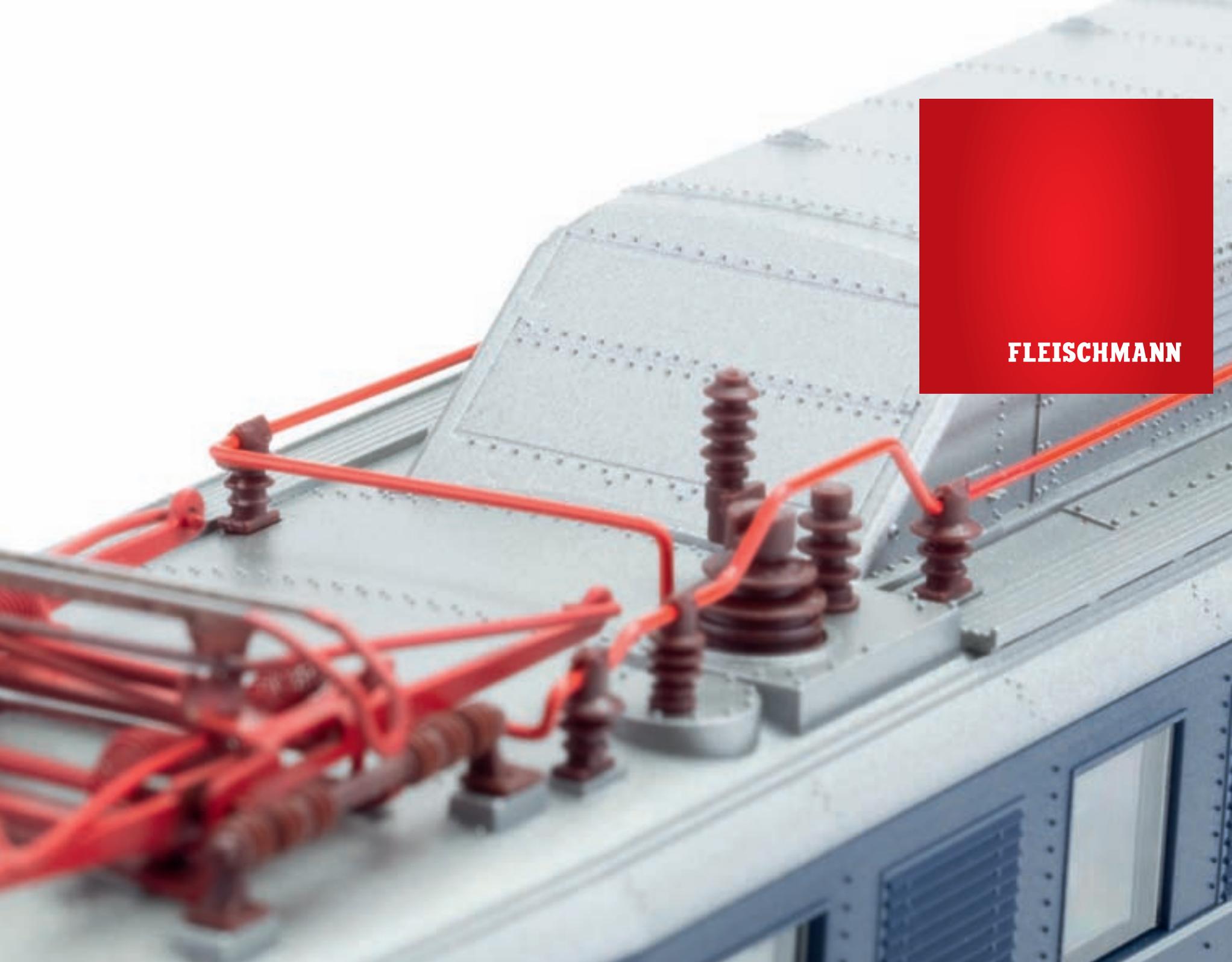


FLEISCHMANN

Maßstab : PERFEKTION

H0





FLEISCHMANN

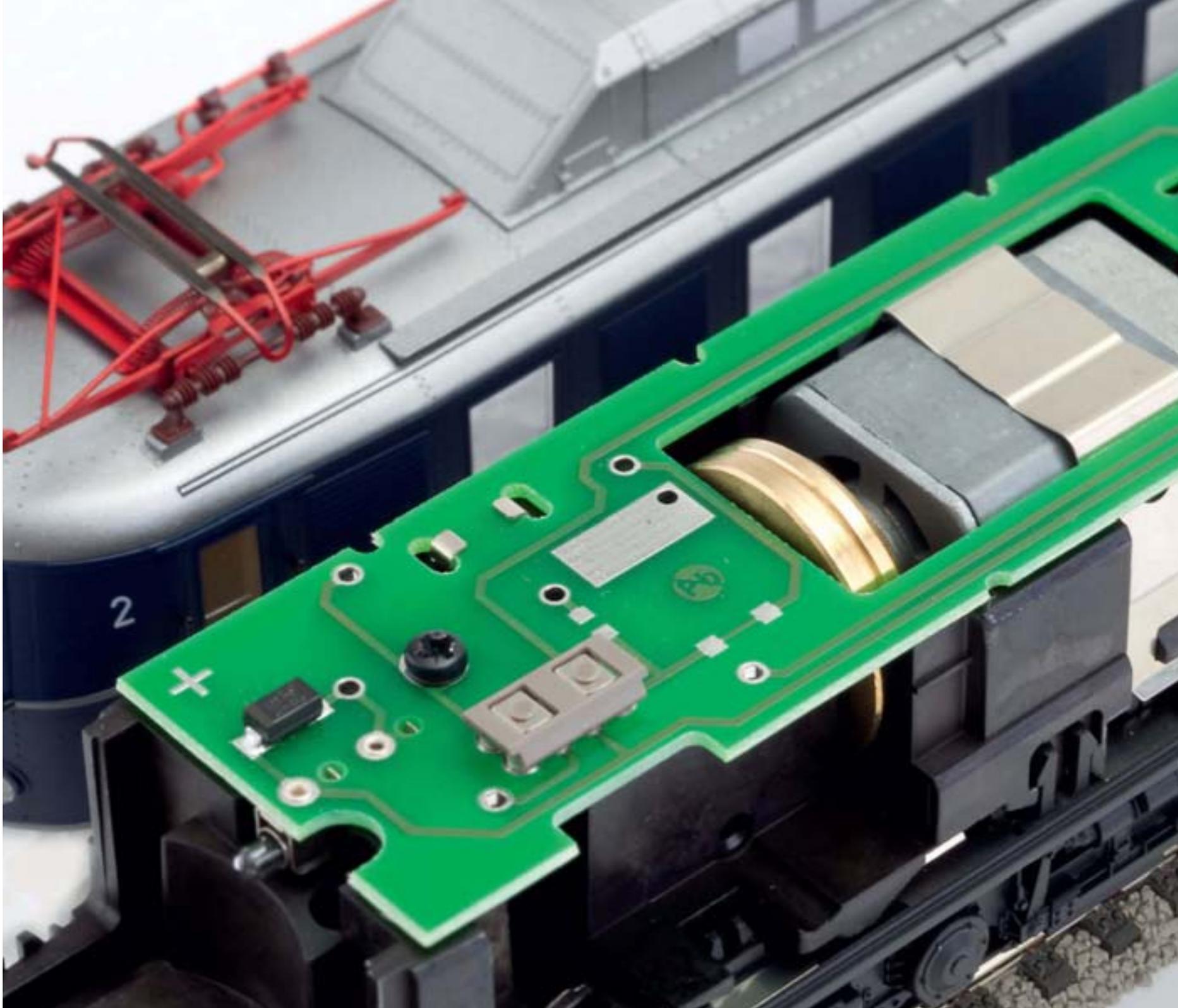
Liebe Fleischmann H0 Freunde,

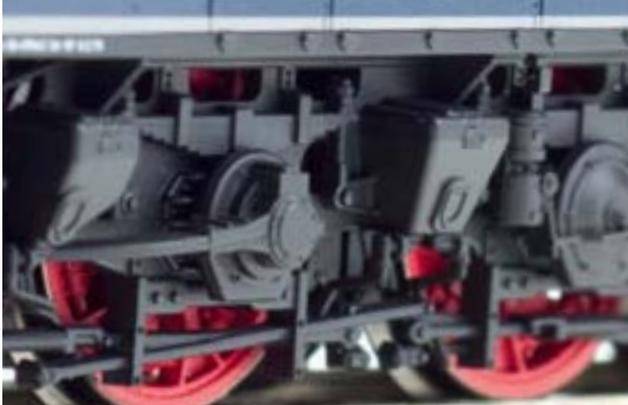
Bahn frei für den aktuellen Fleischmann-H0-Neuheitenkatalog! Springen Sie auf und blättern Sie sich durch 76 Seiten Abenteuer. Unser internationales Modell-Sortiment besticht vor allem durch außergewöhnliche Detailliebe, akribische Genauigkeit und unvergleichliche Perfektion in der Umsetzung. Lesen Sie sich also durch zahlreiche spannende Jahre Modellbahnhistorie und erleben Sie eine internationale Programmviefalt.

Wir wünschen Ihnen beim Blättern und Durchforsten unseres neuen Programms viel Vergnügen und hoffen, dass Sie beim Auswählen Ihrer Lieblingsmodelle nicht von der Spur abkommen.

Ihr Fleischmann-Team

Deutsche Bundesbahn
119 012-3





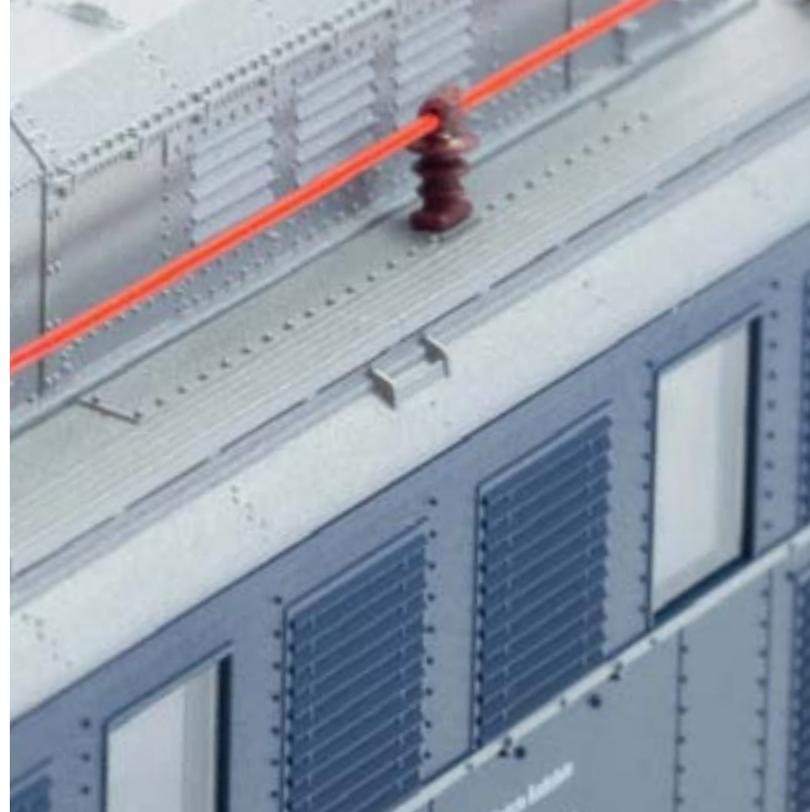
Über Leidenschaft und das Auge fürs Detail.

Bahn frei für die exklusiven und detailgetreuen Nachbauten der Eisenbahn-Klassiker von gestern und heute! Mit den H0-Modellbahnen von Fleischmann erleben ambitionierte Modellbahnfans Ingenieurskunst auf höchstem Niveau.

Die unverwechselbare Formensprache sowie die einzigartige Sortiments-Vielfalt begeistern Modellbahn-Liebhaber nun schon über Generationen hinweg und garantieren unendlichen Spielspaß, gepaart mit detailverliebter Leidenschaft.

Die Kombination aus filigranter Handarbeit sowie den immer neuesten Technologien und Innovationen machen unsere Modelle einzigartig.

Somit versprechen die H0-Modelleisenbahnen grenzenloses Vergnügen beim Errichten und Erweitern Ihrer ganz eigenen Eisenbahnwelt im Kleinen.



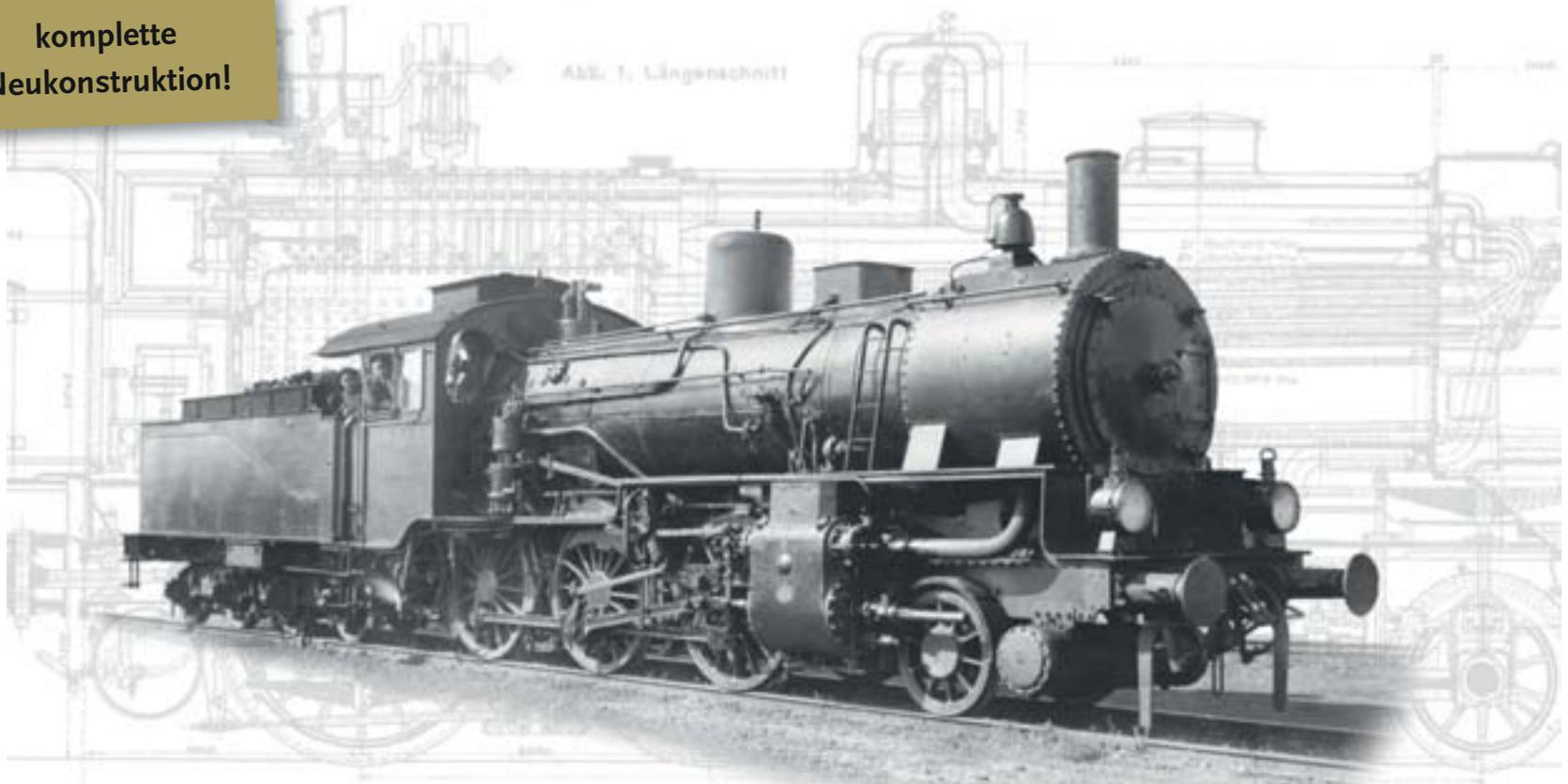
FLEISCHMANN

Dampflok der Gattung P 6.

