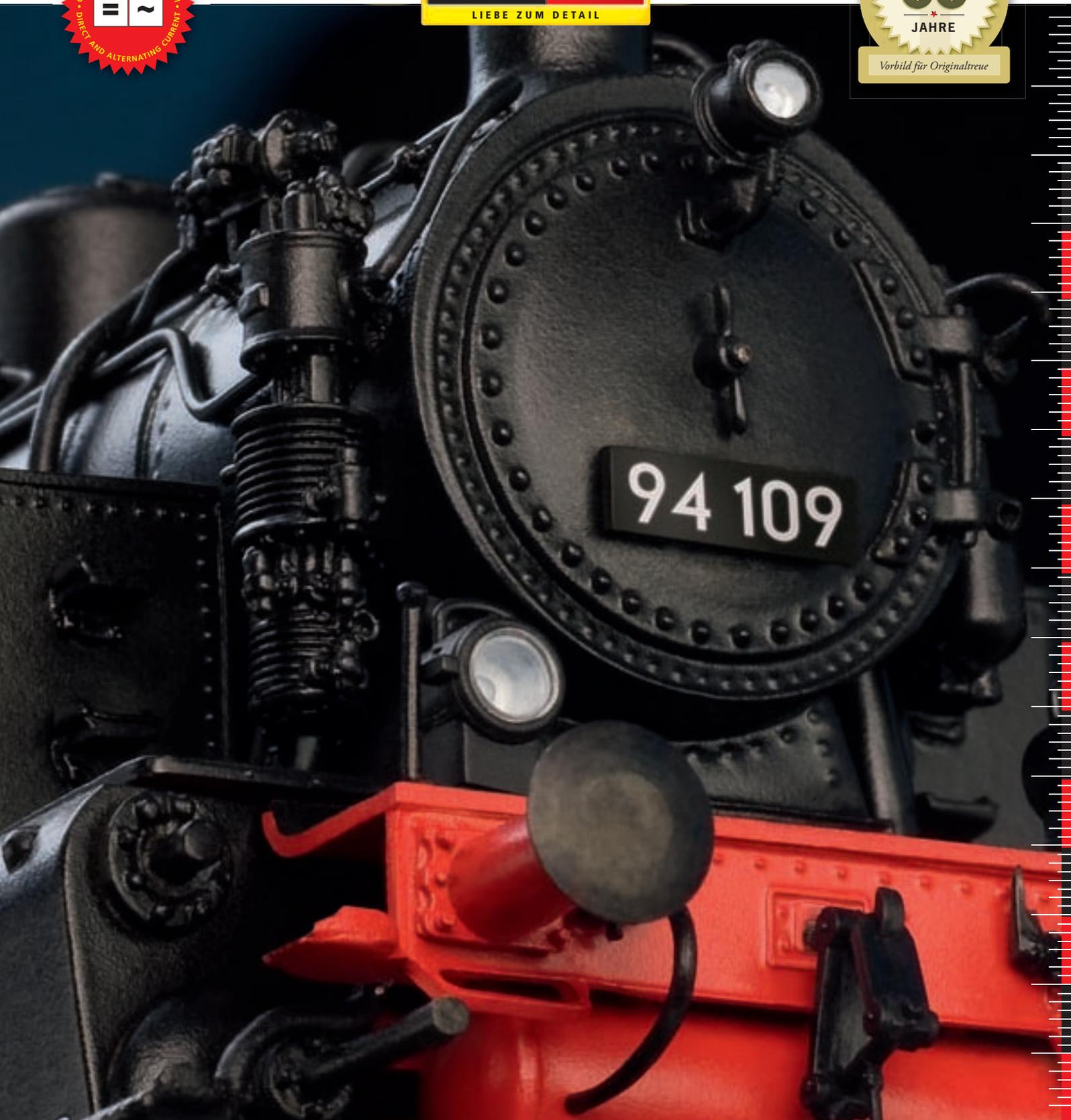




# NEUHEITEN 2008

LOKS, WAGEN UND ZUBEHÖR VON SPUR N BIS HO



JUBILÄUM/  
ANNIVERSARY  
2008



*Vorbild für Originaltreue*

\*  
**NEUHEITEN VON BRAWA:  
MIT MEHR ALS 110 SACHEN DURCHS JUBILÄUMSJAHR 2008**

Willkommen zu 60 spannenden Seiten, auf denen es jede Menge neuer Modelle zu entdecken gibt. Mit mehr als 110 Neuheiten in drei Spurweiten sind es so viele wie nie zuvor. Allen voran die Königsklasse H0, die mit 83 neuen Produkten besonders stark vertreten ist. Ein Glanzstück unter den neuen Loks: die Preußische Schnellzuglokomotive der Klasse S9 und die Variante BR 14 der DRG – beide faszinieren durch höchste Originaltreue. Auch bei den Wagen steht die Liebe zum Detail Pate. Zum Beispiel bei den so genannten Polnischen Hechten, die 2008 frisch auf die Schiene kommen. Eine weitere Besonderheit ist der Rollenprüfstand für H0, der in die eigene Modellbahnanlage integriert werden kann. In Spurweite TT gibt es mit der E 95 der DRG eine neue Ellok, und in Spurweite N

stehen rund 20 neue Modelle am Start: acht Loks, zwei verschiedene Triebwagen und neun Wagen. Was übrigens für viele Modellbahner immer noch eine schöne Überraschung ist: BRAWA Modelle sind für Gleich- und Wechselstrom erhältlich und damit für die gängigen Gleissysteme geeignet. Auf Liebe zum Detail muss also niemand verzichten. In diesem Sinne wünscht BRAWA viel Spaß mit den Neuheiten 2008.

Apropos 2008: Es ist ein besonderes Jahr für BRAWA, denn wir feiern unser 60-jähriges Bestehen. Unter dem Motto „60 Jahre Vorbild für Originaltreue“ gibt es das ganze Jahr über Aktionen sowie ein Jubiläumsprodukt. Lassen Sie sich überraschen und feiern Sie mit!



**Spur H0**  
Loks S. 4  
Triebwagen S. 20  
Wagen S. 24



**Spur N**  
Loks S. 50  
Wagen S. 54



**Spur TT**  
Loks S. 50



**Zubehör**  
Rollenprüfstand S. 58

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



GANZ SCHÖN PREUSSISCH:  
DIE S9 IST WIEDER DA. MIT ATLANTISCHEN DETAILS.

Preussische Schnellzuglokomotive der Klasse S9

Betriebs-Nr. 908

Rund 20 Jahre beherrschten die Lokomotiven der Achsfolge 2B (also Loks mit vorlaufendem Drehgestell und zwei Treibachsen) den Schnellzug- und Personenzugdienst der Europäischen Eisenbahnen. Allein die preußische Staatsbahn hatte 3472 Maschinen dieser Achsfolge beschafft, die letzten davon erst im Jahr 1913. Bereits an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert wurden die Zuggewichte immer größer und die 2B Loks gelangten häufig an ihre Leistungsgrenze. Um auf den Loks einen leistungsfähigeren Kessel unterzubringen, musste eine weitere Laufachse angefügt werden. Damit war die Achsfolge 2B1, die so genannte Atlantic geboren. Der Name dieser Lokbauart stammt vom ersten Betreiber der Lok, der Atlantic Coast Line in den USA. Unter Kennern gelten die Atlantic-Lokomotiven als die elegantesten und form schönsten Dampfloks überhaupt, zudem waren sie wesentlich leistungsfähiger als ihre Vorgänger und extrem lauffähig. Atlantic Lokomotiven erreichten Geschwindigkeiten bis 200 km/h. Die K.P.E.V. (Königlich Preußische Eisenbahn Verwaltungen) beschafften als erste Atlantic ab 1902 die Gattung S7 in zwei Bauformen – die Hannoverische Bauform und die Graffenstadener Bauform, benannt jeweils nach den Lieferfirmen. Die Loks waren von her-

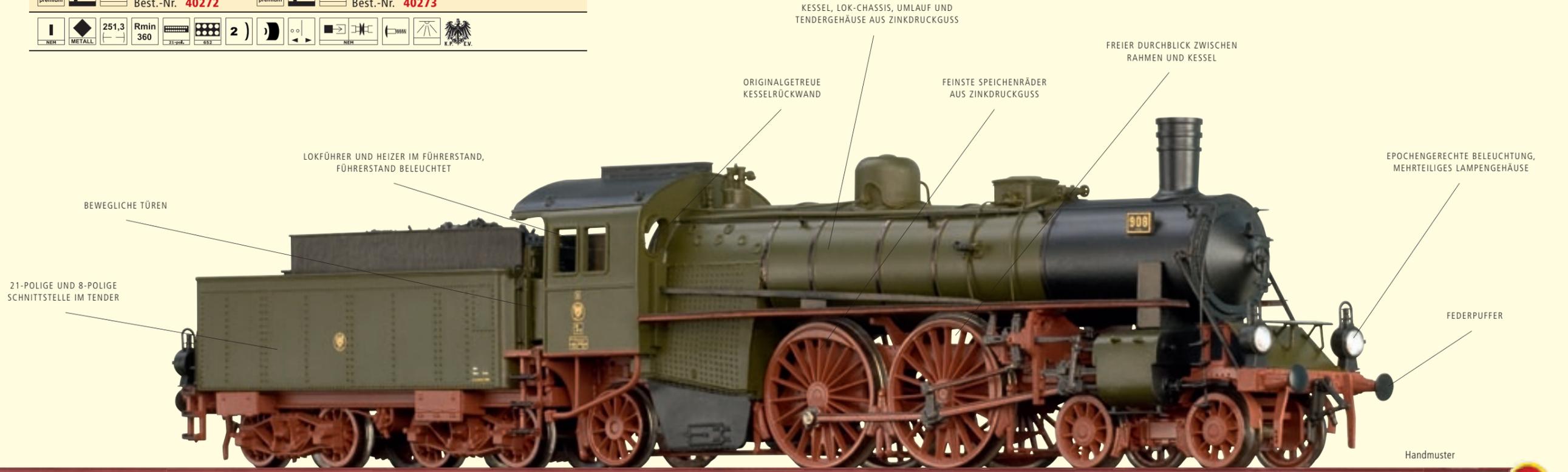
vorragender Laufruhe und leistungsfähiger als die 2B-Vorgänger. Für die weiter steigenden Anforderungen jedoch bald nicht mehr leistungsfähig genug. Die Hannoverische S7 wurde zu einer Art „Super-Atlantic“ weiterentwickelt, es entstand die Gattung S9. Bei der Hanomag in Hannover konstruiert und gebaut, wurden ab 1908 99 Stück geliefert. Mit ihren hervorragenden Laufeigenschaften und dem leistungsfähigen Kessel war die S9 wie geschaffen für Schnellzüge im flachen Norddeutschland. Ihre zugelassene Höchstgeschwindigkeit betrug 110 km/h, mit ihrem großen Tender waren Langläufe über eine Entfernung von mehr als 250 km möglich. Sie war auch optisch sehr gelungen und gilt als eine der schönsten preußischen Lokomotiven. Es verwundert allerdings, dass bei diesen Loks nicht das damals schon bewährte Heißdampfverfahren zum Einsatz kam. Man wollte dies im Jahr 1914 korrigieren und die Loks mit neuen Heißdampfkesseln ausrüsten. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs verhinderte dies und nur zwei Loks wurden umgebaut. Diese waren jedoch noch leistungsfähiger geworden.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008

	Best.-Nr. <b>40270</b>		Best.-Nr. <b>40271</b>
	Best.-Nr. <b>40272</b>		Best.-Nr. <b>40273</b>



- 1\_Sound- und Rauchgenerator eingebaut, bzw. für den Einbau vorbereitet
  - 2\_Viele extra angesetzte Teile
  - 3\_Originalgetreue Nachbildung der Tenderrückwand
  - 4\_Bremsbacken in Radebene
  - 5\_Epochengerechte Beleuchtung, mehrteiliges Lampengehäuse
- (Abbildungen zeigen Handmuster)



BEWEGLICHE TÜREN

LOKFÜHRER UND HEIZER IM FÜHRERSTAND, FÜHRERSTAND BELEUCHTET

21-POLIGE UND 8-POLIGE SCHNITTSTELLE IM TENDER

KESSEL, LOK-CHASSIS, UMLAUF UND TENDERGEHÄUSE AUS ZINKDRUCKGUSS

ORIGINALGETREUE KESSELRÜCKWAND

FEINSTE SPEICHERNÄDER AUS ZINKDRUCKGUSS

FREIER DURCHBLICK ZWISCHEN RAHMEN UND KESSEL

EPOCHENGERECHTE BELEUCHTUNG, MEHRTEILIGES LAMPENGEHÄUSE

FEDERPUFFER

Handmuster



**Dampflok Tn der K.W.St.E.**

Betriebs-Nr. 1008

Bei der Königlich Württembergischen Staats Eisenbahn wanderten ältere Lokomotiven nach und nach in untergeordnete Dienste wie Nebenbahnen, Arbeitszüge und Baudienst ab. Durch den Lokmangel im ersten Weltkrieg wurden aber alle noch brauchbaren Loks auf den Hauptstrecken benötigt, auf den Nebenbahnen wurde inzwischen völlig überaltertes Lokmaterial gefahren. Daher bestellte die Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahn (zu diesem Zeitpunkt nicht mehr „königlich“) im Januar 1920 bei der Maschinenfabrik Esslingen eine Serie von 30 neuen Lokomotiven für den Nebenbahndienst.

