



NEUHEITEN 2012

LOKS UND WAGEN IN SPUR 0, H0 UND N





VERKÜRZT DIE WARTEZEIT: DER NEUHEITEN EXPRESS

Eine neue Lok oder einen neuen Wagen in Händen zu halten und auf die eigenen Schienen zu stellen, gehört zu den aufregendsten Momenten eines Modellbahners. Um Sie in Zukunft noch aktueller über Neuheiten zu informieren und die Wartezeit zu verkürzen, kommt der Neuheiten Express künftig bis zu drei Mal pro Jahr heraus. Darin werden

Modelle vorgestellt, die Sie im Neuheitenprospekt noch nicht finden; und sie werden kurzfristig lieferbar sein. Seien Sie also gespannt auf den Neuheiten Express! Er liegt auf Messen und beim Fachhandel aus, und er wird per Post oder als E-Mail versandt.



Wagen

S. 4



Loks
Triebwagen
Wagen

S. 16
S. 30
S. 38



Loks
Wagen

S. 72
S. 78



VORFREUDE IN DREI GRÖSSEN. NACHHALTIGKEIT SEIT DREI GENERATIONEN

Willkommen im Neuheitenkatalog 2012. Er präsentiert Ihnen neue Modelle in drei Spurweiten, darunter viele spannende Formneuheiten, vier allein in Spur 0. Apropos: Die letztjährige große Neuheit – die Spur 0 ist bei den Modellbahnfreunden sehr gut angekommen; klar haben wir auch 2012 wieder Neues am Start. Doch an welcher Spurweite auch immer Ihr Herz hängt – alle BRAWA Modelle begeistern mit exakter Maßstäblichkeit und einer Detaillierung, die bei Serienmodellen ihresgleichen sucht.

Das kommt nicht von ungefähr. Hinter dem Markenversprechen „Liebe zum Detail“ und dessen Einlösung mit jedem neuen Modell steht das leidenschaftliche, nachhaltige Denken und Handeln eines Familienunternehmens in dritter Generation. Auf der Grundlage einer wertebewussten Unternehmenskultur entsteht kontinuierlich Neues. Als Teil der Braun-Gruppe profitiert BRAWA zudem von Know-how und Innovationskraft der Kabel-Spezialisten Braunkabel und Eagle Cable sowie des HiFi-Spezialisten in-akustik.



