

NEUHEITENKATALOG 2021



Photo: Hannes Auer

FLEISCHMANN

TRADITION UND LEIDENSCHAFT

1
PLATZ



Foto: Rainer Wahn

Liebe FLEISCHMANN-Freunde,

mit diesem Katalog stellen wir Ihnen, trotz eines ungewöhnlichen Modellbahnjahres, wieder unsere Ideen für das Jahr 2021 vor! Gleichzeitig bedanken wir uns für Ihre Treue und Ihre Freude an unseren Spur-N-Modellen!

Mit der kompletten Neukonstruktion der markanten Diesel-Doppellokomotive Baureihe V188 erfüllen wir einen mehrfachen Kundenwunsch, nach dieser massiven Lokomotive. Wie von unseren aktuellen Neukonstruktionen gewohnt, entspricht die Umsetzung des Modells natürlich den heutigen Maßstäben.

Für Freunde der elektrischen Traktion, erscheinen die kompletten Neukonstruktionen der SNCF BB 7200 und ihren Bauarten sowie die niederländische 1600/1700/1800. Die Modelle werden neben einer zeitgemäßen technischen Ausstattung mit Next18-Schnittstelle mit authentischen Gravuren und filigranen Stromabnehmern überzeugen.

Doch auch am Sektor der Wagen tut sich einiges! In diesem Jahr rollen endlich die neukonstruierten UIC-X-Wagen zu den Fachhändlern. Mit der Überarbeitung der EW-IV-Wagen sowie der kompletten Neukonstruktion des EW-IV-Speisewagens schließt FLEISCHMANN auch hier eine Lücke im Sortiment. Bei den Güterwagen erscheint mit dem Kesselwagen der Gattung Uahs/Zas ein filigran umgesetztes Modell dieses weit verbreiteten Wagens. Ebenfalls komplett neu entwickelt, rollt der gedeckte Güterwagen Gbs 1500 auf die Spur-N-Gleise, dicht gefolgt vom modernen Schiebewardwagen der Gattung Hbbillns.

Damit bleiben hoffentlich keine Wünsche offen! Wir möchten uns auf diesem Wege auch noch auf die zahlreichen Einsendungen unseres Fotoswettbewerbs bedanken, die Gewinnerfotos finden Sie im Katalog!

Viel Freude mit unseren Neuheiten 2021!

Ihr Team von FLEISCHMANN

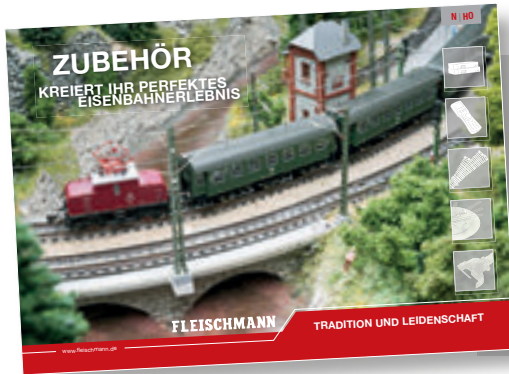
Inhalt:

Dampflokomotiven	6-13
Elektrolokomotiven	14-41
Diesellokomotiven	42-55
Start Sets	56-58
Personenwagen	60-71
Kesselwagen	72-75
Schiebewardwagen	76-79
Güterwagen	80-99
Kombinierter Verkehr	94-99
FLEISCHMANN Fotowettbewerb	2, 59, 104
Zugbildungen	100-101
Was finde ich wo?	102-103
Notizen	105
Impressum	106
Zeichenerklärung	107

FLEISCHMANN

TRADITION UND LEIDENSCHAFT

„Tradition und Leidenschaft“ ist seit über **130 Jahren** 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: Ein Grund dafür ist die hohe Alltagstauglichkeit aller Modelle, die selbst im harten Einsatz auf riesigen Schauanlagen ihre Langlebigkeit und Robustheit unter Beweis stellen.



Zubehörcatalog

Das Programm von FLEISCHMANN lässt für Eisenbahnfreunde kaum Wünsche offen. Ob Dampflokomotive der Epoche I, Diesellokomotive 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 FLEISCHMANN Zubehörcatalog.



N-GLEISE MIT SCHOTTERBETT

Wachsen

- schwarze Wachse für Hauptgleise, Länge 111 mm
- schwarze Wachse für Hauptgleise, Länge 111 mm
- Regenrinne links für Hauptgleise
- Regenrinne rechts für Hauptgleise

Wachsen mit staumfeindlichem Herzstück

- schwarze Wachse für Hauptgleise, Länge 111 mm
- schwarze Wachse für Hauptgleise, Länge 111 mm
- Regenrinne links für Hauptgleise mit staumfeindlichem Herzstück
- Regenrinne rechts für Hauptgleise mit staumfeindlichem Herzstück

Das staumfeindliche Herzstück

Das staumfeindliche Herzstück ist ein spezielles Material, das die Schotterbettung vor Staubbildung schützt. Es ist aus einem hochwertigen Kunststoff gefertigt und ist mit einem speziellen Beschichtung versehen, die die Schotterpartikel vor Staubbildung schützt. Das staumfeindliche Herzstück ist ein unverzichtbares Zubehör für alle Modellbahner, die einen hochwertigen Schotterbettung wünschen.

Drainage-Wachse und Kreuzungen

- Drainage-Wachse für Hauptgleise, Länge 111 mm
- Kreuzung 15° für Hauptgleise, Länge 111 mm
- Kreuzung 15° für Hauptgleise, Länge 111 mm
- Kreuzung 15° für Hauptgleise, Länge 111 mm

GLEISSYSTEME

GLEISSETZ MIT SCHOTTERBETTGLEISEN

CC Digital Set 01

- 1x Gleis 0100
- 2x Gleis 0101
- 2x Gleis 0102
- 2x Gleis 0103
- 2x Gleis 0104
- 2x Gleis 0105
- 2x Gleis 0106
- 2x Gleis 0107
- 2x Gleis 0108
- 2x Gleis 0109
- 2x Gleis 0110
- 2x Gleis 0111
- 2x Gleis 0112
- 2x Gleis 0113
- 2x Gleis 0114
- 2x Gleis 0115
- 2x Gleis 0116
- 2x Gleis 0117
- 2x Gleis 0118
- 2x Gleis 0119
- 2x Gleis 0120

CC Digital Set 02

- 1x Gleis 0200
- 2x Gleis 0201
- 2x Gleis 0202
- 2x Gleis 0203
- 2x Gleis 0204
- 2x Gleis 0205
- 2x Gleis 0206
- 2x Gleis 0207
- 2x Gleis 0208
- 2x Gleis 0209
- 2x Gleis 0210
- 2x Gleis 0211
- 2x Gleis 0212
- 2x Gleis 0213
- 2x Gleis 0214
- 2x Gleis 0215
- 2x Gleis 0216
- 2x Gleis 0217
- 2x Gleis 0218
- 2x Gleis 0219
- 2x Gleis 0220

DAMPF

LOKOMOTIVEN



6-tlg. Set: „Preußischer Güterzug“



KPEV

Ep	I
	398
	NEM
	R1



Photo: HO

INHALT:

- 1 Dampflokomotive Gattung G 8.2
- 1 Kesselwagen
- 1 Säuretopfwagen
- 1 gedeckter 3-achsiger Güterwagen mit Bremserhaus
- 1 Kleinviehwagen mit zwei beweglichen Schiebetüren
- 1 Güterzugbegleitwagen mit zwei beweglichen Schiebetüren

- Authentische und fein detaillierte Zugkomposition
- Drei Wagen mit Bremserhaus
- Zwei Wagen mit beweglichen Schiebetüren

781290:

- Die Dampflokomotive ist werkseitig mit einem fest eingelöteten Decoder ausgestattet

Q4/2021

781210	=	2/2
781290	DCC	2/2

Dampflokomotive 01 1056



DB

Ep III

158

Next18

R1

LED



Photomontage



- Erstmals mit Next18-Schnittstelle und LED-Spitzenlicht
- 716975:**
- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen

Q2/2021

716905 = 4/1

716975 = 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.

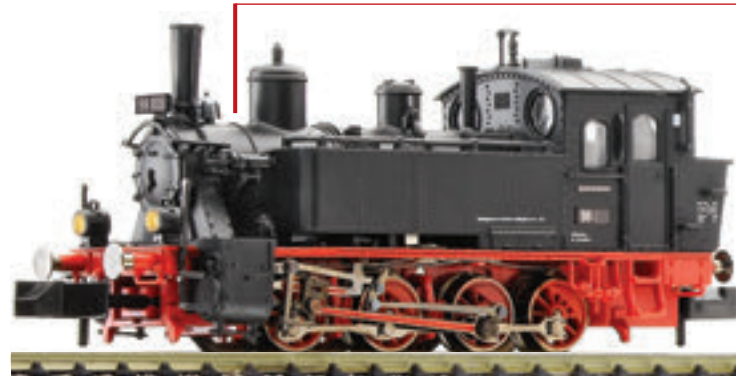


Dampflokomotive BR 98.8



DB

Ep	III
	58
	R1



Photomontage

- Metalldruckguss-Fahrgestell



Die Baureihe 98.8, die bayer. GtL 4/4, wurde zum erstenmal 1911 von der Bayerischen Staatsbahn in Dienst gestellt. Mit wenigen Änderungen wurde sie bis 1927 weitergebaut. Die Lokomotiven bewährten sich im Betrieb sehr gut und waren mit einer Leistung von 450 PS die stärksten bayerischen Lokalbahnlokomotiven. Insgesamt wurden 117 Lokomotiven hergestellt. Fast alle Bahnbetriebswerke in Bayern, die Nebenstrecken bedienten, hatten GtL 4/4 in ihrem Bestand. Die beiden letzten bayerischen GtL 4/4 des Bw Schweinfurt gehörten in den 1960er-Jahren zu den Lieblingsloks der Bahnfans. Gegen Ende ihrer Karriere verkehrte 098 812 häufig auf der Nebenbahn von Bad Neustadt (Saale) nach Königshofen (im Grabfeld) und bespannte dort Personen- und Güterzüge. Die Lok ist als rollfähige Museumslokomotive der Ulmer Eisenbahnfreunde erhalten geblieben.

Q3/2021

709904



4/0

Dampflokomotive BR 78



DB

Ep	III
	93
	R1



Photomontage

- Variante mit Kohlenkastenaufsatz
 - Mit Lüftungsaufsatz auf dem Führerhaus
- 707584:**
- Werksseitig mit einem DCC-Decoder für den Digitalbetrieb ausgerüstet

Die Gattung T 18 war die letzte für die Preußischen Staatseisenbahnen entwickelte Tenderlokomotive. Sie wurde ursprünglich für den Verkehr auf Rügen als Ersatz für die Baureihen T 12 und T 10 vorgesehen. Sie entstand, als 1912 eine Lokomotivtype konzipiert wurde, mit der Schnell- und Personenzüge in grenznahen Gebieten oder im Pendelverkehr auf kürzeren Strecken befördert werden sollten. Die Bauart einer Tenderlokomotive mit symmetrischem Fahrwerk wurde vorgesehen, weil diese im Gegensatz zu Schlepptender-Lokomotiven vorwärts und rückwärts gleich schnell und bei Fahrten in Gegenrichtung ohne die Notwendigkeit einer Drehung auf der Drehscheibe betrieben werden konnte. Ihre Leistung und Höchstgeschwindigkeit sollte etwa der P 8 entsprechen. Robert Garbe entwarf diese 2'C2'-Tenderlokomotive für 100 km/h mit 17 t Achslast und ließ sie bei den Stettiner Vulkan-Werken bauen. Sie erhielt die Bezeichnung T 18.

Q3/2021

707504



3/1

707584

DCC

3/1

Dampflokomotive BR 065



DB

Ep IV

97

R1

LED



Photomontage

- Metalldruckguss-Fahrgestell
- **706573:**
- Erstmals mit Onboarddecoder und schaltbaren Soundfunktionen

Q2/2021

706503 = 4/1

706573 DCC [Speaker Icon] 4/1

Die Baureihe 65 gehörte zum Neubauprogramm der Deutschen Bundesbahn und wurde 1951 erstmals geliefert. Das charakteristische Erscheinungsbild verleiht der Maschine ein ebenso kraftvolles als auch elegantes Aussehen. Ihr bevorzugtes Aufgabengebiet war als Personenzugtenderlokomotive der Vorort- und Stadtbahnverkehr im Ruhrgebiet. Einige Maschinen erhielten später eine Wendezugsteuerung. Die 18 Lokomotiven erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h bei einer Leistung von 1.089 kW. 1972 fuhr die letzte Maschine auf das Abstellgleis.

Dampflokomotive BR 023



DB

Ep IV

134

R1



Photo: S. Carstens



Photomontage

- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen mittels Onboarddecoder schaltbar
- Bremsklötze zwischen den Rädern

712376:

Q1/2021

712306



2/2

712376

DCC




2/2

Die BR 023 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-Neubaurokomotive der Baureihe 023 (bis 1968: BR 23) noch aktiv. Am 31.12.1971 waren 76 Maschinen im Unterhaltsbestand 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.