Die Lokomotiven sollten den Nebenbahndienst gründlich renovieren, dazu benötigte man eine leichte Lokomotive (geplant waren 12,5 t maximale Achslast) mit ausreichender Zugkraft. Diese Forderungen ließen sich nur mit einer fünffach gekuppelten Lokomotive unter einen Hut bringen. Wichtig waren auch ein problemloses Befahren von engen Kurvenradien bis zu 100 m sowie eine geforderte Geschwindigkeit von 50 km/h. Das Ergebnis war eine fünffach gekuppelte Heißdampflok mit 1150 mm Treibraddurchmesser und einer maximalen Achslast von 13 t – die Maschinen waren nun doch etwas schwerer geworden als geplant. Nach gut einem Jahr Bauzeit wurden die ersten 5 Loks im Februar 1921 ausgeliefert, die letzte der bestellten 30 Loks im Juni 1921. Eine Tn kostete

damals 500.000 Reichsmark. Im Dezember 1922 wurden noch 2 Ersatzkessel für die Tn bestellt, geliefert am 1. September zum Stückpreis von 19,8 Millionen Reichsmark – es herrschte Inflation im Deutschen Reich. Die 30 Maschinen wurden nach ersten Versuchsfahrten sofort auf die Nebenbahnen Württembergs verteilt, wo sie überalterte Lokomotiven ablösten. Eine Besonderheit der Tn war der Einbau eines Kleinrohrüberhitzers, der nicht sehr verbreitet war. Das weckte auch das Interesse der Schmidt Heißdampfgesellschaft. In Anwesenheit einiger Ingenieure dieser Gesellschaft fanden im Mai 1923 ausgedehnte Versuchsfahrten auf den Strecken Rottweil – Villingen und Rottweil – Spaichingen statt. Dabei bewährte sich diese Überhitzerbauart, dennoch setzte sich der Großrohrüberhitzer allgemein durch. Alle 30 Maschinen der Klasse Tn wurden von der Deutschen Reichsbahn übernommen, sie erhielten die Loknummern 94 101 bis 94 130. Allerdings war die maximale Achslast auf Nebenbahnen von der DRG inzwischen auf 15 t erhöht worden, so daß die Tn auf Nebenbahnen durch andere Maschinen ersetzt wurden, sie kamen hauptsächlich in den Rangierdienst. Das dokumentiert auch die Lokverteilung im Jahr 1925, die Loks waren damals in Stuttgart-Rosenstein (21 Loks), Freudenstadt (4 Loks) und Geislingen (5 Loks) beheimatet.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008



Originalfoto, Sammlung: Beck

		Best.-Nr. <b>40300</b>			Best.-Nr. <b>40301</b>
		Best.-Nr. <b>40302</b>			Best.-Nr. <b>40303</b>



### Dampfloks BR 94.1 der DB

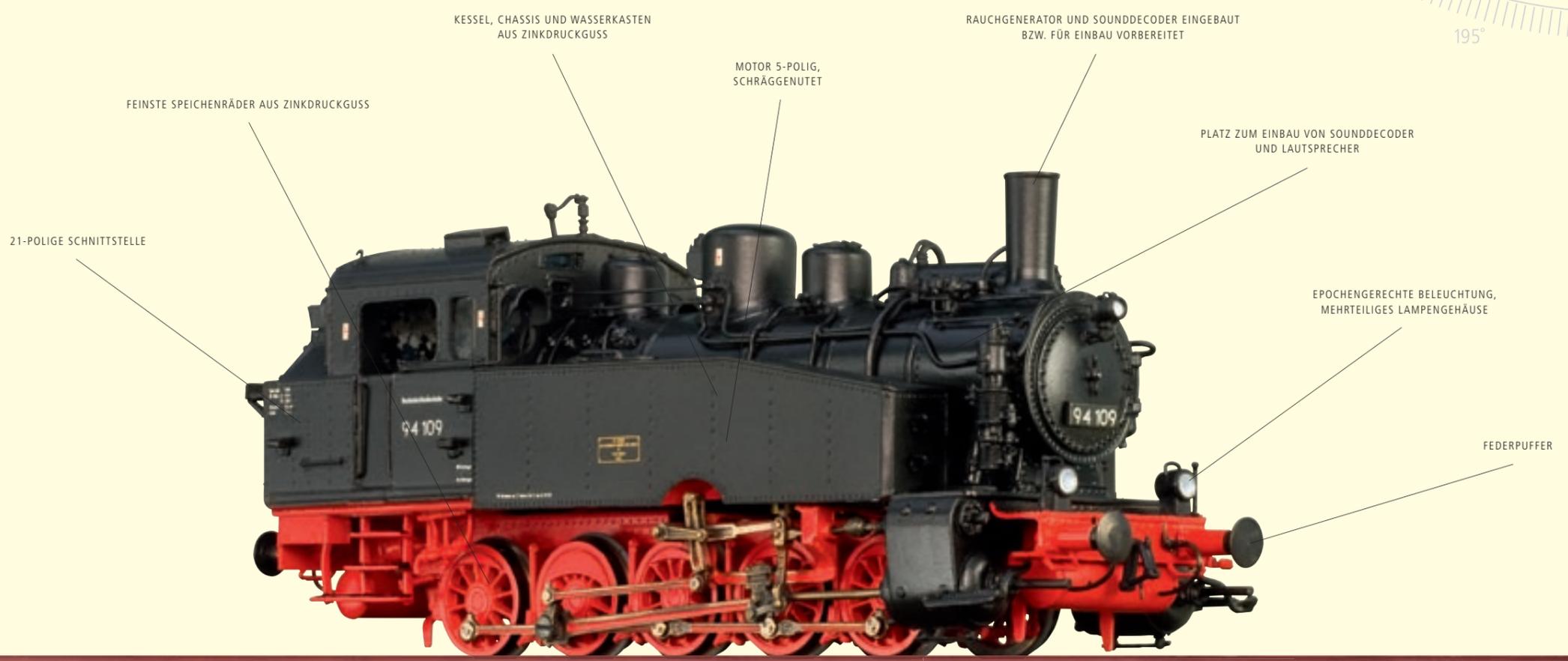
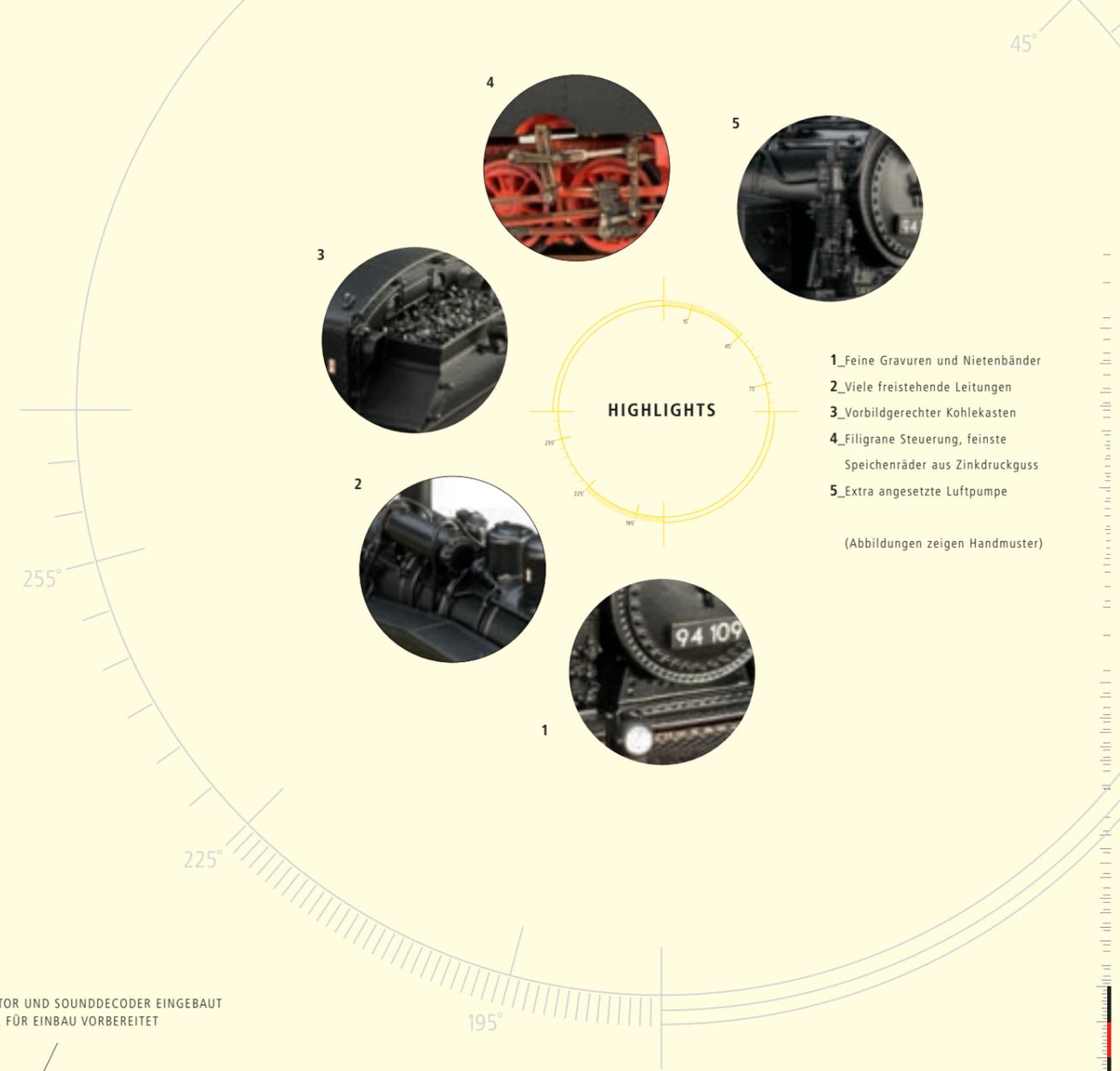
Betriebs-Nr. 94 109

Alle 30 Loks überstanden mehr oder weniger beschädigt auch den Zweiten Weltkrieg. Einige Loks waren im Krieg nach Bayern zum Bw Passau versetzt worden, eine fand sich gar in der Tschechoslowakei wieder. Alle wurden jedoch wieder an die Direktion Stuttgart zurückgegeben. Nach den erforderlichen Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten wurden auch alle 30 Maschinen von der DB übernommen. Nach der Normalisierung der Verhältnisse, d. h. Wiederherstellung der alten Direktionsgrenzen, waren im Jahr 1953 die Loks in den Bw Stuttgart-Rosenstein (16), Kornwestheim (7), Tübingen (4) und Freudenstadt (3) beheimatet. An ihrem Einsatzgebiet hatte sich nichts geändert: Hauptsächlich Rangierdienst auf großen Bahnhöfen und Nachschieben auf Rampenstrecken.

Bis 1956 blieb es weitgehend bei dieser Verteilung und Aufgabenstellung, dann jedoch begann der Stern der BR 94.1 rapide zu sinken. Im Jahr 1956 wurden die ersten Maschinen von der Ausbesserung zurückgestellt und ausgemustert. Zum Jahresbeginn 1959 waren noch 19 Maschinen bei den Bw Aalen, Freudenstadt, Plochingen, Stuttgart und Tübingen vorhanden. Die Ausmusterungen kamen jetzt immer schneller, und bereits 2 Jahre später schieden mit der 94 109 und der 94 113 die beiden letzten aus dem Dienst. Erhalten wurde leider keine Lokomotive der Klasse Tn, 1961 war die Zeit noch nicht reif für Museumslokomotiven.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008

		Best.-Nr. <b>40304</b>			Best.-Nr. <b>40305</b>
		Best.-Nr. <b>40306</b>			Best.-Nr. <b>40307</b>



Handmuster

Dampflokomotive S 2/6 der K.Bay.Sts.E.B.

Betriebs-Nr. 3201

Nach alten Quellen war der Regelanstrich bayerischer Dampflokomotiven grün mit grünen Rädern. Verziert wurde das Ganze mit zahlreichen Teilen wie beispielsweise die Kesselringe aus poliertem Messing. Das Fahrgestell dagegen war schwarz. Mit dieser Optik harmonisiert die S 2/6 bestens mit den anderen bayerischen Dampfloks.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008



Best.-Nr. 40254	Digital premium	Best.-Nr. 40255	Digital premium
Best.-Nr. 40256	Digital premium	Best.-Nr. 40257	Digital premium
I METALL 242,9 Rmin 360 552 2 )			

**Modell:** vollbewegliche Nachbildung der modellspezifischen Tenderdrehgestelle; Kurzkupplung zwischen Lok und Tender; mit Lokführer und Heizer; detailgetreue Nachbildung des Barrenrahmens; feinste Speichenräder aus Metall; maßstabgetreue Länge über Puffer; schräggenuteter 5-poliger Motor mit zwei Schwungmassen

Dampflokomotive BR 06 der DRG

Betriebs-Nr. 06 001

Die Deutsche Reichsbahn lackierte Mitte der dreißiger Jahre ihre Stromlinienlokomotiven in elegantem dunklem Rot. Auch die BR 06 soll einen solchen Anstrich bekommen haben. Einige Illustrationen belegen dies.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008



Best.-Nr. 40204	Digital premium	Best.-Nr. 40205	Digital premium
Best.-Nr. 40206	Digital premium	Best.-Nr. 40207	Digital premium
I METALL 305 Rmin 360 552 2 )			

**Modell:** Inneneinrichtung im Führerstand komplett; mit Lokführer und Heizer; filigrane Steuerung; Gestänge aus Metall; originalgetreue Nachbildung der Bremsbacken und Bremsgestänge an der Unterseite der Lok; feinste Speichenräder aus Metall; Tenderabstand variabel einstellbar; Antrieb in der Lok

Dampflokomotive BR 19.10 der DRG

Betriebs-Nr. 19 1001

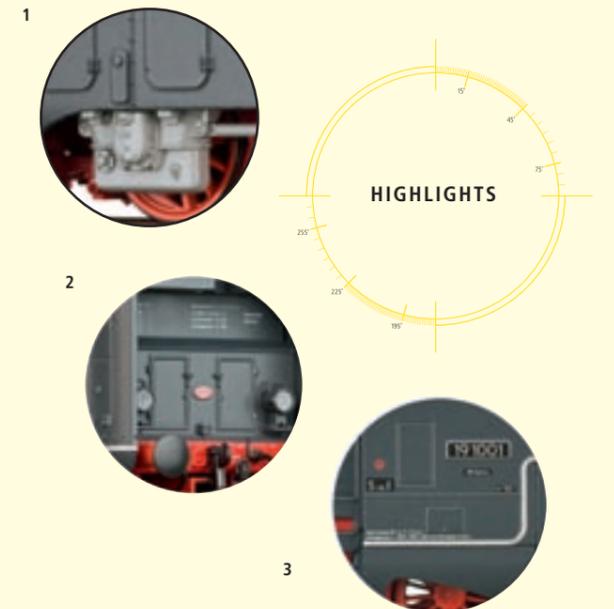
Für Stromlinienlokomotiven der Deutschen Reichsbahn war ab Ende 1940 ein anthrazitgrauer Anstrich vorgeschrieben. Dies betraf zwar hauptsächlich die Neulieferungen der Baureihen 01.10 und 03.10, aber auch vorhandene Lokomotiven mussten laut dieser Vorschrift bei Neulackierungen den grauen Anstrich erhalten.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2008



Best.-Nr. 40134	Digital premium	Best.-Nr. 40135	Digital premium
Best.-Nr. 40136	Digital premium	Best.-Nr. 40137	Digital premium
I METALL 271,4 Rmin 360 552 2 )			

- 1\_Vorbildgerechte Nachbildung der Dampfmaschinen
- 2\_Feinste Gravuren und Bedruckung an der Tenderrückwand
- 3\_Lupenreine Beschriftung und Lackierung



**Tenderlok 75 001 der DB**

Betriebs-Nr. 75 001

Die württembergische T5 erhielt nach der 16. Maschine eine andere Domanordnung auf dem Kesselscheitel. Aus Gewichtsgründen wurde der Dampfdom nach hinten verlegt, der Sanddom kam nach vorne. Durch Kesseltausch in den Ausbesserungswerken kamen die neueren Kessel auch auf Lokomotiven mit niedrigen Betriebsnummern. So erhielt die 75 001 im Jahr 1946 den Kessel aus der 75 025. Die 75 001 war als erstgebaute Maschine mehr als 50 Jahre in Betrieb, erst nach einem Unfall wurde sie 1960 ausgemustert.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008



Best.-Nr. <b>40016</b>	Digital premium	Best.-Nr. <b>40017</b>
Best.-Nr. <b>40018</b>	Digital premium	Best.-Nr. <b>40019</b>
III METALL 140,2 Rmin 360 2 )		

**Modell:** abweichend von der Abbildung wird beim Modell der Kessel mit gedrehten Domen ausgeliefert

**DampfloK BR 89 der DRG**

Betriebs-Nr. 89 407

Die kleinen Tenderloks der Klasse T3 wurden über 65 Jahre von den K.W.St.E. und der DRG eingesetzt, dabei wurden sie den geänderten Einsatzbedingungen angepasst. So erhielten fast alle T3 spätestens bei der DRG größere Rangiertritte und Aufsätze auf dem Kohlenkasten. Die Sicherheitsventile waren schon zum Ende der Länderbahnzeit bei vielen Maschinen auf die Kesselmitte zwischen den Domen versetzt worden. Trotz beginnender Ausmusterung in den dreißiger Jahren kamen einige wenige T3 noch kurz zur DB.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2008



