NEUHEITEN 2022
KATALOG

www.fleischmann.de



Fleischmann

„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.

Elektrolokomotive Re 6/6



TRADITION & LEIDENSCHAFT

DER STAR AM N-MODELLEISENBAHN HORIZONT 2022 IST ENTHÜLLT:



Rendering

■ Weitere Details und Informationen zu dieser Lok finden Sie auf der Seite 40-41 und auf unserer Homepage www.fleischmann.de


1
PLATZ
Foto: Barbara Brunner

Liebe FLEISCHMANN-Freunde,

unsere Spur N-Offensive wurde im vergangenen Jahr mit einigen Auszeichnungen durch Fachzeitschriften belohnt! Das freut uns besonders und ist gleichzeitig unser Ansporn, für spannende Modelle in unseren Neuheiten-Programmen zu sorgen.

Passend zum Jubiläum „175 Jahre Eisenbahn in der Schweiz“ rollt die komplette Neukonstruktion der großen Elektrolokomotive Re 6/6 auf die Spur N-Gleise. Freuen Sie sich auf eine fein detaillierte und zeitgemäße Umsetzung im Maßstab 1:160! Für alle Fans der französischen Eisenbahn erscheint mit der Elektrolokomotive BB 26000 „Sybic“ ebenfalls ein Modell in moderner Ausführung.

Doch was wäre die kleine Modellbahn-Welt, ohne passende Wagen! Deswegen erscheinen auch in diesem Jahr wieder einige komplett neu entwickelte Modelle im Wagenbereich. Den Beginn macht der Güterzugbegleitwagen Pwgs 41, der in den Beschriftungen verschiedener Bahnverwaltungen erscheint. Doch auch echte Klassiker fehlen nicht: Der Selbstentladewagen Typ Fc 089 bzw. Tds 928 erscheint als zeitgemäßes Modell. Ebenso der offene Güterwagen Eanos oder der Schweizer Silowagen Tgpps. Damit erscheinen weitere weit verbreitete Modelle auf dem aktuellen Stand der Technik.

Außerdem möchten wir frischer und moderner ins Jahr 2022 starten, weshalb wir unser Corporate Design der Marke FLEISCHMANN vor allem hinsichtlich des Logos und ein paar grafischen Elementen überarbeitet haben. Auch der kompletten Überarbeitung der FLEISCHMANN-Website haben wir uns angenommen. Lassen Sie sich überraschen, bald sehen Sie auf www.fleischmann.de mehr!

Viel Spaß beim Schmökern und Neuheiten-Entdecken!

Ihr FLEISCHMANN-Team

Inhalt

Dampflokomotiven	6-16
Elektrolokomotiven	17-49
Diesellokomotiven	50-59
Start Sets	61-62
Personenwagen	64-69
Güterwagen	70-97
Offener Güterwagon	74-77
Selbstentladewagen	78-81
Kombinierter Verkehr	84-87
Getreide- und Silowagen	90-93
FLEISCHMANN Fotowettbewerb	4, 60, 102
Zugbildungen	98-99
Was finde ich wo?	100-101
Notizen	103-105
Impressum	106
Zeichenerklärung	107



DAMPFLOKOMOTIVEN

Foto: Markus Huber

Dampflokomotive Gattung Pt 2/3

K.Bay.Sts.B.



Photomontage



- Führerhausrückseite mit Übergangstüre
- Zahlreiche freistehende Griffstangen und separat angesteckte Teile
- Das Modell ist werkseitig mit einem fest eingelöteten Digitaldecoder ausgestattet (707088)

Q1/2022

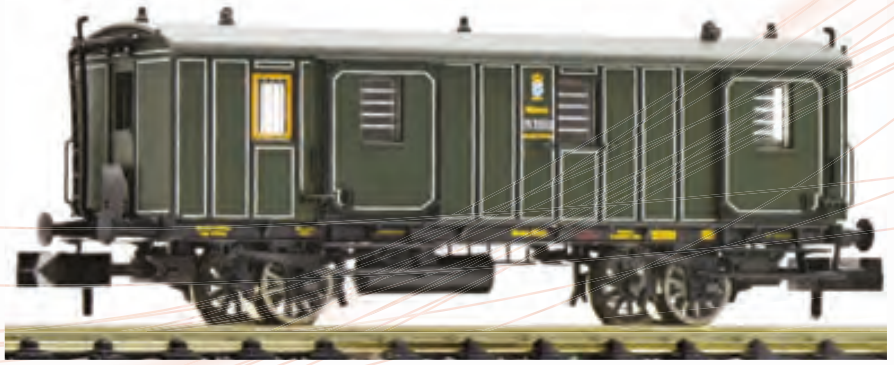
707008	DC	2/0
707088	DCC	2/0

Ep I | 58 | LED | R1

Die Gattung Pt 2/3 war unter den leichten Tenderloks für den Personenverkehr eine auffällige Erscheinung. Ihr schlanker Kessel, der große Abstand zwischen der Laufachse und den Kuppelrädern (4000 mm!) und das relativ große Führerhaus sind ihre typischen Merkmale. Außerdem war an der Rückseite der Lok eine Tür eingebaut, durch die der Heizer in den Zug gelangte, um die Aufgaben des Schaffners zu übernehmen. Die Bayerische Staatsbahn stellte die ersten Lokomotiven im Jahre 1909, die letzten 1916 in Dienst. Alle Maschinen (Bauart 1 B h2, Höchstgeschwindigkeit 65 km/h) lieferte Krauss in München.

3-tlg. Set: Personenzug

K.Bay.Sts.B.



Photomontage





Photomontage

- Ausführung mit authentischen Zierlinien und Anschriften

Wagenset mit zwei Personenwagen und einem Gepäckwagen der Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen.

Q1/2022

809004

Ep I | 216 | NEM | 9461

Dampflokomotive Gattung GtL 4/4

K.Bay.Sts.B.



Photomontage

- Authentische Lackierung mit feinen Zierlinien
- Einsatz vor Personen- und Güterzügen auf Nebenbahnen
- Metalldruckguss-Fahrgestell

Die bayerische GtL 4/4 wurde erstmals 1911 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.

Q1/2022
709905 | DC | 4/0
Ep I | 58 | ○○ | R1

3-tlg. Set: Güterwagen

K.Bay.Sts.B.



VO Photomontage



G Photomontage



Photomontage

Wagenset mit einem offenen Viehtransportwagen, einem gedeckten Güterwagen mit Bremserhaus und einem Kesselwagen mit Bremserhaus.

Q1/2022
809005
Ep I | 168 | NEM

Dampflokomotive 065 001-0

DB





16 BitSOUND

- Mit silbernen Kesselringen
- Feine Vor- und Nachlaufräder mit durchbrochenen Speichen

Photomontage

Q3/2022

706504	DC	4/1
706574	DCC	4/1

Ep IV | 97 | LED | R1

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 sowie auf der Odenwaldbahn und der Überwaldbahn. Einige Maschinen erhielten später eine Wendezugsteuerung. Die 18 Lokomotiven erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h bei einer Leistung von 1.089 kW. 1972 fuhr die letzte Maschine auf das Abstellgleis.

Dampflokomotive 44 1325

DB



- Erstmals in Epoche-III-Beschriftung
- Freier Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk
- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen (714479)

Photomontage

Q2/2022

714409	DC	2/2
714479	DCC	2/2

Ep III | 141 | NEM | Next18 | LED | R1

Zum Einheitslokprogramm der Deutschen 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.

Fleischmann

Dampflokomotive BR 62

DB



Photomontage

- Feine Vor- und Nachlaufräder mit durchbrochenen Speichen
- Betriebszustand: Epoche IIIa
- Wagner-Windleitbleche
- Das Modell ist werkseitig mit einem fest eingelöteten Decoder ausgestattet (705383)

Q1/2022

705303	DC	3/1
705383	DCC	3/1

Ep III | 107 | R1

Die Baureihe 62 wurde von der Firma Henschel für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in den 1920er-Jahren entwickelt und geliefert. Die Maschinen waren Zwei-Zylinder-Heißdampflokomotiven. Es wurden insgesamt 15 Exemplare hergestellt. Obwohl die Lokomotiven bereits 1928 gebaut wurden, nahm die Deutsche Reichsbahn 62 003 – 015 erst 1932 ab. Gründe dafür waren der geringe Bedarf sowie der zu hohe Preis für die Lokomotiven. Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben sieben Lokomotiven bei der Deutschen Bundesbahn. Bis 1956 wurde die BR 62 außer Dienst gestellt.



Foto: Markus Huber

Schnellzugwagen 2./3. Klasse

DB

Q2/2022
878002

Ep III | 124 | NEM | 944501



BC4ü (pr09) Photomontage

Schnellzugwagen 3. Klasse

DB

Q2/2022
878103
878104

Ep III | 124 | NEM | 944501



C4ü (pr 08) Photomontage

- Art.-Nr. 878104: Geänderte Betriebsnummer

Schnellzug-Gepäckwagen

DB

Q2/2022
808002

Ep III | 116 | NEM | 944501



Pw4ü Photomontage

- Mit beweglichen Schiebetüren

Die sogenannte „Zugführerkanzel“ im Dachbereich des Gepäckwagens ermöglichte es dem Zugführer, die Signale zu beobachten. Dieser hatte bis in die 1960er Jahre die Pflicht zur Signalbeobachtung.

Alle **3 Wagen** sind im Betriebszustand der **Epoche IIIa!**

Dampflokomotive 24 017

DB



Photomontage

- Feine Vorlaufräder mit durchbrochenen Speichen
- Spitzname „Steppenpferd“
- Das Modell ist werkseitig mit einem fest eingelöteten Digitaldecoder ausgestattet (714283)

Q2/2022

714203	DC	2/2
714283	DCC	2/2

Ep III | 106 | R1

Gedacht war die BR 24 vornehmlich für Personenzüge, ihr Einsatzgebiet wurde dank der robusten Konstruktion bald auf leichte Güterzüge ausgedehnt, somit galt sie als eine zuverlässige Mehrzwecklokomotive für leichtere Dienste.

Dampflokomotive BR 050

DB



Photomontage

- Feine Vorlaufräder mit durchbrochenen Speichen
- Das Modell ist werkseitig mit einem fest eingelöteten Decoder ausgestattet (718284)

Q2/2022

718204	DC	4/2
718284	DCC	4/2

Ep IV | 144 | R1

Geplant als Ersatz für die preußische G 10 im Güterverkehr, entwickelte sich die Baureihe 50 bis zum Ende der Dampflokzeit zur Universallokomotive. Von 1939 bis 1943 wurden insgesamt 3.164 Stück in 21 verschiedenen Lokomotivfabriken hergestellt. Nach 1945 verblieben über 2.000 Loks bei der Deutschen Bundesbahn und mussten zum Teil größere Umbauten über sich ergehen lassen, wodurch eine Vielzahl von Varianten entstand. Die Maschinen erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, leisteten ca. 1.200 kW und wiesen eine Achslast von 15 t auf.

Dampflokomotive 012 066-7

DB

- Feine Vorlaufräder mit durchbrochenen Speichen
- Im Betriebszustand Anfang der 1970er Jahre
- Digital schaltbare Soundfunktionen (716976)



Photomontage

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 Schnellzugdampfloks 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 Dampfrösser ab 1968 die Baureihenbezeichnung 012.

Q2/2022		
716906	DC	4/1
716976	DCC	4/1

Ep	IV		158		Next18		LED		R1

Dampflokomotive 64 518

DB



Photomontage

- Feine Vor- und Nachlaufräder mit durchbrochenen Speichen
- Decals beiliegend für „Verein Historische Eisenbahn Emmental“
- Das Modell ist werkseitig mit einem fest eingelöteten Decoder ausgestattet (706484)

Q2/2022		
706404	DC	3/1
706484	DCC	3/1

Ep	III		78			R1	

Die Tenderlokomotiven der Baureihe 64 wurden ab 1926 von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft entwickelt. Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben 278 Maschinen bei der DB. Hier waren sie vorwiegend im Personen- und Güterzugdienst auf Nebenstrecken im Einsatz. Die 64 518 wurde nach der Ausserdienstnahme 1972 an Eurovapor verkauft. Im Jahr 1980 erfolgte die Aufarbeitung durch die Sektion Emmental in Huttwil. Danach war sie bis 2014 für Dampffahrten in der Schweiz im Einsatz.

Dampflokomotive 55 4467-1

DR



Photomontage

- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Digital schaltbare flackernde Feuerbüchse (781389)
- Das Modell ist werkseitig mit einem fest eingelöteten Digitaldecoder ausgestattet (781389)

Q1/2022		
781309	DC	2/1
781389	DCC	2/1

Ep	IV		116			R1	

Die Baureihe 55.25–56 (ehem. preuß. G 8.1), von der fast 5.000 Stück gebaut wurden, war mit einer Leistung von 1.260 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h vor allem im Güterzug- und schweren Rangierdienst eingesetzt.

Dampflokomotive Rh 44

BBÖ

- Freier Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk
- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen (714478)



Photomontage

Q2/2022

714408	DC	2/2
714478	DCC	2/2

Ep III | 141 | NEM | Next18 | LED | R1

Mit dem Ausbau der Strecke Passau–Wels für 20 Tonnen Achsdruck, konnten ab 1938 die leistungsstarken Dreizylinderlokomotiven der Baureihe 44 auch in Österreich eingesetzt werden. Für die schweren, vor allem langen Ganzzüge aus Westdeutschland zu den Linzer Stahlwerken, waren sie unverzichtbar. Auch die Erzzüge aus Hieflau wurden ab Amstetten nach Linz weiterbefördert. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren einige Lokomotiven weiter in Betrieb. Wegen der aufwendigen Wartung wurden sie aber bald abgestellt.

