



NEUHEITEN 2007

LOKS, WAGEN UND LEUCHTEN VON SPUR N BIS IIm



57 409



MEHR ALS 70 NEUHEITEN IN VIER SPURWEITEN

Jetzt gehört sie schon ganz selbstverständlich zur BRAWA Welt – die Spurweite IIm. Auch 2007 wächst unser Gartenbahnsortiment um zwei neue Wagen, und weitere Neuheiten sind für dieses Jahr in Planung. Viel Neues gibt es einmal mehr in H0: 20 Loks, 37 Wagen und 3 Stecksockelleuchten. Besonders erwähnenswert sind als Formneuheiten die Dampflokomotive Klasse Hh der K.W.St.E. und die Variante BR 57 der DRG. Bei den Elektrolokomotiven glänzt die Formneuheit E 73 der DRG und die Variante der Bayerischen EG 1. Weitere Highlights in Sachen Originaltreue sind unsere neuen Leuchten. Ausgestattet mit Leuchtdio-

den, brennen sie heller und zeigen das klar-weiße Licht ihrer Vorbilder. Die LED-Technik wird bei allen neuen und allen neu aufgelegten Leuchten zum Einsatz kommen. Auch in den kleinen Spurweiten bieten wir Neues: Eine Elektrolokomotive in Spur TT und 14 neue Produkte in Spur N. Übrigens sind die neuen Stecksockelleuchten der Spur N ebenfalls mit LEDs ausgerüstet. Und nun wünschen wir Ihnen viel Spaß beim Blättern, Staunen und Entdecken feinsten Details. Mehr noch: Liebe zum Detail.

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

NEUHEITEN/ NOVELTIES 2007



Spur IIm
Wagen S. 4



Spur H0
Loks S. 6
Triebwagen S. 20
Wagen S. 24



Spur TT
Loks S. 49



Spur N
Loks S. 50
Wagen S. 52



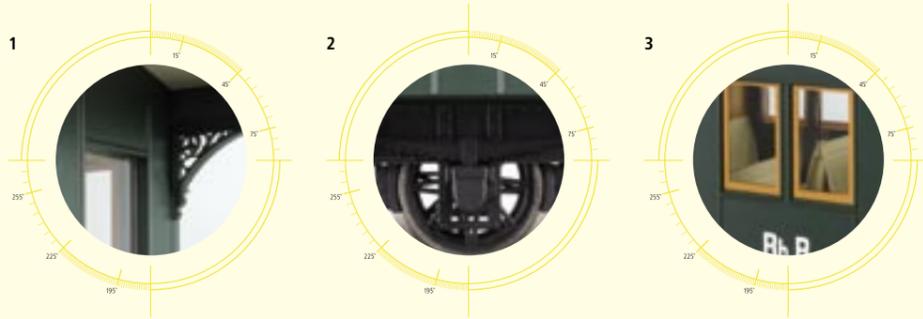
Leuchten und Zubehör
Leuchten S. 54
Zubehör S. 55





DIE IIm-GESCHICHTE GEHT WEITER
MIT ZWEI NEUEN WAGEN

Was Sie hier sehen, ist längst nicht alles. Weitere Gartenbahn-Neuheiten für 2007 sind bereits in Planung. Bitte beachten Sie unsere Ankündigungen im E-Newsletter und auf unserer Website www.brawa.de



- 1_Durchbrochene Wagenkastenstützen
- 2_V-Speichenradsätze aus Zinkdruckguss mit aufgespressten Radreifen aus vernickeltem Messing
- 3_Komplette Inneneinrichtung

Personenwagen B1002 der RhB

Betriebs-Nr. B 1002

Als die Landquart-Davos Bahn, die Vorgängerin der Rhätischen Bahn, die ersten Personenwagen in Dienst stellte, genühten noch einstellige Wagennummern. Nach dem Übergang auf die Rhätische Bahn im Jahr 1895 musste auf zweistellige, kurz danach auf drei-

stellige Wagennummern umgestellt werden. Im Jahr 1911 führte die RhB ein neues Nummernschema mit vierstelligen Wagennummern ein, das in Grundzügen auch heute noch gültig ist.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2007

Best.-Nr. **15005**



Modell: vorbildgetreue Bühnenbeleuchtung; Federpuffer; 3-Punktlagerung; Metallradsätze mit Druckgusskern; bewegl. Übergangsbleche; Griffstangen teilw. aus Metall; inkl. Tauschbirnen für Analogbetrieb 16 V

Personenwagen C 2013 der RhB

Betriebs-Nr. C 2013



Best.-Nr. **15006**



Modell: extra angesetzter Batteriekasten und Generator; vorbildgetreue Bühnenbeleuchtung; Federpuffer; 3-Punktlagerung; Metallradsätze mit Druckgusskern; bewegl. Übergangsbleche; Griffstangen teilw. aus Metall; inkl. Tauschbirnen für Analogbetrieb 16 V

Nach der Ummummerierung von 1911 wurden aus den ehemaligen LD-Wagen AB 21 und 22 die RhB B-Wagen 1001 und 1002. Aus der Wagenserie C 201 bis 227 wurden die C 2001 bis 2027. Mit der neuen Wagennummer standen die Wagen zum Teil noch bis in die fünfziger Jahre als Reservewagen zur Verfügung. Dann wurden sie zu Bahndienstwagen für die verschiedensten Zwecke umgebaut. Einige davon haben bis heute „überlebt“ und werden jetzt wieder zu Personenwagen für Sonderzüge zurückgebaut.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2007



Tauschradsatz



Muster

Best.-Nr.

Scheibenradsatz aus Vollmetall; Radscheibe aus Zinkdruckguss; extern aufgespresster Radreifen aus vernickeltem Messing; Achslänge 70 mm; passend für alle Fremdfabrikate; Inhalt 2 Stück

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2007

91701

Güterzuglok Baureihe 57.4 der DRG

Betriebs-Nr. BR 57 409

Die Deutsche Reichsbahn übernahm 4 Nassdampfloks der Klasse H und 17 Heißdampfloks Klasse Hh. Sie wurden als 57 301 bis 304 und 57 401 bis 417 in den Bestand eingereiht. Sie verblieben bei der Reichsbahndirektion Stuttgart, wurden jedoch bald durch stärkere Maschinen von ihrer Stammstrecke verdrängt und an andere Bezirke verteilt.

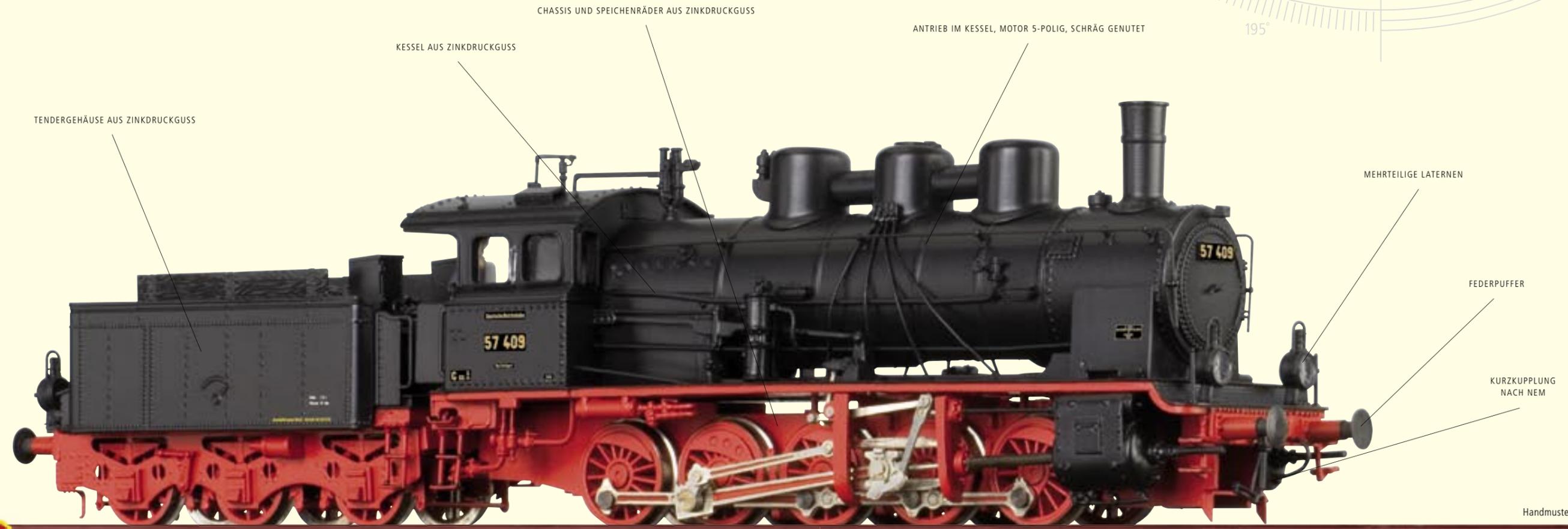
Bei der Deutschen Reichsbahn waren diese Loks 1925 in den Bw Aalen, Calw, Freudenstadt und Heilbronn beheimatet. Durch die Wirtschaftskrise Ende der Zwanziger Jahre wurden diese Loks dann verstärkt ausgemustert, im Jahre 1935 wanderte die letzte davon aufs Abstellgleis.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2007

		Best.-Nr. 40150			Best.-Nr. 40151
		Best.-Nr. 40152			Best.-Nr. 40153



- 1_Feine Gravuren und Nietenbänder
- 2_Finste Bedruckung und Lackierung
- 3_Lok mit Heizer und Lokführer ausgestattet
- 4_Filigrane Steuerung
- 5_Viele extra angesetzte Details



TENDERGEHÄUSE AUS ZINKDRUCKGUSS

KESSEL AUS ZINKDRUCKGUSS

CHASSIS UND SPEICHERÄDER AUS ZINKDRUCKGUSS

ANTRIEB IM KESSEL, MOTOR 5-POLIG, SCHRÄG GENUTET

MEHRTEILIGE LATERNEN

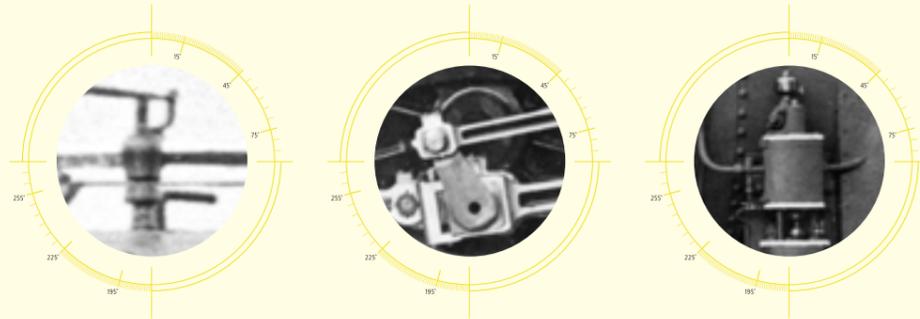
FEDERPUFFER

KURZKUPPLUNG NACH NEM

Handmuster



**DIE LOK MIT DOPPELTER ZUGKRAFT
ZIEHT BALD WIEDER ALLE BLICKE AUF SICH**



Güterzuglok Klasse Hh der K.W.St.E.

Betriebs-Nr. Hh 824

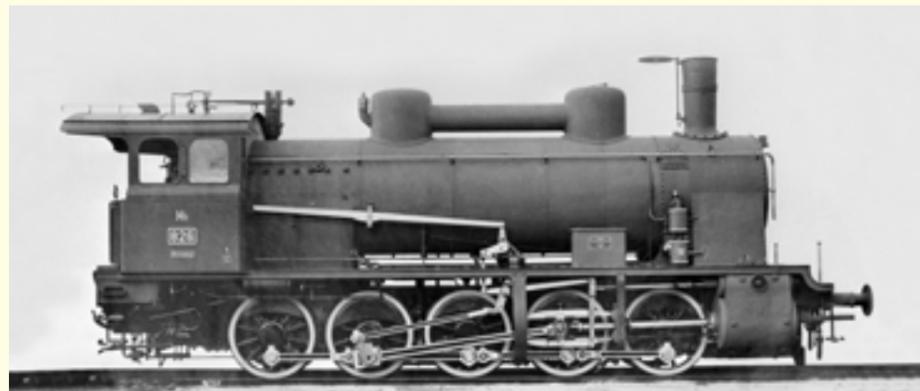
Die Hauptlast des Güterverkehrs bei den Königlich Württembergischen Staats Eisenbahnen (K.W.St.E.) trugen die dreifach gekuppelten Güterzugloks der Klassen F und Fc. Nur für Steilrampen gab es einige fünffach gekuppelte Klose-Loks der Klasse G.

Der steigende Güterverkehr zwang dazu, die Güterzüge mehr und mehr mit zwei Lokomotiven zu bespannen. Dies war aber sehr unwirtschaftlich, so dass die K.W.St.E. eine Güterzuglok beschaffen wollten, die doppelt soviel Zugkraft aufwies wie eine Lok der Klasse Fc. Ergebnis war die fünffach gekuppelte Güterzuglok der Klasse H. In den Jahren 1905 und 1909 wurden insgesamt 8 dieser Nassdampf-Verbundloks in Dienst gestellt. Diese Loks waren 75 % leistungsfähiger als die der Klasse Fc. Im Jahr 1909 wurde die Klasse H zur Heiß-

dampflok Klasse Hh weiterentwickelt. Der Kessel wurde neu konzipiert, anstelle des Verbundtriebwerkes trat ein Zwilling. Die Neukonstruktion bewährte sich, gegenüber den Nassdampfloks konnte eine Leistungssteigerung von 7 % erreicht werden, bei gleichzeitig gesenktem Brennstoff- und Wasserverbrauch.

Von 1909 bis 1920 wurden von der Heißdampflok 28 Einheiten in Dienst gestellt, alle von der Maschinenfabrik Esslingen gebaut. Diese Loks wurden vom Zugförderungsdienst dringend gebraucht, um die überschweren Güterzüge zu ziehen. Die ersten Maschinen kamen zum Maschinenbezirk Stuttgart, die nächsten nach Ulm. In beiden Bezirken wurden sie vorwiegend auf der Hauptstrecke Bretten – Stuttgart – Ulm eingesetzt.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2007



Originalfoto, Sammlung: R. Röther

		Best.-Nr. 40154			Best.-Nr. 40155
		Best.-Nr. 40156			Best.-Nr. 40157
		197,5 Rmin 360			

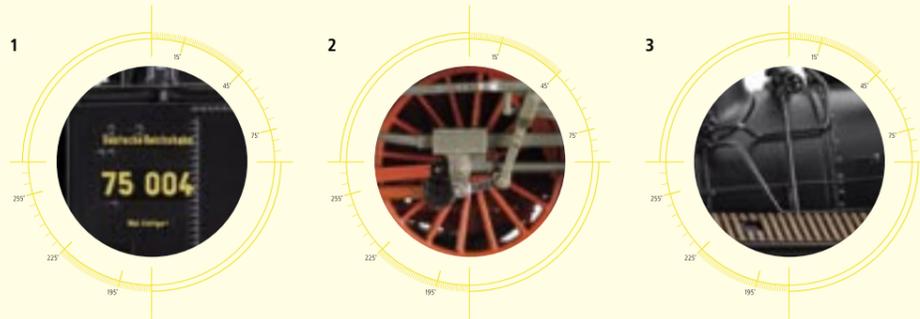
Modell: Aufbau grün; Rahmen, Chassis und Räder rot
Passende Güterwagen der Epochen I und II finden Sie in unserem Hauptkatalog oder auf unserer Website www.brawa.de





NOCH ZWEI HÜBSCHE FÜR IHRE SCHIENEN
NEUE TENDERLOKS AUS DEM SCHWABENLÄNDLE

- 1_Lupenreine Bedruckung
- 2_Finste Speichenräder aus Zinkdruckguss
- 3_Viele extra angesetzte Teile



Dampfloks BR 75.0 der DRG

Betriebs-Nr. BR 75 004



	Best.-Nr. 40008		Best.-Nr. 40009
	Best.-Nr. 40010		Best.-Nr. 40011

Modell: freistehende Laternen, Trittstufen und Griffstangen; Aufbau und Fahrgestell weitgehend aus Metall; feinste Speichenräder und Kuppelstangen aus Metall; filigrane Steuerung; Federpuffer; bewegliche Kaminabdeckung; feinst gravierte Nieten

Dampfloks Klasse T3 der K.W.St.E.

