



NEUHEITEN 2018

LOKS, WAGEN UND ZUBEHÖR IN SPUR 0, HO UND N

BRAWA

LIEBE ZUM DETAIL



O

HO

N



70
★
JAHRE



LIEBE ZUM DETAIL

1948



1950



1952



Unternehmensgründung
durch Artur Braun

Erste Modelle in den
Spurweiten H0 und TT

Erstmals Aussteller auf der
Spielwarenmesse Nürnberg



70 JAHRE LIEBE ZUM DETAIL

UNSERE ALLERSCHÖNSTE TRADITION
HAT GANZ VIEL ZUKUNFT

Das Jahr 2018 ist für BRAWA ein ganz besonderes Jahr. Wir blicken zurück auf 70 Jahre Unternehmensgeschichte und zu diesem Jubiläum möchten wir auch Ihnen gerne eine Freude bereiten. In einer limitierten Edition bringen wir mit unserem Jubiläumsset „Schwäbische Waldbahn“ einen besonderen Leckerbissen für alle Modellbahnfreunde heraus und darüber hinaus laden wir alle Käufer dieses Sets zu einer exklusiven BRAWA Sonderfahrt mit dem Vorbildzug im Welzheimer Wald ein. Sichern Sie sich also möglichst rasch Ihr persönliches Exemplar!

Zu unserem Jubiläum gibt es außerdem 10 verschiedene Güterwagen, die Sie mit ihren historischen Bedruckungen und Ladegütern auf eine kleine Zeitreise durch die vergangenen sieben Jahrzehnte unserer Unternehmensgeschichte führen.

Über diese Sondermodelle hinaus bringt BRAWA auch in diesem Jahr wieder eine Vielzahl neuer Modelle und Formneuheiten in den Spurweiten 0, H0 und N heraus. Mit mehr als 280 neuen Produkten folgen wir weiterhin unserer schönsten Tradition: Liebe zum Detail. Und mit dem Rheingold-Express, der in diesem Jahr sein 90-jähriges Jubiläum feiert, bieten wir besonders begehrte Formneuheiten in Spur H0 an, die durch ihre Originaltreue überzeugen. Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Entdecken Ihrer persönlichen Favoriten!

Günter Braun
Geschäftsführender Gesellschafter

Katrin Braun
Geschäftsführende Gesellschafterin

- H0** **02 SPUR H0**
- 02 Jubiläumsprodukte
 - 06 Dampfloks
 - 18 Dieselloks
 - 20 Triebwagen
 - 25 Personenwagen
 - 48 Güterwagen

- N** **78 SPUR N**
- 78 Ellöks
 - 80 Dieselloks
 - 80 Triebwagen
 - 82 Personenwagen
 - 84 Güterwagen

- O** **96 SPUR 0**
- 96 Güterwagen

1955



Artur Braun produziert eine erste Seilbahn in H0

1960



Signale, Leuchten und Kabel ergänzen das Sortiment

1963

BRAWA

Der Markenname BRAWA entsteht

1970



BRAWA hat mittlerweile 400 Produkte im Sortiment



JUBILÄUMSSET SCHWÄBISCHE WALDBAHN

EISENBAHNGESCHICHTE VON IHRER
SCHÖNSTEN SEITE

Zu unserem 70-jährigen Firmenjubiläum bringen wir mit dem Jubiläumsset „Schwäbische Waldbahn“ in limitierter Auflage einen ganz besonderen Leckerbissen für echte Modellbahnfreunde heraus. Das BRAWA Jubiläumsset umfasst einen Personenzug, wie er bis zum Ende der 1980er Jahre in der Heimatregion von BRAWA verkehrte. Die 22,9 km lange Bahnlinie vom Remstal in den Schwäbischen Wald führt mit ihren drei eindrucksvollen Viadukten durch eine faszinierende Landschaft. Nach längerer Ruhepause fährt der historische Diesellok heute an Sonn- und Feiertagen wieder auf seiner ursprünglichen Strecke – betrieben vom Verein DBK Historische Bahn e.V.

Die BRAWA Diesellok BR 212 ist mit geätzten Kühler- und Lüftergittern, frei stehenden Griffen und Griffstangen, nachgebildeten Bremsgestängen sowie zahlreichen weiteren Details liebevoll ausgestaltet. Die Digitalversion EXTRA ist mit einem funktionsfähigen, schaltbaren Lüfter und digitaler Kupplung ausgestattet.

Das Jubiläumsset "Schwäbische Waldbahn" wird in einer exklusiven Geschenkbox mit folgendem Inhalt ausgeliefert:

- Diesellok BR 212 der DBK
- Personenwagen AB4yg der DBK
- Personenwagen B4yg der DBK (2x mit unterschiedlicher Betriebsnummer)
- Zertifikat zur Produktregistrierung bei BRAWA
- Gutschein zu einer Sonderfahrt im September 2018*

* Alle Besitzer eines registrierten Jubiläumssets werden von BRAWA zu einer exklusiven Sonderfahrt mit dem historischen Diesellok der Schwäbischen Waldbahn eingeladen (Anmeldeschluss: 15. Juli 2018). Alle weiteren Informationen erhalten Sie nach der Registrierung.



1971



Kabel vom Spezialisten aus hauseigener Fertigung

1982



BRAWA setzt neue Standards bei Leuchten

1985



Mit der Köf II wird eine kleine Lok zum großen Star

1993



BRAWA bringt die erste Diesellok in H0 auf den Markt





ORIGINALFOTO: WOLFGANG SCHIMMAYER



Diesellok BR 212 der DBK
Betriebs-Nr. 212 084-8

Best.-Nr. 45912	Analog BASIC+		Best.-Nr. 45914	Digital EXTRA		Digitale Kuppung		Energie Speicher	
Best.-Nr. 45913	Digital BASIC+		Best.-Nr. 45915	Digital EXTRA		Digitale Kuppung		Energie Speicher	



Personenwagen AB4yg der DBK
Betriebs-Nr.
34 082 Köl / 75 80 38-11 002-2



Personenwagen B4yg der DBK
Betriebs-Nr.
75 684 Stg / 75 80 29-11 004-9



Personenwagen B4yg der DBK
Betriebs-Nr.
75 869 Köl / 75 80 29-11 005-6



LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018



JETZT AM GEWINNSPIEL TEILNEHMEN

UND EINE DIESELLOK BR 212 SOWIE EIN TICKET FÜR DIE BRAWA SONDERFAHRT GEWINNEN.
WWW.BRAWA.DE/GEWINNSPIEL | TEILNAHMESCHLUSS: 15. JULI 2018



1996



DR 242: Premiere für die erste Ellok von BRAWA

1997



Rettenswerte Vorbildloks: BRAWA bringt die E95 01 heraus

1998



Die württembergische T3: Erste Dampflok von BRAWA in HO

2001



BRAWA nimmt die „Riesenlok“ BR 06 001 ins Programm





70 JAHRE BRAWA: EINE KLEINE ZEITREISE

LIMITIERTE SONDEREDITION

Zum 70-jährigen Jubiläum bietet BRAWA eine Sonderedition mit 10 verschiedenen Güterwagen an, die Sie mit ihren historischen Bedruckungen und Ladegütern auf eine kleine Zeitreise durch die vergangenen sieben Jahrzehnte unserer Unternehmensgeschichte führen. Wir wünschen viel Vergnügen!



**RUNGENWAGEN RMMS 663 DER DB,
MIT LADEGUT "GEHÄUSE MOTORDRAISINE"**



Best.-Nr. **47117**

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

**SCHIENENWAGEN SSLMA 44 DER BRIT-US-ZONE,
MIT LADEGUT "DAMPFLOKRADSATZ"**



Best.-Nr. **47233**

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

**GEDECKTER GÜTERWAGEN GLMHS 50
„LÖHMANN“ DER DB**



Best.-Nr. **47279**

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

**GEDECKTER GÜTERWAGEN GMS 30 "EHEIM ESSLINGER
ELEKTROSPIELWAREN" DER BRIT-US-ZONE**



Best.-Nr. **47974**

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

2003



2004



2008



2010



Fortsetzung der Superlative:
Diesellok V320 001

Dampflok S 2/6 – rekordverdächtig
in Sachen Details

BRAWA feiert 60 Jahre Vorbild
für Originaltreue

Noch mehr BRAWA Vielfalt mit
der Spurweite 0



★
OFFENER GÜTERWAGEN E-52 OMM DER DB,
MIT LADEGUT "SEILBAHNGONDEL"



Best.-Nr.
48626

III NEM	115,9	■ →	⊥	2187	DB
------------	-------	-----	---	------	----

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

★
RUNGENWAGEN KKLK 433 DER DB,
MIT LADEGUT "KABELTROMMEL"



Best.-Nr.
48735

IV NEM	139,1	■ →	⊥	2187	DB
-----------	-------	-----	---	------	----

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

★
GEDECKTER GÜTERWAGEN GLTR 23
„TROLLEYBUS/BRAWA“ DER BRIT-US-ZONE



Best.-Nr.
48736

III NEM	139,1	■ →	⊥	2187	Deutsche Bundesbahn
------------	-------	-----	---	------	---------------------

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

★
KESSELWAGEN ZZ [P] „NIKOLAUS SPIELWAREN“ DER DB



Best.-Nr.
48947

III NEM	142,5	■ →	⊥	2188	DB
------------	-------	-----	---	------	----

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

★
ARBEITSWAGEN XR 35 DER DB,
MIT LADEGUT "TELEFONZELLE"



Best.-Nr.
49353

III NEM	104,6	■ →	⊥	2187	DB
------------	-------	-----	---	------	----

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

★
GEDECKTER GÜTERWAGEN G10
„EUROPA SPIELWAREN“ DER DB



Best.-Nr.
49747

III NEM	110,3	■ →	⊥	2187	DB
------------	-------	-----	---	------	----

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

★
BITTE BEACHTEN SIE, DASS DIE GÜTERWAGEN FÜR DEN FACHHANDEL NUR ALS
KOMPLETTES SET BESTELLBAR SIND (BEST.-NR. B1801). WENDEN SIE SICH DAHER MÖGLICHT RASCH
AN IHREN FACHHÄNDLER, UM SICH IHR PERSÖNLICHES WUNSCHMODELL ZU SICHERN.

2012



Raffinierte technische Ausstattung:
Diesellok Gravita® 10 BB und 15 D

2013



Breuer Lokomotor: Erstes
Fahrzeug in Spur 0

2017



TWINDEXX Vario®: Moderne
Doppelstock-Triebwagen

2018

BRAWA feiert 70 Jahre
Liebe zum Detail

70
JAHRE

HO



90 JAHRE RHEINGOLD-EXPRESS EINE LUXURIÖSE ZEITREISE IN MINIATUR

GOLDENE ZEITEN FÜR MODELLBAHN-ENTHUSIASTEN

RHEINGOLD



ORIGINALFOTO: RVM SAMMLUNG EISENBAHNSTIFTUNG





Auf ihrem Weg in die Schweiz und weiter nach Italien nutzten zahlreiche Luxusreisende aus Großbritannien und den Niederlanden Schlafwagen der CIWL durch Frankreich. Die DRG hatte großes Interesse, diese zahlungskräftige Klientel auf ihre Strecken „umzuleiten“. Daher führte sie 1928 einen Luxus-Tageszug mit dem Namen „Rheingold-Express“ zwischen Hoek van Holland/Amsterdam und Basel SBB ein. Ab 1929 wurde im Sommer der Zuglauf bis Luzern und Zürich verlängert. Wie groß der Konkurrenzdruck war, erkennt man daran, dass die CIWL noch 1928 mit einem eigenen Tageszug via Brüssel, Luxemburg, Straßburg, dem „Edelweiss“ auf die Offensive der DRG reagierte.

Bei der Gestaltung des Zuges orientierte sich die DRG an ähnlichen Tageszügen der CIWL. Im Inneren gab es offene Großräume und teilweise Halbabteile, in der ersten Klasse sogar mit losen Sesseln. Jeder Wagen hatte ein anderes Dekor aus verschiedenen Edelhölzern oder stoffbespannten Wänden und Decken. Äußerlich trug der Zug eine dunkelviolett-elfenbeinfarbene Sonderlackierung.

So entstanden 26 Wagen in vier verschiedenen Varianten (jeweils 1. und 2. Klasse mit und ohne Küche), sowie drei Gepäckwagen. Ein Zug bestand in der Regel aus fünf Wagen – je ein Wagen mit und ohne Küche erster und zweiter Klasse (eine Küche versorgte zwei Wagen) sowie ein Gepäckwagen. Da der Gepäckwagen damals als Schutzwagen noch hinter der Lokomotive laufen musste, entstand durch das Kopfmachen in Mannheim Bedarf für einen weiteren Gepäckwagen. Die DRG lackierte hierfür je zwei preußische und badische Wagen entsprechend dem Rheingold-Schema um. Die Traktion übernahmen in den Niederlanden die Reihen 3700 und 3900. Auf dem deutschen Teil fuhr bis Mannheim viele Jahre die BR 184-5 des Bw Mainz. Ab 1936 übernehmen die neuen Deutzerfelder 01 die Bespannung des Rheingold-Express. Auf dem südlichen Abschnitt befördern Offenburger 183 den Zug, die schon 1930 durch die BR 01 ersetzt werden. Ab Basel bringen Ae 4/7 den Zug im Sommer in die Innerschweiz. Mit Kriegsbeginn 1939 wird der Luxuszug ersatzlos eingestellt.

Die BRAWA Modelle der Schnellzuglok BR 01 sind originalgetreu nachgebildet und mit vielen Details aufwändig ausgestaltet. So sind beispielsweise der Kessel, das Führerhaus und der Tender als fein detaillierte Kunststoffbauteile ausgeführt und selbst die Stechkesselrückwand ist originalgetreu nachgebildet. Der durchbrochene Barrenrahmen und die Speichenräder sind aus Zinkdruckguss gefertigt. Zahlreiche Teile sind einzeln angesetzt – so z. B. Leitungen, Aufstiege und Tritte. Je nach Motorisierungs- und Ausstattungsvariante sind die BRAWA Schnellzugloks BR 01 entweder mit Rauchgenerator und Sounddecoder erhältlich oder sie sind für deren nachträglichen Einbau vorbereitet.

FFD 102 "RHEINGOLD"
HOLLAND – SCHWEIZ

FFD 101 "RHEINGOLD"
SCHWEIZ – HOLLAND

Fernschnellzug 1. 2. Klasse
mit Salon-Speisewagen und durchlaufenden Wagen

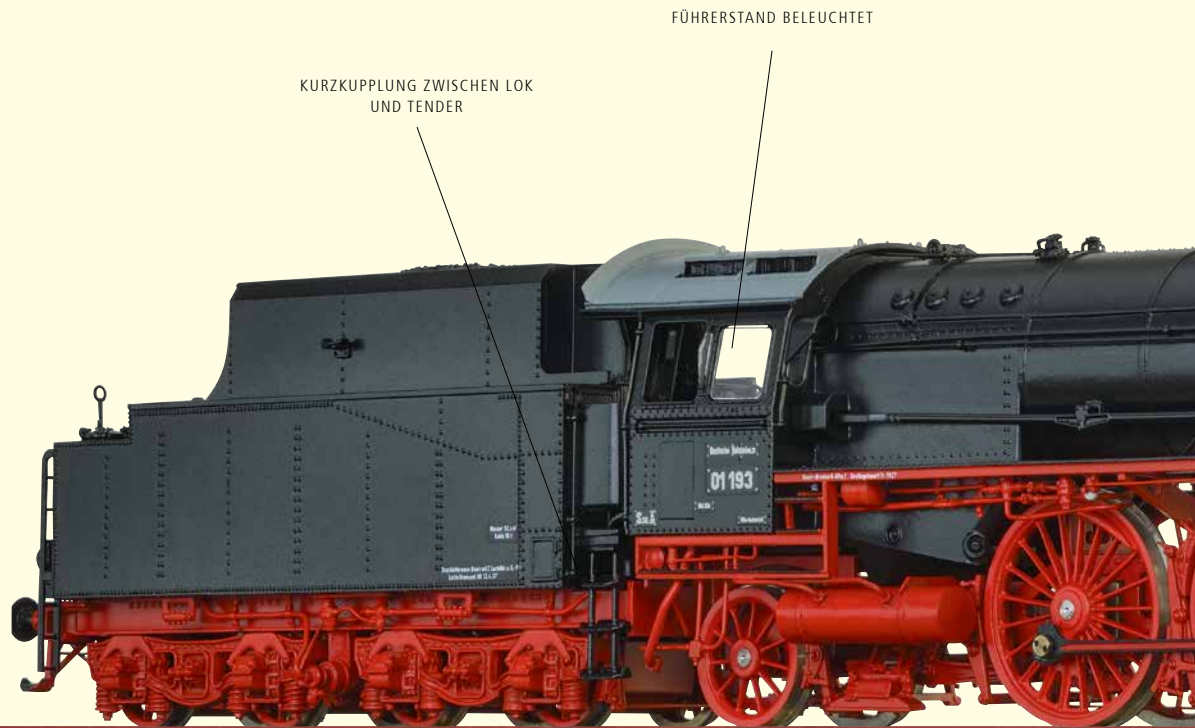
London		Hoek van Holland	
" – Luzern	= 1183 km	" – Mainz	= 483 km
" – Zürich	= 1177 "	" – Mannheim	= 559 "
" – Hoek van Holland..	= 269 "	" – Karlsruhe	= 620 "
Hoek van Holland		" – Baden-Baden	= 651 "
" – Rotterdam	= 28 "	" – Freiburg (Br.)	= 753 "
" – Utrecht	= 80 "	" – Basel S.B.B.	= 819 "
" – Zevenaar	= 151 "	" – Zürich	= 908 "
" – Duisburg	= 236 "	" – Luzern	= 914 "
" – Düsseldorf	= 260 "	Amsterdam	
" – Köln	= 300 "	" – Utrecht	= 40 "

ORIGINALFOTO: RVM SAMMLUNG EISENBAHNSTIFTUNG





EINHEITSLOK FÜR DEN SCHNELLZUGDIENST DIE LEGENDÄRE BR 01



Dampflokomotive BR 01 der DRG

Betriebs-Nr. 01 193

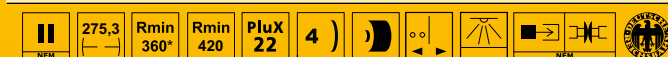


Erst recht spät, 1936/37 erhält die Rbd Köln für den Verkehr am Rhein die Loks 01 192 – 198 zugewiesen. 01 193 wird am 21.12.36 abgenommen und dem Bw Deutzerfeld zugewiesen. In den Aufgabenbereich der Loks fällt auch die Bespannung des legendären „Rheingold-Expresses“, die sie von der BR 18.5 übernehmen. Bereits seit 1930 befördert das Bw Offenburg ihn mit 01 am Oberrhein bis Basel. In Köln übersteht 01 193 auch den Krieg und gelangt 1948 nach Hamm. Hier befährt sie mit zahlreichen Schwesterloks bis 1959 die Ost-West-Achse Aachen – Hannover und wird dann nach Paderborn überstellt. 1960 erhält sie in Nied einen neuen

Hochleistungskessel. Nach nur fünf Jahren wird sie 1964 nach Rheine weitergereicht, wie von Paderborn aus wendet sie in Kassel und nach Norden in Bremen, Emden und Oldenburg. Für den Einsatz in die Niederlande haben die Rheiner 01 oft einen Tender 2'2T30. Die zunehmende Zuweisung von 01.10 lässt die 01 überflüssig werden, 001 193-2 wird bereits am 21.06.68 ausgemustert. Die Gustav Ahrens GmbH zerlegt sie im September und Oktober 1969 in Essen-Rellinghausen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2019

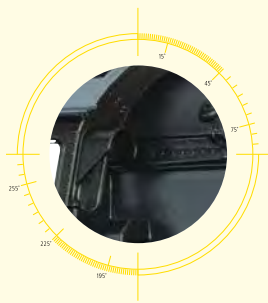
Best.-Nr. 40900	Analog BASIC+	20	▶	Best.-Nr. 40902	Digital EXTRA	▶	▶	▶
Best.-Nr. 40901	Digital BASIC+	20	▶	▶	Digital EXTRA	▶	▶	▶



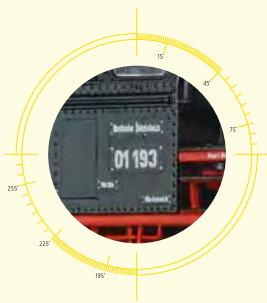
Modell: 1000 mm Vorlaufträger; Steuerungsträger in geschweißter Bauform; Tender 2'2' T32 2. Bauform

Produktempfehlung: Passende Wagen finden Sie auf Seite 10/11

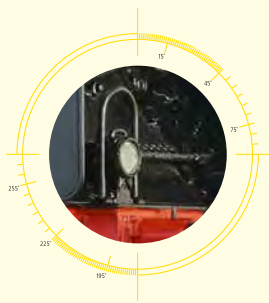




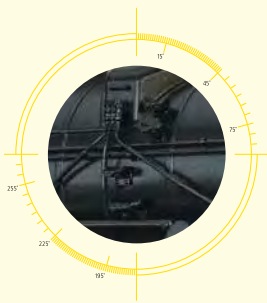
1_Leitungen und angesetzte Teile
in geringer Wandungsstärke



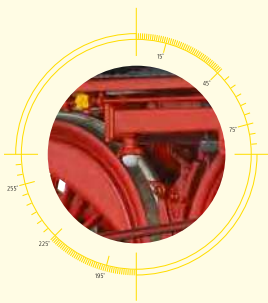
2_Finste Bedruckung und
Lackierung



3_Epochengerechte Beleuchtung,
mehnteilige Lampengehäuse



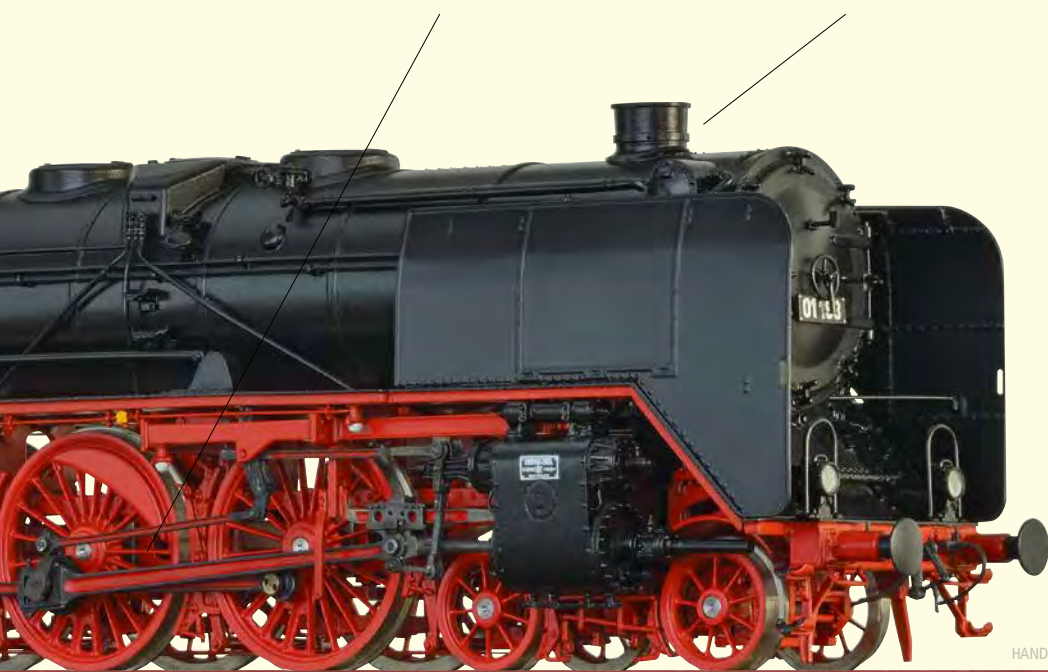
4_Einzeln angesetzte Aufstiege
und Tritte



5_Triebwerksbeleuchtung
bei Digital EXTRA Version

SPEICHENRÄDER
AUS ZINKDRUCKGUSS

RAUCHGENERATOR UND SOUNDDECODER
EINGEBAUT BZW. FÜR EINBAU VORBEREITET



HANDMUSTER AUF BASIS WEINERT-MODELL



Funktionen & Hinweise	Analog BASIC+ =	Digital BASIC+ ~	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Lichtwechsel	+	+	+	+
Feuerflackern			+	+
Führerstandbeleuchtung	+ 1)	+ 1)	+	+
Triebwerksbeleuchtung			+	+
Rauchgenerator			+	+
Digitalschnittstelle	PluX22	PluX22	PluX22	PluX22
Decoder		+	+	+
Sound			+	+

1) Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung

- Kessel, Führerhaus und Tender als fein detaillierte Kunststoffbauteile ausgeführt
- Durchbrochener Barrenrahmen und Speichenräder aus Zinkdruckguss
- Rauchgenerator und Sounddecoder eingebaut bzw. für Einbau vorbereitet
- Führerstand beleuchtet

- Epochengerechte Beleuchtung
- Normschacht hinten kulissengeführt
- Kurzkupplung zwischen Lok und Tender
- Originalgetreue Nachbildung der Stechkesselrückwand
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Leitungen und angesetzte Teile in geringer Wandungsstärke
- Einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte

- Antrieb im Tender für optimale Fahreigenschaften
- Einzelachslagerung in Metall
- Maßstäblicher Achsstand
- Filigrane Treib- und Kuppelstangen aus Metall
- Feuerflackern
- Triebwerksbeleuchtung

* Hinweis zum Mindestradius der BR 01: Die Modelle der Dampfloks BR 01 sind technisch für den Betrieb ab Mindestradius R 360 mm geeignet. Für optimale Fahreigenschaften empfehlen wir den Einsatz ab R 420 mm.