Dampflokomotive 44 1281-3




DR
 Ep IV
 141
 NEM
 Next18
 R1
 LED



Photomontage

Q2/2021		
714406	=	2/2
714476	= 	2/2

- Hochsitzende DR-Windleitbleche
- Mit ÜK-Führerhaus
- Mittlere Treibachsen mit kleineren Spurkränzen
- Vorne liegende Pumpen

7014476:

- Führerhaus-Innenbeleuchtung digital schaltbar
- Triebwerksbeleuchtung mit 3 Lampen je Seite digital schaltbar
- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen

Dampflokomotive 64 311


ÖBB
 Ep III
 78
 R1




Photomontage

706184:

- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Das Modell ist werkseitig mit einem fest eingelöteten Decoder ausgestattet

Q4/2021		
706104	=	3/1
706184	DCC	3/1

Die Tenderlokomotiven der Baureihe 64 wurden ab 1926 von der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft entwickelt. Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieb eine Maschine bei den ÖBB. Hier war sie vorwiegend im Personen- und Güterzugdienst auf Nebenstrecken im Einsatz.

Dampflokomotive 150 X



SNCF

Ep	III
	141
	NEM
	Next18
	R1
	LED



Photomontage

Q3/2021

714407 = 2/2

714477 = 2/2

- Ausführung ohne Windleitbleche
- Umsetzung der 150 X in schwarzer Lackierung
- Mittlere Treibachsen mit kleineren Spurkränzen
- Einsatz im schweren Güterzugdienst

714477:

- Führerhaus-Innenbeleuchtung digital schaltbar
- Triebwerksbeleuchtung mit 3 Lampen je Seite digital schaltbar
- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen

3-tlg. Set: Güterwagen



SNCF

Ep	III
	200
	NEM



Gs



Photomontage



00

Q4/2021

880904

- Fein detaillierte Modelle
- Passend zur Dampflokomotive Serie 150 X, Art.-Nr. 714407/714477

ELEKTRO

LOKOMOTIVEN



Photo: Heinz Peter Gagg

Elektrolokomotive E 19 02



DB

Ep III

106

NEM

NEM 651

R1

LED



Photo: Dr. Scheingaber EK Verlag



Photomontage

- Die Lokomotive repräsentiert den Betriebszustand der frühen 1950er-Jahre und ist daher ideal für die Zugbespannung des damaligen „blauen F-Zug-Netzes“ geeignet
- Mit erhabenen Schildern
- Metalldruckguss-Fahrgestell

Das „blaue F-Zug-Netz“ der Epoche III ist längst Legende: Bereits 1951 entstand bei der Bundesbahn ein Angebot schnell fahrender Fernzüge. Die stahlblau lackierten Wagen bestachen auch durch die mehrfarbige Bedruckung der Längsträger. Die erhaben ausgeführten silbernen DB-Lettern waren in der Wagenmitte dekoriert. Sämtliche „blauen“ Züge – mit Ausnahme zweier das Ausland berührenden Verbindungen – führten ausschließlich die 2. Klasse. Die 2. Klasse des bis dato geltenden Dreiklassensystems entsprach bis zur Klassenreform im Sommer 1956, bei der die alte Plüschklasse entfiel, der bis heute geltenden 1. Klasse. Ein Blechschild überdeckte die Klassenziffer 1, was nicht immer konsequent umgesetzt wurde, wie etliche Vorbildfotos beweisen.

Q1/2021

731905

=

4/1

Fernschnellzug-Gepäckwagen



DB

Ep	III
	135
	NEM
	944501



Pw4ü-37

Photomontage

Q1/2021

863004

- Vorbildgetreu lackiert und beschriftet

Fernschnellzug-Wagen 2. Klasse



DB

Ep	III
	135
	NEM
	944501



AB4ü-35



AB4ü-35



AB4ü-35

Photomontage

Q1/2021

863103

863104

863105

- Alle Wagen haben unterschiedliche Betriebsnummern

Fernschnellzug-Speisewagen



DSG/DB

Ep	III
	147
	NEM
	944501



WR4ü-35

Photomontage

Q1/2021

863303

Elektrolokomotive 103 002-2



DB

Ep	IV
	122
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED



Photomontage

- Vorserien-Ausführung
- **7181576:**
- Soundfunktionen
- Mit schaltbarer Maschinenraumbeleuchtung
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- Z21 Führerstand verfügbar

Q4/2021







781506	=	4/1
781576	=	4/1

Im Jahr 1961 beauftragte die DB deutsche Elektro- und Lokomotivbaufirmen, geeignete Entwürfe für eine sechsachsige Lokomotive mit mindestens 5.000 kW Leistung – geeignet für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h – zu unterbreiten. Im Februar 1965 wurde die erste von vier Vorserienmaschinen geliefert. Deutschlands neue Paradedpferde konnten im Plandienst wegen der damaligen Geschwindigkeitsbestimmungen jedoch nicht in vollem Umfange dienen. Mit Indienstellung der Serienmaschinen BR 103.1 im Jahr 1970 verloren die Vorauslokomotiven zunehmend ihre Planleistungen, standen aber weiterhin für Testfahrten mit neuen Wagen zur Verfügung.



Photo: R. Scheller

Elektrolokomotive 194 178-0

	
DB	
Ep	IV
	116
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED



Photomontage

- Ausführung als „Blaue Mauritius“ in ozeanblau/beiger Farbgebung
- Mit freistehenden Griffstangen auf den Vorbauten
- **739491:** Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen

Die Deutsche Bundesbahn hatte insgesamt 124 Lokomotiven der Baureihe E 94 bzw. später 194 in ihrem Bestand. Wie auch andere Konstruktionen aus früherer Zeit verfügte die E 94 über eine charakteristische Formgebung mit zwei Vorbauten, was ihr schnell den Spitznamen „Deutsches Krokodil“ einbrachte. Beim Antrieb setzen die Konstrukteure auf einen Tatzlagerantrieb, ideal für die Beförderung schwerer Güterzüge, wofür die „Krokodile“ gebaut waren. Als einzige Lokomotive aus dem Fuhrpark erhielt die 194 178 im Jahre 1974 das damals gültige Farbschema in ozeanblau/beige. Aufgrund ihrer farblichen Besonderheit wurde die Lokomotive bei den Fotografen liebevoll „Blaue Mauritius“ genannt.

Q3/2021		
739421	=	4/2
739491	= 	4/2

Elektrolokomotive BR 140



DB

Ep	IV
	104
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED



Photomontage

- Ausführung mit Einfachlampen und Regenrinne
 - Metalldruckguss-Fahrgestell
 - Das Spitzenlicht kann mit einem DIP-Schalter ganz oder teilweise abgeschaltet werden
- 733074:**
- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen

Q4/2021

733004	=	4/1
733074	=	4/1

Für die Beförderung schwerer Güterzüge auf Hauptbahnen im Flachland entwickelten das BZA München, Kraus-Maffei und SSW die BR E 40, die im technischen Aufbau weitgehend der E 10.1 entspricht. Lediglich die Getriebeübersetzung wurde geändert und auf den serienmäßigen Einbau einer elektrischen Bremse verzichtet. Über 800 Stück der 110 km/h schnellen Maschinen wurden ab 1957 in Dienst gestellt. Ihre Leistung beträgt 3.260 kW. Im Jahr 1968 wurde sie zur BR 140 umgezeichnet. Sie trug lange Zeit die Hauptlast des Güterzugverkehrs auf elektrifizierten Strecken, kam aber auch vor Personenzügen zum Einsatz. Ende 2016 wurde sie nach fast 60-jähriger Verwendung bei der DB außer Dienst gestellt.

Elektrolokomotive BR 112.1



DB AG

Ep	VI
	104
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED



Photomontage

- Passende Lok zu den Doppelstockwagen (Art.-Nr. 862810 und 862809)
- 734578:**
- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen

Q2/2021

734508	=	4/1
734578	=	4/1



Photo: R. Auerweck

3-tlg. Set: Elektrischer ICE-Triebwagenzug BR 411



DB AG

Ep VI

495

NEM

NEM 651

R1

LED

945301

946701

Q4/2021

746002 = 4/1

746072 = 4/1



- Erstmals mit grünem Streifen an den Endwagen
- Kurvenabhängige, automatische Neigung des Wagenkastens
- Funktionsdecoder für Lichtwechsel weiß/rot werksseitig eingebaut
- Starre Kurzkupplung mit beweglichen Übergängen zwischen den Wagen

ICE-T ist die Sammelbezeichnung für die von der Deutschen Bahn als Baureihen 411 und 415 eingesetzten Hochgeschwindigkeitszüge. Diese Züge sind für den Verkehr auf Ausbaustrecken ausgelegt. Solche Strecken besitzen meist eine höhere Steigung und zahlreiche Kurven, weshalb diese Triebzüge mit Neigetechnik ausgestattet sind. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit der ICE-T beträgt 230 km/h.

2-tlg. Set: Ergänzungswagen ICE-Triebwagenzug BR 411



DB AG

Ep VI

314

946701



Photomontage

Q4/2021

746102

- Kurvenabhängige, automatische Neigung des Wagenkastens
- Starre Kurzkupplung mit beweglichen Übergängen zwischen den Wagen



746072:

- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen

Photomontage

2-tlg. Set: Ergänzungswagen ICE-Triebwagenzug BR 411



DB AG

Ep VI

314

946701



Photomontage

Q4/2021

746402

- Kurvenabhängige, automatische Neigung des Wagenkastens
- Starre Kurzkupplung mit beweglichen Übergängen zwischen den Wagen

FLEISCHMANN ZAHNRAD BAHN

Alpspitz-Bahn

Zahnradbahnen strahlen mit ihrer einmaligen Kombination aus Bergwelt und kühner Streckenführung, mit zahlreichen Brücken und Tunneln, eine ganz besondere Faszination aus. Die Fortbewegung des Zuges wird durch Eingreifen eines Zahnrades in eine in der Mitte des Gleises liegende Zahnstange bewirkt, da für die starken Steigungen die gewöhnliche Reibung zwischen Rad und Schiene nicht mehr ausreicht.

Nachdem sich die ursprünglich für den Touristen- und Industrieverkehr hergestellten Zahnradbahnen bewährt hatten, ging man daran, die Zahnstange auch für den durchgehenden Personen- und Güterverkehr zu benutzen. So entstanden die Eisenbahnen des sogenannten gemischten Systems, bei denen Reibungsstrecken mit Zahnstangenstrecken, je nach den Steigungsverhältnissen, abwechseln und die Zugkraft von ein und derselben Maschine ausgeübt wird.

Die ersten Zahnradbahnen wurden ausschließlich mit Dampflokomotiven betrieben. Am Ende des 19. Jahrhunderts gewann die elektrische Traktion rasch an Bedeutung. Heute sind viele der ursprünglich mit Dampf betriebenen Bahnen elektrifiziert, bei einigen wurden die Dampfloks durch Dieseltriebfahrzeuge ersetzt oder ergänzt. Um den bei Touristen besonders begehrten Dampfbetrieb weiterhin anbieten zu können, wurden in den 1990er Jahren von einigen Zahnradbahnbetreibern neue ölgefeuerte Dampfloks beschafft.

In den Alpen findet man besonders viele private Zahnradbahnen, die sich bei den Touristen aus der ganzen Welt großer Beliebtheit erfreuen. Einige der bekanntesten sind die Zugspitzbahn in Deutschland, die Schafbergbahn in Österreich sowie die Vitznau-Rigi-Bahn in der Schweiz, dem Land mit den meisten Zahnradbahnen.



Photo: Michael Leidel

Zahnradbahn-Elektrolokomotive



Alpspitz-Bahn

Ep III-VI

54

NEM 651

R1

LED



Photomontage

Q2/2021

737110 = 2/0

737190 DCC 2/0

- Lok für echten Zahnradbahnbetrieb
- Geeignet für das FLEISCHMANN Zahnstangen-Gleis 9119
- Durch das enorme Steigvermögen (bis zu 25%) auf Zahnstangengleisen überwindet die Lok selbst auf kleinstem Raum außerordentliche Höhenunterschiede
- Die Lok ist mit und ohne FLEISCHMANN-Zahnstangengleis zu fahren
- 737190:**
- Abschaltbares, rotes LED Schlusslicht rechts

Zahnradbahn-Personenwagen



Alpspitz-Bahn

Ep III - VI

56

NEM

9456



Photomontage

Q2/2021

805304

805305

- Alle Wagen haben unterschiedliche Betriebsnummern

Zahnradbahn-Gepäckwagen



Alpspitz-Bahn

Ep III - VI

56

NEM

9456



Photomontage

Q2/2021

805402

- Bewegliche Schiebetüren

Elektrolokomotive 193 776-2



Lokomotion

Ep	VI
	119
	NEM
	Next18
	R1
	LED

Q1/2021

739284	=	4/1
739354	=	4/1



Photo: HO

- Modell im „Zebra“-Design mit roten Streifen
 - Mit neuem Motor und überarbeitetem Getriebe
 - Mit vorbildgerechtem Dach für den Einsatz als DAI-Vectron
 - Einsatz im internationalen Güterverkehr
 - Das Spitzenlicht kann mit einem DIP-Schalter ganz oder teilweise abgeschaltet werden
- 739354:**
- Sound in Kooperation mit LeoSoundLab

Das private Eisenbahnverkehrsunternehmen Lokomotion mit Sitz in München betreibt seit fast 20 Jahren grenzüberschreitenden Güterverkehr. Bekannt ist es für seine Lokomotiven im Zebra-Design. Egal ob blau, rot, grün, silbern oder mehrfarbig, sie sind immer ein Blickfang.