Dampflokomotive 460 010

FS



Photomontage

- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Digital schaltbare flackernde Feuerbüchse (715584)
- Das Modell ist werkseitig mit einem fest eingelöteten Digitaldecoder ausgestattet (715584)

Q2/2022

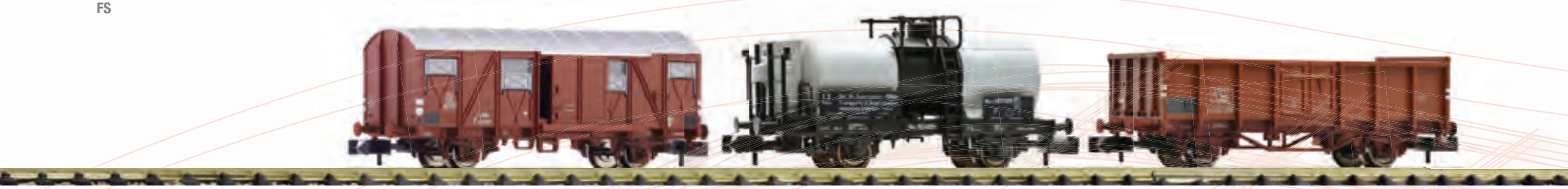
715504	DC	2/1
715584	DCC	2/1

Ep III | 116 | ○○ | R1

Die preußische Dampflokomotivtype G 8.1, von der fast 5.000 Stück gebaut wurden, war mit einer Leistung von 1.260 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h vor allem im Güterzug- und schweren Rangierdienst eingesetzt. Die Italienische Staatsbahn erhielt nach dem Ersten Weltkrieg 45 Lokomotiven als Reparationsleistung und ordnete sie als Gruppe 460 in ihren Lokomotivbestand ein.

3-tlg. Set: Güterwagen

FS



Gs *Zs* *E*

Photomontage

Q2/2022

880909

Ep III | 184 | NEM

Wagenset mit einem gedecktem Güterwagen, einem Kesselwagen und einem offenen Güterwagen.

- Passend zur Dampflokomotive BR 460, Art.-Nr. 715504/715584



Photo: Markus Huber

ELEKTRO LOKOMOTIVEN

Fleischmann

Elektrolokomotive E 10 1311

DB



Photomontage

- Passend zum F-Zug „Hans Sachs“
- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen (733879)

Q4/2022

733809	DC	4/1
733879	DCC	4/1

Ep III | 104 | NEM | NEM 651 | LED | R1

Zur Bespannung der schnellfahrenden Rheingold- und Rheinpfeil-Züge stellte die Deutsche Bundesbahn im Mai 1962 sechs E 10 mit speziellen, für 160 km/h ausgelegten, Drehgestellen der Firma Henschel in Betrieb. Nach ausgedehnten Probefahrten kamen die Loks ab Herbst 1962 in den Regeldienst.



4-tlg. Set : Fernzug „Hans Sachs“

DB

- Wagen mit separat angesetzten Steckteilen und vorbildgerechter Pufferhöhe
- Mit Schürzenwagen-Speisewagen
- Passend Elektrolokomotive BR E 10.3, Art.-Nr. 733809/733879



WR4ü-38



Aüm *Aüm*



Aüm

Photomontage

Ab 1952 stellte die Deutsche Bundesbahn die als UIC-X-Wagen bezeichneten Schnellzugwagen in Dienst. Diese Wagen verfügten über einen bis dahin in Europa nicht gekannten Komfort. Die UIC-X-Wagen gelangten sofort in den hochwertigen Schnellzugeinsatz. Sehr schnell wurde das bestehende F-Zug-Netz (bis 1956 mit der damaligen ersten und zweiten Wagenklasse, danach nur noch die erste) auf die UIC-Wagen umgestellt.

Q4/2022

881910

Ep	III	640	NEM	944701	946901



Foto: Markus Huber

Elektrischer Triebwagen ET 91 01

DB



- Ausführung in rot-beiger Lackierung
- Serienmäßig mit eingebauter Innenbeleuchtung



Photomontage

Um Anfang der 1930er-Jahre das Reisen und den Ausflugsverkehr für die deutsche Bevölkerung wieder attraktiver zu gestalteten, entschied sich die damalige Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) zum Bau von insgesamt fünf Aussichtstriebwagen. Wichtig war der DRG damals, der stärker werdenden Omnibuskonkurrenz im Ausflugsverkehr Paroli bieten zu können. Das Ziel beim Bau der Triebwagen war, allen Passagieren einen möglichst freien und ungehinderten Blick in die Landschaft zu ermöglichen. Neben drei dieselhydraulischen Fahrzeugen wurden auch zwei für den elektrischen Betrieb geordert. Für den mechanischen Teil war dabei die H. Fuchs Waggonfabrik in Heidelberg verantwortlich, den elektrischen Teil lieferte die Firma AEG, Berlin.

Schnell etablierten sich beide Triebwagen ET 91 01 und 02, die bei der Bevölkerung den klangvollen Namen „Gläserner Zug“ erhalten haben, bei den Fahrgästen. Beliebte Ausflugsfahrten waren die Karwendelrundfahrt über Mittenwald nach Innsbruck oder die Alpenrundfahrt über Salzburg, Bischofshofen und Kufstein nach München.

Q3/2022

741103 | DC | 2/1

Ep III | 129 | R1

Fleischmann

35 Jahre EUROCITY

Ab dem Sommerfahrplan 1987 wird neben den beiden Traditionszügen „Erasmus“ und „Rembrandt“ der EuroCity 26/27 „Frans Hals“ als dritte Verbindung zwischen den Niederlanden und Süddeutschland eingeführt. Namensgeber war der berühmte niederländische Maler. Der neue EuroCity verband München und Amsterdam auf bereits zuvor bestehenden Intercitytrassen von DB und NS.

Mit Aufnahme des ICE-Verkehrs auf den Neubaustrecken Hannover–Würzburg und Mannheim –Stuttgart und den damit zusammenhängenden Fahrplanänderungen zum Sommerfahrplan 1991 wurde der Laufweg des „Frans Hals“ verkürzt. Er erhält die neuen Zugnummern EC 145 (Amsterdam–Köln) und EC 148 (Köln–Amsterdam). Bei einer Fahrtdauer von 2 h 40 min beträgt die Reisegeschwindigkeit 100 km/h. Die früher stattliche Wagengarnitur verkürzt sich zeitweise auf nur noch vier Wagen.

Mit dem 3. November 2000 endet die Geschichte des EuroCity „Frans Hals“. Unter der neuen Marke ICE International übernahmen die neuen, eintönigen ICE-3-Einheiten der Baureihe 406 die Führung dieses farbenfrohen EuroCity-Zuges.





Photo: M. Oesterreich

Fleischmann

Elektrolokomotive 103 174-9

DB

- Z21 Führerstand verfügbar
- Passend zum EC „Frans Hals“, Art.-Nr. 881915
- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen (737882)



Photomontage

Q3/2022		
737812	DC	4/1
737882	DCC	4/1

Ep IV | 126 | NEM | NEM 651 | LED | R1

In den 1960er Jahren entstand mit der Baureihe E 03 die bis dahin stärkste Elektrolokomotive für den Einsatz im Reisezugverkehr bei der Deutschen Bundesbahn. Von 1970 bis 1974 wurden insgesamt 145 Serienlokomotiven gebaut und offiziell als Baureihe 103.1 bezeichnet. Optisch gelten die 103er bis heute als eine der formschönsten Elektrolokomotiven. Ab 1987, mit dem neuen DB-Farbkonzept, erhielten die meisten Loks einen Anstrich in Orientrot mit einem weißen Lätzchen unterhalb der Frontscheibe.

4-tlg. Set: EC 145/148 „Frans Hals“

DB



Avmz

- „35 Jahre EuroCity“
- Wagen im Zustand um 1989
- Zuglauf Köln–Amsterdam CS



Bbmz



Bbmz



Bpm(b)z

Photomontage

Q3/2022

881915

Ep IV | 660 | NEM | 946901

Elektrolokomotive „Schienenschleiflok“



Photomontage

- Die Lokomotive hat durch den Motor angetriebene, rotierende Reinigungsscheiben, so bleiben die Schienen ohne Flüssigkeit sauber
- Das Modell ist werkseitig mit einem fest eingelöteten Digitaldecoder ausgestattet (796885)

Q4/2022

796805	DC	2/0
796885	DCC	2/0

Ep III-V | 63 | R1

Elektrolokomotive 193 318-3

DB AG



Photomontage

- Modell exklusiv bei FLEISCHMANN erhältlich
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslichtt (739347)
- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen (739347)

Üblicherweise sind die Loks der Güterverkehrssparte der Deutschen Bahn rot lackiert. Im Rahmen der „I am“-Serie von DB Cargo sind sie in der letzten Zeit um einiges bunter geworden. Im Juli 2020 wurde eine weitere Vectron-Multisystem-Lokomotive der Baureihe 193 mit Eigenwerbung versehen. Seitdem ist sie im Design „I am the backbone of the economy“ („Ich bin das Rückgrat der Wirtschaft“) auf europäischen Schienen unterwegs. Besonders in der Corona-Krise hat sich gezeigt, dass der Schienengüterverkehr das Rückgrat der Wirtschaft ist.

Q3/2022

739277	DC	4/1
739347	DCC	4/1

Ep VI | 119 | NEM | Next18 | LED | R1



Photo: M. Oesterreich



Photo: M. Oestreich

Elektrolokomotive 101 013-1

DB AG

- Passende Wagen auf Seite 66/67
- Digital schaltbare Soundfunktionen (735579)



Photomontage

Q4/2022

735509	DC	4/1
735579	DCC	4/1

Ep VI | 119 | NEM | NEM 651 | LED | R1

Das Standardfarbschema für die Lokomotiven des DB-Fernverkehrs ist Verkehrsrot mit lichtgrauem Frontbalken. Zum Jubiläum „50 Jahre Intercity in Deutschland“, im September 2021, hat die Deutsche Bahn der 101 013 das zum Anstrich der IC-Wagen passende Farbkleid spendiert. Sie erhielt das vom ICE und den Fernverkehrswagen bekannte lichtgraue Design mit verkehrsrotem Zierstreifen. Insgesamt 145 Exemplare der Baureihe 101 wurden bis Ende 1999 in Dienst gestellt.

Fleischmann

FLUGHAFEN-EXPRESS BERLIN

Der neue Hauptstadtflughafen BER ist der größte internationale Verkehrsknotenpunkt Berlins. Mit der Eröffnung am 31. Oktober 2020 startete auch der neue Flughafen-Express (FEX) zwischen Berlin Hbf und Flughafen BER Terminal 1-2 über Gesundbrunnen und Ostkreuz. Er hält somit an den wichtigen Umsteigebahnhöfen, um möglichst vielen Reisenden aus allen Richtungen zu ermöglichen, schnell und komfortabel zum und vom neuen Flughafen zu kommen. Der neue Flughafenbahnhof liegt direkt unter dem Terminal 1.

Der FEX fährt zweimal in der Stunde und ergänzt die vorhandenen Linien RE7 und RB14, die an den Bahnhöfen der Berliner Stadtbahn halten und jeweils einmal in der Stunde fahren. Somit gibt es tagsüber viermal in der Stunde eine schnelle Verbindung von Berlin Hbf bzw. Ostkreuz zum BER Terminal 1-2.

Der FEX besteht aus vier modernen Doppelstockwagen, davon ein Steuerwagen, die speziell an die Ansprüche der Flugreisenden angepasst wurden. Schon von außen ist der Flughafen-Express schnell erkennbar. Auffällige große Piktogramme zeigen dem Fahrgast deutlich, welcher Wagen des Zuges welchen Service bereithält. So sind beispielsweise besonders große Stauräume für Gepäck berücksichtigt worden. Der FEX hält auch eine komfortable 1. Klasse bereit. Bespannt wird er planmäßig von einer Elektrolokomotive der Baureihe 147.





Photo: C. Topp

Fleischmann

Elektrolokomotive 147 002-0

DB AG

- Feinste Pantograhpen
- Beleuchtete Zugzielanzeige (739072)
- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen (739072)



Photomontage

Nicht nur aufgrund des neu gestalteten Lokkastens unterscheiden sich die TRAXX3 von Bombardier deutlich von ihren Vorgängerinnen. Erstmalig wurden die Seitenflächen einer E-Lok mit einer Vorrichtung zum Einspannen von Planen, auf denen Werbung angebracht werden kann, ausgestattet. 2014 wurden die ersten 20, der speziell an die Anforderungen des Nahverkehrs angepassten, Loks der Baureihe 147 (Type P160 AC3) an DB Regio geliefert. Mit 5.600 kW Leistung und einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h sind sie seit 2018 auch in Berlin und Brandenburg im Einsatz.

