*

NEUHEITEN 2006

REINSCHAUEN UND NOCH MEHR LIEBE ZUM DETAIL ENTDECKEN

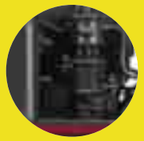
BRAWA

LIEBE ZUM DETAIL

NEUHEITEN/ NOVELTIES 2006

Spur IIm
Wagen S. 4 - 7
Zubehör S. 8 - 9

Spur H0
Dampfloks S. 10 - 18
Dieselloks S. 19
Triebwagen S. 20 - 21
E-Loks S. 22
Wagen S. 23 - 37
Stecksockel-Leuchten S. 38
Zubehör S. 39



Spur N
Dieselloks S. 40 - 41
Wagen S. 41
Stecksockel-Leuchten S. 42

*

ÜBER 60 NEUHEITEN IN 3 SPURWEITEN.

Das vergangene Jahr stand ganz im Zeichen der Spurweite IIm.
Nach dem Gartenbahnauftakt mit der Lok G 4/5 und vier Wagen der Rhätischen Bahn
geht es 2006 weiter mit je zwei Personen- und Güterwagen der RhB sowie Zubehör für die Gartenbahnanlage.
Auf den folgenden Seiten stellen wir Ihnen die neuen Modelle im Detail vor.

Noch mehr Neuheiten gibt es in der Spur H0.
Highlights sind sicherlich die Dampflok G 4/5 H in zwei interessanten Varianten,
die im Oktober ausgeliefert werden, sowie die Formneuheit BR 19 – jeweils ausgestattet mit einer Vielzahl originalgetreuer Details,
technischer wie optischer Art. Nicht zu vergessen das Highlight in der Spur N: Hier sind erstmals Stecksockelleuchten im Programm.

Keine Neuheit, sondern ein bewährtes Stück Brawa-Kultur ist unser Service, allen voran unsere telefonische Hotline*.
Wir kümmern uns um Ihr Anliegen und bemühen uns um schnelle Lösungen –
bei großen technischen Fragen und kleinen Ersatzteillieferungen.
Apropos: Jeder Modellpackung liegt eine Zeichnung bei, mit der gewünschte Teile einfach nachbestellt werden können.
Im übrigen sind auch kleinste Ersatzteile bis zu 30 Jahre lang verfügbar.

Und nun viel Vergnügen mit unseren Neuheiten 2006.

*Hotline: Montag – Donnerstag: 13.00 bis 15.00 Uhr +49 (0) 71 51/9 79 35-68

DIE IIm-GESCHICHTE GEHT WEITER

Mannschaftswagen Xk 9039 der RhB

Betriebs-Nr. Xk 9039

Nachdem die alten zweiachsigen Personenwagen der Rhätischen Bahn von Vierachsern aus dem regulären Personenzugdienst verdrängt wurden, wurden sie als Baudienst- oder Arbeitswagen weiter verwendet.
So wurde im Jahr 1944 der frühere C 2026 von 1897 zum Mannschaftswagen Xk 9039. In dieser Funktion ist er heute noch vorhanden. Da es sich dabei um eines der letzten Fahrzeuge aus der Anfangszeit der Landquart-Davos-Bahn handelt, soll dieser Wagen in den Ursprungszustand zurückversetzt werden. Nach Beendigung der Arbeiten wird dieses Fahrzeug dann den historischen Dampfzug der Rhätischen Bahn verstärken.

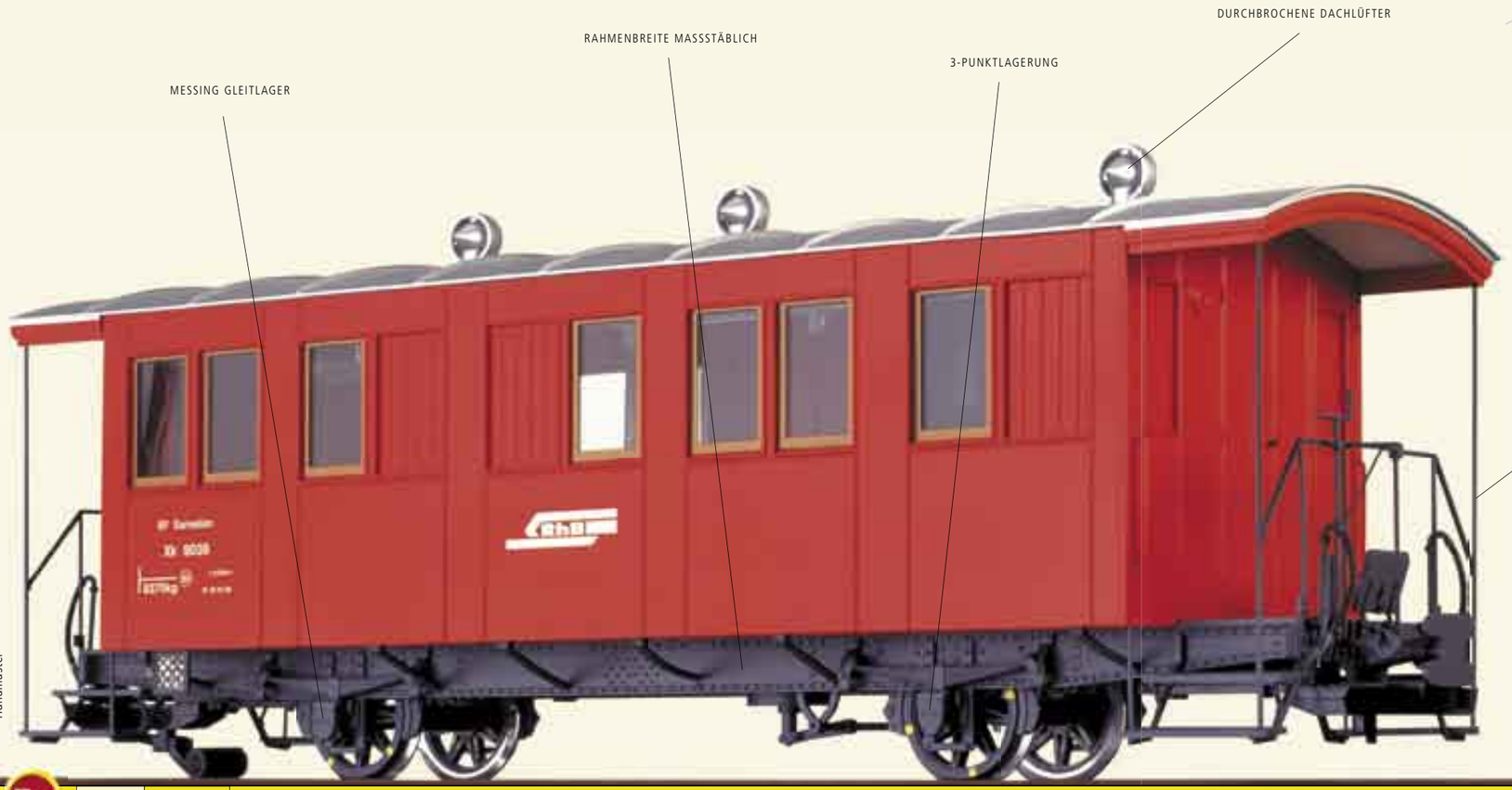
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **15004**

424 | Rmin 600

Modell: inkl. Tauschbirnen für Digitalbetrieb 24 V

1_Federpuffer, bewegliche Übergangsbleche.
2_Zettelkasten zum Öffnen.
3_Speichenräder aus Metall mit aufgepressten Radreifen aus vernickeltem Messing.
4_Feinste Bedruckung.
5_Innenbeleuchtung bereits ab Werk eingebaut.



Handmuster

HIER SIND DIE NEUEN MODELLE

Personenwagen C. 2012 der RhB Betriebs-Nr. C. 2012

Der C. 2012 ist derzeit der einzige noch weitgehend im Ursprungszustand erhaltene Personenwagen aus der Anfangszeit der Landquart-Davos-Bahn, der Keimzelle der heutigen Rhätischen Bahn. Im Jahre 1889 lieferte, die SIG in Neuhausen am Rheinfall diesen Wagen, bis 1944 stand er im regulären Personenzugdienst.

Von 1944 bis 1988 überlebte er als Montagewagen Xk 9034, danach wurde er aufwändig restauriert und weitgehend in den Ablieferungszustand versetzt. Heute ist er Teil des historischen Dampfzuges der RhB und kommt regelmäßig bei Sonderfahrten zum Einsatz.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Handmuster

Best.-Nr. **15003**

424 | Rmin 600

Modell: vorbildgetreue Bühnenbeleuchtung; Federpuffer; 3-Punktlagerung; Metallradsätze mit Druckgusskern; bewegl. Übergangsbleche; Griffstangen teilw. aus Metall; inkl. Tauschbirnen für Digitalbetrieb 24 V

Niederbordwagen Xk 9023 der RhB und Klappdeckelwagen X 9023 der RhB

Nicht immer wurde bei der Weiterverwendung der alten Wagen auch der Wagenkasten benötigt, oft wurden auf dem noch gut brauchbaren Rahmen neue Aufbauten aufgebaut. So erging es dem früheren Drittklass-Personenwagen C. 2002, geliefert 1889. Nach dem Ausscheiden aus dem aktiven Personenzugdienst wurde er bis 1960 noch komplett erhalten als Malerwerkstatt weiterverwendet. Dann wurde sein Wagenkasten abgebrochen und ein Aufbau mit Bordwänden und Klappdeckeln trat an seine Stelle. Der als Xk 9023 bezeichnete Baudienstwagen verlor im Laufe seines Einsatzes komplett seine Klappdeckel und wurde als Niederbordwagen weiter verwendet. Erst 2005 wurde der Wagen auch seines nachgebauten Wagenkastens beraubt, der ursprüngliche Rahmen wurde aufgearbeitet und soll als Vertreter der ersten Bauarten von Wagen der RhB in einem Museum gezeigt werden.