Best.-Nr. <b>40034</b>	Digital premium	Best.-Nr. <b>40035</b>
II METALL 98 Rmin 360		

**DampfloK Fc. der K.W.St.E.**

Betriebs-Nr. 719

Die Wind und Wetter ausgesetzten Bekleidungsbleche der Lokomotiven mussten schon immer gegen Korrosion geschützt werden. Anstriche mit Farben mussten sehr oft erneuert werden, daher wurde ab etwa 1880 verschiedentlich sogenanntes Glanzblech verwendet. Die württembergischen Staatseisenbahnen beschafften einige Lokomotiven mit Glanzblechverkleidung, so in den Jahren 1907 und 1908 insgesamt 11 Loks der Klasse Fc. Die Maschinen hatten gegenüber der Normalausführung einen Preisaufschlag von 1100 Mark für das Glanzblech. Insgesamt bewährte sich die Glanzblechbekleidung aber nicht, da sie genau so schnell rostete wie das bisher verwendete lackierte Blech.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008



Best.-Nr. <b>40052</b>	Digital premium	Best.-Nr. <b>40053</b>
I METALL 162,1 Rmin 360 2 )		



**Ellok E 77 der DRG**

Betriebs-Nr. E 77 31

Ab 1920 erhielten die Elektrolokomotiven der Gruppenverwaltung Bayern einen braunen Anstrich des Lokkastens sowie rote oder schwarze Räder und Triebwerksteile. Dies betraf auch die ab 1924 nach Bayern gelieferten Güterzugloks der Gattung EG3, ab August 1926 Baureihe E 77. Alle 31 gebauten Loks kamen an das Bw München Hauptbahnhof. Sie wurden auf den von München ausgehenden elektrifizierten Strecken im Güterzugdienst eingesetzt.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008



	Best.-Nr. <b>43032</b>		Best.-Nr. <b>43033</b>
	168,8	Rmin 360	

**Modell:** Federpuffer; Dachaufbauten epochengerecht überarbeitet; Pantograph mit jeweils vier eingesetzten Mikrofedern; angesetzte Scheibenwischer aus Metall

**Diesellok BR 114 der DR**

Betriebs-Nr. 114 252-0

Die Lokomotiven der DR-Baureihe V 100 erwiesen sich als gelungene und zuverlässige Konstruktion. Einzig die Leistung von 735 kW/1000 PS erwies sich für viele Zwecke als zu gering. Durch gezielte Weiterentwicklung des installierten 12-Zylinder-Motors gelang eine Leistungssteigerung auf 1100 kW/1500 PS. In 61 Maschinen der Baureihe 110 wurde zwischen 1983 und 1990 dieses Aggregat eingebaut. Die so entstandene stärkste Variante der V 100 erhielt bei der DR die Baureihenbezeichnung 114.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2008



	Best.-Nr. <b>41014</b>		Best.-Nr. <b>41015</b>
	Best.-Nr. <b>41016</b>		Best.-Nr. <b>41017</b>
	160	Rmin 360	

**Modell:** neues Getriebe aus Metall; LED-Beleuchtung; 21-polige Schnittstelle; für Sound vorbereitet bzw. eingebaut

**Diesellok BR 132 der DR**

Betriebs-Nr. 132 659-4

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008



	Best.-Nr. <b>41048</b>		Best.-Nr. <b>41049</b>
	Best.-Nr. <b>41050</b>		Best.-Nr. <b>41051</b>
	239	Rmin 360	

**Diesellok BR 119 der DR**

Betriebs-Nr. 119 049-5

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008



	Best.-Nr. <b>41084</b>		Best.-Nr. <b>41085</b>
	Best.-Nr. <b>41086</b>		Best.-Nr. <b>41087</b>
	224	Rmin 360	

**JETZT AUCH MIT SOUND**

**Diesellok V 160 der DB**

Betriebs-Nr. V 160 061

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008



	Best.-Nr. <b>41124</b>		Best.-Nr. <b>41125</b>
	Best.-Nr. <b>41126</b>		Best.-Nr. <b>41127</b>
	184	Rmin 360	

**JETZT AUCH MIT SOUND**

Unser Vorbild ist das Original,

unser Antrieb die Liebe zum Detail.

Das erfahren Sie spätestens, wenn Sie mit Augen und Fingerspitzen immer neue Raffinessen an unseren Modellen entdecken.

**Diesellok Köf II der DB**

Betriebs-Nr. Köf 6565

Die ab 1934 gebauten Kleinlokomotiven der Einheitsbauart hatten sich so sehr bewährt, dass die DB die Grundkonzeption beibehielt und lediglich stärkere Motoren und moderne Getriebe einbauen ließ. Nach diesem Konzept entstanden von 1948 bis 1965 weitere 736 Kleinlokomotiven für die DB. Die offene Ausführung des Führerstandes entsprach dabei noch immer der Vorkriegsbauart. Erst ab 1971 wurden einige Köf nachträglich mit einem geschlossenen Führerhaus ausgerüstet.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008



Best.-Nr. **42502** Digital premium 1 Best.-Nr. **42503**

III METALL 74,3 Rmin 300 21-pol 21-pol DB

**Modell:** Griffstangen aus Metall; passgenaue und bedruckte Fenstereinsätze; durchbrochenes Lüftergitter; Federpuffer; Lichtwechsel weiß/weiß; maximales Gewicht durch komplette Zinkdruckguss-Bauweise; 21-polige Schnittstelle

**Diesellok Köf II der Meggle Milchindustrie**

Im Jahr 1882 gründete Josef Anton Meggle eine kleine Käserei. Daraus entstand in 125 Jahren ein Großunternehmen der Milchindustrie, die Meggle AG. Für den immensen Güterumschlag auf der Schiene wurde eine eigene Lokomotive eingesetzt, eine Köf. Die 1959 von Gmeinder in Mosbach als Köf 6382 erbaute Kleinlok erhielt später die Betriebsnummer 322 520 und wurde bis 1980 von der DB eingesetzt. Die Firma Meggle AG erwarb die Lok 1983 und setzte sie bis 2003 ein. Heute ist die Lok im Eisenbahnmuseum in Heilbronn beheimatet. Die blaue Lokomotive trägt an beiden Seiten das Logo der Meggle AG, das Kleeblatt.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008



Best.-Nr. **42504** Digital premium 1 Best.-Nr. **42505**

III METALL 74,3 Rmin 300 21-pol 21-pol

**Modell:** Griffstangen aus Metall; passgenaue und bedruckte Fenstereinsätze; durchbrochenes Lüftergitter; Federpuffer; Lichtwechsel weiß/weiß; maximales Gewicht durch komplette Zinkdruckguss-Bauweise; 21-polige Schnittstelle

**Diesellok 323 der DB**

Betriebs-Nr. 323 722-9

Kritikpunkt bei den Köf war die offene Ausführung des Führerhauses. Um die Arbeitsbedingungen der Bediener zu verbessern, wurden die Köf „winterfest“ gemacht. Beim Umbau wurde das Führerhaus mit Fenstern und Türen versehen und eine Wärmeluftheizung installiert. In den Jahren 1971 bis 1976 wurden 403 Loks in den Aw Bremen und Nürnberg „winterfest“ gemacht. Mindestens weitere 44 Köf wurden vor Ort in den Bahnbetriebswerken umgebaut.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008



Best.-Nr. **42506** Digital premium 1 Best.-Nr. **42507**

IV METALL 74,3 Rmin 300 21-pol 21-pol DB

**Modell:** Griffstangen aus Metall; passgenaue und bedruckte Fenstereinsätze; durchbrochenes Lüftergitter; Federpuffer; Lichtwechsel weiß/weiß; maximales Gewicht durch komplette Zinkdruckguss-Bauweise; 21-polige Schnittstelle

**Diesellok V22 der Bundeswehr**

Betriebs-Nr. 53



Best.-Nr. **42602** Digital premium Best.-Nr. **42603**

IV METALL 80 Rmin 300 452 452

**Modell:** Griffstangen aus Metall; passgenaue und bedruckte Fenstereinsätze; durchbrochenes Lüftergitter; Federpuffer; Lichtwechsel weiß/weiß; maximales Gewicht durch komplette Zinkdruckguss-Bauweise; 452-polige Schnittstelle

**Diesellok BR 101 der DR**

Betriebs-Nr. 101 280-6



Best.-Nr. **42601**

IV METALL 80 Rmin 300 452 452 DR

**Modell:** Griffstangen aus Metall; passgenaue und bedruckte Fenstereinsätze; durchbrochenes Lüftergitter; Federpuffer; Lichtwechsel weiß/weiß; maximales Gewicht durch komplette Zinkdruckguss-Bauweise; 452-polige Schnittstelle

Der VEB Lokomotivbau Karl Marx in Babelsberg lieferte einige Diesellokomotiven der Typen V188 und V22B auch an die nationale Volksarmee der DDR. Sie wurden dort in Depots und Lagern für den internen Rangierdienst eingesetzt. Nach der Auflösung der NVA im Jahr 1990 wurden einige davon noch für kurze Zeit von der Bundeswehr übernommen. Darunter war auch die Lok 53, die 1976 an das Ministerium für nationale Verteidigung geliefert wurde. Die Lok war in Neubrandenburg bis 1999 vorhanden und befindet sich heute bei den Eisenbahnfreunden Zollernbahn in Tübingen.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008

Als Nachfolgerin der Köf II entstand bei LKM Babelsberg die Rangierlokomotive V 15. Nach der Baumusterlok aus dem Jahr 1958 entstand ab 1959 eine Nullserie von 20 Maschinen, denen ab 1960 die 249 Serienloks der Reihe V 15.20 folgten. Bei der Ablieferung waren die Lokomotiven der Baureihe V 15 der DR blau lackiert. Ab 1970 wurden die Loks der Baureihe V 15 als Baureihe 101 bezeichnet.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008



Vorbild für Originaltreue

Auf dieser Seite sind es fünf von über 110 Sachen, mit denen wir durch unser Jubiläumsjahr fahren. BRAWA wird 60 Jahre jung und natürlich wird ein solches Jubiläum vorbildlich gefeiert. Getreu dem Motto „60 Jahre Vorbild für Originaltreue“ gibt es das ganze Jahr über Aktionen sowie ein Jubiläumsprodukt. Es lohnt sich also noch mehr, regelmäßig auf unserer Website vorbeizuschauen oder gleich den BRAWA Newsletter zu abonnieren und immer aktuell informiert zu sein, was gerade läuft.

**Triebwagen ET 65 der DRG**

Betriebs-Nr. Stg 1204 und Stg 2204



Best.-Nr. **44082** Digital premium Best.-Nr. **44083**

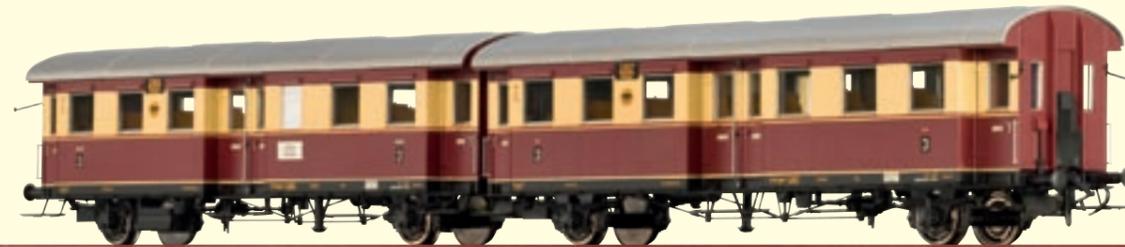
NEH 466 Rmin 360 852 2 ) NEH DB

Für den Nahverkehr beschaffte die Reichsbahndirektion Stuttgart 1933 bei der Maschinenfabrik Esslingen elektrische Triebwagen der späteren Baureihe ET 65. Mit den 17 Trieb- und 16 Steuerwagen wurde schon damals ein getakteter Nahverkehr, Vorbild der heutigen S-Bahnen, auf der Strecke Plochingen–Stuttgart–Ludwigsburg eingerichtet. Zum Erfolg trug sicher auch das attraktive Äußere der modernen und schnellen Triebwagen bei. Die ET 65 waren bei ihrer Auslieferung dunkelrot und beige lackiert und entsprachen damit dem seit 1932 gültigen Farbschema für Triebwagen.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008

**Mittelwagen EM 65 der DRG**

Betriebs-Nr. Stg 2656 und Stg 2657



Best.-Nr. **45071**

NEH 305,8 2181 DB

Die elektrischen Triebwagen für den Nahverkehr in Stuttgart sollten in der Regel in der Reihung Triebwagen-Mittelwagen-Steuerwagen verkehren. Als Mittelwagen wurden jedoch jedoch keine neuen Fahrzeuge beschafft. Man verwendete die sehr gut bewährten und damals noch recht neuen Doppelwagen der Stahlbauert. Die Wagen wurden im RAW Cannstatt umgerüstet. Neben der erforderlichen elektrischen Einrichtung erhielten sie auch eine attraktive, zu den Triebwagen passende zweifarbige Lackierung.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008

**Triebwagen ET 65 der DB**

Betriebs-Nr. 465 005-1 und 865 611-8



Best.-Nr. **44084** Digital premium Best.-Nr. **44085**

Best.-Nr. **44086** Digital premium Best.-Nr. **44087**

NEH METALL 466 Rmin 360 852 2 ) NEH DB

Zwischen 1961 und 1963 wurden alle noch vorhandenen 23 Triebwagen dem Bw Stuttgart-Bad Cannstatt zugeführt und komplett überarbeitet. Am auffälligsten war die komplette Erneuerung der Frontpartie sowie die durch Gummiwülste wettergeschützten Übergänge zwischen den Wagen. In der modernisierten Form standen die Triebwagen ET 65 bzw. ab 1968 als 465 bis zu ihrer Ablösung durch die S-Bahn 1977 täglich zuverlässig im Dienst. Anfänglich waren die modernisierten ET 65 wie bisher dunkelrot lackiert, ab Ende der sechziger Jahre erhielten die Triebwagen Außenwerbung. Die ET 65 fuhren fortan für „Jägermeister“ Reklame.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008

**JETZT AUCH MIT SOUND**



- 1\_Originalgetreue Nachbildung der Werbeaufschrift „Jägermeister“
- 2\_Lichtwechsel rot/weiß
- 3\_Exakt lackierte Zierlinien
- 4\_Viele extra angesetzte Teile am Drehgestell

**Triebwagen Talent BR 644 der DB, 3-Teiler**

Betriebs-Nr. 644 539-9

Wegen ihrer Optik werden die verschiedenen Triebwagen der Talent-Familie gern „ICE des Nahverkehrs“ genannt. Die Kopfformen von ICE und Talent sehen sich doch recht ähnlich, kein Zufall sicher, denn ein gelungenes Äußeres ist immer auch ein gutes Verkaufsargument. Vor den diesel-mechanischen Talenten der Baureihe 643 wurden die diesel-elektrischen Triebzüge der Baureihe 644 ausgeliefert. Diese sind für den S-Bahn-artigen Verkehr um Köln bestimmt und haben eine Motorleistung von 1000 kW (gegen die 570 kW des 643). Dies erlaubt in Verbindung mit der elektrischen Leistungsübertragung eine sehr gute Beschleunigung von 1,0 m/s, während die Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h der des 643 entspricht. Die 644 sind beinahe 4 m länger und haben doppelt soviel Türen wie die 643, um einen reibungslosen Fahrgastfluss zu ermöglichen.