Q3/2022		
739002	DC	4/1
739072	DCC	4/1

Ep VI | 118 | NEM | Next18 | LED | R1

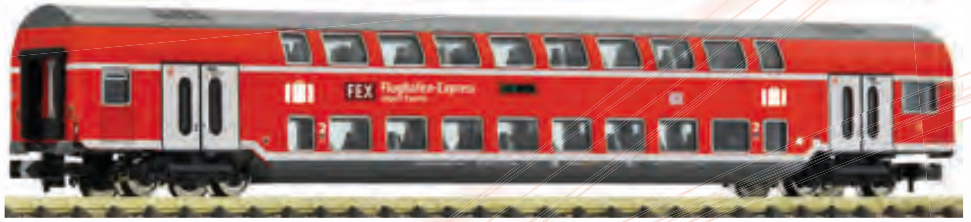
4-tlg. Set: Doppelstockwagen „FEX“

DB AG

- Flughafenexpress (FEX) Berlin
- Steuerwagen mit Funktionsdecoder für Lichtwechsel weiß/rot im Analog- und Digitalbetrieb
- Beleuchtung der Zugzielanzeige im Digitalbetrieb schaltbar (Steuerwagen)



DABpz 758



DBpz 753



DBpbzfa 766

Photomontage



DBpz 753

Q3/2022

881916

Ep VI | 672 | LED | NEM

Fleischmann

Elektrolokomotive 1116 199-1 „60 Jahre ROCO“

ÖBB



Photomontage

- Z21 Führerstand verfügbar
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht (781775)
- Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen mittels Onboarddecoder schaltbar (781775)



Photomontage

Auf vielfachen Wunsch der N-Bahner wurde die **„60 Jahre ROCO“ Kunstlokomotive** auch für diesen Kundenkreis mit ins Produktprogramm 2022 aufgenommen. Das aufwendige Design der Taurus Lokomotive wurde wieder in Zusammenarbeit mit der wunderbaren Künstlerin, Gudrun Geiblinger, gestaltet. Versinnbildlicht wird dabei die Brücke von der Gründung ROCOs mit der Herstellung von Kinderspielzeug, wie dem bekannten Sandkübel, bis hin zu heutigen Meisterwerken der Modellbahnwelt geschlagen. Denn 60 Jahre ROCO bedeuten sechs Jahrzehnte Innovation und Technisierung im Kleinen Maßstab, aber großem Stil. Natürlich darf dabei das Markenzeichen schlechthin nicht fehlen: Der allseits bekannte ROCO Schriftzug in der Verwandlung von früher bis heute.

Q1/2022		
781705	DC	4/1
781775	DCC	4/1

Ep | VI | 121 | NEM | NEM 651 | LED | R1

Elektrolokomotive 193 736-6

SETG

- Modell exklusiv bei FLEISCHMANN erhältlich
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht (739348)



Photomontage



Photomontage

Wo einst Händler wie Marco Polo Handelswege auskundschafteten, sind heutzutage auch Bahngesellschaften Teil der internationalen Handelswege. Die SETG ist mit zahlreichen Verbindungen von den Seehäfen nach Mitteleuropa ein Teil davon. Die Nordseehäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven sowie der Adriahafen Koper sind dabei mit den österreichischen Terminals in Salzburg, Enns und Wolfurt verknüpft. Mit dem „Marco Polo"-Vectron, der für den Einsatz in Deutschland, Österreich, Ungarn, Polen, Tschechien, der Slowakei, Rumänien, Kroatien und Slowenien zugelassen ist, lenkt die SETG die Aufmerksamkeit darauf.

Q3/2022

739278	DC	4/1
739348	DCC	4/1

Ep VI | 119 | NEM | Next18 | LED | R1

Elektrolokomotive 1216 012-5 „Nightjet“

ÖBB



Photomontage

- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht (781874)
- Vorbildgerechte Licht- und Sound-funktionen mittels Onboarddecoder schaltbar (781874)

Die Nightjet-Lok 1216 012 ist neben der ÖBB 1116 195 nun die zweite Taurus-Lokomotive in diesem Design. Auffallend an der 1216er ist der für die Italien-Zulassung nötige rote Streifen auf den beiden Stirnseiten. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 haben die ÖBB das europaweite Nachtzugangebot unter dem Markennamen Nightjet in Betrieb genommen. Seit Dezember 2017 ist Nightjet (NJ) zugleich eine Zuggattung. Die Umgestaltung der Wagen wurde mit Klebefolien realisiert. Das auffällige Design ist in Nachtblau mit einem angedeuteten Sternenhimmel gestaltet.

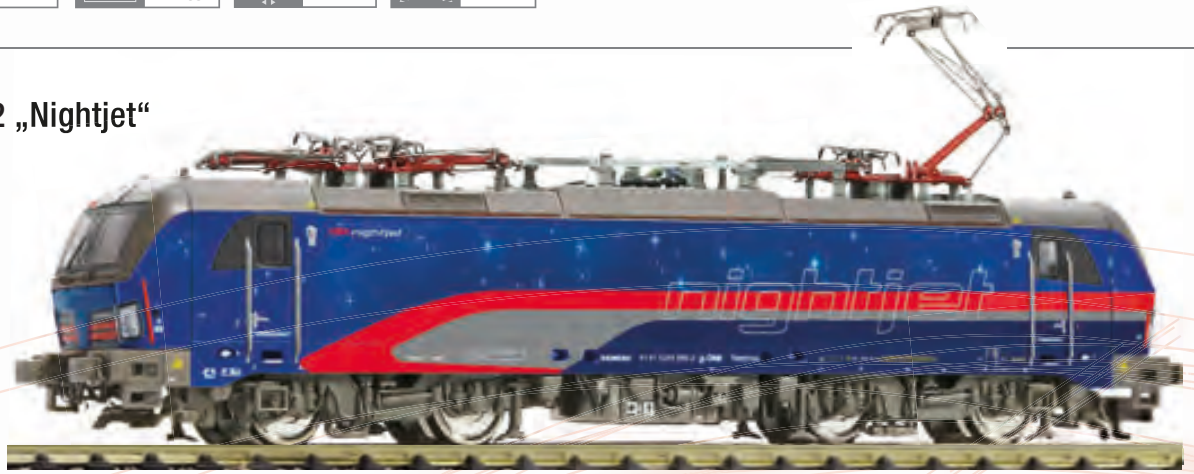
Q1/2022

781804	DC	4/1
781874	DCC	4/1

Ep VI | 122 | NEM | NEM 651 | LED | R1

Elektrolokomotive 1293 200-2 „Nightjet“

ÖBB



Photomontage

- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht (739351)

Als erste Vectron-Lokomotive der ÖBB wurde die 1293 200 im Mai 2021 mit dem Nightjet-Design beklebt. Damit macht sie Werbung für die neuen Nightjet-Züge, die ab Ende 2022 zum Einsatz kommen sollen. Die Lok ist mit dem Länderpaket DE-AT-PL-NL-BE-CZ-SK-HU-RO-BG-HR-RS ausgerüstet. Seit Ende 2016 betreiben die ÖBB als eines der wenigen, großen Verkehrsunternehmen ein dichtes und attraktives Nachtzugangebot mit beliebten Destinationen, wie Brüssel, Hamburg, Venedig und Warschau. Sie werden in einem ersten Schritt auf den Verbindungen von Österreich und Deutschland nach Italien zum Einsatz kommen.

Q3/2022

739281	DC	4/1
739351	DCC	4/1

Ep VI | 119 | NEM | Next18 | LED | R1



Photo: R. Auerweck

Fleischmann

ELEKTRO
LOKOMOTIVE Re 6/6

Obwohl der Einsatz der Ae 6/6-Lokomotiven seit den 1950er Jahren – vorwiegend am Gotthard – als voller Erfolg gelten konnte, zeigten sich doch einige Mängel: Diese betrafen vor allem die niedrigere Kurvengeschwindigkeit sowie die fehlende Vielfachsteuerung. Auch der Einsatz von Re 4/4^{II} in Doppeltraktion brachte nicht die gewünschten Ergebnisse. Deshalb entschloss man sich wieder eine sechsachsige Lok zu konstruieren – im Gegensatz zur Ae 6/6 jedoch mit drei zweiachsigen Drehgestellen. Eine wichtige Voraussetzung für die Zulassung nach Zugreihe R.

Nach intensiver Erprobung von vier Prototyp-Maschinen wurden ab 1972 insgesamt 89 Lokomotiven bei den Firmen Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) und der Aktiengesellschaft Brown-Boveri & Cie. (BBC) in zwei Lieferserien gebaut. Mit einer Stundenleistung von 7.850 kW und 140 km/h Spitze zählt die Re 6/6 bis heute zu den stärksten Lokomotiven in der Schweiz. Das Äußere der Re 6/6 wird – wie bei den Re 4/4^{II} und Re 4/4^{III} – von verchromten Loknummern und Buchstaben der Eigentumsbezeichnung sowie dem Schweizer Wappen auf der Stirnfront geprägt. Alle Re 6/6 wurden mit Namen und Wappen von Orten, die mit der Eisenbahn verbunden sind, geschmückt.

Schon bald hatten die Re 6/6 den Reise- und Güterverkehr am Gotthard übernommen. Ein weiteres Einsatzgebiet war auf der Simplon Strecke zwischen Domodossola und Vallorbe und am Lötschberg. Rasch waren die Re 6/6 überall anzutreffen, sei es in Einzeltraktion, in Vielfachsteuerung unter sich und vor allem im Güterverkehr meistens als sogenannte Re 10/10 zusammen mit einer Re 4/4^{II} oder Re 4/4^{III}.

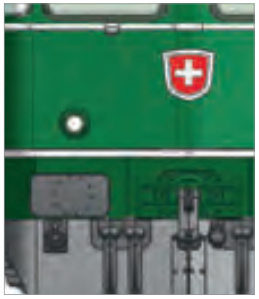
Mit der Zeit haben die Re 6/6 einen roten Anstrich erhalten. Weitere äußerlich erkennbare Änderungen betreffen das Anbringen der UIC-Steckdose, der Haltegriffe und der Rangiertritte. Im Weiteren wichen die zwei unteren runden Stirnlampen rechteckigen Scheinwerfergehäusen. Ab 2005 wurden die meisten Lokomotiven mit einer Führerstands-Klimaanlage ausgerüstet. Heute sind alle verbliebenen Maschinen, als Re 620 bezeichnet und in blau/roter Lackierung, bei SBB Cargo im Einsatz.



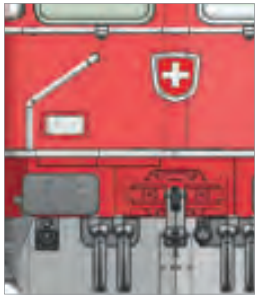


Photo: D. Häusermann

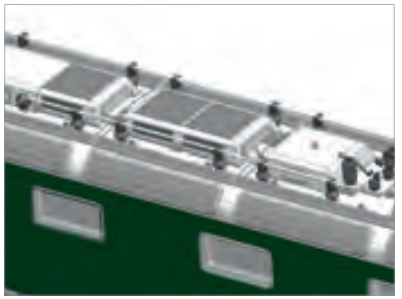
ELEKTROLOKOMOTIVE Re 6/6 / CAD DETAILANSICHTEN



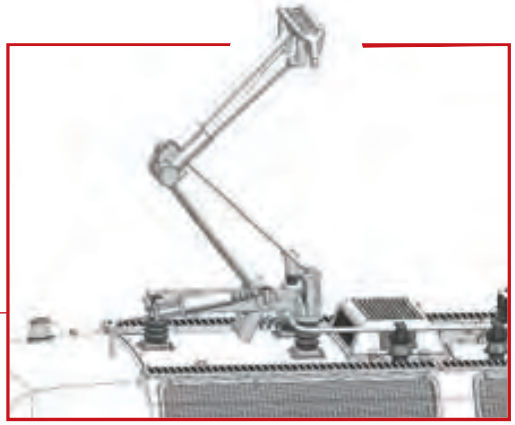
■ Runde Lampen



■ Eckige Lampen



■ Aufwendige Dachgestaltung



■ Filigrane Ausführung des Stromabnehmers



Rendering



■ Variante ohne Aufstieg und ohne Griffstange



■ Variante mit Aufstieg und Griffstange



■ Schneepflug geschlossen



■ Schneepflug offen



■ Fein gravierte Drehgestelle

Elektrolokomotive Re 6/6

SBB

NEU! konstruktion

- Filigrane Ausführung der Stromabnehmer
- Geschlossene Schienenräumer beiliegend
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht (734190)
- Digital schaltbare Soundfunktionen (734190)



Rendering

Q3/2022

734120 DC

734190 DCC

Ep IV | 121 | NEM | Next18 | CH | R1

Fleischmann

Elektrolokomotive Re 620 051-3

SBB Cargo

NEU! konstruktion

- Front-Aufstieg rechts mit Handgriff
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht (739072)
- Digital schaltbare Soundfunktionen (734191)



Photomontage

Q4/2022

734121	DC	4/1
734191	DCC	4/1

Ep V-VI | 121 | NEM | Next18 | CH | R1

Elektrolokomotive 193 497-5

BLS Cargo



Photomontage

- Fein detailliertes Modell mit vier Dachstromabnehmern
- Hupac-Mietlok mit „Alpinisten“-Design
- Modell mit Digital-Decoder und digital schaltbaren Sound- und Lichtfunktionen (739355)

Q1/2022

739285	DC	4/1
739355	DCC	4/1

Ep VI | 119 | NEM | Next18 | LED | R1

Das Schweizer Logistikunternehmen für kombinierte Verkehre Hupac erhielt 2018 von Siemens acht Güterzuglokomotiven vom Typ Vectron MS. Die Mehrsystem-Triebfahrzeuge sind für den Einsatz auf dem Rhein-Alpen-Korridor in Deutschland, Österreich, der Schweiz, Italien und den Niederlanden (DACHINL) beschafft worden. Die Lokomotiven ermöglichen es den mit Hupac kooperierenden Betreibern, die europäischen Wirtschaftsräume zusammenzubringen.

