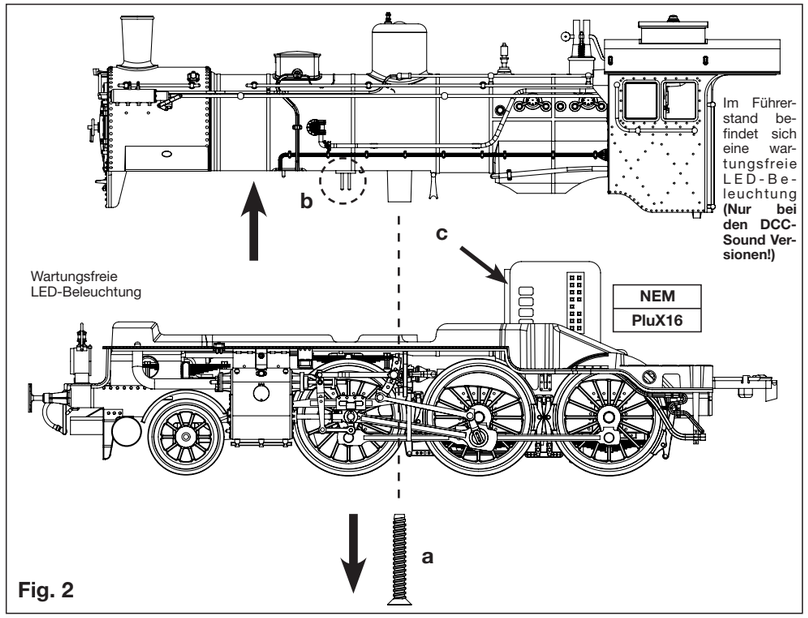


Fig. 2

Öffnen: Ein Öffnen der Lok ist nur zum Einbau eines Decoders und eines Dampfgenerators (Fig. 3) erforderlich. Schraube **a** entfernen. Gehäuse senkrecht nach oben abnehmen, dabei auf Steckkontakte **b** achten.

Einbau eines ROCO DCC-DECODERS 10880 (beim Einbau bitte die Betriebsanleitung des Decoders beachten!) Die Lokomotive ist mit einer 16-poligen Steck-Schnittstelle nach NEM 658 ausgestattet. Zum Einbau eines digitalen Decoders das Lokgehäuse abnehmen (Fig. 2). Den Brückenstecker **c** herausziehen. Den 16-poligen Stecker des Decoders unter Beachtung des Kodierungspins in die Schnittstelle stecken.
Lokgehäuse wieder aufsetzen, dabei auf Steckkontakte **b** achten, und mit der Schraube **a** befestigen. Die Lok kann nun unter der Adresse "3" gefahren werden.

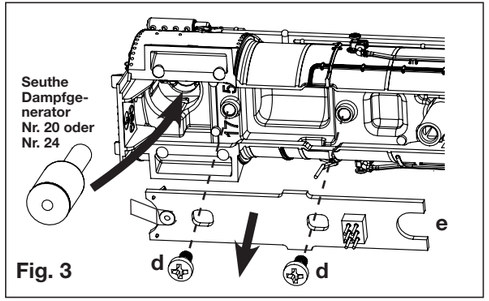


Fig. 3

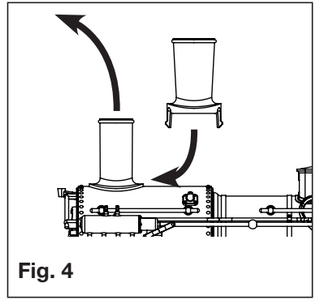


Fig. 4

Einbau eines SEUTHE Dampfgenerators analog: Nr. 20 digital: Nr. 24 (beim Einbau bitte die Betriebsanleitung des Dampfgenerators beachten!) Lokgehäuse abnehmen (Fig. 2). Die beiden Schrauben **d** entfernen und die Leiterplatte **e** abnehmen (Fig. 3). Dampfgenerator einsetzen. Wenn die Lok mit einem schmalen Schornstein ausgestattet ist, diesen gegen den beiliegenden weiten Schornstein austauschen (Fig. 4). Zusammenbau in umgekehrter Reihenfolge.

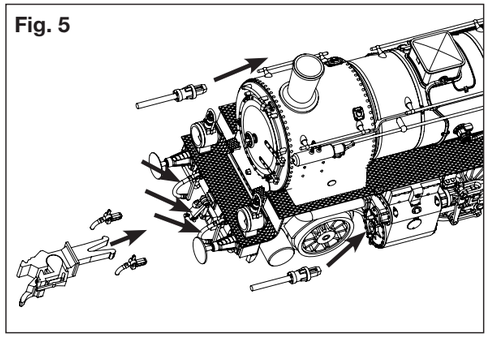


Fig. 5

Kupplungsattrappen: Die Lok ist mit einer Kupplungsattrappe und großen Bremsschläuchen ausgestattet. Diese können gegen die beiliegenden gekürzten Bremsschläuche und die **FLEISCHMANN PROFI-**Kupplung ausgetauscht werden. Beim Tender ist es genau umgekehrt.

