

Fleischmann

... IN ALLER WELT!
... IN ALL THE WORLD!
... ÖVER HELA VÄRLDEN!
... DANS TOUT LE MONDE!



1955

Fleischmann MODELL-SPIELWAREN

Eisenbahnen - Dampfmaschinen - Schiffe - *sind ein Begriff für Qualität und Leistung*

Verehrter Leser!

Der vorliegende auf 68 Seiten erweiterte Katalog soll Ihnen einen Überblick über unser umfangreiches Lieferprogramm geben. Auf der Nürnberger Spielwarenfachmesse 1955 zeigten wir wiederum viele Neuheiten für die beliebte Modell-Eisenbahn H0. Besonders die neue Diesellokomotive, Triebwagen und Weichen fanden große Beachtung. Wir glauben, mit diesen Neuschöpfungen eine bisher bestehende Lücke in unserem Sortiment geschlossen zu haben.

Ihr Spielwarenfachgeschäft:

Für Spur 0 brachten wir diesmal die oft gewünschten Lichtsignale mit automatischer Zugbeeinflussung. Durch die Verwendung dieser Signale ist es nun möglich, den Zugbetrieb noch vielfältiger und interessanter zu gestalten.

Die diesjährigen Neuheiten sind teilweise Mitte des Jahres, teilweise ab Herbst lieferbar.

Nachdem nun das Gleissortiment für Spur H0 durch die neuen Weichen und Kreuzungen zu einem gewissen Abschluß gebracht wurde, ist die Herausgabe eines umfassenden Gleisanlagenheftes in Vorbereitung. Der Erscheinungstermin wird rechtzeitig bekanntgegeben werden.

Wir gestatten uns, darauf aufmerksam zu machen, daß nur die im Katalog gezeigten bzw. genannten Artikel lieferbar sind. So wird z. B. Oberleitungsmaterial für Spur H0 von uns weder hergestellt noch geliefert. Diese Artikel sind aber in jedem Fachgeschäft zu unseren Bahnen passend erhältlich.

Sollten Sie irgendwelche Auskünfte technischer Art wünschen, dann wenden Sie sich bitte an Ihr Spielwarenfachgeschäft oder unmittelbar an uns.

Wir liefern nicht unmittelbar an Privatpersonen.

Die in diesem Katalog wiedergegebenen Abbildungen sind bis zur endgültigen Herausgabe der Artikel freibleibend. Maß- und Gewichtsangaben erfolgen ohne Gewähr. Mit diesem Katalog sind alle vorhergehenden Kataloge und Prospekte hinfällig geworden.

Ausgabe Juli 1955

Gedruckt in Deutschland — Printed in Germany — Imprimé en Allemagne.
Alle Rechte vorbehalten. — Nachdruck, auch auszugsweise, verboten.

GEBR. FLEISCHMANN · METALL- UND SPIELWARENFABRIKEN · NÜRNBERG 5

Die vorbildliche



Modell-Eisenbahn Spur H0

(Spur H0 = 16,5 mm Spurweite — zwischen den Schienen gemessen)

In knapp drei Jahren vollbrachte FLEISCHMANN eine einmalige Leistung. Innerhalb dieser Zeit wurden für die Eisenbahn Spur H0 insgesamt herausgebracht:

- 14 verschiedene Triebfahrzeuge
- 41 verschiedene Güter-, Personen- und Packwagen
- 4 Transformatorentypen
- 4 verschiedene Weichen
- 2 Kreuzungen
- 3 Schienenkreise mit 50, 75 und 120 cm Durchmesser nebst sonstigem Gleismaterial, Signalen und Zubehör.

Obwohl die Auswahl bereits jetzt schon sehr groß ist, so daß für jeden Geschmack und Geldbeutel gesorgt ist, wird doch ständig an der Erweiterung und Vervollständigung des H0-Sortiments gearbeitet. Eine laufend geführte „Statistik der Kundenwünsche“ gibt uns jederzeit die Möglichkeit, bei Neuentwicklungen die meistgewünschten Modelle zu berücksichtigen. Wir beugen uns gerne dem Wunsche unserer Kunden, wenn wir nur deren Wünsche kennen.

Die ständig steigende Nachfrage nach FLEISCHMANN H0-Bahnen beweist uns immer wieder, daß gerade das von uns angewendete und international eingeführte

„Zweischienen-Gleichstrom-System“

aufserordentlich beliebt ist, weil nicht nur allein die Gleise dem großen Vorbild entsprechen, sondern weil gerade das Gleichstrom-System vor allem betriebstechnisch wesentliche Vorteile bringt, die das Spiel mit unseren Bahnen so sicher, interessant und vielfältig gestalten. Dabei ist der Aufbau und der Betrieb unserer Bahnen nicht schwieriger als bei allen anderen Systemen. Auch hier — gleichgültig ob Spur H0 oder 0 — gilt die einfache Regel:

**Gleise an Fahrtransformator anschließen,
Lokomotive und Wagen aufsetzen
und losfahren!**

Die große Nachfrage nach unseren H0-Bahnen aus in- und ausländischen Kundenkreisen ist für uns die Bestätigung dafür, daß wir mit der gesamten Entwicklung dieser einzigartigen Modellbahn auf dem richtigen Wege sind und auf dem Gebiete der industriellen Fertigung von Bahnen, die nach dem Zweischienen-Gleichstrom-System betrieben werden, Pionierarbeit geleistet haben.

FLEISCHMANN Modellbahnen sind deshalb so beliebt,

weil:



das Zweischienen-Gleis - also ohne Mittelschiene - verwendet und daher diese Gleise dem großen Vorbild entsprechen,



Lokomotiven für das Gleichstrom-System gebaut sind, wodurch die eindeutige und vorher bestimmbare Fahrtrichtungsänderung allein möglich ist,



das einheitliche Bahnstromsystem bevorzugt, wodurch keine Stromstöße oder Stromunterbrechungen für das Auslösen von Schaltvorgängen innerhalb der Lokomotiven erforderlich sind,



durch die Herausgabe der neuen Weichen und Kreuzungen ein einheitliches, umfassendes und platzsparendes Gleissortiment besitzt,



für Lokomotiven und Wagen einen einheitlichen Modellmaßstab anwendet, so daß alle Fahrzeuge größenmäßig aufeinander abgestimmt sind,



Modell-Eisenbahnen H0 vorbildgetreu, betriebsicher und preiswert sind,



immer in der Lage war und sein wird, aufgegebene Bestellungen auch prompt ausliefern zu können.

Der Schlager der Spielwarenmesse 1955 war neben anderen Neuheiten der Spur H0 vor allem die

Fleischmann

Batterie-Bahn

mit **Geschwindigkeitsregulierung**. Nachdem es unserer Entwicklungsabteilung gelungen war, einen leistungsfähigen und dabei doch wenig Strom verbrauchenden Kleinmotor zu konstruieren, stand der Herausgabe einer Batterie-Bahn nichts mehr im Wege.

Diese Bahn nun kann den Grundstock für eine zukünftige Modellbahn-Anlage bilden, denn — wie bei den Uhrwerkbahnen — können auch hier Gleise und Wagen für den späteren Modellbahn-Betrieb verwendet werden.

Mit einer einzigen normalen Taschenlampen-Batterie

kann diese hübsche und ansprechende Bahn viele Stunden lang betrieben werden. Dabei kann sie nicht nur vorwärts und rückwärts, sondern auch

schnell und langsam

fahren. Das ist allein durch unser neuartiges Steuergleis, das

jeder Bahn mitgeliefert wird, möglich geworden. Es handelt sich hierbei um einen kombinierten Fahrregler mit Umpoler (siehe nebenstehende Abbildung).

Für den Fall, daß die Bahn nicht mit einer Taschenlampen-Batterie, sondern aus dem Haushaltslichtnetz betrieben werden soll, ver- wende man den neuen

Fleischmann

Kleintransformator Nr. 1005

(wahlweise für 110 oder 220 Volt Wechselstrom) und eingebautem Gleichrichter und 4,5 Volt Spannungsabgabe.

Nr. 1005/1 = für 110 Volt

Nr. 1005/2 = für 220 Volt



Er kostet komplett mit Netzkabel und Stecker nur **DM 7.50**

Die nebenstehend abgebildeten Batterie-Bahn-Züge werden sicher auch Ihr Interesse finden.

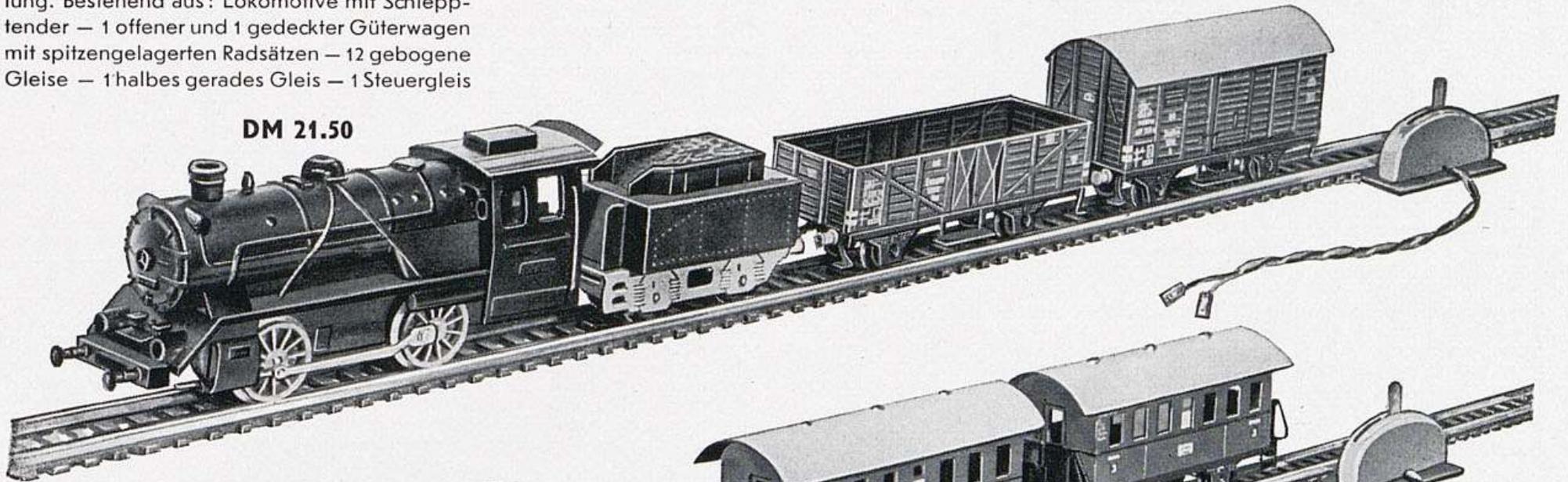
Fleischmann

BATTERIE-BAHN H0

mit Geschwindigkeitsregulierung — vor- und rückwärts fahrend

Güterzug Nr. 1000/2 G mit automatischer Kupplung. Bestehend aus: Lokomotive mit Schleppender — 1 offener und 1 gedeckter Güterwagen mit spitzengelagerten Radsätzen — 12 gebogene Gleise — 1 halbes gerades Gleis — 1 Steuergleis

DM 21.50



DM 22.50

Personenzug Nr. 1000/2 P mit automatischer Kupplung. Bestehend aus: Lokomotive mit Schleppender — 2 Personenwagen mit spitzengelagerten Radsätzen — 12 gebogene Gleise — 1 halbes gerades Gleis — 1 Steuergleis



Jede Bahn ist in starkem, überzogenem Karton mit buntem Deckelbild verpackt.

Batterien werden nicht mitgeliefert. Sie sind in allen Fachgeschäften erhältlich.

Preise in DM (West)

Die *Fleischmann* Lokomotiven Spur H0

Die auf den Seiten 4 bis 11 abgebildeten Lokomotiven und Triebwagen werden ausnahmslos mit 12 bis 14 Volt Gleichstrom betrieben. Der Antriebsmotor ist außerordentlich kräftig, so daß die Lokomotiven eine hohe Zugkraft entwickeln. Durch den in jedem Motor vorhandenen Dauermagneten in Verbindung mit dem Gleichstrom ist die eindeutige und vorher bestimmbare Fahrtrichtungsänderung der Lokomotive möglich. Im Gegensatz zu anderen Systemen sind bei unseren Lokomotiven keinerlei zusätzliche Schalteinrichtungen oder Umsteuer-Relais erforderlich. Die Fahrtrichtungsänderung bei unseren Lokomotiven erfolgt einfach durch Umlegen des Polwendeschalters am Fahrgerät bzw. Fahrtransformator. Man hat es also von vornherein in der Hand, in welcher Richtung sich die Lokomotive beim Aufdrehen des Fahrreglers in Bewegung setzen wird. Dieser große Vorteil des Gleichstrom-Systems tritt am deutlichsten dann hervor, wenn mit der Lokomotive Rangier-Manöver durchgeführt werden sollen.

Der für den Betrieb unserer Lokomotiven erforderliche Fahr Gleichstrom wird unseren Fahrgeräten bzw. Fahrtransformatoren entnommen. Näheres über die Wirkungsweise dieser Geräte erfahren Sie auf Seite 37/39.

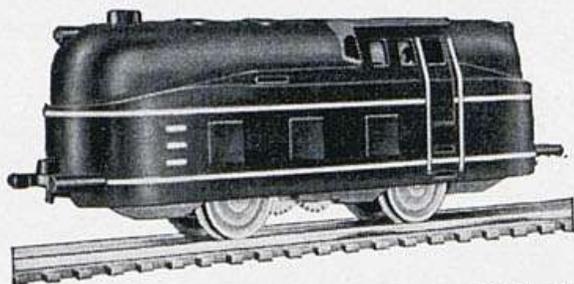
Die Leistungsaufnahme einer Lokomotive beträgt ca. 5 Watt bei voller Belastung. Lediglich der Schnelltriebwagen verbraucht eine etwas höhere Leistung infolge der eingebauten Innenbeleuchtung. Dasselbe gilt für Züge, die mit unseren Schnellzugwagen mit eingebauter Innenbeleuchtung fahren. Hier nimmt dann die Leistungsaufnahme um ca. 1,5 Watt pro Wagen zu. Dies muß bei der Wahl des Fahrtransformators unbedingt beachtet werden. Demnach eignen sich zum Betrieb derartiger Züge nur unser Fahrtransformator Nr. 505 oder die Garnitur 502/514.

Alle Lokomotiven können anstandslos den aus 12 Schienen 1601 zusammengesetzten Schienenkreis von rund 75 cm Durchmesser befahren.

Die Steigfähigkeit der einzelnen Lokomotiven ist eine individuelle Angelegenheit und hängt in erster Linie vom Zustand der Gleise und von der Anzahl der anhängenden Wagen ab. Im allgemeinen sollen auch in Modellbahn-Anlagen keine größeren Steigungen als höchstens 4 ‰ (das sind 4 cm Höhe auf 1 m Länge) eingebaut werden. Die höchstzulässige Steigung bei der DB beträgt rund 3,3 ‰. Zur Überwindung dieser Steigung muß dann bereits in den meisten Fällen schon mit Schublokomotive gefahren werden. Nur bei unseren Lokomotiven 1335, 1340 und bei den Triebwagen 1370, 1371 und 1371/1 sind jeweils eine Treibachse mit Haftringen versehen, um größere Steigungen überwinden zu können. Auch hier sollte die höchstzulässige Steigung nicht über 8 ‰ liegen. Man achte darauf, daß in allen Fällen die Steigungsübergänge allmählich und nicht plötzlich erfolgen und daß vor allen Dingen die Gleise und Laufkränze der Räder nicht verölt sind.

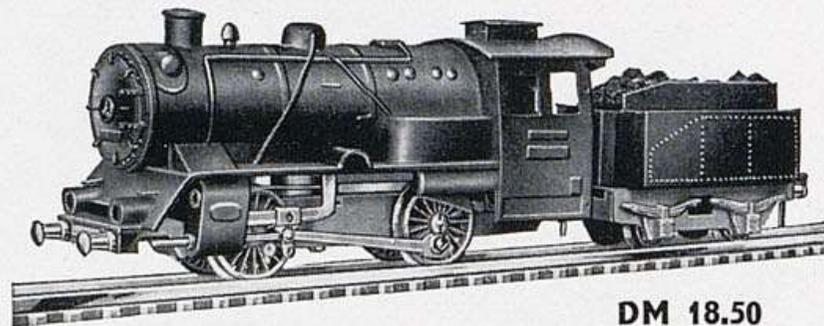
Noch ein Wort über die erreichbaren Geschwindigkeiten unserer Lokomotiven. Im Gegensatz zu den bisher üblichen Gepflogenheiten haben wir unsere Lokomotiven auch in bezug auf die Geschwindigkeit vorbildgetreu konstruiert und die Übersetzung zwischen Motor und Treibrädern so gewählt, daß die Lokomotive auch in voller Fahrt den verhältnismäßig kleinen Schienenkreis von 75 cm durchfahren kann, ohne dabei aus den Schienen geworfen zu werden. Trotzdem liegt die erreichbare Höchstgeschwindigkeit unserer Lokomotiven - auf das große Vorbild umgerechnet - noch um etwa 50 ‰ höher als die jeweiligen Höchstgeschwindigkeiten der entsprechenden Typen des Vorbilds. Durch die geschickt gewählte Übersetzung unserer Lokomotiven können sie also nicht „rasen“, entwickeln dafür aber eine um so größere Zugkraft. Bereits nach 2 1/2 Jahren seit der ersten Herausgabe unserer H0-Bahnen stehen heute 14 verschiedene Lokomotiven und Triebfahrzeuge zur Verfügung, so daß Sie in jedem Falle die Ihnen entsprechende Lokomotive auswählen können.

Elektrische Lokomotiven in einfacherer Ausführung



DM 15.—

Nr. 1300 Stromlinien-Lokomotive, 2-achsig (Nachbildung der Henschel-Lokomotive St. 24.18 der DB). Zwei angetriebene Achsen. Fahrgestell aus praktisch unzerbrechlichem Metallspritzguß, Lokomotivgehäuse aus Plastikspritzguß, matt-schwarz lackiert mit weißen Zierleisten - hinten automatische Kupplung. Länge über Puffer: 12 cm.



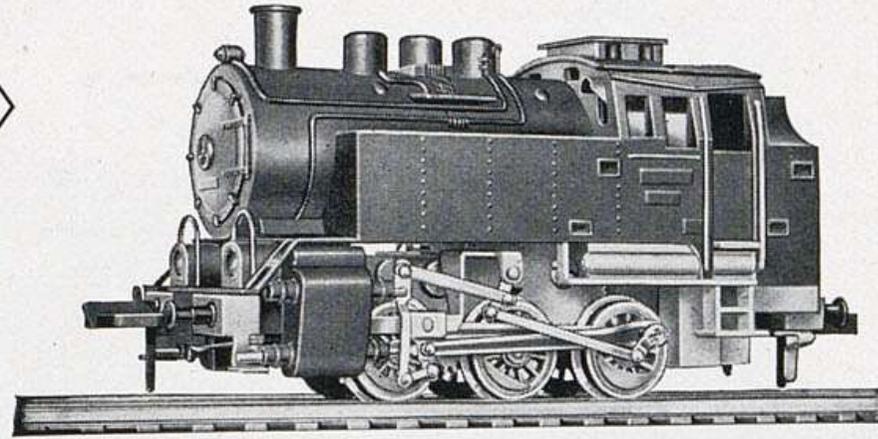
DM 18.50

Nr. 1305 Lokomotive, 2-achsig, mit 2-achsigem Schlepptender. Zwei angetriebene Achsen. Fahrgestell aus Metallspritzguß. Lokomotive und Tender aus Plastikspritzguß. Leicht auswechselbare Stirnlampe in Kesselmitte. Tender hinten mit automatischer Kupplung ausgerüstet. Länge über Puffer einschließlich Tender: 19 cm.

fleischmann

Nr. 1320 Tenderlokomotive, 3-achsig (Nachbildung der Baureihe 80 der DB)

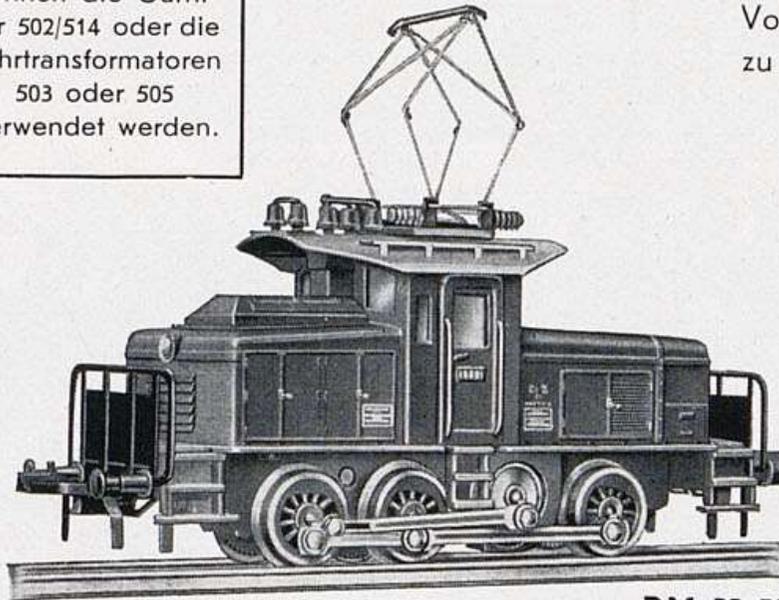
Alle drei Achsen angetrieben — Fahrgestell und Lokomotivgehäuse aus Metallspritzguß, daher hohes Gewicht der Lokomotive — rot ausgelegte Heusinger-Steuerung — blanke Teile vernickelt. Lokomotive matt-schwarz lackiert mit roten Treibrädern. Vorn zwei leicht auswechselbare Stirnlampen — beidseitig automatische Kupplung — alle Lokomotivräder aus Ganzmetall mit Nabenisolation. Länge über Puffer: 11 cm.



DM 30.—

Diese Lokomotive wird in erster Linie auf Nebenbahnstrecken und für den Rangier- und Verschiebedienst verwendet. Infolge der kleinen Treibräder (beim Vorbild 1100 mm \varnothing) erreicht diese Lokomotive nur Geschwindigkeiten bis zu 45 km/h.

Für den Betrieb dieser Lokomotiven können die Garnitur 502/514 oder die Fahrtransformatoren 503 oder 505 verwendet werden.



DM 32.50

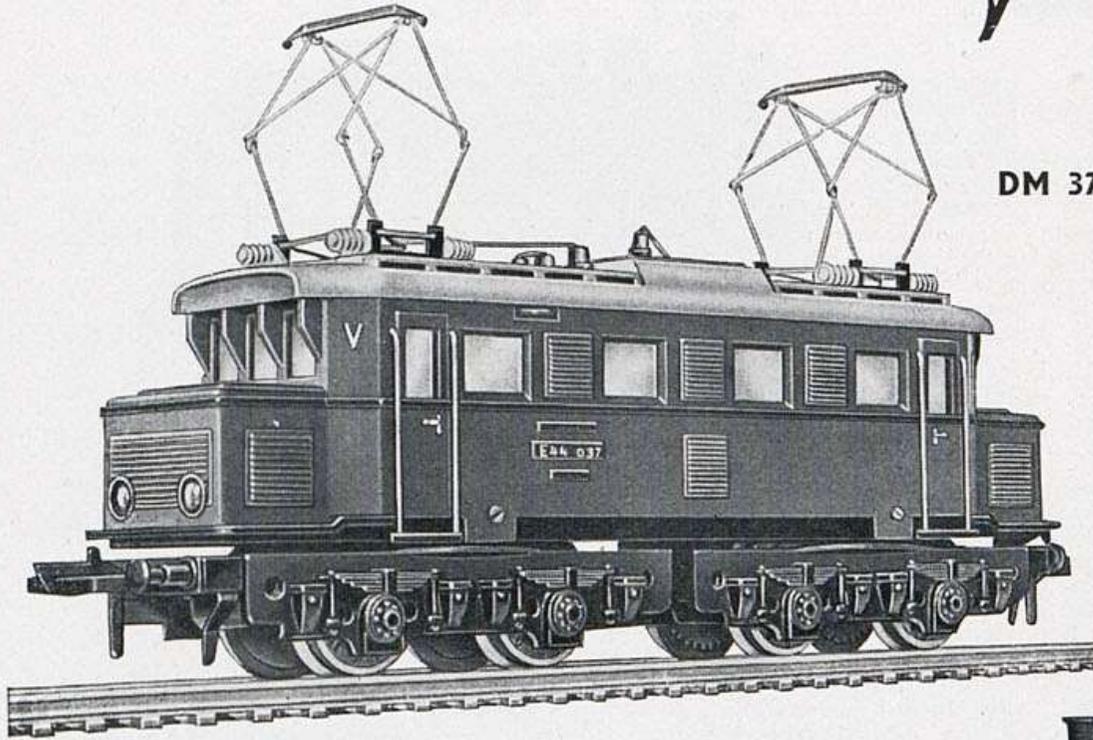


Nr. 1330 Elektrische Rangier-Lokomotive, 3-achsig (Nachbildung der Ee 3/3 der Schweizer Bundesbahn). Alle drei Achsen angetrieben. Mit richtig arbeitender Blindwelle und rot ausgelegten Kuppelstangen. Stirnlampen vorn und hinten, federnder Modell-Stromabnehmer, umschaltbar auf Ober- oder Unterleitungsbetrieb (O=Oberleitung, U=Unterleitung), Schneckenantrieb, wodurch langsamste Rangierfahrten möglich sind, Fahrgestell und Lokomotivgehäuse aus Metallspritzguß. Lokomotive dunkelgrün lackiert mit roten Treibrädern — vorn und hinten automatische Kupplung — Länge über Puffer: 12 cm.

Die nach Original-Zeichnungen gebaute Modell-Lokomotive des Typs Ee 3/3 wird nicht nur auf kleineren Modellanlagen als Streckenlokomotive, sondern auch auf größeren Anlagen als Rangier-Lokomotive gern verwendet. Das Vorbild selbst versieht in der Schweiz den Rangier- und leichten Streckendienst und entwickelt dabei eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Entsprechendes Oberleitungsmaterial ist in den Fachgeschäften erhältlich!

Fleischmann



DM 37.50



Nr. 1335 Elektrische Personen- und Güterzug-Lokomotive, 4-achsrig (Nachbildung der Baureihe E 44 der DB). Diese Lokomotive besitzt 2 bewegliche 2-achsige Drehgestelle, von denen das eine angetrieben ist. Von den 4 Treibrädern des Trieb-Drehgestelles sind 2 Räder mit Hafringen zur Überwindung größerer Steigungen versehen. Gehäuse und Drehgestelle aus Metallspritzguß, 2 federnde Modell-Stromabnehmer, umschaltbar auf Ober- oder Unterleitungsbetrieb, - vorn und hinten automatische Kupplungen - die jeweils am Drehgestell befestigt sind - 2 leicht auswechselbare Stirnlampen - Lokomotivkörper grün, Dach grau, Drehgestelle schwarz. Länge über Puffer: 16,5 cm

Auf Grund ihrer Steigfreudigkeit wird diese Lokomotive gern auf solchen Modell-Anlagen verwendet, die einen Gebirgscharakter aufweisen. Bei Verwendung von Oberleitungen kann dann ein unabhängiger Zwei-Zug-Betrieb auf ein und demselben Gleis durchgeführt werden, wenn eine Lokomotive aus den Fahrstienen, die andere Lokomotive aus der Oberleitung mit Fahrstrom versorgt wird. Zur Wahl der Betriebsart dient der eingebaute Umschalter (O = Oberleitung, U = Unterleitung)

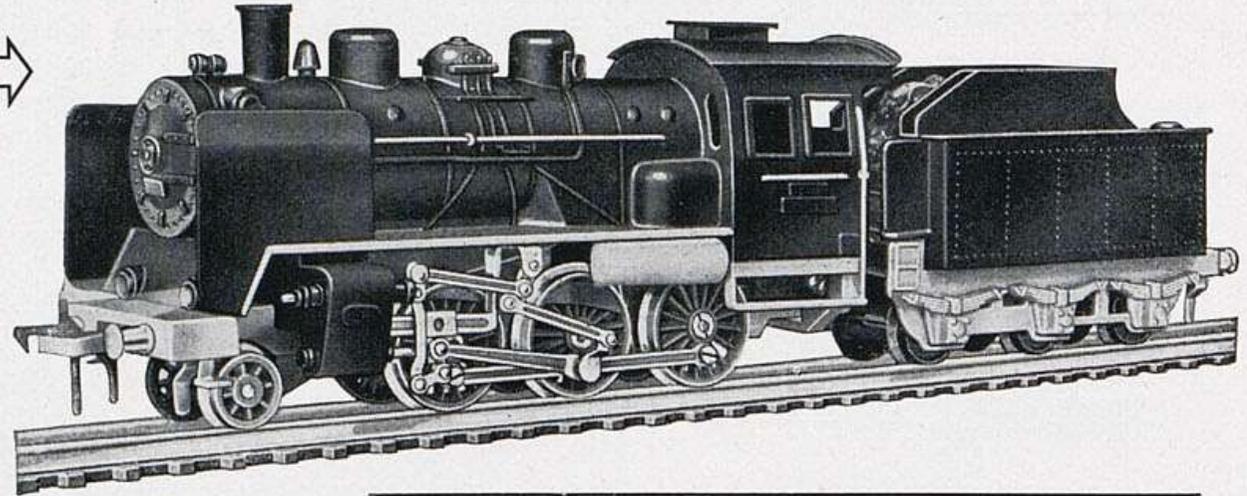
Entsprechendes Oberleitungsmaterial ist in den Fachgeschäften erhältlich!

Nr. 1350 Personenzug-Lokomotive, 4-achsrig, mit 3-achsrigem Schleppender (Nachbildung der Baureihe 24 der DB).

Lokomotive: 3 angetriebene Achsen - 1 Laufachse. Fahrgestell und Lokomotivgehäuse aus Metallspritzguß - mattschwarz lackiert - rot ausgelegte Heusinger-Steuerung - sämtliche Räder aus Ganzmetall mit Nabenisolation - 2 auswechselbare Stirnlampen - automatische Kupplung an der Stirnseite.

Schleppender: Fahrgestell aus Metallspritzguß - Kastenaufbau aus Plastikspritzguß - spitzengelagerte Radsätze - Fahrgestell rot und Kastenaufbau schwarz lackiert - automatische Kupplung. Länge über Puffer einschließlich Tender: 21 cm.

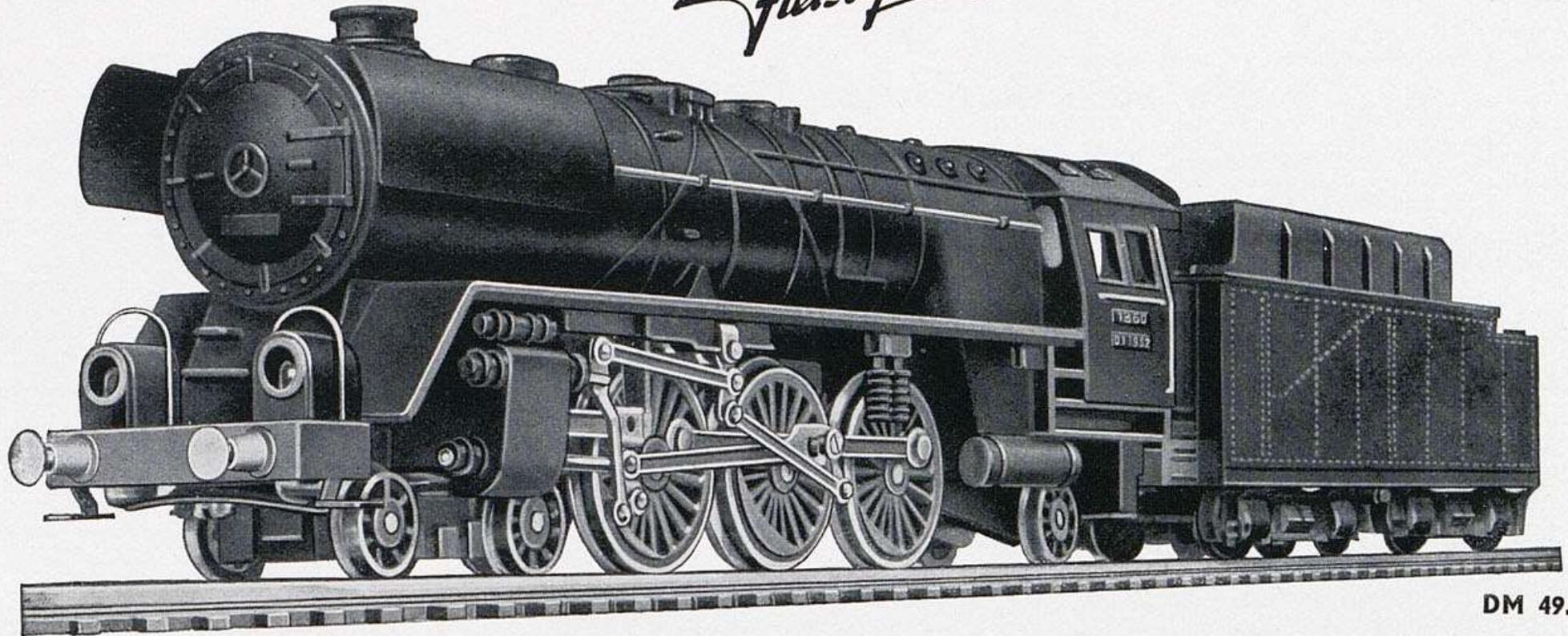
Noch heute versehen die Lokomotiven der Baureihe 24 der DB treu und brav ihren Dienst. Mit der fortschreitenden Entwicklung im Lokomotivbau werden sie nach und nach durch Diesel-Lokomotiven verdrängt. Demzufolge werden weitere Lokomotiven dieser Baureihe nicht mehr gefertigt. Bei Modellbahnern ist aber gerade die „24er“ sehr beliebt, weil sie stets wieder an die Romantik der Eisenbahn erinnert. Die erreichbare Höchstgeschwindigkeit liegt bei 95 km/h. Die Lok wird hauptsächlich im Personenzugverkehr eingesetzt.



DM 39.50

Für den Betrieb dieser Lokomotiven sind entweder die Garnitur 502/514 oder die Fahrtransformatoren 503 bzw. 505 erforderlich.

Fleischmann



DM 49.50

Nr. 1360 Schnellzug-Lokomotive, 6-achsig, mit 4-achsigem Schlepptender (Nachbildung der Baureihe 01 der DB).

Lokomotive: Kessel, Gehäuse und Drehgestell aus praktisch unzerbrechlichem Metallspritzguß — rot ausgelegte Heusinger-Steuerung — drei angetriebene Treibradsätze — zwei leicht auswechselbare Stirnlampen — freie Kesseldurchsicht wie beim Vorbild — alle blanken Teile vernickelt — sämtliche Lokomotivräder aus Ganzmetall mit Nabenisolation — Lokomotive matt-schwarz mit roten Lauf- und Treibrädern.

Schlepptender: zwei 2-achsige Drehgestelle, Tenderboden aus Metallspritzguß, Tenderkasten aus Plastikspritzguß. Die Radsätze sind spitzengelagert. Automatische Kupplung — Tenderkasten matt-schwarz — Drehgestelle rot. Länge der Lokomotive einschließlich Tender (über die Puffer gemessen): 27,5 cm.

Für den Betrieb dieser Lokomotive sind entweder die Garnitur 502/514 oder die Fahrtransformatoren 503 bzw. 505 erforderlich.

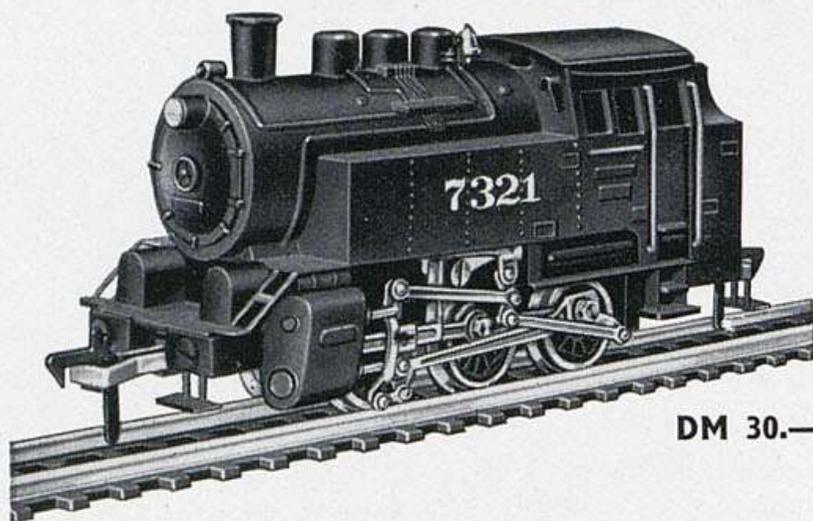
Diese wuchtige Modell-Lokomotive dient in erster Linie zur Beförderung von Schnell- und Eilzügen. Auf Grund ihrer großen Treibräder entwickelt sie eine dem Vorbild entsprechende Geschwindigkeit. Sie soll nach Möglichkeit nicht zur Beförderung von Güterzügen herangezogen werden, da dies auch beim großen Vorbild nie der Fall ist. Da die Wagen beim Vorbild grundsätzlich nur an den Tender angehängt werden, sollte das auch beim Modellbetrieb so sein. Aus diesem Grunde hat die Lokomotive vorne keine Kupplung.

Wegen des großen Exportes unserer Bahnen nach USA haben wir neben den rein deutschen Lokomotivtypen auch solche der amerikanischen Vorbilder herausgebracht. Sie finden diese auf den folgenden Seiten abgebildet.



Die amerikanischen Dampflokomotiven

unterscheiden sich von ihren deutschen Schwester-Typen hauptsächlich dadurch, daß sie gänzlich matt-schwarz lackiert sind - also auch die Treib- und Laufräder. Die bei uns üblichen Windleitbleche, die unseren Lokomotiven das windschnittige Aussehen verleihen, fallen bei den amerikanischen Typen bis auf wenige Ausnahmen fort. Dadurch wirken die amerikanischen Lokomotiven in Zusammenhang mit der matt-schwarzen Farbe gedrungenener und wuchtiger. Obwohl diese Lokomotiven an und für sich nur für den Export nach USA gedacht waren, besteht doch seitens unserer europäischen Kundschaft eine so große Nachfrage nach diesen Lokomotiven, daß wir uns entschlossen haben, sie nun allen Modellbahnern zugänglich zu machen.



DM 30.—

Nr. 1325 Rangier-Lokomotive (Switcher), 3-achsig. Alle drei Achsen angetrieben, Fahrgestell und Lokomotivgehäuse aus Metallspritzguß, daher hohes Gewicht der Lokomotive, vollständige Heusinger-Steuerung, blanke Teile vernickelt. Beidseitig automatische Kupplung, alle Lokomotivräder aus Ganzmetall mit Nabenisolation, Länge: 11 cm.

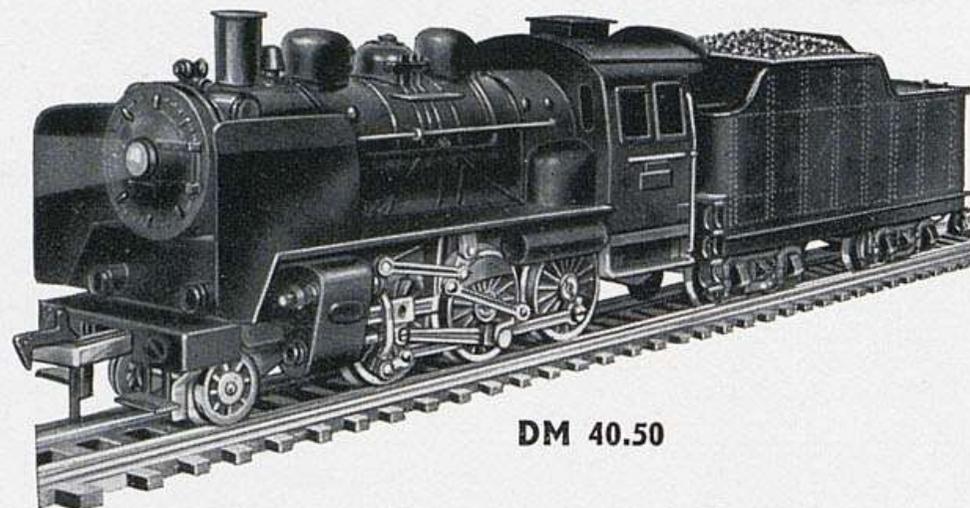
Diese hübsche Lokomotive wird in erster Linie für den Rangierdienst auf größeren Bahnhöfen oder aber für den leichten Streckendienst zur Beförderung von Güter- und Personenzügen eingesetzt.