Handmuster

Niederbordwagen Xk 9023 der RhB Betriebs-Nr. Xk 9023

Best.-Nr. **15150** LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

424 | Rmin 600

Modell: Federpuffer; 3-Punktlagerung; Metallradsätze mit Druckgusskern; Wagenkasten aus Metall; Seitenwände klappbar mit vorbildgerechten Riegeln verschliessbar; Zettelkasten zum Öffnen

Handmuster

Klappdeckelwagen X 9023 der RhB Betriebs-Nr. X 9023

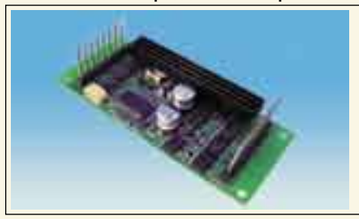
Best.-Nr. **15151** LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

424 | Rmin 600

Modell: Klappdeckel einzeln abnehmbar; Federpuffer; 3-Punktlagerung; Metallradsätze mit Druckgusskern; Seitenwände klappbar mit vorbildgerechten Riegeln verschliessbar; Zettelkasten zum Öffnen; Wagenkasten aus Metall

MIT GROSSER LIEBE ZUM DETAIL

Grossbahndecoder passend für Dampflok G 4/5 (Art. Nr. 10000)



Multiprotokoll für DCC und Motorola; lastgeregelter Motorausgang mit 14/28 und 128 Fahrstufen; kurze (1-127) und lange (128-9999) Adressen; NMRA konform; Fahrstufentabelle einstellbar; hochfrequente Motoransteuerung; schaltbarer Rangiergang; schaltbare Massendynamik; updatefähig durch Flash Memory; SUSI-Schnittstelle; servicefreundlich da nur gesteckt und kein OnBoard-Decoder

Best.-Nr. **91850** LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Soundmodul passend für Dampflok G 4/5 (Art. Nr. 10000) incl. Montageteile und Verbindungskabel

Radsynchroner Auspuffschlag; lastabhängige Steuerung der Abspielvorgänge; automatisches Bremsenquietschen; gleichzeitige Wiedergabe versch. Geräusche durch Mehrkanaltechnik; Einstellung der Lautstärke und weiterer Parameter per CV (Configuration Variable) (auch POM); Ansteuerung des Rauchgenerators; Ansteuerung des Flackerlichtes; Datenspeicher 320 sec.; leistungsfähige Endstufe speziell für Grossbahnloks; keine Abwärme durch modernste Digitalschaltungstechnologie; SUSI-Schnittstelle; servicefreundlich da nur gesteckt und kein OnBoard-Modul

Best.-Nr. **91851** LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Tauschkupplung

Kupplungshaken für weiches Ankuppeln; inkl. Rückholfeder für Mittelstellung; passend für alle gängigen Gartenbahnfabrikate; Inhalt 4 Stück.

Best.-Nr. **91750** LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2006

Tauschradsatz

V-Speichenradsatz aus Vollmetall; Radsterne aus Zinkdruckguss; Achslager aus Messing; Achslänge 70 mm, passend für alle Fremdfabrikate; Inhalt 2 Stück.

Best.-Nr. **91700** LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Doppellitze 30 m Spule, 2-farbig, wetterfest für Gartenbahnen, 1,5 mm² vzt.

Farbe	LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006	Best.-Nr.
	blau/rot	**32360**
	schwarz/weiß	**32361**
	orange/weiß	**32362**

Doppellitze 20 m Spule, 2-farbig, wetterfest für Gartenbahnen, 2,5 mm² vzt.

Farbe	LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006	Best.-Nr.
	blau/rot	**32370**
	schwarz/weiß	**32371**
	orange/weiß	**32372**

Schwellen und Seitenweg 30,5 cm

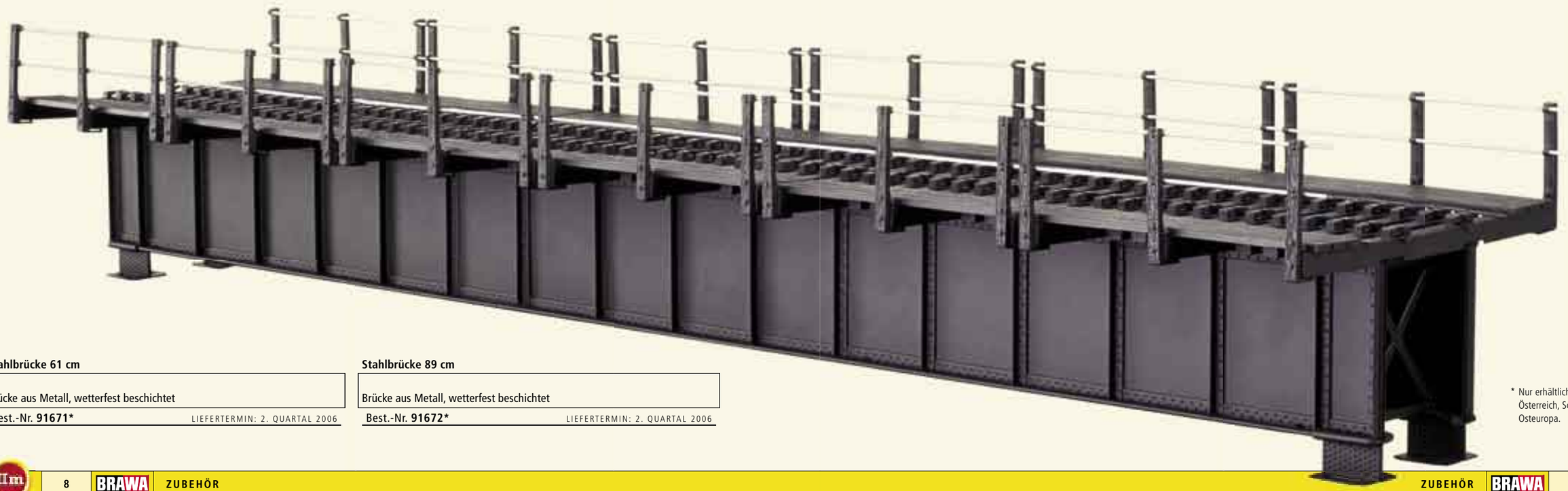
Brücken und Laufsteg getrennt lieferbar; Schwellen und Laufsteg aus wetterfestem Kunststoff. Passend zur Stahlbrücke (Art. Nr. 91671 und 91672)

Best.-Nr. **91680*** LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Schwellen und Seitenweg 61 cm

Brücken und Laufsteg getrennt lieferbar; Schwellen und Laufsteg aus wetterfestem Kunststoff. Passend zur Stahlbrücke (Art. Nr. 91671 und 91672)

Best.-Nr. **91681*** LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006



Stahlbrücke 61 cm

Brücke aus Metall, wetterfest beschichtet

Best.-Nr. **91671*** LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Stahlbrücke 89 cm

Brücke aus Metall, wetterfest beschichtet

Best.-Nr. **91672*** LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

* Nur erhältlich in Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien und Osteuropa.

Fotos: Carl Bellinrodt, Sammlung Eisenbahn-Journal

UNSER NEUES ZUGPFERD
IN SACHEN DETAILS

G 4/5 H

DAMPFLOK G 4/5 H DER K.Bay.Sts.E.B. UND DAMPFLOK BR 56.8 DER DRG

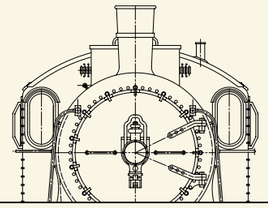
1894 ging die bayerische Staatsbahn von der dreifach gekuppelten Güterzuglok zum Vierkuppler mit vorderer Laufachse über. In dieser Bauart entstand die Lokomotivklasse E 1 in verschiedenen Bauformen, danach ab 1905 die Klasse G 4/5 N; ab 1915 entstand bei Maffei die Klasse G 4/5 H. Mit dieser letzten Version der bayerischen 4/5 gekuppelten Loks entstand die größte, stärkste und modernste deutsche Lokomotive dieser Achsfolge.

Die G 4/5 H entsprach den Maffeischen Konstruktionsprinzipien. Ein schräg geneigtes Vierzylinder-Triebwerk war mit einem filigranen Barrenrahmen kombiniert. Der Kessel, bei dem das damals recht neue Heißdampfverfahren nach Schmitt Verwendung fand, war sehr leistungsfähig. Dank des ausgeglichenen Vierzylinder-Triebwerkes war trotz der nur 1270 mm großen Treibräder die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h problemlos ausfahrbar. Die Lok hatte große Zugkraft, sie zog 1000 t auf einer 11 % Rampe mit 18 km/h.

Die im Frühjahr 1914 bestellten 35 Loks der ersten Serie wurden im ersten Weltkrieg dringend benötigt; weitere Maschinen kamen hinzu. Nach Kriegsende gingen 61 Loks an die Siegermächte, 169 kamen als 56 801 bis 56 1125 (mit Lücken) zur Deutschen Reichsbahn und wurden ab 1933 ausgemustert. 1939 existierten noch 5 Lokomotiven. Den Zweiten Weltkrieg überlebten nur 2 Maschinen, die 1947 ausgemustert wurden.

