

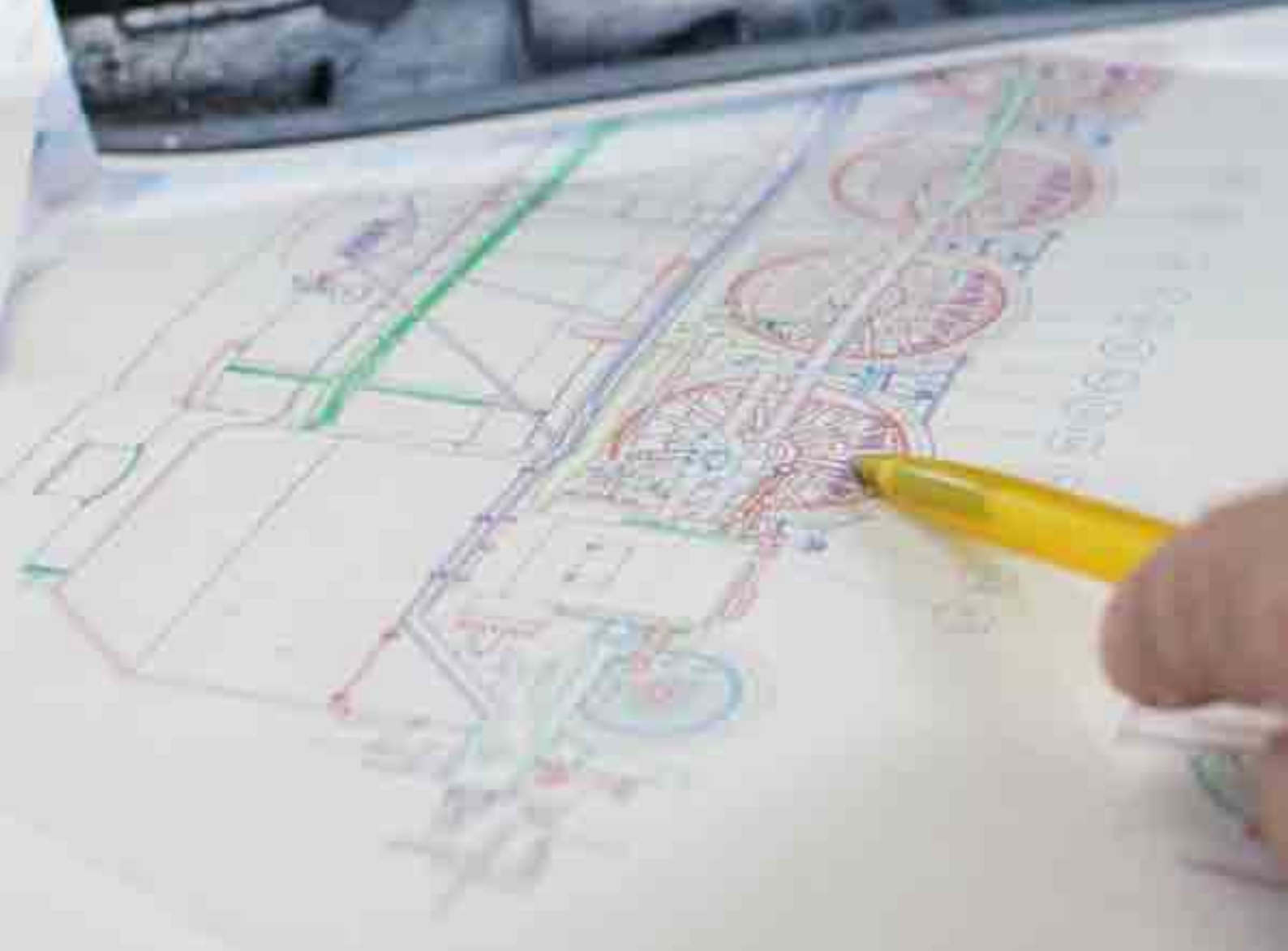
NEUHEITEN 2011

LOKS UND WAGEN IN SPUR 0, H0 UND N

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL



**LIEBE
ZUM DETAIL**





Wagen S. 4



Loks S. 10
Triebwagen S. 30
Wagen S. 36



Loks S. 70
Wagen S. 74



DEN WÜNSCHEN DER MODELLBAHNER AUF DER SPUR. ZUM BEISPIEL MIT SPUR 0

Schön, dass Sie unseren Neuheitenkatalog 2011 aufgeschlagen haben. Dieses Jahr präsentiert er auf noch mehr Seiten noch mehr neue Loks und Wagen. Doch die ganz große Neuheit heißt: Spur 0. Als wir die neue Spurweite vergangenen November ankündigten, war das Echo überwältigend. Wir erhielten zahlreiche begeisterte Zuschriften von Spur-0-Freunden. Welche Loks und Wagen auch immer Sie auf den folgenden Seiten entdecken werden – eines ist allen gemeinsam: Sie faszinieren mit höchster Originaltreue in Optik und Technik, mit exakter Maßstäblichkeit und mit einer Detaillierung, wie man sie nur selten bei Serienmodellen findet.

„Liebe zum Detail“ – das Markenversprechen von BRAWA wird getragen von Werten wie Ehrlichkeit, Qualität und Fairness. Und von einer Firmenkultur der Offenheit und Leidenschaft, in der immer wieder Neues entstehen kann – in puncto Technik, Optik oder Modellauswahl. Wir versuchen stets den Wünschen der Modellbahnfreunde auf der Spur zu sein. So ist unser gesamtes Sortiment für alle gängigen Gleissysteme, für Gleich- und Wechselstrom lieferbar. Und so kommen wir nun dem wachsenden Interesse an der ‚alten‘ Spurweite 0 entgegen. Mit Modellen voller Liebe zum Detail. Es würde uns sehr freuen, wenn wir nachhaltig zur Wiederentdeckung dieser großen Spur beitragen könnten.

DER GROSSE SPIELSPASS KANN BEGINNEN.





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

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. Für die Wiederentdeckung gibt es viele schöne Gründe.

Noch mehr BRAWA Vielfalt

Das Sortiment von BRAWA ist um eine Spurweite größer geworden. Am Start in Spur 0 sind 3 Wagenmodelle der beliebten Epoche III und IV mit verschiedenen Varianten. Natürlich in bewährter BRAWA Qualität. Ausgeliefert mit der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit einer großen Traditionsmarke.

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, absenkbare Ladeflächen, klappbare Überfahrbleche, Auffahrrampen, Unterlegkeile und vieles mehr sind die Zutaten für einen spannenden Spielbetrieb. Und: Die Modelle liegen gut auf der Schiene 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!



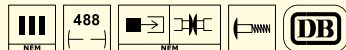
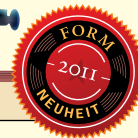
Autotransportwagen Off 52
der DB (Doppeleinheit)
Betriebs-Nr. 869 194

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

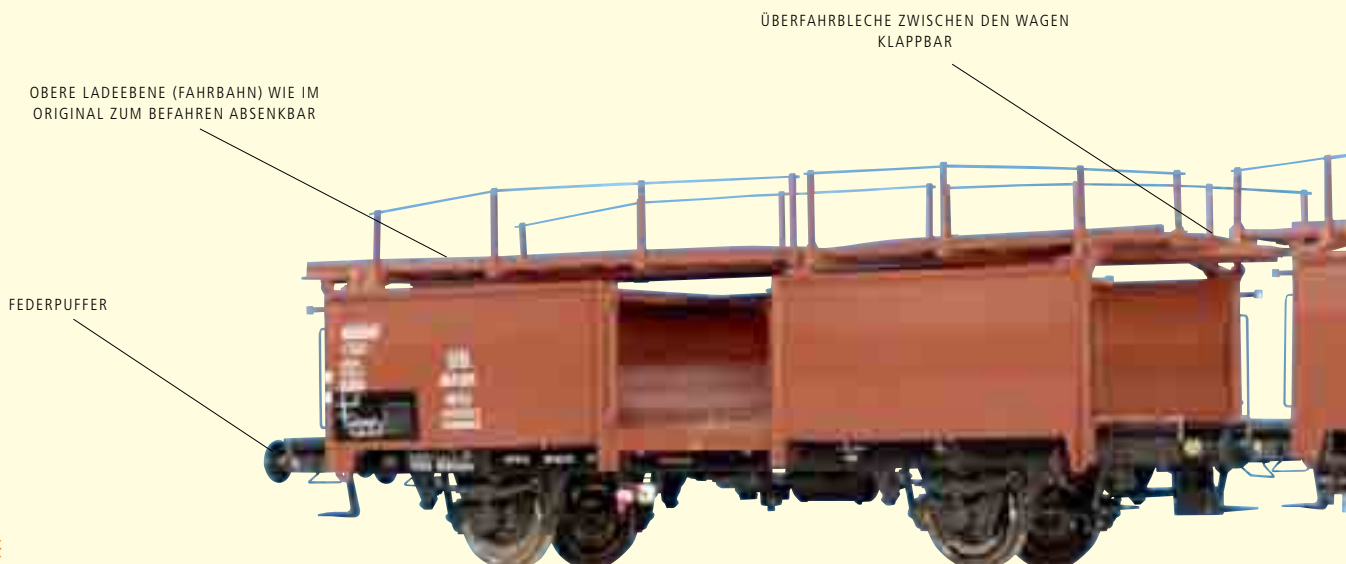


HANDMUSTER

Best.-Nr. 37051



ABSENKBARE LADERAMPE, KLAPPBARES ÜB



OBERE LADEEBENE (FAHRBAHN) WIE IM ORIGINAL ZUM BEFAHREN ABSENKBAR

ÜBERFAHRBLECHE ZWISCHEN DEN WAGEN KLAPPBAR

FEDERPUFFER



Autotransportwagen Off 52 der DB (Doppeleinheit)
Betriebs-Nr. 869 091



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 Gattungsbereichs „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 Vergrößerung 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

bezirks „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 Vergrößerung 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

1:45

HANDMUSTER

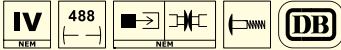


Best.-Nr. **37052**



**Autotransportwagen Laae⁵⁴⁰
der DB (Doppeleinheit)**
Betriebs-Nr. 21 80 423 2 013-3

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



ERFAHRBLECH, BEILIEGENDE VORLEGEKEILE

RÄDER AUS METALL;
AUCH INNEN PROFILIERT

EXTRA ANGESETZTE BREMSANLAGE,
RANGIERGRIFF, SIGNALHALTER

AUFBAU UND GRIFFSTANGEN AUS
HOCHWERTIGEM, SCHLAGZÄHEM KUNSTSTOFF

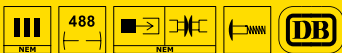


HANDMUSTER

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 Laae⁵⁴⁰ bezeichnet.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

Best.-Nr. **37050**



- Räder aus Metall
- Räder auch innen profiliert
- Extra angesetzte Federpakete
- Federpuffer
- Kurzkupplungskinematik
- 2 Auffahrampen liegen bei
- Vorlegekeile liegen bei
- Überfahrbleche zwischen den Wagen klappbar
- Obere Ladeebene (Fahrbahn) wie im Original zum Befahren absenkbar
- Aufbau und Griffstangen aus hochwertigem, schlagzähem Kunststoff
- Extra angesetzte Bremsanlage, Rangiergriff, Signalhalter
- Achsbremsgestänge mit Bremsbacken in Radebene
- Zum Beladen von Modellfahrzeugen in Baugröße 0 geeignet
- Kupplung kompatibel zu Lenz



Offener Güterwagen Omm52 der DB

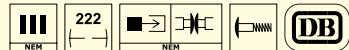
Betriebs-Nr. 862 210

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **37000**



HIER GEHEN DIE TÜREN AUF. UND

EXTRA ANGESETZTE FEDERPAKETE, BREMSANLAGE, RANGIERGRIFF, KNIEWELLE, SIGNALHALTER

ACHSBREMSGESTÄNGE MIT BREMSBACKEN IN RADEBENE

FEDERPUFFER

RÄDER AUS METALL



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 Doppelschakenlaufwerk 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. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Betriebs-Nr. 863 469 Best.-Nr. **37001**

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

HANDMUSTER



Best.-Nr. **37002**



Offener Güterwagen E⁰³⁷
der DB

Betriebs-Nr. 21 80 508 5 004-7

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

DIE HERZEN DER MODELLBAHNFANS

INNENSEITE DER LADEFLÄCHE
DREIDIMENSIONAL NACHGEBILDET

TÜREN ZUM ÖFFNEN

AUFBAU UND GRIFFSTANGEN AUS HOCHWERTIGEM,
SCHLAGZÄHEM KUNSTSTOFF

RÄDER AUCH INNEN PROFILIERT

KURZKUPPLUNGS-
KINEMATIK



ABB. ZEIGEN H0-MODELLE



Offener Güterwagen E 037 der SBB

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: 4. QUARTAL 2011

				Betriebs-Nr. 20 85 504 1 322-2 Betriebs-Nr. 20 85 508 9 156-7	Best.-Nr. 37004 Best.-Nr. 37005	ohne Bremserbühne ohne Bremserbühne	
				Betriebs-Nr. 20 85 508 8 019-8	Best.-Nr. 37003	mit Bremserbühne	

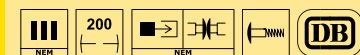


Staubbehälterwagen Kds 56 der DB

Die gewaltigen Zerstörungen an Wohn- und Infrastruktur führten nach 1945 zu einer großen Nachfrage nach Baustofftransporten. Aufgrund der Menge der zu ersetzenden Gebäude und fehlender Arbeitskräfte 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 Erpro-

bung 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 Einachschen. 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.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Betriebs-Nr. 356 198 Best.-Nr. **37100**
 Betriebs-Nr. 356 642 Best.-Nr. **37101**

- Viele freistehende Armaturen und Leitungen
- Bremsdreiecke und Fangbügel extra angesetzt
- Räder aus Metall
- Räder auch innen profiliert
- Extra angesetzte Federpakete
- Extra angesetzte Bremsanlage, Rangiergriff, Signalhalter

- Achsbremsgestänge mit Bremsbacken in Radebene
- Aufbau und Griffstangen aus hochwertigem, schlagzähem Kunststoff
- Federpuffer
- Kurzkupplungskinematik
- Kupplung kompatibel zu Lenz



STARK BESTÜCKT MIT FREISTEHENDEN ARMATUREN, LEITUNGEN UND GRIFFEN

ORIGINALFOTO



Staubbehälterwagen Ucs⁹⁰⁹ der DB

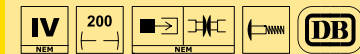
Mit Einführung der zwölfstelligen UIC-Nummer wurden die Kds 54 in Ucs 908 umgezeichnet, die Kds 56 hießen jetzt Ucs 909. Deren Beschaffung war noch immer nicht abgeschlossen, neben einer Anzahl Kds 54/Ucs 908, die in Kds 56/Ucs 909 umgebaut wurden, rollten auch bis 1971 noch neue Ucs 909 aus der Waggonfabrik 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 noch 87 Wagen vor. Darunter sind 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, Thomasulfat, Zucker, Salz und Aluminiumhydroxid.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Betriebs-Nr. 41 80 910 8 278-8 Best.-Nr. **37102**



ELEGANTE ERSCHEINUNG. MIT FESCHEN DETAILS

K.Bay.Stfs.B

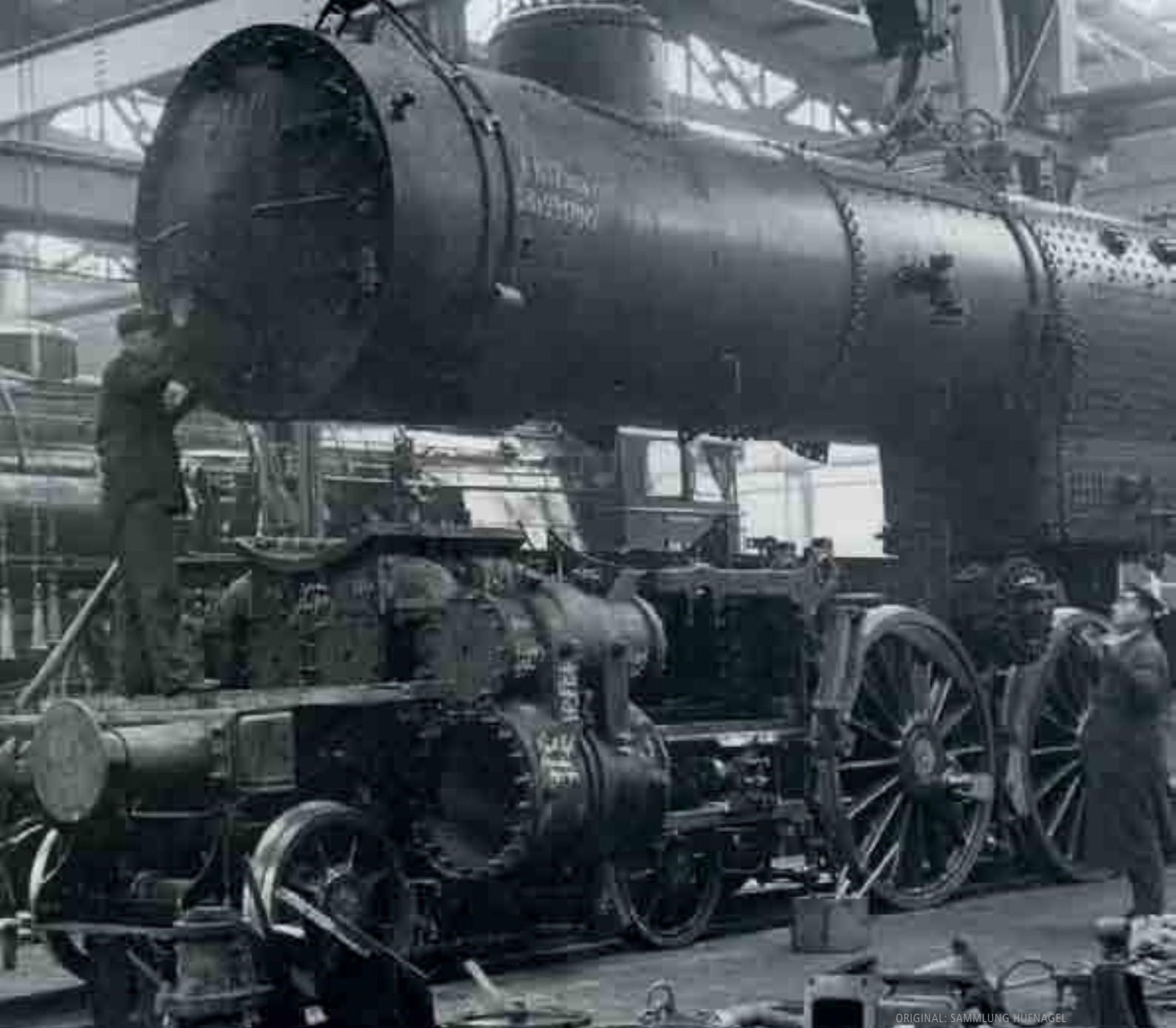


Dampflokomotive P 3/5H der Gruppenverwaltung Bayern

Betriebs-Nr. P 3/5H 3842

Auch die bayerische Staatsbahn litt nach den Reparationsabgaben an die Entente unter großem Lokomotivmangel. 214 Maschinen musste man 1919 und 1920 an die Siegermächte überstellen. Zwar war der Weiterbau der preußischen P8 als besonders für den Personenzugdienst geeignete Lokomotive veranlasst worden, diese war aber für viele der bayerischen Strecken zu schwer. Daher fasste man auch den Weiterbau der bayerischen P 3/5, einer Naßdampfverbundlokomotive, ins Auge. Durch Einbau eines Überhitzers sollte auch ihre Leistung erhöht werden, bald stellte man jedoch fest, dass dies mit dem bisherigen Kessel unbefriedigend ausfallen würde. Unter Beibehaltung der Beschränkung auf 15 t Achslast wurde Maffei zugestanden die bisherige Konstruktion zu überarbeiten um eine leistungsstärkere Lokomotive zu erhalten. Dies war aus Sicht des Betriebsdienstes auch drin-

gend erforderlich, war es doch seit Kriegsende üblich weniger, aber dafür schwere Züge zu fahren. Unter voller Ausnutzung der auferlegten Beschränkungen – die Achslast betrug 15,75 t – lieferte Maffei von Mai bis Dezember 1921 80 der als P 3/5H bezeichneten Lokomotiven. Ausgeführt wurden sie natürlich im edlen grün-schwarzen Anstrich bayerischer Lokomotiven, nur das nun auf dem Tender prangende schlichte „Bayern“ wies darauf hin, dass eine neue Zeit ohne „Kinni“ angebrochen war. Selbstverständlich kamen die ersten der neuen Personenzuglokomotiven in der Betriebswerkstatt München I in Fahrt, die Folgelieferungen verteilte man auf ganz Bayern. P 3/5H wurden so in Treuchtlingen, Rosenheim, Hof, Kempten, Regensburg, Lindau, Augsburg und Schweinfurt heimisch. Durch die höhere Kessellage und das geräumigere Führerhaus unterschied sich die neue Lok



ORIGINAL: SAMMLUNG HUFNAGEL

wesentlich von ihrer Vorgängerin und erschien eleganter. Beim Personal war die sparsame Maschine beliebt, das Vierzylinder-Verbundtriebwerk sorgte hier für wenig Aufsehen, war man es doch in Bayern gewohnt. Neben ihrer

Bestimmung, dem Personenzugdienst, kamen die P 3/5H auch im leichten Schnellzugdienst zum Einsatz. Die DRG reihte alle 80 als neue BR 38⁴ in ihren Bestand ein. LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2012

			Best.-Nr. 40650				Best.-Nr. 40651		
			Best.-Nr. 40652				Best.-Nr. 40653		

Modell: Kessel und Chassis aus Zinkdruckguss; Kurzkupplung zwischen Lok und Tender; bewegliche Türen am Führerstand; einzeln angesetzte Griffstangen aus Metall, bzw. schlagzähem Kunststoff; feinste Bedruckung und Lackierung; Führerstand beleuchtet; feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss; Rauchgenerator und Sounddecoder eingebaut, bzw. für Einbau vorbereitet; epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse; Lokführer und Heizer im Führerstand; originalgetreue Kesselrückwand; filigrane Steuerung; feinste Bedruckung und Lackierung; originalgetreue Farbgebung; Aufbau und Räder grün, Lok, Chassis und Tender schwarz

NACH SECHZIG JAHREN WIEDER UNTER DAMPF



ORIGINALFOTO: SAMMLUNG HUFVAGEL



Dampflokomotive BR 38⁴ der DRG Betriebs-Nr. 38 401

Bereits kurz nach der Ablieferung der neuen P 3/5H begannen tiefgreifende Umwälzungen im deutschen Eisenbahnwesen. Nach Gründung der DRG stellte man einen neuen Nummernplan für die Lokomotiven aller deutschen Länderbahnen auf. Der Dritte von ihnen wurde dann endlich gültig und umgesetzt. Den P 3/5H wurde hiernach die neue BR 38 mit den Ordnungsnummern 401 – 480 zuteil. Diese Zahlen prangten als aufgenietete Rotgussziffern auf schwarzen Schildern alsbald auf den Loks. Damit einher ging auch eine Umstellung des Farbschemas, wenn man sich auch in Bayern ganz besonders dagegen wehrte. Von der BR 185 sind Werkfotos überliefert, die diese auch noch mit den Reichsbahnschildern im grünen Farbleid zeigen, so dass man auch bei der BR 38⁴ davon ausgehen kann, dass diese Lackierung noch eine Weile bestand hatte. Erst Anfang der 30er-Jahre dürften dann die ersten Maschinen in Schwarzrot die Raw-Hallen in München verlassen haben. Damit

einher ging die Umstellung auf elektrische Beleuchtung, es sind aber auch Bilder überliefert, die noch in den 30er-Jahren Loks mit Gasbeleuchtung zeigen. Außer der probeweisen Ausrüstung von 38 433 und 38 470 mit Friedmann-Injektor, gab es sonst so gut wie keine auffälligen Bauartänderungen an den Loks. Neben dem Personenzugdienst kamen sie auch vor leichten Schnell- und Eilzügen sowie vor Eilgüterzügen und Leig-Einheiten zum Einsatz. Oft lief in diesen Diensten hinter der Lok einer der bayerischen Milchwagen auf dem Weg zur nächsten Molkerei. 38 401 war während der gesamten Vorkriegszeit neben einem Intermezzo in Freilassing, in München und Ingolstadt im Einsatz. 1947 wurde sie in München abgestellt, gelangte aber noch nach Neu Ulm, vermutlich um Ersatzteile zu spenden. Erst 1951 erfolgte dann ihre endgültige Ausmusterung.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2012

			Best.-Nr. 40658				Best.-Nr. 40659				
			Best.-Nr. 40660				Best.-Nr. 40661				

Modell: Kessel und Chassis aus Zinkdruckguss; Kurzkupplung zwischen Lok und Tender; bewegliche Türen am Führerstand; einzeln angesetzte Griffstangen aus Metall, bzw. schlagzähem Kunststoff; feinste Bedruckung und Lackierung; Führerstand beleuchtet; feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss; Rauchgenerator und Sounddecoder eingebaut, bzw. für Einbau vorbereitet; epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse; Lokführer und Heizer im Führerstand; originalgetreue Kesselrückwand; filigrane Steuerung; feinste Bedruckung und Lackierung; originalgetreue Farbgebung: Aufbau schwarz; Räder und Fahrwerk rot

Produktempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 45205, 45206, 45212, 45213, 45403



ORIGINALFOTO: SAMMLUNG HUFNAGEL



Deutsche Bundesbahn

Dampfloks BR 38⁴ der DB Betriebs-Nr. 38 432

Alle Loks der BR 38⁴ fanden sich nach dem Zweiten Weltkrieg in den Beständen der westlichen Besatzungszonen wieder. Zwar gab es bei vielen Loks Schäden durch Beschuss oder die Bombardierung der Bahnanlagen, aber wegen des großen Mangels an Maschinen für Reisezüge kamen die Meisten wieder in Fahrt. 1949 und 1950 werden Versuche aktenkundig, sich von den zu dieser Zeit noch eingesetzten Loks der BR 38⁴ zu trennen. Als hauptsächlicher Grund werden hierfür die sehr hohen Ausbesserungskosten in den EAW genannt. In einer aufwändigen Rechnung versuchte das EZA Göttingen dennoch nachzuweisen, dass beim Einsatz der 71 Loks der BR 38⁴ statt der BR 50 im Personenzugdienst 750 000 Mark jährlich einzusparen wären. Die BR 50 (und auch 42) liefen wegen des Mangels an Reisezugloks in vielen Bw in der französischen Zone ausschließlich im Reisezugdienst. Dieser Vorschlag stieß jedoch in

den betroffenen ED auf Widerstand. So endete der Einsatz der meisten 38⁴ in den Jahren 1950/51. Im Bw Lindau auf der Insel im Bodensee hielt sich ein kleiner Bestand wesentlich länger, die fünf letzten 1950 hauptuntersuchten Loks wurden alle hier stationiert. Noch 1953 kamen so täglich fünf Maschinen zum Einsatz. Sozusagen fünf vor Zwölf dokumentierte Altmeister Carl Bellingrodt diese Leistungen im landschaftlich reizvollen Bodenseeraum. Die 38⁴ kamen hier auch vor einem Schnellzug von Lindau nach Paris für die französischen Besatzungsgruppen zum Einsatz. Ende 1954 waren dann noch zwei Lokomotiven im Bestand, davon eine betriebsfähig. Diese letzte Lok – 38 432 – wurde am 12.05.1955 ausgemustert. Einige 38⁴ dienten danach noch als Heizlok, erhalten blieb leider keine von Ihnen.
LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2012

			Best.-Nr. 40654				Best.-Nr. 40655		
			Best.-Nr. 40656				Best.-Nr. 40657		

Modell: Kessel und Chassis aus Zinkdruckguss; Kurzkupplung zwischen Lok und Tender; bewegliche Türen am Führerstand; einzeln angesetzte Griffstangen aus Metall, bzw. schlagzähem Kunststoff; feinste Bedruckung und Lackierung; Führerstand beleuchtet; feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss; Rauchgenerator und Sounddecoder eingebaut, bzw. für Einbau vorbereitet; epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse; Lokführer und Heizer im Führerstand; originalgetreue Kesselrückwand; filligrane Steuerung; feinste Bedruckung und Lackierung; originalgetreue Farbgebung: Aufbau schwarz; Räder und Fahrwerk rot

Produktempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 2445, 2446, 2448, 2449, 45311, 45312, 45405



FLOTTE MÜNCHNERIN MIT WELTANSCHLUSS



Tenderlok BR 98¹⁰ der DRG
Betriebs-Nr. 98 1013

Trotz Gründung der DRG setzte die Gruppenverwaltung Bayern gegenüber den „Preußen“ in Berlin eine große Eigenständigkeit durch. So kam es zum Nachbau von 629 bayerischen Dampflokomotiven. Infolge der Wirtschaftskrise und den der Reichsbahn auferlegten Reparationszahlungen, schritt der Ausbau vieler Strecken nicht im geplanten Maße voran. So konnten die neu beschafften Einheitsloks auf den meisten der bayerischen Vinzinalbahnen nicht eingesetzt werden. Als Folge daraus wurde Bayern sogar die Entwicklung einer „neuen bayerischen“ Lokomotive zugestanden. Als Basis dafür diente die bayerische GtL 4/4, die als Baureihe 98⁸⁻⁹ noch bis 1928 gebaut wurde. Kessel und Triebwerk wurden weitestgehend unverändert übernommen, das Laufwerk aber um eine Nachlaufachse erweitert. Dies erlaubte die Unterbringung größerer Vorräte als bei der alten GtL 4/4 und eine um 5 km/h höhere Höchstgeschwindigkeit. Insgesamt wurden so von 1929 bis 1933 45 Stück der als Baureihe 98¹⁰ eingereihten Lokomotiven her-

gestellt. Lieferant aller Loks war die Firma Krauss in München, die 1932 infolge der wirtschaftlichen Schwierigkeiten mit Maffei fusionierte und fortan als Krauss-Maffei in Erscheinung trat. Auffällig war der bei den ersten 33 Loks eingebaute Speisewassereiniger, der sich aber nicht bewährte und später wieder ausgebaut wurde. Der besseren Belüftung des Führerhauses zuträglich war der bei den letzten Loks verwendete größere Lüftungsaufsatz. Typische Dienststellen, die Nebenbahnen bedienten und 98¹⁰ beheimateten, waren fortan Plattling, Passau, Weiden, Schwandorf, Ingolstadt und Nürnberg Rbf. Alle Maschinen überstanden den Krieg und fanden sich ab 1949 bei der DB wieder. Das Modell gibt die 98 1013 des Bw Hof im Zustand der 30er-Jahre wieder. Die dort stationierten Loks wurden u.a. durch die Lokstation Selb Stadt auf der Strecke nach Hohenbrunn verwendet und bedienten auch die umfangreichen Anschlüsse der Selber Porzellanindustrie. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

