedeckter Güterwagen



DB

Ep III

66

NEM



Gmhs 53

Photomontage

Q2/2020

831002

- Mit beweglichen Schiebetüren

Schiebeplanenwagen



DB

Ep IV

124

NEM



Rils 652

Photomontage

Q3/2020

837709

- Modell mit blauer Plane und rotem Bundesbahn-Logo

Rungenwagen



DB AG

Ep V

124

NEM



Rs

Q3/2019

826811

- Beladen mit Stahlplatten

3-tlg. Set 1: Kesselwagen



EVA

Ep IV

264

NEM



Photomontage

848028

- Fein detaillierte Ausführung mit unterschiedlichen Betriebsnummern
- Wagen mit Drehgestellen Bauart Y25
- Kessel in verschiedenen Farbtönen

3-tlg. Set 2: Kesselwagen



EVA

Ep IV

264

NEM



Photomontage

848029

- Fein detaillierte Ausführung mit unterschiedlichen Betriebsnummern
- Wagen mit Minden-Deutz-Drehgestellen
- Kessel in verschiedenen Farbtönen

Doppelstockwagen für Autotransport in Güterzügen



DB

Ep IV

138

NEM



Laaes 541

Photomontage

822401

■ Ganzzug geeignet

Schwerlast-Flachwagen



DB

Ep IV

68



Rlmmfs 651

Photomontage

Q1/2020

845601

Kesselwagen „VEB Teerverarbeitungswerk Rositz“



DR

Ep IV

55

NEM



Z

Photomontage

Q2/2020

842615

■ Ausführung mit Bremserbühne

Großraum-Selbstentladewagen



DR

Ep IV

72

NEM



Fad

Photomontage

Q1/2020

852216

- Modell mit zwei beweglichen Seitenklappen
- Ganzzug geeignet
- Die Wagen dienen zum Transport von Schwerlast-Schüttgütern, z. B. Erz, Kalkstein, Kohle, Koks oder Kies

Großraum-Schiebewandwagen



DB AG

Ep	VI
145	
NEM	



Habbins

Photomontage

Q3/2020

838315

- Fein detaillierte Ausführung
- Mit separat angesetzten Griffstangen

Großraum-Schiebewandwagen



AAE

Ep	V
145	
NEM	



Habbins

Photomontage

Q3/2020

838316

- Fein detaillierte Ausführung
- Mit separat angesetzten Griffstangen

2-tlg. Set: Schiebeplanenwagen



GATX

Ep	VI
150	
NEM	



Shimmns



Shimmns

Photomontage

Q3/2020

837931

- Ganzzug geeignet

3-tlg. Set: Schiebeplanenwagen



CAPTRAIN

Ep	VI
225	
NEM	



Shimmns



Shimmns



Shimmns

Photomontage

Q3/2020

837932

- Ein Wagen mit aufwendiger Werbebedruckung „WANTED“

FLEISCHMANN KOMBINIERTER VERKEHR





Photo: R. Auerweck

Im Kombinierten Verkehr liegt die Zukunft!

Angesichts der wachsenden Verkehrsströme in Europa, insbesondere auf der Straße, wurden schon frühzeitig Maßnahmen ergriffen, um umweltfreundliche Verkehrsarten wie den Kombinierten Verkehr zu steigern. Dabei wird nicht das eigentliche Transportgut umgeladen, sondern es sind die Transportbehälter, die während der Transportkette das Transportmittel wechseln: Zwischen Lkw, Bahn und Schiff.

Der Containerumschlag auf Flachwagen ist der häufigste Fall des Kombinierten Verkehrs. Die sogenannten (Doppel-)Taschenwagen, auf denen sowohl Container als auch Auflieger verladen werden können, sind für den KV ebenfalls unverzichtbar. Dafür sind an den Häfen und im Hinterland Knotenbahnhöfe mit Verladeanlagen eingerichtet.

Zum Schienentransport von gesamten Lkws wurde die Rollende Landstraße entwickelt. Zur Verladung fahren die Transporter eigenständig auf den Zug. Die Lkw-Fahrer verbringen die Reisezeit im mitgeführten RoLa-Begleitwagen.