Die Maschinen der Gattung P 6 der Preußischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, P.St.E.V., wurden als Universallokomotiven konzipiert. Sie sollten nicht nur Personen- und Güterzüge, sondern auch Schnellzüge im Hügelland befördern können. Das erste Fahrzeug lieferte 1902 die Firma Hohenzollern in Düsseldorf. Die Maschinen wiesen einige Konstruktionsmerkmale auf, die als typisch für ihren Konstrukteur Robert Garbe galten – beispielsweise den engen, weit vorne liegenden Schornstein und die besondere Lage des Kessels.



**komplette
Neukonstruktion!**



Ab Frühjahr 2011 erhältlich.

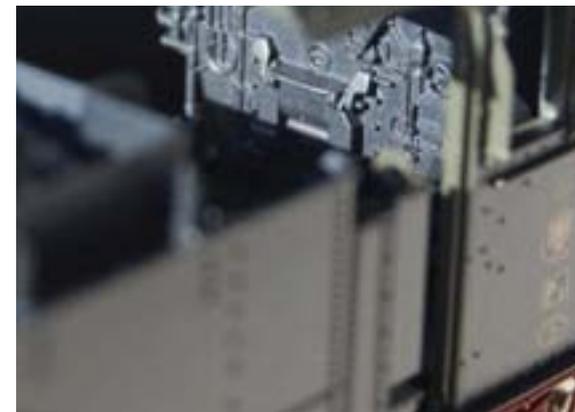
Trotz der mit 1.600 mm verhältnismäßig kleinen Treibräder – beim Prototyp sogar nur 1.500 mm – waren die Lokomotiven für eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h zugelassen. Die Fahrzeuge wurden mit unterschiedlichen Schleppendern preußischer Bauart gekuppelt. Insgesamt wurden 275 Exemplare gebaut. 110 Maschinen mussten nach dem I. Weltkrieg als Reparationsleistung an verschiedene Länder in ganz Europa abgegeben werden.

163 Loks wurden als Baureihe 37⁰⁻¹ bei der Deutschen Reichsbahn (DRG) mit den Betriebsnummern 37 001–163 eingereiht. Die Lokomotiven mit den Nummern 37 201–206 (ab 1937) waren P 6 der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE), die sich von den preußischen Lokomotiven konstruktiv unterschieden.

Die wenigen nach dem II. Weltkrieg in Deutschland noch vorhandenen P 6 wurden weder von der Deutschen Bundesbahn noch der Reichsbahn der damaligen DDR reaktiviert, sondern bis etwa 1950 ausgemustert und verschrottet.

Bild oben: Lupenreine, mehrfarbige Beschriftung – Lackierung in gleichmäßigem Seidenmatt.

Bild unten: Eingerichtetes Führerhaus mit feinst detaillierter Stehkesselrückwand.



Das Modell.

413701 – Schleppenderlok der P.St.E.V., Gattung P 6 (spätere Baureihe 37⁰⁻¹).

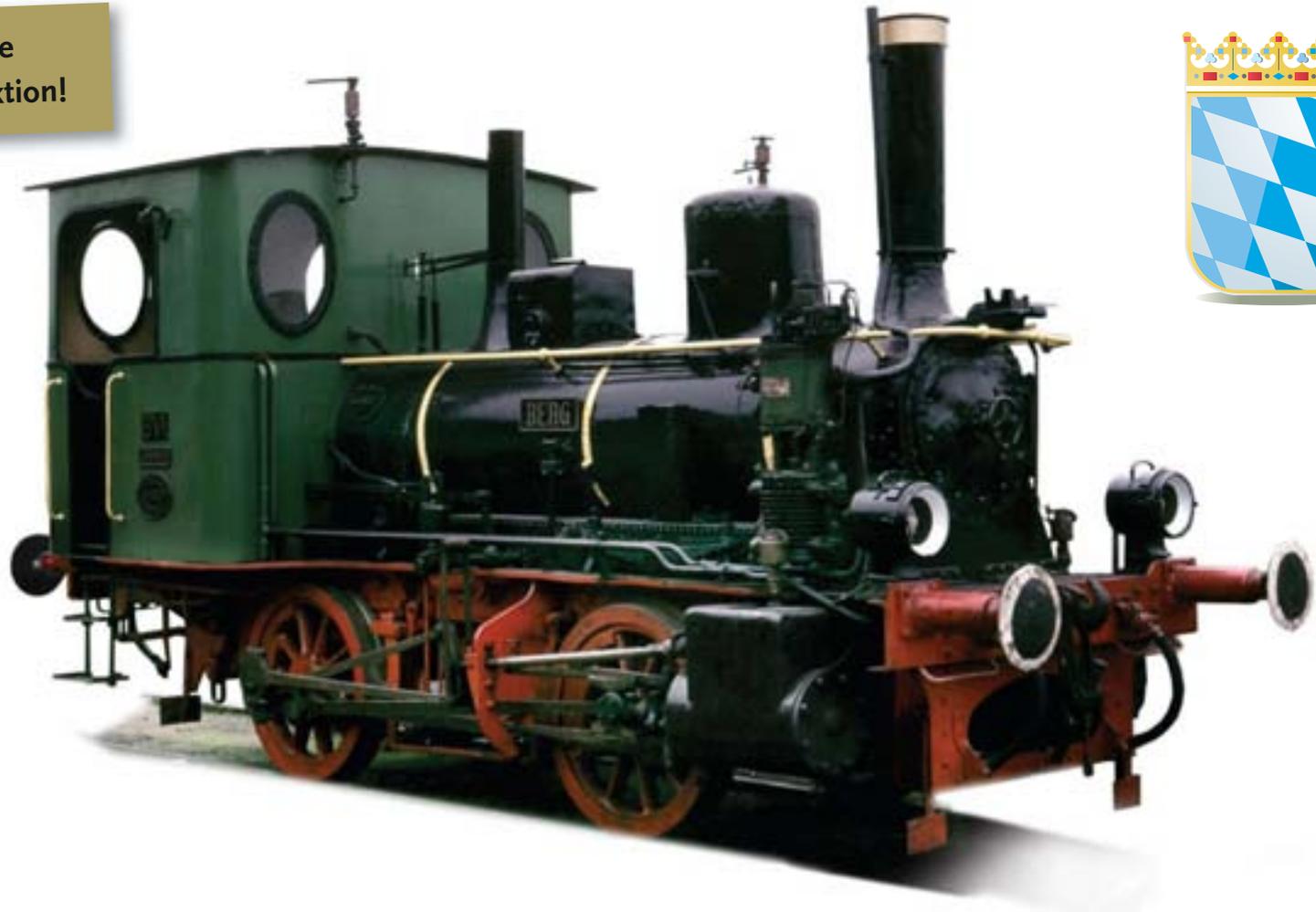
Vorbildgetreu lackiert und aufwändig beschriftet | Führerstand-Inneneinrichtung | Vorbildgetreuer Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk | Vollbewegliche Heusinger-Steuerung | Bremsklötze exakt auf Radebene | freistehende Rohrleitungen | Lok mit Metalldruckguss-Fahrgestell | Tender mit Metalldruckguss-Gehäuse und Fahrgestell | Wartungsfreier, fünfpoliger Motor mit Schwungmasse | Digitale PluX-Schnittstelle zum Einbau eines DCC-Decoders | Antrieb im Tender auf 4 Räder | Zweilicht-LED-Spitzenbeleuchtung beidseitig, mit der Fahrtrichtung wechselnd | Lok-Tender-Kurzkupplung | Beidseitig automatische PROFI-Kupplung mit Vorentkupplung | Kupplungsaufnahme nach NEM 362 | Kulissengeführter Normschacht an der Front und am Tender für echten Kurzkupplungsbetrieb | Vorbereitet für den Einbau eines Rauchgenerators | Epoche I.

Über Berg und Tal. Die „Berg“ aus Bayern.

481101 – Dampflokomotive "BERG" (bayer. D VI) der Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen.

Die Lokomotiven der Gattung D VI waren Nassdampflokomotiven der Bayerischen Staatsbahn. Maffei lieferte 1880 bis 1883 die ersten 30 Lokomotiven, 23 weitere lieferte Krauss bis 1894. Erstmals bei bayerischen Lokomotiven wurden bei diesen Loks Umlaufbleche und Luftsaugbremsen des Typs Hardy eingesetzt. Einige Exemplare verfügten zudem über Übergangsbrücken. Ungewöhnlich war die Anordnung der Sandkästen unterhalb des Laufblechs zwischen den Kuppelachsen. Die ersten 44 Lokomotiven hatten keine seitlichen Vorratsbehälter. Das Wasser war in einem Rahmenwasserkasten untergebracht, die Kohle im Führerhaus.

komplette
Neukonstruktion!





Frischluff gefällig?

Die Fahrt auf der offenen Plattform ermöglicht eine Entdeckertour durch das schöne Oberbayern.



581101 – 4-teiliger Lokalbahnzug der K.Bay.Sts.B. (Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen)

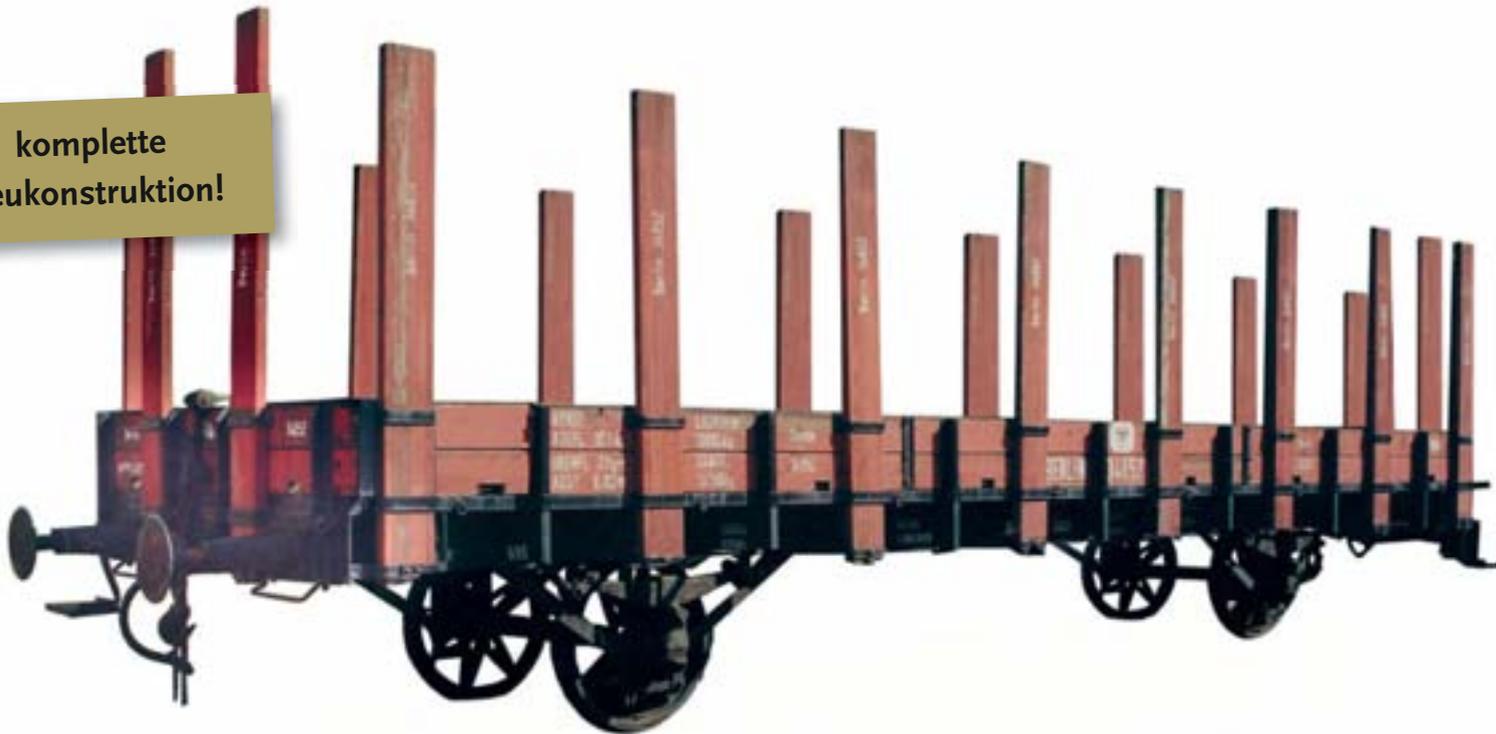


581102 – 2-teiliges Güterwagen-Set, Bauart Sml, der Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen.

Rungenwagen der Bauart R 02.

Nicht weniger als 10.500 Rungenwagen der Bauart Sml, später von der Deutschen Bundesbahn (DB) als R 02 eingereiht, wurden zwischen 1890 und 1913 von der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung (K.P.E.V.) beschafft. Die Wagen basieren auf dem Musterblatt 11d5, das Maßstäbe für Betriebsmittel der K.P.E.V. festsetzte. Die für 65 km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassenen Wagen wurden im Laufe ihrer Bauzeit stets den modernsten technischen Standards angepasst und somit gab es, auch durch Detailänderungen, eine nahezu unüberschaubare Vielfalt, die sich vor allem in einer unterschiedlichen Länge der Wagen bemerkbar machte (11.500 mm bzw. 12.200 mm). Ab 1903 wurden anstelle der 980 mm Speichenräder Scheibenradsätze mit einem Durchmesser von 1.000mm eingebaut. Die Tragfähigkeit der Wagen lag bei 15,75 t bei einer Ladefläche von 27m².