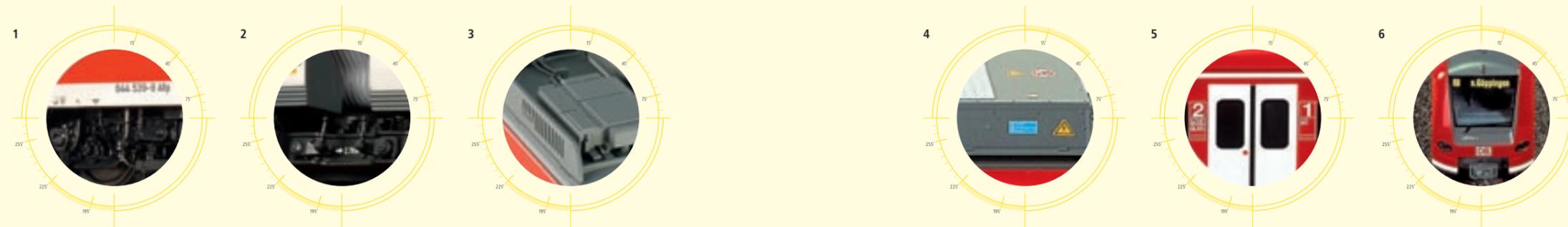
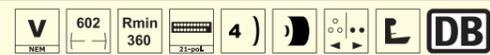
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008



**JETZT AUCH MIT SOUND**

Best.-Nr. **44052** Digital premium Best.-Nr. **44053**

Best.-Nr. **44054** Digital premium Best.-Nr. **44055**



- 1\_Fahrwerk mit vielen extra angesetzten Details
  - 2\_Nachbildung der Wankstützen
  - 3\_Einzeln angesetzte Aggregate auf dem Dach
- (Details 1–3 zeigen Best.-Nr. 44052 ff.)

- 4\_Extra angesetzte Klimakästen und Zuleitungen
- 5\_Lupenreine Lackierung und Bedruckung
- 6\_Dreidimensionale Front originalgetreu wiedergegeben

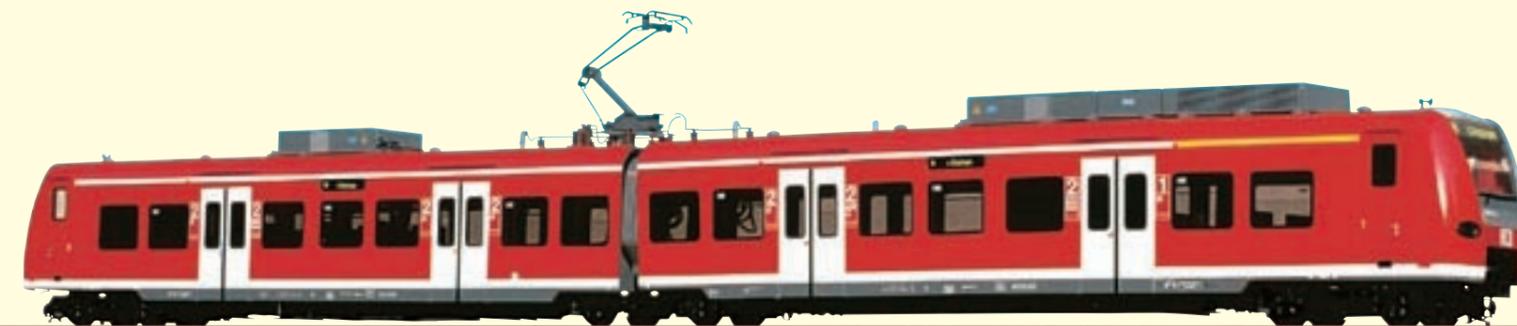
(Details 4–6 zeigen Best.-Nr. 44100 ff.)

**Triebwagen BR 426 der DB**

Betriebs-Nr. 426 034-5

Die Regionaltriebwagen der Baureihe 426 werden flächendeckend im gesamten Bereich der DB AG eingesetzt. Der Triebzug der Baureihe 426 ist zweiteilig und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Die beiden Enddrehgestelle sind angetrieben, das mittlere Jakobsdrehgestell ist antriebslos. Die installierte Gesamtleistung beträgt 1175 kW. Bei Bremsungen kann elektrische Energie ins Netz gespeist und freiwerdende Wärme zur Beheizung verwendet werden.

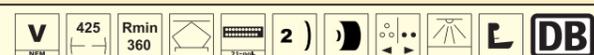
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008



**JETZT AUCH MIT SOUND**

Best.-Nr. **44100** Digital premium Best.-Nr. **44101**

Best.-Nr. **44102** Digital premium Best.-Nr. **44103**



### Abteilwagen 2. Klasse der DRG

Betriebs-Nr. 20 580

Bis nach dem Zweiten Weltkrieg war im Personenverkehr eine Wagenbauart vorherrschend, die heute kaum mehr bekannt und überhaupt nicht mehr gebräuchlich ist, der Abteilwagen. Die ersten Wagen dieser Bauart waren abgeleitet vom Wagenkasten einer Postkutsche. Mehrere solcher Kutschenkästen wurden hintereinander auf ein Eisenbahnfahrgestell gesetzt. Kennzeichnend waren die Türen von den Abteilen aus direkt ins Freie, dies erlaubte einen unerreicht schnellen Fahrgastwechsel in den Stationen. Vor allem die Preußische Staatsbahn pflegte den Abteilwagen in den verschiedensten Ausführungen. Für Personenzüge gab es zweiachsige und später vor allem dreiachsige Abteilwagen. Für Eilzüge wurden ab 1890 vierachsige Abteilwagen eingeführt. Nach verschiedenen Versuchsbauarten wurden ab 1895 die ersten Abteilwagen nach Musterblättern geliefert. Diesen ersten „Normalen Wagen“ folgten ab 1900 insgesamt 700 etwas längere und verbesserte Wagen nach den Musterblättern D.I.21 bis D.I. 23. Die Aufbauten waren den Erfordernissen der entsprechenden

Klasse ausgeführt, hatten jedoch gemeinsame Baumerkmale. So hatten alle Wagen dasselbe Untergestell und das erhöhte Bremserhaus. Mit diesen 700 Wagen wurden zusammen mit den ähnlichen Bauarten die Eilzüge in ganz Preußen bestückt, gelegentlich kamen sie auch ins benachbarte Ausland, so nach Sachsen, Baden und Bayern. Obwohl nach dem Ersten Weltkrieg zahlreiche Abteilwagen an die Siegermächte abgegeben werden mussten, kam der größte Teil des Bestandes zur Deutschen Reichsbahn. Dort wurden die Wagen weiterhin im hochwertigen Eilzugdienst verwendet. Erst ab 1930 waren so viel modernere Wagen vorhanden, dass die vierachsigen Abteilwagen nach und nach in normalen Personenzügen Verwendung fanden. Dort wurden viele auch noch bei der Bundesbahn verwendet. Erst die Anlieferung neuer Wagen und das Umbauprogramm Mitte der fünfziger Jahre ermöglichte das Ausmustern dieser Fahrzeuge.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008

Best.-Nr. 45250



Passend zu: Schnellzuglokomotive BR 14 der DRG auf Seite 6

### Abteilwagen 2./3. Klasse der DRG

Betriebs-Nr. 30 446



Handmuster

Best.-Nr. 45251



Passend zu: Schnellzuglokomotive BR 14 der DRG auf Seite 6

Auch beim früheren ABC entfiel das Erstklassabteil, die Wagen liefen fortan unter BC4 Pr 00 oder BC4 Pr 98a. Die Wagen wurden stetig den geänderten Erfordernissen angepasst, so erhielten sie schon früh Hülsenpuffer anstelle der Korbpuffer sowie andere Bremsschläuche. Auch die „Bachmann-Kappen“ an den Oberlichtern wurden durch Wendler-Sauger ersetzt.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008

### Abteilwagen 3. Klasse der DRG

Betriebs-Nr. 41 676



Handmuster

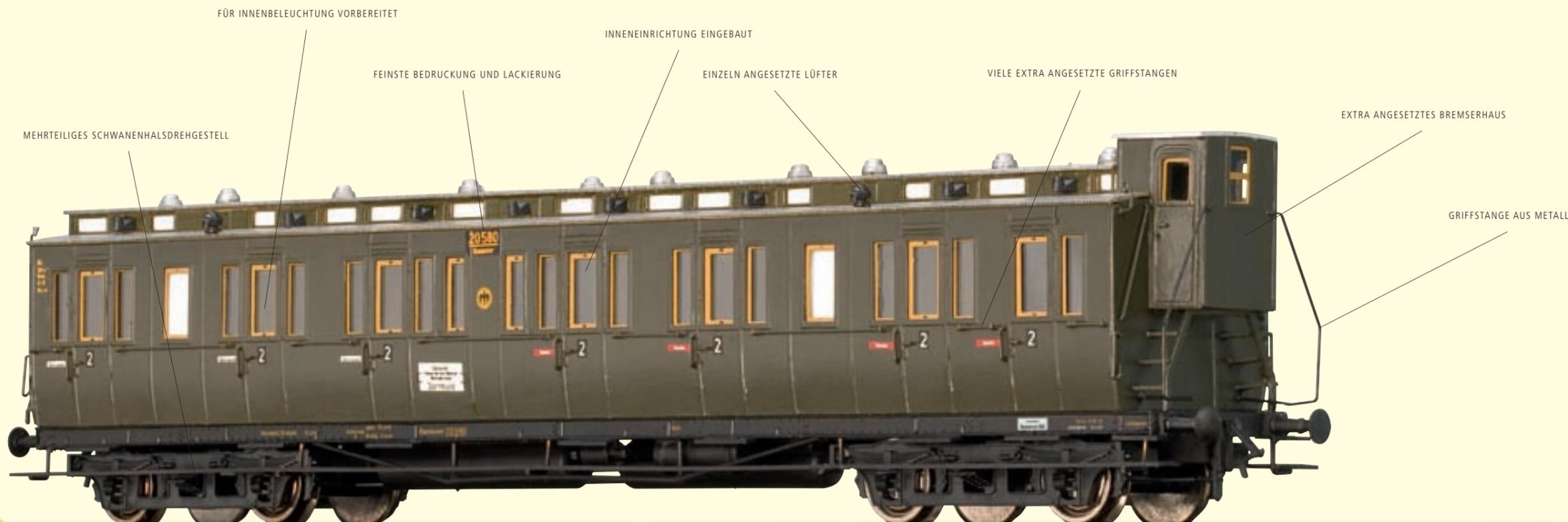
Best.-Nr. 45252



Passend zu: Schnellzuglokomotive BR 14 der DRG auf Seite 6

Bei den Drittklasswagen der Gattung C4 Pr 02 blieb es bei den 76 Sitzplätzen Dritter Klasse. Alle sonstigen Modernisierungen wurden jedoch auch an diesen Wagen durchgeführt, wie moderne Hülsenpuffer und Ausrüstung mit doppelten Bremsschläuchen in Tieflage sowie die Wendler-Sauger am Oberlichtdach. So waren die Fahrzeuge noch lange im Eilzug- und Personenzugdienst eingesetzt.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008



Handmuster

Abteilwagen 1. / 2. Klasse der K.P.E.V.

Betriebs-Nr. Hannover 145

Von 1900 bis 1906 wurden 200 „Vierachsige Abteilwagen Erster und Zweiter Klasse mit 3 Aborten“ nach Musterblatt D.I.21 gebaut. Die Wagen hatten fünf Abteile Zweiter Klasse und in der Wagenmitte zwei der Ersten. Die drei Aborte waren so angeordnet, dass von jedem Abteil aus über einen Vorraum eine Toilette erreichbar war.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008



Illustration

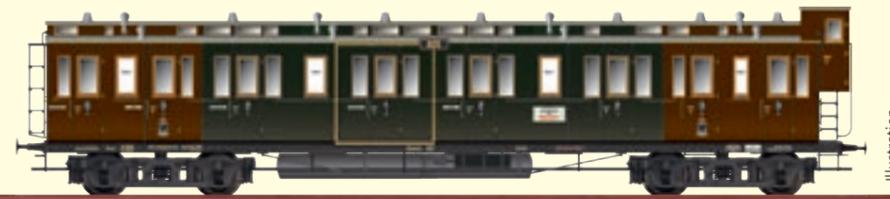
Best.-Nr. **45256**

Abteilwagen 1. / 2. / 3. Klasse der K.P.E.V.

Betriebs-Nr. Hannover 825

Ebenfalls 200 Exemplare wurden vom Abteilwagen Erster, Zweiter und Dritter Klasse gebaut. Sie entstanden nach Musterblatt D.I.22 zwischen 1901 und 1906. Entsprechend der Klassenzugehörigkeit waren die Wagen außen lackiert, braun im Bereich der Dritten Klasse, grün in der Zweiten und Ersten – mit einer gelben Umrahmung der Ersten Klasse. So konnte jeder Fahrgast, auch wenn er nicht lesen konnte, schnell und zuverlässig seinen Sitzplatz finden.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008



Illustration

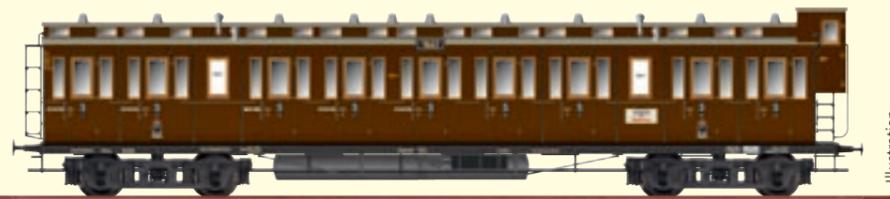
Best.-Nr. **45257**

Abteilwagen 3. Klasse der K.P.E.V.