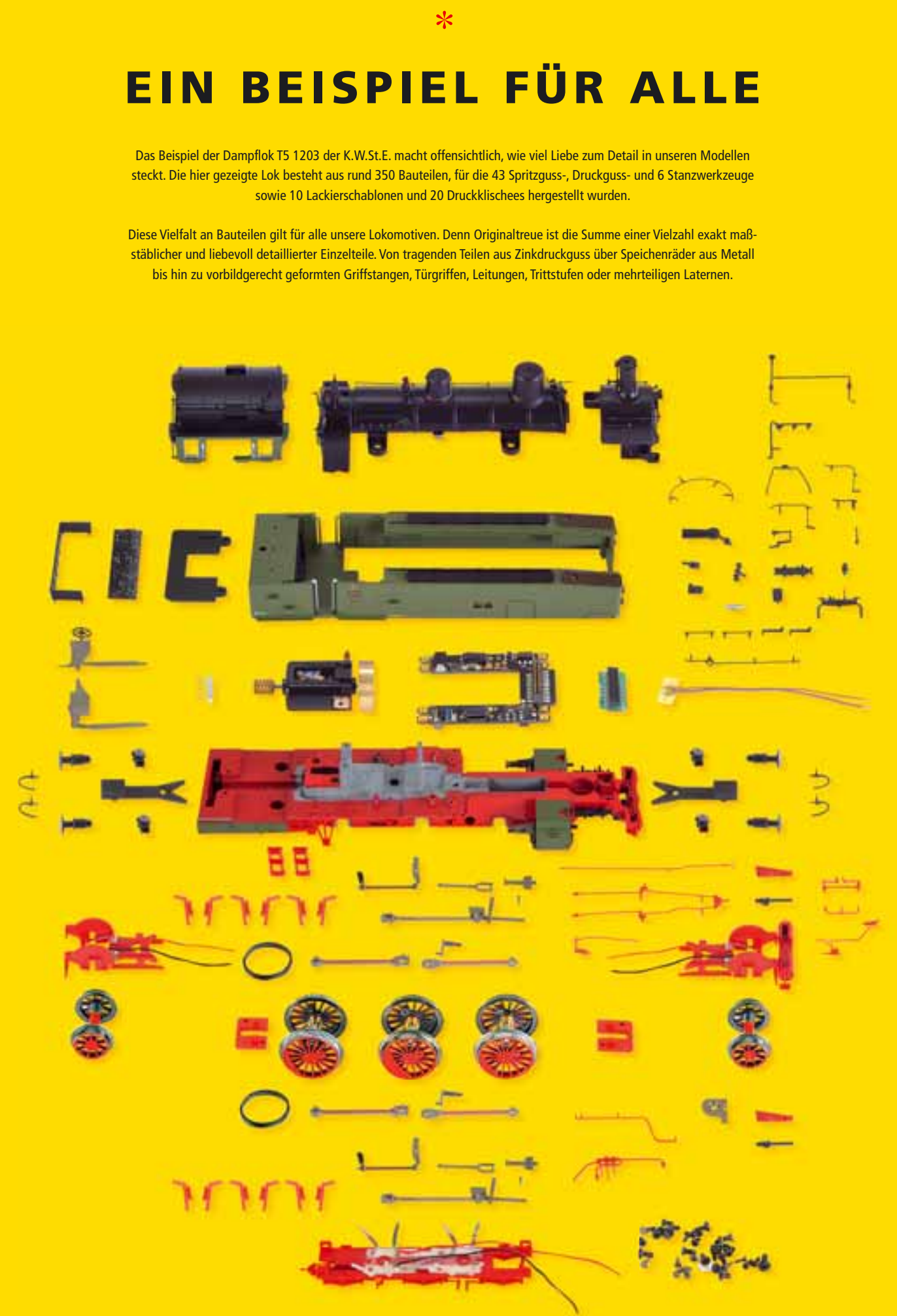
BRAUNKABEL
Verbindung aus Leidenschaft

inakustik

KABEL | LAUTSPRECHER | MUSIK

EAGLE CABLE





EIN BEISPIEL FÜR ALLE

Das Beispiel der Dampflokomotive T5 1203 der K.W.St.E. macht offensichtlich, wie viel Liebe zum Detail in unseren Modellen steckt. Die hier gezeigte Lok besteht aus rund 350 Bauteilen, für die 43 Spritzguss-, Druckguss- und 6 Stanzwerkzeuge sowie 10 Lackierschablonen und 20 Druckklischees hergestellt wurden.

Diese Vielfalt an Bauteilen gilt für alle unsere Lokomotiven. Denn Originaltreue ist die Summe einer Vielzahl exakt maßstäblicher und liebevoll detaillierter Einzelteile. Von tragenden Teilen aus Zinkdruckguss über Speichenräder aus Metall bis hin zu vorbildgerecht geformten Griffstangen, Türgriffen, Leitungen, Trittstufen oder mehrteiligen Laternen.

TRÄGT SCHÖNSTE DETAILS ZUR SCHAU

1:45



Behältertragwagen BTrhs 30 der DB
Betriebs-Nr. 010 001

Bereits vor dem Krieg begann man genormte Großbehälter mit Schienen- und Straßenfahrzeugen bis zum Kunden zu transportieren. Der Beginn des Zweiten Weltkrieges stoppte dann aber die weitere Verbreitung des Systems.