Kolbenschutzrohre: Die Lok kann mit den beiliegenden Kolbenschutzrohren ausgestattet werden. Damit können allerdings keine kleinen Radien befahren werden.

Ölen: Geölt werden Motor und Getriebe nur an den gekennzeichneten Lagerstellen (Fig. 6 und 7). Nur **FLEISCHMANN-**Öl **6599** verwenden. Nur ein kleiner Tropfen Öl pro Schmierstelle (➜), sonst Überölung. Zur Dosierung die in der Verschlusskappe der Ölflasche angebrachte Nadel verwenden.



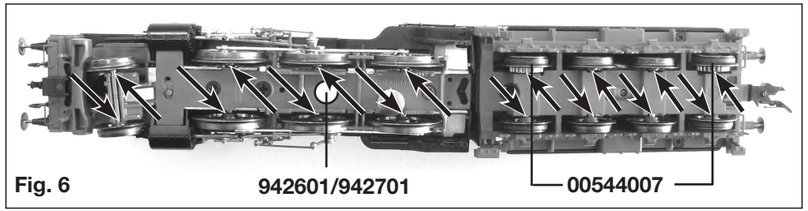


Fig. 6

An den markierten Stellen kann der **Schaltmagnet 942601/ 942701** eingebaut werden (Fig. 6).
Vier Räder sind zusätzlich mit **Haftreifen** ausgerüstet (Fig. 6). **Ersatzhaftreifen: 00544007**

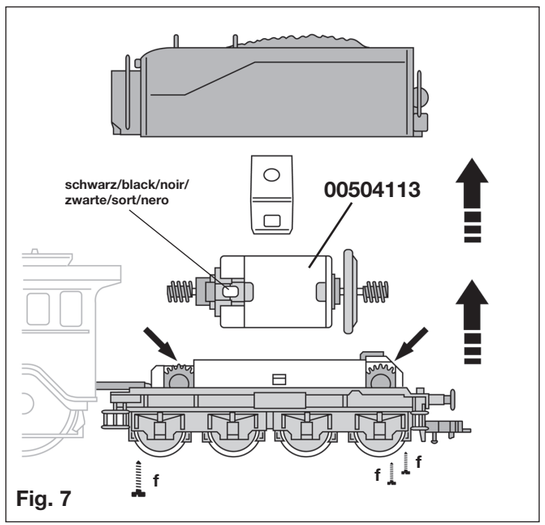


Fig. 7

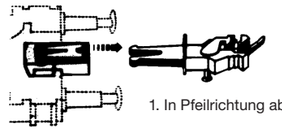
Tender: Ein **Öffnen des Tenders** ist nur zum Ölen des Getriebes und zum Austausch des Motors erforderlich. 3 Schrauben **f** lösen und das Tendergehäuse senkrecht nach oben abnehmen (Fig.7).

Der Motor ist wartungsfrei, die Motorschleifkohlen sind nicht austauschbar!

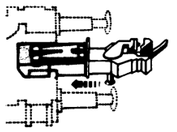
Motortausch: Motorhalteklammern leicht aufbiegen und abnehmen. Motor nach oben herausnehmen (Fig. 7). Beim Einbau des neuen Motors auf die richtige Lage achten. Hierzu die rot/schwarze Markierung am Motor beachten.
Tauschmotor: 00504113

Der Tender hat wartungsfreie LED-Beleuchtung.

Kupplungsaustausch:



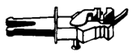
1. In Pfeilrichtung abziehen



2. Ersatzkupplung in Pfeilrichtung einstecken, bis Halteklammern einrasten



Steck-Tauschkupplung 6511



PROFI-Steckkupplung 6515

Class 37.0-1 (prussian P 6) with variants

Prototype: Steam locomotive BR 37.0-1 (pr. P 6) The machines of the type P 6 of the Royal Prussian State Railways, KPEV, have been designed as universal locomotives. They should be able to carry not only passengers and goods trains, but express trains on the hills. The first loco was delivered in 1902 by the company Hohenzollern in Düsseldorf. The machines showed some design features, as typical of its designer Robert Garbe - such as the narrow chimney far forward and the specific situation of the boiler. Despite the relatively small driving wheels with 1,600 mm - the prototype even just 1,500 mm - the locomotives were registered for a top speed of 90 km/h. The vehicles were coupled with tenders of type 2'2 'T 21.5 (pr) and with the tender of type 3T 16. Total of 275 locos were built. 110 machines are given after World War I as war reparations to various countries in Europe. 163 locomotives were classified as Class 37.0-1 on the German State Railroad (DRG) with the road numbers 37 001-163.
To open: Opening the locomotive is only required for installation of a decoder and a steam generator (Fig. 3). Remove screw **a**. Remove the body straight up, taking care for the plug contacts **b**.
Installing a ROCO DCC decoder 10880 (during installation please follow the instructions of the decoder!) The locomotive is equipped with a 16-pin connector interface NEM 658. To install a digital decoder remove the locomotive body (Fig. 2). Remove the jumper **c**. Plug into the interface the 16-pin connector of the decoder with respect to the coding pins. Remount the loco body, taking care for the plug contacts **b**, and secure with screw **a**. The locomotive can now be run under the address "3 ".
Maintenance-free LED lighting in the locomotive and tender and some models in the cab **(only the DCC-Sound versions!)**
Installation of a steam generator SEUTHE, analog: No. 20 digital: No. 24 (during installation please follow the instructions of the steam generator!) Remove locomotive body (Fig. 2). Remove the two screws **d** and remove the PCB **e** (Fig. 3). Insert steam generator. If the locomotive is equipped with a narrow chimney, replace this with the included wide chimney (Fig. 4). Reassemble in reverse order.
Coupling dummies: The locomotive is equipped with a clutch and big brake hoses. These can be exchanged with the included reduced brake hoses and the FLEISCHMANN PROFI-coupling. At the tender, it is just the opposite.
Piston conduits: The locomotive can be equipped with the attached piston conduits. This, however, can not be driven on a small radius. Attached is a set of brass plates for the prototypical lettering (for P 6 KPEV only!)
Lubrication: oiling the wheels and gears only at the indicated points (Fig. 6 and 7).
Only use **FLEISCHMANN oil 6599**. Only a small drop of oil in each place (➜), otherwise it will be overoild. Use the applicator needle in the cap of the oil bottle.
At the marked locations, the **switching magnet 942601/942701** may be installed (Fig. 6).
Four wheels are also equipped with **traction tires** (Fig. 6). **Spare traction tire: 00544007**
Tender: An opening of the tender is only needed to lubricate the gears and exchange of the motor. Open screws **f** and remove the tender body vertically upwards (Fig. 7).
The motor is maintenance free, the motor carbon brushes are not interchangeable!
Change of motor: slightly bend the motor brackets and remove them. Lift up the motor (Fig. 7). When installing the new motor, pay attention to the correct position. For this purpose, note the red / black mark on the engine. **Spare motor: 00504113**
Exchange coupling: 1. Pull off in direction of arrow. · 2. Insert exchange coupling in direction of arrow until clipped into position. · **Clip-in exchange coupling: 6511 · FLEISCHMANN PROFI clip-in coupling: 6515**

Série 37.0-1 (prussien P 6) avec variantes

Prototype: Locomotive à vapeur BR 37.0-1 (pr. P 6) Les machines de type P 6 des Chemins de fer Royal Etat prussien, KPEV, été conçu comme locomotives universelles. Ils devriez être capable d'effectuer non seulement les voyageurs et les trains de marchandises, mais les trains rapides sur les collines. La première machine est livrée en 1902, par la société Hohenzollern à Düsseldorf. Les machines affichent certaines caractéristiques de conception, qui sont typique pour son créateur Robert Garbe - comme la cheminée étroite en avant et la situation spécifique de la chaudière. Malgré la relativement faible avec 1.600 mm roues motrices - le prototype même seulement 1500 mm - les locomotives ont été enregistrées pour une vitesse de pointe de 90 kilomètres par heure. Les véhicules ont été couplés avec les tender de type 2'2 T 21,5 (pr.) et avec les tender de type 3T 16. Total de 275 ont été construits. 110 machines sont donnés après La Première Guerre Mondiale que des réparations de guerre dans divers pays d'Europe. 163 locomotives ont été classés dans la classe de 37.0-1 sur le chemin de fer d'État allemand (DRG) avec le nombre de voitures 37 001-163.
Ouvrir: ouvre la locomotive est nécessaire seulement pour l'installation d'un décodeur et d'un générateur de vapeur (Fig. 3). Enlever vis **a**. Retrait la chaudière vers le haut, en prenant soin de brancher contacts **b**.
Montage d'un décodeur DCC ROCO 10880 (lors de l'installation s'il vous plaît suivez les instructions du décodeur!) La locomotive est équipée d'un connecteur d'interface à 16 broches NEM 658. Pour installer un décodeur digitale, retirer la chaudière de la locomotive (fig. 2). Retirez le shunter **c**. Coincé dans l'interface le connecteur à 16 broches sur le décodeur par rapport aux broches de codage. Remplacer la chaudière, en prenant soin de brancher contacts **b**, et la fixer avec vis **a**. La locomotive peut rouler sous l'adresse "3".
Éclairage LED sans entretien dans la locomotive et dans le tender et dans la cabine **(seulement pour les versions DCC-Sound!)**
Installation d'un générateur de vapeur SEUTHE, analogue: n° 20 digitale: n° 24 (Lors de l'installation s'il vous plaît suivez les instructions du générateur de vapeur!) Retrait la chaudière (Fig. 2). Retirez les deux vis **d** et le circuit imprimé **e** (Fig. 3). Placer le générateur de vapeur. Si la locomotive est équipée d'une cheminée étroite, remplacez-la par la cheminée large qui est inclus (Fig. 4). Remonter dans l'ordre inverse.
Imitations d'accouplement: La locomotive est équipée d'un embrayage et grands tuyaux de frein. Ceux-ci peuvent être échangés contre les tuyaux de frein réduite accompagnement et le FLEISCHMANN PROFI-accouplement. Lorsque l'offre, il est tout le contraire.
Conduits à piston: La locomotive peut être équipé avec les conduits piston joint. Ceci, cependant, ne peut être conduit sur un petit rayon. Ci-joint un ensemble de plaques de laiton pour le lettrage prototypiques (pour P 6 KPEV seulement!)
Graissage: les roues et les engrenages sont huilés seulement aux points indiquées (Fig. 6 et 7).
Utilisez seulement **l'huile FLEISCHMANN 6599**. Seule une petite goutte d'huile dans chaque lieu (➜), sinon il sera huilé trop. Utilisez l'applicateur dans le bouchon de la bouteille d'huile.