Elektrolokomotive 1020 016-0



ÖBB

Ep	IV-V
	116
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED

Q2/2021

739420	=	4/2
739490	=	4/2



Photomontage

- Ausführung in blutoranger Lackierung mit Computernummer **739490:**
- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen

Von der ab 1940 gebauten DRG-Baureihe E 94 verblieben nach dem 2. Weltkrieg 44 Stück in Österreich und erhielten 1954 die neue Bezeichnung 1020.01–44. Im selben Jahr lieferte die Lokomotivfabrik Floridsdorf drei weitere Maschinen unter Verwendung vorhandener Teile. Ab 1967 wurden, mit Ausnahme der jüngsten drei, alle Loks einer umfangreichen Grundüberholung unterzogen, wobei sie auch eine Veränderung des gewohnten Erscheinungsbildes erhielten und sich nun doch deutlich von den deutschen Schwestermaschinen unterschieden, ohne jedoch ihren einzigartigen Charakter zu verlieren. Eingesetzt wurden die robusten 118,5 t schweren und 90 km/h schnellen Loks anfänglich vor allen Zuggattungen. Danach wurden sie meist als Vorspann- oder Schiebetriebfahrzeug auf steigungsreichen Strecken verwendet.



Photo: R. Auerweck

Elektrolokomotive Rh 1044

=	
ÖBB	
Ep	V
🔊	100
⋯	NEM 651
📊	R1
🔦	LED



Photomontage

- Ausführung mit hohen durchgehenden Dachlüftern
- Beschriftung mit Computernummer
- **736677:**
- Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen mittels Onboarddecoder schaltbar
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Q3/2021		
736607	=	4/1
736677	= 🔊	4/1

Die Reihe 1044 ist eine elektrische Universallokomotive, die sowohl für den schweren Schnellzugs- als auch Güterzugsdienst im Flachland wie auch auf Bergstrecken geeignet ist. Zur Zeit der Indienstellung war sie die stärkste vierachsige Elektrolokomotive der Welt und bis zur Beschaffung des Taurus das Paradestück der Österreichischen Bundesbahnen. Die Exemplare 1044 071–095 und 097 hatten als äußeres Erkennungsmerkmal hohe durchgehende Dachlüfter.

Elektrolokomotive 1116 225-4

=	
ÖBB	
Ep	VI
🔊	121
🔊	NEM
⋯	NEM 651
📊	R1
🔦	LED



Photomontage


- Mit Werbebedruckung „Heute. Für morgen. Für uns.“
- Fein detaillierte Ausführung mit zwei Stromabnehmern
- **781773:**
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht
- Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen mittels Onboarddecoder schaltbar
- Z21 Führerstand verfügbar

Q3/2021		
781703	=	4/1
781773	DCC 🔊	4/1





Mit dem neuen Claim „Heute. Für morgen. Für uns.“ bringen die ÖBB in ihrem aktuellen Markenauftritt auf den Punkt, worum es geht: Das, woran heute gearbeitet wird, ist sinnvoll für morgen und für uns alle. Im Herbst 2019 startete die völlig neu konzipierte Werbelinie der ÖBB. In diesem Zusammenhang wurde auch die 1116 225 neu gestaltet und ist seitdem auf Österreichs Schienen als Markenbotschafter unterwegs ist.



Elektrolokomotive Re 460 068-0



SBB

Ep	VI
	116
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED




Photomontage

- Mit Taufnamen „Gütsch“
 - Das Modell ist mit filigranen Stromabnehmer des Typs Faiveley ausgerüstet
 - Geschlossene Frontschürze beiliegend
 - Führerstandsbeleuchtung im Digitalbetrieb schaltbar
- 731472:**
- Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen mittels Onboarddecoder schaltbar

Q4/2021		
731402	=	4/1
731472	DCC 	4/1

Für die Realisierung des Konzeptes „Bahn 2000“ beschafften die SBB 24 Lokomotiven dieser Serie. Eine weitere Serie von 75 Lokomotiven wurde zur Bewältigung des ab 1. 1. 1994 zu gewährleisten Huckepack-Korridors durch die Schweiz gebaut. Diese Loks wurden später mit der Divisionalisierung dem Personenverkehr zugeteilt. Bis heute sind sie unverzichtbar für die Traktion des dichten Schweizer Taktverkehrs.

Elektrolokomotive Re 465 013-1



BLS






Ep	VI
	116
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED



Photo: BLS

- Farbgebung im Refit-Design
 - Geschlossene Frontschürze beiliegend
 - Führerstandsbeleuchtung im Digitalbetrieb schaltbar
- 731391:**
- Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen mittels Onboarddecoder schaltbar

Q4/2021		
731321	=	4/1
731391	DCC 	4/1

Bis 2022 werden die 18 BLS-Lokomotiven des Typs Re 465 modernisiert und erhalten einen Neuanstrich. Um den Einsatz mit Vectron- und Traxx-Lokomotiven im Güterverkehr zu ermöglichen, werden passende Vielfachsteuersysteme eingebaut. Für die Traktion der Autotunnel- und der zukünftigen Goldenpass-Züge wird weiters ein Ethernet Train Backbone implementiert. Die davor angebrachten Taufnamen werden nicht mehr verwendet. Die Arbeiten werden im eigenen Werk in Bönigen ausgeführt.

Elektrolokomotive 193 258-1



SBB CARGO INTERNATIONAL

Ep	VI
▶▶	119
◀◀	NEM
Next18	
R1	
LED	



Photo: D. Häusermann



- Fein detailliertes Modell mit vier Dachstromabnehmern
 - Mit neuem Motor und überarbeitetem Getriebe
 - Grenzüberschreitender Einsatz im Güterverkehr
 - Das Spitzenlicht kann mit einem DIP-Schalter ganz oder teilweise abgeschaltet werden
- 739349:**
- Sound in Kooperation mit LeoSoundLab
 - Modell mit Digital-Decoder und digital schaltbaren Sound- und Lichtfunktionen

Q3/2021

739279	=	4/1
739349	=	4/1

Durch die neue Flachbahn und die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (GBT) veränderten sich die Anforderungen im Schweizer Güterverkehr. Für die durchgehende Traktion von der Nordsee bis nach Italien sind Mehrsystemlokomotiven erforderlich. Mit der Anmietung von Vectron-MS-Lokomotiven bei der Wiener Leasinggesellschaft ELL Austria GmbH durch SBB Cargo International wurde diese Effizienzsteigerung im Jahr 2017 umgesetzt. Die Maschinen verfügen über eine Ausrüstung für Einsätze in Deutschland, Österreich, der Schweiz, Italien und den Niederlanden (DACHINL).

Elektrolokomotive 193 525-3



SBB CARGO INTERNATIONAL

Ep	VI
▶▶	119
◀◀	NEM
Next18	
R1	
LED	



Photomontage



- Ausführung mit Taufnamen „Rotterdam“
 - Mit neuem Motor und überarbeitetem Getriebe
 - In Kooperation mit Railcolor  DESIGN
- 739353:**
- Modell mit Digital-Decoder und digital schaltbaren Sound- und Lichtfunktionen
 - Schweizer Lichtwechsel und Fernlicht schaltbar

Q1/2021

739283	=	4/1
739353	=	4/1

2019 hat SBB Cargo International in Zusammenarbeit mit der SüdLeasing GmbH 20 Vectron-Lokomotiven bei Siemens Mobility bestellt. Die Maschinen verfügen über eine Ausrüstung für Einsätze in Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien und den Niederlanden (DACHINL). Zur Feier der Eröffnung des Büros in den Niederlanden erhielt eine Maschine ein besonderes Design. Unter Eisenbahnfreunden wird die Lok „Hollandpiercer“ genannt.



Photo: D. Schärer

Elektrolokomotive 193 206-0



REGIOJET

Ep	VI
	119
	NEM
	Next18
	R1
	LED



Photomontage

- Fein detailliertes Modell mit vier Stromabnehmern
- Im grenzüberschreitenden Einsatz vor Fernverkehrszügen
- Mit neuem Motor und überarbeitetem Getriebe

739392:

- Mit schaltbarem Fernlicht
- Modell mit Digital-Decoder und digital schaltbaren Sound- und Lichtfunktionen
- Sound in Kooperation mit LeoSoundLab

Q3/2021

739312	=	4/1
739392	=	4/1

Regiojet wurde 2009 als Tochtergesellschaft von Student Agency in Brunn gegründet. 2011 übernahm Regiojet von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) 28 gebrauchte Eurofima-Wagen, ein Jahr später von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) weitere zwölf. Hauptsächlich für die seit Dezember 2014 bediente Verbindung Bratislava – Žilina – Košice hat Regiojet außerdem drei Vectron-Lokomotiven der BR 193 bei ELL Austria angemietet. Außerdem wurden weitere 18 Wagen von der ÖBB gekauft, so dass insgesamt 84 ehemalige österreichische Wagen im Bestand sind.

3-tlg. Set: Eurofimawagen



REGIOJET

Ep	VI
	495
	NEM
	946901



Photo: HO

Q3/2021

881902

Der Regiojet (kurz RJ bzw. RGJ) ist ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen in Tschechien mit Sitz in Brünn. Es ist ein Tochterunternehmen von Student Agency in Kooperation mit Keolis. Das Unternehmen bietet auch Linienfernbusreisen an und ist auf der Strecke Berlin–Dresden–Prag auch in Deutschland vertreten. Am 10. Dezember 2017 wurde der Fernverkehr auf die Relation Wien–Brünn–Prag ausgeweitet, womit Regiojet auch Verbindungen in Österreich anbietet.



Photo: R. Auerweck

FLEISCHMANN

ELEKTRO

LOKOMOTIVE

Elektrolokomotive BB 7200

In den 1970er Jahren begann die Französische Staatsbahn ein Beschaffungsprogramm für neue Mehrzweck-Lokomotiven. Basierend auf einem Modul-System für die verschiedenen Anforderungen an Traktion und Stromsystem, wurde von Alstom und Matériel de Traction Électrique (MTE) auf Grundlage der BB 15000 (Wechselstromvariante) die Gleichstromvariante BB 7200 und als Mehrsystemvariante die BB 22200 entwickelt. Die Serienbezeichnung der BB 22200 bildet die Summe aus denen der beiden Schwesterbauarten.

Für den Einsatz auf dem französischen Gleichstromnetz beschafften die Französischen Staatsbahnen (SNCF) ab 1976 insgesamt 237 Stück der Serie BB 7200. Das Design der Lokomotiven mit der sogenannten „nez cassé“ (gebrochene Nase) stammt aus der Hand des Franzosen Paul Arzens, welcher zur damaligen Zeit für das Design mehrerer SNCF-Loks verantwortlich war. Ab der Lokomotive mit der Betriebsnummer 7236 wurde die Frontscheibe zugunsten eines geräumigeren Führerstands weniger steil ausgeführt.

Als Mehrzwecklokomotiven werden sie sowohl vor schweren Güterzügen als auch vor schnellen Reisezügen eingesetzt. Dafür wurden in die einheitliche Grundkonstruktion unterschiedliche Getriebeübersetzungen eingebaut. Die 68 Loks für den Güterzeugeinsatz haben eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bei einer Stundenleistung von rund 4.000 kW. Die Maschinen für den Reisezugdienst sind für 160 km/h zugelassen.

Bei der Ablieferung waren alle Lokomotiven der Serie BB 7200 in der damals aktuellen „Béton“-Farbgebung (grau mit orangefarbiger Zierlinie) lackiert. Ab dem Jahr 2000 wurden die Loks konform der Zugehörigkeit zu den verschiedenen Geschäftsbereichen der SNCF umlackiert.



Photo: M. Pirech



Elektrolokomotive BB 22200

Auf derselben Plattform aufbauend, wurde die Serie BB 22200 für den Einsatz sowohl auf dem mit 1,5 kV elektrifizierten Gleichstromnetz als auch auf dem mit 25 kV 50 Hz elektrifizierten Wechselstromnetz der SNCF, gebaut. In den Jahren 1976 bis 1986 wurden in sechs Bauserien insgesamt 205 Lokomotiven geliefert. Durch die Mehrsystemfähigkeit und die Auslegung als Universallokomotive kommen die BB 22200 auf nahezu allen normalspurigen elektrifizierten Strecken Frankreichs vor Güter- und Personenzügen zum Einsatz. Zur Bespannung von Wendezügen wurden ab 2006 einige Lokomotiven mit einer Wendezugsteuerung nachgerüstet.

Die mit „Béton“-Farbgebung gelieferten Loks wurden mit der Zeit immer bunter. Ab 1996 wurden im Zuge von Instandsetzungsarbeiten einige Loks mit der Lackierung „Corail +“ und „Multiservices“ versehen. Die Aufsplitterung der SNCF in unterschiedliche Geschäftsbereiche brachte ab dem Jahr 2000 umfassende Neulackierungen mit sich. Im Güterbereich erhielten die Loks die grüne Farbgebung „Fret“ (jadegrün, weiß und zwei Grautöne). Die Loks des Fernverkehrs wurden mit der Livrée „En voyage“ bzw. „Fantôme“ versehen. Die im Regionalverkehr (TER) eingesetzten Maschinen erhielten regionale Farbgebungen, die der SNCF Infra zugeordneten Loks wurden gelb mit einem roten Längsstreifen unterhalb der Dachkante lackiert.

Elektrolokomotive BB 7200



SNCF

Ep	IV
	109
	NEM
	Next18
	R1
	LED



Photo: HO

Q4/2021		
732135	=	4/1
732205	=	4/1

- Fein detailliert ausgeführtes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- Filigrane Ausführung der Stromabnehmer
- 732205:**
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- Digital schaltbare Soundfunktionen

Elektrolokomotive BB 22347



SNCF

Ep	V-VI
	109
	NEM
	Next18
	R1
	LED



Photo: HO

- Version im silber-grauen Multiservice-Design
 - Fein detailliert ausgeführtes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
 - Filigrane Ausführung der Stromabnehmer
- 732206:**
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
 - Digital schaltbare Soundfunktionen

Q4/2021		
732136	=	4/1
732206	=	4/1

FLEISCHMANN
ELEKTRO
LOKOMOTIVE NS 1600





Photo: V. v. Werkhoven

Auf Basis der französischen Elektrolokomotive BB 7200 erhielten die Niederländischen Staatsbahnen 58 Stück vierachsige Elektrolokomotiven der Serie 1600. Sie waren mit Einführung im Jahre 1981 die stärksten Lokomotiven im Fuhrpark der NS. Die Maschinen für das niederländische Gleichstromnetz mit 1,5 kV waren für eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 180 km/h ausgelegt, die zugelassene Höchstgeschwindigkeit im täglichen Dienst war 140 km/h. An Leistung brachten sie 4.540 kW auf die Schiene. Alle Lokomotiven wurden mit Wappen von niederländischen Städten geschmückt.