1949 griff die DB das pa-Behältersystem wieder auf und beschloss es in großem Umfang einzuführen. Während die Behälter neu gebaut wurden, griff man für die Wagen auf Untergestelle verschiedener Vorkriegswagen zurück, die mit Kriegsschäden an den Aufbauten reichlich vorhanden waren. Zum Umbau kamen insbesondere Fahrwerke von G 10, Gms 30/Ghs 31, Gmhs 35 und Omm 34. Eingereiht wurden sie als BT 10 (ex G 10) und BT(hs) 30 in einem gemeinsamen Nummernkreis.

Nach dem Umbau von insgesamt 273 BT 30 (und 95 BT 10), begann ab 1952 der ausschließliche Neubau von Behältertragwagen. Noch umgezeichnet in Lb(r)s577 schieden die letzten umgebauten Wagen BT 30 1971 aus dem Dienst, der letzte der ehemaligen BT 10 rollte als Lb576 1970 auf das Abstellgleis. Für die verschiedensten Ladegüter entstanden zahlreiche offene und geschlossene Behälter, außerdem gab es Spezialbehälter für Flüssigkeiten, Lebensmittel wie Bier und ähnliches, sowie zum Transport von Gefrierware. Ab Ende der 60er-Jahre, zunehmend durch die aufkommenden Container bedrängt, endete der Verkehr mit pa-Behältern erst Ende der 90er-Jahre.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

Best.-Nr. **37150**



- Räder aus Metall
- Räder auch innen profiliert
- Extra angesetzte Federpakete
- Federpuffer
- Kurzkupplungskinematik

- Aufbau und Griffstangen aus hochwertigem, schlagzähem Kunststoff
- Extra angesetzte Bremsanlage, Rangiergriff, Signalhalter
- Achsbremsgestänge mit Bremsbacken in Radebene
- Kupplung kompatibel zu Lenz



Best.-Nr. **37151**



Behältertragwagen BTs 30 der DB
Betriebs-Nr. 010 328

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Best.-Nr. **37152**



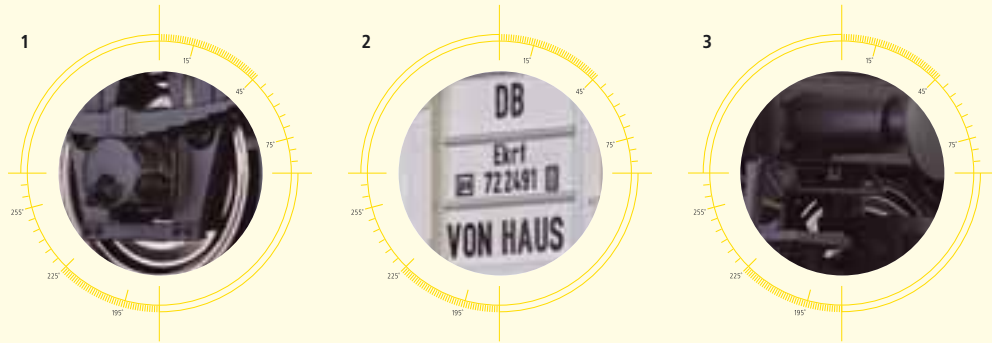
Behältertragwagen Lbs 577 der DB
Betriebs-Nr. 20 80 411 0 187-3

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



- 1_Extra angesetzt und beschrifteter Achslagerdeckel
2_Feinste Bedruckung und Lackierung
3_Rangiergriff

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 37153)



HANDMUSTER



Behältertragwagen BTrhs 30 der DB
Betriebs-Nr. 010 002

Von dem geschlossenen Mittelcontainer der Bauart Ekrt für Stückgut wurden zwischen 1950 und 1957 rund 750 Stück gebaut. Der Aufbau war ein Blechprofilaufbau in Stahlleichtbauausführung mit eingesetzten bombierten Blechen. Zum Be- und Entladen hatte der Behälter an den Stirnseiten dreiteilige Türen, die den ganzen Behälter Querschnitt frei gaben. Im Rahmen einer Sonderarbeit wurden ab 1960 die zum Ausbeulen neigenden bombierten Seitenwände durch steifere gesickte Bleche ersetzt. Die letzten Behälter wurden 1976 ausgemustert. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