Der Austausch und das Rangieren von einzelnen Wagen in Bahnhöfen ist zu zeitaufwendig und wird daher immer weniger angewendet. Der Einzelwagenverkehr setzt auch spezielle Waggons zur Vermeidung von Rangierstößen voraus, damit Ladungsschäden vermieden werden.

Die Schweizer Gesellschaft Hupac entwickelte in den 1990er Jahren das Konzept von Shuttle-Zügen. Sie sind eine besondere Variante von Ganzzügen die mit einer festen Waggonzusammenstellung verkehren. Mittlerweile wenden auch zahlreiche andere Operateure diese Transportart auf den verschiedenen Eisenbahnmagistralen Europas an.

In Europa ist das Schienennetz so engmaschig ausgebaut das die meisten Gebiete durch die Eisenbahn erschlossen sind. Die Hauptkorridore für den Kombinierten Verkehr über die Alpen sind die Gotthardlinie in der Schweiz und die Brennerachse in Österreich. Auch über die Tauernbahn und den Schoberpass sind zahlreiche KV-Züge zu beobachten. Deren Ziel sind die Adria Häfen. Seit dem Beitritt der osteuropäischen Länder zur EU spielen auch die Ost-West-Achsen eine wichtige Rolle. Diese verteilen die KV-Ladungen von den Nordseehäfen nach Mittel- und Osteuropa.

Taschenwagen



AAE

Ep	VI
115	
NEM	



Sdgmns 33

Photomontage

Q1/2020

825052

Taschenwagen, Bauart T3, der Ahaus Alstätter Eisenbahn beladen mit einem Auflieger der Spedition „Nor-Cargo“

Taschenwagen



AAE

Ep	VI
115	
NEM	



Sdgmns 33

Photomontage

Q3/2020

825055

- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Filigrane Griffstangen und Bühnengeländer

Taschenwagen



AAE

Ep	VI
115	
NEM	



Sdgmns 33

Photomontage

Q1/2020

825053

Taschenwagen, Bauart Sdgmns 33, der Ahaus Alstätter Eisenbahn AG beladen mit einem Auflieger der Spedition „Transped“.

Containertragwagen



ÖBB

Ep	VI
123	
NEM	



Sgns

Photo: HO

Q1/2020

825210

Containertragwagen mit 2 Wechselfpritschen „DANZAS“, Bauart Sgns, der Österreichischen Bundesbahnen.

Containertragwagen



CEMAT

Ep	VI
123	
NEM	



Sgns

Photomontage

- Beladen mit zwei „Hoyer“-Tankcontainern

Q2/2020

825216

Containertragwagen, Bauart Sgns, des italienischen Logistik Unternehmens CEMAT (Combined European Management and Transportation S.p.A.).

Doppeltaschen-Gelenkwagen



AAE

Ep	VI
219	
NEM	



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q2/2020

825026

Doppeltaschen-Gelenkwagen T2000 der AAE beladen mit Bertschi Tankcontainern.
Variabel bestückbar mit Containern und Aufliegern. Wagen aus Metalldruckguss.

Doppeltaschen-Gelenkwagen



AAE

Ep	VI
219	
NEM	



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q3/2020

825027

■ Beladen mit zwei pinken Containern der Spedition ONE

Doppeltaschen-Gelenkwagen



AAE

Ep	VI
219	
NEM	



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q2/2020

825015

Variabel bestückbar mit Containern und Aufliegern. Wagen aus Metalldruckguss.