Als modernisierte Variante der Serie 1600 wurden von 1991 bis 1994 81 Maschinen der Serie 1700 beschafft. Sie unterscheiden sich durch den verstärkten Einsatz von Elektronikkomponenten sowie einem neueren Zugsicherungssystem und einem anderen Bremssystem.

Mit der Fusion des niederländischen Güterverkehrs mit der deutschen Railion Gruppe erhielt die DB AG Zugang zu einem Teil der Elektrolokomotiven der Serie 1600 der NS. Im Zuge dessen behielten diese Loks ihre alten Nummern und die bei den NS verbliebenen Maschinen wurden unter Beibehaltung der Loknummer in Serie 1800 geändert.

Mit der 1607 hielt die NS auch einen echten Weltrekordhalter in ihrem Fuhrpark: Die Lokomotive bespannte im Jahre 1989 einen aus rund 60 Reisezugwagen gebildeten Zug und beförderte damit den längsten Reisezug der Welt. Heute befinden sich einige Lokomotiven bei privaten Bahngesellschaften im Einsatz. Die Lokomotive 1632 wird von der HSL in einem auffälligen Schachbrett-Design eingesetzt. Auch die Firma Locon betreibt mit der 9908 eine Lokomotive aus dem ehemaligen NS Fuhrpark. Beide Loks werden überwiegend im Güterverkehr sowie vor Sonderzügen eingesetzt.

Elektrolokomotive 1601



 NS
 Ep IV
 109
 NEM
 Next18
 R1
 LED



Photo: J. Ype/Sammlung Brutzer

- Ursprungsausführung ohne Klimaanlage
- Fein detailliert ausgeführtes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- Filigrane Ausführung der Stromabnehmer

732170:

- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- Digital schaltbare Soundfunktionen

Q3/2021

732100	=	4/1
732170	= 	4/1

Auf Basis der französischen Elektrolokomotive BB 7200 erhielten die NS die vierachsigen Elektrolokomotiven der Serie 1600. Sie waren mit Einführung im Jahre 1981 die stärksten Lokomotiven im Fuhrpark der NS. Mit einem Dienstgewicht von 83 t leisteten sie 4.540 kW und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h.

Elektrolokomotive 1616

DB AG	
Ep	VI
	109
	NEM
	Next18
	R1
	LED



Photo: Marcel van Eupen

- Ausführung mit Klimaanlage
- Fein detailliert ausgeführtes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- Filigrane Ausführung der Stromabnehmer

732171:

- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- Digital schaltbare Soundfunktionen

Q3/2021		
732101	=	4/1
732171	=	4/1

Mit der Fusion des niederländischen Güterverkehrs mit der deutschen Railion Gruppe erhielt die DB AG Zugang zu einem Teil der Elektrolokomotiven der Serie 1600 der NS. 2012 wurden zehn Maschinen im Zuge der Instandhaltung verkehrsrot lackiert. Auf Initiative einiger Lokführer wurden die letzten drei Lokomotiven zum Einsatzende bei DB Cargo NL im Jahr 2020 mit Abschiedstexten beklebt.

FLEISCHMANN

DIESEL

LOKOMOTIVE BR V 188





Photo: RKrauss/SC

Dieselektrische Doppellokomotive D 311/BR V 188/BR 288

1941 und 1942 wurden insgesamt vier Doppellokomotiven der Type D 311 von der Deutschen Wehrmacht in Dienst gestellt. Die auch als „Walli“ bezeichnete D 311.01 a/b wurde auf der Halbinsel Krim eingesetzt. Sie rangierte mit Ihrer Schwestermaschine D 311.02 a/b die „Dora“, das größte je gebaute Eisenbahngeschütz. Die Lokomotiven D 311.03 und 04 waren für den Einsatz mit dem Geschütz „Schwerer Gustav 2“ vorgesehen und leisteten vermutlich im Westen Dienst. Eine fünfte und sechste Doppellokomotive wurde zwar noch bei Krupp bestellt, konnte aber wegen der Kriegsergebnisse nicht mehr gebaut werden.

Die Maschinen waren mit elektrischer Kraftübertragung ausgestattet. In jeder Halbeinheit versorgte ein vom Dieselmotor direkt angetriebener Gleichstrom-Generator die elektrischen Fahrmotoren an jedem der je vier Radsätze mit Energie. Die Achsfolgebezeichnung war dementsprechend Do+Do. Die Steuerungen beider Lohälften waren elektrisch gekoppelt und wurden von dem jeweils vorausfahrenden Führerstand aus bedient. Das Gesamtgewicht der Maschine betrug 147 Tonnen. Die Höchstgeschwindigkeit war auf 75 km/h ausgelegt. In der Feuerstellung der „Dora“ lieferten die Lokomotiven auch die elektrische Energie zum Betrieb des Geschützes.

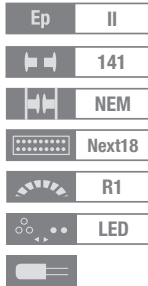
Zu Kriegsende befand sich die Doppellok D 311.03 A/B in der Nähe von Freilassing, die nach der Instandsetzung 1948-49 bei Krauss-Maffei als V 188 001 a/b von der „Reichsbahn West“ wieder in Betrieb genommen werden konnte. Die in den Niederlanden aufgefundene D 311.04 A/B konnte Ende 1949 von der noch jungen Deutschen Bundesbahn gekauft werden. Diese Maschine wurde nach der Aufarbeitung dann 1951 als V 188 002 a/b dem Betrieb übergeben. Nur mehr als Ersatzteilspender verwendet wurde die bei Krupp in Essen aufgelaufene D 311.02 A/B. Die beiden wieder hergestellten Maschinen der BR V 188 bewährten sich im schweren Güterzug- und Schiebedienst, vorwiegend auf der Spessart-Rampe. Ende der 1950er Jahre erfolgte eine Umrüstung auf Maybach-Motoren, wie sie auch in der V 200.0 und im VT 08 Verwendung fanden.

Nach einem Generatorschaden musste die V 188 001 bereits 1968 abgestellt werden. V 188 002, später 288 002 war noch bis 1972 im Fränkischen Raum in Betrieb. 1973 wurden beide Maschinen verschrottet.

Dieselelektrische Doppellokomotive D311.01



DWM



CAD Zeichnung

- Fein detailliertes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- An den Stirnseiten mit großer Steckdose
- Rahmenblenden mit je 8 Sandkästen
- Fahrtrichtungsabhängiges 2-Spitzenlicht mit Verdunkelungslampen

725171:

- Spitzenlicht je Seite separat abschaltbar
- Obere Stirnlampe vorne und hinten separat schaltbar
- Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung schaltbar
- Soundfunktionen schaltbar
- Großer Lautsprecher mit Resonanzkörper für einen kräftigen Sound
- Pufferkondensator

Q4/2021

725101	=	2/2
725171	= 	2/2

3-tlg. Set: Schwerlast-Flachwagen



DRB

Ep II

204



SSy



SSy



SSy

- Beladen mit Panzerkampfwagen „Panther V“
- Unterschiedliche Turmnummern als Decal beiliegend
- In Kooperation mit **Artitec®**

Q4/2021

845606

4-tlg. Set: Güterwagen



DRB

Ep II

252

NEM



Photomontage

- Passend zur Diesellokomotive D311.01, Art.-Nr. 725101/725171

Q4/2021

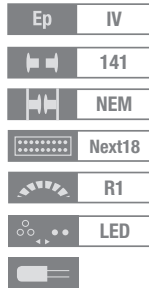
880907

Das Set besteht aus einem gedeckten Güterwagen mit Bremserhaus, Gattung G10, mit zwei beweglichen Schiebetüren, einem gedeckten Güterwagen, Gattung Gl „Dresden“, mit zwei beweglichen Schiebetüren, einem offenen Güterwagen, Gattung Om „Breslau“, mit Kohlebeladung und einem Kesselwagen mit Bremserhaus.

Dieselelektrische Doppellokomotive 288 002-9



DB



CAD Zeichnung

- Fein detailliertes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- Dächer mit zusätzlichen Lüftergittern in den Dachrundungen
- Rahmenblenden mit je 4 Sandkästen und INDUSI-Nachbildung
- Fahrtrichtungsabhängiges 3-Spitzenlicht und zwei rote Schlussleuchten

725170:

- 3-Spitzenlicht je Seite separat abschaltbar
- Schlussleuchten separat schaltbar
- Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung schaltbar
- Soundfunktionen schaltbar
- Großer Lautsprecher mit Resonanzkörper für einen kräftigen Sound
- Pufferkondensator

Q4/2021

725100	=	2/2
725170	= 	2/2

6-tlg. Set: Güterwagen



DB

Ep III-IV

446

NEM



Gbs 252



Gmhs 53



Es 050



Hbis 299



Kbs



Photomontage

- Passend zur Diesellokomotive BR 288, Art.-Nr. 725100/725170

Q4/2021

880906

Das Set besteht aus einem gedeckten Güterwagen, Gattung Gbs 252, einem gedeckten Güterwagen, Gattung Gmhs 53, mit zwei beweglichen Schiebetüren, einem offenen Güterwagen, Gattung Es 050, einem Schiebewandwagen, Gattung Hbis 299, einem Steckrungenwagen, Gattung Kbs und einem Kesselwagen mit Bremserbühne.

Diesellokomotive 218 217-8



DB

Ep	IV
	102
	NEM
	Next18
	R1
	LED



Photomontage

- Modell in TEE-Lackierung mit feinen, separat angesetzten Steckteilen
- **724289:**
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- Digital schaltbare Soundfunktionen
- Führerstandsbeleuchtung
- Z21 Führerstand verfügbar

Q4/2021

724219	=	4/1
724289	=	4/1

Ab 1971 stellte die Deutsche Bundesbahn 398 Serienloks der BR 218 in Dienst und setzt sie sowohl vor Reise- als auch vor Güterzügen ein. Sie werden auf den meisten nicht elektrifizierten Strecken eingesetzt und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h bei einer Leistung von 1.840 kW. 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. Als Einzelstück erhielt 218 217 einen Versuchsanstrich in TEE-Farben, den sie bis 2002 beihält.

Diesellokomotive BR 260



DB

Ep	IV
	65
	R1
	LED



Photomontage

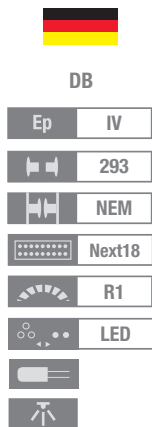
- Wartungsfreier Motor
- Mittlere Achse angefedert
- Gestänge aus Metall
- Vorbauten exakt maßstäblich
- Separat angesetzte Rangierer-Griffstangen
- Freier Führerhausdurchblick
- **722481:**
- Digital schaltbare Lichtfunktionen

Q2/2021

722401	=	3/0
722481	DCC	3/0



Akkutriebwagen BR 515 mit Steuerwagen



Q2/2021

740101 = 2/1

740171 = 2/1



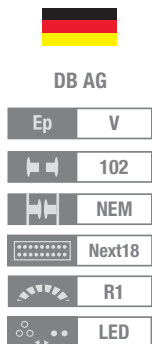
- Freier Durchblick durch den Fahrgastraum
- Mit separat angesetzten Steckteilen
- Spitzenlicht und Innenbeleuchtung mittels DIP-Schalter schaltbar

740171:

- Mit Decoder im Trieb- und im Steuerwagen
- Schaltbare Licht und Soundfunktionen
- Innenbeleuchtung
- Z21 Führerstand verfügbar

Der Betrieb mit Akkutriebwagen wurde in Deutschland schon vor dem Ersten Weltkrieg eingeführt. 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. 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.

Diesellokomotive 218 156-8



Q4/2021

724220 = 4/1

724300 = 4/1



- Ausführung in orientroter Lackierung
- Modell mit feinen, separat angesetzten Steckteilen

724300:

- Mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- Digital schaltbare Soundfunktionen
- Führerstandsbeleuchtung
- Z21 Führerstand verfügbar

FLEISCHMANN
URLAUBS
ZÜGE





Photo: R. Rossberg

Der Urlaub im heutigen Sinne entstand in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen. Endlich konnte sich ein großer Teil der Bevölkerung eine Fahrt in die Ferien leisten. Die Eisenbahn spielte dabei eine wichtige Rolle. Nach dem zweiten Weltkrieg steigerte sich das Reisefieber der Deutschen von Jahr zu Jahr.

Vorerst entwickelten sich überregionale Verkehrsströme, mit langlaufenden Fernschnellzügen, über die Grenzen (West-)Deutschlands hinaus. Darunter die Routen von der Kanalküste Richtung Balkan und Südosteuropa sowie von Westeuropa nach Skandinavien. Für viele Strecken gab es Kurswagenverkehre. Dabei werden die Wagen an Knotenbahnhöfen von einem auf den anderen Zug mit anderem Laufweg beigegeben. Auf diese Weise entfällt das Umsteigen. Egal ob in die Sommerfrische ans Meer, zum Wandern oder zum Wintersport in die Berge oder zum mehrtägigen Städtebesuch. Es gab viele Möglichkeiten die Eisenbahn für Ferienreisen zu nutzen. Damit verbunden sind auch große Zugnamen wie der „Alpen-See-Express“, „Johann Strauß“, „Christoforus-Express“, und viele mehr.