Nr. 1355 Personenzug-Lokomotive (Mogul), 4-achsig, mit 4-achsigem Schleppender.

Lokomotive: Drei angetriebene Achsen, eine Laufachse, Fahrgestell und Lokomotivgehäuse aus Metallspritzguß, vollständige Heusinger-Steuerung, sämtliche Räder aus Ganzmetall mit Nabenisolation, eine Stirnlampe in Kesselmitte, automatische Kupplung an der Stirnseite.

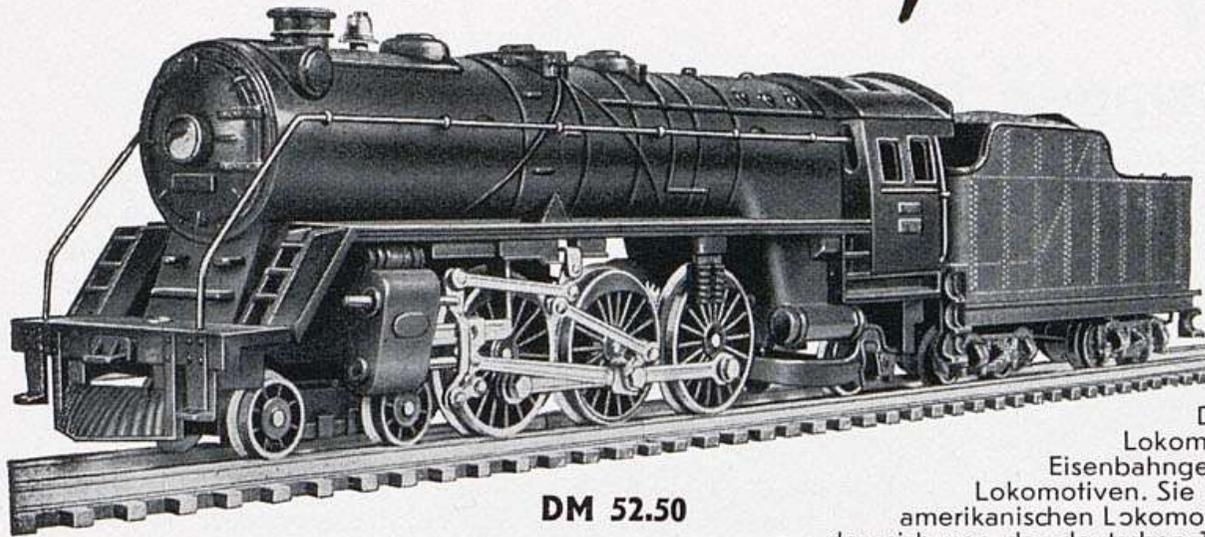
Schleppender: Wie für Lokomotive Nr. 1365.
Gesamtlänge einschließlich Tender: 26 cm.

Diese Lokomotive ist eine der wenigen, die noch mit Windleitblechen ausgerüstet ist. Die in Amerika unter der Bezeichnung „MOGUL“ bekannte Lokomotive wird hauptsächlich für die Beförderung von Personenzügen eingesetzt.



DM 40.50

Fleischmann



DM 52.50

Nr. 1365 Expref-Lokomotive „Pacific“, 6-achsrig mit 4-achsrigem Schlepptender.

Lokomotive: Kessel, Gehäuse und Drehgestell aus praktisch unzerbrechlichem Metallspritzguß — vollständige Heusinger-Steuerung — drei angetriebene Treibradsätze — eine leicht auswechselbare Stirnlampe in Kesselmitte — Lokomotive gänzlich matt-schwarz lackiert — alle blanken Teile vernickelt — sämtliche Lokomotivräder aus Ganzmetall mit Nabenisolation.

Schlepptender: Zwei 2-achsige Drehgestelle — Fahrgestell aus Metallspritzguß — Kastenaufbau aus Plastikspritzguß — spitzengelagerte Radsätze — Fahrgestell und Kastenaufbau schwarz lackiert — automatische Kupplung.
Länge über Kupplung einschließlich Tender: 30,5 cm

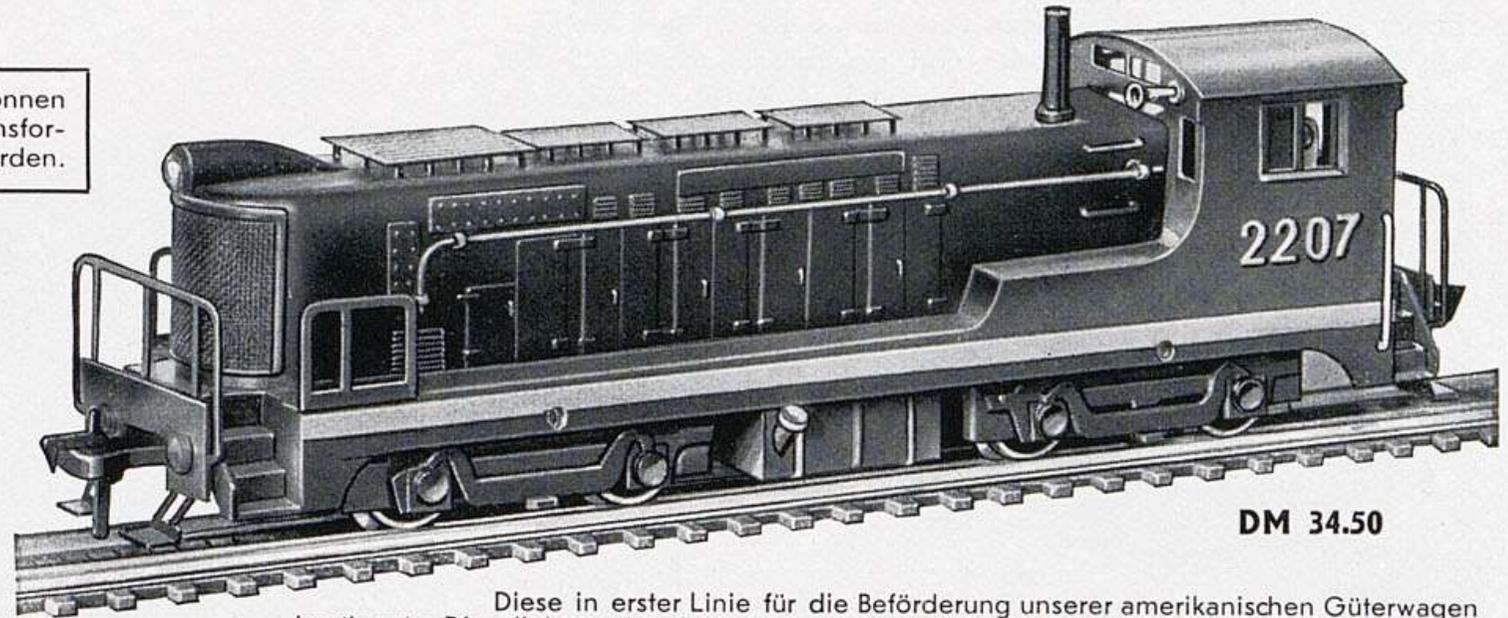
Die 4-6-2 Pacific-Lokomotive ist das „Arbeitspferd“ unter den Lokomotiven. Jede noch auf Dampfbetrieb eingestellte amerikanische Eisenbahngesellschaft verfügt praktisch über einige Dutzend dieser schönen Lokomotiven. Sie wird für alle Betriebsarten verwendet. Das Modell dieser typisch amerikanischen Lokomotive ist auch mit dem dazugehörigen 4-achsigen Schlepptender, der sich von der deutschen Type wesentlich unterscheidet, ausgerüstet.

Für den Betrieb dieser Lokomotiven können die Garnitur 502/514 oder die Fahrtransformatoren 503 oder 505 verwendet werden.

Nr. 1340 Allzweck-Diesellokomotive, 4-achsrig.

Lokomotive aus Metallspritzguß — vorn und hinten automatische Kupplung — zwei 2-achsige Drehgestelle, von denen eines beidachsig angetrieben wird. Eine der beiden Treibachsen ist mit leicht auswechselbaren Hafringen zur Erhöhung der Zugkraft versehen — die im vorderen Scheinwerfer eingebaute Glühlampe ist leicht auswechselbar.

Länge über Kupplung: 19 cm



DM 34.50

Diese in erster Linie für die Beförderung unserer amerikanischen Güterwagen bestimmte Diesellokomotive ist genau nach amerikanischem Vorbild gebaut. Auf Grund ihrer Zuverlässigkeit und ständigen Betriebsbereitschaft werden diese Lokomotiven auch in Europa immer mehr eingeführt. Sie eignen sich sowohl für Strecken- als auch für den Rangierdienst und zeichnen sich durch hohe Zugkraft aus.

Mit der Herausgabe von **Triebwagen Spur H0** kommen wir nun einem oft

geäußerten Wunsch unserer Kunden entgegen. Triebwagen dieser Art werden hauptsächlich im Nahverkehr eingesetzt und verkehren nur als einteilige oder zweiteilige Einheiten — werden also nicht zur Beförderung von Güter- oder Personenwagen herangezogen. Die auf dieser und der folgenden Seite gezeigten Triebwagen haben folgendes gemeinsam: Fahrgestell aus Metallspritzguß, schwarz lackiert — Karosserie aus Plastikspritzguß, bordeaux-rot lackiert — Dach mit Lüffern dunkelgrau — imitierte Scharfenberg-Kupplung — an beiden Seiten zwei bewegliche Drehgestelle, von denen eines 2achsrig angetrieben ist (mit Ausnahme des Anhängers des Zuges 1371/1). Zur Überwindung größerer Steigungen ist ein Treibradsatz mit Hafringen versehen. Beide Stirnwände führen je zwei weiße Scheinwerfer und ein rotes Schlußlicht, die automatisch mit dem Fahrtrichtungswechsel durch eingebaute Ventilzellen zuverlässig umgeschaltet werden. Beim Triebwagenzug

Nr. 1371/1 fehlen die hinteren Lichter des Triebwagens und die vorderen Lichter des Anhängers. Trotzdem führt der gesamte Zug auch hier je zwei weiße Stirnlichter und ein rotes Schlußlicht an der vorderen Stirnwand des Triebwagens und der hinteren Stirnwand des Anhängers, die ebenfalls mit der Fahrtrichtung umgeschaltet werden. Alle Triebwagen sind grundsätzlich mit Innenbeleuchtung eingerichtet. Sämtliche Glühlampen sind einfach und schnell auswechselbar.

Für den Betrieb der Triebwagen und des Triebwagenzuges können nur die Garnitur 502/514 oder der Fahrtransformator 505 verwendet werden.



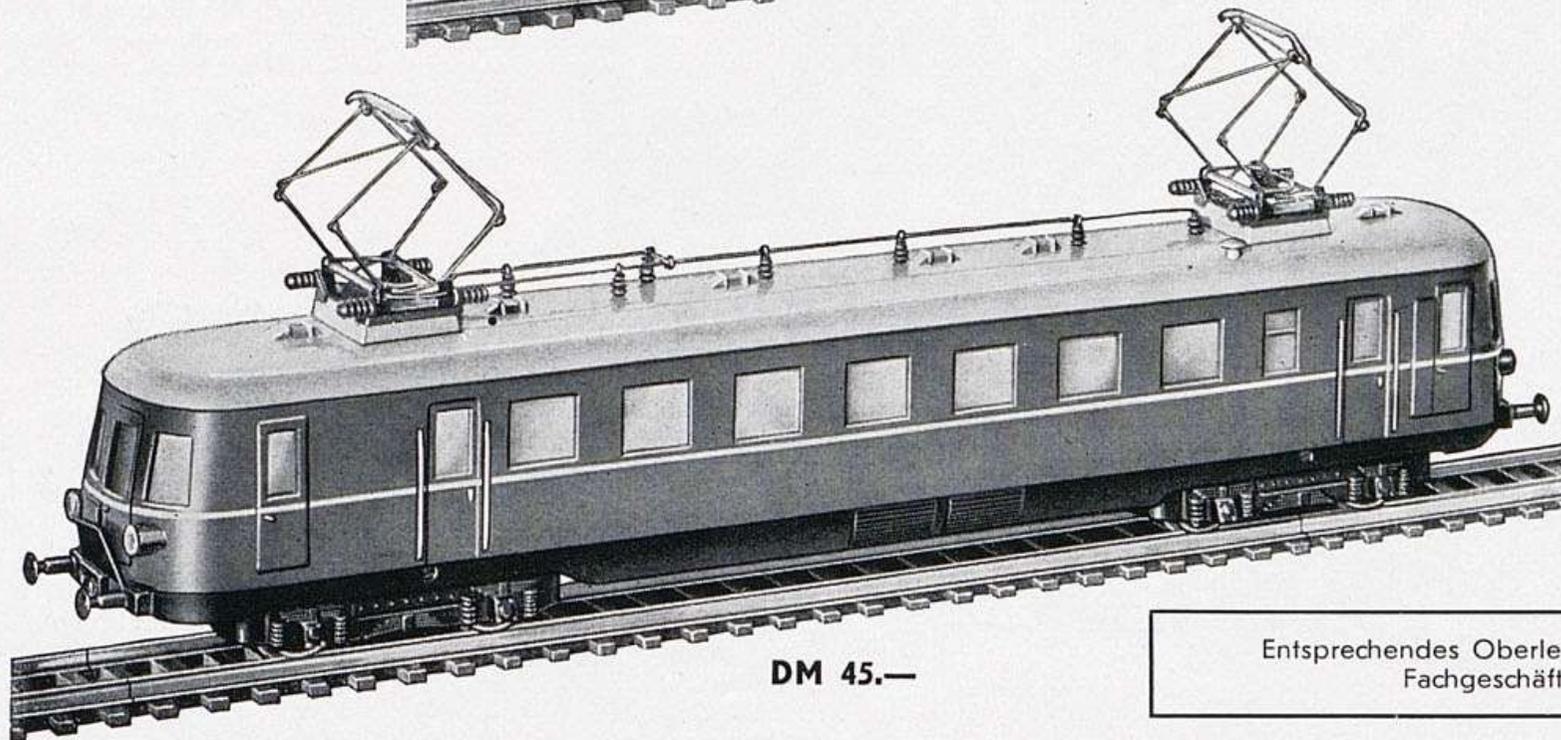
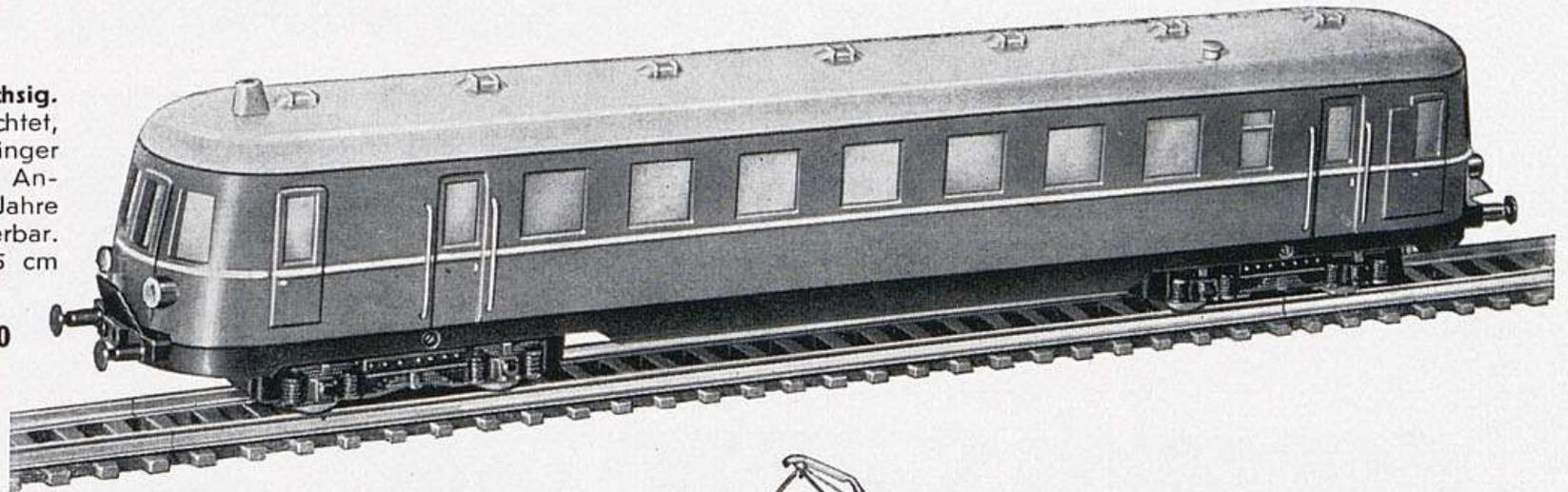
DM 60.—

Nr. 1371/1 Dieseltriebwagen-Zug, bestehend aus: Triebwagen Nr. 1371 und Anhänger (als Steuerwagen). Triebwagen und Anhänger sind durch eine lösbare Stangenkupplung miteinander gekuppelt. Der Triebwagen entspricht in seinen technischen Einzelheiten der Nr. 1371. Der Anhänger besitzt keinen Motor, trotzdem kann der Zug mit gleicher Sicherheit vorwärts und rückwärts über die Gleisanlage fahren. Der Triebwagenzug soll nach Möglichkeit als gekuppelte Einheit eingesetzt werden, schon allein deshalb, weil der Triebwagen in diesem Falle als Einzelfahrzeug hinten keine Schlußbeleuchtung aufweist. Gesamtlänge über Puffer: 51 cm.

Fleischmann

Nr. 1371 Dieseltriebwagen 4-achsig.
Dieser Wagen ist so eingerichtet,
daß er später auch mit Anhänger
gefahren werden kann. Der An-
hänger selbst ist in diesem Jahre
jedoch noch nicht einzeln lieferbar.
Gesamtlänge über Puffer: 25 cm

DM 39.50



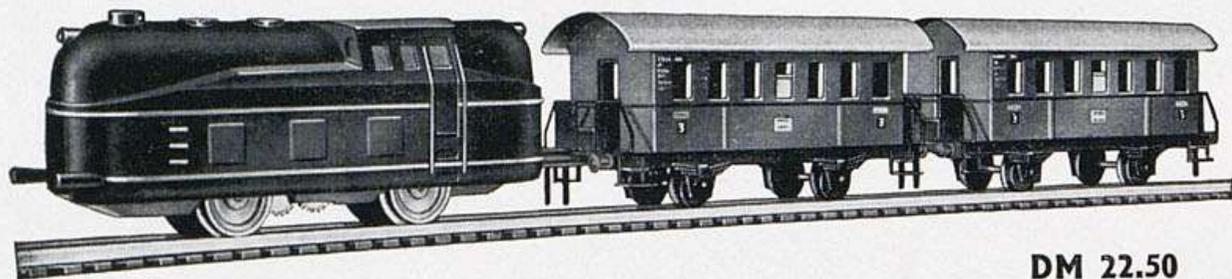
DM 45.—

**Nr. 1370 Elektrischer Trieb-
wagen 4-achsig, mit 2 Fahr-
leitungsbügeln, mit eingebau-
tem Umschalter für die wahl-
weise Stromversorgung des
Triebwagens aus den Schienen
oder der Oberleitung. Dieser
Triebwagen kann im Gegensatz
zum Triebwagen Nr. 1371 nicht
mit Anhänger gefahren werden.
Gesamtlänge über Puffer: 25 cm.**

Entsprechendes Oberleitungsmaterial ist in den
Fachgeschäften erhältlich!

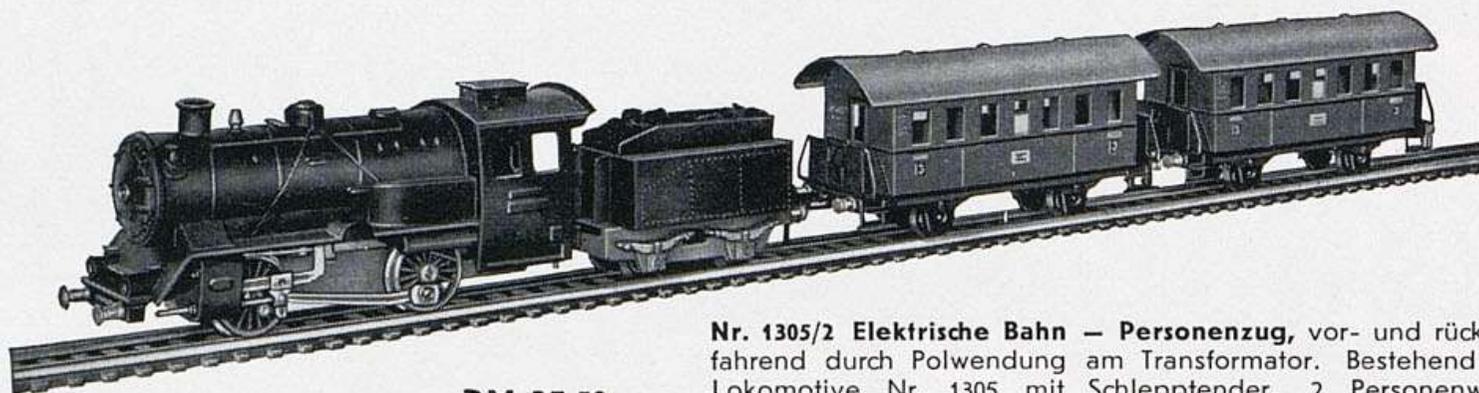
Elektrische Bahnen in einfacherer Ausführung Spur H0

Für den Betrieb der hier abgebildeten elektrischen Bahnen ist entweder unser Fahrtransformator Nr. 503 oder Nr. 505 oder aber das Fahrgerät Nr. 514 in Verbindung mit dem Transformator 502 erforderlich! (s. Seite 37/39)
Diese Bahnen sind bereits mit der automatischen Kupplung ausgerüstet!



DM 22.50

Nr. 1300/2 Elektrische Bahn – Personenzug, vor- und rückwärts fahrend durch Polwendung am Transformator. Bestehend aus: Stromlinienlokomotive Nr. 1300, 2 Personenwagen A 1200, 12 gebogene Gleise Nr. 1601, 1 halbes gerades Gleis Nr. 1600/2, 1 Anschlußgleis Nr. 1600/2 K. Länge des Zuges: 40 cm



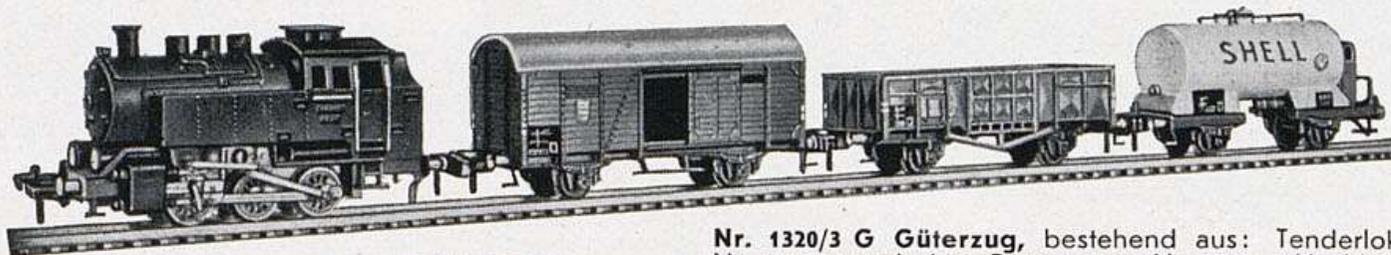
DM 27.50

Nr. 1305/2 Elektrische Bahn – Personenzug, vor- und rückwärts fahrend durch Polwendung am Transformator. Bestehend aus: Lokomotive Nr. 1305 mit Schleppender, 2 Personenwagen Nr. A 1200, 12 gebogene Gleise Nr. 1601, 1 halbes gerades Gleis Nr. 1600/2, 1 Anschlußgleis Nr. 1600/2 K. Länge des Zuges: 46 cm

Transformatoren sind im Katalogpreis der Bahnen **nicht** inbegriffen.

Fleischmann

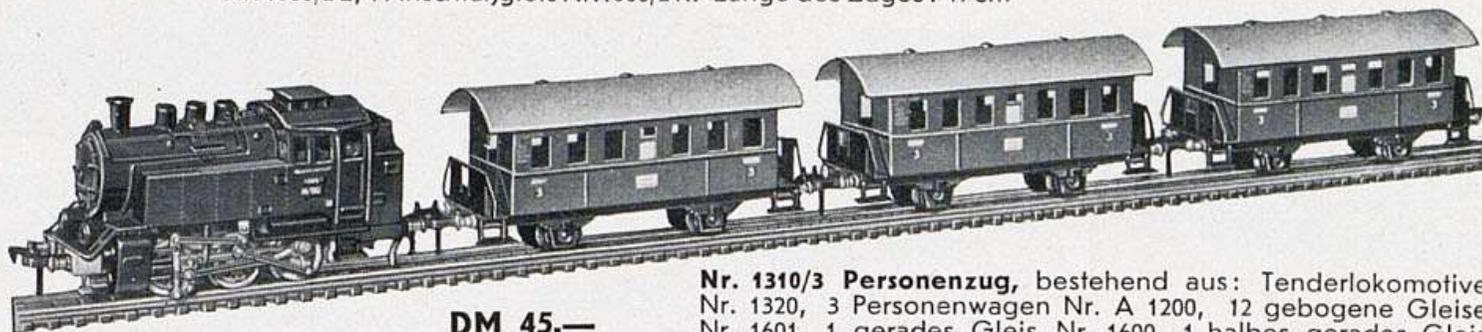
Elektrische Modell-Züge Spur H0



DM 57.50

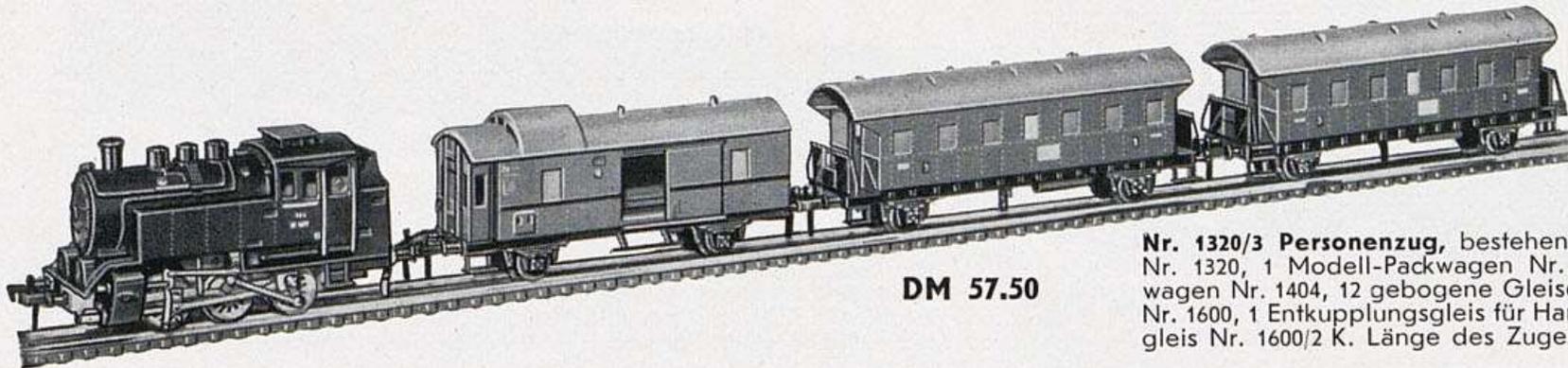
Nr. 1320/3 G Güterzug, bestehend aus: Tenderlokomotive Nr. 1320, 1 gedeckter Güterwagen Nr. 1460, 1 Hochbordwagen Nr. 1455, 1 Kesselwagen Nr. 1465, 12 gebogene Gleise Nr. 1601, 5 gerade Gleise Nr. 1600, 1 Entkupplungsgleis für Hand Nr. 1600/2 E, 1 Anschlußgleis Nr. 1600/2 K. Länge des Zuges: 49 cm

Transformatoren sind im Katalogpreis der Bahnen **nicht** inbegriffen.



DM 45.—

Nr. 1310/3 Personenzug, bestehend aus: Tenderlokomotive Nr. 1320, 3 Personenwagen Nr. A 1200, 12 gebogene Gleise Nr. 1601, 1 gerades Gleis Nr. 1600, 1 halbes gerades Gleis Nr. 1600/2, 1 Anschlußgleis Nr. 1600/2 K. Länge des Zuges: 51 cm



DM 57.50

Nr. 1320/3 Personenzug, bestehend aus: Tenderlokomotive Nr. 1320, 1 Modell-Packwagen Nr. 1405, 2 Modell-Personenwagen Nr. 1404, 12 gebogene Gleise Nr. 1601, 5 gerade Gleise Nr. 1600, 1 Entkupplungsgleis für Hand Nr. 1600/2 E, 1 Anschlußgleis Nr. 1600/2 K. Länge des Zuges: 57 cm

Fleischmann

Elektrische Modell-Züge Spur H0

Alle elektrischen Bahnen Spur H0 sind mit automatischer Kupplung ausgerüstet.



DM 59.50

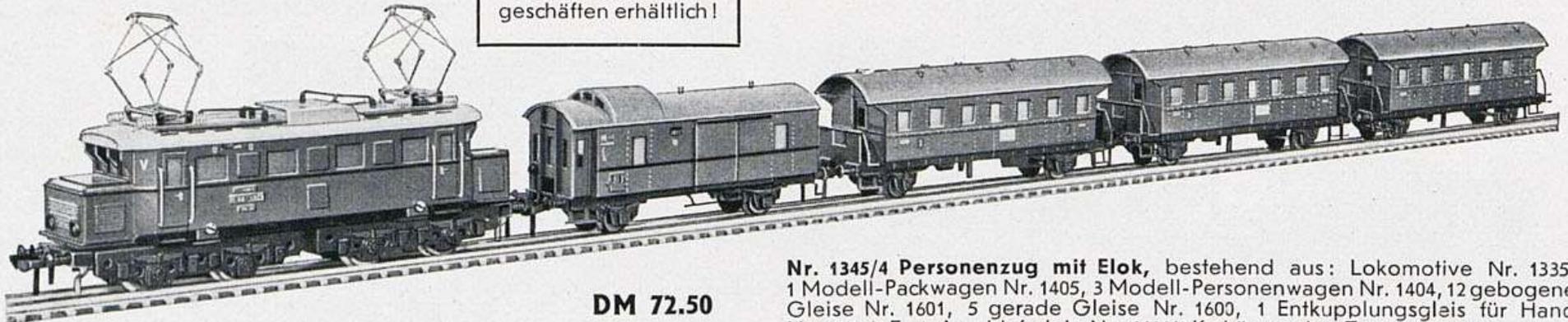
Nr. 1350/3 Personenzug, bestehend aus: Personenzuglokomotive Nr. 1350 mit Schlepptender, 3 Personenwagen Nr. A 1200, 12 gebogene Gleise Nr. 1601, 3 gerade Gleise Nr. 1600, 1 Entkupplungsgleis für Hand Nr. 1600/2E, 1 Anschlußgleis Nr. 1600/2K. Länge des Zuges: 60 cm.



DM 69.50

Nr. 1351/3 Personenzug, bestehend aus: Personenzuglokomotive Nr. 1350 mit Schlepptender, 1 Modell-Packwagen Nr. 1405, 2 Modell-Personenwagen Nr. 1404, 12 gebogene Gleise Nr. 1601, 5 gerade Gleise Nr. 1600, 1 Entkupplungsgleis für Hand Nr. 1600/2E, 1 Anschlußgleis Nr. 1600/2K. Länge des Zuges: 66 cm.

Entsprechendes Oberleitungsmaterial ist in den Fachgeschäften erhältlich!

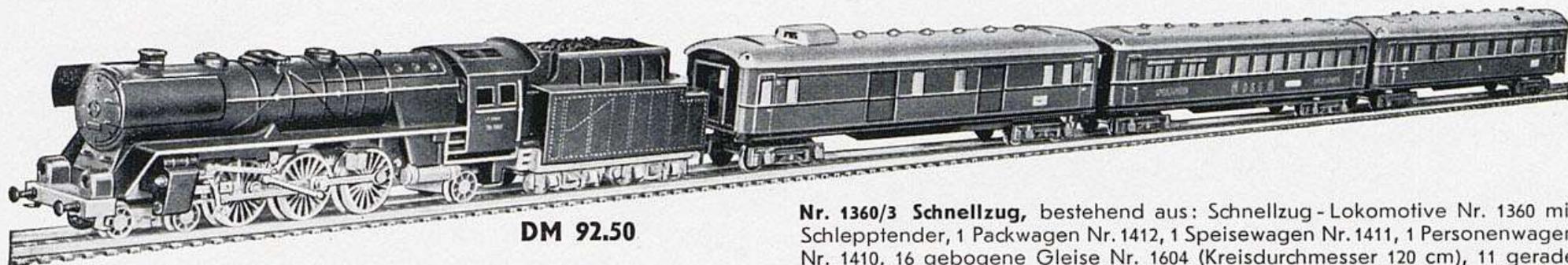


DM 72.50

Nr. 1345/4 Personenzug mit Elok, bestehend aus: Lokomotive Nr. 1335, 1 Modell-Packwagen Nr. 1405, 3 Modell-Personenwagen Nr. 1404, 12 gebogene Gleise Nr. 1601, 5 gerade Gleise Nr. 1600, 1 Entkupplungsgleis für Hand Nr. 1600/2E, 1 Anschlußgleis Nr. 1600/2K. Länge des Zuges: 79 cm.

Fleischmann

Elektrische Modell-Schnellzüge Spur H0



DM 92.50

Nr. 1360/3 Schnellzug, bestehend aus: Schnellzug-Lokomotive Nr. 1360 mit Schlepptender, 1 Packwagen Nr. 1412, 1 Speisewagen Nr. 1411, 1 Personenwagen Nr. 1410, 16 gebogene Gleise Nr. 1604 (Kreisdurchmesser 120 cm), 11 gerade Gleise Nr. 1600, 1 Entkupplungsgleis für Hand Nr. 1600/2 E, 1 Anschlußgleis Nr. 1600/2 K. Länge des Zuges: 106 cm

Entsprechendes Oberleitungsmaterial ist in den Fachgeschäften erhältlich!



DM 78.—

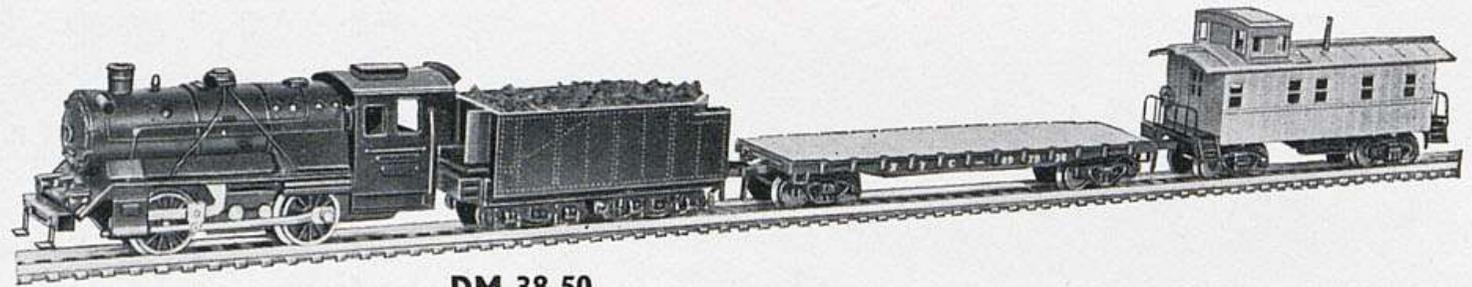
Nr. 1335/3 Schnellzug, bestehend aus: Elektro-Lokomotive Nr. 1335, 1 Packwagen Nr. 1412, 1 Speisewagen Nr. 1411, 1 Personenwagen Nr. 1410, 16 gebogene Gleise Nr. 1604 (Kreisdurchmesser 120 cm), 11 gerade Gleise Nr. 1600, 1 Entkupplungsgleis für Hand Nr. 1600/2 E, 1 Anschlußgleis Nr. 1600/2 K. Länge des Zuges: 95 cm.

Obwohl zu den hier abgebildeten Schnellzügen die gebogenen Schienen für den 120 cm Kreisdurchmesser mitgeliefert werden, können diese Züge auch den kleinen Schienenkreisdurchmesser mit 75 cm anstandslos befahren. Es ist jedoch empfehlenswert, diese Züge wegen der Länge der Lokomotive und einzelnen Wagen nach Möglichkeit nur den großen Schienenkreis befahren zu lassen, weil dadurch ein wesentlich besseres Bild des in der Kurve fahrenden Schnellzuges erreicht wird.

Fleischmann

Elektrische Bahnen nach amerikanischem Vorbild Spur H0

Nr. 1305/2 G Güterzug, bestehend aus:
Lokomotive mit 4-achsigem Schlepp-
tender, 1 Flachwagen Nr. 1425, 1 Pack-
wagen Nr. 1435, 12 gebogene Gleise
Nr. 1601, 1 halbes gerades Gleis Nr. 1600/2,
1 Anschlußgleis Nr. 1600/2K.

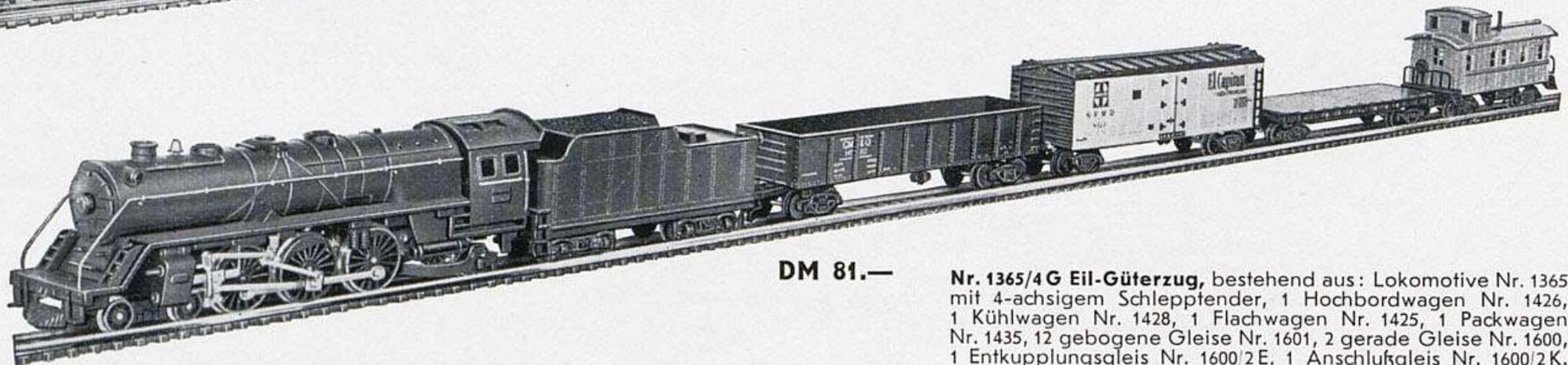


DM 38.50



DM 51.50

Nr. 1325/3 Güterzug, bestehend
aus: Tenderlokomotive Nr. 1325,
1 Güterwagen Nr. 1427, 1 Flach-
wagen Nr. 1425, 1 Packwagen
Nr. 1435, 12 gebogene Gleise
Nr. 1601, 1 gerades Gleis Nr. 1600,
1 halbes gerades Gleis Nr. 1600/2,
1 Anschlußgleis Nr. 1600/2K.



