

LIEBE ZUM DETAIL IN NEUER GRÖSSE:
SPURWEITE 0 NEU BEI BRAWA



DER GROSSE SPIELSPASS KANN BEGINNEN.



1:45

1:87

HO

DIE WIEDERENTDECKUNG DER SPUR 0

Die Spur 0 kam um 1900 auf, dominierte die Modellbahnwelt lange Jahre und wurde nach 1950 von der kleineren Spurweite H0, der „Halb Null“ abgelöst und beinahe verdrängt. Doch die große Null (Maßstab 1:45) ist wieder im Kommen. Dafür gibt es viele schöne Gründe.

Noch mehr BRAWA Vielfalt

Das Sortiment von BRAWA ist um eine Spurweite größer geworden und bietet nun noch mehr Wahlfreiheit. Neben der Königsklasse H0, der kleineren Spur TT und der kleinen Spur N präsentiert BRAWA nun auch Modelle in der großen Spur 0. Am Start sind vier Wagenmodelle der beliebten Epoche III und IV mit verschiedenen Varianten. Natürlich in bewährter BRAWA Qualität. Mit der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit einer großen Traditionsmarke ausgeliefert.

Große Details und extra Spielspaß

Neben der noch größeren Detaillierung – einer Vielzahl angesetzter Einzelteile, lupenreiner Beschriftung, Federpuffern und vielem mehr – bieten die Modelle eine Extraladung Spielspaß. Türen zum Öffnen, ablenkbare Ladeflächen, klappbare Überfahrbleche, Auffahrampen, Unterlegkeile und vieles mehr sind die Zutaten für einen spannenden Spielbetrieb. Und: Die Modelle liegen gut in der Hand und sind robust.

Entdecken Sie eine neue Modellbahnwelt

Während das Angebot in H0 bereits sehr umfangreich ist, bietet die kleine Welt der Spurweite 0 die Möglichkeit zu individuellen Anlagen mit vielen Optionen zum originalgetreuen Betrieb, zum Rangieren, Be- und Entladen sowie zum Bauen und Basteln. Wir wünschen großen Spaß!



HIER GEHEN DIE TÜREN AUF. UND DIE HERZEN DER MODELLBAHNFANS



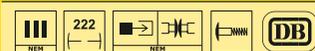
Offener Güterwagen Omm52 der DB

Mit dem beginnenden Wirtschaftsaufschwung nach 1945 entstand auch ein erheblicher Bedarf an neuen Güterwagen. Neben den im Krieg erlittenen Verlusten behinderten auch die während dieser Zeit beschafften „Kriegsgüterwagen“ den Verkehr, war bei ihnen doch über Gebühr Material eingespart worden, was sich jetzt durch Schäden rächte. Die für die aufkommende Industrie benötigte Energie entstand damals fast ausschließlich aus Kohle, so dass die Entwicklung neuer O-Wagen maßgeblich war. Obwohl die UIC inzwischen zwei Bauarten vereinheitlicht hatte, entwickelte die Waggonfabrik Uerdingen

gemeinsam mit der DB ein Fahrzeug, das sich von der bisher üblichen Bauart erheblich unterschied. Das Untergestell bestand aus Hohlkastenprofilen und bedurfte keinerlei Verstärkung durch ein Sprengwerk. Ausgerüstet war es mit einem Doppelschalenlaufwerk mit 5,40 m Achsstand und Rollenlagern, die eine Minimierung des Unterhaltungsaufwandes und erheblich weniger Heißläufer versprachen. Anfänglich noch mit Hik-Bremse ausgerüstet, erhielt der größte Teil der Wagen bereits beim Bau die neue Knorr-Einheitsbremse. Auch der Aufbau des Wagens wich erheblich vom Bekannten ab. Die U-förmig