Aux endroits marqués, **l'aimant permanent 942601/942701** doit être installé (Fig. 6).
Quatre roues sont équipées des **bandages de traction** (Fig. 6). **Remplacement bandage de traction: 00544007**
Ouvrir d'offres: ouvrir de l'offre est seulement necéssaire de lubrifier la transmission et l'échange du moteur. Ouvrez 3 vis **f** et soulevez le boîtier d'offres verticalement vers le haut (Fig. 7).
Le moteur est sans entretien, les charbons du moteur ne sont pas interchangeables!
Changement de moteur: plier légèrement les supports de moteur et les retirer. Moteur soulevez-le (Fig. 7). Lors de l'installation du nouveau moteur faire attention à la position correcte. A cet effet, note la marque rouge / noir sur le moteur. **Moteur de rechange: 00504113**
Changement des attelages: 1. Retirer dans le sens da la flèche. 2. Replacer le nouvel attelage jusqu'à enclanchement de la buttée. · **Attelage à emboîtement d'autres marques : 6511 · FLEISCHMANN PROFI-attelage à emboîtement : 6515**

Bouwserie 37.0-1 (pruisisch P 6) met varianten

Voorbeeld: Stoomlocomotief BR 37.0-1 (pr. P 6) De machines van het type P 6 van het Koninklijk Pruisische Staatsspoorwegen, KPEV, werd ontworpen als universele locomotieven. Je moet in staat om niet alleen passagiers en goederentreinen, maar exprestreinen te voeren op de heuvels. De eerste machines afgeleverd in 1902, het bedrijf Hohenzollern in Düsseldorf. De machines tonen een aantal ontwerp-functies, zoals typisch is voor de ontwerper Robert Garbe - zoals de smalle schoorsteen ver naar voren en de specifieke situatie van de ketel. Ondanks het relatief klein met 1.600 mm aangedreven wielen - het prototype zelfs gewoon 1.500 mm - de locomotieven uur geregistreerd voor een topsnelheid van 90 km/h. De voertuigen werden gekoppeld met tenders naar type 2'2' T 21,5 (pr) en met tenders van het type 3T 16. In totaal 275 gebouwd. 110 machines worden gegeven na De Eerste Wereldoorlog als oorlogsbuit naar diverse landen in Europa. 163 locomotieven werden geclassificeerd als klasse 37.0-1 op de Duitse Staat Railroad (DRG) met de locomotief nummers 37 001-163.
Openen: Opening van de loc is alleen voor de installatie van een decoder en een stoomgenerator (fig. 3). Verwijderen van schroef **a**. Het verwijderen van het lichaam rechtop en zorg voor de stekkercontacten **b**.
Montage van een ROCO DCC decoder 10880 (tijdens de installatie volg de instructies van de decoder!) De loc is uitgerust met een 16-pins connector interface NEM 658. Het installeren van een digitale decoder te verwijderen van de locomotief lichaam (fig. 2). Verwijder de jumper **c**. De 16-pin connector op de decoder met betrekking tot de codering pinnen zitten in de interface. Vervang de loco lichaam, om de zorg voor stekkercontacten **b**, en veilig met schroef **a**. De locomotief kan nu worden uitgevoerd onder het adres "3".
Onderhoudsvrije LED-verlichting in de locomotief en tender en de cabine **(alleen voor de DCC-Sound releases!)**
Installatie van een stoomgenerator SEUTHE, analoge: No 20 digitale: No 24 (tijdens de installatie volg de instructies van de stoomgenerator!) Verwijder locomotief lichaam (fig. 2) . Verwijder de twee schroeven **d** en de printplaat **e** (fig. 3). Stoom generator inzetten. Als de loc is uitgerust met een smalle schoorsteen, vervang deze met de meegeleverde brede schoorsteen (fig. 4). Monteer in omgekeerde volgorde.
Koppeling dummies: De loc is uitgerust met een koppeling en grote nep remleidingen. Deze kunnen worden ingewisseld voor de begeleidende verminderde rem slangen en de FLEISCHMANN PROFI-koppeling. Met de tenders, het is gewoon het tegenovergestelde.
Zuiger leidingen: De locomotief kan worden uitgerust met de bijgevoegde zuiger leidingen. Dit kan echter niet worden gereden op een kleine radius.
Bijgevoegd is een set van koperen platen voor de prototypische belettering (voor P 6 KPEV!)
Oliën: geoliede zijn alleen de wielen en de tandwielen op de gekenmerkte plaatsen (fig. 6 en 7). Alleen **FLEISCHMANN olie 6599** gebruiken. Slechts een klein druppeltje olie in elke plaats (➔), anders zal het smeren te veel. Voor een juiste dosering het spuitje gebruiken dat wordt bijgeleverd in het olieflesjes.
Op de aangeduide plaatsen, op het worden geïnstalleerd de **schakelpunt magneet 942601/942701** (fig. 6).
Vier wielen zijn ook uitgerust met **tractie-banden** (fig. 6). **Vervanging tractieband: 00544007**
Tender: Een opening van de tender is noodzakelijk om te smeren de overdracht en uitwisseling van de motor. De 3 schroeven **f** openen en de tender behuizing verticaal naar boven optillen (fig. 7).
De motor is onderhoudsvrij, de motor koolborstels zijn niet uitwisselbaar!
Vervanging van de motor: de motor tussen haakjes iets buigen en te verwijderen. De motor en haal het eruit optillen (fig. 7). Bij het installeren van de nieuwe motor acht slaan op de juiste positie. Voor dit doel, let op de rood / zwarte vlek op de motor. **Reserve motor: 00504113**
Hat verwisselen van de koppeling: 1. In de pijlrichting lostrekken. 2. Reservekoppeling in de pijlrichting insteken tot de klemmen pakken. · **Steek-Ruilkoppeling: 6511 · FLEISCHMANN PROFI-Steekkoppeling: 6515**