RHEINGOLD SCHNELLZUGWAGEN-SET MIT DETAILS DER SCHÖNSTEN GATTUNG



Schnellzugwagen SA4ü-28 der DRG
Betriebs-Nr. 10 502 Köln



Rheingold Schnellzugwagen-Set der DRG, 5er-Einheit



Best.-Nr. 45916	=		Best.-Nr. 45918	Digital			
Best.-Nr. 45917	~		Best.-Nr. 45919	Digital			



LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2019

Funktionen & Hinweise	Analog =	Analog ~	Digital =	Digital ~
Deckenbeleuchtung	2212	2212	+	+
Tischbeleuchtung (Einzelne Tische und Leuchten)			+	+
Einstiegsbeleuchtung			+	+
Digitalschnittstelle			PluX22	PluX22
Decoder			+	+
Sound (Betriebs- und Küchengeräusche)			+	+
Stromführende Kuppung (für zentrale Stromversorgung)			+	+

- Variantengerechte Bauartunterschiede
- Unterschiedlich ausgeführte Dächer und Wagenböden
- Genaue Nachbildung der Görlitz II schwer Drehgestelle
- Vollständige Nachbildung der Bremsanlage
- Einzel eingesetzt Tischlampen
- Exakt nachgebildete Fahrzeugrahmen

- Mehrteilige Inneneinrichtungen
- Kurzkupplungsmechanik
- Dreipunktlagerung in Metallachshaltern
- Räder aus Metall
- Passgenau eingesetzte Fenster
- Feinste Details konturscharf graviert

Digitalversion:

- Einstiegsbeleuchtung
- Decken- und Tischbeleuchtung
- Betriebs- und Küchengeräusche



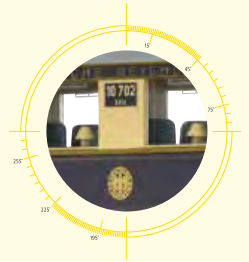


ALS 5ER-SET VERFÜGBAR



Schnellzugwagen SA4üK-28 der DRG
Betriebs-Nr. 10 501 Köln

- Salonwagen 1. Klasse
- Mit Küche



Schnellzugwagen SB4ü-28 der DRG
Betriebs-Nr. 10 702 Köln

- Salonwagen 1. Klasse



Schnellzugwagen SB4üK-29 der DRG
Betriebs-Nr. 10 707 Köln

- Salonwagen 2. Klasse
- Mit Küche



Gepäckwagen SPw4ü-28 der DRG
Betriebs-Nr. 105 001 Köln

ALLE ABBILDUNGEN ZEIGEN HANDMUSTER



FÜR EINEN MÖGLICHT ORIGINALGETREUEN FAHRBETRIEB AUF IHRER MODELLBAHNANLAGE
EMPFEHLEN WIR IHNEN DIE DAMPFLOKOMOTIVE BR 01 AUF SEITE 8/9



HO



ORIGINALFOTO: C. BELLINGRODT, SLG, EISENBAHNSTIFTUNG



Dampflokomotive BR 01 der DRG

Betriebs-Nr. 01 032



01 032 wurde 1927 unter der Fabriknummer 20835 von Henschel in Kassel an das Bw Hamm geliefert. Hamm beheimatete über viele Jahre 01, die insbesondere auf der Achse Aachen – Hannover im schweren Schnellzugdienst liefen. Über Göttingen kam sie nach dem Krieg nach Braunschweig, wo sie bis 1958 u.a. wieder in Richtung Hamm fuhr. Die neue Ostgrenze veränderte auch zahlreiche Bespannungsabschnitte. Ab 1958 reichte dem Bw Braunschweig die BR 03 und 01 032 fuhr für drei Jahre von Hannover wiederum auf der Ost-West, aber auch der Nord-Süd-

Achse bis Bebra und Hamburg. Ihre letzten Jahre wanderte sie dann noch in die Pfalz aus, wo sie in Ludwigshafen und Kaiserslautern Dienst leistete und am 01.07.64 ausgemustert wurde. Die Verschrottung erfolgte bis 30.09.64 im AW Trier.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2019

Best.-Nr. 40916	Analog BASIC*	20	▶	Best.-Nr. 40918	Digital EXTRA	▶	13&H
Best.-Nr. 40917	Digital BASIC*	20	▶	Best.-Nr. 40919	Digital EXTRA	▶	13&H
▶	275,3	Rmin 360*	Rmin 420	PluX 22	4	▶	▶

Modell: 850 mm Vorlaufträger; Steuerungsträger in gegossener Bauform; Tender 2'2' T32 1. Bauform

- Kessel, Führerhaus und Tender als hochdetaillierte Kunststoffbauteile ausgeführt
- Durchbrochener Barrenrahmen und Speichenräder aus Zinkdruckguss
- Rauchgenerator und Sounddecoder eingebaut bzw. für Einbau vorbereitet
- Führerstand beleuchtet

- Epochengerechte Beleuchtung
- Normschacht hinten kulissengeführt
- Kurzkupplung zwischen Lok und Tender
- Originalgetreue Nachbildung der Stechkesselrückwand
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Leitungen und angesetzte Teile in geringer Wandungsstärke
- Einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte

- Antrieb im Tender
- Einzelachslagerung in Metall
- Maßstäblicher Achsstand
- Vorbildgetreue Achslagerdeckel
- Filigrane Treib- und Kuppelstangen aus Metall

* **Hinweis zum Mindestradius der BR 01:** Die Modelle der Dampflokomotive BR 01 sind technisch für den Betrieb ab Mindestradius R 360 mm geeignet. Für optimale Fahreigenschaften empfehlen wir den Einsatz ab R 420 mm.





ORIGINAL FOTO: K. ECKERT, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG



Dampflokomotive BR 01 der DB

Betriebs-Nr. 01 173



Die Lok 01 173 lieferte Henschel 1936 unter der Fabriknummer 22721 an das Bw Göttingen P ab. Neben der Nord-Süd-Strecke befuhren die Göttinger 01 auch Strecken in West- und östlicher Richtung und wendeten in Berlin und Osnabrück. Das Kriegsende erlebte die 01 173 abgestellt, ihre Bw-Zugehörigkeit ist unbekannt. Erst 1948 wird sie wiederaufgearbeitet und gelangt über Hagen-Eckesey nach Köln Bbf. Unterbrochen von einer kurzen Ausleihe nach Osnabrück, bleibt sie hier fast zwanzig Jahre, ab 1964 allerdings im Bw Deutzerfeld. Kölner 01 fuhrten am Rhein von Ludwigshafen und Mannheim bis Arnheim und Hamm, sowie nach Kassel und Osnabrück. 1967 wechselt die Lok in die letzte 01-Hochburg nach Hof. Hier fällt sie 1973 den Ulmer Eisenbahn Freunde e.V. (UEF) auf, die

auf der Suche nach einer größeren Vereinsdampflok alle Hofer 01 durchprobieren. Ihr guter Allgemeinzustand rettet die Lok so vor dem Schneidbrenner. Bis 1975 fährt sie für die UEF zahlreiche Sonderzüge, muss aber nach einem größeren Kesselschaden gegen 01 1066 getauscht werden. Durch einen weiteren Tauschhandel gegen 10 001 gelangt sie in den Besitz der Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin e.V. In Kooperation mit den UEF Historischer Dampfschnellzug e.V., arbeiten diese aktuell an der betriebsfähigen Aufarbeitung der 01 173 unter musealen Gesichtspunkten. Den aktuellen Projektstand können Sie unter <http://www.01-173.de> verfolgen. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2019

Best.-Nr. 40904	Analog BASIC*	20	▶	Best.-Nr. 40906	Digital EXTRA	▶	138, H
Best.-Nr. 40905	Digital BASIC*	20	▶	Best.-Nr. 40907	Digital EXTRA	▶	138, H

Modell: 1000 mm Vorlaufträger; Gegossene Ausströmkästen an den Zylindern; Steuerungsträger in geschweißter Bauform; Tender 2'2' T34

- Kessel, Führerhaus und Tender als hochdetaillierte Kunststoffbauteile ausgeführt
- Durchbrochener Barrenrahmen und Speichenräder aus Zinkdruckguss
- Rauchgenerator und Sounddecoder eingebaut bzw. für Einbau vorbereitet
- Führerstand beleuchtet

- Epochengerechte Beleuchtung
- Normschacht hinten kulissengeführt
- Kurzkupplung zwischen Lok und Tender
- Originalgetreue Nachbildung der Stechkesselrückwand
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Leitungen und angesetzte Teile in geringer Wandungsstärke
- Einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte

- Antrieb im Tender
- Einzelachslagerung in Metall
- Maßstäblicher Achsstand
- Vorbildgetreue Achslagerdeckel
- Filigrane Treib- und Kuppelstangen aus Metall

* **Hinweis zum Mindestradius der BR 01:** Die Modelle der Dampflok BR 01 sind technisch für den Betrieb ab Mindestradius R 360 mm geeignet. Für optimale Fahreigenschaften empfehlen wir den Einsatz ab R 420 mm.





ORIGINALFOTO: R. FELL, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG



Dampflokomotive BR 001 der DB Betriebs-Nr. 001 088-4



Im Jahr 1930 erhielt das Bw Hannover weitere 01 Lokomotiven, darunter auch die 01 088, welche Krupp mit der Fabriknummer 1167 lieferte. Diese wurde 1935 an das Bw Magdeburg Hbf abgegeben, verkehrte aber weiterhin vor allem auf der Ost-West-Magistrale zwischen Berlin und Hannover. Das Kriegsende erlebte sie als Magdeburger Lok, war aber offenbar in den westlichen Besatzungszonen, im Umland des Heimat-RAW Braunschweig abgestellt, so dass sie nach ihrer Instandsetzung ab 1947 wieder in Hannover Dienst tat. Nach der Elektrifizierung der Nord-Süd-Strecke reichte man sie nach Osnabrück weiter. Über zwei Intermezzi in Pader-

born und Hamm, kam sie zurück nach Osnabrück, von wo aus sie bald nach Rheine umgesetzt wurde. Hier verkehrte sie mit einem Tender 2'2T30 unter anderem in die Niederlande – dort konnte nur auf einer 20m Scheibe gedreht werden, was den kurzen Tender bedingte. 1964 wurde 01 088 dann endgültig in Süddeutschland sesshaft. Sie gelangte zum Bw Hof, wo sie noch bis 1973 die Fahne der Dampftraktion hochhielt. 1975 wurde sie vom Bavaria Stahlkontor in Grafenwöhr zerlegt. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2019

Best.-Nr. 40908	Analog BASIC+	20	13&H	Best.-Nr. 40910	Digital EXTRA	20	13&H
Best.-Nr. 40909	Digital BASIC+	20	13&H	Best.-Nr. 40911	Digital EXTRA	20	13&H

Modell: 850 mm Vorlaufträder; Gegossene Ausströmkästen an den Zylindern; Steuerungsträger in gegossener Bauform; Tender 2'2' T34

- Führerstand beleuchtet
- Normschacht hinten kulissengeführt
- Kurzkupplung zwischen Lok und Tender
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Vorbildgetreue Achslagerdeckel
- Leitungen und angesetzte Teile in geringer Wandungsstärke
- Filigrane Treib- und Kuppelstangen aus Metall
- Einzel angesetzte Aufstiege und Tritte
- Antrieb im Tender
- Einzelachs-lagerung in Metall
- Maßstäblicher Achsstand
- Kessel, Führerhaus und Tender als hochdetaillierte Kunststoffbauteile ausgeführt
- Originalgetreue Nachbildung der Steckesselrückwand
- Durchbrochener Barrenrahmen und Speichenräder aus Zinkdruckguss
- Rauchgenerator und Sounddecoder eingebaut bzw. für Einbau vorbereitet
- Epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse



* **Hinweis zum Mindestradius der BR 001:** Die Modelle der Dampflokomotive BR 001 sind technisch für den Betrieb auf einem Mindestradius R 360 mm geeignet. Für optimale Fahreigenschaften empfehlen wir den Einsatz ab R 420 mm.



ORIGINALFOTO: W. BÜGEL, SLG. EISENBahnSTIFTUNG



Dampflokomotive BR 01 der DR

Betriebs-Nr. 01 2066-7



Die 01 066 entstand 1928 bei Schwartzkopf und bildete als letzte Lok den Grundstock des Bw Hannover (01 050 – 066), das aus der Mitte die Ost-West- und Nord-Süd-Magistralen nach Hamm, Hamburg, Kassel und Magdeburg bediente. Das Kriegsende erlebte sie in Magdeburg, wo sie nach Kurzaufenthalten in Leipzig, Nordhausen und Erfurt auch wieder von 1954 – 1970 beheimatet war. Die DR hatte alle Loks der Serien bis 01 101 in Magdeburg zusammengezogen. Bis 1977, nur EDV gerecht umgezeichnet, fuhr die 01 2066-7 dann im neu aufgebauten Bestand des Bw Dresden, vornehmlich auf der Strecke in die Hauptstadt der DDR.

In den siebziger Jahren war sie eine der wenigen Loks, die weitgehend dem Originalzustand entsprach. Nach ihrer Ausmusterung diente sie als Dampfpender (Dsp) im VEB Fettchemie Nauen. Hier wurde sie 1990 durch das BEM Nördlingen „entdeckt“ und mit Hilfe zahlreicher Teile des Dsp 01 024 und einem 44er Führerhaus im RAW Meiningen wieder betriebsfähig aufgearbeitet.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2019

Best.-Nr. 40912	Analog BASC+	20		Best.-Nr. 40914	Digital EXTRA			
IV	275,3	Rmin 360*	Rmin 420	PluX 22	4)			

Modell: 850 mm Vorlaufträger; Angeschraubte Ausströmkästen an den Zylindern; Steuerungsträger in gegossener Bauform; Tender 2'2' T34

- Führerstand beleuchtet
- Normschacht hinten kulissengeführt
- Kurzkupplung zwischen Lok und Tender
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Vorbildgetreue Achslagerdeckel
- Leitungen und angesetzte Teile in minimaler Wandungsstärke

- Filigrane Treib- und Kuppelstangen aus Metall
- Einzel angesetzte Aufstiege und Tritte
- Antrieb im Tender
- Einzelachs-lagerung in Metall
- Maßstäblicher Achsstand
- Kessel, Führerhaus und Tender als hochdetaillierte Kunststoffbauteile ausgeführt

- Originalgetreue Nachbildung der Steckesselrückwand
- Durchbrochener Barrenrahmen und Speichenräder aus Zinkdruckguss
- Rauchgenerator und Sounddecoder eingebaut bzw. für Einbau vorbereitet
- Epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse

* **Hinweis zum Mindestradius der BR 01:** Die Modelle der Dampflokomotive BR 01 sind technisch für den Betrieb ab Mindestradius R 360 mm geeignet. Für optimale Fahreigenschaften empfehlen wir den Einsatz ab R 420 mm.



Dampflokomotive G10 der P.St.E.V.
Betriebs-Nr. 5531 Erfurt

Die Konstruktion, der als G10 bezeichneten Lok, übernahm Henschel. Man verwendete den bewährten Kessel der P 8 und gab den Treibrädern einen Durchmesser von 1.400 mm – ein Wert, der bis zum Ende des Baues von Güterzugdampflokomotiven den Standard bilden sollte. Henschel lieferte 1910 die ersten 49 Maschinen, die bei den KED Breslau, Köln, Frankfurt, Königsberg, Mainz und Saarbrücken in Dienst gestellt wurden. Die 5101 Saarbrücken stand auf der Weltausstellung in Brüssel und die spätere 5428 Saarbrücken vertrat in Buenos Aires den deutschen Lokomotivbau. Bis 1915 wurden 548 preußische G10 gebaut. Kriegsbedingt gab es 1916 keine Lieferungen. Eingesetzt wurden sie in allen preußischen Direktionen im Güter- und auch Reisezugdienst. Die Bahnbetriebswerke an Rhein und Ruhr hatten die meisten Maschinen im Bestand.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018



Best.-Nr. 40860	Analog BASIC+	20		Best.-Nr. 40862	Digital EXTRA		D&H
Best.-Nr. 40861	Digital BASIC+	20	D&H	Best.-Nr. 40863	Digital EXTRA		D&H

217,4 Rmin 360* Rmin 420 PluX 22 4) **P.St.E.V.**

Modell: Ausführung mit Dachlüfter; 3 Dome; kurzem Kamin; Oberflächenvorwärmer; Petroleumbeleuchtung

Dampflokomotive 57.10 der DRG
Betriebs-Nr. 57 2191

War anfänglich die Baureihenbezeichnung 33 geplant, so wurde die G10 endgültig als BR 57.10-35 bezeichnet. Insgesamt hat es 2.358 so bezeichnete Maschinen gegeben. Eingesetzt wurden die Maschinen wie schon zu preußischen Zeiten insbesondere auf Strecken mit schwächerem Oberbau, aber dennoch starkem Güterverkehr. Zu nennen sind hier die Rbd Essen, Wuppertal, Breslau, Erfurt, Hannover und Kassel. Auch in den bayerischen Direktionen fassten die G10 schnell Fuß, bereits 1924 kamen Augsburg, München, Nürnberg, Regensburg, Würzburg und Ludwigshafen gemeinsam auf 156 Stück.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018



Best.-Nr. 40868	Analog BASIC+	20		Best.-Nr. 40870	Digital EXTRA		D&H
Best.-Nr. 40869	Digital BASIC+	20	D&H	Best.-Nr. 40871	Digital EXTRA		D&H

217,4 Rmin 360* Rmin 420 PluX 22 4)

Modell: Ausführung mit Dachlüfter; 4 Dome; Oberflächenvorwärmer; Gasbeleuchtung

Dampflokomotive 57.10 der DB
Betriebs-Nr. 57 2146

Nach Ende des Krieges blieb eine große Anzahl G10 verschollen. Im Jahr 1952 waren noch 485 Loks im Erhaltungsbestand. Die größten Bestände hatten, wie zur Reichsbahnzeit, Essen und Wuppertal. Neben den Einsätzen auf Strecken mit leichterem Oberbau diente die BR 57 jetzt vielfach als Rangierlok. Dazu wurden mehrere Lokomotiven mit Rangierfunk ausgerüstet. Besonders auf den umfangreichen Anlagen des badischen Rangierbahnhofes in Basel (Bw Haltingen) und beim Bw Hagen wurden sie im Verschub eingesetzt. Das Bw Cochem schob mit der Baureihe 57 zahlreiche Züge auf der Moselstrecke nach. Anfang der 50er-Jahre gab es solche Dienste auch in Hausach auf der Schwarzwaldbahn. In vielen Ballungsräumen fuhr man in den 50ern mit der G10 die Nahgüterzüge, während die BR 50 noch für höherwertige Aufgaben gebraucht wurde.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018



Best.-Nr. 40864	Analog BASIC+	20		Best.-Nr. 40866	Digital EXTRA		D&H
Best.-Nr. 40865	Digital BASIC+	20	D&H	Best.-Nr. 40867	Digital EXTRA		D&H

217,4 Rmin 360* Rmin 420 PluX 22 4)

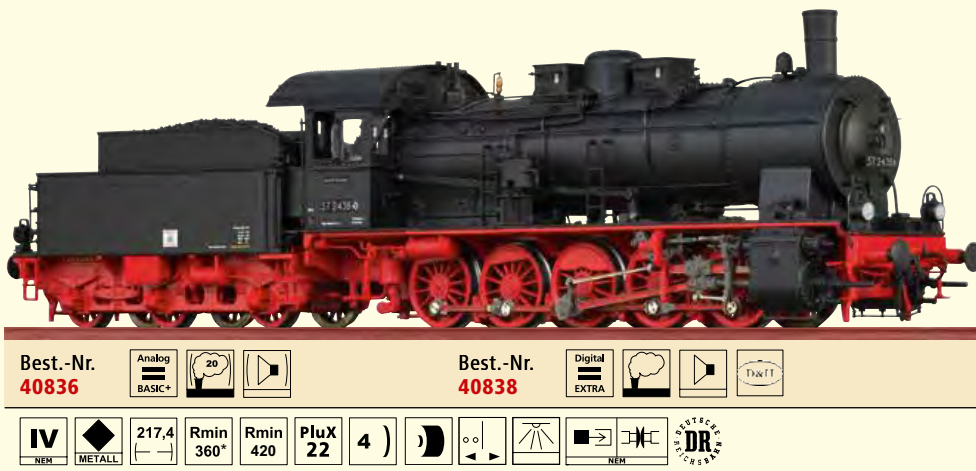
Modell: Ausführung mit Dachlüfter; 3 Dome; Oberflächenvorwärmer; elektrische Beleuchtung

* **Hinweis zum Mindestradius:** Die Modelle der Dampfloks BR 57.10 sind technisch für den Betrieb ab Mindestradius R 360 mm geeignet. Für optimale Fahreigenschaften empfehlen wir den Einsatz ab R 420 mm.



Dampflokomotive 57.10 der DR
Betriebs-Nr. 57 2438-0

Bei der DR in der sowjetischen Besatzungszone verblieben nach Kriegsende noch über 100 Lokomotiven. Ihr Haupteinsatzgebiet waren der Norden und die Mitte der DDR mit den Direktionen Schwerin und Magdeburg. Auch hier dienten sie vielfach im Verschub, so in den Seehäfen Wismar und Rostock, sowie in Stendal, Güsten und Köthen. Weitere Dienststellen waren Wittenberge, Salzwedel, Halberstadt und Güstrow. Bis 1970 war der Bestand auch bei der DR schon sehr dezimiert. Mit der neuen EDV-Nummer waren weniger als zehn Maschinen im Einsatz. Frühzeitig wurde entschieden, die Stendaler 57 3297 dem Verkehrsmuseum zu übereignen. Nachdem sie früher auf zahlreichen Ausstellungen zu sehen war, ist sie heute im Rundschuppen des Eisenbahnmuseums Chemnitz- Hilbersdorf abgestellt. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018



Modell: Ausführung mit Tonnendach; 3 Dome; Oberflächenvorwärmer; elektrische Beleuchtung



Best.-Nr. 40836	Analog BASIC+	20		Best.-Nr. 40838	Digital EXTRA			
IV	METALL	217,4	Rmin 360*	Rmin 420	PluX 22	4		DR

Modell: Ausführung mit Speiswasserreiniger; elektrische Beleuchtung



Best.-Nr. 40578	Analog BASIC+	20		Best.-Nr. 40580	Digital EXTRA		Energie Speicher	Tx&Rx
Best.-Nr. 40579	Digital BASIC+	20		Best.-Nr. 40581	Digital EXTRA		Energie Speicher	Tx&Rx
II	METALL	115,5	Rmin 360	Rmin 360	PluX 22	2		Deutsche Bundesbahn

Modell: Ausführung ohne Speiswasserreiniger; elektrische Beleuchtung

Dampflokomotive 98.10 der DRG / Gruppenverwaltung Bayern
Betriebs-Nr. 98 1005

Die Eigenständigkeit der „Gruppenverwaltung Bayern“ innerhalb der DRG gipfelte nicht nur in der Weiter- und Neubeschaffung von eigenständigen Lokomotivkonstruktionen, sondern führte auch zur Fortsetzung der bayerischen Farbphilosophie. So wurden bis in die 30er-Jahre Lokomotiven statt im DRG-Einheitslook in grün-schwarzer Lackierung abgeliefert, die ihnen nicht schlecht zu Gesicht stand und an die „gute alte Zeit“ erinnerte. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Dampflokomotive 98.10 der DB
Betriebs-Nr. 98 1016

Alle 45 gebauten 98.10 fanden sich nach 1945 bei der Deutschen Bundesbahn wieder und kamen weiterhin ausschließlich in ihrer bayerischen Heimat zum Einsatz. 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. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018



KLEINER ARBEITER MIT STARKEM CHARAKTER



FREIER DURCHBLICK DURCH
DAS FÜHRERHAUS

FEIN DETAILLIERTES FAHRWERK

FREI STEHENDE GRIFFSTANGEN
UND TRITTSTUFEN

Diesellok V36 der DB Betriebs-Nr. V36 102



Einer der Hauptgründe für die Entwicklung der 360 PS starken Diesellokomotive WR 360 C 14 mit Strömungsgetriebe war die Forderung nach "Rauchfreiheit" auf den Bahnanlagen der Wehrmacht, damit z. B. Munitionslager oder Raffinerien aus der Luft nicht durch die Abdampffahne einer Dampflok zu entdecken waren. Durch eine Arbeitsgemeinschaft unter Einbeziehung der Berliner Maschinenfabrik AG (vormals Louis Schwarzkopf), Orenstein & Koppel sowie Deutz und Voith (nur bei Motor- und Getriebefragen), entstanden binnen eines Jahres zwei Prototypen, die in der zweiten Jahreshälfte 1937 ausgiebig durch das Lokomotiv-Versuch-Amt der Deutschen Reichsbahn erprobt werden konnten. Die gewonnenen Erkenntnisse flossen umgehend in die weitere Entwicklung ein, sodass bereits 1938 weitere Vorauslokomotiven gebaut werden konnten. Die ersten der 245 Serienlokomotiven kamen Anfang 1939 auf die Schiene und wurden an Heer, Luftwaffe, Marine und auch Industriebetriebe geliefert. Angetrieben wurden die WR 360 C 14 dabei von Deutz- oder MWM-Motoren, wie sie seinerzeit auch in U-Booten Verwendung fanden. Durch den 2. Weltkrieg gelangten die WR 360 C 14 in viele Länder Europas und sogar bis nach Nordafrika, wo sie teilweise auch verblieben. So waren außer auf den Strecken der Deutschen Bundes- und

