

NEUHEITEN 2010

LOKS, WAGEN UND ZUBEHÖR IN SPUR H0, H0m, TT UND N



LIEBE ZUM DETAIL



VON SPANNENDEN NEUHEITEN UND TRADITIONELLEN WERTEN

Wir freuen uns, dass Sie unseren Neuheitenkatalog 2010 in Händen halten. Er versammelt 124 Modelle in vier Spurweiten, darunter 11 Formneuheiten. Sie sind, wie unser gesamtes Sortiment, für alle gängigen Gleissysteme, für Gleich- und Wechselstrom, lieferbar. Attraktive Neuheiten in höchster Originaltreue mit einzigartigen Details – was Sie an BRAWA schätzen, kommt nicht von ungefähr. Unsere Modellbahnwelt wird getragen von der Unternehmerfamilie Braun und einer gewachsenen Firmenkultur mit traditionellen Werten wie Qualität, Zuverlässigkeit und Fairness.

Sie wird befeuert von der Leidenschaft für technisch und optisch innovative Modelle in einer Detaillierung, die unter Serienmodellen ihresgleichen sucht.

Gerade in dynamischen Zeiten sind Verlässlichkeit und Kontinuität wichtige Züge einer Marke. Welcher Modellbahner wünscht sich nicht, dass seine Marke auch morgen noch sicher fährt? Und wer könnte dies glaubhafter in Aussicht stellen als ein Familienunternehmen, bei dem die zweite und dritte Generation der Gründerfamilie im Führerstand steht? Die Weichen in die Zukunft sind gestellt, und unsere Neuheiten kommen so zuverlässig wie das neue Jahr.

Und noch eine Neuheit: Bevor wir Ihnen die erste neue Lok 2010 vorstellen, möchten wir Ihnen skizzieren, wie bei BRAWA Liebe zum Detail entsteht – mit welcher Sorgfalt in jeder Phase vom Original bis zum perfekten Modell.



Spur H0

Loks	S. 4
Wagen	S. 24
Seilbahn	S. 66
Zubehör	S. 67
Stecksockelleuchten	S. 67



Spur H0m/e

Diesellok	S. 15
-----------	-------



Spur TT

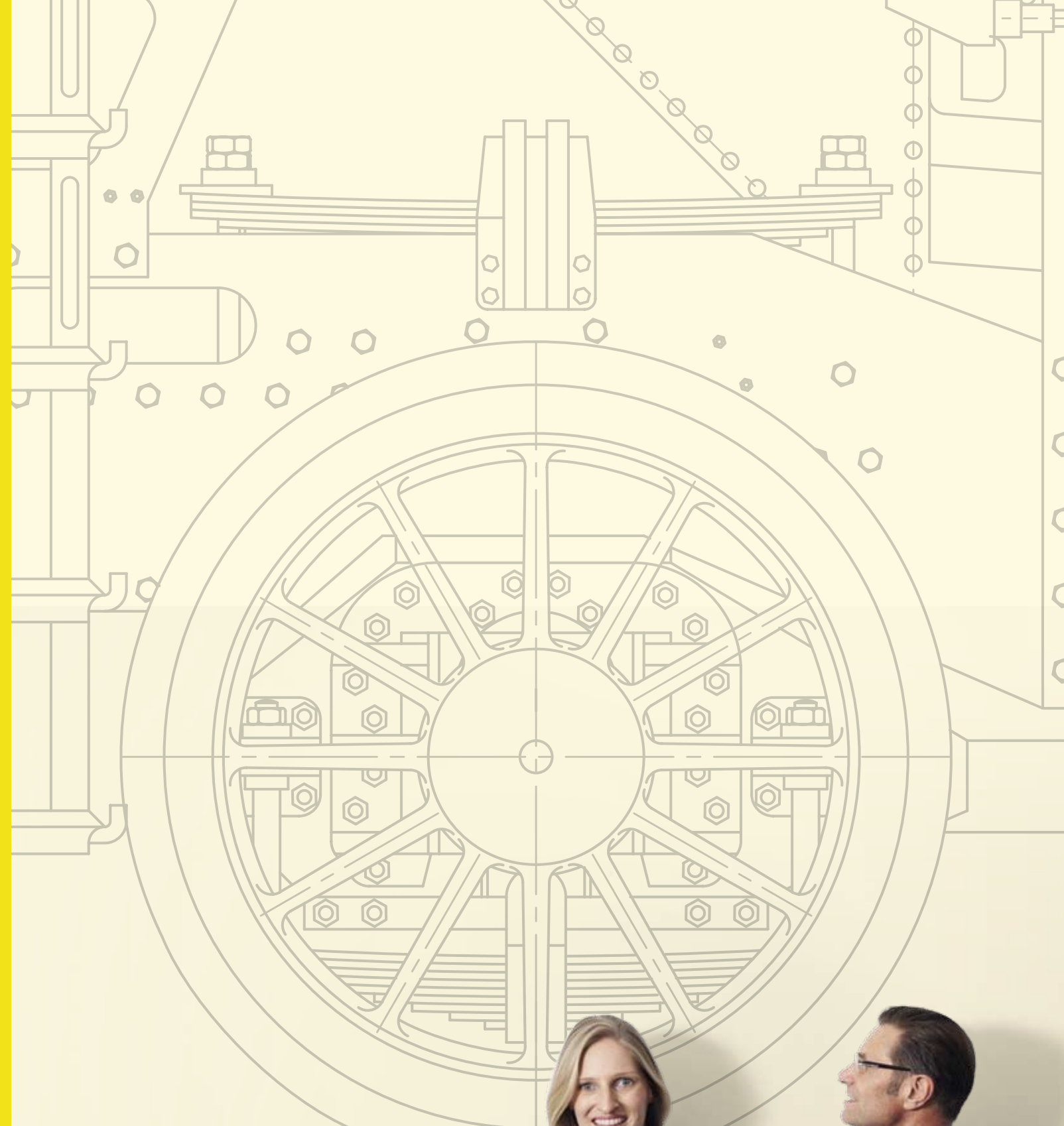
Ellok	S. 57
-------	-------



Spur N

Loks	S. 58
Wagen	S. 60

Hotline: Montag – Donnerstag 13.00 bis 15.00 Uhr +49 (0) 7151 97935-68



Originaltreue als Familienwert. Günter Braun, Sohn des Gründers und geschäftsführender Gesellschafter, und seine Tochter Katrin Braun, Marketingverantwortliche, vor einer Konstruktionszeichnung.



WIE LIEBE ZUM DETAIL ENTSTEHT

* »LIEBE ZUM DETAIL« WAR SCHON IMMER UNSERE MAXIME



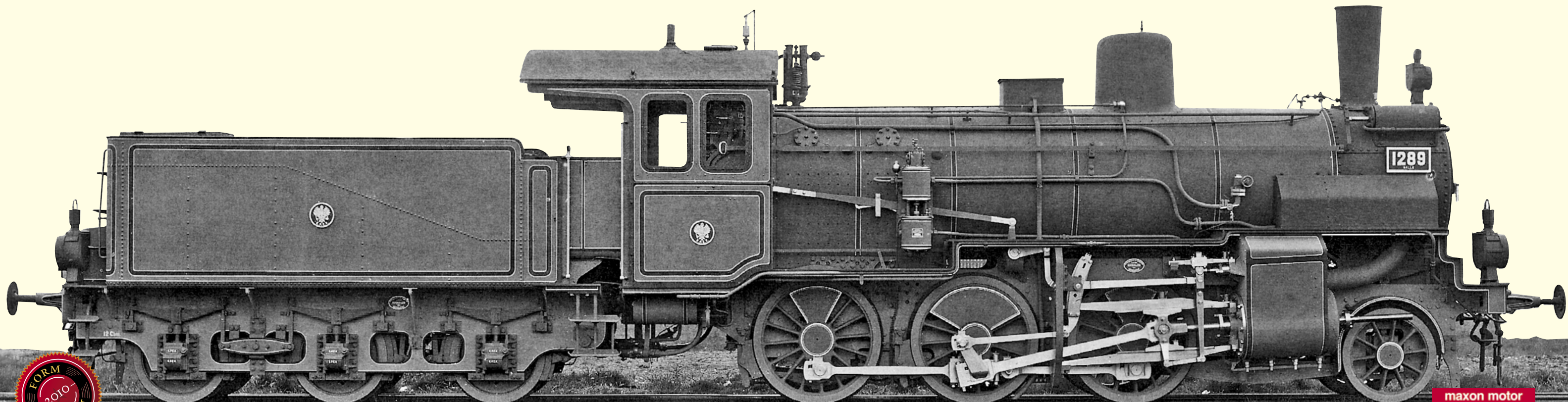
UNSER VERSPRECHEN LÖSEN WIR MIT JEDEM HANDGRIFF EIN

„Liebe zum Detail“: Wir halten unser Qualitätsversprechen mit höchster Originaltreue in Optik und Technik. Unsere Modelle begeistern mit exakter Maßstäblichkeit und einer Fülle faszinierender Details – wie zum Beispiel einzeln montierten, hauchdünnen Griffstangen und Trittstufen, federnden Puffern oder gestochenen scharfen Bedruckungen. Leistungsstarke Motoren, hochwertige Decoder der Marke ESU, präzise Antriebe und ein harmonisches Zusammenspiel von Motor und Getriebe verleihen unseren Loks originalgetreue Fahreigenschaften. Hochwertige Materialien und sorgfältige Verarbeitung machen sie zu echten Wertobjekten. Die meisten Loks und ausgesuchte Wagen sind aus Zink-Druckguss gefertigt, was zudem Vorteile bei Gewicht und Robustheit bringt.

Jede Neuentwicklung ist getragen von der Leidenschaft, ein perfektes Abbild zu schaffen. Deshalb beginnt die Arbeit an einem neuen Modell mit akribischen Recherchen: Museen und Privatarchive werden durchforstet, Originale vermessen und detailliert fotografiert, Baupläne und Fotos studiert. Es folgt die Erstellung von 3D-Konstruktionsplänen und die Herstellung der Werkzeuge; dann entstehen Handmuster und Vorserienmuster. Diese durchlaufen auf den Prüfanlagen in Remshalden umfassende technische Tests und werden optisch mit dem Original abgeglichen. Erst wenn Premiumqualität erreicht ist, beginnt die Serienproduktion. Den Schlusspunkt setzt die Montage und Ausstattung mit Details in Handarbeit.

HO

PREUSSISCHER BESTSELLER FÜR DEN SCHNELLEN GÜTERVERKEHR. ORIGINALGETREU IM KOMMEN



maxon motor
driven by precision

ORIGINALFOTO: V.F. VERLAG, FRIEDRICH



Güterzugdampflok G5.4 der K.P.E.V.
Betriebs-Nr. Halle 4219

Kurz vor der Jahrhundertwende war auch in Preußen der Dreikuppeler an seiner Leistungsgrenze angelangt. Die wachsende Zahl der Reisezüge und deren immer höhere Geschwindigkeit ließ die Trassen für langsame Güterzüge auf hochbelasteten Strecken immer weniger werden. Daher suchte man nach Wegen, die Güterzüge zu beschleunigen, was aber nur mit stärkeren Lokomotiven gelingen konnte. Mehr Leistung war aber auf dem dreifach gekuppelten Laufwerk nicht unterzubringen, so dass man den Ausweg in einer führenden Laufachse suchte.

Mit der „Hannover 800“ lieferte Vulcan 1892 die erste G5.1, die im Wesentlichen das Zweizylinder-Triebwerk der G4 besaß, ergänzt um eine führende Adamsachse. Der hierauf unterzubringende Kessel wurde reichlicher bemessen, so war die Rostfläche gegenüber der G4 um 50% vergrößert. Bereits 1896 wurde die G5.1 zur Nassdampfverbundlok abgewandelt und, als G5.2 bezeichnet, parallel zur G5.1 beschafft. Da die Laufeigenschaften der Adamsachse nicht befriedigten, wechselte man zum

Krauss-Helmholtz-Lenkgestell, mit dem die Verbundlok ab 1901 ausgerüstet und als G5.4 eingereiht wurde. Erst 1903 kamen auch die „Zwillingsmaschinen“ in den Genuss dieser Maßnahme. Die Höchstgeschwindigkeit aller Loks betrug aber einheitlich 65 km/h. Obwohl die Kohleersparnis der Verbundlok wohl gar nicht so hoch war und sie daher vornehmlich in „kohlefernen“ Direktionen zum Einsatz kommen sollten, wurde sie von den Direktionen der KPEV am häufigsten beschafft. Bis 1910 lieferten BMAG, Borsig, Grafenstaden, Hanomag, Henschel, Hohenzollern und Humboldt 780 Stück. Die G5.4 kam in fast allen preußischen Direktionen zum Einsatz – Hochburgen mit mehr als 100 Maschinen waren zum Beispiel Altona, Halle und Hannover. Ihr Einsatzgebiet war vor allem der „schnelle Güterverkehr“. Es gab aber auch planmäßige Einsätze vor Reisezügen. Dies wird in vielen Bestandaufstellungen extra erwähnt, weil die Lokomotiven dafür eine Druckluftbremse haben mussten. Im Gegensatz dazu fuhren die Güterzüge zu dieser Zeit noch handgebremst. Neben der KPEV erhiel-

ten auch die „Königliche Militärbahn“ (1), die MFFE (9), die Hafenbahn Frankfurt (3) und die LBE (3) Loks der Gattung G5.4. Eine große Dezimierung des Bestandes erfolgte durch den Vertrag von Versailles – allein von den G.4 musste Preußen 368 Stück an die Siegermächte des Ersten Weltkrieges abgeben. Die größten Kontingen-

te erhielten dabei Polen mit 191 Stück und Belgien, das 100 Maschinen übernahm. Im Umzeichnungsplan vom 11.12.1925 sind noch 281 G 5.4 enthalten, von denen wohl 1926 noch 218 Maschinen sicher in die BR 54.⁸⁻¹⁰ umgezeichnet wurden.

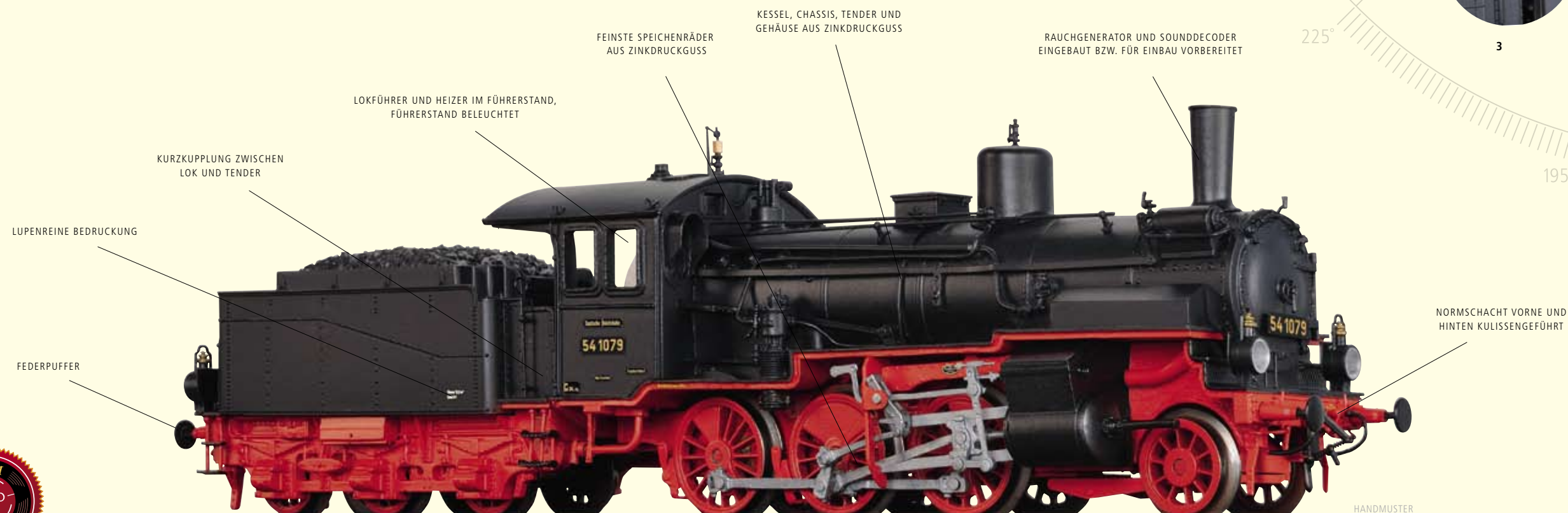
LIEFERTERMIN: JULI / AUGUST 2010

			Best.-Nr. 40450				Best.-Nr. 40451
			Best.-Nr. 40452				Best.-Nr. 40453

Modell: Kessel, Chassis, Tender und Gehäuse aus Zinkdruckguss; feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss; Rauchgenerator und Sounddecoder eingebaut bzw. für Einbau vorbereitet; epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse; Lokführer und Heizer im Führerstand; Führerstand beleuchtet; Federpuffer; Normschacht vorne und hinten kulissengeführt; Kurzkupplung zwischen Lok und Tender; originalgetreue Kesselrückwand; filigrane Steuerung; lupenreine Bedruckung; Leitungen und angesetzte Teile in minimaler Wandungsstärke; originalgetreue Farbgebung: Aufbau, Zylinder grün; Rahmen und Räder braun; Zierlinien schwarz und rot; Dach, Umlauf und Rauchkammer schwarz

Produktempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 48228, 48229, 48002, 48011, 47712, 47706, 47717

EINE DER ERSTEN DEUTSCHEN 1'C-LOKOMOTIVEN. BALD EINES DER SCHÖNSTEN MODELLE IHRER ANLAGE



255°

1

2

3

4

5

- 1_Leitungen und angesetzte Teile in minimaler Wandungsstärke
- 2_Feinste Nieten und Gravuren
- 3_Originalgetreue Kesselsrückwand
- 4_Filigrane Steuerung aus Zinkdruckguss
- 5_Epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse

(Abbildungen zeigen Handmuster)

HANDMUSTER

maxon motor
driven by precision



Güterzugdampflok BR 54.⁸⁻¹⁰ der DRG Betriebs-Nr. 54 1079

Die DRG hatte zum Zeitpunkt ihrer Gründung einen viel zu großen Bestand an alten unwirtschaftlichen Lokomotiven, von denen sie sich „mit größter Beschleunigung“ trennen wollte. Dazu zählte aus Sicht der Verantwortlichen auch die Gattung G5.4. So verringerte sich der Bestand relativ zügig von 218 Loks 1926 auf 95 Maschinen 1929. Dennoch wurden bis 1930 22 Lokomotiven auf Heißdampf umgebaut. Die Heißdampf G5.4 leisteten in den Direktionen Altona (Hamburg) und Hannover Dienst auf Nebenbahnen, erfreuten sich einiger Beliebtheit und zählten zu den wirtschaftlichsten Dampflokomotiven überhaupt. Die Nassdampfmaschinen waren über viele Bw im Reichsgebiet verstreut und erfüllten dort vor allem niedere Auf-

gaben wie Rangier- und Arbeitszugdienst, aber auch als Dampflieferant für die Reinigung von Viehwagen waren sie nicht zu schade. Mit Beginn der Weltwirtschaftskrise ging es mit den verbliebenen Nassdampf-G5.4 sehr schnell zu Ende. Anfang 1935 waren nur noch drei Loks im Betriebspark. Schieden jedoch die beiden Hannoverschen Maschinen 54 932 und 54 1047 aus, so rettete sich die Letzte – 54 887 – bis über das Kriegsende. Erst 1951 wurde sie beim Bw Schönebeck der Deutschen Reichsbahn ausgemustert. Von den auf Heißdampf umgebauten Loks überlebten immerhin 14 die Ausmusterungen der 30er-Jahre und standen vereinzelt noch nach dem Krieg in Betrieb. Selbst in den 40er-Jahren erfolgten an ihnen noch

umfangreichere Änderungen, wie der Anbau einer elektrischen Beleuchtung und eines vereinfachten Panzerschutzes (54 859) – Beweis für den akuten Lokmangel während des Krieges. Zwischen 1946 und 1948 wurden

dann die letzten Heißdampf-G5.4 ausgemustert; in den Bestand der neu gegründeten DB gelangte keine mehr. LIEFERTERMIN: JULI / AUGUST 2010