Betriebs-Nr. T₃ 945



	Best.-Nr. 40032		Best.-Nr. 40033

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2007

Von den insgesamt 96 Maschinen der Klasse T5 kamen 93 zur Deutschen Reichsbahn und erhielten dort nach 1925 die Loknummern 75 001 bis 75 093 zugewiesen. Die Maschinen verließen nie den Direktionsbezirk Stuttgart. Fast alle Bw der Direktion Stuttgart setzten die T5 ein, sie war während der ganzen Reichsbahnzeit wichtiger Bestandteil der Zugförderung. Dabei erwies sie sich als äußerst vielseitig, neben ihrem eigentlichen Aufgabenbereich Personenzüge konnte sie auch vor Güterzügen oder gar vor Schnellzügen eingesetzt werden.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007

Neben der Maschinenfabrik Esslingen lieferte auch die Maschinenbaugesellschaft Heilbronn Lokomotiven der Klasse T3 an die Königlich Württembergischen Staats Eisenbahnen. Darunter war auch die Lok 945, die MBGH im Jahr 1901 unter der Nummer 401 erbaute. Die Maschine kam ganz schön „im Ländle rum“, sie war zuerst beim Maschinenamt (MA) Heilbronn eingesetzt, war 1912 beim MA Ulm beheimatet und zwei Jahre später beim MA Stuttgart. Gegen Ende der Länderbahnzeit waren die Lokomotiven der K.W.St.E. schwarz und dunkelgrau mit roten Zierlinien.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2007



Ellok E 73 der DRG

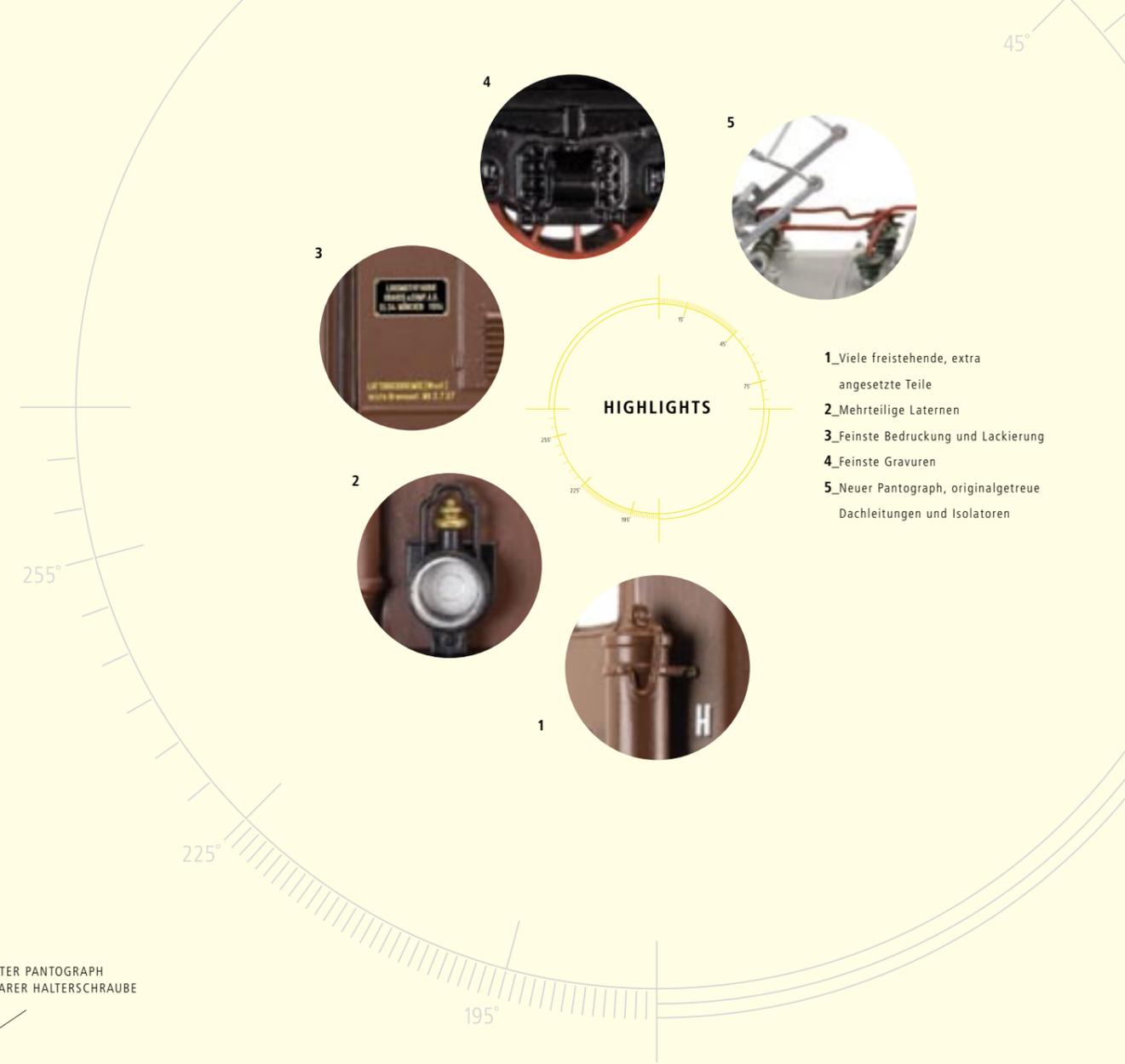
Betriebs-Nr. E 73 01

Die beiden bayerischen EG 4X1/1 waren nach dem ersten Weltkrieg noch vorhanden und wurden von der Deutschen Reichsbahn, Gruppenverwaltung Bayern übernommen. Ab 1923 wurde die komplizierte Bezeichnung durch das einfachere EG 1 ersetzt, bei der DRG erhielten sie dann ab 1926 die Baureihe E 73 zugewiesen. Die beiden Loks waren immer in Freilassing beheimatet, neben ihrer

Stammstrecke wurden sie auch im Rangierdienst in Salzburg verwendet. Offenbar war man auch bei der DRG mit ihnen sehr zufrieden, denn erst 1937 und 1941 schieden sie aus dem Dienst. Eine der beiden Loks wurde zu einem Schneepflug umgebaut, der dann noch lange Jahre treue Dienste leistete.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2007

		Best.-Nr. 43050			Best.-Nr. 43051
		Best.-Nr. 43052			Best.-Nr. 43053



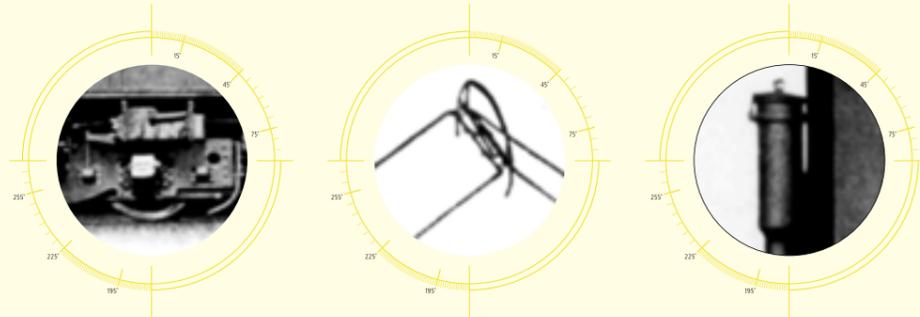
- 1_Viele freistehende, extra angesetzte Teile
- 2_Mehrteilige Laternen
- 3_Finste Bedruckung und Lackierung
- 4_Finste Gravuren
- 5_Neuer Pantograph, originalgetreue Dachleitungen und Isolatoren



Handmuster



EINE DER ERSTEN ELEKTRISCHEN KOMMT WIEDER
MIT ELEKTRISIERENDEN DETAILS



Ellok EG1 der K.Bay.Sts.E.B.

Betriebs-Nr. EG 4x1/1 20202

Im Jahre 1912 begannen die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen erste Strecken zu elektrifizieren. Unter den ersten 17 elektrischen Lokomotiven waren auch zwei, die technisch völlig vom damals Üblichen abwichen und im Nachhinein als äußerst innovativ gelten müssen. Während damals üblicherweise die Elloks den von der Dampflok bekannten Stangenantrieb hatten, besaßen diese beiden Maschinen schon einen Einzelachsenantrieb, wie es heute Standard bei allen modernen Elloks ist. Einzelachsenantrieb bedeutet, dass jede Treibachse einen eigenen Elektromotor hat. Die beiden Lokomotiven wurden 1912 bestellt und 1914 und 1915 von Krauss (fahrzeugtechnischer Teil) und Bergmanns Elektrische Werke (elektrischer Teil) geliefert.

Sie wurden in Freilassing stationiert und auf der steigungsreichen Strecke Freilassing-Berchtesgaden eingesetzt. Die beiden Loks wurden ursprünglich nach bayerischer Gepflogenheit als EG 4 X 1/1 bezeichnet. Bei einem Gesamtgewicht von 56 t konnten sie eine maximale Zugkraft von 9300 kg erbringen, die Höchstgeschwindigkeit war auf 50 km/h festgelegt. Sie bewährten sich ausgezeichnet, ein Nachbau dieser Lok oder eine Weiterentwicklung dieses Antriebskonzeptes unterblieb jedoch zunächst, erst 20 Jahre später kam der Einzelachsenantrieb zum Durchbruch. Offensichtlich waren die Loks ihrer Zeit zu weit voraus.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2007



		Best.-Nr. 43054			Best.-Nr. 43055
		Best.-Nr. 43056			Best.-Nr. 43057

Modell: Gehäuse grün; Aufbau cremefarben; Dach grau; Fahrgestell schwarz
Passende Güterwagen finden Sie auf den Seiten 34/35.



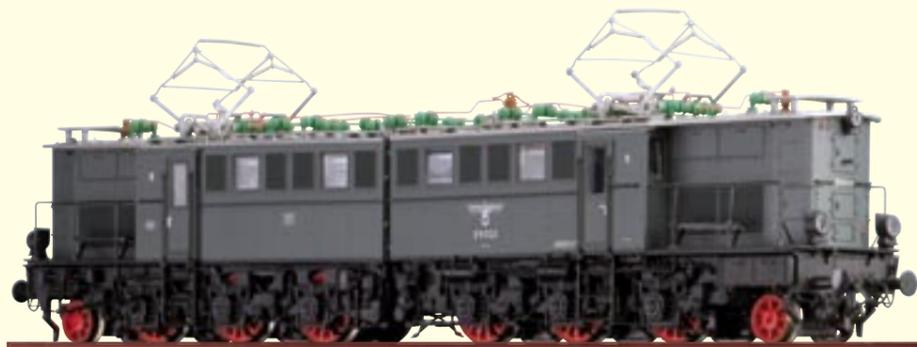
Originalfotos, Sammlung Eisenbahn-Journal

Die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft wurde 1937 per Gesetz aufgelöst und die Deutsche Reichsbahn als Sondervermögen direkt dem Verkehrsminister als Mitglied der Reichsregierung unterstellt. Die neue Rechtsform zeigte sich auch äußerlich an den Lokomotiven, die ein neues Eigentumschild erhielten, eine Verschmelzung von Reichsadler und Parteisymbol. Auch die 6 Lokomotiven der Baureihe E 95 erhielten nach und nach dieses neue Symbol. Alle Loks der Baureihe E 95 waren zu diesem Zeitpunkt im Bw Hirschberg in Schlesien stationiert.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007

Ellok BR E 95 der DRG

Betriebs-Nr. E 95 05



	Best.-Nr. 43022	Best.-Nr. 43023					

Modell: freistehende Pantographen, Dachleitungen und Lampen; zwei Motoren; detailliertes dreidimensionales Fahrwerk; extra angesetzte Geländer

Ellok BR E 69 der DB

Betriebs-Nr. E 69 03

Das abweichende Stromsystem von nur 5 kV und 16 Hertz band die Loks der Baureihe E 69 ausschließlich an ihre Stammstrecke von Murnau nach Oberammergau. Im Jahr 1954 wurde die Strecke auf das normale Stromsystem der DB umgestellt. Ein im Jahr 1955 durchgeführter Umbau der Loks im Aw Freimann auf das bei der DB übliche Stromsystem erlaubte einen freizügigen Einsatz. So konnte die E 69 03 auch in Rosenheim und Heidelberg im Rangierdienst verwendet werden. Zu diesem Zeitpunkt trug sie den grünen Regelanstrich der DB-Elloks.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2007



	Best.-Nr. 43080	Best.-Nr. 43081						

Diesellok BR V 160 der DB

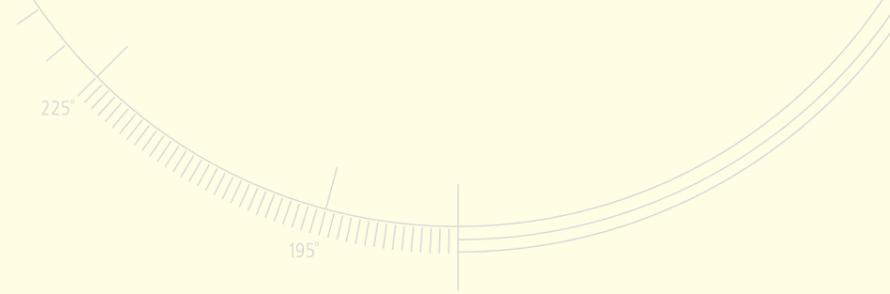
Betriebs-Nr. V160 072

Die Standard-Streckendiesellok der DB war die einmotorige V 160 und die von dieser Lok abgewandelten Bauarten. Den 10 Vorserienloks von 1960 und 1963 folgten von 1964 bis 1968 die 214 Serienmaschinen. Die Lokomotiven wurden von Krupp, Henschel, Krauss-Maffei und KHD gebaut. Von Hamburg-Altona bis Trier waren die Loks über das gesamte Bundesgebiet verstreut in 16 Bahnbetriebswerken beheimatet.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2007



	Best.-Nr. 41122	Best.-Nr. 41123						



DÜRFEN WIR VORSTELLEN:
GRÜNER KLAUS, HEINERLE UND GRÜNE MINNA



- 1_Feine Griffstangen, lupenreine Bedruckung
- 2_Fein gravierte Lüftergitter
- 3_Vorbildgerechte Detaillierung und Gravuren

Diesellok 1003 „Grüne Minna“ der BASF

Betriebs-Nr. BASF 1003

Die BASF ist als Schienenverkehrsunternehmen konzesioniert. Daher kann sie ihre eigenen Lokomotiven nicht nur auf dem Werkareal, sondern auch auf dem gesamten deutschen Schienennetz einsetzen. Auch die BASF setzt ehemalige V 100 der DR ein. Die drei Loks der BASF wurden 1998 und 1999 von Adtranz komplett umgebaut.