Betriebs-Nr. Hannover 1641

Die größte Stückzahl erreichte naturgemäß der Wagen Dritter Klasse, 300 Stück davon entstanden zwischen 1902 und 1906 nach dem Musterblatt D.I.23. Die Wagen hatten 9 Abteile und 5 Aborte, die im Gegensatz zu den Wagen der höheren Klassen keinen Vorraum hatten, sondern von den Abteilen her direkt zu betreten waren.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008

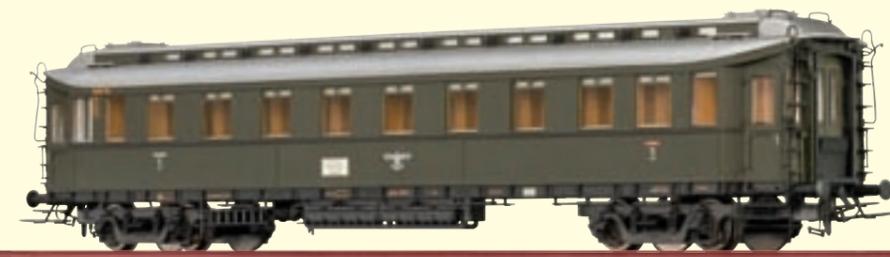


Illustration

Best.-Nr. **45258**

D-Zugwagen C4ü der DRG

Betriebs-Nr. 18 862 Berlin



Best.-Nr. **45209**

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

**Passend zu:** Best.-Nr. 40134 und 40204 (Seite 12) sowie zu allen BR 06 und BR 19

Die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft DRG wurde im Jahr 1937 verstaatlicht, die Hauptverwaltung der DRG in das Reichsverkehrsministerium integriert. Der bisherige Generaldirektor der Reichsbahn wurde Verkehrsminister. Der Wechsel der Besitzverhältnisse wurde schnell auch durch geänderte Beschriftungen an den Fahrzeugen dokumentiert. Bei den Personenzugwagen wurde das runde Emblem der DRG durch einen stilisierten Reichsadler an den Wagenseitenwänden ersetzt. So ausgestattet liefen die „Eisernen Preußen“ auch hinter den Stromlinienloks der Baureihen 06 und 19.10.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2008

D-Zugwagen B4ü der DRG

Betriebs-Nr. 15 463 Berlin



Best.-Nr. **45210**

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

**Passend zu:** Best.-Nr. 40134 und 40204 (Seite 12) sowie zu allen BR 06 und BR 19

D-Zugwagen C4ü der DRG

Betriebs-Nr. 13 958 Berlin



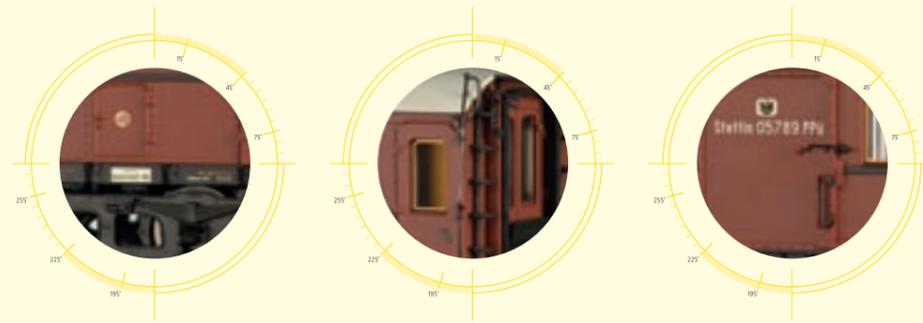
Best.-Nr. **45211**

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

**Passend zu:** Best.-Nr. 40134 und 40204 (Seite 12) sowie zu allen BR 06 und BR 19

\*  
PACKENDE DETAILS  
VON DEN ACHSEN BIS ZUM DACH

Die beiden Vierachser eiserner Bauart machten Anfang der zwanziger Jahre Karriere als Gepäckwagen in D-Zügen der K.P.E.V. und der DRG. In Norddeutschland und im ganzen Reichsgebiet.



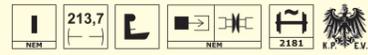
**Gepäckwagen der K.P.E.V.**

Betriebs-Nr. 05789

Die Königlich Preußischen Eisenbahn Verwaltungen K.P.E.V. beschafften auch vierachsige Packwagen in eiserner Bauart. Die Hauptabmessungen und der Grundriss der bisherigen, bewährten Wagen wurde beibehalten. Bis 1922 entstanden so rund 300 Wagen, der größte Teil

mit Faltenbalgübergängen für D-Züge, einige wenige auch ohne Übergänge zum Einsatz zusammen mit den vierachsigen Abteilwagen. Alle Packwagen der K.P.E.V. hatten den braunen Anstrich der Güter- und Packwagen. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008

Best.-Nr. **45405**



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

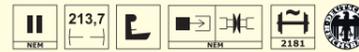


**Gepäckwagen Pw4ü Pr16 der DRG**

Betriebs-Nr. 107 977 Berlin



Best.-Nr. **45404**



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

**Passend zu:** Best.-Nr. 40134 und 40204 (Seite 12) sowie zu allen BR 06 und BR 19

Ein großer Teil der eisernen D-Zug-Packwagen kamen zur DRG, die nach 1920 gebauten Wagen wurden alle direkt übernommen. Sie erhielten dort die Bezeichnung Pw4ü Pr 16. Aufgrund der hohen Stückzahl war ihr Einsatz nicht auf die norddeutschen Direktionen beschränkt, sie wurden über das gesamte Reichsgebiet verteilt. Sie dominierten bis zur verstärkten Anlieferung von Einheits-Packwagen Ende der zwanziger Jahre das Bild der Eil- und D-Züge in Deutschland.

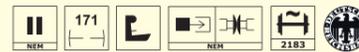
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008

**Gepäckwagen PPI der EGD Stuttgart**

Betriebs-Nr. Stuttgart 53



Best.-Nr. **45051**



Die Königlich Württembergischen Staats Eisenbahnen (K.W.St.E.) beschafften ab 1845 insgesamt 350 vierachsige Personenwagen. Passend zu den Sitzwagen wurden auch 64 Gepäckwagen in vierachsiger Ausführung beschafft. Außergewöhnlich groß waren die beiden Ladetüren. Unter dem Wagenboden war noch ein zusätzliches Hundeahteil angebracht. Zwei Wagen kamen 1920 noch zur EGD Stuttgart.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008

**Personenwagen C. der K.W.St.E.**

Betriebs-Nr. C. 37



Best.-Nr. **45705**



**Modell:** Radsätze in Spitzenlagerung; Radlager und Federpaket extra angesetzt; maßstäbliche Seitenwangen; extra angesetzte Gasbehälter; komplett lackierter Wagenkasten, Gehäuse und Dach mit Rußspuren; angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke

**Passend zu:** Best.-Nr. 45103 (Seite 38)

Die Königlich Württembergischen Staats Eisenbahnen (K.W.St.E.) beschafften ab 1845 insgesamt 350 vierachsige Personenwagen. Diese wurden durch ständige Umbauten den steigenden Anforderungen angepasst. Im Jahr 1899 lief ein großes Umbauprogramm an, bei dem ein Teil der Wagen neue Aufbauten mit modernen Doppelfenstern erhielten. Als vierachsige Wagen der dritten Klasse wurden sie in die Gattung C. eingereiht. In dieser modernisierten Form erreichten manche der alten Wagen ein Alter von mehr als 100 Jahren.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008

### ANGELN SIE SICH EINEN POLNISCHEN HECHT

Schnellzugwagen 1. Klasse A4ü 30/52a der DB

Betriebs-Nr. 250 084

Der Staat Polen entstand nach dem ersten Weltkrieg neu aus Gebieten, die zuvor zum Deutschen Reich, Österreich oder Russland gehört hatten. Entsprechend basierte das Eisenbahnwesen des neuen Staates auf deutscher, österreichischer oder russischer Technik, mit Schwerpunkt auf dem deutschen Einfluss. Die weitere Entwicklung der polnischen Eisenbahn war daher in der Folgezeit eng mit der deutschen Eisenbahn verknüpft. Als die polnische Staatsbahn PKP Ende der zwanziger Jahre mit der radikalen Modernisierung des Schnellzugverkehrs begann, kamen frühere deutsche Entwürfe zum Zug.

Die Deutsche Reichsbahn hatte ab 1920 eine neue Generation von Schnellzugwagen bauen lassen, die in einigen Punkten richtungsweisend waren. Sie bestanden ganz aus Stahl. Ihre stark abgeschrägten Enden, die den Luftwiderstand verringern sollten, brachten ihnen den Namen „Hechtwagen“ oder „Hechte“ ein. Die Wagen wurden nicht nur für die Deutsche Reichsbahn hergestellt, sondern auch nach Bulgarien und in die Türkei exportiert. Aus diesen bewährten Fahrzeugen entwickelte die PKP eigene Wagen, die viel größere Stückzahlen erreichen sollten als die deutsche Ursprungsbauart. Folgerichtig werden diese „polnische Hechte“ genannt.

Ab 1928 liefen die Beschaffungen bei den drei großen polnischen Waggonfabriken an, hunderte Wagen verschiedener Ausführungen wurden bis 1941 gebaut. Die Wagen hatten eine einheitliche Länge über Puffer von 22.020 mm und einen Drehgestellachsstand von 14.600 mm. Sie liefen auf Drehgestellen amerikanischer Bauart. Es gab Wagen der Bauarten A, AB, B, ABC, BC

und C sowie entsprechende Pack- und Postwagen. Im Verlauf des Zweiten Weltkriegs fiel ein großer Teil des polnischen Eisenbahnmaterials der Deutschen Reichsbahn zu. Die Reichsbahn reichte zahlreiche polnische Hechte in ihren Bestand ein und vergab dafür den Nummernkreis 250 081 bis 250 942. Dieser Nummernkreis umfasste allerdings auch ältere Wagen preußischer und österreichischer Bauart, so dass kein direkter Rückschluss auf die tatsächliche Zahl der übernommenen polnischen Hechte gezogen werden kann; es dürften jedoch rund 700 Stück gewesen sein.

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs war eine große Anzahl dieser Wagen bei den beiden deutschen Bahnen vorhanden. Da ein Wagenaustausch zwischen der DB und der PKP nicht zustande kam, verblieben die Wagen bei der DB und wurden Anfang der fünfziger Jahre in verschiedenen Versionen umgebaut. Dabei erhielten die Fahrzeuge deutsche Normteile, um die Instandhaltung zu vereinfachen. Außerdem wurden die Wagen Dritter Klasse mit gepolsterten Sitzen ausgestattet – im Hinblick auf die geplante, aber erst 1956 durchgeführte Klassenreform eine vorausschauende Maßnahme. In dieser Bauart waren die Fahrzeuge eine Stütze des Schnellzugverkehrs. Die DB musterte die letzten erst Anfang der achtziger Jahre aus. Bei Museumsbahnen sind einige der unverwüstlichen Wagen noch immer im Einsatz.

Ab November 2008 gibt es dieses spannende Stück Zeitgeschichte als Modelle von BRAWA – ausgestattet mit feinen Details.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008

Best.-Nr. **45300**



Passend zu: Best.-Nr. 41120 und 41122 (siehe www.brawa.de)



FREISTEHENDE GRIFFSTANGEN

FÜR INNENBELEUCHTUNG VORBEREITET

DURCHBROCHENE DACHLÜFTER

EXTRA ANGESETZTE BREMS- UND HEIZANLAGE

INNENEINRICHTUNG EINGEBAUT

3-PUNKT-LAGERUNG

MEHRTEILIGES SCHWANENHALSDREHGESTELL

KURZKUPPLUNGS-KINEMATIK

EXTRA ANGESETZTE TRITTE  
IN FEINSTER MATERIALSTÄRKE

Handmuster



#### HIGHLIGHTS

- 1\_Faltenbalg ein- oder ausgefahren (tauschbar)
- 2\_Federn aus Metall
- 3\_Finste Lackierung und Bedruckung
- 4\_Lagerdeckel extra angesetzt
- 5\_Feinst gravierte Nieten

(Abbildungen zeigen Handmuster)

255°

225°

195°

Schnellzugwagen 1./2. Klasse AB4ü 30/52a der DB

Betriebs-Nr. 250 341



Originalfoto: Heinz Kümeth, Archiv Michael Meinhold

Best.-Nr. **45301**



Aus den BC 4ü-30 PKP ließ die DB diese Wagen umbauen, ab 1952 waren verschiedene Waggonfabriken an diesem Umbauprogramm beteiligt. Die Wagen waren die früheren ABhuxz der PKP.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008



FRISCH AUF DIE SCHIENE  
MIT LECKEREN DETAILS

Schnellzugwagen 2. Klasse B4üw 30/52 der DB

Betriebs-Nr. 250 872



Originalfoto: Joachim Claus, Archiv Michael Meinhold

Best.-Nr. **45302**



Die früheren Drittklasswagen wurden bei der Klassenreform 1956 alle zu Zweitklasswagen hochgestuft. Die Fahrzeuge entstanden ebenfalls ab 1952 aus den C4ü-30 PKP, den vorigen Chuxz der PKP.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008

Schnellzugwagen Aüe der DB

Betriebs-Nr. 50 80 18-11 001-7



Illustration

Best.-Nr. **45303**

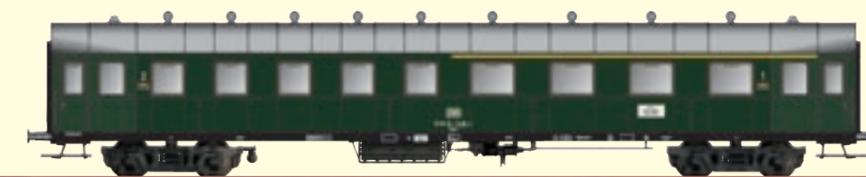


Selbst in der Epoche IV konnte die DB auf Vorkriegswagen nicht verzichten, sie waren dringend benötigter Bestandteil des Schnellzugwaggonparks. Erst Anfang der achziger Jahre musterte die DB ihre letzten „polnischen Hechte“ aus.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008

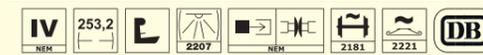
Schnellzugwagen ABüe 324 der DB

Betriebs-Nr. 50 80 39-11 019-4



Illustration

Best.-Nr. **45304**



Die früheren AB4ü 30/52a erhielten bei der Umstellung auf die international einheitliche Bezeichnung ab 1966 die Bauart ABüe 324 zugeteilt. Einer dieser Wagen wurde zu einem Gesellschaftswagen umgebaut, er ist noch in Würzburg vorhanden.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008

Schnellzugwagen Büe 368 der DB

Betriebs-Nr. 50 80 20-11 170-6



Illustration

Best.-Nr. **45305**



Aus den B4üw 30/52 wurden ab 1966 die Büe 368. Ein Wagen dieses Typs ist noch im Eisenbahnmuseum in Heilbronn erhalten.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008

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 Dritte Wagenklasse abgeschafft wurde, wurden die Cid in die Zweite Klasse hochgestuft und liefen fortan als Bid 21. Somit bezahlte der Fahrgast den Komfort der 1928 abgeschafften Vierten Wagenklasse mit einer Fahrkarte der neuen Zweiten Klasse!

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2008

Personenwagen Bid 21 der DB

Betriebs-Nr. 81 047 Stg



Best.-Nr. 45757



Die letzten 2-achsigen Wagen der Holzbauart, die bei der DB noch im regulären Personenzugdienst standen, waren die Bid 21. Der letzte Wagen wurde erst 1964, also kurz vor der Umzeichnung auf UIC-fähige Wagennummern, ausgemustert. Als Bauzugwagen wurden viele von ihnen weiter verwendet. Einige kamen so noch zu Museumsbahnen, wo sie heute in verschiedenen Erhaltungszuständen noch vorhanden sind.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2008

Personenwagen Bid 21 der DB

Betriebs-Nr. 80 963 Stg



Best.-Nr. 45758



Für Nebenstrecken, auf denen sich die Mitführung eines ganzen Postwagens nicht lohnte, wurden häufig gemischte Sitz-/Postwagen eingesetzt. Neue Wagen dieser Bauart beschaffte die DB nicht mehr, der Bedarf musste mit Vorkriegswagen gedeckt werden. Daher wurden auch die früheren CPostid 21 noch lange weiter verwendet. Das Sitzabteil wurde zur Zweiten Klasse hochgestuft, die Wagen liefen jetzt als BPostid 21.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2008

Post-/Personenwagen BPostid 21 der DB

Betriebs-Nr. 99 505 Stg



Best.-Nr. 45759



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

Personenwagen Bid der DR

Betriebs-Nr. 340-403



Best.-Nr. 45760



Zwischen 1921 und 1923 entstanden 2633 Wagen der Bauarten Di 21 und Di 21a. Die Wagen boten 66 Sitzplätze in der vierten Klasse. Bei einer Länge über Puffer von 13 920 mm hatten sie einen Radstand von 8500 mm. Nach Abschaffung der vierten Klasse im Jahre 1928 wurden die Wagen in Cid 21 umbenannt. Nach dem Krieg verblieb eine große Zahl dieser Wagen bei der DR in der „sowjetischen Besatzungszone“. Die DR konnte auf die relativ modernen Fahrzeuge lange nicht verzichten, die meisten erlebten auch noch die Heraufstufung in die 2. Klasse. Bis spät in die sechziger Jahre waren diese Wagen im Personenzugdienst anzutreffen.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2008

Personenwagen Cid 21 der DRG

Betriebs-Nr. 80 095 Stuttgart



Best.-Nr. 45761



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

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 vierten 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 vierten Klasse im Jahre 1928 wurden die Wagen in die Dritte Klasse hochgestuft und in Cid 21 umbenannt.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008

Post-/Personenwagen CPostid 21 der DRG

Betriebs-Nr. 99 505 Stuttgart



Best.-Nr. 45762



Das Reichsbahn-Ausbesserungswerk Karlsruhe baute 1930 in 5 Wagen der Bauart Cid 21 ein Postabteil ein. Diese CPostid 21 scheinen sich bewährt zu haben, denn 1934 wurden weitere 30 Wagen umgebaut. Dabei wurde die Hälfte des Wagens abgeteilt und erhielt die für Postwagen erforderliche Ausstattung. Die Stirntüre auf der Postseite entfiel, da der Durchgang durch Postwagen oder Postabteile Reisenden und auch dem Bahnpersonal untersagt war.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008



VIER EINHEITSWAGEN, KEIN EINHEITSLOOK  
SONDERN JEDE MENGE VIELFALT UND DETAILS

Die DRG variierte ein einheitliches Untergestell mit unterschiedlichsten Aufbauten – bis hin zum Zellenwagen für Gefangene. Die vielfältige Einsetzbarkeit machte den Einheitswagen zu einem Bestseller seiner Zeit.