Best.-Nr. **37153**

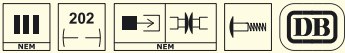


- Räder aus Metall
- Räder auch innen profiliert
- Extra angesetzte Federpakete
- Federpuffer
- Kurzkupplungskinematik
- Aufbau und Griffstangen aus hochwertigem, schlagzähem Kunststoff
- Extra angesetzte Bremsanlage, Rangiergriff, Signalhalter
- Achsbremsgestänge mit Bremsbacken in Radebene
- Kupplung kompatibel zu Lenz



HANDMUSTER

Best.-Nr. **37154**



Behältertragwagen BTs 30 der DB
Betriebs-Nr. 010 388

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



HANDMUSTER

Best.-Nr. **37155**



Behältertragwagen Lbs 577 der DB
Betriebs-Nr. 20 80 411 0 220-2

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012





DIESE DETAILS DÜRFTEN VIEL STAUB AUFWIRBELN



HANDMUSTER



Staubbehälterwagen Kds 54 der DB, mit Bremserbühne
Betriebs-Nr. 359 490

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

Die DB entwickelte daher gemeinsam mit der Waggonindustrie einen neuen 2-achsigen Staubbehälterwagen mit 2 stehenden Behältern. Die ersten 10 Wagen lieferte Westwaggon 1953 zur Erprobung an die DB. Da sie noch über eine HiK-Bremsanlage verfügten, wurden sie als Kd 54 bezeichnet. Außerdem hatten sie, wie auch die folgenden 150 Wagen, die von Talbot und Westwaggon kamen, ein Doppelschakenlaufwerk. Da dieses in Verbindung mit der sehr speziellen Untergestellkonstruktion der Kds 54 zu Problemen führte, erhielten alle Folgelieferungen ein Laufwerk mit Einfachsachen. Bereits nach 50 Wagen wurde das Behältervolumen auf 2 Mal 27 m³ gesteigert. Die Wagen bewährten sich sehr gut, sodass bis 1964 insgesamt 1.222 Kds 54 beschafft wurden.

LIEFERBAR

Best.-Nr. **37103**

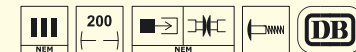


- Viele freistehende Armaturen und Leitungen
- Bremsdreiecke und Fangbügel extra angesetzt
- Räder aus Metall
- Räder auch innen profiliert
- Extra angesetzte Federpakete
- Extra angesetzte Bremsanlage, Rangiergriff, Signalhalter

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



Best.-Nr. **37104**



Staubbehälterwagen Kds 54 der DB, mit Bremserbühne
Betriebs-Nr. 359 497

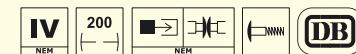
Zum Sichern von abgestellten Wagen besaß ein Teil der Kds 54 eine bühnenbedienbare Handbremse. Im Gegensatz zu den sonstigen Güterwagenneubauten der DB, bei denen die Handbremsbühne an das Untergestell angeschraubt wurde, war sie hier direkt integriert. Dadurch blieb die Länge über

Puffer der solcherart ausgerüsteten Wagen unverändert und nur das Eigengewicht erhöhte sich. Gemessen an der Gesamtzahl von über 1.000 gebauten Wagen, war die Ausrüstung mit Handbremse bei den Kds 54 relativ selten.