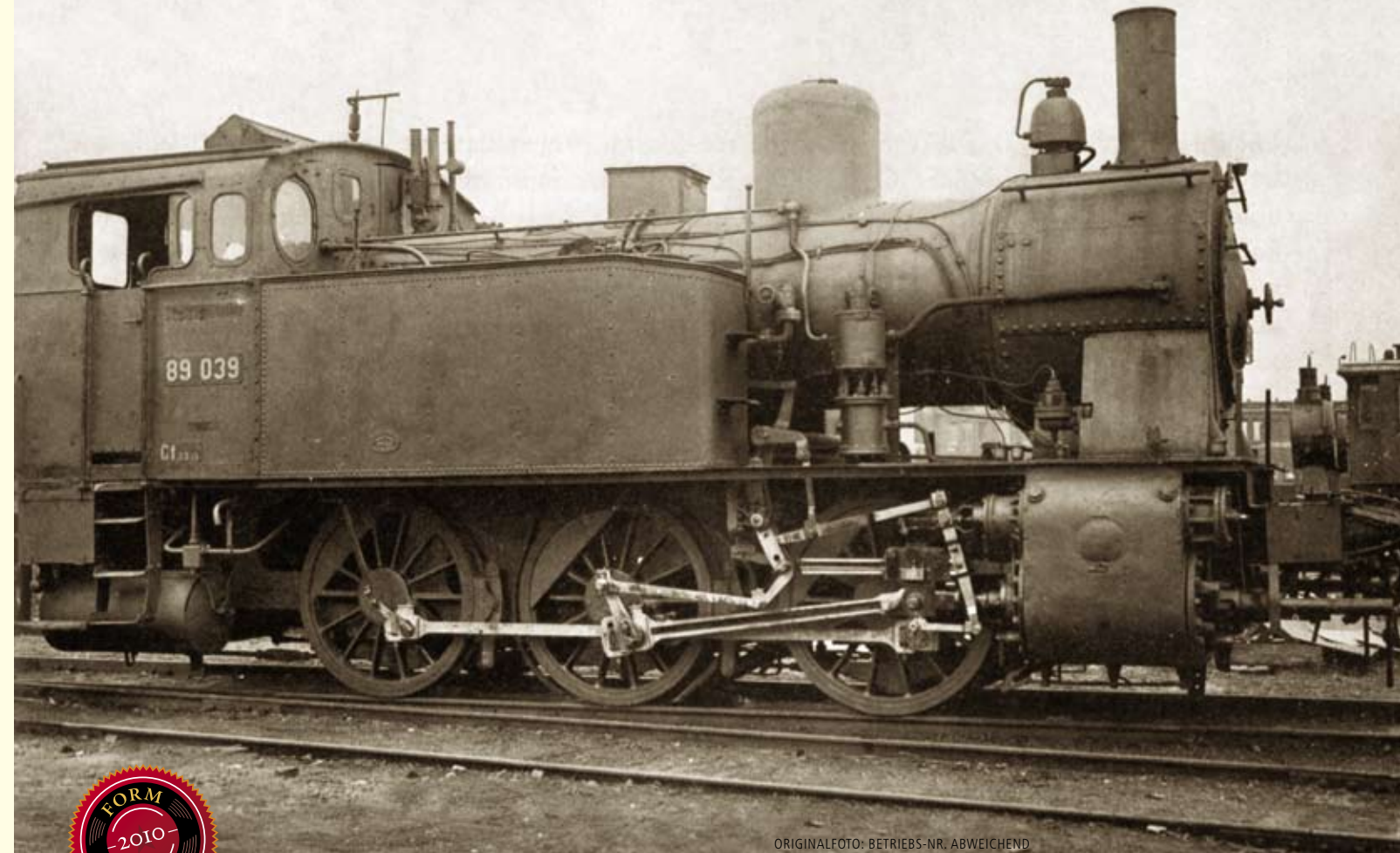
	Best.-Nr. 40454		Best.-Nr. 40455
	Best.-Nr. 40456		Best.-Nr. 40457

Produktempfehlungen: passend zu Rungenwagen Rr Stuttgart DRG, Best.-Nr. 48680 und Gedeckter Güterwagen Glr Dresden DRG, Best.-Nr. 48683 sowie 48520, 48226, 48206, 48416, 48012, 47716, 47715, 47805, 47713, 47710, 47907

ORIGINALGETREU VOM SCHORNSTEIN BIS ZU DEN SPEICHENRÄDERN



HANDMUSTER



ORIGINALFOTO: BETRIEBS-NR. ABWEICHEND



Dampflokk T8 der K.P.E.V.
Betriebs-Nr. Berlin 7012

Nachdem die Eisenbahn- und Betriebsordnung ab dem 4. November 1904 auch auf Nebenbahnen eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zuließ, kam von mehreren Eisenbahndirektionen die Forderung nach einer C-gekuppelten Tenderlokk, die diese Geschwindigkeit auch fahren konnte. 1902 hat man eine solche Lok angesichts der in der Entwicklung befindlichen T 12 noch verworfen. Der geheime Baurat und Heißdampfverfechter Robert Garbe plante eine Universallokk, die gleichermaßen im Reise- und Güterzugdienst einsetzbar war. Mit der Ausarbeitung der Konstruktion beauftragte man Linke-Hofmann in Breslau, aus deren Werkhallen dann 1908 auch die ersten Exemplare der preußischen T 8 rollten. Zwar konnte die neue Lok leistungs- und verbrauchsmäßig überzeugen, beim Personal war sie aufgrund ihrer schlechten Laufeigenschaften äußerst unbeliebt.

Die großen Räder und der fehlende Masseausgleich ließen die Lok bei höheren Geschwindigkeiten stark zucken, was zu so passenden Spitznamen wie „Knochenschüttler“ führte. Ein weiterer Fehlschlag war das viel zu hohe Gewicht, das ihren Einsatz auf Nebenbahnen faktisch ausschloss. Wegen ihres guten Beschleunigungsvermögens sollte die T 8 dafür Leistungen im Berliner Vorortverkehr erbringen. Da hier dauernd Geschwindigkeiten von 60 km/h gefahren wurden, ließen die Klagen der Personale nicht lange auf sich warten und auch Triebwerkschäden waren die Folge. Recht schnell wanderten die 100 gebauten Lokomotiven daher in den Rangierdienst ab, wo sie besonders in den Industrievierteln an Rhein und Ruhr sowie in Schlesien gefragt waren. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2010



Produkttempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 48228, 48354, 47910 und zu allen Länderbahngüterwagen Epoche I



Dampflokk BR 89.0 der DRG
Betriebs-Nr. 89 031

Die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft führte im endgültigen Umzeichnungsplan von 1925 noch 78 Maschinen der preußischen T 8 als neue Baureihe 89.0. Das Einsatzgebiet der Maschinen hatte sich inzwischen stark verschoben und lag mehrheitlich außerhalb der Preußischen Provinzen. Hochburgen waren jetzt die Direktionen Dresden und Stuttgart, während nur noch wenige Loks der Direktionen Altona und Hannover vorrangig in den Hafenstädten Bremen und Hamburg Dienst taten. Die Dresdner Loks waren über ganz Sachsen verstreut, während man in Württemberg T 8 unter anderem in Friedrichshafen, Aulendorf und Freudenstadt antreffen konnte. Die einsetzende Weltwirtschaftskrise und die zu Kriegsende zahlreich neu beschafften Maschinen ließen die BR 89.0 schnell entbehrlich werden. Einige Maschinen gelangten an Privat- und Werkbahnen,

der Rest wurde ausgemustert und verschrottet. Infolge der Verstaatlichung von Mecklenburgischer Friedrich Wilhelm Eisenbahn und Lokalbahn AG, kehrten allerdings Ende der 30er-Jahre vier Lokomotiven als 89 1001 – 89 1004 in den Bestand der jetzt als DRB firmierenden Staatsbahn zurück. Zwei Loks (89 1001 und 1002) wurden 1940 an die Hoesch Hüttenwerke als Werklokk 26 und 27 verkauft. 89 1003 verblieb in den westlichen Besatzungszonen und kam 1946 zur Westfälischen Landeseisenbahn als Lok 88. Die 89 1004 gelangte zur DR der DDR, wo sie noch bis 1966 Dienst tat. Sie blieb erhalten und kann heute in der Außenstelle des DB-Museums im ehemaligen Bw Halle P wieder im grünen Lack als „Berlin 7001“ besichtigt werden. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2010



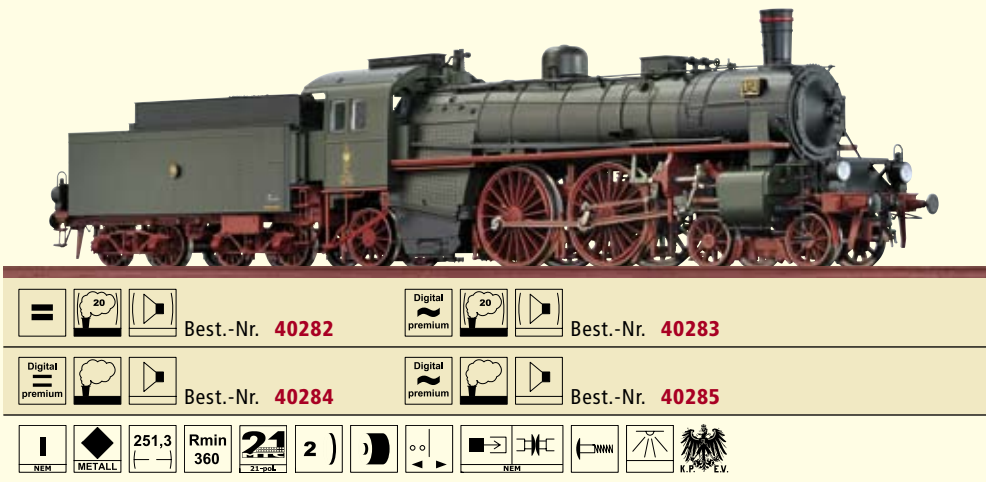
Originalgetreue Farbgebung: Gehäuse schwarz, Fahrgestell und Räder rot
Produkttempfehlungen: passend zu allen Güterwagen Epoche II

Schnellzuglok S9 der K.P.E.V.

Betriebs-Nr. Essen 912

Die 99 von der Hanomag gelieferten S9 bestritten vor allem auf den norddeutschen Strecken der KPEV den Schnell- und Eilzugdienst. Obwohl es sich um die leistungsfähigste 2'B1 - Schnellzuglok Europas handelte, genügte die Maschine nicht sehr lange den Anforderungen des Betriebsmaschinendienstes. Infolge des Ersten Weltkrieges ging man dazu über statt kurzer Züge mit hoher Reisegeschwindigkeit wenige lange Schnellzüge zu fahren. Mit deren Last waren die S9 besonders beim Anfahren überfordert, so dass es hier oft zu Verspätungen kam. Die Direktion Essen verfügte über insgesamt zehn Maschinen vom Typ S9, die auch im Eil- und Personenzugdienst Verwendung fanden.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2010



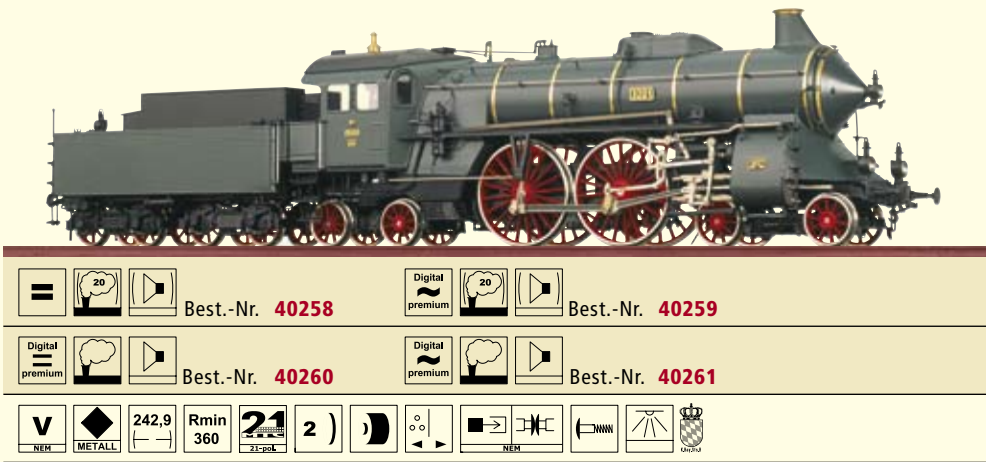
Modell: bewegliche Türen; Lokführer und Heizer im Führerstand; Führerstand beleuchtet; originalgetreue Kesselrückwand; Kessel, Lok-Chassis, Umlauf und Tendergehäuse aus Zinkdruckguss; feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss; freier Durchblick zwischen Rahmen und Kessel; epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse; Federpuffer; Leitungen in minimaler Wandungsstärke; viele extra angesetzte Teile; originalgetreue Nachbildung der Steuerung aus Zinkdruckguss

**Schnellzuglok S2/6
der K.Bay.Sts.E.B.**

Betriebs-Nr. 3201

Da die S 2/6 nur zur Erzielung einer möglichst hohen Geschwindigkeit konstruiert wurde, bereiteten ihre großen Treibräder im regulären Betrieb, insbesondere beim Anfahren, große Probleme, da sich so kein großes Drehmoment erreichen ließ. Zudem gab es in Bayern neben der kurzen Strecke München-Augsburg keine weitere Strecke, bei der die S 2/6 ihre Leistung voll ausspielen konnte. So blieb die S 2/6 ein Einzelstück, für das es kein sinnvolles Einsatzgebiet gab. Sie lieferte jedoch wertvolle Erkenntnisse, die in die Konstruktion der Nachfolgemaschine S 3/6 einfließen und diese zu einer der erfolgreichsten Baureihen werden ließen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



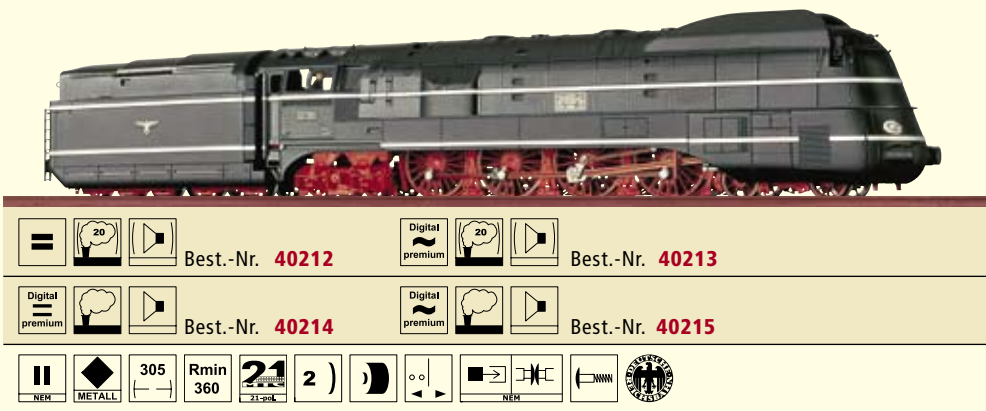
Modell: vollbewegliche Nachbildung der modellspezifischen Tenderdrehgestelle; Kurzkupplung zwischen Lok und Tender; Lokführer und Heizer im Führerstand; detailgetreue Nachbildung des Barrenrahmens; feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss; schräggenuteter, 5-poliger Motor mit zwei Schwunghmassen

Schnellzuglok BR 06 der DRG

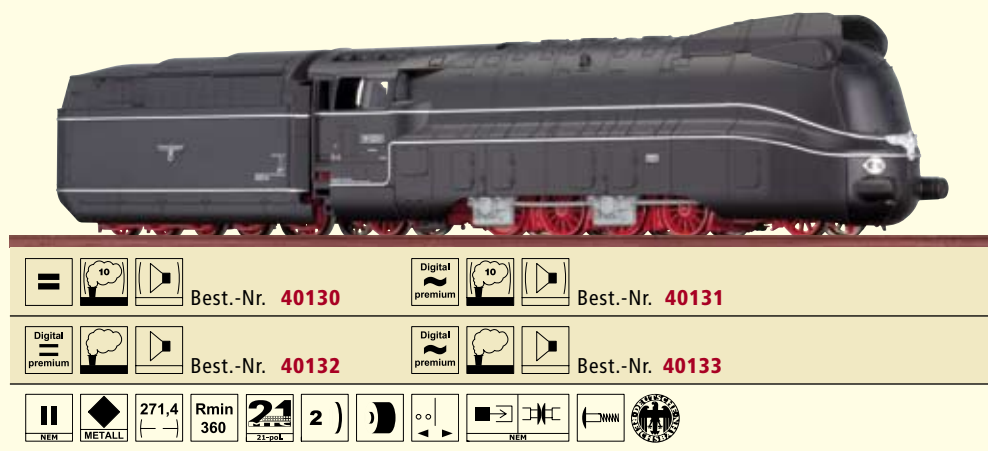
Betriebs-Nr. 06 001

Die Baureihe 06 sollte als größte und leistungsfähigste deutsche Schnellzuglok in der Lage sein, bis zu 650 t mit 120 km/h zu befördern. Ihre zeitgleiche Konstruktion mit den Baureihen 41 und 45 erlaubte die Verwendung zahlreicher identischer Teile, was die Kosten senken sollte. Zahlreichen Entgleisungen in engen Weichen wegen des großen Achsstandes und viele Kesselschäden, ließen aber das Interesse der Verantwortlichen trotz der hervorragenden Laufruhe schnell erkalten.

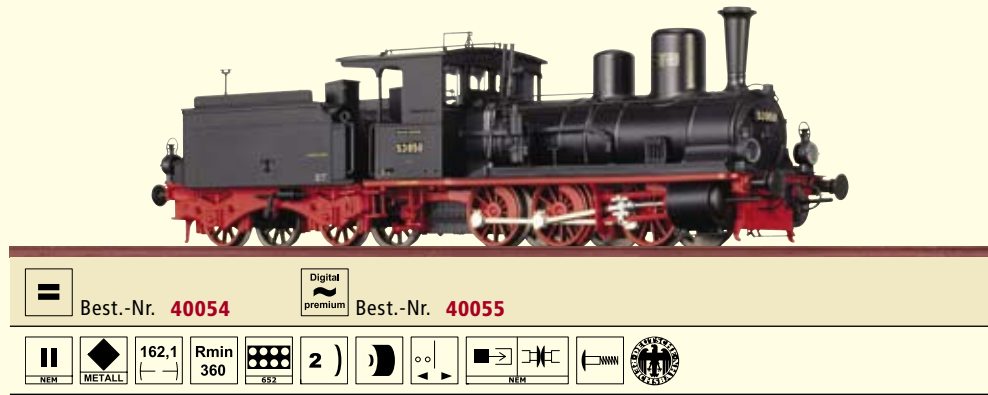
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010



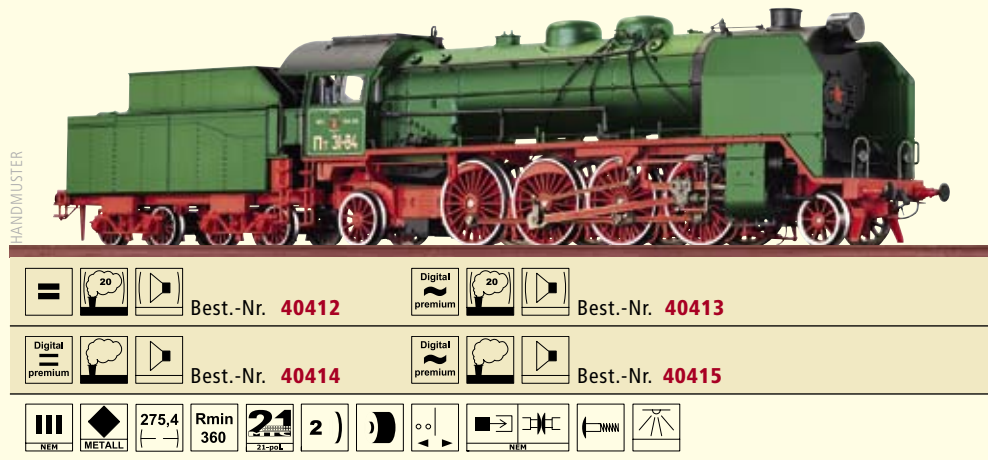
Modell: Tenderabstand variabel einstellbar; Inneneinrichtung im Führerstand komplett; Lokführer und Heizer im Führerstand; feinste Speichenräder und filigrane Steuerung aus Zinkdruckguss; originalgetreue Nachbildung der Bremsbacken und Bremsgestänge auf der Unterseite des Lok; Antrieb sitzt in der Lok



Modell: Federpuffer; freistehende Führungsschienen für Kohlekastendeckel; Tenderabstand variabel einstellbar; freistehende Leitern in geringer Materialstärke; Chassis, Räder und Gehäuse aus Zinkdruckguss; Antrieb in der Lok auf alle vier Achsen; originalgetreue Nachbildung der Bremsbacken und Bremsgestänge an der Unterseite der Lok; Metallspeichenräder; vorbildgerechte, 3-teilige Windleitbleche



Modell: Chassis und Kessel aus Zinkdruckguss; Speichenräder aus Zinkdruckguss; freistehende Leitungen und Tritte; Federpuffer; Inneneinrichtung im Führerstand komplett; epochengerechte Beleuchtung; filigrane Steuerung; Bremsbacken in Radebene; Lokführer und Heizer; Antrieb sitzt in der Lok; Kuppelstange aus Metall; feinst gravierte Nieten; feinste Bedruckung und Lackierung



Dampfmotorlok BR 19.10 der DRG

Betriebs-Nr. 19 1001

Um die, bei konventionellen Dampflokomotiven, durch das Kolbentriebwerk gesetzten technischen Grenzen zu umgehen, gab es in den 30er-Jahren unterschiedliche Versuche. Einen sehr innovativen Weg beschritt die Firma Henschel in Kassel mit der 19 1001. Bei ihr erfolgte der Antrieb mit Dampfmotoren, die jeweils eine Achse antrieben. Dadurch wurde der Faktor des Masseausgleichs fast völlig beseitigt und der Weg zu höheren Geschwindigkeiten geebnet.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010

Dampflok BR 53.8 der DRG

Betriebs-Nr. 53 850

Von den 125 an Württemberg gelieferten Maschinen der Gattung Fc wurden noch 65 durch die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft übernommen und in die Baureihe 53.8 umgezeichnet. Die in hohen Stückzahlen produzierten preußischen Maschinen, die auch rasch in südwestdeutsche Bw vordrangen und der durch die Weltwirtschaftskrise sinkende Bedarf, ließen den Bestand rasch schrumpfen. Die letzten Loks der BR 53.8 wurden Ende der 20er-Jahre abgestellt und zerlegt. Zu ihnen zählte auch 53 850, die in Rottweil Dienst tat.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010

Dampflok Pt 31 der SZD

Betriebs-Nr. 31-84

Nach dem Kriegsende übernahm die sowjetische Staatsbahn SZD mindestens 21 Loks der Reihe Pt 31 in Ihren Bestand. Alle waren in den östlichen Gebieten eingesetzt. An den Lokomotiven wurden nur wenige Veränderungen vorgenommen. Dazu zählte z.B. der Anbau der SA-3 Mittelpufferkupplung, der aber trotzdem in nur wenigen Fällen zum Abbau der Puffer führte. Die Front wurde bestimmt durch die kleine russische Rauchkammertür, die ein Sowjetstern zierte. Einige Maschinen erhielten ein Dachfenster in Form einer Kuppel auf dem Führerhausdach. Zwischen 1964 und 1967 wurden alle russischen Pt 31 abgestellt und zerlegt. PT-31-84 leistete zuletzt in der Region Lwow Dienst.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2010

Betriebs-Nr. V100 007

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010

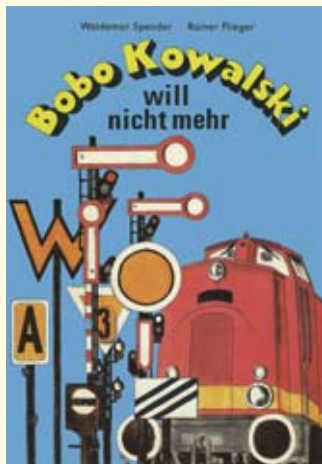


		Best.-Nr. 41028			Best.-Nr. 41029																																																																																																																																																																																														
		Best.-Nr. 41030			Best.-Nr. 41031																																																																																																																																																																																														
																																																																																																																																																																																																			

Modell: Getriebe aus Metall; LED-Beleuchtung; 21-polige Schnittstelle; für Sound vorbereitet bzw. eingebaut; feine Griffstangen; lupenreine Bedruckung; fein gravierte Lüftergitter; vorbildgerechte Detaillierung und Gravuren; mehrteiliges Drehgestell

Betriebs-Nr. 110 240-9

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010



„Bobo Kowalski will nicht mehr“ erzählt mit zahlreichen Illustrationen vom Alltag des Lokführers Kowalski, seiner Diesellok Bobo und ihrer Eifersucht auf die Dieselameise Molli. 33 Jahre später ist Bobo wieder da – als Modell von BRAWA, zusammen mit einem Reprint des heute so gesuchten Kinderbuchklassikers. Buch nur erhältlich im Set mit Best.-Nr. 41032 ff. Format DIN A4, 40 Seiten, Hardcover.