Doppeltaschen-Gelenkwagen



AAE

Ep VI

219

NEM



Sdggmrs/T2000

Photo: HO

Q1/2020

825006

- Äußerst filigrane Umsetzung des „Alleskönners“ für den intermodalen Verkehr
- Variabel bestückbar mit Containern und Aufliegern
- Wagen aus Metalldruckguss

Doppeltaschen-Gelenkwagen



WASCOSA

Ep VI

219

NEM



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q3/2020

825016

- Beladen mit einem Auflieger „arcese“ und einem „Gruber Logistics“-Auflieger in aktueller Ausführung mit neuem Design
- Variabel bestückbar mit Containern und Aufliegern
- Wagen aus Metalldruckguss

Doppeltaschen-Gelenkwagen



AAE

Ep VI

219

NEM



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q1/2020

825025

- Mit Aufliegern der Spedition MOVE
- Variabel bestückbar mit Containern und Aufliegern
- Wagen aus Metalldruckguss

Schwerlast-Flachwagen

ÖBB	
Ep	IV
	68



Ssy

Photo: H0

Q1/2020

845603

Diese aus geschweißten Blechträger und Profile gefertigten vierachsigen Flachwagen wurden 1940 für den Transport von schweren Lasten neu entwickelt.

Kesselwagen

ÖBB	
Ep	IV
	88
	NEM



Photomontage

Q1/2020

848027

Offener Güterwagen

ÖBB	
Ep	IV
	63
	NEM



E

Photomontage

820532

- Ganzzug geeignet
- Mit Kohlebeladung

Schiebeplanenwagen

ÖBB	
Ep	V
	124
	NEM



Rilns

Photomontage

Q3/2020

837707

- Bedruckt mit den Logos von Alusuisse und der Logistikfirma Delacher

2-tlg. Set: Einheitstaschenwagen

ÖBB	
Ep	IV-V
	204
	NEM



Sdgkkms



Sdgkkms

Photomontage

Q2/2020

845376

- Ein Wagen mit Wechselpritschen „Von Haus zu Haus“
- Ein Wagen mit Wechselpritschen der Spedition „Schenker“

2-tlg. Set: Einheitstaschenwagen

ÖBB	
Ep	IV-V
	204
	NEM



Sdgkkms



Sdgkkms

Photomontage

Q2/2020

845377

- Ein Wagen mit zwei 20'-Containern
- Ein Wagen mit 40'-Container beladen

Schiebeplanenwagen



SNCB

Ep	VI
II	124
II	NEM



Rils

Q1/2020

837701

- Fein detaillierte Ausführung
- Realistische Struktur der Plane
- Mit separat angesetzten Griffstangen
- Ausführung mit rechteckigen Puffern

Containertragwagen



SBB

Ep	VI
II	123
II	NEM



Sgns

Photomontage

Q1/2020

825209

Containertragwagen mit 2 Wechsellpritschen, Bauart Sgns, der Schweizerischen Bundesbahnen.

2-tlg. Set: Silowagen



VIGIER CEMENT

Ep	VI
II	170
II	NEM



Uacns



Uacns

Photomontage

Q3/2020

848905

- Mit vielen angesetzten Steckteilen zum Teil in durchbrochener Ausführung
- Ganzzug geeignet

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



ECCO RAIL

Ep	VI
II	176
II	NEM



Eaos



Eaos

Photomontage

Q2/2020

841014

- Modelle vorbildgetreu lackiert und beschriftet
- Beide Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern

Einheitsaschenwagen



RENFE

Ep	V
II	102
II	NEM



Sdgkkmss

Photomontage

Q1/2020

845374

- Mit Auflieger „Font Vella“

Einheitsaschenwagen



RENFE

Ep	V
II	102
II	NEM



Sdgkkmss

Photomontage

Q2/2020

845375

- Beladen mit einem 40'-Container

Großraum-Schiebewagen



SNCF

Ep	V
145	
NEM	



Habbiins

Photomontage

Q3/2020

838317

- Fein detaillierte Ausführung
- Mit separat angesetzten Griffstangen

2-tlg. Set: Schiebeplanenwagen



FS

Ep	VI
150	
NEM	



Shimms

Photomontage

Q2/2020

837928

- Ausführung mit aktuellem Logo der Mercitalia Rail

Schiebeplanenwagen



ERMEWA

Ep	VI
124	
NEM	



Rilns

Q1/2020

837710

- Realistische Struktur der Plane
- Ausführung mit rechteckigen Puffern
- Fein detaillierte Ausführung
- Mit separat angesetzten Griffstangen