LIEFERBAR



Best.-Nr. **37105**



Staubbehälterwagen Ucs 908 der DB
Betriebs-Nr. 21 80 910 5 712-3

Mit Einführung der 12-stelligen UIC-Nummer wurden die Kds 54 in Ucs908 umgezeichnet. Noch während die Beschaffung der Ucs909 lief, wurde eine Anzahl Kds 54/Ucs908 in Kds 56/Ucs909 umgebaut. Beide Typen bildeten viele Jahre das Rückgrat der Staubgutwagen bei der DB. Der größte Bestand an Kd/Kds 54 soll 1965 bestanden haben, als man 1.232 Wagen zählte. Erste Abgänge gab es 1967 als 86 Wagen verkauft wurden. Weitere Verkäufe an EVA und VTG folgten in späteren Jahren, sodass 1990 nur noch 953 im Bestand geführt wurden. In den 90er-Jahren setzte die DBAG die meisten ihrer Wagen zu ihrer Tochter MEG um. Diese Wagen sind in Rüdersdorf, bekannt durch das dortige Zementwerk, beheimatet. Ihre Einsätze zwischen Rostock und Regensburg erlangten aufgrund der vielfältigen durch die MEG verwendeten Triebfahrzeuge einige Aufmerksamkeit bei Eisenbahnfreunden.

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

LIEFERBAR



FÜR MEHL UND ZUCKER. MIT KNUSPRIGEN DETAILS.



HANDMUSTER



Staubbehälterwagen Ucs 909 „Brandt Zwieback“ der DB
Betriebs-Nr. 41 80 910 8 459-9

Für den Transport von Mehl und Zucker setzte die Firma Brandt mindestens 12 Ucs909 ein, die in Gevelsberg-Vogelsang beheimatet waren. Nach außen wurde dies durch einen auffälligen Werbeschriftzug kenntlich gemacht, den es in mindestens 2 Varianten gab. Die Beheimatung verdeutlichte, dass der Wagen in festen Verkehren eingesetzt wurde und nach der Be- oder Entladung sofort zum Heimatbahnhof zurückgeführt werden sollte.

LIEFERBAR

Best.-Nr. **37108**



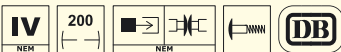
- Viele freistehende Armaturen und Leitungen
- Bremsdreiecke und Fangbügel extra angesetzt
- Räder aus Metall
- Räder auch innen profiliert
- Extra angesetzte Federpakete
- Extra angesetzte Bremsanlage, Rangiergriff, Signalhalter

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



HANDMUSTER

Best.-Nr. **37106**



Staubbehälterwagen Ucs 909 „Heidelberger Zement“ der DB, mit Bremserbühne
Betriebs-Nr. 44 80 910 6 107-8 P

Magnesiumkonzentrat II, einen Mineralstoff, transportierte die Firma Heidelberg Zement in ihren Wagen, die der DB-Bauart Ucs909 entsprachen. Sie trugen als Privatwagen ein „P“ hinter der Wagenummer und hatten keine Gat-

tungsbezeichnung. Als Heimatbahnhof war bei diesen Wagen Schelklingen angeschrieben.

LIEFERBAR



Best.-Nr. **37107**



Staubbehälterwagen Kds 56 der DB, mit Bremserbühne
Betriebs-Nr. 356 144

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

IM ORIGINAL WENIGER GEWICHT. IM MODELL MEHR DETAILS



Gedeckter Güterwagen Gms 30 „Oppeln“ der DB

Die Einführung der Schweißtechnologie ab 1933 führte vermehrt dazu, dass die Deutsche Reichsbahn dazu überging die Bauteile ihrer Wagen nicht mehr durch Nieten zu verbinden sondern durch Schweißen. Der Vorteil der Schweißtechnik lag vor allem in der Gewichtsersparnis, die zur Heraussetzung des Ladungsgewichtes genutzt werden konnte. Um auch dem Ruf nach höheren Geschwindigkeiten im Stückgutverkehr gerecht zu werden, entwickelte die DR ab 1936 den „Gs Oppeln“. Auf Grund seines 6000mm Achsstandes konnte seine zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h festgelegt werden. Neben den durch die Schweißtechnik entfallenden Knotenblechen unterschied sich diese Wagenbauart hauptsächlich durch ihr spitzes Sprengwerk, das auf Grund des langen Achsstandes nötig geworden war. Der durch den kriegsbedingten sprunghaft angestiegenen Bedarf an Güterwagen führte ab 1938 zur Serienfertigung des „Gs Oppeln“. In den folgenden Jahren entstanden so rund 28000 Wagen ohne und 6100 Wagen mit