			Best.-Nr. 40550				Best.-Nr. 40551
			Best.-Nr. 40552				Best.-Nr. 40553
		115,5	Rmin 360				

Modell: Kessel, Chassis und Wasserkasten aus Zinkdruckguss; Kurzkupplungskinematik; einzeln angesetzte Griffstangen aus Metall, bzw. schlagzähem Kunststoff; feinste Bedruckung und Lackierung; feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss; Rauchgenerator und Sounddecoder eingebaut, bzw. für Einbau vorbereitet; epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse; filigrane Steuerung; originalgetreue Farbgebung: Aufbau schwarz; Räder und Fahrwerk rot

Produktempfehlungen: passend zu Wagenset Best.-Nr. 45976 auf S. 58

Deutsche ^{*}Bundesbahn

**GUT IM GÜTERVERKEHR UNTERWEGS.
BESTENS MIT DETAILS BELADEN**



HANDMUSTER



Deutsche Bundesbahn

Tenderlok BR 98¹⁰ der DB Betriebs-Nr. 98 1041

Alle 45 gebauten 98¹⁰ fanden sich nach 1945 bei der Deutschen Bundesbahn wieder und kamen weiterhin ausschließlich in ihrer bayerischen Heimat zum Einsatz. Waren sie anfänglich noch unentbehrlich so wurden besonders die im Reisezugdienst eingesetzten Loks durch das Aufkommen der „Roten Brummer“ – dem Schienenbus aufs Altenteil abgeschoben. Besonders im Güterzugdienst fanden viele der Loks ein längeres Betätigungsfeld. Größere Veränderungen oder Verbesserungen ließ die DB nicht vornehmen, neu hinzu kam Ende der 50er-Jahre die Ausrüstung mit dem dritten Spitzenlicht. Waren der Kohlenkasten oder die Wasserkästen infolge von Korrosion auszutauschen, so entstanden die Neuen häufig in Schweißtechnik. 1950 verteilten sich die Loks auf die drei Direktionen München, Augsburg und

Regensburg. Mit Abstand die meisten Loks beheimatete die ED Regensburg, die 28 Stück ihr Eigen nannte. Hierunter war auch 98 1041, die beim Bw Schwandorf Dienst leistete. 1953 kam sie gemeinsam mit fünf anderen 98¹⁰ zum Bw Straubing, von wo sie vor allem im Güterverkehr nach Cham und Neufahrn liefen. Die überlieferten Leistungen einer Schwesterlok aus dieser Zeit berichten von täglichen Laufleistungen zwischen 55 km und 159 km. 13 t Kohle wurden auf 1000 km verbraucht. Die 98 1041 wurde 1961 ausgemustert und zur Zerlegung verkauft. Einige Schwesterloks wurden älter. Letzte Lok war die 98 1005 vom Bw Schwandorf, die 1966 ausgemustert wurde. Leider blieb keine der modernsten bayerischen Vinzinalbahnloks erhalten.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

			Best.-Nr. 40554				Best.-Nr. 40555
			Best.-Nr. 40556				Best.-Nr. 40557

Produktempfehlungen: passend zu Wagenset Best.-Nr. 45977 auf S. 58 sowie passend zu Best.-Nr. 45757, 45758, 45759, 45802, 45803, 45805, 48223, 48232, 48418, 48420, 48651, 48652



BELIEBTE ALTÖSTERREICHERIN. MIT LIEBENSWERTEN DETAILS



© R. M. A. PHOTO

Dampflokomotive Reihe 178 der BBÖ Betriebs-Nr. folgt

1898 entwickelte Karl Gölsdorf für die Schneebergbahn einen kleinen Vierkuppeler mit Verbundtriebwerk, der in zwei Exemplaren gebaut wurde. In Dienst gestellt wurden die beiden Lokomotiven unter den Namen „Willendorf“ und „Klaus“. Bereits die Aspergbahn, die 1899 den Betrieb übernahm, bestellte weitere acht Maschinen nach. Die kkStB nahmen sich das Fahrzeug zum Vorbild und ließen in leicht veränderter Ausführung bis 1924 211 Lokomotiven bauen. Alle Lokomotiven erhielten natürlich den Kobelchornstein. Die Vorräte und damit das Dienstgewicht differierten leicht. Hersteller waren neben Krauss, die Wiener Neustädter Lokomotivfabrik, die Lokomotivfabrik Floridsdorf und die Böhmischo-mährische Maschinenfabrik. Damit war sie eine der verbreitetsten und beliebtesten altösterreichischen Lokalbahnlokomotiven. Weitere 15 Exemplare entstanden nach 1924 für die BBÖ und auch einige andere Privatbahnen fanden Gefallen an der kleinen Lokomotive. So wurde eine Gesamtzahl von 268 gebauten Lokomotiven erreicht. Der BBÖ blieben von den bis zum Ende des Ersten Weltkrieges gebauten 178.01 - 178.213 50 Maschinen. Große Mengen mussten als Reparationsleistung abgegeben werden. Allein die CSD erhielt 105 Lokomotiven, die sie als Reihe 422.0 einsortierte. Die nach Kriegsende gebauten Maschinen wurden im Anschluss als 178.214 - 178.232 eingereiht, während man die für die NLÖB gebauten 8 Vierkuppeler 1922 als 178.295 - 302 bezeichnete. Die Urmütter von der Schneebergbahn wurden 1937 als 178.801 - 807 umgezeichnet. Nachdem 1938 das DR Nummernschema in Österreich Gültigkeit erlangte, sah man für die Reihe 178 die neue Baureihe 92²² vor.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2012

			Best.-Nr. 40604				Best.-Nr. 40605
			Best.-Nr. 40606				Best.-Nr. 40607



Modell: Kessel, Wasserkästen, Chassis und Räder aus Zinkdruckguss; Boxpok-Räder; einzeln angesetzte Griffstangen aus Metall, bzw. schlagzähem Kunststoff; feinste Bedruckung und Lackierung; Rauchgenerator eingebaut, bzw. für Einbau vorbereitet; epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse; filigrane Steuerung; Wechselstrom im Analogbetrieb; Fahrtrichtungswechsel nicht möglich

Dampflok Reihe 178 der ÖBB *

Betriebs-Nr. folgt

Bereits nach dem Ersten Weltkrieg war der Bestand der Lokomotiven der Reihe 178 stark dezimiert worden. Nur noch 66 Maschinen konnte die BBÖ übernehmen. Durch Nachbauten und die Übernahme der für private Bahnen gebauten Lokomotiven erhöhte sich der Bestand wieder leicht auf 85 Stück. 84 von diesen reichte die DRB 1938 als 92 2211 – 92 2294 ein. Mehrere von ihnen gelangten 1941 leihweise an die Leuna-Werke und verblieben teilweise auch nach Kriegsende in Mitteldeutschland. Die 92 2218 wurde bei der DR erst 1960 im Bw Cottbus ausgemustert. Die ÖBB nannten nach 1945 schlussendlich noch 50 Lokomotiven ihr Eigen. Sie wurden weiter im Vershubdienst und zur Bedienung von Anschlüssen eingesetzt. Zwischen 1958 und 1968 schieden die meisten von ihnen aus und wurden zerlegt. In Österreich blieben bis heute 4 dieser kleinen Maschinen erhalten. 92.2220 ist Denkmal in Puchberg am Schneeberg, 92.2231 steht im Eisenbahnmuseum Schwechat, 92.2271 ist betriebsfähig und zieht die Museumszüge auf der Lokalbahn Schwarzenau - Zwettl - Martinsberg und 92.2234 steht im Eisenbahnmuseum Strasshof.



LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2012

			Best.-Nr. 40600				Best.-Nr. 40601	
			Best.-Nr. 40602				Best.-Nr. 40603	

Dampflok Reihe 893 der FS *

Betriebs-Nr. und Abbildungen folgen

Durch die Gebietsveränderungen und Kriegswirren, verblieben auch in Italien mehrere Lokomotiven der Reihe 178. Die FS bezeichnete sie als 893.001 - 012 und setzten sie im Rangierdienst ein. Zwei von ihnen gelangten nach 1945 noch zur Jugoslawischen Staatsbahn JZD und erhielten die Betriebsnummern 52-015 und 52-016.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2012

			Best.-Nr. 40608				Best.-Nr. 40609	
			Best.-Nr. 40610				Best.-Nr. 40611	

Dampflok TKp 11 der PKP *

Betriebs-Nr. und Abbildungen folgen

Auch in Polen verblieben nach 1918 österreichische Lokomotiven. Von der Reihe 178 übernahmen die PKP 27 Stück und reichten sie als TKp 11 ein. Nach dem Einmarsch der Wehrmacht in Polen und der Rückzeichnung „deutscher“ Lokomotiven, wurden auch diese in die BR 92²² einsortiert. Zur Umzeichnung vorgesehen waren noch neun Lokomotiven als 92 2202 - 2210. Nach 1945 gelangte von diesen neun Lokomotiven eine wieder in den polnischen Bestand. Die ehemalige TKp 11-25 erhielt die Nummer TKp 11-2 in zweiter Besetzung und wurde 1950 ausgemustert. Mehrere der anderen Maschinen gelangten aufgrund des unklaren Rückgabeprozederes noch in den DB-Bestand und wurden erst nach 1950 ausgemustert.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2012

			Best.-Nr. 40612				Best.-Nr. 40613	
			Best.-Nr. 40614				Best.-Nr. 40615	

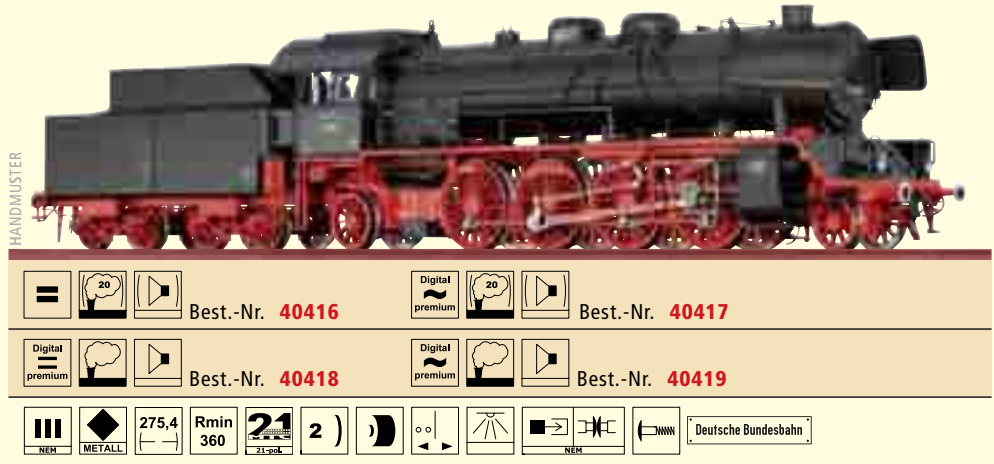
* Weitere Informationen werden im Laufe des Jahres auf der BRAWA-Website veröffentlicht.

Dampflokomotive BR 19¹ der DB

Betriebs-Nr. 19 128

Obwohl nach 1945 auf den Gebieten der Westzonen nur sieben 19¹ verblieben waren, standen einige davon noch längere Zeit im Einsatz. Ihre Beliebtheit beim Personal, insbesondere in Süddeutschland, führte dazu, dass sie sogar einer 01 vorgezogen wurden. So bespannte das Bw Treuchtlingen bis 1951 Schnellzüge nach München und auch das Bw Hof setzte die 19 128 und 19 137 noch ein. Mit 19 128 führte J.B. Kronawitter sogar noch Versuche durch, so dass sie zum Schluss mit Witte-Windleitblechen unterwegs war, die ihr nicht schlecht zu Gesicht standen.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



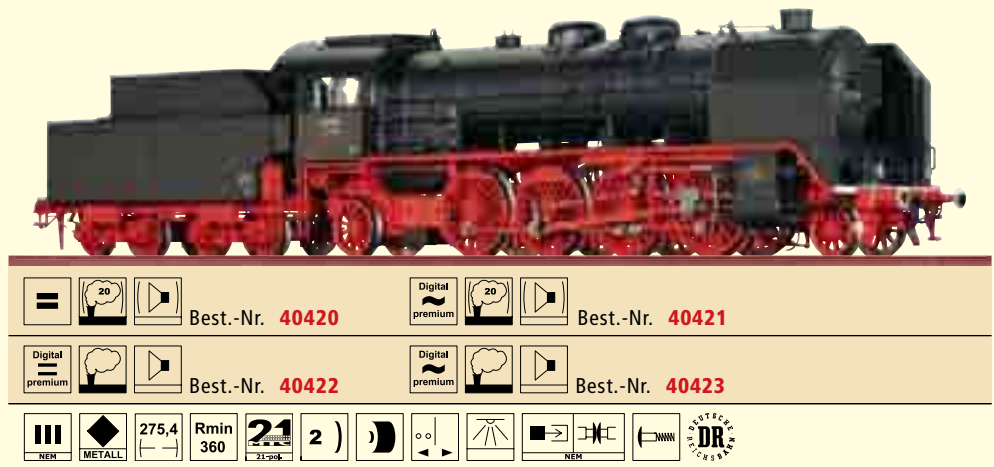
Modell: neu mit Witte-Windblechen ausgestattet; feinste Speichenräder aus Metall; Kessel, Lok-Chassis und Tendergehäuse aus Metall; Motor 5-polig, schräggenutzt mit 2 Schwungmassen und Antrieb in der Lok; Kulissenführung zwischen Lok und Tender; Normschacht vorne und hinten kulissengeführt; Führerstandsbeleuchtung; detaillierte Kesselrückwand; Federpuffer; Lokführer und Heizer im Führerstand; mehrteilige Lampengehäuse; 2 Haftreifen; durchbrochene Tenderdrehgestelle; verstellbarer Abstand zwischen Lok und Tender; freistehende Leitungen und Handläufe teilweise aus Metall; freier Durchblick zwischen Kessel und Chassis

Dampflokomotive BR 19¹ der DR

Betriebs-Nr. 19 104

Die DR in der SBZ nannte nach 1945 dreizehn 19¹ ihr Eigen, davon waren mindestens acht Stück betriebsfähig. Obwohl der Eigentumsstatus bereits zu diesem Zeitpunkt unklar war, erhielten verschiedene Loks noch aufwendige Untersuchungen, da der Mangel an Fahrzeugen einfach zu groß war. Eingesetzt wurden sie von den Bw Zwickau und Erfurt P. Spätestens bis 1955 wurden dann die letzten Exemplare an die PKP zurückgegeben, wo sie noch mehrere Jahre Dienst leisteten.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011

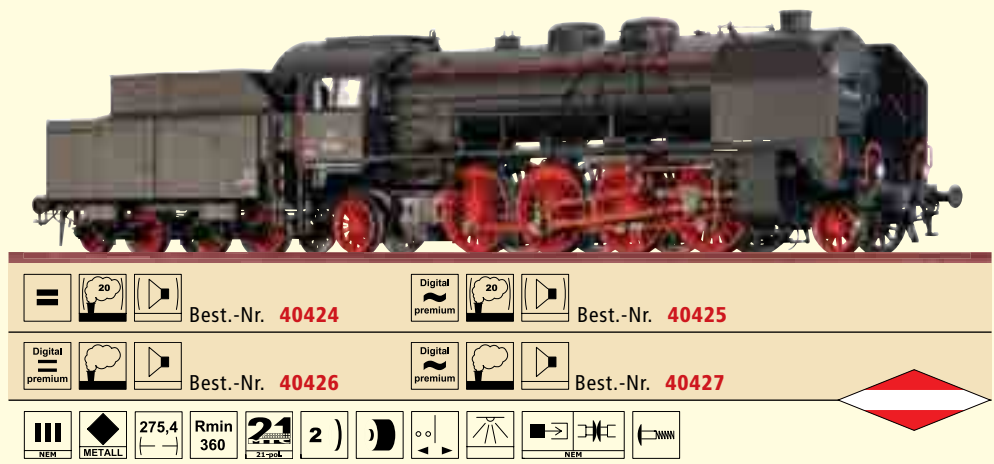


Dampflokomotive BR 19¹ der BBÖ

Betriebs-Nr. 19.166

Auch die in Österreich gebliebenen Lokomotiven der Baureihe 19¹ wurden sowohl durch die Amerikaner, als auch die sowjetischen Besatzer an die PKP zurückgegeben. Dieser Prozess war bis 1948 abgeschlossen. In Österreich blieben die drei 19 158, 165 und 166, die als Direktlieferungen an die DRB als „Deutsch“ angesehen wurden. Bis 1951 wurden sie von Linz aus eingesetzt, danach erfolgte die Umbeheimatung nach Villach.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011





Dampflokkreihe 919 der ÖBB
Betriebs-Nr. 919.165

Im Mai 1953 erhielten die BR 19¹ die neue Baureihenbezeichnung 919 – die bisherigen Ordnungsnummern blieben erhalten. Nach ihrem Einsatz in Villach von 1951 bis 1952 kamen sie schlussendlich zur Zfl. Wien Süd, um auf der Semmeringstrecke eingesetzt zu werden. Hier verkehrten sie gemeinsam mit der Baureihe 12. Nach der Elektrifizierung der Semmeringbahn erfolgte ihre Abgabe nach Wien West 1957, bis zu ihrem endgültigen Ausscheiden 1961.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011

		Best.-Nr. 40436			Best.-Nr. 40437						
		Best.-Nr. 40438			Best.-Nr. 40439						
		275,4	Rmin 360								



Dampflokk BR 54⁸⁻¹¹ der DB
Betriebs-Nr. 54 1128

Von der Baureihe 54⁸⁻¹¹ haben den Zweiten Weltkrieg mehrere betriebsfähige Exemplare überlebt, die wegen des großen Lokmangels auch nach Kriegsende weiter eingesetzt wurden. Darunter waren auch alle auf Heißdampf umgebauten 54⁸, obwohl diese als eine der sparsamsten Baureihen der DR galt. Nicht betroffen von dieser Verfügung waren die 54⁸, die als polnisches Eigentum galten. Sie blieben bis 1951 im DB-Bestand und wurden erst ausgemustert, als klar war, dass eine Rückgabe aufgrund der politischen Verhältnisse nicht möglich war.
LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2011

		Best.-Nr. 40458			Best.-Nr. 40459					
		Best.-Nr. 40460			Best.-Nr. 40461					
		185,85	Rmin 360							

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; feinste Nieten und Gravuren



Dampflokk BR 54⁸⁻¹¹ der DR
Betriebs-Nr. 54 887

Die bei der DR in der SBZ verbliebenen 54⁸⁻¹¹ gehörten fast ausschließlich dem Schadpark an. Die vorhandenen Kapazitäten zur Aufarbeitung wurden für modernere Lokomotiven genutzt, so dass keine dieser Schadloks wieder in Fahrt kam. Lokomotiven der PKP wurden bis 1955 dorthin zurückgegeben, der Rest zerlegt. Die letzte betriebsfähige Original-G 5.4 war 54 887, die bis 1951 in Schönevide Dienst tat.
LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2011

		Best.-Nr. 40466			Best.-Nr. 40467					
		Best.-Nr. 40468			Best.-Nr. 40469					
		185,85	Rmin 360							

Dampflokomotive BR 89⁰ der DB

Betriebs-Nr. 89 066

Die DRG trennte sich kurz nach der Umzeichnung von allen preußischen T 8, einige trugen ihre Nummernschilder als Baureihe 89⁰. Viele wurden verkauft, zum Teil an Privatbahnen, andere an Reichsbahnausbesserungswerke, wo sie als Werklokomotiven Dienst taten. Eine dieser Lokomotiven, die in diesen Diensten besonders lange überlebte, war 89 066. Bereits anfänglich im Raw Schwerte eingesetzt, gelangte sie nach einem Aufenthalt in Mülheim - Speldorf zurück nach Schwerte. Erst 1964 wurde sie hier als letzte preußische T 8 im Bundesbahngebiet zerlegt. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



HANDMUSTER

		Best.-Nr. 40502		Best.-Nr. 40503							
		108,7	Rmin 360								Deutsche Bundesbahn

Modell: filigrane Steuerung; feinste Bedruckung und Lackierung; Kohlekasten zum Öffnen; freistehende Leitungen; für Rauchgenerator vorbereitet; Kessel aus Zinkdruckguss; Federpuffer

Dampflokomotive BR 89⁶⁴ der DR

Betriebs-Nr. 89 6476

Eine der frühzeitig an Privat verkauften Lokomotiven war die 89 011. Nach vier Jahren bei der Butzbach - Licher Eisenbahn als BbLE 35, gelangte sie 1932 zur Dahme - Uckroer Eisenbahn bei der sie die Nummer 1 trug. 1938 übernahm sie die Brandenburgische Städtebahn als Nummer 38. Nachdem 1949 alle Privatbahnen in der SBZ der DR zugeschlagen wurden, erhielt auch die ehemalige 89 011 nochmals eine neue Nummer nach DR-Schema. Als 89 6476 tat sie bis 1965 beim Bw Jerichow Dienst, zuletzt auf der Nebenbahn Wusterwitz - Ziesar - Görzke. Ihre letzte große Fahrt führte sie zur Zerlegung nach Prag. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



HANDMUSTER

		Best.-Nr. 40506		Best.-Nr. 40507							
		108,7	Rmin 360								DR

Dampflokomotive Reihe 1-050 der SNCF

Betriebs-Nr. 050.A.7

Entsprechend dem eher geringen Bestand an Fahrzeugen fielen die Reparaturen Württembergs in der Masse der preußischen Fahrzeuge kaum auf. Trotzdem brachten es diese Außenseiter auf eine teilweise bemerkenswerte Anzahl Dienstjahre. So erlebten die vier abgegebenen Hh 825, 826, 828 und 830 noch die Gründung der Staatsbahn SNCF 1938. Dort wurden sie als 1-050 A6 - A9 eingereiht und erst Ende der 40er-Jahre ausgemustert. Die Letzte von ihnen war 1-050 A9, die am 31.07.1950 in Reims abgestellt wurde. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



		Best.-Nr. 40166		Best.-Nr. 40167							
		Best.-Nr. 40168		Best.-Nr. 40169							
		197,5	Rmin 360								

Dampflok G 4/5 H der K.Bay.Sts.B. Betriebs-Nr. 5617

Bei ihrem Erscheinen 1915 waren die G 4/5 H die größten und stärksten Lokomotiven mit der Achsfolge 1'D. Ob die Ausführung als Vierzylinder-Verbundlok wirklich sinnvoll war, daran scheiden sich die Geister. Bis 1919 erhielt die K.Bay.Sts.B. 195 Loks geliefert. Weitere 35 Maschinen gelangten direkt als „Kriegsloks“ an die MGD Brüssel bzw. die Feldeisenbahnen. 1933 begannen die ersten Ausmusterungen, da infolge der Wirtschaftskrise ein Loküberhang bestand und das Triebwerk die Unterhaltungskosten in die Höhe trieb. Zwei Maschinen erlebten noch den Kriegsbeginn, die letzten Beiden wurden 1947 ausgemustert.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

Dampflok S 2/6 der Pfalzbahn Betriebs-Nr. 3201

Nach ihrer Rekordfahrt gab die S 2/6 ein kurzes Gastspiel in München und wurde im Jahr 1910 nach Ludwigshafen abgegeben. In Bayern konnte man für den Einzelgänger kein sinnvolles Einsatzgebiet finden. In der Pfalz wurde sie in die Dienstpläne der anderen Zweikuppler eingebaut und konnte endlich zeigen, was in ihr steckte. Bis 1918 bewährte sie sich im täglichen Dienst zwischen Koblenz, Bingerbrück, Ludwigshafen und Straßburg und erbrachte dabei Laufleistungen von bis zu 100.000 km im Jahr. Seit einer Hauptuntersuchung im Mai 1910 trug die S 2/6 den traditionellen Anstrich der Pfalzbahn-Lokomotiven im eleganten Braunviolett.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011

Dampflok BR 06 der DRG Betriebs-Nr. 06 002

Für den Einsatz vor schweren Schnellzügen im Hügelland erging von der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft 1934 eine Ausschreibung an die Lokomotivindustrie zum Bau einer vierfach gekuppelten Schnellzuglok. Die Firma Krupp in Essen erhielt schließlich den Auftrag vorerst zwei Vorserienexemplare zu bauen. Viele Bauteile waren mit den zur selben Zeit entwickelten Baureihen 41 und 45 identisch. Eine Serienfertigung kam nicht mehr zustande. Zwar gab es nach dem Krieg Pläne für eine Modernisierung, wegen des fehlenden Einsatzgebietes für die beiden „Riesenloks“ wurden diese jedoch nicht weiter verfolgt.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



		Best.-Nr. 40116			Best.-Nr. 40117
		Best.-Nr. 40118			Best.-Nr. 40119

Modell: einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte; vorbildgetreue Achslagerdeckel; Kurzkupplungskinematik; originalgetreuer Barrenrahmen; einzeln angesetzte Griffstangen und Leitungen aus Metall; funktionsfähiges Innentriebwerk; Tendergehäuse, Kessel und Chassis aus Zinkdruckguss; funktionsfähiges Dreilicht-Spitzensignal



		Best.-Nr. 40262			Best.-Nr. 40263
		Best.-Nr. 40264			Best.-Nr. 40265

Modell: vollbewegliche Tenderdrehgestelle; Kurzkupplung zwischen Lok und Tender; schräggenuteter 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen; detailgetreue Nachbildung des Barrenrahmens; Lokführer und Heizer im Führerstand; feinste Speichenräder aus Metall

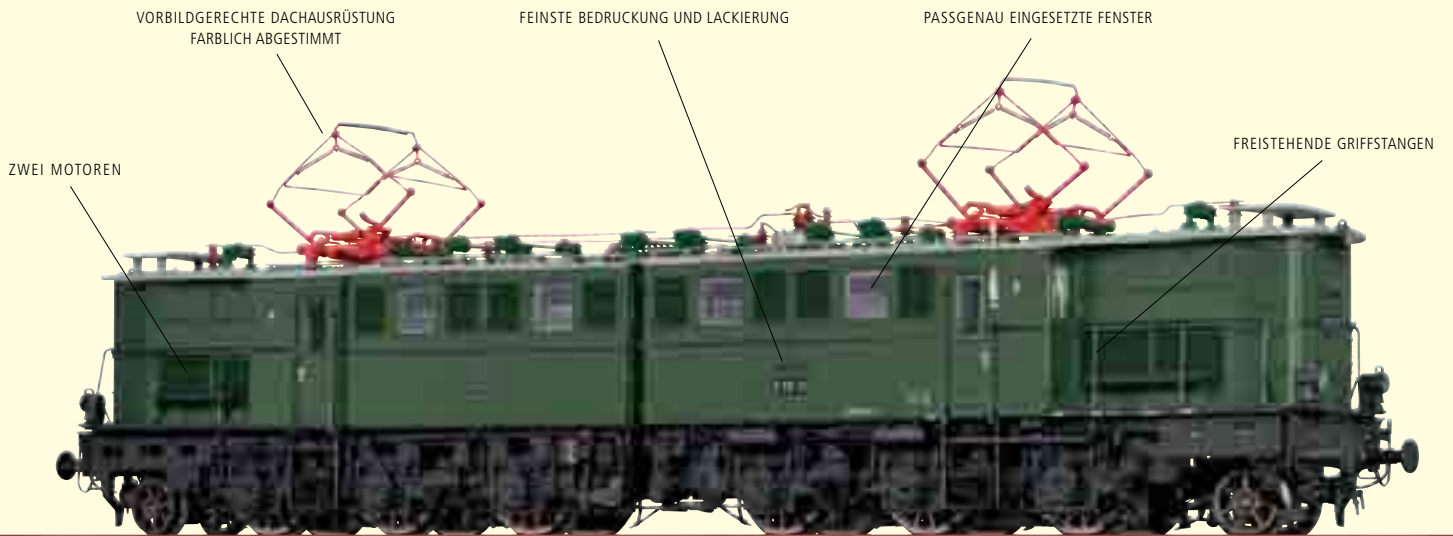


		Best.-Nr. 40216			Best.-Nr. 40217
		Best.-Nr. 40218			Best.-Nr. 40219

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 der Lok; Antrieb sitzt in der Lok



BEWEGTE DEUTSCHE GESCHICHTE DIE ELLOK DER BAUREIHE E 95



Ellok E 95 der DR (Museumslok)

Betriebs-Nr. E95 02

Bereits seit 40 Jahren hat E 95 02 den Status einer Museumslok, doch die Arbeiten an ihr beschränkten sich seit dem auf eine äußerliche Komplettierung und den Erhalt des Status Quo.

Das änderte sich erst vor wenigen Jahren, als sich in Halle (Saale) eine Gruppe Enthusiasten mit dem Ziel der betriebsfähigen Aufarbeitung zusammenfand. Auch BRAWA spendete vom Verkaufserlös des Modells für dieses Ziel. Nun stehen die Arbeiten kurz vor dem Abschluß.

Zum Jubiläum des Lokomotivbaus in Hennigsdorf wurde E 95 02 im September 2010 zum ersten Mal wieder außerhalb des Bw Halle P der Öffentlichkeit präsentiert.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

	Best.-Nr. 43028		Best.-Nr. 43029
	240,3	Rmin 360	



Ellok EG1 der K.Bay.Sts.B.