Gruppo 37.0-1 (prussiano P 6) con varianti

Prototipo: Locomotiva a vapore BR 37.0-1 (pr. P 6) Le macchine del tipo P 6 della Prussia Reale delle Ferrovie dello Stato, KPEV, stato progettato come locomotive universali. Si dovrebbe essere in grado di trasportare non solo i passeggeri e treni merci, ma i treni espressi sulle colline. La prima macchina consegnate nel 1902, l'azienda Hohenzollern a Dusseldorf. Le macchine ha mostrato alcune caratteristiche del progetto, come tipico del suo designer Robert Garbe - come il camino stretto in avanti e la situazione specifica della caldaia. Nonostante la relativamente piccola, con 1.600 millimetri ruote motrici - il prototipo, anche solo 1.500 mm - le locomotive sono state registrate per una velocità massima di 90 km/h. I veicoli sono stati accoppiati con gli tender di tipo 2'2' T 21,5 (pr) e con gli tender di tipo 3T 16. Totale di 275 sono stati costruiti. 110 machine sono dati dopo la Prima Guerra Mondiale come riparazioni di guerra in diversi paesi in Europa. 163 locomotive sono state classificate come classe 37.0-1 per lo Stato Tedesco Railroad (DRG) con i numeri auto 37 001-163.
Apertura: Apertura della locomotiva è solo necessaria per l'installazione di un decoder e un generatore di vapore (Fig. 3). Rimuovere vite **a**. Rimozione del corpo verso l'alto, avendo cura di inserire i contatti **b**.
Montaggio di un decoder ROCO DCC 10880 (durante l'installazione seguire le istruzioni del decoder!) La locomotiva è dotata di un connettore di interfaccia a 16 pin NEM 658. Per installare un decoder digitale rimuovere il corpo locomotiva (Fig. 2). Togliere il ponticello **c**. Il connettore a 16 pin sul decoder per quanto riguarda i perni di codifica bloccato nell'interfaccia. Sostituire il corpo loco, avendo cura di inserire i contatti **b** e fissare con vite **a**. La locomotiva può essere eseguito con l'indirizzo di "3".
Illuminazione LED esente da manutenzione nella locomotiva e gara e la cabina **(solo per le versioni DCC-Sound!)**
L'installazione di un generatore di vapore SEUTHE, analogico: No. 20 digitale: No. 24 (Durante l'installazione seguire le istruzioni del generatore di vapore!) Rimuovere il corpo locomotive (Fig. 2). Rimuovere le due viti **d** e togliere la piastrina **e** (Fig. 3). Mettere il generatore di vapore. Se la locomotiva è dotata di un camino stretto, sostituirlo con il camino incluso larga (Fig. 4). Rimontare in ordine inverso.
Imitazione d'attacco: La locomotiva è equipaggiata con una frizione e grandi tubi freno. Questi possono essere scambiati per i tubi dei freni di accompagnamento ridotto e FLEISCHMANN PROFI-giunto. Quando gara, è proprio il contrario.
Condotti Pistone: La locomotiva può essere equipaggiata con i condotti pistone allegata. Questo, tuttavia, non può essere guidato da un piccolo raggio.
In allegato è un insieme di lastre di ottone per il lettering prototipo (solo per P 6 KPEV!)
Lubrificazione: le ruote e gli ingranaggi sono oliati solo nei punti indicati (Fig. 6 e 7). Solo usare **olio FLEISCHMANN 6599**. Solo una piccola goccia d'olio in ogni luogo (➔), altrimenti sarà lubrificazione troppo. Utilizzati la spilla d'applicatore nel tappo della bottiglia di olio.
Nei punti contrassegnati, il **magnete di commutazione 942601/942701** da installare (Fig. 6).
Quattro ruote sono inoltre dotate di **anelli di trazione** (Fig. 6). **Sostituzione d'anelli di trazione: 00544007**
Tender: L'apertura di tender è quello di lubrificare la trasmissione e lo scambio del motore. Svitare i 3 viti **f** e sollevare l'alloggiamento tender verticalmente verso l'alto (Fig. 7).
Il motore è esente da manutenzione, le spazzole del motore in carbonio non sono intercambiabili!
Sostituzione del motore: piegare leggermente le staffe motore ed estrarli. Motore la tira fuori (Fig. 7). Quando si installa il nuovo motore, nottare la posizione corretta. A tale scopo, si noti il segno rosso / nero sul motore. **Pezzi di motore: 00504113**
Sostituzione ganchio: 1.Staccare nel senso della freccetta. 2.Inserire il gencio di ricambio nel senso delle freccetta e quindi portarlo fino all'incastro nelle graffe di fissaggio. · **Gancio di ricambio a innesto: 6511 · FLEISCHMANN-PROFI-Gancio a inesto: 6515**