gebogenen Seitenwände erwiesen sich als ausreichend stabil um völlig ohne weitere Kastenrungen auszukommen. Versteift wurde der Kasten so nur durch die Ecksäulen und die beiden Profile, die die zweiflügelige Seitentür nach UIC-Norm einrahmten. Stirnseitig waren bewegliche Kopfklappen angebaut, die ein Entladen auf Waggonkippanlagen ermöglichten. Ein Teil der gebauten Wagen besaß außerdem eine Handbremsbühne, die als extra Bauteil einseitig an den Rahmen geschraubt wurde und ihnen solchermassen ein asymmetrisches Erscheinungsbild verlieh. Die Fahrzeuge

bewährten sich bei Versuchen und im täglichen Betrieb ausgezeichnet, so dass bis 1962 insgesamt 14919 Exemplare beschafft wurden. Ein erheblicher Teil von ihnen wurde in den von der DB und SNCF initiierten EUROP-Park eingestellt und durfte so durch die beteiligten Bahnen wie ein eigener Wagen eingesetzt werden. So konnte es vorkommen, dass ein solchermaßen beschriftetes Fahrzeug seine Heimat nur noch selten erreichte und sonst das Erscheinungsbild der Güterzüge in West-, Nord- und Südeuropa auffrischte. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Betriebs-Nr. 862 210	Best.-Nr. 37000	UVP	77,90 €
Betriebs-Nr. 863 469	Best.-Nr. 37001	UVP	82,90 €

- Aufbau und Griffstangen aus hochwertigem, schlagzähem Kunststoff
- Türen zum Öffnen
- Räder aus Metall
- Räder auch innen profiliert
- Innenseite der Ladefläche dreidimensional nachgebildet

- extra angesetzte Federpakete, Bremsanlage, Rangiergriff, Kniewelle, Signalhalter
- Achsbremsgestänge mit Bremsbacken in Radebene
- Federpuffer
- Kurzkupplungskinematik
- Betriebs-Nr. 863 469 inkl. Bremserbühne

* SELBST DIE INNENSEITEN DER LADEFLÄCHE. SIND DREIDIMENSIONAL NACHGEBILDET *



Offener Güterwagen E037 der DB

Mitte der 60er-Jahre begann die DB ihren Wagenpark entsprechend den Vorgaben der UIC EDV-gerecht umzuzeichnen.

Wagen erhielten hierbei eine neue, insgesamt zwölfstellige Wagennummer, die es erlaubte, erheblich mehr Informationen als bisher über die Bauart zu verschlüsseln. Außerdem änderte sich bei vielen Typen auch der Hauptbuchstabe der Gattungsbezeichnung. So wurden die bisher ganz logisch mit „O“ bezeichneten offenen Wagen neu unter dem Gattungsbuchstaben „E“ geführt. Die DB machte außerdem von der zugelassenen Möglichkeit Gebrauch, durch eine

Bauartnummer die Typen feiner zu unterscheiden. Diese Bauartnummer wurde als Index hinter der Gattungsbezeichnung am Wagen angeschrieben. Aus den bisherigen „Omm 52“ wurden so bei der Umzeichnung „E 037“.

Obwohl der Stern zweiachsiger offener Wagen in den 70er-Jahren bereits zu sinken begann, war ein großer Teil der E 037 noch immer unverzichtbar. Erst mit der erstmaligen Beschaffung vierachsiger offener Güterwagen 1978 stand der DB gerade bei der Beförderung wetterunempfindlicher Schüttgüter eine wirkungsvolle Alternative zur Verfügung. Da ein Vierachser zwei zweiachsige