Elektrolokomotive 383 003-1

CD Cargo



Photomontage

- Einsatz im internationalen Güterverkehr
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht (739395)

Q1/2022

739315	DC	4/1
739395	DCC	4/1

Ep VI | 119 | NEM | Next18 | LED | R1

CD Cargo begann 2016 mit der Modernisierung der Lokomotivflotte, wobei die Entscheidung auf die Type Vectron gefallen ist. Die mittlerweile 13 Mehrsystemlokomotiven werden in Tschechien als Reihe 383 geführt und sind vorwiegend in Tschechien, Deutschland und der Slowakei im Einsatz. Weiters sind die Lokomotiven auch in Österreich, Polen, Ungarn und Rumänien unterwegs.

Fleischmann

ELEKTRO

LOKOMOTIVE BB 26000 „SYBIC“ SNCF

Da das französische Eisenbahnnetz in ein Gleichstrom- und ein Wechselstromnetz aufgeteilt ist, wurde für neuere Lokomotivanschaffungen entschieden, nur mehr Zweisystem-Lokomotiven zu ordern. Nach der BB 22200, welche im Jahre 1976 als erste Zweisystem-Lok in Serie an die SNCF geliefert wurde, folgte ab 1988 in einer Serie von 234 Stück die BB 26000. Schnell bürgerte sich für die Lokomotiven der Name „Sybic“ ein, welcher für die Begriffe „synchrone“ (steht für Synchronmotoren) und „bicourant“ (steht für Zweisystem-Fähigkeit) steht. Die Sybic-Lokomotiven werden sowohl im hochwertigen Schnellzugverkehr, im Regionalverkehr als auch in der Güterverkehrssparte „FRET“ eingesetzt.





Photo: M. Puech



■ Filigrane Dachleitungen und Pantografen



■ Lampenausführung in vorbildgerechter Darstellung



Photomontage



■ Durchbrochen dargestellter Dachaufbau aus Ätzblech



■ Pufferbohle mit beiliegenden Teilen zurüstbar

Elektrolokomotive BB 26008

SNCF

NEU! konstruktion



Photomontage

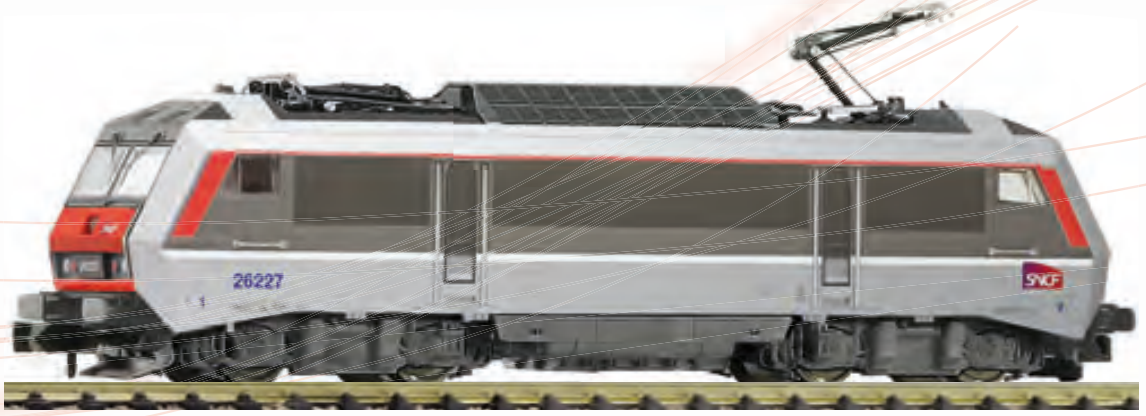
- Version mit Zweilicht-Spitzensignal
- Filigrane Ausführung der beiden unterschiedlichen Stromabnehmer
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht (732310)
- Digital schaltbare Soundfunktionen (732310)

Q1/2022									
732240	DC	4/1	Ep IV	111	NEM	Next18	LED	R1
732310	DCC	4/1	Ep IV	111	NEM	Next18	LED	R1

Elektrolokomotive BB 26227

SNCF

NEU! konstruktion



Photomontage

- Filigrane Ausführung der beiden unterschiedlichen Stromabnehmer
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht (732311)
- Digital schaltbare Soundfunktionen (732311)

Q1/2022									
732241	DC	4/1	Ep V	111	NEM	Next18	LED	R1
732311	DCC	4/1	Ep V	111	NEM	Next18	LED	R1

Fleischmann

Elektrolokomotive BB 507310

SNCF



Photomontage

- Version in „Fantôme“-Lackierung
- Fein detailliert ausgeführtes Model mit separat angesetzten Steckteilen
- Digital schaltbare Soundfunktionen (732207)

Für den Einsatz auf dem französischen Gleichstromnetz beschafften die Französischen Staatsbahnen (SNCF) ab 1976 insgesamt 237 Lokomotiven der Mehrzweck-Lokomotive BB 7200. Das Design der Lokomotiven mit der sogenannten „nez cassé“ (gebrochenen Nase) stammt aus der Hand des Franzosen Paul Arzens, welcher zur damaligen Zeit für das Design mehrerer SNCF-Loks verantwortlich war. Ab dem Jahre 1999 wurden die Lokomotiven in die verschiedenen Geschäftsbereiche aufgegliedert und kommen seither vor verschiedensten Zuggattungen zum Einsatz.

Q4/2022

732137	DC	4/1
732207	DCC	4/1

Ep V-VI | 109 | NEM | Next18 | LED | R1

Elektrolokomotive 193 759-8

NS



Photomontage

- ELL-Vectron vermietet an die NS
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht (739352)

Die niederländische Staatsbahn hat bei European Locomotive Leasing (ELL) zwei Vectron-Mehrsystemlokomotiven für den Nightjet-Verkehr von Amsterdam nach Wien (und zurück) gemietet. Diese leistungsstarken Loks können bis zu 200 km/h im internationalen Reisezugverkehr fahren. Damit ist auch die niederländische Hauptstadt wieder mit dem europäischen Nachtzug-Netz verbunden. Die Züge werden in Kooperation von NS, DB und ÖBB betrieben. Damit steht Reisenden zukünftig eine komfortable und kostengünstige Alternative zum Flugverkehr auf diesen Strecken zur Verfügung.

Q3/2022

739282	DC	4/1
739352	DCC	4/1

Ep VI | 119 | NEM | Next18 | LED | R1

Elektrolokomotive 1829

Rail Force One



- Ehemalige Lok der Serie 1600 im Rail Force One-Design
- Fein detailliert ausgeführtes Model mit separat angesetzten Steckteilen
- Digital schaltbare Soundfunktionen (732172)

Q1/2022

732102	DC	4/1
732172	DCC	4/1

Das niederländische Eisenbahnverkehrsunternehmen Rail Force One erwarb 2017 sechs Lokomotiven von Locon Nederland. Die in Frankreich gebaute Elektrolokomotive 1829 (ex 1629 der niederländischen Staatsbahnen, Baujahr 1982) wurde als erste in den Firmenfarben gestaltet.

Ep VI | 109 | NEM | Next18 | LED | R1

Elektrolokomotive 1848

NS



Photomontage

- Mit Wappen „Valkenburg“
- Fein detailliert ausgeführtes Model mit separat angesetzten Steckteilen
- Digital schaltbare Soundfunktionen (732173)

Q2/2022

732103	DC	4/1
732173	DCC	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.

Ep V | 109 | NEM | Next18 | LED | R1



DIESEL LOKOMOTIVEN



Photo: Markus Huber

Fleischmann

Dieselelektrische Doppellokomotive V 188 002

DB

- Epoche-IIIa-Ausführung in grüner Lackierung mit Dachaufbau
- Rahmenblenden mit je 4 Sandkästen
- Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung eingebaut; im Digitalbetrieb schaltbar
- Großer Lautsprecher mit Resonanzkörper für einen kräftigen Sound (725173)

FORM! variante



Photomontage

1941 und 1942 wurden insgesamt vier Doppellokomotiven der Type D 311 von der Deutschen Wehrmacht in Dienst gestellt. Sie waren für den Transport schwerer Eisenbahngeschütze gebaut worden. Zwei Lokomotiven, die V 188 001 a/b und die V 188 002 a/b wurden nach dem Krieg von der Deutschen Bundesbahn weiter eingesetzt. Eine dritte Lokomotive diente als Ersatzteilspender. Sie bewährten sich im schweren Güterzug- und Schiebedienst, vorwiegend auf der Spessart-Rampe. 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.

Q4/2022							
725103	DC		2/2				
725173	DCC		2/2				
Ep III	141		NEM	Next18	LED	R1	

Akkutriebwagen BR ETA 150 mit Steuerwagen

DB

- 1.-Klasse-Abteil mit sechs Plätzen im Motorwagen
- Spitzenlicht und Innenbeleuchtung schaltbar
- Dach ohne Antenne
- Z21 Führerstand verfügbar
- Mit Decoder im Trieb- und im Steuerwagen (740173)



Photomontage

Q4/2022

740103	DC		2/1						
740173	DCC		2/1						
Ep	III	293	NEM	Next18	LED	LED	R1		

Die Akkumulator Triebwagen der Baureihe ETA 150 waren, aufgrund des hervorragenden Fahrkomforts und der geringen Lärmentwicklung, bei den Fahrgästen sehr beliebt. Von 1954 bis 1965 wurden insgesamt 232 Einheiten gebaut. Weiters wurden noch 216 Steuerwagen der Bauart ESA 150 in Betrieb genommen. 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.



Foto: Markus Huber

Diesellokomotive BR V 60

DB



Photomontage

- Separat angesetzte Rangierer-Griffstangen
- Gestänge aus Metall
- Vorbauten exakt maßstäblich

Q2/2022

722404	DC	3/0
722484	DCC	3/0

Ep III | 65 | NEM | LED | R1

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. Der Unterschied zwischen den Baureihen V 60 (260) und V 60.1 (261) besteht in der höheren Reibungslast der BR 261. Die Maschinen erreichen im Rangiergang eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, im Streckengang von 60 km/h. Die Leistung beträgt 478 kW.

Diesellokomotive BR 260

DB



Photomontage

- Gestänge aus Metall
- Separat angesetzte Rangierer-Griffstangen

Q3/2022

722403	DC	3/0
722483	DCC	3/0

Ep IV | 65 | NEM | LED | R1

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. Der Unterschied zwischen den Baureihen V 60 (260) und V 60.1 (261) besteht in der höheren Reibungslast der BR 261. Die Maschinen erreichen im Rangiergang eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, im Streckengang von 60 km/h. Die Leistung beträgt 478 kW. Nach den ersten Ausmusterungen in den 1980er Jahren gelangten viele Exemplare an Bahnen im In- und Ausland.

Diesellokomotive 218 145-1

DB

16 BitSOUND



Photomontage

- Z21-Führerstand verfügbar
- Führerstandsbeleuchtung eingebaut; im Digitalbetrieb schaltbar
- Ausführung in „altroter" Lackierung
- Mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht (724301)

Q4/2022

724221	DC	4/1
724301	DCC	4/1

Ep IV | 102 | NEM | Next18 | LED | R1

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.

Diesellokomotive 218 131-1

DB AG

16 BitSOUND



Photomontage

- Z21-Führerstand verfügbar
- Modell mit feinen, separat angesetzten Steckteilen
- Digital schaltbare Soundfunktionen (724302)

Q3/2022

724222	DC	4/1
724302	DCC	4/1

Ep VI | 102 | NEM | Next18 | LED | R1

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, ab 1997 wurde Verkehrsrot zur Standardfarbe.

Diesellokomotive BR 106

DR



Photomontage

- Fein detailliertes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Das Modell ist werkseitig mit einem fest eingelöteten DCC-Decoder ausgestattet (722096)

Q3/2022

722016	DC	4/1
722096	DCC	4/1

Ep IV | 68 | LED | R1

Von 1960 bis 1982 beschaffte die DR Rangierlokomotiven der Baureihe V 60. Trotz gutem Anklang bei Personal und Werkstatt wurden nach Lieferung der ersten Serie einige Verbesserungen vorgenommen. Die Reibungsmasse wurde durch Einbau eines 5 Tonnen Ballastgewichtes auf 60 t erhöht. Äußerlich am auffälligsten wurde das Führerhaus verändert. Es hatte nun die gleiche Breite wie der Rahmen und war mit einem Sonnenschutzdach versehen. Die verbesserte Konstruktion wurde ab 1964 als V 60.12 geliefert, nach Umstellung des Nummernsystems bei der DR als Baureihe 106 geführt.