Kontaktgeber in Verbindung mit **Schaltschiene 6432** zur Auslösung elektrischer Schaltfunktionen.

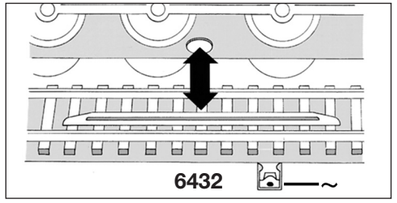
Contacter and contact unit 6432 perform electrical switching functions.

Frotteur fonctionnant e combinaison avec le **contact universel 6432** pour effecteur des commandes d'appareils électromagnétiques.

Het kontakt wordt gemaakt tesamen met **schakelkontakt 6432** om de elektrische schakelfunctie buiten werking te stellen.

Kontakt til udløsning af elektriske funktioner – il forbindelse med **kontaktskinne 6432.**

Trasmettitore d'impulsi (in unione lamina di **condatto 6432**) per il comando di dispositivi elettrici.



Schienenreinigung: Bei ungleichmäßigem Lauf von Loks die Schienen mit **Schienenreinigungsgummi 6595** säubern. Abrieb und Staub auf geeignete Weise entfernen (z. B. Tischstaubsauger). Schienen mit leicht öligem Lappen nachreiben. Dazu FLEISCHMANN-Öl **6599** verwenden.

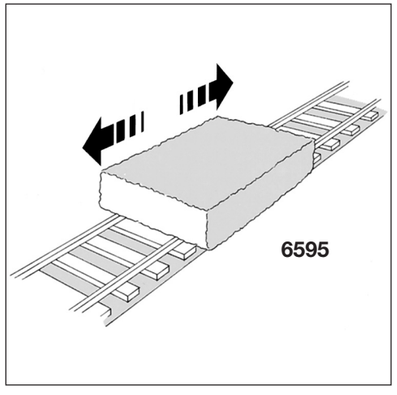
Track Cleaning: For smooth running of locos, the tracks must be kept clean using a **track rubber block 6595.** Dirt and dust can be removed in any suitable way (i.e. table vacuum cleaner). Afterwards rub a lightly oiled rag over the tracks. Use the FLEISCHMANN oil **6599.**

Nettoyage des voies : En cas de fonctionnement des locomotives par "à coups", nettoyez la voie au moyen de la **gomme 6595** prévue à cet effet. Eliminez au maximum les poussières et autres corps étrangers (utilisez p. ex. un petit aspirateur ménager). Huilez très parcimonieusement la vois au moyen d'un chiffon légèrement imbibé d'huile spéciale FLEISCHMANN **6599.**

Rail-reiniging: Bij een ongelijkmatige loop van de locs moeten de rails met het **railreinigingsrubber 6595** worden schoongemaakt. Vuil en stof daarvan op de bekende wijze wegwerken (bijv. met een stofzuigertje). De rails daarna lichtjes met een geolied lapje nabewerken. Daarvoor FLEISCHMANN-olie **6599** gebruiken.

Skinnerengøring: Hvis toget kører ujævnt p.g.a. snavsede skinner, bruges **gummiblokken 6595.** Støv m.v. fjernes, – evt. med en let støvsugning. Skinnere gnides let over med en blød olieret klud. Brug FLEISCHMANN olie **6599.**

Pulizia delle rotaie: Nel caso di un'andatura irregolare delle locomotive, pulire i binari con la **gomma pulisci rotaia 6595.** Eliminare segni di attrito e polvere in modo appropriato (es: con un aspirapolvere da tavolo). Strofinare le rotaie con un straccio leggermente unto. Allo scopo utilizzare olio FLEISCHMANN **6599.**



Reinigen der Lokräder: Bei Verschmutzung sind die Laufflächen der Räder mit **sauberem Lappen** oder **Schienenreinigungsgummi 6595** zu reinigen. **Niemals die angetriebenen Räder von Hand durchdrehen,** sondern durch Anlegen einer Fahrspannung mittels Anschlussdrähten antreiben. Nichtangetriebene Räder können von Hand gedreht werden.
Diese FLEISCHMANN-Modellok darf nur mit der vorgesehenen Fahrspannung **(max. 14 V⎓)** betrieben werden. Wir empfehlen die Verwendung von FLEISCHMANN-Regeltrafos, die mit dem **GS-**Zeichen versehen sind.