Betriebs-Nr. 20202

1912 elektrifizierten die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen ihre ersten Strecken. Für die Strecke Freilassing - Berchtesgaden entstanden dabei 1914 und 1915 durch Krauss (fahrzeugtechnischer Teil) und Bergmanns Elektrische Werke (elektrischer Teil) die beiden ersten deutschen Lokomotiven mit Drehgestellen und Einzelachsantrieb. Die beiden Lokomotiven wurden ursprünglich nach bayerischer Gepflogenheit als EG 4 X 1/1 bezeichnet und bei der DRG als E 73 eingereiht. E 73 01 fiel 1934 der Ausmusterung anheim, während E 73 02 1941 in den Schneepflug „München 707 014“ umgebaut wurde, der erst 1982 den Dienst quittierte. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

	Best.-Nr. 43066		Best.-Nr. 43067
	Best.-Nr. 43068		Best.-Nr. 43069
		126,3	Rmin 360

Modell: Pantograph: elektrisch voll funktionsfähig, mit Umschaltung; extra angesetzte Sandfallrohre; freistehende Trittstufen; fein detailliertes Fahrwerk; Pantograph: versenkte Befestigung mit unsichtbarer Halterschraube; fein gravierte Lüftergitter; freistehende Griffstangen; Federpuffer; fein detailliertes Fahrwerk; vorbildgerechte, mehrteilige Dachausrüstung; extra angesetzte Sandkästen



Ellok Reihe Ae 477 Lokoop "Orient Express"

Betriebs-Nr. 477 905-4

Nachdem die Baureihe 142 aufgrund des zurückgegangenen Güterverkehrs in Deutschland nicht mehr benötigt wurde, fanden 18 „Holzroller“ eine neue Heimat in der Schweiz. Sie wurden durch die Lokoop gekauft, dem Einsatz in der Schweiz u.a. durch Einbau einer elektrischen Bremse angepasst und als Ae 477 bezeichnet. Eingesetzt wurden sie durch die Mittelthurgaubahn und Südostbahn vor allem im Güterverkehr und vor Reisezügen. Für die Traktion des historischen Orient-Express erhielt Ae 477 905 und 906 die ehemaligen 242 191 und 157 eine passende Lackierung in dunklem Blau. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

	Best.-Nr. 43008		Best.-Nr. 43009
	187,6	Rmin 360	



Ellok Reihe Ae 477 Lokoop "Stoos"

Betriebs-Nr. Ae 477 910-4

Anfänglich behielten die in der Schweiz eingesetzten 142 ihre alte DR-Lackierung, was in Verbindung mit den neu montierten Teilen der E-Bremse nicht sehr vorteilhaft aussah. Schon bald wurden die Lokomotiven jedoch als idealer Werbeträger entdeckt. Neben der Werbung für Firmen und Produkte entdeckten auch Tourismusverbände Lokomotiven als Objekt für ihre Botschaften. Die auf den Namen „Vreny“ getaufte Ae 477 910 wirbt für die Seilbahn Schlattli - Stoos im Kanton Schwyz. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

	Best.-Nr. 43010		Best.-Nr. 43011
	187,6	Rmin 360	



KRAFTPAKET MIT STARKER FAMILIENBANDE



ORIGINALFOTO: VOITH



Diesellokomotive Gravita 15 BB, Werkslok Voith Turbo

Seit über 70 Jahren ist die Firma Voith aus Heidenheim als Zulieferer, insbesondere leistungsstarker hydraulischer Getriebe aktiv. Für die erste, komplett in Eigenregie entwickelte Lok wurde die neue Firma Voith Turbo Lokomotivtechnik GmbH & Co KG mit Sitz in Kiel gegründet. 2006 stellte man diese, Maxima 40 CC getaufte Lok, erstmals der Öffentlichkeit vor. Trotz dieses Wag-nisses kam relativ schnell eine stattliche Anzahl an Bestellungen zusammen. Das bestärkte Voith in dem Vorhaben, auch für den Rangier- und leichten Streckendienst eine modulare Lokomotiv-familie zu entwickeln. Gerade hier ist in den nächsten Jahren ein hoher Bedarf zu erwarten, da zahlreiche ältere Lokomotiven zur Ablösung anstehen und besonders im Rangierdienst auch wei-terhin die Dieseltraktion bevorzugt wird. Nach kurzer Entwick-lungszeit zeigte Voith Lokomotivtechnik 2008 auf der InnoTrans das erste Exemplar der Gravita-Familie. Projektiert sind hier fünf verschiedene Leistungsklassen von der vierachsigen Gravita 20

BB, bis zum „Küken“, das auf den Namen Gravita 5 BB hört und nur zweiachsig ist. Obwohl das Fahrzeug bisher nur als Prototyp existierte und noch nicht weitgehend erprobt war, entschied sich DB Schenker bei seiner 2007 erfolgten Ausschreibung über 130 Loks für die Gravita 10 BB. Die beauftragten DB Maschinen sind im Moment in der Produktion und werden unter der Baureihen-bezeichnung BR 260 demnächst bundesweit im Einsatz zu sehen sein. Um diesen Erfolg fortzusetzen zeigte man 2010 in Berlin die nächstgrößere Schwester dieser Reihe, die Gravita 15 BB. Obwohl nur 1,2 m länger als die Gravita 10 BB, leistet sie bis zu 1800 kW und ist damit sowohl für den Streckendienst, als auch für den Rangierdienst geeignet. Alle von Voith Turbo Lokomotiv-technik gebauten Lokomotiven sind außerdem untereinander mehrfachtraktionstauglich. Die unter der Fabriknummer L04-15001 gebaute Lok wird im Moment eingehend erprobt. LIEFERTERMIN: FRÜHJAHR 2012

		Best.-Nr. 42700			Best.-Nr. 42701
		Best.-Nr. 42702			Best.-Nr. 42703

Modell: extra angesetzte Handläufe; feinst detailliertes, dreidimensionales Drehgestell; feinste Lackierung und Bedruckung; fein gravierte Lüftergitter; vorbildgerechte Detaillierung und scharfe Gravuren; Kurzkupplungskinematik; original Sound; alle Achsen angetrieben; LED-Beleuchtung; Führerstandsbeleuchtung und rotes Schlusslicht schaltbar; zuschaltbares Fernlicht; 21-polige Schnittstelle

Diesellok V 320 der DB
Betriebs-Nr. V320 001

In dem in den 50er-Jahren des vorigen Jahrhunderts vom Bundesbahnzentralamt (BZA) aufgestellten Typenprogramm befand sich auch eine 6-achsige Diesellokomotive für den schweren Reise- und Güterzugdienst auf Hauptbahnen. Da der dieselelektrische Antrieb damals wegen des zu erwartenden hohen Fahrzeuggewichts als wenig vorteilhaft galt, entschied man sich für eine dieselhydraulische Lokomotive mit zwei Antriebsanlagen. Das Baumuster wurde als V 320 001 im Januar 1963 abgenommen und bewährte sich gut. Durch die fortschreitende Elektrifizierung waren jedoch keine weiteren Lokomotiven in dieser Leistungsklasse erforderlich und die Lok blieb somit ein Einzelstück. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



		Best.-Nr. 41312			Best.-Nr. 41313			
		Best.-Nr. 41314			Best.-Nr. 41315			
		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 V 320 der SerFer
Betriebs-Nr. 320 001

Nachdem im Juni 1975 der Mietvertrag mit der DB ausgelaufen war, wurde die V 320 in Kassel überholt und in eine reine Güterzuglokomotive umgebaut. Hierzu erfolgten ein Getriebeumbau mit Reduktion der Höchstgeschwindigkeit und der Ausbau der Zugheizung. Über die Firma Nuova Bulfone S.r.L. in Udine erfolgte der Verkauf nach Italien. Nach ihrer Aufarbeitung in Slowenien und Italien kaufte sie die Privatbahn SerFer (Servizi Ferroviari S.r.L.) und setzte sie in Pordenone und Genua-Voltri ein. 1998 erfolgte der Rückkauf durch die Gleisbaufirma Wiebe. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011

		Best.-Nr. 41316			Best.-Nr. 41317			
		Best.-Nr. 41318			Best.-Nr. 41319			
		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 Drehgestellblenden; extra eingesetzte Stahlfedern; Lüftergitter durchbrochen; Kühlventilator nachgebildet; extra angesetzte Tankleitungen und Stützen; feinst detaillierte Dachausrüstung

Diesellok BR 119 der DR
Betriebs-Nr. 119 191-5

Als eines der letzten Bw der DR erhielt Halberstadt am Harz die Baureihe 119 zugewiesen. Abgelöst werden sollten hier die letzten Dampflokomotiven der Baureihe 50.35. Die 50.35 fuhren in Halberstadt bis zum Mai 1988, in der Einsatzstelle Oschersleben sogar bis zum Oktober 1988 und beendeten damit den Dampflokeneinsatz in ganz Deutschland. Endgültig abgelöst wurden sie hier durch die Baureihe 114. Schon 1989 wurden auch die letzten 119 von Halberstadt nach Salzwedel umgesetzt, erst 1998 begann ihre zweite Einsatzzeit hier. LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2011



			Best.-Nr. 41098				Best.-Nr. 41099
			Best.-Nr. 41100				Best.-Nr. 41101
		Rmin 360					

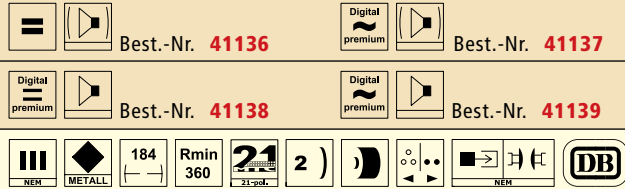
Modell: Beleuchtung mit warmweißen LED; Scheibenwischer extra angesetzt; Drehgestell dreidimensional mit vielen extra angesetzten Teilen; fein gravierte Details

Diesellok V 160 der DB

Betriebs-Nr. V160 146

Obwohl die Maschinen der Baureihe 215 - 218 äußerlich homogen erscheinen, waren selbst die Lokomotiven innerhalb der V 160 - Familie bei Ablieferung nicht alle gleich. So waren nur die Lokomotiven mit den Ordnungsnummern 026 - 035, 083 - 104, 130 - 169 und 185 bis 199 wendenzugfähig und erst ab V 160 093 wurde die Abgasanlage mit einem Schalldämpfer ausgerüstet. Während der Schalldämpfer auch bei den früher gelieferten Maschinen nachgerüstet wurde, war die Wendezugsteuerung nicht bei allen Lokomotiven erforderlich, da es damals bei weitem nicht so viele Wendezugverkehre wie heute gab.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



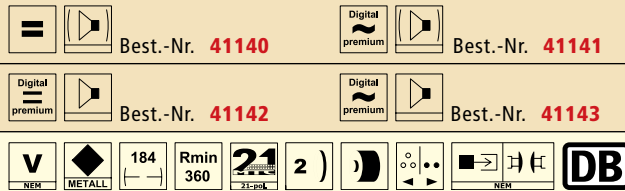
Modell: Chassis, Gehäuse und Griffstangen aus Metall; feinst detailliertes, dreidimensionales Drehgestell; Beleuchtung mit warmweißen LED

Diesellok BR 216 der DB Cargo

Betriebs-Nr. 216 165-1

In den 90er-Jahren hatte die Baureihe 216 das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht. Nach der Aufteilung von Lokomotiven und Personal auf die Geschäftsbereiche, fand man die 216 bei DB Cargo, wie sich die Güterverkehrssparte damals nannte. Da man im Gegensatz zu früheren Jahren auf eine rasche Umsetzung der „Corporate Identity“ setzte und dafür weder Kosten noch Mühen scheute, wurden zahlreiche Lokomotiven aller Baureihen neu lackiert.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



Diesellok BR 108 der DR

Betriebs-Nr. 108 156-1

Obwohl LEW mit der V 100.4 eine speziell für den Rangierdienst geeignete Spielart der V 100 mit nur 65 km/h Höchstgeschwindigkeit und ohne Zugheizung anbot, unternahm die DR eigene Versuche in dieser Richtung. Dazu wurden die beiden Lokomotiven 110 156 und 161 entsprechend umgebaut und in Halle (Saale) erprobt. Um die Sichtbarkeit im Rangierdienst zu verbessern erhielten sie auffällige orange Kontrastflächen. Bereits anfänglich eigenmächtig als 108 001 und 108 002 bezeichnet, wurden sie später tatsächlich umgezeichnet – allerdings unter Beibehaltung ihrer alten Ordnungsnummern.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



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

Diesellok BR 232 der DB

Betriebs-Nr. 232 633-8

Ab 1994 erhielten die Lokomotiven der Baureihe 232 einen Neulack im damals aktuellen Orientrot. Bei der Farbaufteilung orientierte man sich am bisherigen Zustand, so dass die Lokomotiven sehr gefällig aussahen. Nach Versuchen mit einem kleinen „Latz“ erhielt mit 232 264 erstmals eine Lokomotive den orientrotten Anstrich mit großem „Latz“. Aus Rücksicht auf die Optik war aber der Langträger als Teil des Fahrwerks noch immer graubraun lackiert. Offenbar fand das nicht bei allen Anklang und so musste im Folgenden auch der Langträger entsprechend dem Farbkonzept orientrot werden. Insgesamt erhielten 65 der Baureihe 232 diese Lackierung – unter ihnen auch 232 633 aus Schwerin, die so in Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein unterwegs war. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. 41412 Best.-Nr. 41413

Best.-Nr. 41414 Best.-Nr. 41415



Modell: freistehende Griffstangen aus Metall; Drehgestell mit Innenlagerung; Kühlventilator nachgebildet; Lüftergitter durchbrochen; extra eingesetzte Stahlfedern; Lokführer im Führerstand; mehrteilige, feinst detaillierte Drehgestelle; Fahrgestell und Getriebenhälften aus Metall

Diesellok BR 132 der DR

Betriebs-Nr. 132 020-9

Nachdem die DR bereits zahlreiche Maschinen der Baureihe 130 und 131 im Einsatz hatte, die eigentlich gewünschte universelle Verwendung jedoch wegen der fehlenden Zugheizanlage nicht möglich war, gelang mit der Baureihe 132 endlich der Durchbruch. Die im ersten Jahr gelieferten Lokomotiven wurden fast ausnahmslos auf wichtige Bahnbetriebswerke mit Zugförderungsaufgaben im internationalen Reise- und Güterverkehr verteilt. Die 132 020 wurde in Eisenach stationiert und kam so vor allem auf der Strecke Erfurt - Bebra zum Einsatz. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. 41400 Best.-Nr. 41401

Best.-Nr. 41402 Best.-Nr. 41403



Modell: Beleuchtung mit warmweißen LED; Lüftergitter durchbrochen und einzeln angesetzt; Dachventilatoren drehbar; Signalhorn einzeln angesetzt; Scheibenwischer einzeln angesetzt; Drehgestell dreidimensional mit vielen extra angesetzten Teilen; fein gravierte Details

Diesellok BR 232 der Wismut AG

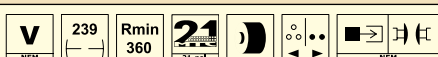
Betriebs-Nr. V300 001

Für die Bespannung von Sandzügen zur Sanierung der Uranerzbergwerke im Ronneburger Revier setzte die Wismut AG noch immer ihre V 200 ein, die in den 70er-Jahren als Direktlieferungen dorthin kamen. Mit zunehmendem Alter und dem Ausscheiden dieser Baureihe bei der DBAG, war ein wirtschaftlicher Unterhalt nicht mehr gewährleistet. Daher übernahm man drei Maschinen der Baureihe 232, die in Cottbus remotorisiert wurden. Sie tragen die Betriebsnummern V 300 001 - 003 und sind in minzgrün/grau lackiert. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. 41404 Best.-Nr. 41405

Best.-Nr. 41406 Best.-Nr. 41407



Modell: Gehäuse neu mit zusätzlichem Fenster

Diesellok BR 232 der ITL

Betriebs-Nr. W232.04

Die ITL ist ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Dresden, das 1998 gegründet wurde. Es betreibt vor allem Schienengüterverkehr in Sachsen und auf der Relation Tschechien - Nordseehäfen. Außerdem ist auch die Baustellenlogistik Teil des Unternehmensangebotes. Dafür stehen der ITL 35 Lokomotiven und 845 Wagen zur Verfügung. Unter den Lokomotiven befinden sich auch drei ehemalige DR-Maschinen der Baureihe 142, die als W 232.01 und W 232.03-04 bezeichnet sind.

Außerdem gehört die W 232.09 zum Bestand, bei der es sich um eine original sowjetische Variante der 132 handelt, die als TE 109 026 in Dienst gestellt wurde.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **41408** Best.-Nr. **41409**

Best.-Nr. **41410** Best.-Nr. **41411**



Modell: Beleuchtung mit warmweißen LED; Lüftergitter durchbrochen und einzeln angesetzt; Dachventilatoren drehbar; Signalhorn einzeln angesetzt; Scheibenwischer einzeln angesetzt, Drehgestell dreidimensional mit vielen extra angesetzten Teilen; fein gravierte Details

Diesellok BR 102 der ITL

Betriebs-Nr. 102 004

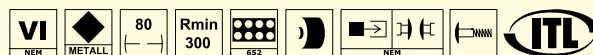
Für die Unterhaltung ihrer Fahrzeuge steht der ITL auch eine eigene Werkstatt in Kamenz zur Verfügung. Für den dortigen Rangierdienst und zur Bedienung von Kundenschlüssen zählen auch fünf Lokomotiven des Typs V 22B zum Fahrzeugpark, die damit der DR-Baureihe 102.0 entsprechen.

Alle diese Lokomotiven waren vor ihrer Übernahme als Werklokomotiven bei verschiedenen Unternehmen im Einsatz. Bei ITL tragen sie die Nummern 102 001 - 005 und den typischen grünen Anstrich.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **42608** Best.-Nr. **42609**



Modell: Griffstangen aus Metall; passgenaue und bedruckte Fenstereinsätze; maximales Gewicht durch komplette Zinkdruckguss-Bauweise; Federpuffer; maßstabsgetreue Detaillierung; feinste Bedruckung und Lackierung; durchbrochenes Lüftergitter

Diesellok BR V15 der DR

Betriebs-Nr. V15 2223

Im Gegensatz zur DB forcierte man bei LKM Babelsberg frühzeitig die Entwicklung einer kleinen Rangierlok mit Stangenantrieb als Ersatz für die Kö I und Kö II. Die so entstandene N 4, äußerlich noch stark an die Einheitskleinloks angelehnt, wurde von zahlreichen Industriebetrieben, nicht aber von der DR beschafft. Erst die als V 15 bezeichnete Baureihe fand bei den Reichsbahnoberen Gefallen. Nach einem Baumuster 1958 und einer Nullserie von 20 Lokomotiven im Jahr 1959, wurden immerhin 249 leicht veränderte Serienmaschinen gebaut. Die erwünschte Leistungssteigerung mündete in dem Nachfolger V 23.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **42606** Best.-Nr. **42607**



Best.-Nr. **42670**Best.-Nr. **42671**

Modell: Griffstangen aus Metall; passgenaue und bedruckte Fenstereinsätze; maximales Gewicht durch komplette Zinkdruckguss-Bauweise; maßstabsgetreue Detaillierung; feinste Bedruckung und Lackierung

Rottenkraftwagen KLV 56 der DB

Der Klv 53 (Kleinwagen mit Verbrennungsmotor) ist der meistgebaute Rottenkraftwagen Deutschlands. Speziell für den Transport kleinerer Materialmengen zum Unterhalt des Fahrweges entwickelt, wurde er von 1963 - 1979 gebaut. Neben dem Einsatz als Transportfahrzeug gab es auch zahlreiche anbaubare Zusatzeinrichtungen. So kann man den Klv 53 mit Kran, mit Hebebühne für Oberleitungsarbeiten, Schneefräse, Schienenspreizer, Weichenauftauferäten, Unkrautvernichtungsspritzen und Schienenwärmer (für Schweißarbeiten) ausrüsten.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

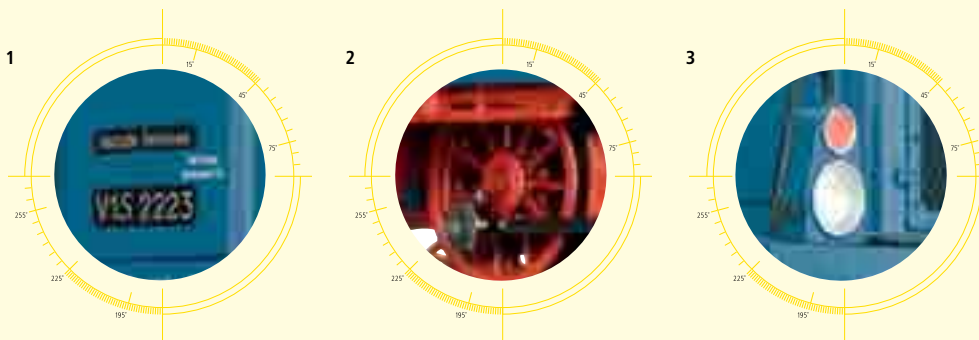
Best.-Nr. **42672**Best.-Nr. **42673**

Rottenkraftwagen der BLS

Betriebs-Nr. folgt

Auch die Schweizer Privatbahn BLS (Bern - Lötschberg - Simpon) erhielt 1971 einen Klv 53 der als Tm 2/2 23 eingereiht wurde. Das T steht dabei für die in der Schweiz gebräuchliche Bezeichnung „Traktor“. 1986 erhielt er die Nummer Tm 2/2 27 in zweiter Besetzung. Nach einer Frontalkollision mit der BLS - Re 4/4 166 in Blausee - Mitholz am 03.03.1992 wurde er ausgemustert und zerlegt. Schuld war der Klv-Führer, der ein geschlossenes Signal überfahren hatte.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



- 1_ Feinste Bedruckung und Lackierung
- 2_ Speichenräder aus Metall
- 3_ Extra angesetzte Griffstangen

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 42606)

Elektrotriebwagen ET89 der DRG ("Rübezahl")

Betriebs-Nr. eIT 1014

1932 änderte die DRG ihr Nummernsystem und unterschied fortan zwischen elektrischen Triebwagen „eIT“ und den dazugehörigen Steuerwagen „eIS“. Die bisher als „Breslau 511 - 521“ bezeichneten „Rübezahl“ wurden nun in „eIT 1011 - 1019“ umgenummert. Gleichzeitig führte man ein neues Farbkonzept für Triebwagen ein, das zukünftig im ganzen Reichsgebiet gelten sollte. Bisher hatten die Triebwagen aller elektrischen Teilnetze verschiedene Farbgebungen getragen. Neu verwendete man die Töne Weinrot und Elfenbein und sorgte damit für eine erheblich bessere Sichtbarkeit und Verkehrswerbung.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



HANDMUSTER

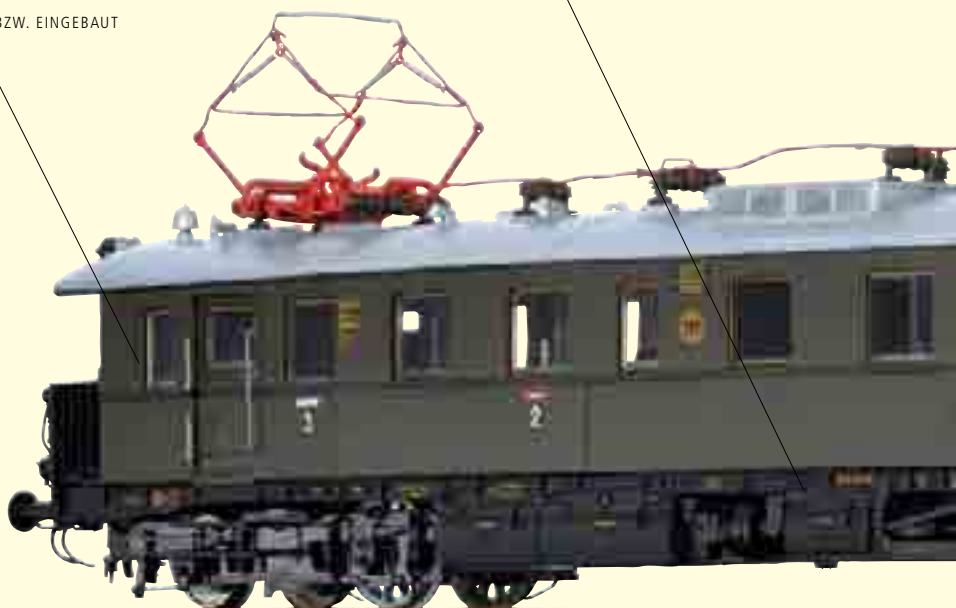


Produktempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 45818, 45819, 45820, 45821

NOCH EIN RÜBEZAHL.

CHASSIS AUS ZINKDRUCKGUSS

FÜR SOUND VORBEREITET BZW. EINGEBAUT



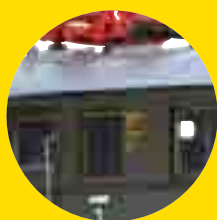
Elektrotriebwagen ET 89 der DRG ("Rübezahl")

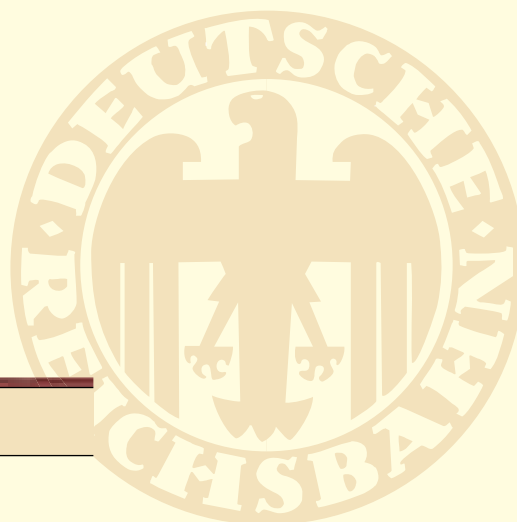
Betriebs-Nr. eIT1013

Die Bewährung der noch durch die KPEV beschafften ET 831 - 842 ließ bei der DRG die Planung für neuere Triebwagen rasch voranschreiten. Vorreiter war 1926 die Rbd Magdeburg, die bei der Dessauer Waggonfabrik und SSW zwei vierachsige Triebwagen für den Personalverkehr und den Einsatz in verkehrsschwachen Zeiten geordert hatte. Nur kurz darauf lieferte die WUMAG in Görlitz 11 vom

Antriebskonzept her ähnliche ET für den Einsatz im Schlesischen Netz. Triebwagen wurden damals wie Reisezugwagen behandelt und trugen daher auch deren dunkelgrüne Farbgebung, so dass vielen Reisenden der Unterschied gar nicht auffiel.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



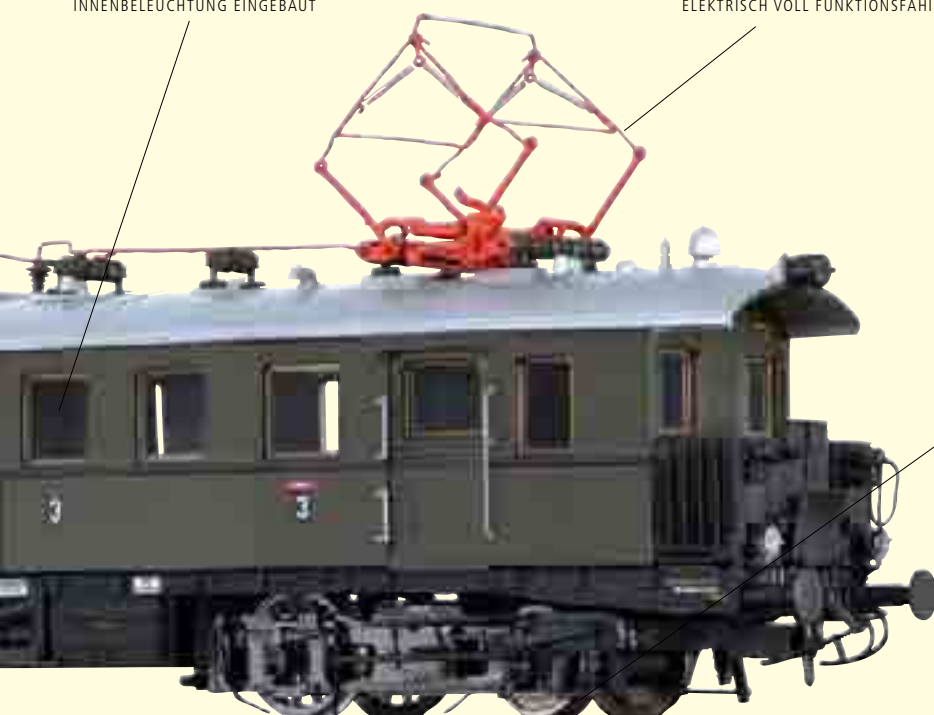


Best.-Nr. **44141**

MIT FILIGRANEN DETAILS

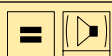
INNENBELEUCHTUNG EINGEBAUT

FILIGRANE STROMABNEHMER,
ELEKTRISCH VOLL FUNKTIONSFÄHIG

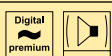


VORBILDGERECHTE,
UNTERSCHIEDLICHE RADDURCHMESSER

HANDMUSTER



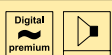
Best.-Nr. **44142**



Best.-Nr. **44143**



Best.-Nr. **44144**



Best.-Nr. **44145**



Modell: feinste Nieten und Gravuren; Speichenräder aus Zinkdruckguss, fein detaillierte Drehgestelle; epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse; vorbildgerechte Dachausrüstung, farblich abgestimmt; fein gravierte Lüftergitter; für Sound vorbereitet bzw. eingebaut; Chassis aus Zinkdruckguss; Innenbeleuchtung eingebaut; filigrane Stromabnehmer, elektrisch voll funktionsfähig; vorbildgerechte, unterschiedliche Raddurchmesser