HÖRMANN

EITENWIRKUNG FÜR DIE SCHMALSPURLOK



Betriebs-Nr. 199 871-5

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010



 Best.-Nr. **41036**










Benötigte Umbauteile für H0e liegen bei.

Triebwagen (LVT) VT2.09 der DR
Betriebs-Nr. VT 2.09.227 / VS 2.08.227

Im Jahre 1969 erhielt die Deutsche Reichsbahn letztmalig eine Lieferung der erfolgreichen Leichtverbrennungstriebwagen. Da der bisherige Lieferant, der VEB Waggonbau Bautzen als Hersteller nicht mehr zur Verfügung stand, wurden die 73 Triebwagen, zu denen auch 73 Steuerwagen entstanden, vom VEB Waggonbau Görlitz geliefert. Gegenüber den Vorgängerserien ergaben sich einige Verbesserungen und Änderungen, die das Dienstgewicht der Fahrzeuge um 4 t ansteigen ließen. Neben Bahnbetriebswerken, die schon Erfahrungen im LVT-Einsatz hatten, wurden auch mehrere Dienststellen bedacht, bei denen der LVT-Einsatz völlig neu war. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010

Best.-Nr. **44122**

Digital premium

1)

Best.-Nr. **44123**

III

312

L

Rmin 360

21

4)

DR

Best.-Nr. **44122**

Best.-Nr. **44123**

Modell: überarbeiteter Antrieb, neu mit Schnittstelle

Dieseltriebwagen Talent
BR 643.2 der DB AG, 2-Teiler
Betriebs-Nr. 643 2 10-8 / 643 7 10-7

Speziell für den Einsatz zwischen Deutschland und den Niederlanden beschaffte die DBAG 26 zweiteilige, dieselmechanisch angetriebene Talent. Alle Fahrzeuge verfügen über die Zugsicherung ATP, den Einsatz auf dem Netz der NS und sind bereits für den Betrieb nach BOStrab in Aachen vorgerüstet. Dabei sollen die Triebwagen künftig eine Strecke in die Aachener Innenstadt befahren und besitzen dafür stärkere Bremsen, Blinker und Rückspiegel. Vermarktet wird das grenzüberschreitende Netz unter dem Namen „Eurogiobahn“. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010

Best.-Nr. **44018**

Digital premium

Best.-Nr. **44019**

V

395

Rmin 360

21

4)

DB

Best.-Nr. **44018**

Best.-Nr. **44019**

Modell: austauschbare Zugziel-Anzeige; feinste Bedruckung und Lackierung

Elektrotriebwagen Talent
BR 4023 der MAV-Start, 4-Teiler
Betriebs-Nr. 5342 003-0

Auf Basis der für die ÖBB gebauten Talent, Reihe 4124, bestellte auch die ungarische Staatsbahn MAV zehn vierteilige elektrisch angetriebene Triebzüge. Die Fahrzeuge besitzen Zugsicherungseinrichtungen für Ungarn und Österreich und können sowohl unter 15kV (Österreich), als auch 25 kV (Ungarn) verkehren. Die Fahrzeuge erfreuen sich großer Beliebtheit und werden heute auf der Strecke Wien – Győr eingesetzt. Nachdem der Reiseverkehr in Ungarn analog der Bahnreform in Deutschland in ein separates Unternehmen ausgelagert wurde, firmiert der Betreiber der Fahrzeuge heute unter dem Namen „MAV-Start“. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010

Best.-Nr. **44022**

Digital premium

Best.-Nr. **44023**

Digital premium

Best.-Nr. **44024**

Digital premium

Best.-Nr. **44025**

VI

762

Rmin 360

21

4)

MAV-START

Best.-Nr. **44022**

Best.-Nr. **44023**

Best.-Nr. **44024**

Best.-Nr. **44025**

Modell: austauschbare Zugziel-Anzeige; feinste Bedruckung und Lackierung; Fahrwerk mit vielen extra angesetzten Details; Nachbildung der Wankstützen; einzeln angesetzte Aggregate auf dem Dach; extra angesetzte Klimakästen und Zuleitungen; lupenreine Lackierung und Bedruckung; dreidimensionale Front originalgetreu wiedergegeben

18

TRIEBWAGEN

BRAWA

HO

19

DIE LEGENDE AUS DEM RIESENGEBIRGE



HANDMUSTER



Elektrotriebwagen e1T1011-1021 der DRG (Rübezahl)

Betriebs-Nr. e1T 1019

Bereits vor dem Ersten Weltkrieg plante man in Preußen die Elektrifizierung einiger schlesischer Gebirgsstrecken, darunter auch der sogenannten „Zackenbahn“ (nach dem Fluss Zacken) Hirschberg-Polaun. Bei einer Bewährung der noch jungen Traktionsart versprach man sich aufgrund der schwierigen topographischen Verhältnisse erhebliche Einsparungen und eine günstigere Betriebsführung. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges verhinderte aber einen schnellen Abschluss der Arbeiten und so kam es erst 1923 zur durchgehenden Betriebsaufnahme. Da die Betriebsführung mit lokbespannten Zügen aufgrund des wechselnden Verkehrsaufkommens sehr

umständlich war, kamen früh Überlegungen auf den Betrieb mit Triebwagen durchzuführen. Die gute Eignung der ursprünglich für den Berliner Vorortverkehr beschafften ET 88, die zwischen Nieder Salzbrunn und Halbstadt verkehrten, bewogen die DRG weitere vierachsige elektrische Triebwagen zu beschaffen. 1927 lieferten die WUMAG in Görlitz in Zusammenarbeit mit LHW Breslau und den SSW-Werken insgesamt 11 Triebwagen, die zu dem Symbol der elektrischen Zugförderung in Schlesien werden sollten. Die markanten Fahrzeuge mit den offenen Einstiegsbühnen und Maximum-Drehgestellen wurden von der Bevölkerung „Rübezahl“ getauft, ein Name

der eigentlich einen launischen Berggeist des Riesengebirges bezeichnet. Die anfänglich grün lackierten und als „Breslau 511 -521“ bezeichneten Triebwagen wurden immer paarweise mit bis zu acht leichten Einheitsnebenbahnwagen als Beiwagen eingesetzt. Zwischen Josephinenhütte und Grünthal verkehrte dann wegen des geringen Bedarfs ein Triebwagen solo. Der größte Ansturm an Reisenden war immer an Wochenenden mit schönem

Wetter und zur Wintersportzeit. Hier verkehrten dann bis zu drei Triebwagen mit zwölf Beiwagen. Anfang der 30er-Jahre erhielten die Triebwagen dann die neue Bezeichnung e1T 1011- 1019 und den zweifarbenen Triebwagenanstrich.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2010

		Best.-Nr. 44130			Best.-Nr. 44131
		Best.-Nr. 44132			Best.-Nr. 44133

Produkttempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 45818, 45819, 45820, 45821

DER RÜBEZahl IST ZURÜCK



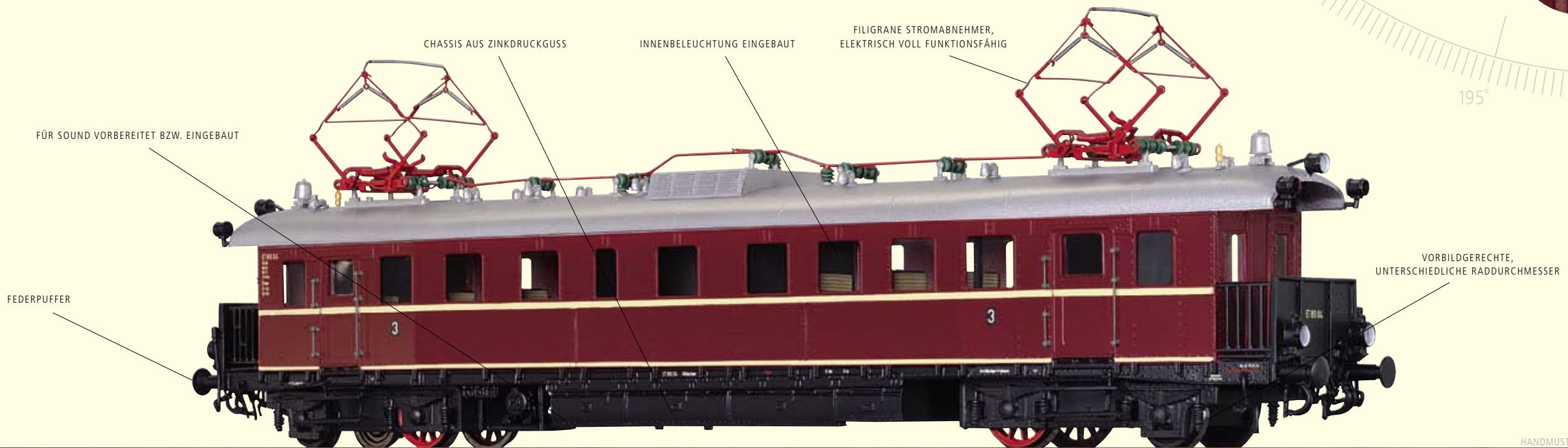
- 1_Feinste Nieten und Gravuren
- 2_Speichenräder aus Zinkdruckguss, fein detaillierte Drehgestelle
- 3_Epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse
- 4_Vorbildgerechte Dachrüstung, farblich abgestimmt
- 5_Fein gravierte Lüftergitter

(Abbildungen zeigen Handmuster)

255°

225°

195°



Elektrotriebwagen ET 89 der DB (Rübezahl) Betriebs-Nr. ET 89 04

1941 erhielten die vierachsigen Triebwagen ihre letzte neue Nummer und wurden nunmehr zu ET 89 01 – 11. Bis auf ET 89 11, der wegen eines Unfalls 1943 ausgemustert werden musste, erlebten alle das Kriegsende und das Ende der elektrischen Zugförderung in Schlesien. Vier Triebwagen gelangten zur PKP, von weiteren drei ist der genaue Verbleib unbekannt. Vermutlich gelangten sie bei der Räumung Schlesiens noch ins Mitteldeutsche Netz und wurden von hier als Reparatur in die UdSSR verbracht.

ET 89 01, 04 und 07 gelangten bis in die westlichen Besatzungszonen und so in den Bestand der 1949

gegründeten DB. Der letzte verbliebene Rübezahl leistete beim Bw München Hbf Dienst. Anfänglich noch als Wagen 2. und 3. Klasse geführt, zeigen ihn spätere Fotos als reines Dritte Klasse Fahrzeug, das nach der Klassenreform 1956 dann ausschließlich die 2. Klasse führte. Meist diente er als Personalfahrzeug für die Beförderung von Eisenbahnern zwischen den Münchner Bahnhöfen. Am 02.09.1959 schlägt dann seine letzte Stunde – ET 89 04 wird als letztes Exemplar seiner Gattung ausgemustert und wenig später zerlegt, so dass heute nur noch wenige Fotos an die einmaligen Triebwagen erinnern.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2010

	Best.-Nr. 44134		Best.-Nr. 44135
	Best.-Nr. 44136		Best.-Nr. 44137

BEGLEITUNG FÜR DEN RÜBEZahl



Einheits-Nebenbahnwagen Cidel-24 der DRG (Beiwagen für Rübezahl)
Betriebs-Nr. Breslau 2930

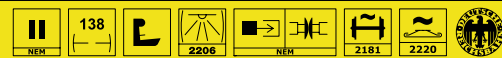
Neben den Entwürfen für Hauptbahnpersonenwagen, die als „Donnerbüchsen“ bekannt wurden, hatte die DRG auch Pläne für eine Serie „Nebenbahnwagen 1921“ aufstellen lassen. Der Betrieb erachtete hierbei ein geringeres Gewicht, als bei den Hauptbahnwagen und einen kürzeren Achsstand zum Befahren enger Radien, als besonders wichtig. Aufgrund einer, für die nächsten Jahre als ausreichend angesehenen Zahl Wagen und fehlender finanzieller Mittel, wurden letztlich nur 74 Sitzwagen und sieben Gepäckwagen gebaut. Für die ab 1926 für den Einsatz im elektrifizierten schlesischen Netz gebauten Triebwagen Breslau 511-521, wurden insgesamt 42 von ihnen zu Beiwagen umgerüstet. Sie erhielten, sofern noch nicht

vorhanden, elektrische Beleuchtung und Heizung sowie die notwendigen Steuerleitungen. Derart ausgerüstet verkehrten bis zu zwölf Beiwagen gemeinsam mit drei Triebwagen, um im Sommer Wanderer und im Winter Skifahrer auf die Höhen des Riesengebirges zu bringen.

Die als Di-24 gebauten und nach 1928 in Cid-24 umgezeichneten Wagen, stellten mit 40 Exemplaren fast 50% aller gebauten Einheitsnebenbahnwagen. Elf von ihnen erhielten die notwendigen Einrichtungen für den elektrischen Wendezugbetrieb und waren ab 1931 als „Breslau 2926 – Breslau 2930“ und „Breslau 2940 – Breslau 2945“ auf der Zackenbahn unterwegs.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2010

Best.-Nr. **45818**



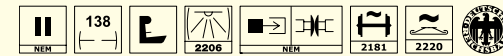
Modell: neu mit vorbildgerechtem Bühnengeländer und Elektrokupplung

Produktempfehlung: passend zu Elektrotriebwagen elt1011-1021 DRG, Best.-Nr. 44130-44133



HANDMUSTER

Best.-Nr. **45819**



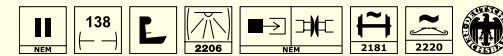
Modell: neu mit vorbildgerechtem Bühnengeländer und Elektrokupplung

Produktempfehlung: passend zu Elektrotriebwagen elt1011-1021 DRG, Best.-Nr. 44130-44133



HANDMUSTER

Best.-Nr. **45820**



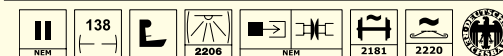
Modell: neu mit vorbildgerechtem Bühnengeländer und Elektrokupplung

Produktempfehlung: passend zu Elektrotriebwagen elt1011-1021 DRG, Best.-Nr. 44130-44133



HANDMUSTER

Best.-Nr. **45821**



Modell: neu mit vorbildgerechtem Bühnengeländer und Elektrokupplung

Produktempfehlung: passend zu Elektrotriebwagen elt1011-1021 DRG, Best.-Nr. 44130-44133

Einheits-Nebenbahnwagen Ciel-25 der DRG (Beiwagen für Rübezahl)
Betriebs-Nr. Breslau 2938

Von den Ci-25 lieferte die Wumag in Görlitz nur eine Kleinserie von vier Stück. Alle Wagen wurden für den Einsatz in Schlesien umgerüstet und in Hirschberg beheimatet. Nur ein Wagen überlebte den Krieg und gelangte zur DB, wo er 1964 ausgemustert wurde.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2010

Einheits-Nebenbahnwagen Bciel-24 der DRG (Beiwagen für Rübezahl)
Betriebs-Nr. Breslau 2923

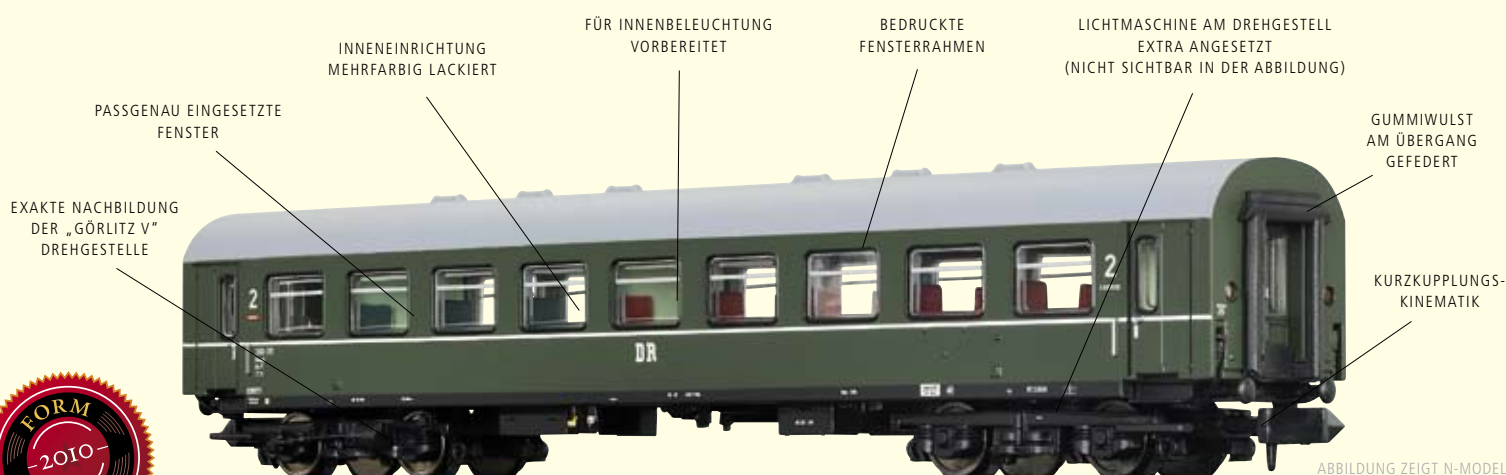
Auch die Bci-24 entstanden bei Linke-Hofmann-Lauchhammer in Breslau nur in fünf Exemplaren und wurden komplett an die Zackenbahn versetzt. Zwei von ihnen verblieben nach Kriegsende bei der DR und wurden dort als normale Personenwagen eingesetzt. Der frühere „Breslau 2921“ blieb erhalten und ist heute im ehemaligen „Veltener Traditionszug“ der DR in Berlin-Schönweide stationiert.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2010

Einheits-Nebenbahnwagen Packwagen Pwiel-29 der DRG (Beiwagen für Rübezahl)
Betriebs-Nr. Breslau 17504

Im Gegensatz zu den Packwagen für Hauptbahnen besaßen die Pwi-29 nur eine Schiebetür und einen Zugang über eine offene Bühne. Alle sieben gebauten Fahrzeuge werden für den Triebwageneinsatz umgerüstet und gemeinsam mit den Personenwagen eingesetzt. Gerade im Winter wird viel Stauraum für das Wintersportgerät benötigt.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2010

DDR SCHNELLZUG-KLASSIKER



Personenwagen B4ml der DR (Rekowagen)
Betriebs-Nr. 260-311

Wie die DB kämpfte auch die DR nach dem Zweiten Weltkrieg mit dem enormen Unterhaltungsaufwand der überalterten Abteilwagen der Holzbauart. Daher entschloss man sich auch bei der Deutschen Reichsbahn, die Untergestelle voll aufzuarbeiten, auf einheitliche Länge. 1963 wurden die ersten Wagen, die nach diesem Schema entstanden, durch das Raw Halberstadt an die DR übergeben. Schon bald wurde aufgrund des schlechten Zustandes der verwendeten altbrauchbaren Baugruppen dieses Verfahren aufgegeben. Man entschloss sich, die Wagen komplett aus neuen Bauteilen zu erstellen, als Laufwerk kam das erst kurz zuvor neu entwickelte, achshalterlose Drehgestell „Görlitz V“ zum Einsatz. Die gewählte Länge von 18,7 m resultiert dabei aus den baulichen Gegebenheiten des Herstellerwerks. Von 1963 bis 1977 entstanden so 3030 Wagen des Typs „Bghwe“, der damit in den 70er- und 80er-Jahren in fast jedem Reisezug der DR zu sehen war. Anfänglich wurden die Wagen

aufgrund ihres durchaus zeitgemäßen Komforts besonders in Schnellzügen eingesetzt und erreichten so auch Ziele in der Bundesrepublik. Regelmäßig sah man sie in Nürnberg, Hamburg und dem Ruhrgebiet. Bei ihrem Erscheinen war ihre Lackierung grün mit einem unter den Fenstern durchlaufenden Zierstreifen und schwarz abgesetztem Langträger. War bei der DR noch ein Umbau der Wagen, unter anderem mit neuen Fenstern und neuer Inneneinrichtung vorgesehen, schieden sie nach Vereinigung der beiden deutschen Bahnen infolge der geänderten Verkehrsbedingungen bis 1995 aus dem Einsatzbestand. Sowohl bei der DBAG, als auch bei vielen Vereinen und Museumsbahnen sind auch heute noch Fahrzeuge dieses Typs im Einsatz zu erleben.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

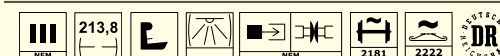
Best.-Nr. **45350**



ABBILDUNG ZEIGT N-MODELL



Best.-Nr. **45351**



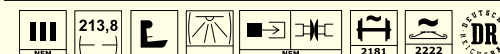
Personenwagen B4ml der DR (Rekowagen)
Betriebs-Nr. 260-247

Der Bau der „Rekowagen“, wie sie auch bald von Eisenbahnern und Reisenden genannt wurden, führte zur fast vollständigen Ablösung der alten Länderbahnwagen. Die dadurch erreichte Verbesserung des Komforts wurde von den Reisenden selbstverständlich positiv aufgenommen, auch wenn dabei etwas von der ursprünglichen Gemütlichkeit der alten Abteilwagen verloren ging.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