Schiebeplanenwagen



CFL

Ep	VI
124	
NEM	



Q1/2020

837706

- Fein detaillierte Ausführung
- Mit separat angesetzten Griffstangen
- Realistische Struktur der Plane
- Ausführung mit rechteckigen Puffern

Kesselwagen „Pieter Bon“



NS

Ep IV

55

Q2/2020

842003



Photo: H0

2-tlg. Set: Schiebeplanenwagen



ERMEWA

Ep VI

150

NEM

Q1/2020

837927



Shimms



Shimms

Photo: H0

2-tlg. Set: Schiebeplanenwagen



ONRAIL

Ep VI

150

NEM

Q3/2020

837930



Shimms



Shimms

Photomontage

■ Ganzzug geeignet

2-tlg. Set: Rungenwagen



PKP

Ep VI

248

NEM

Q1/2020

828825

- Mit beweglichen Drehungen
- Seitliche Ladebordwände sind abnehmbar



Res



Res

Photomontage



Schnellzug der DRB



717405



863604



863102



863302



863203



863204

Post per Bahn



712305



814509



Regionalverkehr der Bundesbahn



734104



866506



866607



866608



866487

Mit dem Krokodil im Güterverkehr



739419



848028



848029



Güterzug der DR



725212



849001



849103



842615



852216

Nebenbahnzug der DR



706103

865907

865908

866003

Schweizer Tonerdetransport



731401

829357

829358

Kombinierter Verkehr durch Europa



739309

825026

825053

825055

825016

Güterverkehr der DB AG



739317

838316

849005

849105

838315

Güterverkehr mit den ÖBB



726019

837707

841014

838315

837931

NEUHEITEN

Art. Nr.	Seite
706103	14
706183	14
706403	14
706483	14
712305	11
712375	11
714403	10
714404	13
714405	12
714473	10
714474	13
714475	12
715214	15
715294	15
716904	13
716974	13
717405	8
717475	8
721014	47
721015	51
721401	46
721471	46
722401	44
722402	45
722481	44
722482	45

Art. Nr.	Seite
724210	40
724218	41
724290	40
724298	41
725010	51
725080	51
725212	46
725292	46
726019	50
726089	50
731401	30
731471	30
731501	28
731571	28
733102	21
733172	21
734014	28
734094	28
734104	21
734174	21
734607	18
736509	24
738012	23
738092	23
739290	33
739309	25

Art. Nr.	Seite
739316	32
739317	23
739319	32
739360	33
739389	32
739397	23
739399	25
739419	17
739489	17
740100	36
740170	36
742008	47
742098	47
742206	50
742277	50
781209	7
781289	7
781901	48
781971	48
814508	67
814509	11
820532	93
822401	86
825006	92
825015	91
825016	92

Art. Nr.	Seite
825025	92
825026	91
825027	91
825052	90
825053	90
825055	90
825209	94
825210	90
825216	90
825730	78
825731	78
825732	29
825733	78
825734	78
825735	79
825736	79
825737	79
825738	78
826701	82
826702	82
826703	83
826811	85
828825	96
829357	30
829358	31
831002	84

Art. Nr.	Seite
837701	94
837706	95
837707	93
837709	85
837710	95
837927	96
837928	95
837930	96
837931	87
837932	87
838315	87
838316	87
838317	95
841014	94
842003	96
842615	86
845374	94
845375	94
845376	93
845377	93
845601	86
845602	84
845603	93
845712	84
848027	93
848028	85

Art. Nr.	Seite
848029	85
848905	94
849001	70
849002	70
849003	71
849004	71
849005	71
849102	74
849103	74
849104	75
849105	75
852216	86
862809	66
862810	66
863102	9
863203	9
863204	9
863302	9
863604	9
863920	59
863921	59
863922	59
863923	59
863924	59
863925	59
863926	60

Art. Nr.	Seite
863927	60
863960	61
863961	61
863962	61
865907	65
865908	65
866003	65
866487	64
866506	64
866607	64
866608	64
867504	63
867505	63
867506	63
867507	63
867508	63
881810	84
881901	48
881908	58
881911	19
881912	19
881913	20
890208	67
890209	67
890210	67
931705	54

Art. Nr.	Seite
931891	53
931892	54
931893	55
931894	55
931895	54





Abonnieren Sie den FLEISCHMANN Newsletter auf **www.fleischmann.de** und Sie sind immer informiert. Nur hier erfahren Sie alles über Neuheiten, Exklusivmodelle und Sonderserien.