Die BASF hat bei diesen Fahrzeugen die alte Tradition der Loknamen wieder auferstehen lassen. Die drei Lokomotiven hören auf die Namen „Grüner Klaus“, „Heinerle“ und „Grüne Minna“.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007



	Best.-Nr. 41010	Best.-Nr. 41011					

Diesellok BR 110 der DR

Betriebs-Nr. BR 110 006-4

Die Lieferung der Serienloks der Baureihe V 100 begann im Januar 1967 mit der V 100 004. Die Serienloks erhielten den Regelanstrich der DR. Der weinrote Aufbau der Lokomotive wurde durch einen hellen Streifen aufgelockert. Der Rahmen war schwarz und die Drehgestelle grau lackiert. Der Hauptrahmen der Lokomotiven war in der Mitte nach unten fischbauchartig verstärkt. In dieser Form wurden die Maschinen bis zur V 100 043 geliefert.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007



	Best.-Nr. 41012		Best.-Nr. 41013
	160	Rmin 360	

Diesellok V 320 001 der Wiebe Gleisbautechnik

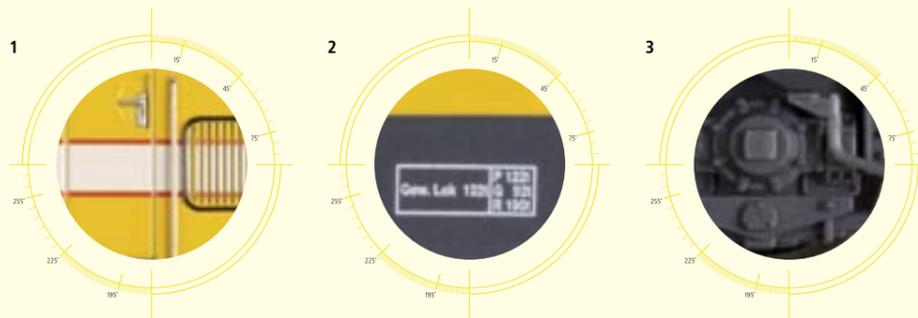
Betriebs-Nr. WIEBE V 320 001

Die Firma Wiebe Gleisbaumaschinen GmbH (GBM) ist einer der größten Anbieter von Gleisbau- und Gleispflegearbeiten. Zur Förderung ihres größten Schnellumbau- und Bunkerzuges verwendet die GBM die ehemalige V 320 der DB. Dazu wurde diese Lok 1999 aus Italien zurückgeholt, überarbeitet und modernisiert.

Seit 2000 rollt sie vor den Wiebe Zügen durch das gesamte Bundesgebiet. Mit einer installierten Leistung von 2 x 1900 PS kennt dieser Kraftprotz keine Probleme mit längsten und schwersten Zügen.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007

- 1_Griffstangen aus Metall
- 2_Feinste Bedruckung
- 3_Mehrteiliges, dreidimensionales Drehgestell



	Best.-Nr. 41304		Best.-Nr. 41305
	Best.-Nr. 41306		Best.-Nr. 41307
	264,4	Rmin 360	

Modell: Lok in Soundversion mit zwei Sounddecodern und zwei Lautsprechern ausgestattet; Fahrgestell und Getriebehälften aus Metall; freistehende Griffstangen aus Metalldraht; Drehgestelle mit Innenlagerung; mehrteilige Drehgestellblende; extra eingesetzte Stahlfeder; Lüftergitter durchbrochen; Kühlventilator nachgebildet; extra angesetzte Tankleitungen und Stützen; feinst detaillierte Dachausrüstung



Diesellok BR 132 der DR

Betriebs-Nr. BR 132 454-0

Nach den Baureihen 130 (Höchstgeschwindigkeit 140 km/h) und 131 (100 km/h) stellte die DR ab 1974 die Baureihe 132 (120 km/h) mit elektrischer Heizeinrichtung in Dienst. Mit dieser Konfiguration war die für die DR optimale Maschine gefunden. Daher beschaffte die DR 709 Lokomotiven vom Werk in Woroschilowgrad. Nach einigen Anfangsproblemen stand damit dem Betriebsdienst eine zuverlässige und vielseitig verwendbare Maschine zur Verfügung.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2007



	Best.-Nr. 41046		Best.-Nr. 41047
	239	Rmin 360	

Diesellok BR 219 der DR

Betriebs-Nr. BR 219 025-4

Die Deutsche Reichsbahn beschaffte ab 1977 aus Rumänien 200 Dieselloks der Reihe 119. Die sechsachsigen Maschinen hatten zwei getrennte Maschinenanlagen mit hydraulischer Kraftübertragung. Es wurden rumänische Lizenzbauten eines MTU-Dieselmotors mit 990 kW Leistung verwendet. Die Achslast von 16 t ermöglichte einen Einsatz auf Nebenstrecken. Wegen der sechs runden „Bullaugen“ an den Seitenwänden erhielten die Lokomotiven den Spitznamen „U-Boote“.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2007



	Best.-Nr. 41082		Best.-Nr. 41083
	224	Rmin 360	

Diesellok BR V 23 der DR

Betriebs-Nr. V23 048

Als ein stärkerer Dieselmotor zur Verfügung stand, wurde die V 15 zur V 23 weiterentwickelt. Der neue Motor mit 220 PS/162 kW wurde mit einem neuen Getriebe in die fast unveränderte V 15 eingebaut. Im Bereich unter dem Führerhaus musste der Außenrahmen verstärkt werden. Ab 1968 erhielt die DR insgesamt 81 Loks der Baureihe V 23. Sie waren im gesamten Gebiet der ehemaligen DDR im Rangierdienst eingesetzt.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2007



	Best.-Nr. 42600		
	80	Rmin 300	

DER TRIEBWAGEN TALENT DER ÖBB
MIT UNSEREM GANZEN TALENT FÜR ORIGINALTREUE

Die ÖBB setzt den Triebwagen Talent als Konstruktionsvariante mit elektrischem Antrieb im Nahverkehr ein. Typisch Liebe zum Detail: Unser Anspruch ist es, diese Konstruktion originalgetreu in zwei Varianten umzusetzen, eine vollständige Neuentwicklung und echte Formneuheit – die erste für Österreich in Spur H0 – in gewohnter Brawa Qualität mit größter Liebe zum Detail. Das Modell wird nach neuesten technischen Standards umgesetzt und in acht Varianten lieferbar sein: als Drei- und Vierteiler, in Gleichstrom und Wechselstrom sowie wahlweise mit Sounddecoder.

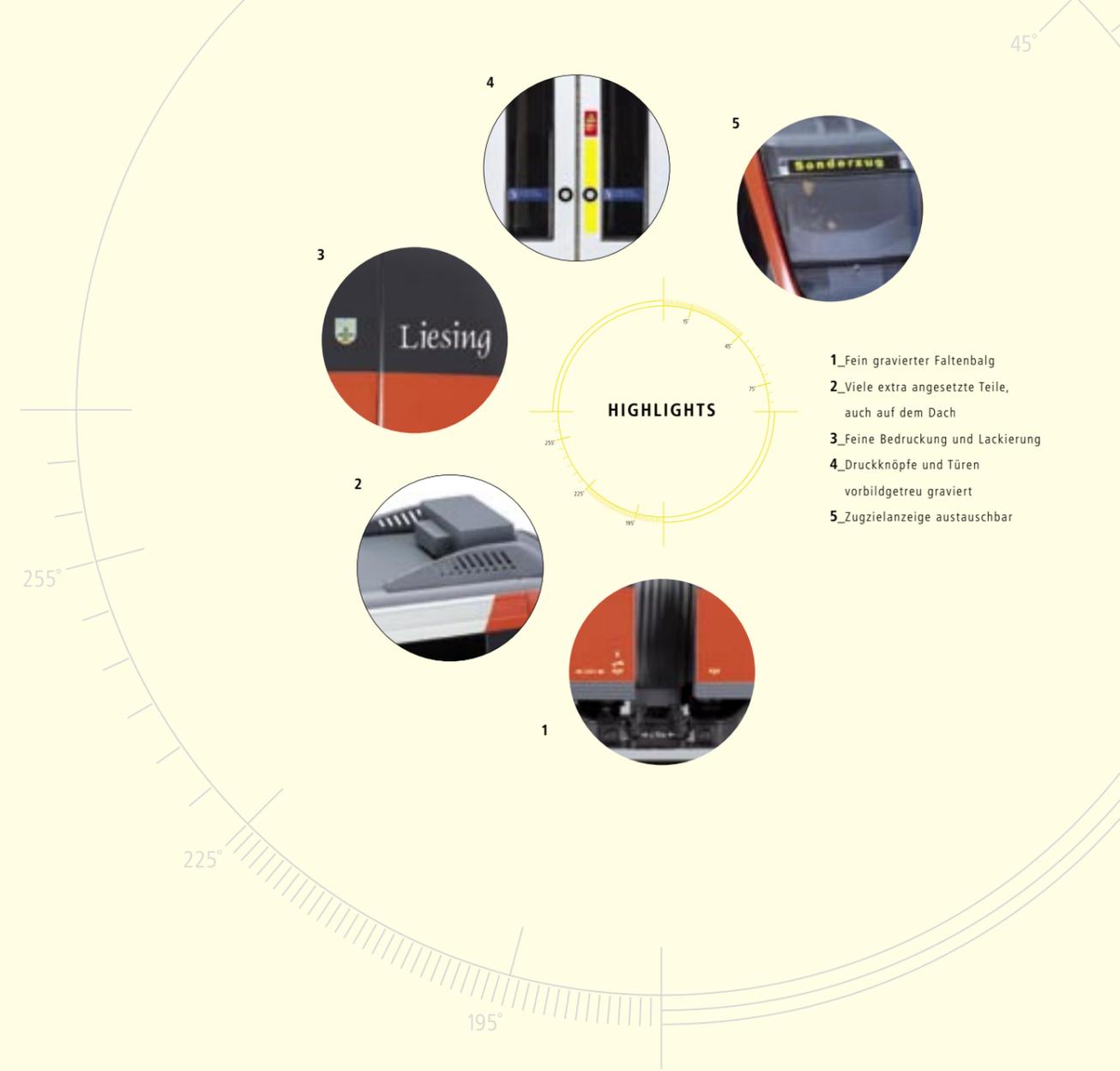
Triebwagen Talent BR 4024 „Liesing“ der ÖBB, 4-Teiler Betriebs-Nr. ÖBB 4024 050-9

Die vierteiligen Talente der Reihe 4024 werden im S-Bahn-Verkehr der österreichischen Hauptstadt Wien eingesetzt. Die Züge sind insgesamt 66,87 m lang, die Motoren haben zusammen eine Leistung von 1.520 kW. Bei der Konstruktion der Triebwagen der Talent-Familie wurde auch der elektrische Antrieb berücksichtigt. Die österreichischen Bundesbahnen ÖBB sind die erste Bahnverwaltung, die von dieser Option Gebrauch macht.

Die ÖBB bestellten Talente in zwei Ausführungen: die dreiteiligen Triebzüge der Baureihe 4023 und die vierteilige Ausführung als Reihe 4024. Bisher sind insgesamt 111 Triebzüge bestellt, der größte Teil davon ist bereits ausgeliefert worden. Einige davon sind auch bis ins benachbarte Ausland, wie z. B. nach Deutschland, im Einsatz.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2007



		Best.-Nr. 44072			Best.-Nr. 44073
		Best.-Nr. 44076			Best.-Nr. 44077



VORBILDGERECHTE DACHAUSRÜSTUNG

JAKOBSDREHGESTELLE MIT VIELEN EXTRA ANGESETZTEN TEILEN

PANTOGRAPH MIT MITTELSTELLUNG

ÜBERARBEITETER ANTRIEB

EXTRA ANGESETZTER SCHNEEPFLUG



Handmuster

Triebwagen Talent BR 4023 „Freilassing“ der ÖBB, 3-Teiler

Betriebs-Nr. ÖBB 4023 003-9



Originalfoto Archiv Christoph Kirchner, 2006

	Best.-Nr. 44070		Best.-Nr. 44071
	Best.-Nr. 44074		Best.-Nr. 44075

Die dreiteiligen Triebzüge Reihe 4023 werden im Nahverkehr um Salzburg eingesetzt. Der erste der Triebzüge wurde bereits im Juni 2003 geliefert, durch administrative Probleme verzögerte sich die Zulassung bis April 2004. Inzwischen ist der Triebzug in ganz Österreich im Einsatz. Einige davon sind auch bis ins benachbarte Ausland, wie z. B. nach Deutschland, im Einsatz. Das dreiteilige Fahrzeug hat eine Länge von 51,12 m und eine installierte Leistung von 1.440 kW.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2007

Elektrotriebwagen Talent der MAV, 4-Teiler

Betriebs-Nr. noch nicht bekannt



Originalfoto

	Best.-Nr. 44066		Best.-Nr. 44067
	Best.-Nr. 44068		Best.-Nr. 44069

Die Ungarische Staatsbahn MAV bestellte Mitte März 2006 insgesamt 10 Elektrische Triebwagen Talent. Der erste davon sollte schon Ende März geliefert werden. Die Fahrzeuge werden von einem Konsortium aus Bombardier und ELIN/Siemens gemeinsam gebaut und haben die Ausrüstung für die zwei verschiedenen elektrischen Systeme in Österreich und Ungarn: für Wechselstrom von 15 kV und 25 kV. Derzeit verkehren sie aber ausschließlich in Ungarn.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2007

Triebwagen Talent VT 716 der NWB, 3-Teiler

Betriebs-Nr. NWB VT 716



	Best.-Nr. 44006		Best.-Nr. 44007

Die Nordwestbahn NWB betreibt auf insgesamt 300 km Strecke den Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) in der Region Weser-Ems. Die NWB ist ein Unternehmen der Connex-Gruppe. Die Hauptwerkstatt der NWB befindet sich in Osnabrück. Zur Bewältigung des SPNV hat sich die NWB für den Talent der Firma Talbot/Bombardier in Aachen entschieden. Es wurden 28 Triebzüge der Baureihe 643-800 bei Bombardier geordert.
LIEFERBAR

Triebwagen Talent BR 643.2 der DB, 2-Teiler

Betriebs-Nr. DB 643 213-2, DB 643 713-1



	Best.-Nr. 44008		Best.-Nr. 44009

Neben den 3-teiligen Talenten der Baureihe 644 und 643 werden von der DB AG verstärkt zweiteilige Dieseltriebwagen Talent 643.2 eingesetzt. Für Strecken mit schwächerem Verkehrsaufkommen stellen diese Triebwagen die günstigere Alternative dar. Viele dieser Triebwagen haben auch die Zulassung für ausländische Strecken oder können auf innerstädtischen Strecken nach EBO-Strab verkehren. Diese fordert eine stärkere Bremsverzögerung als die EBO.
LIEFERBAR