Handbremse. Viele der Wagen erhielten zudem eine Dampf-, beziehungsweise sogar eine Elektroheizung und konnten somit problemlos in Eil- und Schnellzügen als Stückgutwagen eingesetzt werden. Mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren die Wagen über ganz Europa verteilt und waren so zum Beispiel bei den Bahnverwaltungen von Österreich, Tschechoslowakei, Polen oder Belgien anzutreffen. Die Neuordnung der Fahrzeugnummern der jungen Deutschen Bundesbahn führte Anfang der 1950er Jahre dazu, dass aus den „Gs Oppeln“ die „Gms 30“ wurden. Ein Teil der Wagen kam sogar in den EUROP-Wagenpark und wurde dadurch international einsatzfähig. Mit dem Aufkommen der ersten Neubaugüterwagen gegen Ende der 1950er Jahre kam der Entschluss gegen eine teure Vollaufarbeitung der Wagen. Die noch vorhandenen Wagen wurden mit Einführung des UIC Nummernsystems in „Gms 200“ umgezeichnet und überlebten vereinzelt noch bis 1979.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Betriebs-Nr. 235 791 Best.-Nr. **37180**
 Betriebs-Nr. 212 847 Best.-Nr. **37181**

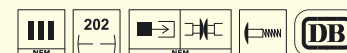
- Räder aus Metall
- Räder auch innen profiliert
- Extra angesetzte Federpakete
- Federpuffer
- Kurzkupplungskinematik

- Aufbau und Griffstangen aus hochwertigem, schlagzähem Kunststoff
- Extra angesetzte Bremsanlage, Rangiergriff, Signalhalter
- Achsbremsgestänge mit Bremsbacken in Radebene
- Kupplung kompatibel zu Lenz



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **37182**



Gedeckter Güterwagen Gms 30 „Oppeln“ der DB „Gogo Motorroller“ Betriebs-Nr. 220 674

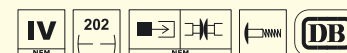
Angespornt durch den Erfolg des italienischen Vesparollers entwickelte die Hans Glas GmbH im Jahr 1951 einen eigenen Motorroller, den „Goggoroller“. Der Name ist auf den Spitznamen „Gogg“ eines Enkels von Hans Glas zurückzuführen. Der Roller wurde in verschiedenen Ausführungen bis 1956 pro-

duziert und dann zugunsten des großen Erfolges des „Goggomobil“ eingestellt. In diesen 5 Jahren wurden rund 60.000 „Goggoroller“ produziert und war der meistverkaufte Roller in Deutschland.
 LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **37183**