STARKE STÜCKE – DIE DAMPFLOKS G 4/5 H DER K.Bay.Sts.E.B. UND DIE BR 56.8 DER DRG

Sie war die größte, stärkste und modernste deutsche Lokomotive ihrer Achsfolge.
1947 wurden die letzten Exemplare ausgemustert. Im Oktober 2006 ist sie wieder da. Die G 4/5 H.
Als Brawa Modell der Spurweite H0 in zwei Varianten mit faszinierenden Details. Hochwertig:
Chassis, Räder und Gestänge aus Zinkdruckguss. Liebevoll: Details wie funktionsfähiges Innentriebwerk,
originalgetreue Kesselrückwand, Lokführer und Heizer im Führerstand,
Führerstandsbeleuchtung, bewegliche Türen, echte Kohle für den Tender. Extras für Auge und Ohr:
Sound- und Rauchgenerator eingebaut, bzw. für den Einbau vorbereitet.
Ihr Fachhändler berät Sie gern!



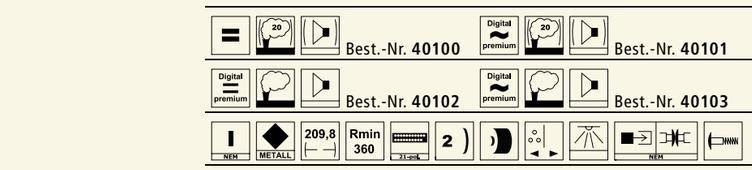
Dampflok G 4/5 H der K.Bay.Sts.B. Betriebs-Nr. 5506

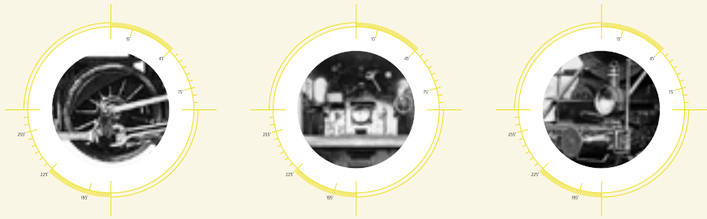
Die G 4/5 H überzeugt mit originalgetreuen Details, wie Armaturen und Anbauteilen, Beleuchtung, Lackierung und Bedruckung. Kessel, Führerhaus und Tender sind grün, die Räder rot lackiert. Details machen auch den Unterschied: Die bayrische Variante ist mit 3 Spitzenlichtern ausgestattet, die Nummernschilder befinden sich seitlich am Kessel, und die Schlussbeleuchtung am Tender besteht aus 1 Lampe.

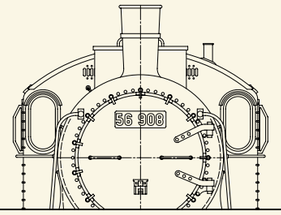
LIEFERTERMIN: OKTOBER 2006

Best.-Nr. **40100** | Best.-Nr. **40101**

Best.-Nr. **40102** | Best.-Nr. **40103**







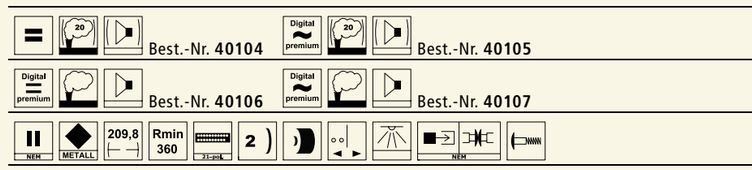
Dampflok BR 56 der DRG Betriebs-Nr. BR 56 915

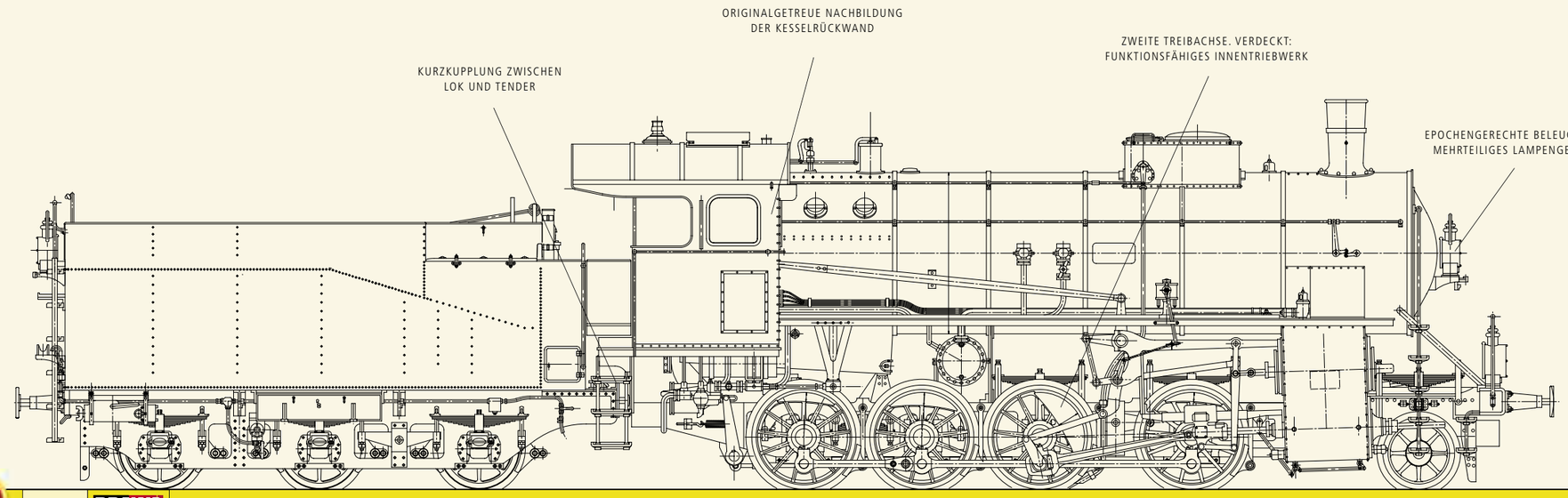
Im Unterschied zur G 4/5 H hat die DRG-Variante 2 Spitzenlichter und 4 Nummernschilder – an der Rauchkammertür, an der Tenderrückwand und am Führerhaus seitlich. Auf Höhe der zweiten Achse befindet sich ein zusätzliches Trittbrett, über den oben liegenden Federn des Vorlaufradsatzes sind 2 kleine Schutzbleche.
Die Schlussbeleuchtung am Tender besteht aus 2 Lampen. Kessel, Führerhaus und Tender sind schwarz, die Räder rot lackiert.

LIEFERTERMIN: OKTOBER 2006

Best.-Nr. **40104** | Best.-Nr. **40105**

Best.-Nr. **40106** | Best.-Nr. **40107**





Passende Wagen finden Sie auf den Seiten 31, 35 und 36.

Dampflok BR 19.10 der DRG Betriebs-Nr. BR 19 1001

Die Dreissiger Jahre waren für die Eisenbahntechnik weltweit ein Jahrzehnt großer Innovationen. Neue elektrische- und Dieseltriebfahrzeuge revolutionierten die Welt auf Schienen. Auch die Dampflokomotive wurde weiterentwickelt, vielbeachtet waren die Weltrekorde in Deutschland und England, wo jeweils Dampflokomotiven Geschwindigkeiten von 200 km/h erreichten. Dennoch war den Fachleuten klar, dass das klassische Dampftriebwerk am Ende seiner Entwicklung stand – zumindest bei der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit. Ausweg boten verschiedene neue Möglichkeiten, beispielsweise Einzelachsantrieb mittels kleiner Dampfmotoren. Zur Erforschung dieser Technik baute die alteingesessene Lokomotivfabrik Henschel in Kassel eine entsprechende Versuchslok für die Deutsche Reichsbahn.

Die Lokomotive 19 1001 entsprach ausser den neuartigen Einzelmotoren dem damaligen Stand der Dampftechnik. Man vermied es sinnvollerweise, zu viele neue Elemente auf einmal zu erproben und konnte sich so auf die Entwicklung der Dampfmotoren konzentrieren. Der Kessel entsprach dem der Güterzuglok Baureihe 44, die Stromschale war aus der Baureihe 01.10 entwickelt worden, genauso der Tender. Beim Laufwerk und der Kraftübertragung verwendete man Bauteile, die sich bei Elektroloks bewährt hatten.

Die Versuchsfahrten ergaben eine Höchstleistung von 1.685 PS bei 80 km/h, es wurden Geschwindigkeiten von maximal 180 km/h ausgefahren, völlig problemlos, in Friedenszeiten wäre in dieser Richtung sicher noch weiter geforscht worden.