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

Diesellok BR 172 der DR
Betriebs-Nr. 172 166-1, 172 766-8

Die seit 1959 beschafften LVT hatten sich bewährt, aber es schien wünschenswert den Betrieb mit ihnen rationeller zu gestalten. Bei der Überarbeitung der Konstruktion 1969 wurde daher eine Vielfach- und Wendezugsteuerung berücksichtigt, um längere Einheiten mit nur einem Lokführer fahren zu können und um auf ein Umsetzen in Kopfbahnhöfen zu verzichten. Da der Waggonbau Bautzen nur für die Produktion von Reiszugwagen zur Verfügung stand, wurde diese letzte Serie VT 2.09.2 vom Waggonbau Görlitz hergestellt. Darunter war auch VT 2.09.266 mit dem VS 2.09.266, die 1970 in 172 166-1 und 172 766-8 umgezeichnet wurden und ihr ganzes Reichsbahnleben beim Bw Altenburg verbrachten.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



	Best.-Nr. 44124			Best.-Nr. 44125

Modell: überarbeiteter Antrieb; neu mit Schnittstelle

Diesellok Talent 643 der NOB

Betriebs-Nr. 643 120-7

Die NOB ist ein privates EVU mit Sitz in Kiel, das zu 100% zur Veolia-Gruppe gehört. Seit dem Jahr 2000 betreibt es den Reiseverkehr auf den Strecken Kiel - Husum, Husum - Bad St. Peter Ording sowie zur Hälfte auf der Strecke Kiel - Neumünster. Dazu stehen der NOB neben anderen Fahrzeugen auch drei Triebwagen der „Talent-Familie“ zur Verfügung. Diese werden als VT 728 - 730 im Bestand geführt und tragen eine blau-gelb-weiße Lackierung. Zur Wartung besitzt man ein eigenes Bahnbetriebswerk in Husum.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



		Best.-Nr. 44026			Best.-Nr. 44027
		Best.-Nr. 44028			Best.-Nr. 44029

Modell: austauschbare Zugziel-Anzeige; feinste Bedruckung und Lackierung; Faltenbald vorbildgerecht eingezogen

Diesellok Talent 643 der BOB

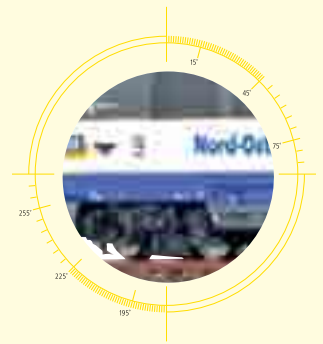
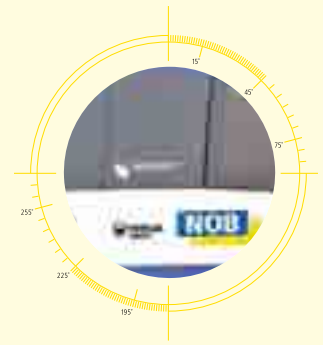
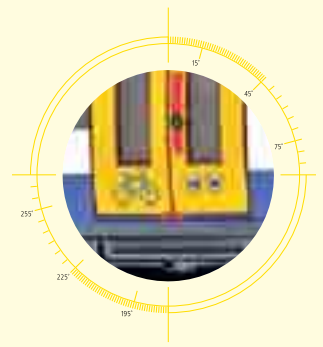
Betriebs-Nr. VT725

Auch die BOB mit Sitz in Holzkirchen gehört heute dem Veolia-Konzern an. Ursprünglich trug die Eisenbahnverkehrssparte dieser Firma den Namen Connex. Wie bei der NOB ist dies noch am blau-gelb-weißen Logo zu erkennen, mit dem Connex ursprünglich einen einheitlichen Markenauftritt anstrebte. Die BOB betreibt seit 1998 die drei von München ausgehenden Strecken nach Holzkirchen, Lenggries und Tegernsee. Dafür kommen ausschließlich Diesellok zum Einsatz, unter ihnen auch drei „Talent“. Betriebsmittelpunkt mit Werkstatt ist der Bahnhof Lenggries.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



		Best.-Nr. 44030			Best.-Nr. 44031
		Best.-Nr. 44032			Best.-Nr. 44033

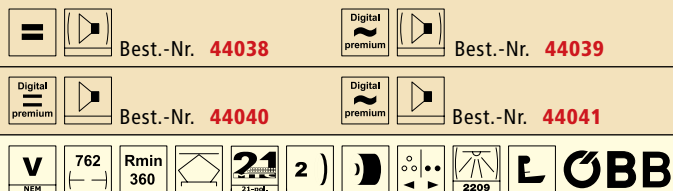


Elektrotriebwagen Reihe 4024 der ÖBB

Betriebs-Nr. 4024 079-8

Trat der „Talent“ seinen Siegeszug in Deutschland vor allem als Dieseltriebwagen an, so ist in Österreich die elektrische Variante vorherrschend. Als Reihe 4024 bestellten die ÖBB insgesamt 140 vierteilige Garnituren. Sie verkehren in allen Gebieten mit großem Fahrgastaufkommen, vor allem auf den S-Bahn-Netzen in Wien, Graz und Tirol. Mit Rosenheim und Lindau erreichen sie auch Bahnhöfe auf deutschem Gebiet. Als Reihe 4124 bestellte man außerdem 37 der 66,87 m langen Züge als Zweisystemfahrzeuge für den Einsatz unter 25 kV nach Ungarn. Auch MAV-Start besitzt 10 entsprechende Züge und fährt mit ihnen bis nach Wien.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Modell: 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

IN NAHER ZUKUNFT AU

FEINSTE BEDRUCKUNG
UND LACKIERUNG

VORBILDGERECHTE DACHAUSRÜSTUNG

JAKOBSDREHGESTELLE MIT VIELEN EXTRA
ANGESETZTEN TEILEN

FEIN GRAVIERTER FALTENBALG



ÖBB Elektrotriebwagen Reihe 4024 der ÖBB Linz Betriebs-Nr. 4024-011-1



Auch im Nahverkehr des Großraum Linz verkehren die 140 km/h schnellen elektrischen Triebwagen der Talentbaureihe. Die im Jahr 2007 von Bombardier an die ÖBB gelieferten Züge bewähren sich gut, jedoch trauern viele Reisende, ob der bequemerer Sitze und des besseren Fahrkomforts den Altbaufahrzeugen nach. Inzwischen hat man auf einige Kritikpunkte reagiert. Heizung und Klimaanlage wurden beispielsweise leiser gestellt, zusätzlich Armlehnen und auch ein wenig weichere Sitze eingebaut.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



ÖBB



CH AUF IHRER SCHIENE

DRÜCKKÖPFE UND TÜREN
VORBILDGETREU GRAVIERT

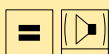
ÜBERARBEITETER ANTRIEB

VIELE EXTRA ANGESETZTE
TEILE AUF DEM DACH

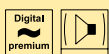
ZUGZIELANZEIGE AUSTAUSCHBAR

EXTRA ANGESETZTER
SCHNEEPFLUG

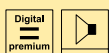
HANDMUSTER



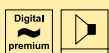
Best.-Nr. **44042**



Best.-Nr. **44043**



Best.-Nr. **44044**



Best.-Nr. **44045**



762

Rmin
360



21

2)



2209



L

ÖBB



AUS DER GROSSEN ZEIT DER ABTEILWAGEN. GROSS IN SACHEN DETAILS



Abteilwagen C3 der K.P.E.V. Betriebs-Nr. Essen 1391

Mit der Aufstellung der Normalien 1883/84 begann sich der Abteilwagen bei der KPEV zum bevorzugten Reisezugwagen zu entwickeln. Erstmals besitzen auch alle Wagen das später für Preußen so typische Oberlichtdach. Nachdem man bei den Direktionen insbesondere mit den Nebenbahnnormalien unzufrieden ist, werden durch die KED Magdeburg 1891 mehr als 20 neue Normalienblätter vorgestellt. Auch bei den Beschaffungen hiernach werden die Abteilwagen eindeutig bevorzugt. Eine entscheidende optische Veränderung ergab sich dann 1904. Die in diesem Jahr vorgestellten Musterblätter für Abteilwagen zeigen erstmals das höhere und stärker gewölbte Dach und Bremserhäuser mit Satteldach. Die Fenster in den Türen zeigen jetzt Metallfensterrahmen, die oben gerundet sind. Eine erste Überarbeitung dieser Blätter erfolgte 1907. Typisch für die Abteilwagen dieser Periode waren ein Radstand von 7500 mm oder 8000 mm, die Aufstiegsleiter zum Dach am Nichthandbremsende und

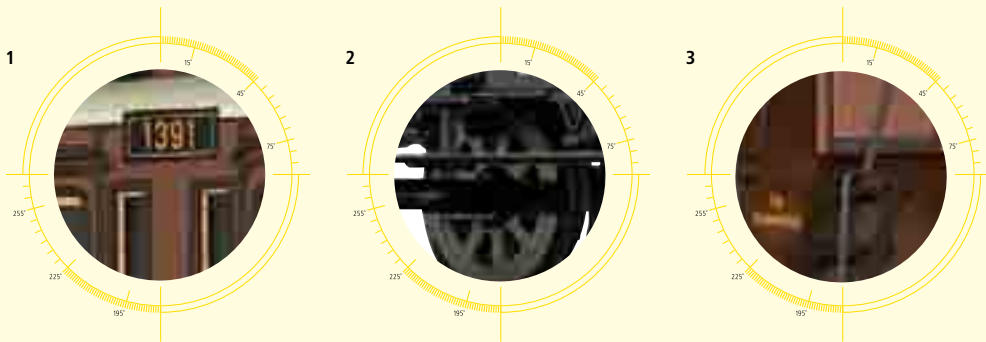
Fachwerkachshalter. Die hiernach beschafften Abteilwagen 3. Klasse werden bei der späteren DRG unter der Bezeichnung C3 Pr 07 geführt, die D-Wagen nach Abschaffung der 3. Klasse als C3tr Pr 09. Beide sind 1935 noch in einer Stückzahl von 750 und 1200 vorhanden, was aber nur wenig Rückschlüsse auf die tatsächlich gebaute Anzahl zulässt.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

Best.-Nr. **45450**



Produkttempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 40350 – 40353



- 1_Finste Bedruckung und Lackierung
- 2_Speichenräder aus Metall
- 3_Extra angesetzte Griffstangen

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 45450)

Abteilwagen C3 der K.P.E.V. Betriebs-Nr. Essen 1601

1910 werden die Normalien erneut überarbeitet. Die hiernach beschafften Wagen erreichen Stückzahlen, wie sie bei den deutschen Eisenbahnen nie wieder vorkommen werden. Emil Konrad schätzte dazu, dass die Wagen 3.Klasse nach den Musterblättern 9a und 9b in 12300 Exemplaren gebaut wurden, während von denen 4. Klasse nach Ib 11 10300 in Dienst gestellt worden sind. Mehr als zwei Drittel beider Typen entsprachen dabei den letzten Auflagen dieses Musterblattes, so dass der spätere C3 Pr 11 vermutlich der meistgebaute Reisezugwagen der Welt war. Neben allen Preußischen (und der Preußisch-Hessischen) KED beschafften auch die Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen ihre Fahrzeuge nach den Preußischen Normalien. An die Siegermächte des Ersten Weltkrieges ging ca. 1/6 aller Abteilwagen, außerdem alle 1275 elsässischen Abteilwagen preußischer Bauart, so dass sich die Gesamtabgabe auf ca. 7300 beläuft. Der Rest gelangte zur DRG, die aus der Not die preußischen Bauarten zunächst weiterbeschaffte, so dass die preußischen Abteilwagen schnell in ganz Deutschland das Zugbild beherrschten.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

HANDMUSTER



Best.-Nr. **45451**



Produkttempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 40350 – 40353

HANDMUSTER



Best.-Nr. **45458**



Abteilwagen D3 der K.P.E.V. Betriebs-Nr. Essen 2525

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

Produkttempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 40350 – 40353

Abteilwagen C3 Pr 11 der DRG

Betriebs-Nr. Halle 59865

Da man nach Gründung der DRG feststellte, dass besonders der Wagenpark der südwestdeutschen Rbd stark überaltert war, gab man zahlreiche Wagen hierhin ab. Bis 1929 gelangten so 2500 preußische Abteilwagen in den Südwesten und ca. 1000 nach Sachsen. Nach Abschaffung der dritten Klasse begann man außerdem die bisherigen Traglastwagen der drei Musterblattausgaben nach Ib 11 mit Bänken auszurüsten. Nach dem Umbau wurden sie alle als C3u Pr 04/30 eingereiht. Ein Umstand, der eigentlich untypisch war und eine Identifizierung der Ursprungsbauart erschwerte. Die Jüngerer waren noch an den Preßblechachshaltern und den Tritten statt der Leiter an der Waggonstirnwand zu identifizieren. Trotz der Beschaffung neuer Einheitswagen konnte die DRG auf die Abteilwagen vorerst nicht verzichten. 1935 zählt man u.a. noch über 7000 C3 Pr 11 und ca. 4000 C3tr pr 13, von denen aber ungefähr 3000 inzwischen ohne Traglastenabteil unterwegs waren. Nachdem man 1920 Versuche mit zweiachsigen Abteilwagen unternommen hat, werden zwar 450 Wagen dritter Klasse als zweiachsige Wagen geliefert, aber ein großes Umbauprogramm unterbleibt. So verkehren die meisten Wagen bis zum Kriegsende in fast unverändertem Äußeren. Erst Ende der 30er-Jahre beginnt man die Wagenkästen neu zu beblechen und dabei auf die Deckleisten zu verzichten.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

Abteilwagen C3tr Pr 13 der DRG

Betriebs-Nr. Halle 59924

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

Abteilwagen C3u Pr 04/30 der DRG

Betriebs-Nr. Halle 59900

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



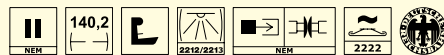
Best.-Nr. **45452**



Produkttempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 40350 – 40353



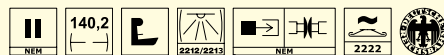
Best.-Nr. **45453**



Produkttempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 40350 – 40353



Best.-Nr. **45459**



Produkttempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 40350 – 40353

Abteilwagen B3 Pr 11 der DB
Betriebs-Nr. 68678 Ksl

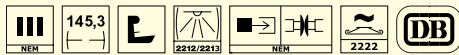
Der Reisezugwagenpark der DB nach 1945 war von großen Verlusten und extremen Mangel geprägt. Daher musste man erst einmal alles was Räder hatte ans Laufen bringen. Bei den anstehenden Untersuchungen wurden vielfach noch verbliebene Bremserhäuser entfernt, die Neubeleuchtung fortgesetzt und eine elektrische Beleuchtung eingebaut. So hatte der typische DB-Abteilwagen Ende der Fünfziger ein relativ glattes Äußeres. Anfang der Fünfziger begann man dann die Untergestelle von Abteilwagen auf einen einheitlichen Standard zu bringen und mit einem neuen Wagenkasten zu versehen. Der Umbauwagen war geboren. Schnell lichteten sich jetzt die Reihen und Ende der 50er Jahre waren Abteilwagen schon eine Rarität bei der DB. Die Letzten rollten dann mit dem Verbot von Wagen mit Holzkästen auf das Abstellgleis.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **45454**

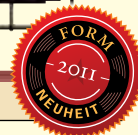
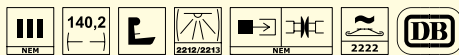


Produkttempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 40358 – 40361



ILLUSTRATION

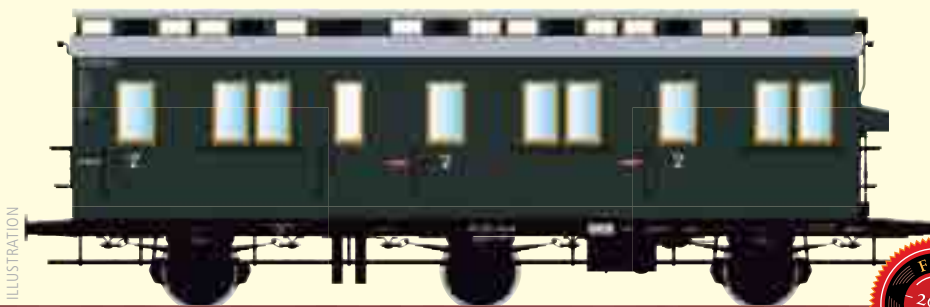
Best.-Nr. **45455**



Produkttempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 40358 – 40361

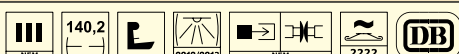
Abteilwagen B3tr Pr 13 der DB
Betriebs-Nr. 62980 Ksl

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **45460**



Produkttempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 40358 – 40361

Abteilwagen B3u Pr 04/30 der DB
Betriebs-Nr. 67023 Ksl

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

Abteilwagen B3 der DR

Betriebs-Nr. 65 000 Dre

Auch die DR in SBZ hatte in allen Bereichen nur Mangel zu verwalten. Schnelle Neubeschaffungen und Reparaturen wie bei der DB waren nicht möglich. Um wenigstens die Unterhaltung zu erleichtern führte man eine Gattungsbereinigung durch und versuchte jeden Wagentypen in nur wenigen Rbd und Bahnhöfen zu beheimaten. Naturgemäß wurde diese Maßnahme nur ein Teilerfolg und liess sich faktisch nie richtig umsetzen. Ebenfalls zur leichteren Instandhaltung wurden viele Details an den Wagen vereinfacht. Die Oberlichter entfielen vollständig und wurden verschlossen. Pro Wagenseite entfiel die Hälfte der Türen, was zwar den Fahrgastwechsel behinderte, aber Material sparte. Dementsprechend gab es einen Grundriss mit Durchgang und eine neue Inneneinrichtung. Ab 1963 entstanden dann analog der DB neue Wagen, indem ein aufgearbeitetes Untergestell mit einem neuen Wagenkasten kombiniert wurde. Die DR nannte das „Rekowagen“ – entsprechend den schon vorhandenen „Rekoloks“ (Reko – für Rekonstruktion). Die letzten Abteilwagen standen noch 1970 im Einsatz, erhielten jedoch keine EDV-Nummer mehr.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **45456**



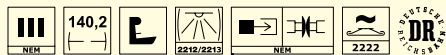
Abteilwagen B3tr der DR

Betriebs-Nr. 66 170 Dre

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **45457**



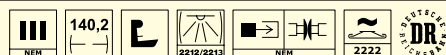
Abteilwagen B3u der DR

Betriebs-Nr. 63 612 Dre

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **45461**

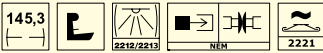




FOLGENDE LÄNDERVERSIONEN DER FORMNEUHEIT „ABTEILWAGEN 3-ACHSIG“ SIND GEPLANT:

Abteilwagen C3 Pr 11 Frankreich *

Best.-Nr. **48456**



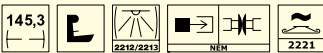
Abteilwagen C3 Pr 11 Frankreich *

Best.-Nr. **48468**



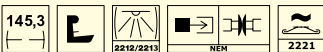
Abteilwagen C3 Pr 11 Belgien *

Best.-Nr. **48455**



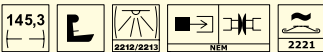
Abteilwagen C3 Pr 11 Belgien *

Best.-Nr. **48467**



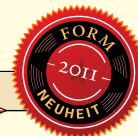
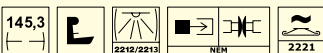
Abteilwagen C3 Pr 11 Polen *

Best.-Nr. **48457**



Abteilwagen C3 Pr 11 Polen *

Best.-Nr. **48469**



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

* Abbildungen, Betriebs-Nr. und Angaben zur Ausführung folgen.

Postwagen der DRG

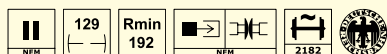
Betriebs-Nr. 496 Stg

Die von 1898 bis 1913 in 36 Exemplaren gebauten zweiachsigen württembergischen Postwagen haben sich im Betrieb sehr gut bewährt. Daher wurden durch die OPD Stuttgart weitere 28 Stück bis 1931 in Stahlbauweise bestellt. Alle Wagen waren innerhalb der OPD Stuttgart eingesetzt, die sie den Bahnpostämtern in ihrem Bezirk zuwies. Als zweiachsige Wagen waren sie für den Einsatz in Schnellzügen nicht mehr geeignet und so bestand ihr Haupteinsatzgebiet im Personenzugdienst. Hier waren sie auf den meisten Haupt- und Nebenbahnen Württembergs im Einsatz.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Best.-Nr. 45003



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

Württembergischer Postwagen der DBP

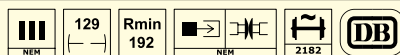
Betriebs-Nr. 484 Ffm

Nach 1945 verblieben 15 der ursprünglichen Wagen mit Holzwagenkasten bei der Deutschen Bundespost. Viele der Anderen waren im Krieg verschollen oder bei Bombenangriffen zerstört worden. Ein Wagen verblieb nach 1945 in Österreich. Die meisten der in Deutschland verbliebenen Wagen wurden Anfang der 50er-Jahre ausgemustert, zwei noch an die OPD Frankfurt/M. und Hannover weitergereicht. Hier dienten sie vermutlich als Standwagen. Als letzter schied der Wagen 498 – der ursprüngliche 141 – im Jahr 1960 aus dem Dienst.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Best.-Nr. 45004



Gepäckwagen Pw4ü Pr16 "Rheingold" der DRG

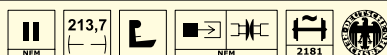
Betriebs-Nr. 107 976 Karlsruhe

Bis in die 30er-Jahre war es Vorschrift zwischen Zuglokomotive und besetzten Reisezugwagen einen Schutzwagen einzustellen. Dies konnte ein unbesetzter Reisezugwagen, oder der Gepäckwagen sein. Da der Holland-Schweiz-Express in Mannheim Kopf machen musste, war es hier erforderlich mit der neuen Zuglok einen solchen Schutzwagen am bisherigen Zugende beizustellen. Eigens dafür ließ die Rbd Karlsruhe vier Wagen in der Lackierung und Beschriftung an den „Rheingold“ anpassen. Zwei von ihnen waren Packwagen der Bauart Pw4ü Pr 16, die 1930 die neuen Nummern 107 976 und 107 986 erhielten.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



Best.-Nr. 45409



Modell: feinste Gravuren und Nietenbänder; viele extra angesetzte Teile; passgenau eingesetzte Fenster; mehrteiliges Drehgestell mit Bremsbacken in Radebene; einzeln angesetzte Wiegenfedern; fein detailliertes, dreidimensionales Drehgestell; mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene; extra angesetzte Batteriekästen; extra angesetzter Dachaufsatz; Nachbildung der innenliegenden Vergitterung der Fenster; extra angesetzte Aufstiege

Gepäckwagen Dü der DR

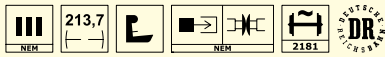
Betriebs-Nr. 50 50 92-25 413-3

Nur wenige Gepäckwagen der Bauart Pw4ü Pr 16 verblieben bei der DR, was sich auch in ihrem fast völligen Fehlen auf historischen Eisenbahnfotos niederschlägt. Selbst dem bekannten Fotografen Günther Meyer ist nie einer über den Weg gelaufen. Trotzdem ist einer dieser wenigen Wagen, die unter der Gattungs-/DOK-Nummer 0504 geführt wurden, bis heute erhalten geblieben. Selbst seinen Zugführeraufbau, der bei vielen Wagen entfernt wurde besitzt er noch. Zuletzt in Löbau eingesetzt, war er lange in Dresden abgestellt und wartet heute in Ilmenau auf seine Wiederaufarbeitung.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **45408**



Schnellzugwagen 1./2. Klasse der DB

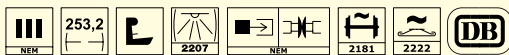
Betriebs-Nr. 250 360 Mü

Die übernommenen ehemaligen polnischen BC4ü wurden nach der Klassenreform 1956 als AB-Wagen eingruppiert. Wie auch zahlreiche der anderen polnischen Wagen wurden sie in einem Sonderprogramm mit deutschen Normteilen umgebaut, um die Unterhaltung zu vereinfachen. Daneben wurde auch die Inneneinrichtung den veränderten Wünschen der Reisenden angepasst. Solcherart modernisiert standen die letzten „polnischen Hechte“ bis in die 80er-Jahre in Dienst. Museal erhalten sind Wagen u.a. in Darmstadt-Kranichstein und Heilbronn.

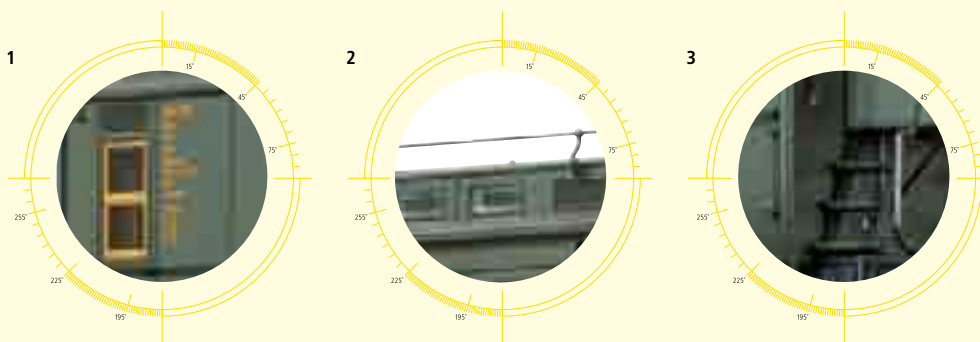
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **45315**



Modell: Für Innenbeleuchtung vorbereitet; durchbrochene Dachlüfter; Inneneinrichtung eingebaut; extra angesetzte Brems- und Heizanlage; mehrteiliges Schwannenhalsdrehgestell mit 3-Punkt-Lagerung; neuer Aufstieg und Übergangstüren; freistehende Griffstangen; extra angesetzte Tritte in feinsten Materialstärke



- 1_Feinste Bedruckung und Lackierung
- 2_Einzeln angesetzte Oberlichter
- 3_Viele extra angesetzte Griffstangen und Trittstufen

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 45004)



WAGEN ZWEITER KLASSE.

Personenwagen Bib 21 der DB, 3er-Set

Betriebs-Nr. Bib 81 992, 80 141, 80 605

Zur Attraktivitätssteigerung im Reiseverkehr setzte die DB Anfang der 50er-Jahre verstärkt auf sogenannte „Motorzugeinheiten“. Diese bestanden aus Dieselloks der BR V 36 und Bei- und Steuerwagen zu den Einheits-VT. Da diese nicht ausreichten wurden außerdem zweiachsige Einheitswagen mit Ofenheizung ausgerüstet und in diesen Diensten eingesetzt. Als Steuerwagen dienten ebenfalls umgebaute Personenwagen oder aus Pwghs 41 hergerichtete Pwif-41. Neben den „Donnerbüchsen“ kamen auch wenige Cid-21 in den Genuss dieses Umbaus. Neben der Eigenheizung erhielten sie auch einen neuen verkehrswerbenden Anstrich in rot-beige. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **45978**



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



Personenwagen B4gmle der DR

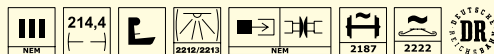
Betriebs-Nr. 260-420

Ab 1963 begann das Raw Halberstadt auf aufgearbeiteten Untergestellen, die auf Einheitslänge gebracht worden waren, neue Wagenkästen zu setzen. Als Laufwerk kamen aufgearbeitete und geringfügig umgebaute preußische Regeldrehgestelle und amerikanische Drehgestelle zum Einsatz. Schon bald stellte man fest, dass die Aufarbeitung altbrauchbarer Teile wenig sinnvoll ist und baute die folgenden Serien komplett aus Neuteilen. Als Laufwerk verwendete man nun Görlitzer Drehgestelle der Bauform V. Bis 1977 entstanden so 3.030 Rekowagen 2. Klasse. Während es an älteren Gepäckwagen für den Einsatz mit den Rekowagen nicht mangelte und außerdem das Raw Delitzsch zeitgleich ältere Gepäckwagen in sogenannte Modernisierungswagen umbaute, fehlte ein Wagen mit nur einem kleinen Gepäckabteil für den Einsatz auf Strecken mit geringem Verkehrsaufkommen. Daher entwickelte man 1969 einen Rekowagen mit Gepäckabteil, der die Bezeichnung BDghwse und bereits eine EDV-gerechte Nummer erhielt. Von ihm wurden ab 1973 202 Stück beschafft, die auch zahlreich im Schnellzugverkehr eingesetzt wurden und so die BRD, CSSR und Polen erreichten.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2011



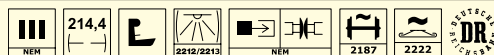
Best.-Nr. 45358



Modell: exakte Nachbildung der „Görlitz V“ Drehgestelle; passgenau eingesetzte Fenster; Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert; für Innenbeleuchtung vorbereitet; bedruckte Fensterrahmen; Lichtmaschine am Drehgestell extra angesetzt (nicht sichtbar in der Abbildung); Gummiwulst am Übergang gefedert; Kurzkupplungskinematik



Best.-Nr. 45359



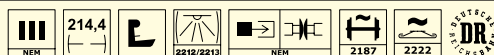
Personenwagen B4gmle der DR

Betriebs-Nr. 260-398

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2011



Best.-Nr. 45360



Halbgepäckwagen BDghwse der DR

Betriebs-Nr. 57 50 82 15-000-5

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2011

Personenwagen Bghwe der DR

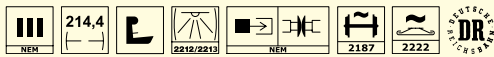
Betriebs-Nr. 50 50 28-13 252-8

Hatten die Rekowagen anfänglich eine attraktive Lackierung mit schwarzem Langträger und weißem Zierstreifen, so wurde diese im Laufe der Zeit immer weiter vereinfacht. Entfiel Mitte der 70er-Jahre zuerst der Zierstreifen, so wurde ab Anfang der 80er auch auf das Absetzen des schwarzen Langträgers verzichtet. Die in den 70er-Jahren an vier Bghwe-Wagen in Zwickau erprobte neue zweifarbige Lackierung für Schnellzugwagen kam nur noch den BDghwe-Wagen zugute. Die Sitzwagen blieben einfarbig und erhielten bei fälligen Untersuchungen nur noch das rehbraune Dach. Zwar wurde noch ein Musterwagen für eine geplante Modernisierung fertig gestellt, der unter anderem neue Übersetzfenster erhalten hatte, aber dieser Umbau war mit den politischen Umwälzungen in der DDR schnell vom Tisch. Massive Verkehrsrückgänge und die Beschaffung neuer Wagen ließen die Bghwe bis 1995 entbehrlich werden, die Sitz-/Gepäckwagen folgten kurze Zeit später. Nur noch für zwei Jahre trugen sie ihre neu vergebenen Bauartnummern 522 und 534.