DM 81.—

Nr. 1365/4 G Eil-Güterzug, bestehend aus: Lokomotive Nr. 1365
mit 4-achsigem Schlepptender, 1 Hochbordwagen Nr. 1426,
1 Kühlwagen Nr. 1428, 1 Flachwagen Nr. 1425, 1 Packwagen
Nr. 1435, 12 gebogene Gleise Nr. 1601, 2 gerade Gleise Nr. 1600,
1 Entkupplungsgleis Nr. 1600/2E, 1 Anschlußgleis Nr. 1600/2K.

Fleischmann Modellzüge nach amerikanischem Vorbild

Das überraschend große Interesse, welches nicht nur von unseren amerikanischen, sondern vor allem auch von unseren europäischen Kunden für die Bahnen nach amerikanischem Vorbild gezeigt wurde, hat uns veranlaßt, die typisch amerikanischen Lokomotiven, Wagen und Zugzusammenstellungen auch dem europäischen Markt zur Verfügung zu stellen. Auf den Seiten 16 bis 18 sind nun die amerikanischen Züge dargestellt. Durch die verschiedenfarbigen Güterwagen ergeben sich hübsche und abwechslungsreiche Zugzusammenstellungen, was wohl auch hauptsächlich der Grund dafür ist, daß gerade diese Wagen und Züge so gern auch von den europäischen Kunden gekauft werden.

Nr. 1365/7 G Eil-Güterzug mit Pacific-Lokomotive, bestehend aus: Lokomotive 1365 mit 4-achsigem Schlepptender, 2 Flachwagen 1425, 1 Hochbordwagen 1426, 1 gelber Kühlwagen 1428, 1 gedeckter Güterwagen 1429, 1 weißer Kühlwagen 1430, 1 Packwagen 1435, 12 gebogene Gleise 1601, 6 gerade Gleise 1600, 1 Entkupplungsgleis 1600/2 E, 1 Anschlußgleis 1600/2 K.

DM 95.50

DM 63.75

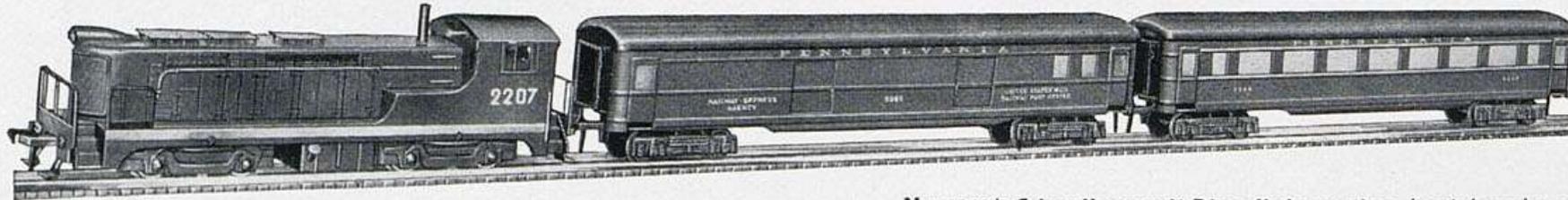


Nr. 1340/4 G Güterzug mit Diesellokomotive, bestehend aus: Diesellokomotive 1340, 1 Flachwagen 1425, 1 Hochbordwagen 1426, 1 gelber Kühlwagen 1428, 1 Packwagen 1435, 12 gebogene Gleise 1601, 6 gerade Gleise 1600, 1 Entkupplungsgleis 1600/2 E, 1 Anschlußgleis 1600/2 K.

Preise in DM (West)



Schnellzüge nach amerikanischem Vorbild



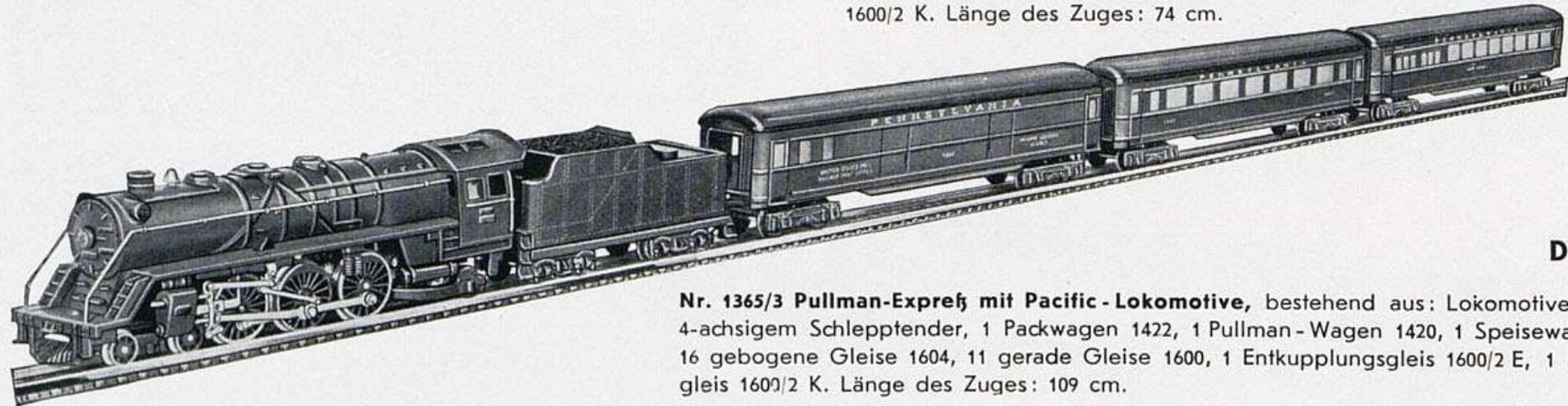
DM 58.50

Nr. 1340/2 Schnellzug mit Diesellokomotive, bestehend aus: Diesellokomotive 1340, 1 Packwagen 1422, 1 Pullman - Wagen 1420, 12 Stück gebogene Gleise 1601, 1 halbes gerades Gleis 1600/2, 1 Anschlußgleis 1600/2 K. Länge des Zuges: 70 cm.



DM 64.50

Nr. 1355/2 Schnellzug mit Dampflokomotive, bestehend aus: Lokomotive Nr. 1355 mit 4-achsigen Schlepptender, 1 Packwagen 1422, 1 Pullman - Wagen 1420, 12 gebogene Gleise 1601, 1 halbes gerades Gleis 1600/2, 1 Anschlußgleis 1600/2 K. Länge des Zuges: 74 cm.



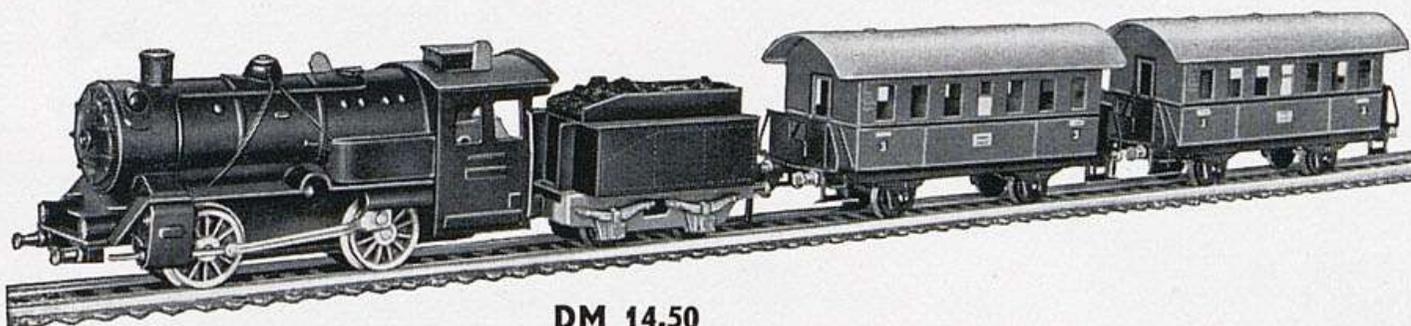
DM 95.50

Nr. 1365/3 Pullman-Express mit Pacific - Lokomotive, bestehend aus: Lokomotive 1365 mit 4-achsigen Schlepptender, 1 Packwagen 1422, 1 Pullman - Wagen 1420, 1 Speisewagen 1421, 16 gebogene Gleise 1604, 11 gerade Gleise 1600, 1 Entkupplungsgleis 1600/2 E, 1 Anschlußgleis 1600/2 K. Länge des Zuges: 109 cm.

Uhrwerkbahnen Spur H0

Mit der Herausgabe der auf dieser und der folgenden Seite abgebildeten kompletten Züge und der auf den Seiten 20 und 21 dargestellten einzelnen Lokomotiven und Wagen haben wir ein besonders preisgünstiges H0-Eisenbahn-Sortiment auf den Markt gebracht. Die Uhrwerk-Züge bilden den Grundstock für den späteren elektrischen Betrieb, da das gesamte Gleis- und rollende Material hierfür ohne jede Änderung verwendet werden kann.

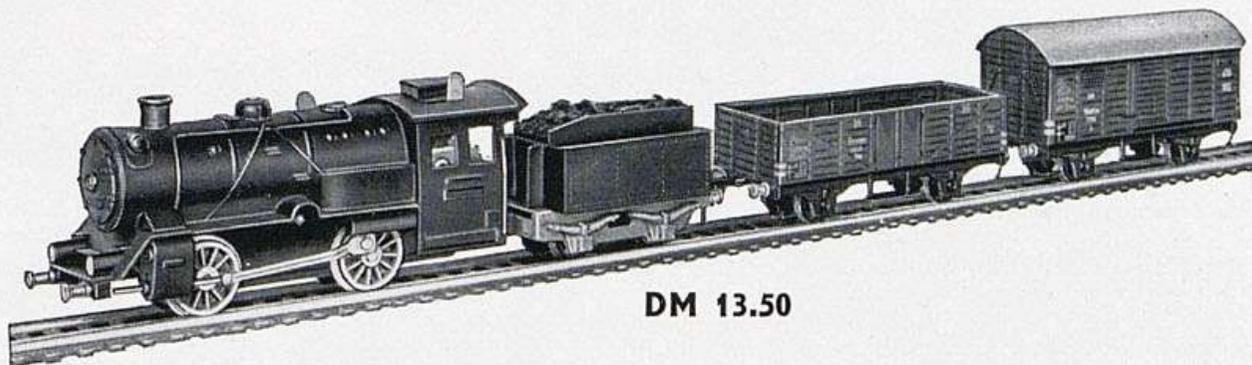
Durch Hinzukauf einer elektrischen Lokomotive, eines Transformators und eines Anschlußgleises 1600/2K kann die Bahn dann elektrisch betrieben werden, wodurch die Vorteile der Fernbedienung und des automatischen Fahrtrichtungswechsels gegeben sind.



DM 14.50

Nr. 1270/2 Uhrwerkbahn-Personenzug, vor- und rückwärts fahrend, bestehend aus: Lokomotive Nr. 1255 mit Schlepptender, 2 Personenwagen Nr. 1200, 12 gebogene Gleise Nr. 1601, Länge des Zuges 46 cm.

Nr. 1275/2 Uhrwerkbahn-Güterzug, vor- und rückwärts fahrend, bestehend aus: Lokomotive Nr. 1255 mit Schlepptender, 1 offener Güterwagen Nr. 1205, 1 gedeckter Güterwagen Nr. 1210, 12 gebogene Gleise Nr. 1601, Länge des Zuges 40 cm.

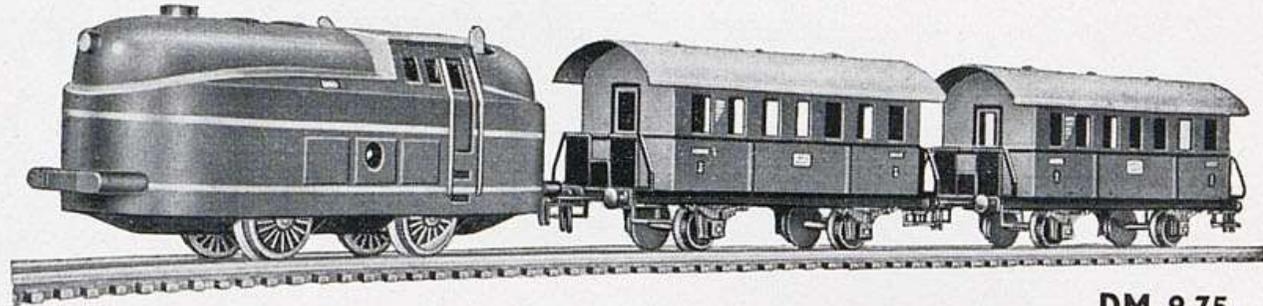


DM 13.50

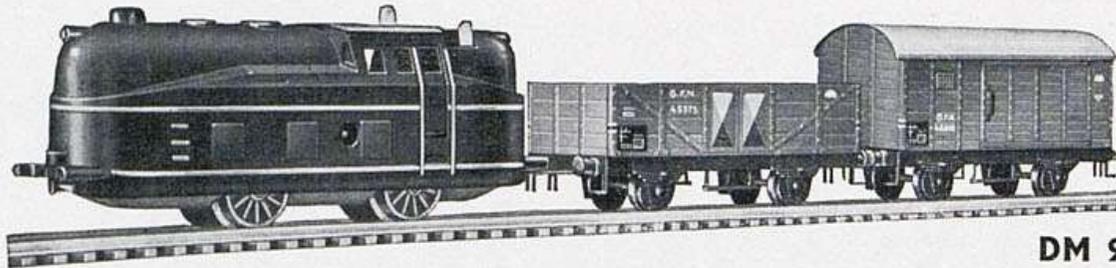
Jede Bahn ist in starkem,
überzogenem Karton
mit buntem Deckelbild
verpackt.

Fleischmann

Nr. 1260/2 Uhrwerkbahn-Personenzug, vor- und rückwärts fahrend, bestehend aus: Stromlinienlokomotive Nr. 1250, 2 Personenwagen Nr. 1200, 6 gebogene Gleise Nr. 1606, Länge des Zuges 40 cm.



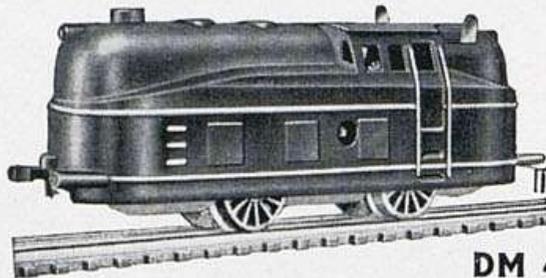
DM 9.75



Nr. 1265/2 Uhrwerkbahn-Güterzug, vor- und rückwärts fahrend, mit Stromlinienlokomotive Nr. 1250, 1 offener Güterwagen Nr. 1205, 1 gedeckter Güterwagen Nr. 1210, 6 gebogene Gleise Nr. 1606. Länge des Zuges: 36 cm

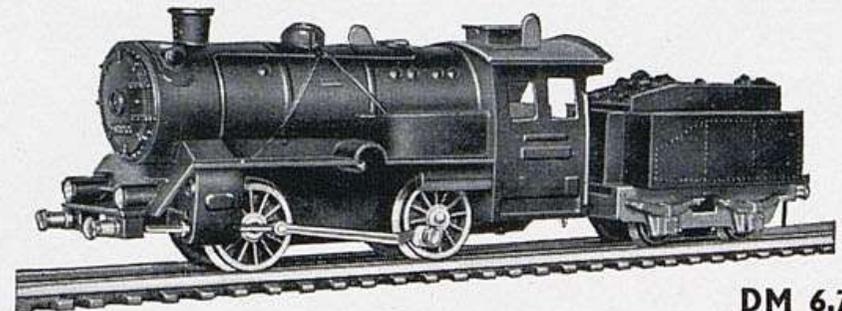
DM 9.25

Lokomotiven mit Uhrwerk



DM 4.75

Nr. 1250 Uhrwerk-Stromlinienlokomotive (Nachbildung der Henschel-Lok St. 24.18 der DB) mit langlaufendem Uhrwerk, vor- und rückwärts fahrend, je ein Umschalthebel für Fahrtrichtungswechsel und Bremse, Gehäuse aus Cellitguß, einfache Hakenkupplung hinten. Länge über Puffer 12 cm.

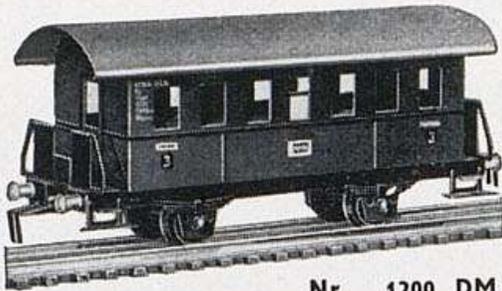


DM 6.75

Nr. 1255 Uhrwerk-Lokomotive mit 2-achsigem Schlepptender mit langlaufendem Uhrwerk, vor- und rückwärts fahrend, je ein Umschalthebel für Fahrtrichtungswechsel und Bremse, Lokomotivgehäuse und Tender aus Cellit, reich detailliert, einfache Hakenkupplung am Tender. Länge über Puffer einschließlich Tender 19 cm

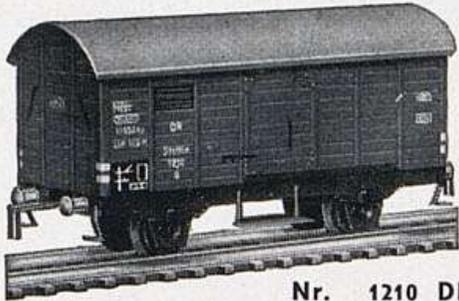
Fleischmann Güterwagen

in Stahlblech - Ausführung Spur H0



Nr. 1200 DM 1.50
Nr. A 1200 DM 2.50

Nr. 1200 Personenwagen, durchbrochene Fenster, grün. Länge über Puffer 12 cm



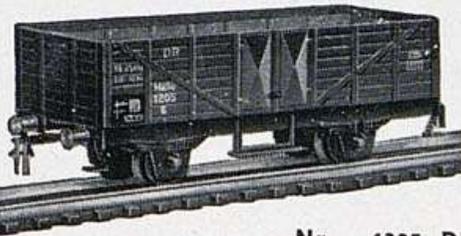
Nr. 1210 DM 1.25
Nr. A 1210 DM 2.25

Nr. 1210 gedeckter Güterwagen, braun mit Originalbeschriftung. Länge über Puffer 10,5 cm



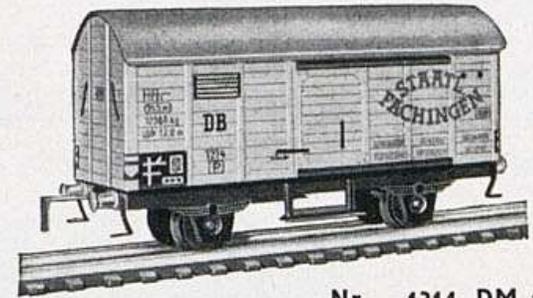
Nr. 1211 DM 1.25
Nr. A 1211 DM 2.25

Nr. 1211 Bierwagen, weiß mit Originalbeschriftung, schwarze Aufschrift „Reichelbräu“. Länge über Puffer 10,5 cm



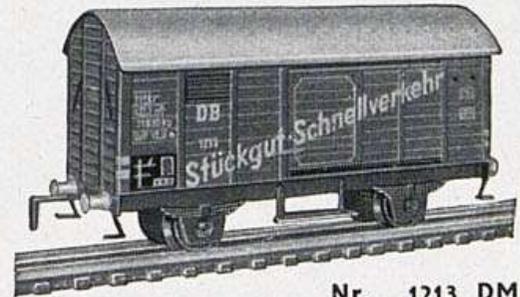
Nr. 1205 DM 1.-
Nr. A 1205 DM 2.-

Nr. 1205 offener Güterwagen, braun mit Originalbeschriftung. Länge über Puffer 10,5 cm



Nr. 1214 DM 1.25
Nr. A 1214 DM 2.25

Nr. 1214 gedeckter Güterwagen, grün mit Originalbeschriftung, Aufschrift „Staatl. Fachingen“. Länge über Puffer 10,5 cm



Nr. 1213 DM 1.25
Nr. A 1213 DM 2.25

Nr. 1213 gedeckter Güterwagen, braun mit Originalbeschriftung, Aufschrift „Stückgut-Schnellverkehr“. Länge über Puffer 10,5 cm



Nr. 1212 DM 1.25
Nr. A 1212 DM 2.25

Nr. 1212 Kühlwagen, weiß mit Originalbeschriftung, Aufschrift rot „SEEFISCHE“. Länge über Puffer 10,5 cm

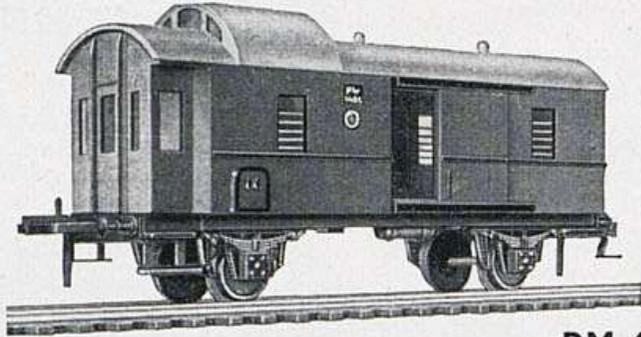
Die hier dargestellten Wagen bilden den Grundstock unseres in Qualität und Formgebung einzigartigen und im Preis außerordentlich günstigen Wagensortiments, das durch Herausgabe neuer Modelle ständig erweitert werden wird. Alle Wagen sind mit feinsten Prägungen versehen und mit **spitzengelagerten** Radsätzen ausgestattet, wodurch ein außerordentlich leichter und ruhiger Lauf der Fahrzeuge gewährleistet wird.

Die Kupplungen sind als einfache Hakenkupplungen ausgebildet. Die Achslager sind bei diesen Wagen geprägt.

Wagen mit automatischer Kupplung:

Die Wagen werden auch mit automatischer Kupplung geliefert. In diesem Fall ist der Bestellnummer der Buchstabe „A“ voranzusetzen. Diese Wagen sind dann mit plastischen Achslagern versehen, wodurch ihnen bereits ein modellmäßiger Charakter verliehen wird.

Modell-Personenzug-Wagen Spur H0

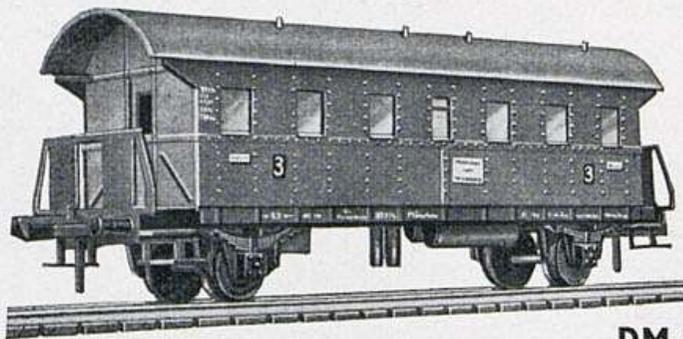


DM 6.25

Nr. 1405 Personenzug-Packwagen. Nachbildung des Pwi-28 der DB mit Beobachtungsstand, zwei Schiebetüren (beweglich), Wagenkasten grün, Dach grau, Fahrgestell schwarz. Länge über Puffer: 12,4 cm

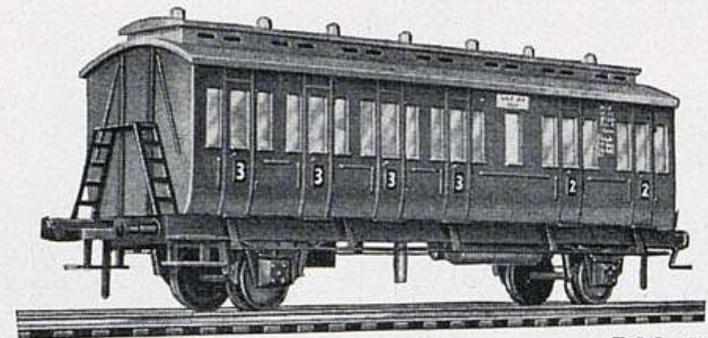
Die hier dargestellten Wagen sind genaue Nachbildungen der entsprechenden Typen der Deutschen Bundesbahn. Die Modelle sind mit gedrehten Stahlachsen und leicht laufenden Kunststoff-rädern mit **Spitzenlagerung** versehen.

Fahrgestell aus praktisch unzerbrechlichem Metallspritzguß, imitierte Bremsbacken, Trittbretter, Wagenkasten aus Kunststoff mit feinsten Prägungen, durchbrochene Fenster mit Cellon hinterlegt, Dach abnehmbar, imitierte Dachlüfter, handlackiert in Originalfarbtönen, beidseitig automatische Kupplung.



DM 6.25

Nr. 1404 Personenzug-Wagen. Nachbildung des Einheits-Personenwagens Ci-29 der DB. Wagenkasten grün, Dach grau, Fahrgestell schwarz. Länge über Puffer: 14,5 cm

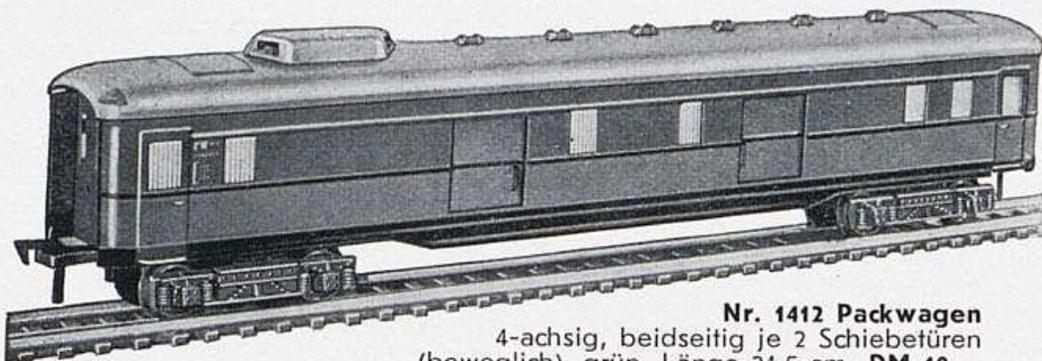


DM 6.25

Nr. 1406 Personenzug-Abteilwagen. Leitern an beiden Stirnwänden, durchgehende Trittbretter, Dach mit Oberlichtaufbau mit durchbrochenen Oberlichtern. Länge über Puffer: 14,5 cm

fleischmann

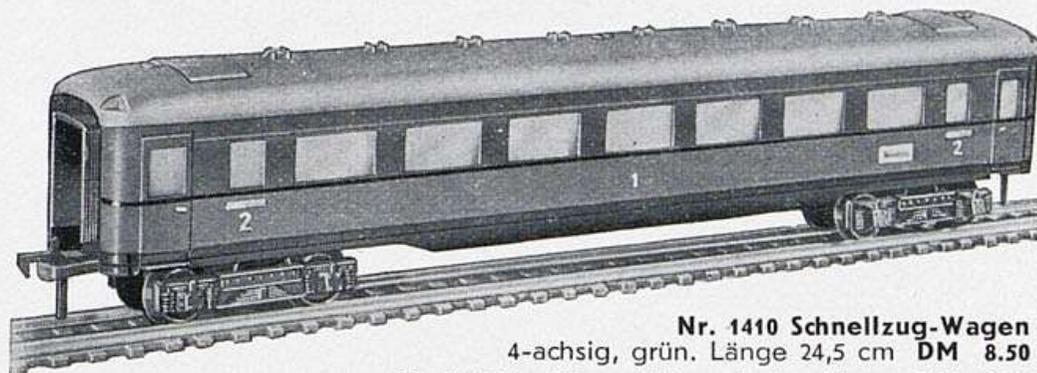
Modell-Schnellzug-Wagen Spur H0



Nr. 1412 Packwagen
4-achsig, beidseitig je 2 Schiebetüren
(beweglich), grün. Länge 24,5 cm **DM 10.-**
Nr. 1412 J, dito, mit Innenbeleuchtung DM 12.-

Die Wagen 1410 - 1413 sind genaue Nachbildungen der entsprechenden Typen der Deutschen Bundesbahn. Alle Modelle zeichnen sich durch erstklassiges Material aus und sind mit allseits beweglichen Drehgestellen ausgerüstet. Spitzengelagerte Radsätze verleihen diesen Modellwagen einen besonders ruhigen und leichten Lauf. Die weiteren Merkmale sind: Wagenkästen und -böden aus starkem geprägten Stahlblech, durchbrochene Fenster mit Cellon hinterlegt, Dach aus Kunststoff mit imitierten Lüftern. Vorn und hinten Faltenbälge aus elastischem Kunststoff. Beidseitig automatische Kupplung.

— jetzt mit vollständiger Originalbeschriftung —

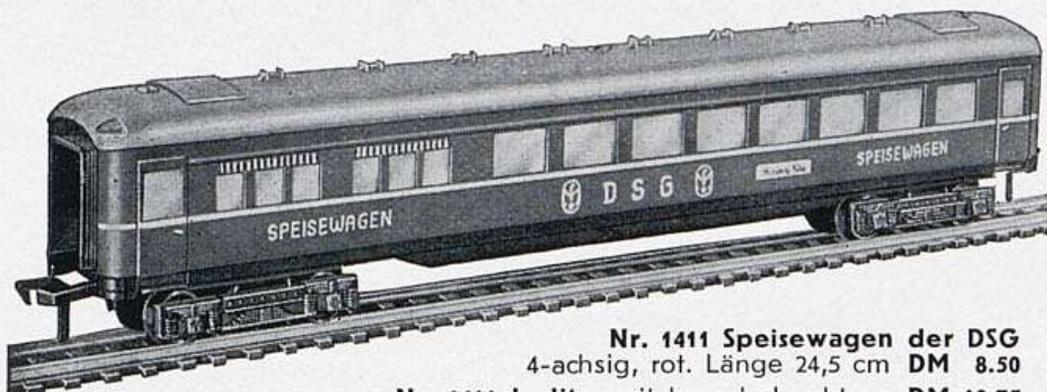


Nr. 1410 Schnellzug-Wagen
4-achsig, grün. Länge 24,5 cm **DM 8.50**
Nr. 1410 J, dito, mit Innenbeleuchtung DM 10.75

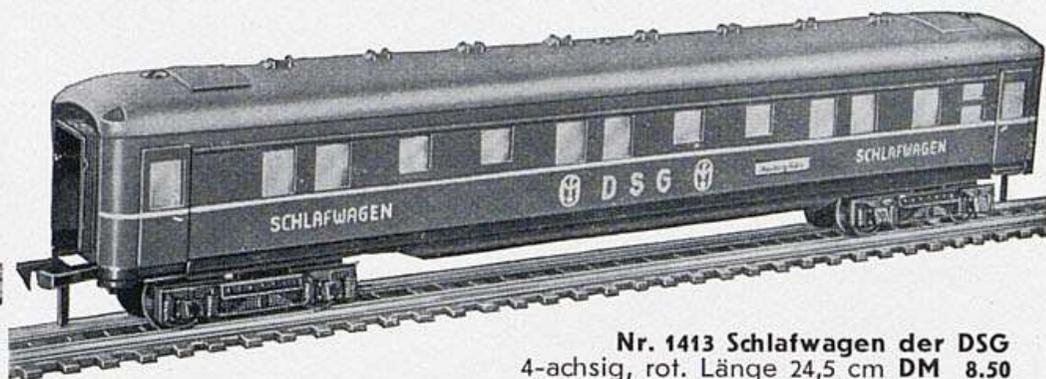
Bitte beachten Sie . . .

. . . daß die Wagen 1410 bis 1413 B nun auch mit Innenbeleuchtung geliefert werden können. Die Bestellnummern tragen in diesem Falle den zusätzlichen Buchstaben „J“ (Innenbeleuchtung).

Für den nachträglichen Einbau ist die Beleuchtungsgarnitur Nr. 76 einzeln erhältlich. (Siehe Seite 24)

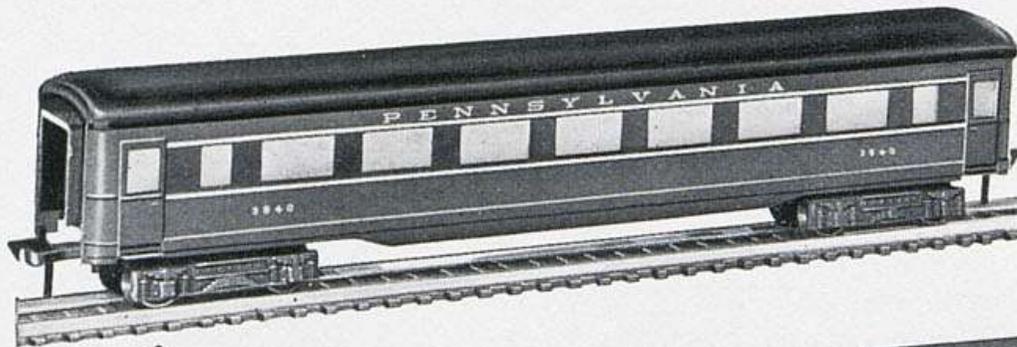


Nr. 1411 Speisewagen der DSG
4-achsig, rot. Länge 24,5 cm **DM 8.50**
Nr. 1411 J, dito, mit Innenbeleuchtung DM 10.75



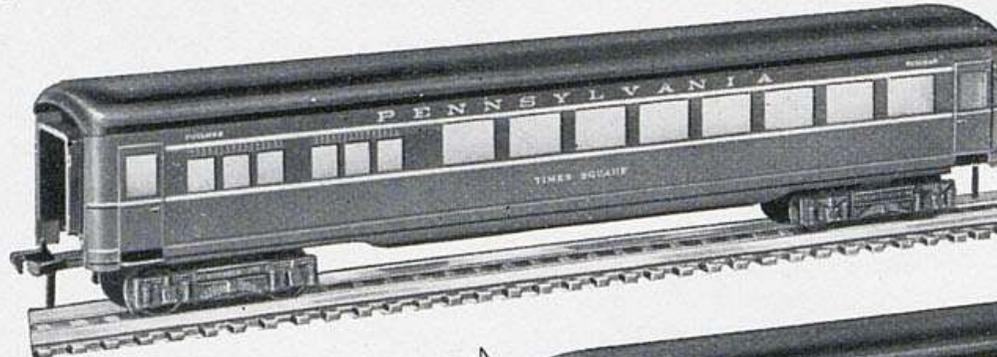
Nr. 1413 Schlafwagen der DSG
4-achsig, rot. Länge 24,5 cm **DM 8.50**
Nr. 1413 J, dito, mit Innenbeleuchtung DM 10.75
Nr. 1413 B wie 1413, jedoch international blau DM 8.50
Nr. 1413 BJ, wie 1413 B, mit Innenbeleuchtung DM 10.75

Exprefzug-Wagen „Pullman“ nach amerikanischer Bauart Spur H0



Nr. 1420 Pullman-Wagen, 4-achsig,
24 cm lang **DM 8.50**

Nr. 1420 J, dito, mit Innenbeleuchtung
DM 10.75



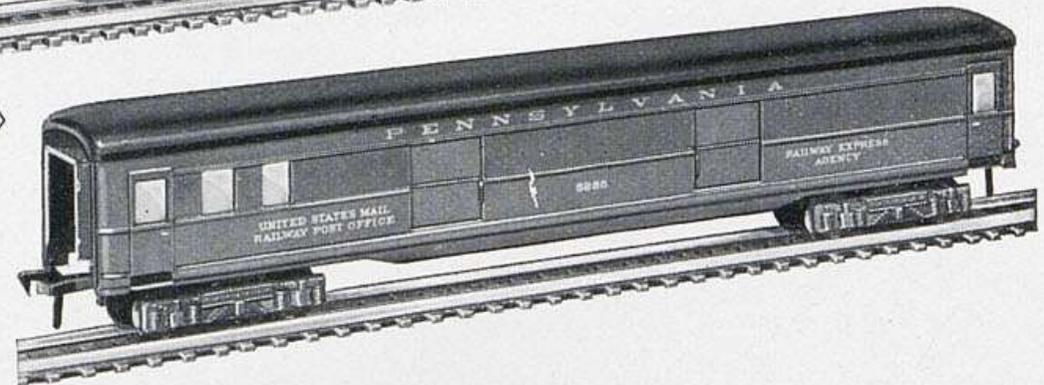
Nr. 1421 Pullman-Speisewagen,
4-achsig, 24 cm lang **DM 8.50**

Nr. 1421 J, dito, mit Innenbeleuchtung
DM 10.75

Die Wagen 1420–1422 sind auch mit Innenbeleuchtung erhältlich. In diesem Falle tragen die Bestellnummern den zusätzlichen Buchstaben „J“ (Innenbeleuchtung).

Nr. 1422 Packwagen, 4-achsig, mit vier beweglichen Schiebetüren,
24 cm lang **DM 10.–**

Nr. 1422 J, dito, mit Innenbeleuchtung
DM 12.–



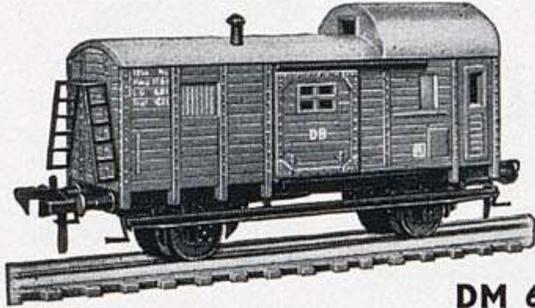
Nr. 76 Beleuchtungsgarnitur Spur H0, bestehend aus zwei kompletten Drehgestellen mit Kupplungen und zwei Glühlampen mit Halterungen. Für den nachträglichen Einbau in die Schnellzugwagen 1410 bis 1413 und Exprefzugwagen 1420 bis 1422.



DM 4.75

Preise in DM (West)

Modell-Güterwagen Spur H0



DM 6.25

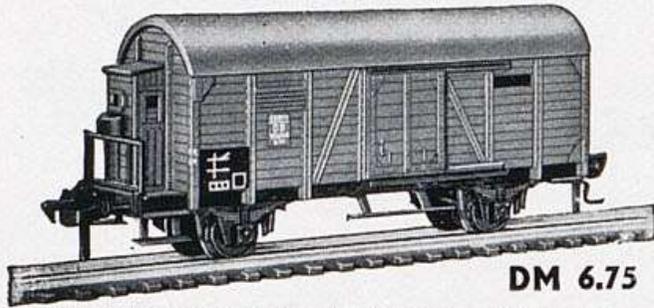
Nr. 1466 Güterzug-Packwagen mit 2 beweglichen Schiebetüren, durchgehendes Trittbrett, grün. Länge über Puffer: 10 cm

Die auf dieser und der nächsten Seite abgebildeten Güterwagen weisen folgende besondere Merkmale auf: Fahrgestell aus praktisch unzerbrechlichem Metallspritzguß, reich detailliert, imitierte Bremsbacken, Trittbretter, Wagenkasten aus Kunststoff mit feinsten Prägungen.

Bei gedeckten Wagen: 2 bewegliche Schiebetüren, abnehmbares Dach.

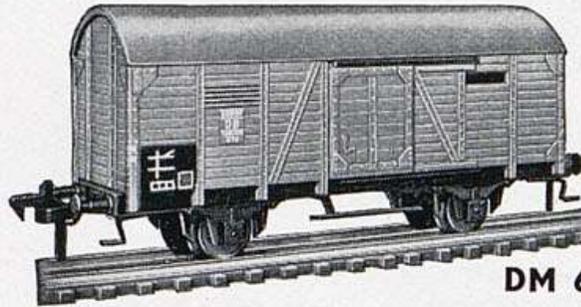
Alle Wagen haben vorn und hinten automatische Kupplung, sind in Originalfarben handlackiert und mit leicht laufenden Kunststoffrädern und gedrehten Stahlachsen mit **Spitzenlagerung** ausgerüstet.