Einheits-Nebenbahnwagen Bi 24 der DRG

Betriebs-Nr. 29 864 Breslau



Best.-Nr. **45807**



**Modell:** Griffstangen aus schlagzähem Kunststoff; passgenau eingesetzte Fenster; detaillierter Wagenboden mit vielen angesetzten Teilen; Dachlüfter extra angesetzt; filigrane Trittstufen; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm

Einheits-Nebenbahnwagen Cid 24 der DRG

Betriebs-Nr. 90 973 Breslau



Best.-Nr. **45808**



**Modell:** Griffstangen aus schlagzähem Kunststoff; passgenau eingesetzte Fenster; detaillierter Wagenboden mit vielen angesetzten Teilen; Dachlüfter extra angesetzt; filigrane Trittstufen; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm

Einheits-Nebenbahnpackwagen Pwi 29a der DRG

Betriebs-Nr. 117 502 Breslau



Best.-Nr. **45809**



**Modell:** Griffstangen aus schlagzähem Kunststoff; passgenau eingesetzte Fenster; detaillierter Wagenboden mit vielen angesetzten Teilen; Dachlüfter extra angesetzt; filigrane Trittstufen; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm

Einheits-Zellenwagen Z 28 der DRG

Betriebs-Nr. 10 020 Frankfurt



Best.-Nr. **45810**



**Modell:** Griffstangen aus schlagzähem Kunststoff; passgenau eingesetzte Fenster; detaillierter Wagenboden mit vielen angesetzten Teilen; Dachlüfter extra angesetzt; filigrane Trittstufen; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm

Im Jahr 1926 lieferte die Waggonfabrik Wegmann 5 Wagen der 2. Klasse, Gattung Bi 24. Alle fünf wurden sofort in der Reichsbahn-Direktion Breslau als Beiwagen zu elektrischen Triebwagen eingesetzt. Im Jahr 1942 wurden zwei davon umgebaut und in den normalen Personenwagenpark eingereiht. Dabei erhielten sie auch die damals gültige Standard-Lackierung für Personenwagen mit dem gelben „Pleitegeier“ an den Seitenwänden.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008

Die größte Stückzahl der Einheits-Nebenbahnwagen erreichte der Viertklasswagen Di 24. Orenstein und Koppel lieferte in den Jahren 1926 und 1927 insgesamt 40 Wagen. Nach der 1928 erfolgten Abschaffung der vierten Klasse wurden sie als Drittklasswagen geführt, aber nur zum geringen Teil wurde die Inneneinrichtung geändert. Die Drittklasswagen mit der Inneneinrichtung der alten vierten Klasse erhielten das Gattungszeichen Cid.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008

Als Ergänzung zu den Personenwagen beschaffte die DRG im Jahr 1929 auch Packwagen für Nebenbahnen, die in den Hauptabmessungen den Personenwagen entsprachen, aber nur auf einer Seite eine Bühne hatten. Alle 7 Packwagen wurden als Beiwagen zu elektrischen Triebwagen in der Direktion Breslau eingesetzt. Im Jahr 1942 wurden zwei davon umgebaut und in den normalen Personenwagenpark eingereiht. Dabei erhielten sie auch die damals gültige Standard-Lackierung für Personenwagen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008

Zellenwagen wurden in reguläre Personenzüge eingestellt und verkehrten nach speziellen Fahrplänen. Als Ergänzung gab es noch Bahnhofsgefängnisse, falls der Gefangentransport wegen Übernachtung oder aus fahrplantechnischen Gründen unterbrochen werden musste. Die Deutsche Reichsbahn beschaffte ab 1928 eine Serie von 40 Einheiten des Zellenwagens Z 28 bei der Waggonfabrik Wegmann. Die Wagen hatten 10 Zweiplatz- und 2 Vierplatzzellen und boten weiteren Raum für vier Begleiter. Zusätzlich war ein Abort und eine vom Wagenzug unabhängige Heizung vorhanden.

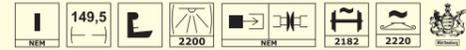
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008

Personenwagen E der K.W.St.E.

Betriebs-Nr. 2894



Best.-Nr. 45103



Ab 1904 beschaffte die K.W.St.E. (Königlich Württembergische Staats Eisenbahnen) diese Drittklasswagen in großer Zahl. Von den Vorgängerbauarten hatte man die Abmessungen und die bewährte Raumeinteilung übernommen. Die früheren kleinen Doppelfenster wurden jedoch durch große Scheiben ersetzt. Zwischen 1904 und 1907 lieferten Esslingen, Rastatt und Fuchs in Heidelberg insgesamt 325 dieser damals sehr modernen Wagen.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008

Personenwagen Bi der DRG

Betriebs-Nr. 36 020 Stuttgart



Best.-Nr. 45606



Im Jahre 1883 lieferte die Maschinenfabrik Esslingen 10 Personenwagen an die K.W.St.E., die eine Besonderheit im Wagenpark darstellten. Die Wagen wichen stark vom zeitgenössischen Erscheinungsbild der württembergischen Personenwagen ab, sie hatten mehr preußische Baumerkmale. Die Fahrzeuge, die ursprünglich die erste und zweite Wagenklasse führten, wurden später zu reinen Zweitklasswagen umgebaut. Zwei davon kamen in den zwanziger Jahren noch kurz zur Deutschen Reichsbahn.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008

Personenwagen Bi der WEG

Betriebs-Nr. 14



Best.-Nr. 45605



Die Württembergische Eisenbahn Gesellschaft AG wurde 1899 in Stuttgart gegründet. Sie eröffnete nach und nach 7 Nebenbahnen im Königreich Württemberg, davon eine schmalspurig. Zum Ersatz oder zur Ergänzung ihres Fuhrparks kaufte die WEG häufig von der Staatsbahn ausrangierte Fahrzeuge und adaptierte sie für ihre Zwecke. Diese Fahrzeuge erwiesen sich danach noch als erstaunlich langlebig, viele erhielten sogar noch die Lackierung als Triebwagen-Anhänger. In der schicken rot/beigen Lackierung rollten sie dann bis in die sechziger Jahre durch die Lande.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008

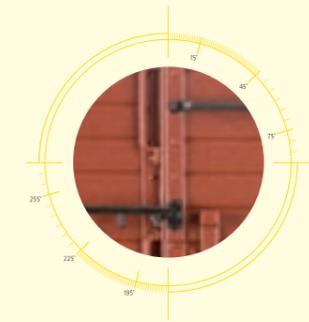


**Gedeckter Güterwagen der DRG, 3-er Set**

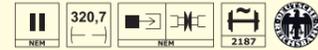
Betriebs-Nr. 11 855, 29 978, 34 263

Vom gedeckten Güterwagen der Verbandsbauart und seinen Vorgängern nach Länderbauart wurden zusammen etwa 180 000 Wagen hergestellt. Schon aufgrund dieser enormen Stückzahl waren diese Fahrzeuge im Gesamtbild der Güterzüge der Deutschen Reichsbahn vorherrschend. In jedem Güterzug waren in der Regel mehrere dieser Wagen eingereiht. Dabei wurde betrieblich nicht zwischen den Wagen der Verbandsbauart und ihren Vorgängern z. B. aus Württemberg unterschieden.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008



Best.-Nr. **48212**



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

**Gedeckter Güterwagen G10 der DB**

Betriebs-Nr. 124 573

Die Deutsche Bundesbahn hatte Anfang der fünfziger Jahre noch fast 40 000 gedeckte Güterwagen der Verbandsbauart im Bestand. Der zu dieser Zeit häufigste gedeckte Güterwagen der DB erhielt ab 1951 die neue Bezeichnung G 10. Zwar waren die Wagen verstärkt worden, um die Belastungen durch Einbau von Druckluftbremsen und durch die erhöhten Geschwindigkeiten aufzufangen. Bis zum Schluss standen jedoch noch Wagen der Ursprungsausführung in Dienst. Da sie anstelle der Luftdruckbremse eine durchgehende Luftleitung hatten, wurden sie „Leitungswagen“ genannt.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008



Handmuster

Best.-Nr. **48214**



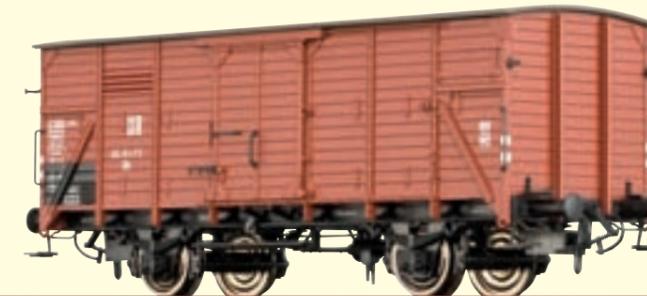
**Modell:** Metallachslager; Achsstege aus Metall; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; einzeln angesetzte Signalstützen; einzeln aufgesetzte Lagerdeckel; Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm

**Gedeckter Güterwagen G der DR**

Betriebs-Nr. 05-51-73

Auch zur Deutschen Reichsbahn in der sowjetisch besetzten Zone kamen zahlreiche gedeckte Güterwagen der Verbandsbauart. Dort waren sie noch lange eine wichtige Stütze des Güterzugdienstes. Die Wagen erhielten die Schlüsselnummer 05. Selbst Mitte der sechziger Jahre war für diese Wagen noch ein Nummernkreis für 9000 Fahrzeuge reserviert.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008



Best.-Nr. **48215**



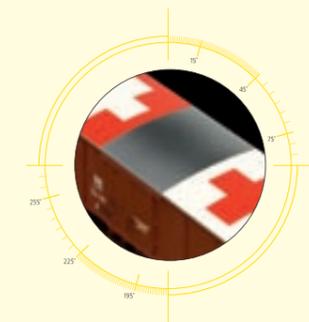
**Modell:** Metallachslager; Achsstege aus Metall; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; einzeln angesetzte Signalstützen; einzeln aufgesetzte Lagerdeckel; Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm

**Gedeckter Güterwagen K3 Rotes Kreuz der SBB, 3-er Set**

Betriebs-Nr. 134 125, 134 128, 194 643

Auch in der Schweiz wurden gedeckte Güterwagen der Verbandsbauart eingesetzt. Sowohl nach dem ersten, als auch nach dem zweiten Weltkrieg verblieben zahlreiche dieser Fahrzeuge in der Schweiz. Im Zweiten Weltkrieg wurden sie unter anderem zur Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln und Arznei eingesetzt. Um den zahlreichen Tieffliegern in Grenznähe eindeutig den Status als Schweizer Fahrzeuge zu zeigen, waren auf den Dächern große Schweizer- und Rote Kreuze aufgemalt.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008



Best.-Nr. **48217**



**Gedeckter Güterwagen G Karlsruhe der DRG**

Betriebs-Nr. 25 105



Best.-Nr. **48213**

Zahlreiche gedeckte Güterwagen der Verbandsbauart wurden ab Werk mit einer Bremse ausgerüstet. Das war nach damaligem Stand der Technik eine Handbremse. Der Bremsler fand Platz in einem erhöhten Bremserhaus, von dem aus der gesamte Zug zu überblicken war. Auf Pfeifsignale von der Lokomotive wurden die Bremsen angezogen oder gelöst. Bei schlechtem Wetter war das ungeheizte Bremserhaus sicher kein sehr angenehmer Arbeitsplatz.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008

**Offener Güterwagen Om Königsberg der DRG**

Betriebs-Nr. 16 853



Best.-Nr. **48407**

**Modell:** Wagenboden aus Zinkdruckguss; Buckelblech auch innen dreidimensional nachgebildet; alle Griffstangen einzeln angesetzt; extra angesetzte Lagerdeckel; einzeln angesetzte Bremsumstellhebel; Radsätze auch innen profiliert; inkl. echter Kohle

Die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft ordnete ihren Güterwagen sogenannte Gattungsbezirke zu. Das waren Städtenamen, am Anfang jeweils Sitz einer Reichsbahn-Direktion, die an den entsprechenden Güterwagen angeschrieben wurden. Güterwagen gleicher Bauart, teilweise auch Herkunft, erhielten denselben Gattungsbezirk. Die von 1927 bis 1933 sowie von 1940 und 1942 gebauten 19 979 offene Wagen der Austauschbauart erhielten den Gattungsbezirk „Königsberg“.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008

**Offener Güterwagen Om 21 der DB**

Betriebs-Nr. 754 281



Best.-Nr. **48405**

**Modell:** Wagenboden aus Zinkdruckguss; Buckelblech auch innen dreidimensional nachgebildet; alle Griffstangen einzeln angesetzt; extra angesetzte Lagerdeckel; einzeln angesetzte Bremsumstellhebel; Radsätze auch innen profiliert; inkl. echter Kohle

Die bis dahin unabhängigen Länderbahnen gingen 1920 auf die Deutsche Reichsbahn über. Eine der ersten Maßnahmen der Deutschen Reichsbahn war die Normierung sämtlicher Teile, die bei Loks und Wagen verwendet wurden, z. B. bei Gewinden und Passungen – aber auch bei ganzen Baugruppen. Während bei Lokomotiven die ganzen Fahrzeuge neu konstruiert wurden, wurden bewährte Wagenkonstruktionen häufig so überarbeitet, dass alle Teile gegeneinander tauschbar waren. Der offene Güterwagen Om, der aus der Verbandsbauart A 10 weiterentwickelt wurde, war eine der ersten Konstruktionen in sogenannter „Austauschbauart“. Die bewährten Hauptabmessungen behielt man bei. Die meisten offenen Wagen kamen später zur DB, wo sie 1951 als Om 21 eingereiht wurden. In den fünfziger Jahren wurden viele der Wagen für ein Umbauprogramm zerlegt und aus den noch brauchbaren Teilen neue Wagen mit höherem Ladegewicht aufgebaut. Im Jahr 1961 waren jedoch immer noch 390 dieser Wagen vorhanden. Die letzten wurden erst 1969 ausgemustert.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008

**Offener Güterwagen Om 21 der DB**

Betriebs-Nr. 753 146



Best.-Nr. **48406**

**Modell:** Wagenboden aus Zinkdruckguss; Buckelblech auch innen dreidimensional nachgebildet; alle Griffstangen einzeln angesetzt; extra angesetzte Lagerdeckel; einzeln angesetzte Bremsumstellhebel; Radsätze auch innen profiliert; inkl. echter Kohle

\*  
AUF ERFOLG GEEICHT:  
OFFENER GÜTERWAGEN OM 21 DER AUSTAUSCHBAUART

1

2

3

- 1\_Buckelblech auch innen dreidimensional nachgebildet
- 2\_Radsätze auch innen profiliert
- 3\_Einzeln angesetzte Verriegelungen der Bordwände

**Offener Güterwagen Omu der DR**

Betriebs-Nr. 41-38-13



Best.-Nr. **48408**

**Modell:** Wagenboden aus Zinkdruckguss; Buckelblech auch innen dreidimensional nachgebildet; alle Griffstangen einzeln angesetzt; extra angesetzte Lagerdeckel; einzeln angesetzte Bremsumstellhebel; Radsätze auch innen profiliert; inkl. echter Kohle

Kühlwagen INTERFRIGO der DB

Betriebs-Nr. 524 029



Best.-Nr. 48307



Die Deutsche Bundesbahn hatte selbst keine St. 1 Kühlwagen beschafft, es gab sie ausschließlich als Privatwagen der Firma Interfrigo. Die in Deutschland eingestellten Wagen hatten in der Regel keine elektrische Belüftung. Merkmal waren hier die 8 Flettner Rotoren verschiedener Bauart auf dem Dach. Der Fahrtwind trieb über diese Rotoren Lüfter im Innenraum an, die für eine gleichmäßige Verteilung der kalten Luft im Wageninnern sorgten.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008

Tiefladewagen der DB

Betriebs-Nr. 980 804



Best.-Nr. 47906



Die zwischen 1879 und 1901 beschafften „Tiefgangwagen“ verschiedener Herkunft erwiesen sich als erstaunlich langlebig. Einzelne dieser „Methusalems der Schienen“ kamen sogar noch zur DB, wo man erst nach der Beschaffung neuer Tiefladewagen mit höherer Tragkraft auf sie verzichten konnte.