Reichsbahn nach 1945 unter anderem auch in Österreich, Frankreich und Italien mehrere WR 360 C 14 im Einsatz. Bei der Deutschen Bundesbahn fanden die nun als V36 bezeichneten Lokomotiven vornehmlich im Rangierdienst und vor Übergabezügen Verwendung. In den Großräumen Wuppertal, Frankfurt und Nürnberg wurden sie auch im Vorortpersonenverkehr eingesetzt. Dafür wurden einige Lokomotiven mit einer vereinfachten Wendezugsteuerung ausgerüstet oder auf Einmannbedienung umgebaut und mit einer Dachkanzel ausgestattet. Diese diente der besseren Sicht des Lokomotivpersonals bei geschobenen Zugfahrten. Als weitere auffällige Umbauten erhielten die Lokomotiven der Bundesbahn einen größeren und markanten Kühlwasserausgleichsbehälter auf dem Motorvorbau sowie verstellbare Kühlerjalousien. So waren die letzten, nun als Baureihe 236 bezeichneten Lokomotiven, bis 1981 im Einsatz. Auf Seiten der Deutschen Reichsbahn hielten sich die V36 etwa 4 Jahre länger. Bei Privatbahnen und Industrieunternehmen blieben die Lokomotiven teils bis Ende der 1980er Jahre im Einsatz und noch heute können mehrere V36er bei verschiedenen Museumsbahnen im Einsatz erlebt werden.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Best.-Nr. 41642	Analog BASIC+		Best.-Nr. 41644	Digital EXTRA		Digitale Kuppung	Energie Speicher	
Best.-Nr. 41643	Digital BASIC+		Best.-Nr. 41645	Digital EXTRA		Digitale Kuppung	Energie Speicher	



Modell:

- Geätzter Kühlerschutz (vorbildgerecht bei Variante ohne Kühlerlamellen)
- Frei stehende Griffstangen und Trittstufen
- Freier Durchblick durch das Führerhaus
- Beleuchtung mit wartungsfreien LED
- Dreipunktlagerung
- Fein detailliertes Fahrwerk
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Vollständige Nachbildung des Bremsgestänges
- Rahmen, Räder aus Metall, Aufbau aus Kunststoff
- Kupplungsaufnahme nach NEM-Norm
- Lichtwechsel und Führerraumlicht

Digitalversion EXTRA:

- Filigrane, elektrische Kupplung (austauschbar, dank Aufnahme nach NEM-Norm)*
- Inkl. Energiespeicher (puffert Sound, Motor und Licht)
- Umfangreiche Lichtfunktionen: Rangierlicht, Führer- raumbeleuchtung, Schlusslicht einzeln schaltbar
- Optimierte Lichtsteuerung für Fahr- und Rangier- betrieb
- Flackerfreies Licht durch stabilisierte und über einen separaten Kondensator gepufferte 5V Spannungs- versorgung
- Baureihenspezifischer Originalsound
- Rauschfreier 16-bit Sound mit bis zu 8 unabhängigen Kanälen, dank neuester Soundtechnik und hervor- ragenden Klangeigenschaften
- Optimale Motor- und Lastregelung für perfekte Laufeigenschaften
- Einsetzbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2)
- AC-Version mit beiliegender Lokkarte zur Erkennung der Funktionssymbole im Mfx-Betrieb
- Führerraumbeleuchtung

* Die nachträgliche Umrüstung von der Analog- zur Digitalversion ist über eine PluX22-Schnittstelle möglich (nur Soundfunktion). Bitte beachten Sie aber, dass eine spätere Nachrüstung der digital fernsteuerbaren Kupplung und der zusätzlichen Lichtfunktionen nicht möglich ist. Zum Nachrüsten der Variante "Basic+" empfehlen wir Ihnen den Fahrzeugsounddecoder SD22A-4 (Best.-Nr. 99801).



Best.-Nr. 41646		Best.-Nr. 41648	
Best.-Nr. 41647		Best.-Nr. 41649	

Diesellok 236 der DB
 Betriebs-Nr. 236 105-3

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018



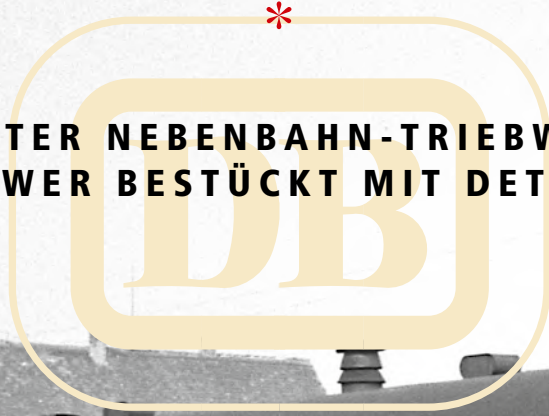
Best.-Nr. 41650		Best.-Nr. 41652	

Diesellok V36 der DR
 Betriebs-Nr. V36 023

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018



LEICHTER NEBENBAHN-TRIEBWAGEN SCHWER BESTÜCKT MIT DETAILS



ORIGINALFOTO: R. TODT, SLG. EISENBahnSTIFTUNG

Verbrennungstriebwagen BR VT60.5 und Beiwagen BR VS145 der DB (Doppeleinheit)

Betriebs-Nr. VT 60 505 / VS 145 232



Nach der Übernahme der Triebwagen durch die neu gegründete Deutsche Bundesbahn (DB), kam es in den 50er Jahren zu mehreren Bauartänderungen um die nun als VT60.5 bezeichneten Fahrzeuge für die kommende Einsatzzeit zu ertüchtigen. Im Aw Friedrichshafen tauschte man die Motoren gegen jene 330 PS MAN-Maschinen, die schon in Kleinloks der Leistungsgruppe III Verwendung fanden. Die Aufpolsterung der hochgestuften 3. zur 2. Klasse erhöhte auch für die Fahrgäste den Komfort. Viele Triebwagen erhielten zudem in den 60er Jahren moderne DB Lampen für eine bessere Streckensicht und verloren die auffälligen Triebwagenlampen der Reichsbahnzeit. Auch farblich ersetzte bald das einheitliche purpurrot für Dieselfahrzeuge der DB das alte DR Farbschema. Im Gegensatz zur Erstbeheimatung verteilte die DB ihre 31 VT60.5 auf deutlich mehr Betriebsstellen und so zählten fortan die Bw Rheine, Darmstadt, Stuttgart, Kassel, Frankfurt-Griesheim, Heilbronn, Nürnberg und Friedrichshafen zu den Haupteinsatzorten.

Sechs Triebwagen waren dabei bis 1960 an die amerikanischen Besatzungsmächte vermietet. Zu Bundesbahn Zeiten sind für 1952 insgesamt der 10 VS145 nachgewiesen, welche vorrangig mit VT60.5 im Verband eingesetzt wurden. In Bremen und Wuppertal hingegen erfolgten die Einsätze auch mit VT36.5 oder V36. Zusammen mit den letzten VT60.5 wurde auch der letzte VS145 nun als Baureihe 945 bezeichnet, 1972 in Rheine ausgemustert.





Best.-Nr. 44704	Analog BASIC+		Best.-Nr. 44706	Digital EXTRA		
Best.-Nr. 44705	Digital BASIC+		Best.-Nr. 44707	Digital EXTRA		

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

- Antrieb auf zwei Achsen
- Fein detaillierte Drehgestelle
- Feinste Gravuren
- Führerstandsbeleuchtung
- Für Sound vorbereitet bzw. eingebaut

- Getriebeblock aus Zinkdruckguss
- Innenbeleuchtung
- Kurzkupplungskinematik
- Passgenau eingesetzte Fenster
- Vierteilige Inneneinrichtung

- Vorbildgetreue Wellradscheiben
- Einzel angesetzte und frei stehende Griffstangen und Trittstufen
- Epochengerechte Beleuchtung



SO SCHÖN KANN LIEBE ZUM DETAIL SEIN



ORIGINALFOTO: BRAWA

Verbrennungstriebwagen BR VT137 und Beiwagen VS145 der DRG (Doppeleinheit)

Betriebs-Nr. VT 137 378 / VS 145 207



Zurückgehend auf einen Entwicklungsentwurf der Firma Westwaggon, die zusammen mit der Waggon- und Maschinenfabrik A.G. und der Düsseldorfer Waggonfabrik für die Herstellung der neuen Nebenbahn-Triebwagen VT 137 347 – 366 und 137 377 – 396 beauftragt wurde, stellte die Industrie in den Jahren 1939 bis 1940 die letzte große Serie typischer Vertreter der leichten Triebwagen auf die Schienen. Grundlage dafür war das Beschaffungsprogramm der Deutschen Reichsbahn (DR) von 1936, welches bis dahin für die stetige Weiterentwicklung von Triebwagen sorgte. Für die damalige Zeit typisch, prägte die markante Korbformen mit den großen Puffern die Fahrzeugfront und gestattete dem Personal, durch einen entsprechenden Übergang an den Stirnseiten, die Möglichkeit, während der Fahrt zum Nachbarfahrzeug zu gelangen. Gemäß ihrer Bauartbezeichnung BCPw4itrvT-36 hatten sie ein Abteil mit 6 gepolsterten Plätzen 2. Klasse (B) und ein 3. Klasse (C) Abteil mit 43 Plätzen. Diese waren mit Holzsitzen ausgestattet. Darüber hinaus verfügten sie über ein Gepäckabteil (Pw), das hinter dem vorderen Führerstand seinen Platz fand. Der hinsichtlich

Geräuschbelastung und Wärmeentwicklung sicherlich nicht so gut wie heute isolierte Maybach-Motor G056 h, ragte zudem von unten in den Führerstand und war im Innenraum entsprechend verkleidet. Die Kraftübertragung des 225 PS starken Motors erfolgte via Voith-Getriebe auf die zweite Achse des vorderen Drehgestells und verhalf den VT zu einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Die Lackierung in beige und weinrot, mit schwarz abgesetzten Deckleisten und hellem Dach folgte klar den damaligen Farbvorgaben für Fahrzeug-Anstriche. Die beginnenden Kriegereignisse 1939 machten die Ursprünglich angedachten Beheimatungspläne der DR zunichte. Zwar kamen die ersten Triebwagen noch wie vorgesehen zum Bw Fulda, die darauffolgenden Lieferungen teile man jedoch unter den Reichsbahn Direktionen Hannover, Köln und Saarbrücken gleichermaßen auf. Es liegt nahe, dass nicht viele Triebwagen in den regulären Dienst übergeben wurden, sondern sie vorrangig für militärische Zwecke verwendet wurden.

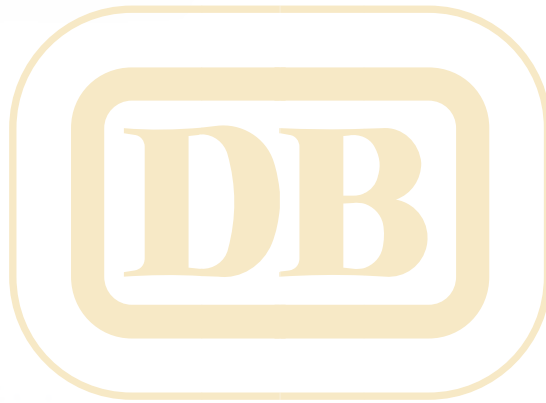
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Best.-Nr. 44700	Analog BASIC+		Best.-Nr. 44702	Digital EXTRA		
Best.-Nr. 44701	Digital BASIC+		Best.-Nr. 44703	Digital EXTRA		



Modell: Antrieb auf zwei Achsen; fein detaillierte Drehgestelle; feinste Gravuren; Führerstandsbeleuchtung; für Sound vorbereitet, bzw. eingebaut; Getriebblock aus Zinkdruckguss; Innenbeleuchtung; Kurzkupplungskinematik; passgenau eingesetzte Fenster; vierteilige Inneneinrichtung; vorbildgetreue Wellradscheiben; einzeln angesetzte, frei stehende Griffstangen und Trittstufen; epochengerechte Beleuchtung





ORIGINALFOTO: U. BUDDE



Verbrennungstriebwagen BR 660 und Beiwagen BR 945 der DB (Doppeleinheit)
 Betriebs-Nr. 660 516-6 und 945 832-4



Mit zunehmendem Alter schrumpfte gegen Mitte der 60er-Jahre der Bestand der VT60.5 und das Bw Rheine wurde praktisch zum Auslauf Bw für die letzten Altbautriebwagen der DB. Mit sechs Fahrzeugen war der Bestand Anfang der 70er hier noch am höchsten. Vier weitere waren noch in Nürnberg und je einer in Heilbronn und Kassel stationiert. Bis 1972 schieden diese 12 Triebwagen, mittlerweile EDV gerecht als Baureihe 660 bezeichnet, aus dem regulären Betrieb aus. Umgebaut zu Funkmesswagen hielt man die ehemaligen 660 506 und 660 531 noch bis in das Jahr 1979 hinein in Dienst. Einzig der VT 60 531 ist bis heute erhalten geblieben.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Best.-Nr. 44708	Analog BASIC+		Best.-Nr. 44710	Digital EXTRA		
Best.-Nr. 44709	Digital BASIC+		Best.-Nr. 44711	Digital EXTRA		



Modell: Antrieb auf zwei Achsen; fein detaillierte Drehgestelle; feinste Gravuren; Führerstandsbeleuchtung; für Sound vorbereitet, bzw. eingebaut; Getriebeblock aus Zinkdruckguss; Innenbeleuchtung; Kurzkupplungskinematik; passgenau eingesetzte Fenster; vierteilige Inneneinrichtung; vorbildgetreue Wellradscheiben; einzeln angesetzte und frei stehende Griffstangen und Trittstufen; epochengerechte Beleuchtung



DEUTSCHE
DR
EISENBAHN



ORIGINALFOTO: G. FIEBIG, SLG. G. DIETZ



Verbrennungstriebwagen BR VT137 der DR (einzeln)

Betriebs-Nr. VT 137 366



Im Bereich der sowjetischen Besatzungszone verblieben nach dem Krieg mit 137 348, 137 366 und 137 387 lediglich drei Triebwagen. Die Einsätze erfolgten hier vom Bw Aschersleben aus. Aufgrund der schlechten Ersatzteillage schieden die Triebwagen bis 1969 jedoch alle aus dem Betrieb aus.

Best.-Nr. 44712	Analog BASIC+		Best.-Nr. 44714	Digital EXTRA		
Best.-Nr. 44713	Digital BASIC+		Best.-Nr. 44715	Digital EXTRA		

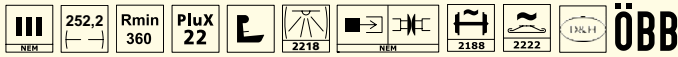
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

- Antrieb auf zwei Achsen
- Fein detaillierte Drehgestelle
- Feinste Gravuren
- Führerstandsbeleuchtung
- Für Sound vorbereitet, bzw. eingebaut

- Getriebelock aus Zinkdruckguss
- Innenbeleuchtung
- Kurzkupplungskinematik
- Passgenau eingesetzte Fenster

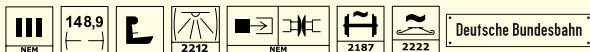
- Vierteilige Inneneinrichtung
- Vorbildgetreue Wellradscheiben
- Epochengerechte Beleuchtung
- Einzeln angesetzte und frei stehende Griffstangen und Trittstufen



Best.-Nr. **45151**

Triebwagenbeiwagen C4dB der ÖBB Betriebs-Nr. 7758.10

Die ÖBB konnte nach dem Krieg 17 VS145 ihr Eigentum nennen und setzte 14 unter den neuen Betriebsnummern 7758.00 – 14 ein, wobei die Wendzugeinrichtung entfiel. Die drei anderen, als ES 6258.01 – 03 bezeichnet, wurden zu Steuerwagen für Elektrotriebwagen umgebaut. Die Beiwagen wurden Anfang der 80er abgestellt, die Steuerwagen schon gut zehn Jahre zuvor. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Best.-Nr. **45543**

Modell: Achshalter aus Metall; Bremsbacken in Radebene; Einzeln angesetzte Achslagerdeckel; Einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte; Epochengerecht unterschiedliche Puffer; Extra angesetzte Bremsanlage, Federpakete und Wendlerlüfter; Extra angesetztes Achsbremsgestänge; Feinste Bedruckung und Lackierung; Feinste Nieten und Gravuren; Leitungen, Griffstangen und Signalhalter; Einzeln angesetzt Originalgetreuer Nachbau des Unterbodens; Variantengerechte Inneneinrichtung; WC variantengerecht/vorbildgetreu angeordnet

Einheits-Nebenbahnwagen VB 140 der DB

Betriebs-Nr. 140 402 Kar

Trotz hoher Verluste verblieb der DB noch ein ansehnlicher Bestand an Einheitsnebenbahnwagen und den von ihnen abgeleiteten Beiwagen. Wie vor dem Krieg wurden die meisten von ihnen zwischen Freiburg, Neustadt und Seebrugg eingesetzt. Reisezugwagen verkehrten in den anderen Direktionen sonst meist als Einzelstücke. Die Beiwagen liefen außer hinter Verbrennungstriebwagen häufig auch mit ETA, dafür baute die DB die meisten in Steuerwagen um. Es gab aber auch weiterhin Fahrzeuge, die nur als Beiwagen einsetzbar waren, und einige Steuerwagen für Verbrennungstriebwagen. Für diese blieb die BD Nürnberg auch in den 50er-Jahren ein Eldorado. Auf zahlreichen Haupt- und Nebenbahnen sorgten VT der Vorkriegsbauarten mit VB und VS für einen kostengünstigen Betrieb, bevor sie vom Retter der Nebenbahnen – dem Schienenbus – verdrängt wurden. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Best.-Nr. **45544**

Einheits-Nebenbahnwagen VB 140 der DB

Betriebs-Nr. 140 397 Kar

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018





DIE WAGEN DES RHEINGOLD-EXPRESS IN DEN NACHKRIEGSJAHREN

WUNDERVOLLE RELIKTE EINER GOLDENEN EISENBAHN-ÄRA

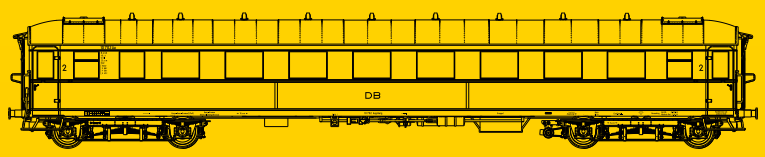
Nach 1945 verblieben mindestens 16 Sitzwagen und die drei Gepäckwagen des Rheingold-Express bei der DB. Da der Zug in seiner bisherigen Form nicht mehr verkehrte, wurden die Wagen unterschiedlichen Zwecken zugeführt. Aus acht von ihnen entstanden die DSG-Speisewagen 1230; 1232 und 1234 – 1239. Fünf wurden in normale zweiklassige Abteilwagen 11355 – 11359 umgebaut und aus dreien entstanden die Gesellschaftswagen 10801 – 10 803. Die Gepäckwagen blieben ihrem Einsatzzweck erhalten und schieden zwischen 1968 und 1977 aus dem Dienst. Von ihnen blieb nur einer beim FEK Köln erhalten. Dieser Verein hat heute noch vier weitere originale Rheingold-Wagen, von denen derzeit allerdings nicht alle betriebsfähig sind. Daneben haben Anteilseigner der „Transeurop Eisenbahn AG“ inzwischen weitere sechs Originalwagen zusammengetragen, von denen bisher zwei betriebsfähig sind. Mindestens ein Wagen verblieb bei der CSD und war bis Anfang der siebziger Jahre als Speise-

wagen 479 / 88-10 006-4 im Einsatz. Vermutlich diesen Wagen barg die TEAG auf einem Schrottplatz in Most, um ihn wieder aufzuarbeiten. Ein weiterer, als verschollen gegoltener Wagen, tauchte in einer US-Kaserne bei Wiesbaden auf und wurde ebenfalls von der TEAG übernommen. Damit sind bis heute zehn originale Rheingold-Salonwagen erhalten.

Die BRAWA Modelle zeigen die epochengerechten Bauunterschiede der Wagen und sind jeweils mit einem exakt nachgebildeten Rahmen ausgestattet, der mit vielen angesetzten Einzelteilen versehen ist. Zahlreiche Details wie z. B. die feinste Nachbildung der Dachniete und die konturenscharfe Gravur feinsten Details sorgen für eine originalgetreue Wiedergabe. Die Wagen sind mit einer mehrteiligen Inneneinrichtung und passgenau eingesetzten Fenstern versehen und für die Innenbeleuchtung vorbereitet.



ORIGINALFOTO: J. CLAU, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG



KLASSIKER DER EISENBahnGESCHICHTE
MIT FEINSTEN DETAILS



ORIGINALFOTO: G. SCHEINGRABER, SLG. EISENBahnSTIFTUNG



ORIGINALFOTO: F. WILLKE, SLG. STEFAN CARSTENS



BRAWA



Schnellzugwagen B4üe-28/52
„F-Zugwagen“ der DB
 Betriebs-Nr. 10 702 Au

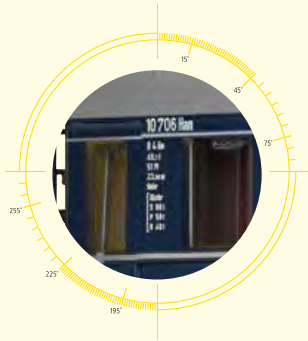
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2019



Best.-Nr. **46410**



Modell: Einzelne Sitzabteile; ohne Dachlaufbretter



Schnellzugwagen B4üe-28/52
„F-Zugwagen“ der DB
 Betriebs-Nr. 10 706 Han

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2019



Best.-Nr. **46411**



Modell: Einzelne Sitzabteile; ohne Dachlaufbretter

Schnellzugwagen B4üe-28/52
„F-Zugwagen“ der DB
 Betriebs-Nr. 10 708 Esn

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2019



Best.-Nr. **46412**



Modell: Einzelne Sitzabteile; ohne Dachlaufbretter





Best.-Nr. **46413**

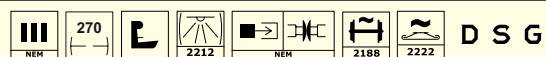


Schnellzugwagen Pw4ü-28 der DB
Betriebs-Nr. 105 001 Köl

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2019



Best.-Nr. **46414**



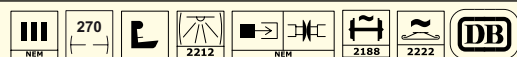
Schnellzugwagen WR4ü-28/51 der DSG
Betriebs-Nr. 1232

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2019

Modell: Ohne Dachlaufbretter



Best.-Nr. **46415**



Schnellzugwagen
WGükle-29/50 der DB
Betriebs-Nr. 10 803 Mü

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2019

Modell: Ohne Dachlaufbretter; mit Außenlautsprechern





Schnellzugwagen Aüe 305 der DB
Betriebs-Nr. 51 80 18-43 060-4

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2019

Best.-Nr. **46416**



Modell: Einzelne Sitzabteile; ohne Dachlaufbretter



Schnellzugwagen Aüe 305 der DB
Betriebs-Nr. 51 80 18-43 061-2

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2019



Best.-Nr. **46417**



Modell: Einzelne Sitzabteile; ohne Dachlaufbretter

Gepäckwagen Düe 949 der DB
Betriebs-Nr. 51 80 92-43 311-0

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2019



Best.-Nr. **46418**





Best.-Nr. **46419**



Schnellzugwagen WRü(e) 151 der DB
Betriebs-Nr. 51 80 88-46 232-1

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2019

Modell: Ohne Dachlaufbretter



Best.-Nr. **46420**



Schnellzugwagen WGük 822 der DB
Betriebs-Nr. 51 80 89-43 522-7

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2019

Modell: Ohne Dachlaufbretter; mit Außenlautsprechern

70

JAHRE



LIEBE ZUM DETAIL

JETZT AM GEWINNSPIEL TEILNEHMEN &
EINE DIESELLOK BR212 SOWIE EIN TICKET
FÜR DIE BRAWA SONDERFAHRT GEWINNEN.
WWW.BRAWA.DE/GEWINNSPIEL



50er Jahre

Erste Modelle in den Spurweiten H0 und TT
Artur Braun übernimmt das Alleinverkaufsrecht für die Firma Europa Technische Spielwaren. In Zusammenarbeit mit dem Konstrukteur Ing. Gunther Eheim entstehen der Europa Elektrozug für H0 und der heute noch bekannte Trolley-Bus mit seinem kompletten elektrischen Oberleitungssystem, der bis Ende 2000 produziert wurde.