Auf der Rückseite des Kataloges sind diese Wagen farbig abgebildet.



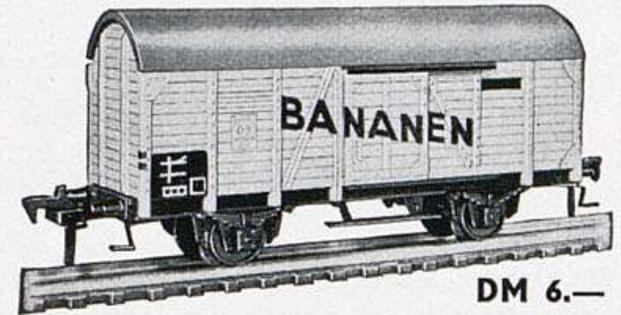
DM 6.75

Nr. 1490 gedeckter Güterwagen mit Bremsenhaus, braun. Länge über Puffer: 12,5 cm



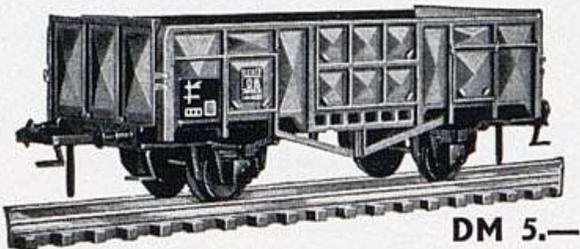
DM 6.—

Nr. 1460 gedeckter Güterwagen, braun. Länge über Puffer: 11,5 cm



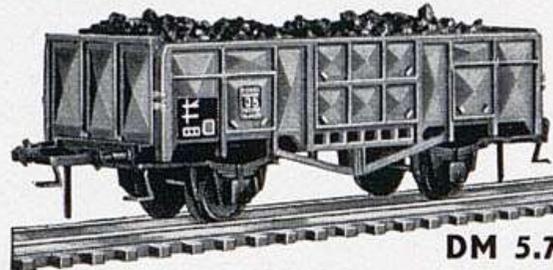
DM 6.—

Nr. 1463 Bananenwagen, gelb mit grüner Schrift. Länge über Puffer: 11,5 cm



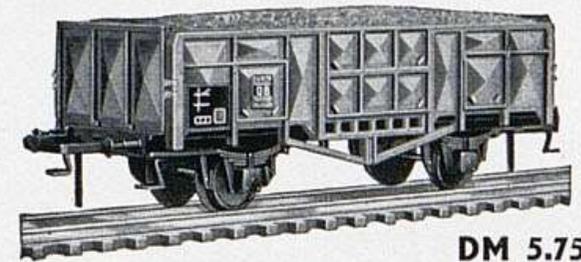
DM 5.—

Nr. 1455 Hochbordwagen, braun. Länge über Puffer: 11,5 cm



DM 5.75

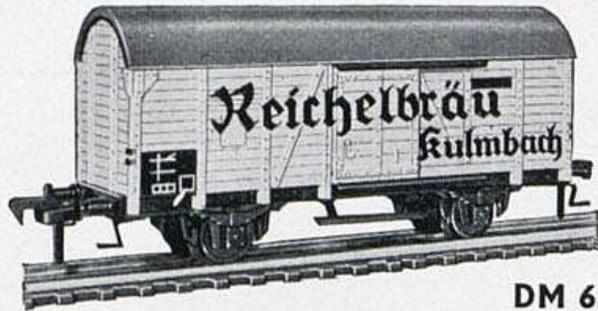
Nr. 1455 K Hochbordwagen mit Kohlen beladen, braun. Länge über Puffer: 11,5 cm



DM 5.75

Nr. 1455 S Hochbordwagen mit Schotter beladen, braun. Länge über Puffer: 11,5 cm

Modell-Güterwagen Spur H0



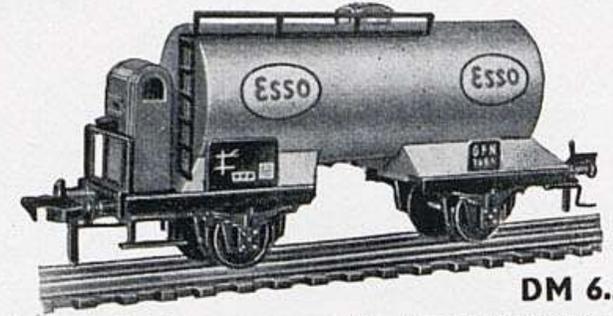
DM 6.—

Nr. 1461 Bierwagen, weiß mit schwarzer Schrift. Länge über Puffer 11,5 cm



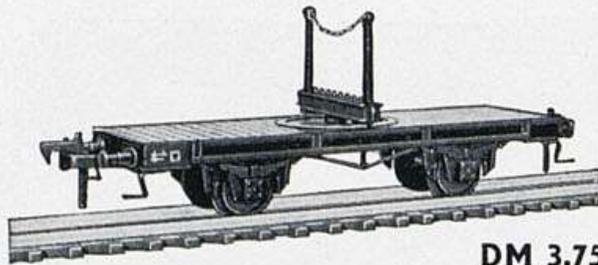
DM 6.—

Nr. 1462 Kühlwagen, weiß mit roter Schrift. Länge über Puffer 11,5 cm



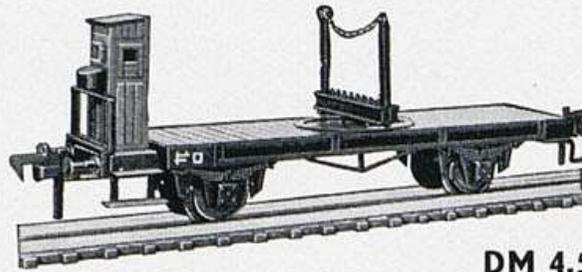
DM 6.50

Nr. 1465 E Kesselwagen „Esso“ mit Bremserhaus, aluminiumfarbig. Länge über Puffer 11,2 cm



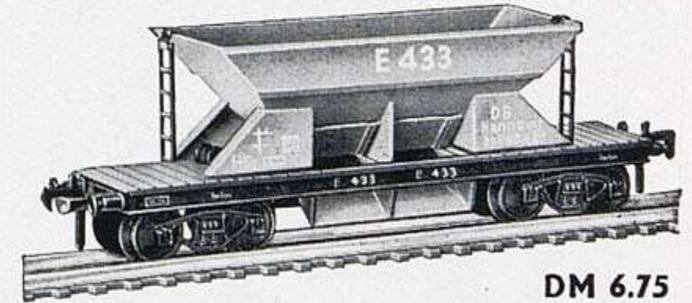
DM 3.75

Nr. 1453 Schemelwagen ohne Bremserhaus, mit drehbarem Schemel. Länge über Puffer 11 cm



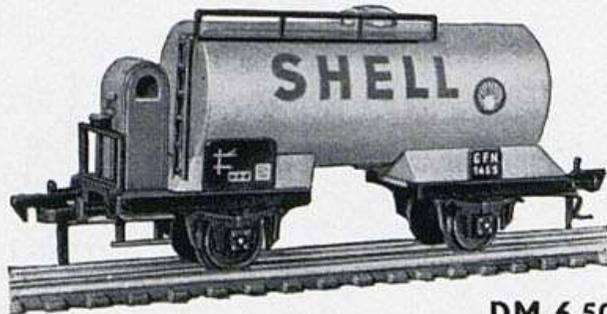
DM 4.50

Nr. 1483 Schemelwagen mit Bremserhaus, mit drehbarem Schemel. Länge über Puffer 12 cm



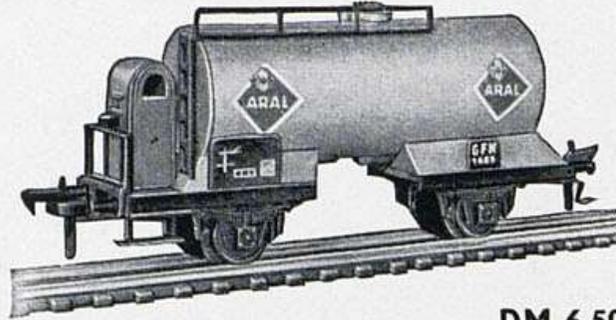
DM 6.75

Nr. 1491 Schotterwagen, 4-achsig, auf zwei Drehgestellen. Länge über Puffer 13,5 cm



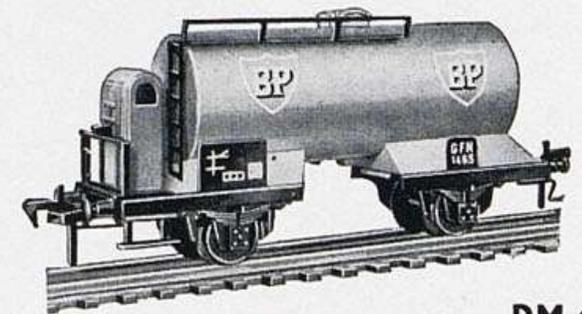
DM 6.50

Nr. 1465 Sh Kesselwagen „Shell“ mit Bremserhaus, gelb mit roter Schrift. Länge über Puffer 11,2 cm



DM 6.50

Nr. 1465 BV Kesselwagen „Aral“ mit Bremserhaus, aluminiumfarbig. Länge über Puffer 11,2 cm



DM 6.50

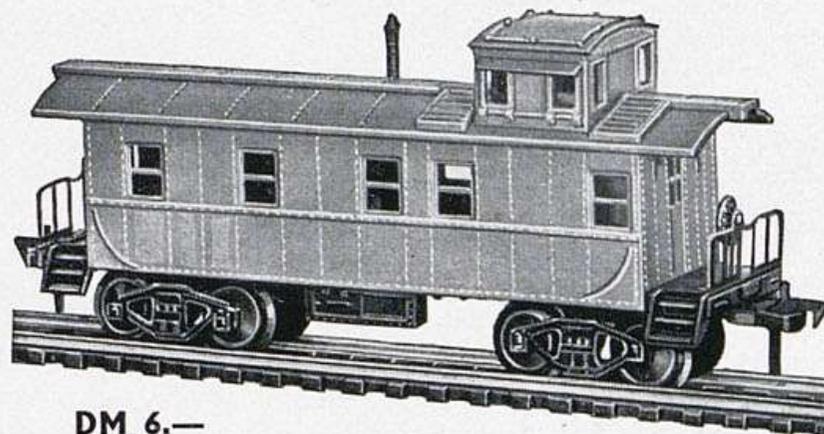
Nr. 1465 BP Kesselwagen „Olex“ mit Bremserhaus, grün. Länge über Puffer 11,2 cm

Modell-Güterwagen amerikanischer Bauart Spur H0

Die hier gezeigten Modelle sind genaue Nachbildungen amerikanischer Güterwagen verschiedener Bahnlinien. Sie sind ausgerüstet mit seitenbeweglichen Drehgestellen amerikanischer Bauart. Diese Fahrzeuge können mit unseren deutschen Wagen und Lokomotiven zusammengekuppelt werden.

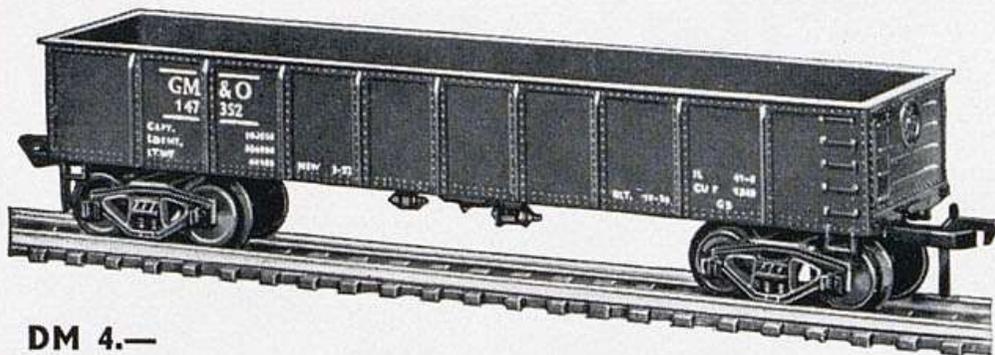
Spitzengelagerte Radsätze

Diese Wagen sind auf der Rückseite des Kataloges farbig abgebildet.



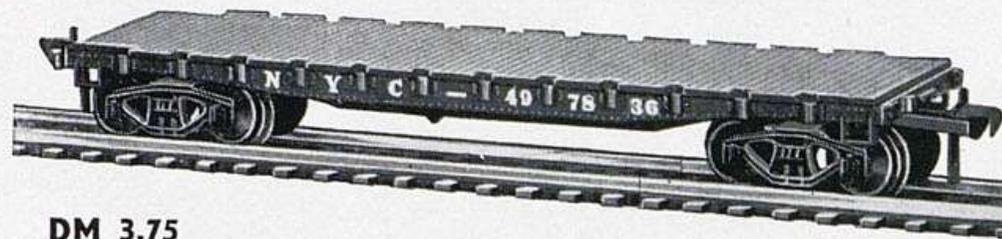
DM 6.—

Nr. 1435 4-achsiger Güterzug-Packwagen (Caboose) Plastikausführung mit durchbrochenen Fenstern. Wagenlänge ca. 12 cm



DM 4.—

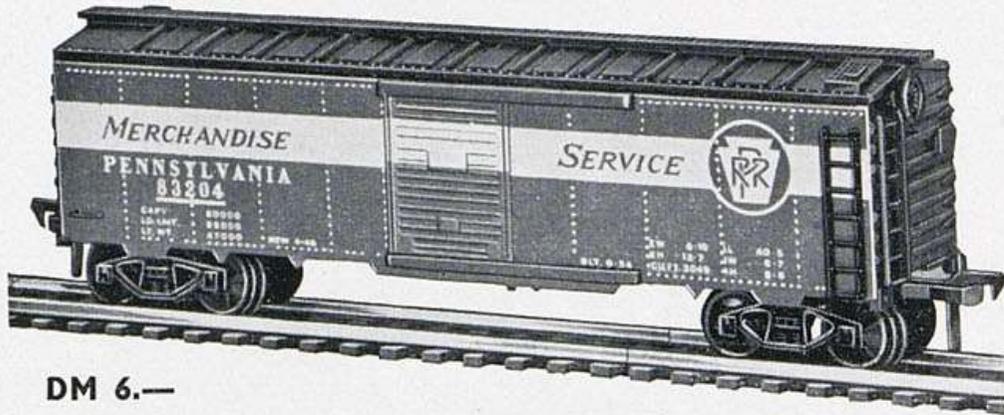
Nr. 1426 4-achsiger offener Hochbord-Güterwagen (Gondola) Plastikausführung mit Originalbeschriftung. Wagenlänge ca. 15,5 cm



DM 3.75

Nr. 1425 4-achsiger Flachwagen (Flat-Car) Plastikausführung mit Originalbeschriftung. Wagenlänge ca. 15,5 cm

Modell-Güterwagen amerikanischer Bauart Spur H0



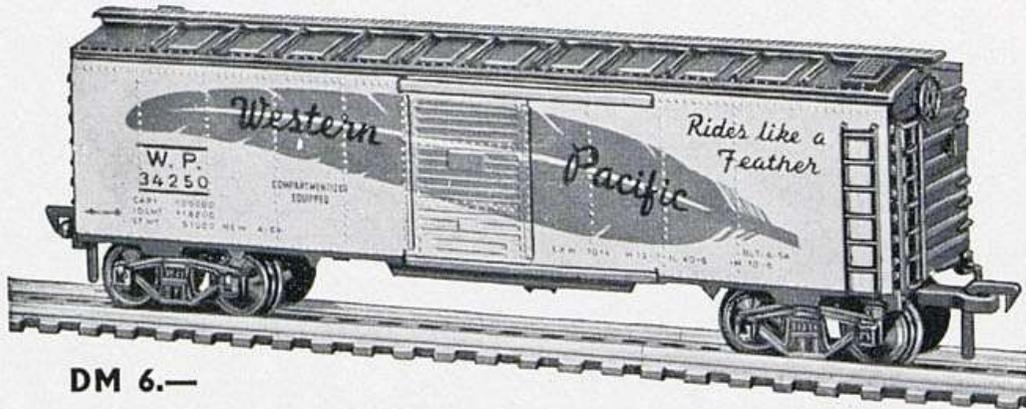
DM 6.—

Nr. 1427 4-achsiger, gedeckter Güterwagen der „Pennsylvania RR“. 2 bewegliche Schiebetüren - Wagenkasten aus Plastikspritzguß, Seitenwände aus lithographiertem Stahlblech. Länge: 15,5 cm.



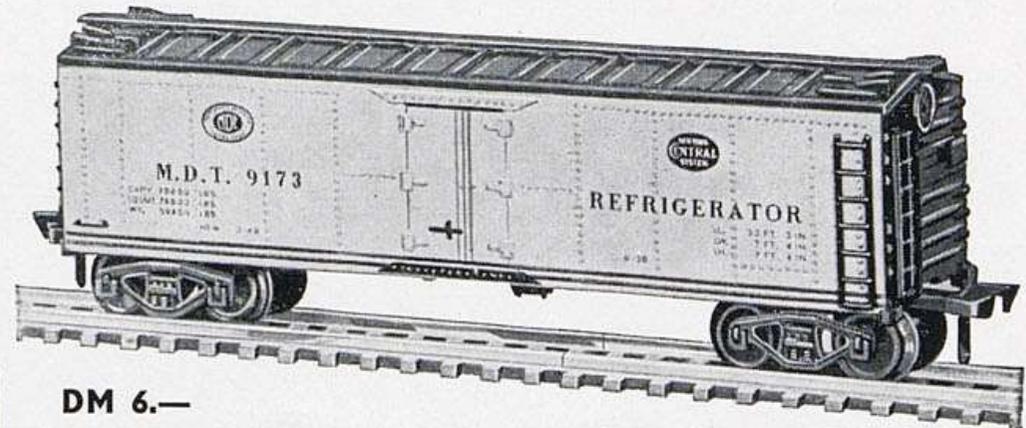
DM 6.—

Nr. 1428 4-achsiger, gedeckter Kühlwagen der „Santa Fé RR“. - Wagenkasten aus Plastikspritzguß, Seitenwände aus lithographiertem Stahlblech. Länge: 15,5 cm



DM 6.—

Nr. 1429 (wie 1427 nur mit Aufschrift der „Western Pacific RR“)



DM 6.—

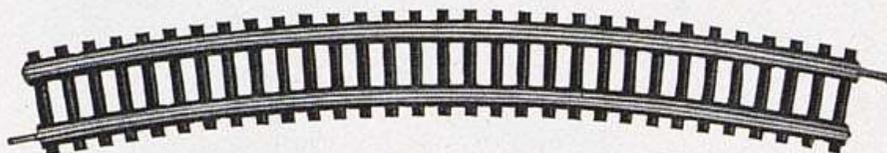
Nr. 1430 (wie 1428 nur mit Aufschrift der „New York Central RR“)

Die trittfesten

Fleischmann

Gleise Spur H0

Der wirklichkeitstreue Eindruck einer elektrischen Modelleisenbahn ist erst dann erreicht, wenn die Modelltreue der Bahn auch beim Bau der Gleise berücksichtigt ist. In dieser Hinsicht entspricht das „Fleischmann“-Gleis allen Anforderungen, nicht nur durch Fortlassen der in der Großtechnik nicht existierenden Mittelschiene, sondern vor allem durch ihren einwandfrei glatten Unterbau aus geschmeidigem Isolierstoff in Original-Schwellenfarbe mit natürlichem Schwellenabstand. Gesamte Gleishöhe 5 mm. Kreisdurchmesser 50 cm, 75 cm und 120 cm · Laufprofile aus vernickeltem Spezialstahlblech gezogen · Einfache Montage und völlig einwandfreier Zusammenhalt der Gleisanlage durch neuartige Schienenstofsverbindung.



Nr. 1606 $\frac{1}{1}$ gebogenes Gleis für Kreisdurchm. 50 cm, Außenlänge 260 mm **DM -.40**
(6 Stück 1606 ergeben einen Kreis von 50 cm \emptyset)

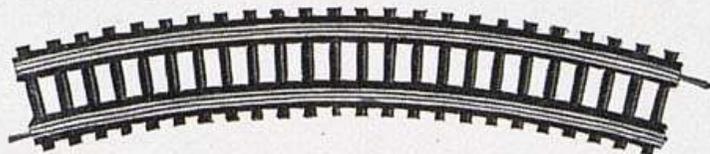
Nr. 1604 $\frac{1}{1}$ gebogenes Gleis für Kreisdurchm. 120 cm, Außenlänge 236 mm **DM -.35**

Nr. 1604/2 $\frac{1}{2}$ gebogenes Gleis für Kreisdurchm. 120 cm, Außenlänge 118 mm **DM -.30**

Nr. 1604/4 $\frac{1}{4}$ gebogenes Gleis für Kreisdurchm. 120 cm, Außenlänge 59 mm **DM -.25**

Nr. 1604/8 $\frac{1}{8}$ gebogenes Gleis für Kreisdurchm. 120 cm, Außenlänge 29 mm **DM -.25**

(16 Stück 1604 ergeben einen Kreis von 120 cm \emptyset)



Nr. 1601 $\frac{1}{1}$ gebogenes Gleis für Kreisdurchm. 75 cm, Außenlänge 192 mm **DM -.30**

Nr. 1601/2 $\frac{1}{2}$ gebogenes Gleis für Kreisdurchm. 75 cm, Außenlänge 96 mm **DM -.25**

Nr. 1601/4 $\frac{1}{4}$ gebogenes Gleis für Kreisdurchm. 75 cm, Außenlänge 48 mm **DM -.20**

Nr. 1601/8 $\frac{1}{8}$ gebogenes Gleis für Kreisdurchm. 75 cm, Außenlänge 24 mm **DM -.20**

(12 Stück 1601 ergeben einen Kreis von 75 cm \emptyset)

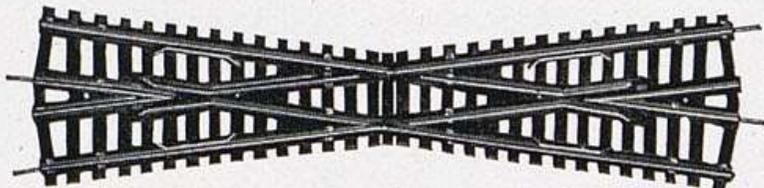


Nr. 1600 $\frac{1}{1}$ gerades Gleis Länge 196 mm **DM -.30**

Nr. 1600/2 $\frac{1}{2}$ gerades Gleis Länge 98 mm **DM -.25**

Nr. 1600/4 $\frac{1}{4}$ gerades Gleis Länge 49 mm **DM -.20**

Nr. 1600/8 $\frac{1}{8}$ gerades Gleis Länge 25 mm **DM -.20**



Nr. 1611 Kreuzung DM 4.50

Die sich kreuzenden Gleise sind elektrisch von einander getrennt.

Preise in DM (West)

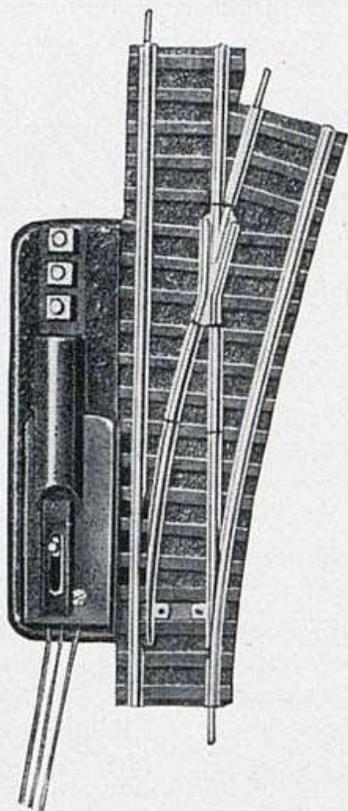
DIE NEUEN

Fleischmann

UNIVERSAL-WEICHEN SPUR H0

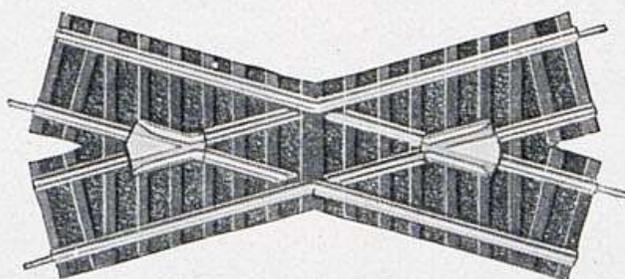
Die neuen Weichen 1624 und 1624 A sind in ihrer Konstruktion und Verwendungsmöglichkeit einmalig. In Verbindung mit der neuen Kreuzung Nr. 1612 können bei kleinstem Platzbedarf die schönsten und vielfältigsten Gleisanlagen aufgebaut werden. Die Handweichen 1624 können durch späteren Einbau eines Elektromagneten für den elektro-magnetischen Betrieb selbst umgebaut werden. Die Anschlußschnüre für die elektro-magnetischen Weichen sind als 50 cm lange Kabel herausgeführt. Die sichtbaren Anschlußklemmen sind mit dem eingebauten Umschalter verbunden.

Ausführliche Gebrauchsanleitungen mit Aufbauhinweisen liegen den Weichen bei.



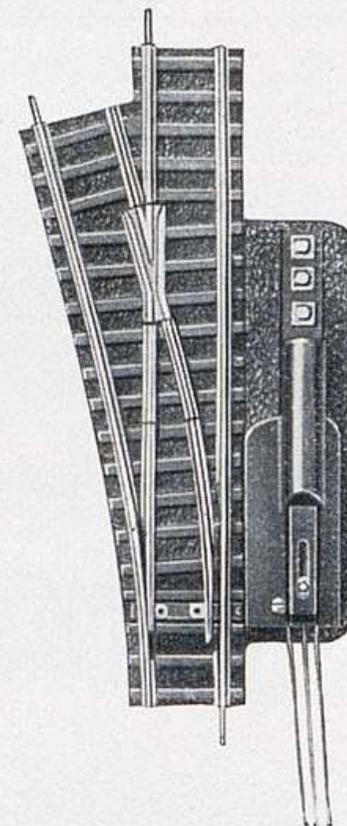
Paar **DM 10.50**

Nr. 1624 Handweiche mit gekuppeltem Umschalter, 160 mm lang. Die Weichen 1624 entsprechen in ihrem äußeren Aufbau den elektro-magnetischen Weichen 1624 A, nur mit dem Unterschied, daß die Anschlußschnüre fehlen.



DM 3.—

Nr. 1612 Kreuzung 30° zum Aufbau von Gleisverbindungen mit den Weichen 1624 und 1624 A (siehe Seite 31).



Paar **DM 16.50**

Nr. 1624 A Elektro-magnetische Weiche mit gekuppeltem Umschalter, 160 mm lang. Betriebsspannung: 14 Volt Wechselstrom. Für Fernbedienung ist entweder das Stellpult Nr. 516 (für 2 Weichen) oder die Stellplatte Nr. 507 (für 1 Weiche) erforderlich. Die Weichen 1624 A können auch von Hand betätigt werden.

Technische Einzelheiten der neuen

Fleischmann

Universal-Weiche Spur H0

Die neuen Weichen Nr. 1624 (für Handbetrieb) bzw. 1624 A (für elektro-magnetischen Betrieb) unterscheiden sich von den bisherigen Stopweichen Nr. 1626 BA dadurch, daß sie als normale Durchfahrtsweichen geschaltet sind. Alle drei Gleisanschlüsse der Weichen sind also ständig stromführend. Das Herzstück ist isoliert, so daß die Weiche durch den Zug aufschneidbar ist. Ein mit den Weichenzungen gekuppelter Umschalter, der jedoch von der Antriebseinrichtung elektrisch vollkommen getrennt ist, gestattet viele Schaltungsmöglichkeiten, wodurch die Weiche universell verwendbar ist.

So ist es z. B. möglich, die Weiche als „Stop-Weiche“ zu schalten, Lichtsignale zu steuern, Fahrstraßensicherungen zu schalten, Rückmeldeeinrichtungen zu bauen usw. — Der Umschalter ist sowohl bei den Hand- als auch bei den elektro-magnetischen Weichen vorhanden. — Auf Grund der neuartigen

Konstruktion der Weiche ist es nun möglich, zwei Weichen unmittelbar zu einer Gleisverbindung aneinander zu setzen, wobei der Gleisabstand dann nur 52 mm beträgt. Der

abzweigende Strang der Weiche wird gebildet aus einer $\frac{1}{2}$ gebogenen Schiene des kleinen Kreisdurchmessers (1601/2) und einem anschließenden $\frac{1}{4}$ geraden Gleis (1600/4). Demnach liegt das

Herzstück der Weiche in der Geraden, wodurch Entgleisungen auf Weichen auch bei größter Geschwindigkeit kaum mehr möglich sind. Der Weichenwinkel beträgt 15 Grad.

. . . eine der vielen Verwendungsmöglichkeiten

der neuen Weichen 1624 und der Kreuzung 1612.

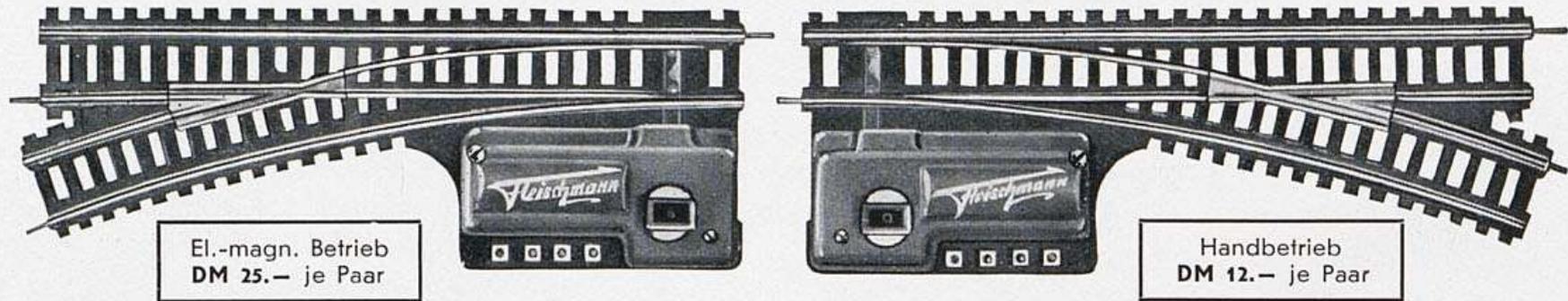
Aus Platzgründen können wir nur eine der interessantesten Gleisformationen abbilden. Aus zwei Paar Weichen 1624 und einer Kreuzung 1612 ist ein Weichenkreuz (doppelte Gleisverbindung) aufgebaut. Mit Hilfe der zur Verfügung stehenden vier Umschalter der vier eingebauten Weichen lassen sich nun interessante Fahrstraßen und Signalsteuerungen durchführen. Auch hierüber finden Sie ausführliche Hinweise in der Weichenbeschreibung.



Fleischmann

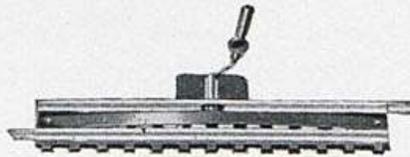
Weichen und Spezialgleise Spur H0

H0-Stop-Weiche

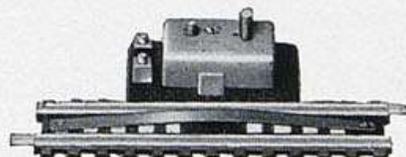


Nr. 1626 BA Weichenpaar für elektromagnetischen Betrieb (fernsteuerbar vom Stellwerk aus) mit **beleuchteten Weichenlaternen** (siehe Abbildung). Die Neuschaffung unserer Blockstreckenweichen vereint Weiche und komplette Zugbeeinflussung in sich. Ohne weiteres Zusatzgerät bietet diese sinnreiche Konstruktion viele Möglichkeiten im Mehrzug- und Rangierbetrieb. Beim Fahren auf zusammenlaufenden Gleissträngen einer Weiche bleibt die Lokomotive automatisch vor der Weiche stehen, wenn die betreffende Fahrstrecke über die Weiche nicht freigegeben ist. Nach Umlegen der Weichenzunge auf freie Fahrt fährt die Lokomotive automatisch weiter. Der Haltepunkt vor der Weiche kann dabei durch Einbau von Trenngleisen beliebig vorverlegt werden. Ferner können Lokomotiven ohne Abschaltung des Fahrstroms, lediglich durch Umlegen der Weichenzunge, stromlos abgestellt werden. Zusammenstöße von Lokomotiven oder Zügen auf den Weichen sind deshalb unmöglich. Die Einrichtung eines Mehrzugblockstellenbetriebes kann in einfacher Weise durchgeführt werden. Das Befahren von Kehrschleifen bereitet keinerlei Schwierigkeiten. Ausführliche Anleitungen über die Verwendungsmöglichkeiten liegen jeder Weiche bei.

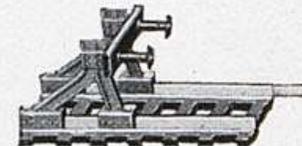
Nr. 1626 Weichenpaar für Handbetrieb ohne Weichenlaterne. Entgegen der H0-Stop-Weiche Nr. 1626 BA ist diese Weiche als normale Durchfahrweiche ohne jede weitere elektrische Funktion konstruiert.



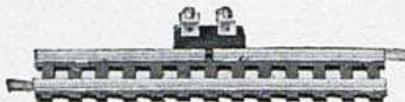
Nr. 1600/2 E Entkupplungsgleis DM 1.-
98 mm lang, für Handbedienung



Nr. 1600/2 EM Entkupplungsgleis DM 4.50
98 mm lang, mit elektromagnetischem Antrieb. Fernsteuerbar vom Stellwerk aus.



Nr. 1588 Prellbock 48 mm lang DM 1.50



Nr. 1600/2 T Trenngleis DM -.75
98 mm lang, z. B. für automatische Zugbeeinflussung bei Verwendung des Signals 1571 (siehe auch Seite 34 und 35).



Nr. 1600/4 U Unterbrechergleis DM-.40
49 mm lang, zur vollkommenen Trennung elektrischer Stromkreise. Wird auch in Verbindung mit Signal 1571 benötigt.



Nr. 1600/2 K Anschlußgleis DM -.75
98 mm lang zum Anschluß der Fahrspannung



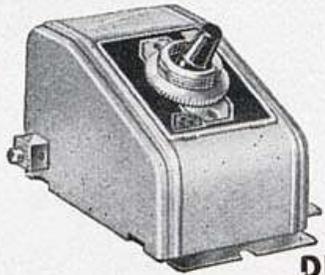
1600/2 S Schaltgleis 98 mm lang, zur automatischen Betätigung elektromagnetischer Artikel durch den Zug DM -.75

Das ausbaufähige



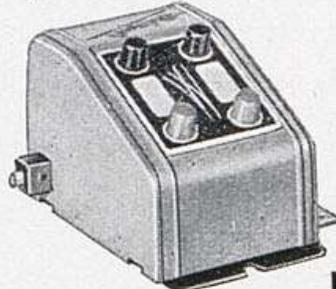
Stellwerk, für Spurweiten H0 und 0

In Ergänzung zu dem bereits vorhandenen Wechselschalter Nr. 515 sind nun auch in gleicher Form und Farbe Stellpulte für Weichen und Entkupplungs-
gleise, sowie Schalter für Beleuchtungsanlagen erschienen. Sämtliche Schalter und Stellpulte können zu einem gemeinsamen Stellwerk aneinandergereiht
werden. Durch Hinzufügen weiterer Stellpulte kann das Stellwerk jederzeit entsprechend ausgebaut werden.



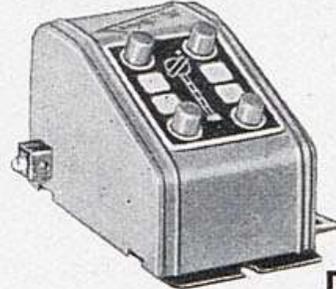
DM 4.—

Nr. 515 Wechselschalter für Licht-
wechsel am Signal 1571 und 573 in
Verbindung mit automatischer Zug-
beeinflussung.



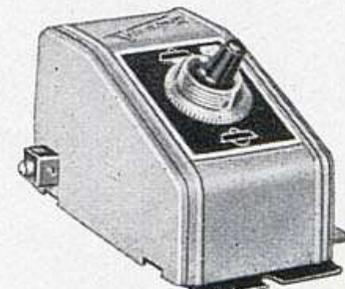
DM 3.—

Nr. 516 Stellpult für zwei Weichen
mit zwei Beschriftungsfeldern.



DM 3.—

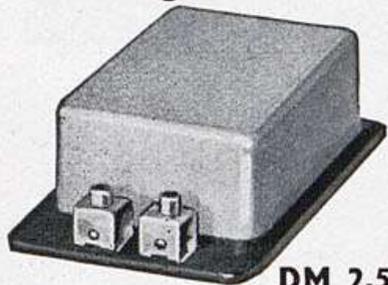
Nr. 517 Stellpult für vier Entkup-
plungsgleise, mit vier Beschriftungs-
feldern.



DM 3.75

Nr. 518 Ein-Aus-Schalter für Be-
leuchtungsanlagen.

Nr. 519 Streckengleichrichter



DM 2.50

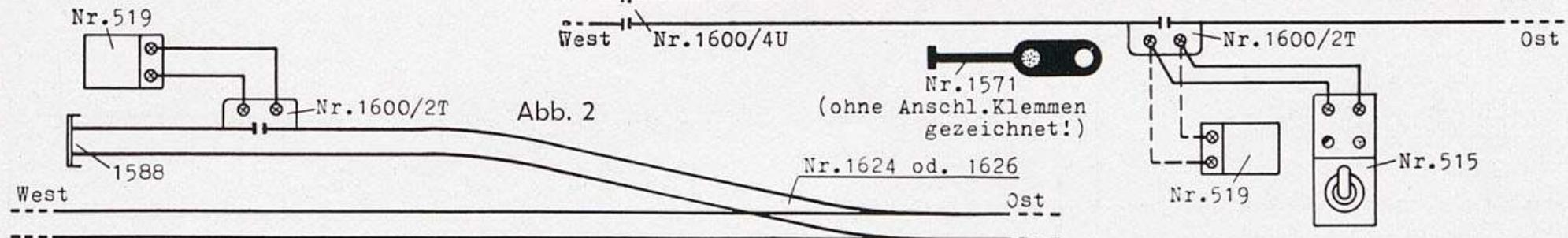
(Für Spur H0 und 0 verwendbar).

Durch das zusätzliche Anschalten dieses Gerätes in den Trennstromkreis unserer durch den Schalter Nr. 515 betätigten Licht-
signale treten die Vorteile unseres Zweischienen-Gleichstrom-Systems besonders deutlich hervor. Bekanntlich sperrt ein mit
automatischer Zugbeeinflussung ausgerüstetes und auf „Halt“ stehendes Signal beide Zugrichtungen. Während ein aus
Richtung „West“ in Abb. 1 kommender Zug vor dem „Halt“ zeigenden Signal stehenbleiben **muß**, wird auch ein aus Rich-
tung „Ost“ kommender Zug auf der stromlosen Strecke am Signal zwangsläufig stehenbleiben. Diese für den reibungs-
losen Ablauf des Zugbetriebes störende Tatsache kann durch die zusätzliche Anschaltung des Streckengleichrichters an die
Anschlußklemmen des Trenngleises 1600/2 T behoben werden (gestrichelt gezeichnet). — Jetzt ist es möglich, daß ein aus
Richtung „Ost“ kommender Zug an dem „Halt“ zeigenden und nur für die Gegenrichtung bestimmten Signal vorbeifahren
kann. Trotz der Anschaltung des Streckengleichrichters bleibt ein aus „West“ kommender Zug immer vor dem „Halt“ zeigenden
Signal stehen. — Eine weitere Verwendungsmöglichkeit ergibt sich nach Abb. 2. Hier wird z. B. ein Prellbock durch einen
vorgeschalteten Streckengleichrichter gesichert. Eine von „Ost“ kommende Lokomotive überfährt die Trennstelle des Trenn-
gleises 1600/2 T und bleibt dadurch automatisch vor dem Prellbock stehen. Wird jetzt am Fahrgerät umgepolt, dann wird
der bisher stromlose Streckenabschnitt zwischen der Trennstelle und dem Prellbock nun über den Streckengleichrichter mit
Strom versorgt, wodurch die Lokomotive in Richtung „Ost“ zurückfahren kann. — Der polrichtige Anschluß des Gleichrichters
läßt sich sehr leicht durch einmaligen Versuch ermitteln.