**komplette
Neukonstruktion!**





FLEISCHMANN



Lokomotiven
14-35



Personenwagen
37-44



Güterwagen
45-60



Sets
63-69

Inhaltsverzeichnis

Lokomotiven	14-35
Lokomotiven Deutschland, Epochen I - IV	14-27
Lokomotiven Österreich ÖBB / BBÖ	28, 29
Lokomotiven Schweiz SBB	29
Lokomotiven Frankreich SNCF	30-31
Lokomotiven Belgien SNCB	32
Lokomotiven Luxemburg CFL	32
Lokomotiven Niederlande NS	32-33
Lokomotiven Polen PKP	34
Lokomotiven CSD	35

Personenwagen	36-44
Personenwagen Deutschland, Epochen I	37
Personenwagen Deutschland, Epochen II	38
Personenwagen Deutschland, Epochen III	40-43
Personenwagen Deutschland, Epochen IV	38, 43, 44

Güterwagen	45-60
Güterwagen Deutschland, Epochen I - IV	45-55
Güterwagen Österreich ÖBB / BBÖ	55-56
Güterwagen Schweiz SBB	56
Güterwagen Niederlande NS	57
Güterwagen Frankreich SNCF	57
Güterwagen Dänemark DSB	58
Güterwagen Polen PKP	58-59
Güterwagen Tschechoslowakei CSD	59-60
Güterwagen Rumänien CFR	60

Bausätze	61-62
Startsets	63-69
Was finde ich wo?	74
Impressum	75

Lokomotiven



K. Bay. Sts. B.

Ep I

79

481101

€ 199,00 UVP

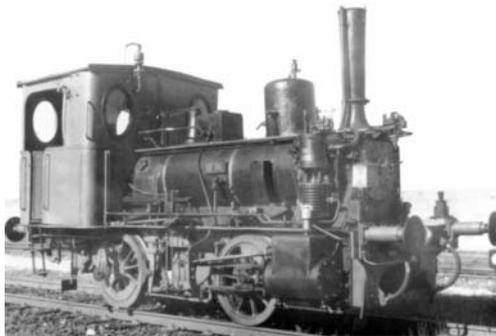
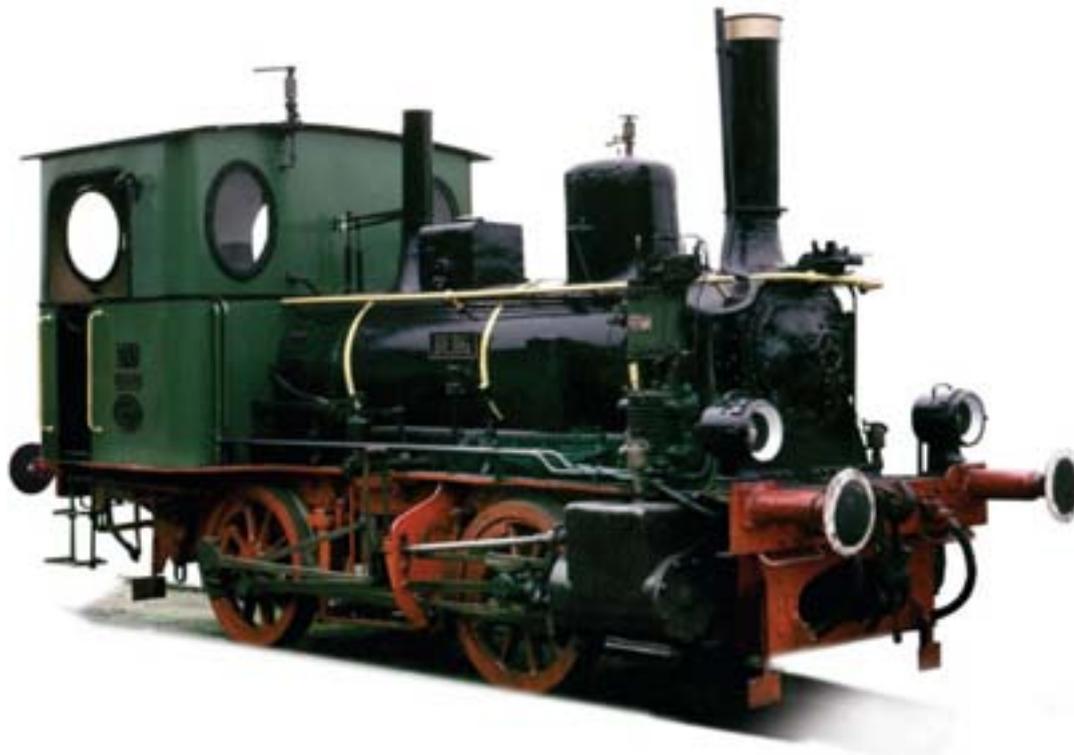
481171

= 🔊

€ 319,00 UVP

Neukonstruktion: Dampflokomotive „BERG“ (bayer. D VI) der Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen.

Die Lokomotiven der Gattung D VI waren Nassdampflokomotiven der Bayerischen Staatsbahn. Maffei lieferte 1880 bis 1883 die ersten 30 Lokomotiven, 23 weitere lieferte Krauss bis 1894. Ungewöhnlich war die Anordnung der Sandkästen unterhalb des Laufblechs zwischen den Kuppelachsen. Die ersten 44 Lokomotiven hatten keine seitlichen Vorratsbehälter. Das Wasser war in einem Rahmenwasserkasten untergebracht, die Kohle im Führerhaus. Die letzten neun Lokomotiven dagegen hatten kurze Vorratsbehälter beidseitig vor dem Führerhaus. Damit vergrößerte sich der Wasservorrat von 1,8 auf 2,3 m und der Kohlenvorrat von 0,5 auf 0,8 t. Die DRG übernahm 1925 als Baureihe 98.75 noch 26 Fahrzeuge, davon fünf mit seitlichen Vorratsbehältern. Sie wurden bis Ende der 1920er-Jahre ausgemustert und zum Teil als Werklokomotiven weiterverkauft. Die ehemalige Lokomotive Nr. 83 „Berg“ (DRG 98 7508) wurde zuletzt in einem Torfwerk in Raubling, Oberbayern, eingesetzt und erst 1964 aus dem Dienst genommen. Sie wurde 1966 von der DGEG gekauft und befindet sich heute im DGEG-Eisenbahnmuseum Neustadt (Weinstraße).



Sonderserie: 4-teiliger Lokalbahnzug der Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen

Vorbild: Vier Lokalbahnwagen der Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen (K.Bay.Sts.B). 1 Gepäckwagen GwL und 3 Plattformwagen CL. Betriebszustand: ca. 1910. Einsatz: Personenzüge auf bayerischen Nebenbahnen.

Modell: Filigrane Ausführung mit authentischen Anschriften. LÜP 100 bzw. 102 mm. Ideale Zuglok: Art.-Nr. 481101/481171.



Foto: Handmuster

K. Bay. Sts. B.

Ep	I
≡	410
≡	40361

581101

€ n.E. UVP

Sonderserie: 2-teiliges Güterwagen-Set, Bauart Sml, der Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen.

Wagen beladen mit Torfbällen und -loren. Ideale Zuglok: 481101/481171, 409802. Vorbild: In Oberbayern gab es in Rottau einen „Torfbahnhof“, der über viele Jahrzehnte bis 1988 als Torfverladestation genutzt wurde. Er liegt an der Bahnstrecke München - Salzburg am Rande des Chiemsee-Hochmoores, wo einst eine Torfbahn mit 800 mm Spurweite verkehrte. Die gesamte Anlage steht nun unter Denkmalschutz. Als Attraktion werden auch heute noch am „Tag der offenen Tore“ Fahrten mit dem Feldbahnzug angeboten.



K. Bay. Sts. B.

Ep	I
≡	335

581102

€ n.E. UVP



Ep	I
202	

413701

€ 389,00 UVP

413771

€ 499,00 UVP

393771

€ 499,00 UVP

Neukonstruktion: Dampflokomotive der Gattung P 6 der K.P.E.V.

Die Maschinen der Gattung P 6 der Königlich Preußischen Staatseisenbahnen, K.P.E.V., wurden als Universallokomotiven konzipiert. Sie sollten nicht nur Personen- und Güterzüge, sondern auch Schnellzüge im Hügelland befördern können. Das erste Fahrzeug lieferte 1902 die Firma Hohenzollern in Düsseldorf. Die Maschinen wiesen einige Konstruktionsmerkmale auf, die als typisch für ihren Konstrukteur Robert Garbe galten - beispielsweise den engen, weit vorne liegenden Schornstein und die besondere Lage des Kessels. Trotz der mit 1.600 mm verhältnismäßig kleinen Treibräder - beim Prototyp sogar nur 1.500 mm - waren die Lokomotiven für eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h zugelassen. Insgesamt wurden 275 Exemplare gebaut. 110 Maschinen mussten nach dem 1. Weltkrieg als Reparationsleistung an verschiedene Länder in Europa abgegeben werden. 163 Loks wurden als Baureihe 37.0-1 bei der Deutschen Reichsbahn (DRG) mit den Betriebsnummern 37 001-163 eingereiht. Die wenigen nach dem II. Weltkrieg in Deutschland noch vorhandenen P 6 wurden weder von der Deutschen Bundesbahn noch der Reichsbahn der damaligen DDR reaktiviert, sondern bis etwa 1950 ausgemustert.



Foto: C. Bellingrodt



Sonderserie: Personenzug „Berliner Wannseebahn“ der K.P.E.V.

Das attraktive, feinst bedruckte Set besteht aus einer Tenderlok, T 9.3, sowie 3 Personen- und 1 Gepäckwagen. Die Wannseebahn ist eine Berliner Vorortbahnstrecke vom Potsdamer Platz über die Ringbahnstation Schöneberg bis zum Bahnhof Berlin-Wannsee am Wannsee, nach dem sie benannt wurde. Die Wannseebahn wurde bis 1933 mit Dampfzügen befahren.



Ep	I
----	---

545

481102

€ n.E.	DVP
--------	-----

391102

~	
€ n.E.	DVP





Ep II

481103

€ n.E. UVP

Sonderserie: Set: Zahnradbauzug der DRB.

Das attraktive Set besteht aus einer Zahnradlokomotive der BR E 69 und 4 Bauzugwagen. Allein die Beladung des Zuges ist ein optisches Highlight: Die Drehschemelwagen befördern Schienen, ein offener Güterwagen ist mit Schotter, der andere mit Holzschwellen beladen. Die Lokomotive - vom Personal liebevoll „Pauline“ genannt - kann sowohl auf dem FLEISCHMANN-Zahnstangengeleis als auch auf Normalgleisen optimal verkehren.



Ep II

210

581103

€ 69,90 UVP

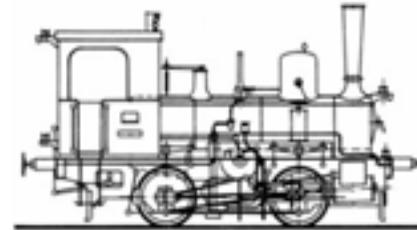
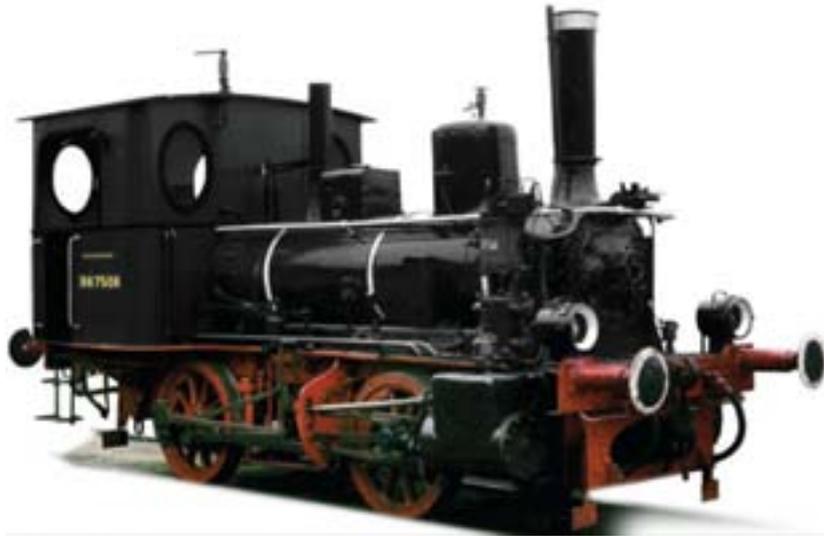
Sonderserie: 2-teiliges Ergänzungsset zum Zahnradbauzug der DRB.

Das 2-teilige Set ist eine ideale Ergänzung zur Art.-Nr. 481103.



Neukonstruktion: Dampflokomotive BR 98.75 (bayer. D VI) der DRG.

Die DRG übernahm 1925 als Baureihe 98.75 noch 26 Fahrzeuge der bayerischen Gattung D VI, davon fünf mit seitlichen Vorratsbehältern. Sie wurden bis Ende der 1920er-Jahre ausgemustert und zum Teil als Werklokomotiven weiterverkauft. Modell: Hobbyversion!



Ep II

79

400001

€ 89,00 UVP

Modellbedruckung abweichend vom Vorbildfoto

Dampflokomotive BR 03.0-2 der DR.

Die Deutsche Reichsbahn der ehemaligen DDR hatte 86 Maschinen der BR 03.0-2 im Bestand. Das Vorbild der FLEISCHMANN-Lok war mit einem genieteten Tender der Bauart 2'2'T 32 gekuppelt und besaß noch die großen Wagner-Windleitbleche.



DR

Ep III

275

410302

€ 329,00 UVP

410372

UVP

€ 449,00 UVP

DR

Ep III

214

416401

€ 269,00 UVP

416471

= 🔊

€ 389,00 UVP



Dampflokomotive BR 41 (Reko) mit Tender 2'2'T34 der DR.

Wegen zunehmender Schwierigkeiten mit schadanfälligen Kesseln musste die DR (Ost) 1956 über 300 Lokomotiven abstellen, was schlagartig zu einem enormen Lokomotivengpass führte. Der plötzlich bestehende Handlungsbedarf führte endlich zur Entwicklung und folgenden Bestellung eines Neubaukessels (später als „39E“ bezeichnet), der mit geringen Änderungen für die Baureihen 03, 03.10, 39 und 41 verwendbar war. Modell: Umfangreiche Formänderung!

DR

Ep IV

275

413401

€ 349,00 UVP

413471

= 🔊

€ 469,00 UVP

393471

~ 🔊

€ 499,00 UVP



Dampflokomotive BR 94 der DR.

Selbst in der Epoche IV waren noch einige Exemplare der Baureihe 94.5-18 aktiv. Traditionelle Bahnbetriebswerke waren bei der DR (Ost) neben Nordhausen Arnstadt und Suhl.



DR

Ep	IV
	145

409201
€ 269,00 UVP

Dampflokomotive BR 81 der DB mit eingebauter Digitalkupplung.

Neu: Ab Werk mit eingebauter DIGITAL-Kupplung. Für den schweren Vershubdienst lieferte Hanomag im Jahr 1928 eine Serie von 10 Lokomotiven der Baureihe 81, die in vielen Teilen mit den kleineren Maschinen der Baureihe 80 übereinstimmen.



DB

Ep	III
	128

408181
€ n.E. UVP

398181
€ n.E. UVP



Ep III

160

408606

€ 259,00 UVP



Dampflokomotive „Nr. 7“ (ex 76 002) der Ilmetalbahn Gesellschaft.

76 002, die ehemalige pr. T10 Mnz 7402/76 002, ging im Februar 1948 an die Ilmetalbahn Gesellschaft in Einbeck, wo sie als Lok 7 eingereiht wurde. Der Hersteller sind die August Borsig Lokomotiv-Werke in Berlin. Das Exemplar wurde 1909 gebaut und trug Fabriknummer 6942. Lok 7 wurde 1963 verschrottet.

Ep III

136

404602

€ 269,00 UVP

394602

~

€ 329,00 UVP



Dampflokomotive BR 17.10-12 (pr. S 10.1) der DB.

Die preußische S 10.1 (spätere DRG-Baureihe 17.10-12) wird 2011 einhundert Jahre alt. Zwischen 1911 und 1914 wurden in zwei verschiedenen Bauserien 135 Exemplare der Schnellzuglok für Preußen und 17 für Elsaß-Lothringen hergestellt. Die Deutsche Bundesbahn musterte ihre letzten Loks schon 1952 aus.



Ep III

241

411705

€ 379,00 UVP

411775



€ 499,00 UVP

391775



€ 499,00 UVP

Dampflokomotive BR 41 der DB.