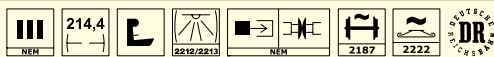
LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **45365**



Best.-Nr. **45366**



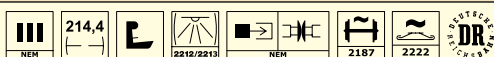
Personenwagen Bghwe der DR

Betriebs-Nr. 50 50 28-13 417-7

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **45367**



Halbgepäckwagen BDghwe der DR

Betriebs-Nr. 57 50 82-15 030-2

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2011



FÜR SCHÜTTGÜTER UND STÜCKGÜTER. UND FÜR DETAILANHÄNGER



Schiebedachwagen Kmmks 51 der DB Betriebs-Nr. 360 251

Bereits 1949 unternahm die DB Versuche mit sogenannten Hubschiebedachwagen. Dazu beschaffte man nochmals herkömmliche Klappdeckelwagen und verglich diese im Betrieb mit den Versuchswagen. Diese ähnelten herkömmlichen O-Wagen mit einer zweiflügeligen Tür in der Wagenmitte, hatten aber ein zur Hälfte aufschiebbares Dach aus Aluminium. Auch die noch vorhandenen vierachsigen Versuchs-O-Wagen OOfs Kattowitz und OOf Berlin wurden solchermaßen umgerüstet. Die Wagen wurden von den Verladern sehr gut angenommen, so dass ab 1951 die Serienbeschaffung als Kmmks 51 erfolgte. In die Liste der Wagengattungsnummern, die bei der DR bis 1993 als DOK-Nummer fortgeführt wurde, fand er unter der Nummer 679 Aufnahme. Charakteristisch war auch hier die Verwendung von Hohlkastenprofilen für den Außenlangträger, obwohl die Wagen sonst mit den Omm 52 nicht konstruktiv verwandt waren. Ein Teil der Wagen erhielt eine Handbrem-

se in Form des anschaubbaren Einheitsbremsenstandes, der anfänglich noch mit einem Bremsenhaus ausgerüstet war. Hatten die ersten Wagen noch die offenen Siegener Schakenböcke und Hik-GP-Bremse, so wurden bereits nach wenigen Wagen KE-Bremse und Uerdinger Schakenböcke Standard. Im Gegensatz zu den bisherigen Klappdeckelwagen waren die Kmmks 51 auch mit Stirnklappen ausgerüstet, so dass nässeempfindliche Schüttgüter auch schnell über Stirnkippanlagen entladen werden konnten. Bis 1967 wurden so 4575 Wagen gebaut, die letzten erhielten bereits die UIC-gerechte Bezeichnung Ts-51. Typische Ladegüter waren neben Schüttgütern wie Kalk, Kali, Salz und Ton auch Bleche, Blechrollen und schwere Stückgüter.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

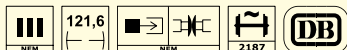
Best.-Nr. **48608**



Modell: extra angesetzte Bremsumsteller; Räder auch innen profiliert; Kurzkupplungskinematik; feine Gravuren und Nietenzüge; extra angesetzte Bremsanlage

Produkttempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 40305, 40306, 40307, 41312 – 41315, 42502 – 42503, 41125, 41127

HANDMUSTER

Best.-Nr. **48609**

Produkttempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 40305, 40306, 40307, 41312 – 41315, 42502 – 42503, 41125, 41127



Schiebedachwagen Kmmks 51 der DB, mit Handbremse

Betriebs-Nr. 360 371

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

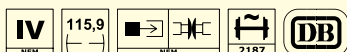
Schiebedachwagen Ts⁸⁵¹ der DB

Betriebs-Nr. 01 80 570 1 235-5

Mit der Umstellung auf UIC-gerechte Beschriftung erhielten die bisherigen Kmmks-51 die Bezeichnung Ts und die neue Bauartnummer 851. Der Hauptgattungsbuchstabe T steht dabei für öffnungsfähiges Dach. Der neue Nummernkreis der Ts 851 lag zwischen 570 0 000 und 570 4 580. 1980 änderte sich die Gattungsbezeichnung erneut, die Wagen firmierten nun unter Tms 851. Das „m“ steht für eine Ladelänge unter neun Meter. Einige Wagen hatten feste Gestelle zum Transport von Blechcoils und waren fest beheimatet, sie erhielten die Bezeichnung Thms 851. Auch der Nummernkreis der Wagen änderte sich 1980 und 1988 nochmals. Zu diesem Zeitpunkt waren noch knapp 2500 Stück im Bestand. Einen Teil hatte über Zwischenhändler die DR gekauft. Auch dort waren die Wagen fest beheimatet und liefen im Stahlverkehr. Obwohl die alte Nummer 679 frei war, erhielten diese Wagen bei der DR die neuen DOK-Nummern 5776 und 5777 für Wagen mit und ohne Handbremse. Ein solcher Wagen ist in Magdeburg museal erhalten. Die 1993 noch vorhandenen 54 DR-Wagen erhielten keine DB-Nummer zurück. Der Bestand der originalen DB-Wagen sank bis 1998 auf knapp 100 Stück. Die letzten vier Wagen, die das neue Jahrtausend noch erlebten wurden 2001 ausgemustert.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

HANDMUSTER

Best.-Nr. **48610**

Produkttempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 40305, 40306, 40307, 41312 – 41315, 42502 – 42503, 41125, 41127



Schiebedachwagen Ts⁸⁵¹ der DB, mit Handbremse

Betriebs-Nr. 01 80 570 0 894-0

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

HANDMUSTER

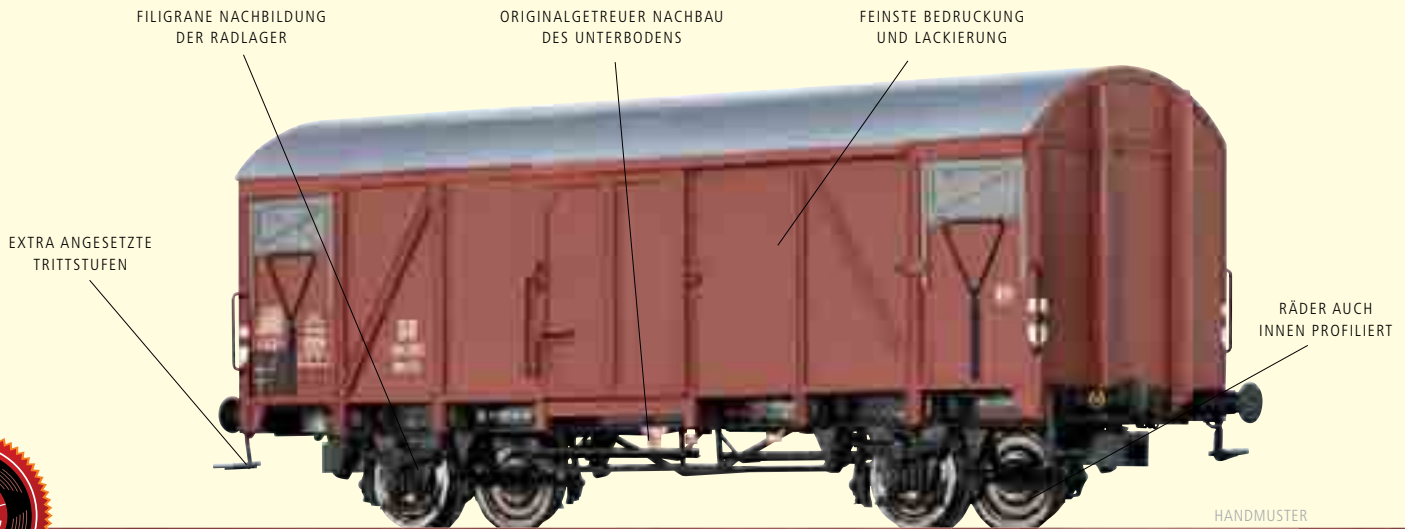
Best.-Nr. **48611**

Produkttempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 40305, 40306, 40307, 41312 – 41315, 42502 – 42503, 41125, 41127





FÜR ECHE FANS AUFGEDECKT: DIE RÄDER SIND AUCH INNEN PROFILIERT



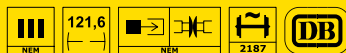
Gedeckter Güterwagen Gms 54 der DB Betriebs-Nr. 265 090

Parallel zur Beschaffung neuer Fahrzeuge fasste die DB den Entschluss altbrauchbare Wagen zu zerlegen und nach UIC-Maßen neu aufzubauen. Aufgrund der knappen Finanzmittel konnte man sich ausschließliche Neubeschaffungen nicht leisten und durch die Umbauten war man in der Lage die eigenen Werkstätten auszulasten. Eigens dafür richtete die DB im AW Oldenburg ein Konstruktionsbüro ein, das die notwendigen Zeichnungen anfertigte. Für den Umbau gedeckter Güterwagen kamen die in großen Stückzahlen vorhandenen G 10 in Frage, die durch den Umbau so umgestaltet werden sollten, dass die Kunden dieselben Kapazitäten wie bei UIC-Neubauwagen vorfanden. Hierfür wurde das Untergestell der Wagen zerlegt und durch ein in der Mitte eingesetztes Paßstück verlängert. Unterstützt wurde das durch ein neu angebrachtes Sprengwerk. Der Wagenkasten entstand unter Verwendung von Kunstharzholzplatten neu, hatte aber abweichend je Seite nur zwei Lade- und Lüftungsklappen. Bei mehreren Wagen fanden Versuche mit

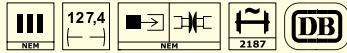
einer Kurzholzverbreterung statt. Das Laufwerk erhielt neue Achshalter und Doppelschaken, allerdings unter Verwendung der alten Federn und Gleitachslager. Speziell war auch die Verwendung altbrauchbarer Lokomotivpuffer. Völlig neu war hingegen die Bremsanlage, die jetzt der Bauart KE-GP entsprach. Von 1954 bis 1960 bauten mehrere AW so insgesamt fast 14000 Wagen – davon ca. 3500 mit dem Einheitshandbremsstand. Ein projektiertes Wagen mit Bremsenhaus fand noch Eingang in das Merkbuch für Wagen, trug aber gleichzeitig den Hinweis „wird nicht gebaut“. Die Wagen bewährten sich im Betrieb und fielen durch die einheitliche Optik im Reigen der Neubauwagen kaum auf, fast alle wurden so nach 1966 noch EDV-gerecht umgezeichnet. Verwendung fanden die Wagen insbesondere für Express- und Stückgüter, vor dem Aufkommen von Spezialwagen aber auch für Ladungen in loser Schüttung wie Getreide oder Kartoffeln.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2012

Best.-Nr. **48810**



HANDMUSTER

Best.-Nr. **48811**

**Gedeckter Güterwagen Gms 54
der DB, mit Handbremse**
Betriebs-Nr. 256 987

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2012

HANDMUSTER

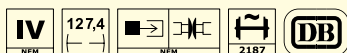
Best.-Nr. **48812**

**Gedeckter Güterwagen Gls²⁰⁵
der DB**
Betriebs-Nr. 21 80 134 4 234-6

Mit der Umstellung auf EDV-gerechte Adressen wurden die Gms 54 als Gls 205 bezeichnet. Am 31.12.1968 waren noch immer 13 873 im Bestand, die den Nummernkreis von 131 1 100 bis 134 5 099 belegten. In den Jahren 1972 und 1973 wurden rund 1500 Wagen mit neuen Tragfedern, Rollenlagern und Funkenschutzgehäusen am Wagenboden ausgerüstet. Diese trugen zukünftig die Bezeichnung Gls-w 208. Grund für die Ausrüstung mit Funkenschutzgehäusen war ein schwerer Unfall in Hannover, bei dem durch einen Heißläufer eine Munitionsladung in Brand geriet. Ab Mitte der 70er-Jahre fanden auch die Gls 205 Eingang in den EUROP-Park. Auch diese waren inzwischen größtenteils mit Rollenlagern ausgerüstet worden. Außerdem tauschte man vielfach den langen Tritt, der noch vom G 10 stammte, gegen einen einfachen Aufstieg. Mit der immer weiteren Verbreitung von Spezialwagen und dem Verlust der Stückguttransporte an den Straßenverkehr begannen die Gls 205 dann entbehrlich zu werden. Ab Mitte der 80er-Jahre begannen die Ausmusterungen, denen in einem Jahr teilweise eine vierstelligen Anzahl an Wagen zum Opfer fiel. 1993, dem letzten Jahr der alten DB, wurden noch 124 Gls 205 im Bestand geführt. Viele wurden durch Museumsbahnen erworben, die sie als Lager oder Fahrradtransportwagen nutzen. Einer dient in Bremerhaven als Informationszentrum für Touristen.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2012

HANDMUSTER

Best.-Nr. **48813**

**Gedeckter Güterwagen Gls²⁰⁵
der DB, mit Handbremse**
Betriebs-Nr. 21 80 133 9 647-6

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2012

Kohletrichterwagen Otr(u) der K.P.E.V., 2er-Set

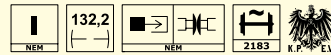
Betriebs-Nr. 57934, 58020 Saarbrücken

Die durch die KPEV beschafften Kohletrichterwagen wurden fast ausschließlich als Ganzzüge zur Versorgung der Stahlindustrie eingesetzt. Hierzu verkehrten sie innerhalb des saarländischen bzw. lothringischen Reviers. Für die Entladung waren spezielle Tiefbunker erforderlich, in denen die Wagen durch die Bodenklappen schlagartig entladen wurden. So war eine schnelle und Arbeitskräfte sparende Versorgung mit der in großen Mengen benötigten Kohle möglich.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48785**



Modell: mehrteilige filigrane Achshalter; Aufbau aus Zinkdruckguss; feinste Bedruckung und Lackierung; extra angesetzte Wagenkastenstützen; feinste Speichenräder aus Metall

Kohletrichterwagen Otw "Mainz" der DRG, 2er-Set

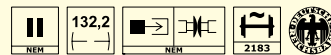
Betriebs-Nr. 874, 1020 Mainz

Die DRG übernahm die Otr[u] fast vollständig in ihren Bestand und reichte sie in den Gattungsbezirk „Mainz“ ein. Am Einsatzgebiet änderte sich nichts. Da die Wagen keine Druckluftbremse besaßen, wurden die Züge ausschließlich handgebremst gefahren. Im Zugverband mussten, um eine ausreichende Bremskraft zu erreichen, ungefähr 25% der Wagen mit Handbremse vertreten sein. Um Bremser einzusparen und so die Arbeit zu erleichtern, wurden häufig zwei Wagen mit den Handbremsbühnen zueinander gekuppelt, so dass der Bremser auf die Pfeifsignale der Lokomotive hin beide bedienen konnte.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48784**



Milchwagen der K.Bay.Sts.B.

Betriebs-Nr. 81 611 München

Für den Milchverkehr und speziell für den Transport von Milchkannen beschaffte die Königlich Bayerische Staatsbahn 1908 fünfzig zweiachsige Wagen bei der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg. Sie besaßen ein genietetes Untergestell mit Fachwerkachshaltern und 4,50 m Achsstand. Für ihren Einsatz in Reisezügen erhielten sie eine Luftdruckbremse der Bauart Westinghouse.

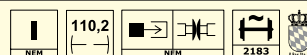
Da sich die Fahrzeuge bewährten, wurden 1921 fünfzig weitere Wagen in einer verstärkten Bauart mit Pressblechachshaltern von MAN gebaut. Weitere Lieferungen erfolgten dann bis 1930 mit Tonnendach, so dass insgesamt 212 Milchwagen ihren Dienst in Bayern versahen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

HANDMUSTER



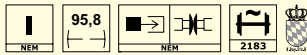
Best.-Nr. **48654**



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



Best.-Nr. **47810**



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

Kesselwagen „Franz Voitländer“ der K.Bay.Sts.B.

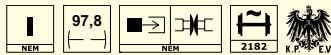
Betriebs-Nr. 502 377 P Nürnberg

1843 gründete Franz Voitländer in Kronach eine Seifensiederei und Lichterzieherei. Bereits 1880 gab er diesen Unternehmenszweig auf und widmete sich dem Mineralölhandel.

Schon bald stieg man auch in die Produktion von Schmierstoffen und Spezialschmierölen ein. Für die keramische Industrie erfand man besondere Öle für deren Stanzen und Pressen. Bis heute versorgt die Firma Industrie, Bau-, Land- und Forstwirtschaft mit Spezialölen, die sie am Firmensitz in Kronach herstellt. Für den An- und Abtransport stellte man bei der K.Bay.St.B. Kesselwagen ein, die auf dem Bahnhof Kronach stationiert waren. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48356**



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

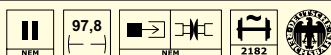
Güterzugbegleitwagen Pgi der K.P.E.V.

Betriebs-Nr. 4188 Magdeburg

Ein Güterzug wurde früher durch einen Zugführer, einem Packmeister und mehreren Rangierern begleitet, die die Behandlung der Frachtpapiere und bei Unterwegshalten örtliche Aufgaben übernahmen. Dazu wurde hinter der Lokomotive ein spezieller Begleitwagen mitgeführt, der über eine Signalleine mit dem Führerstand der Zuglokomotive verbunden war. Die Wagen waren auf einem Rangierbahnhof beheimatet und bedienten in der Regel einen bestimmten Kurs. Bei der KPEV trugen Gepäckwagen einen rotbraunen Anstrich. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48357**



Güterzugbegleitwagen Pwgi Pr 98 der DRG

Betriebs-Nr. 127 040 Köln

Die DRG übernahm die Güterzuggepäckwagen der Länderbahnen und reihte sie bei den einzelnen Heimatdirektionen ein. Es gab kein einheitliches System, jede Direktion konnte ihre eigenen Wagennummern vergeben, die demnach innerhalb der DRG mehrfach vorkommen konnten. Das erwies sich bei Umstationierungen als sehr hinderlich, so dass 1930 ein neuer Nummernplan für alle Reisezug- und Gepäckwagen herausgegeben wurde. Güterzuggepäckwagen belegten fortan den Nummernkreis von 120 000 bis 132 996. Bei der DRG erhielten sie analog den Reisezugwagen einen Anstrich in braungrün. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011

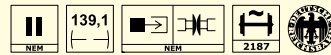
Rungenwagen Rr Stuttgart der DRG

Betriebs-Nr. 80 617 Stuttgart

Für den neu zu beschaffenden Austauschbau-Rungenwagen griff man auf das Fahrgestell des GI-Wagens zurück, so dass beide identische Abmaße haben. Dadurch wurde der Rungenwagen länger als sein Vorgänger der Verbandsbauart und hatte auch zwei Rungen mehr. Die größere Ladefläche wirkte sich allerdings nicht auf das Ladegewicht aus; trotzdem war aber gerade für sperrige Güter die größere Länge von Vorteil. Insgesamt wurden an die DRG 1.643 Wagen geliefert.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48688**



Modell: extra angesetzte Trittstufen; Räder auch innen profiliert; originalgetreuer Nachbau des Unterbodens; extra angesetzte Bremsumsteller; feinste Bedruckung und Lackierung; extra angesetzte Federpakete und Radlager; feine Gravuren und Nietenbänder; Kurzkupplungskinematik

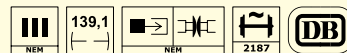
Rungenwagen Rr 20 der DB

Betriebs-Nr. 408 770

Die rund 800 Rr 20 der DB wurden nach dem Krieg relativ schnell mit neuen Pressblechrun- gen ausgerüstet. Neben der Erhöhung der Stabilität und Lebensdauer wurde damit auch eine Umnutzung als Heizmaterial verhindert, das kurz nach dem Krieg noch knapp war. Bei vielen Wagen entfielen die Rungen aber auch ganz. Solcherart als R(o) gekennzeichnet, dienen sie nun vornehmlich dem Fahrzeugtransport. Da hierbei aber die Ausnutzung des Ladegewichts sehr ungünstig war, wurde auf die Beschaffung neuer doppelstöckiger Autowagen gedrängt.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48689**



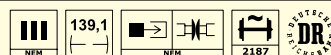
Rungenwagen Rr 61 der DR

Betriebs-Nr. 61-99-82

Bei der DR erhielten die Rungenwagen ab 1952 die Stammmummern 61 (R) und 63 (Ro). Im Gegensatz zu den Glr „Dresden“, die das gleiche Fahrgestell besaßen, sind bei den Rungenwagen keine Laufwerksmbauten bekannt. Obwohl noch mit neuen Rungen-tragkörben ausgerüstet, setzte bei den Run- gen bald „natürlicher“ Schwund ein, so dass die meisten Wagen ihren Dienst als Row quit- tierten.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48690**



Gedeckter Güterwagen Glr "Dresden" der DRG

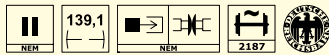
Betriebs-Nr. 81 038 Dresden

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. Beim Entwurf des neuen großräumigen G-Wagens im Austauschbau 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. Geeignet waren die Wagen insbesondere für leichte Güter mit großem Volumen, wie sie z.B. in der Glas und Porzellanindustrie vorkamen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48691**



Modell: extra angesetzte Trittstufen; Räder auch innen profiliert; originalgetreuer Nachbau des Unterbodens; extra angesetzte Bremsumsteller; feinste Bedruckung und Lackierung; extra angesetzte Federpakete und Radlager; feine Gravuren und Nietenbänder; Kurzkupplungskinematik

Gedeckter Güterwagen Glr 22 der DB

Betriebs-Nr. 191 435

Die von der Deutsche Bundesbahn übernommenen rund 700 Gl(r)-Wagen wurden Anfang der 50er-Jahre einer Vollaufarbeitung unterzogen. Bei Handbremswagen wurde dabei das Bremserhaus demontiert und nur eine Handbremsbühne ohne Witterungsschutz belassen. Vereinzelt wurden außerdem neue Lade- und Lüftungsklappen aus Aluminium eingebaut und in den äußeren Bretterfeldern zusätzliche Endfeldverstärkungen angebracht.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48692**



Gedeckter Güterwagen Glr 12 der DR

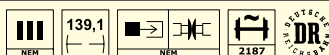
Betriebs-Nr. 12-12-12

Wie Bilder aus den 60er-Jahren belegen, erhielten fast alle der von der DR übernommenen Gl(r)-Wagen Rauchabzüge für eine Kücheneinrichtung. Als sich die Geschwindigkeit der Güterzüge erhöhte, begann die DR ab Ende der 60er-Jahre viele Wagen mit neuen Laufwerken auszurüsten. Dazu baute man UIC-Achshalter mit Doppelschaken an und versah diese mit Rollenlagern. Erst mit dem Bau des zweiachsigen „Gbs“ im Raw „Einheit“ Leipzig stand die Ablösung in den erforderlichen Stückzahlen bereit.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48693**



Gedeckter Güterwagen "München" der DRG

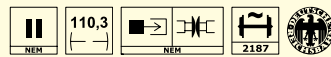
Betriebs-Nr. 17 354 München Gh

Ende der 30er-Jahre begannen die Wagenkästen der gedeckten Güterwagen der Verbandsbauart zunehmend unter den höheren Belastungen zu leiden. Der Verschleiß machte sich in verzogenen Wagenkästen, klemmenden Türen und undichten Dächern unangenehm bemerkbar. Daher ließ man in den RAW den Wagenkasten durch zusätzliche Streben – den Endfeldverstärkungen – stabilisieren. Außerdem wurde das Bremserhaus um den über das Dach stehenden Teil gekürzt. Beide Arbeiten wurden nicht zwingend parallel ausgeführt, so dass es Wagen in drei Umbauzuständen gab.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48242**



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

Gedeckter Güterwagen "Cassel" der DRG

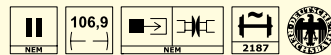
Betriebs-Nr. 78 455 Cassel Gn

Da die neuen Zeichnungen für die Wagen im Austauschbau noch nicht vorlagen, ließ die DRG auch nach dem ersten Weltkrieg die bewährten Verbandsbauarten nachbauen. Inzwischen erfolgte die Lieferung direkt mit Druckluftbremse, was damals noch durch den Nebengattungsbuchstaben „n“ und die Anschrift „Luftdruckbremse Kunze-Knorr“ ausgedrückt wurde. Der gedeckte Güterwagen nach Blatt A2 brachte es dabei zum meistgebauten G-Wagen der Welt. Inzwischen hatte man aus Bayern das System der Gattungsbezirke übernommen – die G-Wagen der Verbandsbauart erhielten die Bezirke „München“ und „Cassel“ zugeteilt.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48246**



Gedeckter Güterwagen G10 der DB

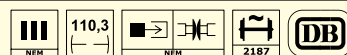
Betriebs-Nr. 144 070

Nach dem Kriegsende war der Park der gedeckten Güterwagen in einem schlechten Zustand. Die DB führte die Ausrüstung mit Endfeldverstärkungen fort und setzte vor allem Dächer und Seitenwände instand. Solchermaßen behandelte Wagen mit einem gedichteten Wagenkasten wurden durch zwei Kreise gekennzeichnet. Außerdem wurde die Vereinfachung der Bremserhäuser fortgesetzt. Wenige Wagen erhielten noch einen erhöhten Bremserstand aus Profilen, doch fiel schon kurze Zeit später der Entschluss auf diese ganz zu verzichten. Ehemalige Handbremswagen waren dann nur noch am einseitig überstehenden Rahmen und den abweichenden Stirnwandprofilen zu erkennen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

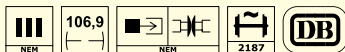


Best.-Nr. **48245**





Best.-Nr. **48247**



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

Gedeckter Güterwagen G10 "Bauknecht" der DB

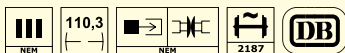
Betriebs-Nr. 513 742 P

Firmen mit regelmäßig hohem Frachtaufkommen stellten eigene Güterwagen in den Park der DB ein. Diese waren am „P“ hinter der Wagennummer zu erkennen und in der Regel auf einem Bahnhof beheimatet. Teilweise trugen sie auch eine auffällige Reklame, die auf den Einsteller hinwies. Die Firma „Bauknecht“ produziert seit 1948 elektrische Haushaltsgeräte. In gedeckten Güterwagen gelangten diese dann von Württemberg und dem Saarland in alle Welt. Die Firma Bauknecht besaß auf der Strecke der Schwäbischen Waldbahn insgesamt 3 Fabriken in Schorndorf, Laufenmühle und Welzheim. Anlässlich des 100-jährigen Jubiläums der Schwäbischen Waldbahn, erscheint das BRAWA-Modell als Sonderedition mit der Beheimatung Schorndorf.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48249**



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

Wärmeschutzwagen "Brauerei Rothaus" der DB

Betriebs-Nr. 345 405 P

Viele der durch das EZA beschafften Kriegskühlwagen eigneten sich nur bedingt für den Transport von Gefrierwaren. Nach der Entwicklung und Beschaffung neuerer Fahrzeuge trennte sich daher die DRG von einem Großteil dieser Wagen. Dankbare Abnehmer waren vor allem Brauereien. Bier in Fässern war relativ schwer und daher konnte man auch diese Wagen trotz ihrer kleinen Ladefläche auslasten. Die letzten Bierwagen dieser Bauart waren noch bis in die 80er-Jahre im Einsatz. Bis heute überlebt hat ein Wagen der Badischen Staatsbrauerei Rothaus. Er ist im Bahnhof Schluchsee an der Dreiseenbahn als Ausstellungsobjekt aufgestellt.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48251**



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

Gedeckter Güterwagen IE der DSB

Betriebs-Nr. 18 798

Im Jahre 1919 bestellten dänische Privatbahnen bei Christoph & Unmack in Niesky 50 gedeckte Güterwagen, die weitestgehend dem preußischen Musterblatt A2 entsprachen. 1939/40 übernahm die DSB 14 dieser Wagen und reichten sie als IE 18787 - 18800 ein. I steht in Dänemark für geschlossene Wagen für nichtschmutzende Güter, wie Fleisch, Butter, Eier und Milch – trotzdem handelt es sich nicht um Kühlwagen. 1966 schieden die letzten dieser Wagen aus dem Dienst, dienten aber noch auf verschiedenen Stationen als Bahnhofswagen. 2009 wurde einer in Niesky, anlässlich des 175. Jubiläums des dortigen Waggonbaus, in den Ursprungszustand versetzt.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Wagenset "Stückgutverkehr" F^c der FS/Glr "Dresden"/G "Kassel" der DRG (Best.-Nr. 45976)

Betriebs-Nr. 114 155, 80 911, 56 317

Eine der wichtigsten Einnahmequellen im Fichtelgebirge war im letzten Jahrhundert die Porzellanindustrie. Bei der Anlieferung von Rohstoffen und der Abfuhr der Fertigprodukte spielte die Eisenbahn eine wichtige Rolle. So gab es allein in Selb täglich mehrere Anschlüsse von Porzellanfabriken zu bedienen. Der Transport des Stückgutes erfolgte in gedeckten Güterwagen. Vor der Schaffung des EUROP-Parkes sollten ausländische Güterwagen nach der Entladung direkt in ihr Heimatland rückgeführt werden. Gab es eine Ladung in diese Richtung durfte auch ein Umweg gemacht werden. So fuhr auch Spitzdachwagen der FS das weiße Gold über die Alpen zurück. Da die Ladung das zulässige Ladegewicht nicht ausnutzte, setzte die DRG gern Wagen mit großem Volumen, wie den Glr „Dresden“ ein. Allgegenwärtig war auch hier der meistgebaute G-Wagen der Verbandsbauart nach Musterblatt A2.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **45976**



Produktempfehlungen: passend zu Tenderlokomotive BR 98¹⁰ der DRG, Best.-Nr 40550 – 40553 sowie 40305 – 40307, 40017 – 40019, 40036 – 40037, 43080 – 43081, 40358 – 40361