Cleaning the Loco Wheels: The running surfaces of the wheels can be cleaned with a clean rag or by using the **track rubber block 6595. Never turn the driven wheels by hand,** only by connecting two wires with the operating voltage to them. Wheels not driven can be turned by hand.
FLEISCHMANN model railway should only be operated using the correct voltage **(max. 14 V⎓).** We recommend the use of FLEISCHMANN controller/transformers which are marked with the indication **GS.**

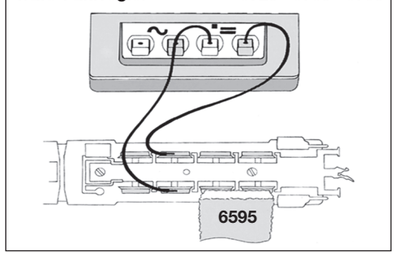
Nettoyage des roues de locomotives : Des roues propres sont le garant d'un fonctionnement impeccable, éliminez donc les impuretés sur celles-ci avec un chiffon propre ou la **gomme 6595. Ne jamais faire tourner l'ensemble moteur avec les roues,** y appliquez une tension de service afin de les faire tourner et d'atteindre la conférence entière de la roue. Les roues non motrices peuvent être tournées à la main.
Les réseaux FLEISCHMANN ne peuvent être alimentés qu'avec la tension de service prévue **(max. 14 V⎓).** Nous recommandons les transformateurs FLEISCHMANN lequels portent la marque d'agréation **GS.**

Schoonmaken van de loc-wielen: Als de wielen van de loc vuil zijn geworden moeten de loopvlakken met een schone doek of met **railreinigingsrubber 6595** worden schoongemaakt. **Nooit de aangedreven assen met de hand doordraaien,** maar eventjes aan de trafo aansluiten met een rijspanning. De loopassen kunnen natuurlijk gewoon met de hand worden doorgedraaid.
FLEISCHMANN-modelbanen mogen alleen worden gevoed met de voorgeschreven gelijkstroomspanning **(max. 14 V⎓).** Wij bevelen gebruik van FLEISCHMANN-transformatoren aan, want deze zijn voorzien van **GS-**keuringen.

Rengøring af lok-hjul.: Hvis køreladerne på hjulene er snavsede, gøres de rene med en klud eller **rummiblokken 6595. Forsøg ikke at dreje drivhjulene med håndkraft.** Vend lok-et på hovedet og hold to ledninger fra trafoen på hjulene. Drej op for strømmen på transformatoren.
Dette tog mu kun anvendes med en jævnstrømtransformator vi anbefaler FLEISCHMANNs regulerbare transformatorer **(max. 14 V⎓).**

Pulizia delle ruote delle locomotive: In caso di sporcizia le superfici di attrito delle ruote vanno pulite con uno straccio di lino o con la **gomma pulisci rotaia 6595. Non girare mai le ruote motrici a mano,** ma collegarle a una corrente d'esercizio cavi di collegamento e metterle in movimento. Le ruote libere possono essere girate manualmente.
I treni in miniatura FLEISCHMANN devono essere azionati soltanto alla tensione d'esercizio prevista **(max. 14 V⎓).** Raccomandiamo l'impiego di trasformatori di regolazione FLEISCHMANN, i quali sono forniti di marchi d qualità **GS.**

Trafo/Fahrregler **6725 · 6735 · 6755**



FLEISCHMANN

BETRIEBSANLEITUNG

Operating Instructions • Instructions de service • Handleiding • Vejledning • Istruzione per la manutenzione