Das Vorbild der Fleischmann-Lok besitzt einen genieteten Tender 2'2'T32, große Windleitbleche und eine 3-Licht-Spitzenbeleuchtung.



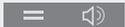
Ep III

275

413002

€ 339,00 UVP

413072



€ 469,00 UVP



Ep	III
🔊	201

414405€ 329,00 UVP**414475**

🔊	🔊
€ 449,00	<small>UVP</small>

Dampflokomotive BR 54.15-17 der DB.

Die meisten Loks der BR 54.15-17 überstanden den II. Weltkrieg. Konzipiert für den Güterzugverkehr wurden die Maschinen aber auch vor Reisezügen eingesetzt. Die letzte Exemplare waren beim Bw Nürnberg Rbf im Einsatz. Geeignete Wagen: 5220, 5227, 523601, 5260, 5261, 5286, 5300, 5301, 5314, 5319, 5331, 5334, 534601, 534603, 535203, 542402, 544502, 5506, 5568, 5910, 5912, 5913.



Dampflokomotive BR 38.10-40 der DB.

Zwar hatte der II. Weltkrieg den Bestand der erfolgreichen Baureihe 38.10-40 (preußische P 8) stark dezimiert, doch zählte die junge Deutsche Bundesbahn (DB) anfangs noch etwa 1.200 Exemplare in den unterschiedlichsten Varianten. Das FLEISCHMANN-Modell zeigt die 100 km/h schnelle Personenzuglok mit einem 2-Dom-Kessel und einem Wannentender (der sog. „Kriegslokomotive“ BR 52). Kurioserweise besaßen selbst in der Epoche III nicht alle Maschinen der Baureihe 38.10-40 Windleitbleche.



Ep	III
🔊	236

416201€ 299,00 UVP**416271**

🔊	🔊
€ 429,00	<small>UVP</small>



Sonderserie: 5-teiliges Set Wendezug der DB mit einer Zuglok der BR 78.0-5.

Modell: Das Set besteht aus einem Wendezugbefehlswagen, drei „Donnerbüchsen“ und einer Tenderlok der BR 78. Steuerwagen mit Funktionsdecoder. Vorbild: In den frühen 1950er-Jahren wurden so genannte „Donnerbüchsen“ zum Wendezugbefehlswagen Cif umgebaut, so dass von nun an die Wagen an der Spitze eines Zuges laufen durften. Von hier aus konnte zwar nicht direkt die Lok gesteuert werden, sondern es wurden über eine Apparatur dem Lokführer Befehle erteilt, die dieser entsprechend ausführen musste.



Ep	III
810	

481105

€ n.E. UVP

481175

= 🔊

€ n.E. UVP

391175

~ 🔊

€ n.E. UVP

Dampflokomotive BR 065 der DB.

Selbst in der Epoche IV waren Exemplare der BR 065 noch in den Bahnbetriebswerken Darmstadt - insbesondere in der Außenstelle Weinheim - und Aschaffenburg aktiv. Sie beförderten Personen- und auch Nahgüterzüge.



Ep	IV
178	

406501

€ 299,00 UVP



Ep	V-VI
189	

423401

€ 209,00 UVP

423471

€ 329,00 UVP

Diesellokomotive BR 218 der WestFrankenBahn (DB-Regio).

2010 ließ die DB AG die Diesellok 218 105 in TEE-Farben lackieren, um auch auf nichtelektrifizierten Strecken eine passende Zuglokomotive zu haben. DB-Nostalgiereisen setzt nun die Lok regelmäßig vor dem „TEE Rheingold“ im Charterverkehr ein. Offiziell gehört die Mehrzwecklok, die selbstverständlich auch vor Güterzügen und Überführungsfahrten eingesetzt wird und die Beschriftung der Epoche IV suggeriert, der DB-Tochter WestFrankenBahn und ist in Aschaffenburg stationiert.



Diesellokomotive BR 218 der WestFrankenBahn (DB-Regio).

Einsetzbar als Schienenreinigungslok. Zum Säubern der Schienen befinden sich in einem Drehgestell der Lok motorisch angetriebene Reinigungsschleifteller.



Ep	V-VI
189	

493801

€ n.E. UVP

493871

€ n.E. UVP



2-teiliger Schienenbus BR VT 95.91 der DB.

Formänderung: Die Schienenbusse der Serie VT 95.91 besaßen geschlossene Oberlichtfenster mit einem integrierten Spitzenlicht.



Ep	III
280	

440501
€ 239,00 UVP

440571
€ 359,00 UVP

H0



Ep	III
123	

403208

€ 219,00 UVP



Dampflokomotive BR 770 der ÖBB.

Vier Exemplare der BR 70.0 kamen zur ÖBB und erhielten dort die Reihenbezeichnung 770. 770.86 ist mittlerweile wieder betriebsfähig aufgearbeitet worden und im Sonderzugverkehr aktiv.



Ep	III
107	

407001

€ 229,00 UVP



Sonderserie: 2-teilige Schienenbus-Garnitur der GKB.

Schon bald nach Erscheinen des einmotorigen BT 95 wünschte der Betriebsdienst der DB zugkräftigere Schienenbusse. Die Waggonfabrik Uerdingen lieferte bereits 1953 an die DB drei Prototypen mit zwei Motoren als VT 98 901 - VT 98 903. Zwei weitere gleichartige Fahrzeuge erhielt im selben Jahr die Graz-Köflacher Eisenbahn (GKB) in Österreich als VT 10.01 und VT 10.02. Die GKB kaufte bis 1968 insgesamt neun VT in dieser Ausrüstung mit insgesamt 16 Beiwagen gleicher Größe.



PRIVAT

Ep	III
306	

481104

€ 239,00 UVP

481174

€ 359,00 UVP

Elektrolokomotive Reihe Ae 3/6 der SBB.

Das Vorbild dieser eigenwilligen Elok, die 10700 der SBB, entstand im Jahre 1925. Sie wurde gebaut von BBC Baden und SLM Winterthur und wiegt 93 t, sie leistet 1600 kW (2176 PS) und entwickelt 110 km/h als Höchstgeschwindigkeit. Ihr Einsatzgebiet war der gemischte Dienst auf Haupt- und Nebenbahnen.



Ep	III
169	

434501

€ 299,00 UVP

PRIVAT

Ep	II
202	

413702

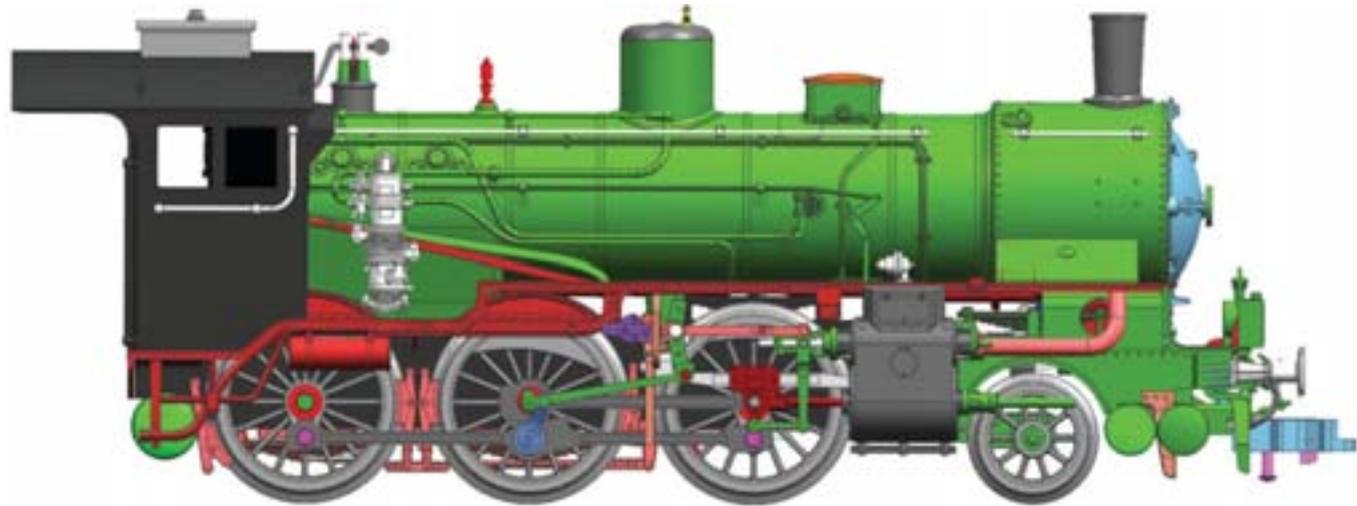
€ 389,00 UVP

413772

€ 499,00 UVP

Neukonstruktion: Dampflokomotive der Serie 3.15 (ehem. P 6) der französischen Nordbahn.

Die Maschinen der Gattung P 6 der Königlich Preußischen Staatseisenbahnen, K.P.E.V., wurden als Universallokomotiven konzipiert. Das erste Fahrzeug lieferte 1902 die Firma Hohenzollern in Düsseldorf. 110 Maschinen mussten nach dem I. Weltkrieg als Reparationsleistung an verschiedene Länder in Europa abgegeben werden.



Dampflokomotive BR 76.0 der „Französischen Nordbahn“.

Eine preußische T 10 (MAINZ 7404) ging schon nach dem I. Weltkrieg als Reparation an die französische Nordbahn, kehrte nach 1940 als „Rückführlok“ nach Deutschland zurück, wurde jedoch nach 1945 wieder nach Frankreich zurückgegeben. Dort versah sie als 230 TB 1 bis 1947 ihren Dienst.



Ep	II
	136

404601
€ 269,00 <small>UVP</small>

394601
€ 329,00 <small>UVP</small>

Dampflokomotive Serie 130 TB der SNCF.

Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen hatten insgesamt 132 preußische T 9.3 beschafft. Weitere Exemplare gelangten auf Grund des Versailler Vertrages nach Frankreich und verstärkten den Bestand der späteren SNCF. Zahlreiche Lokomotiven waren in elsässischen Depots beheimatet.



Ep	III
	123

403206
€ 219,00 <small>UVP</small>



Ep	III
123	

403202

€ 219,00 UVP

Dampflokomotive Serie 93.0 der SNCB.



Die belgischen Staatsbahnen erhielten auf Grund der Waffenstillstandsverhandlungen bzw. des Versailler Vertrages eine bedeutende Anzahl der preußischen T 9.3. Die letzten 4 Exemplare wurden am 26. Mai 1963 in Brügge ausgemustert. Geeignete Wagen: (ex-Art.) 935766, 935767, 945689, 521101, 521302.



Ep	III
123	

403205

€ 219,00 UVP

Dampflokomotive Serie 30 der CFL.



Nach dem II. Weltkrieg verblieben Exemplare der BR 91.3 bei der luxemburgischen CFL. Diese wurden dort als Serie 30 eingestuft. Noch in den 1950er-Jahre konnte man diese im Hauptbahnhof Luxemburg vor Rangierzügen beobachten.



Ep	III
123	

403207

€ 219,00 UVP

Dampflokomotive 91 1054 der NS.



Die Niederländischen Eisenbahnen (NS) besaßen 1945 eine preußische T 9.3, 91 1054. Ob sie im November 1944 an den Deutschen Bahnvollmächtigten in Utrecht vermietet oder einfach bei Kriegsende auf niederländischem Gebiet stehen geblieben war, ist nicht mehr zu klären. Da die Niederländer mit der Rückgabe der Lok rechneten, trug sie neben der neuen NS-Nummer stets auch die durchgestrichene DR-Nummer 91 1054.

Dampflokomotive 65 018 der SSN.

Im Sommer 1981 wurde 65 018 erstmals für zehn Jahre an die "Stoom Stichting Nederland", SSN, vermietet. Die SSN übernahm die Lok definitiv 1991. Die Museumsbahn konnte die Maschine nach einer Generalüberholung im Jahr 1984 in Dienst stellen. Bis 1993 zog 65 018 zahlreiche Sonderzüge. Im September 1993 wurde die Lok Rotterdam abgestellt in Erwartung einer weiteren Generalüberholung, die tatsächlich im Dampflokwerk Meiningen erfolgte.



PRIVAT

Ep	III-IV
----	--------

178

406502

€ 299,00	UVP
----------	-----

Sonderserie: Elektrischer Nahverkehrstriebwagen, Plan Y, der NS.

Jetzt in der aktuellen Farbgebung.



Ep	V
----	---

516

481107

€ n.E.	UVP
--------	-----

PKP

Ep	III
202	

413703

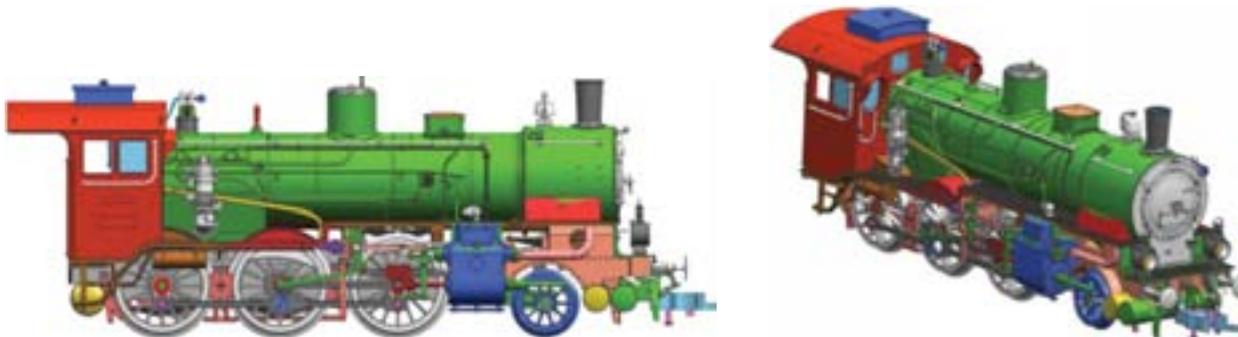
€ 389,00 UVP

413773

€ 499,00 UVP

Neukonstruktion: Dampflokomotive Oi 1-29 (ehem. 37 171 DRG) der PKP.

110 Maschinen der Gattung P 6 mussten nach dem I. Weltkrieg als Reparationsleistung an verschiedene Länder in Europa abgegeben werden. Die bei der polnischen Staatseisenbahn als Oi 1-7 bezeichnete P 6 wurde 1905 als „Elberfeld 319“ geliefert und ging bereits nach dem I. Weltkrieg an die PKP. 1941 reichte man die Lok bei der Deutschen Reichsbahn ein und bezeichnete sie als 37 171. Nach dem Krieg verblieb die Lok in Polen. Die im Jahr 1967 ausgemusterte Maschine steht nun im Eisenbahnmuseum Warschau als Oi 1-29 und ist das einzig erhaltene Exemplar der preußischen Gattung P 6. Modell: Lokomotive im Zustand der letzten Betriebsjahre.



Dampflokomotive 437.05 der ČSD.

Ein Exemplar der Baureihe 56.20-29 (pr. G 8.1) verblieb nach 1945 auf dem Gebiet der damaligen ČSSR und wurde als 437.05 eingruppiert.