Best.-Nr. **45977**



Produktempfehlungen: passend zu Tenderlokomotive BR 98¹⁰ der DB, Best.-Nr 40554 – 40557 sowie 40350 - 40353, 40308 - 40311, 40150 – 40153, 40024 – 40027, 40034 – 40035, 40070 – 40071, 40104 – 40107, 43051 – 43053, 43023, 43032 – 43033, 40454 – 40457, 40454 – 40457, 40504 – 40505, 40054 – 40055, 43062 – 43055, 43034, 43026 - 43027



Wagenset "Güterverkehr der 50er Jahre" Omm 52/G 10 /Om 21 der DB (Best.-Nr. 45977)
Betriebs-Nr. 862 622 Europ, 116 674, 754 011



Auf den meisten Nebenbahnen kamen fast immer herkömmliche G- und O-Wagen zum Einsatz. Neben der Abfuhr von landwirtschaftlichen Produkten, war vor allem der Transport des Energieträgers Nummer 1, der Kohle, immens wichtig. Fast an jeder Ladestraße gab es damals den örtlichen Kohlehändler mit Förderband und Sackwaage zur Entladung der Wagen. Neben Express- und Stückgut dienten G-Wagen, vor der Entwicklung von Spezialwagen, auch dem Transport von nässeempfindlichen Schüttgütern. Kartoffeln und Getreide wurden zum Beispiel so befördert. Im Gegensatz dazu gab es dann in O-Wagen so süße Sachen wie Äpfel zu transportieren, die zu Saft weiterverarbeitet werden sollten. Solche Transporte sind heute noch in der Schweiz zu beobachten.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011

Offener Güterwagen Om "Königsberg" der DRG

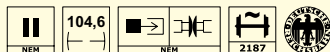
Betriebs-Nr. 6 485 Königsberg

Um dem durch den Krieg entstandenen Wagenmangel zu begegnen, wurden nach Gründung der DRG die bisherigen Verbandsbauarten weiterbeschafft. Gleichzeitig wurde an den Zeichnungen für die neuen Austauschbautypen gearbeitet. Bei einigen Wagengattungen war der Übergang dahin durchaus fließend. Vom offenen Güterwagen nach der Verbandsbauartzeichnung A10 beschaffte man bis 1928 noch 75.000 Stück. Die zuletzt Gelieferten hatten bereits ein Sprengwerk unter den Seitentüren und die Diagonalstrebe im Feld daneben. Parallel erschienen ab 1927 die Om „Königsberg“, die im Austauschbau gefertigt waren und sich von den letzten „Essen“ und „Breslau“ fast nicht unterscheiden ließen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48423**



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

Offener Güterwagen Om 21 der DB

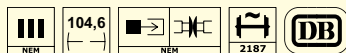
Betriebs-Nr. 751 089 Europ

Viele der bis 1941 19.579 Stück gebauten Om 21 verblieben nach 1945 bei der DB. Hatten von den ursprünglich bis 1933 beschafften Wagen viele eine Handbremse, so waren die 1940/41 gebauten 4.700 Stück nur als Leitungswagen gefertigt worden. Als eine der ersten Wagengattungen ihres Güterwagenparks zeichnete die DB 1951 rund 2.500 Stück, ausschließlich mit Handbremse ausgerüstete Om „Königsberg“ in Om 21 um, um sie in den gemeinsam mit der SNCF gegründeten EUROP-Park einzustellen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48424**



Kohlewagen Oot "Saarbrücken" der DRG, 3er-Set

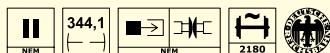
Betriebs-Nr. 596, 649, 702 Saarbrücken

Bis 1935 wurden die Großraumwagen der Gattung OOt von der DRG im Gattungsbezirk Oldenburg geführt. Mit der Aufgabe von diesem erhielten alle bisher gebauten und zukünftig abzuliefernden Wagen den neuen Gattungsbezirk „Saarbrücken“ zugeteilt. Die Anschriften rückten anlässlich dieser Änderung von der Mitte oben, auf die linke Seitenklappe. Die OOt-Wagen liefen in der Regel in Ganzzügen auf festen Relationen zwischen den Bergwerken und Großkraftwerken. Wegen der hohen Zughakenlast lief im Gegensatz zur Regel der Packwagen mit dem Zugführer bei ihnen am Zugschluss.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **47026**



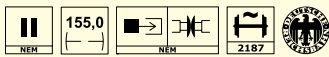
Modell: angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; bewegliche Seitenwände; originalgetreu dargestelltes Fahrwerk

Kesselwagen "Leuna" der DRG
Betriebs-Nr. 563 496 P Halle

Das ab 1916 in der Nähe von Halle entstandene Chemiewerk Leuna wuchs rasch zu einem der größten Chemiestandorte Deutschlands. Ab 1926 war der Standort, wie auch viele andere deutsche Chemiewerke, Bestandteil des I.G. Farben Konzerns. Für die Vielzahl der erforderlichen Rohstoffe und Fertigprodukte war bei der Rbd Halle ein umfangreicher Park an Kesselwagen eingestellt. Ab 1942 ließ die I.G. Farben, als einer von nur zwei Auftraggebern, eine größere Serie sechsachsiger Kesselwagen für den Transport von Säuren und Laugen bauen. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48528**



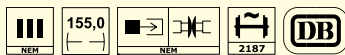
Modell: einzeln angesetzte Bremsdreiecke; Drehgestelle mit feinst gravierten Nieten; filigraner, original-getreuer Rahmen; Aufstieg und Ladebühne in minimaler Wandungsstärke; Drehgestelle mit Dreipunktlagerung; Räder auch innen profiliert

Kesselwagen "Hoechst" der DB
Betriebs-Nr. 556 137 P

Die in den 40er-Jahren des letzten Jahrhunderts gebauten sechsachsigen Kesselwagen wurden von zwei Unternehmen bestellt: der I.G. Farben und der Firma Raschig in Ludwigshafen und Espenhain. Die Firma Hoechst aus Frankfurt a. M. war 1925 an der Gründung der I.G. Farben beteiligt und wurde nach deren Entflechtung 1951 neu gegründet. Unter diesem Namen bestanden aber faktisch alle Werke der I.G. Farben in der amerikanischen Besatzungszone weiter. Damit übernahm man die meisten der sechsachsigen Kesselwagen, die den Werken Hoechst und Gendorf zugeordnet wurden. 1961 waren so insgesamt 68 Sechsscher für die Hoechst-Werke in den DB-Park eingestellt. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48527**



Weinkesselwagen "Vassalli della Gada - Capolago" der SBB

Betriebs-Nr. 534 480 P

Nutzte man anfänglich für den Weintransport Wagen mit einem oder zwei auf einem Fahrgestell befestigten Eichenfässern, so ging man früh dazu über auch für dieses fragile Ladegut Kesselwagen zu nutzen. Neben der Vorbeugung des „natürlichen Schwundes“ durch Anbohren der Fässer hatte das auch unterhaltstechnische Vorteile. Einen solchen Kesselwagen für den Weintransport hatte auch die Vassalli della gada S.A. bei der SBB als Privatwagen eingestellt. Die kleine Tessiner Firma für den Weineinzelhandel existiert bis heute, hat aber ihren Sitz inzwischen in Mendrisio.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



Best.-Nr. 47807



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

Bierwagen "Warteck Bier" der SBB

Betriebs-Nr. 513 211 P

1856 wird in der Clarastrasse in Basel eine kleine Brauerei mit Hauswirtschaft gegründet – Stammhaus des späteren Warteck-Biers. Recht schnell wuchs das Geschäft und man übernahm andere Basler Brauereien. 1922 kaufte man die Brasserie „Jurasienne“ in Delsberg/Delemont und erschloss so das Jura. Niederlassungen im Raum Bern, Zürich, dem Tessin und der Zentral- und Westschweiz folgten. Zahlreiche Bierwagen sind als Privatwagen bei der SBB eingestellt und bringen die Fässer mit dem Basler „Warteck-Bier“ in alle Landesteile. 1989 wird „Warteck-Bier“ an die Brauerei Feldschlösschen in Rheinfelden verkauft.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



Best.-Nr. 47808



Gedeckter Güterwagen K2 der SBB

Betriebs-Nr. 33 215

Bereits vor Gründung der SBB im Jahre 1903 wurden in der Schweiz einige Güterwagentypen vereinheitlicht und gemeinsam durch alle Privatbahnen beschafft. Hierzu zählte auch ein gedeckter Wagen mit 4,5 m Achsstand und einer Ladefläche von rund 18 m². Später wurde der Achsstand zur Verbesserung der Laufeigenschaften auf 5m erhöht. In dieser Form wurde der als K2 bezeichnete Wagen auch noch durch die SBB in großen Mengen beschafft. Bis 1955 war die typische Farbgebung Schweizer Güterwagen eisengrau.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



Best.-Nr. 47809

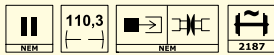




Weinwagen G10 "Robert Metzger & Co., Wien" der BBÖ
Betriebs-Nr. 542 722 P

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

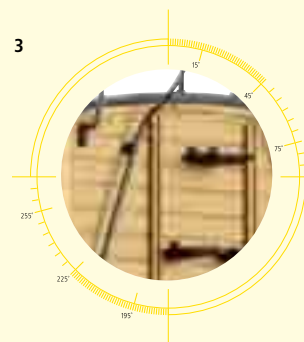
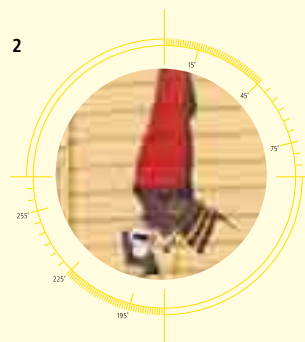
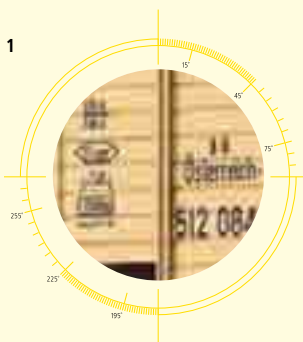
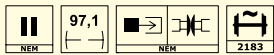
Best.-Nr. **48255**



Gedeckter Güterwagen "Julius Meisl AG" der BBÖ
Betriebs-Nr. 512 084 P

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

Best.-Nr. **48014**

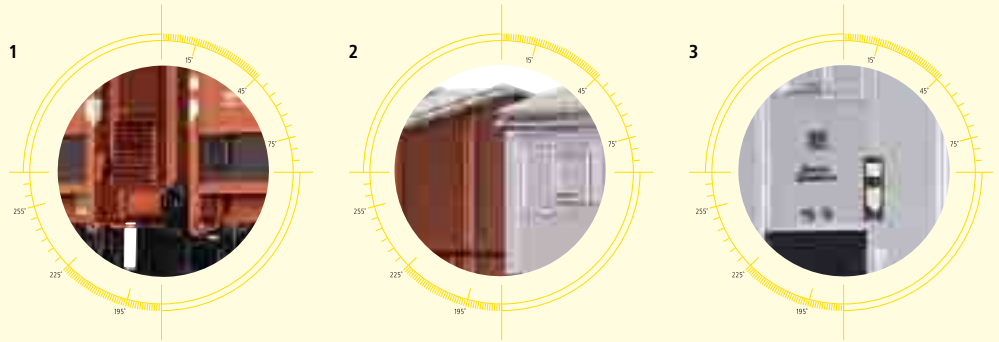


- 1_Feine Gravuren und Nietenbänder
- 2_Feinste Bedruckung und Lackierung
- 3_Extra angesetzte Trittstufen und Griffstangen

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 48014)

- 1_Kurzkupplungskinematik
- 2_Unterschiedliche Wagenkästen und Dachformen
- 3_feine Gravuren und Nietenbänder

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 48556)



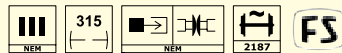
Gedekte Spitzdachwagen F und Kühlwagen H⁶ der FS, 3er-Set

Betriebs-Nr. F 1134 591, F 1117 992, Hg 319 125

Die italienischen Staatsbahnen (FS) beschafften ab Ende der 30er-Jahre Wagen in genieteter Ganzmetallbauweise, die durch einen Radstand von 6,10 m bei sehr kurzen Überhängen auffielen. Charakteristisches Merkmal der gedeckten italienischen Wagen war das Spitzdach, das bis auf wenige Ausnahmen zur Anwendung kam, nichtsdestotrotz am First aber leicht gerundet war. Die Radsätze liefen in Gleitlagern und stützten sich je nach Bauart über ein, zwei oder sogar drei Federpakete ab. Eine identische Fahrwerkskonstruktion diente als Grundlage für den Eiskühlwagen der Gattung Hg. Auch er wies das charakteristische Dach sowie auf jeder Seite eine zweiflügelige Laderaumtür und zwei Öffnungen zum Befüllen mit Trockeneis auf. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48556**



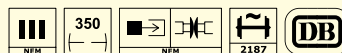
Offene Güterwagen Omm52 der DB, 3er-Set

Betriebs-Nr. 863 011, 864 137, 866 668

Nach 1945 wurden vor allem offene Güterwagen für die Beförderung von Kohle in großen Stückzahlen benötigt. Nachdem der dringendste Bedarf durch den Nachbau alter Wagen und die Beschaffung im Ausland (u.a. Belgien, Italien und CSSR) gedeckt war, begann die Entwicklung neuer Konstruktionen nach UIC-Vorgaben. In Zusammenarbeit mit der Waggonfabrik Uerdingen entwickelte die DB bis 1952 so zweiachsige offene Wagen mit 5,40 m Achsstand. Die ersten gelieferten Wagen belegten den Nummernkreis 862 000 - 865 799 und kosteten 1952 im Schnitt 15.000 DM. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48607**



Gedeckter Spitzdachwagen G 02 der DR

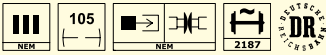
Betriebs-Nr. 02-34-59 G

Nach dem Krieg standen auch auf dem Gebiet der DR größere Mengen Güterwagen ausländischer Bahnverwaltungen. Da mit den westlichen Staatsbahnen kein Austausch zustande kam, wurden diese in den DR-Park eingliedert und den Einsatzbedingungen angepasst. Die italienischen Spitzdachwagen erhielten die Gattungsnummer 02. Bei allen Wagen wurde die untypische Bremsanlage entfernt, so dass man sie nur noch als Leitungswagen verwenden konnte. Später wurden oftmals die Lüftungsschieber überblecht, oder ein ganz neuer „germanisierter“ Wagenkasten aufgebaut.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48557**



Modell: filigrane Nachbildung der Radlager; extra angesetzte Trittstufen; originalgetreuer Nachbau des Unterbodens; extra angesetzte Bremssteller; Räder auch innen profiliert; Kurzkupplungskinematik; feinste Bedruckung und Lackierung; feine Gravuren und Nietebänder; vorbildgerechte Doppelfederpakete; extra angesetzte Bremsanlage



Kesselwagen "Leuna" der DRG

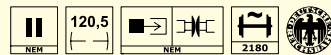
Betriebs-Nr. 559 302 P Halle

Im Januar 1916 erteilte die Leitung der BASF den Auftrag zum Bau eines neuen Ammoniakwerkes. Als Standort wählte man das Dorf Leuna in der Nähe von Merseburg. Bereits im Mai 1916 begannen die Arbeiten und nach nur neun Monaten wurde die Produktion aufgenommen. 1926 wurden die Leuna-Werke mit der Gründung der I.G. Farben deren Bestandteil. 1933 sicherte sich die I.G. Farben mit einem Vertrag die komplette Versorgung der Wehrmacht mit Treibstoffen. Für die umfangreichen Transporte von Grundstoffen und Fertigprodukten waren eine große Anzahl an Privatkesselwagen bei der Rbd Halle eingestellt und auf dem Bahnhof Großkorbetha beheimatet.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



Best.-Nr. 47054



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

Kesselwagen "Nitag" der DB

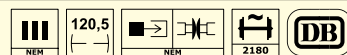
Betriebs-Nr. 545 645 P Karlsruhe

Die Abkürzung „Nitag“ steht ursprünglich für „Naphtaindustrie und Tankanlagen AG“. 1924 erschien diese Firma als Mineralölimportgesellschaft auf dem deutschen Markt und expandierte schnell auch als Tankstellenkette. 1934 wurde die Mehrheit an der Nitag von Wintershall übernommen – fortan firmierte man als „NITAG Deutsche Treibstoffe AG“. Nach der Übernahme der Pennsylvania GmbH aus Mannheim hatte man in Deutschland ein Netz aus über 1000 Tankstellen. Nachdem Wintershall und DEA 1956 Aktionäre der BV-Aral wurden und ihre Tankstellen mit einbrachten, wurden Nitag und Gasolin zur „Deutsche Gasolin-Nitolzag AG“ verschmolzen.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



Best.-Nr. 47055



Kesselwagen "Buna" der DR

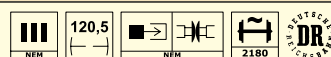
Betriebs-Nr. 52-41-11 P

Mit dem Ammoniakwerk Merseburg entstand im April 1936 in Schkopau das erste Synthesekautschukwerk der Welt. Dabei entstand synthetischer Kautschuk durch die Polymerisation von Butadien mit Natrium. Die Abkürzung für dieses Verfahren – „Buna“ – gab dem Werk auch seinen Namen. Bereits 1937 wurde die Produktion aufgenommen und machte Deutschland unabhängig vom Import natürlichen Kautschuks. Nach dem zweiten Weltkrieg gehörten die Buna-Werke bis 1954 zur sowjetischen Kautschuk AG und wurden dann in Volkseigentum überführt. Für die anfallenden Transporte waren bei der DR Kesselwagen gemietet und als P-Wagen in deren Park eingestellt worden.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011

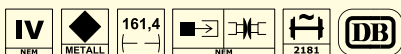


Best.-Nr. 47057





Best.-Nr. **47106**



Modell: Chassis und Räder aus Metall; schwenkbare Rungen; feinste Bedruckung und Lackierung; filigranes Drehgestell; mehrteilige Bremsanlage und Bremsbacken in Radebene

Flachwagen Remms⁶⁵⁵ der DB

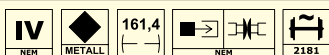
Betriebs-Nr. 31 80 394 8 101-1

Mitte der 70er-Jahre bestellte auch die DB Flachwagen des UIC-Typs 2 bei der Waggon-industrie. Um Gewicht zu sparen ging man einen Sonderweg und ließ die Wagen mit Bordwänden aus Aluminium ausrüsten. Diese haben sich im Rückblick durchaus bewährt. Das BRAWA-Modell ist erstmals im Ablieferungszustand der Epoche IVa erhältlich und somit auch mit den letzten Dampflok-Baureihen der DB einsetzbar.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **47104**



Modell: Chassis und Räder aus Metall; schwenkbare Rungen; feinste Bedruckung und Lackierung; filigranes Drehgestell; mehrteilige Bremsanlage und Bremsbacken in Radebene

Flachwagen Remms der SNCB

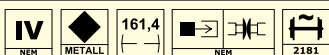
Betriebs-Nr. 31 88 395 1 849-1

Neben dem langen Standardtyp 1 normte die UIC einen weiteren Wagen, der sich mit einer LüP von nur 14,04 m besonders für schwere Lasten eignete. In der Folge wurde dieser von vielen europäischen Bahngesellschaften mit und ohne Bordwänden beschafft. Während die DB einen Sonderweg ging und auf Bordwände aus Aluminium zur Gewichtersparnis setzte, bestellten fast alle anderen Bahngesellschaften den Wagen mit herkömmlichen Stahlbordwänden. Außerdem laufen die Wagen der SNCB auf Drehgestellen des Typs Y 25.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **47105**



Modell: Chassis und Räder aus Metall; schwenkbare Rungen; feinste Bedruckung und Lackierung; filigranes Drehgestell; mehrteilige Bremsanlage und Bremsbacken in Radebene

Flachwagen Remms der SNCF

Betriebs-Nr. 11 87 398 3 969-4

Auch die SNCF entschied sich bei der Bestellung ihrer Wagen der Gattung Remms für die weniger empfindlichen, aber schwereren Stahlbordwände. Da das inzwischen in ganz Europa verbreitete Drehgestell des Typs Y 25 ursprünglich eine französische Entwicklung ist, sind auch diese Wagen natürlich damit ausgerüstet. Ein Teil der französischen Remms ist in den EUROP-Park eingestellt gewesen und war damit freizügig international einsetzbar. 2002 endete mit dem Rückzug der DB dieses Kapitel der europäischen Eisenbahngeschichte.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Schwerlastwagen RRym 62 der DR

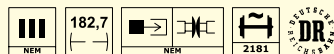
Betriebs-Nr. 60-22-09

Die ab 1965 in Jugoslawien und Belgien gebauten RRym-Wagen hatten bereits von Anfang an Bordwände aus Stahlblech. Im Gegensatz zu den von Niesky gelieferten Wagen hatten sie bereits eine Knorr-Einheitsbremse. Trugen die Wagen bei Ablieferung wie ihre Vorgänger noch eine Lackierung mit schwarzem Untergestell und braunen Bordwänden, so wurde diese nach 1980 vereinfacht. Neu lackierte Wagen verließen das zuständige Raw Eberswalde jetzt ganz in rot-braun.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **47009**



Schwerlastwagen Samm [4818] der DR

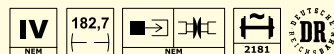
Betriebs-Nr. 31 50 482 0 687-6

Unverzichtbar in Diensten der DR waren die sechsachsigen Niederbordwagen der Gattung Samm. Neben Panzern und Kettenfahrzeugen beförderten sie auch schwere Einzellasten wie Schiffsmotoren, Walzen und Stahlprofile. Für den Transport der Wohnungsbauplatten des Systems WBS 70 war ein Teil der Wagen abgebordeet worden und hatte spezielle Transportgestelle erhalten.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **47010**



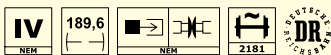


Gedeckter Kuppelwagen Gas der DR, Werkswagen Hennigsdorf
 Betriebs-Nr. 83 50 190 1993-3 P

Für die Überführung von Triebwagen und Triebzügen mit Mittelpufferkupplung und ohne eigene Antriebsmöglichkeit benötigt man spezielle Kuppelwagen, um diese mit einer Lokomotive mit Regelzugeinrichtung verbinden oder in normale Güterzüge einstellen zu können. Der VEB LEW Hennigsdorf übernahm zu diesem Zweck von der DR zwei vierachsige gedeckte Wagen der Gattung Gagsr-v (DOK-Nummer 0641). Diese wurden als P-Wagen unter der Gattung Gas in den DR-Park eingestellt, waren komplett grau lackiert und besaßen an jeweils einem Ende eine Regelzug- und Stoßeinrichtung und am anderen Ende eine Mittelpufferkupplung. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48384**

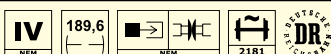


Gedeckter Güterwagen Gags-v [1992] der DR
 Betriebs-Nr. 11 50 199 0878-5

Ab 1963 erhielt die DR vom Waggonbau Arad in Rumänien vierachsige gedeckte Güterwagen in Ganzstahlbauweise nach UIC-Merkblatt 571-2. Die mit Drehgestellen der Bauart Niesky ausgerüsteten Wagen waren besonders für den Transport von Getreide in loser Schüttung geeignet und hatten zu diesem Zweck Dachluken und Bodentrichter zur Entladung. Ein Teil der Wagen besaß eine Handbremsbühne mit Blechbremserhaus. Bis Ende der 80er-Jahre waren die meisten von ihnen bereits ausgemustert worden. Einige wurden danach noch als Werkswagen zum innerbetrieblichen Transport genutzt. Ein Wagen der in dieser Funktion überlebt hat ist heute in Aschersleben erhalten. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **48385**



N



KLEINER KRAFTPROTZ. SCHWER DETAILLIERT



ORIGINALFOTO: VOITH



Diesellok Gravita 10BB, Werkslok Voith Turbo

Seit über 70 Jahren ist die Firma Voith aus Heidenheim als Zulieferer, insbesondere leistungsstarker hydraulischer Getriebe aktiv. Für die erste, komplett in Eigenregie entwickelte Lok wurde die neue Firma Voith Turbo Lokomotivtechnik GmbH & Co KG mit Sitz in Kiel gegründet. 2006 stellte man diese, Maxima 40 CC getaufte Lok, erstmals der Öffentlichkeit vor. Mit einer Leistung von 3600 kW handelt es sich um die stärkste einmotorige dieselhydraulische Lok. Da man von vornherein eine modulare Familie konstruierte, ist das Fahrzeug auch in einer anderen Leistungsklasse als Maxima 30 CC und Maxima 20 BB erhältlich. Trotz dieses Wagnisses kam relativ schnell eine stattliche Anzahl an Bestellungen zusammen. Das bestärkte Voith in dem Vorhaben, auch für den Rangier- und leichten Streckendienst eine modulare Lokomotivfamilie zu entwickeln. Gerade hier ist in

den nächsten Jahren ein hoher Bedarf zu erwarten, da zahlreiche ältere Lokomotiven zur Ablösung anstehen und besonders im Rangierdienst auch weiterhin die Dieseltraktion bevorzugt wird. Nach kurzer Entwicklungszeit zeigte Voith Lokomotivtechnik 2008 auf der InnoTrans das erste Exemplar der Gravita-Familie. Projektiert sind hier fünf verschiedene Leistungsklassen von der vierachsigen Gravita 20 BB, bis zum „Küken“, das auf den Namen Gravita 5 BB hört und nur zweiachsig ist.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2012

Best.-Nr. **62701**



Modelle: extra angesetzte Handläufe; feinst detailliertes, dreidimensionales Drehgestell; feinste Lackierung und Bedruckung; fein gravierte Lüftergitter; vorbildgerechte Detaillierung und scharfe Gravuren; Kurzkupplungskinematik; alle Achsen angetrieben; LED-Beleuchtung; rotes Schlusslicht.



Diesellok Gravita 10 BB, BR 260 der DB

Betriebs-Nr. folgt

Obwohl das Fahrzeug bisher nur als Prototyp existierte und noch nicht weitgehend erprobt war, entschied sich DB Schenker bei seiner 2007 erfolgten Ausschreibung über 130 Loks für die Gravita 10 BB. Inzwischen sind die ersten Lokomotiven der Gravita 10 BB bei der Northrail auf deutschen Gleisen im Einsatz. Die beauftragten DB Maschinen sind im Moment in der Produktion und werden unter der Baureihenbezeichnung BR 260 demnächst bundesweit im Einsatz zu sehen sein. Außer an Northrail gingen bisher weitere 5 Lokomotiven in die Schweiz. Um diesen Erfolg fortzusetzen zeigte man 2010 in Berlin die nächstgrößere Schwester dieser Reihe, die Gravita 15 BB. Obwohl nur 1,2 m länger als die Gravita 10 BB, leistet sie bis zu 1800 kW und ist damit sowohl für den Streckendienst, als auch für den Rangierdienst geeignet. Alle von Voith Turbo Lokomotivtechnik gebau-

ten Lokomotiven sind außerdem untereinander mehrfachtraktionstauglich. Die unter der Fabriknummer L04-15001 gebaute Lok wird im Moment eingehend erprobt. LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2012

Best.-Nr. **62700**



Diesellok BR 118.2 der DR

Betriebs-Nr. 118 222-9

Nachdem sich die vierachsigen Lokomotiven der Baureihe V 180 bewährt hatten, entschloß sich die DR auch eine sechssachsige Version für den Einsatz auf Strecken mit schwachem Oberbau zu beschaffen. Die Lokomotiven bewährten sich und wurden so in einer Stückzahl von 206 gebaut. Ihr Einsatz erfolgte im gesamten DR-Gebiet vor Reise- und Güterzügen auf Haupt- und Nebenbahnen. Die 118 222-9 wurde 1966 beim Bw Karl-Marx-Stadt in Dienst gestellt und 1986 mit leistungsstärkeren Motoren ausgerüstet. Zu dieser Zeit gehörte sie zum Bw Aue.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2011

Diesellok BR 119 der DR

Betriebs-Nr. 119 191-5

Als eines der letzten Bw der DR erhielt Halberstadt am Harz die BR 119 zugewiesen. Abgelöst werden sollten die letzten Dampflokomotiven der BR 50.35. Die 50.35 fuhren in der Einsatzstelle Oschersleben sogar bis Oktober 1988 und beendeten damit den Dampflokeinsatz in ganz Deutschland. Endgültig abgelöst wurden sie durch die BR 114. Schon 1989 wurden auch die letzten 119 von Halberstadt nach Salzwedel umgesetzt, erst 1998 begann ihre zweite Einsatzzeit.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2011

Dieseltriebwagen Talent BR 643 der DB AG

Betriebs-Nr. 95 80 0643 533-3

Seit 1996 baut die Firma Talbot ihren Regionaltriebwagen „Talent“ sowohl mit dieselmotomechanischem, als auch dieselektrischem Antrieb. Neben diesen ausschließlich dreiteiligen Fahrzeugen beschaffte die DBAG noch spezielle zweiteilige 643 für den Einsatz als „Euregiobahn“ im deutsch-belgisch-niederländischen Grenzgebiet.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011

Dieseltriebwagen Talent 643 der NWB, 3-Teiler

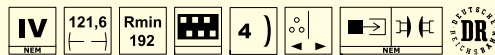
Betriebs-Nr. folgt

Die Nordwestbahn GmbH betreibt seit 2000 mehrere Haupt- und Nebenstrecken in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. Für den Betrieb stehen unter anderem 43 Triebwagen der Talentfamilie zur Verfügung, die von der Leasinggesellschaft Angel Trains Europa gemietet worden sind. Zur Wartung und Unterhaltung der Fahrzeuge besitzt die NWB Anlagen im Osnabrücker Hafen und in Dorsten.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



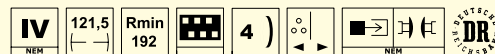
Best.-Nr. **61185**



Modell: Normschiach nach NEM 355; 5-poliger Motor; alle Achsen angetrieben; Spitzenlicht in Fahrtrichtung wechselnd; mit dreiachsigen Drehgestellen



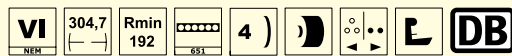
Best.-Nr. **61123**



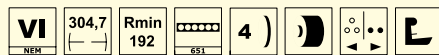
Modell: Normschiach nach NEM 355; 5-poliger Motor; alle Achsen angetrieben; Spitzenlicht in Fahrtrichtung wechselnd



Best.-Nr. **64006**

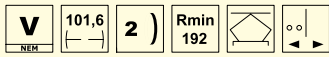


Best.-Nr. **64005**

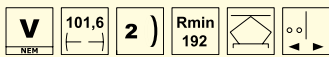




Best.-Nr. **63011**



Best.-Nr. **63012**



Ellok Reihe Ae 477 Lokoop "Orient Express"

Betriebs-Nr. 477 905-4

Nachdem die Baureihe 142 in Deutschland nicht mehr benötigt wurde, fanden 18 „Holzroller“ eine neue Heimat in der Schweiz. Sie wurden durch die Lokoop gekauft, dem Einsatz in der Schweiz u.a. durch Einbau einer elektrischen Bremse angepasst und als Ae 477 bezeichnet. Eingesetzt wurden sie durch die Mittelthurgaubahn und Südostbahn vor allem im Güterverkehr und vor Reisezügen. Für die Traktion des historischen Orient-Express erhielt Ae 477 905 und 906 eine passende Lackierung in dunklem Blau.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011

Ellok Reihe Ae 477 Lokoop "Stoos"

Betriebs-Nr. Ae 477 910-4

Anfänglich behielten die in der Schweiz eingesetzten 142 ihre alte DR-Lackierung, was in Verbindung mit den neu montierten Teilen der E-Bremse nicht sehr vorteilhaft aussah. Schon bald wurden die Lokomotiven jedoch als idealer Werbeträger entdeckt. Neben der Werbung für Firmen und Produkte entdeckten auch Tourismusverbände Lokomotiven als Objekt für ihre Botschaften. Die auf den Namen „Vreny“ getaufte Ae 477 910 wirbt für die Seilbahn Schlattli - Stoos im Kanton Schwyz.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2011



Speisewagen WRge Städteexpress der DR (Rekowagen)

Betriebs-Nr. 51 50 88-45 029-0

1976 konnte die DR 103 Neubauwagen übernehmen, die die CSD aufgrund von Finanzierungsschwierigkeiten nicht abnehmen konnte. Die DR plante mit diesen Wagen völlig neue Verkehre als Tagesverbindung zwischen den Bezirkshauptstädten und Berlin ohne Zwischenhalte. Hierzu erhielten die Wagen eine attraktive Lackierung in elfenbein-oranger. Die neue Zugattung wurde als „Städte-Express“ bezeichnet. Beim angestrebten hochklassigen Angebot sollten alle Züge auch einen Speisewagen führen, bisher bei Binnenschneidzügen eher die Ausnahme. Da es sich bei den Wagen nur um solche der 1. und 2. Klasse handelte, musste man aber hierfür ein geeignetes Fahrzeug finden. Man entschied die gerade neu abgelieferten 18,7 m Speisewagen aus Halberstadt entsprechend umzulackieren, auch wenn das angestrebte einheitliche Zugbild durch deren abweichende Form nicht ganz zu erreichen war. Insgesamt erhielten so zwanzig der fünfzig WRge die Lackierung.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



HANDMUSTER

Best.-Nr. 65055



MACHT APPETIT AUF MEHR.