Gedeckter Güterwagen Gkm 200 „Oppeln“ der DB Betriebs-Nr. 20 80 113 4 244-0

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

Offener Güterwagen Omm 52
der DB

Betriebs-Nr. 867 843

Mit dem beginnenden Wirtschaftsaufschwung nach 1945 entstand auch ein erheblicher Bedarf an neuen Güterwagen. Die Waggonfabrik Uerdingen entwickelte gemeinsam mit der DB ein Fahrzeug, das sich von der bisher üblichen Bauart erheblich unterschied. Das Untergestell bestand aus Hohlkastenprofilen und bedurfte keinerlei Verstärkung durch ein Sprengwerk. Ausgerüstet war es mit einem Doppelschakenlaufwerk mit 5,40 m Achsstand und Rollenlagern, die eine Minimierung des Unterhaltungsaufwandes und erheblich weniger Heißläufer versprachen. Anfänglich noch mit Hik-Bremse ausgerüstet, erhielt der größte Teil der Wagen bereits beim Bau die neue Knorr-Einheitsbremse. Auch der Aufbau des Wagens wich erheblich vom bekannten ab. Die U-förmig gebogenen Seitenwände erwiesen sich als ausreichend stabil um völlig ohne weitere Kastenrungen auszukommen. Versteift wurde der Kasten so nur durch die Ecksäulen und den beiden Profilen, die die zweiflügelige Seitentür nach UIC-Norm einrahmten. Stirnseitig waren bewegliche Kopfklappen angebaut, die ein Entladen auf Waggonkippanlagen ermöglichten. Die Fahrzeuge bewährten sich bei Versuchen und im täglichen Betrieb ausgezeichnet, sodass bis 1962 insgesamt 14.919 Exemplare beschafft wurden.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Offener Güterwagen Omm 52
der DB, mit Bremserbühne

Betriebs-Nr. 891 745

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Autotransportwagen Off 52
der DB

Betriebs-Nr. 869 199

Einer der Bereiche, der den Aufschwung der Bundesrepublik nach 1945 maßgeblich beeinflusste, war die Automobilindustrie. Da die Entwicklung eines speziellen doppelstöckigen Autotransportwagens durch die DB erst ab 1954 betrieben wurde, half man sich vorerst, indem man aus dem Park der Omm 52 600 Wagen abzweigte. Diese wurden von Dezember 1953 bis März 1954 mit einer durch das BZA Minden entwickelten zweiten Ladeebene ausgerüstet und immer paarweise fest gekuppelt.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