Wagen ersetzen konnte, half diese Verjüngung des Wagenparks auch den Instandhaltungsaufwand zu senken. Viele der verbliebenen E 037 wurden nun in einen neu geschaffenen saisonalen Rübenwagenpark umgesetzt. Anschriften wie „Nur für Zuckerrüben“ und „Darf den Bereich der DB nicht verlassen“ läuteten so das Ende der E 037 ein. Mit ihrem Ausscheiden aus dem Betriebspark beendete die DB auch den langjährigen Transport von Rüben in die Zuckerfabriken. Heute erfreuen LKW die Autofahrer in den traditionellen Anbaugebieten mit ihrer süßen Fracht. Dieses Ende war allerdings nicht allen E 037 beschie-

den. Über 800 von ihnen waren über die Krupp-Außenhandelsgesellschaft der immer unter chronischem Wagenmangel leidenden DR verkauft worden. Hier reihte man sie als EI 5598 unter der DOK 5044 ein. Noch einmal konnten sie nun ihr langjähriges Hauptfrachtgut transportieren, wenn jetzt auch hauptsächlich in der unedleren Form als Rohbraunkohle. Sie erlebten noch die Wende bei der DR, waren danach aber mangels Fracht schnell arbeitslos und säumten ab 1990 mit anderen Wagen Bahnhofsgleise und stillgelegte Strecken der DR. Bis 1994 waren alle ausgemustert. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

IV	222	DB	Betriebs-Nr. 21 80 508 5 004-7	Best.-Nr. 37002	UVP	77,90 €
----	-----	----	--------------------------------	-----------------	-----	---------

- Aufbau und Griffstangen aus hochwertigem, schlagzähem Kunststoff
- Türen zum Öffnen
- Räder aus Metall
- Räder auch innen profiliert
- Innenseite der Ladefläche dreidimensional nachgebildet
- extra angesetzte Federpakete, Bremsanlage, Rangiergriff, Kniewelle, Signalhalter
- Achsbremsgestänge mit Bremsbacken in Radebene
- Federpuffer
- Kurzkupplungskinematik

15°

* **ABSENKBARE LADERAMPE, KLAPPBARES ÜBERFAHRBLECH, BEILIEGENDE VORLEGEKEILE** *



Autotransportwagen Off 52 der DB

Einer der Bereiche, der den Aufschwung der Bundesrepublik nach 1945 maßgeblich beeinflusste, war die Automobilindustrie. Für Tausende wurde der Traum von individueller Fortbewegung endlich Realität und so wurden PKW in erheblichem Maße zum Transportgut. Dafür standen dem Betrieb bisher aber nur herkömmliche Schienen- und Rungenwagen sowie in sehr begrenztem Maße die in den 20er-Jahren dafür beschafften großräumigen G-Wagen mit Stirntüren zur Verfügung. Leider nutzt ein Auto die zur Verfügung stehende Tragfähigkeit eines Güterwagens aber nur zu einem Bruchteil aus, so dass der Transport auf diese

Weise sehr unwirtschaftlich war. Abhilfe sollte die Beschaffung spezieller doppelstöckiger Autotransportwagen bringen. Bereits während des Krieges gab es Versuche mit einer zweiten Ladeebene, die provisorisch auf O-Wagen des Gattungsbezirks „Klagenfurt“ befestigt wurde. Da die Entwicklung eines speziellen doppelstöckigen Autotransportwagens durch die DB erst ab 1954 betrieben wurde, half man sich vorerst, indem man aus dem Park der Omm 52 600 Wagen abzweigte. Diese wurden von Dezember 1953 bis März 1954 mit einer durch das BZA Minden entwickelten zweiten Ladeebene ausgerüstet und immer paarweise fest gekuppelt. Zur Vergröße-

rung der Ladelänge erhielten beide Wagen stirnseitig einen Vorbau, der dem Einheitshandbremsstand entsprach. So ausgerüstet war pro Doppelwagen die Verladung von zweimal fünf „Käfern“ oder acht anderen PKW möglich. Bereits im Mai 1954 erhielt die Waggonfabrik Graaff in Elze den Auftrag, die obere Ladeebene mit einem Geländer zu versehen, um beim Be- und Entladen Unfälle zu verhindern. Da auch in beladenem Zustand das Umstellgewicht der Bremse nicht erreicht wurde, waren die Lastwechsel in der Stellung „leer“ festgelegt. Die Wagen bewährten sich im Betrieb und wurden vorwiegend zum Transport von „Volkswagen“ eingesetzt. Da