Abb. 1 Signal gilt nur für Fahrtrichtung →



Abb. 2



nach dem Vorbild der neuen Lichttages-Signale der Deutschen Bundesbahn



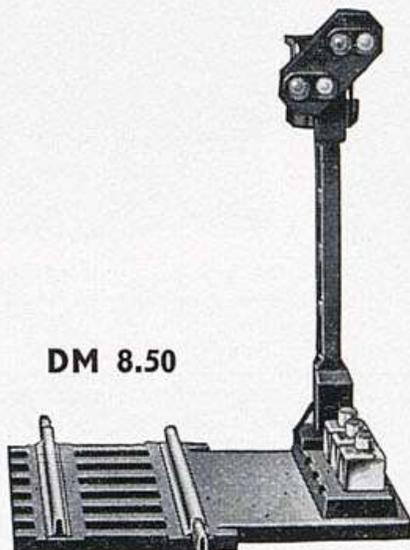
Nr. 1573
Rangiersignalmast
zum elektro-magn.
Entkupplungsgleis
1600/2 EM.

DM 1.95

Dieser Signalmast ist dem Abdrücksignal der DB nachgebildet und soll in Modellbahnanlagen die Stelle anzeigen, an der ein Entkupplungsgleis eingebaut ist. Der Mast wird einfach auf den Abdeckkasten des Entkupplungsgleises gesteckt. Bei Betätigung der Entkupplungsvorrichtung geht der waagerechte Signalbalken in die Schräglage.

Nur für elektro-magn. Entkupplungs-
gleis 1600/2 EM verwendbar.

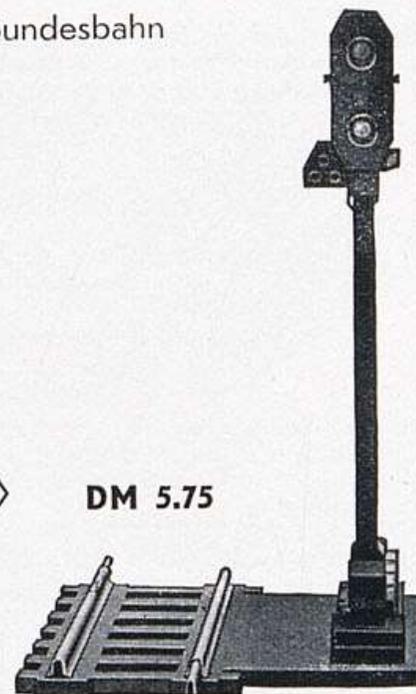
Auf Wunsch auch für Linksverkehr lieferbar.



DM 8.50

← **Nr. 1570 Vorsignal**, auf $\frac{1}{4}$ Gleisstück montiert, mit 2 gelben und 2 grünen Signallichtern · 3 Anschlußklemmen · Mast- und Lampenschild aus Zinkspritzguß, Höhe 6,5 cm

Nr. 1571 Hauptsignal, auf $\frac{1}{4}$ Gleisstück montiert, mit 1 roten und 1 grünen Signallicht · 3 Anschlußklemmen · Mast- und Lampenschild aus Zinkspritzguß, Höhe 9 cm →



DM 5.75

Bei Verwendung des Hauptsignals Nr. 1571 sind erforderlich:

Block- oder Einfahrsignal	ein Ausfahrtsignal vor Weiche 1626 BA	zwei Ausfahrtsignale vor einer Weiche 1626 BA
1 Stück Nr. 1571 1 Stück Nr. 515 1 Stück Nr. 1600/2 T 1 Stück Nr. 1600/4 U siehe Bild 1 auf Seite 35	1 Stück Nr. 1571 2 Stück Nr. 1600/4 U 2 Stück Nr. 1600/2 K siehe Bild 2 auf Seite 35	2 Stück Nr. 1571 2 Stück Nr. 1600/4 U 2 Stück Nr. 1600/2 K
Lichtwechsel und Zugbeeinflussung durch Wechselschalter Nr. 515	Lichtwechsel und Zugbeeinflussung durch Weiche 1626 BA	

In allen Fällen kann dem Hauptsignal noch das dazugehörige Vorsignal Nr. 1570 zugeschaltet werden. Irgendwelche weiteren Schalter oder Spezialgleise sind hierdurch nicht erforderlich.

Lichtstrom:
14 Volt
Wechselstrom

... und so werden die *Fleischmann* Signale angeschlossen

Ausführliche Gebrauchsanweisung mit Schaltbildern und Anwendungsbeispielen liegt jedem Signal bei!

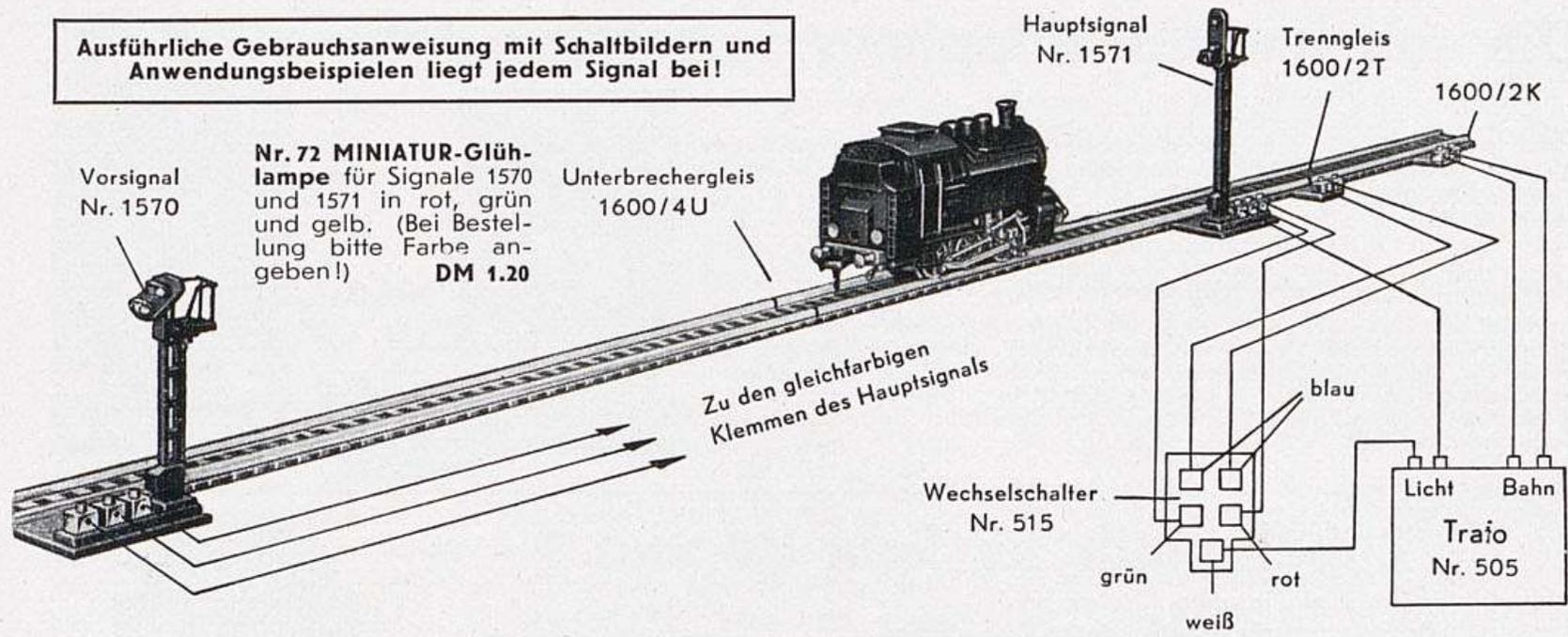


Bild 1:
Hauptsignal als Block- oder Einfahrsignal mit zugeschaltetem Vorsignal

Bei dieser Anordnung erfolgt der Lichtwechsel und die Zugbeeinflussung (Halt vor rotem Licht!) durch den Wechselschalter Nr. 515. Wichtig ist hierbei der Einbau des Trenngleises 1600/2T und des Unterbrechergleises 1600/4U. Die einzelnen Anschlußklemmen sind alle farbig gekennzeichnet, so daß die Kabelverlegung keine Schwierigkeiten bereiten kann.

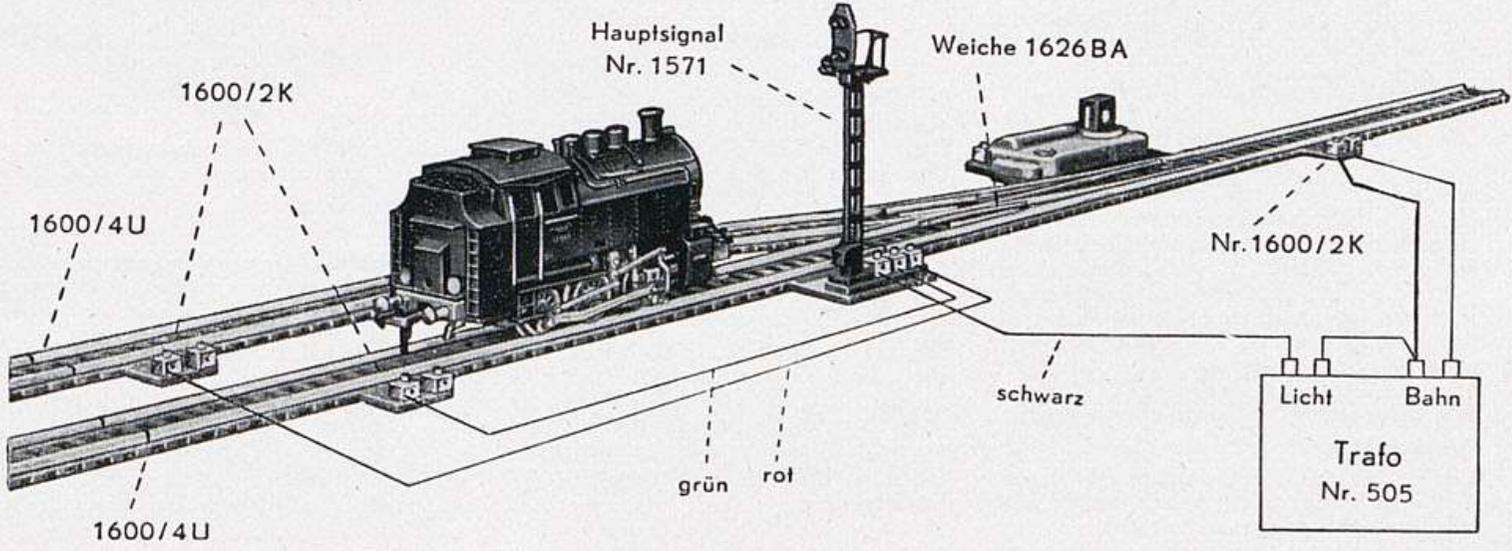
Bild 2:
Hauptsignal als Ausfahrtsignal vor Weiche 1626 BA

Hier erfolgt der Lichtwechsel und die Zugbeeinflussung allein durch die Weiche. Der Wechselschalter 515 ist also **nicht** erforderlich.

Ohne zusätzlichen Aufwand kann auch neben dem anderen Ausfahrtsignal ein Signal aufgestellt werden.

Zu beachten ist die Querverbindung zwischen den Licht- und Bahnanschlüssen am Trafo!

Diese Schaltung ist mit den Weichen 1624 und 1624A nicht möglich.

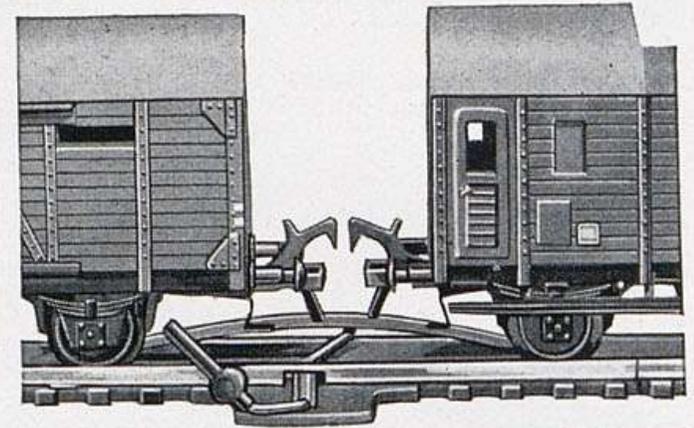


Die automatische Kupplung Spur H0 und 0

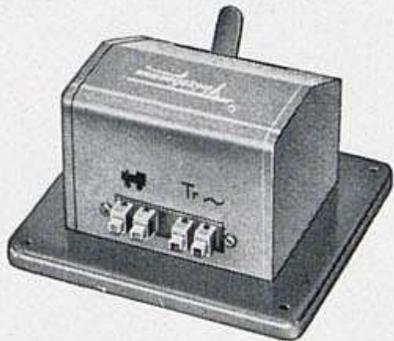
Sämtliche Fleischmann-Lokomotiven und Wagen der Spur H0 und 0 sind mit automatischer Kupplung ausgerüstet. (Ausnahmen siehe Seite 19-21). Das Einkuppeln kann an jeder beliebigen Stelle der Anlage erfolgen. Das Entkuppeln dagegen nur über dem hierfür geschaffenen Entkupplungsgleis 1600/2 E bzw. 1600/2 EM für Spur H0, oder 600 E bei Spur 0.

Der abzukuppelnde Wagen wird über das Entkupplungsgleis geschoben und das Entkupplungsgleis betätigt. Hierdurch werden die Haken angehoben, wodurch die Kupplung gelöst wird. Der übrige Zug kann nun weggefahren werden, der entkuppelte Wagen bleibt stehen.

Die nebenstehende Abbildung zeigt den Entkupplungsvorgang, der durch die sinnreiche Konstruktion der Kupplung und des Entkupplungsgleises absolut zuverlässig ausgeführt werden kann. Das An- und Entkuppeln soll nach Möglichkeit nur auf ebenen Gleisen ausgeführt werden. Durch die zweifache Kupplung zweier Wagen (2 Kupplungshaken und 2 Kupplungsbügel) wird eine absolut sichere Verbindung erreicht, so daß das ungewollte Entkuppeln von Wagen während der Fahrt ausgeschlossen ist.



Zubehörteile für Spur H0 und 0

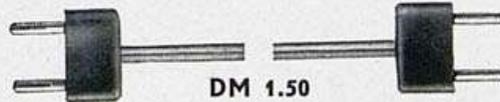


Nr. 513 Zwischenschaltgerät DM 14.75
bestehend aus Polwender, Gleichrichter, Kurzschlußsicherung. In Fällen, wo bereits ein Wechselstrom-Transformator mit Fahrstromregelung bis zu einer sek. Spannung von 20 Volt Wechselstrom vorhanden ist, kann ein solcher Transformator bei Zwischenschaltung dieses Gerätes auch für unsere Bahn benützt werden.

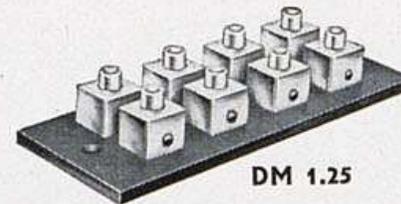
Die Fahrtrichtungsänderung der Lokomotiven erfolgt dann durch Betätigung des eingebauten Polwenders.



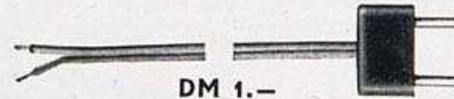
Lichtkabel Nr. 509 2-adrig 1 m lang **DM - .50**
Lichtkabel Nr. 510 2-adrig 2 m lang **DM - .75**
Lichtkabel Nr. 511 1-adrig 1 m lang **DM - .35**
Lichtkabel Nr. 512 1-adrig 2 m lang **DM - .40**



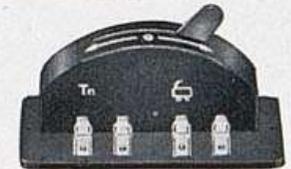
Nr. 509 A. Verbindungskabel 2-adrig,
mit zweipoligen Steckern auf beiden Seiten. Länge: 50 cm. Dieses Kabel dient zur Verbindung des Fahrgerätes 514 mit dem Transformator Nr. 502 (es wird jedem Transformator 502 mitgeliefert).



Nr. 520 Klemmenplatte mit 4 Klemmenpaaren für Kabelverlängerung **DM 1.25**



Nr. 509 B Verbindungskabel 2-adrig,
50 cm lang. Auf der einen Seite ein zweipoliger Stecker, auf der anderen Seite zwei freie verzinnte Drahtenden. Dieses Kabel dient zur Verbindung des Fahrgerätes 514 oder des Transformators 502 mit einer Verteilerplatte.



Nr. 506 Polwender DM 4.50
für zweiten Bahnstromkreis zum Transformator 505.



Nr. 508 Verteilerplatte DM 1.50
zum Anschluß von Beleuchtungen. Länge: 8 cm.



Nr. 507 Stellplatte DM 1.50
zur Betätigung elektro-magnetischer Artikel. Länge: 5 cm.

Grundsätzlich verwende man für unsere Bahnen der Spur H0 und 0 nur einen Transformator unserer Firma, da diese Geräte zu unseren Bahnen passend konstruiert sind. Bei der Erstanlage einer elektrischen Eisenbahn ist die Wahl des richtigen Transformators von einiger Bedeutung für den späteren Ausbau der Anlage. Zur Zeit stehen zwei komplette Fahrtransformatoren Nr. 503 und 505, sowie das Fahrgerät Nr. 514 und der dazugehörige Transformator Nr. 502 zur Verfügung. Diese Transformatoren unterscheiden sich nicht nur hinsichtlich der Leistungen und der Preise voneinander, sondern auch durch ihren technischen Aufbau.

Da einerseits Transformatoren — gleich welcher Art — grundsätzlich nur an Wechselstromlichtnetze (110 oder 220 Volt — bei Bestellung bitte angeben) angeschlossen werden dürfen, andererseits unsere Lokomotiven nur mit **Gleichstrom** fahren, muß in jedem Bahntransformator ein Gleichrichter, der den Wechselstrom in Bahnstrom umformt, eingebaut sein. Um die hohe Netzwechselspannung in die völlig ungefährliche Betriebsspannung (14 Volt) umzuspannen, ist ein Umspanner (Transformator) erforderlich, der ebenfalls in diesen Geräten eingebaut ist.

Der Bahntransformator Nr. 503

mit einer Gesamtleistung von 6 Watt ist in erster Linie für kleinere Bahnanlagen geeignet. In ihm sind all die Bauelemente vereinigt, die für den Betrieb einer Lokomotive unbedingt erforderlich sind. Für die Geschwindigkeitsregulierung der Lokomotive ist ein Drehknopf vorhanden, der - zehnstufig - eine feine Geschwindigkeitsregulierung der Lokomotive ermöglicht. Um die Lokomotive auch vorwärts und rückwärts fahren zu lassen, befindet sich oberhalb des Fahrreglers der sog. Polwendesalter.

Der Bahntransformator Nr. 503 ist in sich kurzschlusssicher, d. h. ein innerhalb der Bahnanlage aufgetretener Kurzschluß - hervorgerufen z. B. durch Metallteile, die auf den Schienen liegen - schadet weder der Lokomotive noch dem Transformator. Nach Beseitigung des Kurzschlusses ist die Anlage wieder voll betriebsfähig. Die Leistung dieses Transformators ist so bemessen, daß

damit eine Lokomotive mit anhängenden unbeleuchteten Wagen betrieben werden kann.

Die neben den Bahnanschlußklemmen noch vorhandenen Lichtklemmen gestatten den Anschluß von zwei bis drei Beleuchtungen unter der Voraussetzung, daß hierfür nur FLEISCHMANN-Glühlampen verwendet werden, die einen außerordentlich geringen Stromverbrauch (60 mA) aufweisen. An Stelle von Beleuchtungen können auch elektro-magnetische Weichen und Entkupplungsgleise 1600/2 EM angeschlossen werden.

Der Bahntransformator Nr. 505

dagegen ist in seiner Gesamtleistung wesentlich größer als Nr. 503. Der innere Aufbau umfaßt die gleichen Bauelemente, nur sind hier noch zusätzlich automatische Kurzschlusssicherungen eingebaut, die die Stromzufuhr bei Kurzschluß automatisch unterbrechen, wodurch der Transformator gegen Überlastung geschützt ist. Obendrein wird jeder Kurzschluß durch eingebaute Kontrolllampen angezeigt, und zwar bei bahnsseitigem Kurzschluß durch Aufleuchten einer roten, bei ortsseitigem Kurzschluß durch Aufleuchten einer gelben Kontrolllampe. Die Betriebsbereitschaft dieses Transformators wird angezeigt durch ständiges Leuchten einer grünen Kontrolllampe.

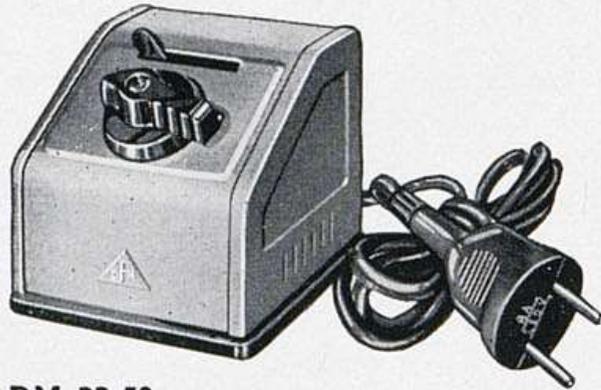
Die bahnsseitige Leistungsabgabe beträgt ca. 10 Watt. Diese Leistung reicht aus, um entweder zwei Lokomotiven gleichzeitig (Zug- und Schublokomotive) oder einen längeren mit Innenbeleuchtung ausgerüsteten Schnellzug zu betreiben. Für den Anschluß von Beleuchtungen sind hier zwei Klemmenpaare vorgesehen, an die ca. 20 Beleuchtungen angeschlossen werden können. Der Lichtstrom (14 Volt Wechselstrom) kann auch für die Betätigung elektro-magnetischer Artikel, z. B. Weichen, Entkupplungsgleise usw. herangezogen werden. In diesem Falle ist es gleichgültig, wieviel solcher elektro-magnetischer Artikel angeschlossen werden, da diese grundsätzlich ja nur kurzzeitig - dabei aber nicht gleichzeitig, sondern nacheinander - betätigt werden.

An die Wechselstromklemmen des Bahntransformators Nr. 505 kann neben einigen Beleuchtungen oder elektro-magnetischen Artikeln auch das auf Seite 39 beschriebene Fahrgerät Nr. 514 angeschlossen werden. Dadurch wird der Bahntransformator Nr. 505 für den unabhängigen Zweizug-Betrieb erweitert. Für einen zweiten unabhängig zu betreibenden Zug ist also kein zweiter Bahntransformator, sondern nur ein im Preise wesentlich niedrigeres Fahrgerät Nr. 514 erforderlich.

Eine Neuheit auf dem Gebiet der Modellbahn-Transformatoren stellt unsere Garnitur bestehend aus dem Transformator Nr. 502 und dem Fahrgerät Nr. 514 dar.

Fortsetzung Seite 39

Transformatoren für *Fleischmann* Eisenbahnen, Spur H0 und 0



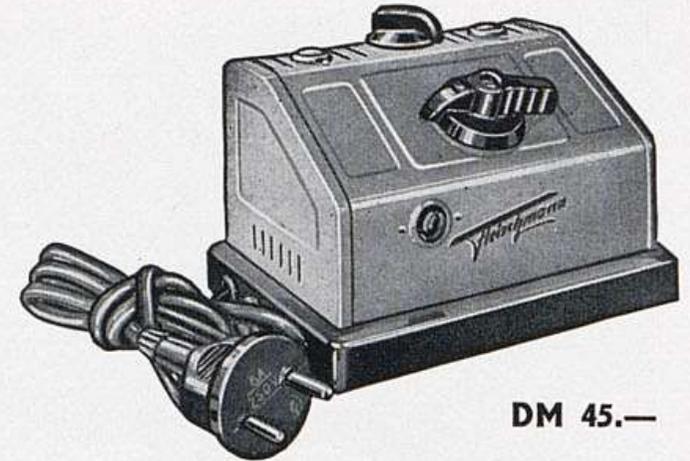
DM 22.50

Nr. 503/110

Nr. 503/220 Bahntransformator, Leistung 6 Watt, mit eingebautem Gleichrichter und Polwender, regelbare Fahrspannung von 4-12 Volt, absolut kurzschlußsicher nach VDE-Bestimmungen.

Abgegebene Spannungen: **Bahnstrom**: 12 Volt Gleichstrom bei 0,35 Amp.
Lichtstrom: 14 Volt Wechselstrom bei 0,1 Amp.

Zur Beachtung: Die Transformatoren dürfen nur an das Wechselstromlichtnetz (110 bzw. 220 Volt) angeschlossen werden. Zulässige Netzfrequenz 50-60 Hz. Bei Anschluß an ein Gleichstromlichtnetz werden Transformatoren sofort zerstört. Bei Bestellung bitte anzugeben, ob der Transformator für 110 Volt oder 220 Volt geliefert werden soll. Ausführliche Gebrauchsanweisung liegt jedem Transformator bei.



DM 45.—

Nr. 505/110

Nr. 505/220 Bahntransformator, Leistung 25 Watt, mit eingebautem Gleichrichter und Polwender, Thermo- schalter, Kontrollampen, regelbare Fahrspannung von 4-14 Volt, absolut kurzschlußsicher nach VDE-Bestimmungen. Abgegebene Spannungen: **Bahnstrom**: 14 Volt Gleichstrom bei 0,75 Amp.
Lichtstrom: 14 Volt Wechselstrom bei 1 Amp.



DM 24.—

Nr. 502/110

Nr. 502/220 Transformator, Leistung 40 Watt, mit eingebautem Thermo- schalter, daher kurzschlußbeständig nach den VDE-Bestimmungen, konstante Wechselspannung 14 Volt bei max. 3 Amp. Verwendbar als Lichttrafo oder als Bahntrafo in Verbindung mit dem Fahrgerät Nr. 514.



DM 19.50

Nr. 514 Fahrgerät, zum Anschluß an 14 Volt Wechselstrom, Leistung 11 Watt. **Stufenlos** regelbar von 4-14 Volt mit eingebautem Niederspannungs-Transformator, Polwender, Gleichrichter, Bereitschafts-Kontrollampe, die bei Kurzschluß im Bahnstromkreis erlischt. Durch mitgelieferte Stecker können mehrere Fahrgeräte zu einem Fahrpult zusammengeschaltet werden. Der Speisestrom für das Fahrgerät kann dem Transformator 502 oder den Wechselstromklemmen des Bahntransformators 505 entnommen werden.

Das Fleischmann Fahrgerät Nr. 514

hat dieselbe Aufgabe wie der Fahrtransformator 503 und 505 - enthält also einen Transformator (jedoch nur als **Niederspannungstrafo**), Gleichrichter, Polwender, stufenlosen Geschwindigkeitsregler und Kurzschlußanzeige - nur mit dem wesentlichen Unterschied, daß das Fahrgerät **nicht an das Haushaltslichtnetz** angeschlossen werden darf. Die erforderliche Betriebswechselspannung beträgt hierfür nämlich nicht 110-220 V, sondern **nur 14 Volt**. Diese 14 Volt können entweder unserem Trafo 502 oder den **Wechselstromklemmen** des Fahrtrafos Nr. 505 entnommen werden. Die Zuführung der 14 Volt Wechselspannung erfolgt über das dem Transformator 502 mitgelieferte Verbindungskabel mit beidseitigen Steckern. Ein Stecker des Verbindungskabels wird in das Buchsenpaar des Trafos 502, der andere Stecker des Verbindungskabels in eines der an den Seitenwänden des Fahrgerätes angebrachten Buchsenpaare eingesteckt (Abb. 1). Bei Verwendung des Fahrtransformators Nr. 505 als Speisegerät wird das Verbindungskabel

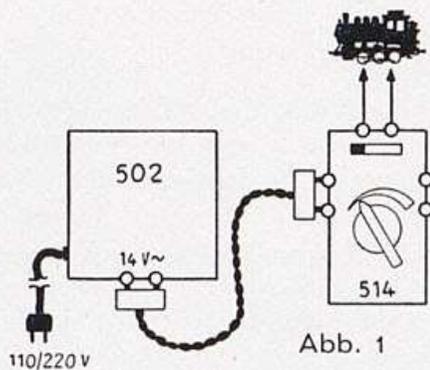


Abb. 1

Nr. 509 B benötigt, das getrennt bezogen werden kann und nach Abb. 2 verwendet wird.



Abb. 2

Die **Leistungsaufnahme** eines Fahrgerätes Nr. 514 beträgt bei voller Belastung durch eine Lokomotive ca. 11 Watt, bei Leerlauf (d. h. Stillstand der Lokomotive) nur ca. 6 Watt. Mit dem Fahrgerät können gleichzeitig auch zwei Lokomotiven (Zug- und Schublokomotive) oder ein Schnellzug mit beleuchteten Wagen betrieben werden. Das Fahrgerät ist kurzschlußsicher gebaut. Sollte Kurzschluß eintreten, der z. B. durch ein auf den Schienen liegendes Metallstück entstehen kann, dann besteht keinerlei Gefahr. Das Fahrgerät wird weder warm noch heiß und leidet keinen Schaden. Damit die Bahn wieder weiterläuft, muß man natürlich die Ursache des Kurzschlusses suchen und diesen beseitigen. Jeder Kurzschluß wird durch Erlöschen der eingebauten Kontrolllampe angezeigt.

Der Fleischmann Transformator Nr. 502

ist in erster Linie für die Stromversorgung unserer Fahrgeräte Nr. 514 konstruiert. Darüber hinaus kann er auch für Beleuchtungszwecke und zur Betätigung elektro-magnetischer Artikel verwendet werden. Die an dem Buchsenpaar abnehmbare Spannung beträgt **14 Volt Wechselstrom (nicht regelbar)**. Dem Transformator kann eine maximale Leistung von **40 Watt** entnommen werden. Aus Abb. 3 ist zu ersehen, wie mehrere Fahrgeräte Nr. 514 an den Transformator Nr. 502 angeschlossen werden können. In diesem Falle ist es demnach möglich, drei Züge unabhängig voneinander auf drei getrennten Streckenabschnitten betreiben zu können. Die nicht voll ausgenutzte Leistung des Transformators Nr. 502 kann dann noch für Beleuchtungen und zur Betätigung elektro-magnetischer Artikel herangezogen werden. **Der Anschluß des ersten Fahrgerätes** wird mit dem, jedem Transformator Nr. 502 mitgelieferten Verbindungskabel mit beidseitigen Steckern vorgenommen.

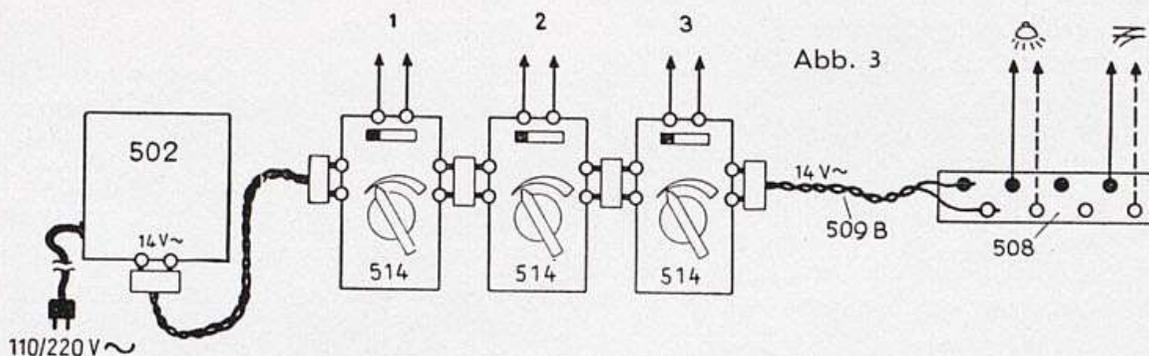


Abb. 3

Der Anschluß weiterer Fahrgeräte erfolgt über die jedem Fahrgerät Nr. 514 mitgelieferten Zwischenstecker.

Der Anschluß für Beleuchtung (Verteilerplatte) kann mit dem Verbindungskabel Nr. 509 B erfolgen, das getrennt bezogen werden kann.

Der Transformator Nr. 502 ist durch den eingebauten Thermoschalter **kurzschlußsicher**. Bei aufgetretenem Kurzschluß der Niederspannung (14 Volt) spricht der Thermoschalter an und unterbricht damit automatisch die weitere Stromzufuhr. Nach Beseitigung des Kurzschlusses gibt der Schalter **nach einigen Sekunden** die Stromzufuhr wieder frei.

Der isolationstechnisch hochwertige Aufbau des Spezialtransformators Nr. 502, in Verbindung mit der robusten Kon-

struktion und dem allseits vollständig gekapselten Gehäuse, **das jede Berührung hochspannungsführender Teile oder Leitungen ausschließt**, gibt die absolute Gewähr für die Sicherheit des Transformators.

sind mehr als nur Spielzeug!

Unsere Uhrwerk- und elektrischen Eisenbahnen Spur 0 sind seit Jahren bekannt und immer wieder beliebt. Obwohl diese Bahn in erster Linie als technisch hochwertiges Spielzeug für Kinder gedacht war, beschäftigen sich auch gerne Erwachsene mit dieser hübschen und ansprechenden Eisenbahn. In ihrer technischen Funktion, im Aussehen, in der Qualität und nicht zuletzt im Preis vermögen sie immer wieder auch die verwöhntesten Ansprüche unserer Kundschaft zu befriedigen. Es trifft absolut nicht zu, daß durch die Herausgabe der H0-Bahnen nun die alt eingeführte 0-Bahn vernachlässigt wird. Im Gegenteil; wir bringen jedes Jahr etwas Neues für diese Bahn. Da das Sortiment in Lokomotiven, Wagen und Gleisen bereits einen gewissen Umfang erreicht hat, haben wir uns in der letzten Zeit nur auf die Herausgabe von Zubehörteilen, die den Bahnbetrieb interessanter und abwechslungsreicher gestalten sollen, beschränkt. So werden jetzt alle Lokomotiven und Wagen vom Werk aus mit automatischer Kupplung geliefert. Diejenigen Kunden, die noch Fahrzeuge mit der nicht-automatischen Kupplung besitzen, können diese leicht auf automatischen Betrieb umbauen, da die automatische Kupplung hierfür einzeln erhältlich ist. Der Umbau ist bei den normalen 2-achsigen Wagen und den Lokomotiven mit Schlepptender sehr einfach und mit normalem Handwerkszeug durchzuführen. Bei den Lokomotiven und 4-achsigen Schnellzugwagen empfiehlt sich allerdings, diese Artikel an die Fabrik einzusenden, da für den Umbau einige Veränderungen vorgenommen werden müssen. Daß diese Umbaukosten billig berechnet werden, braucht wohl nicht besonders betont zu werden.

In diesem Jahre haben wir nun die viel gewünschten Lichtsignale mit Zugbeeinflussung herausgebracht. Näheres hierüber finden Sie auf den Seiten 52 und 53.

Obwohl FLEISCHMANN-Bahnen schon seit langer Zeit in weitesten Kreisen bekannt sind, möchten wir doch noch einmal auf die wesentlichsten Merkmale unserer Bahnen hinweisen:

Gleise:

Ohne Mittelschiene, gleichgültig ob für Uhrwerk- oder elektrischen Betrieb, trittfest und vorbildgetreu.

Uhrwerk-Lokomotiven:

Uhrwerk mit langer Laufzeit, umschaltbar für beide Fahrrichtungen.

Elektr. Lokomotiven:

nach dem Zwei-schiene-Gleichstrom-System gebaut

Ausgerüstet mit dem vielfach bewährten Permanentmagnet-Motor. In Verbindung mit dem verwendeten Bahn-Gleichstrom ist der eindeutige und vorher bestimmbare Fahrrichtungswechsel vom Fahrtrafo aus möglich.

Bahn-Transformatoren:

Zum Betrieb einer jeden elektrischen Eisenbahn gehört auch ein Fahrtrafo. Für die Wahl der entsprechenden Type finden Sie Näheres auf den Seiten 37 bis 39.

Da die Spur-0-Bahn nach dem gleichen System wie die H0-Bahn aufgebaut ist, gelten für den Aufbau und den Betrieb von 0-Bahn-Anlagen die gleichen Richtlinien.

Wichtig ist noch

. . . daß das gesamte Wagen- und Gleismaterial einer FLEISCHMANN-Uhrwerkbahn ohne jede Änderung auch für den späteren elektrischen Betrieb zu verwenden ist.

Es braucht lediglich eine elektrische Lokomotive, ein Trafo und ein Anschlußgleis hinzugekauft zu werden, um aus der Uhrwerkbahn eine elektrische Bahn zu machen.

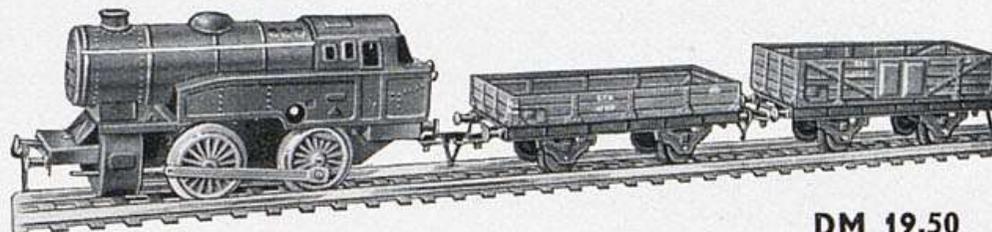
Auf den folgenden Seiten finden Sie komplette Züge, einzelne Lokomotiven, Wagen, Gleise usw. abgebildet und erklärt.

Ab Seite 54 sind dann noch unsere Dampfmaschinen, Betriebsmodelle und Schiffe abgebildet.

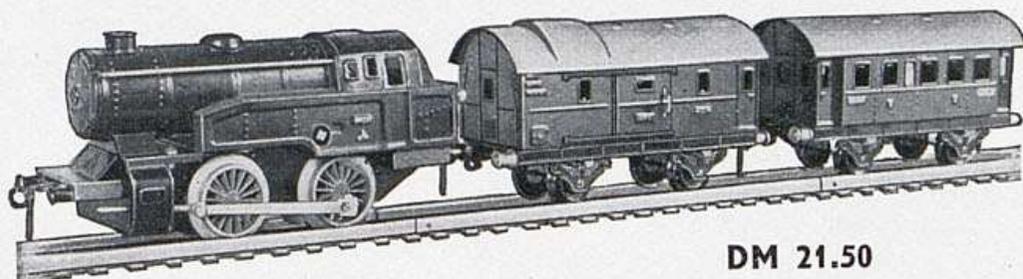
Wir liefern nicht unmittelbar an Privatpersonen.

Eisenbahnen mit Uhrwerk und automatischer Kupplung Spur 0 = 32 mm

Nr. U 310/2 Uhrwerkbahn-Güterzug, bestehend aus: Lokomotive Nr. U 320, mit Handumsteuerung für Vor- und Rückwärtsfahrt und Bremsvorrichtung, 1 Güterwagen Nr. 450, 1 Güterwagen Nr. 455, 8 gebogene Gleise Nr. 601. Zuglänge 51 cm



DM 19.50



DM 21.50

Nr. U 320/2 Uhrwerkbahn-Personenzug, bestehend aus: Lokomotive Nr. U 320, mit Handumsteuerung für Vor- und Rückwärtsfahrt und Bremsvorrichtung, 1 Packwagen Nr. 401, 1 Personenwagen Nr. 400, 8 gebogene Gleise Nr. 601, 2 gerade Gleise Nr. 600, Zuglänge 53 cm

Jede Bahn ist in starkem, überzogenen Karton mit buntem Deckelbild verpackt.