Einheits-Nebenbahnwagen Di 24 der DB

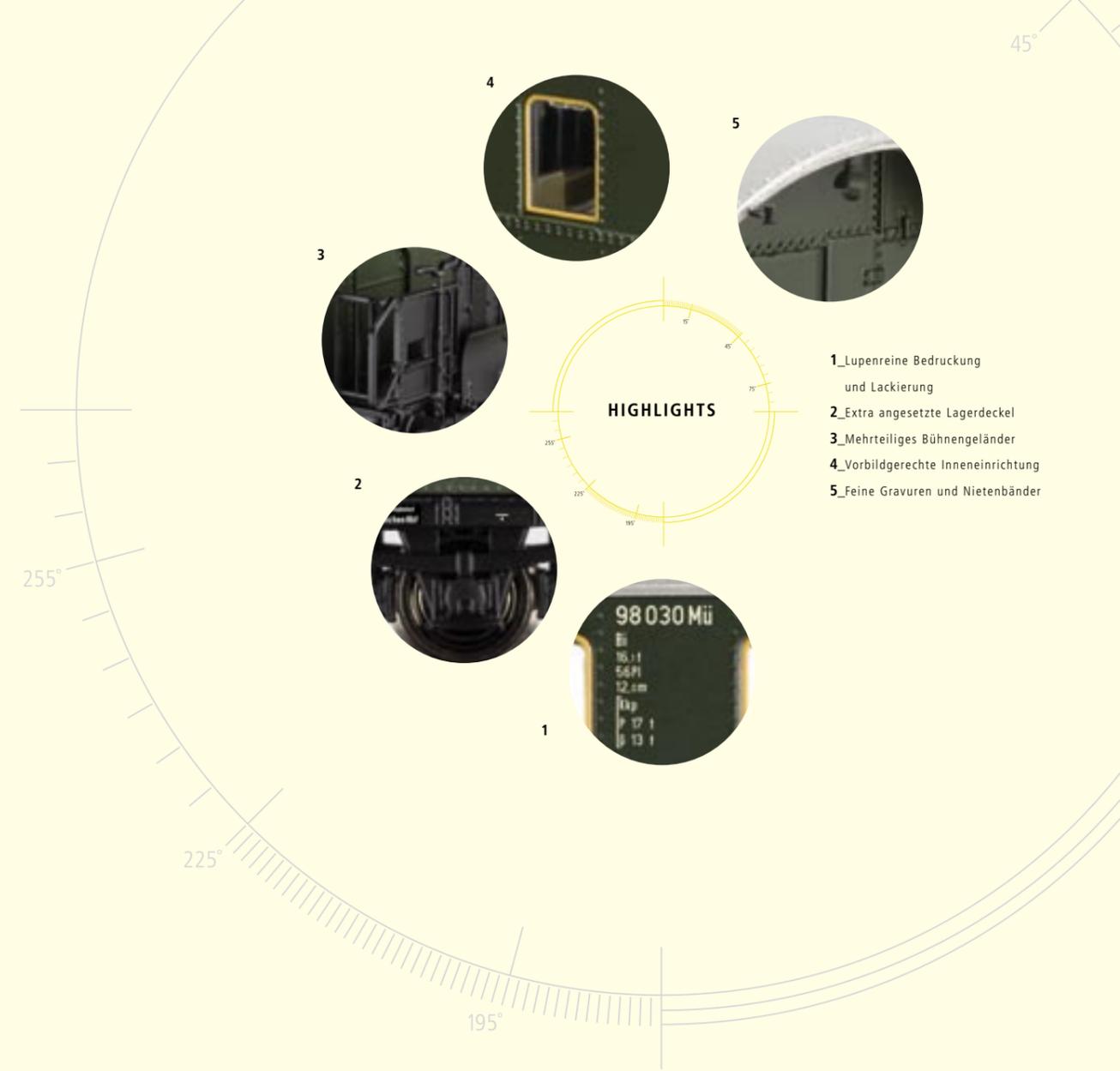
Betriebs-Nr. 98 030 Mü

Für Nebenbahnen beschaffte die Deutsche Reichsbahn spezielle Wagen. Diese hatten wegen der krümmungsreichen Strecken einen kürzeren Radstand und eine kürzere LüP als die zeitgenössischen Hauptbahnwagen (Donnerbüchsen). Die Ausführung der Konstruktion und der einzelnen Bauelemente entsprachen jedoch der für Hauptbahnen entwickelten Einheitsbauart. Auf ein einheitliches Untergestell wurden verschiedene Aufbauten gesetzt. Da auf Nebenbahnen noch viele alte Länderbahnwagen eingesetzt werden konnten, blieb die Stückzahl der Einheits-Nebenbahnwagen verhältnismäßig gering. Dennoch wurden sie rasch über das gesamte Reichsgebiet verteilt und kamen bei vielen Direktionen zum Einsatz. Vom Di 24 lieferte Orenstein und Koppel ins-

gesamt 40 Wagen in den Jahren 1926 und 1927. Die Wagen boten 56 Sitzplätze der Vierten Klasse. Ein Teil der Wagen wurde als Beiwagen zu elektrischen Triebwagen verwendet, der Rest kam in den Personenzugdienst. Nach der 1924 erfolgten Abschaffung der Vierten Klasse wurden sie als Drittklasswagen geführt, aber nur zum Teil wurde die Inneneinrichtung an die Dritte Klasse angepasst. Dasselbe geschah auch nach Abschaffung der Dritten Klasse im Jahr 1956. Jetzt konnte es passieren, dass man zwar offiziell 2. Klasse reiste, aber im Komfort der alten vierten Klasse. Bis 1964 waren die letzten Wagen bei der DB eingesetzt.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2007

Best.-Nr. 45804



- 1_Lupenreine Bedruckung und Lackierung
- 2_Extra angesetzte Lagerdeckel
- 3_Mehrteiliges Bühnengeländer
- 4_Vorbildgerechte Inneneinrichtung
- 5_Feine Gravuren und Nietenbänder

GRIFSTANGEN AUS SCHLAGZÄHEM KUNSTSTOFF

PASSGENAU EINGESETZTE FENSTER

DETAILLIERTER WAGENBODEN MIT VIELEN ANGESETZTEN TEILEN

DACHLÜFTER EXTRA ANGESETZT

KURZKUPPLUNGSKINEMATIK NACH NEM-NORM

FILIGRANE TRITTSSTUFEN



Handmuster

Einheits-Nebenbahnwagen Bi 24 der DB

Betriebs-Nr. 98 170 Nür

Im Jahr 1926 lieferte die Waggonfabrik Wegmann 5 Wagen der 2. Klasse, Gattung Bi 24. Diese wurden als Beiwagen zu elektrischen Triebwagen eingesetzt, aber später als normale Personenwagen verwendet. Mit diesen luxuriösen Fahrzeugen konnten die Nebenbahnzüge um moderne Wagen der 2. Klasse verstärkt werden. Einige dieser Wagen kamen zur DB, wo sie bis 1965 eingesetzt wurden.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2007



Illustration

Best.-Nr. **45800**

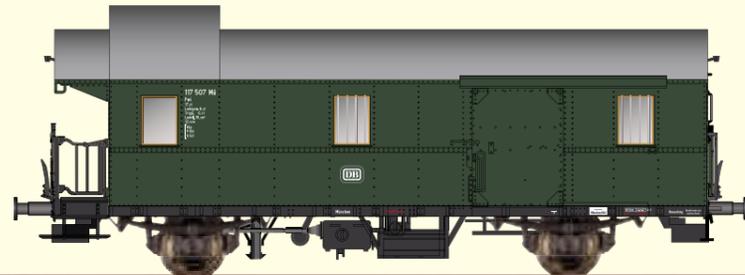
III	138	L	2206	NEH	2181	2220
-----	-----	---	------	-----	------	------

Einheits-Nebenbahn-Gepäckwagen Pwi 29a der DB

Betriebs-Nr. 117 507 Mü

Als Ergänzung zu den Personenwagen beschaffte die DRG im Jahr 1929 auch 7 Packwagen für Nebenbahnen. Sie entsprachen in den Hauptabmessungen den Personenwagen, hatten aber nur auf einer Seite eine Bühne. Auch die Packwagen wurden teilweise als Beiwagen zu elektrischen Triebwagen eingesetzt. Im Betrieb haben sich die Packwagen am längsten gehalten, erst 1979 wurde der letzte bei der DB ausgemustert.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2007



Illustration

Best.-Nr. **45805**

III	138	L	2206	NEH	2181	2220
-----	-----	---	------	-----	------	------

Einheits-Zellenwagen Z 28 der DB

Betriebs-Nr. 10 017 Nür

Früher wurden Gefangenentransporte von und zu den Gefängnissen und Zuchthäusern auf der Schiene durchgeführt. Die Wagen hatten im Innern abschließbare Gefangenzellen sowie Abteile für das Begleitpersonal. Sie wurden in reguläre Personenzüge eingestellt und verkehrten nach speziellem Fahrplan. Die Deutsche Reichsbahn verwendete für ihre Zellenwagen das Untergestell der Einheits-Nebenbahnwagen. Nach Vorgängerbauarten wurde ab 1928 eine größere Serie des Zellenwagens Z 28 beschafft. Die Wagen hatten 10 Zweiplatz- und 2 Vierplatzzellen und boten auch Raum für vier Begleiter. Die Bauart wurde weiterentwickelt und später in weiteren Serien geliefert, die bis 1962 von der DB eingesetzt wurden.

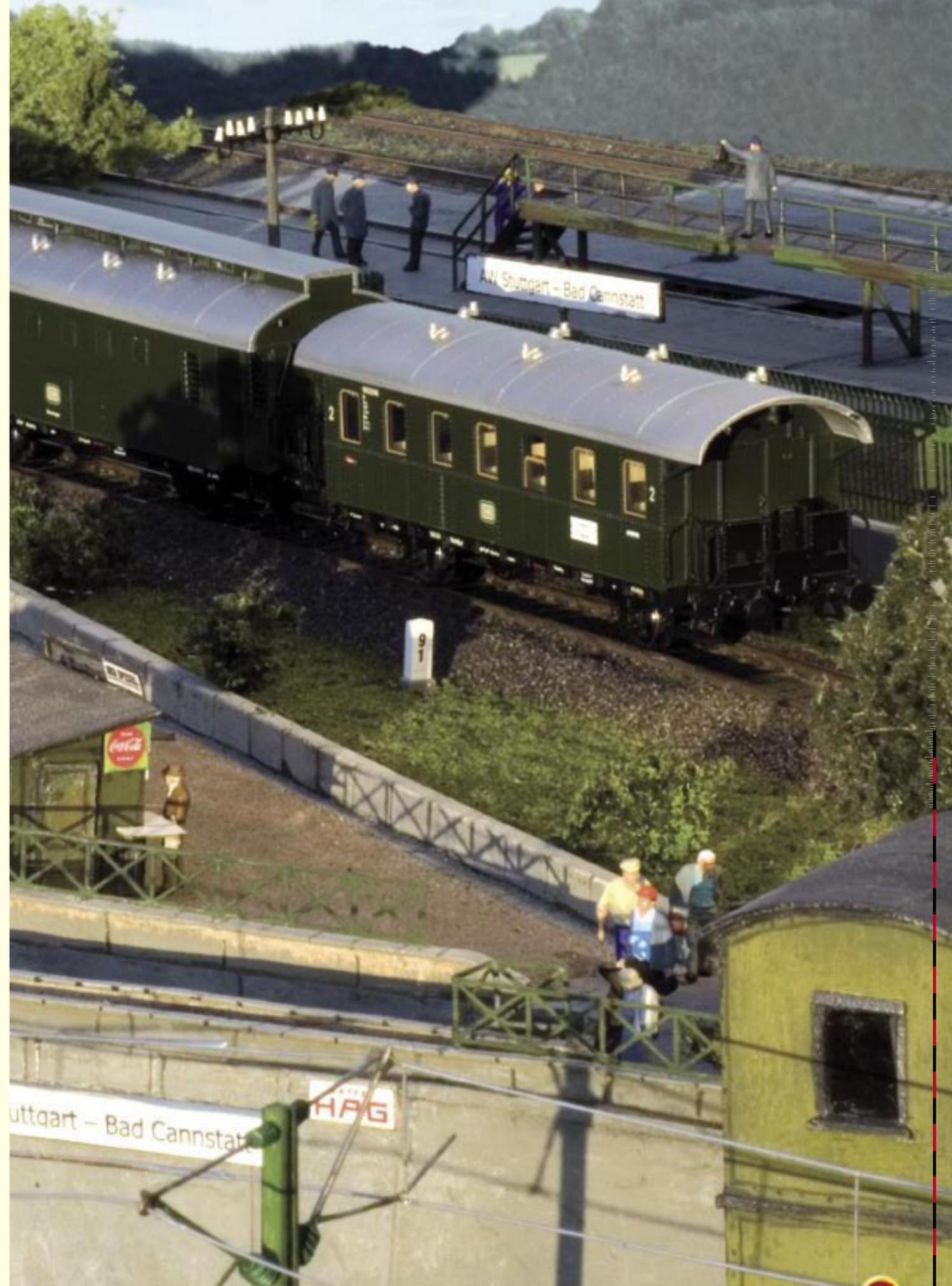
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2007



Handmuster

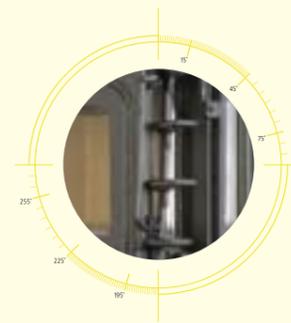
Best.-Nr. **45806**

III	138	L	2206	NEH	2181	2220
-----	-----	---	------	-----	------	------



Die D-Zug-Wagen preußischer Bauart bildeten bei der Deutschen Reichsbahn rein zahlenmäßig den Großteil des Wagenparks. Zwar hatte die DRG mit den Wagenbauprogrammen Anfang der dreißiger Jahre mehr Einheitswagen als preußische D-Zug-Wagen im Bestand, jedoch gab es weiterhin keinen Schnellzug, in dem nicht mehrere ehemals preußische Wagen mitliefen. Über die Hälfte der von den KPEV beschafften D-Zug-Wagen 2. Klasse waren eiserner Bauart. Die Wagen nach Zeichnung Be 462 boten in 7 Abteilen insgesamt 42 besonders bequeme und luxuriöse Sitzplätze. Einer der ersten D-Zugwagen, die von den KPEV in größerer Serie beschafft wurden, waren die späteren AB 4ü pr 15. Bei diesen Wagen unterschieden sich die Dachenden noch deutlich von denen späterer Lieferungen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2007



D-Zugwagen B4ü Pr 21 der DRG

Betriebs-Nr. 15 463 Hannover



Best.-Nr. 45205



Modell: Wiegenfeder als Doppelfeder erkennbar; Drehgestell mehrteilig, daher: runde Sekundärfeder; maßstäbliche Seitenwangen; integrierte Stromabnahme; Radsätze in Spitzenlagerung; Faltenbalg ein- oder ausgefahren tauschbar; mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene

D-Zugwagen AB4ü Pr 15 der DRG

Betriebs-Nr. 13 956 Hannover



Best.-Nr. 45206



Modell: Wiegenfeder als Doppelfeder erkennbar; Drehgestell mehrteilig, daher: runde Sekundärfeder; maßstäbliche Seitenwangen; integrierte Stromabnahme; Radsätze in Spitzenlagerung; Faltenbalg ein- oder ausgefahren tauschbar; mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene

Gepäckwagen Pw4ü Pr 16 der DRG

Betriebs-Nr. 107 912 Hannover



Best.-Nr. 45403



Modell: mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene; Nachbildung der innenliegenden Vergitterung der Fenster; feinst detailliertes, dreidimensionales Drehgestell

Von 1910 bis 1922 wurden von der KPEV insgesamt 330 Gepäckwagen eiserner Bauart beschafft. Ein großer Teil der Wagen wurden von der DRG übernommen. Aufgrund der hohen Stückzahl waren sie über das gesamte Reichsgebiet verteilt. Sie dominierten bis Ende der Zwanziger Jahre das Bild der Eil- und D-Züge.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2007

Personenwagen Cid 21 der DRG

Betriebs-Nr. 80 074 Stuttgart



Best.-Nr. 45752



Modell: passgenaue Fenster; extra angesetzte Wendlerlüfter; Achsen in Metall gelagert; Fenster mit Öffnungsgriff; originalgetreue Inneneinrichtung; Bremsbacken in Radebene

Die Reichsbahn beschaffte von 1921 bis 1923 insgesamt 2236 Wagen der Gattung Di 21. Kein anderer Personenwagen der Reichsbahn sollte je eine solche Stückzahl erreichen. Am Bau der Wagen waren insgesamt 22 Waggonbauunternehmen im ganzen damaligen Deutschen Reich beteiligt. Die Wagen hatten ein Eigengewicht von 18 t, sie boten 66 Sitzplätze. Nach Abschaffung der vierten Klasse im Jahre 1928 wurden die Wagen in Cid 21 umbenannt.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007

Personenwagen CPostid 21 der DRG

Betriebs-Nr. 99 503 Stuttgart



Best.-Nr. 45753



Modell: angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene; filigranes Sprengwerk aus schlagzähem Kunststoff

Das Reichsbahn-Ausbesserungswerk Karlsruhe baute 1930 fünf Wagen in Halbpostwagen um. Dazu wurde im größeren der beiden Abteile ein Postraum eingerichtet, die entsprechende Großabteile wurden verschlossen. Die neue Gattung hieß CPostid 22 / 30. Die 2. Zahl gab das ungefähre Jahr des Umbaus an. Diese CPostid 21 scheinen sich bewährt zu haben, denn 1934 wurden weitere 30 Wagen umgebaut.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007

Personenwagen C4i Wü 01 der DRG

Betriebs-Nr. 34 117 Stuttgart



Best.-Nr. 45703



Die alten Amerikanerwagen der K.W.St.E. erwiesen sich als sehr langlebig. Nach diversen Umbauten kamen einzelne sogar noch im Personenzugdienst zur Deutschen Reichsbahn. Darunter war auch die zweitjüngste Umbauform mit kleinen Einzelfenstern und mittiger Toilette. Diese standen bei der DRG noch auf einigen Nebenbahnen der Direktion Stuttgart im Einsatz und erreichten dabei zum Teil eine Dienstzeit bis zu 80 Jahren. Danach wanderten sie in den Bauzugdienst, einzelne erreichten dabei das „Hundertjährige“.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2007

Personenwagen AB der SBB

Betriebs-Nr. 1428

Als die SBB 1902 gegründet wurde, übernahm sie von den Vorgängerbahnen den gesamten Fuhrpark. Darunter waren auch zahlreiche zweiachsige Personenwagen, wie diese Wagen 1./2. Klasse, die von den früheren Schweizer Central Bahnen SCB kamen. Im ersten Weltkrieg mussten zahlreiche Personenwagen zu Güterwagen umgebaut werden. Einige der Wagen überlebten diese Umbauaktion und wurden von den SBB noch unverändert im Personenzugdienst verwendet.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007



Best.-Nr. 45603



Abteilwagen der DRG

Betriebs-Nr. 3947 Stuttgart

Nach Einführung der vierten Klasse in Württemberg im Jahr 1907 wurden ältere Wagen in diese Klasse heruntergestuft. Das betraf auch die wenigen noch vorhandenen Abteilwagen. Dabei wurde die vorher recht luxuriöse Einrichtung der 2. Klasse entfernt und durch einfache Bänke ersetzt. Einige dieser Wagen kamen noch zur Deutschen Reichsbahn, wo sie bis zur Abschaffung der vierten Klasse 1928 auf Nebenstrecken eingesetzt wurden.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007



Best.-Nr. 45604



Personenwagen C4 der K.W.St.E.

Betriebs-Nr. C4 4621

Die alten vierachsigen Personenwagen amerikanischer Bauform wurden immer wieder umgebaut und den neuesten Erfordernissen angepasst. Oft entsprach so ein „Umbau“ vom Umfang her fast einem Neubau. Die letzte Umbauvariante erhielt nach der Jahrhundertwende große Fenster und Toiletten. So sahen die Wagen schon recht modern aus, nur die alten Drehgestelle verrieten dem Fachmann das wahre Alter dieser Wagen. Das lag zum Zeitpunkt des Umbaus bei einzelnen Wagen auch schon bei mehr als 50 Jahren.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2007



Best.-Nr. 45704



Bis 1920 gab es im Deutschen Reich drei Postverwaltungen: die Kaiserliche (Reichs) Post, die Königlich Württembergische Post und die Königlich Bayerische Post.

Unter den alten württembergischen Postwagen waren auch 36 Wagen eines recht modernen zweiachsigen Typs. Sie wurden von 1898 bis 1913 von der ME erbaut. Es handelte sich um „Allespostwagen“, also sowohl für Brief als auch für Paketsendungen geeignete Fahrzeuge.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2007

Postwagen der Königlich Württembergischen Post

Betriebs-Nr. P. 142



Best.-Nr. 45001



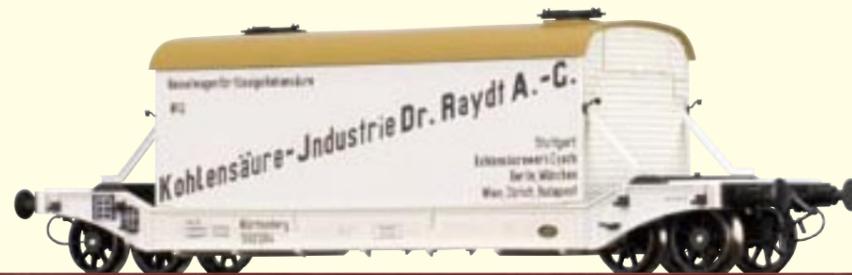
Modell: Radsätze in Spitzenlagerung; extra angesetzte Schilder, Radlager und Federpaket; filigranes Sprengwerk aus schlagzähem Kunststoff; mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene; feinste Nachbildung von Oberlichtern und Lüftern; angesetzte Griffstangen und Trittstufen aus Metall; Fenster plan und passgenau eingesetzt; extra angesetzte Bremsrücksteller aus Ätzblech

Kohlensäurewagen „Dr. Raydt“ der K.W.St.E.

Betriebs-Nr. 502 084 P

Der Oberlehrer Dr. W. Raydt hatte ein Verfahren entwickelt, um Kohlensäure zu verflüssigen. Daraufhin wurde 1881 die „Kohlensäure Industrie Dr. Raydt“ gegründet, die im ganzen damaligen Deutschen Reich tätig war und Kohlensäure produzierte und vertrieb. Im Königreich Württemberg und in Hohenzollern wurde Kohlensäure in der Nähe von Eyach gefördert und exportiert.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007



Best.-Nr. 47905



Gedeckter Güterwagen G der St.E.G.

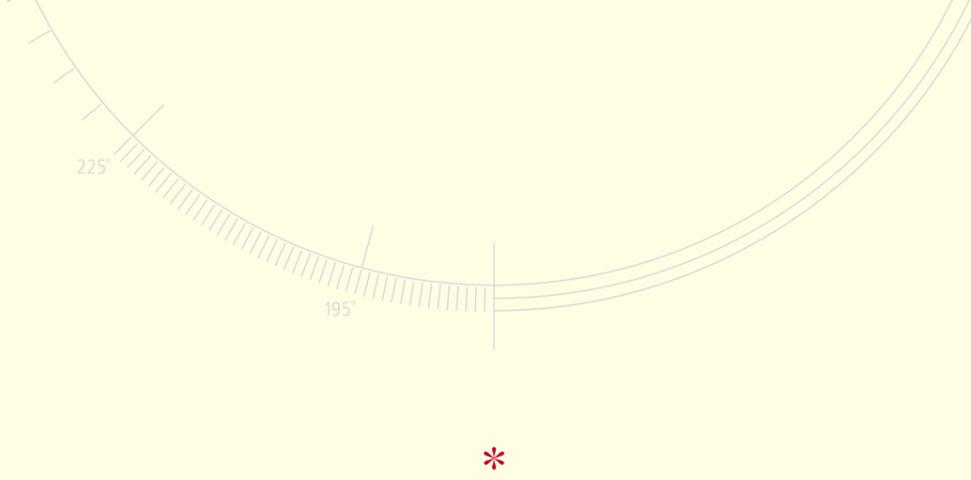
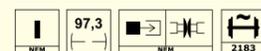
Betriebs-Nr. 8759

Die 1855 gegründete K.u.K. privilegierte Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, kurz St.E.G., beschaffte eine große Zahl von gedeckten Güterwagen mit Bremserbühne und zwei Lüftungsöffnungen je Seite. Diese kamen nicht nur auf dem Streckennetz der St.E.G. und den Strecken aller österreichischer Bahnen zum Einsatz, sie kamen auch bis in die Nachbarländer.

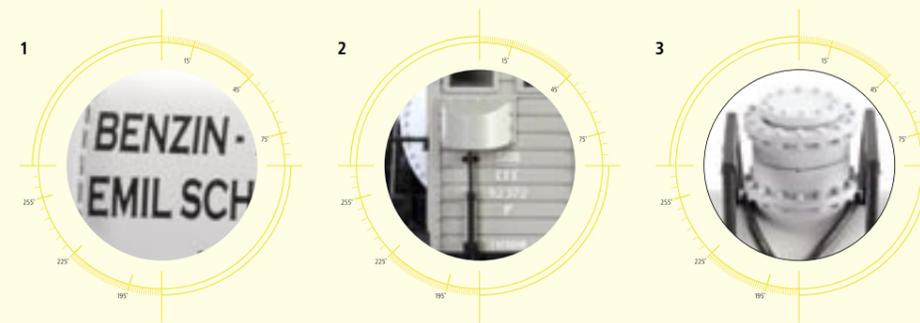
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007



Best.-Nr. 47711



EIN FRÜHER SCHWEIZER EXPORTHIT
BALD WIEDER IM DIENST AB REMSHALDEN



- 1_ Feine Bedruckung und Lackierung
- 2_Bremserhaus mit vielen separaten Teilen
- 3_Mehrteiliger Kesselraum

Kesselwagen „Emil Scheller“ der SBB

Betriebs-Nr. 92 372 P

Der erst 23-jährige Emil Scheller gründete 1877 eine Firma zum Handel mit Chemikalien. Später wurde der Geschäftsbereich auf den Handel mit Erdölprodukten ausgeweitet. Dazu wurde 1912 in Dietikon ein „Benzinkeller“ mit einem für damalige Zeiten enormen Fassungsvermögen von

400 000 Litern errichtet. Zum Transport des Benzins beschaffte die Firma Scheller Kesselwagen, die bei der SBB eingestellt wurden, jedoch europaweit verkehrten.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007



Best.-Nr. 47803



Modell: angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; Radsätze in Spitzenlagerung



FÜNF FESCHE GÜTERWAGEN
FÜR ECHE TE BAYERNFANS

Alle fünf hier vorgestellten Neuheiten sind Modelle der K.Bay.Sts.E.B., Epoche I, und deshalb passend zur Dampflok G 4/5 H und zur Ellok EG1 der selben Eisenbahngesellschaft.

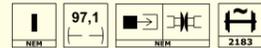


Gedeckter Güterwagen G der K.Bay.Sts.E.B.

Betriebs-Nr. Regensburg 34 160 G



Best.-Nr. **48002**



Modell: angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; Radsätze in Spitzenlagerung

Gedeckter Güterwagen G der K.Bay.Sts.E.B.

Betriebs-Nr. Regensburg 33 824 G



Best.-Nr. **48004**



Modell: angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; Radsätze in Spitzenlagerung

Kesselwagen „Heufeld“ der K.Bay.Sts.E.B.

Betriebs-Nr. 502 504



Best.-Nr. **47804**



Modell: angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; Radsätze in Spitzenlagerung

Justus von Liebig, der große deutsche Chemiker, war Mitbegründer der „Bayerische Actiengesellschaft für Chemie und landwirtschaftlich chemische Produkte“ kurz BAG. Deren zentrales Werk wurde 1857 in Heufeld in Oberbayern gegründet. Zum Transport von Chemikalien benötigte die BAG eine große Menge von Kesselwagen, die als Privatwagen bei den Königlich Bayerischen Staats Eisenbahnen eingestellt waren. Darunter waren auch einige Wagen zum Transport von Schwefelsäure.

LIEFERTERMIN: I. QUARTAL 2007

Niederbordwagen X der K.Bay.Sts.E.B.

Betriebs-Nr. Würzburg 82575 X



Best.-Nr. **48003**



Modell: Chassis aus Metall; angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; Radsätze in Spitzenlagerung

Mangels neuerer Fahrzeuge dieser Bauart musste die K.Bay.Sts.E.B. noch lange die alten Niederbordwagen von 1889 verwenden. Immer gut gepflegt und rotbraun lackiert dienten sie dem bahneigenen Transport von Schienen, Schotter und sonstiger Oberbaumaterialien.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007

Niederbordwagen „Augsburg“ der K.Bay.Sts.E.B.

Betriebs-Nr. 82574 X



Best.-Nr. **48005**



Modell: Chassis aus Metall; angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; Radsätze in Spitzenlagerung

Die Königlich Bayerischen Staats-eisenbahnen erhielten in den Jahren 1889 bis 1891 eine Serie von 190 Niederbordwagen nach Blatt 390 des Wagenverzeichnisses. Alle Wagen hatten eine Handbremse mit Bremserhaus und ein symmetrisches Untergestell. Die Tragfähigkeit betrug 10,5 t, als Arbeitswagen waren sie in die Gattung X eingereiht. Die Bahnverwaltung setzte sie hauptsächlich für den Transport von Schienen, Schotter und sonstiger Oberbaumaterialien ein.

LIEFERTERMIN: I. QUARTAL 2007

Offener Güterwagen Gattung J. der K.W.St.E.