Diesellokomotive 112 303-3

DR



Photomontage

UP! date

- In bordeauxroter Farbgebung
- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Erstmals mit Next18-Schnittstelle und Next18-Sounddecoder (721086)

Q1/2022

721016	DC	4/1
721086	DCC	4/1

Ep IV | 87 | NEM | Next18 | LED | R1

Versuchsweise rüstete die Deutsche Reichsbahn in der ehemaligen DDR 1972 zunächst drei Exemplare der Baureihe 110 mit einem 1.200-PS-Dieselmotor aus, was sich auch im Schnellzugdienst ausgezeichnet bewährte. Das Strömungsgetriebe wurde wie andere Bauteile entsprechend angepasst. Zwischen 1981 und 1990 erfolgten weitere Umbauten (ca. 500 Lokomotiven) auf 1.200 PS (883 kW) im Raw Stendal unter Verwendung der Motoren 12 KVD 18/21 AL-4 und AL-5. Diese Lokomotiven wurden als Baureihe 112 bezeichnet.



Foto: Markus Huber

Diesellokomotive 118 616-2

DR

- „Sparlack"-Ausführung
- Führerstandsbeleuchtung (721474)



Photomontage

Die Baureihe V 180 der Deutschen Reichsbahn der DDR war die größte in der DDR gebaute Diesellokomotive. Sie wurde anfangs in einer vierachsigen Version mit zwei 2-achsigen Drehgestellen gebaut, später gab es auch 6-achsige Varianten. Als ingenieurtechnische Meisterleistung gilt noch heute bei der sechsachsigen Version die geringe Achsfahrmasse von 15,6 t, sodass diese Lok universell auch auf Nebenbahnen eingesetzt werden kann. Außerdem hat sie eine Zulassung für Steilstrecken. Das dadurch entstehende mögliche Einsatzgebiet ist einmalig bei deutschen Großdieselloks.

Die V 180 beschleunigte den Traktionswechsel bei der Deutschen Reichsbahn ersetzte diverse Dampflokomotivbaureihen in den Leistungsklassen oberhalb der V 100. 1995 schieden die letzten Lokomotiven aus dem Betriebsdienst bei der DB AG. Danach wurden zahlreiche Exemplare an Privatbahnen verkauft.

Q1/2022

721404	DC	4/1
721474	DCC	4/1

Ep IV | 121 | NEM | Next18 | LED | R1



Foto: Florian Giwanski

z21 start Digitalset: Diesellokomotive BR 221 mit Güterzug

DB



Photomontage





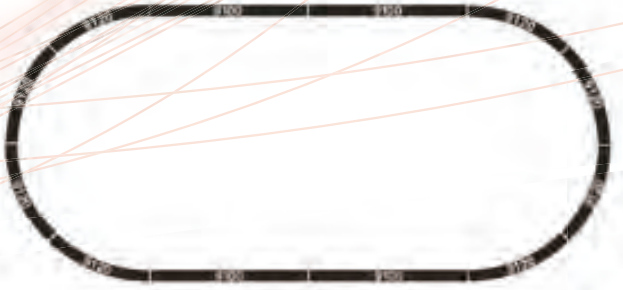


INHALT:

1 digital gesteuerte Diesellokomotive BR 221
3 Schwerlastwagen beladen mit Stahlbrammen
1 z21 start
1 Z21 multiMAUS
1 Steckernetzteil

z21 ist ein modular aufgebautes System:

- Beginn mit z21 start-Zentrale und Z21 multiMAUS
- Aufrüsten mit WLAN-Router und Freischalt-Code, Art.-Nr. 10814, somit Einsatz von Smartphone, Tablet, Z21 WLANMAUS und Computer (Software-gestützte Modellbahnsteuerung) möglich.
- Falls ein eigener WLAN-Router vorhanden ist und Sie sich mit WLAN-Netzwerken auskennen, dann reicht zum oben genannten Aufrüsten der Freischalt-Code 10818.





Schotterbettgleise für ein Gleisoval mit Radius R1 (4 x 9100, 8 x 9120), elektrisches Anschlussmaterial.
Anlagengröße: 85 cm x 40 cm.

Q2/2022

931902 | DCC | 4/1

Ep IV | 421 | NEM | NEM 651 | R1

Analog Start Set: Dampflokomotive BR 80 mit Personenzug

INHALT:

1 Dampflokomotive BR 80
2 Personenwagen
1 elektronischer Handregler
1 Steckernetzteil

- Beschriftungen unterschiedlicher Bahnverwaltungen für Lok und Wagen

Schotterbettgleise für ein Oval (Radius R1)
5 x 9101, 8 x 9120, 1 Anschlussgleis.
Anlagengröße: 75 cm x 40 cm.

Q3/2022
931706 | DC | 3/0
Ep III | 172 | NEM | 9456 | R1



Photomontage



z21 start Digitalset: Diesellokomotive BR 203 mit Güterzug

SBB Cargo

INHALT:

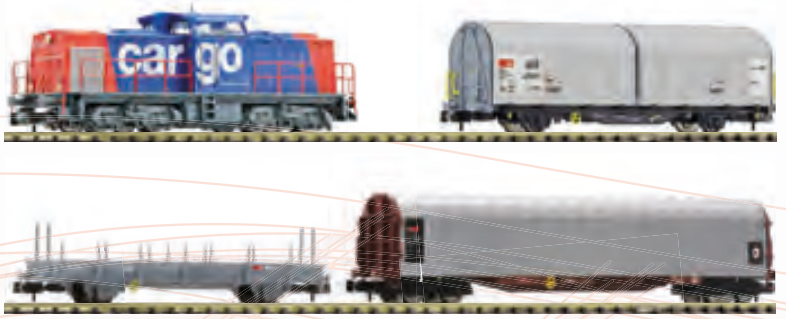
1 digital gesteuerte Diesellokomotive BR 203 mit Sound
1 Schwenkrungenwagen
1 Schiebewandwagen
1 Schiebeplanenwagen
1 z21 start
1 Z21 multiMAUS
1 Steckernetzteil

Schotterbettgleise für ein Gleisoval mit Radius R1
(4 x 9100, 8 x 9120), elektrisches Anschlussmaterial.
Anlagengröße: 85 cm x 40 cm.

Lok-Update!:

- Erstmals mit Next18-Schnittstelle und Next18-Sounddecoder
- Vorbildgerechte Soundfunktionen

Q4/2022
931903 | DCC | 4/1
Ep V | 394 | NEM | Next18 | LED | R1



Photomontage





Foto: Markus Huber



PERSONENWAGEN



Foto: Markus Huber

IC/EC-Großraumwagen 1. Klasse

DB AG



Apmmz 126.2 Photomontage

Q3/2022
861204

■ IC/EC-Wagen in aktueller Beschriftung

Ep VI | 165 | NEM | 944501

IC/EC-Abteilwagen 2. Klasse

DB AG



Bvmmsz 187.6 Photomontage

Q3/2022
861304

■ IC/EC-Wagen in aktueller Beschriftung

Ep VI | 165 | NEM | 944701

Trotz Ablieferung neuer ICE-Triebzüge sind weiterhin zahlreiche lokgeführte IC-Garnituren bei der DB AG im Einsatz. Die Standardzuglok ist die Baureihe 101.

IC/EC-Großraumwagen 2. Klasse

DB AG



Bpmmz 284.4 Photomontage

Q3/2022
861404

■ IC/EC-Wagen in aktueller Beschriftung

Ep VI | 165 | NEM | 944501

IC/EC-Großraumwagen 2. Klasse

DB AG



Bpmmz 284.5 Photomontage

Q3/2022
861104

■ IC/EC-Wagen in aktueller Beschriftung

Ep VI | 165 | NEM | 944501

IC/EC-BordBistro-Wagen

DB AG



ARkimmbz 288.4 Photomontage

Q3/2022
861604

- IC/EC-Wagen in aktueller Beschriftung

Ep VI | 165 | NEM | 944701

IC/EC-Steuerwagen 2. Klasse

DB AG



Bpmmbdzf 286.3 Photomontage

Q3/2022
860884

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

Ep VI | 165 | NEM | 945301 | LED



Fleischmann

Elektrolokomotive Re 460

SBB

- Geschlossene Frontschürze beiliegend
- Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen mittels Onboarddecoder schaltbar (731370)
- Passend zu den EW-IV-Wagen, Art.-Nr. 890326–890329



Photomontage

Q3/2022		
731300	DC	4/1
731370	DCC	4/1

Ep | V | 116 | NEM | NEM 651 | LED | R1 | LED

Reisezugwagen 1. Klasse

SBB



EW IV Photomontage

- Ursprungsversion unverpendelt
- Drehgestelle ohne Schlingerdämpfer
- Feine Fensterrahmen

Q3/2022
890326

Ep V | 165 | NEM | 946901

Reisezugwagen 2. Klasse

SBB



EW IV Photomontage

- Ursprungsversion unverpendelt
- Drehgestelle ohne Schlingerdämpfer
- Art.-Nr. 890328: Geänderte Betriebsnummer

Q3/2022
890327
890328

Ep V | 165 | NEM | 946901

Speisewagen

SBB



EW IV Photomontage

- Ursprungsversion unverpendelt
- Drehgestelle ohne Schlingerdämpfer
- Feine Fensterrahmen

Die Einheitswagen vom Typ EW IV wurden ab 1981 an die SBB geliefert und bilden mit über 500 Stück eine der größten Schweizer Wagenflotten. Der Wagenkasten ist in geschweißter Stahl-Leichtbauweise gefertigt. 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. Im Fuhrpark der Wagen befinden sich auch Speisewagen, welche in der Anfangszeit mit einem Stromabnehmer ausgerüstet waren. Dieser diente zur direkten Versorgung der Bordküche sowie aller weiteren elektrischen Einrichtungen. Im Zuge diverser Modernisierungen entfiel der Stromabnehmer später und die Versorgung der Wagen erfolgt bis heute über den Zugverband. Durch diverse Modernisierungen sind die EW-IV-Wagen bis heute im täglichen Einsatz.

Q3/2022
890329

Ep V | 165 | NEM | 946901

Fleischmann

GÜTERZUG-GEPÄCKWAGEN

Pwgs 41

Güterzüge wurden lange Zeit von Personal in eigenen Packwagen begleitet. Neben dem Zugführer war noch Platz für den Packmeister und Rangierer für das Rangieren in den Bahnhöfen. Bevor die durchgehende Druckluftbremse eingeführt wurde, war der Wagen auch Aufenthaltsraum für die Bremser. Die konnten sich dort während der Aufenthalte in den Bahnhöfen aufwärmen und verpflegen. Die gebräuchliche Gattungsbezeichnung der Begleitwagen war Pwg (Packwagen für Güterzüge).

Im Zuge der allgemeinen Beschleunigung des Güterverkehrs, beschaffte die Deutsche Reichsbahn (DRB) ab 1941 bei verschiedenen Waggonfabriken (Waggonwerke West, Rastatt, SGP) mehr als 700 Begleitwagen. Diese wurden in mehreren Serien und nach verschiedenen Zeichnungen in Stahlbauweise hergestellt. Sie waren beheizbar und besaßen neben dem Packraum noch ein Zugführerabteil, einen Einstiegsraum sowie ein Abort. Der Packraum war über innenliegende Schiebetüren zugänglich. Einige Wagen wurden noch mit Zugführerkanzeln auf dem Dach geliefert. Das ermöglichte dem Zugführer, die Signale zu beobachten. Dieser hatte bis in die 1960er Jahre die Pflicht zur Signalbeobachtung, später wurden bei den meisten Bahngesellschaften diese Dachkanzeln entfernt.

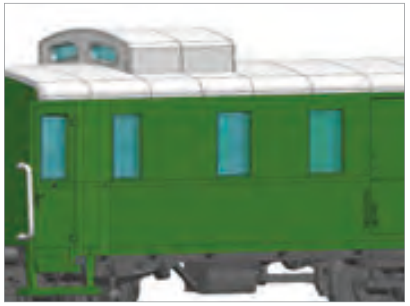
Durch den Bau der Wagen bei mehreren Werken und dem Verbleib nach dem Zweiten Weltkrieg in diversen Ländern Europas unterscheiden sie sich in einigen markanten Details, besonders am Dach, den Stirnfronten, den Seitenwänden, der Fensteranordnung und der Fensteranzahl. Die Fahrzeuge waren lange Zeit in vielen Güterzügen als Güterzuggepäckwagen oder auch Güterzugbegleitwagen; bei manchen Eisenbahngesellschaften aufgrund der möglichen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auch in Personenzügen zu finden.