ČSD

Ep III

195

415901

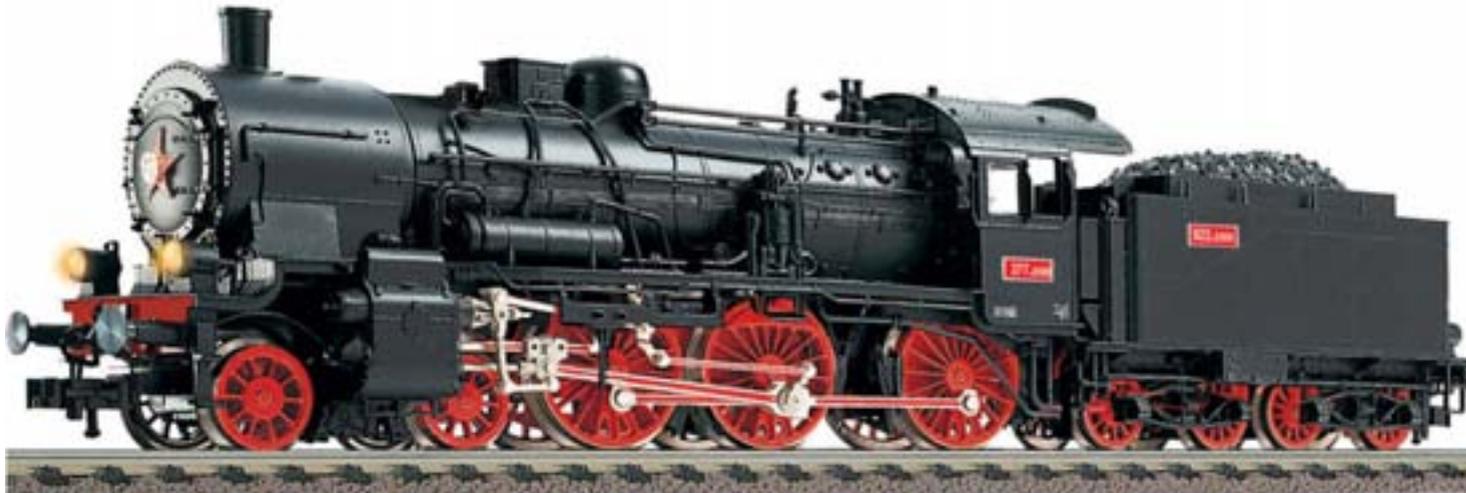
€ 299,00 UVP

415971

€ 429,00 UVP

Dampflokomotive BR 377.05 (pr. P 8) der ČSD.

Erst um die Jahreswende 1944/1945 strömten aus Polen und den schlesischen Direktionen Breslau und Oppeln P 8-Lokomotiven nach Böhmen und Mähren. Die ČSD reichten die Loks als Baureihe 377.05 ein. Im Jahr 1963 schied als letztes Exemplar 377.0519 aus, die als Bremslok in Praha-Smichov tätig gewesen war. Der Kessel einer weiteren Lok diente als Heizkessel in einem Sägewerk in Vrbo.



ČSD

Ep III

214

416102

€ 269,00 UVP

416172

€ 389,00 UVP

H0

Wagen



3-teiliges Wagenset: Vereinslazarettzug „J2 Görlitz Preußische Oberlausitz“, eingestellt bei der K.P.E.V. (Teil 1).

Das attraktive Set besteht aus einem Heizkessel-, einem Chefarzt- und einem Krankenwagen. Im I. Weltkrieg wurden Lazarettzüge zum Transport von der Front in die Heimat eingesetzt. Dabei dominierten die Vereinslazarettzüge - ausgerüstet durch Stiftungen. Dazu zählte auch die gleiche Anzahl von 38 Wagen für jeden Lazarettzug. In die Reihe gehört auch der von der „Aktien Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahn-Material“ in Görlitz im Jahr 1915 aufgebaute „Vereinslazarettzug J2 Görlitz Preußische Oberlausitz“.



Ep	I
410	

581110
€ 119,00 UVP

3-teiliges Wagenset: Vereinslazarettzug „J2 Görlitz Preußische Oberlausitz“, eingestellt bei der K.P.E.V. (Teil 2).

Das attraktive Ergänzungset 581111 besteht aus einem Offizierskranken-, einem Arzt- und einem Krankenwagen.



Ep	I
395	

581111
€ 99,00 UVP



Ep	II
📏	259
🚪	6452

563604

€ 59,90 UVP

Einheits-Post- und Gepäckwagen, Bauart PwPost 4ü-28, der DRG.



DR

Ep	IV
📏	160
🚪	6447

577401

€ 36,90 UVP

Gepäckwagen, Bauart Pwi (Pwi-27), der DR.

Jetzt in der beliebten Epoche IV der DR. Mit 2 beweglichen Schiebetüren. Ideale Zuglok: 409201.



DR

Ep	IV
📏	212
🚪	6445

578002

€ 55,90 UVP

Gepäckwagen, Bauart Pw 4ü, der DR.

Fenster teilweise mit Schutzgittern. 4 bewegliche Schiebetüren.



6-achsiger Speisewagen, Bauart WR 6ü, der DR.



Erstmals in der Epoche IV.

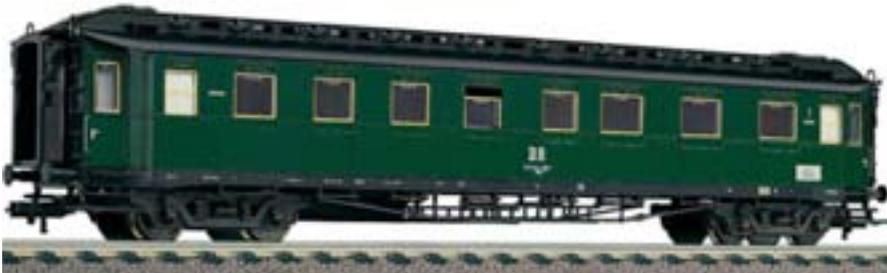
DR

Ep	IV
≡	236
≡	6445

578101

€ 55,90 UVP

Schnellzugwagen 1./2. Klasse, Bauart AB4ü, der DR.



Erstmals in der Epoche IV.

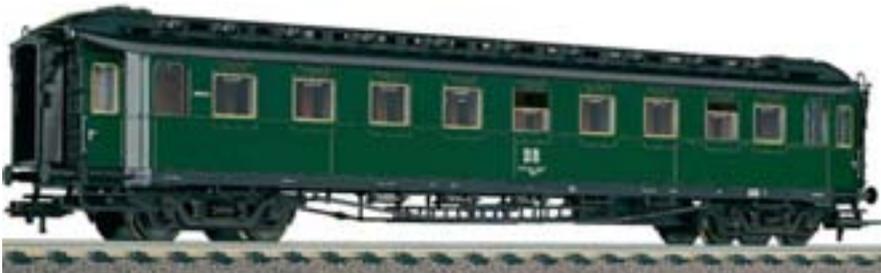
DR

Ep	IV
≡	226
≡	6445

578201

€ 48,90 UVP

Schnellzugwagen 2. Klasse, Bauart B4ü, der DR.



Der Wagen besitzt eine andere Ordnungsnummer als der Art. 578302.

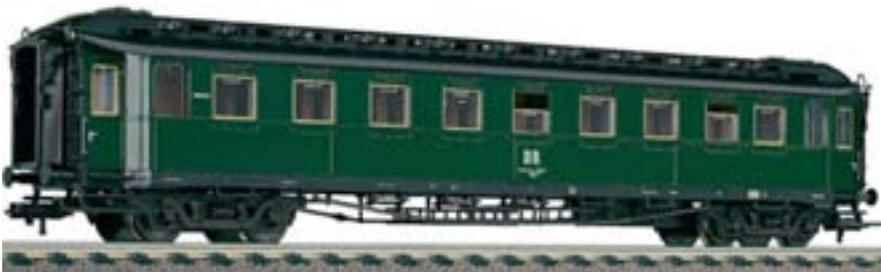
DR

Ep	IV
≡	226
≡	6445

578301

€ 48,90 UVP

Schnellzugwagen 2. Klasse, Bauart B4ü, der DR.



Der Wagen besitzt eine andere Ordnungsnummer als der Art. 578301.

DR

Ep	IV
≡	226
≡	6445

578302

€ 48,90 UVP



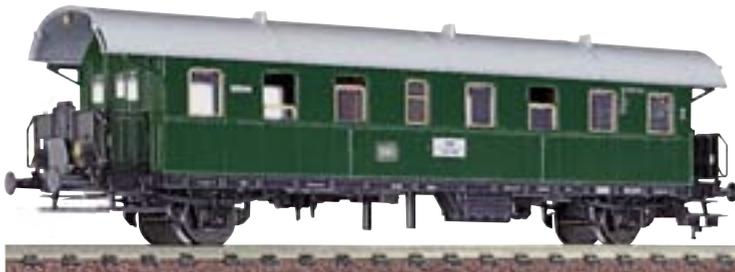
Ep	III
160	

507801

€ n.E. UVP

Wendezug-Befehlswagen, Bauart Cif, der DB.

Anfang der 1950er-Jahre wurden unterschiedlichste Personenwagen zu Wendezug-Befehlswagen umgebaut. Beim Umbau zum Befehlswagen wurde an einem Ende des Wagens ein Führerstand mit dahinterliegendem Gepäckraum eingebaut, wofür Sitze entfernt werden mussten. Außerdem installierte man in der Stirnwand zwei Fenster und komplettierte die Front mit einem Dreilicht-Spitzensignal sowie einem Signalhorn.



- Attraktives Vorbild
- Funktionsdecoder für einen Lichtwechsel im Analog- und Digitalbetrieb
- einsetzbar mit den "Donnerbüchsen" des Fleischmann-Programms



Bahnwelt 1/12

Gesellschaftswagen „Der Hamburger“ der DB.

Es dauerte einige Zeit, bis nach dem II. Weltkrieg das - internationale Reisen - mit der Bahn wieder in Gang kam. Ein Beispiel dafür ist der Gesellschaftsonderzug „Der Hamburger“.



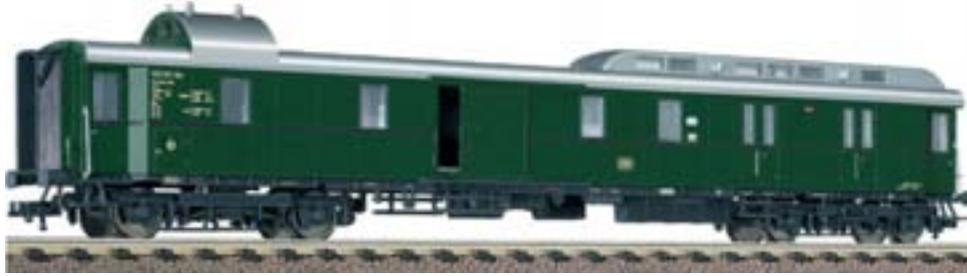
Ep	III
244	
6452	

563202

€ 55,50 UVP



Vierachsiger Einheits-Post- und Gepäckwagen, Bauart PwPost 4ü-28, der DB.



Die Fahrzeugprogramme 1928 und 1929 (I) sahen u. a. den Bau von 20 vierachsigen Einheits-Post- und Gepäckwagen der Ganzstahlbauart, Gattung PwPost 4ü-28, in zwei Serien zu je zehn Stück vor. Der Beschaffungspreis eines Wagens betrug 66.843 Reichsmark. Die Wagen waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h zugelassen. Nach 1950 erfolgten diverse Umbaumaßnahmen seitens der DB. Jetzt mit neuer Beschriftung!



Ep	III
≡	259
↕	6452

563603

€ 59,90 UVP

Nahverkehrswagen 1./2. Klasse, Bauart ABnb 703, der DB.



Jetzt als Epoche III-Version! Der als Silberling bezeichnete Wagen der DB ist ein den UIC-X-Richtlinien entsprechendes, 26,4 m langes Fahrzeug mit zwei doppeltürigen Einstiegsbereichen. Der Name leitet sich von dem aus poliertem Edelstahl bestehenden Wagenkasten ab. Der epochengerechte Steuerwagen BDn 738, „Hasenkasten“, erscheint als Neuheit 2012.



Ep	III
≡	282
↕	6454

564101

€ 49,90 UVP

Nahverkehrswagen 2. Klasse, Bauart Bnb 719, der DB.



Jetzt als Epoche III-Version und anderer Wagennummer als Art. 564202! Die Fahrzeuggattung „n“ - so die offizielle Bezeichnung für den Silberling - wurde zwischen 1961 und 1980 in unterschiedlichen Varianten 5.000 Mal beschafft und war für lange Zeit das wichtigste Fahrzeug im Nahverkehr der DB.



Ep	III
≡	282
↕	6454

564201

€ 49,90 UVP

Nahverkehrswagen 2. Klasse, Bauart Bnb 719, der DB.



Jetzt als Epoche III-Version und anderer Wagennummer als Art. 564201!



Ep	III
≡	282
↕	6454

564202

€ 49,90 UVP



Ep	III
≡	250
≡	6452

563002

€ 55,50 UVP

Fernschnellzug-Gepäckwagen, Bauart Pw4ü-37, der DB.

Das „blaue F-Zug-Netz“ der Epoche III ist längst Legende: Bereits 1951 entstand bei der Deutschen Bundesbahn ein Angebot schnellfahrender Fernzüge. Die stahlblauen Wagen bestachen auch durch die unterschiedlich farbliche Bedruckung der Längsträger. Die Fleischmann-Modelle bilden die epochenspezifischen Details präzise nach. Einigen F-Zügen wurde sogar ein Gepäckwagen beige gestellt.



Ep	III
≡	250
≡	6452

563101

€ 55,50 UVP

Fernschnellzugwagen 2. Klasse, Bauart B 4üe, der DB.

Das „blaue F-Zug-Netz“ der Epoche III ist längst Legende: Bereits 1951 entstand bei der Bundesbahn ein Angebot schnellfahrender Fernzüge. Die stahlblau lackierten Wagen bestachen auch durch die mehrfarbige Bedruckung der Längsträger. Die erhaben ausgeführten silbernen DB-Lettern waren in der Wagenmitte dekoriert. Das Fleischmann-Modell trägt eine andere Ordnungsnummer als Art. 563201/563203.



Ep	III
≡	244
≡	6452

563201

€ 55,50 UVP

Schnellzugwagen 2. Klasse, Bauart B 4üe, der DB.

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 der bis heute geltenden 1. Klasse. Das Fleischmann-Modell trägt eine andere Ordnungsnummer als Art. 563101/563203.



Fernschnellzugwagen 2. Klasse, Bauart B 4üe, der DB.



Die 2. Klasse des bis dato geltenden Dreiklassensystems entsprach bis zur Klassenreform im Sommer 1956 der bis heute geltenden 1. Klasse. Ein Blechschild überdeckte die Klassenziffer 1, was nicht immer konsequent umgesetzt wurde, wie etliche Vorbildfotos beweisen. Das Fleischmann-Modell trägt eine andere Ordnungsnummer als Art. 563101/563201.

DB	
Ep	III
≡	244
↯	6452
563203	
€ 55,50	UVP

Fernschnellzug-Speisewagen, Bauart WR4ü-35, der DSG.



Das „blaue F-Zug-Netz“ der Epoche III ist längst Legende: Bereits 1951 entstand bei der Deutschen Bundesbahn ein Angebot schnellfahrender Fernzüge, die größtenteils auch DSG-Speisewagen mitführten. In diesen ließ es sich vorzüglich dinieren.

DB	
Ep	III
≡	270
↯	6452
563301	
€ 59,90	UVP

Eilzug-Steuerwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil, Bauart BDymf 456, der DB.

Jetzt in dem Farbkonzept Ozeanblau/Beige. Dank des eingebauten Funktionsdecoders besitzt der Steuerwagen sowohl im Analog- als auch im Digitalbetrieb einen funktionsfähigen Lichtwechsel rot/weiß.