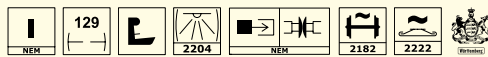


Schlafwagen WL der K.W.St.E.
Betriebs-Nr. 161

Im Jahr 1883 erhielt die Württembergische Staatsbahn von der Maschinenfabrik Esslingen 10 Reisezugwagen geliefert, die mit ihrem Oberlichtdach eine stark preußische Anmutung hatten. Ursprünglich besaßen sie 6 Sitzplätze in der 1. Klasse und 28 Sitzplätze in der 2. Klasse sowie einen Abort. Mit dem sich immer weiter ausbreitenden Streckennetz in Deutschland ergab sich die Notwendigkeit, zukünftig auch Nachtreisezüge anzubieten. Dazu richtete man sogenannte Schlafplatzwagen her, die schon von Weitem durch ihren Anstrich aus den Reisezügen hervorstachen.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



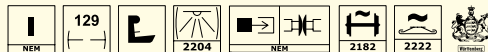
Best.-Nr. **45611**



Modell: Angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene; filigran durchbrochene Dachstütze



Best.-Nr. **45612**



Schlafwagen WL der K.W.St.E.
Betriebs-Nr. 167

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



60er Jahre

Der Markenname BRAWA entsteht

Aus Artur Braun in Waiblingen wird BRAWA: Ein neues Unternehmen entsteht. Das patentrechtlich eingetragene Markenzeichen soll die Produkte aus Süddeutschland weltweit schützen. Die neue Marke steht für „Modelle mit Liebe zum Detail“ – das heutige Markenversprechen ist schon damals Programm.



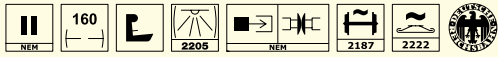
LIEBE ZUM DETAIL

JETZT AM GEWINNSPIEL TEILNEHMEN & EINE DIESELLOK BR212 SOWIE EIN TICKET FÜR DIE BRAWA SONDERFAHRT GEWINNEN.
WWW.BRAWA.DE/GEWINNSPIEL





Best.-Nr. **45763**



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



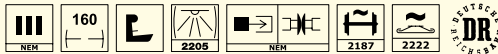
Best.-Nr. **45764**



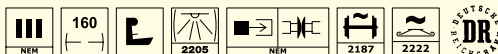
Modell: Angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene; filigranes Sprengwerk aus schlagzähem Kunststoff



Best.-Nr. **45765**



Best.-Nr. **45766**



Personenwagen Cid 21 der DRG
Betriebs-Nr. 81 401

Zwischen 1921 und 1923 entstanden 2236 Wagen der Bauart Di 21, mit leicht abweichender Inneneinrichtung noch 397 Wagen der Bauart Di 21a. Kein anderer deutscher Personenwagen sollte je wieder eine solche Stückzahl erreichen. Die Wagen boten 66 Sitzplätze in der 4. Klasse. Bei einer Länge über Puffer von 13 920 mm hatten sie einen Radstand von 8500 mm, was einen ruhigen Wagenlauf ergab. Nach Abschaffung der 4. Klasse im Jahr 1928 wurden die Wagen in die 3. Klasse hochgestuft und in Cid 21 umbenannt.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Personenwagen Bi 21 der DB
Betriebs-Nr. 81 257

Eine große Anzahl der Cid 21 kamen nach dem Zweiten Weltkrieg zur DB. Diese konnte auf die noch recht neuen Wagen nicht verzichten und setzte sie im Personenzugdienst im gesamten Bundesgebiet ein. Als 1956 die 3. Wagenklasse abgeschafft wurde, wurden die Cid in die 2. Klasse hochgestuft und liefen fortan als Bid 21. Somit bezahlte der Fahrgast den Komfort der 1928 abgeschafften 4. Wagenklasse mit einer Fahrkarte der neuen 2. Klasse.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Personenwagen Bitr der DR
Betriebs-Nr. 340-345

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Personenwagen BPosti der DR
Betriebs-Nr. 311-608

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Personenwagen DBpza 783.0 „NAH.SH“ der DB AG
 Betriebs-Nr. 50 80 26-81 396-6



Best.-Nr. **44517** = Best.-Nr. **44518** ~

VI 303 Rmin 360 L 2212 NEM 2222 DB

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Personenwagen DBpza 783.0 „NAH.SH“ der DB AG
 Betriebs-Nr. 50 80 26-81 393-3



Best.-Nr. **44519** = Best.-Nr. **44520** ~

VI 303 Rmin 360 L 2212 NEM 2222 DB

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Abteilwagen C3 der DRG
 Betriebs-Nr. 57 252 Altona

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 Traglastenwagen 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 Jüngeren 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: 3. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **45486**

II 145,3 L 2212 NEM 2187 2222

Modell: Feinste Bedruckung und Lackierung; für Innenbeleuchtung vorbereitet; Inneneinrichtung eingebaut; viele extra angesetzte Griffstangen; Speichenräder aus Metall



Best.-Nr. **45487**

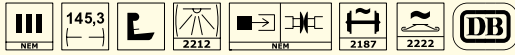
II 145,3 L 2212 NEM 2187 2222

Hinweis zu Best.-Nr. 45486-45489: Als Wechselstrom-Tauschradsätze empfehlen wir die Radsätze mit der Best.-Nr. 2187. Bitte beachten Sie, dass nur die beiden äußeren Radsätze getauscht werden sollten. Der mittlere Radsatz darf nicht getauscht werden und ist für einen Kurvenlauf in R360 zwingend notwendig.





Best.-Nr. **45488**



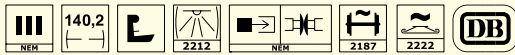
Abteilwagen B3 der DB
Betriebs-Nr. 057 780 Han

Der Reisezugwagenpark der DB nach 1945 war von großen Verlusten und extremen Mängeln geprägt. Daher musste man erst einmal alles, was Räder hatte, zum 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: 3. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **45489**



Abteilwagen B3tr der DB
Betriebs-Nr. 053 456 Han

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

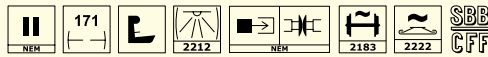


Personenwagen BC4 der SBB
Betriebs-Nr. 4950

Zwischen 1855 und 1892 beschafften auch Schweizer Privatbahnen, die Vorgänger der SBB, vierachsige Durchgangswagen nach dem „Amerikanischen System“. Etwa 300 dieser Wagen waren bei Gründung der Schweizer Bundesbahn im Jahre 1902 noch vorhanden und wurden auch übernommen. Neben Drittklasswagen übernahm die SBB zahlreiche gemischtklassige Wagen 2. und 3. Klasse sowie Gepäckwagen.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **45061**



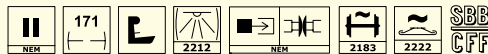
Modell: Radsätze in Spitzenlagerung; Maßstäbliche Seitenwangen; Komplett lackierter Wagenkasten; Angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke

Personenwagen C4 der SBB
Betriebs-Nr. 8790

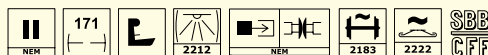
Obwohl die SBB die amerikanischen Vierachser in großer Zahl übernommen hatte und die Wagen sich im Betrieb bewährt hatten, entschied man sich bei der Beschaffung neuer Wagen für eine dreiachsige Ausführung. Der lange Wagenkasten zeigte nach einiger Zeit eine starke Verwindung und Verformung. Grund waren die sehr schlechten Laufeigenschaften der primitiven wiegenfederlosen Drehgestelle. Trotzdem blieben einige bis 1941 in Betrieb, noch 1930 verkehrten zwischen Winterthur und Wil Züge, die gattungsgemäß aus Vierachsern gebildet waren.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **45062**



Best.-Nr. **45063**



Personenwagen C4 der SBB
Betriebs-Nr. 9311

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



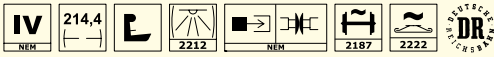
Personenwagen Bghw der DR
Betriebs-Nr. 50 50 28-13 176-9

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **45373**



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



Best.-Nr. **45374**



Personenwagen Bghw der DR
Betriebs-Nr. 50 50 28-13 288-2

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **45375**



Personenwagen Bghw der DR
Betriebs-Nr. 50 50 28-13 676-8

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

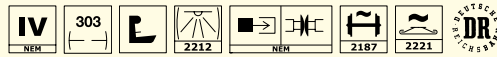


Personenwagen Bmh der DR
Betriebs-Nr. 51 50 21-40 262-0

Da die Waggonindustrie der DDR mit Exportaufträgen vollkommen ausgelastet war, kam für den Bau neuer Wagen nur das Raw Halberstadt infrage. 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.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **46032**



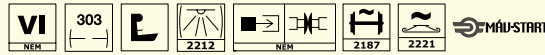
Modell: Originalgetreue Nachbildung der Drehgestelle; passgenau eingesetzte Fenster; epochengerechte Inneneinrichtung; Innenbeleuchtung vorbereitet; bedruckte Fensterrahmen; Gummiwulst am Übergang gefedert; Kurzkupplungskinematik; Lichtmaschine am Drehgestell extra angesetzt; feinste Bedruckung und Lackierung; extra angesetzte Tritte in feinsten Materialstärke; extra angesetzte Luftheizung am Wagenboden; frei stehende Griffstangen

Personenwagen AByee der MAV
Betriebs-Nr. 50 55 31-55 022-4

Durch die zunehmende Erneuerung des Wagenparks sowie die Einführung neuer Triebwagen sind bei der DB etliche „Halberstädter“ entbehrlich geworden. Dadurch ergab sich für die Ungarische Staatsbahn die Möglichkeit insgesamt ca. 300 ABy und Byz Wagen zur Modernisierung ihres eigenen Fahrzeugparks von der DB zu erwerben. Die Wagen präsentieren sich mittlerweile fast alle in einer an das DB Farbschema angeglichenen graublauen Lackierung. Eingesetzt werden die Wagen durch die MÁV Tochtergesellschaft MÁV-START.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **46028**

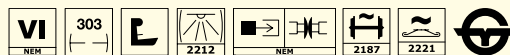


Personenwagen AByz der GYSEV
Betriebs-Nr. 51 43 31-30 000-4

Westungarn und Ostösterreich in Schwung bringen - das ist das Ziel der Raaberbahn. Die GYSEV nimmt im Verkehr zwischen Wien über Sopron nach Győr und Budapest, in der Relation Szombathely-Szentgotthárd-Graz sowie auf der Strecke der Neusiedler Seebahn AG eine wichtige Rolle ein. Dem regionalen Verkehr dienen die nach Wien beziehungsweise zwischen Wiener Neustadt, Szombathely und Szentgotthárd verkehrenden EURegio-Züge.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **46030**



BETRIEBS-NR.-ABWEICHEND



Best.-Nr. **46033**



Personenwagen Bmh der DR
Betriebs-Nr. 51 50 21-40 125-9

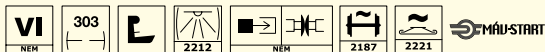
So entstand ein Wagen mit zwei Einstiegen und drei Fahrgasträumen mit Mittelgang. Auf den ersten Blick erscheint der Bmh daher wie eine Kopie der DB-Silberlinge, ist aber eher eine Weiterentwicklung der Bghwe-Wagen unter Berücksichtigung vieler neuer Komponenten. Deutlich wird das auch im Eigengewicht, 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: 3. QUARTAL 2018

BETRIEBS-NR.-ABWEICHEND



Best.-Nr. **46029**



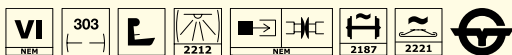
Personenwagen Byee der MAV
Betriebs-Nr. 50 55 21-55 023-4

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

BETRIEBS-NR.-ABWEICHEND

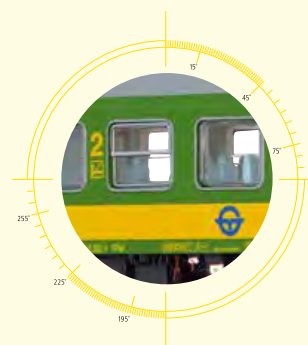


Best.-Nr. **46031**



Personenwagen BDyz der GYSEV
Betriebs-Nr. 51 43 84-33 002-3

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

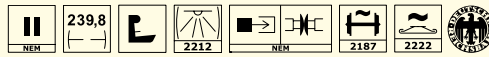




Eilzugwagen C4i der DRG
Betriebs-Nr. 73428 Reg

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Best.-Nr. **46181**



KOMFORTABLE VIERACHSER

EXAKT NACHGEBILDETER RAHMEN
MIT VIELEN ANGESETZTEN EINZELTEILEN

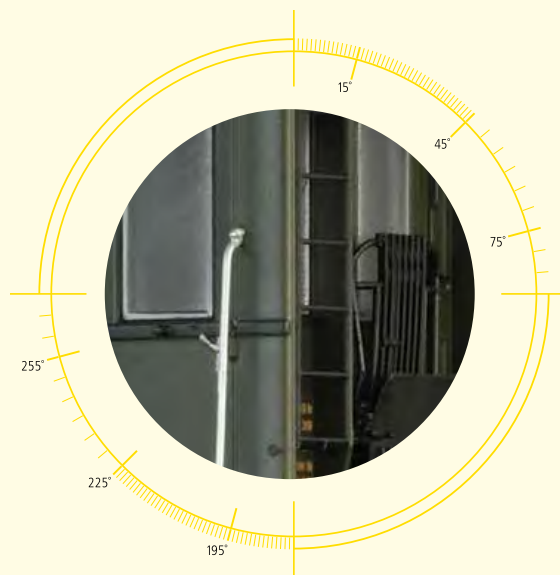
PASSGENAU EINGESETZTE FENSTER



Mitte der 20er-Jahre begann die DRG den Reisekomfort ihrer Eil- und Personenzugverbindungen deutlich aufzuwerten. Neben den neu beschafften Zweiachsern kamen hier vor allem vierachsige Abteilwagen auf den Fernstrecken zum Einsatz (es gab z. B. beschleunigte Personenzüge München – Berlin). Ab 1928 begann man mehrere vierachsige Durchgangswagen mit offenen Übergängen zu erproben, die künftig in diesen Verkehren eingesetzt werden sollten. Die Erprobungswagen bewährten sich und ab 1930 wurden über 1.000 B- BC und C4i in genieteter Bauweise beschafft. Charakteristisch war dabei, dass der B-Teil immer einflügelige Türen hatte, während beim C-Teil Doppeltüren verbaut wurden. Als die Fortschritte der Schweißtechnik auch für den Waggonbau nutzbar waren, galt es, die bewährte Konstruktion anzupassen. So wurden 1935 wiederum je drei Probewagen der Bauformen BC und C beschafft, denen eine fast unveränderte Serienfertigung folgte. Trotz der Gewichtseinsparung hatten die geschweißten Wagen weniger Plätze als ihre genieteten Vorgänger, da die DRG die Fahrgasträume großzügiger

ausführte. So gab es auch größere Fenster und deren um 150 mm tiefer platzierte Unterkante bot vor allem „Steppkes“ ein besseres Sichtfeld auf den Bahnbetrieb, der noch nicht von Schallschutzwänden dominiert wurde. In der geschweißten Ausführung entstanden so in sechs Jahren nochmals über 1.000 C- und 145 BC-Wagen, bevor in Form der Schürzenwagen der Fortschritt noch weitere Verbesserungen möglich machte. Der Krieg zerstreute die Eilzugwagen über halb Europa, größere Bestände gab es außerhalb der deutschen Bahnen u. a. bei den ÖBB, SNCF und PKP. Bei der DB und DR blieben die Wagen bis Ende der 70er-Jahre im Bezirksverkehr unverzichtbar und wurden so über vierzig Jahre alt. Bis in die 60er-Jahre wurden sie auch international eingesetzt und kamen so von Skandinavien bis zum Balkan. Es gab zahlreiche Umbauten, u. a. zu Schlaf-, Speise-, Buffet- und Halbgepäckwagen. Zum Jubiläum im Jahr 1985 arbeitete die DB einen kompletten Zug aus mehreren verschiedenen Eilzugwagentypen auf. Leider sind diese Wagen heute auf mehrere Standorte verstreut und nur noch wenige davon betriebsfähig.





IN BEWÄHRTER ORIGINALTREUE

RÄDER AUS METALL

NACHBILDUNG DER DACHNIETE



Eilzugwagen BC4i der DRG
Betriebs-Nr. 33 698 Nür

Best.-Nr. **46180**



LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

- Kurzkupplungskinematik
- Für Innenbeleuchtung vorbereitet
- Mehrteilige Inneneinrichtung
- Einzelsitze
- Exakt nachgebildete Görlitz III leicht Drehgestelle mit vierfach Federung
- Dreipunktlagerung
- Metallachslager
- Nachbildung der Dachniete
- Exakt nachgebildeter Rahmen mit vielen angesetzten Einzelteilen
- Passgenau eingesetzte Fenster
- Räder aus Metall
- Vollständige Wiedergabe der Bremsanlage
- Vorbildliche große Dimensionierung der Fenster
- Epochengerechte Bauartunterschiede





Eilzugwagen B4ye-36/50 der DB
Betriebs-Nr. 73 864 Ffm

LIEFERBAR



Best.-Nr. **46174**



Modell: Epochengerechte Bauartunterschiede; exakt nachgebildete Görlitz III leicht Drehgestelle mit vierfach Federung; exakt nachgebildeter Rahmen mit vielen angesetzten Einzelteilen; für Innenbeleuchtung vorbereitet; mehrteilige Inneneinrichtung, mehrfarbig; Einzelsitze; Kurzkupplungskinematik; Dreipunktlagerung; Metallachslager; Nachbildung der Dachnieten; passgenau eingesetzte Fenster; Räder aus Metall; vollständige Wiedergabe der Bremsanlage; vorbildliche große Dimensionierung der Fenster

Halbgepäckwagen APw4yse der DB
Betriebs-Nr. 25 294 Hmb

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **46189**



Schlafwagen WL4ü-36/50 der DSG
Betriebs-Nr. 19 105

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **46186**



Gruppe 36

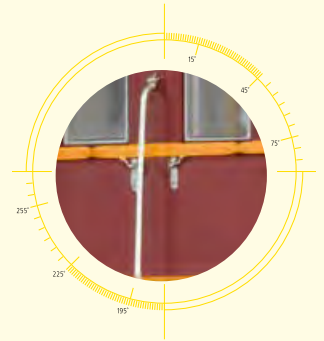


Best.-Nr. **46175**

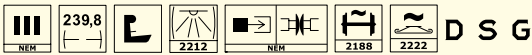


Eilzugwagen B4ye-36/50 der DB
Betriebs-Nr. 74 249 Ffm

LIEFERBAR



Best.-Nr. **46191**



Speisewagen WR4yke-36-49 der DSG
Betriebs-Nr. 555

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **46187**



Schlafwagen WG4ü-36/50 der DB
Betriebs-Nr. 10 815 Han

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Gruppe 36



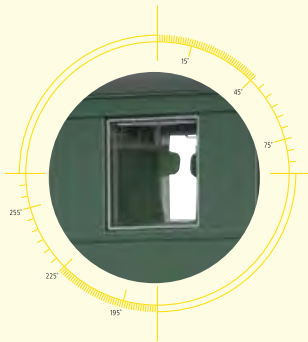
Eilzugwagen Bye 667 der DB
Betriebs-Nr. 50 80 28-11 344-9

LIEFERBAR

Best.-Nr. **46177**



Modell: Epochengerechte Bauartunterschiede; exakt nachgebildete Görlitz III leicht Drehgestelle mit vierfach Federung; exakt nachgebildeter Rahmen mit vielen angesetzten Einzelteilen; für Innenbeleuchtung vorbereitet; mehrteilige Inneneinrichtung, mehrfarbig; Einzelsitze; Kurzkupplungskinematik; Dreipunktlagerung; Metallachslager; Nachbildung der Dachniete; passgenau eingesetzte Fenster; Räder aus Metall; vollständige Wiedergabe der Bremsanlage; vorbildliche große Dimensionierung der Fenster



Eilzugwagen Bye 667 der DB
Betriebs-Nr. 50 80 28-11 524-6

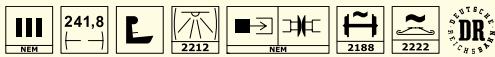
LIEFERBAR

Best.-Nr. **46178**





Best.-Nr. **46182**



Eilzugwagen ABghe der DR
Betriebs-Nr. 244-136

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **46183**



Eilzugwagen Bghe der DR
Betriebs-Nr. 245-310

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Modell: Vorbildgerecht mit Gummiwulstübergängen

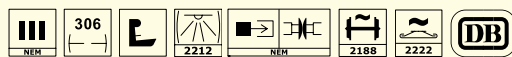


**Personenwagen B3yge der DB,
2er-Set**
Betriebs-Nr. 87 026 Kar / 87 027 Kar

LIEFERBAR



Best.-Nr. **46306**



Modell: Alle Griffstangen frei stehend; Berücksichtigung aller Unterschiede am Rahmen für AB3yg, B3yg und BPw3yg; exakt nachgebildeter Rahmen mit vielen angesetzten Einzelteilen; federnder Gummiwulst; feine Nachbildung der Dachsweißnähte; frei stehende Bremsanlage und Wagenkastenstützen; für Innenbeleuchtung und Schlussbeleuchtung vorbereitet; Kurzkupplungskinematik; mehrteilige Inneneinrichtung, mehrfarbig lackiert; maßstäbliche Schlusslichter; maßstäblich schmaler Rahmen; passgenau eingesetzte Fenster; Spitzenlagerung aus Metall; stirnseitige Fenster im Zugführerabteil des BPw3yg; Trittrostnachbildung an allen Einstiegen; verschiebbare Mittelachse

**Personenwagen AB3yge und B3yge
der DB, 2er-Set**
Betriebs-Nr. 37 545 Kar / 87 112 Kar

Unter Weiterverwendung der Untergestelle verschiedenster Länderbauarten wurde durch Vorschuhlen, Einschweißen oder Verkürzen die einheitliche Länge von 13.300 mm über Puffer erreicht. Der neue, vollständig geschweißte Wagenkasten entstand anfangs als sogenannter Spantenbau. In der Serienfertigung stellte sich das jedoch als nicht wirtschaftlich raus. Das Ausbesserungswerk Hannover ging daher schon frühzeitig dazu über die einzelnen Kasten-segmente einzeln vorzufertigen und erst am Schluss Wände, Vorbauten und Dach zusammen zu schweißen. Auf dem nun gleichen Grundriss mit asymmetrischer Aufteilung gab es auf der kleineren Seite immer ein 3. Klasse Abteil mit Toilette. Am Handbremsende hingegen wahlweise ein großes 2. Klasse, 3. Klasse oder Packabteil mit einem Platz für den Zugführer. Insgesamt entstanden bis 1959 rund 6.500 3yg-Umbauwagen, die in den 50er und 60er-Jahren aus dem Berufsverkehr nicht weg zu denken waren. Zur Erhöhung des Fahrkomforts wurden immer zwei Wagen als sogenannte "3yg-Pärchen" mit einer Vorspannung von 3 t fest zusammen gekuppelt. Mit der Klassenreform und dem Wegfall der 3. Wagenklasse änderte sich die Bezeichnung der Wagen in B3yg, AB3yg und BD3yg.