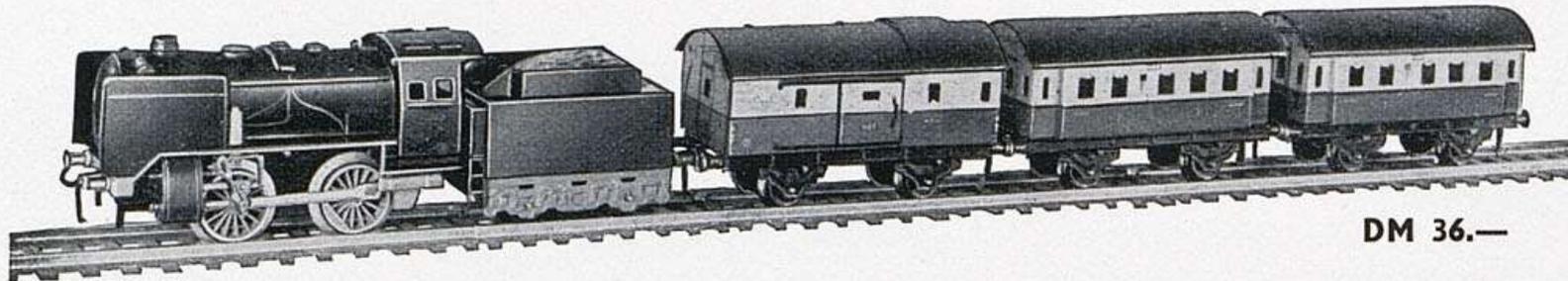


DM 24.50

Nr. U 320/3 Uhrwerkbahn-Personenzug, bestehend aus: Lokomotive Nr. U 320, mit Handumsteuerung für Vor- und Rückwärtsfahrt und Bremsvorrichtung, 1 Packwagen Nr. 401, 2 Personenwagen Nr. 400, 8 gebogene Gleise Nr. 601, 2 gerade Gleise Nr. 600, Zuglänge 68 cm

Fleischmann

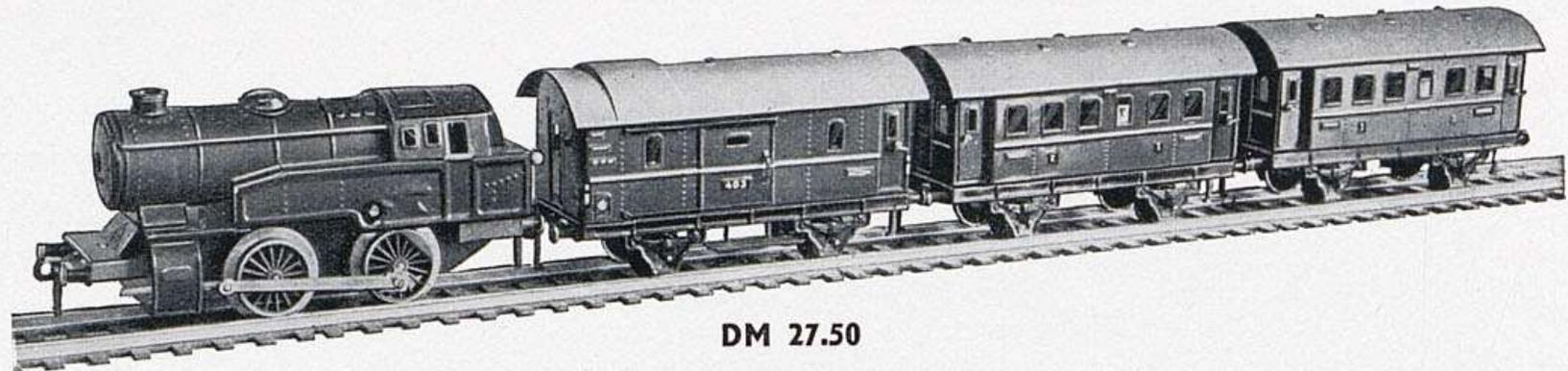
Eisenbahnen mit Uhrwerk und automatischer Kupplung Spur 0 = 32 mm



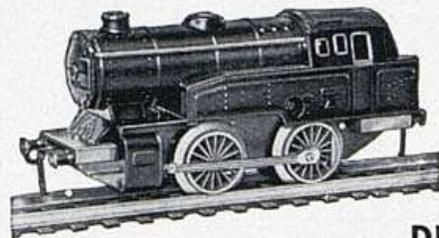
DM 36.—

Nr. U 325/3 Uhrwerkbahn-Personenzug, bestehend aus: Lokomotive Nr. U 325 mit Schlepptender (Handumsteuerung für Vor- und Rückwärtsfahrt und Bremsvorrichtung), 1 Packwagen Nr. 401, 2 Personenwagen Nr. 400, 8 gebogene Gleise Nr. 601, 2 gerade Gleise Nr. 600, Zuglänge 76 cm

Nr. U 330/3 Uhrwerkbahn-Personenzug, bestehend aus: Lokomotive Nr. U 320 mit Handumsteuerung für Vor- und Rückwärtsfahrt und Bremsvorrichtung, 1 Packwagen Nr. 403, 2 Personenwagen Nr. 402, 8 gebogene Gleise Nr. 601, 2 gerade Gleise Nr. 600, Zuglänge 75 cm



DM 27.50



DM 10.75

Lokomotiven mit Uhrwerk und automatischer Kupplung

Ausführliche Gebrauchsanweisung liegt jeder Lokomotive bei.



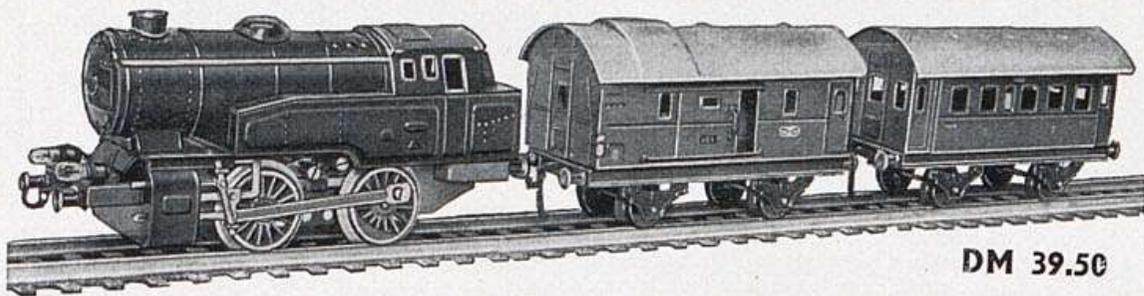
DM 22.75

Nr. U 320 Tenderlok mit Uhrwerk. Stabil gebaute, formschöne Lok aus Stahlblech gefertigt, mit starkem Präzisionswerk. Große Zugkraft und lange Laufdauer. Feine Uhrwerkregulierung, keine Entgleisung bei Leerfahrt ohne Wagen. Umschaltung auf Vor- und Rückwärtsfahrt vom Führerhaus aus. Verschraubte Pleuelstangen. Alle Teile sind genau geprägt und handlackiert, Laufräder und Kamin aus fast unzerbrechlichem Metallspritzguß, Triebe und Räder aus Messing, Länge der Lok 19 cm.

Nr. U 325 Uhrwerklok mit Schlepptender. Schwere Ausführung. Lokgehäuse aus fast unzerbrechlichem Metallspritzguß. Uhrwerk mit geschraubten Pfeilern und Zwischenplatte. Alle Triebe und Zahnräder aus Messing gefräst. Feine Uhrwerkregulierung. Vom Führerstand umsteuerbar auf Vor- und Rückwärtsfahrt. Bremshebel, Kreuzkopf-Führung, verschraubte Pleuelstangen. Alle blanken Teile vernickelt. Tender aus Stahlblech mit Federkupplung. Schwarz handlackiert und rot abgesetzt. Länge der Lok mit Tender 26 cm.

Elektrische Eisenbahnen mit Fernumschaltung und automatischer Kupplung Spur 0 = 32 mm

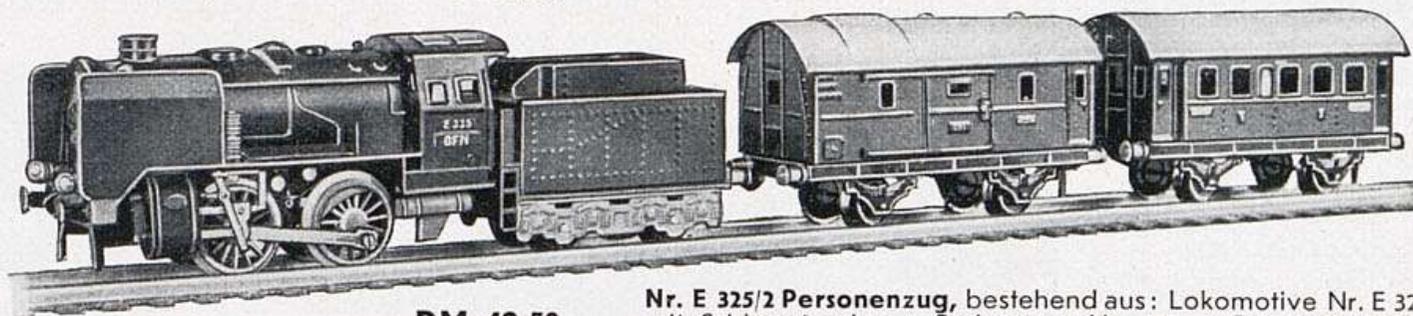
Die hier gezeigten kompletten Bahnen sind nur als Personenzüge lieferbar. Güterzüge lassen sich durch Einzelkauf von Lokomotiven, Güterwagen und Gleisen in jeder gewünschten Weise zusammenstellen.



DM 39.50

Nr. E 320/2 Personenzug, bestehend aus: Lokomotive Nr. E 320, 1 Packwagen Nr. 401, 1 Personenwagen Nr. 400, 8 gebogene Gleise Nr. 601, 3 gerade Gleise Nr. 600, 1 Anschlußgleis Nr. 600 K. Zuglänge 53 cm.

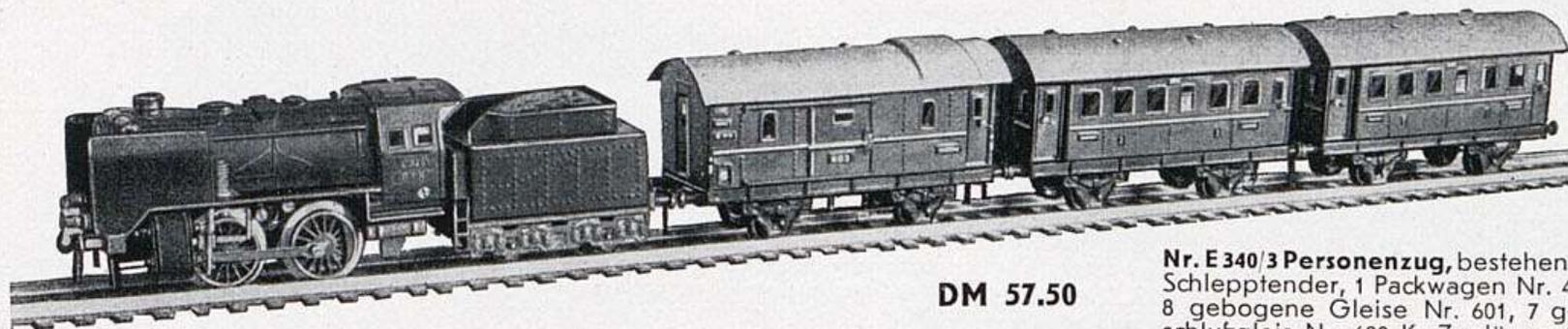
Alle elektrischen Bahnen können nur mit unseren Bahntransformatoren (siehe Seite 37/39) betrieben werden.



DM 49.50

Nr. E 325/2 Personenzug, bestehend aus: Lokomotive Nr. E 325 mit Schlepptender, 1 Packwagen Nr. 401, 1 Personenwagen Nr. 400, 8 gebogene Gleise Nr. 601, 3 gerade Gleise Nr. 600, 1 Anschlußgleis Nr. 600 K. Zuglänge 60 cm.

Ausführliche Gebrauchsanweisung liegt jeder Bahn bei.



DM 57.50

Nr. E 340/3 Personenzug, bestehend aus: Lokomotive Nr. E 325 mit Schlepptender, 1 Packwagen Nr. 403, 2 Personenwagen Nr. 402, 8 gebogene Gleise Nr. 601, 7 gerade Gleise Nr. 600, 1 Anschlußgleis Nr. 600 K. Zuglänge 80 cm.

Fleischmann

Elektrische Eisenbahnen mit Fernumschaltung und automatischer Kupplung Spur 0 = 32 mm



DM 62.50

Nr. E 345/3 Personenzug mit Elok
bestehend aus: Lokomotive Nr. E 335, 1 Packwagen Nr. 403, 2 Personenwagen Nr. 402, 8 gebogene Gleise Nr. 601, 7 gerade Gleise Nr. 600, 1 Anschlußgleis Nr. 600 K. Zuglänge 76 cm.

Alle Bahnen sind in geschmackvollem Geschenkkarton mit schönem Deckelbild verpackt.

Alle elektrischen Bahnen können nur mit unseren Bahntransformatoren (siehe Seite 37/39) betrieben werden.
Ausführliche Gebrauchsanweisung liegt jeder Bahn bei.



DM 65.—

Nr. E 350/3 Personenzug
bestehend aus: Lokomotive Nr. E 350 mit Schlepptender, 1 Packwagen Nr. 403, 2 Personenwagen Nr. 402, 8 gebogene Gleise Nr. 601, 7 gerade Gleise Nr. 600, 1 Anschlußgleis Nr. 600 K. Zuglänge 82 cm.

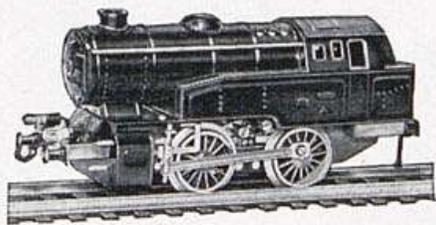


DM 112.50

Nr. E 360/3 Schnellzug
bestehend aus: Schnellzugslokomotive Nr. E 360 mit 4-achsigem Schlepptender, 1 Schnellzugwagen Nr. 410, 1 Speisewagen Nr. 411, 1 Packwagen Nr. 412, 8 gebogene Gleise Nr. 601, 11 gerade Gleise Nr. 600, 1 Anschlußgleis Nr. 600 K. Zuglänge 118 cm.

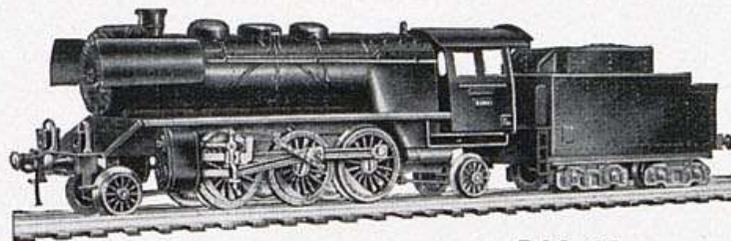
Preise in DM (West)

Elektrische Lokomotiven mit Fernumschaltung und automatischer Kupplung Spur 0 = 32 mm



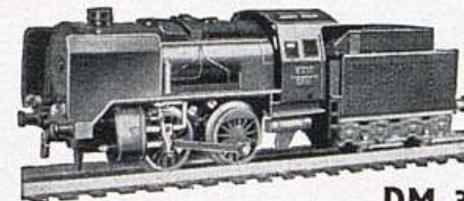
DM 27.50

Nr. E 320 Tenderlokomotive. Stabilgebaute, formschöne Lok aus Stahlblech gefertigt. Handlackiert und rot abgesetzt. Alle Teile geschraubt und lackiert oder vernickelt. Kreuzkopfführung. Laufräder und Kamin aus fast unzerbrechlicher Spritzlegierung. 2 Stirnlampen. Beweglicher Kuppelhaken an der Stirnseite. Länge der Lokomotive 19 cm.



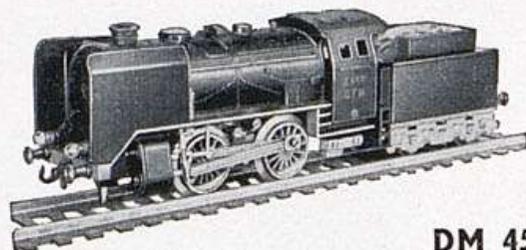
DM 65.—

Nr. E 360 D-Zuglokomotive mit 4-achsigem Drehgestell-Schleppender. Achsfolge 1-C-1. Nachbildung der Baureihe 23 der DB. Heusinger-Steuerung mit Kuppelgestänge. 2 Stirnlampen. Automatischer Fahrtrichtungswechsel. **Zum Anschluß an Trafo 505 oder Garnitur 502/514.** Handlackiert und rot abgesetzt. Länge der Lok einschl. Tender 39 cm.



DM 37.50

Nr. E 325 Lokomotive mit Schiepptender Schwere Ausführung. Lokgehäuse aus fast unzerbrechlicher Spritzlegierung, mit dem aus Stahlblech gearbeiteten Tender federgekuppelt. Handlackiert und rot abgesetzt. Kreuzkopfführung. Alle Teile geschraubt und lackiert oder vernickelt. 2 Stirnlampen. Beweglicher Kuppelhaken an der Stirnseite. Länge der Lok mit Tender 26 cm.

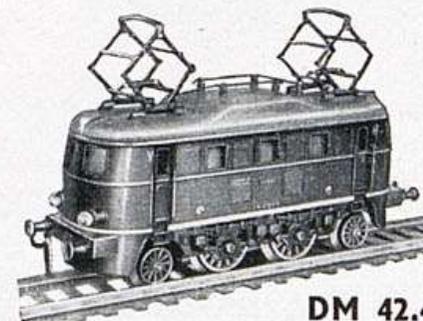


DM 45.—

Nr. E 350 Lokomotive mit Schleppender Schwere Ausführung. Lokgehäuse aus fast unzerbrechlicher Spritzlegierung. Tender mit Lok federgekuppelt. Handlackiert und rot abgesetzt. Kreuzkopfführung mit Kuppelgestänge. Alle Teile verschraubt und lackiert oder vernickelt. 2 Stirnlampen. Beweglicher Kuppelhaken an der Stirnseite. Länge der Lok mit Tender 28 cm.

Alle elektrischen Loks können nur mit unseren Trafos betrieben werden.

Ausführliche Gebrauchsanweisung liegt jeder Lokomotive bei.

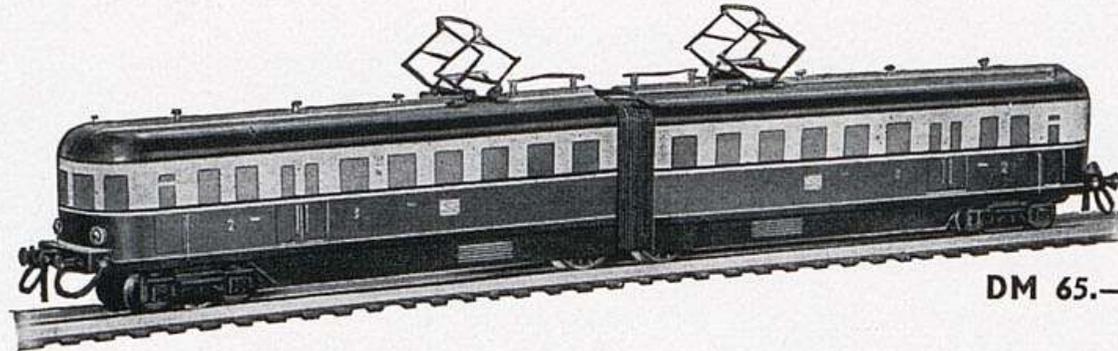


DM 42.40

Nr. E 335 Elok, Baureihe E 19 Elok-Gehäuse aus fast unzerbrechlicher Spritzlegierung. Imitierte Stromabnehmer. Fenster mit Cellon hinterlegt. Alle Teile verschraubt und lackiert oder vernickelt. Handlackiert. 2 Stirnlampen. Lokomotive kann nur aus den Fahrstienen mit Strom versorgt werden. Länge der Elok 19,5 cm.

Elektrischer Schnelltriebwagen mit Fernumschaltung und automatischer Kupplung Spur 0 = 32 mm

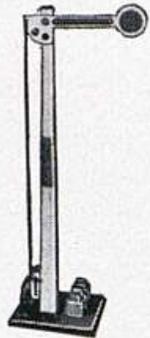
Für diesen Triebwagen dürfen nur der Bahntransformator 505 oder das Fahrgerät Nr. 514 in Verbindung mit dem Transformator Nr. 502 verwendet werden.



Die Stirnlampen werden beim Fahrtrichtungswechsel automatisch auf weiß oder rot geschaltet.

Nr. E 370 Schnelltriebwagen mit Innenbeleuchtung. Eine formschöne Nachbildung der Baureihe ET 25 der Deutschen Bundesbahn. Gefertigt aus starkem Stahlblech, Dächer aus Kunststoff mit imitierten Stromabnehmern und Dachleitungen. Drei Drehgestelle, in deren mittleres der Motor eingebaut ist. Die Einhängvorrichtung der beiden Wagenteile besteht aus Führungszapfen, die in das mittlere Drehgestell eingeschoben werden. An beiden Stirnseiten des Triebwagens befinden sich je zwei weiße Lampen für Vorwärtsfahrt und je eine rote Lampe als Schlußlicht. Fenster mit Cellon hinterlegt. Alle Teile handlackiert. Vorn und hinten automatische Kupplung. Der Triebwagen kann nur aus den Fahrschienen mit Strom versorgt werden. Gesamtlänge über Puffer 52 cm.

Zubehörteile für Spur 0



Hauptsignal, Höhe 13,5 cm
Nr. 571 mit Handbetätigung ohne Beleuchtung **DM 1.75**
Nr. 571 B mit Handbetätigung und Beleuchtung **DM 3.25**
Nr. 571 BA elektromagnetisch, mit Beleuchtung (hierzu erforderlich Stellplatte 507 oder 516) **DM 6.50**



Vorsignal, Höhe 8 cm
Nr. 570 mit Handbetätigung ohne Beleuchtung **DM 1.95**
Nr. 570 B mit Handbetätigung und Beleuchtung **DM 3.50**
Nr. 570 BA elektromagnetisch, mit Beleuchtung (wird mit Hauptsignal 571 BA zusammengeschaltet) **DM 7.—**



Nr. 591 Beleuchtungskabel mit Glühlampe Nr. 70 für Zubehör und Innenbeleuchtung, Kabellänge 50 cm **DM 1.50**

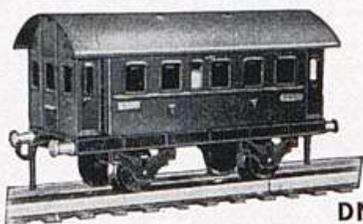


Nr. 587 Bogenlampe mit Glühlampe Nr. 70, Höhe 16,5 cm **DM 3.75**

Personen- und Packwagen mit automatischer Kupplung

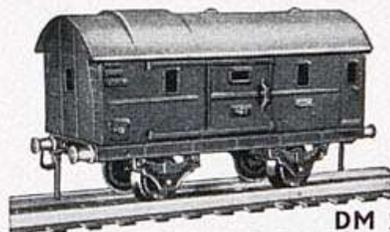
Spur 0 = 32 mm

Entgegen den Abbildungen sind alle Wagen und Lokomotiven mit automatischer Kupplung versehen.



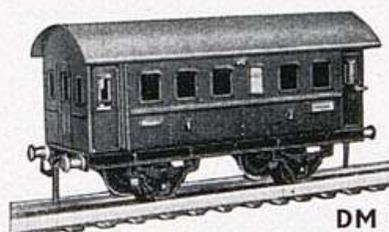
DM 2.50

Nr. 400 Personenwagen, durchbrochene Fenster, Wagenlänge 15 cm



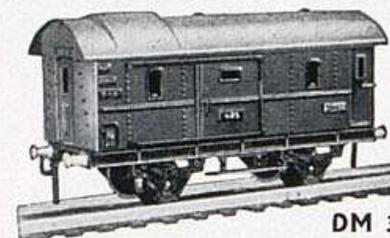
DM 2.75

Nr. 401 Packwagen, durchbrochene Fenster, 2 Schiebetüren, Wagenlänge 15 cm



DM 3.50

Nr. 402 Personenwagen, durchbrochene Fenster, 4 Türen zum Öffnen, Wagenlänge 17 cm

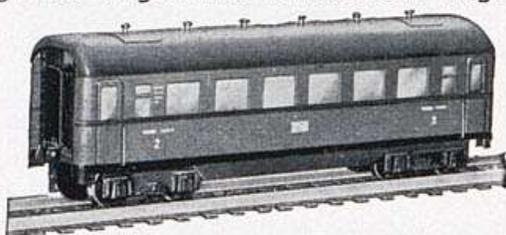


DM 3.50

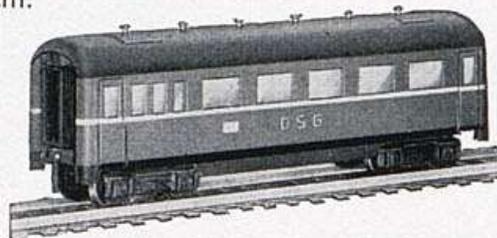
Nr. 403 Packwagen, durchbrochene Fenster, 2 Schwenktüren und je 2 Schieberüren zum Öffnen, Wagenlänge 17 cm

Schnellzugwagen mit automatischer Kupplung Spur 0 = 32 mm

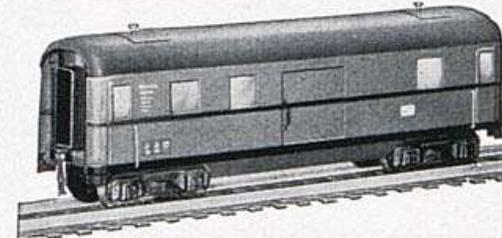
Neuzeitliche Bauart. Alle Wagen sind aus starkem Stahlblech gefertigt. Dächer aus Kunststoff mit imitierten Lüftern. Diese Fahrzeuge sind gut gelungene Nachbildungen der entsprechenden Schnellzugwagen der DB. Sie sind ausgerüstet mit der **automatischen** Fleischmann-Kupplung. Die allseits beweglichen Drehgestelle sind aus fast unzerbrechlichem Spritzguß hergestellt. Gedrehte Stahlachsen mit Kunststoffrädern. Alle Fenster sind mit Cellon hinterlegt. Die Wagen sind handlackiert. Wagenlänge je 24 cm.



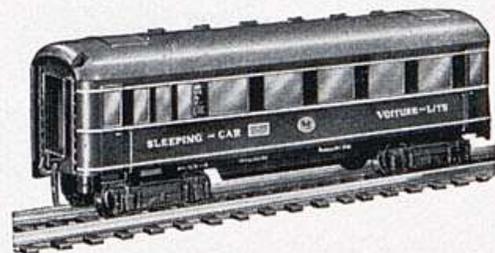
Nr. 410 Personenwagen, grün handlackiert, ohne Innenbeleuchtung. **DM 11.50**
Nr. 410J dto. mit 2 Innenbeleuchtungen **DM 15.50**



Nr. 411 Speisewagen, rot handlackiert, ohne Innenbeleuchtung. **DM 11.50**
Nr. 411J dto. mit 2 Innenbeleuchtungen **DM 15.50**



Nr. 412 Packwagen, grün handlackiert, 2 Schiebetüren, ohne Innenbeleuchtung. **DM 11.50**
Nr. 412J dto. mit 2 Innenbeleuchtungen **DM 15.50**



Nr. 413 B Schlafwagen, international, blau mit goldgelber Originalbeschriftung, handlackiert, ohne Innenbeleuchtung. **DM 11.50**
Nr. 413 BJ dto. mit 2 Innenbeleuchtungen **DM 15.50**



Nr. 75 Drehschemel-Einsatz, mit Stromabnehmern, mit 2 Beleuchtungen und Kabel (Erforderlich bei Einbau einer Innenbeleuchtung in die Wagen Nr. 410-413) **DM 3.75**

Bei den Wagen mit Innenbeleuchtung wird der Strom hierfür bei jedem Wagen von der Schiene abgenommen. Die Beleuchtung brennt auch in abgekuppeltem Zustand des Wagens. Zum Betrieb ist Trafo Nr. 505 oder Garnitur Nr. 502/514 erforderlich.

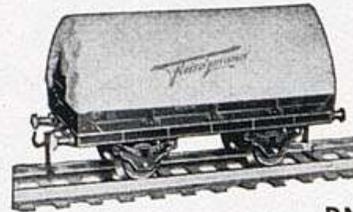
Wagen ohne Bremserhaus Spur 0 = 32 mm

Wagenlänge über Puffer je 15 cm



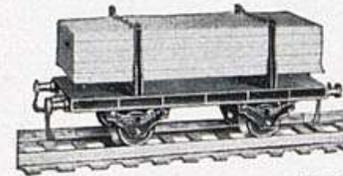
DM 2.—

Nr. 450 Niederbordwagen, rotbraun lackiert



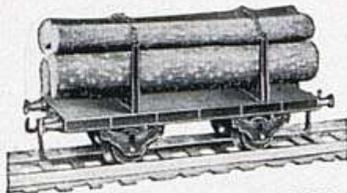
DM 3.25

Nr. 452 Planenwagen, rotbraun lackiert



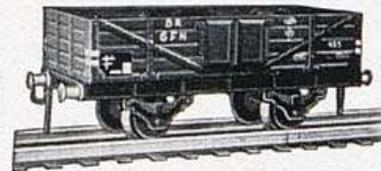
DM 3.25

Nr. 453 Breterwagen. Rungen aus fast unzerbrechlicher Spritzlegierung



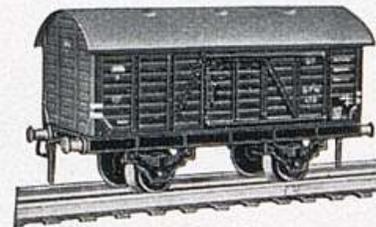
DM 3.25

Nr. 454 Langholzwagen. Rungen aus fast unzerbrechlicher Spritzlegierung



DM 2.25

Nr. 455 Hochbordwagen, rotbraun lackiert



DM 3.—

Nr. 460 Gedeckter Güterwagen, rotbraun lackiert, 2 Schiebetüren



DM 3.—

Nr. 461 Bierwagen, weiß lackiert, 2 Schiebetüren

Alle Wagen sind aus starkem Stahlblech gefertigt und durch betonte Prägungen dem großen Vorbild nahegerückt. Gedrehte Stahlachsen mit Kunststoffrädern verleihen den Wagen einen ruhigen und leichten Lauf.

Entgegen den Abbildungen sind alle Wagen mit der automatischen Fleischmann-Kuppelung versehen.



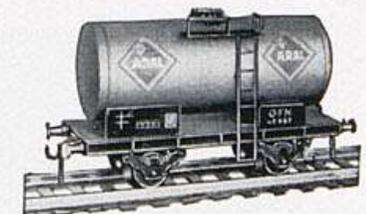
DM 3.—

Nr. 462 Kühlwagen, weiß lackiert, 2 Schiebetüren



Nr. 465 SH Kesselwagen „Shell“, gelb lackiert mit roter Schrift DM 3.—

Nr. 465 BP Kesselwagen „Olex“, grün lackiert mit gelber Schrift DM 3.—



Nr. 465 BV Kesselwagen „Aral“, silber lackiert DM 3.—

Nr. 465 E Kesselwagen „Esso“, silber lackiert DM 3.—

Güterwagen-Sortiment

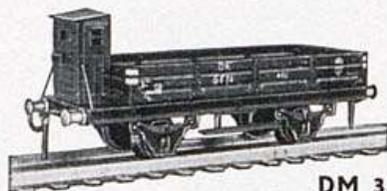


Wagen mit Bremserhaus Spur 0 = 32 mm

Wagenlänge über Puffer je 16,5 cm

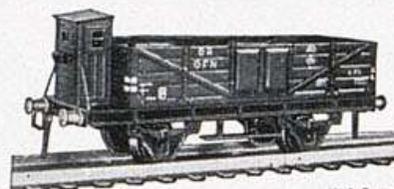
Bitte beachten Sie . . .

. . . daß nun alle Fleischmann Spur 0 Wagen mit automatischer Kupplung versehen sind. Die bisher übliche einfache Kupplung mit Faller wird nicht mehr geliefert.



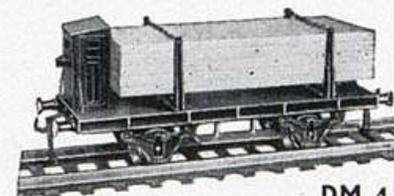
DM 3.25

Nr. 470 Niederbordwagen, rotbraun lackiert



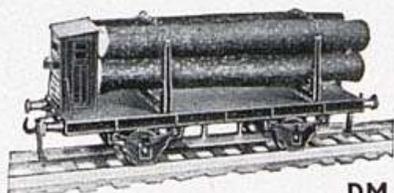
DM 3.50

Nr. 475 Hochbordwagen, rotbraun lackiert



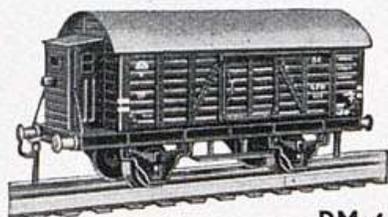
DM 4.50

Nr. 473 Breterwagen. Rungen aus fast unzerbrechlicher Spritzlegierung



DM 4.50

Nr. 474 Langholzwagen. Rungen aus fast unzerbrechlicher Spritzlegierung



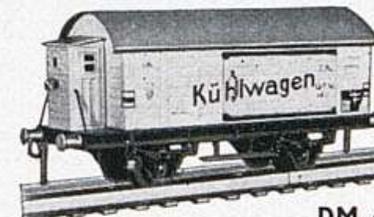
DM 4.50

Nr. 480 Gedeckter Güterwagen, rotbraun lackiert, 2 Schiebetüren



DM 4.50

Nr. 481 Bierwagen, weiß lackiert, 2 Schiebetüren



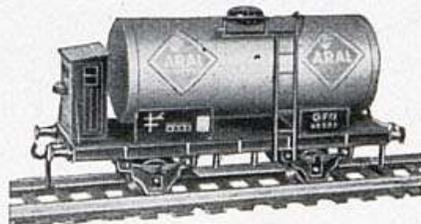
DM 4.50

Nr. 482 Kühlwagen, weiß lackiert, 2 Schiebetüren



Nr. 485 SH Kesselwagen „Shell“, gelb lackiert mit roter Schrift DM 4.50

Nr. 485 BP Kesselwagen „Olex“, grün lackiert mit gelber Schrift DM 4.50



Nr. 485 BV Kesselwagen „Aral“, silber lackiert DM 4.50

Nr. 485 E Kesselwagen „Esso“, silber lackiert DM 4.50



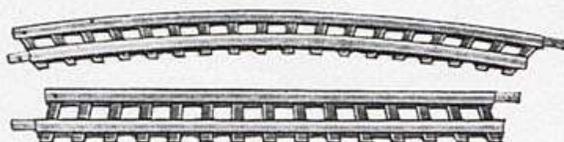
Nr. 20 Kunststoff-Rad Dtzd. DM —.60

Nr. 21 Wagen-Achse aus Stahl gedreht Dtzd. DM —.60

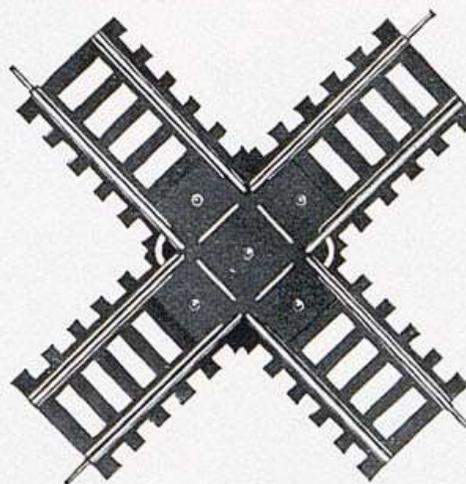
Jeder Wagen stückweise in buntem Dekorationskarton verpackt.

Die trittfesten Gleise Spur 0=32 mm

Glatter Unterbau aus geschmeidigem Isolierstoff in Original-Schwellenfarbe mit 15 Schwellen bei dem geraden und 18 Schwellen bei dem ganzen gebogenen Gleis. Gesamte Gleishöhe 8 mm. Kreisdurchmesser 75 cm. Laufprofile aus vernickeltem Spezialstahlblech gezogen. Der einwandfreie Zusammenhalt der Gleisanlage erfolgt durch eine neuartige Schienenstöß-Verbindung. Gute Haftfähigkeit der Gleise selbst auf glatten Flächen.

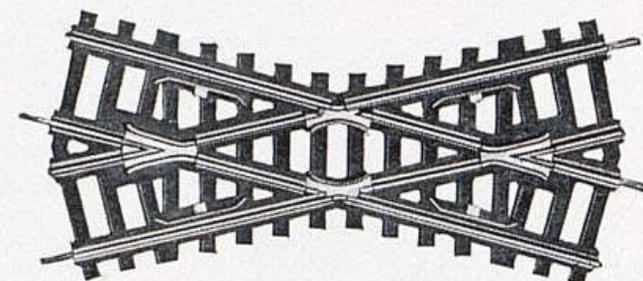


- Nr. 601 Ganzes gebogenes Gleis.** Länge 28 cm **DM —.50**
- Nr. 601/2 Halbes gebogenes Gleis.** Länge 14 cm **DM —.40**
- Nr. 601/4 Viertel gebogenes Gleis.** Länge 7 cm **DM —.35**
- Nr. 600 Ganzes gerades Gleis.** Länge 22 cm **DM —.45**
- Nr. 600/2 Halbes gerades Gleis.** Länge 11 cm **DM —.35**
- Nr. 600/4 Viertel gerades Gleis.** Länge 5,5 cm **DM —.30**
- Nr. 600/8 Achtel gerades Gleis.** Länge 2,75 cm **DM —.30**



DM 3.—

Nr. 611 Kreuzung, rechtwinklig



DM 4.50

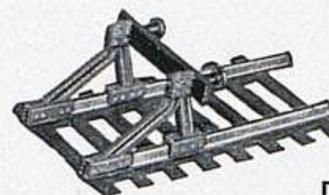
Nr. 612 Kreuzung, spitzwinklig



- Nr. 600 K Ganzes gerades Anschlußgleis**
Länge 22 cm **DM —.85**
- Nr. 601/2 K Halbes gebogenes Anschlußgleis**
Länge 14 cm **DM —.80**

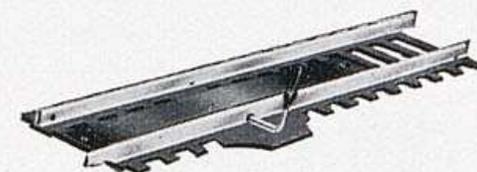


- Nr. 600/4 U Trenngleis**
Länge 5,5 cm **DM —.50**



DM 2.—

Nr. 588 Prellbock, montiert auf $\frac{1}{2}$ geradem Gleis. Stützen aus fast unzerbrechlicher Spritzlegierung. Länge 11 cm. Nur für Fleischmann-Gleise passend.



DM 1.25

Nr. 600 E Entkupplungsgleis ($\frac{1}{1}$) für Handbetätigung

Keine Mittelschiene mehr für elektrischen Betrieb!

Unsere Gleise finden für Uhrwerk- und elektrischen Betrieb einheitlich Verwendung!