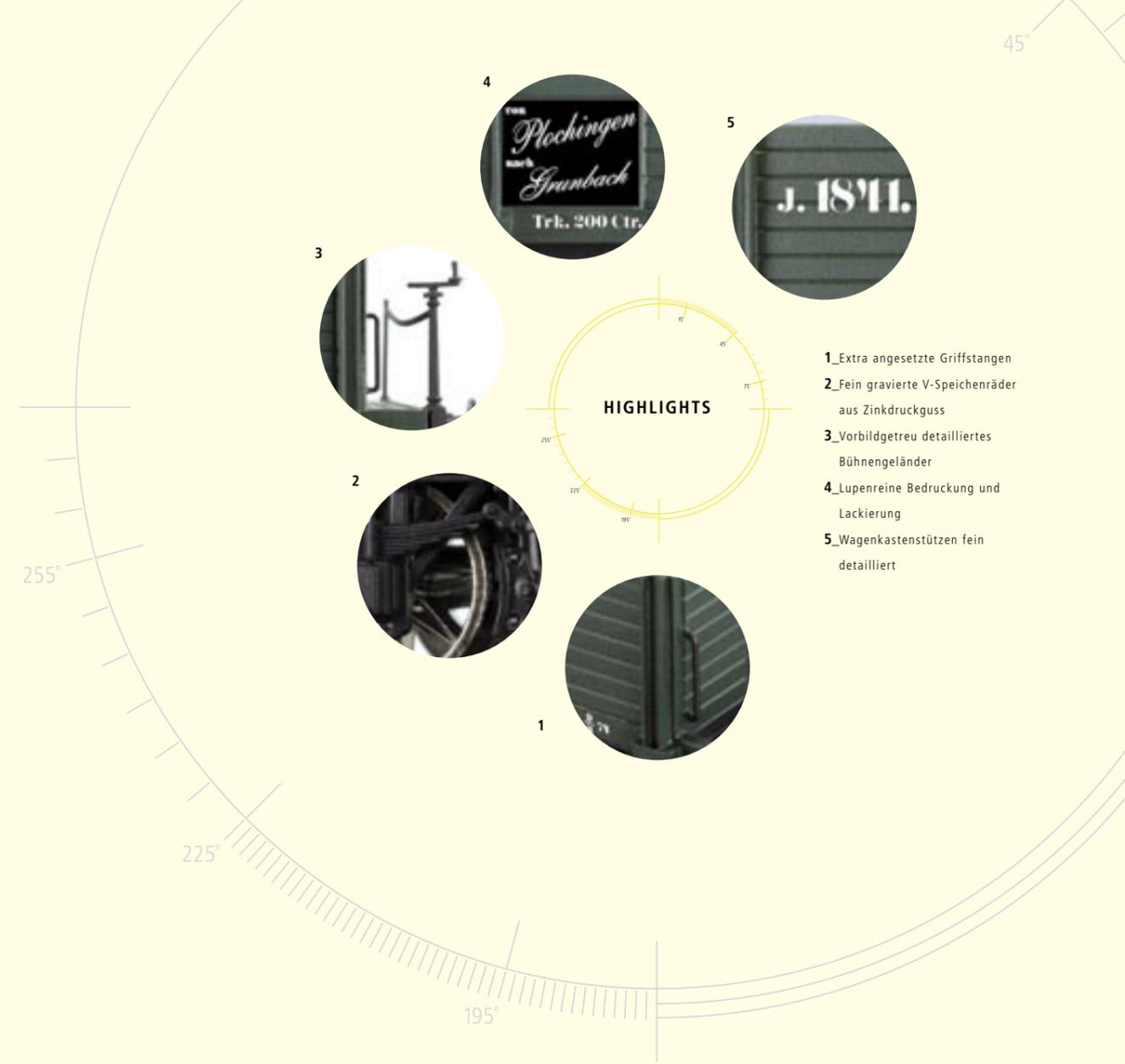
Betriebs-Nr. J.1841.

Nur kurz beschafften die Königlich Württembergischen Staats Eisenbahnen K.W.St.E. ausschließlich vierachsige Güterwagen nach amerikanischem Vorbild. Sehr schnell ging man zu den in Europa üblichen zweiachsigen Wagen über. Offene Güterwagen mit 3,6 m Radstand und einer Tragfähigkeit von 200 Zentnern beschaffte man ab 1862. Diese Wagen wurden für längere Zeit zum Standardwagen der K.W.St.E. Die Abmessungen des Untergestells entsprachen den zeitgleich eingesetzten gedeckten Wagen, auch die beiden Bühnen hatte man übernommen. Diese waren in Württemberg auch nach Einführung der Kupp-

lung mit Seitenpuffern noch länger gebräuchlich. Hersteller waren die Maschinenfabrik Esslingen, die MAN und die Eisengießerei Wasseraffingen. Die genaue Anzahl der gebauten Wagen ist nicht mehr feststellbar, im Jahre 1889 waren jedenfalls noch 125 Stück vorhanden. Zu diesem Zeitpunkt waren aber schon viele dieser Fahrzeuge zu Kieswagen Gattung N. oder Latrinenwagen Gattung J. umgebaut worden. Auch in der Folgezeit wurden diese Umbauten weitergeführt, so dass 1911 keiner dieser Wagen in der ursprünglichen Form vorhanden war.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007

Best.-Nr. **47708**



- 1_Extra angesetzte Griffstangen
- 2_Fein gravierte V-Speichenräder aus Zinkdruckguss
- 3_Vorbildgetreu detailliertes Bühnengeländer
- 4_Lupenreine Bedruckung und Lackierung
- 5_Wagenkastenstützen fein detailliert

FILIGRAN NACHGEBILDETE AUFSTIEGSTRITTE

WAGENKASTEN AUS ZINKDRUCKGUSS

SEPARAT ANGESETZTE FEDERPAKETE

ABSPERRKETTE IN GERINGER MATERIALSTÄRKE

KURZKUPPLUNGSKINEMATIK NACH NEM-NORM



Handmuster

Latrinenwagen der DRG, 3er-Set

Betriebs-Nr. 715 003, 715 004, 715 005

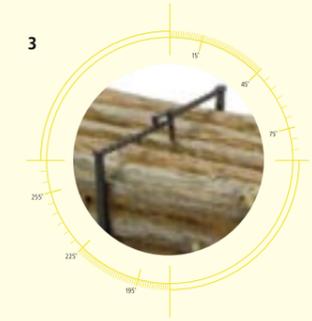
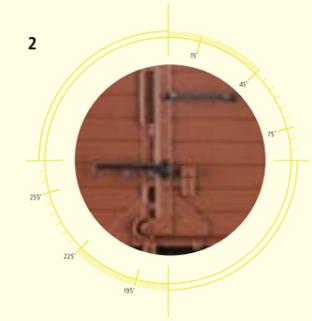
Latrinenwagen dienten der Entsorgung städtischer Abortgruben. Die Entleerung wurde von den Stadtreinigungsämtern oder privaten Betrieben durchgeführt, der Transport zu Umladestellen erfolgte mit Pferdefuhrwerken.

Die Deutsche Reichsbahn nutzte noch einige Zeit die alten Latrinenwagen der K.W.St.E., bis die Kanalisation der großen württembergischen Städte den Großteil der Wagen überflüssig machte. Die noch verbliebenen Wagen mit den 3 charakteristischen Holzfässern wurden dann durch neue Wagen mit Stahltank ersetzt.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007



Best.-Nr. **47709**



Gedeckter Güterwagen G 10 der DB, 3er-Set

Betriebs-Nr. 133 602, 135 782, 129 325

Die Deutsche Bundesbahn hatte Anfang der Fünfziger Jahre noch fast 40 000 gedeckte Güterwagen der Verbandsbauart im Bestand. Damit war dies zu dieser Zeit der häufigste und wichtigste gedeckte Güterwagen der DB. Sie erhielten ab 1951 die neue Bezeichnung G 10. Es gab keinen Güterzug, in dem nicht mehrere dieser Wagen eingereiht waren. Noch einige Jahre dienten sie unverändert dem Transport nassempfindlicher Güter, bevor sie in verschiedenen Umbauprogrammen modernisiert wurden.

LIEFERBAR



Best.-Nr. **48205**



Modell: Spitzengelagerte Metallachsen; Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage; Achshalterstege aus dünnem Metall; einzeln angesetzte U-Profile als Stirnwandungen; Kurzkupplungskinematik; extra angesetzte Lagerdeckel; Bremsbacken in Radenebene; viele extra angesetzte Teile, wie z. B. Türriegel

Langholzwagen der DRG

Betriebs-Nr. Regensburg 371, Regensburg 374

Die Deutsche Reichsbahn übernahm von den Länderbahnen zahlreiche Langholz- oder Schemelwagen. Sie reihte sie alle in den Gattungsbezirk „Regensburg“ ein. Da eine Nachfolgebauart nur in unbedeutenden Stückzahlen beschafft wurde, war die DRG noch lange auf die alten Schemelwagen angewiesen. Für den Einsatz von Langholzwagen gab es detaillierte Vorschriften, so durften paarweise beladene Wagen nur am Ende des Zuges eingestellt werden, auch war die Anzahl der Schemelwagenpaare je nach Strecke und Zugart begrenzt.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007



Best.-Nr. **47710**



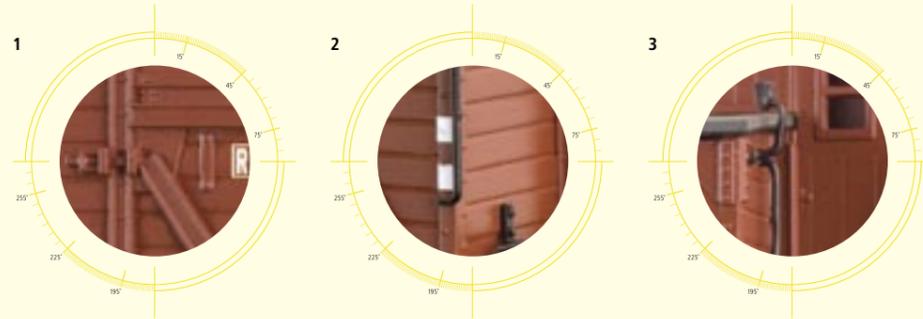
Modell: Chassis aus Metall, bestehend aus zwei einzelnen Wagen; Kurzkupplung zwischen beiden Wagen

- 1_Originalgetreue Nachbildung des Auslassstutzens (Art.-Nr. 47709)
- 2_Viele extra angesetzte und freistehende Teile (Art.-Nr. 48205)
- 3_Vorbildgetreues Ladegut (Art.-Nr. 47710)



DETAILS BIS UNTERS DACH
DIE NEUEN GEDECKTEN GÜTERWAGEN

- 1_Originalgetreu nachgebildete Endfeldverstrebrungen
- 2_Viele extra angesetzte Teile
- 3_Vorbildgerechter Aufstieg zum Bremsershaus



Gedeckter Güterwagen G 10 der DB

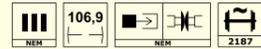
Betriebs-Nr. 142 537

Vom gedeckten Güterwagen der Verbandsbauart A2 gab es auch eine gebremste Variante. Zum Zeitpunkt der Konstruktion (1911) bedeutete das eine Handbremse, die von mitfahrenden Wagenbremsern auf Pfeifsignale der Lok betätigt wurde. Die Wagen hatten daher ein hochstehendes Bremsershaus, in dem die Bremsen etwas Schutz vor der Witterung hatten. Eine Heizung gab es natürlich nicht.

Ein großer Teil der rund 130 000 Wagen wurde in dieser Ausführung gebaut. Erst später erhielten die Wagen zusätzlich eine Luftdruckbremse. Zwar wurden bei vielen Wagen die Bremsershäuser umgebaut oder auch ganz entfernt, dennoch liefen einige bis zum Schluss mit dem ursprünglichen großen Bremsershaus.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007

Best.-Nr. 48203



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



Handmuster

Gedeckter Güterwagen G der DRG

Betriebs-Nr. München 30 823



Best.-Nr. 48206



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

Die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft DRG übernahm von den Länderbahnen 110 203 gedeckte Güterwagen der Verbandsbauart A2. Weitere Wagen dieses sehr bewährten Typs wurden bis Ende der Zwanziger Jahre nachgebaut, so dass im Jahr 1934 schließlich 121 770 Wagen dieser Bauart im Bestand der DRG waren. Wegen der großen Zahl der Wagen musste die DRG 2 Gattungsbezirke mit diesen Wagen belegen: „Kassel“ und „München“.

LIEFERBAR

Gedeckter Güterwagen Gm der K.W.St.E.

Betriebs-Nr. 29 953



Best.-Nr. 48207



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

Die Königlich Württembergischen Staats Eisenbahnen erhielten zwischen 1907 und 1911 insgesamt 1813 dieser gedeckten Güterwagen. Gebaut wurden diese Wagen von Wagenbauanstalten im gesamten Deutschen Reich. Es gab verschiedene Bauarten des Untergestells, jedoch alle ohne Bremse. Die Abmessungen und das Ladegewicht entsprachen schon den späteren Verbandswagen. Vor 1910 waren sie wie alle württembergischen Güterwagen tannengrün lackiert.

LIEFERBAR

Gedeckter Güterwagen Gu der DRG

Betriebs-Nr. Hannover 1504



Best.-Nr. 48208



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

Ab 1893 erhielten die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen gedeckte Güterwagen mit 4,5 m Radstand, einer Länge über Puffer von 9,3 m bei ungebremsten Wagen und einer Bodenfläche von etwa 21 Quadratmeter. Typisch sächsische Baumerkmale waren die Endfeldverstrebrungen und die 4 Lüftungsöffnungen je Seite. Die zuletzt gelieferten Wagen hatten ein Chassis, das bereits dem der späteren Verbandsbauart glich. Viele dieser Wagen kamen noch zur DRG, wo sie in den Gattungsbezirk „Hannover“ eingereiht wurden.

LIEFERBAR

Güterzugpackwagen Pwgi Pr 99 der DRG

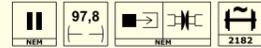
Betriebs-Nr. 126 941 Oppeln

Früher musste grundsätzlich jeder Güterzug einen Packwagen mitführen. Im Packwagen residierte der Zugführer, dem das gesamte Personal eines Güterzuges wie Schaffner, Bremser und Hilfsbremser unterstand. Im Packwagen fuhren neben dem Zugführer in seiner erhöhten Kanzel auch die Schaffner mit, während die auf den Zug verteilten Bremser ihre Untensilien ebenfalls im Packwagen unterbrachten. Dieser hatte daher neben dem Packraum und der Zugführerkanzel zahlreiche Sitzgelegenheiten und Spinde. Weiter war ein Ofen vorhanden, der nicht nur der Heizung diente, sondern auf dem das Personal sich während der langen Dienstzeiten auch warme Getränke und Mahlzeiten zubereiten konnte. Ursprünglich gab es für Güterzugpackwagen keine eigene Bauart, es wurden einfach neuere Wagen für den Personenzugdienst, ältere hingegen für den Güterzugdienst verwendet. Die Königlich Preußischen Eisenbahn Verwaltungen KPEV führten mit den überarbeiteten Normalien von 1883 für Güterzugpackwagen eine eigene Bauart

mit Musterzeichnung ein. Die preußischen Packwagen für Personen- und Güterzugdienst waren gleich aufgebaut, an einem Ende war ein erhöhtes Dienstabteil, das von einer offenen Endplattform aus zugänglich war. Daran schlossen sich Toilette und Dienstraum an. Die Güterzugpackwagen waren mit einem Achsstand von 4,0m nur unwesentlich kürzer als ihre Kollegen. Der Achsstand wuchs im Laufe der Zeit auf 4,70m. Die offene Plattform wurde ab 1899 durch einen Vorbau mit beiderseitigen Türen ersetzt. Von beiden Versionen, mit offener Bühne oder gedecktem Vorbau, entstand eine große Anzahl an Wagen in verschiedenen Varianten, die in ihrer modernsten Form bis in die Reichsbahnzeit nachgebaut wurden. Aufgrund ihrer Anzahl dominierten die preußischen Güterzugpackwagen den Wagenpark bis zum Ende der Dampflokomotivzeit, wo dann auch die Güterzugpackwagen überflüssig wurden.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2007