LIEFERBAR



Best.-Nr. **46307**



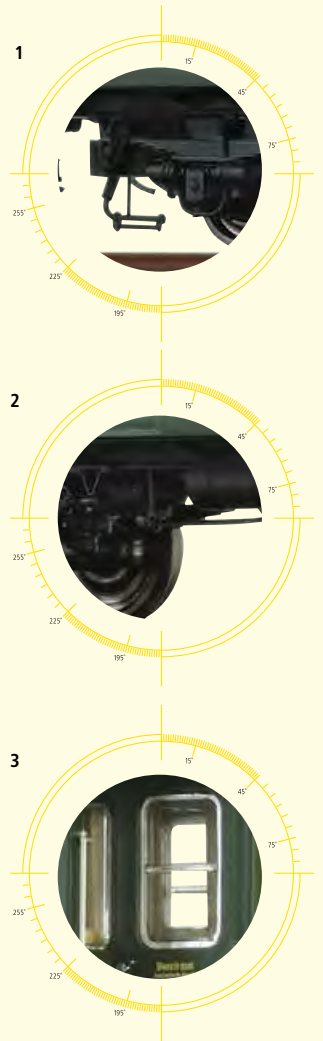
**Personenwagen B3yge und
BPw3yge der DB, 2er-Set**
Betriebs-Nr. 87 111 Kar / 99 318 Kar

LIEFERBAR



Best.-Nr. **46308**





- 1_Berücksichtigung aller Unterschiede am Rahmen für AB3yg, B3yg und BPw3yg
- 2_Exakt nachgebildeter Rahmen mit vielen angesetzten Einzelteilen
- 3_Stirnseitige Fenster im Zugführerabteil des BPw3yg

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 46308)



Güterzuggepäckwagen Pg (pr Ila 13a) der K.P.E.V.
Betriebs-Nr. Essen 5105

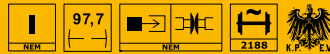


Bis in die 20er-Jahre des vorigen Jahrhunderts fuhren Güterzüge bei allen deutschen Bahnverwaltungen handgebremst. Zur Mannschaft des Zuges gehörten daher neben dem Lokpersonal ein Zugführer als oberste Instanz, ein Packmeister, Zugschaffner und Rangierer, sowie mehrere Bremser. Diese übernahmen das Bremsen des Zuges, die Rangierarbeiten bei Unterwegsaufhalten, den Austausch und die Bearbeitung von Frachtpapieren der beförderten Güter. Dafür war hinter der Lokomotive ein Begleitwagen eingestellt, der als rollender Arbeits- und Aufenthaltsort diente. Einzig die Bremser mussten während der Fahrt in einem der Bremserhäuschen Platz nehmen. Als Abschluss der eigenen Entwicklung beschafften die KPEV erstmals 1913/14 Pwg nach Musterblatt pr Ila13a. Nach dem Ende des ersten Weltkrieges erkor man diesen Entwurf als Ablösung der alten oder fehlenden Begleitwagen der meisten deutschen Länderbahnen. So wurden von der 2. über-

arbeiteten Auflage des Musterblattes bis 1929 über 7000 Pwg gebaut und verbreiteten sich nicht nur im ehemaligen KPEV- Gebiet, sondern auch in Baden und Bayern, Württemberg und Sachsen. Angeblich wegen eines versuchten Raubüberfalls auf einen Zug, entfernte die DRB ab Ende der 30er-Jahre die durchgehenden Laufbretter und Griffstangen. Weitere Umbaumaßnahmen noch vor Kriegsbeginn waren Verstärkungen des Wagenkastengerippes und das Entfernen des Fensters in der Laderraumtür.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Best.-Nr. **49412**



- Metallachshalter
- Dreipunktlagerung
- Einzeln ange-setzte Achslagerdeckel
- Original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau

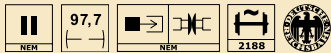
- Bremsbacken in Radebene
- Einzeln ange-setzte Griffstangen und Tritte
- Extra ange-setztes Achsbremsgestänge
- Extra ange-setzte Bremsanlage

- Durchbrochene Wagenkastenstützen
- Epochengerechte Umsetzung, z. B. durchgehende und getrennte Trittstufen, Gas- oder Elektrobeleuchtung, ohne oder mit Diagonalversteifung

Güterzuggepäckwagen Pwg pr 14 der DRG
Betriebs-Nr. 123 318 Nürnberg



Best.-Nr. **49410**

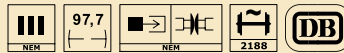


LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Güterzuggepäckwagen Pwg 14 der DB
Betriebs-Nr. 123 114



Best.-Nr. **49404**



LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

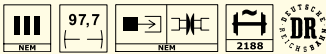




Best.-Nr. **49405**

Güterzuggepäckwagen Pwg der DR
Betriebs-Nr. 88-31-04

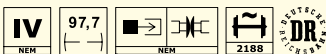
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **49414**

Güterzuggepäckwagen Pwg der DR
Betriebs-Nr. 30 50 940 2265-7

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



ORIGINALFOTO: DLA DARMSTADT, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG



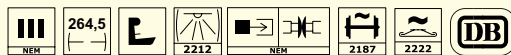
Gepäckwagen MPw4i der DB
Betriebs-Nr. 113 880 Kar

Bei den Gepäckwagen für Fernschnellzüge bestand nach Kriegsende ein grosser Mangel an Fahrzeugen. Die junge DB beschloss jedoch die zur Verfügung stehenden Mittel für den Neubau von Reisezugwagen einzusetzen und das Gepäckwagenproblem auf der Basis von Umbauten zu lösen. Dazu nutzte sie die Rund 600 nach Kriegsende in ihrem Bestand verbliebenen Behelfspersonenwagen. Diese waren aufgrund ihrer Innenausstattung und der mässigen Laufeigenschaften den Reisenden nicht mehr zuzumuten. Je zwei dieser Wagenkästen wurden verbunden, mit einem Sprengwerk versehen und auf zwei Drehgestelle amerikanischer Bauart gesetzt. Die so ab 1950 entstandenen rund 290 Gepäckwagen wurde als MPw4ie-54/55 und MPw4yg-57 bezeichnet.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **46257**



Modell: Feinst detailliertes, dreidimensionales Drehgestell; vollständige Wiedergabe der Bremsanlage; extra angesetzter Batteriekasten; Nachbildung der innen liegenden Vergitterung der Fenster; alle Griffstangen frei stehend; exakt nachgebildeter Rahmen mit vielen angesetzten Einzelteilen; passgenau eingesetzte Fenster; Spitzenlagerung aus Metall; frei stehende Bremsanlage; für Innenbeleuchtung vorbereitet Kurzkupplungskinematik; mehrteilige und mehrfarbige Inneneinrichtung

Gepäckwagen MD4yge der DB
Betriebs-Nr. 113 993 Stg

Verfügten die ersten Wagen nur über die offenen Aufstiegsbühnen ihrer Spenderwagen, so wurden diese schnell mit einem „Übergangstunnel“ versehen um einen witterungsgeschützten Übergang zum nächsten Wagen zu bieten. In der Folge erhielt dieser Übergang auch einen Gummiwulst um den Anschluss an moderne Wagen herzustellen.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **46258**



Gepäckwagen MDyg 986 der DB
Betriebs-Nr. 50 80 92-11 823-3 Ffm

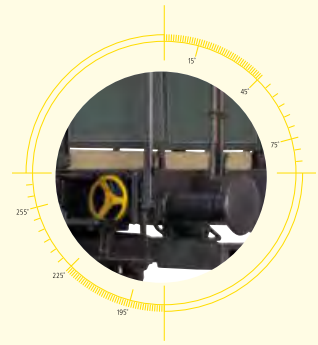
Zahlreiche Wagen der ab 1966 als MDyg-986 und -996 bezeichneten Fahrzeuge, wurden noch modernisiert und mit Plattenwänden und neuen gummifassten Fenstern ausgerüstet. Solcherart überdauerten sie auch das Jahr 1989 und kamen im Expressgutverkehr jetzt auch auf das DR-Gebiet.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

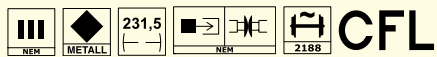


Best.-Nr. **46259**





Best.-Nr. **47231**



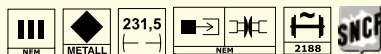
Schienenwagen RRlyw der CFL
Betriebs-Nr. 42423

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Modell: Auslieferung ohne Ladegut; Bremsbacken in Radebene; extra angesetzte Achsbremsgestänge, Achslagerdeckel und Bremsanlage; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; Originalgetreue dreidimensionale Wiedergabe des Fischbauchträggerahmens; Wagenboden aus Zinkdruckguss; Wagenrungen steckbar und einzeln beiliegend



Best.-Nr. **47232**



Schienenwagen Rrywv der SNCF
Betriebs-Nr. 611 510

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

70

JAHRE

LIEBE ZUM DETAIL

JETZ AM GEWINNSPIEL TEILNEHMEN & EINE DIESELLOK BR212 SOWIE EIN TICKET FÜR DIE BRAWA SONDERFAHRT GEWINNEN.
WWW.BRAWA.DE/GEWINNSPIEL



70er Jahre

BRAWA hat mittlerweile 400 Produkte im Sortiment
Das BRAWA Programm umfasst mittlerweile rund 400 Produkte: eine große Anzahl Leuchten, ein komplettes Signalbrücken-System, isolierte Leitungen und Kabel. Eine wichtige Neuheit ist das Sortiment an Flügel- und Lichtsignalen. Da die Produktionsfläche in Waiblingen den Anforderungen dieser Vielfalt nicht mehr genügt, wird in Remshalden-Grünbach mit dem Bau einer neuen Fabrik begonnen.



HO

Säuretopfwagen Z [P] der DRG
Betriebs-Nr. 546 323 [P]



ILLUSTRATION

Für den Transport von aggressiven Flüssigkeiten, wie Säuren waren Kesselwagen lange Zeit ungeeignet. Zwar gab es bereits in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts Kessel mit einer Gummiauskleidung, trotzdem wurden in der Regel zum Transport solcher Güter Topfwagen benutzt. Dabei verwendeten die Waggonbaufirmen meistens das Untergestell der Verbandsbauart mit 4,00m oder 4,50m Achsstand und ordneten darauf zehn oder zwölf Steinguttöpfe mit je 1000 – 1200 Fassungsvermögen an. Die Töpfe werden von Holz- und Gummibeilagen gehalten, die Kastenstützen sind durch Diagonalstreben versteift. Der zum besseren abfließen von übergelaufenem Ladegut geneigte Boden ist teilweise durch eine Bitumenmasse vergossen oder mit Bleiblech geschützt. Zwischen den Töpfen befindet sich ein hölzerner Laufsteg. Die Töpfe werden durch Gummi- oder Holzstopfen verschlossen. Eine hohe Stirnwand schützt das Personal auf der Bremserbühne, die

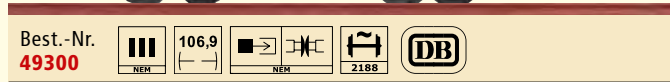
bei Vorsichtswagen obligatorisch ist. Viele kleine oder größere chemische Unternehmen hatten solche Wagen bei der jeweiligen Bahndirektion als Privat-Wagen eingestellt. In der BRD stiftete die Degussa 1985 ihren letzten Topfwagen dem Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. Bei der DR konnten Topfwagen noch 1990 im Einsatz beobachtet werden, mehrere Vereine haben erhaltene Wagen im Bestand, so unter anderem in Aschersleben, Magdeburg und Staßfurt.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Best.-Nr. **49302**



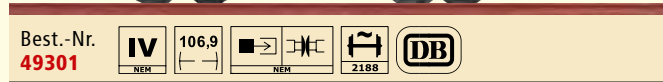
- Dreipunktlagerung in Metallachshalter
 - Bremsbacken in Radebene
 - Einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte
 - Extra angesetztes Achsbremsgestänge
 - Extra angesetzte Bremsanlage
- Säurettöpfe mit einzeln angesetzten Verschlüssen
 - Fein gravierte Bretterfugen
 - Extra angesetzte Anschlagtafeln
 - Einzeln angesetzte Achslagerdeckel
 - Vorbildgerechte Details
- Radsätze auch innen profiliert
 - Filigrane Nachbildung des Wagenaufbaus
 - Kurzkupplungskinematik
 - Original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau

Säuretopfwagen Z [P] der DB
Betriebs-Nr. 546 504 [P]



LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Säuretopfwagen Z [P] der DB
Betriebs-Nr. 21 80 090 0 104-9 [P]



LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018



Säuretopfwagen Z der DR
Betriebs-Nr. 53-72-08



Best.-Nr. **49303** 106,9

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Säuretopfwagen Z der DR
Betriebs-Nr. 21 50 071 6330-0



Best.-Nr. **49304** 106,9

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Säuretopfwagen Z [P] der NS
Betriebs-Nr. 520 218 [P]



Best.-Nr. **49305** 106,9 **NS**

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Säuretopfwagen Z [P] der DSB
Betriebs-Nr. 508 060 [P]



Best.-Nr. **49306** 106,9

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Säuretopfwagen Z [P] der ČSD
Betriebs-Nr. 566311 [P]



Best.-Nr. **49307** 106,9 **ČSD**

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Säuretopfwagen Z [P] der SNCF
Betriebs-Nr. 506485 [P]



Best.-Nr. **49308** 106,9

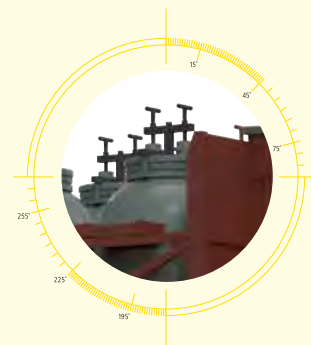
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Säuretopfwagen Z [P] der ÖBB
Betriebs-Nr. 502 457 [P]









Best.-Nr. **49309** 106,9 **ÖBB**

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018



Gedeckter Güterwagen G der K.Bay.Sts.B.
Betriebs-Nr. 33158









Best.-Nr. **48027**  97,1     

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Gw der DRG
Betriebs-Nr. 2144









Best.-Nr. **48028**  97,1     

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Kesselwagen Z [P] „BP“ der DRG
Betriebs-Nr. 545 515 [P]








Best.-Nr. **47864**  95,8     

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Gw der Brit-US-Zone
Betriebs-Nr. 1701









Best.-Nr. **48029**  97,1    

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Milchwagen Gh 03 „Stollwerk“ der DB
Betriebs-Nr. 101 229









Best.-Nr. **48661**  110,2     

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Milchwagen Gh 03 „Gubor Schokolade“ der DB
Betriebs-Nr. 546 278 [P]



Best.-Nr. **48663**  110,2     

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



80er Jahre

Mit der Köf II wird eine kleine Lok zum großen Star
Als erste Lokomotive aus eigener Produktion bringt BRAWA die Köf II in Spur H0 auf den Markt. Sie überzeugt durch ihre modellgetreue Nachbildung, feine Verarbeitung und verlässliche Laufeigenschaften. Sie wird schnell zu einem Klassiker im BRAWA Programm und wird schon damals in Gleich- und Wechselstrom angeboten. Inzwischen sind viele Modelle der Köf II aus Sondereditionen zu heißbegehrten Sammlerstücken geworden – und eine original Köf II aus dem Besitz von BRAWA steht heute als Dauerleihgabe im Süddeutschen Technikmuseum in Heilbronn.

70

JAHRE

LIEBE ZUM DETAIL

JETZT AM GEWINNSPIEL TEILNEHMEN & EINE DIESELLOK BR212 SOWIE EIN TICKET FÜR DIE BRAWA SONDERFAHRT GEWINNEN. WWW.BRAWA.DE/GEWINNSPIEL



Gedeckter Güterwagen K2 „Ricola“ SBB
Betriebs-Nr. 34 801



Best.-Nr. **47853** III 95,8 NEM NEM 2188 SBB CFF

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen K2 der BLS
Betriebs-Nr. 3117



Best.-Nr. **47855** III 95,8 NEM NEM 2188 BLS

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen K2 „Ramseier“ der SBB
Betriebs-Nr. 32 009



Best.-Nr. **47856** III 95,8 NEM NEM 2188 SBB CFF

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Kesselwagen K2 „Maggi“ der SBB
Betriebs-Nr. 544 505 [P]



Best.-Nr. **47858** III 95,8 NEM NEM 2188 SBB CFF

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen K2 „Caotina“ der SBB
Betriebs-Nr. 35 717



Best.-Nr. **47859** III 95,8 NEM NEM 2188 SBB CFF

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen K2 „Ricola“ der SBB
Betriebs-Nr. 31 984



Best.-Nr. **47862** III 95,8 NEM NEM 2188 SBB CFF

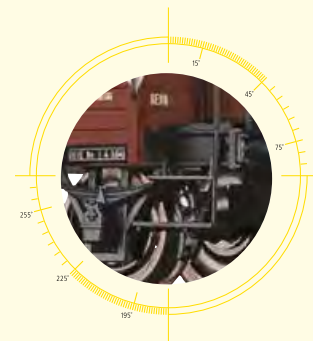
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Gklm „Appenzeller Käse“ der SBB
Betriebs-Nr. 20 85 111 8 101-7









Best.-Nr. **47860** IV 95,8 NEM NEM 2188

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018



Offener Güterwagen Om Königsberg der DRG
 Betriebs-Nr. Königsberg 2 176









Best.-Nr. **48432**      

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Offener Güterwagen Om 21 „EUROP“ der DB
 Betriebs-Nr. 750 967









Best.-Nr. **48433**      

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Offener Güterwagen Omu (O) der DR
 Betriebs-Nr. 21 50 559 6257-9









Best.-Nr. **48434**      

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Offener Güterwagen Omm 52 „EUROP“ der DB
 Betriebs-Nr. 867501









Best.-Nr. **48624**      

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Ts-51 Kmmks der DB
 Betriebs-Nr. 362133









Best.-Nr. **48627**      

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Offener Güterwagen E 037 der DB
 Betriebs-Nr. 01 80 504 3 675-9








Best.-Nr. **48625**      

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Gms 30 der SAAR / EUROP
 Betriebs-Nr. 17 002



Best.-Nr. **47973**      **SAAR**

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Kesselwagen ZZ [P] „Eva“ der DB
 Betriebs-Nr. 540 717 [P]



Best.-Nr. **47413** III 120,5 NEM DB

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Kesselwagen ZZ [P] „VTG“ der DB
 Betriebs-Nr. 20 80 005 5 033-4 [P]



Best.-Nr. **47415** IV 120,5 NEM DB

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Kesselwagen ZZ „Leuna-Caprolactam“ der DR
 Betriebs-Nr. 52-96-19 [P]



Best.-Nr. **47414** III 120,5 NEM DR

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018



Kohletrichterwagen Otr(u) der K.P.E.V., 2er-Set
 Betriebs-Nr. Saarbrücken 57 811 / 57 872



Best.-Nr. **48802** I 132,2 METALL NEM 2183 K.P.E.V.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018



Kohletrichterwagen Otw der "Eschweiler Bergwerksverein"
 Betriebs-Nr. 307



Best.-Nr. **48803** III 66,1 METALL NEM 2183

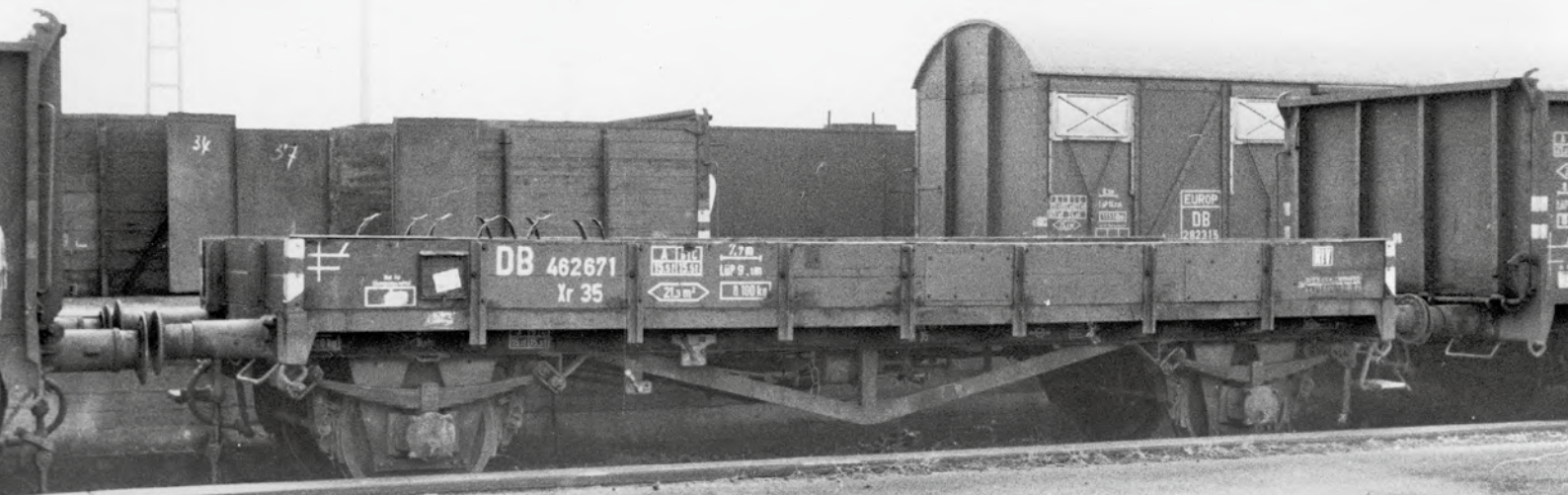
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018





FÜR NEUE AUFGABEN ABGEDECKT BEREIT FÜR DEN EINSATZ AUF IHRER ANLAGE

ARBEITSWAGEN XR 35 DER DB



ORIGINALFOTO: W. ILLENSEER



Arbeitswagen Xr 35 der DB



Arbeitswagen waren für die Bahn von jeher unabdingbar. So wurden sie z. B. auf jeder noch so kleinen Baustelle für den Transport von Baumaterialien wie Schotter oder Werkzeug eingesetzt. Da sich mit diesen sogenannten X-Wagen jedoch kein Geld durch den Transport von Waren für Dritte erzielen ließ, war man von Anfang an darauf bedacht, günstige Lösungen für die Beschaffung von Arbeitswagen zu finden. Als Lösung bot es sich an, hierzu Wagen älterer Bauarten durch Umbau zu Arbeitswagen herzurichten und den neuen Anforderungen anzupassen. Durch den stetig wechselnden Bedarf und Ausmusterungen verschlissener

Wagen, schwankten die Anzahl der X-Wagen zwischen etwa 48.500 (1920), 25.000 (1930); 41.500 (1943) und 15.000 (1953) immer wieder stark. Die von BRAWA gewählte Bauart Xr 35 basiert auf Wagen der Bauart Gms 30, die zu Beginn der 50er-Jahre, oder auch schon vorher durch Kriegsbeschädigungen, ihre Wagenkästen verloren. Die verbliebenen Fahrwerke wurde mit neuen, festen Bordwänden ausgestattet und die Wagen dadurch ihren geänderten Aufgabengebieten angepasst. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Best.-Nr. **49350** Betriebs-Nr. 464 417

Best.-Nr. **49354** Betriebs-Nr. 460 465



- Metallachshalter
- Dreipunktlagerung
- Bremsbacken in Radebene

- Einzeln angesetzte Griffstangen und Tritte
- Extra angesetztes Achsbremsgestänge
- Extra angesetzte Bremsanlage

- Durchbrochene Wagenkastenstützen
- Original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmen-
aufbau Einzeln angesetzte Achslagerdeckel





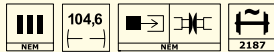
Arbeitswagen Xr 35 der Brit-US-Zone
Betriebs-Nr. 462 671



HANDMUSTER



Best.-Nr. **49351**



LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Arbeitswagen Kklmmo 493 der DB

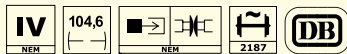


HANDMUSTER



Best.-Nr. **49352** Betriebs-Nr. 20 80 327 1 039-3

Best.-Nr. **49355** Betriebs-Nr. 20 80 327 1 031-0



LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

WWW.BRAWA.DE



**AKTUELLES VON BRAWA
AUTOMATISCH ERFAHREN**

IMMER AUF DEM NEUESTEN STAND



Welche neuen Modelle stehen in den Startlöchern? Sind technische Innovationen unterwegs? Wo kann ich BRAWA demnächst live erleben? Auf diese und viele andere Fragen erhalten Sie auf Wunsch regelmäßig und frei Haus die Antworten. Einfach unter www.brawa.de den kostenlosen BRAWA Newsletter abonnieren und Sie wissen immer, was gerade läuft.

www.brawa.de/newsletter



Kesselwagen 2-achsig Z [P] „VTG“ der DB
 Betriebs-Nr. 590 077 [P]



Best.-Nr. **49239** III 101 NEM NEM 2187 DB

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Kesselwagen 2-achsig Z [P] „Luhns“ der DB
 Betriebs-Nr. 543 830 [P]



Best.-Nr. **49245** III 101 NEM NEM 2187 DB

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Kesselwagen 2-achsig „Eva“ der DB
 Betriebs-Nr. 21 80 071 8 005-0 [P]



Best.-Nr. **49242** IV 101 NEM NEM 2187 DB

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Kesselwagen 2-achsig ZE „Esso D.D.P.A.“ der DSB
 Betriebs-Nr. 502 282 [P]



Best.-Nr. **48856** III 101 NEM NEM 2187 DSB

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Kesselwagen 2-achsig Z [P] „MARTHA“ der ÖBB
 Betriebs-Nr. 519 137 [P]



Best.-Nr. **49244** III 101 NEM NEM 2187 ÖBB

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Kesselwagen 2-achsig Z [P] „PAM“ der NS
 Betriebs-Nr. 501 309 [P]



Best.-Nr. **49246** III 101 NEM NEM 2187 NS

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018





Best.-Nr. **47116**



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

Rungenwagen Remms 665 der DB
Betriebs-Nr. 31 80 394 8 280-3

Mitte der 70er-Jahre bestellte auch die DB Flachwagen des UIC-Typs 2 bei der Waggonindustrie. 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: 3. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **47118**



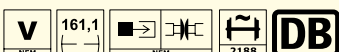
Rungenwagen Rmmns der SNCB
Betriebs-Nr. 31 88 397 1064-3

Neben dem langen Standardtyp 1 normte die UIC einen weiteren Wagen, der sich mit einer LüP von nur 14,04 m besonders für schwerere 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: 3. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **48988**



Modell: Konstruktive Berücksichtigung der unterschiedlichen Details zwischen Hbis297 und Hbis299, z. B. automatischer Lastwechsel; Dreipunktlagerung; Metallachshalter; Original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; Bremsbacken in Radebene; einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte; extra angesetztes Achsbremsgestänge; extra angesetzte Bremsanlage

Schiebedachwagen Hbills299 der DB AG
Betriebs-Nr. 21 80 235 4 506-2

LIEFERBAR



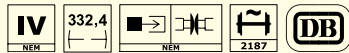
Gedckte Güterwagen Tdgs 930
der DB, 3er-Set
Betriebs-Nr. 21 80 574 1 587-7 /
21 80 574 1 487-0 / 21 80 574 1 417-7