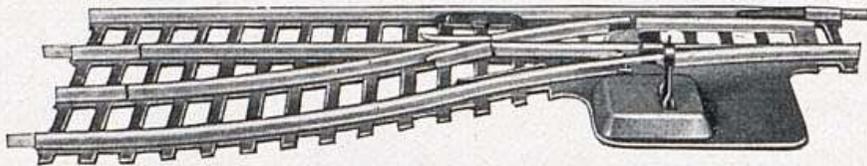
Die stabile Konstruktion erlaubt selbst Erwachsenen auf die Gleise zu treten, ohne sie zu beschädigen.

Die automatischen *Fleischmann* Stop-Weichen für Hand oder elektro-magnetischen Betrieb Spur 0 = 32 mm

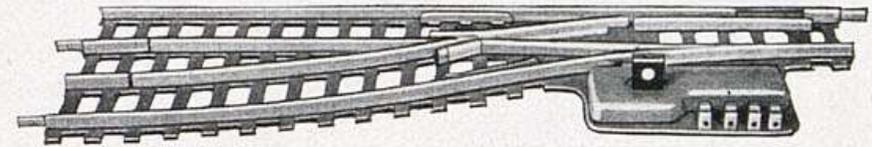
Die Weichenzungen sind federnd ausgebildet und können daher vom fahrenden Zug aufgeschnitten werden. Die dreh- und beleuchtbaren Weichenlaternen der elektro-magnetischen Weichen zeigen die jeweilige Weichenstellung an.

Alle Fleischmann-Stop-Weichen sind mit automatischer Zugsicherungseinrichtung ausgerüstet. Bei **elektrischem** Zugbetrieb bleibt der Zug oder die Lokomotive **automatisch vor der Weiche stehen**, wenn die Fahrstrecke nicht freigegeben ist. Dies wird durch Einbau von Trenngleisen 600/4 U in die abzweigenden Gleisstränge der Weichen erreicht. Die zwischen der Weiche und den Trenngleisen liegenden Gleisabschnitte sind dann je nach Weichenstellung stromlos.

Der Haltepunkt der Lokomotive kann dabei durch Vor- oder Zurücksetzen des Trenngleises selbst gewählt werden. Ausführliche Gebrauchsanweisungen liegen jedem Weichenpaar bei. Selbstverständlich sind **sämtliche** Weichen für unsere Uhrwerk- oder elektrischen Eisenbahnen geeignet.

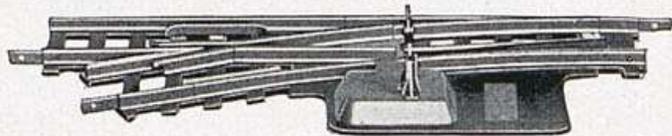


Nr. 621 Weichenpaar für Handbetrieb, ohne Weichenlaterne
Paar: DM 10.—



Nr. 621 BA Weichenpaar für elektro-magnetischen Betrieb,
mit Weichenlaterne, beleuchtbar
Paar: DM 24.—

Die **Parallelweichen** Nr. 621 und Nr. 621 BA sind so konstruiert, daß das abzweigende Gleis über eine Gegenkurve zum geraden Gleis wieder parallel geführt wird. Hierdurch ist der einfache Aufbau von Überholungsgleisen mit vorbildgetreuem Gleisabstand möglich.



Nr. 624 Weichenpaar für Handbetrieb, ohne Weichenlaterne
Paar: DM 8.50

Zum Betrieb aller elektro-magnetischen Weichen ist unser Transformator 502 oder 505 in Verbindung mit den Stellplatten 507 oder Stellpulten 516 erforderlich.



Nr. 624 BA Weichenpaar für elektro-magnetischen Betrieb,
mit Weichenlaterne, beleuchtbar
Paar: DM 22.50

Die Kurzweichen Nr. 624 und 624 BA sind im Gegensatz zu den Parallelweichen wesentlich kürzer, da sie nur ein kurzes gebogenes Abzweiggleis haben. Infolgedessen lassen sich mit diesen Weichen auf kleinem Raum viele Abstellgleise unterbringen. Darüber hinaus kann durch Ansetzen eines halben gebogenen Gleises Nr. 601/2 das Gleisbild der Weiche 621 erreicht, oder die Weiche durch Ansetzen des halben gebogenen Gleises — jedoch mit nach **außen** liegendem Bogen — in einen Schienenkreis eingebaut werden.

– mit automatischer Zugbeeinflussung –

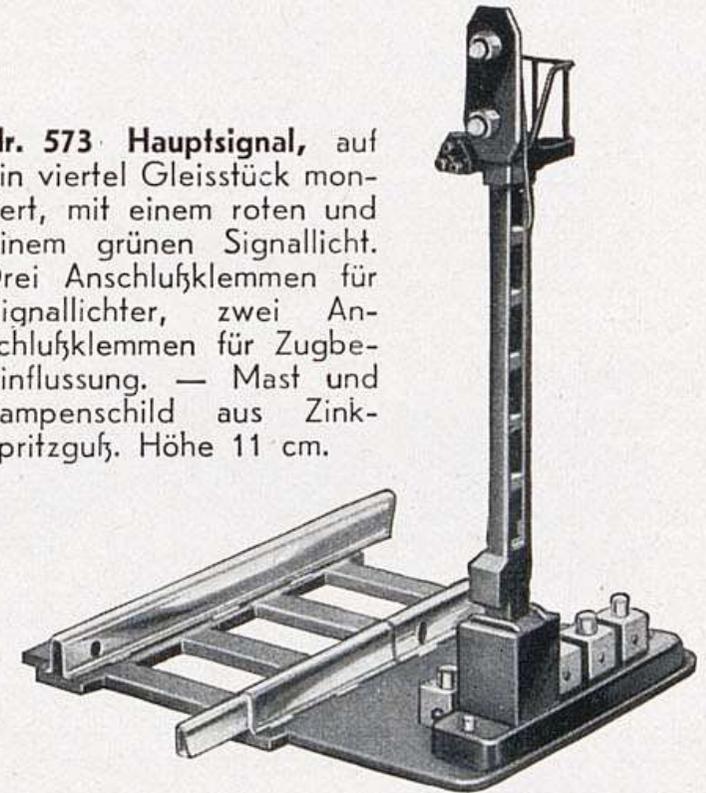
Nr. 572 Vorsignal, auf ein viertel Gleisstück montiert, mit zwei gelben und zwei grünen Signallichtern, drei Anschlußklemmen für Signallichter. Mast und Lampenschild aus Zinkspritzguß. Höhe 8 cm.



DM 9.50

Für den Lichtwechsel am Signal in Verbindung mit der automatischen Zugbeeinflussung sind für jedes Hauptsignal Nr. 573 ein Wechselschalter Nr. 515 und ein Unterbrechergleis Nr. 600/4U erforderlich (siehe Schema auf Seite 53)

Nr. 573 Hauptsignal, auf ein viertel Gleisstück montiert, mit einem roten und einem grünen Signallicht. Drei Anschlußklemmen für Signallichter, zwei Anschlußklemmen für Zugbeeinflussung. — Mast und Lampenschild aus Zinkspritzguß. Höhe 11 cm.



DM 6.75

Einem oft geäußerten Wunsch zufolge haben wir nun in diesem Jahre Lichtsignale mit automatischer Zugbeeinflussung für Spur 0 herausgebracht. Diese Signale sind in ihrem technischen Aufbau ähnlich denen der Spur H0, nur mit dem Unterschied, daß diese Signale nicht in Verbindung mit den Stop-Weichen 621 und 624 geschaltet werden können. Das ist durch den andersartigen technischen Aufbau der Spur-0-Weichen bedingt. Das Hauptsignal Nr. 573 kann also nur mit dem Wechselschalter 515 betätigt werden, durch den gleichzeitig mit dem Lichtwechsel auch die automatische Zugbeeinflussung geschaltet wird.

Das Vorsignal Nr. 572 übt bekanntlich keinerlei Zugbeeinflussung aus und wird demzufolge nur mit dem Hauptsignal parallel geschaltet. Es soll dem Lokomotivführer nur anzeigen, ob am Hauptsignal grünes oder rotes Licht zu erwarten ist.

Ausführliche Betriebsanleitung liegt jedem Signal bei.

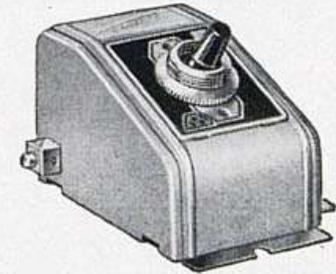
Im untenstehenden Schaltbild wird gezeigt, wie das neue Hauptsignal 573 und das Vorsignal 572 angeschlossen werden. Die Umschaltung der Lichter und die Zugbeeinflussung erfolgen durch den Wechselschalter Nr. 515. Etwa zwei Loklängen vor dem Hauptsignal muß das Unterbrechergleis 600/4U eingebaut werden. Die vor dem Signal liegende Trennstrecke ist solange stromlos, wie das Signal rotes Licht zeigt. Wenn durch Betätigung des Wechselschalters Nr. 515 das Signallicht auf grün umgeschaltet wird, dann erhält der vor dem Signal liegende Streckenabschnitt Fahrstrom und die Lokomotive kann am Signal vorbeifahren.

Auch für diese Anordnung kann der Streckengleichrichter Nr. 519 an die blauen Klemmen des Wechselschalters Nr. 515 angeschlossen werden, um den auf Seite 33 Abb. 1 geschilderten Effekt zu erreichen. Dann ist es nämlich möglich, daß eine aus der Gegenrichtung kommende Lokomotive an dem „Halt“ zeigenden Signal vorbeifahren kann.

Die Lichtsignale werden mit 14 Volt Wechselstrom betrieben und können demnach an die Wechselstromklemmen unserer Transformatoren angeschlossen werden.

Ersatzglühlampen sind unter der Nummer 72 in gelb, grün und rot erhältlich. (Bei Bestellung bitte Farbe angeben.)

Der Vollständigkeit halber ist der für die Signale erforderliche Wechselschalter Nr. 515 hier nochmals gezeigt.

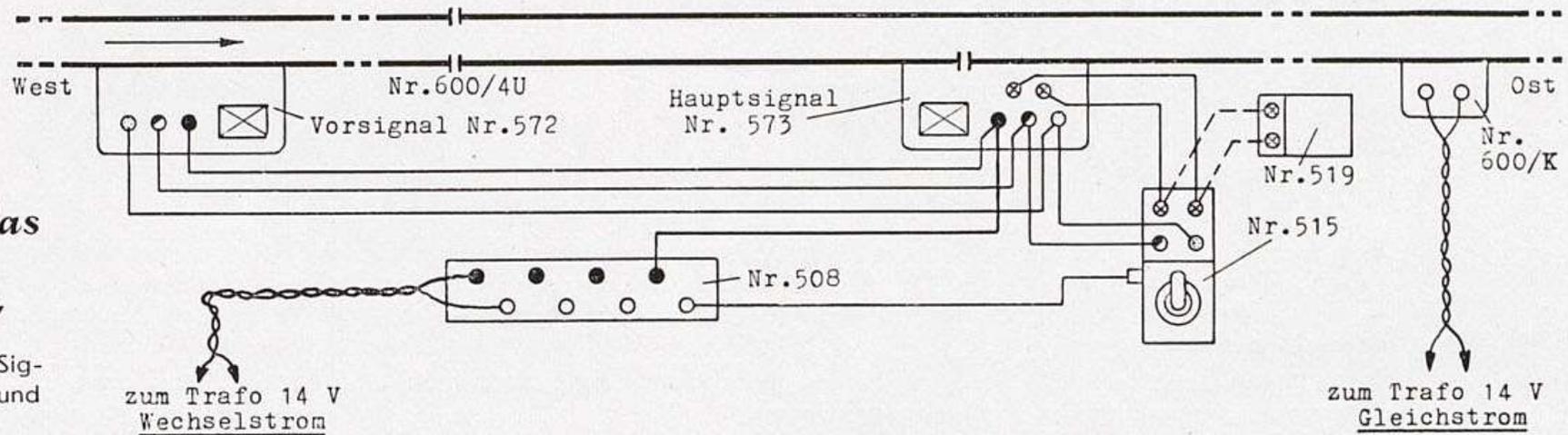


DM 4.—

Nr. 515 Wechselschalter
für Lichtwechsel am Signal in Verbindung mit der automatischen Zugbeeinflussung. 5 Anschlußklemmen.

... hier das
Schaltbild,

nach welchem die Signale angeschlossen und verdrahtet werden.



● **DAMPFMASCHINEN** (Seite 55—58)

sind seit über 50 Jahren ein Begriff für Qualität und Sicherheit.

Jahrzehntelange Erfahrungen im Bau von Dampfmaschinen bürgen für eine solide Konstruktion und schöne Gestaltung der Maschinen.

Das Grundprinzip der Dampfmaschine ist bekannt: Im Kessel wird Dampf erzeugt, der im Dampfzylinder den Kolben hin und her bewegt. Die bewegliche Kolbenstange in Verbindung mit der Kurbelwelle verwandelt die hin- und hergehende Bewegung in eine drehende. Das Schwungrad sorgt dabei für gleichmäßigen Lauf. Mit der Dampfmaschine können Betriebsmodelle aller Art angetrieben werden, wodurch man das Spiel mit der Dampfmaschine überaus abwechslungsreich gestalten kann. Die Umstellung der meisten Maschinen von flüssigem Spiritus auf „Esbitt-Trockenbrennstoff“ bedeutet einen wesentlichen Fortschritt in der Beheizungstechnik der für Kinderhand bestimmten Dampfmaschinen.

Unsere Dampfmaschinen können demzufolge nunmehr auch startfertig verkauft werden. Jede Maschine (mit Ausnahme der Nr. 135/2) ist für die erste Inbetriebnahme mit der entsprechenden Menge Trockenbrennstoff ausgestattet.

Die jeder Dampfmaschine beigelegte Gebrauchsanweisung muß genau beachtet werden.

Die Sicherheitsventile mit Gewichten sind von der Fabrik für den höchst zulässigen Dampfdruck berechnet. Die zusätzliche Beschwerung des Ventils zur Erreichung größeren Dampfdruckes darf unter keinen Umständen vorgenommen werden (Explosionsgefahr).

● **BETRIEBSMODELLE** (Seite 59 und 60)

Diese Modelle können durch unsere Dampfmaschinen angetrieben werden. Mit Hilfe der Transmission ist es möglich, gleichzeitig mehrere Modelle zu betreiben.

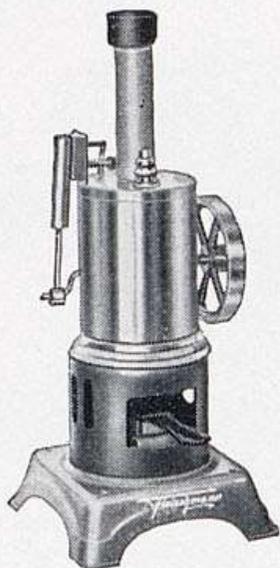
● **UHRWERK-SCHIFFE** (Seite 61—64)

Vom Rennboot bis zum Ozeandampfer finden Sie auf den oben angegebenen Seiten dieses Kataloges alle möglichen Typen der von uns hergestellten Schiffe. Es braucht wohl nicht besonders betont zu werden, daß Fleischmann-Schiffe — auf Grund unserer langjährigen Erfahrungen auf diesem Gebiet — in jeder Beziehung den Ansprüchen der Kunden gewachsen sind.

Bitte, lassen Sie sich bei Ihrem Fachhändler Fleischmann-Dampfmaschinen und -Schiffe vorführen, damit Sie sich dann selbst von deren Qualität überzeugen können.

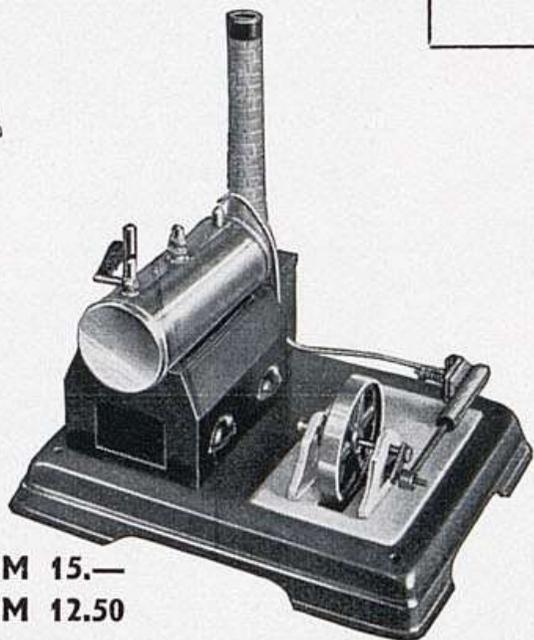
Fleischmann

Dampfmaschinen . . . ein Begriff



Nr. 105/0 Dampfmaschine stehend mit schwingendem Zylinder. Kesseldurchmesser 48 mm. Heizung mit Trockenbrennstoff Esbit. Höhe einschließlich Kamin 21 cm

DM 9.50



Nr. 120/1 : **DM 15.—**

Nr. 120 : **DM 12.50**

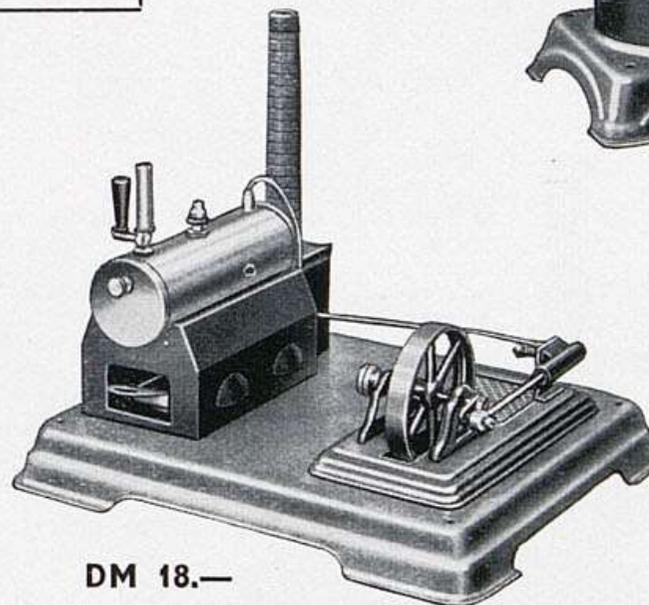
Nr. 120/1 Dampfmaschine, Messingkessel stahlblau gebeizt, Kesseldurchmesser 38 mm, schwingender Zylinder, stabiles Kesselheizraumgehäuse für Esbit-Trockenbrennstoff, Sicherheitsventil, Dampfpeife, Schwungrad mit Schnurlaufrolle, Metallsockel 18x15 cm. Höhe einschließlich Kamin 18 cm.

Nr. 120 wie Dampfmaschine Nr. 120/1, jedoch ohne Dampfpeife.

Zu jeder Dampfmaschine wird als Zubehör geliefert:
Trichter, Brenner mit Trockenbrennstoff für den ersten Betrieb, Dichtungsringe, Reserveglas für Wasserstandsanzeiger (wenn vorhanden). Alle Maschinen werden mit Trockenbrennstoff beheizt.

Nr. 105/1 wie Dampfmaschine 105/0, jedoch mit Dampfpeife. Kesseldurchmesser 52 mm. Höhe einschließlich Kamin 26 cm

DM 11.50



DM 18.—

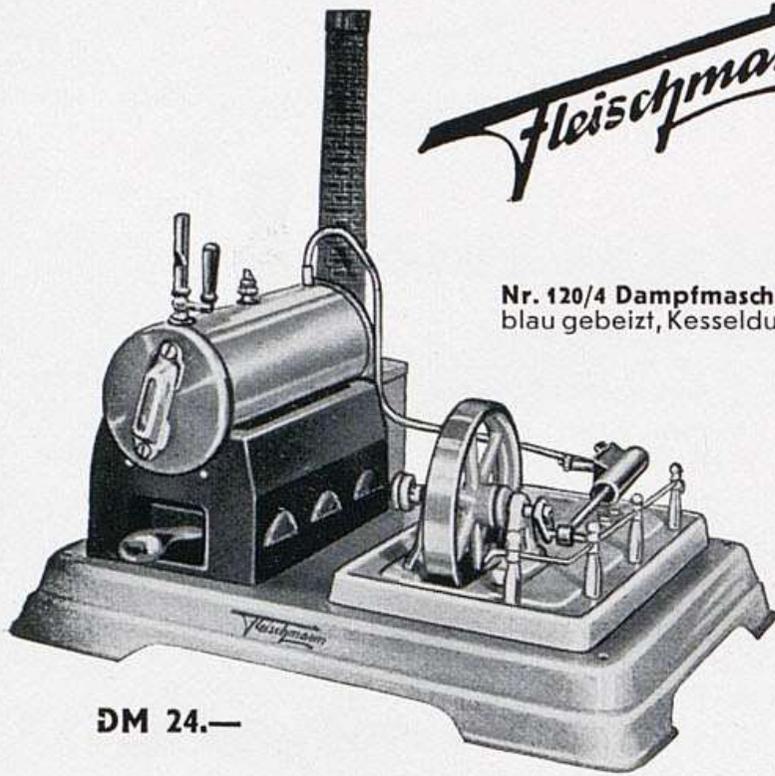
Nr. 120/2 Dampfmaschine, Messingkessel stahlblau gebeizt, Kesseldurchmesser 38 mm, schwingender Zylinder, Luftschraube, stabiles Kesselheizraumgehäuse für Esbit-Trockenbrennstoff, Sicherheitsventil, Dampfpeife, Schwungrad mit Schnurlaufrolle, Metallsockel 20x23 cm, Höhe einschließlich Kamin 20 cm.

Fleischmann

Dampfmaschinen

sind zuverlässig

und stabil



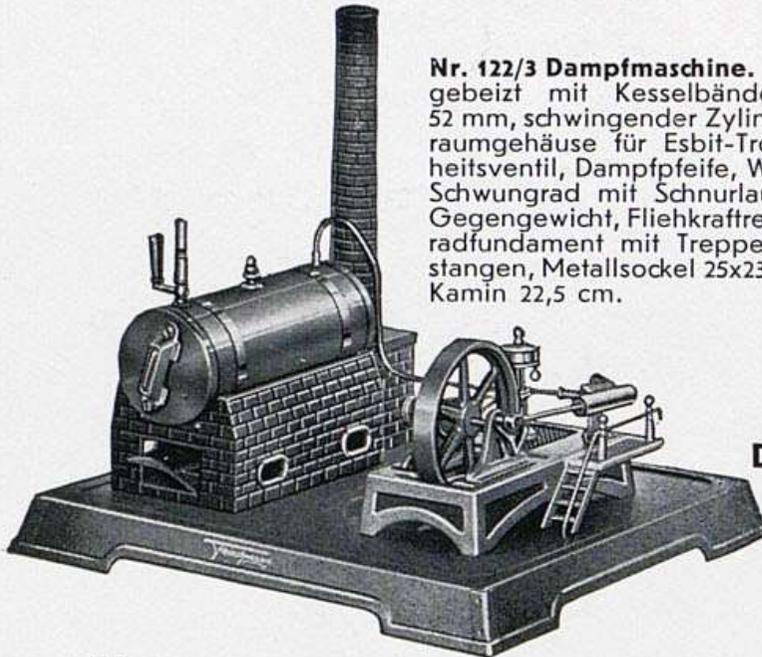
Nr. 120/4 Dampfmaschine. Messingkessel stahlblau gebeizt, Kesseldurchmesser 53 mm, schwingender Zylinder, stabiles Kesselheizraumgehäuse für Esbit-Trockenbrennstoff, Sicherheitsventil, Dampfpeife, Wasserstandsanzeiger, Schwungrad mit Schnurlaufrolle, Schwungradfundament mit Galeriestangen, Metallsockel 25 x 21 cm. Höhe einschließlich Kamin 24 cm

DM 24.—



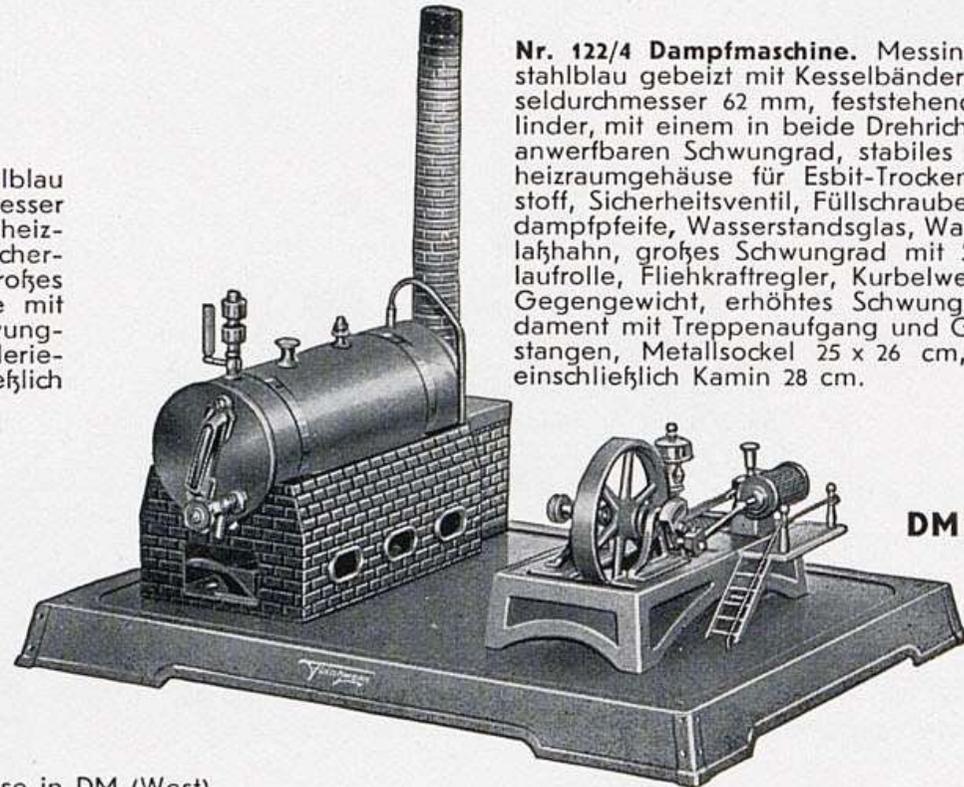
Nr. 122/2 Dampfmaschine. Messingkessel stahlblau gebeizt, Kesseldurchmesser 38 mm, schwingender Zylinder, stabiles Kesselheizraumgehäuse für Esbit-Trockenbrennstoff, Messingkolben, Sicherheitsventil, Dampfpeife, Luftschraube, Schwungrad mit Schnurlaufrolle, Kurbelwelle mit Gegengewicht, erhöhtes Schwungradfundament mit Treppenaufgang und Galeriestangen, Metallsockel 23 x 20 cm. Höhe einschließlich Kamin 19 cm.

DM 21.—



Nr. 122/3 Dampfmaschine. Messingkessel stahlblau gebeizt mit Kesselbändern, Kesseldurchmesser 52 mm, schwingender Zylinder, stabiles Kesselheizraumgehäuse für Esbit-Trockenbrennstoff, Sicherheitsventil, Dampfpeife, Wasserstandsglas, großes Schwungrad mit Schnurlaufrolle, Kurbelwelle mit Gegengewicht, Fliehkraftregler, erhöhtes Schwungradfundament mit Treppenaufgang und Galeriestangen, Metallsockel 25x23 cm, Höhe einschließlich Kamin 22,5 cm.

DM 29.50



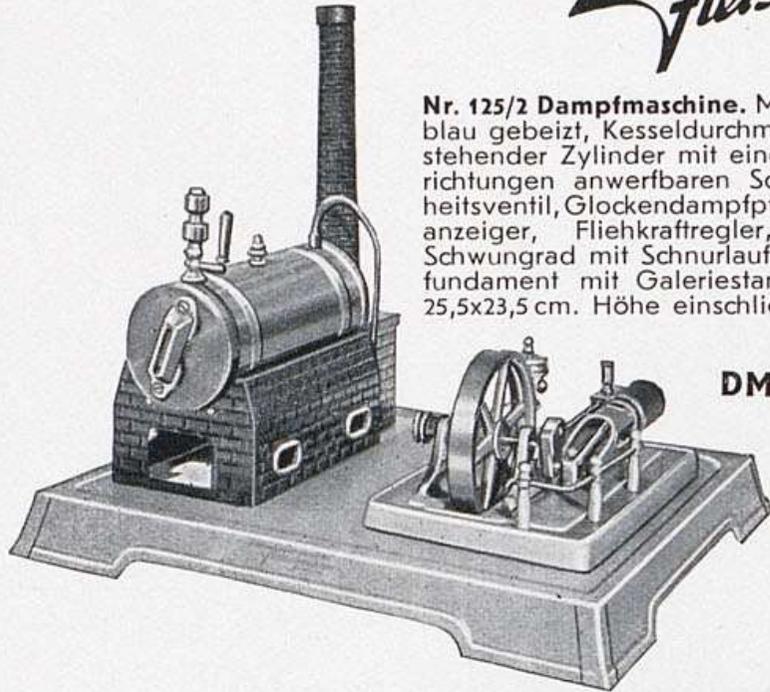
Nr. 122/4 Dampfmaschine. Messingkessel stahlblau gebeizt mit Kesselbändern, Kesseldurchmesser 62 mm, feststehender Zylinder, mit einem in beide Drehrichtungen anwerfbaren Schwungrad, stabiles Kesselheizraumgehäuse für Esbit-Trockenbrennstoff, Sicherheitsventil, Füllschraube, Dampfpfeife, Wasserstandsglas, Wasserablaßhahn, großes Schwungrad mit Schnurlaufrolle, Fliehkraftregler, Kurbelwelle mit Gegengewicht, erhöhtes Schwungradfundament mit Treppenaufgang und Galeriestangen, Metallsockel 25 x 26 cm, Höhe einschließlich Kamin 28 cm.

DM 39.50

Fleischmann

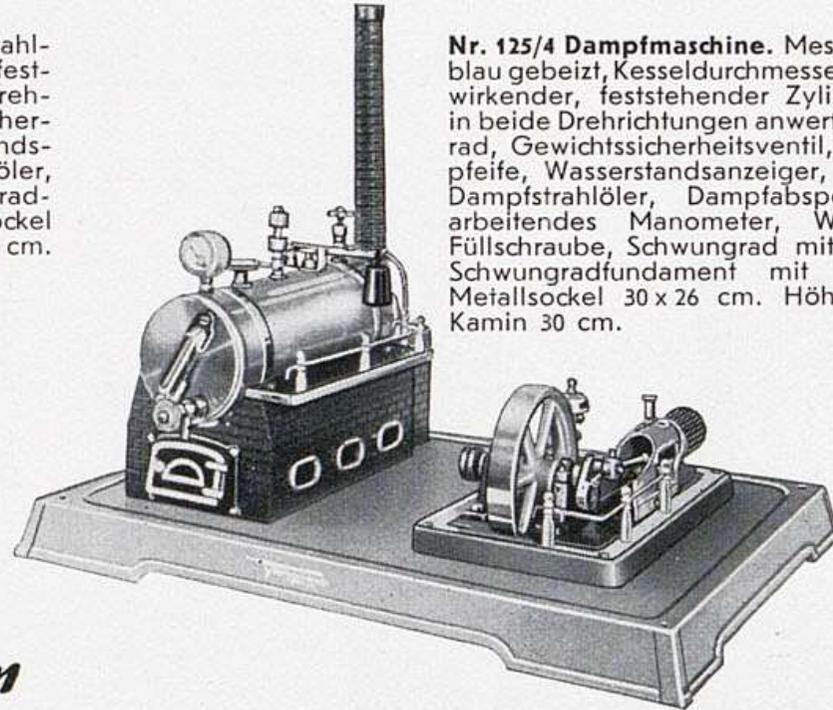
Dampfmaschinen

Nr. 125/2 Dampfmaschine. Messingkessel stahlblau gebeizt, Kesseldurchmesser 52 mm, feststehender Zylinder mit einem in beide Drehrichtungen anwerfbaren Schwungrad, Sicherheitsventil, Glockendampfpfeife, Wasserstandsanzeiger, Fliehkraftregler, Dampfstrahlöler, Schwungrad mit Schnurlaufrolle, Schwungradfundament mit Galeriestangen, Metallsockel 25,5x23,5 cm. Höhe einschließlich Kamin 23 cm.



DM 32.50

Nr. 125/4 Dampfmaschine. Messingkessel stahlblau gebeizt, Kesseldurchmesser 63 mm, doppelt wirkender, feststehender Zylinder mit einem in beide Drehrichtungen anwerfbaren Schwungrad, Gewichtssicherheitsventil, Glockendampfpfeife, Wasserstandsanzeiger, Fliehkraftregler, Dampfstrahlöler, Dampfabsperrhahn, richtig arbeitendes Manometer, Wasserablaßhahn, Füllschraube, Schwungrad mit Schnurlaufrolle, Schwungradfundament mit Galeriestangen, Metallsockel 30 x 26 cm. Höhe einschließlich Kamin 30 cm.



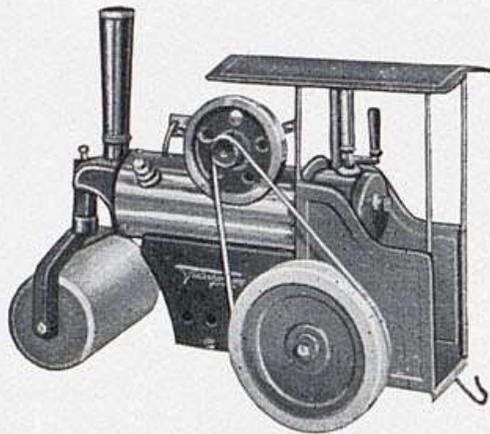
DM 49.50

Fleischmann

Dampfwalzen

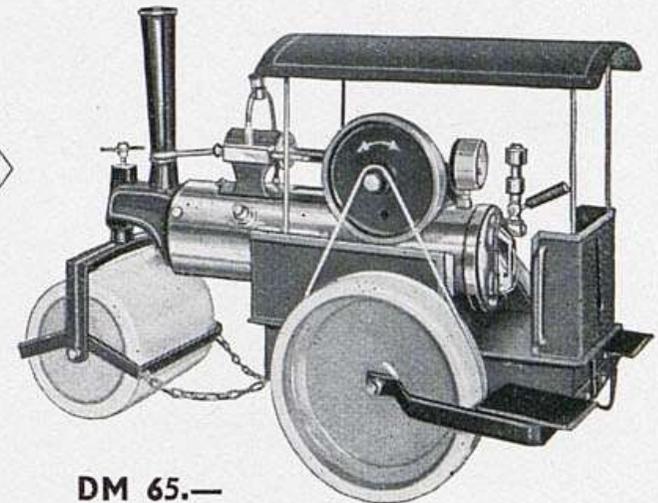
← **Nr. 155/1 Dampfwalze.** Beste mechanische Ausführung. Messingkessel stahlblau gebeizt, Durchmesser 42 mm, Länge 130 mm, schwingender Zylinder, Messingkolben, Sicherheitsventil, Dampfpfeife. Alle Teile sind fein lackiert. Länge 21 cm, Höhe 19 cm.

Nr. 155/2 Dampfwalze. Flammrohrkessel aus starkem Messing stahlblau gebeizt, Durchmesser 50 mm, Länge 170 mm, doppelt wirkender, feststehender Zylinder mit einem in beide Laufrichtungen anwerfbaren Schwungrad. Die Walze fährt somit vor- und rückwärts. Sicherheitsventil, Dampfpfeife, Manometer, Wasserstandsanzeiger, Dampfstrahlöler. Der Abdampf entweicht durch den Schlot. Alle Teile sind fein lackiert. Länge 31 cm, Höhe 22 cm. →



DM 27.50

Die vorderen Walzen sind verstellbar zum Fahren beliebiger Kurven. Der Antrieb erfolgt mittels endloser Messingspirale vom Schwungrad zum Lauftrad. Nach Auflegen der Spirale auf eine Transmission können die Dampfwalzen als stationäre Dampfmaschinen verwendet werden.

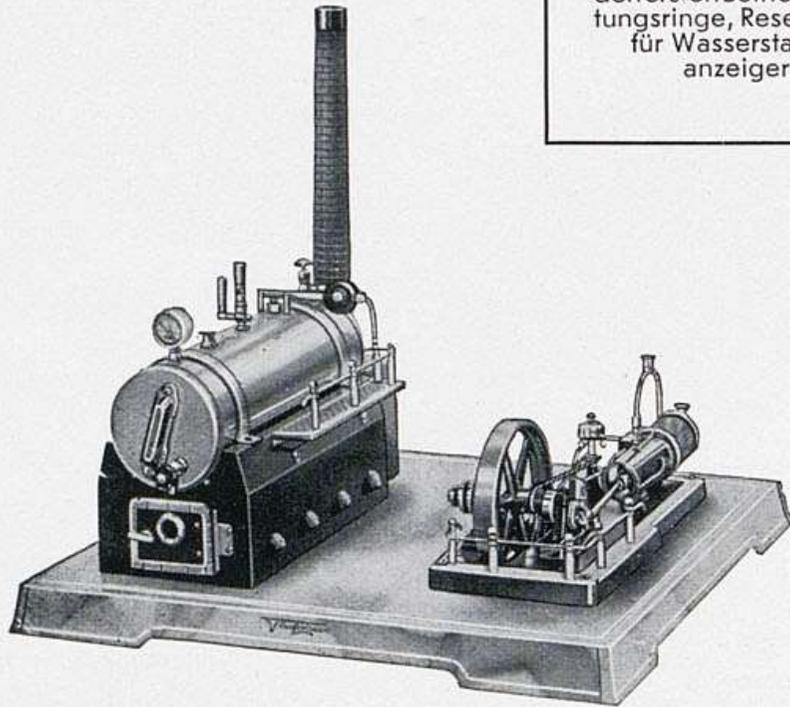


DM 65.—

Fleischmann Dampfmaschinen . . . ein Begriff

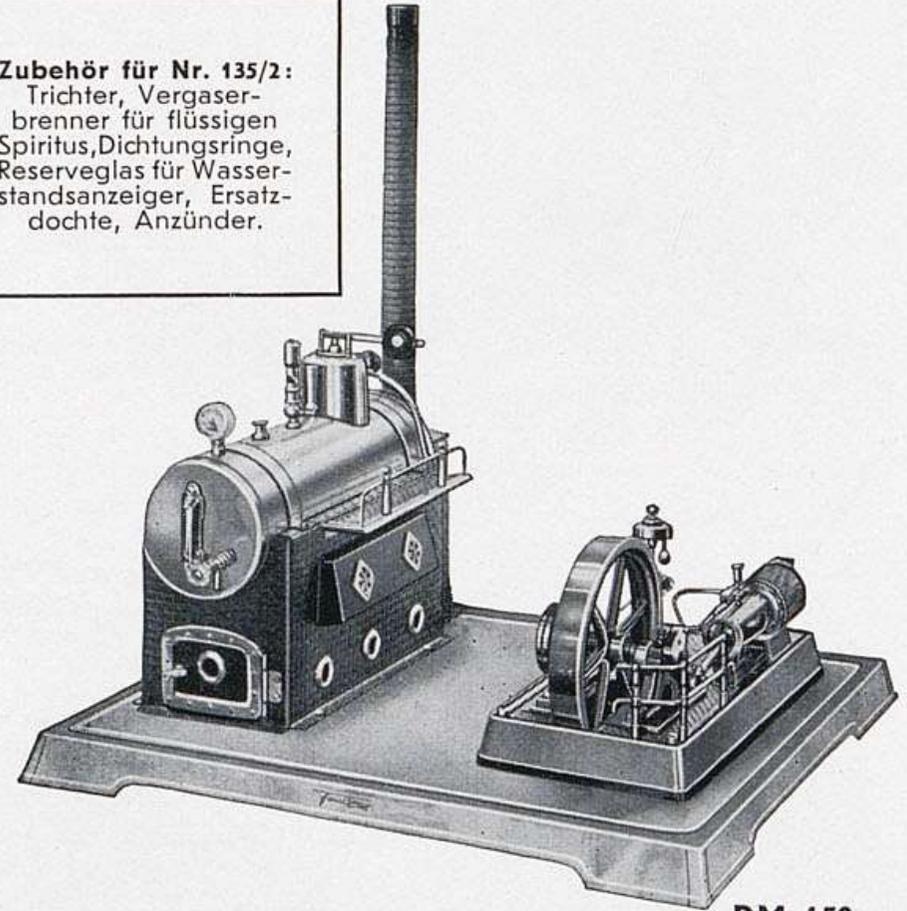
Zubehör für Nr. 130/2:
Trichter, Brenner mit
Trockenbrennstoff für
den ersten Betrieb. Dich-
tungsringe, Reserveglas
für Wasserstands-
anzeiger.