INNENEINRICHTUNG MEHRFARBIG LACKIERT

NEUE SEITENWAND MIT GEÄNDERTEN FENSTERN

ZUSÄTZLICHE BATTERIEKÄSTEN AM CHASSIS

PASSGENAU EINGESETZTE FENSTER

EXAKTE NACHBILDUNG DER „GÖRLITZ V“ DREHGESTELLE



Speisewagen WRge der DR (Rekowagen)

Betriebs-Nr. 51 50 88-45 039-7

Anfang der 70er-Jahre sollte die gastronomische Versorgung in den Binnenschneidzügen der DR verbessert werden, außerdem standen viele der noch eingesetzten Vorkriegsspeisewagen zur Ausmusterung an. Daher prüfte die DR die Beschaffung neuer Speisewagen. Eine Lieferung durch den Waggonbau der DDR kam aus Kapazitätsgründen nicht in Frage, daher blieb nur die Fertigung in DR-Raw als Alternative. Obwohl das Mitropa-Werk Gotha bereits 1960 sechs Wagen aus älteren Fahrzeugen als „Reko-Wagen“ aufgebaut hatte, beschloss man eine neue Konstruktion auf Basis der in Halberstadt gefertigten Bghw-Wagen. Diese entstanden inzwischen als völli-

ge Neubauten und enthielten keinerlei Altteile mehr. In zwei Serien entstanden 1973 (20) und 1977 (30) insgesamt fünfzig der als WRge bezeichneten Fahrzeuge. Sie trugen den typischen weinroten Anstrich der Mitropa mit viersprachigen Anschriften, allerdings ohne die bisher verwendeten Zierlinien. Beide Serien unterschieden sich äußerlich nur durch zwei Fenster im Küchentrakt, die in der zweiten Serie die Lichtverhältnisse dort verbessern sollten.

Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h und einer Mehrspannungsheizung waren die Wagen international einsatzfähig und erreichten so auch Ziele in der BRD und

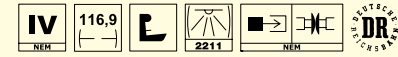


Buffetwagen Wgr der DR
Betriebs-Nr. 50 50 87-15 616-0

Ab 1985 begann die DR die nicht in den Städte-Express eingesetzten WRge in Buffetwagen der Gattung Wrg(e) umzubauen. Nach diesem Umbau besaßen die Fahrzeuge nur noch eine Selbstbedienungstheke und Stehtische im Speiseraum. Die Lackierung erfolgte zweifarbig mit dem schon bei den Doppelstockeinzelnwagen verwendeten Farbtönen rehbraun und birkengrau. Viele der durch Nostalgie- und Touristikbahnen übernommenen Fahrzeuge tragen heute eine rote Lackierung, häufig in Verbindung mit den früher nie vorhandenen Zierstreifen. Der Wagen 87-15 605 trägt noch immer seine originalen Anschriften und wartet in Ilmenau auf seine Aufarbeitung, während der 87-15 613 sich aufgearbeitet als Wgr präsentiert, aber nur eine eingeschränkte Lauffähigkeit besitzt. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **65056**



MIT LECKEREN DETAILS



CSSR. Nach dem Umbau der meisten Wagen standen 1989 gerade noch fünf originale Speisewagen im roten Lack im Einsatz. Obwohl die Speisewagen noch die neue Bauartnummer 541 erhalten sollten, wurden sie bis 1993

vollständig ausgemustert. Aufgrund ihrer kurzen Länge und robusten Einrichtung fanden viele bei Museumseisenbahnen eine neue Heimat. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



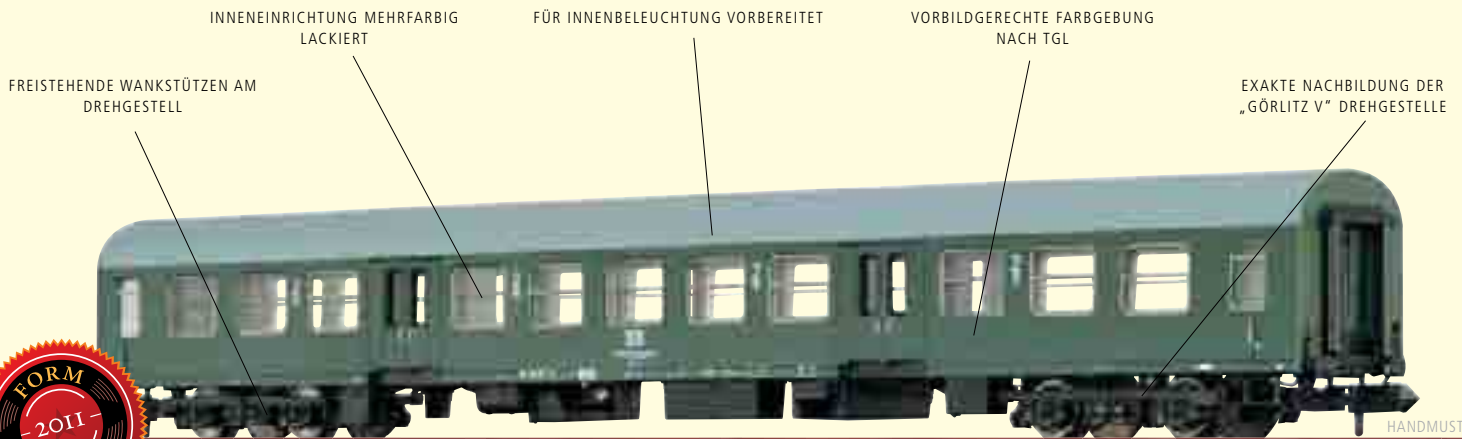
Best.-Nr. **65054**



Modell: exakte Nachbildung der „Görlitz V“ Drehgestelle; passgenau eingesetzte Fenster; Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert; bedruckte Fensterrahmen; Wagenübergang mit separat angesetztem Gummiwulst; Kurzkupplungskinematik



WIEDER DA: FÜNF GROSSE HELDEN DER DR-EISENBAHWELT



Personenwagen 2. Klasse Bmhe der DR (Halberstädter Mitteleinstiegswagen)
Betriebs-Nr. 51 50 21-40 039-2

Bis 1977 produzierte das Raw Halberstadt über 3000 vierachsige Rekowagen für die DR, deren Kastenlänge damals ein Zugeständnis an die baulichen Gegebenheiten des Raw darstellte. Inzwischen waren diese Wagen jedoch für den Berufs- und Nahverkehr nicht mehr zeitgemäß und für hochwertige Einsätze nicht mehr geeignet. Da die Waggonindustrie der DDR mit Exportaufträgen vollkommen ausgelastet war, kam auch für den Bau des neuen Wagens nur das Raw Halberstadt in Frage. Weil die Anlagen dort inzwischen erweitert worden waren, konnte das neue Fahrzeug nun auch das UIC-Maß von 26,4 m voll ausschöpfen. Bereits 1973 entstand daher ein Musterwagen, dem 1975 ein zweiter folgte. Beide wurden im täglichen Betrieb ausgiebig erprobt. Recht schnell prägte der Volksmund für sie den Namen „Langer Halberstädter“, was bestimmt auch mit den hier produzierten berühmten Würstchen zusammenhing. Bereits während der Konstruktion kam seitens der DR die Forderung auf, der Wagen solle auch für „hochwertige internationale Einsätze“ tauglich sein, was bei der

Gestaltung natürlich zu Kompromissen führen musste. So entstand ein Wagen mit zwei Einstiegen und drei Fahrgasträumen mit Mittelgang. Auf den ersten Blick erscheint der Bmhe daher wie eine Kopie der DB-Silberlinge, ist aber eher eine Weiterentwicklung der Bghwe-Wagen unter Berücksichtigung vieler neuer Komponenten. Deutlich wird das auch im Eigengewicht, denn das ist mit 39 t ziemlich hoch und entsprach damit nicht dem in der DDR so oft angestrebten „Weltniveau“. Die Wagen bewährten sich im Betrieb und wurden durch den Reisenden durchaus als Fortschritt wahrgenommen. Entsprechend den Forderungen bei der Bestellung wurden sie anfänglich fast ausschließlich in Schnellzügen des nationalen und internationalen Verkehrs eingesetzt. Dabei erreichten sie auch Ziele in der CSSR, Polen und der BRD. Die ab 1982 gelieferten Wagen erhielten den neuen grün-elfenbeinfarbenen Anstrich für Schnellzugwagen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

Best.-Nr. **65100**



Modell: hervorragende Laufeigenschaften durch 3-Punktlagerung; Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert; für Innenbeleuchtung vorbereitet; freistehende Wankstützen am Drehgestell; vorbildgerechte Farbgebung nach TGL; durchgehend mit passgenau eingesetzten Übersetzfenstern; bedruckte Fensterrahmen; Nachbildung der Luftheizung am Wagenboden; exakte Nachbildung der „Görlitz V“ Drehgestelle; Lichtmaschine am Drehgestell extra angesetzt; Kurzkupplungskinematik nach NEM; Gummiwulst separat angesetzt, in gekuppeltem Zustand montiert/1 Stück in ungekuppeltem Zustand liegt bei

HANDMUSTER



Best.-Nr. **65101**



Personenwagen 2. Klasse Bmhe der DR

Betriebs-Nr. 51 50 21-40 045-9

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

HANDMUSTER



Best.-Nr. **65102**



Personenwagen 2. Klasse Bmhe der DR

Betriebs-Nr. 51 50 21-40 071-5

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

HANDMUSTER



Best.-Nr. **65103**



Personenwagen 2. Klasse Bmhe der DR

Betriebs-Nr. 51 50 21-40 106-9

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

Personenwagen 2. Klasse Bmhe der DR

Betriebs-Nr. 51 50 21-45 078-5

Die ab 1982 gelieferten Wagen erhielten den neuen grün-elfenbeinigen Anstrich für Schnellzugwagen. Einige Wagen, die die Städteexpresszüge verstärkten, erhielten deren Farbgebung in Orange-Elfenbein. Bis 1983 wurden so insgesamt 1279 Wagen der Gattung Bmhe gebaut und unter der DOK-Nummer 2329 geführt. In zehn Wagen erprobte die DR ab 1981 die zentrale Energieversorgung (ZEV) vom Triebfahrzeug aus. Solcherart ausgerüstete Wagen trugen die Bezeichnung Bmhee. Bis 1989 gab es an den Bmh-Wagen (das „e“ entfiel ab 1987) keine größeren Veränderungen. Gemeinsam mit Reko- und Modernisierungswagen bildeten sie so viele Jahre das Rückgrat des Personen- und Eilzugwagenparks der DR und prägten deren Zugbild.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

Personenwagen 2. Klasse Bmhe der DR

Betriebs-Nr. 51 50 21-45 094-2

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

Personenwagen 2. Klasse Bmhe der DR

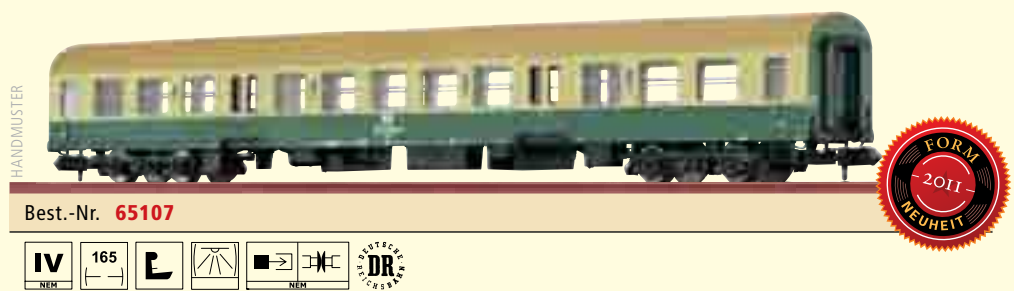
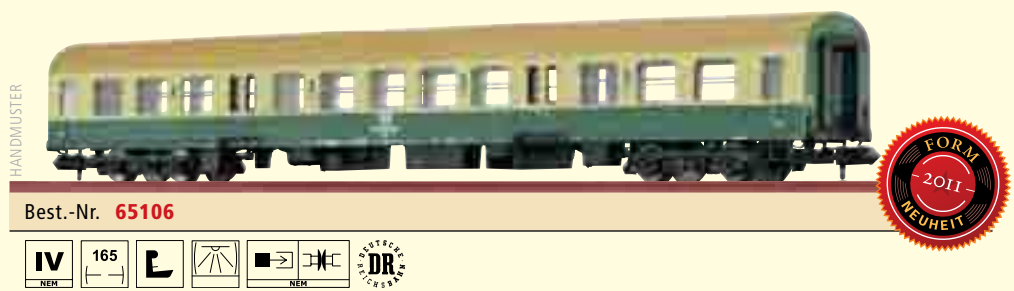
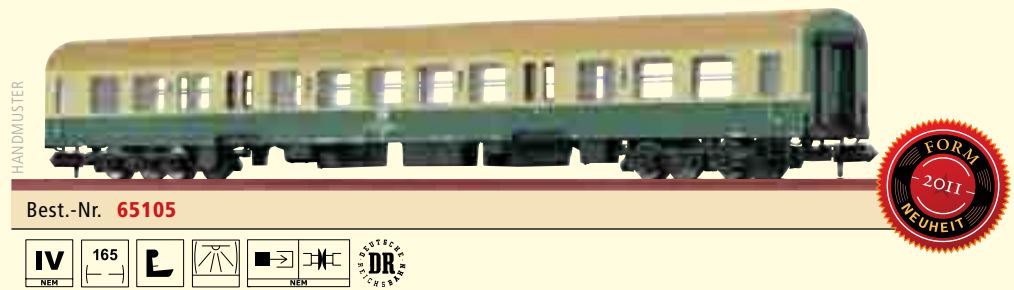
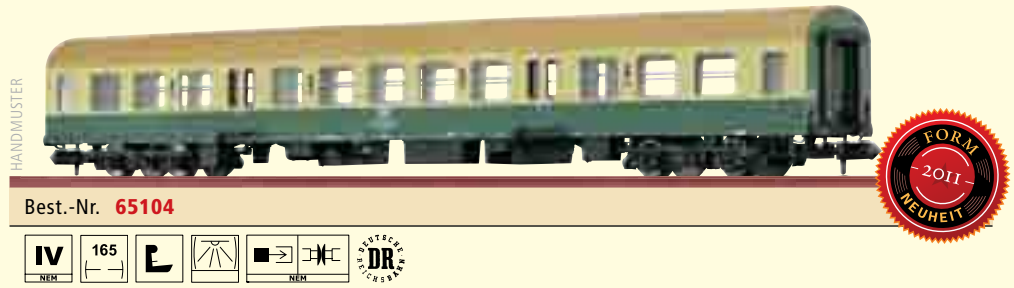
Betriebs-Nr. 51 50 21-45 101-5

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

Personenwagen 2. Klasse Bmhe der DR

Betriebs-Nr. 51 50 21-45 120-5

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



HANDMUSTER

Best.-Nr. **65108**

Städte-Express-Wagen 2. Klasse Bmhe der DR

Betriebs-Nr. 50 50 21-11 834-2

Seit 1976 betrieb die DR die „Städte-Express“-Züge, die eine schnelle Tagesverbindung zwischen den Bezirkshauptstädten und Berlin ermöglichten. Vom System abweichende Ziele waren Meiningen, als Ausweichbahnhof für die Zugabstellung, und Zwickau als wichtiges Industriezentrum. Beide bedienten aber natürlich auch die jeweiligen Regierungszentren Suhl, Erfurt und Halle sowie Karl Marx-Stadt. Gebildet waren die Züge aus 1. Klasse und 2. Klasse Wagen des Typs Y/B 70, von denen die DR insgesamt 103 vom Waggonbau Bautzen übernehmen konnte. Sie waren ursprünglich von den CSD bestellt worden, konnten aber nicht abgenommen werden. Da sich die Züge und ihr Betriebskonzept bald großer Beliebtheit erfreuten, benötigte die DR Anfang der 80er Jahre weitere Wagen als Verstärkung und Betriebsreserve. Deshalb ließ sie insgesamt zwölf Bmhe-Wagen der Lieferjahre 1981 und 1982 im auffälligen elfenbein-orange lackieren. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

HANDMUSTER

Best.-Nr. **65109**

Städte-Express-Wagen 2. Klasse Bmhe der DR

Betriebs-Nr. 50 50 21-11 836-7

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

HANDMUSTER

Best.-Nr. **65110**

Städte-Express-Wagen 2. Klasse Bmhe der DR

Betriebs-Nr. 50 50 21-12 000-9

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

HANDMUSTER

Best.-Nr. **65111**

Städte-Express-Wagen 2. Klasse Bmhe der DR

Betriebs-Nr. 50 50 21-12 004-1

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

Nahverkehrswagen 1./2. Klasse Aby 407 der DB

Betriebs-Nr. 50 80 31-43 067-3

Da die Wagen neu auch die Erste Klasse führen sollten, entstanden ein B- und ein AB-Wagen. Fast gleichzeitig mit diesen Umbauten wurde bekannt, dass es für die Innenraumgestaltung neue Entwürfe des Designcenters (DC) der DB, gemeinsam mit dem PFA Weiden gab. Auch hiervon ließ die DR einen Musterwagen erstellen. Herausragender Unterschied war die Verwendung neuer Einzelsitze, die den Wagen komfortabler erscheinen ließen. In der Folge entstanden insgesamt 270 neue 1./2. Klasse Wagen. Da die DR die DOK-Nummern noch verwendete wurden auch diese anfänglich noch vergeben, sie lautete für die Aby 407 DOK 2231. Von den reinen zweite Klasse Wagen fertigten die Raw Wittenberge, Potsdam und Delitzsch 165 Wagen der Gattung Byu 438 / DOK 2338 mit überarbeiteten Sitzbänken und 457 Byu 439 / DOK 2340 mit neuen Einzelsitzen.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

Nahverkehrswagen 2. Klasse Byu 438 der DB

Betriebs-Nr. 50 80 21-45 010-3

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

Nahverkehrswagen 2. Klasse Byu 438 der DB

Betriebs-Nr. 50 80 21-45 028-5

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

Nahverkehrswagen 2. Klasse Byu 438 der DB

Betriebs-Nr. 50 80 21-45 050-9

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



HANDMUSTER

Best.-Nr. **65112**



Modell: modernisierte Stirnseite mit vorbildgerechten Rückleuchten und Steckdosen; vorbildgerecht modernisierte Inneneinrichtung mit 1. Klasse-Abteil und nur einem WC; Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert; jedes zweite Fenster feststehend, bedruckte Fensterrahmen; hervorragende Laufeigenschaften durch 3-Punkt-Lagerung; für Innenbeleuchtung vorbereitet; freistehende Wankstützen am Drehgestell; vorbildgerechte Farbgebung nach RAL; Gummiwulst separat angesetzt, in gekuppeltem Zustand montiert/1 Stück in ungekuppeltem Zustand liegt bei; Nachbildung der Luftheizung am Wagenboden; exakte Nachbildung der „Görlitz V“ Drehgestelle; Lichtmaschine am Drehgestell extra angesetzt; Kurzkupplungskinematik nach NEM



HANDMUSTER

Best.-Nr. **65113**



HANDMUSTER

Best.-Nr. **65114**

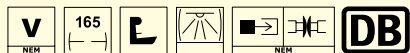


HANDMUSTER

Best.-Nr. **64115**



HANDMUSTER

Best.-Nr. **65116**

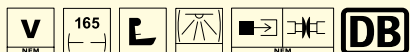
Nahverkehrswagen 1./2. Klasse Aby 407.1 der DB Regio

Betriebs-Nr. 50 80 31-43 033-5

Verschiedene Änderungen, insbesondere an den WC-Anlagen führten später zu diversen Unterbauarten. Die erste Strecke auf denen die neuen Wagen zum Einsatz kam, war die als RegionalSchnellBahn (RSB) deklarierte Linie Leipzig – Chemnitz. Als Triebfahrzeug kam hier die BR 232 zum Einsatz. Mit fortschreitenden Stilllegungen bei der DR und Ersatz durch Triebwagen, kamen die Wagen auch zu Dienststellen in den alten Bundesländern. Meist erfolgte der Einsatz mit den ab 1995 umgebauten Steuerwagen der Gattung Bybdzf 482 im Wendezugdienst mit ZWS. Im ehemaligen DR-Gebiet nutzte man hierzu insbesondere die BR 112, 143, 219 und 234. Sehr viele wurden von der Ungarischen Staatsbahn übernommen. Bei der DBAG ist Eisenach – Halle eine der letzten Strecken auf denen die „langen Halberstädter“ zum Einsatz kommen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

HANDMUSTER

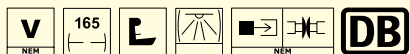
Best.-Nr. **65117**

Nahverkehrswagen 2. Klasse Byz 438.4 der DB Regio

Betriebs-Nr. 50 80 21-33 142-8

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

HANDMUSTER

Best.-Nr. **65118**

Nahverkehrswagen 2. Klasse Byz 438.4 der DB Regio

Betriebs-Nr. 50 80 21-33 167-5

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

HANDMUSTER

Best.-Nr. **65119**

Nahverkehrswagen 2. Klasse Byz 438.4 der DB Regio

Betriebs-Nr. 50 80 21-33 177-4

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



HÖCHST ORIGINALGETREU: DER „WITTENBERGER KOPF“, MASSSTÄBLICH NACHGEBILDET



ABBILDUNG ZEIGT BEST.-NR. 65120, VERSION DB



Steuerwagen Bybdzf 482.1 der DB ("Wittenberger Kopf")

Betriebs-Nr. 50 80 80-35 615-9

Um den Betrieb auf Wende- und Kopfbahnhöfen weiter zu beschleunigen und die Nutzungszeit der Triebfahrzeuge zu verbessern, wurde ab Mitte der 90er-Jahre der Betrieb mit Steuerwagen massiv ausgeweitet. Bei der DR standen bisher fast ausschließlich Doppelstocksteuerwagen und Züge zur Verfügung. Daneben gab es nur die bei den S-Bahnen Leipzig und Magdeburg eingesetzten Umbauwagen, die ihren Ursprung in Neubauten aus den 50er-Jahren hatten. Diese waren bereits bis 1991 vollständig abgelöst worden. Die neuen Fahrzeuge entstanden ab 1994 ebenfalls aus Bmh-Wagen. Diese erhielten an einem Ende einen neuen Kopf, der in seinem Äußeren den Triebwagen der BR 628 entsprach. Somit erhielt der Lokführer einen großzügig gestalteten ergonomischen Arbeitsplatz.

Vorgenommen wurden die Umbauten von den Werken Wittenberge, Potsdam, Delitzsch und dem PFA Weiden. Die neuen Fahrzeuge erhielten die Bezeichnung Bybdzf 282 / DOK 2232. Durch Umbauten bzw. die Verwendung verschiedener WC-Varianten gibt es wieder verschiedene Unterbauarten von 482.1–482.3. Alle Steuerwagen laufen auf Drehgestellen des Typs Görlitz Va, einige erhielten zudem Zusatzscheinwerfer für Fernlicht, diese Ausrüstung geschah jedoch willkürlich. Der Prototyp wurde in Halle beheimatet, weitere Einsatzbahnhöfe waren in der Folge Görlitz, Zwickau, Cottbus, Schwerin, Chemnitz, Eisenach, Saalfeld, Magdeburg, Halberstadt und Berlin. Als einziger Bahnhof im DB-Gebiet erhielt Frankfurt/M. 1997 zehn Wagen zugewiesen.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

Best.-Nr. **65120**



Modell: Innenbeleuchtung ab Werk eingebaut, schaltbar – auch in analog; Lichtwechsel weiß/rot, in Fahrtrichtung wechselnd; Schnittstelle nach NEM 651; maßstäbliche Nachbildung des „Wittenberger Kopfes“; Drehgestelle mit extra angesetzten Sandkästen und Indusi; vorbildgerechte Inneneinrichtung mit 2.-Klasse Großraumabteil, Fahrradabteil, Traglastenabteil und Großraum-WC; Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert; hervorragende Laufeigenschaften durch 3-Punkt-Lagerung; freistehende Wankstützen am Drehgestell; vorbildgerechte Farbgebung nach RAL; Nachbildung der Luftheizung am Wagenboden; exakte Nachbildung der „Görlitz V“ Drehgestelle; Lichtmaschine am Drehgestell extra angesetzt; Kurzkupplungskinematik nach NEM



ABBILDUNG ZEIGT BEST.-NR. 65121, VERSION DB REGIO



Steuerwagen Bybdzf 482.1 der DB der DB Regio ("Wittenberger Kopf")

Betriebs-Nr. 50 80 80-35 534-2

Ab 1998 führte die DBAG Verkehrsrot als neue Produktfarbe im Nahverkehr ein. Um ein geschlossenes Zugbild zu erhalten, wurden in relativ kurzer Zeit viele Wagen umlackiert. Schon wenige Jahre später setzte allerdings die Ausmusterung ein, neue Doppelstockwagen und Triebwagen ersetzten vielerorts die alten Züge. Vorrangig betroffen waren Dienststellen, die die Wagen mit der Diesellok der BR 219 und 234 einsetzten, da diese vollständig aus dem Bestand schieden. Ebenso wie viele der normalen Wagen wurden mehrere Steuerwagen nach Ungarn verkauft, wo sie in einer ansprechenden blauen Farbgebung durch die MAV-Tochter „START“, die für den Reiseverkehr zuständig ist, eingesetzt werden.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

Best.-Nr. **65121**



Modell: Innenbeleuchtung ab Werk eingebaut, schaltbar – auch in analog; Lichtwechsel weiß/rot, in Fahrtrichtung wechselnd; Schnittstelle nach NEM 651; maßstäbliche Nachbildung des „Wittenberger Kopfes“; Drehgestelle mit extra angesetzten Sandkästen und Indusi; vorbildgerechte Inneneinrichtung mit 2.-Klasse Großraumabteil, Fahrradabteil, Traglastenabteil und Großraum-WC; Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert; hervorragende Laufeigenschaften durch 3-Punkt-Lagerung; freistehende Wankstützen am Drehgestell; vorbildgerechte Farbgebung nach RAL; Nachbildung der Luftheizung am Wagenboden; exakte Nachbildung der „Görlitz V“ Drehgestelle; Lichtmaschine am Drehgestell extra angesetzt; Kurzkupplungskinematik nach NEM

Personenwagen B4gmle der DR (Rekowagen)

Betriebs-Nr. 260 091

Ab 1963 begann das Raw Halberstadt auf Untergestellen, die auf Einheitslänge gebracht worden waren, neue Wagenkästen zu setzen. Als Laufwerk kamen aufgearbeitete und geringfügig umgebaute preußische Regeldrehgestelle und amerikanische Drehgestelle zum Einsatz. Schon bald stellte man fest, dass die Aufarbeitung altbrauchbarer Teile wenig sinnvoll ist und baute die folgenden Serien komplett aus Neuteilen. Als Laufwerk verwendete man nun Görlitzer Drehgestelle der Bauform V. Bis 1977 entstanden so 3.030 Rekowagen 2.Klasse.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **65046**



Modell: exakte Nachbildung der „Görlitz V“ Drehgestelle; passgenau eingesetzte Fenster; Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert; bedruckte Fensterrahmen; Wagenübergang mit separat angesetztem Gummiwulst; Kurzkupplungskinematik

Personenwagen B4mle der DR (Rekowagen)

Betriebs-Nr. 260 111

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **65047**



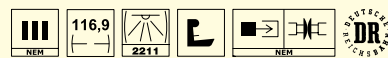
Personenwagen B4mle der DR (Rekowagen)

Betriebs-Nr. 260 256

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **65048**



Halbgepäckwagen BDghwse der DR (Rekowagen)

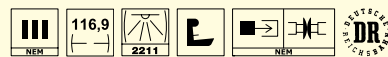
Betriebs-Nr. 000 001

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.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **65049**

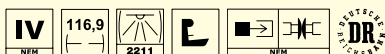




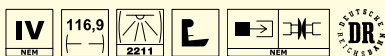
Best.-Nr. **65050**



Best.-Nr. **65051**



Best.-Nr. **65052**



Best.-Nr. **65053**



Personenwagen Bghwe der DR (Rekowagen Versuchsack)

Betriebs-Nr. 28 15 266-9

Bis zum Ende der 60er-Jahre war grün im Reisezugdienst auf deutschen Gleisen die vorherrschende Farbe. Neben den Reisezug-, Gepäck- und Postwagen trugen auch die Elektrolokomotiven der DR ein grünes Kleid. Erste rote Ellok überhaupt wurde so nach einer Hauptuntersuchung 242 124-6 vom Bw Weißenfels. Mitte der 70er-Jahre kam die Forderung auf, den Reisezugwagenpark der DR ebenfalls farblich aufzufrischen. Ausgewählt wurden für die Versuche je vier Wagen der Gattung Bghwe und vier Neubauwagen vom Typ Y. Die Bghwe-Wagen erhielten 1978 einen Anstrich in verschiedenen neuen Farbkombinationen. Alle Wagen gehörten zum Bw Zwickau und wurden von hier nach Leipzig, Dresden, Johanngeorgenstadt und Karlovy Vary eingesetzt.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

Personenwagen Bghwe der DR (Rekowagen Versuchsack)

Betriebs-Nr. 28 15 298-2

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

Personenwagen Bghwe der DR (Rekowagen Versuchsack)

Betriebs-Nr. 28 15 242-0

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

Personenwagen Bghwe der DR (Rekowagen Versuchsack)

Betriebs-Nr. 28 15 021-8

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

Einheitswagen B EW II der SBB
Betriebs-Nr. 50 85 20-34 522-6

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2012



HANDMUSTER

Best.-Nr. **65201**

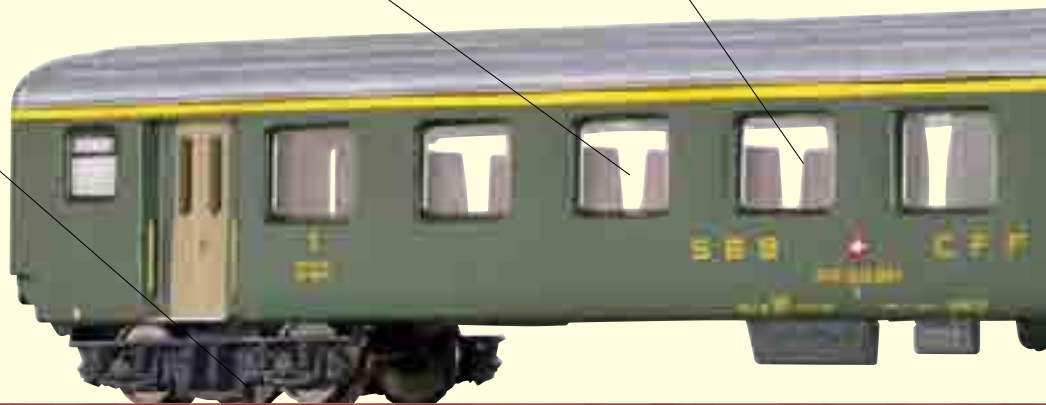


IM ORIGINAL BESONDERS LEICHT.