4-tlg. Dieseltriebzug BR 601



DB

Ep	IV
	480
	NEM 651
	R1
	LED



Photomontage

- Im Betriebszustand der 1980er Jahre
- Vorbildgetreu lackiert und beschriftet
- Ab Werk mit Innenbeleuchtung ausgestattet

741085:

- Erstmals mit Sound in beiden Triebköpfen

Q2/2021

741005	=	2/2	
741085	=	2/2	

Mit der Einführung des Baureihenschemas der DB zum 1. Januar 1968 wurden die Triebköpfe des VT 11.5 zur BR 601 umnummeriert, die Mittelwagen zur BR 901. 1971 richtete die Deutsche Bundesbahn das Intercitysystem als ein Städteschnellverkehrs-System mit 1.-Klasse-Fahrzeugen im Zwei-Stunden-Takt ein. Im Schnitt wurden täglich sechs Einheiten eingesetzt. Nach einem Umbau folgte ab 1980 der Einsatz im Touristiksonderverkehr („Alpen-See-Express“). Ausgehend von Hamburg und Dortmund verkehrten die Touristikzüge in beliebte Urlaubsregionen Süddeutschlands und Österreichs.

3-tlg. Set: Ergänzungswagen „Alpen-See-Express“



DB

Ep	VI
345	



Photomontage

Q1/2021

741006



- Im Betriebszustand der 1980er Jahre
- Vorbildgetreu lackiert und beschriftet
- Ab Werk mit Innenbeleuchtung ausgestattet



Photo: Roland Scheller

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
- 722482:**
- Digital schaltbare Lichtfunktionen

Q2/2021

722402	=	3/0
722482	DCC	3/0

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, 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.

Diesellokomotive V 180 227



DR

Ep	III
	121
	NEM
	Next18
	R1
	LED



Photomontage

- 4-achsige Ausführung
- Lackierung mit Doppelbauchbinde
- Sehr detailliert ausgeführtes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- 721473:**
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- Digital schaltbare Soundfunktionen

Q4/2021

721403	=	4/1
721473	=	4/1

Diesellokomotive Rh 2048


ÖBB
 Ep V
 78
 R1




Photomontage

Q2/2021		
722807	=	4/1
722887	DCC	4/1

- Vorbildgetreu lackiert und beschriftet
- Metalldruckguss-Fahrgestell
- 722887:**
- Mit eingebautem Digitaldecoder

Diesellokomotive M62 902



GySEV
 Ep IV-V
 110
 NEM
 NEM 651
 R1
 LED



Photo: HO

Q4/2021		
725211	=	4/1
725291	= 	4/1

- Fein detailliertes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- Ausführung in orange-gelber Farbgebung
- 725291:**
- In der Digitalversion mit vorbildgerechtem Sound ausgestattet
- Mit digital schaltbaren Licht- und Soundfunktionen

Diesellokomotive M62



RZD
 Ep VI
 110
 NEM
 NEM 651
 R1
 LED



Photo: HO

Q1/2021		
725210	=	4/1
725290	= 	4/1

- In aktueller rot/grauer Farbgebung
- Fein detailliert ausgeführtes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- 725290:**
- In der Digitalversion mit vorbildgerechtem Sound ausgestattet
- Mit digital schaltbaren Licht- und Soundfunktionen

Premium – z21 Digitalset: Dampflokomotive BR 044 mit Erzzug



DB

PREMIUM

Ep	IV
	609
	NEM
	Next18
	R1
	LED

INHALT:

- 1 digital gesteuerte Dampflokomotive der BR 044 mit DCC-Decoder und Henning-Sound
- 6 Selbstentladewagen
- 1 z21
- 1 Z21 WLANMAUS
- 1 WLAN-Router
- 1 Steckernetzteil

- Führerstandsbeleuchtung
- Triebwerksbeleuchtung mit 3 Lampen je Seite digital schaltbar



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.



Q3/2021

931898



z21 start Digitalset: Elektrolokomotive BR 151 mit Güterzug



DB

Ep	IV
	404
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED

INHALT:

- 1 digital gesteuerte Elektrolokomotive BR 151
- 3 Selbstentladewagen
- 1 z21 start
- 1 FLEISCHMANN multiMAUS
- 1 Steckernetzteil

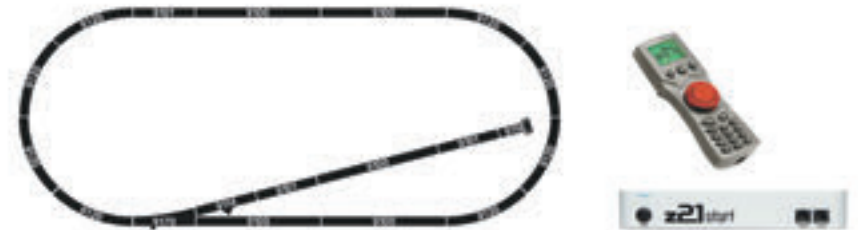
Schotterbettgleise für ein Oval (Radius R1) mit Abstellgleis (5 x 9100, 3 x 9101, 1 x 9114, 8 x 9120, 1 x 9170, 1 x 9116), elektrisches Anschlussmaterial.
Anlagengröße: 96 cm x 40 cm.

Q1/2021

931896



Photomontage



z21 start Digitalset: Diesellokomotive BR 212 mit Bauzug



DB

Ep	IV
	401
	NEM
	R1

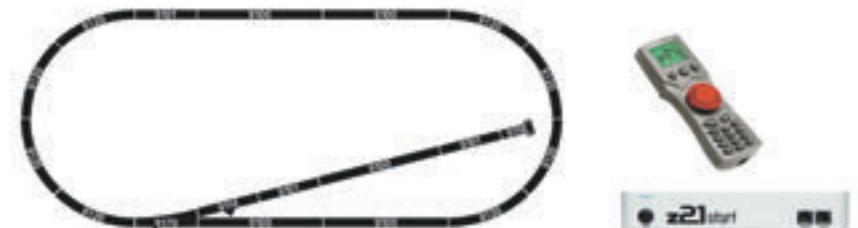
INHALT:

- 1 Diesellok BR 212 mit werkseitig fest eingelötetem Decoder
- 1 Bauzugwagen
- 1 vierteiliger Kranzug
- 1 z21 start
- 1 FLEISCHMANN multiMAUS
- 1 Steckernetzteil

Schotterbettgleise 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.

Q3/2021

931899



z21 start Digitalset: Diesellokomotive BR 245 mit Personenzug



DB AG

Ep VI

452

NEM

Next18

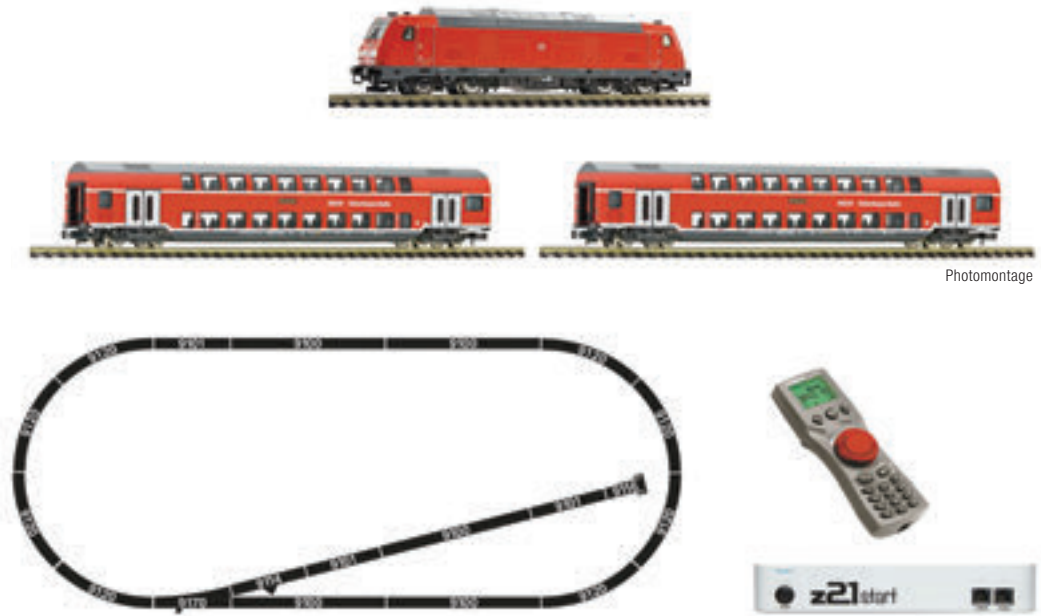
R1

LED

INHALT:

- 1 digital gesteuerte Diesellokomotive BR 245, DB AG
- 2 Doppelstockwagen
- 1 z21 start
- 1 FLEISCHMANN multiMAUS
- 1 Steckernetzteil

Schotterbettgleise 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

Q2/2021

931897





2
PLATZ

Foto: Patrick Hering

FLEISCHMANN
PERSONEN
WAGEN





Photo: K. Gerke

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 waren „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.

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.

Q4/2021

881908

Schnellzugwagen 1. Klasse


DB

Ep	IV
↔	165
↔	NEM
↕	944701




A4üm

Photomontage

Q3/2021
863920

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

Schnellzugwagen 1./2. Klasse


DB

Ep	IV
↔	165
↔	NEM
↕	944701




ABüm 225

Photo: H0

Q3/2021
863925

Halbspeisewagen


DB

Ep	IV
↔	165
↔	NEM
↕	944701




BR4ymg-51

Photomontage

Q3/2021
863921

Schnellzugwagen 2. Klasse


DB

Ep	IV
↔	165
↔	NEM
↕	944701




B4üm

Photomontage

Q3/2021
863922 863923

■ Art.-Nr. 863923: geänderte Betriebsnummer

Schnellzugwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil


DB

Ep	IV
↔	165
↔	NEM
↕	944701



BD4üm

Photo: H0

Q3/2021
863924

Schnellzugwagen 2. Klasse



DB AG

Ep	V
	165
	NEM
	944701



Bm 235

Photomontage

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

Q4/2021

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.

2-tlg. Set: Umbauwagen



DB

Ep	IV
	166
	NEM
	LED



BD3yg



B3yg

Photomontage

Q1/2021

809908

- 3-achsige Ausführung
- Ein Wagen mit Schlusslicht

2-tlg. Set: Umbauwagen



DB

Ep	IV
	166
	NEM



AB3yg



B3yg





Photomontage

Q1/2021

809909

- 3-achsige Ausführung

Eilzugwagen 1./2. Klasse

 ÖBB	
Ep	IV
	131
	NEM
	944501



AB4ipüh





Photomontage

Q4/2021

867607

- Mit großen Klassenziffern
- Ausführung mit Übersetzfenstern
- Lackierung in Tannengrün

Eilzugwagen 2. Klasse

 ÖBB	
Ep	IV
	131
	NEM
	944501



B4ipüh

Photomontage





Q4/2021

867715

867716

- Andere Ordnungsnummer als 867716

Eilzug-Gepäckwagen

 ÖBB	
Ep	IV
	131
	NEM
	946901



D4üh

Photomontage

Q4/2021

862903

- Passend zu Eilzugwagen

FLEISCHMANN
EINHEITS
WAGEN IV



Photo: D. Häusermann



Die eher durchwachsenen Erfahrungen mit den Einheitswagen III in Aluminiumbauweise, veranlassten die Schweizerischen Bundesbahnen zusammen mit der Waggon-Industrie zur Entwicklung der Einheitswagen IV (EW IV). Die Wagen besitzen Baumerkmale sowohl der Corail-Wagen der SNCF als auch der von den SBB beschafften Eurofima-Wagen. Der Wagenkasten ist in geschweißter Stahl-Leichtbauweise gefertigt.

Die ersten klimatisierten Einheitswagen IV der 1. Klasse wurden 1981 abgeliefert, mit analog zu den Corail-Wagen zur Wagenmitte versetzten Schwenkschiebetüren. 1983 kamen 2. Klasse-Wagen und Speisewagen dazu. Insgesamt wurden 540 EW IV Reisezugwagen gebaut, davon 496 für die SBB. Auch die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS), die Schweizerische Südostbahn (SOB) und die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) beschaffte baugleiche Wagen. Im Laufe der Zeit wurden die EW IV Wagen der erwähnten Privatbahngesellschaften gegen für ihre Einsatzverhältnisse besser geeignete EW I, II und III der SBB umgetauscht. Es wurden keine Gepäckwagen der EW IV Bauart konstruiert, stattdessen wurden EW II Gepäckwagen adaptiert, später gebrauchte MC76-Gepäckwagen des Corail-Typs von der SNCF gekauft.

Mit der Verpendelung der Fernverkehrszüge ab dem Jahr 1996 beschaffte die SBB 60 Steuerwagen vom Typ IC Bt. Damit gebildete Intercity-Pendelzüge bestehen neben den Steuerwagen aus angepassten Zwischenwagen EW IV, ehemals französischen Gepäckwagen sowie Loks vom Typ Re 460. Das 62 Plätze bietende Fahrzeug basiert konzeptionell auf den bekannten Eurocity Wagen. Zur Ausstattung gehören ferner ein Rollstuhl-, Kinderwagen- und Veloabteil sowie ein geschlossenes WC-System mit Bioreaktor. Kopfform und Führerstand entsprechen weitestgehend den Lokomotiven Re 460, womit ein homogenes Erscheinungsbild erreicht wird.