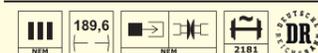
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008

Gedeckter Güterwagen GGhrsz der DR

Betriebs-Nr. 15-50-53



Best.-Nr. 48381



Bei der DR waren die vierachsigen gedeckten Güterwagen ein wichtiger Bestandteil des Güterwagenparks. Ausgehend von Entwicklungen während des Krieges entstanden verschiedene Bauarten von gedeckten Güterwagen, die in großen Stückzahlen beschafft wurden. Am Ende der Entwicklung stand die ab 1966 beschaffte Bauart GGhrsz. 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 zusammengeschnitten, der Fußboden war aus Holz.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008

Kohlensäurewagen der DRG

Betriebs-Nr. 543 121



Best.-Nr. 47907



Auf der Basis der Tiefgangwagen beschaffte die Kohlensäure-Industrie Dr. Raydt AG zwei vierachsige Kohlensäurewagen. Da die Ladefläche naturgemäß niedrig lag, konnten die Druckflaschen stehend transportiert werden. Als die Dr. Raydt AG in der Eyacher Kohlensäure aufging, wurden die beiden bewährten Kohlensäurewagen mit übernommen und weiterhin zum Transport flüssiger Kohlensäure verwendet.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008

Gedeckter Güterwagen Gags der DR

Betriebs-Nr. 31-50-1990365-9



Best.-Nr. 48382

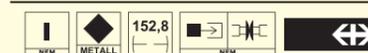


Tiefladewagen der SBB

Betriebs-Nr. 93 501



Best.-Nr. 47908



Im Bestand der Schweizerischen Bundesbahnen befand sich auch ein Privatwagen der Lokomotivfabrik SLM aus Winterthur. Der Wagen wurde primär zum Transport von Lokomotiven und Maschinenteilen der SLM eingesetzt, aber auch Zulieferer der SLM, wie die Firma Escher Wyss & Cie konnten diesen Wagen nutzen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008

Schwerlastwagen RRym der DR, mit Ladegut

Betriebs-Nr. 60-02-28

Die Deutsche Reichsbahn in der ehemaligen DDR beschaffte ab 1952 die sechsachsigen Flachwagen mit niederen Bordwänden der Gattung RRym 60. Sie waren ursprünglich für den Transport von Militärfahrzeugen gedacht, wurden von der DR jedoch universell eingesetzt. Mit ihnen wurden sowohl schwere Einzellasten wie Fahrzeuge oder Maschinenteile als auch Stahlwerkserzeugnisse wie Profilbündel transportiert.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008



Best.-Nr. **47003**

III 182,7 NEM 2181 DR

Schwerlastwagen Samms-u der DB AG, mit Ladegut

Betriebs-Nr. 31 80 486 7 243-6



Best.-Nr. **47004**

V 182,7 NEM 2181 DB

Von den sechsachsigen Flachwagen der früheren Gattung RRym 60 übernahm die DB AG noch 1044 Exemplare und bezeichnete sie als Samm 451. Damit konnte die DB AG ihren Kunden, wie z. B. der Rohrwerk Maxhütte GmbH ein universelles Fahrzeug anbieten. Die Rohrwerk Maxhütte GmbH ist aus der 1852/53 gegründeten Maxhütte hervorgegangen und produziert noch heute Stahlrohre in hoher Qualität.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008

Kohlenwagen OOt Oldenburg der DRG, 3er-Set

Betriebs-Nr. 709, 725, 746

Mit der Bestellung der ersten 520 Serienwagen 1927 war die Grundform der bis heute gebauten Selbstentladewagen gefunden. Diese ersten bis 1932 beschafften Wagen hatten noch keine Drehgestelle, sondern 4 Lenkachsen in einem Rahmen. Die im Gattungsbezirk Oldenburg eingereihten Wagen waren ein erster, erfolgreicher Versuch, den Massentransport von Schüttgütern zu rationalisieren.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2008



Best.-Nr. **47022**

II 344,1 NEM 2180 DRG

Erzwagen OOtz 23 der DB

Betriebs-Nr. 610 142

Von den ersten Selbstentladewagen für Kohle übernahm die Deutsche Bundesbahn noch 134 Stück. Die DB bezeichnete diese Wagen als OOtz 23, wobei das Nebengattungszeichen „z“ die Verwendung für den Erztransport bedeutete, denn ab Mitte der vierziger Jahre wurden die Wagen ausschließlich für Erztransporte verwendet. Darauf deutet auch die große Aufschrift „Erz III“ an den Seiten hin. Diese Art der Beschriftung wurde 1937 eingeführt und bedeutet hier „Wagen darf nur noch für Erzverkehr verwendet werden und ist 3,98 m hoch“.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2008



Best.-Nr. **47023**

III 114,7 NEM 2180 DB

Güterzugpackwagen der K.P.E.V.

Betriebs-Nr. Frankfurt 4623



Best.-Nr. **48352**

I 97,8 NEM 2182 K.P.E.V.

Die Königlich Preussischen Eisenbahn-Verwaltungen K.P.E.V. führten mit den überarbeiteten Normalien von 1883 für Güterzugpackwagen eine eigene Bauart mit Musterzeichnung ein. Die preussischen Packwagen für Güterzugdienst hatten an einem Ende ein erhöhtes Dienstabteil, das von einer offenen Endplattform aus zugänglich war. Daran schlossen sich Toilette und Dienstraum an. Der Bedarf an Packwagen war sehr groß, da früher in jedem Güterzug ein Packwagen laufen musste. Nicht nur innerhalb Preußens, auch im benachbarten Ausland liefen diese Packwagen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008

Kesselwagen SHELL der DB

Betriebs-Nr. 582 521

Die große Zeit der bunten Kesselwagen waren die fünfziger und sechziger Jahre. Damals war die Markenvielfalt an Benzinmarken noch wesentlich größer als heute und fast alle Firmen nutzten die Kesselwagen als Werbefläche. Die größte Zahl an bunten Kesselwagen setzte die Shell ein. Deren gelbe Kesselwagen brachten Abwechslung in das ansonsten vorherrschende Braun und Grau der Güterzüge.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008



Best.-Nr. 47044



Kesselwagen GASOLIN der DB

Betriebs-Nr. 587 963

Die Deutsche Gasolin Aktiengesellschaft wurde 1926 in Berlin-Charlottenburg gegründet. Über die Gasolin sollte vor allem das Leuna-Benzin vertrieben werden, es wurden jedoch auch andere Mineralölprodukte gehandelt. Im Jahre 1956 wurde Gasolin mit der Nitag-Tankstellenkette der Wintershall verschmolzen, die „Deutsche Gasolin-Nitag AG“ mit Firmensitz in Hannover war damals eine der größten deutschen Tankstellenketten. In eigenen Kesselwagen wurden die Erdölprodukte transportiert.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008



Best.-Nr. 47045



Kesselwagen D.A.P.G. der DRG

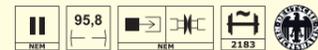
Betriebs-Nr. 524 301

Gemeinsam mit der amerikanischen „Standard Oil of Ohio“ gründeten 1890 deutsche Kaufleute die „Deutsch-Amerikanische Petroleum Gesellschaft“ (D.A.P.G.). Die D.A.P.G. vertrieb ihr Benzin bis 1931 unter dem Markennamen „Dapolin“, danach wurden die Kraftstoffe unter „Standard Benzin“ und „Super Esso“ vertrieben. Dabei bedeutete Esso die Aussprache der beiden Anfangsbuchstaben von „Standard Oil“. Zum Transport der Ölprodukte hatte die D.A.P.G. eine große Zahl eigener Kesselwagen bei der Deutschen Reichsbahn eingestellt, die zum Teil großformatig mit den Firmenemblemen beschriftet waren.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2008



Best.-Nr. 47805



Kesselwagen Zeller & Gmelin der K.W.St.E.

Betriebs-Nr. 502 065

Albert Traugott Zeller gründete 1867 in Eisligen an der Fils eine Mineralölraffinerie. Das Unternehmen entwickelte sich in den folgenden Jahren zum größten seiner Art im Königreich Württemberg. Die direkt an der Bahnlinie Stuttgart-Ulm gelegene Firma verwendete zum Transport der Roh- und Fertigprodukte eigene Kesselwagen in großer Zahl. Im Jahr 1911 hatte Zeller und Gmelin 21 Kesselwagen in Betrieb, mehr als jede andere Firma in Württemberg.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2008



Best.-Nr. 47806



Offener Güterwagen Ealos 053 der DB

Betriebs-Nr. 592 8 011-1

Zum Transport von Holzsnipseln überarbeitete die DB AG offene Güterwagen der Gattung Eas 070. Um für das leichte Ladegut mehr Raum zu schaffen, wurden die Wände erhöht. Insgesamt 378 nun als Ealos 053 bezeichnete Wagen entstanden so durch Umbau in den Jahren 1995 und 1996. Weitere 198 äußerlich ähnliche Ealos-x entstanden aus anderen Basiswagen. Mit den Wagen werden, oft in Ganzzügen, zerkleinerte Holzabfälle von den Abfallbetrieben zur Weiterverarbeitung zu Pressholzplatten befördert.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008



Best.-Nr. 48500



Niederbordwagen Erfurt der DRG

Betriebs-Nr. 7328

Die Deutsche Reichsbahn übernahm auch zahlreiche Niederbordwagen der ehemaligen Bayerischen Staatsbahn. Sie erhielten die braune Einheits-Lackierung der Reichsbahn-Güterwagen und wurden als Arbeitswagen in den Gattungsbezirk Erfurt eingereiht. So versahen sie noch für einige Zeit nützliche Dienste auf den Gleisen der Reichsbahn.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008



Best.-Nr. 48006



Ellok E 95 der DRG

Betriebs-Nr. E 95 05

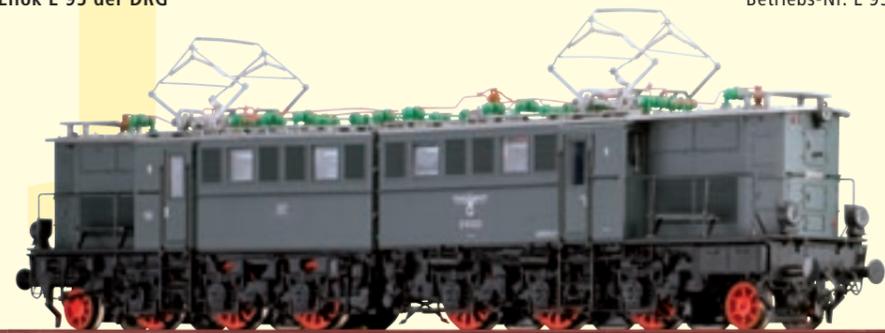


Foto zeigt HO-Modell

Best.-Nr. **53001**



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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008

Ellok E77 der DRG

Betriebs-Nr. E 77 31



Foto zeigt HO-Modell

Best.-Nr. **63000**



Ab 1920 erhielten die Elektrolokomotiven der Gruppenverwaltung Bayern einen braunen Anstrich des Lokkastens sowie rote oder schwarze Räder und Triebwerksteile. Dies betraf auch die ab 1924 nach Bayern gelieferten Güterzugloks der Gattung EG3, ab August 1926 Baureihe E 77. Alle 31 gebauten Loks kamen an das Bw München Hauptbahnhof. Sie wurden im Güterzugdienst auf den von München ausgehenden elektrifizierten Strecken im Güterzugdienst eingesetzt.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008



# NEUES IN SPUR N

KLEINE SPURWEITE, GROSSE DETAILLIERUNG

Auch in der beliebten Spurweite N im Maßstab 1 : 160 bietet BRAWA 2008 attraktive Neuheiten. Insgesamt 19 Modelle, darunter acht Loks, zwei verschiedene Triebwagen und neun Wagen.