D A CH ACHTUNG! Nicht für Kinder unter 3 Jahren geeignet wegen funktions- und modellbedingter scharfer Kanten und Spitzen, Verschluckungsgefahr. **GB** WARNING! Not suitable for children under 3 years of age due to the functional sharp edges and points required in this model. Danger of swallowing **F** AVERTISSEMENT! Ne convient pas pour des enfants de moins de 3 ans, en raison des fonctions d'utilisation et des formes à arêtes tranchantes du modèle. Danger d'apsorption. **NL** WAARSCHUWING! Niet geschikt voor kinderen onder de 3 jaar vanwege funktionele en/of modelgewenste scherpe randen en punten. Verslikkingsgevaar. **I** AVVERTENZA! Non adatto ai bambini di età minore di 3 anni a causa degli spigoli e delle parti sporgenti. Pericolo di soffocamento. **E** ADVERTENCIA! No apropriado para niños de menos de 3 años, debido a que este modelo requiere cantos y puntos funcionales agudos. Peligro de que sea ingerido. **DK** ADVARSEL! Er ikke egnet til børn under 3 år, p. g. a. funktions- og modelbetingede skarpe kanter og spidser, - kan slugos. **P** AVISO! Não conveniente para crianças sob 3 anos devido às bordas agudas funcionais e pontos exigiram neste modelo assim como perigo de engolir. **GR** ΠΡΟΣΟΧΗ. Τά πεχνιδια, αύτά δέν επιτρέποναι σε παιδιά κάτο τών 3 χρόνων δίότη ε΄ίναι κοφτερα και εχμηρά και κϋνδήνος νά τά κατατιουν **SF** VAROITUS! Ei sovellu tukehtumisvaaran vuoksi alle 3-vuotiaille lapsille. Sisältää toimivuuden ja muotoilun kannalta oleellisia teräviä reunoja ja piikkejä. **S** VARNING! Inte ägnat för barn under 3 år därför att där finns spetsor och vassa kanter och fara för sväljning. **CZ** VAROVÁNÍ! Nevhodné pro děti do 3 let: funkční díly mají ostré hrany a špičky, nebezpečí spolknutí malých součástek a dílů. Uchovávejte a dodržujte toto upozornění. **PL** OSTRZEZENIE! Zabawka ze wzgledu na cechy dzialania, budowe modelu z ostrymi krawedziami oraz mozliwoscia polkniecia mniejszych czesci nie jest przystosowana dla dzieci ponizej 3 lat. **SLO** OPOZORILO! Ni primerno za otroke do 3 leta starosti zaradi funkcionalno ostrih robov in konic, kot tudi nevarnosti poztja.

Hinweis zur elektromagnetischen Verträglichkeit: Durch einen guten Rad-Schiene-Kontakt vermeiden Sie mögliche elektromagnetische Störungen! • Advice about electromagnetic interferences: By having good contact between wheel and rail, any possible electromagnetic interferences can be avoided! • Conseil pour une parfaite compabilité électro-magnétique: Par un bon contact électrique ‚roues/rails', vous éviterez d'éventuelles perturbations électro-magnétiques! • Tip voor elektromagnetische zekerheid: Door te zorken voor een goed wiel-rail-kontakt vermijdt u mogelijke elektromagnetische storingen! • Anvisning på en good elektromagnetisk funktion: Gennem en god hjul-skinne-kontakt undgås eventuelle elektromagnetiske forstyrrelser! • Consiglio sulla compatibilià elettromagnetica: Per un buon contatto ruota-rotaia evitare possibili interferenze elettromagnetiche! • Recomendacion para un mejor funcionamiento electromagnetico: Con un buen contacto entre las vias y las ruedas evitara usted irregularidades electromagneticas!

GEBR. FLEISCHMANN GMBH & CO. KG
D-91560 Heilsbronn, Germany
www.fleischmann.de

NEM
PluX16

14 V ⎓
(bei Gleichstrombetrieb)

Baureihe 37.0-1 (preuß. P 6) mit Varianten

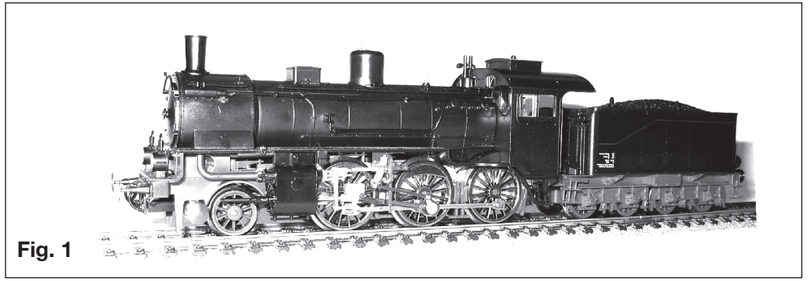


Fig. 1

Vorbild: Dampflokomotive BR 37.0-1 (pr. P 6)
Die Maschinen der Gattung P 6 der Königlich Preußischen Staatseisenbahnen, K.P.E.V., wurden als Universallokomotiven konzipiert. Sie sollten nicht nur Personen- und Güterzüge, sondern auch Schnellzüge im Hügelland befördern können. Das erste Fahrzeug lieferte 1902 die Firma Hohenzollern in Düsseldorf. Die Maschinen wiesen einige Konstruktionsmerkmale auf, die als typisch für ihren Konstrukteur Robert Garbe galten - beispielsweise den engen, weit vorne liegenden Schornstein und die besondere Lage des Kessels. Trotz der mit 1.600 mm verhältnismäßig kleinen Treibräder - beim Prototyp sogar nur 1.500 mm - waren die Lokomotiven für eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h zugelassen. Die Fahrzeuge wurden mit Schlepptendern der Bauart 2'2' T 21,5 (pr) bzw. mit dem Schlepptender der Bauart 3T 16 gekuppelt. Insgesamt wurden 275 Exemplare gebaut. 110 Maschinen mussten nach dem 1. Weltkrieg als Reparationsleistung an verschiedene Länder in Europa abgegeben werden. 163 Loks wurden als Baureihe 37.0-1 bei der Deutschen Reichsbahn (DRG) mit den Betriebsnummern 37 001-163 eingereiht.