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

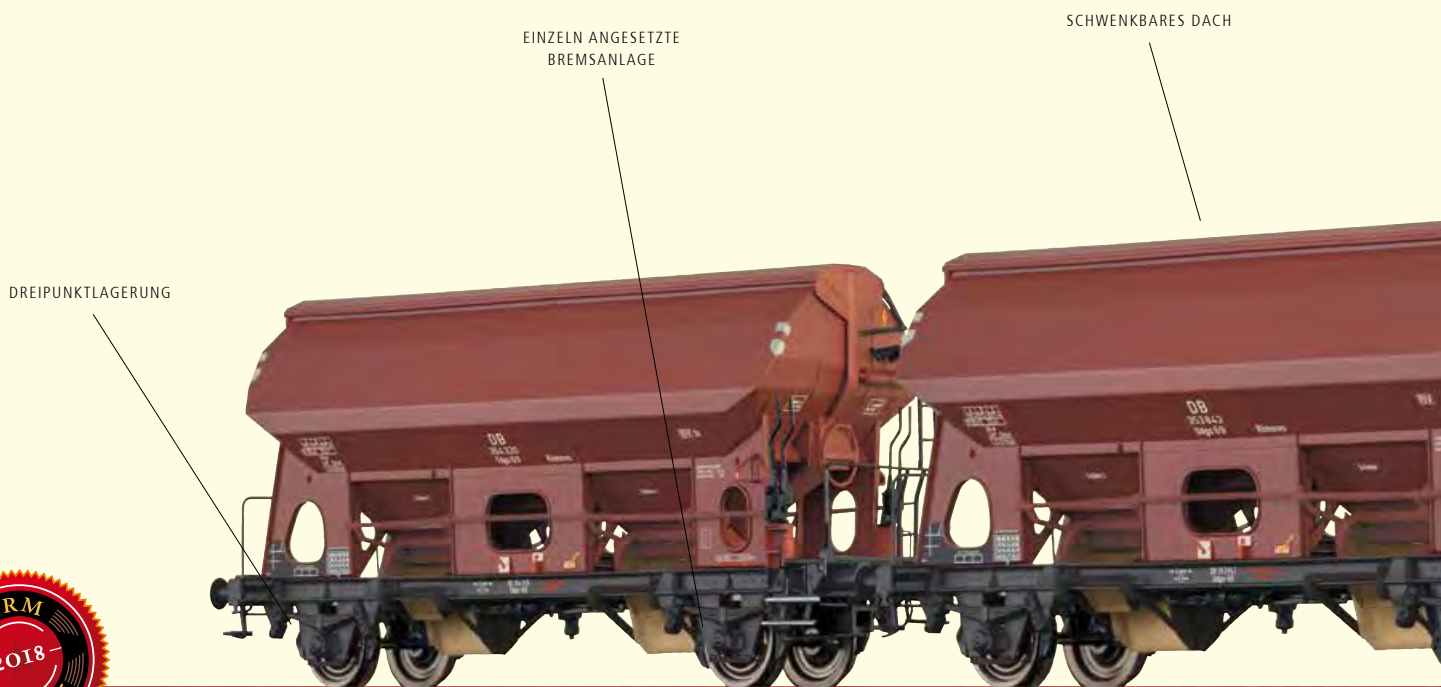
VORSERIENMUSTER



Best.-Nr. **49510**



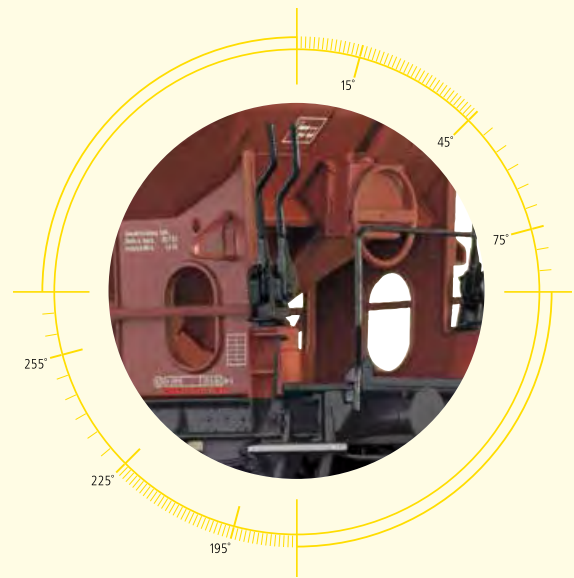
TRANSPORTTALENT



Um einen höheren Laderaum von 40 m³ zu verwirklichen, verlängerte man Untergestell und Achsstand der bisherigen Otmw-Wagen um 500 mm. Den ersten dieser Wagen mit 40 m³ Fassungsvermögen baute das AW Paderborn versuchsweise 1961. Die Konstruktion bewährte sich und so bauten die AW Kaiserslautern und Weiden, auch unter Verwendung altbrauchbarer Profile von Omm 37, zwischen 1961 und 1970 über 16.000 Otmw 70/Ed 090. Die Wagen - ab 1980 als Fc 090 bezeichnet - verkehrten als Einzelwagen und in Ganzzügen mit Schüttgütern aller Art. Mangel an Schwenkdachwagen führte

dazu, dass sie auch mit Planen abgedeckt für den Getreidetransport eingesetzt wurden. Folgerichtig wurden 1.500 Wagen 1978/79 mit Schwenkdächern ausgerüstet und als Tdgs-z 932 bezeichnet. Viele andere erhielten einen G/P-Wechsel, wurden so S-fähig und als Fcs 090 bzw. ab 1991 für den Weitertrieb hergerichtet, als Fcs 092 bezeichnet. Die DB AG übernahm 1994 noch über 8500 Fc(s) 090 die bis 2007 ausschieden, von den Fcs 092 waren 2012 noch rund 2600 im Einsatz, weitere 786 Wagen liefen als Fcs-x 092 im Kohleverkehr. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018





FÜR SCHÜTTGÜTER

ORIGINAL WIEDERGEWEBENER,
DREIDIMENSIONALER RAHMENAUFBAU

EINZEL ANGESETZTE
GRIFFSTANGEN UND TRITTE



VORSERIENMUSTER

Gedekte Güterwagen Udgs 69 Ktmv der DB, 3er-Set
Betriebs-Nr. 353 907 / 354 843 / 354 320

Best.-Nr. **49509**



- Dreipunktlagerung
- Einzel angeetzte Bremsanlage
- Bremsbacken in Radebene
- Einzel angeetzte Griffstangen und Tritte

- Extra angeetztes Achsbremsgestänge
- Extra angeetzte Bremsanlage
- Schwenkbares Dach

- Wiedergabe der Stützen im Trichter
- Original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau





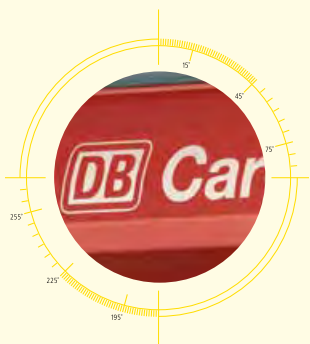
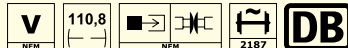
Gedeckter Güterwagen Tds 930
der DB AG
Betriebs-Nr. 21 80 072 2 840-4

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

VORSERIENMUSTER



Best.-Nr. **49511**



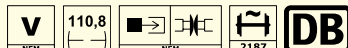
Gedeckter Güterwagen Tdgs-v 930
„DB Cargo“ der DB AG
Betriebs-Nr. 21 80 014 8 202-3

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

VORSERIENMUSTER



Best.-Nr. **49512**





VORSERIENMUSTER

Best.-Nr. **49513**

IV NEM	110,8 —	■ → □ NEM	□ □ □ 2187	
-----------	------------	--------------	---------------	--

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



VORSERIENMUSTER

Best.-Nr. **49514**

IV NEM	110,8 —	■ → □ NEM	□ □ □ 2187	
-----------	------------	--------------	---------------	--

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



VORSERIENMUSTER

Best.-Nr. **49516**

III NEM	110,8 —	■ → □ NEM	□ □ □ 2187	NS
------------	------------	--------------	---------------	-----------

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



VORSERIENMUSTER

Best.-Nr. **49517**

IV NEM	110,8 —	■ → □ NEM	□ □ □ 2187	
-----------	------------	--------------	---------------	--

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



VORSERIENMUSTER

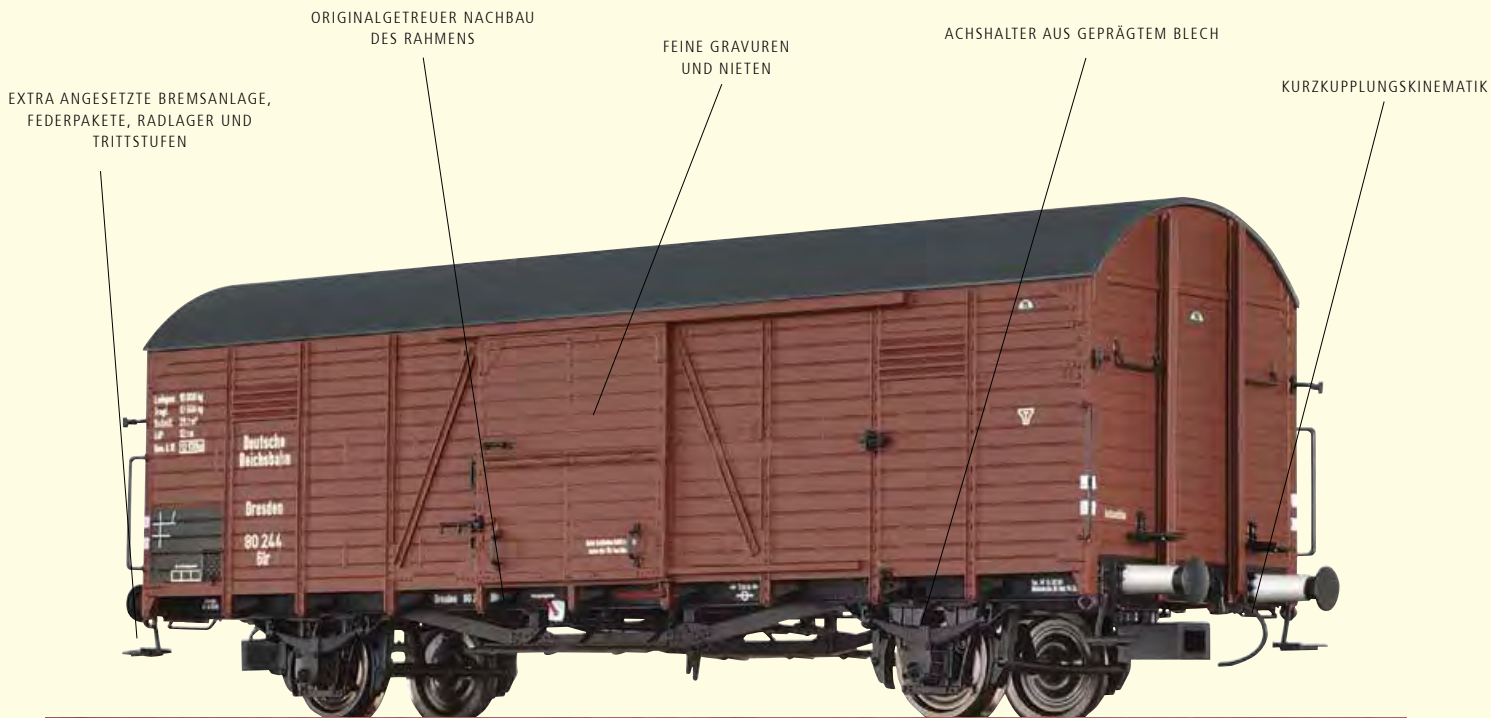
Best.-Nr. **49515**







IV NEM	110,8 —	■ → □ NEM	□ □ □ 2187	DSB
-----------	------------	--------------	---------------	------------

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Gedeckter Güterwagen Glr der DRG
Betriebs-Nr. 80 244








Best.-Nr. **48728**  139,1     

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Gltr „Carl Zeiss Jena“ der DRG
Betriebs-Nr. 83 345









Best.-Nr. **48725**  139,1    

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Glt 23 der DB
Betriebs-Nr. 195 173









Best.-Nr. **48729**  139,1     

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Gltr 23 „Holder“ der DB
Betriebs-Nr. 195 495









Best.-Nr. **48734**  139,1     

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Gltlu der DR
Betriebs-Nr. 21 50 208 5257-4



Best.-Nr. **48730**  139,1     

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018



Gedeckter Güterwagen Kuw der CFL
Betriebs-Nr. 23 331




Best.-Nr. **48721** III 139,1 NEM NEM 2188 **CFL**

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Hbcs-w der ÖBB
Betriebs-Nr. 21 81 213 2 105-1



Best.-Nr. **48722** IV 139,1 NEM NEM 2188 

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Hbcs der SNCF
Betriebs-Nr. 21 87 212 4 103-0



Best.-Nr. **48723** IV 139,1 NEM NEM 2188 **SNCF**

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018



Schönste Details aus jedem Blickwinkel
Entdecken Sie alle 360°-Ansichten von BRAWA im Überblick



Neubaukesselwagen Uia „ERMEFER“ der SNCF
Betriebs-Nr. 33 87 7849 9470-7 [P]



Best.-Nr. **48771** IV 187,5 NEM NEM 2187 **SNCF**

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Neubaukesselwagen „Avia Osterwalder“ der NS
Betriebs-Nr. 33 84 785 0 155-4 [P]



Best.-Nr. **48772** V 187,5 NEM NEM 2187 **NS**

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Neubaukesselwagen „Fazeni“ der GATX
Betriebs-Nr. 33 80 7956 618-2



Best.-Nr. **48769** VI 187,5 NEM NEM 2187 **GATX**

LIEFERBAR

Neubaukesselwagen der GATX
Betriebs-Nr. 33 80 7956 689-4 [P]



Best.-Nr. **48773** VI 187,5 NEM NEM 2187 **GATX**

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018





Behältertragwagen BTmms58
„Von Haus zu Haus“ der DB
 Betriebs-Nr. 020 018

1. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **49120**



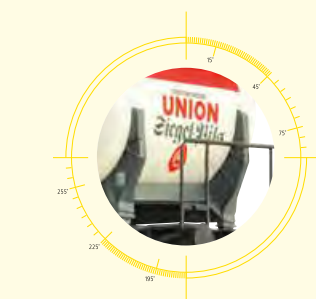
Modell: Aufbau mit 5 Behältern (Ddikir603); Dreipunktlagerung; Rahmen aus Zinkdruckguss; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; Bremsbacken in Radebene; einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte; extra angesetztes Achsbremsgestänge; extra angesetzte Bremsanlage; Ausführung mit Übergangsbühne oder Handbremsbühne; Kurzkupplungskinematik nach NEM-norm
 Feinste Bedruckung und Lackierung; Behälter abnehmbar

Behältertragwagen Lbs589
„Avia“ der DB
 Betriebs-Nr. 21 80 411 3 055-8

1. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **49119**

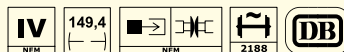


Behältertragwagen Lbs 589 / Ddikir 612
„Union Siegel-Pils“ der DB
 Betriebs-Nr. 21 80 411 3 309-9

1. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **49110**



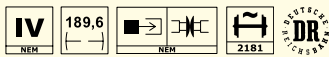
**Gedeckter Güterwagen Gags-v
„Fortschritt“ der DR**
Betriebs-Nr. 31 50 199 2018-2

Die Deutsche Bundesbahn beschaffte keine vierachsigen gedeckten Güterwagen, dagegen waren diese bei der DR ein wichtiger Bestandteil des Güterwagenparks. Ausgehend von Entwicklungen während des Krieges entstanden verschiedene Bauarten von vierachsigen gedeckten Güterwagen, die in großen Stückzahlen beschafft wurden. Am Ende der Entwicklung stand die ab 1966 beschaffte Bauart GGhrs-z. Später wurden diese Wagen als Gagmrs-v, dann als Gags Gattungsschlüsselnummer 1992 bezeichnet. Mit dieser Bauart wurde die endgültige Form der vierachsigen gedeckten Wagen der Deutschen Reichsbahn gefunden, sie wurden daher in großer Stückzahl beschafft. Die Fahrzeuge hatten eine LüP von 16,52 m und eine Tragfähigkeit von 57 t. Der Aufbau war aus Blechen zusammengeschweißt, der Fußboden war aus Holz. Nach der Wende wurden diese Wagen nicht in den gemeinsamen Güterwagenpark übernommen, aber einige wurden als Privatwagen weiter verwendet.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018



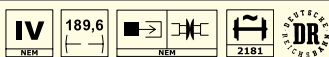
Best.-Nr. **47269**



Modell: Rangiertritte in feinsten Materialstärke; vorbildgerechte Dachausrüstung; extra angesetzte Bremsanlage; fein gravierte Lüftergitter; Drehgestelle mit 3-Punktlagerung; Kurzkupplungskinematik nach NEM



Best.-Nr. **47271**



**Gedeckter Güterwagen Gags-v
„Malimo“ der DR**
Betriebs-Nr. 31 50 199 2698-1

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018



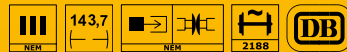
Gedeckter Güterwagen G1mehs 50 der DB
Betriebs-Nr. 204 718



Auf Basis des UIC-Einheitswagens Gmhs 53 entwickelte die DB einen rund 2 m längeren Wagen, der ansonsten in allen Ausrüstungsmerkmalen ebenfalls den UIC-Vorgaben entsprach. Im Gegensatz zu seinem Ausgangstyp hatte er schon die neu standardisierte 2 m breite Ladetür. Beim UIC konnte man sich zu diesem Zeitpunkt noch nicht auf einen größeren Standardentwurf einigen, dieser folgte erst später in Form des G1mms 61. So war der als G1m(e)hs 50 bezeichnete Wagen nur wenig länger als die grossräumigen G-Wagen der Vorkriegszeit, was bereits zu Zeiten des Baus viele Kontroversen auslöste. Gefordert wurde bereits damals ein Wagen mit mindestens 12,5 m Ladelänge, so dass die Vergrößerung des Laderaums vielen nicht weit genug ging, während andere der Meinung waren, man hätte sich zu weit von den UIC-Vorgaben entfernt. Trotz all dieser Begleitumstände wurden von 1953 bis 1958 rund 12.000 Wagen gebaut – bis 1954 noch mit Bretterwänden, danach mit Plattenwänden. Rund ein Viertel aller Wagen erhielt eine Handbremse, anfänglich noch mit dem charakteristischen Blechbremserhaus. Mindestens 700 Waggons erhielten eine E-Heizleitung, um

im Expressgutverkehr in Reisezügen mitlaufen zu können. Einige Wagen wurden langfristig vermietet und erhielten Werbeaufschriften des entsprechenden Unternehmens. Bis Mitte der 70er-Jahre schieden die Wagen mit Bretterwänden aus oder wurden mit Plattenwänden ausgerüstet. Seit 1965 wurden die G1m(e)hs 50 als Gbrs(-v) 245 bezeichnet. 1980, nachdem die Heizleitungen meist entfallen waren, erfolgte die Umzeichnung zu Gos(-uv) 245. In den 80er-Jahren begann dann die Reduzierung des Bestandes, allerdings wurden größere Bestände an die DR verkauft. 1997 waren noch 35 Wagen im Bestand, die letzten drei wurden 2000 ausgemustert.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Best.-Nr. **47277**



- Bremsbacken in Radebene
- Dreipunktlagerung
- Einzeln angelegte Aufstiege und Tritte
- Extra angelegtes Achsbremsgestänge

- Extra angelegte Bremsanlage
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Maßstäblich schmaler Rahmen
- Metallachshalter

- Radsätze außen und innen profiliert
- Original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau

Gedeckter Güterwagen G1mhs 50 der DB
Betriebs-Nr. 208 376



Best.-Nr. **47278**



LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen G1mhs 50 „Afri Cola“ der DB
Betriebs-Nr. 201 336

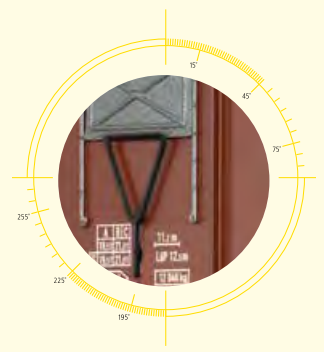


Best.-Nr. **47272**

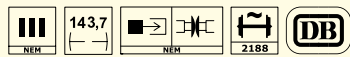


LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018





Best.-Nr. **47273**

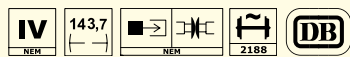


Gedeckter Güterwagen Glmhs 50
„Bluna“ der DB
Betriebs-Nr. 201 769

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **47268**

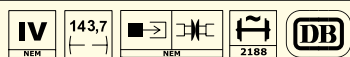


Gedeckter Güterwagen Gbs 245
„Ültje“ der DB
Betriebs-Nr. 21 80 154 5 028-9

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **47274**



Gedeckter Güterwagen Gbs-uv 253
„BASF Trocken Eis“ der DB
Betriebs-Nr. 25 80 141 4 412-9 [P]

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018



Gedeckter Güterwagen G der DRG
Betriebs-Nr. 30 117



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.

Best.-Nr. **49718**



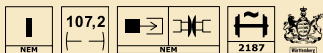
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

- Achsstege und Räder aus Metall
- Einzeln angeordnete Signalstützen
- Einzeln aufgesetzte Lagerdeckel
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm
- Metallachslager
- Angesetzte Trittstufen und Griffstangen in geringer Materialstärke
- Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage
- Mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene

Gedeckter Güterwagen Gm der K.W.St.E.
Betriebs-Nr. Württemberg 29 645



Best.-Nr. **49722**



LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Gm der K.Sächs.Sts.E.B.
Betriebs-Nr. 15111



Best.-Nr. **49724**



LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Gedeckter Güterwagen G10 „DARMOL“ der DRG
Betriebs-Nr. 513 124 [P]



Best.-Nr. **49049** 110,3

LIEFERBAR

Gedeckter Güterwagen G10 „Vivil“ der DRG
Betriebs-Nr. 5 671



Best.-Nr. **49743** 110,3

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen G10 der DB
Betriebs-Nr. 126 263



Best.-Nr. **49721** 110,3

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen G10 „Caramba Öl“ der DB
Betriebs-Nr. 133 343



Best.-Nr. **49729** 107,2

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen G10 „Kühne“ der DB
Betriebs-Nr. 131 238



Best.-Nr. **49730** 107,2

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen G10 „UHU“ der DB
Betriebs-Nr. 129 399



Best.-Nr. **49739** 107,2

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen G10 „Zwilling“ der DB
Betriebs-Nr. 130 003



Best.-Nr. **49740** 107,2

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Gklm 191 der DB
Betriebs-Nr. 20 80 112 1 979-6



Best.-Nr. **49719** 107,2

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Gedeckter Güterwagen 1121 „Materialkurswagen“ der DR
Betriebs-Nr. 40 50 943 1104-1



Best.-Nr. **49725** IV 107,2 NEM NEM 2187 DR

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen (Gw) G „Fortschritt“ der DR
Betriebs-Nr. 21 50 112 3344-6



Best.-Nr. **49731** IV 107,2 NEM NEM 2187 DR

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen G „Diekirch“ der CFL
Betriebs-Nr. 500004 [P]



Best.-Nr. **49733** III 107,2 NEM NEM 2187 CFL

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Z „Skoda“ der ČSD
Betriebs-Nr. 1.47218



Best.-Nr. **49744** III 107,2 NEM NEM 2187 ČSD

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Bierwagen G10 „UNOX“ der NS
Betriebs-Nr. 554 627 [P]



Best.-Nr. **49063** III 110,3 NEM NEM 2187 NS

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen G der NSB
Betriebs-Nr. 33 351



Best.-Nr. **49717** III 107,2 NEM NEM 2187 NSB

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen L „Staropramen“ der ČSD
Betriebs-Nr. 5.10009 [P]



Best.-Nr. **49734** III 110,3 NEM NEM 2187 ČSD

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen IE der DSB
Betriebs-Nr. 18 791

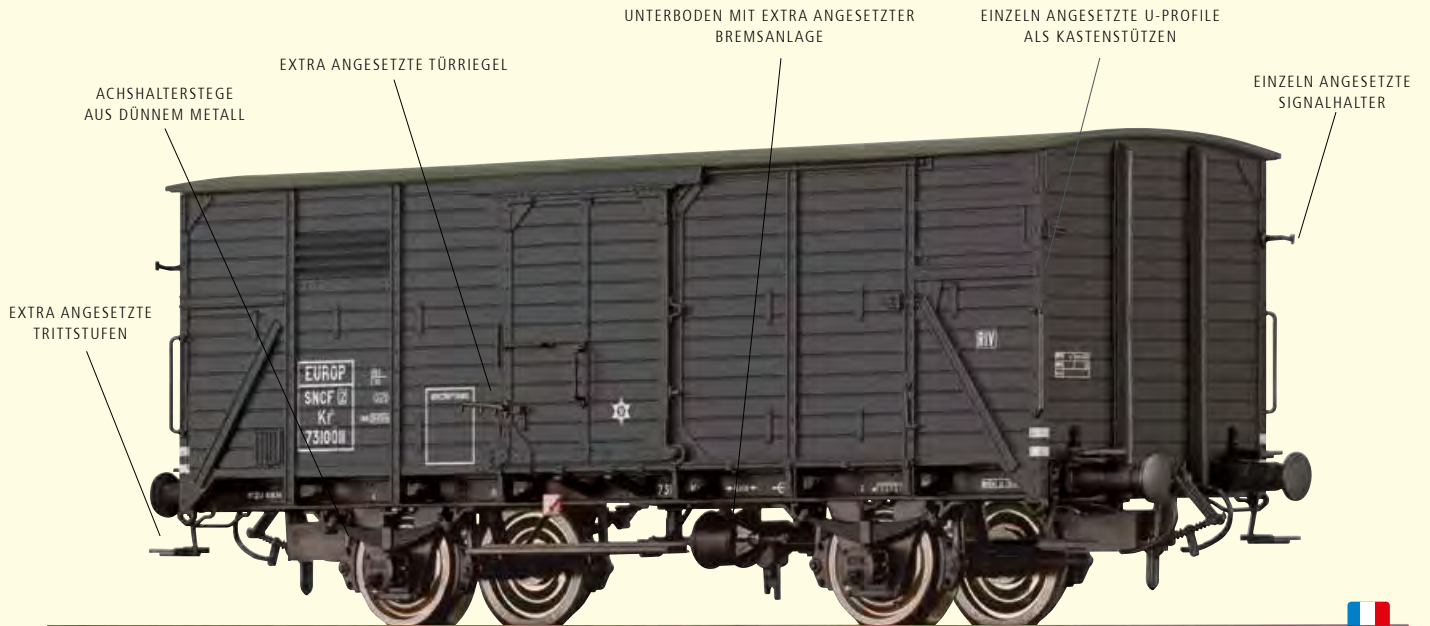


Best.-Nr. **49720** III 107,2 NEM NEM 2187 DSB

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Gedeckter Güterwagen Kf2 der SNCF
Betriebs-Nr. 7310011