Best.-Nr. **48350**



EXTRA ANGESETZTE LÜFTER UND KAMINE

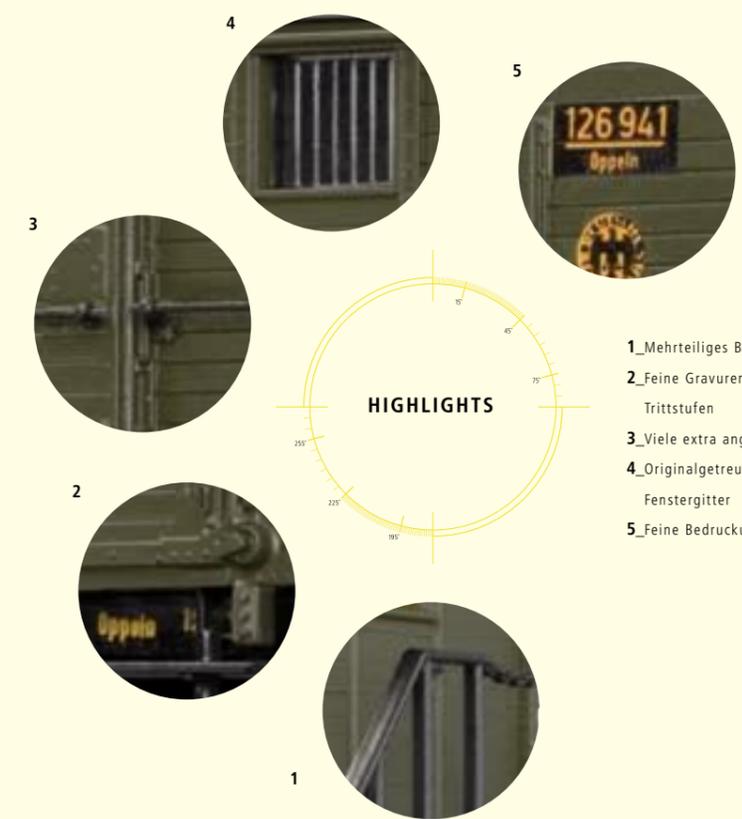
PASSGENAUE FENSTER

FÜR INNENBELEUCHTUNG VORBEREITET

SPEICHENRÄDER AUS ZINKDRUCKGUSS

DURCHBROCHENE DACHSTÜTZEN

KURZKUPPLUNGSKINEMATIK NACH NEM-NORM



HIGHLIGHTS

- 1_Mehrteiliges Bühnengeländer
- 2_Feine Gravuren, separat angesetzte Trittstufen
- 3_Viele extra angesetzte Teile
- 4_Originalgetreu wiedergegebene Fenstergitter
- 5_Feine Bedruckung und Lackierung

255°

225°

195°

Gedeckter Güterwagen Gags der DR

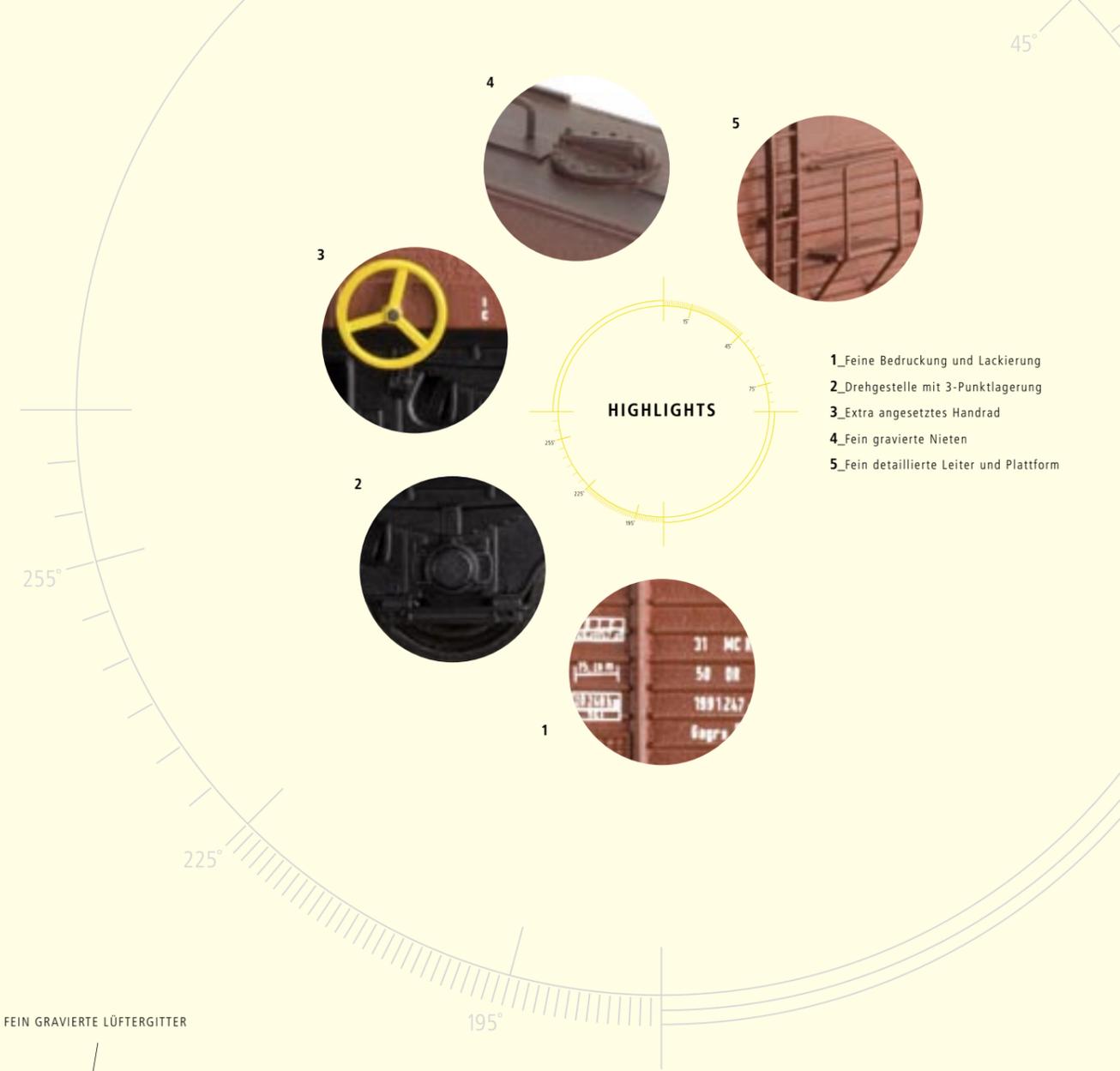
Betriebs-Nr. 31-50-100 1247-8

Die Deutsche Bundesbahn beschaffte keine vierachsigen gedeckten Güterwagen, dagegen waren diese bei der DR ein wichtiger Bestandteil des Güterwagenparks. Ausgehend von Entwicklungen während des Krieges entstanden verschiedene Bauarten von vierachsigen gedeckten Güterwagen, die in großen Stückzahlen beschafft wurden. Am Ende der Entwicklung stand die ab 1966 beschaffte Bauart GGhrs. Später wurden diese Wagen als Gagmrs-v, dann als Gags Gattungsschlüsselnummer 1992 bezeichnet. Mit dieser Bauart wurde die endgültige Form der vier-

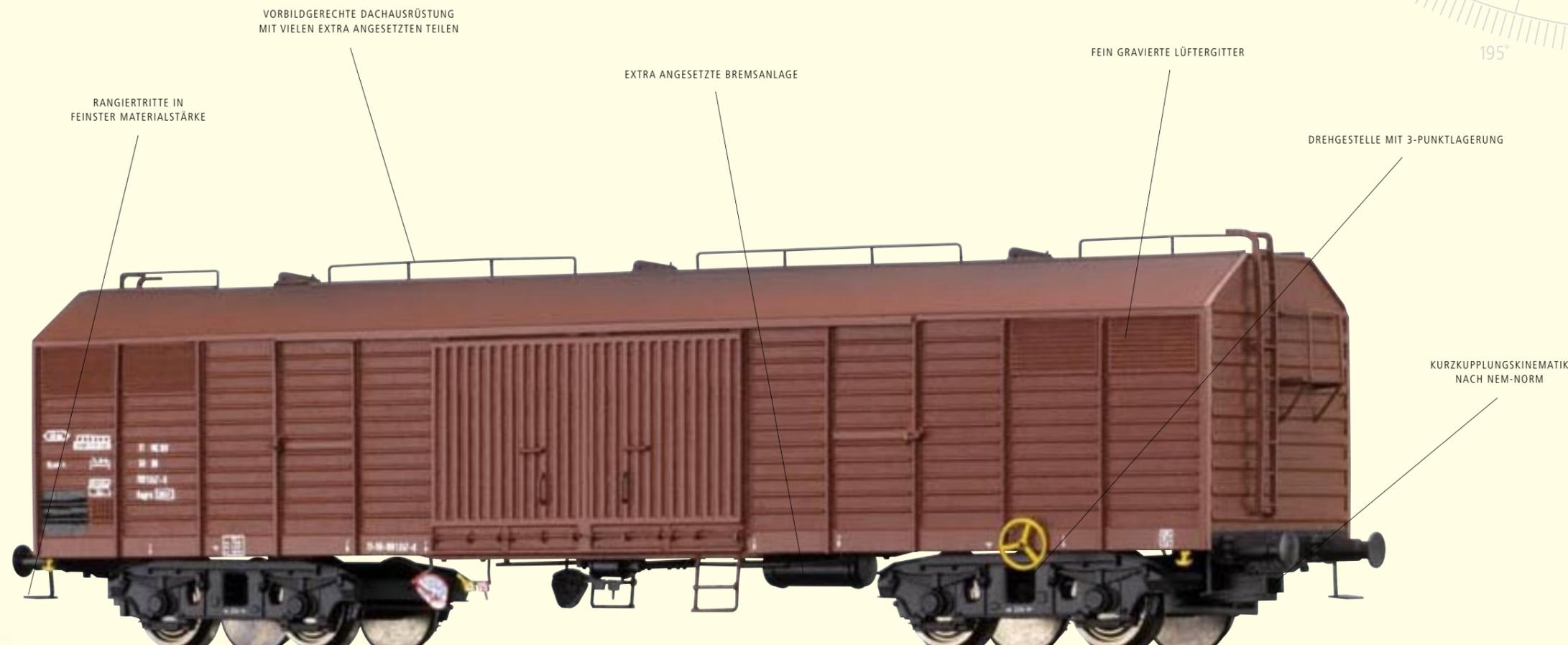
achsigen gedeckten Wagen der Deutschen Reichsbahn gefunden, sie wurden daher in großer Stückzahl beschafft. Die Fahrzeuge hatten eine LfP von 16,52 m und eine Tragfähigkeit von 57 t. Der Aufbau war aus Blechen zusammengesweißt, der Fußboden war aus Holz. Nach der Wende wurden diese Wagen nicht in den gemeinsamen Güterwagenpark übernommen, aber einige wurden als Privatwagen weiter verwendet.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2007

Best.-Nr. **48380**



- 1_Feine Bedruckung und Lackierung
- 2_Drehgestelle mit 3-Punktlagerung
- 3_Extra angesetztes Handrad
- 4_Fein gravierte Nieten
- 5_Fein detaillierte Leiter und Plattform



RANGIERTRITTE IN FEINSTER MATERIALSTÄRKE

VORBILDGERECHTE DACHAUSRÜSTUNG MIT VIELEN EXTRA ANGESETZTEN TEILEN

EXTRA ANGESETZTE BREMSANLAGE

FEIN GRAVIERTE LÜFTERGITTER

DREHGESTELLE MIT 3-PUNKTLAGERUNG

KURZKUPPLUNGSKINEMATIK NACH NEM-NORM

Handmuster

Die ursprünglich für militärische Verwendung gebauten sechsachsigen Schwerlastwagen Samm wurden überwiegend „zivil“ genutzt. Mit ihnen konnten sowohl schwere Einzellasten wie Fahrzeuge oder Maschinenteile als auch Stahlwerkserzeugnisse transportiert werden. So wurden auch die großen Rohre des VEB Industrie- und Kraftwerksrohrleitungen Bitterfeld vorwiegend auf diesen Wagen transportiert.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007

Schwerlastwagen Samm der DR, mit Röhrenladung

Betriebs-Nr. 31 50 481 8 193-9



Best.-Nr. **47002**



Die Ahaus Altstätter Eisenbahn AAE ist heute Marktführer auf dem Sektor der Vermietung von Standard-Güterwagen. Eine Flotte von 20 000 Güterwagen steht den Kunden zur Verfügung. Ein Schwerpunkt ist die Vermietung von Wagen für den Containerverkehr. Dafür hat die AAE die 8-achsigen Doppelwagen „megafret“ im Bestand. Es können verschiedene Kombinationen bis zu vier 20-Fuß-Containern geladen werden. Die Wagen werden im Verkehr auf allen europäischen Bahnen, einschließlich Großbritannien eingesetzt.

LIEFERBAR

Niederflur-Containerwagen „megafret“ der AAE

Betriebs-Nr. 490 9 514-4



Best.-Nr. **48101**



Modell: alle Zurrüstteile montiert; Verbindungsdeichsel im Originalmaß; Bremsleitungen eingesetzt aus Stahlprofilen; mehrteilige Bremsanlage, von oben sichtbar; separat eingesetzte Aggregate zwischen den Rahmenwangen; extra angesetztes Handrad; feinste Bedruckung und Lackierung – auch in den Vertiefungen der Container

Ab Ende der fünfziger Jahre wurde der UIC Standard 1 (St. 1) Kühlwagen von fast allen europäischen Bahnen beschafft. Die Schweizer St1 Wagen unterscheiden sich durch die Türen aus Aluminium und eine geänderte Ventilationsumschaltung von der üblichen Bauart. In der Schweiz besitzen auch Industriebetriebe solche Wagen, wie die Firma Bell AG in Basel. Mit den Wagen wurden Fleischspezialitäten von Basel aus in die ganze Schweiz und in angrenzende Staaten ausgefahren.