Die EW IV Wagen und die dazugehörigen Steuer- und Gepäckwagen änderten ihr Aussehen im Verlaufe der Zeit nur unwesentlich. Die anfänglich etwas konservativ wirkende grün/steingrau, grün/crème und blau/crème Farbgebung wich einem attraktiven schwarz/weiß. Bei den Reisenden sind die Wagen wegen des großzügigen Interieurs mit Vis-à-vis-Bestuhlung und dem ruhigen Laufverhalten auch bei hohen Geschwindigkeiten sehr beliebt. Die EW-IV-Wagen sind mit diversen Modernisierungen bis heute praktisch in der gesamten Schweiz im Einsatz.

Reisezugwagen 1. Klasse



SBB

Ep	VI
	165
	NEM
	946901



A

Photo: HO



Q4/2021

890320

Für alle EW-IV-Wagen gilt:

- verbesserte Kurzkupplungskinematik für problemlosen Pendelzugbetrieb
- Drehgestelle mit Schlingerdämpfern
- Verfeinerte Fensterrahmen

Reisezugwagen 1. Klasse mit Serviceabteil



SBB

Ep	VI
	165
	NEM
	946901



AS

Photo: HO



Q4/2021

890321

Reisezugwagen 2. Klasse



SBB

Ep	VI
	165
	NEM
	946901



B

Photo: HO



Q4/2021

890322

890323

- Art.-Nr. 890323: Geänderte Betriebsnummer

Steuerwagen 2. Klasse für EW-IV-Pendelzüge



SBB

Ep	VI
	165
	NEM
	LED
	945301



Bt

Photo: HO



Q4/2021

890324

- Offene Frontschürze für Kupplungsmontage beiliegend
- Mit Funktionsdecoder für Lichtwechsel (weiß/rot) sowohl für Analog- als auch Digitalbetrieb



Photo: M. Stefani

Speisewagen



SBB

Ep VI

165

NEM



WRm

Photo: H0



Q4/2021

890325

- Drehgestelle mit Schlingerdämpfern
- Vorbildgerechte Ausführung ohne Stromabnehmer
- Passende Ergänzung zu allen EW-IV-Wagen
- Modell in aktueller Lackierung

Schlafwagen



FS

Ep	IV
↔	165
↔	NEM
⚡	946901



T2S

Photomontage

Q3/2021





860711

- Einsatz im internationalen Nachtzugverkehr



Photo: V. van Werkhoven

ICK-Reisezugwagen 1. Klasse

	
NS	
Ep	V
	165
	NEM
	944701



Aimz





Photo: HO

Q3/2021

863997

- Ideale Ergänzung zur E-Lok Serie 1600, Art. Nr.: 732100, 732170
- Wagen mit separat angesetzten Steckteilen und vorbildgerechter Pufferhöhe

ICK-Reisezugwagen 2. Klasse

	
NS	
Ep	V
	165
	NEM
	944701



Bimz

Photo: HO

Q4/2021

863998

863999

- Wagen mit separat angesetzten Steckteilen und vorbildgerechter Pufferhöhe
- Art.-Nr. 863999: Geänderte Betriebsnummer

FLEISCHMANN

KESSEL

WAGEN



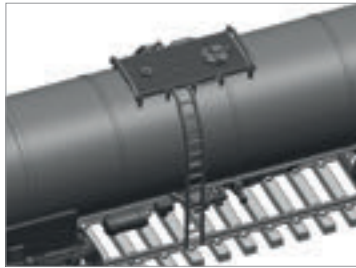


Kesselwagen, Gattung Uahs/Zas

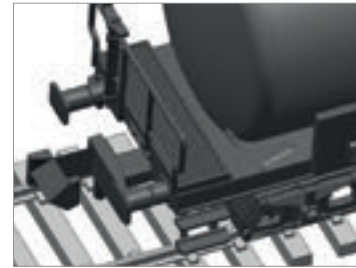
Kesselwagen dienen bei der Eisenbahn zum Transport von Flüssigkeiten und Gasen. Sie werden meist von oben befüllt und nach unten entleert. Um eine Implosion des Kessels beim Entleeren zu verhindern, wird oft ein Zwangsbelüftungssystem eingebaut. Dabei öffnet sich bei der Entladung gleichzeitig mit dem Zapfventil ein Belüftungsventil. Die Wagen mit Zwangsbelüftungssystem sind mit einer senkrechten, weißen Bauchbinde in Wagenmitte gekennzeichnet. Zur Entleerung muss der Domdeckel nicht geöffnet werden.

Die ab 1972 gebauten vierachsigen Kesselwagen der Gattung Uahs (ab 1980 Zas) mit einem Fassungsvermögen von 880 hl bzw. 88 m³ wurden von Waggonvermietungsfirmen bei vielen Bahnverwaltungen als Privatwagen [P] eingestellt. Die Wagen standen zum Transport von Schweröl und Mineralölprodukten im Einsatz.

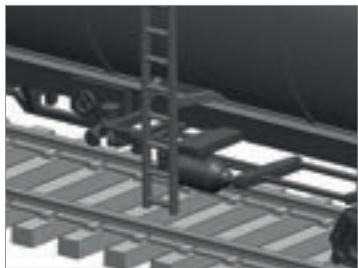
Neben dem bevorzugten Einsatzgebiet im Ganzzugverkehr von den Seehäfen ins Binnenland, verkehren sie auch im Einzelwagenverkehr z. B. zu den Entladestellen von Mineralölhandelsbetrieben.



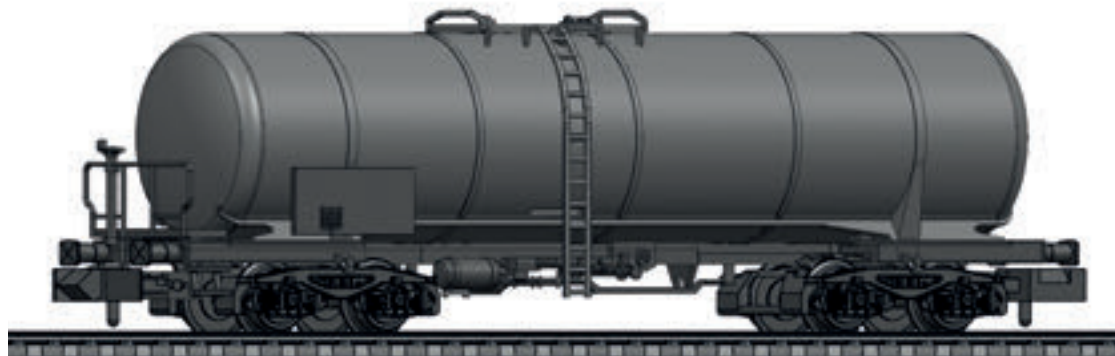
■ Separat angesetzte Aufstiegsleitern und Plattform



■ Filigrane Geländer und Aufstiege



■ Freistehende Leitungen am Kesselboden



CAD Zeichnung



■ Vorbildgerechte Drehgestellausführungen

2-tlg. Set: Kesselwagen



VTG

Ep	IV
	196
	NEM

Q3/2021

825810



Uahs



Uahs

CAD Zeichnung



2-tlg. Set: Kesselwagen



ÖBB

Ep	IV-V
	196
	NEM

Q3/2021

825812



Uahs



Uahs

CAD Zeichnung



3-tlg. Set: Kesselwagen



GATX

Ep	VI
	294
	NEM

Q3/2021

825813



Zans



Zans



Zans

CAD Zeichnung



- Wagen mit Drehgestellen Bauart Y25 geschweiß
- Mit runden Puffern

Kesselwagen



SNCB

Ep	IV
	98
	NEM

Q3/2021

825811



Uahs

CAD Zeichnung



2-tlg. Set: Kesselwagen



PKP

Ep	V
	196
	NEM

Q3/2021

825814



Zas



Zas



- Fein detaillierte Nachbildung der Armaturen und Bremsanlage

FLEISCHMANN

SCHIEBE

WANDWAGEN





Schiebewandwagen

Bei praktisch allen europäischen Bahnverwaltungen sind die 2-achsigen Schiebewandwagen der Gattung Hbbi(l)ns(s) zurzeit Standardwagen. Der Wagen ist bestens geeignet für den Transport von witterungsempfindlichen, großvolumigen und palettierten Ladegütern.

Unter der Typenbezeichnung Hbbillns bzw. Hbbins (ohne Zwischenwände für den Transportschutz) wurden verschiedene Bauarten hergestellt. Im Vergleich zu unseren bisherigen Schiebewandwagen-Modellen ist das Fehlen des schmalen Überdaches am Scheitel das charakteristischste Unterscheidungsmerkmal für diesen Wagentyp. Auch die U-förmigen Entriegelungshebel an den Stirnseiten sind typisch. Das Vorbild unseres Modells wurde erstmals von der Wagonbaufirma in Niesky/Sachsen für die Ahaus Alstätter Eisenbahn AG (AAE) gebaut und ist u. a. bei ÖBB, SBB, AAE, BDZ, CD und GySEV im Wagenbestand.

Die Bauweise gestattet einen schnellen und wirtschaftlichen Umschlag sowie die Sicherung eines ausreichenden Ladungsschutzes. Das Fahrzeug garantiert mit seinem Schiebewandssystem eine optimale Zugänglichkeit der Ladefläche von jeder Seite mit Gabelstaplern, Hubwagen, usw. Auch die Be- und Entladung von oben mittels Kran ist möglich. Kennzeichnend sind eine große Ladebreite und Ladehöhe durch optimale Ausnutzung des UIC-Begrenzungsprofils. Auf der Ladefläche ist Platz für bis zu 44 Euro-Paletten. Die Wagons der Gattung Hbbillns sind mit bis zu sechs Trennwänden ausgerüstet. Diese dienen der zusätzlichen Sicherung der Ladung gegen Verschieben in Wagenlängsrichtung. Der Wagen schützt gegen Witterungseinflüsse, besitzt jedoch keine Lüftung oder Temperaturregelung. Das Fahrzeug ist auf dem Streckennetz der RIV-Bahnverwaltungen freizügig einsetzbar.



■ Filigrane Umsetzung der Achslager



■ Fein detaillierte Stirnwände mit freistehenden Verriegelungen und Stangen



CAD Zeichnung



■ Aufwendig nachgebildeter Wagenunterboden



■ Freistehende Rangiererritte und Griffstangen

Schiebewandwagen

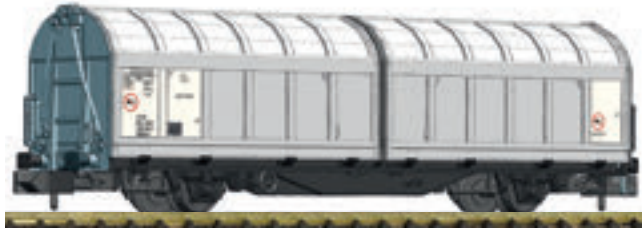


AAE

Ep VI

97

NEM



Hbbillns

CAD Zeichnung

Gilt für alle Schiebewandwagen

- Fein detaillierte Stirn- und Seitenwände
- Griffe und Betätigungsstangen separat angesetzt
- Vorbildgerechtes Fahrgestell

Q2/2021

826250



Schiebewandwagen



ÖBB

Ep VI

97

NEM



Hbbillns

CAD Zeichnung

Q2/2021

826252



Schiebewandwagen



SBB Cargo

Ep VI

97

NEM



Hbbillns

CAD Zeichnung

Q2/2021

826253



Schiebewandwagen



CD CARGO

Ep VI

97

NEM



Hbbillns

CAD Zeichnung

Q2/2021

826251



FLEISCHMANN
GÜTER
WAGEN



Photo: F. Wilke, Sig. S. Garstens



Gedeckter Güterwagen Gbs 1500

Gedekte Güterwagen sind fast so alt wie die Eisenbahn selbst und dienen vornehmlich dem Stückguttransport. Die Deutsche Reichsbahn (DDR) konnte in den 1950er Jahren den Bedarf an diesen Fahrzeugen nur durch Umbau und Modernisierung älterer G-Wagen aufrechterhalten. 1966 begann das RAW „Einheit“ Leipzig mit dem Bau eines Musterwagens vom Typ Glimms mit gesickten Blechwänden, die innen mit Holz verkleidet waren. Diese Bauart ging ab 1968 auch bei der Gothaer Waggonfabrik in die Serienfertigung und wurde als Glimms 14.05 (ab 1977 als Gbs 1500) bezeichnet.

Der geschweißte Aufbau, mit seinen markanten gesickten Seitenwänden, reichte bis auf die Unterkante der Rahmenaußenlangträger herunter und wurde mit den Kastenprofilen verbunden. Dadurch konnte auf die herkömmlichen Wagenkastenstützen verzichtet werden. Der Großteil der Wagen wurde mit verstärkten Türen gebaut. Der Boden war für die Beladung mit Gabelstaplern geeignet und bestand aus Kieferbohlen.