ABBILDUNG ZEIGT N-MODELL



Best.-Nr. **45352**



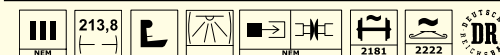
Personenwagen der DR (Rekowagen)
Betriebs-Nr. 260-252

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

ABBILDUNG ZEIGT N-MODELL



Best.-Nr. **45353**



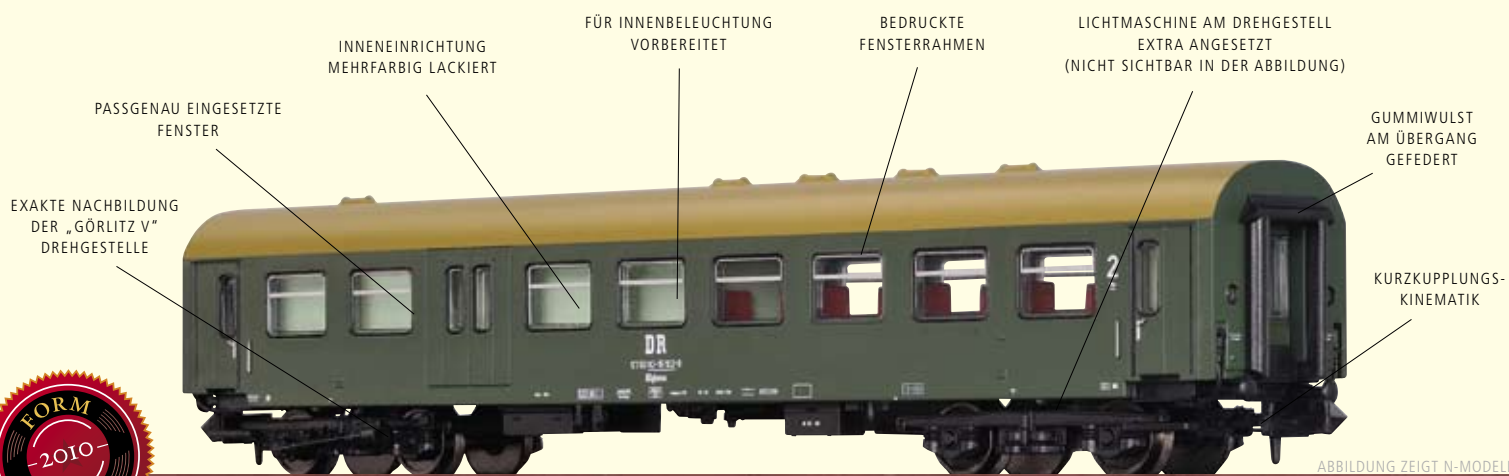
Personenwagen BDghwse der DR (Rekowagen), Sitzwagen mit Gepäckabteil

Betriebs-Nr. 57 50 82-15001-3

Nachdem sich die 18,7 m Neubauwagen aus Halberstadt im täglichen Einsatz bewährt hatten, wurde auf deren Grundlage ein kombinierter Sitz-/Gepäckwagen entwickelt. Der unter der Gattungsbezeichnung „BDghwse“ in den Bestand eingereihte Wagen wurde von 1969 bis 1974 insgesamt 202 mal gebaut. Gerade auf weniger frequentierten Strecken, wo sich das Einstellen eines ganzen Gepäckwagens nicht lohnte, war so ein rationeller Fahrzeugeinsatz möglich. Die ersten beiden Wagen waren ab September 1969 dem Bahnbetriebswagenwerk Leipzig Hbf zur Erprobung zugeteilt, wo sie sich von Anfang an bestens bewährten.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

SITZWAGEN MIT GEPÄCKABTEIL. UND PACKENDEN DETAILS



Personenwagen BDghws der DR (Rekowagen), Sitzwagen mit Gepäckabteil
Betriebs-Nr. 57 50 82-15102-9

Wie auch die Sitzwagen, bestimmten die kombinierten Rekowagen in der gesamten Epoche IV das Bild der Personenzüge auf den Haupt- und Nebenstrecken bei der Deutschen Reichsbahn. Da die meisten sowohl eine Dampfheizung als auch elektrische Zugheizung besaßen, konnten sie freizügig vor allen drei Traktionsarten eingesetzt werden.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

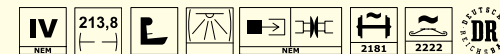
Best.-Nr. **45357**



ABBILDUNG ZEIGT N-MODELL



Best.-Nr. **45354**



Personenwagen Bghwe der DR (Rekowagen)

Betriebs-Nr. 57 50 28-14455-9

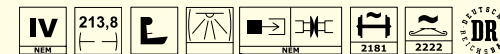
Allgegenwärtig waren die nur 18,7 m langen Wagen und hatten, durch ihre große gebaute Stückzahl, auch in der Epoche IV noch großen Anteil an der Personenzugbildung. Dabei waren in den Ballungsräumen Züge mit mehr als 10 Wagen keine Seltenheit. Die Wagen hatten 64 Sitzplätze plus zwei Klappsitze am Nichthandbremsende, wo sich auch die Toilette und ein Abstellplatz für Fahrräder und Kinderwagen befand.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

ABBILDUNG ZEIGT N-MODELL



Best.-Nr. **45355**



Personenwagen Bghwe der DR (Rekowagen)

Betriebs-Nr. 57 50 28-13262-0

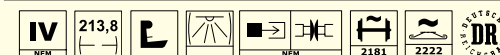
Die für 120 km/h zugelassenen Wagen der Bauart Bghwe waren bei den Reisenden recht beliebt und wurden in Personen-, Eil- und als Verstärkung auch in Schnellzügen eingesetzt. Auch heute sind noch zahlreiche der nur 18,70 m langen Wagen bei verschiedenen Museumsbahnen im Einsatz.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

ABBILDUNG ZEIGT N-MODELL



Best.-Nr. **45356**



Personenwagen Bghwe der DR (Rekowagen)

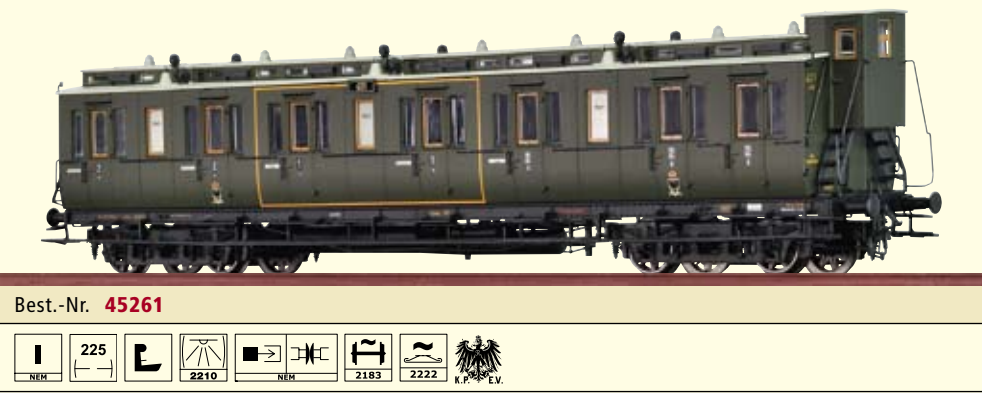
Betriebs-Nr. 57 50 28-13 420-4

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

Abteilwagen AB4 der K.P.E.V.
Betriebs-Nr. 411

Nachdem 1892 die KED Erfurt als erste vierachsige Abteilwagen in Schnellzügen einsetzte, erfreuten sich die Wagen wegen ihrer Laufruhe schnell allgemeiner Beliebtheit. Nach 1900 wurden daher alle bisherigen Konstruktionen gründlich überarbeitet und in die neue Musterblattreihe „D“, für Drehgestellwagen, eingereiht. Von den AB-Wagen nach Blatt D.I.21 entstanden 200 Stück, von denen die letztgebauten Wagen bereits Metallrahmenfenster hatten. Mit Einführung der Gasglühlichtbeleuchtung im Jahre 1909 verschwanden außerdem die bis dahin für den „Anzünder“ erforderlichen Dachgeländer, was der Optik der Fahrzeuge sehr zuträglich war.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010



Abteilwagen ABC4 der K.P.E.V.
Betriebs-Nr. 808

Auch von diesen Wagen nach Musterblatt D.I.22 entstanden für verschiedene KED 200 Wagen. Konnte man anfangs den Abort nur durch das Wageninnere erreichen, so wurden die letzten Lieferserien mit Abortaußentüren gebaut. Das sollte nicht etwa ein Betreten während der Fahrt vom durchgehenden Laufbrett ermöglichen, sondern die Tür diene der leichteren Reinigung. Auffällig an diesen Wagen war außerdem ihre zweifarbigte Lackierung – grün für die erste und zweite, braun für die dritte Klasse.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010

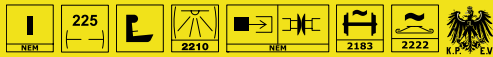


Abteilwagen C4 der K.P.E.V.
Betriebs-Nr. 2216

Entsprechend dem Anteil an Reisenden wurden von den Drittklasswagen nach Blatt D.I.23 die meisten Wagen gebaut. Im Zugverband erschienen die Wagen der dritten Klasse niedriger, weil ihnen die Filzbeilage zwischen Untergestell und Wagenkasten fehlte. Diese sollte bei den Wagen der 1. und 2. Klasse Stöße mildern und so für mehr Komfort sorgen. Zur Belüftung aller Wagen dienten Schlitz in den Oberlichtern, die von außen durch Blechkappen abgedeckt waren, die als „Bachmann-Kappen“ in die Geschichte eingingen. Geöffnet wurden die Schlitzze von innen durch einen gestängebetätigten Schieber.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010

Best.-Nr. 45263



Abteilwagen C4 der DRG
Betriebs-Nr. Essen 41 541

Bereits bei der DRG begann bei planmäßigen Untersuchungen der Rückbau der Bremserhäuser an Reisezugwagen, nur die Handbremseinrichtung mußte aus gesetzlichen Gründen erhalten bleiben. Trotzdem überlebten auch Wagen mit Bremserhaus den Zweiten Weltkrieg und kamen bei beiden deutschen Bahnverwaltungen zum Einsatz. Außerdem wurden die Bachmann-Kappen vielfach gegen Wendler-Sauger getauscht. Kurioserweise wurden die Abortaußentüren bei der DRG wieder verschlossen und später oft vollständig entfernt.

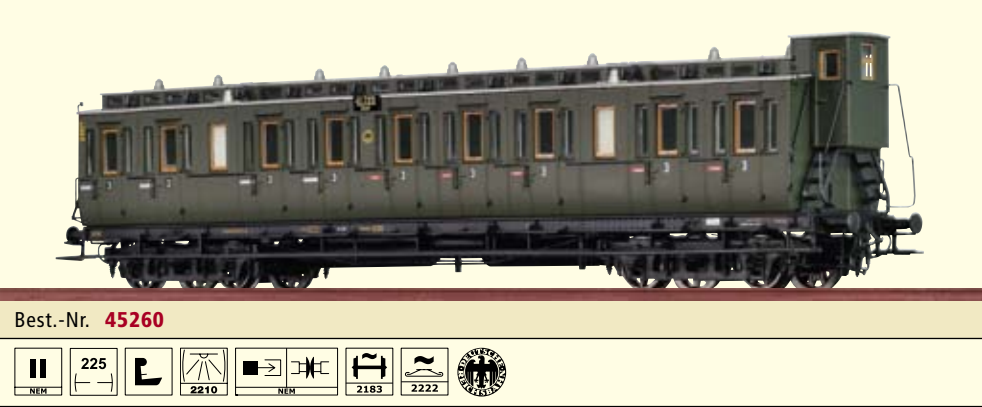
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010



Abteilwagen C4 der DRG
Betriebs-Nr. Essen 41 725

Die durch die DRG übernommenen Abteilwagen kamen vor allem im Berufsverkehr in Ballungsgebieten zum Einsatz, liefen aber auch noch immer in Eilzügen mit teilweise respektablen Laufwegen. Mindestens 45 Wagen waren durch die DRG mit einem Traglastenteil versehen und daher in C4tr umgezeichnet worden. Hier konnte es einem durchaus passieren, dass die Bäuerin mit Schwein oder Schaf auf dem Weg in die Stadt war.

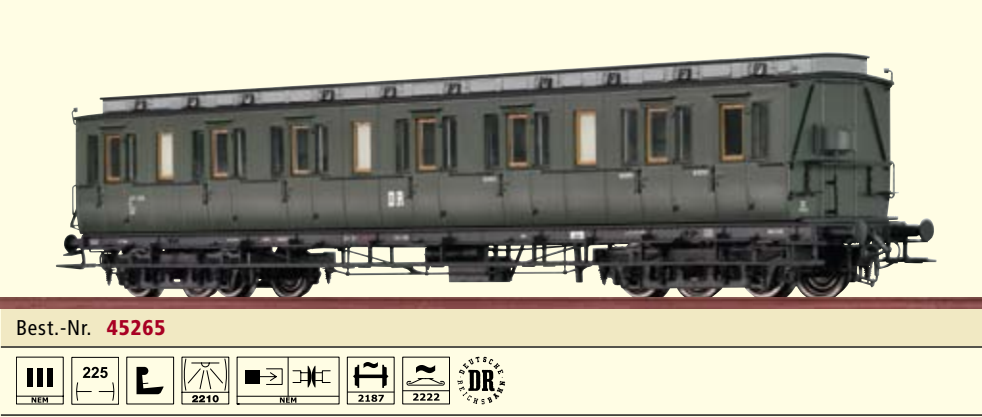
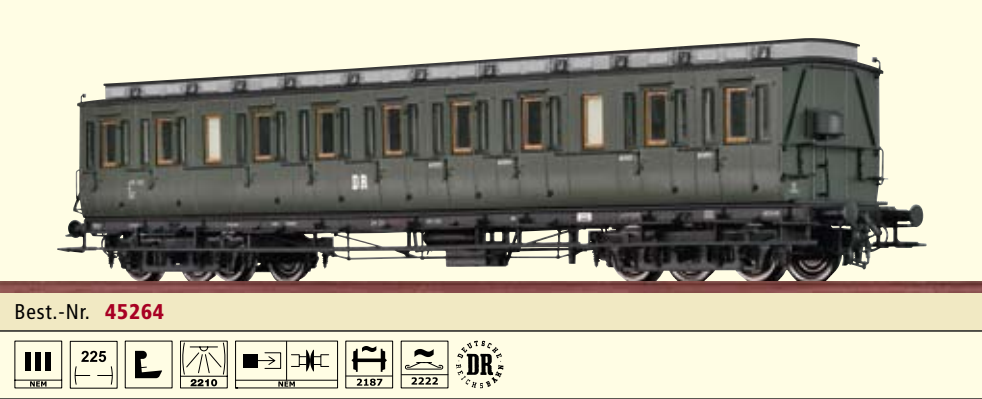
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010



Abteilwagen B4 der DR
Betriebs-Nr. 420-323

Die Abteilwagen, die für eine weitere Erhaltungsperiode fit gemacht wurden, mußten oft viele Vereinfachungen über sich ergehen lassen. Im Inneren wurde ein durchgehender Gang geschaffen und es wurden bei zahlreichen Wagen Türen in den Seitenwänden verschlossen. Grund hierfür waren fehlende Ersatzteile für den Schließmechanismus. Analog dazu entfielen auch die durchgehenden Trittbretter und es blieben nur unter den noch vorhandenen Türen Stufen stehen. Diese Umbauten erleichterten zwar die Unterhaltung, behinderten aber den Fahrgastwechsel. Nichtsdestotrotz blieben auch Wagen mit allen Türen und durchgehenden Laufbrettern bis zum Schluß im Einsatz.

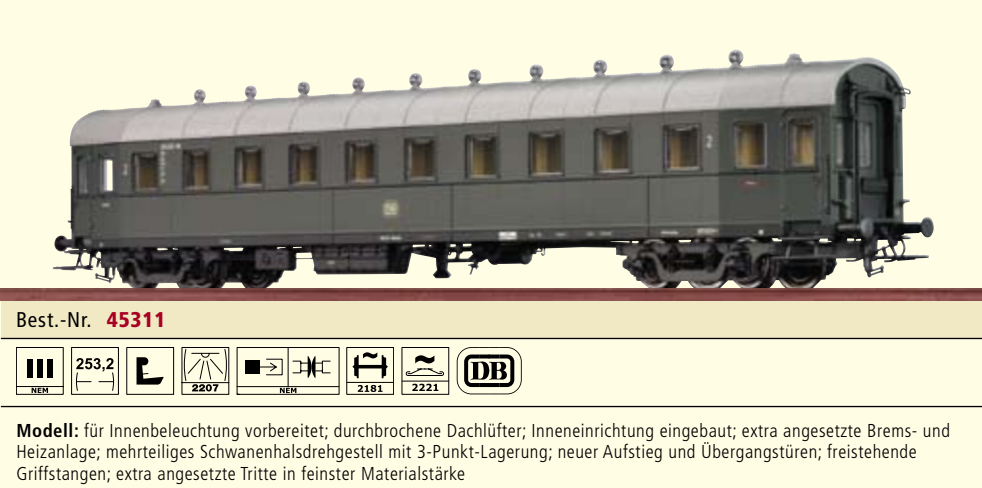
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010



Abteilwagen B4 der DR
Betriebs-Nr. 421-326

Die DR konnte aufgrund des großen Wagenmangels nach dem Krieg auf keinen Reisezugwagen verzichten und setzte auch die Abteilwagen bis Anfang der 70er-Jahre ein. Rauchen war zur damaligen Zeit wohl obligatorisch, denn man verzichtete auf die „Raucher“-Schilder und kennzeichnete nur die Nichtraucherabteile. Zwar plante man anfangs die Untergestelle zu vereinheitlichen und mit einem neuen Wagenkasten zu versehen, doch wurde schnell klar, dass dies aufgrund des abgezehrten Zustandes nicht sinnvoll ist. So entstanden die Rekowagen komplett aus Neumaterial und man musterte für jeden einen alten Abteilwagen aus. Im DDR-Sprachgebrauch war das eine „Ersatzinvestition“.

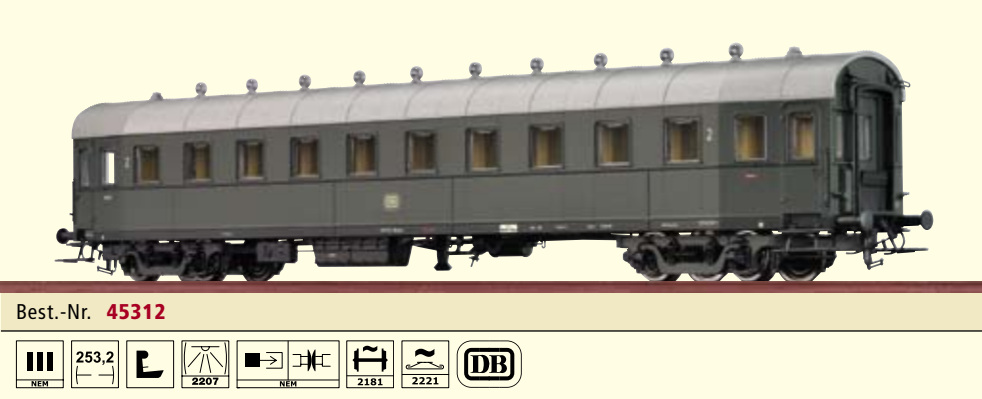
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010



Schnellzugwagen B4ü der DB
Betriebs-Nr. 250 483

Zahlreiche der übernommenen polnischen Wagen lies die DB bei verschiedenen privaten Waggonbaufirmen modernisieren, damit sie den gestiegenen Anforderungen der Reisenden gerecht wurden. Daher eigneten sich die polnischen Hechte in den 50er- und 60er-Jahren auch noch für den internationalen Verkehr und kamen so bis an das Mittelmeer.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010



Schnellzugwagen B4ü der DB
Betriebs-Nr. 250 769

Die ehemaligen C4ü-30 erhielten bei der Modernisierung neue moderne Sitze und wurden nach der Klassenreform als 2. Klasse – Wagen eingereiht. Bei der Beheimatung gab es keine gezielte Konzentration, die Wagen waren über das gesamte DB-Netz verteilt. Die Wagen 250 483 und 250 769 waren beide beim Bf. München-Pasing beheimatet und kamen von dort aus auf den bayerischen Strecken zum Einsatz.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010

Postwagen der K.W.St.E.
Betriebs-Nr. P. 149

Vornehmlich für den starken Bahnpostverkehr auf der Strecke Stuttgart – Frankfurt beschaffte die Württembergische Staatsbahn ab 1898 neue Bahnpostwagen. Aus Kosten- gründen hielt man an der Ausführung als zweiachsiger Wagen fest. Die Bauart hat sich bewährt, so dass bis 1913 insgesamt 36 Wagen in gemischter Holz-/Stahlbauweise beschafft wurden. Auf dem Einsatzgebiet, das zu ihrem Bau führte, waren sie unglücklicher- weise nur kurzzeitig im Einsatz, nachdem die KPEV 1898 für ihre Strecken ein Einsatzver- bot von zweiachsigen Wagen in Schnellzügen erließ. So kamen die Wagen hauptsächlich in langen Personenzugläufen innerhalb Würt- tembergs zum Einsatz.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. **45002**

Modell: Radsätze in Spitzenlagerung; extra angesetzte Radlager- und Federpaket; maßstäbliche Seitenwangen; komplett lackierter Wagenkasten; Gehäuse und Dach mit Rußspuren; filigranes Sprengwerk aus schlagzähem Kunststoff; mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene; extra angesetzte Bremsrücksteller aus Ätzblech; angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; feinste Speichenräder aus Metall; feinste Nachbildung von Oberlichtern und Lüftern; extra angesetzte Schilder; passgenau eingesetzte Fenster