die Wagen aber als offene Güterwagen der Regelbauart projektiert waren, hatten sie ein verhältnismäßig hohes Eigengewicht von 25,3 t. Da sie mit PKW beladen die hohe Lastgrenze von 30 t zu weniger als einem Drittel ausnutzten, war ihr Einsatz in diesen Diensten also trotzdem nicht gerade wirtschaftlich. Mit der Ablieferung spezieller Doppelstockwagen für den Autotransport erfolgte daher bis 1967 der Rückbau aller Einheiten in O-Wagen. Trotzdem erhielten einige noch die neue zwölfstellige UIC-Nummer und wurden bis zum Umbau als Laae 540 bezeichnet. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Betriebs-Nr. 869 091	Best.-Nr. 37050	UVP	179,90 €
Betriebs-Nr. 869 194	Best.-Nr. 37051	UVP	179,90 €

- Räder aus Metall
- Räder auch innen profiliert
- extra angesetzte Federpakete
- Überfahrblech zwischen den Wagen klappbar

- Federpuffer
- Kurzkupplungskinematik
- 2 Auffahrampen liegen bei
- Vorlegekeile liegen bei

- obere Ladeebene (Fahrbahn) wie im Original zum Befahren absenkbar
- Aufbau und Griffstangen aus hochwertigem, schlagzähem Kunststoff
- extra angesetzte Bremsanlage, Rangiergriff, Kniewelle, Signalhalter
- Achsbremsgestänge mit Bremsbacken in Radebene
- zum Beladen von Modellfahrzeugen in Baugröße 0 geeignet



Betriebs-Nr. 21 80 423 2 013-3	Best.-Nr. 37052	UVP	179,90 €
--------------------------------	------------------------	-----	----------

- identische Modelldetails wie Best.-Nr. 37050/37051



**STARK BESTÜCKT MIT FREISTEHENDEN
ARMATUREN, LEITUNGEN UND GRIFFEN**

Zementsilowagen Kds 56 der DB

Die gewaltigen Zerstörungen an Wohn- und Infrastruktur führten nach 1945 zu einer großen Nachfrage nach Baustofftransporten. Aufgrund der Menge der zu ersetzenden Gebäude und fehlenden Arbeitskräften war es Gebot der Stunde, schnell und günstig zu bauen. Somit wurde Beton – vor dem Krieg auch schon eingesetzt, aber noch nicht so verbreitet – zum Baustoff der Stunde. Einer der wichtigsten Bestandteile, Zement, wurde jedoch bisher fast ausschließlich in Papiersäcken verpackt in gedeckten Wagen transportiert. Dieses Verfahren war zeitraubend und teuer. Behälterwagen für staubförmige Güter, z. B. Kohlenstaub, gab es zwar schon länger, doch beschränkte sich ihr Einsatz bisher auf eher wenige Privateinsteller. Einer der Gründe war, dass die restlose Entleerung des Ladegutes bisher nur sehr schwer gelang und es viele Störungen bei einer Unterbrechung der Be- und Entladung gab.

Die DB entwickelte daher gemeinsam mit der Waggonindustrie einen neuen zweiachsigen Staubbehälterwagen mit zwei stehenden Behältern. Die ersten