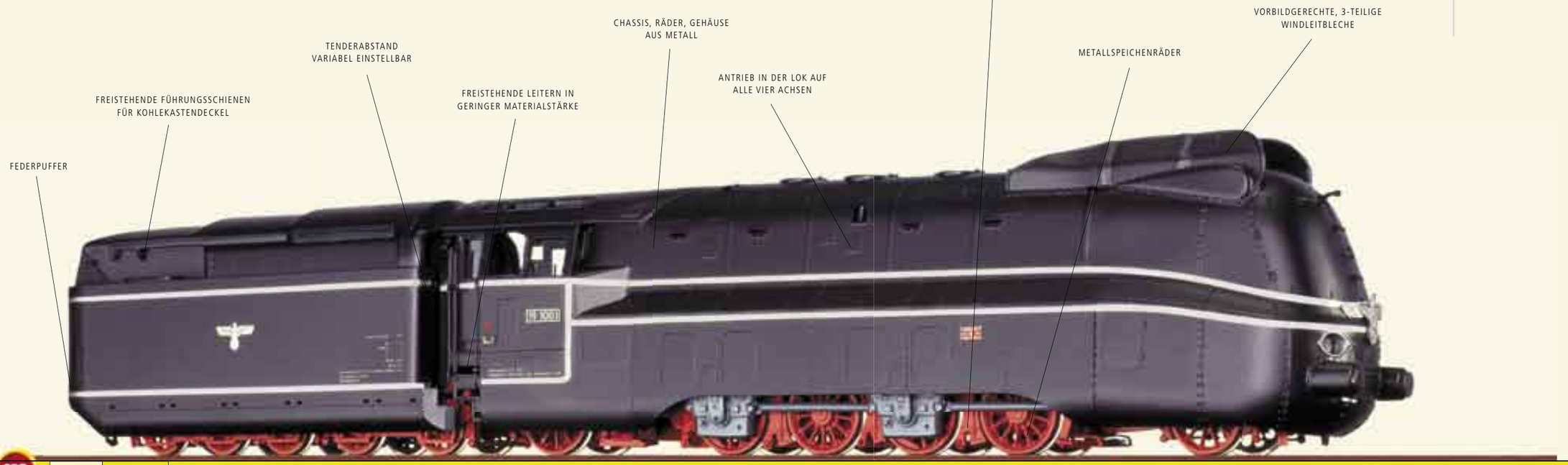
Als die Ablieferung mitten im Krieg erfolgte, hatte die Deutsche Reichsbahn zunehmend ganz andere Probleme, als einen neuartigen Einzelgänger zur Betriebsreife zu entwickeln. Dennoch traten an der Lok bemerkenswert wenig Probleme auf, so dass sie 1943 zum Betriebseinsatz zum Bw Hamburg-Altona kam. Hier führte sie Züge auf den Strecken von Hamburg nach Berlin, Hannover und Osnabrück. 1944 wurde die Lok bei einem Bombenangriff schwer beschädigt. Die Lok stand bei Kriegsende in der Nähe von Göttingen. Sie wurde auf Befehl der Amerikanischen Besatzungsmacht wiederhergestellt und als Beispiel für modernste deutsche Technik als Kriegsbeute im Oktober 1945 in die USA gebracht. Nach verschiedenen Ausstellungen und Testreihen in den USA wurde die Lok schließlich 1952 verschrottet.

Obwohl sich die 19 1001 bewährt hatte, wurde beim Wiederaufbau der Eisenbahnen nach dem Krieg diese Technik nicht weiterverfolgt. Die Verhältnisse im Nachkriegsdeutschland erzwangen einfachste, erprobte Technik, die schnell verwirklicht werden konnte. Damit endete ein viel versprechender Weg, mit Dampflokomotiven im Regelbetrieb höhere Geschwindigkeiten zu erreichen.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **40130**	Best.-Nr. **40131**
Best.-Nr. **40132**	Best.-Nr. **40133**

1_Nachbildung der Dampfmotoren.
2_Lupenreine Beschriftung.
3_Für Sound- und Rauchgenerator vorbereitet, bzw. eingebaut.
4_3-Teilige Windleitbleche mit Verstrebungen.
5_Komplette Führerstands-Inneneinrichtung inkl. Personal.



Handmuster

Dampflok S 2/6 der Pfalzbahn

Betriebs-Nr. 3201

Seit 1816 gehörte die Pfalz zum Königreich Bayern. In der Pfalz überließ jedoch der Staat den Bau von Eisenbahnen privaten Bahngesellschaften. Es entstanden 3 Gesellschaften, die dann 1870 fusionierten. Im Jahre 1909 übernahm der bayerische Staat die Pfalzbahnen, die von da ab als „bayerische Staatsbahn linksrheinisches Netz" firmierten. Sie behielten aber zunächst weitgehend ihre Eigenständigkeit.

Damals standen die linksrheinische (Pfalzbahn, Reichseisenbahnen Elsass-Lothringen) und die rechtsrheinische Strecke (Badische Staatsbahn) in scharfer Konkurrenz um den schnellsten Zugverkehr in die Schweiz. Die Pfalzbahn setzte auf ihrem Streckenabschnitt noch lange zweifach gekuppelte Schnellzuglokomotiven ein. Diese fanden hier im flachen Rheintal optimale Bedingungen vor: wenig Betriebshalte, flache Strecken, hohe Geschwindigkeiten.

Die bayerische Klasse S 2/6 passte optimal in dieses Betriebskonzept, daher wurde sie nach einem kurzen Gastspiel in München im Jahr 1910 nach Ludwigshafen abgegeben. Sie wurde in die Dienstpläne der anderen Zweikuppler eingebaut und konnte zeigen, was in ihr steckte. Bis 1918 bewährte sie sich im täglichen Dienst zwischen Koblenz, Bingerbrück, Ludwigshafen und Straßburg und erbrachte dabei Laufleistungen von bis zu 100.000 km im Jahr.

Bei einer Hauptuntersuchung im Mai 1910 in der Lokomotiv-Werkstätte Ludwigshafen erhielt die S 2/6 den traditionellen Anstrich der Pfalzbahn-Lokomotiven. Mit der eleganten braunvioletten Lackierung passte sie bestens zu den übrigen Pfalzbahn-Lokomotiven.

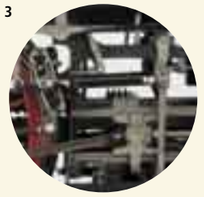
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **40250** | Best.-Nr. **40251**

Best.-Nr. **40252** | Best.-Nr. **40253**

4

5



3

2

1

HIGHLIGHTS

1_Nieten und Klappen originalgetreu nachgebildet.
2_Führerstand mit Beleuchtung und Personal.
3_Gestänge und Kuppelstangen feinst detailliert.
4_Lupenreine und passgenaue Bedruckung.
5_Luftpumpe mit feinster Detaillierung wiedergegeben.

Handmuster

Dampflok BR 13 der DRG

Betriebs-Nr. BR 13 1619

Best.-Nr. **40070**

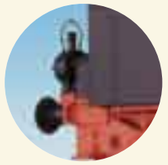
Digital premium Best.-Nr. **40071**

II NEM | METALL | 178 | Rmin 360 | 652 | 2) | NEM | NEM

Modell: Kessel, Chassis, Räder aus Metall; Federpuffer; bewegl. Türen; Kurzkupplung zw. Lok und Tender

Die Deutsche Reichsbahn übernahm insgesamt 22 915 Lokomotiven der ehemaligen Länderbahnen. Bereits 1923 erschien ein erster vorläufiger Umzeichnungsplan, um den Lokpark einheitlich zu bezeichnen. Erst 1925 trat der endgültige Plan in Kraft, nachdem die Loks dann tatsächlich umgezeichnet wurden. Die Baureihen 01 bis 19 waren für Schnellzuglokomotiven reserviert, wobei die Baureihen 01 bis 10 Einheitsloks und 11 bis 19 ehemalige Länderbahnloks umfassen sollten. Länderbahn-Schnellzugloks der Achsfolge 2'B wurden in die Reihe 13 eingereiht. Darunter waren auch 24 Maschinen der württembergischen Klasse AD, die die Nummern 13 1601 bis 13 1624 erhielten. Die Maschinen hatten inzwischen ihr Aussehen leicht verändert, die kegelige Rauchkammertüre und der Krempenschornstein waren bei vielen Loks entfallen. Die Loks der Baureihe 1316 waren den Betriebswerken Friedrichshafen, Rottweil, Stuttgart-Rosenstein, Tübingen und Ulm zugeteilt worden. Allerdings wurden sie nur drei Jahre lang im Personenzugdienst eingesetzt. Die letzten Loks der Baureihe 1316 wurden bereits 1928 ausgemustert.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006



Es ist kein Zufall, dass Brawa-Modelle so unglaublich „echt" wirken. Es ist die Fülle feinster optischer und technischer Details, die ihresgleichen sucht.

Diesellok BR 216 der DB

Betriebs-Nr. BR 216 149-5

Best.-Nr. **41120**

Digital premium Best.-Nr. **41121**

IV NEM | METALL | 184 | Rmin 360 | 652 | 2) | NEM | NEM

Modell: Chassis, Gehäuse und Griffstangen aus Metall; feinst detailliertes, dreidimensionales Drehgestell

Ab 1975 wurde die oft als „türkis/beige" genannte Lackierung als Regelanstrich für Lokomotiven und Wagen eingeführt. Das Signet der Bundesbahn, der DB-„Keks", wurde ursprünglich in ozeanblau ausgeführt.

Zahlreiche Loks der Baureihe 216 erhielten diese Lackierung. Bis 1987 war dieser Anstrich typisch für die Epoche 4. Auch danach fuhren noch zahlreiche Fahrzeuge im inzwischen veralteten Anstrichschema durch die Lande. Dabei erhielten viele zur alten Lackierung noch das auffällige neue rote DB-Zeichen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Diesellok BR 232 675-9 der DB

Betriebs-Nr. BR 232 675-9

2) Best.-Nr. **41044**

Digital premium 4) Best.-Nr. **41045**

V NEM | 239 | Rmin 360 | 652 | NEM

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. Neue Ausführung hier ist der einfache Schriftzug „Railion" ohne die bekannten Kästchen, ergänzt durch „DB Logistics". Eine der ersten Loks, die davon betroffen sind, ist die 232 675-9.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Diesellok BR 298 der DB

Betriebs-Nr. BR 298 302-1

Best.-Nr. **41008**

Digital premium Best.-Nr. **41009**

V NEM | 160 | Rmin 360 | 652 | 2) | NEM

Auch die gerade frisch aufgearbeiteten Lokomotiven der ehemaligen Baureihe V 100 der DR erhalten das aktuelle Eigentumszeichen von „Railion DB Logistics". Damit reihen sie sich in die große Zahl der Lokomotiven ein, die inzwischen mit verschiedenen „Railion" Logos unterwegs sind.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Triebwagen BR 465 der DB

Betriebs-Nr. BR 465 006-5

Ende der Fünfziger Jahre waren die Elektrotriebwagen der Baureihe ET 65 im harten täglichen Betrieb schon ziemlich verschlissen. Die Beschaffung eines Nachfolgefahrzeugs kam aber aus verschiedenen Gründen nicht in Frage. Daher entschloß sich die DB, die Fahrzeuge komplett neu aufzuarbeiten. So wurden zwischen 1961 und 1963 alle noch vorhandenen 23 Triebwagen dem Bw Stuttgart-Bad Cannstatt zugeführt und komplett überarbeitet. Am auffälligsten war die komplette Erneuerung der Frontpartie. Die früheren Übergangstüren entfielen, die glattflächige Front erhielt 2 gummigefasste große Fenster.