Abteilwagen C4 der BBÖ
Betriebs-Nr. 42 411

Von den preußischen Abteilwagen nach Blatt D.I.23 gelangte genau ein Exemplar zur BBÖ. Der frühere 41674 wurde in C4 42411 umge- zeichnet, blieb sonst aber in seinem äußeren Erscheinungsbild vorerst unverändert. Später baute man auf den Untergestellen zahlreicher alter Wagen sogenannte “ Span- tenwagen” auf. Dabei wurden analog den Umbauwagen der DB und den Rekowagen der DR die Untergestelle vereinheitlicht und mit neuen standardisierten Wagenkästen ver- sehen. Vielfach blieben die so geschaffenen Wagen bis in die 80er-Jahre im Einsatz.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010



Best.-Nr. **45266**

Modell: neu mit Bremserbühne; mehrteiliges Drehgestell; Inneneinrichtung eingebaut; einzeln angesetzte Lüfter; viele extra ange- setzte Griffstangen; feinste Bedruckung und Lackierung; für Innenbeleuchtung vorbereitet

Gepäckwagen Pw4ü der BBÖ
Betriebs-Nr. 60 231

Bedingt durch die Kriegereignisse bleiben auch auf dem Gebiet der wieder gegründeten BBÖ zahlreiche Fremdwagen stehen. Mit vie- len Ländern des inzwischen in West und Ost gespaltenen Europa kommen keine Rückga- beabkommen zustande. Das, was dem Betrieb jetzt zur Verfügung steht, ist allerdings ein einziges Sammelsurium verschiedener Bauar- ten. So verteilen sich allein die 1050 ex-DRG Wagen auf 190 Typen. Unter ihnen befinden sich auch zwölf preußische Gepäckwagen, die nach verschiedenen Musterblättern aus- geführt sind, und die die neuen Nummern 60220 – 60231 erhalten. Beim 60231 handelt es sich um einen Pw4ü nach Zeichnung L134, der bei der DRG als 107960 unterwegs war.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2010



Best.-Nr. **45407**

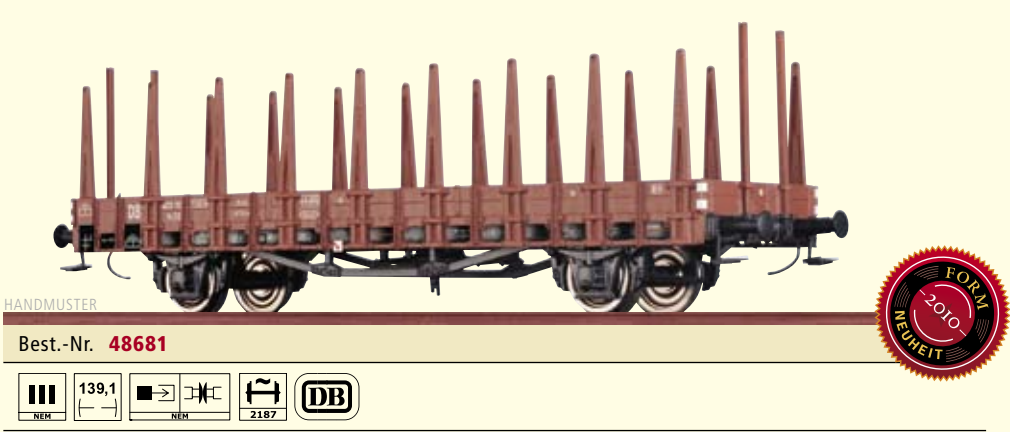
Modell: feinst detailliertes, dreidimensionales Drehgestell; mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene; extra angesetz- ter Batteriekasten; extra angesetzter Dachaufsatz; Nachbildung der innenliegenden Vergitterung der Fenster; extra angesetzte Auf- stiege



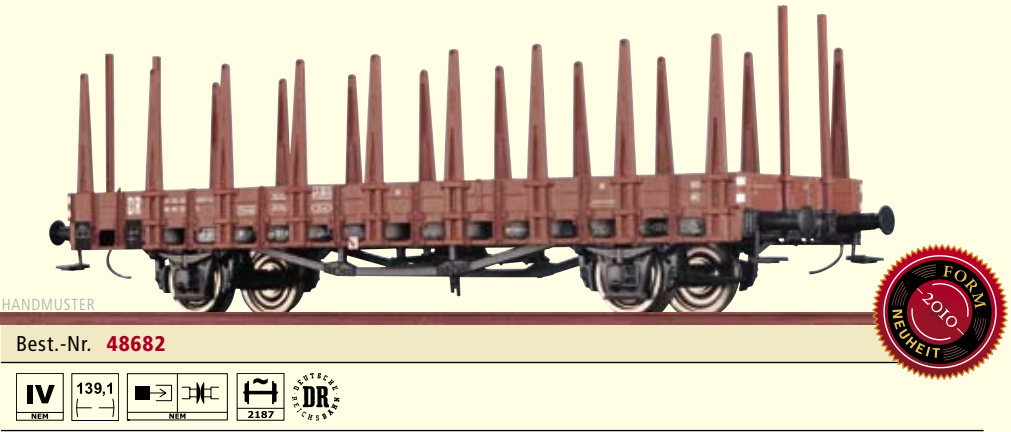
Rungenwagen Rr20 der DB
Betriebs-Nr. 403 703

Nach 1945 waren die Rr über mehrere euro-
päische Länder verstreut. Die DB zählte 1952
knapp 800 Wagen. Optisch auffälligste Verän-
derung war die Verwendung von Pressblech-
rungen statt der Holzrungen ab Anfang der
50er-Jahre. Bei vielen Wagen entfielen die
Rungen aber auch ganz. Solcherart als R(o)
gekennzeichnet, dienten sie nun vornehmlich
dem Fahrzeugtransport. Wie bei den Gl-Wa-
gen entschied man sich Ende der 50er-Jahre
für Zerlegung und Neuaufbau analog UIC-
Richtlinien. So entstanden ab 1959 neue
Rlms 58, und der Bestand an Rr sank rapide
ab. Führte man am 31.12.58 noch ca. 620 im
Bestand, so waren 1966 noch 26 Wagen vor-
handen.

LIEFERTERMIN: JUNI 2010



Produkttempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 40304 – 40307, 40016 – 40019, 40036 – 40037

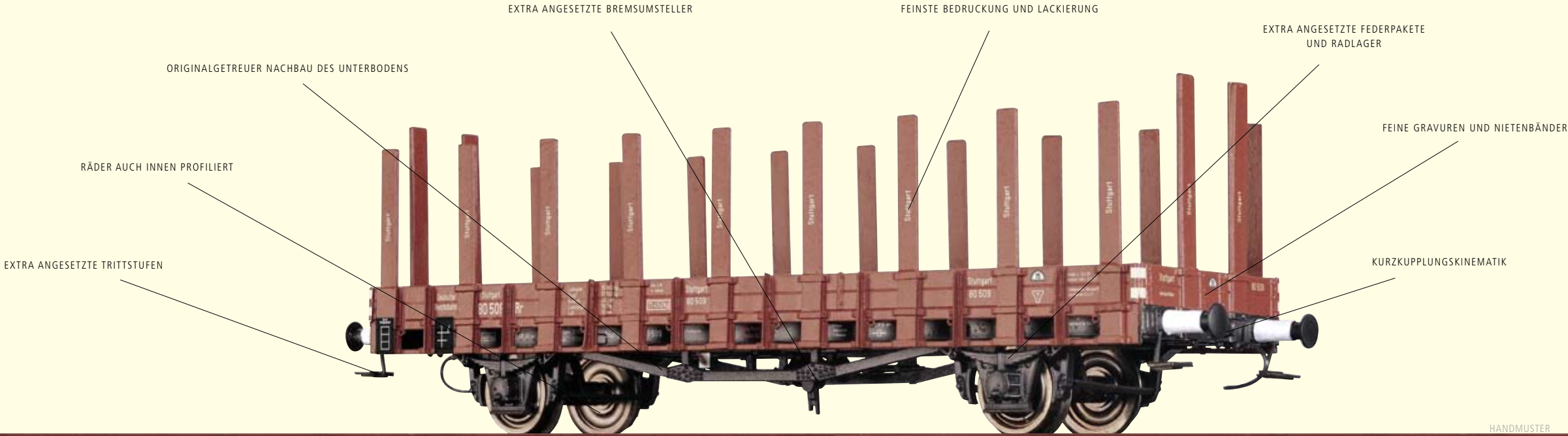


Produkttempfehlungen: passend zu Best.-Nr.43006 – 43007, 41014, 41016, 42601

Rungenwagen R der DR
Betriebs-Nr. 21 50 302 5087-6

Die DR-Ost reihte ihre übernommenen Wagen
ab 1952 unter den Stammmummern 61(R)
und 63 (Ro) ein. Genaue Stückzahlen zu nen-
nen, ist auch hier nicht möglich, da in beiden
Stammmummern wieder alle möglichen Typen
vereint waren. 1952 zählte man 3200 R-Wa-
gen und 2100 Ro-Wagen (ohne Rungen).
Mit den Jahren dürfte sich das Verhältnis
zugunsten der rungenlosen Wagen verscho-
ben haben. Größere Umbauten gab es, bis
auf die Ausrüstung mit Rungenträggkörben,
keine. Mitte der 70er-Jahre quitierten die
letzten DR-Wagen als Rw und Row den
Dienst.

LIEFERTERMIN: JUNI 2010



HANDMUSTER



Rungenwagen Rr Stuttgart der DRG
Betriebs-Nr. 80 509

Auch bei den Rungenwagen stand Mitte der 20er-Jahre
die Neukonstruktion nach den Austauschbaugrundsätzen
an. Man entschied, auf das Fahrwerk des Gl-Wagens
zurückzugreifen, so dass der Wagen länger als sein Vor-
gänger der Verbandsbauart wurde und zwei Rungen
mehr besaß. Die größere Ladefläche wirkte sich aller-
dings nicht auf das Ladegewicht aus; dies blieb unverän-
dert bei 15 Tonnen. Da die Mehrheit der transportierten
Güter in der Regel ein hohes Volumen bei niedrigem
Gewicht hatte, wirkte sich das nicht weiter negativ aus.
Wie beim G-Wagen war auch bei den Rungenwagen ein

großer Teil der Fahrzeuge dem Zeitgeist entsprechend
übergangsfähig auf russische Breitspur und durch die
weißen Pufferhülsen und das Nebengattungszeichen „r“
entsprechend gekennzeichnet. Mehrfachen Änderungen
unterworfen war der Fußboden. Hatten die ersten 180
Wagen, die ab 1926 gebaut wurden, noch einen Boden
aus 56mm starken Bohlen, kamen ab 1934 zwei kreuz-
weise verlegte Lagen von je 32mm zum Einsatz. Zu
Beginn der 40er-Jahre wurden dann alle Wagen mit
72mm starken Brettern ausgerüstet – LKWs und Ketten-
fahrzeuge waren jetzt das Haupttransportgut.

Insgesamt wurden an die DRG 1643 Wagen geliefert, so
dass der R(rh) „Stuttgart“ im gesamten Rungenwagen-
bestand eine eher bescheidene Rolle einnahm. Dieses
Los teilte er mit fast allen Wagen der Austauschbauart,
die die Stückzahlen ihrer Vorgänger meist nicht ansatz-

weise erreichten. Neben Straßenfahrzeugen dienten sie
vor allem zum Transport von Baumstämmen, Schnittholz,
Blechen, Profilen und anderen großvolumigen, nässeun-
empfindlichen Gütern.

LIEFERTERMIN: JUNI 2010



Produkttempfehlungen: passend zu Güterzugdampflokk BR 54.⁸⁻¹⁰ DRG, Best.-Nr. 40454 – 40457 sowie zu Best.-Nr. 40104 – 40107, 40150 – 40153, 40308 – 40311, 43032 – 43033

Gedeckter Güterwagen Glr22 der DB

Betriebs-Nr. 191 451

Die Deutsche Bundesbahn hatte nach 1945 zahlreiche Glr-Wagen in ihrem Bestand – eine Zählung 1952 ergab 700 Fahrzeuge. Bei der fälligen Vollaufarbeitung ergaben sich geringe optische Veränderungen. Neben der Demontage des Bremserhauses wurden vereinzelt neue Lade- und Lüftungsklappen aus Aluminium eingebaut und in den äußeren Bretterfeldern zusätzliche Endfeldverstärkungen angebracht. Anfang der 60er-Jahre entschied man sich sie komplett zu zerlegen und in einem groß angelegten Programm zu modernen G-Wagen der Gattung Glmms 61 umzubauen, denen man ihren Ursprung nicht mehr ansah.

LIEFERTERMIN: JUNI 2010

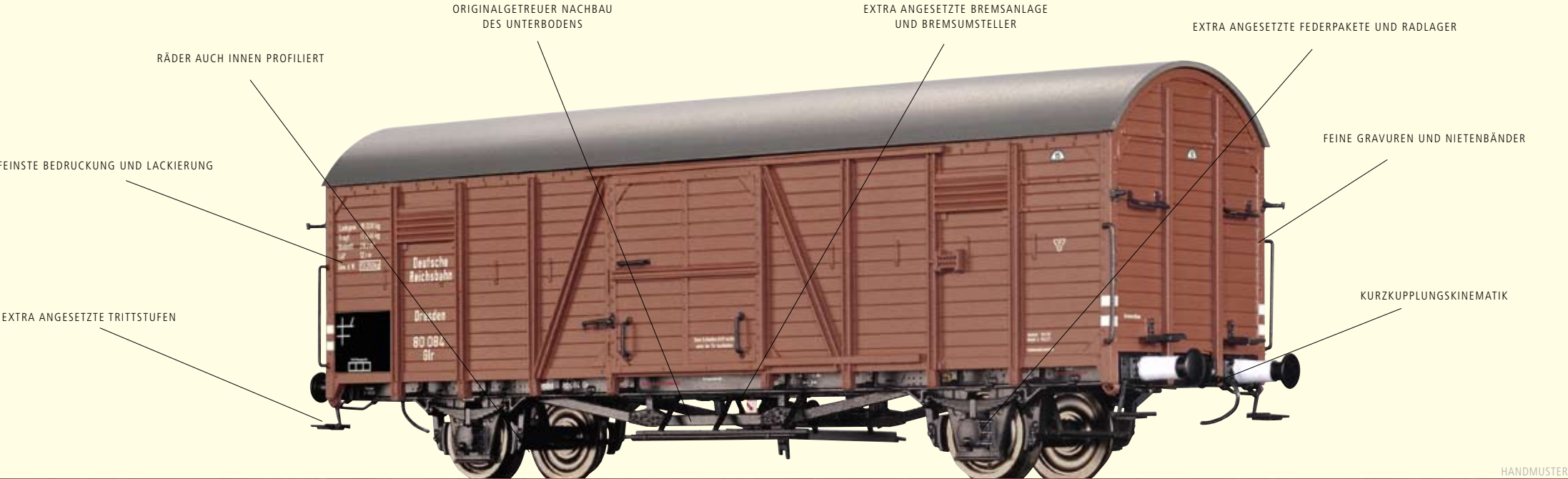
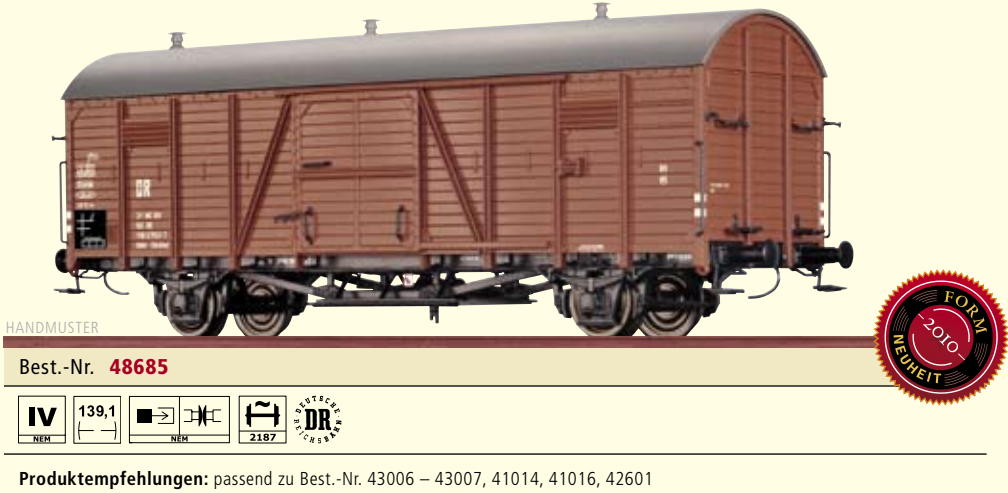


Gedeckter Güterwagen Gbkl (Gkülw) der DR

Betriebs-Nr. 21 50 118 0763-7

Im Gegensatz zur DB entschied sich die DR bei ihren Glr-Wagen nicht für einen kompletten Neuaufbau, sondern passte die Wagen nach und nach den geänderten Verkehrsbedürfnissen an. Viele erhielten Rauchabzüge im Dach um „Gulaschkanonen“ der NVA aufzunehmen und somit bei Truppentransporten als rollende Küche zu dienen (Nebengattungszeichen „kü“). Oft wurden außerdem weichere Federn und Rollenlager, oft in Verbindung mit neuen Doppelschaken und UIC-Achshaltern, für höhere Geschwindigkeiten eingebaut. Die letzten der Gl(r)-Wagen schieden erst Ende der 80er-Jahre als Materialkurswagen zwischen den Raw und Bw aus dem Dienst.

LIEFERTERMIN: JUNI 2010



Gedeckter Güterwagen Glr Dresden der DRG

Betriebs-Nr. 80 084

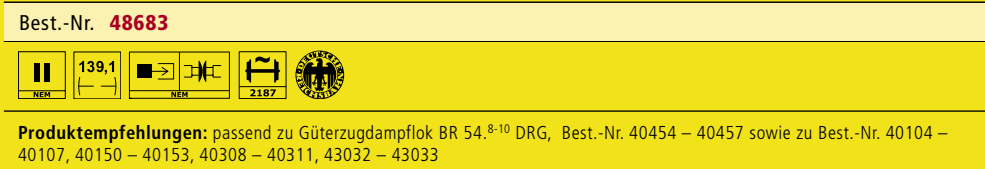
Bereits bei den Verbandsbauarten des deutschen Staatsbahnwagenverbandes war auch ein großräumiger gedeckter Güterwagen enthalten, der insbesondere für Ladegüter mit niedrigem Gewicht und großem Volumen zum Einsatz kam. Nach Gründung der DRG wurden die wichtigsten Standardgüterwagen nach den so genannten Austauschbaugrundsätzen neu konstruiert. Dabei wurden die Fertigungstoleranzen so klein gehalten, dass ein problemloser Wechsel von Tauschteilen möglich war. Beim Entwurf des neuen großräumigen G-Wagens orientierte man sich stark an seinem Verbandsbauartvorgänger. So wurden die Hauptabmessungen wie Achsstand

und Länge über Puffer übernommen, ebenso die zwei Meter breiten rechts öffnenden Türen, die allerdings hängend eingebaut wurden. Neu waren das genietete Sprengwerk, das eine niedrigere Ausführung des Langträgers erlaubte, und die Ausführung des Daches in Tonnenform statt des Korbogens der Vorgängerwagen. Ein Teil der Wagen besaß eine Handbremse mit Bremserhaus und/oder Spurwechselradsätze für den Übergang auf die russische Breitspur, erkennbar an den weiß gestrichenen Pufferhülsen und dem Nebengattungszeichen „r“. Alle gedeckten großräumigen Wagen wurden in den Gattungsbezirk „Dresden“ eingereiht. Wie bereits erwähnt,

waren die Wagen insbesondere für leichte Güter mit großem Volumen (z. B. Glasindustrie) geeignet. Bei der späteren Überarbeitung der Konstruktion ergaben sich einige Änderungen – so wurden u.a. längere und weichere Tragfedern eingebaut, die eine höhere Geschwindigkeit und damit auch den Einsatz in Personenzügen erlaubten. Nach 1945 hatten infolge der Kriegswirren

neben beiden deutschen Bahnverwaltungen auch viele andere europäische Bahnen Wagen dieser Gattung in ihrem Bestand. Die letzten schieden erst in den 80er-Jahren aus dem Dienst – Beweis für die Güte und Langlebigkeit der Konstruktion.