zehn Wagen lieferte Westwaggon 1953 zur Erprobung an die DB. Da sie noch über eine HiK-Bremsanlage verfügten, wurden sie als Kd 54 bezeichnet. Außerdem hatten sie, wie auch die folgenden 150 Wagen, die von Talbot und Westwaggon kamen, ein Doppelschakenlaufwerk. Da dieses in Verbindung mit der sehr speziellen Untergestellkonstruktion der Kds 54 zu Problemen führte, erhielten alle Folgelieferungen ein Laufwerk mit Einfachschaken. Bereits nach 50 Wagen wurde das Behältervolumen auf zweimal 27 m³ gesteigert. Die Wagen bewährten sich sehr gut, so dass bis 1964 insgesamt 1222 Kds 54 beschafft wurden. Außerdem wurde auch ein Wagen mit zwei Behältern von zweimal 34 m³ Fassungsvermögen entwickelt und als Kds 56 in Dienst gestellt. Im Gegensatz zum Kds 54, der RIV-fähig war, konnte der Kds 56 nur aufgrund spezieller Vereinbarungen international eingesetzt werden. Neben der DB beschafften auch private Einsteller Wagen dieses Typs, so zum Beispiel das Kraftfutterwerk „Albert O. Petersen“ („Club Mast“), Varta und Heidezement.

Zementsilowagen Ucs 909 der DB

Mit Einführung der zwölfstelligen UIC-Nummer wurden die Kds 54 in Ucs 908 umgezeichnet, die Kds 56 hießen jetzt Ucs 909. Deren Beschaffung war noch immer nicht abgeschlossen, neben einer Anzahl Kds 54/Ucs 908, die in Kds 56/Ucs 909 umgebaut wurden, rollten auch bis 1971 noch neue Ucs 909 aus der Waggonfabrik Uerdingen. Lange Jahre bildeten beide Wagen das Rückgrat der Staubgutwagen bei der DB. Der größte Bestand an Kd/Kds 54 soll 1965 bestanden haben, als man 1232 Wagen zählte.

Die Angaben dazu sind jedoch widersprüchlich, gebaut wurden vermutlich für die DB 1236 Wagen. Erste Abgänge gab es 1967, als 86 Wagen verkauft wurden. Weitere Verkäufe an EVA und VTG folgten in späteren Jahren, so dass 1990 nur noch 953 im Bestand geführt wurden.

In den 90er-Jahren setzte die DBAG eine weitere große Anzahl an Wagen zu ihrer Tochter MEG um. Diese Wagen sind in Rüdersdorf, bekannt durch das dortige Zementwerk, beheimatet. Ihre Einsätze zwischen Rostock und Regensburg

erlangten aufgrund der vielfältigen durch die MEG verwendeten Triebfahrzeuge einige Aufmerksamkeit bei Eisenbahnfreunden. Inzwischen hält DB Schenker selbst nur noch sehr wenige Fahrzeuge vor, Ende 2008 war der Bestand auf 87 Wagen gesunken. Trotzdem sind darunter noch immer Wagen der ersten Serien, die inzwischen über 50 Jahre im Dienst stehen. Diese sind meist vermietet oder dienen beispielsweise dem Transport von Sand für Triebfahrzeuge. Außer Zement transportierten die Wagen im Laufe der Jahre auch diverse andere staubförmige Güter, sie waren in der Regel dann fest auf einem Bahnhof beheimatet, überliefert sind hier unter anderem Steinmehl, Quarzsand, Kieserit, Gips, Natriumsulfat, Thomassulfat, Zucker, Salz und Aluminiumhydroxid.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Betriebs-Nr. 356 198	Best.-Nr. 37100	UVP	99,90 €
Betriebs-Nr. 356 642	Best.-Nr. 37101	UVP	99,90 €

- viele freistehende Armaturen und Leitungen
- Bremsdreiecke und Fangbügel extra angesetzt
- Räder aus Metall
- Räder auch innen profiliert

- extra angesetzte Federpakete
- Federpuffer
- Kurzkupplungskinematik

- extra angesetzte Bremsanlage, Rangiergriff, Signalhalter
- Achsbremsgestänge mit Bremsbacken in Radebene
- Aufbau und Griffstangen aus hochwertigem, schlagzähem Kunststoff



Betriebs-Nr. 41 80 910 8 278-8	Best.-Nr. 37102	UVP	99,90 €
--------------------------------	------------------------	-----	---------

- identische Modelldetails wie Best-Nr. 37100/37101

DER GROSSE SPIELSPASS KANN BEGINNEN.