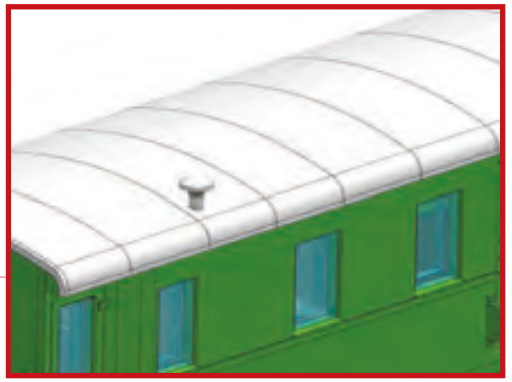


Photo: P. Driesch Sammlung S. Carstens

GÜTERZUGGEPÄCKWAGEN / CAD DETAILANSICHTEN



■ Dach mit Kanzel



■ Glattes Dach mit Kamin



■ Freistehende Griffstangen und Trittstufen



CAD Zeichnung



■ Detaillierter Unterboden



■ Trittstufe breit

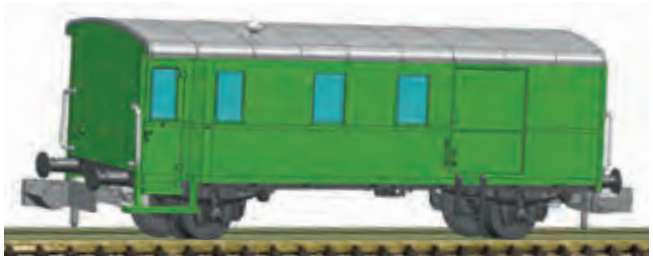


■ Trittstufe schmal

Güterzuggepäckwagen

NEU! konstruktion

DB



Pwgs 41 CAD Zeichnung

Q2/2022
830150

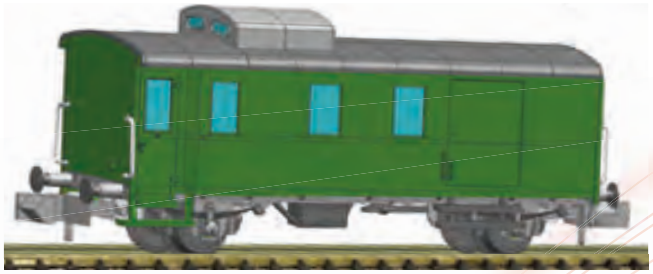
■ Treppe an den Gepäckraumtüren in modernisierter, schmaler Ausführung

Ep IV | 64 | NEM

Güterzuggepäckwagen

NEU! konstruktion

DR



Pwgs 41 CAD Zeichnung

Q2/2022
830151

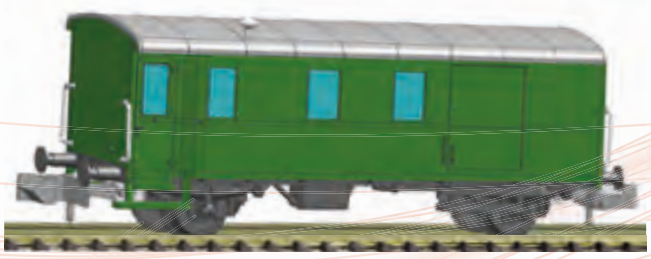
■ Ausführung mit Dachkanzel

Ep IV | 64 | NEM

Güterzuggepäckwagen

NEU! konstruktion

PKP



F CAD Zeichnung

Q2/2022
830152

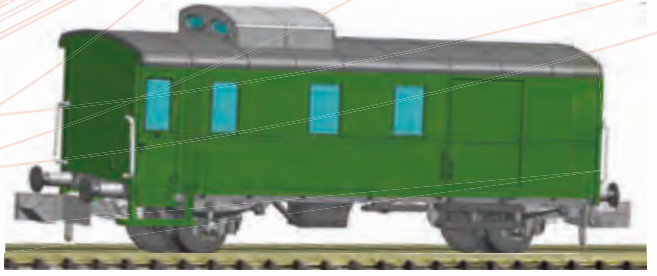
■ Fein detailliertes Modell mit separat angesetzten Steckteilen

Ep IV | 64 | NEM

Güterzuggepäckwagen

NEU! konstruktion

ÖBB



Dih CAD Zeichnung

Q2/2022
830157

■ Ausführung mit Dachkanzel

Ep III | 64 | NEM

Fleischmann

OFFENE GÜTERWAGEN

Eanos, Ea(n)s

Seit Jahrzehnten prägen vierachsige offene Güterwagen die Schienen Europas. Die Beladung bzw. Entladung mit Kränen, Baggern oder Kippanlagen erlaubt eine schnelle Abfertigung der Wagen in den jeweiligen Bahnhöfen und Anschlussbahnen.

Mitte der 1980er-Jahre legte der internationale Eisenbahnverband (Union internationale des chemins de fer, UIC) auf Drängen der französischen Staatseisenbahnen die Abmessungen für vierachsige offene Güterwagen mit größerer Ladelänge fest. Gegenüber der Vorgänger-Bauart Eaos sind die Wagen um 1,70 Meter länger und haben verstärkte Türen, Stirn- und Seitenwände sowie einen Stahlfußboden.

Diese Waggons wurden in **vier Versionen** gebaut:

Type 1 – Eanos(-x) 052 (mit zwei unterschiedlichen Drehgestell Bauarten)

Type 2 – Eanos-x 055 (andere Bau-Version der Türen, Bremse mit automatischer Lastabbremsung)

Type 3 – Eanos-x 059 (auf jeder Längsseite nur noch eine Ladetür)

Type 4 – Eas 5948/ Ea(n)s 069 (Bauart Arad für DR, mit bombierten Türen und Stirnwandklappen)

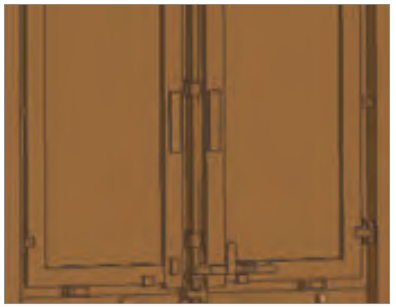
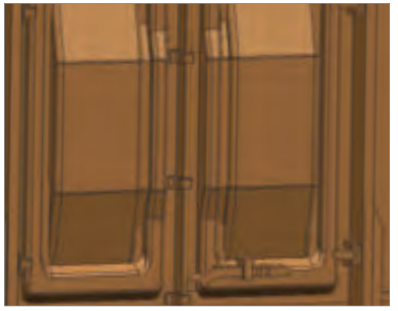
Mit mehreren tausend Stück europaweit sind diese offenen Güterwagen ein wichtiger Teil in den Fuhrparks der diversen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Wagen werden in ganz Europa sowohl in gemischten Güterzügen als auch in Ganzzügen eingesetzt. Sie transportieren viele Güter von Metallschrott, Holz und Kohle über Autoteile bis hin zu Zuckerrüben.





Photo: C. Auerweck

OFFENE GÜTERWAGEN / CAD DETAILANSICHTEN

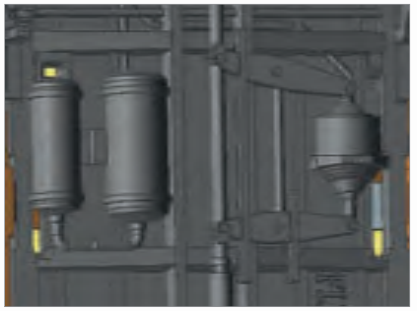
■ Unterschiedliche Laderaumtüren



■ Detaillierte Stirnseiten



CAD Zeichnung



■ Nachgebildeter Unterboden



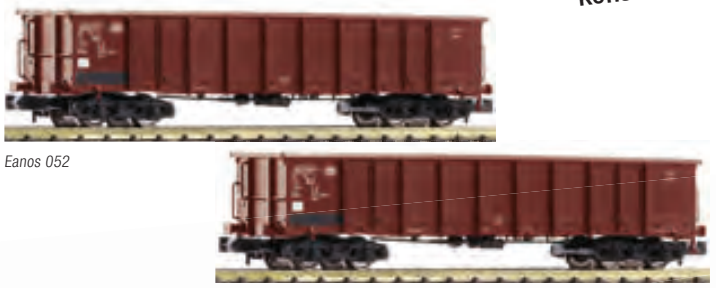


■ Bremshebel in vorbildgerechter Ausführung

2-tlg. Set: Offene Güterwagen

NEU! konstruktion

DB



Eanos 052

Photomontage

- Fein detaillierte Modelle mit separat angesetzten Griffstangen und Auftritten
- Ideal zur Bildung von Ganzzügen

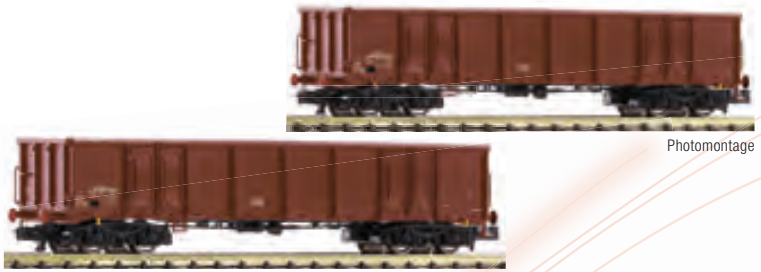
Q2/2022
830250

Ep IV | 196 | NEM

2-tlg. Set: Offene Güterwagen

NEU! konstruktion

DR



Photomontage

Eas 5948

- Aufwendig nachgebildeter Wagenunterboden
- Mit den typischen Pressblechtüren und runden Puffern

Q2/2022
830253

Ep IV | 196 | NEM

2-tlg. Set: Offene Güterwagen

NEU! konstruktion

DB AG



Eanos-x 055

Photomontage

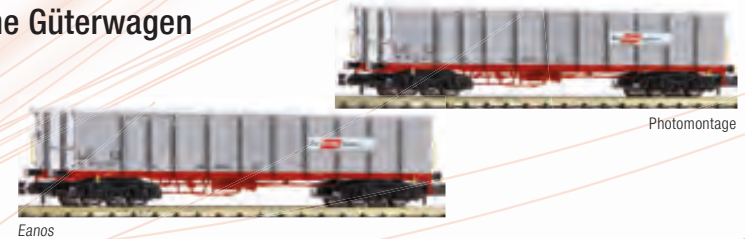
- Ausführung in verkehrsroter Lackierung
- Drehgestelle Bauart Y25 geschweißt, eckige Puffer

Q2/2022
830251

Ep V | 196 | NEM

2-tlg. Set: Offene Güterwagen

ÖBB



Photomontage

Eanos

Q3/2022
830256

Ep VI | 196 | NEM

2-tlg. Set: Offene Güterwagen

NEU! konstruktion

SBB



Photomontage

Eanos

Q3/2022
830252

Ep V | 196 | NEM

Fleischmann

SELBST ENTLADE WAGEN

Fc^{089} UND Td(s)^{928}

Basierend auf den Erfahrungen mit den ab 1954 entwickelten Schüttgutwagen mit dosierbarer Schwerkraftentladung, beschaffte die Deutsche Bundesbahn bei mehreren Waggonfabriken von 1959 bis 1962 verschiedene Bauarten.

Zunächst Selbstentladewagen ohne Schwenkdach der Gattung Otmm 64, ab 1980 umgezeichnet zu Fc 089. Ihr Einsatzschwerpunkt lag in der Beförderung von Schotter, Erz und Kohle. Um auch nässeempfindliche Schüttgüter wie Getreide, Zucker oder chemische Güter transportieren zu können, wurden aus der oben beschriebenen Bauart durch den Einbau eines neuen Oberkastens mit Schwenkdach die Wagen der Gattung Ktmm(v) 65, ab 1968 Td(s) 928, umgebaut.

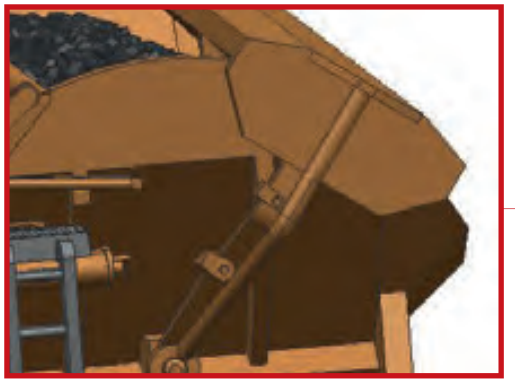
Zwischen 1983 und 1986 wurde ein Teil der Fc 089 an die Deutsche Reichsbahn verkauft. Ab 1988, mit erreichen der wirtschaftlichen Nutzungszeit, lichteten sich die Reihen dieser Selbstentladewagen. Noch heute befinden sich einige Wagen dieser Bauarten überwiegend im Bauzugverkehr sowie bei verschiedenen Privatbahnen im Einsatz.