Wir liefern auch Ersatzteile! Auf **www.fleischmann.de** können Sie für Ihre Modelle auch die passenden Ersatzteile bestellen. Der Ersatzteillshop und Ersatzteillfinder hat 24 Stunden geöffnet und verschickt direkt zu Ihnen nach Hause!



Blieben Sie immer auf dem Laufenden und besuchen Sie uns auf **Facebook, Instagram** und **YouTube**.



Hier erhalten Sie tägliche Infos zu unseren Modellen und Neuheiten.



Herausgeber:

Modelleisenbahn GmbH / Plainbachstrasse 4 / 5101 Bergheim, Österreich
www.fleischmann.de

Bildnachweise:

Modelleisenbahn GmbH, Fleischmann-Archiv, Michael Zirn Photography GmbH, Hannes Auer Fotografie GmbH, Heinz Peter Gogg sowie bei den Bildern angegebene Fotografen.

Druck u. Verarbeitung:

Druckerei Berger, Ferdinand Berger & Söhne GmbH, Wiener Straße 80, 3580 Horn, Österreich

Copyright:

© 2019 Modelleisenbahn GmbH. Alle Rechte vorbehalten.

Dieser Katalog einschließlich aller seiner Teile, wie Daten und Bilder, sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung der Modelleisenbahn GmbH unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Verarbeitung oder Weiterverarbeitung in elektronischen Systemen. Die Wiedergabe von Warenbezeichnungen, Marken, Handelsnamen oder Firmenbezeichnungen sowie sonstiger Kennzeichen in diesem Katalog berechtigt nicht zu der Annahme, dass diese von jedem frei benutzt werden dürfen. Vielmehr kann es sich auch dann um eingetragene Marken oder sonstige gesetzlich geschützte Kennzeichen handeln, wenn sie nicht eigens als solche markiert sind.

® Eingetragene Marken:

ROCO, FLEISCHMANN, FLÜSTERSCHLEIFER, ROCO LINE, GEOLINE, Z21, multiMAUS, smart RAIL

Markeninhaber: Modelleisenbahn GmbH, Plainbachstraße 4, 5101 Bergheim; Austria

Gem. §§ 10, 10a MarkenSchG verbietet der Markeninhaber Dritten, die eingetragenen Marken ohne seine Zustimmung im geschäftlichen Verkehr zu verwenden.

Haftung:

Die Modelleisenbahn GmbH bemüht sich, den Inhalt dieses Kataloges mit hoher Qualität zur Verfügung zu stellen. Trotz höchstmöglicher Sorgfalt kann die Modelleisenbahn GmbH keine Gewähr oder Haftung für die Richtigkeit, Aktualität oder Vollständigkeit der in diesem Katalog enthaltenen Inhalte und Informationen übernehmen. Für eventuelle Schäden materieller oder ideeller Art durch Nutzung, Nichtnutzung oder Vorenthaltung von fehlerhaften oder unvollständige Informationen dieses Kataloges – sofern sie nicht durch nachweislichen Vorsatz oder nachweislich grobe Fahrlässigkeit seitens der Modelleisenbahn GmbH begründet sind – kann keinerlei Gewähr und Haftung übernommen werden. Die Modelleisenbahn GmbH behält sich vor, jederzeit die Inhalte und die technischen Eigenschaften der angeführten Produkte zu aktualisieren. Viele Abbildungen zeigen Photomontagen und CAD-Zeichnungen. Die endgültige und gelieferte Ausführung der Modelle kann deshalb von den gezeigten Bildern abweichen. Elektrische und mechanische Daten und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

Produkte aus der Serienproduktion können in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Es besteht durchaus die Möglichkeit, dass die abgebildeten oder beschriebenen Produkte möglicherweise nicht in ihrem Land erhältlich sind. Änderungen und Liefermöglichkeiten für die abgebildeten Produkte bleiben vorbehalten.