LIEFERTERMIN: JUNI 2010



FÜR SUPERKRAFTSTOFF. SUPER DETAILLIERT



Neubaukesselwagen der DR
Betriebs-Nr. 31 50 727 0267-5

In den 70er-Jahren produzierten die Werke der DDR-Waggonbauindustrie fast ausschließlich für den Export. Die DR musste sich daher anderweitig umsehen, um den alternden Wagenpark zu ersetzen und mehr Fahrzeuge für die gestiegenen Transportaufgaben zu Verfügung zu haben. Teilweise gelang Abhilfe durch die Fertigung von Neubauwagen in eigenen Raw, aber für Spezialwagen bot sich diese Technologie nicht an. Anfang der 70er-Jahre gelang es dem Außenhandelsministerium der DDR mit Frankreich umfangreiche Kompensationsgeschäfte abzuschließen, in deren Folge die DR ca. 20 000 Neubaugüterwagen verschiedener Gattungen erhielt. Darunter wurden ab 1975 1250 vierachsige Mineralölkesselwagen geliefert, die unter der Dokumentationsnummer 8105 und der Gattung Uahs eingereiht wurden. Ihr Nummernkreis begann bei 727 0000. Der Wagen besaß ein geschweißtes Untergestell aus

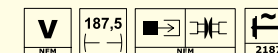
St 52-3 ohne Mittellangträger mit Drehgestellen des Typs Y25Cs und einer geteilten Zugeinrichtung. Der fünf-schüssige Behälter aus 7 mm Stahlblech (9 mm im Bodenbereich), hat ein Volumen von 85150 Litern und erlaubt damit die vollständige Ausnutzung der damals höchstzulässigen Radsatzlast von 20 t. Die Druckluftbremse der Bauart KE-GP mit Bremsgestell und mechanischer Lastabbremung wurde durch eine bühnenbedienbare Handbremse ergänzt und entsprach dem damaligen Stand der Technik. Die Wagen kamen vor allem in Ganzzügen zum Einsatz und dienten insbesondere dem Transport von Kraftstoffen wie Benzin und Diesel. Da die DDR diese zur Devisengewinnung auch exportierte, kamen die Wagen mit solchen Verkehren auch in das „NSW – Nichtsozialistische Wirtschaftsgebiet“. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2010

Best.-Nr. **48750**



HANDMUSTER

Best.-Nr. **48753**



Kesselwagen der Ermewa
Betriebs-Nr. 33 80 795 7 116-6

Das Unternehmen Ermewa wird 1956 in Frankreich als Transportunternehmen für Alkohol gegründet. 1981 steigt das Unternehmen mit dem Ankauf von 1000 Wagen in Frankreich in die Waggonvermietung ein. 1989 erfolgt die Übernahme der SATI-Gruppe mit 10 000 Wagen. Bei der Privatisierung des Kesselwagenparks der DR sichert sich Ermewa 10% des Bestandes, darunter ca. 175 Kesselwagen der Dokumentationsnummer 8105. Mehrere der Ermewa-Kesselwagen erhielten in den letzten Jahren besonders auffällige Lackierungen in Blau und Grün. Ermewa ist heute in 20 Ländern, vor allem in Mittel-, Süd-, und Osteuropa präsent und besitzt einen Park von 15200 Wagen. Für Dritte werden weitere 4000 Wagen verwaltet. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2010

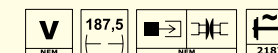
Neubaukesselwagen der KVG
Betriebs-Nr. 33 80 795 6 682-8

Mitte 1991 führte die DR noch etwas über 1200 Kesselwagen der Nummer 8105 in ihrem Bestand. Aufgrund der Veränderungen im Zusammenhang mit der geplanten Bahnreform wurde der Kesselwagenbestand der DR an private Vermieter verkauft. Als größter Kunde erwarb die KVG knapp 70% des Kesselwagenbestandes der DR und dadurch auch ca. 690 Wagen der Nummer 8105. In der Folgezeit wurden die Wagen dann technisch modernisiert und den aktuellen Vorschriften angepasst. Am augenscheinlichsten ist hierbei die Ausrüstung mit einer sogenannten Gaspendelung ab Ende des letzten Jahrtausends. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2010



HANDMUSTER

Best.-Nr. **48752**



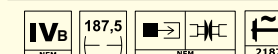
Neubaukesselwagen der DR
Betriebs-Nr. 33 50 785 0046-9

1980 kam es durch die UIC zu einer umfangreichen Neuordnung der Gattungszeichen und Wagennummern für Güterwagen. Die Kesselwagen der Dokumentationsnummer 8105 belegten jetzt die Nummern ab 785 0000 und die Gattungsbezeichnung lautete nun Zas oder Zas-w. Angeschrieben wurde seit 1978 auch die sogenannte Gattungsschlüsselnummer, die sich aus den ersten vier Stellen der Wagennummer ergab. Die lapidare Anschrift „Brennbare Flüssigkeiten“ wurde nun durch die auffällige orange Tafel mit der UN-Gefahrennummer ergänzt. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2010



HANDMUSTER

Best.-Nr. **48751**



KLEINER PREUSSE FÜR VIEL KOHLE

K.P. E.V.



Kohletrichterwagen der K.P.E.V., 2er-Set
Betriebs-Nr. Saarbrücken 57 897, 57 915

Mit Einsetzen der industriellen Revolution entstehen im Saarland rasch immer mehr Werke der Stahlindustrie. Die Vorkommen an Steinkohle und das in der Nähe geförderte lothringische Erz lassen die Produktion vielerorts interessant erscheinen. Extra für die Versorgung dieser Hütten und Stahlwerke beschaffte die Preußische Staatsbahn ab 1883 spezielle Kohletrichterwagen. Auf einem Untergestell mit 2800 mm Achsstand saß ein trichterförmiger Aufbau, der sowohl durch je eine Klappe links und rechts, als auch durch Bodenklappen über einem Tiefbunker, schlagartig entladen werden konnte. Bei einem Laderaum von 13,2 m³ hatten die Wagen ein Ladegewicht von 10 t. Da sich die Bauart in ihrem speziellen Einsatzgebiet bewährte, wurde die Konstruktion überarbeitet und ab 1897 eine verstärkte Bauart beschafft. Die nach Musterblatt IIc12 gebauten Wagen hatten einen größeren Laderaum mit einem Fassungsvermögen von 15,3 m³ und konnten jetzt 12,5 t zuladen.

Bis 1905 wurden von diesen größeren Wagen 230 Stück gebaut. Wie schon bei der Vorgängerbauart gab es ausschließlich ungebremste Wagen und Wagen mit Handbremse. Die Deutsche Reichsbahn übernahm alle Wagen und reichte sie als Otr(u) in den Gattungsbezirk „Mainz“ ein, und setzte sie weiterhin ausschließlich im Saarland ein. Heute ist von dieser industriellen Herrlichkeit nur noch wenig zu finden. Ein produzierendes Stahlwerk an der Saar befindet sich heute noch in Dillingen. Die Völklinger Hütte blieb nach ihrer Stilllegung vollständig erhalten und zählt heute als einzigartiges Museum zum UNESCO-Weltkulturerbe. Neben kulturellen Veranstaltungen aller Art kann man sich hier eindrucksvoll über die Stahlherstellung und ihre Geschichte informieren. Zu den Exponaten zählen auch mehrere Eisenbahnfahrzeuge verschiedener Epochen, die in ihrer historischen Umgebung gezeigt werden.

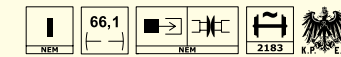
LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2010

Best.-Nr. **48780**



HANDMUSTER

Best.-Nr. **48781**

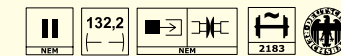


Kohletrichterwagen der K.P.E.V.
Betriebs-Nr. Saarbrücken 57 958

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2010

HANDMUSTER

Best.-Nr. **48782**

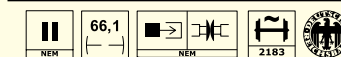


Kohletrichterwagen der DRG, 2er-Set
Betriebs-Nr. Mainz 825, 903

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2010

HANDMUSTER

Best.-Nr. **48783**



Kohletrichterwagen der DRG
Betriebs-Nr. Mainz 1171

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2010

Gedeckter Güterwagen Gm der K.Sächs.Sts.E.B.
Betriebs-Nr. 14 480

Bis zur Gründung des Staatsbahnwagenverbandes durch die deutschen Länderbahnen, lackierte die Sächsische Staatsbahn ihre Güterwagen in einem hellen Grau. Beschriftet wurden die Fahrzeuge in einer farbigen Serifenschrift mit Schatten. Technische Anschriften waren gelb, während Wagenummer und Eigentumsmerkmal in rot gehalten waren. Nach 1909 lackierte man auch in Sachsen seine Güterwagen rotbraun und führte die Normschrift nach Blatt IV44 ein. Da man auch damals schon sehr kostenbewußt war, wurden nicht bei jeder Untersuchung Wagen komplett neu lackiert und so gerieten auch noch graue Wagen mit der neuen Schrift in Umlauf.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. 48234

I

NEM

106,9

106,9

■

➡

■

➡

NEM

NEM

2183

2183

Modell: Metallachslager; Achsstege aus Metall; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; einzeln angesetzte Signalstützen; einzeln aufgesetzte Lagerdeckel; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm

Gedeckter Güterwagen „Schwarzer Frieze“ der DRG
Betriebs-Nr. Münster 47 103

Die „Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland“ in Norden, setzt in Ihren Zügen unter anderem einen in grau und blau gehaltenen, gedeckten Güterwagen des Gattungsbezirks „Karlsruhe“ ein, der für die bekannte Teefirma „Onno Behrends“ wirbt. Der „Schwarze Frieze“ ist eine Teemischung, die ihrem Namen alle Ehre macht. Besonders beliebt ist bei den Ostfriesen, die Kombination aus der sehr ausgeprägten Bitternis und dem feinen Aroma. Echte Kenner genießen diesen Tee mit Sahne und Kandis. .
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. 48230

II

NEM

106,9

106,9

■

➡

■

➡

NEM

NEM

2187

2187

Gedeckter Güterwagen „Persil“ der DRG
Betriebs-Nr. Berlin 38 041

Anfang des 19. Jahrhunderts entwickelten Chemiker des Henkelkonzerns ein neues selbsttätiges Waschmittel, das unter dem Namen „Persil“ auf den Markt kam. 1922 schuf der Berliner Kunstmaler Kurt Heiligens-taedt die berühmte „Weiße Dame“, die fortan die Persilwerbung beherrschte. Für den Transport von Rohstoffen zwischen den Werken und Düsseldorf setzte man Behälterwagen, aber auch gedeckte Güterwagen ein. Letztere dienten auch zur Abfuhr der Fertigprodukte. So bekamen zur Steigerung der Bekanntheit auch einige G-Wagen der Verbandsbauart einen grünen Anstrich und warben mit der Weißen Dame für Reine Wäsche.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. 48231

II

NEM

106,9

106,9

■

➡

■

➡

NEM

NEM

2187

2187



HANDMUSTER

Best.-Nr. 48232

III

NEM

106,9

106,9

■

➡

■

➡

NEM

NEM

2187

2187

Modell: neu mit originalgetreu geänderten Wagenkasten



Best.-Nr. 48233

IV

NEM

106,9

106,9

■

➡

■

➡

NEM

NEM

2187

2187

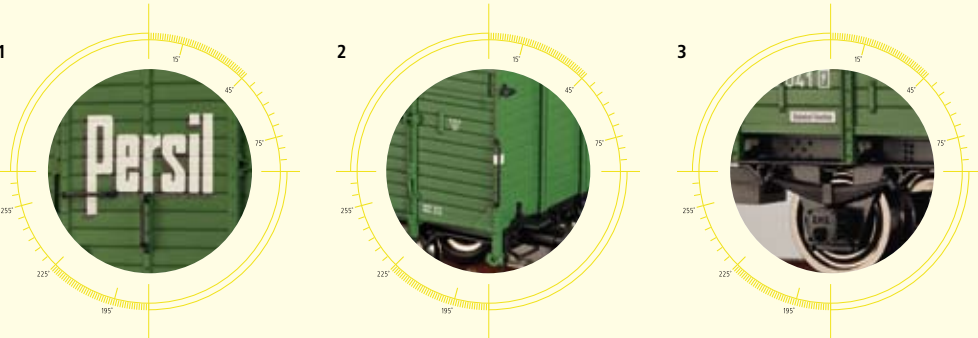
Modell: mit Bremserbühne

Wärmeschutzwagen der DB
Betriebs-Nr. 300 033

Ab 1916 beschafften das Eisenbahn-Zentralamt Berlin und die Zentral-Einkaufs-Gesellschaft in größeren Mengen Kühlwagen. Grund für die Bestellungen war der Wechsel vom Transport von lebenden Tieren hin zu Gefrierfleisch. Basis für die Beschaffung war der gedeckte Güterwagen nach Blatt A2. Äußerlich waren die Wagen nur an der zweiten Lüftungsklappe, den Dachlüftern sowie einem weißen Anstrich gegen die Sonneneinstrahlung erkennbar. Über die gebaute Anzahl ist nichts bekannt, geschätzt werden ca. 1000 Wagen. Die DRG führte 1922 752 Kühlwagen in ihrem Bestand, wovon ein großer Teil auf diese Bauart entfallen dürfte. Die Deutsche Bundesbahn setzte die meisten der alten Wagen nach 1945 im Bereitschaftspark als G-Wagen ein und führte sie daher als Gkw 01.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

Gedeckter Güterwagen Gw der DR
Betriebs-Nr. 21-50-113 2590-3

Ab Ende der 50er-Jahre verzichtete auch die DR auf die Instandsetzung des Bremserhauses. Analog der DB ließ man bei den Fahrzeugen mit hochliegendem Bremserhaus nur das Kastengerippe und die Aufstiege stehen. Mit der Ausbreitung des elektrischen Zugbetriebes geriet das aber zur zunehmenden Gefahrenquelle. Auf die Handbremse konnte nicht verzichtet werden, und so wurde bei den G 05 auf dem hervorstehenden Rahmenteil eine neue Handbremsbühne montiert.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

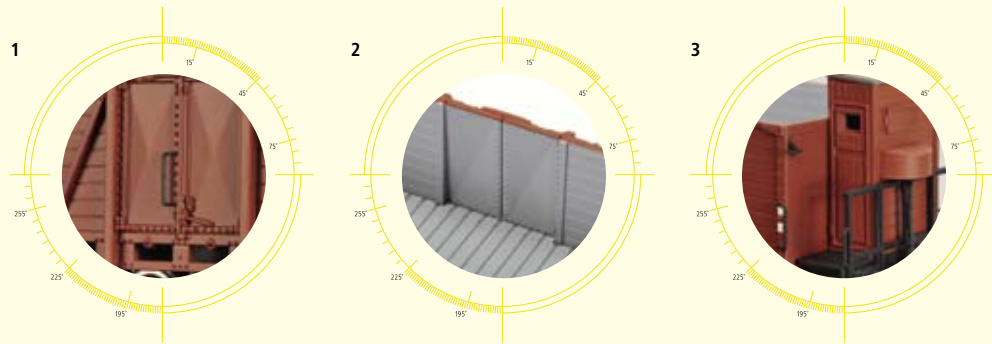


- 1_Feinste Bedruckung und Lackierung

2_Extra angesetzte Signalstützen

3_Achshalterstege aus dünnem Metall
- (Abbildungen zeigen Best.-Nr. 48231)

- 1_Buckelblech innen und außen dreidimensional nachgebildet
- 2_Wagenboden aus Metall
- 3_Mit neuem Chassis, Bremserhaus und Bremserbühne; neue Stirnwand



Offene Güterwagen Om21 der DB, 3er-Set

Betriebs-Nr. 755 114, 753 411, 750 577

Nach 1945 führt die DB rund ein Drittel der fast 20 000 gebauten Om „Königsberg“ in ihrem Bestand. Als eine der ersten Wagengattungen überhaupt werden im Jahre 1951 2500 Wagen umgezeichnet und mit dem Eigentumsmerkmal „DB“ und der neuen Bezeichnung „Om 21“ beschriftet. Diese Wagen werden als erste dem mit der SNCF gegründeten EUROP-Park beigestellt. Wagen, die diesem Pool angehörten, durften durch die beteiligten Bahnen wie eigene behandelt werden und dadurch auch auf Verkehrsrelationen innerhalb des Landes eingesetzt werden, während ein Fremdwagen sonst maximal in Richtung der Heimatverwaltung beladen werden durfte. Aufgrund der geänderten Gegebenheiten durch die Bahnliberalisierung in vielen europäischen Ländern wurde der EUROP-Pool inzwischen aufgelöst. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2010

Offene Güterwagen Om Königsberg der DRG, 3er-Set

Betriebs-Nr. Königsberg 19 222, 1507, 12 930

Bis 1933 hatte die damalige DRG bereits über 15000 offene Güterwagen in Austauschbauart des Gattungsbezirkes „Königsberg“ beschafft. Obwohl bereits bessere und modernere Konstruktionen vorlagen, kamen wegen des eklatanten Wagenmangels von 1940 – 1942 nochmals 4700 Wagen dazu. Alle gebauten Wagen erhielten keinerlei Bremsenrichtungen und trugen daher nur eine Kennzeichnung als Leitungswagen. Statt des bisher ausgeschriebenen „Deutsche Reichsbahn“ wurde nun nur noch das Kürzel „DR“ an den Güterwagen angebracht. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2010

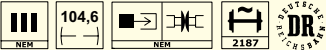
Offener Güterwagen Omu der DR Betriebs-Nr. 41-11-21

Die bei der DR verbliebenen offenen Güterwagen des Gattungsbezirkes „Königsberg“ bleiben bis Mitte der 60er-Jahre unverändert im Einsatz. Im Gegensatz zur DB verzichtet man auf ein Umbauprogramm und nimmt bei planmäßigen Schadgruppen nur minimale Veränderungen vor. Zuständig sind für die offenen Wagen das Raw Dresden, das Raw „8. Mai“ Eberswalde und das Raw „7. Oktober“ Zwickau. So werden später die hölzernen Bordwände oft gegen solche aus Stahl getauscht, die Radsätze erhalten Rollenlager und das Bremserhaus entfällt. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2010



HANDMUSTER

Best.-Nr. 48420

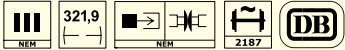


Modell: mit neuem Chassis, Bremserhaus und Bremserbühne; neue Stirnwand und vorbildgerechte Details; Wagenboden aus Zinkdruckguss; Buckelblech auch innen dreidimensional nachgebildet; alle Griffstangen einzeln angesetzt; extra angesetzte Lagerdeckel; einzeln angesetzte Bremsumstellhebel; Radsätze auch innen profiliert; inkl. echter Kohle



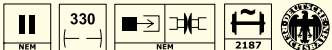
HANDMUSTER

Best.-Nr. 48418



HANDMUSTER

Best.-Nr. 48419



Offener Güterwagen Omm52
mit Bremserhaus der DB
Betriebs-Nr. 862 375

Da von den Neubauwagen der Gattung Omm 52 über 14000 Wagen beschafft wurden, konnte man es sich leisten einige von ihnen in Autotransportwagen umzubauen. Hierzu wurden Seitentüren und Kopfklappen entfernt und die Wagen paarweise gekuppelt. Auf die Seitenwände wurde eine obere Ladeebene montiert. So entstanden ab 1953 600 Off 52, die, nachdem man genügend Neubauautotransportwagen hatte, wieder in O-Wagen rückgebaut wurden.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. 48604

III

NEM

121,6

(-)

■

➡

■

⌂

NEM

2187

DB

Modell: Räder auch innen profiliert; Innenseite der Ladefläche dreidimensional nachgebildet; Wagenboden aus Metall; extra ange-setzte Federpakete und Radlager; extra angesetzt: Bremsanlage, Türriegel, Zettelhalter, Rangiergriff, Kniewelle, Signalhalter, Rangier-tritt, Bremssteuerventil, Achshalter (aus Metall); Achsbremsgestänge mit Bremsbacken in Radebene

Offener Güterwagen Omm52
der SBB
Betriebs-Nr. 20 85 508 9 156-7

Jedes Jahr während der Zuckerrübenkampagne entsteht den SBB ein großer Mehrbedarf an offenen Wagen, da fast 90% der Ernte auf der Schiene zur Weiterverarbeitung gelangen. Neben der „Plünderung“ des frei verfügbaren EUROP-Wagenparkes, wurde dieser Bedarf auch durch die Anmietung weiterer Wagen gedeckt. So stellten die DB und SNCF Fahrzeuge zur Verfügung. War ein längerfristiger Einsatz dieser Mietfahrzeuge geplant, erhielten diese Wagen im Anschriftenfeld die Schweizer Eigentumsmerkmale.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. 48603

III

NEM

115,9

(-)

■

➡

■

⌂

NEM

2187

↔

Offene Güterwagen Omm52
der SBB, 3er-Set
Betriebs-Nr. 20 85 508 8 019-8,
20 85 504 1 322-2, 20 85 505 3 297-1

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. 48602

III

NEM

353,4

(-)

■

➡

■

⌂

NEM

2187

↔

Offener Güterwagen Omm52
der DB
Betriebs-Nr. 862 210

Nach dem Omm 37 war der Omm 52 der am zweithäufigsten gefertigte Neubauwagen der DB und dementsprechend in fast jedem Güterzug zu finden. Transportiert wurde vor allem witterungsunempfindliches Schüttgut, was der damaligen Energieversorgungslage entsprechend vor allem Kohle bedeutete. In langen Reihen kündeten die O-Wagen im Ruhrgebiet und an der Saar von der damals noch auf vollen Touren laufenden Steinkohleförderung.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

Offener Güterwagen E037 der DB
Betriebs-Nr. 01 80 505 5 213-4

Ende der 70er-Jahre begann der Stern der zweiachsigen O-Wagen langsam zu sinken. Die Energiekrise und die Umstellung der häuslichen Wärmeversorgung führten zu einem massiven Rückgang der Kohleförderung, damit brach eines der wichtigsten Transportgüter weg. Außerdem beschaffte die DB ab 1978 nach langem Zögern erstmalig vierachsige O-Wagen, bei der DR waren solche Fahrzeuge seit vielen Jahren Standard. Damit konnte faktisch ein Vierachser zwei der kleinen O-Wagen ersetzen. Ein dankbares Einsatzgebiet fanden die E017/037 noch für mehrere Jahre im Zuckerrübentransport, der damals auch in Deutschland noch auf der Schiene abgewickelt wurde.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. 48605

III

NEM

115,9

(-)

■

➡

■

⌂

NEM

2187

DB



Best.-Nr. 48606

IV

NEM

115,9

(-)

■

➡

■

⌂

NEM

2187

DB



Milchwagen Gh Hannover der DRG

Betriebs-Nr. Hannover 13 151

Auch zur Reichsbahnzeit erfolgte der Transport von Frischmilch regionaler Erzeuger zu den Molkereien nach München mit der Eisenbahn. Der aufkommende Kraftverkehr war mangels leistungsfähiger Straßen noch keine Konkurrenz. Die von der Waggonfabrik Rathgeber nur für diesen Zweck gebauten Wagen bedienten hierbei spezielle Kurse, fast ausschließlich in Reisezügen. Wie Kühlwagen trugen diese Fahrzeuge eine weiße Lackierung des Wagenkastens, um das Aufheizen im Inneren zu minimieren.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. 48653				

Modell: filigrane Radlager und Achshalter; feinste Nachbildung der Bretterfugen; vorbildgerechte Bremsanlage; extra angesetzte „Grove“ Lüfter am Dach; durchbrochene Lüftungsschlitze an den Stirnseiten; extra angesetzte Signalhalter; extra angesetztes Achsbremsgestänge; Speichenräder aus Zinkdruckguss; Räder auch innen profiliert; extra angesetzt: Trittstufen, Handläufe, Türriegel, Signalhalter und Haltestangen