Eine Besonderheit des Steuerwagens: Am Wagenende war in Fahrtrichtung rechts ein kleiner Führerstand eingerichtet, während sich auf der anderen Seite ein Dienstabteil befand. Da der Übergang zum nächsten Wagen im Zugverband weiterhin möglich sein sollte, wurden beide zum Mittelgang hin mit Türen abgeschlossen. An der Stirnseite erhielt der Wagen einen Übergang mit Gummiwulst und zwei Fenster für die Streckensicht. Ideale Zugloks: 410301, 410371, 4131, 4235, 423602.



DB	
Ep	IV
≡	282
↯	6463
DCC	
566482	
€ 79,90	UVP



Ep	IV
≡	282
≡	6454

566502

€ 52,90 UVP

Eilzugwagen 1./2. Klasse, Bauart ABymf 411, der DB.

Modell: Jetzt in dem Farbkonzept Ozeanblau/Beige. Vorbild: Zu den Eilzugwagen des ersten Neubauprogramms der DB zählten die sog. „Mittleinstiegswagen“ mit der neuen Standard-Länge von 26,4 m. Sie waren für den Bezirksverkehr sowie für den Fernverkehr über mittlere Entfernungen vorgesehen. Um die Bahnhofs Aufenthalte verkürzen zu können, verfügten die Wagen über 4 Türen pro Seite. Ideale Zugloks: 410301, 410371, 4131, 4235, 423602.



Ep	IV
≡	282
≡	6454

566602

€ 52,90 UVP

Eilzugwagen 2. Klasse, Bauart Bymb 421, der DB.

Mit anderer Betriebsnummer als Art. 566603.



Ep	IV
≡	282
≡	6454

566603

€ 52,90 UVP

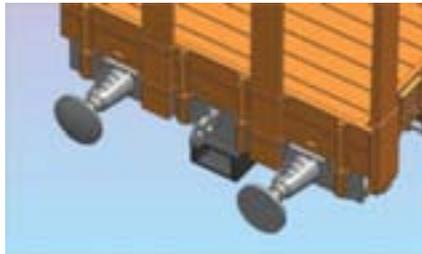
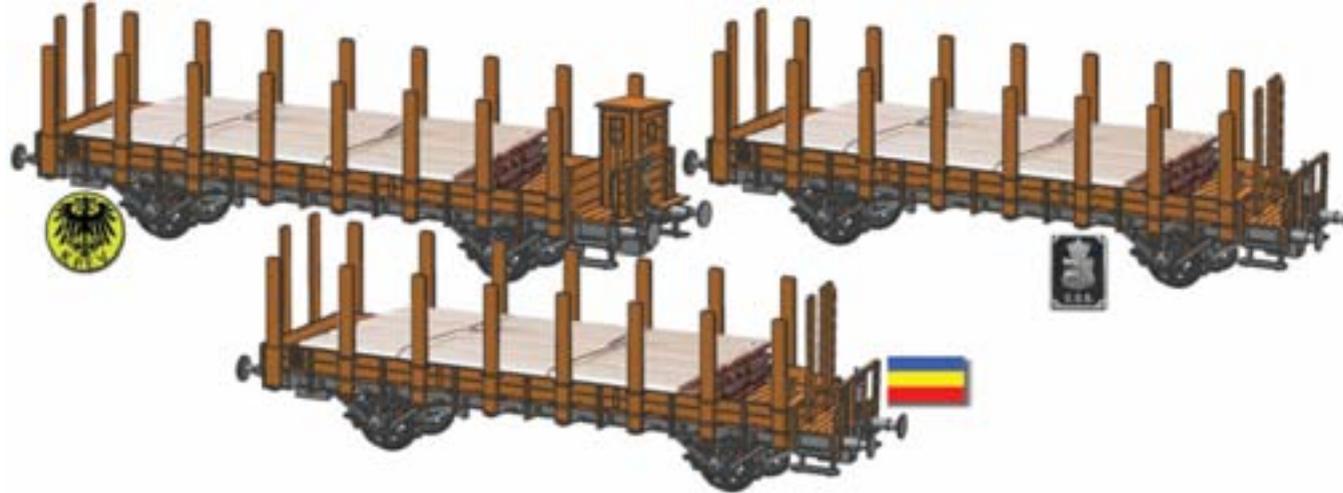
Eilzugwagen 2. Klasse, Bauart Bymb 421, der DB.

Mit anderer Betriebsnummer als Art. 566602.



Neukonstruktion: 3-teiliges preußisches Rungenwagenset, Bauart R 02, der K.P.E.V., M.F.F.E sowie GOE.

Modell: Die Modelle besitzen Speichenräder und Stangenpuffer. Die Holzbeladung der späteren Serienmodelle sowie die Ausführung der Güterwagen können von der CAD-Zeichnung abweichen. Vorbild: Nicht weniger als 10.500 Rungenwagen der Bauart Sml, später von der Deutschen Bundesbahn (DB) als R 02 eingereiht, wurden zwischen 1890 und 1913 von der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung (K.P.E.V.) beschafft.



Ep	I
➡➡	420

520953
€ 99,90 UVP

Säuretopfwagen mit Bremserhaus der BASF, eingestellt bei der Pfalzbahn.

Säuretopfwagen „Mainz“ mit Bremserbühne der BASF, eingestellt bei der DRG.

PRIVAT

Ep	I
➡➡	101

522102
€ 28,90 UVP



Ep	II
➡➡	101

522002
€ 26,90 UVP





Ep	II
210	

526102

€ 44,90 UVP

2-teiliges Güterwagenset der DRG.

Modell: Das Set besteht aus einem offenen Güterwagen mit Bremserhaus, Bauart Om „Breslau“, und einem offenen Güterwagen, Bauart O „Halle“. Beide Wagen sind mit Speichenrädern ausgestattet.



Ep	II
278	

530682

€ n.E. UVP

INNOVATIONS-MODELL! Leig-Wageneinheit, bestehend aus 2 Güterwagen, Bauart G1eh „Dresden“, der DRG.

Weltneuheit in der Spur H0: Die Türen der Güterwagen lassen sich - sogar einzeln - mit den Funktionstasten eines geeigneten digitalen Steuergeräts, z. B. der Fleischmann multiMAUS oder multiMAUSPRO öffnen und schließen! Auch die Innenbeleuchtung lässt sich ein- bzw. ausschalten. Starre Kurzkupplung mit beweglichen Übergängen zwischen den Wagen.



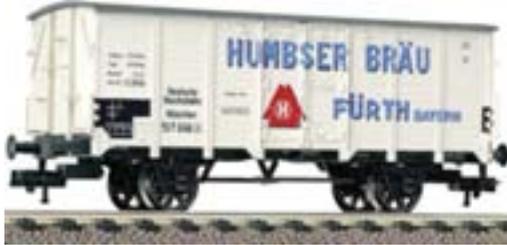


Ep II
105

534101
€ 27,90 UVP

Kühlwagen der Fürther Brauerei „Humbser“, eingestellt bei der DRG.

Eine große Bedeutung hatte in Fürth früher das Brauwesen. Um die vorige Jahrhundertwende agierte Fürth als Bierstadt sogar noch vor München. Die fünf großen Brauereien waren Humbser, Geismann, Grüner, Evora & Meyer und Berg-Bräu.



Kohlensäurewagen der Firma „DEURAG“, eingestellt bei der DRG.



Ep II
101

544901
€ 34,90 UVP

Kesselwagen mit Bremserbühne der „DEUTSCHE GASOLIN AG“, eingestellt bei der DRG.



Ep II
101

542608
€ 32,90 UVP

2er-Set: Kesselwagen der Berliner „ALBIZOL“, eingestellt bei der DRG.

Beide Wagen mit Bremserhaus.



Ep II
202

543501
€ 64,90 UVP

DR

Ep	III
132	

520902

€ 24,90 UVP

Neukonstruktion: Flachwagen, Bauart R (preuß.), der DR.

Nicht weniger als 10.500 Rungenwagen der Bauart Sml, später als R 02 eingereiht, wurden zwischen 1890 und 1913 von der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung (K.P.E.V.) beschafft. Die Wagen basieren auf dem Musterblatt IId5, das Maßstäbe für Betriebsmittel der K.P.E.V. festsetzte. Nach dem II. Weltkrieg kamen die Wagen zu beiden deutschen Staatsbahnen. Ideale Zugloks: 4092, 405503, 414302/414372, 418271.



DR

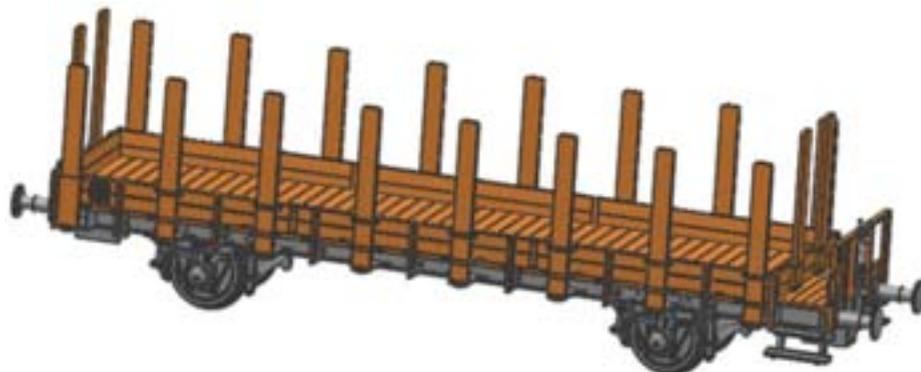
Ep	III
139	

520952

€ 28,90 UVP

Neukonstruktion: Rungenwagen mit Bremserbühne, Bauart R (preuß.), der DR.

Nicht weniger als 10.500 Rungenwagen der Bauart Sml, später als R 02 eingereiht, wurden zwischen 1890 und 1913 von der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung (K.P.E.V.) beschafft. Die Wagen basieren auf dem Musterblatt IId5, das Maßstäbe für Betriebsmittel der K.P.E.V. festsetzte. Nach dem II. Weltkrieg kamen die Wagen zu beiden deutschen Staatsbahnen. Ideale Zugloks: 4092, 405503, 414302/414372, 418271



DR

Ep	IV
98	

530001

€ 37,90 UVP

Güterzugbegleitwagen, Bauart Pwg, der DR.

Mit Laderaumeinrichtung und 2 beweglichen Schiebetüren.



INNOVATIONS-MODELL! Leig-Wageneinheit, bestehend aus 2 Güterwagen, Bauart Gileh „Dresden“, der DR.

Weltneuheit in der Spur HO: Die Türen der Güterwagen lassen sich - sogar einzeln - mit den Funktionstasten eines geeigneten digitalen Steuergeräts, z. B. der Fleischmann multiMAUS oder multiMAUSPRO öffnen und schließen! Auch die Innenbeleuchtung lässt sich ein- bzw. ausschalten. Starre Kurzkupplung mit beweglichen Übergängen zwischen den Wagen.



DR

Ep III-IV

278

530683

UVP

€ n.E. UVP

Bierwagen der „Vereinsbrauerei Apolda“, eingestellt bei der DR.

Der Vorbildwagen, ausgestellt in Weimar, wurde 1997 durch einen Verein als Biertransportwagen umgebaut. Ursprünglich diente er als Feuerlöschwagen.



DR

Ep III-IV

105

534102

€ 28,90 UVP

Kesselwagen mit Bremserhaus der DR.

Der Wagen war vermietet an „Konsum-Mostrich und Essigvertrieb Esina Karl-Marx-Stadt“.



DR

Ep III

101

543710

€ 32,90 UVP

DR

Ep	IV
101	

543709

€ 32,90 UVP

Kesselwagen mit Bremserhaus der DR.

Der Wagen war vermietet an VEB Chemiefaserkombinat Schwarzta „Wilhelm Pieck“ mit dem Stammwerk in Rudolstadt/Schwarzta.



Kesselwagen mit Bremserbühne der „VEB CHEMISCHE WERKE BUNA“, eingestellt bei der DR.



DR

Ep	IV
101	

542610

€ 32,90 UVP

Kesselwagen mit Bremserbühne der „VEB CHEMISCHE WERKE BUNA“, eingestellt bei der DR.



DR

Ep	IV
101	

541003

€ 29,90 UVP

Säuretopfwagen mit Bremserbühne, eingestellt bei der DR.

Selbst in der Epoche IV gab es bei der DR der ehemaligen DDR noch zweiachsige Säuretopfwagen.



DR

Ep	IV
101	

572001

€ 26,90 UVP

2-teiliges Güterwagenset der DR.

Das Set besteht aus einem offenen Güterwagen mit Bremserhaus, Bauart Omu, und einem offenen Güterwagen, Bauart O.

DR

Ep	IV
210	

526103

€ 44,90 UVP



Hubschiebedach-Wagen, Bauart Kmmks, der DB.

Die ersten Hubschiebedachwagen wurden ab 1949 gebaut, in Serie ging diese Bauart ab 1951. So ist es nicht verwunderlich, dass einige frühe Exemplare noch als „DR, Brit-US-Zone“ firmierten.



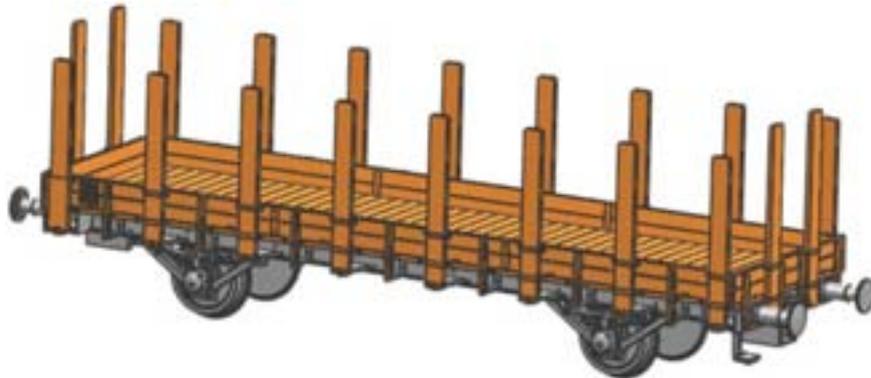
Ep III

113

533402

€ 34,50 UVP

Neukonstruktion: Rungenwagen, Bauart R 02 (preuß.), der DB.



Nicht weniger als 10.500 Rungenwagen der Bauart Sml, später von der Deutschen Bundesbahn (DB) als R 02 eingereiht, wurden zwischen 1890 und 1913 von der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung beschafft. Nach dem II. Weltkrieg kamen die Wagen zu beiden deutschen Staatsbahnen, wobei die Deutsche Bundesbahn ihre 4.400 Rungenwagen als Bauart R 02 und die Wagen ohne Rungen, zu dieser Zeit schon die Mehrzahl, als Bauart Ro 02 bezeichnete. 1966 wurden die letzten 6 Stück als Bauart Kklm 430 eingereiht und 1968 war das endgültige Aus im aktiven Dienst bei der DB.



Ep III

132

520901

€ 24,90 UVP

Neukonstruktion: Flachwagen mit Bremserbühne, Bauart R 02 (preuß.), der DB.