Bis 1983 entstanden über 17.000 Stück der Gbs 1500 Konstruktion. Darunter verschiedene Ausführungen als Wärmeschutz- und Expressgutwagen. Einige Unterbauarten waren mit Bremserbühnen und Heizleitungen ausgestattet. Durch den Mangel an Produktionskapazitäten in den eigenen Werken, wurden auch Wagen in Serbien, Rumänien und sogar Spanien gebaut. Die Wagen waren durch die RIV, MC bzw. OPW-Verkehr Tauglichkeit über die Landesgrenzen der DDR hinaus im Einsatz und waren somit auch schon vor der Wende häufig in Güterzügen anderer Bahnverwaltungen zu sehen. Diese Wagen wurden nach der Wiedervereinigung im Bestand der DB AG noch bis in die späten 1990er Jahre eingesetzt. Die letzten wurden 2007 ausgemustert.



lbbips 8258

826212



Gbs 258

826210

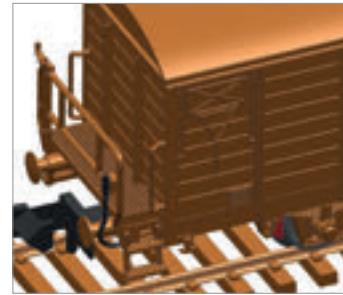


Gbqrss 1742

826214



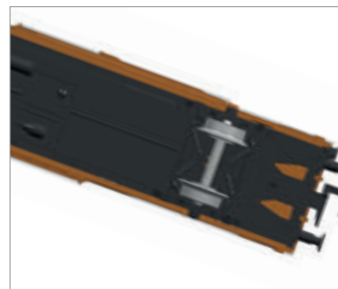
■ Schiebetüren mit und ohne Verstärkung



■ Mit und ohne Bremserbühne



■ Mit beweglichen Schiebetüren



■ Aufwendig nachgebildeter Wagenunterboden



■ Filigrane Umsetzung der Bremsen

2-tlg. Set: Gedeckte Güterwagen

DR	
Ep	IV
	176
	NEM



Glimms



Glimms

CAD Zeichnung

Q4/2021

826210

- Alle Wagen dieser Seite mit beweglichen Schiebetüren
- Variante ohne verstärkte Seitentüren



2-tlg. Set: Kühlwagen

DR	
Ep	IV
	176
	NEM



lbbpls 8258



lbbpls 8258

CAD Zeichnung

Q4/2021

826212



2-tlg. Set: Gedeckte Güterwagen

DR	
Ep	IV
	180
	NEM



Gbrqss 1742



Gbrqss 1742

CAD Zeichnung

Q4/2021

826214

- Beschriftung als Expressgutwagen
- Beide Wagen mit Bremserbühne



2-tlg. Set: Gedeckte Güterwagen

DB AG	
Ep	V
	176
	NEM



Gbs 258



Gbs 258

CAD Zeichnung

Q4/2021

826213

- Fein detaillierte Modelle mit separat angesetzten Steckteilen
- Variante mit verstärkten Seitentüren



2-tlg. Set: Rungenwagen



DRG

Ep II

166

NEM



Photomontage

Ssk „Köln“

Q1/2021

828507

- Ein Wagen mit hochliegendem, offenem Bremserhaus
- Ein Wagen mit Bremserbühne

3-tlg. Set: Schotterwagen

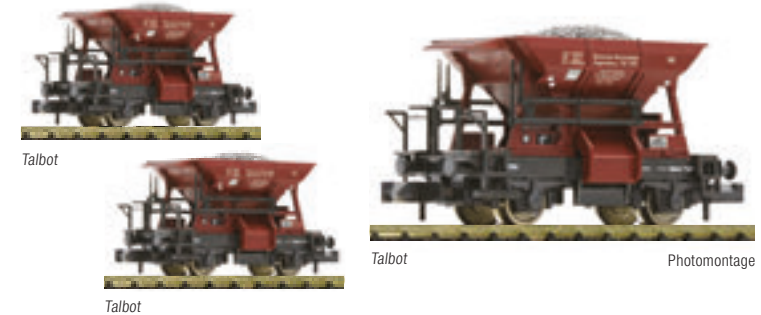


DRG

Ep II

129

NEM



Talbot

Talbot

Photomontage

Talbot

Q1/2021

822706

- Die unterschiedlich nummerierten Wagen sind mit Beladung versehen

Behältertragwagen-Doppereinheit



DB

Ep IV

110

NEM



Photomontage

BTs 50

Q4/2021

823306

- Fein detaillierte Ausführung mit abnehmbaren Behältern

2-tlg. Set: Kesselwagen



DB

Ep IV

110

NEM



Photomontage

Q2/2021

841402

- Ausführung mit Bremserbühne

2-tlg. Set: Postgüterwagen



DBP

Ep IV

176

NEM



Photomontage

Post 2ss-t/13

Post 2ss-t/13

Q2/2021

831513

- Ausführung: je ein Wagen in grüner bzw. brauner Farbgebung

Flachwagen



DB

Ep IV

88

NEM



Rmms

Photomontage

Q3/2021

826707

3-tlg. Set 1: Kesselwagen



EVA

Ep	IV
↔	264
↔	NEM

Q1/2021
848028



Photomontage

- Wagen mit Drehgestellen Bauart Y25

3-tlg. Set 2: Kesselwagen



EVA

Ep	IV
↔	264
↔	NEM

Q1/2021
848029



Photomontage

- Wagen mit Minden-Deutz-Drehgestellen

Großraum-Schiebewandwagen



DB

Ep	IV-V
↔	145
↔	NEM

Q1/2021
838318



Habins

Photomontage

- Mit separat angesetzten Griffstangen

Steckungenwagen



DB

Ep	IV
↔	86
↔	NEM

Q3/2021
825740



Kbs 443

Photomontage

- Ausführung mit Bremserbühne und runden Puffern

Druckgaskesselwagen



DB

Ep	IV-V
↔	110
↔	NEM

Q3/2021
849117



Zags

Photomontage

- Fein detaillierte Ausführung mit authentischer „LPG Margas“-Beschriftung
- Ausführung mit schwarzem Sonnendach

2-tlg. Set: Staubsilowagen



DR

Ep IV

238

NEM



Uacs-x



Uacs-x

Photomontage

Q3/2021

849006

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

Steckrungenwagen

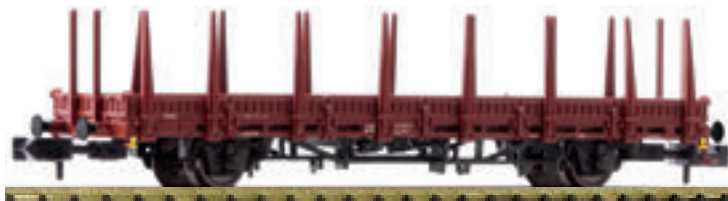


DR

Ep IV

86

NEM



Kbs

Photomontage

Q3/2021

825743

- Mit offenem Sprengwerk
- Ausführung mit runden Puffern

Großraum-Selbstentladewagen



DR

Ep IV

72

NEM



Fad

Q1/2021

852216

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

2-tlg. Set: Staubsilowagen



GATX

Ep V-VI

238

NEM



Uacs



Uacs

Photomontage

Q3/2021

849008

- Ganzzug geeignet

Schwenkrungenwagen



DB AG

Ep V

86

NEM



Ks 446

Photomontage

Q3/2021

825744

- Ausführung mit runden Puffern
- Mit massivem Unterzug anstelle eines Sprengwerkes

Rungenwagen

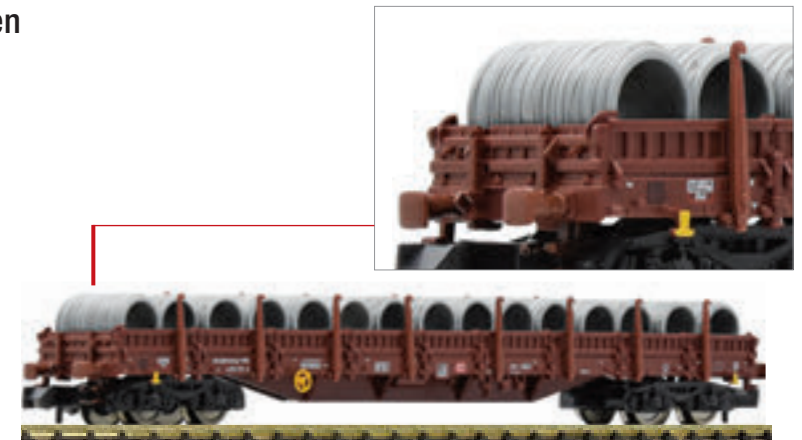


DB AG

Ep V-VI

124

NEM



Res

Q1/2021

828814

- Mit Drahtrollen beladen

6-tlg. Display: Druckgaskesselwagen



GATX/VTG

Ep VI

NEM

Je Wagen:

110



Zags

Photomontage



Zags

Photomontage



Zags

Photomontage

Q4/2021

849110

- Ideal zur Bildung von Ganzzügen
- Einzelwagen beim Fachhändler erhältlich

3-tlg. Set: Güterwagen

ÖBB	
Ep	III
⇄	179
⇄	NEM

Q4/2021
880905



Om Om K Photomontage

- Bewegliche Klappdeckel
- Offene Wagen mit Kohlebeladung

Schwenkungenwagen

ÖBB	
Ep	IV
⇄	86
⇄	NEM

Q3/2021
825745



Ks Photo: HO

- Ausführung mit braunem Fahrwerk und runden Puffern

Doppel-Schiebewandwageneinheit

ÖBB	
Ep	IV-V
⇄	176
⇄	NEM

Q4/2021
833507



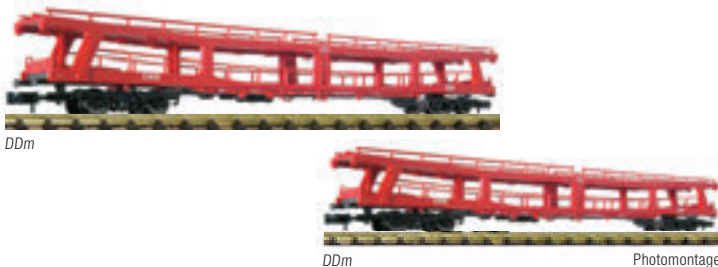
Hbis

- Beide Wagen sind mit einer lösbaren Deichsel starr verbunden
- Mit je vier Seitenwänden zum Öffnen

2-tlg. Set: Reisezug-Autotransportwagen

ÖBB	
Ep	VI
⇄	330
⇄	NEM

Q3/2021
829502



DDm DDm Photomontage

- Diese Wagen verkehren in Nightjet-Zügen der ÖBB und befördern Autos und Motorräder

2-tlg. Set: Schiebeplanenwagen

ÖBB	
Ep	VI
⇄	150
⇄	NEM

Q4/2021
838820



Shimms Shimms Photomontage

- In aktueller RCW-Beschriftung

4-tlg. Set: Rollende Landstraße



ÖBB

Ep	V
	526
	NEM
	944701



Bmcs



Saadkms



Saadkms



Saadkms

Photomontage

Q1/2021

881914

- Ein Niederflurwagen mit beiliegenden Pufferbohlen
- Zwei Zwischenwagen bei denen eine Wagenseite mit einer Niederflur-Kupplung ausgerüstet ist
- Passender Ergänzungswagen zur Nachbildung eines vorbildgerecht langen Zuges unter Art.-Nr. 827110

Niederflur-Mittelwagen



ÖBB

Ep	V
	117



Saadkms

Photomontage

Q1/2021

827110

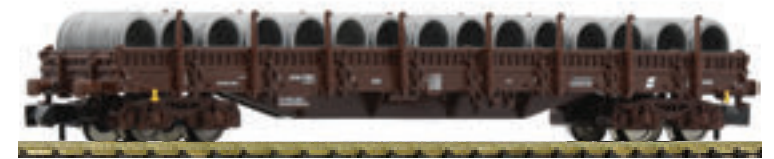
- Zwischenwagen als passende Ergänzung zu Set 881914

Rungenwagen



ÖBB

Ep	V
	124
	NEM



Res

Photomontage

Q1/2021

828816

- Mit beweglichen Drehungen
- Beladen mit Drahtrollen

Flachwagen



SNCB

Ep	IV-V
	124
	NEM



Remms

Photomontage

Q3/2021

826708

- Modell mit gesickten Bordwänden
- Wagen mit Drehgestellen Bauart Y25, geschweißt

Druckgaskesselwagen



SBB

Ep	V
	110
	NEM



Zags

Photomontage

Q3/2021

849118

- Fein detaillierte Ausführung mit authentischer „Carbagas“-Beschriftung

2-tlg. Set Großraum-Schiebewandwagen



WASCOSA

Ep	VI
	290
	NEM



HabbiInss



HabbiInss

Photomontage

Q3/2021

838322

- Neue Aufschriften der Schweizer Post

2-tlg. Set: Schotterwagen



SBB

Ep	VI
	120
	NEM



Fccnpps (Xns)



Fccnpps (Xns)

Photomontage

Q3/2021

822920

- Mit neuen Ordnungsnummern (als Artikel 822914) an den Wagen
- Ideal für den Baustellenverkehr

Containertragwagen



SBB

Ep	VI
	123
	NEM



Sgnss

Photomontage

Q2/2021

865244

- Beladen mit zwei Wechselbehältern der SBB Cargo mit Werbemotiv „Im Zug statt im Stau“

3-tlg. Set: Rollende Autobahn



RALPIN

Ep	VI
	409
	NEM
	946901



T2S



Saadkms



Saadkms

Photomontage

Q3/2021

827112

- Ein Niederflurwagen mit beiliegenden Pufferbohlen
- Ein Zwischenwagen bei dem eine Wagenseite mit einer Niederflur-Kupplung ausgerüstet ist
- Passender Ergänzungswagen zur Nachbildung eines vorbildgerecht langen Zuges unter Art.-Nr. 827113