Am anderen Ende wurden Gummiwülste auf Konsolen angebaut, um den Übergang von Wagen zu Wagen wettergeschützt zu ermöglichen.
Die Führerstände wurden komplett modernisiert, eine Indusi stellte den damaligen Standard der Sicherheit her. Für die Fahrgäste erhöhte sich der Komfort wesentlich durch neue Beleuchtung und gepolsterte Sitze. 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.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **44080** Best.-Nr. **44081**

1_Exakt bedruckte Fensterrahmen.
2_Viele extra angesetzte Aggregate am Wagenboden.
3_Lichtwechsel rot/weiß.
4_Freistehende Griffstangen.
5_Originalgetreue Nachbildung des Gummiwulstes am Übergang.

Handmuster

Ellok E 42 der DR „Messe Leipzig"

Betriebs-Nr. E 42 072

Die Leipziger Messe war das Schaufenster der DDR. Hier wurde alles aufgeboten, was die volkseigene Industrie vorzuweisen hatte.

So wurde im Jahr 1966 in Leipzig die E 42 072 in einer attraktiven blauen Farbgebung mit weißen Zierlinien gezeigt. Der attraktive Anstrich blieb leider auf dieses Einzelstück beschränkt.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **43002**

Best.-Nr. **43003**

Modell: vollkommen überarbeitetes Getriebe

Ellok BR 142 der DB

Betriebs-Nr. BR 142 124-7

In das gemeinsame Nummernschema der DR und DB von 1992 kamen noch 302 Lokomotiven der Baureihe E 42 mit der neuen Baureihennummer 142.

Obwohl nach der Wende ein starker Rückgang der Transportleistungen auf der Schiene eintrat und die Lokomotiven der Baureihe 142 allmählich entbehrlich werden, erhielten noch mehrere Maschinen den neuen Regelanstrich der DB in hellrot mit „Lätzchen". Dazu gehört auch die Lok 142 124-7 des Betriebshofes Magdeburg.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **43004**

Best.-Nr. **43005**

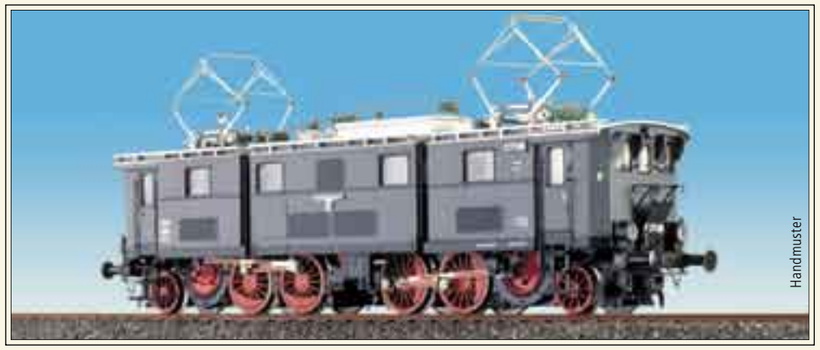
Modell: vollkommen überarbeitetes Getriebe

Ellok E 77 der DRG

Betriebs-Nr. E 77 09

Die erste Ellok der Baureihe E 77 wurde 1924 ausgeliefert. Im Jahre 1927 führte die Deutsche Reichsbahn den grauen Regelanstrich für Elloks ein. Bei der Gruppenverwaltung Bayern, wurde der neue Regelanstrich allerdings erst 1933 vorgeschrieben. Ab diesem Zeitpunkt wurden auch die E 77 bei fälligen Neulackierungen grau lackiert. 1937 führte die DRG ein neues Eigentumsschild ein, eine Verschmelzung von Reichsadler und Parteisymbol.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006



Best.-Nr. **43030**

Best.-Nr. **43031**

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

D-Zugwagen C4ü der DRG

Betriebs-Nr. 18876

Im Wagenbau erreichte man mit dem Ersatz der bisher verwendeten Holzbalken durch Stahlprofile eine wesentlich höhere Festigkeit der Fahrzeuge und eine beträchtliche Gewichtseinsparung. Äußere Kennzeichen der eisernen Bauart waren die Nieten an den Seitenwänden sowie der Wegfall des Sprengwerkes.

Stückzahlmässig am bedeutendsten waren vor 1956 immer die Drittklasswagen. Genügte bei kurzen Zügen oft ein gemischter Wagen Erster und Zweiter Klasse, wurden doch mehrere Drittklasswagen benötigt. Selbstverständlich wurden daher auch in eiserner Bauart eine große Anzahl Drittklasswagen beschafft.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **45202**

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

D-Zugwagen AB 4ü der K.P.E.V.

Betriebs-Nr. 04282

Einer der ersten D-Zugwagen eiserner Bauart der KPEV war der spätere AB 4ü pr 15. Für die Wagen eiserner Bauart gab es kein eigenes Musterblatt, daher hatten die Wagenfabriken einige Freiheiten in der Konstruktion und der Gestaltung. Die Dachenden unterscheiden sich daher bei diesen Wagen deutlich von denen anderer Lieferungen.

Best.-Nr. **45203**

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

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

D-Zugwagen AB 4ü der K.P.E.V.

Betriebs-Nr. 04283

Best.-Nr. **45204**

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

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

Personenwagen Bid 21 der DB

Betriebs-Nr. 81045

Nach dem ersten Weltkrieg herrschte ein großer Wagenmangel. Obwohl die Deutsche Reichsbahn nur noch Personenwagen eiserner Bauart beschaffen wollte, musste, um diesen Wagenmangel rasch zu beheben, von diesem Plan abgesehen werden. So entstanden die ersten Personenwagen der DRG in der altbewährten Holzbauart mit Sprengwerk zur Verstärkung des Untergestells.

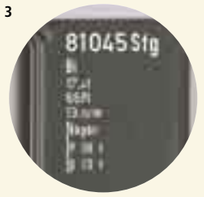
Zwischen 1921 und 1923 entstanden 2.236 Wagen der Bauart Di 21, mit leicht abweichender Inneneinrichtung und 397 Wagen der Bauart Di 21a. Die Wagen boten 66 Sitzplätze in der vierten Klasse. Bei einer Länge über Puffer von 13.920 mm hatten sie einen Radstand von 8.500 mm, was einen ruhigen Wagenlauf ergab.

Nach Abschaffung der vierten Klasse im Jahre 1928 wurden die Wagen in Cid 21 umbenannt. Im Laufe der Zeit wurden die Wagen den geänderten Anforderungen durch Umbauten angepasst, so wurde die ursprüngliche Gasbeleuchtung durch elektrisches Licht ersetzt. Weitere Änderungen betrafen die Inneneinrichtung.

Nach dem Krieg kam eine große Zahl dieser Wagen noch zur DB, der letzte schied erst 1964 aus dem aktiven Dienst bei der DB aus.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **45750**



1_Exakt angesetzter und epochengerechter Lagerdeckel, Bremsbacken in Radebene.

2_Fenster mit Öffnungsgriff.

3_Lupenreine Bedruckung.

4_Bühnengeländer in maßstäblicher, feiner Materialstärke.

5_Fahrzug mit originalgetreuer Inneneinrichtung.

Handmuster

Personenwagen Bpostid 21 der DB

Betriebs-Nr. 99504

Das Reichsbahn-Ausbesserungswerk Karlsruhe baute 1930 in 5 Wagen der Bauart Cid 21 ein Postabteil ein. Diese CPosti 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: 4. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **45751**

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

Personenwagen Ci der B.B.Ö.

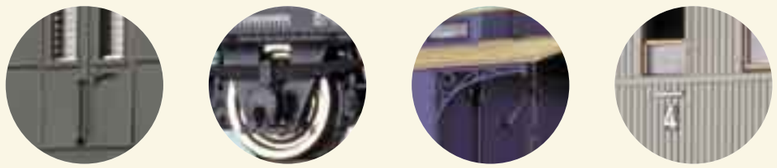
Betriebs-Nr. 46845

Unter den vielen Personenwagen, die nach dem Zweiten Weltkrieg in Österreich verblieben, waren auch einige ehemalige Doppelwagen des Stuttgarter Vorortverkehrs. Die Wagen wurden einzeln eingesetzt und waren zum Teil bis 1957 vorhanden.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **45088**

Modell: angesetzte Trittstufen; komplette Inneneinrichtung; originalgetreues Spannwerk in feinster Ausführung; Achslagerdeckel extra angesetzt



Gepäckwagen Pw4ü der DB

Betriebs-Nr. 107 998

Die Gepäckwagen der eisernen Bauart erwiesen sich als außerordentlich robust. Viele davon überstanden den Zweiten Weltkrieg und kamen noch zur DB. Diese konnte vorerst auf diese bewährten und praktischen Fahrzeuge nicht verzichten. Erst als genügend Neubau-Gepäckwagen vorhanden waren, wurden die alten „Eisernen" aus dem Schnellzugdienst verdrängt und vor Personenzügen aufgebraucht.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **45402**

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

Schlafplatzwagen A der K.W.St.E.