Best.-Nr. **49726** 107,2

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Kku der SNCF
Betriebs-Nr. 277 669



Best.-Nr. **49095** 107,2

LIEFERBAR

Gedeckter Güterwagen Lw „ALSTHOM“ der SNCF
Betriebs-Nr. 449528



Best.-Nr. **49745** 107,2

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Gb „Pilsen“ der kkStB
Betriebs-Nr. 221 339 [P]



Best.-Nr. **48030** 107,2

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen G10 „Wiener Lokomotivfabrik“ der BBÖ
Betriebs-Nr. 72 599



Best.-Nr. **49746** 107,2

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018





TREIBSTOFF FÜR ANHÄNGER SCHÖNSTER ORIGINALTREUE

LEICHTBAUKESSELWAGEN UERDINGEN



Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ [P] „VTG“ der DB Betriebs-Nr. 598 510 [P]



In den Jahren 1939/40 entwickelten die Waggonfabriken Köln-Deutz und Uerdingen beide je einen vierachsigen Kesselwagen in Leichtbauweise. Im direkten Zusammenhang schuf Westwaggon auch den Prototyp des Wannentenders mit dem später die Kriegsloks der BR 42 und 52 gekuppelt wurden. Vorangetrieben wurde die Entwicklung insbesondere durch das Militär, galt es doch für den Nachschub riesige Mengen an Rohöl und Treibstoffen zu transportieren. Um das vorhandene Stahlkontingent maximal zu nutzen wurde die Leichtbauweise, wie bei allen Kriegsbauarten, maximal ausgenutzt - wie sich bald herausstellte jedoch zu Lasten der Haltbarkeit. Beide Hersteller entwickelten nun Wagen mit selbsttragenden Kesseln. Während Deutz es bei Kopfstücken beließ, hatte die Uerdinger Bauart zusätzlich Langträger aus abgekanteten Profilen, die bei der Aufnahme der Längsdruckkräfte mitwirken sollten. Identisch waren die Hauptdaten beider Varianten: die Länge über Puffer betrug 12,40 m, der Drehzapfenabstand 6,60 m und der Kessel fasste 63 m³. Aufgrund der gedregenen Bauart führte diese Menge zu Achs- und Meterlastproblemen, so dass man den Kessel nicht auf allen Strecken komplett füllen konnte. Als Laufwerk kamen Pressblechdrehgestelle mit 2,00 m

Achsstand zum Einsatz. Die bis 1945 gebauten Wagen wurden bei der Wifo und den Ölvereinen zur Versorgung der Wehrmacht eingestellt. Nach 1945 bauten diverse europäische Firmen die Wagen in weiterentwickelter Form nach, so 1946 schon Tatra in Prag. Die SEAG lieferte 1955 fast 500 aus der Bauart Uerdingen entwickelte Wagen an das United States Transportation Corps (USTC). Durch die Kriegsergebnisse gingen viele Wagen verloren oder blieben bei anderen europäischen Staatsbahnen stehen. Die im Einzugsgebiet der westlichen Besatzungszonen befindlichen Wagen gelangten zur VTG, die 1951 aus der früheren Wifo hervorging. Daneben setzten Mineralölfirmer weitere Wagen als P-Wagen ein und traten als Hauptmieter der VTG-Wagen auf. Die bei der DR verbliebenen Wagen blieben im Bestand der Staatsbahn und wurden lediglich langfristig vermietet, hier vor allem an das PCK Schwedt/ Oder. Die letzten Wagen schieden erst in den 90er Jahren aus dem Bestand und dienten häufig noch als Bahndienst- oder Bahnhofswagen. In dieser Funktion waren sie häufig noch nach der Jahrtausendwende zu beobachten.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Best.-Nr. **48935**



- Dreipunktlagerung
- Einzel angesetzte Achslagerdeckel und Federpakete

- Bremsbacken in Radebene
- Einzel angesetzte Griffstangen und Tritte
- Extra angesetztes Achsbremsegestänge

- Extra angesetzte Bremsanlage
- Fein gravierte Drehgestelle



Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ [P] „IVG“ der DB
Betriebs-Nr. 5 533 023 [P]



Best.-Nr. **48937** III 142,5 NEM NEM 2188 DB

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ [P] „BP“ der DB
Betriebs-Nr. 581 393 [P]



Best.-Nr. **48945** III 142,5 NEM NEM 2188 DB

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ der DR
Betriebs-Nr. 52-43-42 [P]



Best.-Nr. **48940** III 142,5 NEM NEM 2188 DR

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ „Minol“ der DR
Betriebs-Nr. 51-72-23 [P]



Best.-Nr. **48942** III 142,5 NEM NEM 2188 DR

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Leichtbaukesselwagen Uerdingen SCwF
„Société Produits Chimiques Clamecy“ der SNCF
Betriebs-Nr. 569597 [P]



Best.-Nr. **48934** III 142,5 NEM NEM 2188 SNCF

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Leichtbaukesselwagen Uerdingen „Simotra“ SCywf der SNCF
Betriebs-Nr. 588992 [P]



Best.-Nr. **48943** III 142,5 NEM NEM 2188 SNCF

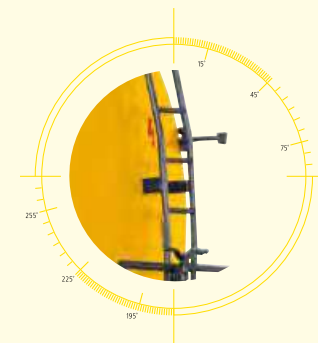
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

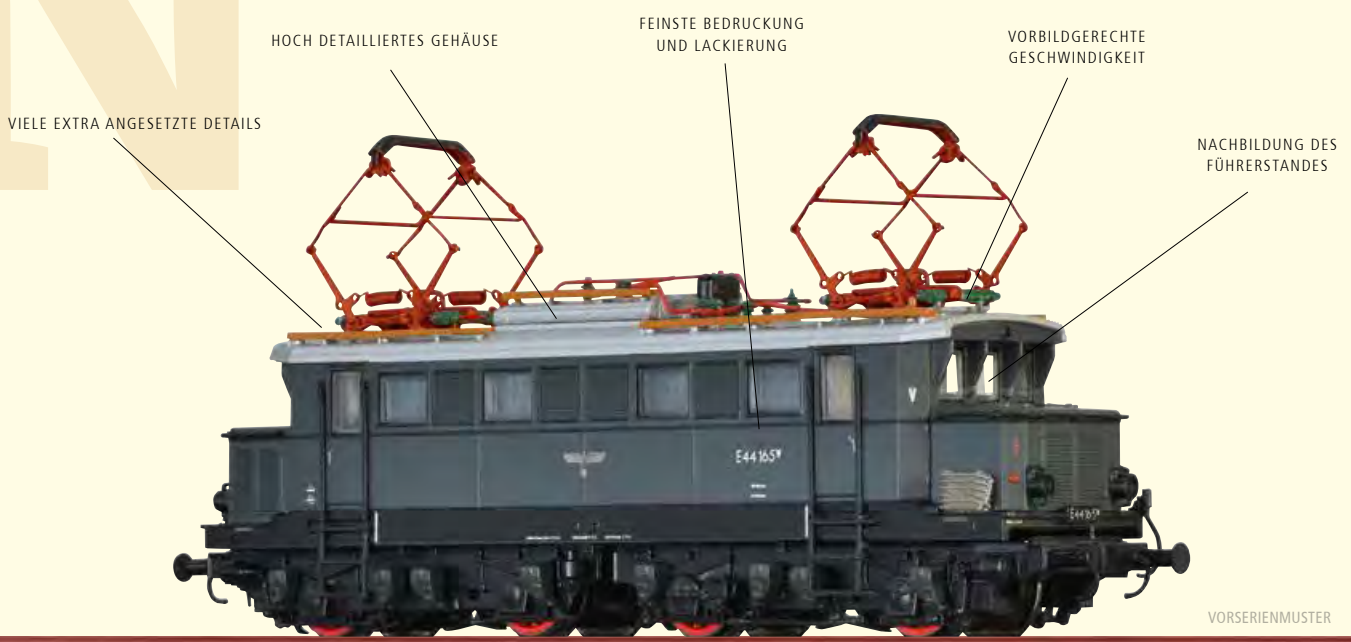
Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ [P] „VTG“ der ÖBB
Betriebs-Nr. 21 81 005 6 659-3 [P]



Best.-Nr. **48946** IV 142,5 NEM NEM 2188

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018





Ellok E44^W der DRG Betriebs-Nr. E44 165W



Ende der 20er-Jahre wurde absehbar, dass die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) zur Beschleunigung ihres Güterverkehrs unter anderem neue Elektrolokomotiven beschaffen musste. Der Wunsch die Höchstgeschwindigkeiten auf mindestens 80 km/h zu erhöhen konnte mit den zuletzt beschafften Baureihen E77 und E75 nicht erreicht werden, da die herkömmliche Antriebstechnik mittels Stangen und zusätzlichem Laufradsatz keine höheren Geschwindigkeiten zuließ. Die guten Erfahrungen im Ausland und den zwei bayrischen EG 1 mit Bo'Bo' Drehgestelllokomotiven überzeugten auch die DRG von der Einrahmen-Bauweise abzuweichen. Stark ausgebremst wurde dieses Vorhaben jedoch durch die 1929 hereingebrochene Weltwirtschaftskrise, welche den kostspieligen elektrischen Ausbau von Strecken unterbrach und somit bestand keine Notwendigkeit an Elektrolokomotiven. Die Lokomotivindustrie in Deutschland hatte jedoch die Befürchtung auf Grund dieser Beschaffungspause den Anschluss an die aktuelle Entwicklung zu verlieren. Sie machten sich daher auf eigene Kosten an die Entwicklung einer preisgünstigen Konstruktion. Unter der Federführung von Walter Reichel entstand so bei den Siemens-Schuckert-Werken (SSW) ein Prototyp mit der Bezeichnung E44 70, die spätere E44 001. Aus der Produk-

tion von Komponenten für Stromerzeuger konnte SSW die Erfahrungen des Lichtbogenschweißens in den Lokomotivbau einfließen lassen was zu deutlichen Einsparungen bei Material und Fertigungsaufwand führte. Die positiven Testergebnisse dieses Prototypen überzeugten die DRG den neuen Lokomotivtyp zu einer Universal-Lokomotive weiterzuentwickeln. Das Resultat war die erste in Serien hergestellte Drehgestell-Elektrolokomotive Deutschlands, welche durchaus als Urtyp für die später bei entwickelten Einheitslokomotiven der Deutschen Bundesbahn (DB) gelten darf. Die Auslieferung der für 90 km/h zugelassen Lokomotiven erstreckte sich von 1933 kriegsbedingt bis in die Nachkriegsjahre, so dass Henschel mit E44 187G erst am 29.11.1954 die Letzte an die DB übergab. Die überwiegende Verteilung auf Mittel- und Süddeutschland führte dazu, dass nach dem Zweiten Weltkrieg etwa 100 Lokomotiven in Westdeutschland und rund 50 in Ostdeutschland verblieben. Die auffälligsten Bauartänderungen bei der DB waren die Verlängerung der Dachschräge aus Unfallschutzgründen und die Ausrüstung mit Indusi.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Best.-Nr. 63106		Best.-Nr. 63107		
	95,6	Rmin 192	2	

Modell: Stromabnehmer der Bauart SBS 39; Hauptschalter der Bauart R 628; mit 8 Sandkästen; im Modell erstmalig mit Widerstandsbremse (Abb. abweichend)

- Hoch detailliertes Gehäuse
- Feinste Niete und Gravuren
- Viele extra angesetzte Details, z.B. Griffstangen, Aufstiegsleitern und mehrteilige Kühleschlange
- Nachbildung des Führerstandes
- Fein detaillierte Drehgestelle mit angesetzten Teilen
- Extra angesetzte Bremszylinder, Bremszugstangen, Sandkästen, Sifa, Peyinghauslager und Bahnräumer
- Korrekt nachgebildete und hoch detaillierte Dächer in normaler und verlängerter Ausführung
- Dachausrüstungen mit vielen extra angesetzten Details
- Frei stehenden Dachleitungen
- Verschiedene Isolatoren
- Unterschiedliche Hauptschalter
- Fein detaillierte Stromabnehmer
- Unterschiedlich lange Dachlaufstege
- Dreipunktlagerung im Drehgestell
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Stimbeleuchtung über LED mit Lichtwechsel rot-weiß, 3. Stimlampe auch analog abschaltbar
- LED-Beleuchtung im Führerstand und in der Soundausführung auch im Maschinenraum
- Kupplungsaufnahme nach NEM mit Kinematik
- Next18-Schnittstelle für Fahrdecoder

Soundversion:

- Alle Lichtfunktionen digital steuerbar, inklusive Maschinenraumbelichtung
- Optimierte Motor- und Lastregelung für perfekte Laufeigenschaften
- Hervorragende Klangqualität vom Originalsound, dank rauschfreier 16-bit Technik mit bis zu 8 unabhängigen Kanälen
- Einsetzbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, SX1 und SX2, Motorola)
- Sounddecoder auf der Hauptleiterplatte integriert






Ellok E44^w der DB
Betriebs-Nr. E44 181^w

Nach dem „Anschluss“ Österreichs sollten die E44 auch auf den Alpenstrecken der „Ostmark“ zum Einsatz kommen. Um den Bremsklotzverschleiß bei der Talfahrt zu minimieren, wurde hierfür der Einbau einer elektrischen Widerstandsbremse erforderlich. Die DRB bestellte für die Maschinen des Loses E44 152 - 191 eine solche Zusatzeinrichtung und bezeichnete die Unterbauart als E44W für „Widerstandsbremse“. Geliefert wurden kriegsbedingt zwischen 1943 und 1951 nur noch die E44W 152 - 183. Äußerlich fielen die Maschinen vor allem durch die Abluftkamine der Bremswiederstände auf dem Dach auf. Die DB unterhielt nach 1945 die Widerstandsbremse nur noch bei den 16 im Höllental eingesetzten Freiburger Loks und bezeichnete diese ab 1962 als E44.11, nach 1968 als BR 145. Bei allen anderen wurde die E-Bremse ausgebaut oder bei einem Schaden stillgelegt. Erhalten blieben E44 1170 und 1180, es bleibt zu hoffen, dass eine von ihnen noch einmal am Hirschsprung verbeibrummen wird.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

HANDMUSTER






Best.-Nr. **63108**  Best.-Nr. **63109**  

 95,6  2      

Modell: Stromabnehmer der Bauart SBS 39; Hauptschalter der Bauart R 628; mit 8 Sandkästen, Indusi und verlängertes Dach; im Modell erstmalig mit Widerstandsbremse (Abb. abweichend)

HANDMUSTER



Best.-Nr. **63110**  Best.-Nr. **63111**  

 95,6  2      




Modell: Stromabnehmer der Bauart SBS 39; Hauptschalter der Bauart R 628; mit 8 Sandkästen, Indusi und verlängertes Dach; Ausführung mit kleinen DB-Reflexglas-Laternen

Ellok 144 der DB
Betriebs-Nr. 144 119-5

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

HANDMUSTER



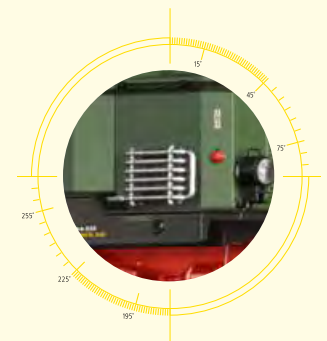
Best.-Nr. **63116**  Best.-Nr. **63117**  

 95,6  2      

Modell: Stromabnehmer der Bauart SBS 39; Hauptschalter der Bauart R 628; mit 4 Sandkästen

Ellok E44 der DR
Betriebs-Nr. E44 134

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018




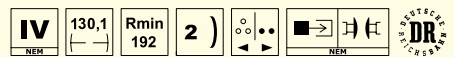
Diesellok 132 der DR
Betriebs-Nr. 132 144-7

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **61026** Best.-Nr. **61027** 




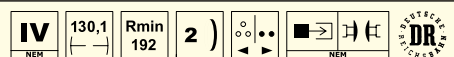
Modell: Mit Sound, Schnittstelle und Lichtwechsel rot/weiß; Schnittstelle über Klappe am Lokboden zugänglich; 5-poliger Motor; Alle Achsen angetrieben; Normschacht nach NEM 355; Spitzenlicht in Fahrtrichtung wechselnd

Diesellok 232 der DR
Betriebs-Nr. 132 019-6

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **61028** Best.-Nr. **61029** 



Verbrennungstriebwagen VT 2.09 und VS 2.09 der DR

Betriebs-Nr. VT 2.09.206 / VS 2.09.206

1957 produzierte der VEB Waggonbau Bautzen das erste Baumuster des später allseits bekannten Schienenbusses. Im Laufe der 60er-Jahre entwickelte er sich zur umstrittenen Nummer 1 auf Nebenstrecken der Deutschen Reichsbahn. Tausende von Menschen pendelten täglich vom Arbeitsplatz nach Hause – und benutzten dazu die „Ferkeltaxe“. 1959 präsentierte Waggonbau Bautzen ein zweites Probefahrzeug. Der Schienenbus besaß nun mit 180 PS einen doppelt so starken Dieselmotor wie der erste Prototyp. Die Variante VT 2.09.1, die 1965/69 realisiert wurde, unterschied sich vor allem durch die Vielfachsteuerung von dem Grundmodell. Nun konnten von einem Führerstand aus zwei Maschinenanlagen gefahren werden.

LIEFERBAR



Best.-Nr. **64324** Best.-Nr. **64325** 





Best.-Nr.
61030

Best.-Nr.
61031



130,1

Rmin
192

2)



Diesellok 232 der DB AG
Betriebs-Nr. 92 80 1232 528-0

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018



- Freier Durchblick durch den Fahrgastraum
- Vorbildgerechte Beleuchtung
- Dreipunktlagerung
- Verbesserte Stromaufnahme über Radschleifer
- Neue Stromführende Kupplung
- Licht zwischen Wageneinheiten abschaltbar (analog und digital)
- Innenbeleuchtung und Inneneinrichtung eingebaut
- Neuer Motor und neues Getriebe
- Digitalversionen: Decoder und Lautsprecher im Motorwagen



Personenwagen AByee der MAV
Betriebs-Nr. 50 55 31-55 003-4

Durch die zunehmende Erneuerung des Wagenparks sowie die Einführung neuer Triebwagen sind bei der DB etliche „Halberstädter“ entbehrlich geworden. Dadurch ergab sich für die Ungarische Staatsbahn die Möglichkeit insgesamt ca. 300 ABy und Byz Wagen zur Modernisierung ihres eigenen Fahrzeugparks von der DB zu erwerben. Die Wagen präsentieren sich mittlerweile fast alle in einer an das DB Farbschema angeglichene grau-blauen Lackierung. Eingesetzt werden die Wagen durch die MÁV Tochtergesellschaft MÁV-START. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **65140**



Modell: Hervorragende Laufeigenschaften durch 3-Punkt-Lagerung; Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert; für Innenbeleuchtung vorbereitet; frei stehende 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



Personenwagen Byee der MAV
Betriebs-Nr. 50 55 21-55 045-7

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **65141**

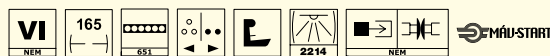


Steuerwagen Bybdtee der MAV
Betriebs-Nr. 50 55 80-55 023-2

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **65142**



Steuerwagen Bybdzf 482.1 „VR“ der DB AG
Betriebs-Nr. 50 80 80-35 587-0

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. Die neuen Fahrzeuge entstanden ab 1994 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. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

BETRIEBS-NR.-ABWEICHEND



Best.-Nr. **65145**



Modell: Lichtwechsel weiß/rot, in Fahrrichtung 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; frei stehende 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



BETRIEBS-NR. ABWEICHEND



Best.-Nr. **65143**



Modell: Hervorragende Laufeigenschaften durch 3-Punkt-Lagerung; Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert; für Innenbeleuchtung vorbereitet; frei stehende 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

Personenwagen AByz der GYSEV

Betriebs-Nr. 51 43 31-30 000-4

Westungarn und Ostösterreich in Schwung bringen - das ist das Ziel der Raaberbahn. Die GYSEV nimmt im Verkehr zwischen Wien über Sopron nach Győr und Budapest, in der Relation Szombathely- Szentgotthárd-Graz sowie auf der Strecke der Neusiedler Seebahn AG eine wichtige Rolle ein.