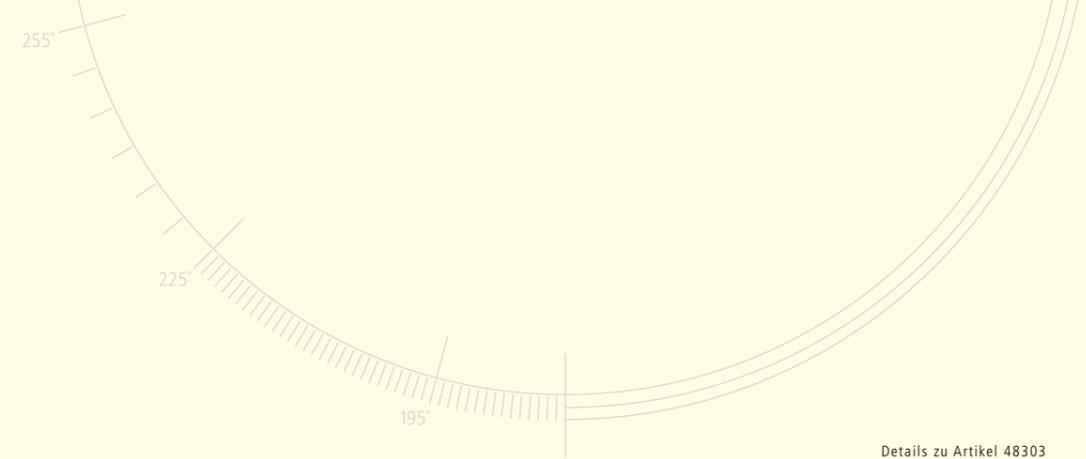
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2007

Kühlwagen der SBB, 3er-Set

Betriebs-Nr. 553 079 P, 70 264, 70 252

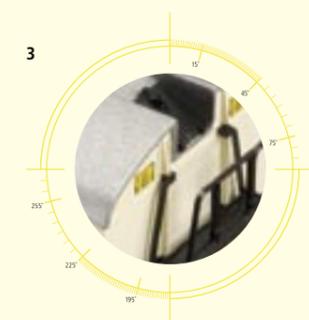
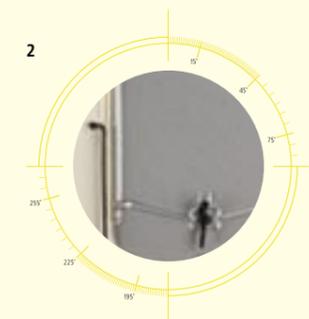


Best.-Nr. **48303**



Details zu Artikel 48303

- 1_Feine Bedruckung und Lackierung
- 2_Extra angesetzte Türriegel
- 3_Viele extra angesetzte Teile



Kesselwagen „Rheinpreußen“ der DB

Betriebs-Nr. 541 409 P

Im Jahre 1935 wurde nachgewiesen, dass man Benzin aus Kohle gewinnen kann. Ein Jahr später begann die Rheinpreußen GmbH, eine Gründung der gleichnamigen Kohlengrube, in Meerbeck mit der Produktion von synthetischem Benzin. Dieses wurde über ein eigenes Tankstellennetz vertrieben. Am 4. Oktober 1936 wurde der erste Kesselwagen mit synthetischem Rheinpreußen Benzin beladen. Bis 1959 gab es Rheinpreußen Benzin zu kaufen.



Best.-Nr. **47042**



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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2007

Kesselwagen „Minol“ der DR

Betriebs-Nr. 51-72-04 P

Der Handelsname Minol entstand 1949. Das VEB Kombinat Minol wurde am 1. Januar 1956 gegründet. Minol versorgte die DDR mit Kraftstoffen und Ölprodukten. Ein großer Teil der Öltransporte fand auf der Schiene statt. Dazu hatte die Minol zahlreiche Kesselwagen in ihrem Bestand.



Best.-Nr. **47043**

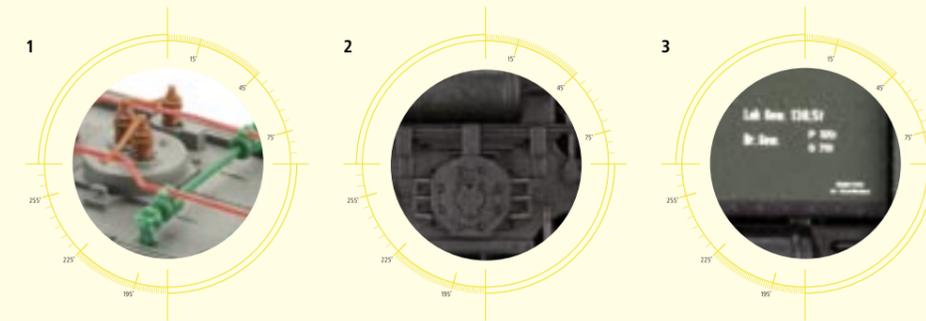


Modell: angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; originalgetreu dargestelltes Fahrwerk

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2007



DAS KRAFTPAKET IN TT IST WIEDER DA
ALS VARIANTE DER DR



- 1_Vorbildgerechte Dachausrüstung
- 2_Fahrgestell mit vielen extra angesetzten Teilen
- 3_Feine Bedruckung und Lackierung

Ellok E 95 der DR

Betriebs-Nr. E 95 03

Als die DDR im Jahr 1952 die von der UdSSR beschlagnahmten Elloks zurückkaufen durfte, waren auch alle sechs E 95 dabei. Die E 95 01 bis E 95 03 wurden wieder betriebsfähig hergestellt, die anderen wurden zu Ersatzteilspendern. Die betriebsfähigen Lokomotiven dienten noch jahrelang im schweren Güterzugdienst.

Erst 1969 wurden die E 95 01 und 02 ausgemustert, die E 95 03 folgte 1970. Während die ersten beiden Loks verschrottet wurden, konnte die E 95 03 als Museumsstück erhalten werden.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2007

Best.-Nr. **53000**



Triebwagen Talent BR 643.2 der DB, 2-Teiler

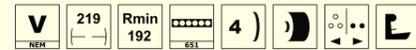
Betriebs-Nr. 643 713-1, 643 213-2

In der Euregiobahn sind die Partner Aachener Verkehrsverbund, DB Regionalbahn Rheinland und Euregio Verkehrsschienenetz zusammengefasst. Gemeinsam betreiben sie den Schienenverkehr in der Region Aachen. Als Triebfahrzeug hat man sich für den in Aachen gebauten Talent entschieden. Neben vier Talenten der Baureihe 644 werden vor allem die 26 bestellten 2-teiligen Dieseltriebwagen Talent 643.2 die Hauptlast des Verkehrs tragen.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2007



Best.-Nr. **64001**



Diesellok BR 232 der DB

Betriebs-Nr. 234 304-4

Nach der Wende wurde die erste neulackierte Lok der Baureihe 232 in verschiedenen Blautönen lackiert. Das war bisher bei DB-Loks unbekannt gewesen. Diese Lackierung blieb jedoch auf diesen Einzelgänger beschränkt. Damit ist die 234 304-7 quasi die blaue Mauritius unter den Lokomotiven der Deutschen Bahn AG.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2007



Best.-Nr. **61002**



Diesellok BR 132 der DR

Betriebs-Nr. 132 454-0

Ab 1973 entstand die universelle Lokbaureihe 132, die sich dank Ausrüstung mit Heizeinrichtung auch im Personenzugdienst einsetzen ließ. Die Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h war vorerst auch für diesen Zweck ausreichend.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2007



Best.-Nr. **61003**



Diesellok V 100 der DR

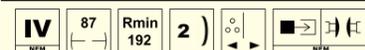
Betriebs-Nr. 110 006-4

Die Lieferung der Serienloks der Baureihe V 100 begann im Januar 1967 mit der V 100 004. Die Serienloks erhielten den Regelanstrich der DR. Der weinrote Aufbau der Lokomotive wurde durch einen hellen Streifen aufgelockert. Der Rahmen war schwarz und die Drehgestelle grau lackiert. Der Hauptrahmen der Lokomotiven war in der Mitte nach unten fischbauchartig verstärkt. In dieser Form wurden die Maschinen bis zur V 100 043 geliefert.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007



Best.-Nr. **61102**



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

Diesellok V 100 der DB

Betriebs-Nr. 298 301-3

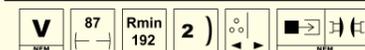
Ehemalige DR-Loks erhielten nach der Wende die DB-Farbgebung. Nach dem Zusammenschluss der beiden Deutschen Bahnen kamen zahlreiche ehemalige DR-Loks in den Genuss der damals aktuellen DB-Farbgebung. Auch die 202 535 des GB-Nahverkehrs in Görlitz erhielt die orientrote Lackierung mit lichtgrauen Kontrastflächen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2007



Foto zeigt H0-Modell

Best.-Nr. **61103**



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

Personenwagen BCCi der K.W.St.E.

Betriebs-Nr. BC 39

Die Königlich Württembergischen Staats Eisenbahnen (K.W.St.E.) beschafften ihre ersten Wagen vierachsrig nach amerikanischem Vorbild. Um auch bei kurzen Zügen die zweite Wagenklasse führen zu können, wurden auch gemischt-klassige Wagen zweiter und dritter Klasse beschafft. Diese hatten 14 kleine Fenster. Die Wagen waren sehr lange im Betrieb. Sie erhielten in der Wagenwerkstätte Cannstatt nach und nach Gasbeleuchtung, Druckluftbremse und Toiletten.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007



Best.-Nr. 65020



Personenwagen C4 der K.W.St.E.

Betriebs-Nr. C4 72

Im Jahr 1899 lief ein Umbauprogramm an, bei dem ein Teil der alten Amerikaner-Wagen neue Aufbauten mit modernen Doppelfenstern erhielten. Zum Fahrplanwechsel im Mai 1907 wurde in Süddeutschland auf Druck Preußens die vierte Klasse eingeführt. Da es in Württemberg keine Viertklasswagen gab, wurden ältere Drittklasswagen einfach umgezeichnet. Dies betraf auch die Umbauwagen von 1899. Sie erhielten den für Viertklasswagen typischen grauen Anstrich.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007



Best.-Nr. 65021



Gepäckwagen GEP der K.W.St.E.

Betriebs-Nr. GEP 13

Passend zu den Sitzwagen wurden auch 64 große Gepäckwagen in vierachsiger Ausführung beschafft. Im Gegensatz zu den Sitzwagen wurden alle Gepäckwagen von der Maschinenfabrik Esslingen gebaut. Außergewöhnlich breit waren die beiden Ladetüren. Unter dem Wagenboden war noch ein zusätzliches Hundebteil angebracht. Auch die Gepäckwagen standen ständig modernisiert noch sehr lange im Dienst. Zum Schluß wurden sie auf den württembergischen Nebenbahnen „abgefahren“.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007



Best.-Nr. 65022



Schwerlastwagen Samm der DR, mit Röhrenladung

Betriebs-Nr. 31 50 481 8 193-9

Die ursprünglich für militärische Verwendung gebauten sechsachsigen Schwerlastwagen Samm wurden überwiegend „zivil“ genutzt. Mit ihnen konnten sowohl schwere Einzellasten wie Fahrzeuge oder Maschinenteile als auch Stahlwerkserzeugnisse transportiert werden. So wurden auch die großen Rohre des VEB Industrie- und Kraftwerksrohrleitungen Bitterfeld vorwiegend auf diesen Wagen transportiert.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007



Best.-Nr. 67002



Modell: inkl. Ladegut; angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke

Kesselwagen „Rheinpreußen“ der DB

Betriebs-Nr. 541 409 P

Im Jahre 1935 wurde nachgewiesen, dass man Benzin aus Kohle gewinnen kann. Ein Jahr später begann die Rheinpreußen GmbH, eine Gründung der gleichnamigen Kohlengrube, in Meerbeck mit der Produktion von synthetischem Benzin. Dieses wurde über ein eigenes Tankstellennetz vertrieben. Am 4. Oktober 1936 wurde der erste Kesselwagen mit synthetischem Rheinpreußen Benzin beladen. Bis 1959 gab es Rheinpreußen Benzin zu kaufen.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007



Best.-Nr. 67050



Kesselwagen „Minol“ der DR

Betriebs-Nr. 51-72-04 P

Der Handelsname Minol entstand 1949. Das VEB Kombinat Minol wurde am 1. Januar 1956 gegründet. Minol versorgte die DDR mit Kraftstoffen und Ölprodukten. Ein großer Teil der Öltransporte fand auf der Schiene statt. Dazu hatte die Minol zahlreiche Kesselwagen in ihrem Bestand.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2007



Best.-Nr. 67051



*

GLANZLICHTER FÜR DIE ANLAGE
STECKSOCKELLEUCHTEN MIT NEUER LED-TECHNIK



Die neuen Leuchten sind mit Leuchtdioden ausgestattet. Sie zeigen das klar-weiße Licht ihrer Vorbilder, haben eine nahezu unbegrenzte Lebensdauer und sind unempfindlich gegen Erschütterungen. Die neue LED-Technik kommt nach und nach bei allen neuen und neu aufgelegten Leuchten zum Einsatz.



LED

Best.-Nr. **5833**

Gaslaterne Baden-Baden, 2er-Set
Höhe 50 mm



LED

Best.-Nr. **5834**

Gaslaterne, 2er-Set
Höhe 50 mm



LED

Best.-Nr. **5803**

Aufsatzleuchte, kantig, 2er-Set
Höhe 115 mm



LED

Best.-Nr. **4021**

Gaslaterne Baden-Baden, 1-fach
Höhe 40 mm



LED

Best.-Nr. **4022**

Parklaterne
Höhe 38 mm



LED

Best.-Nr. **4002**

Bahnsteigleuchte, 2-fach
Höhe 65 mm



Best.-Nr. **3099**

Anschluss-Set
bestehend aus:
je 1 Kabelring (10 m) braun und gelb
je 6 Querlochstecker braun und gelb



Best.-Nr. **3415**

Beleuchtungssockel aus Kunststoff
Glühbirne 14–19 V/50 mA
Sockel weiß, mit Kabel
6 Stück in Blister verpackt

Die Zeichen und ihre Bedeutung

	Epochenbezeichnung		Schnittstelle 21-polig		Modell besitzt Kupplungsaufnahme und Kurzkupplungskinematik
	Gleichstrom		Anzahl der Räder mit Haftreifen		Modell besitzt Federpuffer
	Wechselstrom		Lok besitzt Rauchgenerator		Tauschradsatz für Wechselstrom (z. B. BRAWA Art.-Nr. 2180)
	Wechselstrom mit Digitaldecoder		Lok ist für den Einbau eines Rauchgenerator vorbereitet (z. B. Seuthe Nr. 20)		Wechselstromschleifer nachrüstbar (z. B. BRAWA Art.-Nr. 2220)
	Wechselstrom DIGITAL PREMIUM		Lok besitzt Schwungmasse		Loksound eingebaut
	Gleichstrom DIGITAL PREMIUM		Zweilicht Spitzensignal in Fahrtrichtung wechselnd		Für Loksound vorbereitet
	Länge über Puffer in mm		Zweilicht Spitzensignal und ein rotes Schlusslicht in Fahrtrichtung wechselnd		Loksound mit zwei Soundmodulen und Lautsprechern eingebaut
	Befahrbarer Mindestradius in mm		Dreilicht Spitzensignal in Fahrtrichtung wechselnd		Fahrzeug weitgehend aus Metall
	Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb		Dreilicht Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter in Fahrtrichtung wechselnd		
	Schnittstelle nach NEM 651		Mit Innenbeleuchtung ausgestattet		
	Schnittstelle nach NEM 652		Innenbeleuchtung nachrüstbar (z.B. BRAWA Art.-Nr. 2200)		
	Schnittstelle 4-polig für Decoder BRAWA Art.-Nr. 9751		Mit Inneneinrichtung ausgestattet		
	Schnittstelle mit Lötunkten		Modell besitzt Kupplungsaufnahme, jedoch keine Kurzkupplungskinematik		

Nach Redaktionsschluss dieses Prospekts können sich am Produkt Änderungen ergeben. Konstruktions- oder Formänderungen, Abweichungen im Farbton bleiben vorbehalten. BASF, Bell, DB, Faller, Hamburg Süd, IKR, Märklin, Minol, Motorola, Railion DB Logistics und Willi Betz sind eingetragene Warenzeichen.

LIEBE ZUM DETAIL



EIN HIGHLIGHT UNSERER 70 NEUHEITEN:
GÜTERZUGLOK BAUREIHE 57.4 DER DRG, SPUR H0



BRAWA Artur Braun Modellspielwarenfabrik GmbH + Co. · Postfach/Post box 1274 · D-73625 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