Niederflur-Mittelwagen



RALPIN

Ep	VI
	117



Saadkms

Photomontage

Q3/2021

827113

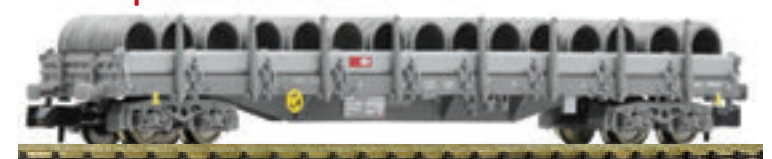
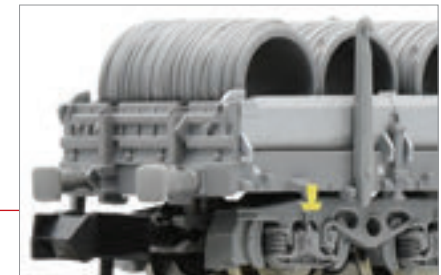
- Zwischenwagen als passende Ergänzung zu Set 827112

Rungenwagen



SBB CARGO

Ep	VI
	124
	NEM



Res

Q1/2021

828824

- Mit beweglichen Drehungen
- Beladen mit Drahtrollen

Schiebeplanenwagen



VTG

Ep	VI
↔	124
↔	NEM



Rilns

Photomontage

Q2/2021

837712

- Realistische Struktur der Plane
- Einsatz: Transport von witterungssempfindlichen Gütern

Schwenkrungenwagen



SBB

Ep	VI
↔	86
↔	NEM



Ks

Photomontage

Q3/2021

825749

- Mit Rechteck-Puffer

Containertragwagen



AAE

Ep	VI
↔	123
↔	NEM



Sgnss

Photomontage

Q4/2021

825214

- Metalldruckguss-Fahrgestell

Schiebeplanenwagen



CD

Ep	VI
↔	124
↔	NEM



Rils

Photomontage

Q3/2021

837708

Druckgaskesselwagen



DSB

Ep	IV
↔	110
↔	NEM



Zags

Photomontage

Q1/2021

849106

- Fein detaillierte Ausführung ohne Sonnenschutzdach mit authentischer Beschriftung

Druckgaskesselwagen



RENFE

Ep	VI
↔	110
↔	NEM



Zags

Photomontage

Q1/2021

849107

- Ausführung mit langem Sonnendach

FLEISCHMANN

KOMBINIERTER VERKEHR

Den Transport mit verschiedenen Verkehrsträgern bezeichnet man in der Fachsprache als kombinierten Verkehr. Der Clou an dieser Form des Verkehrs ist, dass die Ware während der gesamten Transportkette niemals ihr Transportbehältnis verlässt. Für Palettenware oder sperrige Güter dienen hier klassische LKW-Trailer oder Standard-Container, auch ISO-Container genannt, als Transportbehälter. Für flüssige Güter wie Treibstoffe oder Lebensmittel werden meist Tankcontainer verwendet.

Den eigentlichen Transport der Waren unterscheidet man in den einzelnen Streckenabschnitten. Der so genannte Vor- und Nachlauf in den Containerterminals findet hierbei meist direkt mit einem LKW statt. Angekommen im Umschlagterminal werden die kranbaren Auflieger bzw. Container dann mit riesigen Containerkränen auf die so genannten Taschenwagen verladen. Erkennbar sind kranbare Sattelaufleger beispielsweise an zwei, meist gelben, Markierungen an den Seitenwänden. Doch auch für nicht kranbare Auflieger gibt es mittlerweile eigene Taschen, mit denen diese in die Taschenwagen gehoben werden können, aber auch eigene Wagen, deren Tasche seitlich verschwenkt werden kann, Bedingung dafür ist eine ebenerdige Zufahrt zu den Wagen im Terminal.

Bereits seit einigen Jahrzehnten gibt es neben dem KV-Verkehr auch die Rollende Landstraße. Das Konzept ist der Transport der gesamten Lkws mit Zugmaschine über einen Teilbereich von vielgenutzten Streckenabschnitten wie beispielsweise der Brennerbahn in Österreich oder zwischen dem Deutschen Freiburg im Breisgau und dem italienischen Novara. Die Lkw-Fahrer verbringen hierbei die Reisezeit in bequemen Sitzwagen.

Gegenüber dem LKW als reinen Verkehrsträger bietet die Kombination im KV-Verkehr den Spediteuren vor allem ein deutliches Plus in der Umweltbilanz. Lediglich die so genannte „letzte Meile“ muss noch mit dem LKW erbracht werden. In den europaweiten Klimazielen steht der Ausbau dieser Verkehrsform mit all seinen notwendigen Anlagen, wie Terminals, an oberster Stelle und alle Betreiber dieser Verkehre verzeichnen Umsatzsteigerungen.



Photo: B. Auerweck

Taschenwagen



AAE

Ep VI

115

NEM



Sdgmns 33/T3

Photomontage

Q1/2021

825058

- Beladen mit zwei Wechselpritschen der Spedition „Paneuropa“
- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Filigrane Griffstangen und Bühnengeländer

Taschenwagen



AAE

Ep VI

115

NEM



Sdgmns 33/T3

Photomontage

Q1/2021

825056

- Beladen mit zwei Wechselpritschen der Spedition „Terratrans“
- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Filigrane Griffstangen und Bühnengeländer

Taschenwagen



AAE

Ep VI

115

NEM



Sdgmns 33/T3

Photomontage

Q1/2021

825057

- Mit Wetron-Auflieger für Verkehr in Deutschland und den Niederlanden
- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Filigrane Griffstangen und Bühnengeländer

Taschenwagen



AAE

Ep VI

115

NEM



Sdgmns 33/T3

Photomontage

Q4/2021

825062

- Mit Auflieger der Spedition Arcese
- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Filigrane Griffstangen und Bühnengeländer

Doppeltaschen-Gelenkwagen



CARGONET

Ep VI

219

NEM



Sdggmrs IT2000

Photomontage

Q1/2021

825012

■ Beladen mit Aufliegern der Spedition Kjell Hansen

Doppeltaschen-Gelenkwagen



WASCOSA

Ep VI

219

NEM



Sdggmrs IT2000

Photomontage

Q3/2021

825013

■ Beladen mit einem 40'-Container und zwei 20'-Containern

7-tlg. Display: Spedition Winner



PRIVAT

Ep	VI
	NEM



Sdgmrs IT2000



Sdgmrs IT2000



Sdgmrs IT2000



Sgns



Sdgmns 33/T3



Sgns



Sdgmns 33/T3

Photomontage

Q3/2021

825030

- Im Display enthalten: 3 x T2000, 2 x T3, 2 x Sgns
- Alle LKW-Auflieger mit unterschiedlichen Trailer-Kennzeichen
- Ideal zur Bildung von Spedition Winner-Ganzzügen
- Einzelwagen beim Fachhändler erhältlich

Schiebeplanenwagen

Ep	IV-V
	124
	NEM



Rils

Photomontage

Q1/2021

837711

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

Schiebeplanenwagen

Ep	V
	124
	NEM



Rils

Photomontage

Q3/2021

837713

- Fein detaillierte Ausführung
- Realistische Struktur der Plane

Offener Güterwagen

Ep	IV-V
	88
	NEM



Eas

Photomontage

Q2/2021

828348

- Diese Wagen verkehren in vielen Ländern Europas und sind für den Transport von witterungsunempfindlichen Ladegütern besonders gut geeignet

Flachwagen

Ep	IV
	88
	NEM



Rmms

Photomontage

Q3/2021

826709

- Wagen mit Drehgestellen Bauart Y25 geschweißt

Druckgaskesselwagen

Ep	V
	110
	NEM



Zags

Photomontage

Q1/2021

849108

- Ausführung mit kurzem Sonnenschutzdach

Kühlwagen der Brauerei „Van Vollenhoven's“

Ep	III
	62
	NEM



Photomontage

Q4/2021

834802

- Ausführung mit Bremserbühne

2-tlg. Set: Druckgaskesselwagen

NS	
Ep	IV
	220
	NEM



Zags



Zags

Photomontage

Q1/2021

849101

- Ganzzug geeignet
- Ausführung mit kurzem Sonnendach

Druckgaskesselwagen

PKP	
Ep	V
	110
	NEM



Zags

Photomontage

Q1/2021

849109

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

3-tlg. Set: Selbstentladewagen

PKP CARGO	
Ep	VI
	234
	NEM



Falns



Falns



Falns

Photomontage

Q3/2021

852330

- Ganzzug geeignet
- Die Wagen tragen unterschiedliche Betriebsnummern

Schwenkungenwagen

PKP	
Ep	V-VI
	86
	NEM



24Z

Photomontage

Q3/2021

825747

- Ausführung mit runden Puffern

Schiebewandwagen

SJ	
Ep	V
	145
	NEM



Habins

Photomontage

Q1/2021

838319

- Fein detaillierte Ausführung
- Mit separat angesetzten Griffstangen

Die Nahverkehrs-Dampflok



706503

809908

809909

Im Schnellverkehr durch Deutschland



716905

863004

863103

863303

863104

Güter bewegen in der DDR



714406

849006

825743

849101

Das deutsche Krokodil im Güterverkehr



739421

848028

848029

Hochwertig durch die Schweiz



890324

890322

890321

890320

731402

Von den Bergen in die Niederlande



Verschub mit der BR 260



Arbeitstier im Kombinierten Verkehr



NEUHEITEN

Art. Nr.	Seite
781210	7
781290	7
716905	8
716975	8
709904	9
707504	9
707584	9
706503	10
706573	10
712306	11
712376	11
714406	12
714476	12
706104	12
706184	12
714407	13
714477	13
880904	13
731905	15
863004	16
863303	16
863103	16
863104	16
863105	16
781506	17
781576	17

Art. Nr.	Seite
739421	19
739491	19
733004	20
733074	20
734508	20
734578	20
746002	22
746072	22
746102	22
746402	23
737110	25
737190	25
805304	25
805305	25
805402	25
739284	26
739354	26
739420	26
739490	26
736607	28
736677	28
781703	28
781773	28
731402	29
731472	29
731321	29

Art. Nr.	Seite
731391	29
739279	30
739349	30
739283	30
739353	30
739312	32
739392	32
881902	33
732135	36
732205	36
732136	37
732206	37
732100	40
732170	40
732101	41
732171	41
725101	44
725171	44
845606	45
880907	45
725100	46
725170	46
880906	47
724219	48
724289	48
722401	48

Art. Nr.	Seite
722481	48
740101	49
740171	49
724220	49
724300	49
741005	52
741085	52
741006	53
722402	54
722482	54
721403	54
721473	54
722807	55
722887	55
725211	55
725291	55
725210	55
725290	55
931898	56
931896	57
931899	57
931897	58
881908	62
863920	63
863921	63
863922	63

Art. Nr.	Seite
863923	63
863925	63
863924	63
863926	64
863927	64
809908	64
809909	64
867607	65
867715	65
862903	65
867716	65
890320	68
890322	68
890323	68
890321	68
890324	68
890325	69
860711	70
863997	71
863998	71
863999	71
825810	75
825813	75
825811	75
825812	75
825814	75

Art. Nr.	Seite
826250	79
826253	79
826252	79
826251	79
826210	83
826214	83
826212	83
826213	83
828507	84
823306	84
831513	84
822706	84
841402	84
826707	84
848028	85
838318	85
825740	85
848029	85
849117	85
849006	86
825743	86
852216	86
849008	87
825744	87
828814	87
849110	88

Art. Nr.	Seite
880905	89
825745	89
829502	89
833507	89
838820	89
881914	90
827110	90
828816	90
826708	91
838322	91
822920	91
849118	91
865244	91
827112	92
827113	92
828824	92
837712	93
825214	93
849106	93
825749	93
837708	93
849107	93
825058	95
825057	95
825056	95
825062	95

Art. Nr.	Seite
825012	96
825013	96
825030	97
837711	98
828348	98
849108	98
826709	98
837713	98
834802	98
849101	99
852330	99
825747	99
849109	99
838319	99



3
PLATZ



Foto: Marcel Wenk



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 Ersatzteleshop und Ersatzteelfinder hat 24 Stunden geöffnet und verschickt direkt zu Ihnen nach Hause!



Bleiben 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:

© 2021 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 unvollständigen 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

	000000	Artikelnummer
	Q1-4/2019	Erscheinungstermin 1.–4. Quartal im jeweiligen Jahr
	Ep III	Epoche
	221	Länge über Puffer
	5/2	Antrieb auf x-Achsen/x-Achsen mit Haftreifen
	=	Gleichstrom
	=	Gleichstrom mit Sound
	DCC	DCC (Digital ab Werk mit Decoder)
	NEM 651	Schnittstelle 6-polig: NEM 651
	Next18	Next18-Schnittstelle
	NEM	Kupplungsaufnahme nach NEM 355 mit Kurzkupplungskinematik
		Spitzenlicht vorn
		Spitzenlicht mit der Fahrtrichtung wechselnd
		Spitzenlicht weiß/rot mit der Fahrtrichtung wechselnd
	CH	Spitzenlicht nach Ländervorbild (hier z.B. Schweiz)
	LED	Beleuchtung mittels LED
		Beleuchtung mittels Glühbirne
		Zugschluss-Beleuchtung
		Innenbeleuchtung
	9452	Innenbeleuchtung Einbausatz
		Digitalversion mit Pufferkondensator
	R1	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)		Europäische Union (EU)
	Spanien (E)		
	Frankreich (F)		
	Ungarn (H)		
	Italien (I)		
	Luxemburg (L)		
	Niederlande (NL)		
	Norwegen (N)		
	Polen (PL)		
	Rumänien (RO)		



Ihr FLEISCHMANN-Fachhändler

992120

FLEISCHMANN

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