Dem regionalen Verkehr dienen die nach Wien beziehungsweise zwischen Wiener Neustadt, Szombathely und Szentgotthárd verkehrenden EURegio-Züge.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

BETRIEBS-NR. ABWEICHEND



Best.-Nr. **65144**



Personenwagen Byz der GYSEV

Betriebs-Nr. 51 43 84-33 002-3

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Personenwagen Bmh der DR

Betriebs-Nr. 51 50 21-40 262-0

Da die Waggonindustrie der DDR mit Exportaufträgen vollkommen ausgelastet war, kam auch für den Bau neuer Wagen nur das Raw Halberstadt infrage. 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“.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **65138**



Personenwagen Bmhe der DR

Betriebs-Nr. 51 50 21-40 125-9

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Best.-Nr. **65139**





NEU MIT BREMSERBÜHNE UND ALS FORMNEUER BIERWAGEN

GEDECKTER GÜTERWAGEN G10

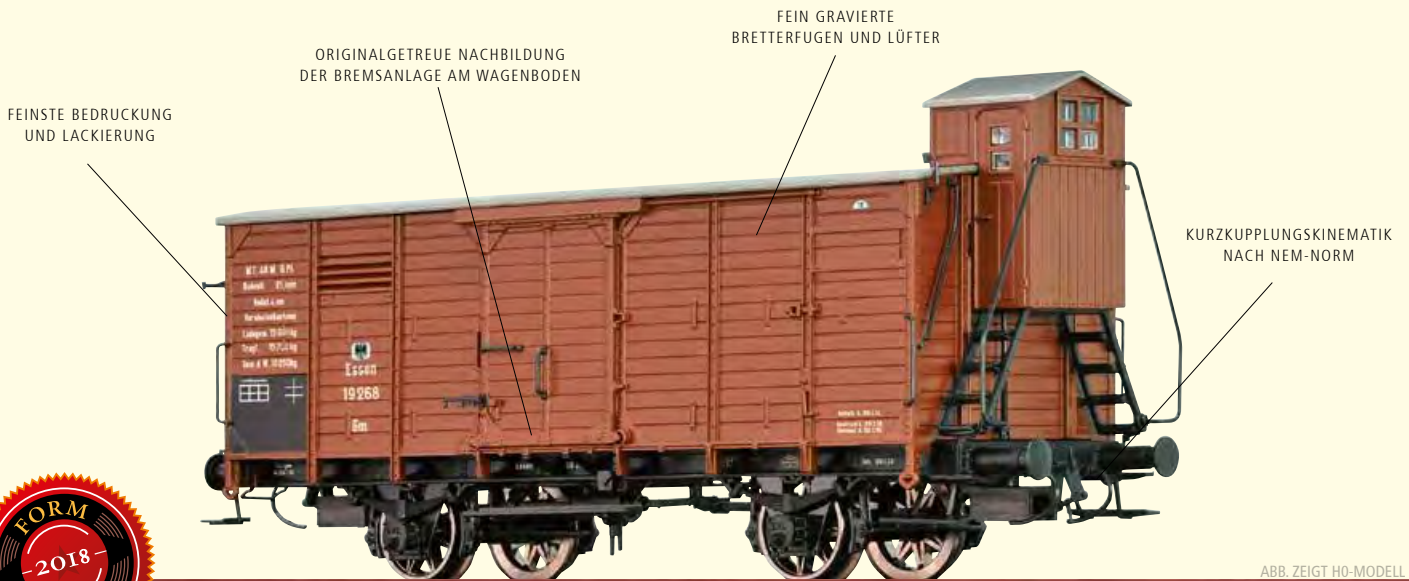


ABB. ZEIGT H0-MODELL



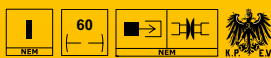
Gedeckter Güterwagen Gm der K.P.E.V. Betriebs-Nr. 19 268



Tarifliche Bedingungen einerseits und technische Gegebenheiten andererseits führten dazu, dass alle Länderbahnverwaltungen gedeckte Güterwagen mit fast gleichen Abmessungen und Ladegewichten entwickelten. Es handelte sich um Wagen mit 4,5 m Radstand, einer Länge über Puffer von 9,3 m bei ungebremsten Wagen, einem Ladegewicht von 15 t, später 17,5 t und einer Bodenfläche von etwa 21 Quadratmeter. Diese Güterwagenbauart wurde zum wichtigsten und meistgebauten gedeckten Güterwagen überhaupt, sie trugen ursprünglich das Gattungszeichen Gm. Der meistverbreitete dieser Länderbahnwagen war der nach preußischem Musterblatt Ild8, von dem allein 47.533 gebaut wurden. Nach der Gründung des Deutschen Staatsbahn Wagen Verbandes DWV 1909 wurde daraus der Verbandswagen Bauart A2 entwickelt. Dieser wurde ab 1911 in einer Gesamtstückzahl von sagenhaften

121.770 Exemplaren gebaut. Damit war es weltweit der meistgebaute gedeckte Güterwagen. Er dominierte bis in die frühe Epoche 3 das Bild der deutschen Güterzüge. Durch zwei Weltkriege wurden diese Wagen über ganz Europa verstreut, es gab keine europäische Bahnverwaltung bei der nicht wenigstens zeitweise solche Wagen eingesetzt wurden. Ab 1938 waren die Wagen verstärkt worden, um die Belastungen durch Einbau von Druckluftbremsen und die erhöhten Geschwindigkeiten aufzufangen. In den Endfeldern wurden Diagonalstreben eingeschweißt, zum Teil wurden die Stirnungen um 90 Grad gedreht. Die letzten so umgebauten Wagen waren bis in die siebziger Jahre im Dienst, danach wanderten sie in den Bauzugdienst ab. Einige davon sind heute noch vorhanden, zum Teil bei Museumseisenbahnen.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Best.-Nr. **67455**



- Fein gravierte Bretterfugen und Lüfter
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm

- Räder aus Metall
- Vorbildgetreuer Aufbau des Rahmens

- Originalgetreue Nachbildung der Bremsanlage am Wagenboden



Gedeckter Güterwagen G der DRG
Betriebs-Nr. 24 655



ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67454** 60

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen G10 der DB
Betriebs-Nr. 144 607



ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67453** 60

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen G „Schwarzer Frieze“ der DRG
(MKO Museumswagen)
Betriebs-Nr. 47 103 [P]



ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67463** 60

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Bierwagen Hlf „Kronenbourg“ der SNCF
Betriebs-Nr. 505020 [P]



ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67456** 60

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen G der BBÖ
Betriebs-Nr. 74 193



ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67452** 60

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen G der ÖBB
Betriebs-Nr. 131 439



ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67451** 60

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Bierwagen „Grosch Pilsener“ der NS
Betriebs-Nr. 560 806 [P]



ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67458** 60

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Bierwagen L „Pilsener Urquell“ der ČSD
Betriebs-Nr. 5-17304 [P]



ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67462** 60

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018





JETZT MIT NEUEM GEHÄUSE UND BREMSERHAUS

BIERWAGEN-SETS IN SPUR N



Bierwagen G10
„Dom Kölsch“ der DB, Ep. III
Best.-Nr. **67471**

ABB. ZEIGT H0-MODELL

 <p>Bierwagen G10 „Stuttgarter Hofbräu“ der DB, Ep. III Best.-Nr. 67472</p>	 <p>Bierwagen G10 „Tucher Bier“ der DB, Ep. III Best.-Nr. 67473</p>	 <p>Bierwagen G10 „Schultheiss (Berlin)“ der DB, Ep. III Best.-Nr. 67474</p>
 <p>Bierwagen G10 „Rothaus“ der DB, Ep. III Best.-Nr. 67475</p>	 <p>Bierwagen G10 „DAB“ der DB, Ep. III Best.-Nr. 67476</p>	 <p>Bierwagen G10 „Flensburger“ der DB, Ep. III Best.-Nr. 67477</p>
 <p>Bierwagen G10 „Holsten Bier“ der DB, Ep. III Best.-Nr. 67478</p>	 <p>Gedeckter Güterwagen G10 „Selters“ der DB, Ep. III Best.-Nr. 67479</p>	 <p>Bierwagen G10 „Pyraser Bier“ der DB, Ep. III Best.-Nr. 67480</p>

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

* Für Fachhandel nur als Set bestellbar.
Best.-Nr. **69003**





ABB. ZEIGT H0-MODELL

Bierwagen G10 „Radeberger“ der DR, Ep. IV

Best.-Nr. **67481**



Bierwagen G10 „Ur-Krostitzer“ der DR, Ep. IV

Best.-Nr. **67482**



Bierwagen G10 „Feldschlösschen (Dresden)“ der DR, Ep. IV

Best.-Nr. **67483**







LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

* Für Fachhandel nur als Set bestellbar.
Best.-Nr. **69004**



Kesselwagen 4-achsig ZZ [P] „B.V.-Aral“ der DRG
 Betriebs-Nr. 501 041 [P]







Best.-Nr. **67075**    

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Kesselwagen 4-achsig ZZ [P] „DEA“ der DB
 Betriebs-Nr. 581 005 [P]







Best.-Nr. **67076**    

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Kesselwagen 4-achsig ZZ [P] „Leuna“ der DR
 Betriebs-Nr. 52-97-38 [P]

ABB. ZEIGT HO-MODELL







Best.-Nr. **67074**    

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen G Kassel „Zeiss“ der DRG
 Betriebs-Nr. 29712







Best.-Nr. **67449**    

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen G10 „UHU“ der DB
 Betriebs-Nr. 129 399

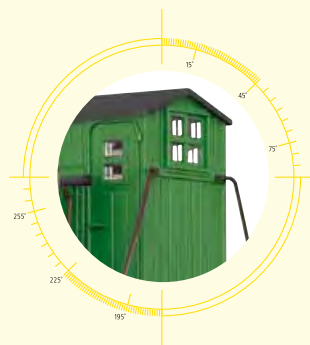
ABB. ZEIGT HO-MODELL







Best.-Nr. **67450**    

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Gh „Kathi“ der DR
 Betriebs-Nr. 04-43-07

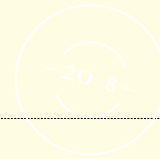


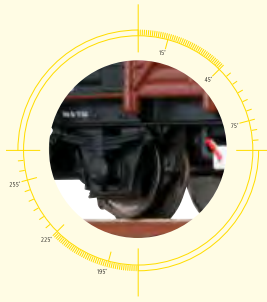
Best.-Nr. **67470**    

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

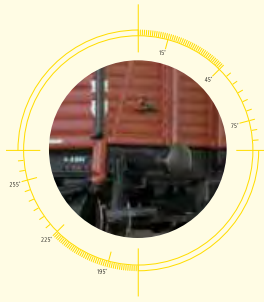


Schönste Details aus jedem Blickwinkel
 Entdecken Sie alle 360°-Ansichten von BRAWA im Überblick

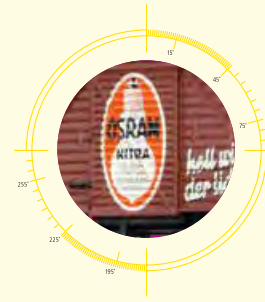




1_Bremsbacken in Radebene







2_Einzeln angeordnete Puffer und Tritte



3_Finste Bedruckung und Lackierung

Gedeckter Güterwagen Gms „Osram“ der DRG
Betriebs-Nr. 2 653







Best.-Nr. **67316**  62,5   

LIEFERBAR

Gedeckter Güterwagen Gmhs der DRG
Betriebs-Nr. 2154







Best.-Nr. **67317**  62,5   

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Gmhs 35 „EUROP“ der DB
Betriebs-Nr. 230 371







Best.-Nr. **67318**  62,5   

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Gmhs der DR
Betriebs-Nr. 11-03-56







Best.-Nr. **67319**  62,5   

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Gmhs „Fortschritt“ der DR
Betriebs-Nr. 3150 136 4234-1







Best.-Nr. **67320**  62,5   

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Gmhs „Fewa“ der DR
Betriebs-Nr. 11-05-02



Best.-Nr. **67328**  62,5   

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018





FESCHE GÜTERWAGEN FÜR ECHE SCHWEIZ-FANS

GEDECKTER GÜTERWAGEN K2



 ABB ZEIGT HO-MODELL

Gedeckter Güterwagen K2 der SBB Betriebs-Nr. 31 117

**SBB
CFF**

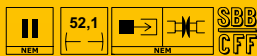
Bereits bevor 1903 die großen Schweizer Bahngesellschaften verstaatlicht und zu den SBB zusammengeschlossen wurden, hatten sich die Privatbahnen auf die Beschaffung weitgehend baugleicher Güterwagen geeinigt, die sogenannten Reformwagen. Bei den gedeckten Wagen war dies ein relativ kurzer Wagen mit 7,10 m Rahmenlänge. Diese Wagen wurden ab 1902 als K2 bezeichnet, das sind Wagen mit 12,5 t Ladegewicht und 40 bis 44 qm Ladevolumen. In der Ausführung mit 5 m Radstand ließ die SBB diese Wagen noch lange Zeit nachbauen. Auch bei allen namhaften Privatbahnen liefen solche Wagen. Es gab die Wagen wahlweise mit Bremserhütte oder offener Bühne, letztere hatten eine etwas größere Ladelänge. Einzelne Wagen hatten als Eilgutwagen die Westinghouse Bremse, Dampfleitung und roten Anstrich, die übrigen hatten erst nur Handbremse und graue Farbgebung.

In stark modernisierter Form sind viele Wagen noch heute vorhanden, allerdings als Arbeits- oder Bahndienstwagen.

Mit denselben Abmessungen des K2 entstanden weitere Wagenbauarten, in erster Linie die vielen Kühl- und Bierwagen. Viele Schweizer Brauereien beschafften zum Transport des begehrten Gerstensaftes Wagen, die den K2 entsprachen. Der Aufbau hatte bei denselben Maßen doppelte Wandung als Isolation und außen senkrechte Brettierung. Unterschiede gab es in der Ausführung der Türen und es gab auch wieder Wagen mit und ohne Bremserhaus mit entsprechend unterschiedlicher Ladelänge. Einige der Bierwagen kamen später durch Übernahme zu den SBB und wurden als „normale“ Kühlwagen für Lebensmitteltransporte genutzt.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Best.-Nr. **67850**



■ Fein gravierte Bretterfugen und Lüfter
■ Feinste Bedruckung und Lackierung

■ Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm
■ Räder aus Metall

■ Vorbildgetreuer Aufbau des Rahmens



Gedeckter Güterwagen K2 der SBB
Betriebs-Nr. 35 012



ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67851**

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen K2 „Valser“ der SBB
Betriebs-Nr. 515 249 [P]



ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67854**

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen K2 „Ramseier“ der SBB
Betriebs-Nr. 37 115



ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67857**

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen K2 „Mövenpick“ der SBB
Betriebs-Nr. 36 253



ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67858**

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen K2 der BLS
Betriebs-Nr. 3102



ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67852**

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen K2 der MThB
Betriebs-Nr. 1101



ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67856**

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

70
JAHRE

LIEBE ZUM DETAIL

JETZ AM GEWINNSPIEL TEILNEHMEN & EINE DIESELLOK BR212 SOWIE EIN TICKET FÜR DIE BRAWA SONDERFAHRT GEWINNEN.
WWW.BRAWA.DE/GEWINNSPIEL



90er Jahre bis heute

Kontinuierlicher Ausbau des Produktprogramms

Von den 1990er Jahren bis heute baute BRAWA sein Produktportfolio stetig aus. Nach und nach kamen Dieselloks, Elloks und Dampfloks hinzu und unter den Produkten fanden sich immer wieder Superlative wie z. B. die rekordverdächtige Dampfloks S 2/6. Mit der Diesellok Gravita bot BRAWA erstmals in 2012 ein H0-Lok mit besonders raffinierter technischer Ausstattung an. 2013 kam die Spurweite 0 neu hinzu und in 2017 lieferte BRAWA mit dem TWINDEXX Vario® die ersten modernen H0-Triebwagen an den Fachhandel aus. Und heute ist eines ganz sicher: auch in Zukunft wird BRAWA eine Geschichte mit vielen spannenden Details schreiben.



N

Offener Güterwagen OOtz 23 „ERZ III“ der Brit-US-Zone
 Betriebs-Nr. 610 115



Best.-Nr. **67036** III 62,9 NEM NEM DB

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Selbstentladewagen OOt der DR
 Betriebs-Nr. 47-40-25



Best.-Nr. **67037** III 62,9 NEM NEM DR

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

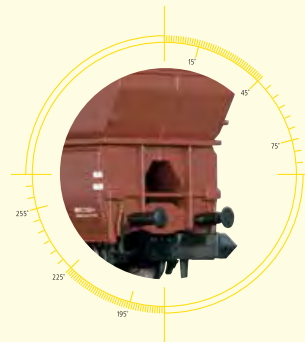
Selbstentladewagen SVyw „SGW“ der SNCF
 Betriebs-Nr. 539404 [P]



ABB. ZEIGT HO-MODELL

Best.-Nr. **67038** III 62,9 NEM NEM SNCF

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018



Kesselwagen 2-achsig Z [P] „ESSO“ der DRB
 Betriebs-Nr. Hamburg 527 610 [P]



ABB. ZEIGT HO-MODELL

Best.-Nr. **67528** II 54,9 NEM NEM

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Kesselwagen 2-achsig Z [P] „B.V.-Benzol B.V.-Aral“ der DRG
 Betriebs-Nr. Essen 503 121 [P]



ABB. ZEIGT HO-MODELL

Best.-Nr. **67529** II 54,9 NEM NEM

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

Kesselwagen 2-achsig Z [P] „DEA“ der DB
 Betriebs-Nr. 23 80 700 4 007-2 [P]

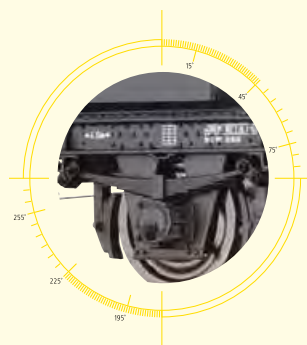


ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67530** IV 54,9 NEM NEM DB

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018



Gedeckter Güterwagen Gmmhs57 der DB
Betriebs-Nr. 216 021



Best.-Nr. **67815** III 81,2 DB

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Gmhs50 „Afri Cola“ der DB
Betriebs-Nr. 201 335



Best.-Nr. **67808** III 81,2 DB

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Gbs-uv 253
„BASF Trocken Eis (Transtermos)“ der DB
Betriebs-Nr. 25 80 141 4 412-9 [P]



Best.-Nr. **67810** IV 78,1 DB

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Gedeckter Güterwagen Gos der DR
Betriebs-Nr. 21 50 140 1027-3



Best.-Nr. **67813** IV 78,1 DR

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2018

Neubaukesselwagen „Bautz’ner“ der DR
Betriebs-Nr. 31 50 785 0066-2



Best.-Nr. **67250** IV 102 DR

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Neubaukesselwagen „ERMEFER“ der SNCF
Betriebs-Nr. 33 87 784 9 947-9 [P]



Best.-Nr. **67252** IV 102 SNCF

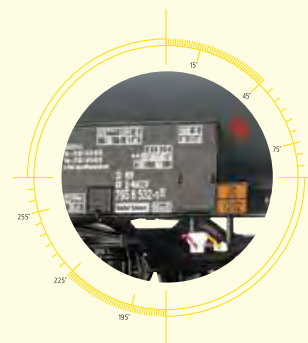
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Neubaukesselwagen Zas „NACCO“
Betriebs-Nr. 33 80 795 6 532-5 [P]



Best.-Nr. **67251** VI 102

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018



Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ [P] „Aral“ der DB
Betriebs-Nr. 503 269 [P]



Best.-Nr. **67714** III 77,5 DB

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ [P] „Valvoline“ der DB
Betriebs-Nr. 579 573 [P]



Best.-Nr. **67717** III 77,5 DB

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ [P] „VTG“ der DB
Betriebs-Nr. 591 453 [P]



Best.-Nr. **67720** III 77,5 DB

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ [P] der DB
Betriebs-Nr. 80 80 972 3 195-1



Best.-Nr. **67718** IV 77,5 DB

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZr [P] „Erdöl“ der DR
Betriebs-Nr. 51 71 12 [P]



Best.-Nr. **67712** III 77,5 DR

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ [P] „Buna“ der DR
Betriebs-Nr. 51-72-62 [P]



Best.-Nr. **67719** III 77,5 DR

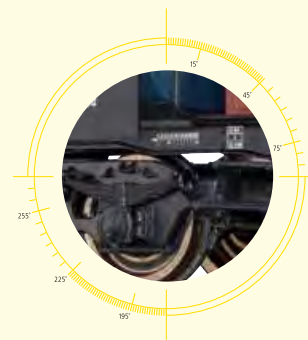
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018

Leichtbaukesselwagen Uerdingen SCwF
„Société Produits Chimiques Clamecy“ der SNCF
Betriebs-Nr. 569597 [P]



Best.-Nr. **67721** III 77,5 SNCF

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2018





LOKOMOTIVTECHNIK-GESCHICHTE

GEDECKTE GÜTERWAGEN



Gedeckter Güterwagen Gmhs 35 „Krauss Maffei“ der DB, Ep. III

Best.-Nr. **67322**

 <p>Gedeckter Güterwagen Gmhs „Borsig Lokomotivwerke“ der DRG, Ep. II Best.-Nr. 67323</p>	 <p>Gedeckter Güterwagen Gmhs 35 „Henschel“ der DB, Ep. III Best.-Nr. 67324</p>	 <p>Gedeckter Güterwagen Gmhs 35 „O&K“ der DB, Ep. III Best.-Nr. 67325</p>
 <p>Gedeckter Güterwagen Gmhs 35 „MaK“ der DB, Ep. III Best.-Nr. 67326</p>	 <p>Gedeckter Güterwagen Gm „Sächsische Maschinenfabrik vorm. Hartmann“ der K.S.St.E.B., Ep. I Best.-Nr. 67465</p>	 <p>Gedeckter Güterwagen Gm „Maschinenfabrik Esslingen“ der K.W.St.E., Ep. I Best.-Nr. 67466</p>
 <p>Gedeckter Güterwagen G „Hohenzollern“ der DRG, Ep. II Best.-Nr. 67467</p>	 <p>Gedeckter Güterwagen G „BMAG vormals Schwartzkopff“ der DRG, Ep. II Best.-Nr. 67468</p>	 <p>Gedeckter Güterwagen G10 „Krupp“ der DB, Ep. III Best.-Nr. 67469</p>

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2018

* Für Fachhandel nur als Set bestellbar.
Best.-Nr. **69005**



Kesselwagen 2-achsig Z [P] „BP“ der DB
Betriebs-Nr. 581313 [P]

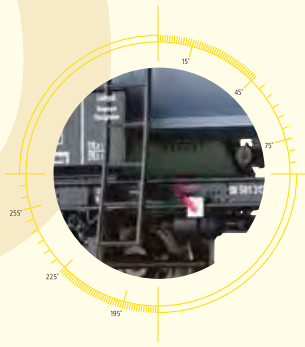


ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **37267** III 195,6 Rmin 914 [] [] [] [DB]

LIEFERBAR

Behältertragwagen BTs 30 / Ddtkr 612 der DB
Betriebs-Nr. 20 80 411 0 030-5



Best.-Nr. **37402** IV 202 Rmin 914 [] [] [] [DB]

Modell: ohne Behälter

LIEFERBAR

Behältertragwagen Mulde Lbrs577 der DB
Betriebs-Nr. 20 80 411 0 220-2



Best.-Nr. **37403** IV 202 Rmin 914 [] [] [] [DB]

Modell: ohne Behälter

LIEFERBAR



WWW.BRAWA.DE



MODERNES LAYOUT UND NOCH MEHR SERVICE: DIE NEUE BRAWA WEBSITE BIETET EINE KOMFORTABLE PRODUKTAUSWAHL MIT FILTERN Z. B. FÜR EPOCHEN ODER BAHNGESELLSCHAFTEN UND IST FÜR DIE VERWENDUNG MIT MOBILEN ENDGERÄTEN (TABLET ODER SMARTPHONE) OPTIMIERT.





BRAWA LIVE ERLEBEN MESSEN UND FACHHANDELS-EVENTS

Neuheiten, Klassiker und die Menschen dahinter erleben - dafür bieten wir zahlreiche Gelegenheiten. Auf Spielwaren- und Modellbahn-Messen in verschiedenen Städten. Zudem laden unsere Fachhändler zu zahlreichen Expertentagen ein. Termine und Adressen finden Sie jederzeit auf der BRAWA-Website. www.brawa.de/aktuelles/messen-veranstaltungen



DIE ZEICHEN UND IHRE BEDEUTUNG

Epochenbezeichnung	Befahrbarer Mindestradius in mm	Lok besitzt Schwungmasse	Modell besitzt Federpuffer
Gleichstrom Analog	Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb	Zweilicht-Spitzensignal in Fahrtrichtung wechselnd	Tauschradsatz für Wechselstrom (z. B. BRAWA Art.-Nr. 2180)
Gleichstrom Analog BASIC	Schnittstelle nach NEM 651	Zweilicht-Spitzensignal und ein rotes Schlusslicht in Fahrtrichtung wechselnd	Wechselstromschleifer nachrüstbar (z. B. BRAWA Art.-Nr. 2220)
Gleichstrom Analog BASIC+	Schnittstelle nach NEM 652	Dreilicht-Spitzensignal in Fahrtrichtung wechselnd	Sound eingebaut
Gleichstrom Digital	Schnittstelle mit Lötunkten	Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter in Fahrtrichtung wechselnd	Für Sound vorbereitet
Gleichstrom Digital EXTRA	Schnittstelle Next18	Zwei rote Schlusslichter	Fahrzeug weitgehend aus Metall
Wechselstrom Digital	Schnittstelle 21-polig	Mit Innenbeleuchtung ausgestattet	Logo der Bahngesellschaft (Beispiel DRG)
Wechselstrom Digital BASIC+	Schnittstelle PluX22	Innenbeleuchtung nachrüstbar (z.B. BRAWA Art.-Nr. 2200)	Digitale Kupplung
Wechselstrom Digital EXTRA	Anzahl der Räder mit Haftreifen	Mit Inneneinrichtung ausgestattet	Funktionsfähiger, schaltbarer Lüfter
Decoder Doehler & Haass	Lok besitzt Rauchgenerator	Modell besitzt Kupplungsaufnahme, jedoch keine Kurzkupplungskinematik	Energie Speicher
Länge über Puffer in mm	Lok ist für den Einbau eines Rauchgenerators vorbereitet (z. B. Seuthe Nr. 20)	Modell besitzt Kupplungsaufnahme und Kurzkupplungskinematik	

Nach Redaktionsschluss dieses Katalogs können sich an den Produkten Änderungen ergeben. Konstruktions- oder Formänderungen, Abweichungen in Bedruckung und Farbton bleiben vorbehalten.
Afri Cola, ALSTHOM, Appenzeller Käse, Avia Osterwalder, BASF, Bautz'ner, Bluna, Borsig Lokomotivwerke, BP, BMAG, Buna, B.V.-Aral, Caotina, Caramba Öl, Carl Zeiss Jena, CSD, DAB, DARMOL, DB AG, DB Cargo, DB Regio, DEA, Diekirch, Dom Kölsch, Eheim Esslinger, Elektrospielwaren, ERMEFER, Esso D. D. P. A., EUROP, Europa Spielwaren, Eva, Fazenli, Feldschlösschen, Fewa, Flensburger, Fortschritt, GATX, Grolsch Pilsener, Gubor Schokolade, Henschel, Hohenzollern, Holder, Holsten Bier, IVG, Kathi, Krauss Maffei, Kronenbourg, Krupp, Kühne, Königsberg, Leuna-Capprolactam, Lühns, Löhmann, Maschinenfabrik Esslingen, Maggi, MaK, Malimo, MARTHA, Minol, Mövenpick, NACCO, Nikolaus Spielwaren, NS, ÖBB, O&K, Osram, PAM, Pilsen, Pilsener Urquell, Pyraser Bier, Radeberger, Ramseier, Rothaus, Ricola, Sächsische Maschinenfabrik, SBB, Schultheiss, Schwarzer Frieser, Selters, Simotra, Skoda, SNCF, Staropramen, Stollwerk, Stuttgarter Hofbräu, Tucher Bier, UHU, Ültje, UNOX, Union Siegel-Pils, Ur-Krostitzer, Valsler, Valvoline, Vivil, VTG, Wiener Lokomotivfabriks AG W. Floridsdorf und Zwilling sind eingetragene Warenzeichen.

LIEBE ZUM DETAIL



GOLDENE ZEITEN FÜR MODELLBAHN-ENTHUSIASTEN
DIE BRAWA DAMPFLOKOMOTIVE BR 01 DER DRG



BRAWA Artur Braun Modellspielwarenfabrik GmbH & Co. KG Uferstr. 26-30 73630 Remshalden
Hotline: Montag – Donnerstag, 13.00 – 15.00 Uhr Telefon +49(0)7151 97935-68
Telefax +49(0)7151 74662 info@brawa.de www.brawa.de