HERVORRAGENDE LAUFEIGENSCHAFTEN
DURCH 3-PUNKTLAGERUNG

INNENEINRICHTUNG
MEHRFARBIG LACKIERT

FÜR INNENBELEUCHUNG
VORBEREITET



Einheitswagen AB EW II der SBB

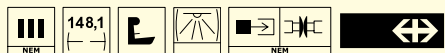
Betriebs-Nr. 50 85 18-33 563-5



Nach der Weltwirtschaftskrise litten die SBB unter einem Rückgang der Reisenden und mussten deshalb dringend Angebotsverbesserungen vornehmen. Um die zulässige Geschwindigkeit auf den vielen kurvenreichen Strecken zu erhöhen und eine schnellere Beschleunigung nach Halten zu ermöglichen wurden besonders leichte Personenwagen entwickelt. Die so entstandenen Vierachser mit einem Gewicht von nur 25 - 29t gingen als Leichtstahlwagen in die Schweizer Eisenbahngeschichte ein und wurden mit gesamt 1.163 Exemplaren ab 1936 gebaut. Der große Erfolg der mit ihnen geführten Städtesschnellzüge ließ es ratsam erscheinen die Entwicklung

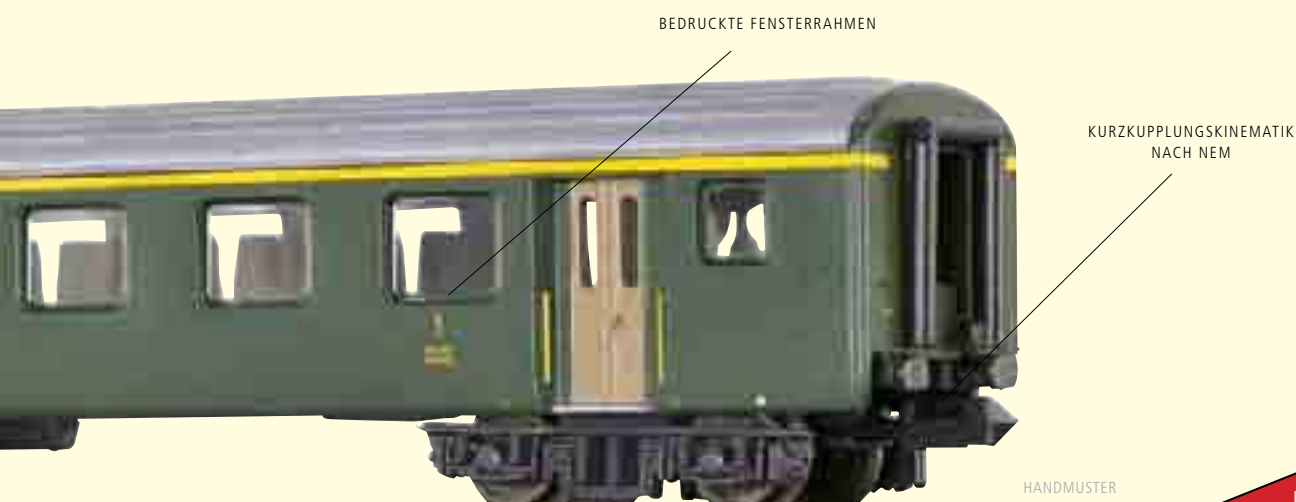
fortzusetzen. In der Folge entstanden nach dem zweiten Weltkrieg die sogenannten Einheitswagen I, von denen die ersten beiden Wagen 1956 gebaut wurden. Auch diese Fahrzeuge setzten die Erfolgsgeschichte der Leichtstahlwagen fort, allein vom Zweitklasswagen des EW I entstanden in zwölf Jahren 1.028 Stück. Insgesamt wurden für die SBB 1.249 EW I gebaut. Weitere 181 Wagen orderten verschiedene Schweizer Privatbahnen. Da sich der EW I hervorragend bewährte, waren bei der Weiterentwicklung zum EW II nur wenige Punkte zu verbessern. Um den Wagenboden niederflurig ausführen zu können, erhielten die EW II neue Drehgestelle mit

HANDMUSTER

Best.-Nr. **65202**

Einheitswagen B EW II der SBB
 Betriebs-Nr. 50 85 20-34 540-8
 LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2012

IM MODELL BESONDERS DETAILLIERT



BEDRUCKTE FENSTERRAHMEN

KURZKUPPLUNGSKINEMATIK
NACH NEM

HANDMUSTER



2.500mm Achsstand und nur noch 800mm Laufkreisdurchmesser der Räder. Da auch die Fensterlinie entsprechend tiefer liegt, sind die Wagen im Zugverband mit EW I eindeutig zu erkennen. Die Fenster waren ebenfalls einteilig und versenkbar, aber nun doppelt verglast. Während die Wagen erster Klasse ansonsten völlig ihren EW I Pendant entsprachen, wurden die Wagen zweiter Klasse infolge vergrößerter Sitzabstände 1m länger. Die Sitze besaßen in den Raucherabteilen rote und in den Nichtraucherabteilen grüne Kunstlederpolster, die Wände hatten eine Holzimitation. Gefertigt wurden von 1965 - 1976 insgesamt 798 Wagen, darunter auch Gepäck- und

Postwagen, die es bei den EW I nicht gab. Als normale Sitzwagen entstanden für die SBB 80 A-, 145 AB- und 277 B-Wagen. Alle diese Wagen waren bei Ablieferung im typischen Grün lackiert und hatten bis auf 30 AB-Wagen bereits die Steuerleitung Vst III, so dass sie in Pendelzügen eingesetzt werden konnten. Die EW II lösten die Leichtstahlwagen in den Städteschnellzügen ab und kamen auch im übrigen Fernverkehr zum Einsatz. Eine Sondervereinbarung erlaubte unter anderem auch den Einsatz in Italien und Deutschland.
 LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2012

Best.-Nr. **65200**

WAGEN

BRAWA

N

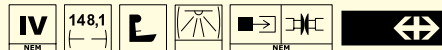
87

Einheitswagen B EW II der SBB
Betriebs-Nr. 50 85 20-34 601-8

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2012



Best.-Nr. **65204**



ORIGINALGETREU IN PAPAGEI

HERVORRAGENDE LAUFEIGENSCHAFTEN
DURCH 3-PUNKTLAGERUNG

INNENEINRICHTUNG
MEHRFARBIG LACKIERT

FÜR INNENBELEUCHTUNG
VORBEREITET



Einheitswagen AB EW II der SBB

Betriebs-Nr. 50 85 18-33 574-2



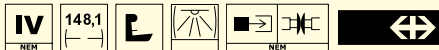
Mit dem Aufkommen der Einheitswagen IV wanderten die EW I und II teilweise in den Regionalverkehr ab. Daneben laufen sie weiterhin in Interregios und in Schnellzügen, in letzteren vor allem als Verstärkungswagen in den Hauptverkehrszeiten. Bei einer anstehenden Asbestsanierung wurden die meisten Wagen innen vollständig modernisiert. Die Wände erhielten statt des Holzimitats Kunststoffverkleidungen, die eine Kachelimitation tragen. Die Stirnwände sind innen einfarbig rot oder blau, die Sitze haben jetzt graue Polster mit grauen, blauen oder roten Kopfstützen. Statt des Achsgenerators haben die Fahrzeuge heute Batterieladegeräte. 144

Wagen wurden ab 1984 für die NPZ (Neue Pendelzüge) und einen kondukteurlosen Betrieb umgebaut. Dazu erhielten sie neue, bündig mit dem Wagenkasten abschließende Türen, die ferngesteuert geschlossen werden konnten. Dazu passend war die neue gelb-blau-weiße Außenfarbgebung, die auf den Namen „Kolibri“ getauft wurde. Daneben wurden viele der in herkömmlichen Diensten eingesetzte Wagen modernisiert – bei ihnen blieben Türen und Betätigung allerdings unverändert. Diese Wagen erhielten eine grün-blaue Farbgebung, die analog den NPZ-Wagen als „Papageienlackierung“ bezeichnet wurde. Gattungssreine Pendelzüge aus EW II

HANDMUSTER



Best.-Nr. **65205**



Einheitswagen B EW II der SBB
Betriebs-Nr. 50 85 20-34 593-7

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2012

ENFARBEN. GROSS IN DETAILS



BEDRUCKTE FENSTERRAHMEN

KURZKUPPLUNGSKINEMATIK
NACH NEM

HANDMUSTER



sind heute unter anderem zwischen Basel und Luzern
noch täglich zu beobachten.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2012



Best.-Nr. **65203**



WAGEN

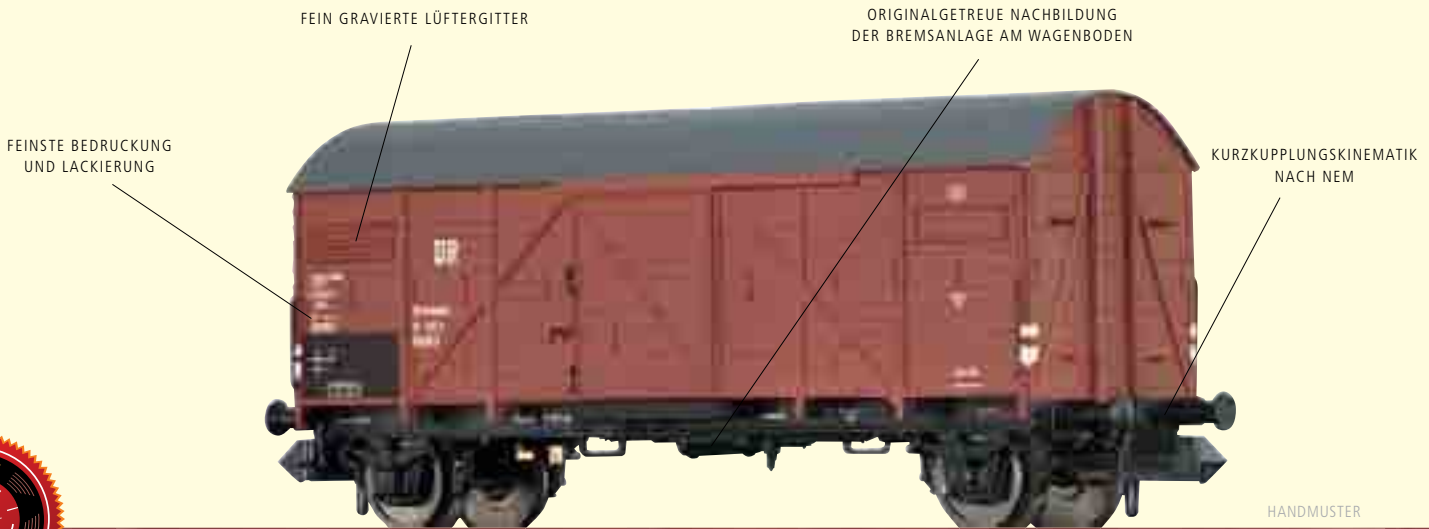
BRAWA



89



EIN BREMER, DER HALB EUROPA BELIEFERTE



Gedeckter Güterwagen Gmhs "Bremen" der DRG

Betriebs-Nr. Gmhs 5 361

Mit dem Beginn des Zweiten Weltkrieges und dem sprunghaften Anstieg der Beförderungsaufgaben litt die DRB unter einem eklatanten Wagenmangel. Zur Behebung kam nur die Konstruktion neuer Wagentypen in Frage, um einerseits Ladegewicht und Ladevolumen zu erhöhen und andererseits den notwendigen Stahlverbrauch massiv zu senken. Im Rahmen dieser Bemühungen wurde ab 1943 unter anderem der zweiachsige G-Wagen Gmhs Bremen gebaut. Gegenüber der letzten Konstruktion, dem Ghs Oppeln, verlängerte man den Achsstand um einen Meter, wodurch sich der Laderaum um 5m³ vergrößerte. Außerdem sparte man pro Wagen

fast 2 t Stahl ein und kam somit auf ein Eigengewicht von unter 10 t. Von 1943 bis zum Januar 1945 entstanden so insgesamt 7230 Wagen. 3440 von ihnen waren mit einer Handbremsbühne ausgerüstet, die einseitig über die Puffer ragte und so die LüP nur um 100 mm erhöhte. Infolge der Kriegereignisse wurden die Wagen über ganz Europa verstreut, so dass man nach 1945 in fast allen mitteleuropäischen Ländern Gmhs „Bremen“ vorfand. Nur teilweise kam es zum Wagenaustausch zwischen den Bahnen, völlig unterblieb er zwischen den späteren Ländern des Ostblocks und Westeuropa.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

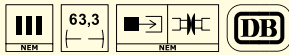
Best.-Nr. **67200**



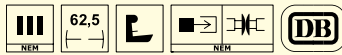
Modell: Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; feinste Bedruckung und Lackierung

Best.-Nr. **67205**

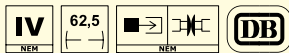
Modell: Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; feinste Bedruckung und Lackierung; Inneneinrichtung; eingesetztes Kamin; separat eingesetzte Fenster

Best.-Nr. **67201**

Modell: Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; feinste Bedruckung und Lackierung; Inneneinrichtung; eingesetztes Kamin; separat eingesetzte Fenster

Best.-Nr. **67206**

Modell: Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; feinste Bedruckung und Lackierung; Inneneinrichtung; eingesetztes Kamin; separat eingesetzte Fenster

Best.-Nr. **67202**

Modell: Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; feinste Bedruckung und Lackierung; Inneneinrichtung; eingesetztes Kamin; separat eingesetzte Fenster



Packwagen Pwghs der DRG

Betriebs-Nr. Pwgs 181 718

Auf der Basis des Gmhs „Bremen“ ließ die DRB auch einen Pwghs der Kriegsbauart bauen. Neben zwei einflügeligen Türen zum Dienstraum besaß der Pwghs Schiebetüren, um die Fensteröffnungen des Dienstabteils nicht zu verdecken. Vorhanden waren außerdem eine aus dem Innenraum bedienbare Handbremse, ein Abort und ein Kohleofen zur Beheizung des Dienstraumes. Schätzungen gehen davon aus, dass die DRB ca. 4700 Wagen bestellte. Lackiert waren die Wagen im damals alles beherrschenden Grau. Wie ihr G-Wagen Pendant wurden sie nach 1945 auf ganz Europa verstreut aufgefunden. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

Gedeckter Güterwagen Gmhs 35 der DB

Betriebs-Nr. EUROP 231 840

Da die DB mit ca. 2700 nur einen Bruchteil der gebauten Wagen übernommen hatte und unter massivem Wagenmangel litt, ließ sie von 1948 - 1950 nochmals 6190 Wagen nachbauen, die über ein verstärktes Kastengerippe verfügten. Ab 1951 wurden die Wagen als Gmhs 35 bezeichnet und viele von ihnen in den neu gegründeten EUROP-Park eingestellt. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

Packwagen Pwghs⁴⁴ der DB

Betriebs-Nr. 184 390

Wie auch bei den Gmhs verblieb ein Teil der Pwghs bei der DB. Neben Einsätzen im Güterzugdienst gab es in den 50er-Jahren auch vereinzelt Einsätze in Reisezügen, bildlich belegt ist das z.B. aus dem Raum Wuppertal gemeinsam mit V 36. Ein Teil der Wagen erhielt sogar elektrische Beleuchtung mittels Lichtmaschine und Speicherbatterie. Ab 1965 wurde für sie noch die Bauartnummer 044 eingeführt – offiziell schied der letzte Wagen 1973 aus dem Bestand. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

Gedeckter Güterwagen Gmhs²⁰¹ der DB

Betriebs-Nr. 20 80 103 0 247-8

Bereits ab 1957 wurden die Untergestelle der Kriegs-G-Wagenbauarten in Westberliner Waggonfabriken verlängert und mit einem neuen Wagenkasten nach UIC-Abmessungen versehen. Die so entstandenen Wagen wurden als Gms 45 bezeichnet. Meist handelt es sich dabei um ehemalige Pwghs 44. Obwohl sich die Wagen bewährten, wählte man für die nächsten der abgängigen Gmhs 35 einen anderen Weg. Ihre Untergestelle wurden zerlegt und zum Neuaufbau vom Gmms 44 verwendet. Trotzdem waren 1962 noch immer ca. 8000 originale Wagen im Bestand. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

Gedeckter Güterwagen Gmhs 11 der DR

Betriebs-Nr. 11-03-27

Auch die DR hat nach 1945 einen der Teil der Gmhs „Bremen“ übernommen. Ab 1952 wurden die Wagen unter der neuen Hauptgattungsnummer 11 geführt. Mit der Einführung der „Nullmannzüge“ und dem Verzicht auf den Packwagen, ließ die DR auch aus den Pwghs 44 G-Wagen der Gattungsnummer 11 umbauen. Sie fielen aber durch die verbliebenen gleichläufigen Türen sofort als solche auf. Ab Mitte der 60er-Jahre wurde ein Teil der Gmhs 11 im Raw Magdeburg modernisiert. Sie erhielten Blechsegmente im oberen Wagenkastenteil, ein Stahlblechdach und Rollenlager. Ein Teil der Wagen wurden daraufhin in den OPW-Park eingereiht, der das osteuropäische Gegenstück zum EUROP-Park bildete.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

Gedeckter Güterwagen G1m der DR

Betriebs-Nr. 21 50 102 3517-8

Ab 1964 wurden EDV-verarbeitungsfähige Wagennummern und neue Gattungsbezeichnungen durch die UIC eingeführt. Die DR setzte diese Vorgaben nur teilweise um, indem sie es bei den bisherigen Gattungsbezeichnungen beließ und damit argumentierte, dass die Eigenschaften des Wagens ja in der neuen Nummer hinterlegt seien. Erst nach 1970 entschloss man sich auch die Wagengattungen den internationalen Gepflogenheiten anzupassen. Da man erst Ende der 60er-Jahre begann im Raw Leipzig neue großräumige G-Wagen zu bauen, waren die G1m bis zu diesem Zeitpunkt unverzichtbar. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

Kesselwagen "Albizol" der DB

Betriebs-Nr. 591 720 P Berlin

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: 4. QUARTAL 2011

Kesselwagen "Persil" der DB

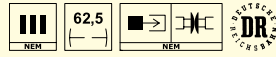
Betriebs-Nr. 542 921 P

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011

HANDMUSTER



Best.-Nr. 67203



HANDMUSTER



Best.-Nr. 67204

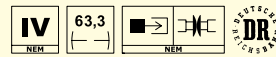


ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. 67056



ABB. ZEIGT HO-MODELL

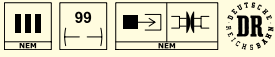


Best.-Nr. 67055





Best.-Nr. **67007**



Schwerlastwagen Samm [4818] der DR

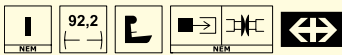
Betriebs-Nr. 31 50 482 0 687-6

Unverzichtbar in Diensten der DR waren die sechsachsigen Niederbordwagen der Gattung Samm. Neben Panzern und Kettenfahrzeugen beförderten sie auch schwere Einzellasten wie Schiffsmotoren, Walzen und Stahlprofile. Für den Transport der Wohnungsbauplatten des Systems WBS 70 war ein Teil der Wagen abgeborstet worden und hatte spezielle Transportgestelle erhalten.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **65027**



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

Personenwagen C4 der SBB

Betriebs-Nr. 4855

Obwohl die SBB die amerikanischen Vierachser 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: 4. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **65028**



Personenwagen C4 der SBB

Betriebs-Nr. 8589

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **65029**



Personenwagen C4 der SBB

Betriebs-Nr. 8612

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



*

BRAWA FÄHRT MIT GLEICH- UND WECHSELSTROM

Alle BRAWA Loks der Spurweite H0 sind für Gleich- und Wechselstrom lieferbar und fahren perfekt auf allen gängigen Gleissystemen. Damit haben Modellbahnfans noch mehr Auswahl, denn wir führen zahlreiche Modelle, die es sonst nirgendwo gibt. Originaltreu bis ins Detail.



Hohe Qualität, überlegene Zugkraft, viele Details

Hochwertige Materialien und sorgfältige Verarbeitung gewährleisten höchste Qualität. Unsere Loks sind überwiegend aus Zinkdruckguss gefertigt, sie liegen schön schwer in der Hand, bringen richtig Gewicht auf die Gleise und damit Zugkraft und Robustheit ins Spiel. Alle BRAWA Wechselstrom Lokomotiven sind ab Werk mit der bekannten 21-poligen Schnittstelle sowie einem Premium Digitaldecoder ausgestattet. Bei den meisten Dampfloks bestehen zum Beispiel Kessel, Lok-Chassis, Umlauf, Tendergehäuse, Speichenräder und Kuppelstangen aus Zinkdruckguss. Leistungsstarke Motoren und das Zusammenspiel mit dem Getriebe verleihen den Loks überlegene Zugkraft und originalgetreue Fahreigenschaften. Zur hohen Zugkraft tragen außerdem das Lokgewicht und das gute Aufliegen der Räder aufgrund der Dreipunktlagerung bei. Höchst anziehend macht unsere Modelle auch die hohe Detaillierung. Dabei sind extra angesetzte, hauchdünne Griffstangen oder Trittstufen nur einzelne von 1.000 Einzelteilen, aus denen eine BRAWA Lok besteht.

Flüsterleise Modelle, die perfekt gleiten

Wechselstromloks können ganz schön laut über die Gleise rattern. Lärmverursacher ist der Mittelschleifer an der Lok-Unterseite, der über die Gleis-Noppen Strom aufnimmt. BRAWA Loks dagegen fahren dank dem Wechselstromschleifer Silencio wunderbar leise. Aus dünnem Federbronze-Stahl gefertigt und vernickelt, vermindert er das Rattern hörbar und sorgt für angenehm leise Fahrgeräusche. Unser Schleifer ist auch zur Nachrüstung für alle Wechselstromlokomotiven (Best.-Nr. 2225) erhältlich.



JETZT KLARER PRÄSENTIERT: UNSERE LEUCHTEN

Unsere Leuchten glänzen nicht nur mit höchster Originaltreue, sie wurden auch technisch kontinuierlich weiterentwickelt. So ist inzwischen eine Vielzahl mit LED- bzw. Stecksocket-Technik ausgestattet. Um Ihnen beim Aussuchen am Regal leichtere und schnellere Orientierung zu bieten, haben wir die Leuchten-Verpackungen überarbeitet und einheitlich gestaltet: Die textlichen Informationen zum Sockel und Leuchtmittel stehen jetzt einheitlich unten; die Signets „Stecksocketleuchte“ und „LED“ sind ebenfalls an einheitlicher Stelle platziert. **Als weitere Neuerung wird es in Zukunft sämtliche Leuchten in Einzelverpackungen geben.** Die neuen Verpackungen werden ab 2011 nach und nach eingeführt.



Lampe mit herkömmlichen Sockel



Stecksocketleuchte



Stecksocketleuchte mit LED

Glänzende BRAWA Qualität

- Echter Stecksocket
- Schnelle Montage
- Keine Kabelverbindungen
- Ausrichtung um 10°
- Elektrisch trennbar
- Untereinander kompatibel
- Flexibler Stand
- Beste Qualität

SERVICE

UNSER SERVICE: MIT LIEBE ZUM DETAIL

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. 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 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 Gewährleistung auf fünf Jahre. Dieser Service gilt vorerst exklusiv in Deutschland. Im Ausland erhöht sich die Gewährleistung bei Einsendung des Zertifikats mit Händlerstempel ab Kaufdatum über die gesetzliche Gewährleistungspflicht um ein weiteres auf insgesamt drei Jahre.



Die Zeichen und ihre Bedeutung

	Epochenbezeichnung
	Gleichstrom
	Wechselstrom
	Wechselstrom mit Digitaldecoder
	Wechselstrom DIGITAL PREMIUM
	Gleichstrom DIGITAL PREMIUM
	Länge über Puffer in mm
	Befahrbarer Mindestradius in mm
	Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb
	Schnittstelle nach NEM 651
	Schnittstelle nach NEM 652
	Schnittstelle mit Lötunkten
	Schnittstelle 21-polig
	Schnittstelle Next18

	Anzahl der Räder mit Haftreifen
	Lok besitzt Rauchgenerator
	Lok ist für den Einbau eines Rauchgenerator vorbereitet (z. B. Seuthe Nr. 20)
	Lok besitzt Schwungmasse
	Zweilicht Spitzensignal in Fahrtrichtung wechselnd
	Zweilicht Spitzensignal und ein rotes Schlusslicht in Fahrtrichtung wechselnd
	Dreilight Spitzensignal in Fahrtrichtung wechselnd
	Dreilight Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter in Fahrtrichtung wechselnd
	Mit Innenbeleuchtung ausgestattet
	Innenbeleuchtung nachrüstbar (z.B. BRAWA Art.-Nr. 2200)
	Mit Inneneinrichtung ausgestattet
	Modell besitzt Kupplungsaufnahme, jedoch keine Kurzkupplungskinematik
	Modell besitzt Kupplungsaufnahme und Kurzkupplungskinematik
	Modell besitzt Federpuffer

	Tauschradsatz für Wechselstrom (z. B. BRAWA Art.-Nr. 2180)
	Wechselstromschleifer nachrüstbar (z. B. BRAWA Art.-Nr. 2220)
	Loksound eingebaut
	Für Loksound vorbereitet
	Fahrzeug weitgehend aus Metall
	Logo der Bahngesellschaft (Beispiel DRG)

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

DB AG, SBB, ÖBB, FS, SNCF, VOITH Turbo Lokomotivfabrik GmbH & Co. KG, SerFer, ITL, BLS AG, Nord-Ostsee-Bahn, Bayerische Oberlandbahn, Bauknecht Hausgeräte GmbH, Badische Staatsbrauerei Rothaus AG, DSB, BASF Leuna GmbH, Hoechst, Warteck Bier, Feldschlösschen Getränke AG, Julius Meinl, SNCB, Nordwestbahn GmbH, Persil, Henkel AG sind eingetragene Warenzeichen.



Alle BRAWA-Gleich- und Wechselstrom- Soundlokomotiven der Spur H0 werden ab Werk mit einem hochwertigen Loksound- bzw. Lokpilot-Decoder der Marke ESU ausgeliefert. Reguläre Gleich- und Wechselstrom-Modelle sind für den Einbau vorbereitet.

LIEBE ZUM DETAIL



EINES VON VIELEN VORBILDERN AN ORIGINALTREUE:
TENDERLOK BR 98¹⁰ DER DB



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