Milchwagen Gh03 der DB

Betriebs-Nr. 101 142

Da die von der K.Bay.St.B. übernommenen G-Wagen für den Milchtransport sich im Betrieb bewährt hatten, beschaffte die DRG bei der MAN weitere dieser Fahrzeuge. Der bewährte Grundriß mit den zwei Schiebetüren wurde beibehalten, die Fahrzeuge jedoch nach den Austauschbaugrundsätzen, an den Gr „Kassel“ angelehnt, gestaltet. Trotz dieser Konkurrenz waren auch die altbayerischen Fahrzeuge nach dem Krieg noch im Milchverkehr im Einsatz – 1952 wurden 40 Stück im Bestand geführt.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. 48652				

Modell: filigrane Radlager und Achshalter; feinste Nachbildung der Bretterfugen; vorbildgerechte Bremsanlage; extra angesetzte „Grove“ Lüfter am Dach; durchbrochene Lüftungsschlitze an den Stirnseiten; extra angesetzte Signalhalter; extra angesetztes Achsbremsgestänge; Speichenräder aus Zinkdruckguss; Räder auch innen profiliert; extra angesetzt: Trittstufen, Handläufe, Türriegel, Signalhalter und Haltestangen

Kesselwagen 6-achsig der VTG Hamburg

Betriebs-Nr. 598 140 P

Die VTG in Hamburg ist einer der größten Waggonvermieter Europas und insbesondere auf den Transport von Flüssigkeiten spezialisiert. Auch fünf sechssachsige Kesselwagen gehörten während der Epoche 3 zum Bestand dieses Unternehmens und wurden an Kunden aus der Chemiebranche vermietet.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. 48526				

Modell: feinste Bedruckung und Lackierung; Drehgestell dreidimensional mit vielen extra angesetzten Teilen; feinst detaillierter und dünnwandiger Rahmen; einzeln angesetzte Bremsdreiecke



Best.-Nr. 48525				

Modell: feinste Bedruckung und Lackierung; Drehgestell dreidimensional mit vielen extra angesetzten Teilen; feinst detaillierter und dünnwandiger Rahmen; einzeln angesetzte Bremsdreiecke



Best.-Nr. 48524				

Kesselwagen 6-achsig „Dr. Raschig“

Betriebs-Nr. Mainz 577 396

Für den Teertransport lieferte die Waggonbaufirma Fuchs in Heidelberg 1942 39 sechssachsige Kesselwagen an die Firma Dr. Raschig in Ludwigshafen. Die Wagen basierten auf der vielfach gebauten, sechssachsigen Chemieverson. 1961 führt die DB noch 28 dieser Fahrzeuge als Privatwagen in ihren Listen, während die DR sechs Stück übernahm. Einer ist noch heute erhalten und wartet auf seine museale Aufarbeitung.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

Kesselwagen 6-achsig der DR

Betriebs-Nr. 53-40-15p

Die sechssachsigen Chemiekesselwagen mit 39 m³ Kesselinhalt waren die wohl am häufigsten von der Firma Fuchs gebaute Variante. Vermutlich entstanden in zwei Losen ca. 80 Wagen für die I.G. Ludwigshafen und die Anorgana GmbH Gendorf. Die bei der DR verbliebenen Wagen wurden an den VEB „Chemische Werke“ Buna vermietet und dienten dort dem Transport von Säuren und Laugen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

Kesselwagen 6-achsig der chemischen Werke Hüls

Betriebs-Nr. 20 80 005 7 590-0

1938 wurden in Marl im Ruhrgebiet die chemischen Werke Hüls, kurz CWH, gegründet. Hergestellt wurden hier Kunststoffe, Lackrohstoffe, Waschrohstoffe und andere chemische Erzeugnisse. Heute ist der Chemiapark Hüls einer der größten Verbundstandorte mit 30 Unternehmen, die mehr als 10000 Menschen beschäftigen. Für die Beförderung verschiedener chemischer Rohstoffe, u.a. Natronlauge, standen den CWH auch mehrere der in den 40er-Jahren gebauten sechssachsigen Kesselwagen zur Verfügung. 1961 waren 31 Stück mit den Nummern 509 210 – 509 240 bei der DB eingestellt, von denen 23 auch noch das EDV-Zeitalter erlebten.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. 48523				

Teerkesselwagen 4-achsig
der DRG

Betriebs-Nr. Essen 501 490

Speziell zur Beförderung von Teer für den aufkeimenden Straßenbau lies die Gesellschaft für Teerverwertung mbH vierachsige Kesselwagen bauen und stellte sie als Privatwagen in den Park der DRG ein. Bei der Konstruktion des Laufwerks orientierte man sich an den ebenfalls zu dieser Zeit in Ablieferung befindlichen Großraumbestentladewagen und rüstete es mit Lenkachsen statt Drehgestellen aus.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. 47049

120,5

(—)

Modell: angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; originalgetreu dargestelltes Fahrwerk

Kesselwagen 4-achsig „Albizol“
der DRG

Betriebs-Nr. Berlin 591 720

1925 gründeten die Reichsmonopolverwaltung für Branntwein und der Verwertungsverband deutscher Spiritusfabriken die RKS, um den aus Kartoffeln hergestellten Agraralkohol (heute Bio-Ethanol genannt) als Ottokraftstoff zur Stützung der Landwirtschaft zu vermarkten. Unter dem Namen „Albizol“ vertrieb man ein Benzin-Benzol-Gemisch mit Alkoholzusatz. Für den Transport hielt man entsprechende zwei- und vierachsige Kesselwagen vor, die bei der Rbd Berlin als Privatwagen eingestellt waren.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. 47051

120,5

(—)

Kesselwagen 4-achsig
„BASF“ der DB

Betriebs-Nr. 578 135P

Die Badische Anilin- und Sodafabrik wird am 6. April 1865 in Mannheim-Jungbusch von Friedrich Engelhorn als Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 1,4 Mio. Gulden gegründet. Vorrangiges Unternehmensziel war damals den bei der Leuchtgasgewinnung durch Verkokung anfallenden Steinkohlenteer zu nutzen. Man begann deshalb Teerfarbstoffe und Farbstoffe auf Anilinbasis für die Textilindustrie herzustellen. Heute ist die BASF der größte Chemiekonzern der Welt. Für die Transporte zwischen den 150 Produktionsstandorten wird von Beginn an die Eisenbahn genutzt, wozu ein großer Park eigener und gemieteter Kesselwagen zählt.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. 47050

120,5

(—)

Modell: angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; originalgetreu dargestelltes Fahrwerk

Best.-Nr. 47719

METALL

97,3

(—)

Modell: filigran nachgebildete Aufstiegstritte; Wagenkasten aus Zinkdruckguss; separat angesetzte Federpakete; Absperkketten in geringer Materialstärke; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm

Best.-Nr. 47025

114,7

(—)

Modell: feinste Bedruckung und Lackierung; bewegliche Entladeklappen; einzeln angesetzte Signalhalter

Offener Güterwagen der K.W.St.E.
Betriebs-Nr. J. 1849

Für die Beförderung witterungsunempfindlicher Schüttgüter beschaffte man ab 1862 offene Güterwagen mit hölzernen Bordwänden und Türen, sowie 3,72 m Radstand. Dank der hohen Bordwände, die nicht abgenommen werden konnten, eignete sie sich besonders für den Torfrtransport. Zur Sicherung bei Stillstand diente eine einfache Feststellbremse, die über eine Bühne bedient werden konnte.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010

Selbstentladewagen Oot
Oldenburg der DRG

Betriebs-Nr. Oldenburg 700

Nachdem man Versuche mit mehreren Selbstentladewagen in verschiedenen Ausführungen angestellt hatte, waren die OOt n Oldenburg der Bauart Orenstein & Koppel/Kruppl die ersten Wagen, die man in größeren Mengen beschaffte. Als Einheitswagen für Kohle bezeichnet dienten sie vornehmlich der Versorgung von Kraft- und Heizwerken und wurden zu diesem Zweck in Ganzzügen eingesetzt.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

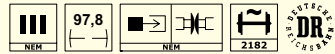
Betriebs-Nr. 88-71-27

Aufgrund des knappen Fahrzeugbestandes konnte die DR im Güterzugbegleitsdienst auch nicht auf die ältesten Wagen verzichten und beließ sie weiterhin im Unterhaltungsbestand. Ein groß angelegter Umbau von Wagen oder der Bau von Kabinentendern, wie bei der DB, kam aus Kapazitätsgründen nicht in Frage. So blieben viele der preußischen Begleitwagen bis in die 60er- und 70er-Jahre im Dienst, später wurden die Wagenkästen oft nach dem Vorbild des Pwg pr 14 vereinheitlicht. Die letzten dieser Wagen waren noch 1989 im Einsatz, um als Begleitwagen für Rangierer zu dienen.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010



Best.-Nr. 48355

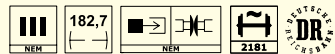


Modell: Speichenräder aus Zinkdruckguss; extra angesetzte Lüfter und Kamine; passgenaue Fenster; Kurzkupplungsaufnahme nach NEM-Norm; mehrteiliges Bühnengeländer

Betriebs-Nr. 60-21-83

Nachdem sich die vom Waggonbau Niesky gebauten sechssachsigen Niederbordwagen im Betrieb bewährt hatten, erforderte die aufstrebende Schwermaschinenindustrie der DDR ab Mitte der 60er-Jahre die Beschaffung neuer Fahrzeuge. Dem DDR-Außenhandelsministerium gelang es im Rahmen von Warenaustauschgeschäften weitere Wagen in Belgien und Jugoslawien zu beschaffen. Wichtigste technische Änderung war der Einbau einer KE-Bremse, womit die zulässige Höchstgeschwindigkeit erhöht werden konnte.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

Best.-Nr. **47007**

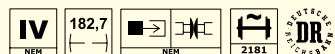
Betriebs-Nr. 80-50-973 4904-9

Mehrere größere Bahnbetriebswerke der DR waren in der Lage auch umfangreiche Schadgruppen in Eigenregie durchzuführen. Dazu zählte auch der Tausch von Motoren, Getrieben und Drehgestellen. Die entsprechenden Tauschteile bezog man beim zuständigen Raw, der Transport erfolgte selbstverständlich auf der Schiene. So gab es auch mehrere ehemalige Samm 4818, die für den Transport von Drehgestellen der BR 130-142 zum zuständigen Raw „Hermann Matern“ Cottbus vorgehalten wurden. Ihrem Status als Dienstwagen entsprechend waren sie grün lackiert und als S 80 50 9734 ff. eingereiht, behielten aber ihre alte Gattungsschlüsselnummer 4818.

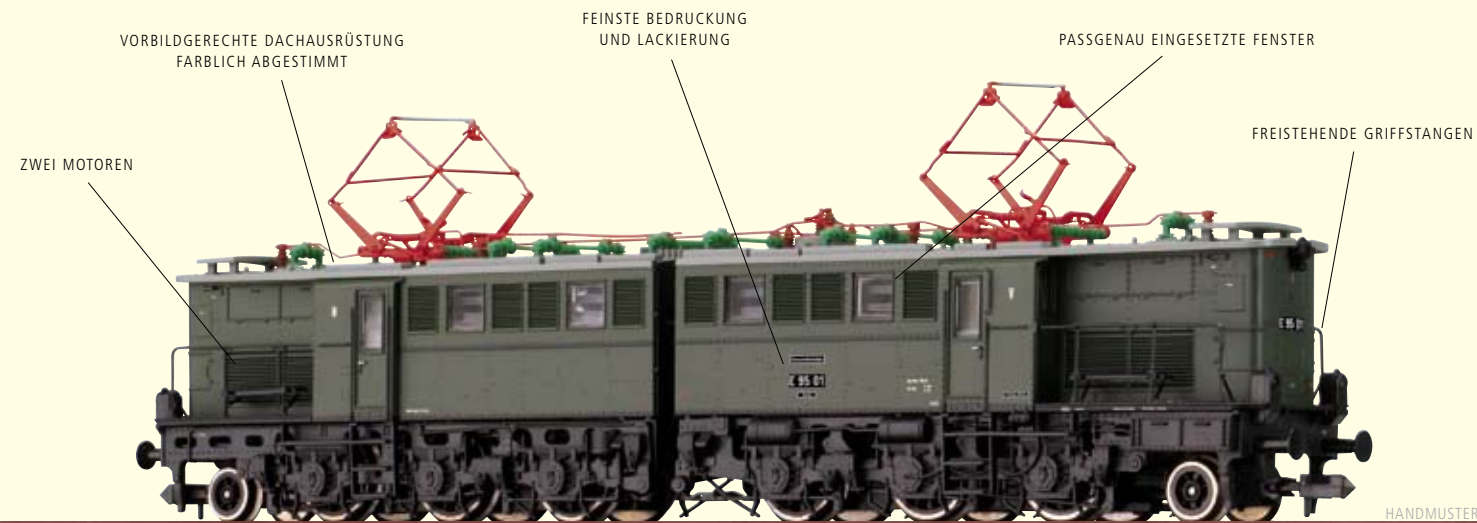
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. 47008



SCHWER WAS LOS IN TT



Betriebs-Nr. E95 01

Am Ende des Zweiten Weltkrieges war der elektrische Zugbetrieb in Mitteldeutschland zusammengebrochen und viele der noch vorhandenen Anlagen und Lokomotiven wurden als Reparation in die Sowjetunion abgefahren. Nach einem Abkommen zwischen der jungen DDR und der UdSSR kehrten Anfang der 50er-Jahre einige der abtransportierten Lokomotiven zur Deutschen Reichsbahn zurück. Darunter befanden sich auch Teile der zuvor in Schlesien beheimateten E 95. Drei Lokomotiven wurden in der Folge vom RAW Dessau wieder aufgebaut und waren überwiegend im schweren Güterzugdienst im Einsatz.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010

Best.-Nr. **53002**

LOK UND BUCH. DOPPELT SCHÖN



Diesellok BR 110 „Bobo Kowalski“ der DR
Betriebs-Nr. 110 240-9

1977 erschien beim Verlag „Junge Welt“ ein Kinderbuch das am Berufswunsch des einen oder anderen dieser Generation nicht ganz unschuldig war. „Bobo Kowalski will nicht mehr“ erzählt mit zahlreichen Illustrationen vom Alltag des Lokführers Kowalski, seiner Diesellok Bobo und ihrer Eifersucht auf die Dieselameise Molli. 33 Jahre später ist Bobo wieder da – als Modell von BRAWA, zusammen mit einem Reprint des heute so gesuchten Kinderbuchklassikers. Die echte „Bobo“ 110 240 wurde 1970 in Görlitz in Dienst gestellt, verließ während ihrer gesamten Dienstzeit die Lausitz nicht und schied 2000 beim Bh Görlitz als 202 240 aus dem Bestand. Sie ist noch heute als Arbeitsvorrat beim Alstom-Werk Stendal hinterstellt.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010



Best.-Nr. **61108**

IV

NEM

87

—

Rmin

192

2

)

◁

▷

→

←

DR

DEUTSCHE REICHSBAHN

Modell: Normschacht nach NEM 355; 5-poliger Motor; alle Achsen angetrieben; Spitzenlicht in Fahrtrichtung wechselnd
Buch: nur erhältlich im Set mit Best.-Nr. 61108; Format DIN A4, 40 Seiten, Hardcover
Produktempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 65033, 65034, 65035, 65036, 65041, 65042, 65043, 65044, 65045



Best.-Nr. **63001**

III

NEM

103

—

Rmin

192

4

)

◁

▷

→

←

DR

DEUTSCHE REICHSBAHN

Modell: Normschacht nach NEM 355; 5-poliger Motor; alle Achsen angetrieben; Spitzenlicht in Fahrtrichtung wechselnd



Best.-Nr. **61183**

III

NEM

121,6

—

Rmin

192

4

)

◁

▷

→

←

DR

DEUTSCHE REICHSBAHN

Modell: Normschacht nach NEM 355; 5-poliger Motor; alle Achsen angetrieben; Spitzenlicht in Fahrtrichtung wechselnd



Best.-Nr. **61202**

IV

NEM

100

—

Rmin

192

2

)

◁

▷

→

←

DB

DEUTSCHE BUNDESBAHN

Modell: Normschacht nach NEM 355; 5-poliger Motor; alle Achsen angetrieben; Spitzenlicht in Fahrtrichtung wechselnd

Ellok E77 der DR
Betriebs-Nr. E77 14

Noch vor 1945 wurde der gesamte Bestand in Bayern gegen die neueren E 75 des Mittel-deutschen Netzes getauscht. Dies war eine der Maßnahmen zur Sicherung möglichst vieler moderner Loks in den westlichen Besatzungszonen. So befanden sich nach Kriegsende alle E77 in der sowjetischen Besatzungszone. Die Aufarbeitung und Wiederinbetriebnahme erfolgte aber erst viel später. Nachdem die Lokomotiven größtenteils als Reparatur in die Sowjetunion verbracht wurden und Anfang der 50er-Jahre an die DDR zurückgegeben wurden. Fortan standen sie bei der DR bis Ende der 60er-Jahre vor allem im Güterzug- aber auch in Reisezugdiensten im Einsatz.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010

Diesellok V180 der DR
Betriebs-Nr. V180 028

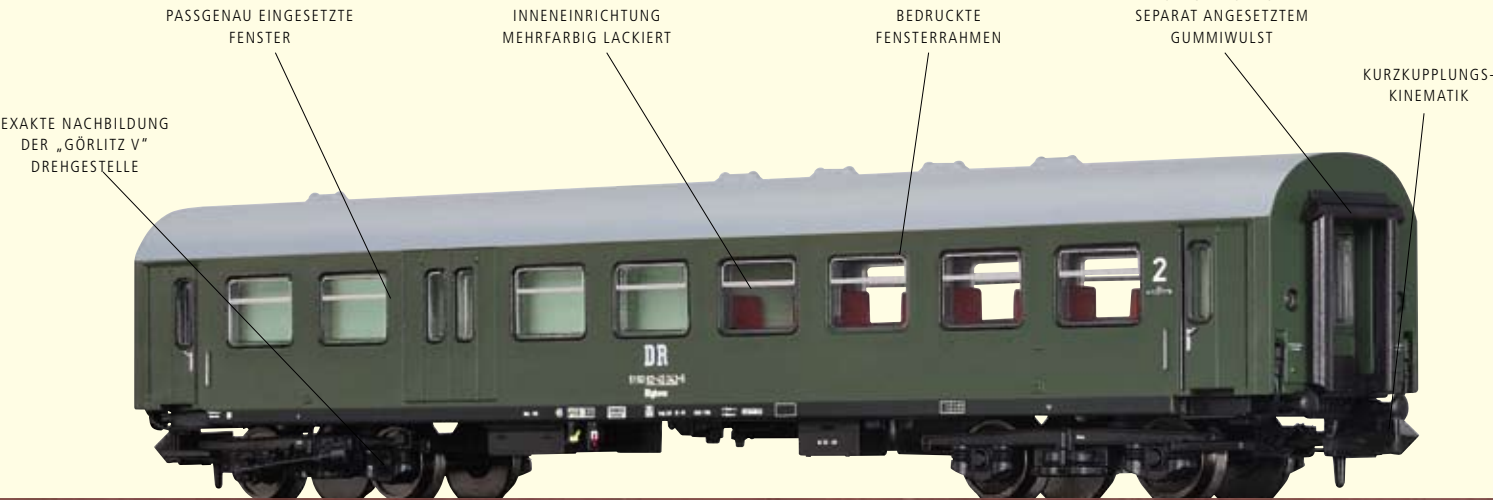
Bis zum Jahr 1965 wurden insgesamt 83 Loks der vierachsigen Version der V180 von LKM in Babelsberg gebaut. Aus der Bezeichnung V180 konnte man die Leistung der Lokomotiven erkennen, die aus der Ausrüstung mit zwei 900 PS-Motoren resultierte. Diese entsprach den Erfordernissen im Reise- und Güterzugdienst völlig, wobei sie durch die Höchstgeschwindigkeit von 120km/h vielfach auch zu hochwertigen Schnellzügen kam. Lange Zeit prägten die formschönen Lokomotiven das Bild auf dem nicht elektrifizierten Streckennetz der Deutschen Reichsbahn.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010

Diesellok BR 216 der DB
Betriebs-Nr. 216 119-8

Nach zahllosen Debatten führte die Deutsche Bundesbahn, um ihre Modernität zu unterstreichen, ein neues Farbschema ein. Waren bei den Vorschlägen durchaus innovative und die Eleganz vieler Schienenfahrzeuge unterstreichende Ideen dabei, so war das Ergebnis nach Meinung vieler Experten eher bescheiden. „Ozeanblau-Beige“, wie sich die neue Kreation nannte, war jahrelang unter den Eisenbahnfreunden die unbeliebteste Farb- kreation und entwickelte sich erst mit seinem absehbaren Ende zum gezielten Fotoobjekt. Eine der ersten Loks ihrer BR, die diesen Lack erhielt war 216 105-7 des Bw Gießen. Sie wurde bereits 1976 im AW Nürnberg umlackiert.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2010



EXAKTE NACHBILDUNG
DER „GÖRLITZ V“
DREHGESTELLE

PASSGENAU EINGESETZTE
FENSTER

INNENEINRICHTUNG
MEHRFARBIG LACKIERT

BEDRUCKTE
FENSTERRAHMEN

WAGENÜBERGANG MIT
SEPARAT ANGESETZTEM
GUMMIWULST

KURZKUPPLUNGS-
KINEMATIK



Halbgepäckwagen BDghwse der DR (Rekowagen)
Betriebs-Nr. 5150 82-45 043-5

Von den 202 beschafften Halbgepäckwagen der Gattung BDghwse kamen viele auch mit Schnellzügen in die sozialistischen Bruderländer. Hierfür trugen sie in ihrer Wagennummer den Austauschcode „57“ der beteiligten PPW-Bahnen. Für den Übergang auf das Netz der DB, das sie ebenfalls erreichten, galten besondere Abkommen beider deutscher Bahnen.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

Best.-Nr. **65044**

IV

116,9

2211

DR



Best.-Nr. **65038**

116,9

2211

DR



Best.-Nr. **65039**

116,9

2211

DR



Best.-Nr. **65040**

116,9

2211

DR

Personenwagen B4ml der DR (Rekowagen)
Betriebs-Nr. 260-429

Im Laufe ihres 30-jährigen Betriebseinsatzes hat sich die Farbgebung der Rekowagen kaum verändert. Der grüne Wagenkasten trug anfänglich unter den Fenstern einen weißen Zierstreifen, der die Seitenfläche auflockern sollte. Der Langträger mit den betrieblichen Anschriften war schwarz abgesetzt. Mitte der 70er-Jahre entfiel zuerst der Zierstreifen, wenig später wurde auch der Langträger grün lackiert. Nur das Dach erhielt ab 1982 noch einen neuen Farbton. Statt grau wurde es jetzt vielfach braun lackiert.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