Photo: F. Willke, s. Carstens

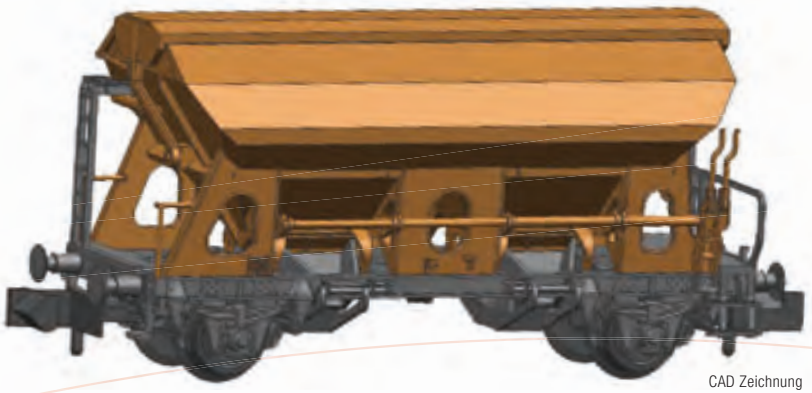
SELBSTENTLADEWAGEN / CAD DETAILANSICHTEN



■ Schwenkbares Dach



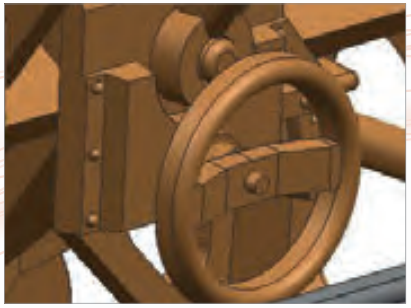
■ Separat angesetzte Leiter



CAD Zeichnung



■ Aufwendige Nachbildung der Rangiererbühne und freistehende Hebel



■ Detailliert nachgebildetes Handrad

Selbstentladewagen

NEU! konstruktion

DB



Ed 089 CAD Zeichnung

- Feine Auftritte, Leitern und Bühnengeländer
- Ausführung mit schwarzem Fahrwerk

Q3/2022
830350

Ep IV | 57 | NEM

3-tlg. Set: Schwenkdachwagen

NEU! konstruktion

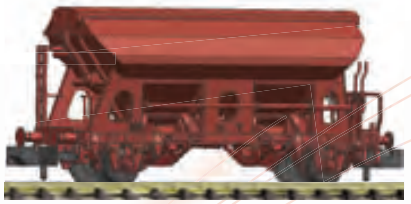
DB



Td(s) 928



Td(s) 928



Td(s) 928 CAD Zeichnung

- Mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Ideal zur Bildung von Ganzzügen

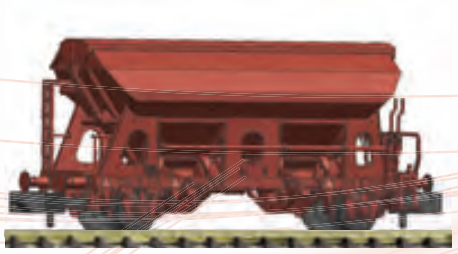
Q3/2022
830351

Ep IV | 171 | NEM

Schwenkdachwagen

NEU! konstruktion

DR



Tdg-y 5640 CAD Zeichnung

Q3/2022
830352

Ep IV | 57 | NEM

Selbstentladewagen

NEU! konstruktion

SBB



Fcs CAD Zeichnung

Q3/2022
830353

Ep IV-V | 57 | NEM

Schwenkdachwagen

NEU! konstruktion

DB AG



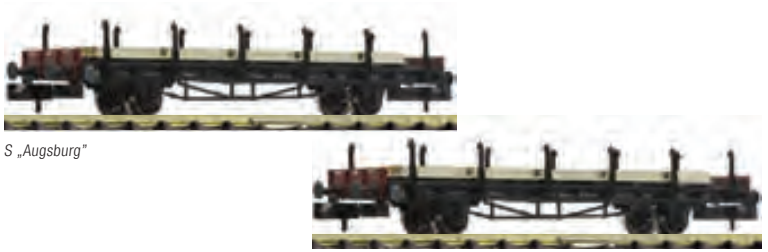
Td(s) 928 CAD Zeichnung

Q3/2022
830354

Ep V | 57 | NEM

2-tlg. Set: Schienentransportwagen

DRB



S „Augsburg"

Photomontage

Q4/2022

823607

- Beladen mit Schienenprofilen

Ep II | 180 | NEM

Behältertragwagen-Doppeleinheit

DB



BTs 50

Photomontage

Q3/2022

823307

- Beladen mit Behältern der Firma „Südzucker"
- Fein detaillierte Ausführung mit abnehmbaren Behältern

Ep III | 110 | NEM

Schwerlast-Flachwagen

DB



SSy

Photomontage

Q3/2022

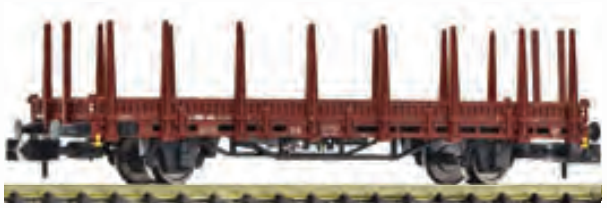
845604

- Vorbildgetreu beschriftet und lackiert

Ep III | 68

Steckrungenwagen

DB



Rlmms 58

Photomontage

Q3/2022

825754

- Ausführung mit runden Puffern

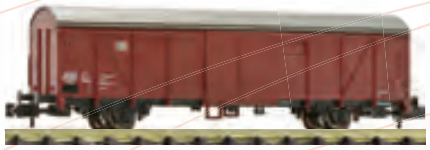
Ep III | 86 | NEM

2-tlg. Set: Gedeckte Güterwagen

DB



Photomontage



Gbs 252

Q1/2022

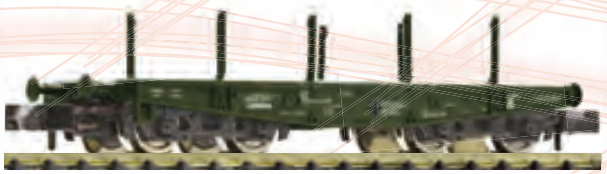
831514

- Beide Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern

Ep IV | 88 | NEM

Schwerlast-Flachwagen

BW



Photomontage

Q3/2022

845605

- Lackierung in Farbe der Deutschen Bundeswehr (BW)

Ep IV | 68

Schienenreinigungswagen „FLEISCHMANN Clean”

DB



Photomontage

Q1/2022

833408

- Immer tiptop gepflegte Schienen

Ep IV | 87

Schwenkrungenwagen

DB AG



Ks 446

Photomontage

Q3/2022

825742

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

Ep V | 86 | NEM

2-tlg. Set: Gedeckte Güterwagen

DB AG



CAD Zeichnung



Gbsqss

Q4/2022

826216

- Beide Wagen mit Bremserbühne

Ep V | 180 | NEM

2-tlg. Set: Gedeckte Güterwagen

DR



Photomontage



Gbs

Q1/2022

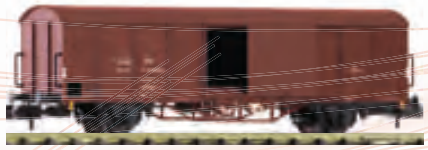
831515

- Beide Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern

Ep IV | 176 | NEM

Gedeckter Güterwagen

DR



Gbs [1500]

Photomontage

Q1/2022

826211

- Mit beweglichen Schiebetüren

Ep IV | 88 | NEM

2-tlg. Set: Kühlwagen „Interfrigo”

DR



CAD Zeichnung



Ibbhss

Q4/2022

826215

- Variante mit verstärkten Seitentüren

Ep IV | 176 | NEM

3-tlg. Set: Flachwagen

DB AG



Rmms



Rmms



Rmms

Photomontage

Q3/2022

826710

- Ausführung mit Drehgestellen der Bauart 661

Ep VI | 264 | NEM

Fleischmann

KOMBINIERTER VERKEHR

Eine Welt ohne Container und Wechselbehälter auf Schiene und Straße ist heute nicht mehr vorstellbar. Mit diesen Transporteinheiten ist die durchgehende Beförderung von Gütern vom Absender zum Empfänger möglich. 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 unverzichtbar. Der Umschlag erfolgt üblicherweise vertikal (mit Kränen oder Greifstaplern) auf einem Terminal. Dafür sind an den Häfen und im Hinterland Knotenbahnhöfe mit Verladeanlagen eingerichtet.

Als weitere Transportart etablierte sich die „Rollende Landstraße" (RoLa), auch als Huckepack-Verkehr bezeichnet. Zum Transport der Lkw-Einheiten über größere Entfernungen fahren diese eigenständig auf Niederflur-Spezial-Tragwagen. Die Lkw-Fahrer verbringen die Reisezeit im mitgeführten RoLa-Begleitwagen.

Im Bestreben, Güter wieder verstärkt auf die Schiene zu bringen und verbesserte Lösungen für eine energieeffiziente, umwelt- und klimaschonende Gütermobilität zu sorgen, bietet der „Kombinierte Verkehr" die besten Voraussetzungen.





Photo: C. Auerweck

Taschenwagen T3

AAE



Sdgmns 33 Photomontage

Q4/2022
825059

- Metalldruckguss-Fahrgestell

Ep VI | 115 | NEM

Taschenwagen T3

AAE



Sdgmns 33 Photomontage

Q4/2022
825060

- Filigrane Griffstangen und Bühnengeländer

Ep VI | 115 | NEM

Taschenwagen T3

AAE



Sdgmns 33 Photomontage

- Beladen mit einem Auflieger der Spedition P&O Ferrymasters
- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Filigrane Griffstangen und Bühnengeländer

Q4/2022
825061

Ep VI | 115 | NEM

Containertragwagen

AAE



Sgns Photomontage

Q2/2022
865243

- Beladen mit zwei Wechselbehältern der Firma Bell

Ep VI | 123 | NEM

Container-Doppeltragwagen

CLIP

Q3/2022

825342

Ep VI | 218 | NEM



Sggmrs Photomontage

■ Einsatz von den Niederlanden nach Polen

Container-Doppeltragwagen

GYSEV CARGO

Q4/2022

825340

Ep VI | 218 | NEM



Sggmrs Photomontage

■ Beladen mit zwei 40'-Containern

Doppeltaschen-Gelenkwagen

AAE

Q1/2022

825014

Ep VI | 219 | NEM



Sdggmrs/T2000 Photomontage

■ Beladen mit Wechselbehältern der Railcare

2-tlg. Set: Schwerlast-Flachwagen

ÖBB



Ssy



Ssy Photomontage

- Mit Brammen beladen
- Beide Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern

Q1/2022

845607

Ep III | 136

Leig-Wageneinheit

ÖBB



Hkr-v „Dresden“ Photomontage

- Starre Kurzkupplung mit beweglichen Übergängen zwischen den Wagen
- Vier bewegliche Schiebetüren
- Ein Wagen mit Bremserhaus

Q1/2022

830606

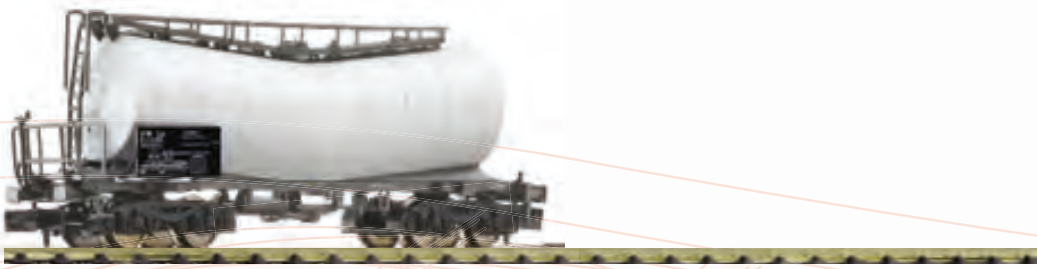
Ep IV | 156 | NEM

3-tlg. Set: Knickkesselwagen

ATIR-RAIL



Zacens Photomontage



Zacens



Zacens

- Fein detaillierte Ausführung mit unterschiedlichen Betriebsnummern
- Passend zur Elektrolokomotive 193 736-6 Art.-Nr. 739278 / 739348

Q4/2022

846007

Ep VI | 245 | NEM



Foto: Markus Huber

Fleischmann

GETREIDE- & SILOWAGEN

Tgpps/Tpps

Für den Transport von losem Getreide und Lebensmitteln setzen die Schweizerischen Bundesbahnen seit 1956 zweiachsige Wagen in Sonderbauart mit öffnungsfähigem Dach und Schwerkraftentladung ein. Getreide war schon immer ein sehr wichtiges Transportgut. Neben dem eigentlichen Getreide zählen auch Malz, Reis, Zucker usw. zu diesen Produkten. Lange Zeit wurden diese nur sackweise in gedeckten Güterwagen transportiert. Bei großen Mengen ist das eine sehr umständliche Transportart. Deshalb wurde ein entsprechender Wagen entwickelt, der rasch mit losen Produkten be- und entladen werden konnte.

Die ersten drei Prototypwagen lieferte die Firma Josef Meyer AG in Rheinfelden. Nach umfangreicher Erprobung wurde die optimierte Serie mit erhöhtem Inhalt von 42.000 Liter produziert. Die beiden Lieferanten Josef Meyer AG und Ferriere Cattaneo, Giubiasco lieferten von 1958 bis 1962 insgesamt 380 Wagen. 35 Wagen dieser Serie wurden später für den Transport von Quarzsand reserviert. Um Verwechslungen mit den Getreidewagen zu vermeiden, ist auf der Seite mit dem Bremspodest die Bezeichnung „Quarzsand“ in Deutsch und Französisch angeschrieben.

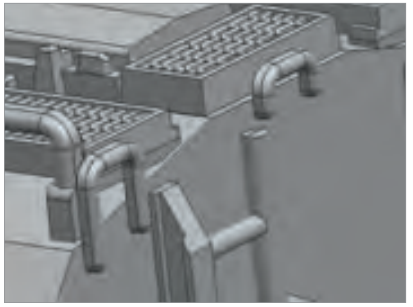
Der größte Teil des Verkehrs von Agrarprodukten in der Schweiz entfällt auf den Transport im Binnenverkehr. Im ersten Schritt wird das inländische Getreide von einer Sammelstelle zu einem Zwischenlager transportiert. Von dort wird es zu den verarbeitenden Betrieben weiter transportiert. Exporte von inländischem Getreide sind selten, weshalb die schweizerischen Wagen kaum im Ausland anzutreffen sind. Mitunter wurden einige Wagen dieses Typs an Industriebetriebe vermietet oder verkauft. Diese Wagen sind bzw. waren in teilweise bunten Farbgebungen im Einsatz.