Dampflokk BR 65.10 der DR

Betriebs-Nr. 65 1057-2



Best.-Nr. **60000**



Die Deutsche Reichsbahn in der DDR plante ab 1951 ihren überalterten Lokpark langfristig zu erneuern. Dabei sollten auch Dampflokomotiven den alten Bestand ergänzen. 1952 wurde ein Bauprogramm aufgestellt, das 7 verschiedene Loktypen enthielt. 4 Typen dieses Programms wurden tatsächlich realisiert. In der Leistungsklasse der ehemals preußischen P 8 und T 18 entstand die Tenderlokk BR 65.10. Nach der Beseitigung konstruktionsbedingter „Kinderkrankheiten“ erwies sich die BR 65.10 als eine zuverlässige, beliebte Lok.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008

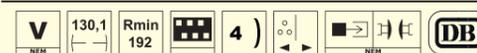
Diesellokk BR 232 der DB

Betriebs-Nr. 232 675-9



Foto zeigt HO-Modell

Best.-Nr. **61004**



Erneut hat der DB-Konzern seinen „Auftritt“ verändert. Das bekannte DB-Logo wird zukünftig durch die Zugehörigkeit zu „Mobility“, „Networks“ und „Logistics“ ergänzt. Da Railion zu DB Logistics gerechnet wird, werden auch auf den Railion Loks die Eigentumsbezeichnungen geändert. Die Ausführung zeigt den einfachen Schriftzug „Railion“ ohne die bekannten Kästchen, ergänzt durch „DB Logistics“. Eine der ersten betroffenen Loks ist die 232 675-9.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008

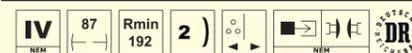
Diesellokk BR 114 der DR

Betriebs-Nr. 114 252-0



Foto zeigt HO-Modell

Best.-Nr. **61104**



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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008

**Diesellok BR 119 der DR**

Betriebs-Nr. 119 049-5

Da die DDR durch die Verträge des RGW nur Lokomotiven bis 2000 PS bauen durfte, wurde der Auftrag bereits im Jahr 1974 an die „Lokomotivfabrik 23. August“ in Bukarest vergeben. Nach der Lieferung zweier Baumuster begann im Jahr 1978 der Bau der dieselhydraulischen Lokomotiven BR 119. Die mit zwei Maschinenanlagen und elektrischer Zugheizung ausgerüsteten Loks waren anfangs recht störanfällig und wenig zuverlässig. Durch mehrfache Umbauten und den Tausch von Motoren und Getrieben konnten die 120 km/h schnellen Fahrzeuge später sogar im Reisezugdienst eingesetzt werden.  
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008



Best.-Nr. **61122**

IV	121,5	Rmin	192	4	NEK	DR
----	-------	------	-----	---	-----	----

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

**Diesellok BR 216 der DB**

Betriebs-Nr. V 160 072

Die Standard-Streckendiesellok der DB war die einmotorige V 160 und die von dieser Lok abgewandelten Bauarten. Den 10 Vorserienloks von 1960 und 1963 folgten von 1964 bis 1968 die 214 Serienmaschinen. Die Lokomotiven wurden von Krupp, Henschel, Krauss-Maffei und KHD gebaut. Von Hamburg-Altona bis Trier waren die Loks über das gesamte Bundesgebiet verstreut in 16 Bahnbetriebswerken beheimatet.  
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008



Foto zeigt H0-Modell

Best.-Nr. **61200**

V	100	Rmin	192	2	NEK	DB
---	-----	------	-----	---	-----	----

**Triebwagen Talent der NWB, 2-Teiler**

Betriebs-Nr. VT 703

Die Nordwestbahn GmbH NWB betreibt in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen Personennahverkehr auf der Schiene. Die Gesellschafter sind die Connex-Gruppe, die Stadtwerke Osnabrück und die Oldenburger Verkehr und Wasser GmbH. Auch die NWB vertraut auf die zuverlässigen Triebwagen aus der Talent-Familie.  
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008



Foto zeigt H0-Modell

Best.-Nr. **64003**

V	219	Rmin	192	4	NEK	NordWestBahn
---	-----	------	-----	---	-----	--------------

**Diesellok BR 216 der Wiebe Gleisbautechnik**

Betriebs-Nr. 216 032-3



Foto zeigt H0-Modell

Best.-Nr. **61201**

V	100	Rmin	192	2	NEK	WIEBE
---	-----	------	-----	---	-----	-------

Die DB AG hat bereits mit der Ausmusterung der Lokomotiven der Baureihe V 160/216 begonnen. Die frühere 216 032 hingegen wird von der Wiebe Gleisbau Maschinen GmbH noch im gesamten Bundesgebiet eingesetzt. Die 216 032 kam über den Umweg Francesco Ventura in Paola/Italien zur Wiebe Gleisbau Maschinen GmbH.  
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008

**Diesellok BR 118 der DR**

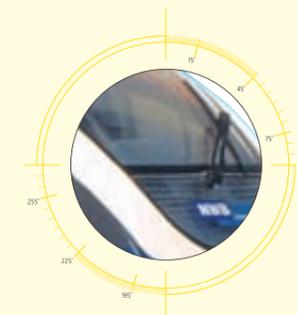
Betriebs-Nr. 118 755-8



Best.-Nr. **61181**

IV	121,6	Rmin	192	4	NEK	DR
----	-------	------	-----	---	-----	----

Die Diesellokomotiven der Baureihe V 180 waren die letzte Entwicklung von Großdieselloks aus der DDR. Da die 4-achsigen Loks für viele Strecken der DR zu schwer waren, wurde eine 6-achsige Variante mit geringerem Achsdruck entwickelt. Zwischen 1966 und 1970 beschaffte die Deutsche Reichsbahn insgesamt 206 Lokomotiven der 6-achsigen Ausführung, die auf dem gesamten Netz der DR eingesetzt werden konnten.  
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008



Triebwagen Talent BR 643 der DB, 3-Teiler

Betriebs-Nr. 643 071-4

Wegen ihrer Optik werden die verschiedenen Triebwagen der Talent-Familie gern „ICE des Nahverkehrs“ genannt. Die Kopfformen von ICE und Talent sehen sich doch recht ähnlich, kein Zufall sicher, denn ein gelungenes Äußeres ist immer auch ein gutes Verkaufsargument.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2008



Best.-Nr. 64002



Kühlwagen der SBB, 3er-Set

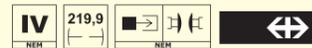
Betriebs-Nr. 082 7 613-8, 083 0 025-6, 805 7 012-8

Die Schweizer St.1 Wagen unterscheiden sich von der üblichen Bauart durch eine Tür aus Aluminium und die geänderte Ventilationsum-schaltung.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2008



Best.-Nr. 67100



Kühlwagen INTERFRIGO der DB

Betriebs-Nr. 524 029

Die Deutsche Bundesbahn hatte selbst keine St. 1 Kühlwagen beschafft, es gab sie ausschließlich als Privatwagen der Firma Interfrigo. Die in Deutschland eingestellten Wagen hatten in der Regel keine elektrische Belüftung. Merkmal waren hier die 8 Flettner Rotoren verschiedener Bauart auf dem Dach. Der Fahrtwind trieb über diese Rotoren Lüfter im Innenraum an, die für eine gleichmäßige Verteilung der kalten Luft im Wageninnern sorgten.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2008



Best.-Nr. 67101



Kohlenwagen 00t der DRG

Betriebs-Nr. 725



Best.-Nr. 67031



Mit der Bestellung der ersten 520 Serienwagen 1927 war die Grundform der bis heute gebauten Selbstentladewagen gefunden. Diese ersten bis 1932 beschafften Wagen hatten noch keine Drehgestelle, sondern 4 Lenkachsen in einem Rahmen. Die im Gattungsbezirk Oldenburg eingereihten Wagen waren ein erster erfolgreicher Versuch, den Massentransport von Schüttgütern zu rationalisieren.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2008

Personenwagen Ci 05 der DB

Betriebs-Nr. 092 947

Die Personenwagen der Epoche III wurden bei der DB für Sonderzüge (Ski-Express von Stuttgart auf die Schwäbische Alb) und sogar für Wendezüge mit Dieselloks eingesetzt.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008



Best.-Nr. **65002**



Personenwagen Bi 05 der DB

Betriebs-Nr. 094 407

Die Personenwagen der Epoche III wurden bei der DB für Sonderzüge (Ski-Express von Stuttgart auf die Schwäbische Alb) und sogar für Wendezüge mit Dieselloks eingesetzt.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008



Best.-Nr. **65003**



Personenwagen Ci 05 der DRG

Betriebs-Nr. 40 061

Die württembergischen Personenwagen dritter Klasse von 1905 reihte die DRG unter der Bezeichnung Ci 05 in ihren Wagenpark ein. Einige der Wagen waren zu Viertklasswagen umgebaut worden, das Gros stand jedoch als Wagen dritter Klasse zur Verfügung. Der größte Teil der Wagen kam später noch zur DB.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008



Best.-Nr. **65004**



Personenwagen Di 05 der DRG

Betriebs-Nr. 50 236

Die DRG übernahm fast alle der württembergischen Viertklasswagen der Bauarten 1908 und 1912. Letztere wurden bis 1928 als Di 12 bezeichnet, nach Abschaffung der 4. Klasse als Cid 12. Noch lange waren diese Fahrzeuge eine Stütze im Personenverkehr der Reichsbahndirektion Stuttgart.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008



Best.-Nr. **65005**



Schwerlastwagen Samm der DR, mit Ladegut

Betriebs-Nr. 60-02-28

Die Deutsche Reichsbahn in der ehemaligen DDR beschaffte ab 1952 die sechssachsigen Flachwagen mit niederen Bordwänden der Gattung RRym 60. Sie waren ursprünglich für den Transport von Militärfahrzeugen gedacht, wurden von der DR jedoch universell eingesetzt. Mit ihnen wurden sowohl schwere Einzellasten wie Fahrzeuge oder Maschinenteile als auch Stahlwerkserzeugnisse wie Profilbündel transportiert.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2008



Foto zeigt HO-Modell

Best.-Nr. **67003**



Schwerlastwagen Samm der DB, mit Ladegut

Betriebs-Nr. 31 80 486 7 243-6

Von den sechssachsigen Flachwagen der früheren Gattung RRym 60 übernahm die DB AG noch 1044 Exemplare und bezeichnete sie als Samm 451. Damit konnte die DB AG ihren Kunden, wie z. B. der Rohrwerk Maxhütte GmbH ein universelles Fahrzeug anbieten. Die Rohrwerk Maxhütte GmbH ist aus der 1852/53 gegründeten Maxhütte hervorgegangen und produziert noch heute Stahlrohre in hoher Qualität.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2008



Foto zeigt HO-Modell

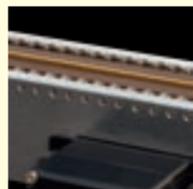
Best.-Nr. **67004**



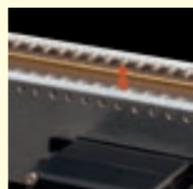


TESTEN WIE DIE PROFIS  
MIT DEM BEFAHRBAREN ROLLENPRÜFSTAND FÜR SPUR H0

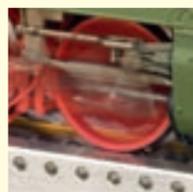
Ein neues starkes Stück für Ihre Anlage: der Rollenprüfstand von BRAWA in zwei Längen. Er lässt sich über einen Servomotor ferngesteuert senken und heben und ist dadurch voll in Ihr Schienennetz integrierbar und frei befahrbar. Er eignet sich bestens für Tests und Wartungsarbeiten von digitalen und analogen Loks. So etwa zum Testen von Vitrinenmodellen oder zum Programmieren von Digitalloks.



1

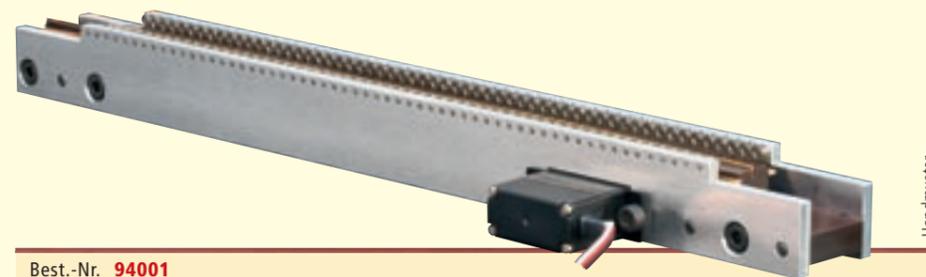


3



4

Rollenprüfstand, befahrbar, 240 mm



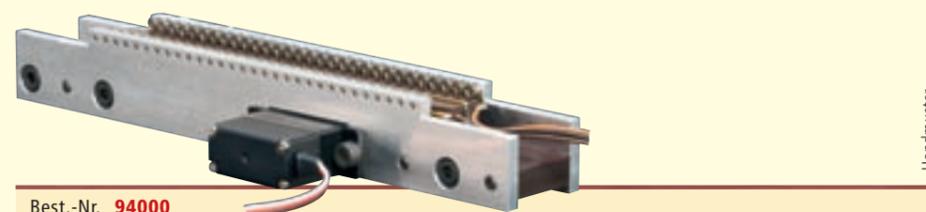
Handmuster

Best.-Nr. 94001

Rollenprüfstand voll integrierbar und frei befahrbar; ferngesteuertes Heben und Senken über Servoantrieb; digital und analog ansteuerbar; für sämtliche Gleich- und Wechselstromsysteme geeignet; kompatibel zu allen H0-Modellen; befahrbare Länge: 240 mm; Einbaumaße: Länge 300 mm, Breite 30 mm, Tiefe 25 mm; Anschluss: 16 V, Wechselstrom.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL

Rollenprüfstand, befahrbar, 125 mm



Handmuster

Best.-Nr. 94000

Rollenprüfstand voll integrierbar und frei befahrbar; ferngesteuertes Heben und Senken über Servoantrieb; digital und analog ansteuerbar; für sämtliche Gleich- und Wechselstromsysteme geeignet; kompatibel zu allen H0-Modellen; befahrbare Länge: 125 mm; Einbaumaße: Länge 140 mm, Breite 30 mm, Tiefe 25 mm; Anschluss: 16 V, Wechselstrom.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL

- 1\_Rollenprüfstand im Ruhezustand
- 2\_Einfahren der Lok
- 3\_Absenken des Gleises (durch Servomotor)
- 4\_Testlauf auf dem Rollenprüfstand



2

- Integrierter Mittelleiter
- Außenschienen und Mittelleiter getrennt anschließbar
- Ohne Einstellarbeiten sofort für alle Lokomotiven nutzbar
- Aufbau aus Aluminium
- Mit großer Anzahl von Präzisionskugellagern ausgestattet



# IMMER EINE SPUR AKTUELLER INFORMIERT

WILLKOMMEN BEI WWW.BRAWA.DE

Als aktuelle Ergänzung zum vorliegenden Neuheiten-Katalog empfehlen wir unsere Website. Hier ist die BRAWA Welt immer auf dem neuesten Stand. Aktuelle Informationen zu Produkten und Unternehmen sowie Gewinnspiele, jede Menge Downloads und vieles mehr machen die Site zu einem ebenso sympathischen wie informativen Medium für BRAWA Fans und alle Modellbahner.

**1. Die Spur zum Produkt**  
Klicken Sie einfach Ihre Spurweite an und mit wenigen Klicks sind Sie beim gewünschten Produkt.

**2. Suchen und finden**  
Von Produkt bis Händler. Produkte finden Sie nach Artikel-Nummer und Volltextsuche. Fachhändler finden Sie sortiert nach Deutschland und international.

**3. Schön und nützlich**  
Von Katalog bis Ersatzteilliste. Neben Wallpapern, Banner und Karten finden Sie hier auch jede Menge Infos zum Downloaden: Bedienungsanleitungen mit Ersatzteillisten, Prospekte und Anzeigen.



**4. Schöne Bilder, schöne Grüße**  
Die Galerie für Fans. Hier können Sie BRAWA Motive als Schreib-tischhintergrund, Banner und Postkarte herunterladen oder als E-Card versenden.

**5. Neuheiten und Neuigkeiten**  
Hier erfahren Sie Aktuelles zu neuen Modellen, zu Messen, Veranstaltungen, Kooperationen etc. Informationen zur Lieferbarkeit eines Produkts finden Sie beim jeweiligen Produkt.

## Die Zeichen und ihre Bedeutung

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

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

Bell, DB AG, Gasolin, Interfrigo, Jägermeister, maxon, Meggle, Migros, Rohrwerk Maxhütte, Shell, WEG und Wiebe Gleisbautechnik sind eingetragene Warenzeichen.

# LIEBE ZUM DETAIL



EIN BRAWA HIGHLIGHT IM JUBILÄUMSJAHR:  
DAMPFLOK BR 94.1 DER DB, SPUR H0



BRAWA Artur Braun Modellspielwarenfabrik GmbH + Co. · Postfach/Post box 12 74 · D-73625 Remshalden  
Hotline: Montag – Donnerstag: 13.00 bis 15.00 Uhr +49 (0) 7151 97935-68  
Fax +49 (0) 7151 74662 · info@brawa.de · www.brawa.de