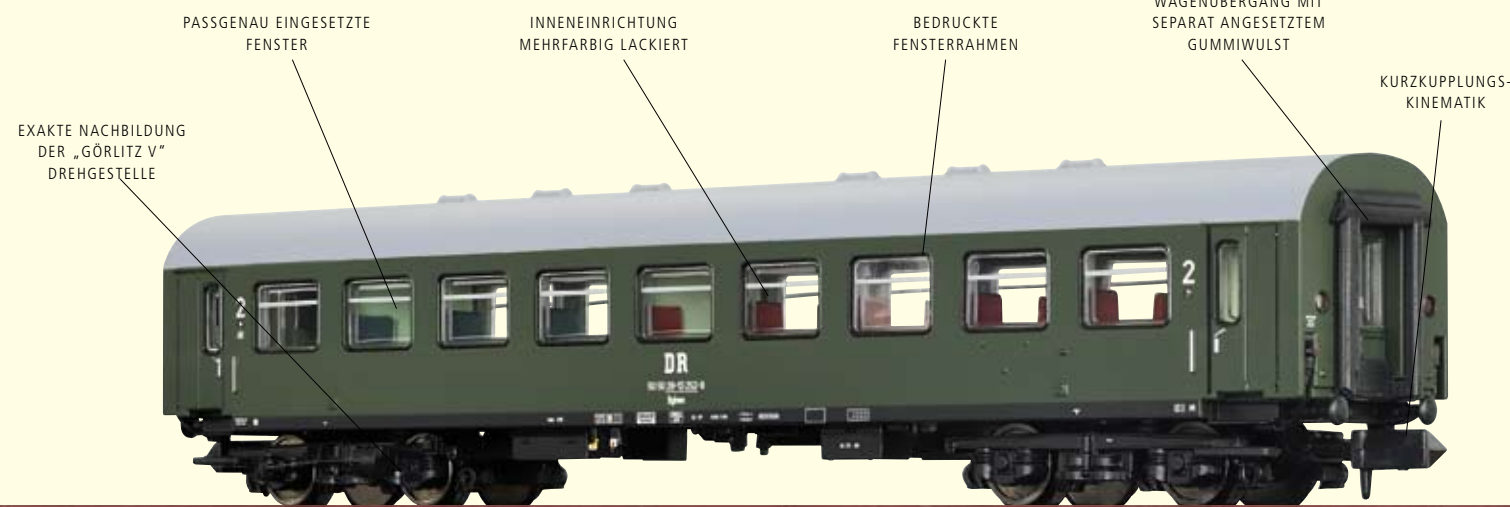
Personenwagen B4ml der DR (Rekowagen)
Betriebs-Nr. 260-398

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

Personenwagen B4ml der DR (Rekowagen)
Betriebs-Nr. 260-356

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

ALLES DRIN, ALLES DRAN



Personenwagen Bghwe der DR (Rekowagen)
Betriebs-Nr. 50 50 28-13 252-8

Obwohl vier Rekowagen als Versuchsträger für eine neue Farbgebung der DR-Reisezugwagen dienten, kamen die Fahrzeuge der Gattung Bghwe selbst nicht mehr in den Genuß derselben. Mehrere der Versuchsanstriche variierten das Grundthema „zweifarbiger Anstrich“ nach DB-Vorbild, wobei fast immer grün enthalten war. Einziger Ausreißer war ein Wagen in smaragdblau/sandfarben, der war offenbar dem DB-Anstrich zu ähnlich und daher schnell aus dem Rennen. Letztendlich entschied man sich für einen Anstrich in chromoxydgrün/elfenbein mit einem rehbraunen Dach.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

Best.-Nr. **65041**



Best.-Nr. **65042**

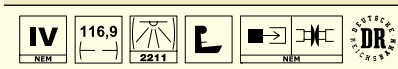


Personenwagen Bghwe der DR (Rekowagen)
Betriebs-Nr. 50 50 28-13 417-7

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. **65043**



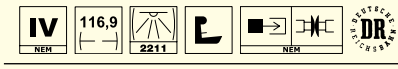
Personenwagen Bghwe der DR (Rekowagen)
Betriebs-Nr. 50 50 28-05 009-2

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

HANDMUSTER



Best.-Nr. **65045**



Halbgepäckwagen BDghwse der DR (Rekowagen)
Betriebs-Nr. 5750 82-15 030-2

Waren die Sitzwagen nicht betroffen, so erhielten die Halbgepäckwagen der Gattung BDghwse noch in größerer Zahl den neuen zweifarbigen Anstrich. Die DR hatte überhaupt keine Neubaugepäckwagen beschafft und verfügte auch nur über sieben Halbgepäckwagen aus einem geplatzten Geschäft des Außenhandelsministeriums mit der CSSR. Daher mußten die Rekowagen mit Gepäckabteil auch weiterhin zahlreich im Schnellzugdienst eingesetzt werden und sollten dort äußerlich nicht aus dem angestrebten geschlossenen Zugbild hervorstechen.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

Personenwagen C4 der SBB
 Betriebs-Nr. 9305

Obwohl die SBB die amerikanischen Vieracher in großer Zahl übernommen hatte und die Wagen sich im Betrieb bewährt hatten, entschied man sich bei der Beschaffung neuer Wagen für eine dreiachsige Ausführung. Der lange Wagenkasten zeigte nach einiger Zeit eine starke Verwindung und Verformung. Grund waren die sehr schlechten Laufeigenschaften der primitiven wiegenfederlosen Drehgestelle. Trotzdem blieben einige bis 1941 in Betrieb, noch 1930 verkehrten zwischen Winterthur und Will Züge, die gattungsrein aus Vierachsern gebildet waren.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. **65026**

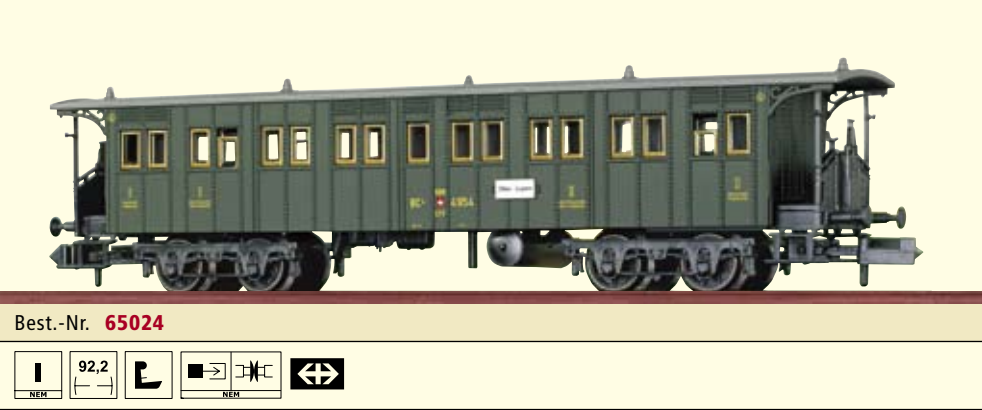


Modell: passgenau eingesetzte Fenster; bedruckte Fensterrahmen; Kurzkupplungskinematik; feinste Bedruckung und Lackierung

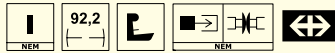
Personenwagen C4 der SBB
 Betriebs-Nr. 4954

Bereits von Beginn an entschieden sich die privaten Eisenbahngesellschaften der Deutschschweiz für die Beschaffung von vierachsigen Reisezugwagen nach dem „amerikanischen“ System. Mit dem Zusammenwachsen des Schweizer Netzes führte das zur Mischung zweier Wagensysteme, die zu vielen Beschwerden der Reisenden führten. Man entschied zugunsten der Durchgangswagen und verfügte die Abstellung aller Abteilwagen bis 1900. So übernahm die SBB bei ihrer Gründung die amerikanischen Wagen in großer Zahl. 1909, nach Verstaatlichung der Gotthardbahn, waren allein noch 289 C4 im Bestand.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. **65024**



Gepäckwagen F4 der SBB
 Betriebs-Nr. 18798

Zusammen mit den vierachsigen Reisezugwagen wurden auch Gepäckwagen in der entsprechenden Ausführung beschafft. Auch sie wurden bei der Verstaatlichung durch die SBB übernommen, verschwanden aber deutlich schneller aus dem Betriebsbestand als die Sitzwagen. Aufgrund ihres großen Laderaumes eigneten sie sich aber hervorragend als Dienstwagen und zur stationären Verwendung als Lagerraum. Im Gegensatz zu Deutschland blieb in der Schweiz sogar ein vierachsiger Wagen der amerikanischen Bauart erhalten. Der BC4 mit der SBB-Nummer 4952 wurde wieder aufgearbeitet und kann heute im Verkehrshaus Luzern besichtigt werden.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. **65025**



Best.-Nr. **67053**



Modell: feinste Bedruckung und Lackierung

ABB. ZEIGT HO-MODELL

Kesselwagen „Leuna“ der DRG
 Betriebs-Nr. 591 296 P

Bereits im Jahr 1916 wurde in der Nähe des (namensgebenden) Dorfes Leuna der Grundstein für einen der größten Chemiestandorte Deutschlands gelegt. Nach dem Zusammenschluss vieler kleinerer Chemieunternehmen zur I. G. Farben wurde Leuna 1926 deren Bestandteil. Noch im gleichen Jahr entstand hier die erste Großversuchsanlage zur Herstellung von Benzin auf Basis von Braunkohle und Braunkohlenteer. Im Bestand der Leunawerke befanden sich auch eine große Anzahl von Kesselwagen, die bei der Rbd Halle als Privatwagen eingestellt waren.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. **67052**



ABB. ZEIGT HO-MODELL

Kesselwagen „Hexawa“ der DB
 Betriebs-Nr. 500 391 P

Auch heute gibt es noch Waschmittel der Marke Hexawa. Die Dreiturm Seifenindustrie GmbH ist jedoch schon 1825 in Steinau von A. V. Wolf gegründet worden. Schon damals stellte man Seifen und Reinigungsmittel aus ausschließlich heimischen Rohstoffen her. In den Zwanzigerjahren warb die Firma auf der Verpackung ihres Waschmittels Hexawa mit dem heute grenzwertigen Spruch: „Deutsche Frau, Wäsche ist wertvolles Volksgut! Richtiges Waschen hilft sie erhalten!“

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



Best.-Nr. **67054**

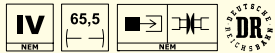


ABB. ZEIGT HO-MODELL

Kesselwagen der DR
 Betriebs-Nr. 076 3522-5

Für den Transport von Teer und Teerölen setzte die Deutsche Reichsbahn auch nach der Einführung der EDV-gerechten Beschriftungen Vorkriegskesselwagen ein. Diese waren jedoch nur noch für den Einsatz im Binnenverkehr zugelassen. Der Kessel der mit Lenkachsen ausgerüsteten Fahrzeuge war in der Mitte geteilt und hatte ein Fassungsvermögen von 45000 Litern.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010

* FÜR GIPFELSTÜRMER: DIE HAHNENKAMMBAHN

BERGBAHN AG
Kitzbühel
Die Ersten am Berg

ORIGINALFOTOS: BERGBAHN AG KITZBÜHEL

Hahnenkammbahn

Hoch über dem bekannten österreichischen Wintersportort Kitzbühel erhebt sich mit 1712 m der Hahnenkamm. Zu dem Skigebiet – Austragungsort des jährlichen Hahnenkammrennens – führen mehrere Seilbahnen. Die Talstation der Hahnenkammbahn befindet sich direkt in Kitzbühel, von hier aus erreicht man innerhalb von 15 Minuten die Bergstation auf 1658 m Höhe. Die Seilbahn wurde 1996 als Einseilumlaufbahn erbaut, sie überwindet auf einer Strecke von 2356 m einen Höhenunterschied von 872 m. Die Gondeln bieten Platz für sechs Personen und eine großartige Aussicht auf das Alpenpanorama. Die Gondeln tragen u. a. den Namen der siegreichen Ski-

rennfahrer des internationalen Hahnenkammrennens auf der Streif. Die Streif gilt als eine der schwierigsten und gefährlichsten Rennpisten der Welt und ist seit 1931 Schauplatz der Hahnenkammrennen. Auch das BRAWA Modell wird die originalgetreue Beschriftung tragen. Die Hahnenkammbahn im Maßstab H0 ist ein Highlight für jede Modellbahnanlage. Sie erschließt die Bergwelt und lädt zum Wandern oder Skifahren ein
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2010.

Seilbahn	Best.-Nr. 6342
----------	-----------------------

Inhalt: 8 Gondeln, 1 Gittermast, 1 Betonmast, Antrieb mit kompletter Berg- und Talstation, 1 Zugseil 10 m Nr. 9292

Gebäudebausatz	Best.-Nr. 6343
----------------	-----------------------

Inhalt: Gebäudebausatz für Berg- und Talstation

Ergänzungspackung	Best.-Nr. 6344
-------------------	-----------------------

Inhalt: 2 Gondeln

Modell: leistungsstarker, hochuntersetzter und geräuscharmer Motor mit integriertem Getriebe; moderne Umlaufgondeln, die weltweit im Einsatz sind; neuer Gebäudebausatz; einfacher Aufbau

Weitere Informationen werden im Laufe des Jahres auf der BRAWA-Website veröffentlicht.



ILLUSTRATION

H0 Bahnsteigkanten mit Mauerwerk, Epoche II – VI

Best.-Nr. **94002**

Realistische Oberflächenstruktur, modulare Bauweise, beliebig verlängerbar
Inhalt: 4 x Bahnsteigkanten gerade à 23 cm, 1 x Senke 9 cm, 1 x Rampe rechts 6 cm, 1 x Rampe links 6 cm



ILLUSTRATION

H0 Bahnsteigkanten mit Schwellen, Epoche I – VI

Best.-Nr. **94003**

Realistische Oberflächenstruktur, modulare Bauweise, beliebig verlängerbar
Inhalt: 10 x Bahnsteigkanten gerade à 3,1 cm, 1 x Senke 9,2 cm, 1 x Anfangsstück 3,2 cm



Best.-Nr. **3401**

Beleuchtungssockel mit LED, weiß

Mit eingebautem Vorwiderstand Anschluss 14 – 19 V; mit Kabel, im Beutel verpackt; Sockel weiß aus Kunststoff; nahezu unbegrenzte Lebensdauer durch LED-Technik; großer Abstrahlwinkel; geringe Stromaufnahme



Einziger Vorteil für Anlagenbauer:

Die Leuchte lässt sich im Sockel bis 10° ausrichten, um unebenes Gelände auszugleichen.



Best.-Nr. **84014**

H0 Scheinwerfer

einzelnd verpackt, vertikal schwenkbar, Länge 18 mm, Höhe 14 mm, Ø 12 mm
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



HANDMUSTER

Beleuchtungsplatine für Personenwagen mit LED, längenvariabel, warmweiß

Best.-Nr. **2212**

Beleuchtungsplatine für Personenwagen mit LED, längenvariabel, gelb

Best.-Nr. **2213**

Hohe Lebensdauer und geringer Stromverbrauch durch LED-Technik; Helligkeit individuell einstellbar, perfekte Ausleuchtung; Platine kann variabel gekürzt werden, somit kompatibel für alle Wagentypen
Maße: 22,5 cm lang, 1,0 cm breit

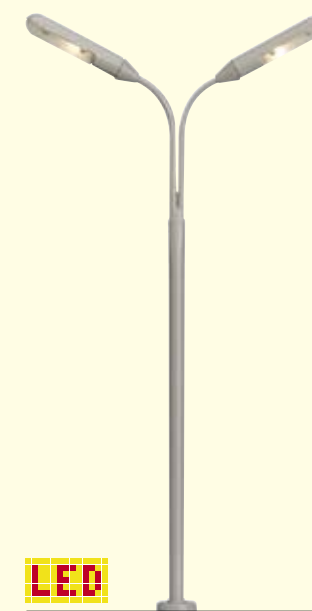


LED

Best.-Nr. **84015**

H0 Gittermastleuchte

mit LED, einzeln verpackt, Höhe 120 mm
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2010



LED

Best.-Nr. **84016**

H0 Peitschenleuchte doppelt

mit LED, einzeln verpackt, Höhe 115 mm
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2010



LED

Best.-Nr. **84017**

H0 Bahnsteigleuchte

mit LED, einzeln verpackt, Höhe 70 mm
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2010

ZUBEHÖR

BRAWA

HO

67

66

HO BRAWA

SEILBAHN



UNSER SERVICE KOMMT IMMER GUT AN

Zur BRAWA Qualität gehört auch ein großzügiger Service. Er reicht von der Ersatzteil-Lieferung über Wartung und Telefon-Hotline bis zu Extras im Handel.

Dank unserem großen Ersatzteile-Fundus kann auch das kleinste Teil noch nach Jahren nachbestellt werden. Die Zeichnung mit Einzelteilliste, die jeder Lok beiliegt, macht das Bestellen einfach, die Lieferung erfolgt schnell und zuverlässig. Selbstverständlich führen wir auch Reparaturen und technische Prüfungen durch. Schließlich muss auch das gepflegteste Modell mal in die Werkstatt. Einfach anrufen oder Ihr Modell per Post an uns schicken. Wir führen alle Arbeiten mit Know-how, Liebe und Tempo durch. Für Fragen und Anliegen rund um BRAWA wählen Sie unsere Hotline: Montag – Donnerstag, 13:00 – 15:00 Uhr. + 49 (0) 7151-97935-68.

Unsere Partner im Fachhandel sind dank kontinuierlicher Schulung immer top informiert und ausgestattet. Sie profitieren von kompetenter Beratung oder dem Produktzertifikat, das es bei einem BRAWA Premium Partner oder BRAWA Point zu einer BRAWA Lok gibt. Bei Einsendung der Lok durch den Fachhändler innerhalb von 24 Monaten nach dem Kauf führt BRAWA eine kostenlose Wartung durch und erhöht die Garantie auf fünf Jahre. Dieser Service gilt vorerst exklusiv in Deutschland.



Die Zeichen und ihre Bedeutung

	Epochenbezeichnung		Anzahl der Räder mit Haftreifen		Modell besitzt Federpuffer
	Gleichstrom		Lok besitzt Rauchgenerator		Tauschradatz für Wechselstrom (z. B. BRAWA Art.-Nr. 2180)
	Wechselstrom		Lok ist für den Einbau eines Rauchgenerator vorbereitet (z. B. Seuthe Nr. 20)		Wechselstromschleifer nachrüstbar (z. B. BRAWA Art.-Nr. 2220)
	Wechselstrom mit Digitaldecoder		Lok besitzt Schwungmasse		Loksound eingebaut
	Wechselstrom DIGITAL PREMIUM		Zweilicht Spitzensignal in Fahrtrichtung wechselnd		Für Loksound vorbereitet
	Gleichstrom DIGITAL PREMIUM		Zweilicht Spitzensignal und ein rotes Schlusslicht in Fahrtrichtung wechselnd		Fahrzeug weitgehend aus Metall
	Länge über Puffer in mm		Dreilicht Spitzensignal in Fahrtrichtung wechselnd		Logo der Bahngesellschaft (Beispiel DRG)
	Befahrbarer Mindestradius in mm		Dreilicht Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter in Fahrtrichtung wechselnd		
	Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb		Mit Innenbeleuchtung ausgestattet		
	Schnittstelle nach NEM 651		Innenbeleuchtung nachrüstbar (z.B. BRAWA Art.-Nr. 2200)		
	Schnittstelle nach NEM 652		Mit Inneneinrichtung ausgestattet		
	Schnittstelle mit Lötunkten		Modell besitzt Kupplungsaufnahme, jedoch keine Kurzkupplungskinematik		
	Schnittstelle 21-polig		Modell besitzt Kupplungsaufnahme und Kurzkupplungskinematik		

Nach Redaktionsschluss dieses Prospekts können sich am Produkt Änderungen ergeben. Konstruktions- oder Formänderungen, Abweichungen im Farbton bleiben vorbehalten.

DB AG, DB Schenker AG, PCC, KVG, Ermewa, VTG Hamburg, Leuna, Hexawa, Albizol, BASF, CWH (chemische Werke Hülse), Dr. Raschig, Persil, Schwarzer Friesen und MAV-Start sind eingetragene Warenzeichen.

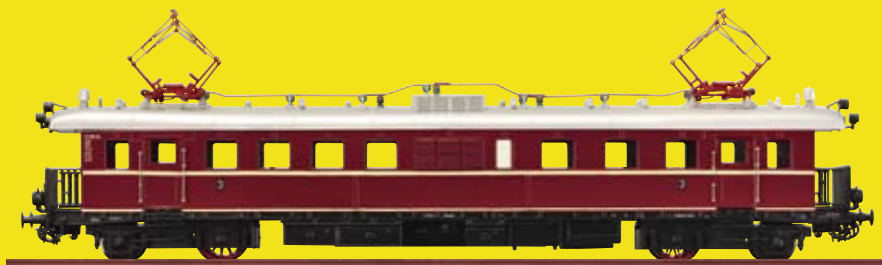


Alle BRAWA Sound- und Wechselstromlokomotiven der Spur H0 werden ab Werk mit einem hochwertigen Loksound- bzw. Lokpilot-Decoder der Marke ESU ausgeliefert. Analoge Gleichstrom-Modelle sind für den Einbau vorbereitet (Schnittstelle).

LIEBE ZUM DETAIL



EINES VON VIELEN VORBILDERN AN ORIGINALTREUE:
ELEKTROTRIEBWAGEN ET 89 DER DB (RÜBEZAHL)



BRAWA Artur Braun Modellspielwarenfabrik GmbH + Co. · Uferstr. 26-28 · D-73630 Remshalden
Hotline: Montag – Donnerstag: 13.00 bis 15.00 Uhr +49 (0) 7151 97935-68
Fax +49 (0) 7151 74662 · info@brawa.de · www.brawa.de