Photo: M. Maiss

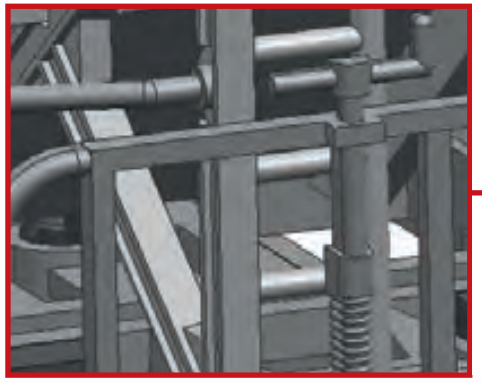
GETREIDESILOWAGEN / CAD DETAILANSICHTEN



■ Freistehende Griffstangen



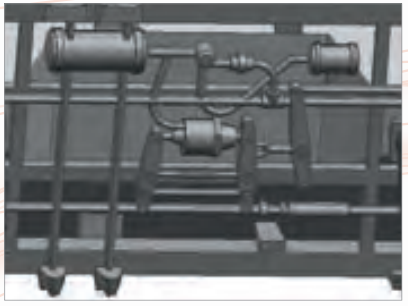
■ Zierliche Streben



■ Detailliert ausgeführte Bremskurbel



CAD Zeichnung



■ Gestalteter Unterboden mit Entladerohren



■ Bremsbacken auf Radlaufebene

2-tlg. Set: Getreidesilowagen

NEU! konstruktion

BLS



Tgpps *Tgpps* Photomontage

- Fein detaillierte Modelle mit separat angesetzten Steckteilen
- Filigrane Laufgitter
- Mit unterschiedlichen Betriebsnummern

Q3/2022

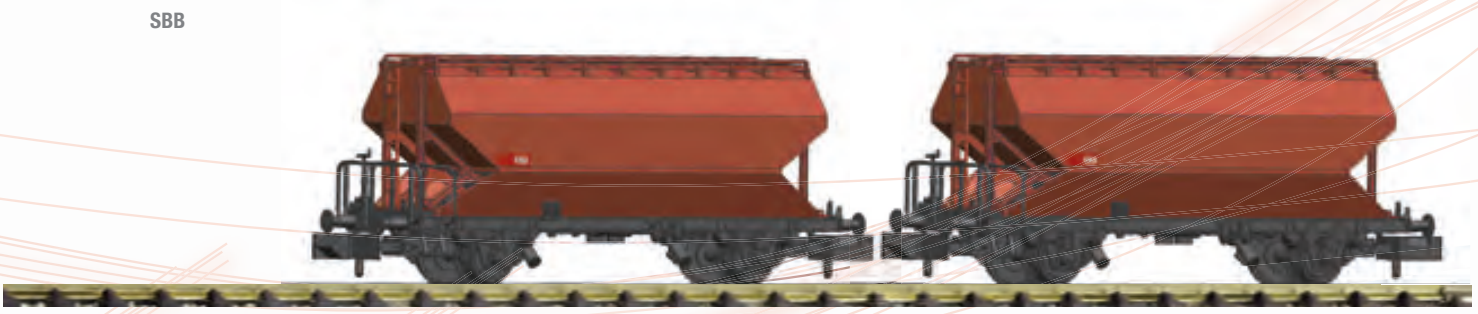
830310

Ep III | 132 | NEM

2-tlg. Set: Getreidesilowagen

NEU! konstruktion

SBB



Tgpps *Tgpps* Photomontage

- Variante mit kleinem SBB-Logo
- Filigrane Laufgitter
- Mit unterschiedlichen Betriebsnummern

Q3/2022

830312

Ep IV-V | 132 | NEM

Schwenkrungenwagen

SBB



Ks-w Photomontage

Q4/2022
825750

- Mit Bremserbühne und runden Puffern

Ep III | 86 | NEM

Schiebewandwagen

SBB CARGO



Hbbillns Photomontage

Q4/2022
826254

- Fein detaillierte Stirn- und Seitenwände
- Vorbildgerechtes Fahrgestell

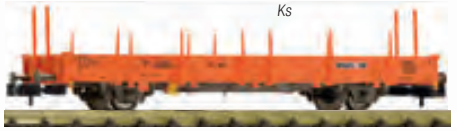
Ep V | 97 | NEM

2-tlg. Set: Schwenkrungenwagen

WASCOSA



Ks



Ks Photomontage

Q1/2022
825752

Ep VI | 172 | NEM

Großraum-Schiebewandwagen

TRANSWAGGON



Habbiins Photomontage

Q1/2022
838309

- Fein detaillierte Ausführung

Ep VI | 145 | NEM

2-tlg. Set: „Circus Knie“

SBB





Kps Photomontage

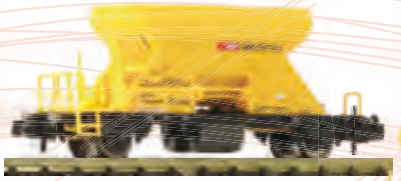
Q1/2022
825753

- In Kooperation mit Artitec
- Ideale Ergänzung zum Set 825732

Ep VI | 172 | NEM

2-tlg. Set: Schotterwagen

SBB



Fccnpps (Xns)



Fccnpps (Xns) Photomontage

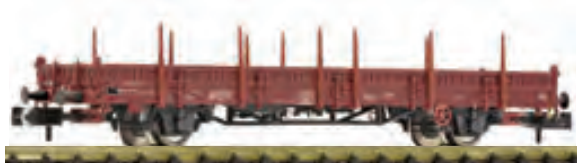
Q1/2022
822914

- Neue Betriebsnummern

Ep VI | 120 | NEM

Schwenkrungenwagen

CSD



Kns Photomontage

Q3/2022
825746

■ Ausführung mit runden Puffern

Ep IV | 86 | NEM

Schiebeplanenwagen

CD Cargo



Rils Photomontage

Q3/2022
837715

■ Realistische Struktur der Plane

Ep V | 124 | NEM

Schwenkrungenwagen

SNCB



Ks Photomontage

Q3/2022
825748

■ Mit runden Puffern

Ep V | 86 | NEM

Flachwagen

SNCF



Remms Photomontage

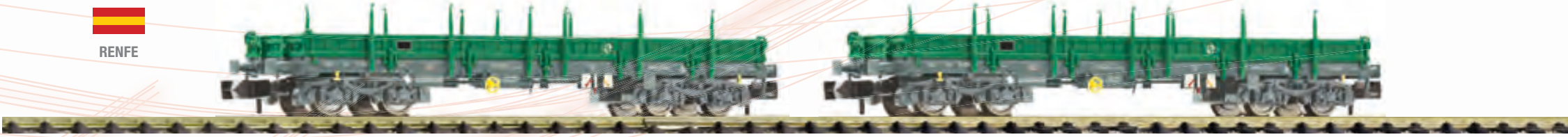
Q3/2022
826711

■ Wagen mit Drehgestellen Bauart Y25, geschweißt

Ep V-VI | 88 | NEM

2-tlg. Set: Flachwagen

RENFE



Remmns *Remmns* Photomontage

Q3/2022
826705

■ Wagen mit Drehgestellen Bauart Y25 geschweißt

Ep V | 176 | NEM

3-tlg. Set: Stückguttransport

NS



Gs-v

Photomontage

Q1/2022

833303

■ Ausführung mit gelben Eckbändern und unterschiedlichen Betriebsnummern

Ep III | 195

Großraum-Schiebewandwagen

NS CARGO



Habins

Photomontage

Q3/2022

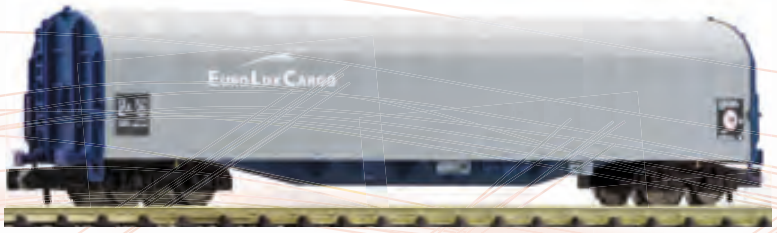
838323

■ Fein detaillierte Ausführung

Ep V | 145 | NEM

Schiebeplanenwagen

RAILION NEDERLAND



Rilnss

Photomontage

Q4/2022

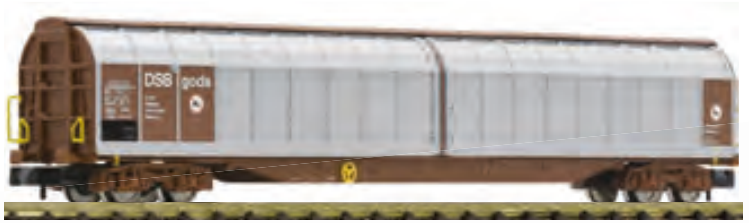
837714

■ Fein detaillierte Ausführung

Ep V-VI | 124 | NEM

Großraum-Schiebewandwagen

DSB



Habins-y Photomontage

Q3/2022
838320

■ Fein detaillierte Ausführung

Ep V | 145 | NEM

Schiebeplanenwagen

AAE



Hbbinss Photomontage

Q4/2022
826255

■ Griffe und Betätigungsstangen separat angesetzt

Ep VI | 97 | NEM

3-tlg. Set: Kesselwagen

ERMEWA



Zacns Photomontage

Q4/2022
825817

■ Fein detaillierte Nachbildung der Armaturen und Bremsanlage

■ Mit unterschiedlichen Betriebsnummern

Ep VI | 294 | NEM

Bayerischer Klassiker



707008 809004

Power für den Güterzug



725103 830150 845604 823307

Rangieren mit der BR 260



722403 830250 831514 825754

Starke V 100



721016 830151 830253 826211

Schnell unterwegs mit der DB



705303 808002 878002 878103 878104

Mit dem InterCity unterwegs



735509	861204	861304	861604	861404	861104

Kombiniert unterwegs



739277	825059	825060	825061

Der Schlammkreide-Transport



739278	846007

NEUHEITEN

Art. Nr.	Seite
705303	10
705383	10
706404	14
706484	14
706504	9
706574	9
707008	7
707088	7
709905	8
714203	12
714283	12
714408	15
714409	9
714478	15
714479	9
715504	16
715584	16
716906	13
716976	13
718204	12
718284	12
721016	57
721086	57
721404	59
721474	59
722016	57

Art. Nr.	Seite
722096	57
722403	55
722404	55
722483	55
722484	55
724221	56
724222	56
724301	56
724302	56
725103	52
725173	52
731300	68
731370	68
732102	49
732103	49
732137	48
732172	49
732173	49
732207	48
732240	47
732241	47
732310	47
732311	47
733809	18
733879	18
734120	41

Art. Nr.	Seite
734121	42
734190	41
734191	42
735509	29
735579	29
737812	24
737882	24
739002	32
739072	32
739277	26
739278	35
739281	36
739282	48
739285	43
739315	43
739347	26
739348	35
739351	36
739352	48
739355	43
739395	43
740103	53
740173	53
741103	21
781309	14
781389	14

Art. Nr.	Seite
781705	34
781773	32
781773	42
781775	34
781804	36
781874	36
796805	26
796885	26
808002	11
809004	7
809005	8
822914	94
823307	82
823607	82
825014	87
825059	86
825060	86
825061	86
825340	87
825342	87
825742	83
825746	95
825748	95
825750	94
825752	94
825753	94

Art. Nr.	Seite
825754	82
825817	97
826211	83
826215	83
826216	83
826254	94
826255	97
826705	95
826710	83
826711	95
830150	73
830151	73
830152	73
830157	73
830250	77
830251	77
830252	77
830253	77
830256	77
830310	93
830312	93
830350	81
830351	81
830352	81
830353	81
830354	81

Art. Nr.	Seite
830606	88
831514	82
831515	83
833303	96
833408	83
837714	96
837715	95
838309	94
838320	97
838323	96
845604	82
845605	82
845607	88
846007	88
860884	67
861104	66
861204	66
861304	66
861404	66
861604	67
865243	86
878002	11
878103	11
878104	11
880909	16
881910	19

Art. Nr.	Seite
881915	25
881916	33
890326	69
890327	69
890328	69
890329	69
931706	62
931902	61
931903	62



Foto: Markus Huber


3
PLATZ
Foto: Thomas Walder



Newsletter

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

Ersatzteile

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

Social Media

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

Hier erhalten Sie regelmäßig Infos zu unseren Modellen und Neuheiten.

IMPRESSUM

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

Bildnachweise:
Modelleisenbahn GmbH, Fleischmann-Archiv, Markus Huber, 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:
© 2022 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, Österreich
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.



Photo: Markus Hüber

BAHNVERWALTUNGEN

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	BLS 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

EPOCHENERKLÄRUNG

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

LÄNDERKENNUNG

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

Fleischmann

ZEICHENERKLÄRUNG

000000	Artikelnummer
Q1-4/2022	Erscheinungstermin 1.–4. Quartal im jeweiligen Jahr
Ep III	Epoche
221	Länge über Puffer
5/2	Antrieb auf x-Achsen/x-Achsen mit Haftreifen
DC	Gleichstrom
DCC	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
LED	Innenbeleuchtung LED
	Digitalversion mit Pufferkondensator
R1	Mindestbefahrbarer Radius





Fleischmann



Ihr FLEISCHMANN-Fachhändler

992220

4 005575 196291 992220

Fleischmann

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