Betriebs-Nr. 164

Unter den 12 Wagen A.154 bis A.165 von 1883, die schon wegen ihres „preußischen" Erscheinungsbildes eine Besonderheit im Wagenpark der K.W.St.E. darstellten, befand sich mit dem A. 164 auch der einzige Schlafwagen der Königlich Württembergischen Staats Eisenbahnen. Nach heutigem Verständnis handelte es sich um einen Liegewagen, dessen Sitze als Schlafplätze hergerichtet werden konnten. Später wurde der Wagen in einen normalen 2. Klasse-Wagen umgebaut.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **45602**

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

Personenwagen E4 der K.W.St.E.

Betriebs-Nr. 11014

Zum Fahrplanwechsel am 1. Mai 1907 wurde in Süddeutschland auf Druck Preußens die vierte Klasse eingeführt. Württemberg behalf sich zuerst mit dem Umbau älterer Drittklasswagen, ab 1908 wurden die ersten für die vierte Klasse neu gebauten Wagen in Dienst gestellt. Bis 1912 wurden 265 solcher Wagen beschafft, danach mit kleinen Änderungen am Laufwerk und der Beleuchtung bis 1914 weitere 130 Stück. Hervorstechendes Unterscheidungsmerkmal der beiden Bauserien war die Zahl der Gasbehälter unter dem Wagenboden, die Älteren hatten einen, die neueren deren zwei.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **45102**

Modell: angesetzte Schilder und Griffstangen und Trittstufen; extra angesetzte Bremsrücksteller aus Ätzblech; mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene

Gedeckter Güterwagen G 10 der DB

Betriebs-Nr. 145 837

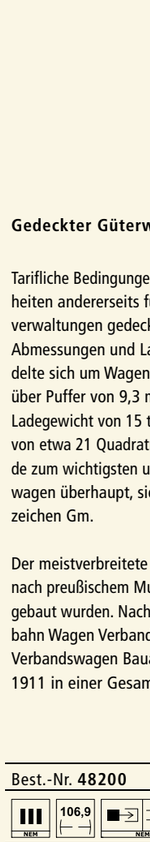
Tarifliche Bedingungen einerseits und technische Gegebenheiten andererseits führten dazu, dass alle Länderbahnverwaltungen gedeckte Güterwagen mit fast gleichen Abmessungen und Ladegewichten entwickelten. Es handelte sich um Wagen mit 4,5 m Radstand, einer Länge über Puffer von 9,3 m bei ungebremsten Wagen, einem Ladegewicht von 15 t, später 17,5 t und einer Bodenfläche von etwa 21 Quadratmeter. Diese Güterwagenbauart wurde zum wichtigsten und meistgebauten gedeckten Güterwagen überhaupt, sie trugen ursprünglich das Gattungszeichen Gm.

Der meistverbreitete dieser Länderbahnwagen war der nach preußischem Musterblatt IId8, von dem allein 47.533 gebaut wurden. Nach der Gründung des Deutschen Staatsbahn Wagen Verbandes DWV 1909 wurde daraus der Verbandswagen Bauart A2 entwickelt. Dieser wurde ab 1911 in einer Gesamtstückzahl von sagenhaften 121.770 Exemplaren gebaut. Damit war es weltweit der meistgebaute gedeckte Güterwagen. Er dominierte bis in die frühe Epoche 3 das Bild der deutschen Güterzüge. Durch zwei Weltkriege wurden diese Wagen über ganz Europa verstreut, es gab keine europäische Bahnverwaltung bei der nicht wenigstens zeitweise solche Wagen eingesetzt wurden.

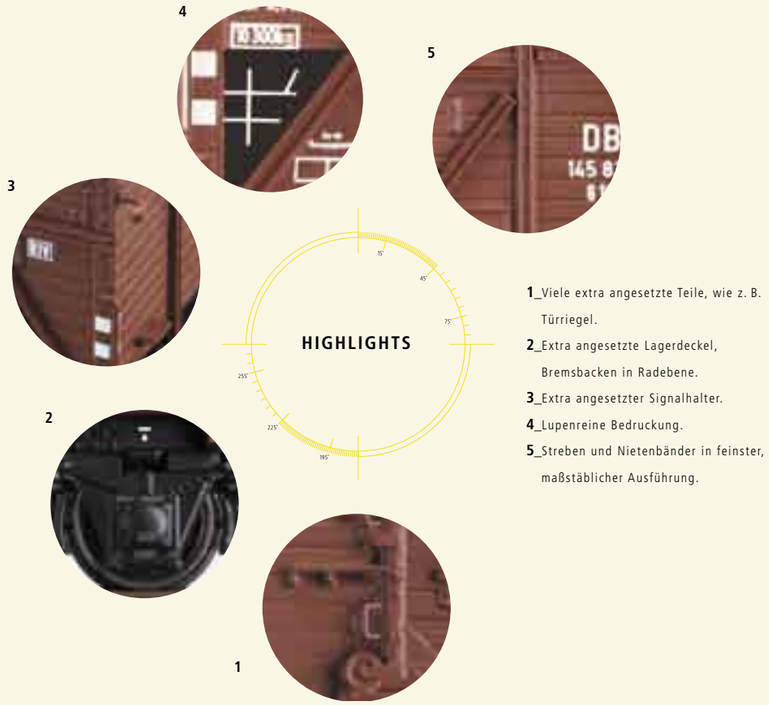
Ab 1938 waren die Wagen verstärkt worden, um die Belastungen durch Einbau von Druckluftbremsen und die erhöhten Geschwindigkeiten aufzufangen. In den Endfeldern wurden Diagonalstreben eingeschweißt, zum Teil wurden die Stirnrungen um 90 Grad gedreht. Die letzten so umgebauten Wagen waren bis in die siebziger Jahre im Dienst, danach wanderten sie in den Bauzugdienst ab. Einige davon sind heute noch vorhanden, zum Teil bei Museumseisenbahnen.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **48200**



Handmuster



1_Viele extra angesetzte Teile, wie z. B. Türriegel.

2_Extra angesetzte Lagerdeckel, Bremsbacken in Radebene.

3_Extra angesetzter Signalhalter.

4_Lupenreine Bedruckung.

5_Streben und Nietenbänder in feinster, maßstäblicher Ausführung.

Gedeckter Güterwagen Gu Hannover der DRG

Betriebs-Nr. 35 682

Die württembergische Version dieser Gm Wagen wurde ab 1907 gebaut. Bis 1911 entstanden bei verschiedenen Waggonfabriken insgesamt 1813 Stück. Merkmal der württembergischen Wagen war die Unterteilung der Seitenwände in 8 Segmente und die stählerne Wagentür. Die Untergestelle hatten einen zusätzlichen Fischbauchträger. Diese württembergischen Wagen gab es nur ohne Handbremse.

Nach dem ersten Weltkrieg kamen zahlreiche Wagen dieser Bauart noch zur DRG, wo sie in den Gattungsbezirk Hannover eingereiht wurden.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **48201**

II | 106,9 | NEM | NEM | 2181

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

Gedeckter Güterwagen Gm der K.Sächs.Sts.E.B.

Betriebs-Nr. 7365

Merkmale der sächsischen Wagen waren die Endfeldverstrebungen und die 4 Lüftungsklappen je Seite, die ab 1893 gebauten Wagen gab es mit und ohne Handbremse. Wie alle sächsischen Güterwagen waren sie vor 1910 grau lackiert. Auch sie wurden in großer Zahl gebaut und es gab fast keinen Güterzug der königlich sächsischen Staatseisenbahn, in den nicht mehrere dieser Wagen eingestellt waren.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **48202**

I | 106,9 | NEM | NEM | 2181

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

Schwerlastwagen Samm der DB

Betriebs-Nr. 31 80 486 7 465-5

Von den ab 1952 von der DR beschafften sechsachsigen Flachwagen mit niederen Bordwänden übernahm die DB AG noch 1.044 Exemplare und bezeichnete sie als Samm 451. Die Wagen waren eine Spezialität der osteuropäischen Bahnen, im Westen waren solche Wagenbauarten nicht vorhanden gewesen.

Die ursprünglich für den Transport von überschweren Kettenfahrzeugen bei Truppentransporten gedachten Wagen wurden am Ende ihres Lebenszyklus hauptsächlich als Baudienstwagen zum Transport von Schotter, Kies oder Aushub verwendet.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **47001**

V | 182,7 | NEM | NEM | 2181

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

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

Betriebs-Nr. 34250

Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen waren immer bestrebt, ihren Fuhrpark den neuesten Erfordernissen anzupassen. Daher wurden in den Jahren 1890 bis 1900 ältere bedeckte Güterwagen komplett überarbeitet.