Nach dem II. Weltkrieg kamen die Wagen zu beiden deutschen Staatsbahnen, wobei die Deutsche Bundesbahn ihre 4.400 Rungenwagen als Bauart R 02 und die Wagen ohne Rungen, zu dieser Zeit schon die Mehrzahl, als Bauart Ro 02 bezeichnete. 1966 wurden die letzten 6 Stück als Bauart Kklm 430 eingereiht und 1968 war das endgültige Aus im aktiven Dienst bei der DB. Ideale Zugloks: 4090, 4055/1055, 4065, 4081, 408671, 414401/394401, 4130.



Ep III

139

520951

€ 28,90 UVP



Ep III
320

521210

€ 84,90 UVP

3-teiliges Güterwagenset „Kohlezug“ der DB.



Die Fahrzeuge sind mit echter Kohle beladen.



Ep III
153

528505

€ 44,90 UVP

Vierachsiger Rungenwagen mit Bremserhaus, Bauart SSk Köln, der DB.



Handmuster

Abweichend vom Handmuster wird das Serienmodell mit Telegrafmasten aus Echtholz beladen sein.



Ep III
101

522001

€ 26,90 UVP

Säuretopfwagen mit Bremserbühne der VTG Hamburg, eingestellt bei der DB.



Jetzt mit geänderter Beschriftung. Ideale Zugloks: 4090, 4055/1055, 4065, 4081, 408671, 414401/394401, 4130.



Ep III
250

581105

€ 77,90 UVP

2-teiliges Doppelstockwagen-Set für Autotransport, Bauart Laaes 541, der DB.



Jeder Autotransportwagen befördert vier unterschiedlich lackierte BMW 700 in attraktiver Metallic-Lackierung. Die beiden Serienfahrzeuge werden mit einer Kuppelstange fest verbunden. Auch bei der DB fahren die Vorbilder stets paarweise.

INNOVATIONS-MODELL! Leig-Wageneinheit, bestehend aus 2 Güterwagen, Bauart Gileh „Dresden“, der DB.

Modell: Weltneuheit in der Spur HO: Die Türen der Güterwagen lassen sich - sogar einzeln - mit den Funktionstasten eines geeigneten digitalen Steuergeräts, z. B. der Fleischmann multiMAUS oder multiMAUSPRO öffnen und schließen! Auch die Innenbeleuchtung lässt sich ein- bzw. ausschalten. Starre Kurzkupplung mit beweglichen Übergängen zwischen den Wagen. 4 bewegliche Schiebetüren.



DB	
Ep	III
278	
530684	
= 🔊	
€ n.E.	UVP

Bahnhofswagen, Bauart Pwg, als DB.



Wandlungsfähiger Güterzugbegleitwagen: Als „Bahnhofswagen Nr. 1“ pendelte ein ehemaliger Pwg jahrelang zwischen der Eilgutabfertigung Freiburg (Breisgau) und dem dortigen Hauptbahnhof.

DB	
Ep	III
98	
530002	
€ 34,90	UVP

2-teiliges Güterwagenset „FRITZ HOMANN AG“, eingestellt bei der DB.



Modell: Das Set besteht aus einem Kesselwagen und einem Kühlwagen mit Bremserbühne. Vorbild: Noch während der Epoche III beförderte das weltbekannte Unternehmen FRITZ HOMANN AG aus Dissen am Teutoburger Wald die Rohstoffe seiner Produkte auf der Schiene. Der Verein Osnabrücker Dampflokreunde e.V. hat zwei ehemalige Wagen des Unternehmens mustergültig restauriert.

DB	
Ep	III
215	
581104	
€ 59,90	UVP



Ep	III-IV
	113

581109

€ 27,90 UVP

Bierwagen „Löwenhof“, eingestellt bei der DB.

Ein historischer Bierwagen der Brauerei „Löwenhof“ aus Hof (Saale) ist erhalten geblieben. Er steht nun an der fränkischen „Höllentalbahn“ in Bahnhof Lichtenberg.



Kesselwagen mit Bremserbühne der „ARAL“, eingestellt bei der DB.



Ep	III
	101

542606

€ 32,90 UVP

2-teiliges Set: Schiebewandwagen, Bauart Hbis 299, der DB.

Mit 2 beweglichen Schiebetüren je Seite.



Ep	IV
	320

533707

€ 69,90 UVP



2-teiliges Set: Schiebewandwagen, Bauart Hbis 299, der DEGUSSA, eingestellt bei der DB.

Mit 2 beweglichen Schiebetüren je Seite.



Ep	IV
	320

533708

€ 69,90 UVP



**Kesselwagen mit Bremserbühne der „BAYER AG“,
eingestellt bei der DB.**



**Kesselwagen mit Bremserbühne der „TEXACO“,
eingestellt bei der DB.**



Ep IV
101

541004

€ 29,90 UVP



Ep IV
101

541005

€ 29,90 UVP

Neukonstruktion: 2-teiliges Rungenwagenset, Bauart R 02, der ÖBB.

Die mit Holz beladenen Modelle besitzen Scheibenräder, Hülsenpuffer und Bremserhäuser.



Ep III
280

520954

€ 66,90 UVP

3-teiliges Güterwagenset „Kohlezug“ der ÖBB.

Die Fahrzeuge sind mit echter Kohle beladen.



Ep III
320

521206

€ 84,90 UVP



Ep	III
1	278

530681

€ n.E.	UVP
--------	-----

INNOVATIONS-MODELL! Leig-Wageneinheit, bestehend aus 2 Güterwagen, Bauart G1eh „Dresden“, der ÖBB.

Weltneuheit in der Spur H0: Die Türen der Güterwagen lassen sich - sogar einzeln - mit den Funktionstasten eines geeigneten digitalen Steuergeräts, z. B. der Fleischmann multiMAUS oder multiMAUSPRO öffnen und schließen! Auch die Innenbeleuchtung lässt sich ein- bzw. ausschalten. Starre Kurzkupplung mit beweglichen Übergängen zwischen den Wagen.



Gedeckter Güterwagen, Bauart Gs, der SÜDOSTBAHN (Schweiz).

Mit Laderaumeinrichtung. 2 bewegliche Schiebetüren.

PRIVAT

Ep	III
1	122

531602

€ 32,90	UVP
---------	-----



Kesselwagen mit Bremserbühne der „SHELL“, eingestellt bei der SBB.



Ep	III
1	101

542607

€ 32,90	UVP
---------	-----

Vierachsiger Rungenwagen mit Bremserhaus, Bauart SSk Köln, der SBB.

Abweichend vom Handmuster wird das Serienmodell mit Telegrafmasten aus Echtholz beladen sein.



Ep	III
1	153

528504

€ 44,90	UVP
---------	-----



Handmuster

2-teiliges Güterwagenset der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.



Die "Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen" war die erste im Eigentum des Deutschen Reiches befindliche Eisenbahn. Sie entstand, nachdem Frankreich im Friedensvertrag von 1871 das Gebiet von Elsaß-Lothringen an das Deutsche Reich abgetreten hatte. Die dortigen Eisenbahnen der privaten französischen Ostbahn hatten ein Streckennetz von insgesamt 740 km. Nach dem Ende dieses Krieges 1918 und der Rückgabe des Elsaß und von Lothringen an Frankreich, blieben die Strecken dort unter der Bezeichnung "Réseau ferroviaire d'Alsace-Lorraine" als staatliche französische Eisenbahnen zunächst selbständig.

PRIVAT

Ep	I
➡➡	210

526101
€ 44,90 UVP

Säuretopfwagen mit Bremserbühne der NS.

Als Ausgleich für Kriegsschäden reichte die NS ehemalige Wagen der Deutschen Reichsbahn in ihren Bestand ein.



Kesselwagen mit Bremserhaus der „NIEUWE MATEX“, eingestellt bei der NS.



Ep	III
➡➡	101

522003
€ 26,90 UVP



Ep	III
➡➡	101

543901
€ 34,90 UVP

3-teiliges Güterwagenset „Kohlezug“ der NS.

Die Fahrzeuge sind mit echter Kohle beladen.



Ep	II
➡➡	320

521209
€ 84,90 UVP

DSB

Ep	III
	210

581108

€ 38,90 UVP

Sonderserie: 2er-Set: Offene Güterwagen der DSB.



Die Wagen tragen unterschiedliche Ordnungsnummern.

DSB

Ep	III
	202

581107

€ 64,90 UVP

Sonderserie: 2-teiliges Kesselwagenset „ESSO“ und „BP“, eingestellt bei der DSB.



Gedeckter Güterwagen der DSB.

DSB

Ep	IV
	122

531002

€ 29,90 UVP



Mit Laderaumeinrichtung, 2 bewegliche Schiebetüren.

3-teiliges Güterwagenset „Kohlezug“ der PKP.

PKP

Ep	III
	320

521208

€ 84,90 UVP

Die Fahrzeuge sind mit echter Kohle beladen.



Säuretopfwagen mit Bremserbühne, eingestellt bei der PKP.

Güterzugbegleitwagen, Bauart Pwg, der PKP.

Mit Laderaumeinrichtung und 2 beweglichen Schiebetüren.

PKP

Ep III

101

522004

€ 26,90 UVP



PKP

Ep III

98

530004

€ 34,90 UVP

Säuretopfwagen mit Bremserhaus, eingestellt bei der ČSD.

Hubschiebedach-Wagen, Bauart Utz, der ČSD.

ČSD

Ep II

101

522103

€ 28,90 UVP



ČSD

Ep IV

113

533401

€ 34,50 UVP

3-teiliges Güterwagenset „Kohlezug“ der ČSD.

Die Fahrzeuge sind mit echter Kohle beladen.

ČSD

Ep II

320

521207

€ 84,90 UVP



ČSD

Ep	II
101	

544903

€ 34,90 UVP

Flüssiggaswagen, eingestellt bei der ČSD.

Kurios, aber authentisch: Der Flüssiggaswagen aus Aussig (Ustí) an der Elbe war tatsächlich zweisprachig beschriftet.



Kesselwagen mit Bremserhaus der „KOLÍNSKÁ RAFINERIE PETROLEJE“, eingestellt bei der ČSD.

Der historische Kesselwagen steht heute im Eisenbahnmuseum Lužná u Rakovníka.



ČSD

Ep	III
101	

543711

€ 32,90 UVP

2er-Set: Kesselwagen mit Bremserhaus der CFR.

Die beiden rumänischen Kesselwagen tragen Anschriften der „STEAUA ROMANA“ sowie der „MARGINA“.

CFR

Ep	II
202	

543708

€ 68,90 UVP



Kühlwagen der rumänischen Brauerei „BRAGADIRU“, eingestellt bei der CFR.

CFR

Ep	II
101	

544904

€ 34,90 UVP



Bausatz in Lasercut-Technik: 4-teiliges Gebäudeset oberbayerischer Dorfplatz.

Bayrisches Idyll: weiß die Kirche, blau der Himmel. Und unter den Schatten spendenden Kastanienbäumen erleben Einheimische und Besucher das perfekte Biergarten-Glück. Zum Thema „Oberbayern“ präsentiert Fleischmann passend zur Lokomotive 481101 und zu den Wagensets 581101/581102 nun das entsprechende Zubehör, damit der Modellbahner ein authentisches Ensemble auf seiner Anlage oder auf einem Diorama zusammenstellen kann. Abweichungen der späteren Modelle (64700-647606) vom Vorbildfoto sind möglich.

PRIVAT

Ep I

647600

€ n.E. UVP



Tourismusverband München-Oberbayern/Gästeinformation Schliersee.

PRIVAT

Ep I

647601

€ n.E. UVP

Bausatz: oberbayerisches Wirtshaus.



Bausatz: oberbayerischer Krämerladen.



PRIVAT

Ep I

647602

€ n.E. UVP

Bausatz: oberbayerischer Maibaum.



Bausatz: oberbayerischer Bahnhof.



PRIVAT

Ep I

647604

€ n.E. UVP

PRIVAT

Ep I

647603

€ n.E. UVP

Bausatz: oberbayerisches Forsthaus.



Oberbayerisches Ausstattungszubehör.



PRIVAT

Ep I

647606

€ n.E. UVP

PRIVAT

Ep I

647605

€ n.E. UVP

Digitales Startset „Schnellzug der DRG“.

Inhalt: 1 digital gesteuerte Schlepptenderlok der BR 03 mit DCC-Decoder und fahrtrichtungsabhängigem Lichtwechsel, 4 Schnellzugwagen, 1 Fleischmann-multiMaus, 1 Trafo und 1 Verstärker, 10 gerade PROFI-Gleise (9 x 6101, 1 x 6103), 14 gebogene PROFI-Gleise (8 x 6120, 6 x 6122), 1 linke Bogenweiche 6174, 1 rechte Bogenweiche 6175 (Weichen vorbereitet für Weichenlaternen), 2 Entkupplungsgleise 6114, 1 Aufgleisgerät 6480 und elektrisches Anschlussmaterial. Der Gleisinhalt ergibt ein Oval mit Gleisradius R1 und langem Überholgleis. Anlagengröße: 145 cm x 81 cm.

Die Vorteile der Fleischmann multiMaus auf einen Blick: · Bis zu 9.999 Lokadressen durch Direkteingabe ansteuerbar · 64 Lokadressen können in der Datenbank abgelegt werden · Pro Lok lassen sich bis zu 21 Funktionen aktivieren · Fahrstufen: wahlweise 14, 28 oder 128 · Bis zu 1.024 Magnetartikel schaltbar



Ep II
DCC

631181
€ 399,00 UVP



Ep III

DCC

631182

€ n.E. UVP

Digitales Startset der DB.

Inhalt: 1 digital gesteuerte Dampflokomotive der BR 70.0 (mit DCC-Decoder und fahrtrichtungsabhängigem Lichtwechsel, Personenzug-Garnitur, 1 FLEISCHMANN multiMaus, 1 Trafo und 1 Verstärker, 10 gerade PROFI-Gleise (9 x 6101, 1 x 6103), 14 gebogene PROFI-Gleise (8 x 6120, 6 x 6122), 1 linke Bogenweiche 6174, 1 rechte Bogenweiche 6175 (Weichen vorbereitet für Weichenlaternen), 2 Entkopplungsgleise 6114, 1 Aufgleisgerät 6480 und elektrisches Anschlussmaterial. Der Gleisinhalt ergibt ein Oval mit Gleisradius R1 und langem Überholgleis. Anlagengröße: 145 cm x 81 cm.

Die Vorteile der Fleischmann multiMaus auf einen Blick: · Bis zu 9.999 Lokadressen durch Direkteingabe ansteuerbar · 64 Lokadressen können in der Datenbank abgelegt werden · Pro Lok lassen sich bis zu 21 Funktionen aktivieren · Fahrstufen: wahlweise 14, 28 oder 128 · Bis zu 1.024 Magnetartikel schaltbar



Analoges Startset des Jahres 2011 „Schotterzug der DB.“

Inhalt: 1 Diesellok, BR V 100.10, 3 Güterwagen, 10 gerade PROFI-Gleise (9 x 6101, 1 x 6103), 14 gebogene PROFI-Gleise (7 x 6120, 1 gebogenes Anschlussgleis), 2 Entkupplungsgleise 6114, 1 linke Bogenweiche 6174, 1 rechte Bogenweiche 6175 (Weichen vorbereitet für die Installation der Fleischmann-Weichenlaternen) und 1 Aufgleisgerät 6480. Der Gleisinhalt ergibt ein Oval mit Gleisradius R 1 und langem Überholgleis. Gleislänge: 5,60 m. Anlagengröße: 145 cm x 81 cm.



Ep III

631102

€ 269,00 UVP

PRIVAT

Ep III

633001

€ 109,00 UVP

Startset „Güterzug mit Tenderlok“.