Zubehör für Nr. 135/2:
Trichter, Vergaser-
brenner für flüssigen
Spiritus, Dichtungsringe,
Reserveglas für Wasser-
standsanzeiger, Ersatz-
dochte, Anzünder.



DM 80.—

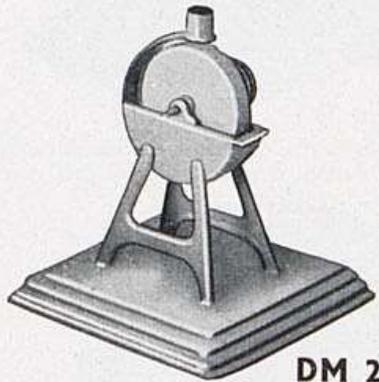
Nr. 130/2 Dampfmaschine. Messingkessel stahlblau gebeizt, neuartiges, stabiles Kesselheizraumgehäuse, Kesseldurchmesser 70 mm, Länge 200 mm, Laufsteg mit Treppe. Doppelt wirkender, feststehender Messingzylinder, mit einem in beide Drehrichtungen anwerfbaren Schwungrad. Gewichts-Sicherheitsventil, Domdampfpfeife, Dampfabsperrhahn, Manometer, Wasserablaßhahn, Wasserstandsanzeiger, Füllschraube, Schwungrad 95 mm Durchmesser mit Schnurlaufrolle und Stufenscheibe, Dampfstrahlöler, Fliehkraftregler, Metallsockel 35 x 32 cm. Höhe mit Kamin 35 cm.



DM 150.—

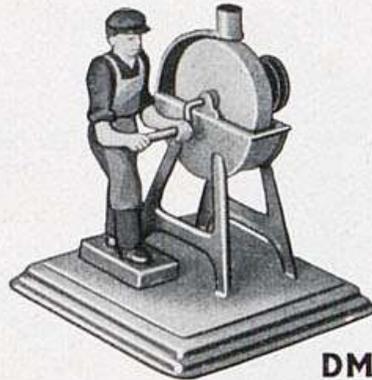
Nr. 135/2 Dampfmaschine. Starker Messingkessel stahlblau gebeizt, Durchmesser 80 mm, Länge 230 mm, doppelt wirkender, feststehender Messingzylinder mit einem in beide Drehrichtungen anwerfbaren Schwungrad, Dampfdom mit Gewichts-Sicherheitsventil, Domdampfpfeife, Füllschraube, Manometer, Wasserstandsanzeiger, Dampfabsperrhahn, Wasserablaßhahn, Schwungrad 120 mm Durchmesser, Schnurlaufstufenscheibe, alle Lager mit Öler, Zylinder mit Schmierbüchse, Dampfstrahlöler und Fliehkraftregler, auf gemeinsamen Gußfundament montiert. Metallsockel 42 x 36 cm. Höhe mit Kamin 42 cm.

Betriebsmodelle in feiner Handlackierung



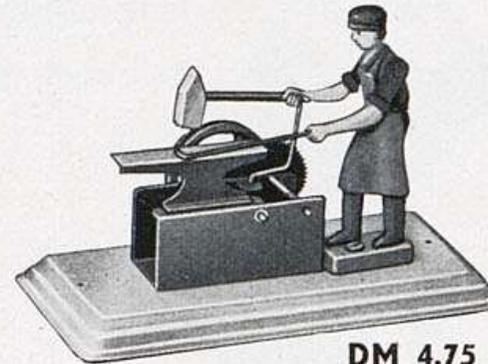
DM 2.—

Nr. 250 Schleifstein
Länge 14 cm, Breite 8 cm, Höhe 12 cm



DM 3.25

Nr. 235 Schleifstein mit Figur
Länge 9 cm, Breite 9 cm, Höhe 10 cm



DM 4.75

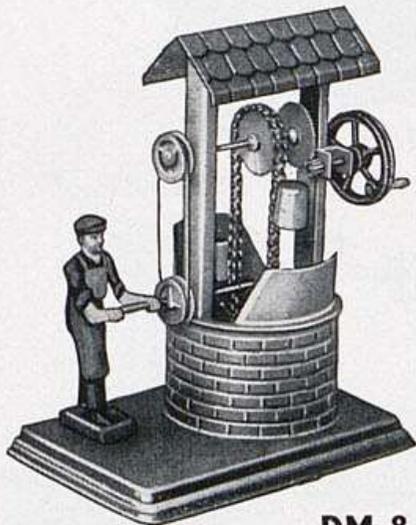
Nr. 232 Schmied am Amboß
Länge 13 cm, Breite 7 cm, Höhe 9 cm



DM 6.75

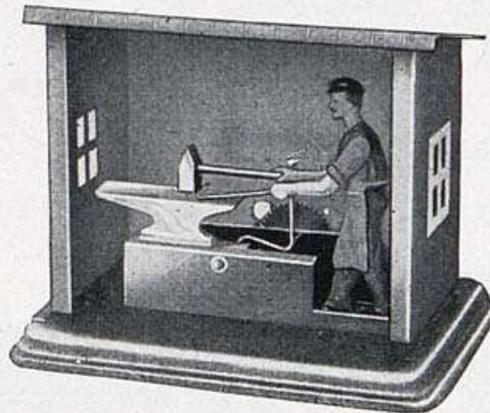
Nr. 236 Wurstmaschine mit Figur
Länge 13 cm, Breite 9 cm, Höhe 9 cm

Die als Spielzeug so beliebte Dampfmaschine erhält erst ihren wirklichen Sinn, wenn mit ihr lebensnahe bewegliche Betriebsmodelle angetrieben werden. Alle Betriebsmodelle sind aus starkem Stahlblech gefertigt, mit feinen Prägungen versehen und handlackiert.



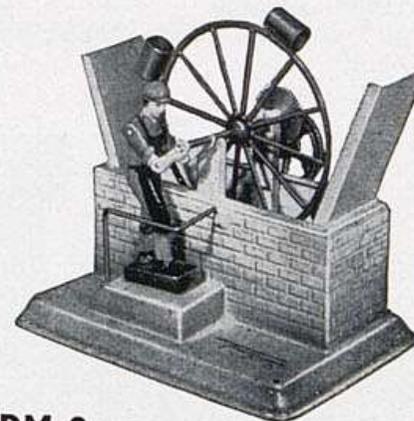
DM 8.—

Nr. 237 Schöpfbrunnen mit Figur
Länge 14 cm, Breite 10 cm, Höhe 16 cm



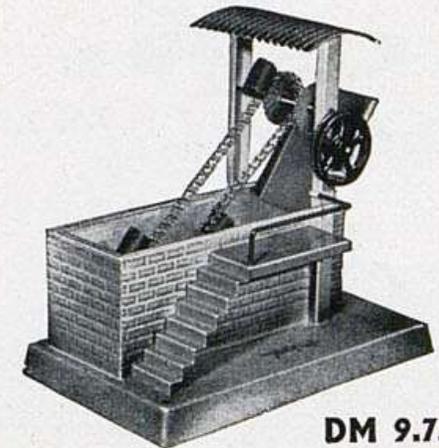
DM 6.75

Nr. 233 Schmiede-Werkstatt
Länge 14 cm, Breite 11 cm, Höhe 11 cm



DM 9.—

Nr. 226 Schöpfrad mit Figur, Länge 14 cm, Breite 10,5 cm, Höhe 15 cm



DM 9.75

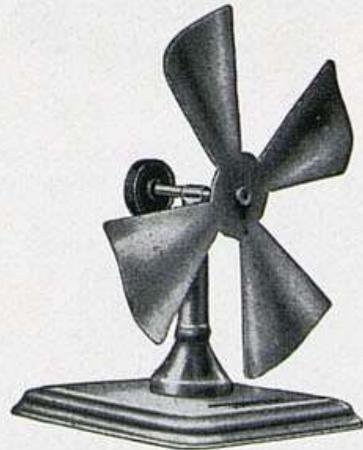
Nr. 225 Schöpfwerk, Länge 17,5 cm, Breite 10,5 cm, Höhe 16 cm

Fleischmann

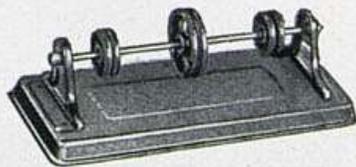
Betriebsmodelle in feiner Handlackierung



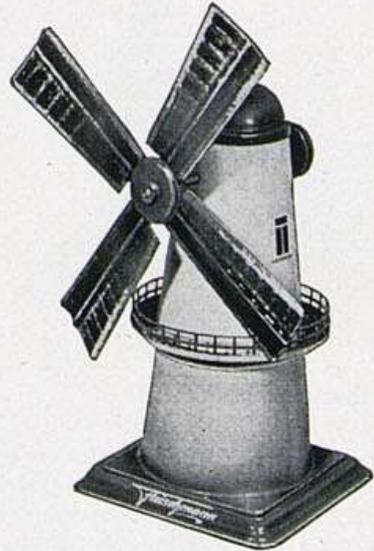
DM 9.50
Nr. 230 Mühlhaus mit Hammerwerk
 Länge 18 cm, Breite 15 cm, Höhe 14 cm



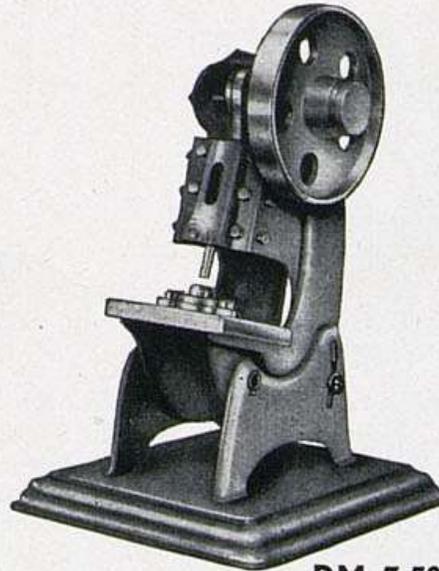
Nr. 211 Ventilator **DM 2.50**
 Flügeldurchmesser 11 cm



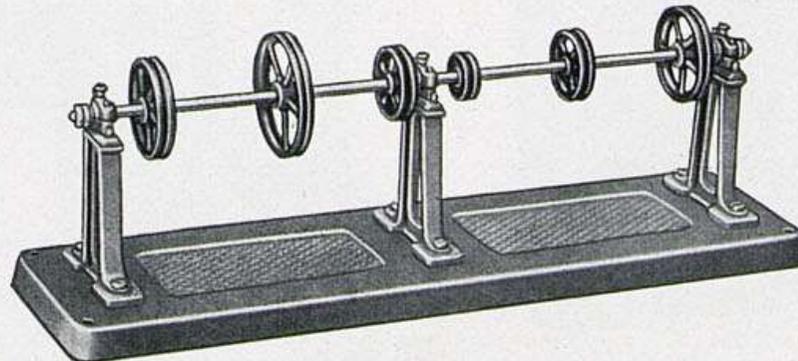
Nr. 248/0 Transmission mit 3 Rädern auf fein lackierter Grundplatte montiert. Länge 12 1/2 cm **DM 2.—**
Nr. 90 Transmissionsschnur
 Messingspirale 1 m lang, 2 mm stark **DM —.50**



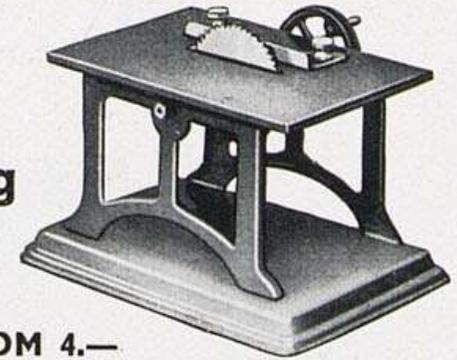
DM 4.50
Nr. 210 Windmühle
 Länge 9 cm, Breite 14 cm, Höhe 18 cm



DM 7.50
Nr. 224 Exzenterpresse, verstellbar, Grundplatte 8,5x8,5 cm, Höhe 12,5 cm



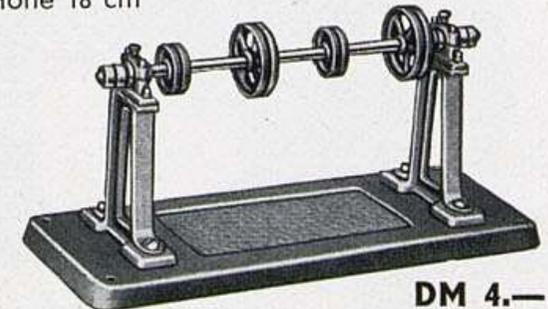
Nr. 248/1 Transmission mit 6 Rädern und 3 Lagerböcken aus fast unzerbrechlicher Spritzlegierung auf fein lackierter Grundplatte montiert. Länge 29 cm **DM 6.50**



DM 4.—
Nr. 249 Kreissäge mit verstellbarem Anschlag, Länge 13 cm, Breite 9 cm, Höhe 9 cm



DM 1.95
Nr. 209 Farbenrad in verschiedenen Tönen, Höhe 18 cm



DM 4.—
Nr. 248 Transmission mit 4 Rädern und 2 Lagerböcken aus fast unzerbrechlicher Spritzlegierung auf fein lackierter Grundplatte montiert. Länge 17 1/2 cm

Fleischmann

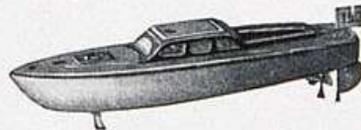
UHRWERK-SCHIFFE

Rennboote und Schleppdampfer mit Uhrwerk
in besonders preiswerter, dauerhafter Ausführung



DM 1.75

Nr. 800 Rennboot, 12 cm lang



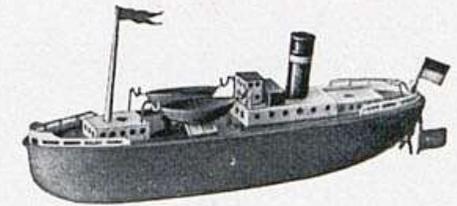
DM 2.25

Nr. 880/22 Rennboot, 22 cm lang



DM 2.50

Nr. 810 Schleppdampfer, 19 cm lang

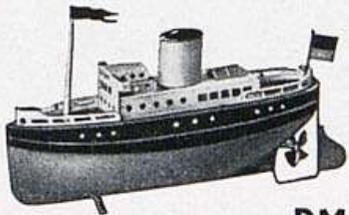


DM 3.50

Nr. 820 Schleppdampfer, 26 cm lang

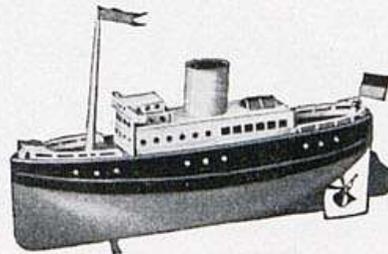
Passagierdampfer

in eleganter Ausführung, handlackiert, mit starkem Uhrwerk



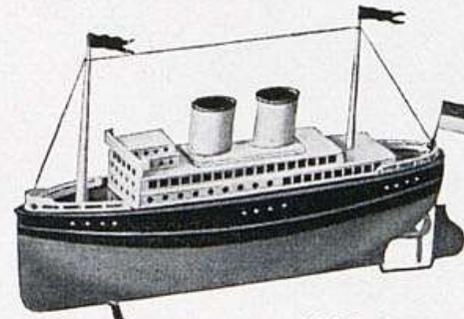
DM 4.50

Nr. 830/19 Länge 19 cm



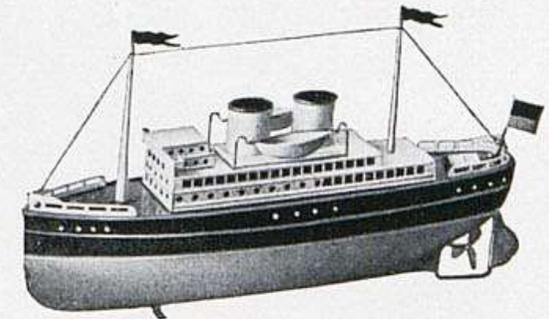
DM 6.50

Nr. 830/22 Länge 22 cm



DM 9.50

Nr. 830/27 Länge 27 cm



DM 13.50

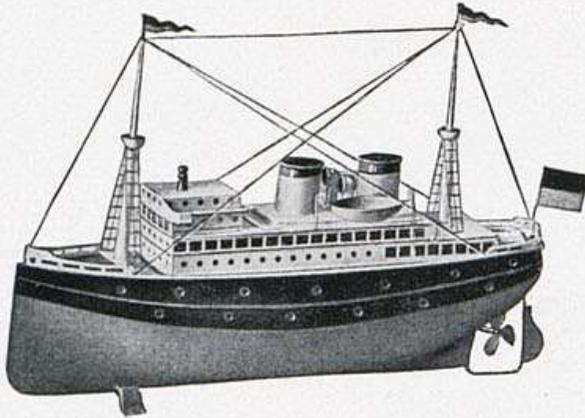
Nr. 830/30 Länge 30 cm

Preise in DM (West)

Fleischmann

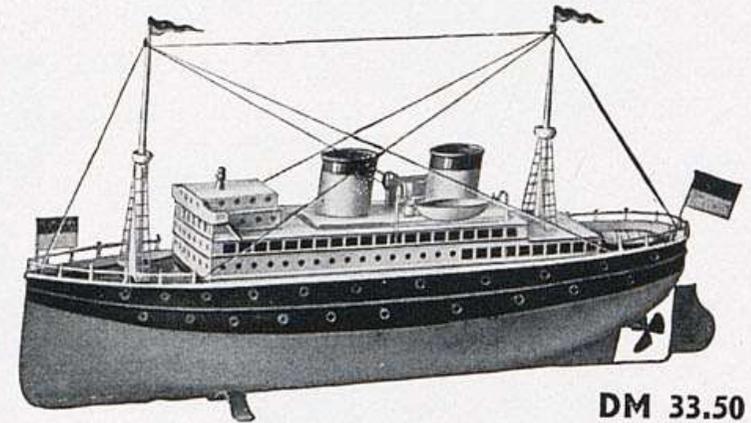
Schnelldampfer

in eleganter Ausführung, handlackiert, mit sehr starkem Uhrwerk



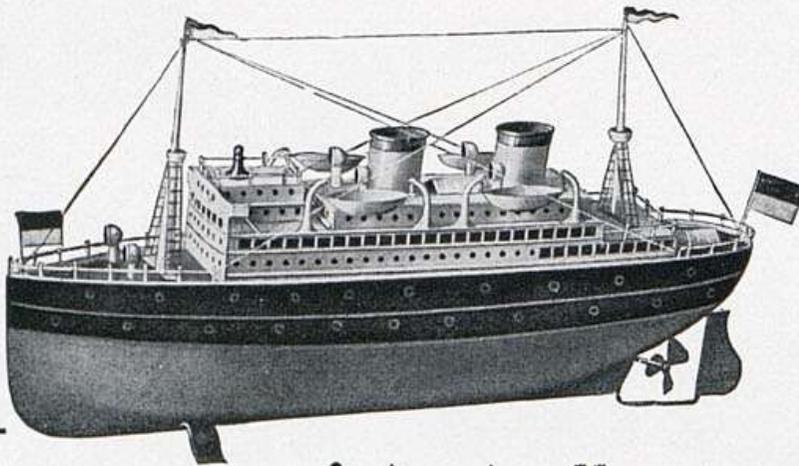
DM 22.50

Nr. 830/33 Passagierdampfer, 33 cm lang



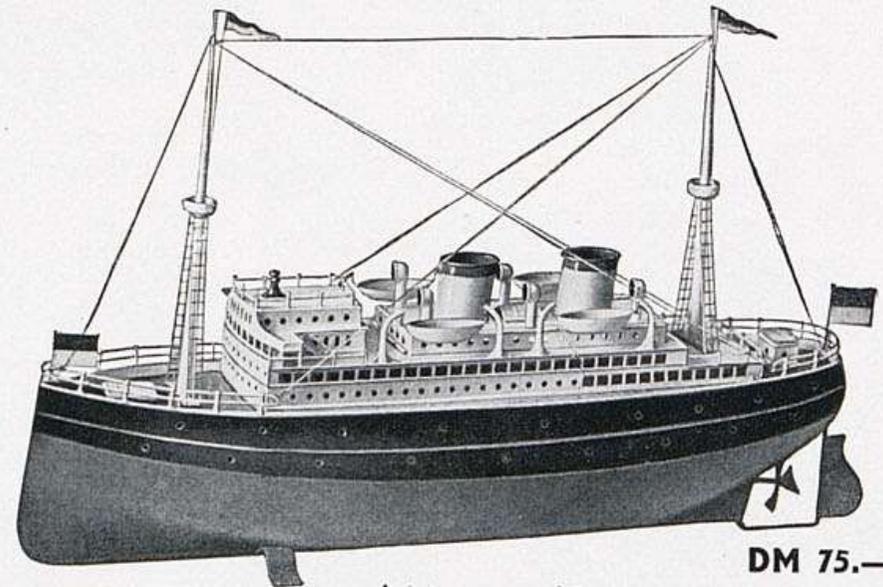
DM 33.50

Nr. 830/40 Passagierdampfer, 40 cm lang



DM 55.—

Nr. 830/45
Ozean-Passagierdampfer „Columbus“ 45 cm lang



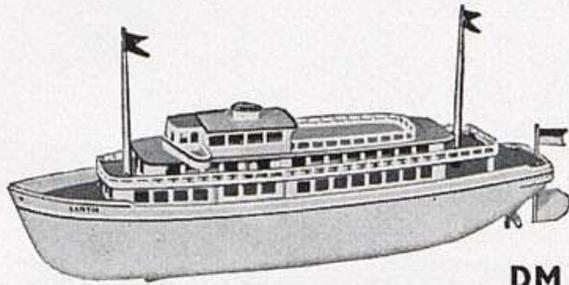
DM 75.—

Nr. 830/50
Ozean-Luxusdampfer „Albert Ballin“ 50 cm lang

Fleischmann

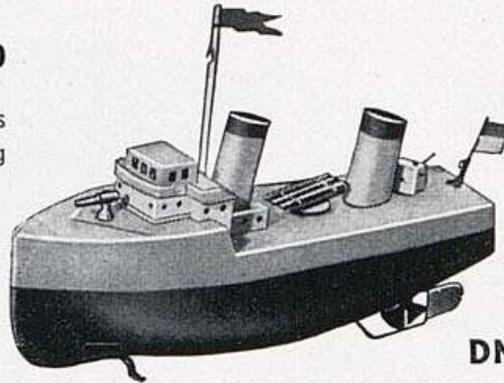
MODELL-Schiffe mit Uhrwerk

— handlackiert —



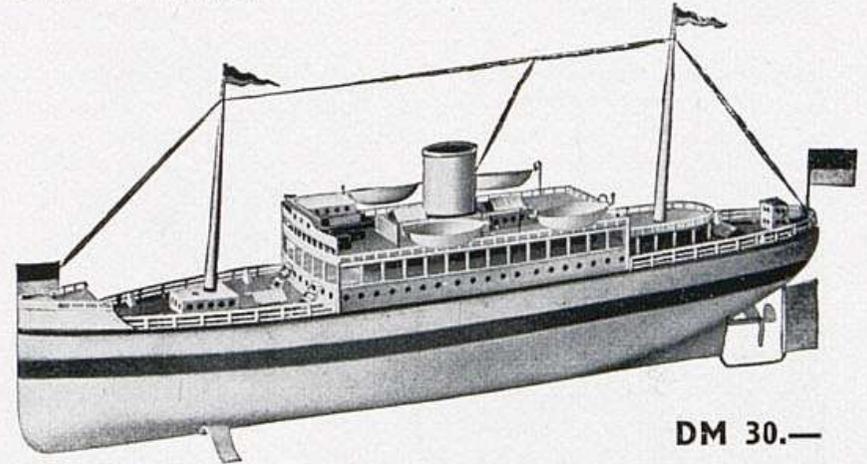
DM 9.50

Nr. 854 Ausflugdampfer. Genaues Modell eines Binnenseedampfers neuester Bauart, 27 cm lang



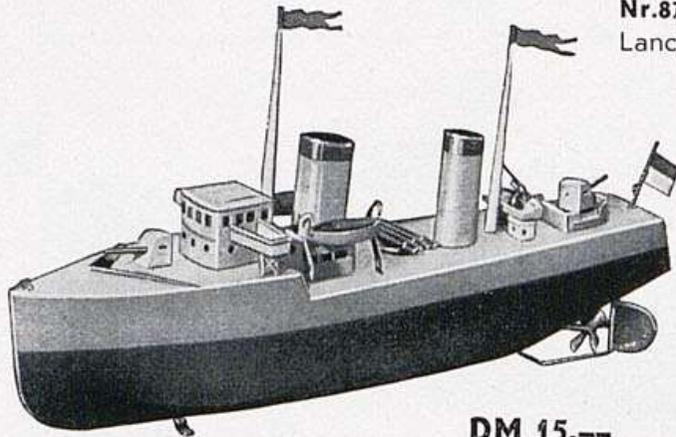
DM 9.—

Nr. 870/23 Torpedoboot, mit drehbaren Torpedolancierrohren und Bordkanonen, 23 cm lang



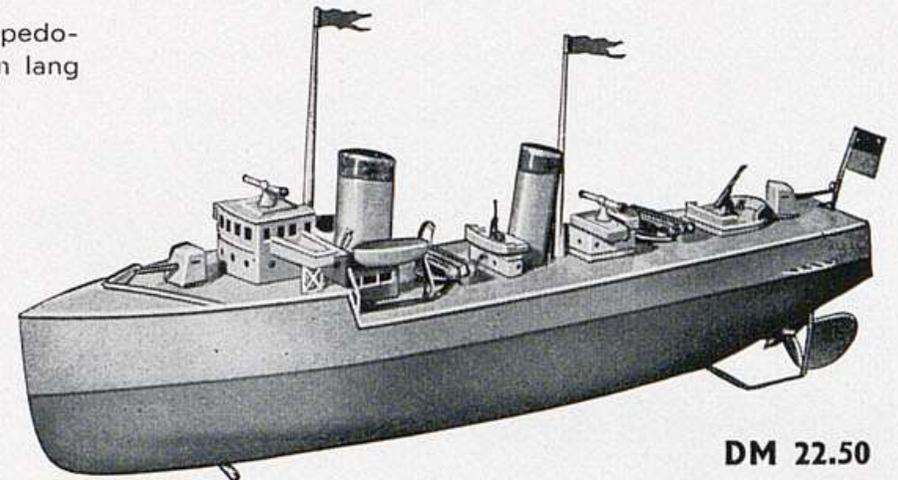
DM 30.—

Nr. 856 Bäderdampfer, 52 cm lang



DM 15.—

Nr. 870/30 Torpedoboot, mit drehbaren Torpedolancierrohren und Bordkanonen, 30 cm lang



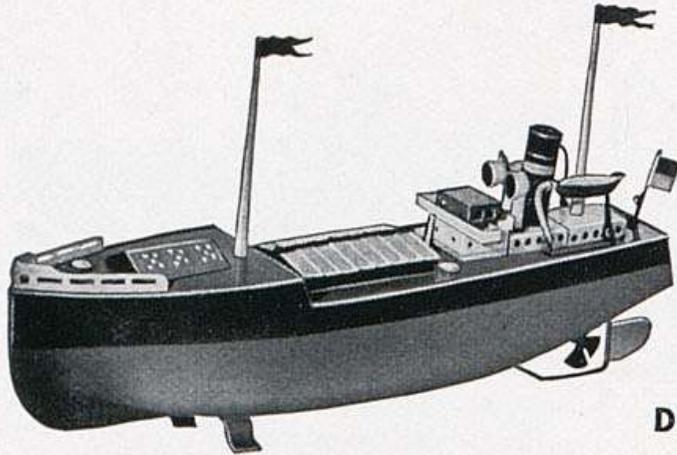
DM 22.50

Nr. 870/39 Torpedoboot, mit drehbaren Torpedolancierrohren und Bordkanonen, 39 cm lang

Fleischmann

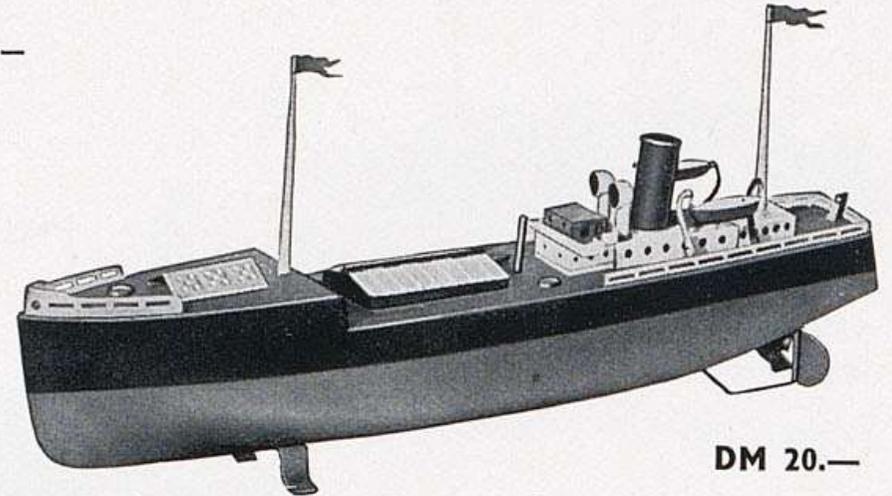
MODELL-Schiffe mit Uhrwerk

— handlackiert —



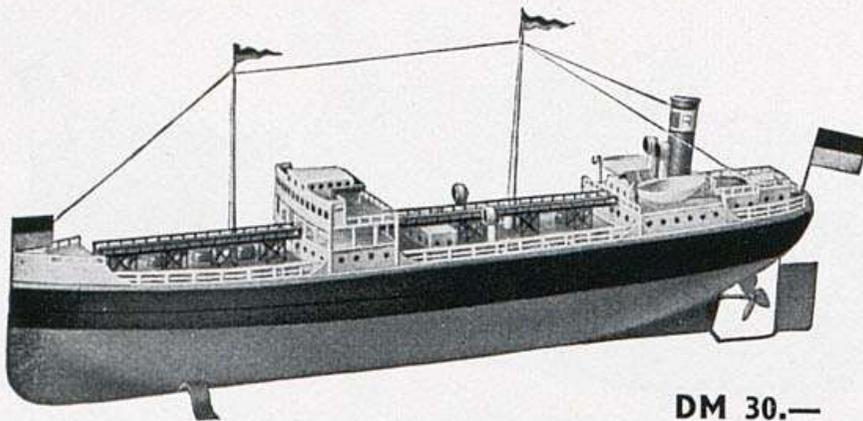
DM 13.50

Nr. 860/30 Frachter, 30 cm lang



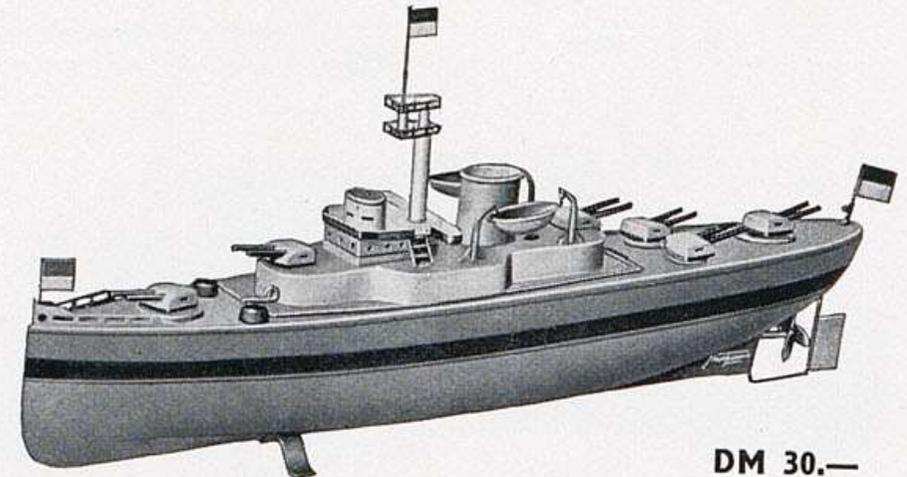
DM 20.—

Nr. 860/39 Frachter, 39 cm lang



DM 30.—

Nr. 855 Tankdampfer, 52 cm lang



DM 30.—

Nr. 857 Kreuzer, mit drehbaren Geschütztürmen, 52 cm lang

Was bedeutet **Zwei-Zug-Betrieb** bei **Modell-Eisenbahnen?**

In Modellbahnerkreisen bestehen vielfach noch Unklarheiten über den Begriff des Zwei-Zug-Betriebes. Grundsätzlich kann gesagt werden, daß auf jeder Anlage ein Zwei-Zug-Betrieb durchgeführt werden kann, sofern diese Anlage nur über ein Überholungsgleis verfügt. Während ein Zug auf diesem Gleis wartet, kann der andere Zug die Strecke durchfahren und umgekehrt. Das stromlose Abstellen des wartenden Zuges kann durch Einbau von Stop-Weichen (1626BA, 1624 oder 1624A) erfolgen. Das ist die einfachste Art des Zwei-Zug-Betriebes. Für diesen „Wechselverkehr“ zweier Züge ist nur ein Fahrtransformator oder Fahrgerät erforderlich.

Sollen zwei Züge **gleichzeitig und unabhängig voneinander** auf einer Anlage verkehren, dann sind in fast allen Fällen zwei getrennte Fahrstromkreise — z. B. ein innerer und ein äußerer Schienenkreis — erforderlich. Beide Schienenkreise können durch Weichen miteinander verbunden sein. Zwischen die verbindenden Weichen muß ein Trenngleis eingebaut werden, um die Fahrstromkreise elektrisch voneinander zu trennen. Weiterhin gehört zu jedem **unabhängig zu betreibenden Zug ein eigener Fahrtransformator oder Fahrgerät**. Auf beiden Kreisen können nun je ein Zug in beliebiger Richtung und mit beliebiger Geschwindigkeit verkehren. Das Einfahren vom inneren in den äußeren Kreis oder umgekehrt über die Weichenverbindung ist dann möglich, wenn in beiden Stromkreisen die gleiche

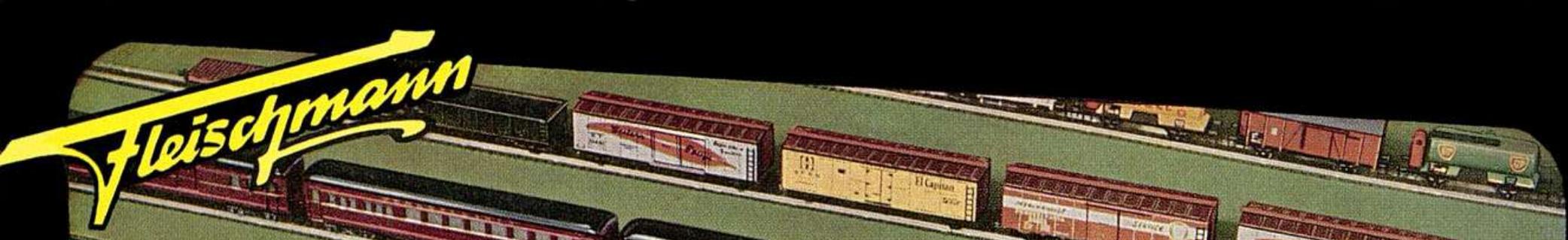
Polarität herrscht, was durch entsprechende Stellung des Polwenders am Fahrtransformator möglich ist. Es dürfte einleuchtend sein, daß analog zu diesem Fall auch mehrere Stromkreise oder Blockabschnitte für den **Mehr-zug-Betrieb** aufgebaut werden können.

Eine andere Art des Zwei-Zug-Betriebes ist die, daß **auf ein und demselben Gleis** zwei Lokomotiven unabhängig voneinander, sowohl in Fahrtrichtung und Geschwindigkeit, verkehren können. Dies ist nur dann möglich, wenn die Anlage mit Oberleitung ausgestattet ist. In diesem Falle wird eine Lokomotive aus **beiden Fahrschienen** und eine Lokomotive aus der **Fahrleitung und nur einer Fahrschiene** mit Strom versorgt.

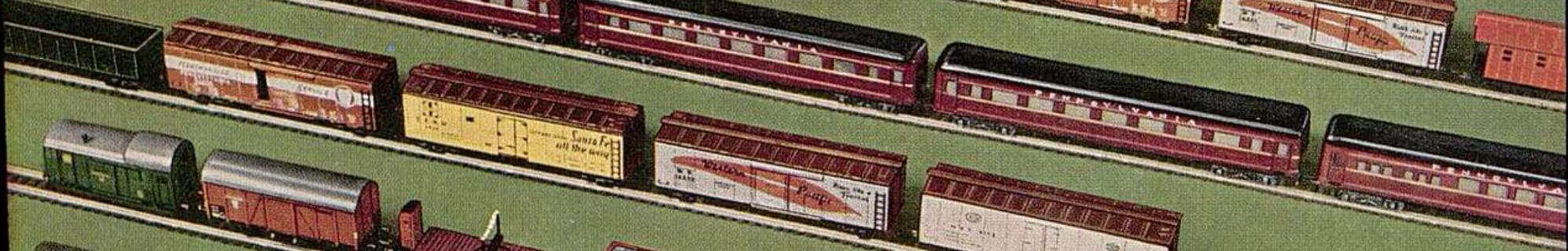
Auch in diesem Falle sind unbedingt zwei getrennte Fahrtransformatoren oder Fahrgeräte notwendig. Ein Kurzschluß bei Umpolen des einen oder anderen Fahrgerätes kann dabei nicht auftreten, weil bei der Konstruktion unserer Fahrtransformatoren und Fahrgeräte diese Möglichkeiten schon berücksichtigt sind. Mit dieser kurzen Abhandlung wollten wir den Begriff des abhängigen und unabhängigen Zwei-Zug-Betriebes einmal klarstellen und damit gleichzeitig beweisen, daß es auch bei **FLEISCHMANN Modellbahnen — gleichgültig ob für Spur 0 oder H0 — in jedem Falle möglich ist, einen unabhängigen Zwei- und Mehrzug-Betrieb ohne besonders schwierige Schaltungen durchzuführen.**

Bestell-Nr.	Benennung	Preis DM	Bestell-Nr.	Benennung	Preis DM
	a) Einzelartikel für Spur H0-Bahnen			b) Einzelartikel für Spur 0-Bahnen	
22	Radsatz mit Achse auf Lagerbock montiert	— .20	70	Lampe, 14 Volt, mit Schraubfassung	— .60
23	Radsatz mit Achse für D-Zugwagen	— .15	72	Kleinstlampe, 14 Volt, für Lichtsignale (lieferbar in gelb, grün und rot)	1.20
70	Lampe, 14 Volt, Schraubfassung	— .60	80	Uhrwerkschlüssel	— .20
71	Lampe, 14 Volt, Steckfassung für Loks	— .60	85	Kohlen und Federn	Paar — .40
72	Kleinstlampe, 14 Volt, für Lichtsignale (lieferbar in gelb, grün und rot)	1.20	88	Automatische Kupplung	Paar — .50
86	Kohlen und Federn	Paar — .40		c) Einzelartikel für Dampfmaschinen	
87	Automatische Wagenkupplung	Paar — .35	90	Messingspiralschnur für Modelle	Meter — .50
			95	Esbit-Packung für Dampfmaschine	— .80
			98	Probierpumpe für Dampfmaschine	6.60

Preis in DM (West)



Fleischmann



Fleischmann