Neben einer Verstärkung des Untergestells erhielten sie auch einen neuen Wagenkasten, der in seiner Gestaltung den neuesten bayerischen Güterwagenbauarten entsprach.
In dieser Form nach Blatt 253 existierten 16 Wagen mit und 53 Wagen ohne Handbremse.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **48000**

I | 97,1 | NEM | NEM | 2183

Modell: passend zu G 4/5 H; angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; Radsätze in Spitzenlagerung

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

Betriebs-Nr. 82539

Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen hatten 188 Niederbordwagen nach Blatt 390 des Wagenverzeichnisses im Bestand. Die Wagen hatten alle eine Handbremse mit Bremserhaus, aber dennoch ein symmetrisches Untergestell. Die in den Jahren 1889 bis 1891 gelieferten Wagen hatten eine Tragfähigkeit von 10,5t und waren als Arbeitswagen mit dem Gattungszeichen X eingereiht. Sie dienten daher dem bahneigenen Transport von Schienen, Schotter und sonstiger Oberbaumaterialien.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **48001**

I | 97,1 | NEM | NEM | 2183

Modell: passend zu G 4/5 H; Chassis aus Metall; angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; Radsätze in Spitzenlagerung

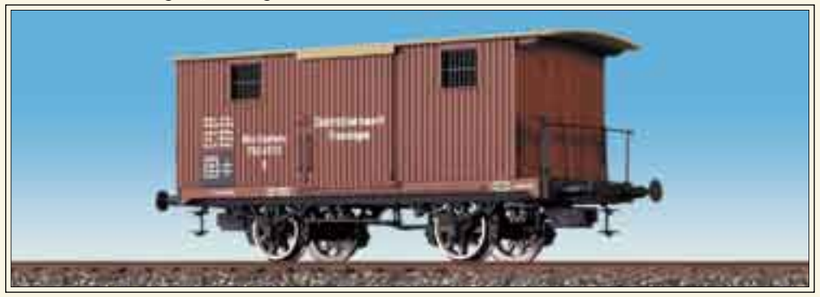
Gedeckter Güterwagen „Trossingen" der K.W.St.E.

Betriebs-Nr. 700 451

Die Stadt Trossingen in der Baar erlebte durch die Harmonikaindustrie einen ungeheuren Aufschwung. Die kleine Stadt erhielt das erste Elektrizitätswerk weit und breit und wurde bereits 1898 mit einer 4,3 km langen elektrischen Eisenbahn an das Staatsbahnnetz Württembergs angeschlossen.

Als Kilometerausgleich stellte das Trossinger Elektrizitätswerk als Betreiberin der Bahn einen gedeckten Güterwagen in den Wagenpark der K.W.St.E. ein. Dieser war kein Binnenwagen, er verkehrte freizügig auf dem gesamten Netz des Deutschen Staatsbahn Wagen Verbandes.
Wagen passend zum Faller Bahnhof Trossingen.

LIEFERBAR



Best.-Nr. **47706**

I | 97,1 | NEM | NEM | 2183

Modell: passend zu Faller Bahnhof Trossingen

Kohlenwagen 3er-Set OOt Erz III der DB

Betriebs-Nr. 610 116/128/138

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 Aufschrift wurde 1937 eingeführt und bedeutet hier „Wagen darf nur noch für Erzverkehr verwendet werden und ist 3,98 m hoch".

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **47021**

III NEM | 344,1 | NEM | 2180.1

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

Kohlenwagen OOt der DRG

Betriebs-Nr. 719

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: 2. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **47020**

II NEM | 114,7 | NEM | 2180.1

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

Kühlwagen UIC Standard 1 der DB

Betriebs-Nr. 524 080

Best.-Nr. **48302**

III NEM | 135 | NEM | 2181

Modell: Radsätze in Spitzenlagerung; angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; feinste Bedruckung; mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene

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: 3. QUARTAL 2006

Kühlwagen 3er-Set UIC Standard 1 der DB, FS, SNCB

Betriebs-Nr. DB 11 80 082 5 092-0, FS 14 83 083 2 436-4, SNCB 11 88 083 0 077-6

Bei der Deutschen Bundesbahn waren die standardisierten Kühlwagen St 1 von ausschließlich als Privatwagen der Firma Interfrigo eingestellt, im Modell hier noch mit altem Firmenschriftzug.

Wagen für den Verkehr nach Spanien gab es ebenfalls in dieser Bauart, eingestellt von der Transfesa-Gesellschaft. Diese Wagen waren zum Teil in Italien (Brawa-Modell) oder in Spanien immatrikuliert. Die belgischen Staatsbahnen hatten auch Privatwagen der Interfrigo, hier mit neuem Firmensignet, im Bestand.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **48301**

IV NEM | 405 | NEM | 2181

Modell: Radsätze in Spitzenlagerung; angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; feinste Bedruckung; mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene

Kesselwagen „SHELL" der DB

Betriebs-Nr. 582 519

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 2006

Best.-Nr. **47040**

III | 120,5 | NEM | 2180.1

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

Kesselwagen „FINA" der DB

Betriebs-Nr. 510 429

Im Jahr 1920 wurde in Belgien die Purfina gegründet, ein Unternehmen zum Vertrieb von Mineralölprodukten. Nach einer rasanten Entwicklung in Europa und Amerika wird 1955 die Deutsche Purfina GmbH mit Sitz in Frankfurt gegründet. Zum Transport zwischen der Rafffinerie in Duisburg und den Tanklagern in Offenbach und Heilbronn setzte die Purfina eigene Tankwagen ein.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **47041**

III | 120,5 | NEM | 2180.1

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

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.

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

Betriebs-Nr. 502 501

1857 wurde in Heufeld in Oberbayern die „Bayerische Aktiengesellschaft für Chemie und landwirtschaftlich chemische Produkte" BAG gegründet. Mitbegründer war der berühmte deutsche Chemiker Justus von Liebig. Zum Transport von Schwefelsäure setzte die BAG bereits sehr früh eigene Kesselwagen ein.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **47801**

I | 95,8 | NEM | 2183

Modell: passend zu G 4/5 H; angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; Radsätze in Spitzenlagerung

Kesselwagen „SHELL" der SBB

Betriebs-Nr. 530 015

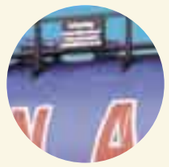
Ein spezielles Merkmal der schweizer Shell Kesselwagen war die schwarze Lackierung des Mittelteils. Das erwies sich als sehr praktisch, da ansonsten übergelaufenes Öl den gelben Kessel stark verschmutzte. Der in Zürich beheimatete Kesselwagen verteilte das Shell Benzin in der ganzen Schweiz.

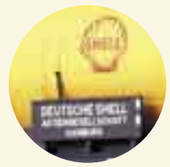
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **47802**

II | 95,8 | NEM | 2183

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





Tiefladewagen SSm der K.Bay.Sts.E.B.

Betriebs-Nr. 80297

Zwischen 1879 und 1901 beschafften die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen vier „Plattformwagen" der Gattung SSm, die damals auch als „Tiefgangwagen" bezeichnet wurden. Die Wagen waren als reguläre bahneigene Wagen für alle Versender frei verfügbar. Die Wagen hatten ein Ladegewicht von 40 t, dennoch trugen sie das Ladegewichtszeichen 35 t, da es für höhere Tonnagen noch kein eigenes Zeichen gab.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **47902**

I NEM | ◆ METALL | 152,8 | ■→ NEM

Modell: passend zu G 4/5 H; Seitenwangen aus Metall

Tiefladewagen „Krauss" der k.k.St.B.

Betriebs-Nr. 28 357

Um die hohen Einfuhrzölle der Donau-Doppelmonarchie zu umgehen, errichtete die Lokomotivfabrik Krauss aus München 1880 ein Zweigwerk in Linz an der Donau. Zur Auslieferung ihrer Lokomotiven setzte die Linzer Filiale firmeneigene Tiefladewagen ein. Diese Wagen waren als Privatwagen in dem Park der k.k. Staatseisenbahn eingestellt.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **47903**

I NEM | ◆ METALL | 152,8 | ■→ NEM

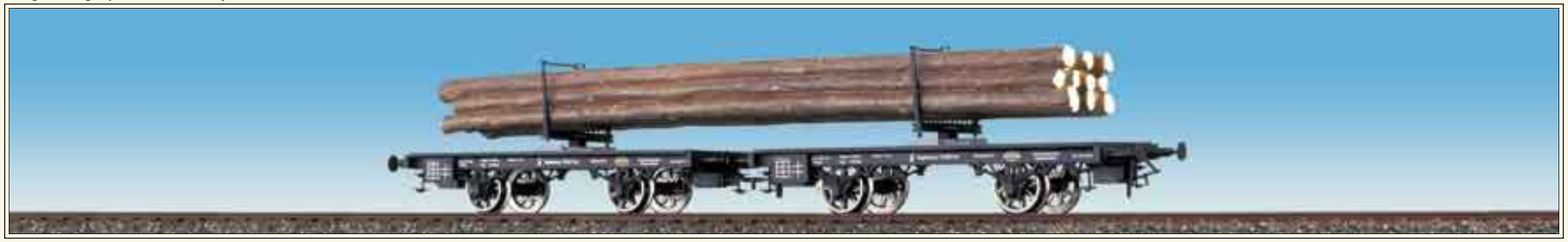
Modell: Seitenwangen aus Metall

Langholzwagenpaar Hrz der K.Bay.Sts.E.B.