Inhalt: 1 Tenderlok mit Spitzenlicht und Digitalschnittstelle, 2 Güterwagen, 1 Fahrregler und 1 Steckernetzteil sowie PROFI-Gleise (2 x 6101, 10 x 6120 - mit Anschlusskabel).
Zuglänge ca. 310 mm. Anlagengröße: 95 cm x 75 cm.



Startset „Güterzug mit Tenderlok“.

Inhalt: 1 Tenderlok mit Spitzenlicht und Digitalschnittstelle, 2 Güterwagen, 1 Fahrregler und 1 Steckernetzteil sowie PROFI-Gleise (7 x 6101, 10 x 6125, davon 1 x mit Anschlusskabel, 1 Prellbockgleis 6116, 1 linke Weiche 6170). Zuglänge ca. 310 mm. Der Gleisinhalt ergibt ein Oval mit großem Gleisradius R2 und einem Abstellgleis. Anlagengröße: 148 cm x 88 cm.



PRIVAT

Ep III

633601

€ 129,00 UVP

Startset „Güterzug mit Tenderlok“ der SNCF.

Inhalt: 1 Tenderlok mit Spitzenlicht und Digitalschnittstelle, 2 Güterwagen, 1 Fahrregler und 1 Steckernetzteil sowie PROFI-Gleise (7 x 6101, 10 x 6125, davon 1 x mit Anschlusskabel, 1 Prellbockgleis 6116, 1 linke Weiche 6170). Zuglänge ca. 310 mm. Der Gleisinhalt ergibt ein Oval mit großem Gleisradius R2 und einem Abstellgleis. Anlagengröße: 148 cm x 88 cm.



Ep III

633602

€ 129,00 UVP

Startset „Güterzug mit Tenderlok“ der NS.

Inhalt: 1 Tenderlok mit Spitzenlicht und Digitalschnittstelle, 2 Güterwagen, 1 Fahrregler und 1 Steckernetzteil sowie PROFI-Gleise (7 x 6101, 10 x 6125, davon 1 x mit Anschlusskabel, 1 Prellbockgleis 6116, 1 linke Weiche 6170). Zuglänge ca. 310 mm. Der Gleisinhalt ergibt ein Oval mit großem Gleisradius R2 und einem Abstellgleis. Anlagengröße: 148 cm x 88 cm.



Ep III

633603

€ 129,00 UVP



Ep III

633606

€ 129,00 UVP

Startset „Güterzug mit Tenderlok“ der FS.

Inhalt: 1 Tenderlok mit Spitzenlicht und Digitalschnittstelle, 2 Güterwagen, 1 Fahrregler und 1 Steckernetzteil sowie PROFI-Gleise (7 x 6101, 10 x 6125, davon 1 x mit Anschlusskabel, 1 Prellbockgleis 6116, 1 linke Weiche 6170). Zuglänge ca. 310 mm. Der Gleisinhalt ergibt ein Oval mit großem Gleisradius R2 und einem Abstellgleis. Anlagengröße: 148 cm x 88 cm.



PKP

Ep III

633605

€ 129,00 UVP

Startset „Güterzug mit Tenderlok“ der PKP.

Inhalt: 1 Tenderlok mit Spitzenlicht und Digitalschnittstelle, 2 Güterwagen, 1 Fahrregler und 1 Steckernetzteil sowie PROFI-Gleise (7 x 6101, 10 x 6125, davon 1 x mit Anschlusskabel, 1 Prellbockgleis 6116, 1 linke Weiche 6170). Zuglänge ca. 310 mm. Der Gleisinhalt ergibt ein Oval mit großem Gleisradius R2 und einem Abstellgleis. Anlagengröße: 148 cm x 88 cm.



Startset „Güterzug mit Tenderlok“ der ČSD.

Inhalt: 1 Tenderlok mit Spitzenlicht und Digitalschnittstelle, 2 Güterwagen, 1 Fahrregler und 1 Steckernetzteil sowie PROFI-Gleise (7 x 6101, 10 x 6125, davon 1 x mit Anschlusskabel, 1 Prellbockgleis 6116, 1 linke Weiche 6170). Zuglänge ca. 310 mm. Der Gleisinhalt ergibt ein Oval mit großem Gleisradius R2 und einem Abstellgleis. Anlagengröße: 148 cm x 88 cm.



ČSD

Ep III

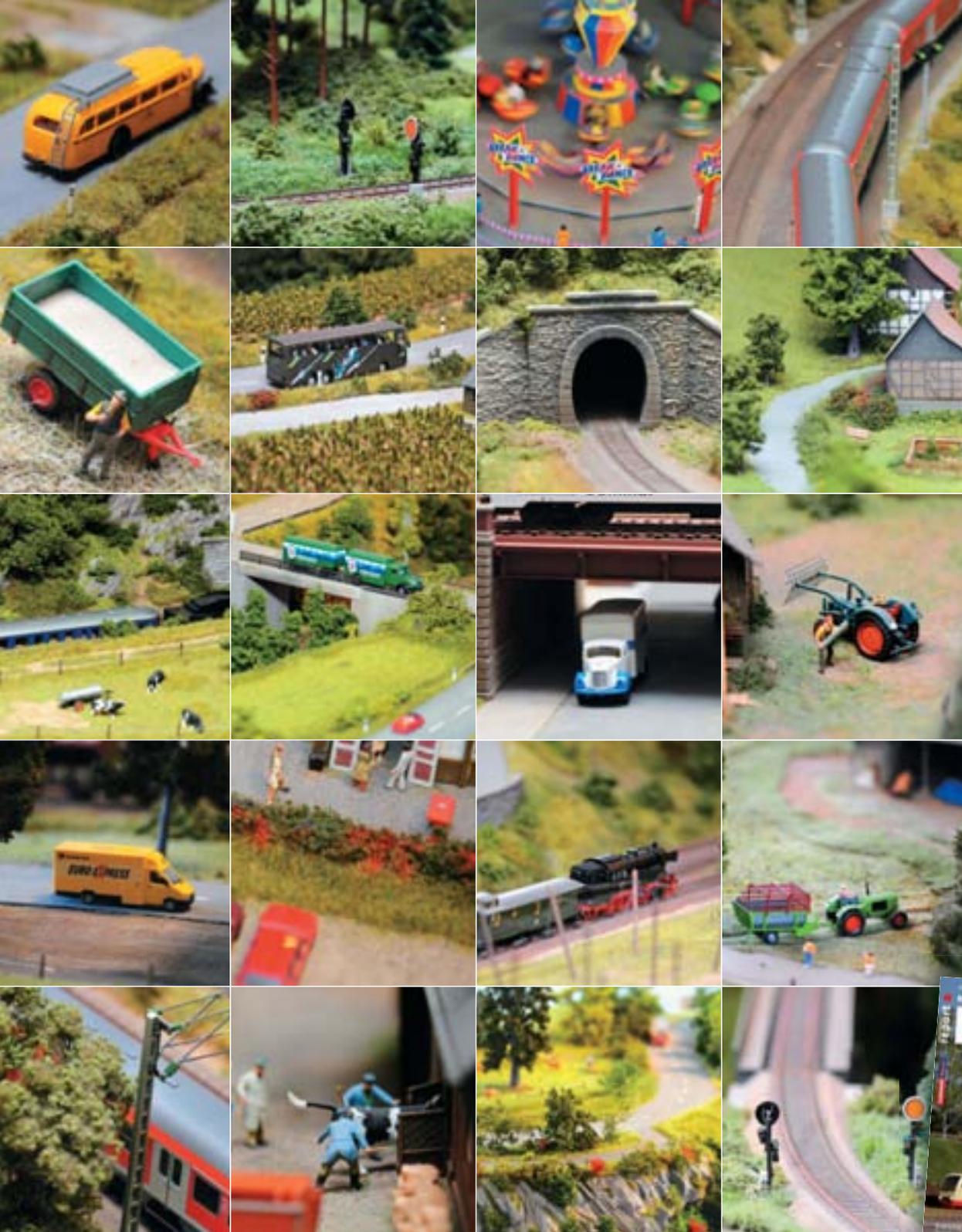
633604

€ 129,00 UVP



MODELLEISENBAHN

report



Modellbahn lesen

Der Modelleisenbahn report.

4 Ausgaben im Jahr.

Die besten Redakteure, die besten Fotografen. Und ein Faible für das Hobby.

Im Modelleisenbahnfachhandel. Im Bahnhofsbuchhandel. Beim Zeitschriftenhändler. Im Abonnement. Und Online.

www.modelleisenbahn-report.com



So kauft man heute.

Wenn man immer auf dem aktuellsten Stand der Dinge bezüglich Neuheiten, Modellauswahl und Verfügbarkeit vor Ort sein will, hatte man es noch nie so unkompliziert wie ab sofort: Unser neuer Webshop macht einfach alles möglich.

Übersichtlich, kinderleicht zu bedienen und vor allem klug strukturiert, bietet unser komplett überarbeiteter Internetauftritt höchsten Komfort, optimale Übersicht und garantierte Sicherheit für alle Wünsche ambitionierter Fans der Modelleisenbahn.

Von der idealen Händlersuche für Ihren Wohnsitz über aussagekräftige Modell- und Preisbeschreibungen bis hin zu attraktiven Set-Angeboten findet man hier alles, was das Eisenbahnerherz höher schlagen lässt.

In diesem Sinne sollte man unbedingt auf folgende Durchsage achten: Bitte einsteigen!

www.fleischmann.de



Eine Zeitreise mit Fleischmann.

Das Stadtmuseum Schwabach präsentiert eine Zeitreise mit FLEISCHMANN, der fränkischen Traditionsfirma mit Weltruf. Seit jeher überzeugen die Fleischmann-Produkte durch höchste Präzision, Qualität und Detailtreue.

Erleben Sie auf 800 m² die weltgrößte Sammlung von Erzeugnissen des Unternehmens vor dem Hintergrund der bewegten Zeiten von 1887 bis heute. Eine Ausstellung nicht nur für Sammler und Fans, sondern auch für die ganze Familie.



Die Attraktionen

- Über 2.000 seltene und wertvolle Exponate aus Beständen des Museums und des Firmenarchivs
- Sechs Schauanlagen: Spur o, HO, N«piccolo», Magic Train und Auto-Rallye
- „Messestand“ mit dem aktuellen Jahresangebot der Firma
- Interaktives Medienkonzept zur Zeitgeschichte
- Kinderspielbereich mit Spielbahnen
- Museumsshop

Wir wünschen viel Vergnügen!

Anfahrtswege & Öffnungszeiten

des Museums finden Sie im Internet unter: www.schwabach.de/stadtmuseum



1910



1938



1949



1969



Was finde ich wo?

Art.-Nr.	Seite								
391102	17	414475	24	522001	52	543711	60	631102	65
391175	25	415901	35	522002	45	543901	57	631181	63
391775	23	415971	35	522003	57	544901	47	631182	64
393471	20	416102	35	522004	59	544903	60	633001	66
393771	16	416172	35	522102	45	544904	60	633601	66
394601	31	416201	24	522103	59	563002	42	633602	67
394602	22	416271	24	526101	57	563101	42	633603	67
398181	21	416401	20	526102	46	563201	42	633604	69
400001	19	416471	20	526103	50	563202	40	633605	68
403202	32	423401	26	528504	56	563203	43	633606	68
403205	32	423471	26	528505	52	563301	43	647600	61
403206	31	434501	29	530001	48	563603	41	647601	62
403207	32	440501	27	530002	53	563604	38	647602	62
403208	28	440571	27	530004	59	564101	41	647603	62
404601	31	481101	14	530681	56	564201	41	647604	62
404602	22	481102	17	530682	46	564202	41	647605	62
406501	25	481103	18	530683	49	566482	43	647606	62
406502	33	481104	29	530684	53	566502	44		
407001	28	481105	25	531002	58	566602	44		
408181	21	481107	33	531602	56	566603	44		
408606	22	481171	14	533401	59	572001	50		
409201	21	481174	29	533402	51	577401	38		
410302	19	481175	25	533707	54	578002	38		
410372	19	493801	26	533708	54	578101	39		
411705	23	493871	26	534101	47	578201	39		
411775	23	507801	40	534102	49	578301	39		
413002	23	520901	51	541003	50	578302	39		
413072	23	520902	48	541004	55	581101	15		
413401	20	520951	51	541005	55	581102	15		
413471	20	520952	48	542606	54	581103	18		
413701	16	520953	45	542607	56	581104	53		
413702	30	520954	55	542608	47	581105	52		
413703	34	521206	55	542610	50	581107	58		
413771	16	521207	59	543501	47	581108	58		
413772	30	521208	58	543708	60	581109	54		
413773	34	521209	57	543709	50	581110	37		
414405	24	521210	52	543710	49	581111	37		

Impressum

Fleischmann H0 Neuheitenkatalog 2011

Wir bemühen uns, den Inhalt dieses Kataloges mit hoher Qualität zur Verfügung zu stellen. Trotz höchstmöglicher Sorgfalt kann die Modelleisenbahn München 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 in diesem Katalog – soweit sie nicht durch nachweislichen Vorsatz oder nachweislich grobe Fahrlässigkeit seitens der Modelleisenbahn München GmbH begründet sind – kann keinerlei Gewähr und Haftung übernommen werden. Wir behalten es uns weiterhin vor, jederzeit die Inhalte des Kataloges sowie die technischen Eigenschaften der darin enthaltenen Produkte zu aktualisieren. Die Wiedergabe von Warenbezeichnungen, Marken, Handelsnamen oder Firmenbezeichnungen und sonstigen Kennzeichen in diesem Produktkatalog berechtigt nicht zu der Annahme, dass diese von jedermann frei benutzt werden dürfen. Vielmehr kann es sich auch dann um eingetragene Marken oder sonstige gesetzlich geschützten Kennzeichen handeln, wenn sie nicht als solche markiert sind.

Adressen unserer Händler finden Sie auf www.fleischmann.de

Der Vertrieb unserer Produkte und Ersatzteile erfolgt über den Modellbahnfachhandel. Kein Werksverkauf.

PREISE

Bei den im Katalog angegebenen Preisen handelt es sich um die zum Zeitpunkt der Drucklegung gültige unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers. Wir behalten uns ausdrücklich Preisanpassungen jederzeit vor.

HERAUSGEBER

Modelleisenbahn München GmbH, Triebstraße 14, 80993 München, Germany, www.fleischmann.de

BILDNACHWEIS

Modelleisenbahn München GmbH, A/Clodi & Partner Werbeagentur GmbH, Zirn&Grötsch GmbH, Frank Zarges bzw. die direkt bei den Bildern angegebenen Fotografen.

DESIGN und SATZ

A/Clodi & Partner Werbeagentur GmbH, Petersbrunnstraße 19, 5020 Salzburg, Österreich, www.aclodi.com

DRUCK und VERARBEITUNG

Druckerei Ferdinand Berger & Söhne GmbH, Wiener Straße 80, 3580 Horn, Österreich, www.berger.at

Hinweis: Viele Abbildungen zeigen Handmuster. Die endgültige und gelieferte Ausführung der Modelle kann deshalb von den hier gezeigten Bildern abweichen.

FLEISCHMANN

Maßstab : PERFEKTION

HO

Ihr Fleischmann-Fachhändler:

Modelleisenbahn München GmbH
Triebstraße 14
80993 München • Deutschland
info@fleischmann.de

991120

www.fleischmann.de