BAHNVERWALTUNGEN

K.K.Sts.B.	Kaiserlich-Königliche Staatsbahnen
ÖBB BBÖ	Österreichische Bundesbahnen – nach dem 2. Weltkrieg
K.Bay.Sts.B.	Königlich Bayerische Staatseisenbahn
K.P.E.V.	Königl. Preußische Eisenbahn-Verwaltung
DRG	Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (bis 1937)
DRB	Deutsche Reichsbahn (1937-1949)
DR	Deutsche Reichsbahn (nach 1945)
DB	Deutsche Bundesbahn (1951-1993)
DB AG	Deutsche Bahn AG (seit 1.1.1994)
SBB	Schweizerische Bundesbahnen (SBB-CFF-FFS)
BLS	Lötschbergbahn AG Private Bahngesellschaft (Schweiz)
SNCF	Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen
SNCB	Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen
NS	Niederländische Eisenbahnen
CFL	Luxemburgische Staatsbahn
RENFE	Spanische Eisenbahn
FS	Italienische Bundesbahnen
RZD	Russische Eisenbahnen
DSB	Dänische Staatsbahnen
CSD	Tschechoslowakische Staatsbahnen
ČD	Tschechische Staatsbahnen
PKP	Polnische Staatsbahnen
AAE	Privates Eisenbahnverkehrsunternehmen Ahaus Alstätter Eisenbahn
SŽ	Slowenische Eisenbahn

ZEICHENERKLÄRUNG

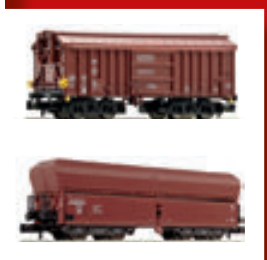
	Artikelnummer
	Erscheinungstermin 1.–4. Quartal im jeweiligen Jahr
	Epoche
	Länge über Puffer
	Antrieb auf x-Achsen/x-Achsen mit Haftreifen
	Gleichstrom
	Gleichstrom mit Sound
	DCC (Digital ab Werk mit Decoder)
	Schnittstelle 6-polig: NEM 651
	Next18-Schnittstelle
	Kupplungsaufnahme nach NEM 355 mit Kurzkupplungskinematik
	Spitzenlicht vorn
	Spitzenlicht mit der Fahrtrichtung wechselnd
	Spitzenlicht weiß/rot mit der Fahrtrichtung wechselnd
	Spitzenlicht nach Ländervorbild (hier z.B. Schweiz)
	Beleuchtung mittels LED
	Beleuchtung mittels Glühbirne
	Zugschluss-Beleuchtung
	Innenbeleuchtung
	Innenbeleuchtung Einbausatz
	Digitalversion mit Pufferkondensator
	Mindestbefahrbarer Radius

EPOCHENERKLÄRUNG

	Epoche I: ca. 1870 – 1920
	Epoche II: ca. 1920 – 1945
	Epoche III: ca. 1945 – 1968
	Epoche IV: ca. 1968 – 1994
	Epoche V: 1994 – 2006
	Epoche VI: seit 2007

LÄNDERKENNUNG

	Österreich (A)		Russland (RUS)
	Belgien (B)		Schweden (S)
	Schweiz (CH)		Slowakische Republik (SK)
	Tschechische Republik (CZ)		Slowenien (SLO)
	Deutschland (D)		Vereinigte Staaten (USA)
	Dänemark (DK)		
	Spanien (E)		
	Frankreich (F)		
	Ungarn (H)		
	Italien (I)		
	Luxemburg (L)		
	Niederlande (NL)		
	Norwegen (N)		
	Polen (PL)		
	Rumänien (RO)		



Ihr FLEISCHMANN-Fachhändler

992020

FLEISCHMANN

Modelleisenbahn GmbH
Plainbachstrasse 4
5101 Bergheim | Österreich
www.fleischmann.de