Betriebs-Nr. 70835 + 70847

Für Bayern war Holz schon immer eine wichtige Handelsware. Beim Abtransport war man im Wesentlichen auf die Flößerei angewiesen. Das änderte sich mit den ersten Eisenbahnlinien, jetzt konnte das Holz einfach und schnell transportiert werden. Zum Transport von ganzen Stämmen verwendete man paarweise Langholzwagen, deren Kuppelabstand der Länge der transportierten Stämme gut angepasst werden konnte. Dem großen Waldbestand entsprechend hatte die Königlich Bayerische Staatseisenbahn eine große Anzahl von Langholzwagen in ihrem Bestand.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006



Best.-Nr. **47707**

I NEM | ◆ METALL | 194,6 | ■→ NEM | 2183

Modell: passend zu G 4/5 H; Chassis aus Metall; bestehend aus zwei einzelnen Wagen; Kurzkupplung zwischen beiden Wagen

Tiefladewagen „Winterthur" der SBB

Betriebs-Nr. 567 251

Die Schweizer Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur beschaffte 1890 einen Tiefladewagen der damaligen Standardbauart. Sie konnte damit ihre sperrigen Produkte zu den jeweiligen Kunden versenden. Der Wagen war zuerst bei der Nordostbahn immatrikuliert und kam mit dieser 1902 zur SBB.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **47904**

II NEM | ◆ METALL | 152,8 | ■→ NEM

Modell: Seitenwangen aus Metall

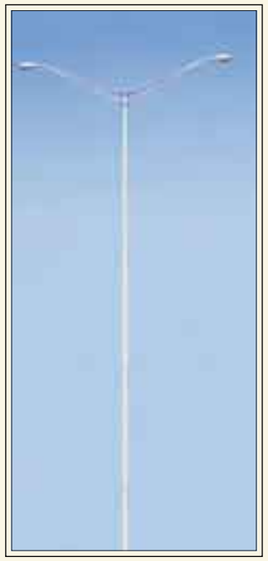
„Echte Meisterleistung in Sachen Vorbildtreue", „Perfektion bis ins kleinste Detail", „Brawa setzt Maßstäbe" – so klingt die Fachpresse, wenn sie unsere Modelle testet.

Straßenleuchte

Best.-Nr. **5824**

Straßenleuchte nach US-Vorbild
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Straßenleuchte



Best.-Nr. **5825**

Straßenleuchte nach US-Vorbild
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Highwayleuchte

Best.-Nr. **5826**

Highwayleuchte nach US-Vorbild
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Gaslaterne

Best.-Nr. **5827**

Gaslaterne nach US-Vorbild
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Bahnsteigleuchte

Best.-Nr. **5828**

Bahnsteigleuchte nach US-Vorbild
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Park-/ Straßenleuchte

Best.-Nr. **5829**

Park-/ Straßenleuchte nach US-Vorbild
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Verteilerplatte 5-fach

2-polig passend für neues Steckersystem Märklin
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **2593**

Verteilerplatte 10-fach

2-polig passend für neues Steckersystem Märklin
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **2594**

Querlochstecker, 10-Stück-Packung — LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
gelb	**3751**	braun	**3754**	grau	**3757**
rot	**3752**	blau	**3755**	schwarz	**3758**
grün	**3753**	orange	**3756**	weiß	**3759**

Querlochstecker, 100-Stück-Packung — LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
gelb	**3701**	braun	**3704**	grau	**3707**
rot	**3702**	blau	**3705**	schwarz	**3708**
grün	**3703**	orange	**3706**	weiß	**3709**

Stecker passend für neues Steckersystem Märklin

Muffen, 10-Stück-Packung — LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
gelb	**3741**	braun	**3744**	grau	**3747**
rot	**3742**	blau	**3745**	schwarz	**3748**
grün	**3743**	orange	**3746**	weiß	**3749**

Muffen, 100-Stück-Packung — LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
gelb	**3711**	braun	**3714**	grau	**3717**
rot	**3712**	blau	**3715**	schwarz	**3718**
grün	**3713**	orange	**3716**	weiß	**3719**

Stecker/Muffen-Sortiment

für Märklin Weichen,
8 Stecker, 8 Muffen
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **3770**

15 Stecker, 15 Muffen, in 5 Farben sortiert
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **3771**

66 Stecker, 34 Muffen, farblich sortiert
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **3772**

Diesellok BR 112 der DR

Betriebs-Nr. BR 112 786-9

Die ersten 40 Serienlokomotiven der Baureihe V 100 wurden 1966/67 mit 736 kW Motorleistung an die DR ausgeliefert. Dies erwies sich für einige Bereiche als zu schwach. Nach langen Versuchen erhielten ab 1981 einige Lokomotiven Motoren mit 883 kW (1200 PS), ab 1983 sogar mit 1100 kW (1500 PS) Leistung. Die so erstarkten Maschinen erhielten die neue Reihenbezeichnung 112 bzw. 114 unter Beibehaltung der alten Ordnungsnummer.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **61101**

IV | 87 | Rmin 192 | 2)

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

Diesellok BR 119 der DR

Betriebs-Nr. BR 119 003-2

Im Laufe der Beschaffung der insgesamt 200 Lokomotiven der Reihe 119 ergaben sich zahlreiche Bauartänderungen. Hinzu kamen Unterschiede im äußeren Erscheinungsbild. Eckige oder runde Puffer, oben- oder untenliegendes Spitzenlicht, schwarzer oder grauer Rahmen ergeben zahlreiche Kombinationsmöglichkeiten.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **61120**

IV | 121,5 | Rmin 192 | 4)

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

Diesellok BR 219 der DB

Betriebs-Nr. BR 219 169-0

Die in Rumänien gefertigten Diesellokomotiven der Baureihe 119/219 waren wenig zuverlässig und hatten regelmässig einen hohen Schadbestand. Nach der Wende gelang es jedoch durch verschiedene Maßnahmen, die Zuverlässigkeit zu steigern. So konnten die Loks weiterhin eingesetzt werden. Einige haben daher auch die neue Lackierung der DB AG erhalten.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **61121**

V | 121,5 | Rmin 192 | 4)

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

Diesellok BR 118 der DR

Betriebs-Nr. BR 118 201-3

Die Diesellokomotiven der Baureihe V 180 war 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: 3. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **61180**

IV | 121,6 | Rmin 192 | 4)

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

Schwerlastwagen Samm der DB

Betriebs-Nr. 31 80 486 7 465-5

Von den ab 1952 von der DR beschafften 6-achsigen Flachwagen mit niederen Bordwänden übernahm die DB AG noch 1.044 Exemplare und bezeichnete sie als Samm 451. Die Wagen waren eine Spezialität der osteuropäischen Bahnen, im Westen waren solche Wagenbauarten nicht vorhanden gewesen.

Die ursprünglich für den Transport von überschweren Kettenfahrzeugen bei Truppentransporten gedachten Wagen wurden am Ende ihres Lebenszyklus hauptsächlich als Baudienstwagen zum Transport von Schotter, Kies oder Aushub verwendet.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **67001**

V | 99

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

Kohlenwagen OOt der DB

Betriebs-Nr. 650 7 279-1

Die ersten Serien – Selbstentladewagen für Kohle von 1927 wurden erst als OOt Oldenburg, dann als OOt Saarbrücken bezeichnet. Bei der DB wurden sie OOtz 23 benannt.

Einige der alten OOtz 23 erlebten sogar noch die Epoche 4, noch 78 Wagen waren 1964 vorhanden und wurden als Fad 146 eingereiht. Im Jahr 1971 war die Zeit dieser ersten Selbstentladewagen abgelaufen, die letzten 16 Wagen wurden ausgemustert.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Best.-Nr. **67030**

IV | 62,9

Modell: angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke

Peitschenleuchte

Best.-Nr. **4000**

Höhe 48 mm

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Peitschenleuchte 2-flammig

Best.-Nr. **4001**

Höhe 55 mm

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Straßenleuchte

Best.-Nr. **4020**

Vierkant

Höhe 36 mm

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Stecksockel-Leuchten jetzt auch in Spur N

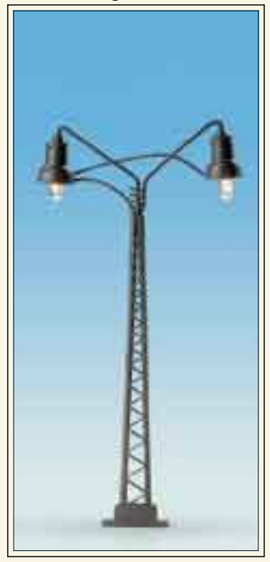
Gittermastbogenleuchte

Best.-Nr. **4010**

Höhe 70 mm

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Gittermastbogenleuchte 2-fach



Best.-Nr. **4011**

Höhe 70 mm

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Holzmastleuchte

Best.-Nr. **4040**

Höhe 50 mm

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Stecksockel-Leuchten in H0 und N

Mit den Stecksockelleuchten von Brawa werden Sie Ihre helle Freude haben. Denn das Installieren ist ganz einfach: Leuchte in den montierten Sockel einstecken und fertig. Aufwändige Kabelverbindungen zwischen Leuchte und Sockel entfallen, Umbau sowie Austausch untereinander gehen schnell und komfortabel vonstatten. Extra Highlight: Die Leuchte lässt sich im Sockel bis 10° ausrichten (Spur H0), um unebenes Gelände auszugleichen. Natürlich überzeugen neben dem Sockel auch die Leuchten. Dank hochwertiger Materialien und feinster Modellierung wirken sie höchst originalgetreu. Und glänzen mit leistungsstarken Glühbirnen und problemloser Wartung. Kurz: Ausgereifte Technik und faszinierende Optik sorgen für mehr als nur Licht – nämlich für leuchtende Augen.

Die Zeichen und ihre Bedeutung

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

Nach Redaktionsschluss dieses Prospekts können sich am Produkt Änderungen ergeben. Kontruktions- oder Formänderungen, Abweichungen im Farbton bleiben vorbehalten.
Märklin, Motorola and Faller sind eingetragene Warenzeichen.

LIEBE ZUM DETAIL

*

EINES UNSERER HIGHLIGHTS IN SPUR H0:
DIE DAMPFLOK BR 19.10 DER DRG

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

BRAWA Artur Braun Modellspielwarenfabrik GmbH + Co. Postfach 12 74 73625 Remshalden Hotline: Montag – Donnerstag, 13.00 – 15.00 Uhr Telefon +49(0)71 51/9 79 35-68 info@brawa.de www.brawa.de