Best.-Nr. **37006**

III 222 NEM

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



Best.-Nr. **37007**

III 233 NEM

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



Best.-Nr. **37053**

III 488 NEM

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



Best.-Nr. **37010**

IV 222 NEM

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



Best.-Nr. **37011**

IV 233 NEM

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



Best.-Nr. **37055**

IV 488 NEM

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

Offener Güterwagen E 037
der SBB

Betriebs-Nr. 20 85 508 5 001-9

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

Offener Güterwagen E 037
der SBB, mit Bremserbühne

Betriebs-Nr. 20 85 504 1 234-9

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

Autotransportwagen Laae⁵⁴⁰
der DB

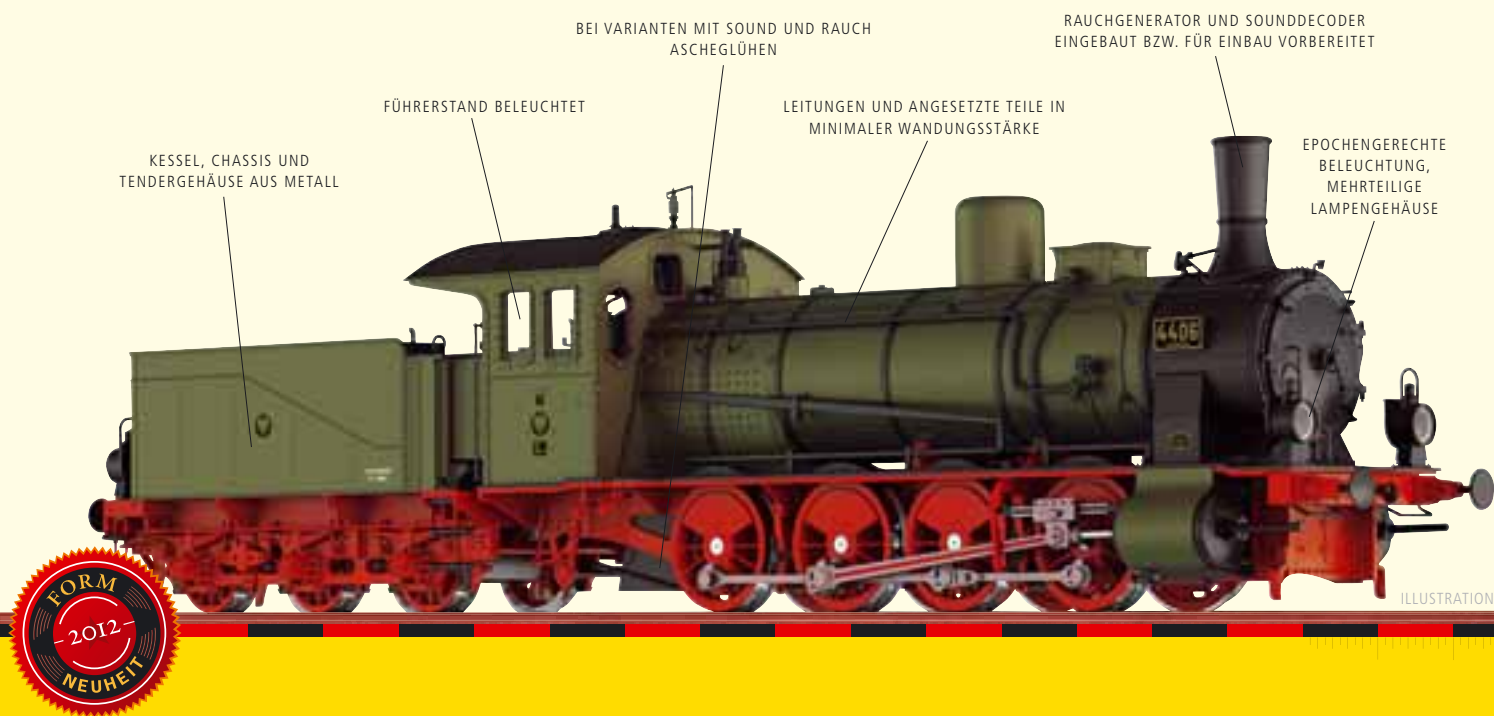
Betriebs-Nr. 21 80 423 2 025-7

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

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

HO

ORIGINALGETREU BIS ZUM GLÜHEN DES ASCHEKASTENS



maxon motor
driven by precision



Güterzuglok G 7.1 der K.P.E.V. Betriebs-Nr. Saarbrücken 4406

Anfang der 90er-Jahre des vorletzten Jahrhunderts gelangten die 3-fach gekuppelten Güterzuglokomotiven an ihre Leistungsgrenzen, sodass man zu 4-fach gekuppelten Radsätzen übergehen musste. Der Betrieb forderte insbesondere eine Lok, um auf starken und langen Steigungen auf zusätzliche Vorspann- und Schiebedienste verzichten zu können. Sekundär war die Geschwindigkeit, sodass man glaubte mit einem Raddurchmesser von 1.250 mm auskommen zu können. Die Konstruktionszeichnungen wurden bei Vulcan in Stettin ausgearbeitet und 1893 die ersten 4 Maschinen abgeliefert. Die Lokomotiven bewährten sich und wurden unter der Musterblattbezeichnung III 3 d in die Normen für Betriebsmittel aufgenommen. Bis 1910 erfolgte an die Direktionen der K.P.E.V. die Lieferung von über

1.000 G 7.1. Den größten Anteil beschaffte die KED Essen mit 347 Stück, danach folgten die KED Köln mit 197 Maschinen und Breslau mit 84 Lokomotiven. Daran erkennt man auch, dass das Haupteinsatzgebiet der schwere Güterverkehr in den Industrievierteln an Rhein und Ruhr sowie in Schlesien war.

Neben der K.P.E.V. hatte im Deutschen Reich auch die LBE (3) und die Gutehoffnungshütte (7) Triebfahrzeuge nach dem Muster der K.P.E.V. beschafft. Von 1916 bis 1918 ließen die K.P.E.V. nochmals 200 Maschinen bauen. Auffälligste Änderungen waren die jetzt vorhandenen 2 Sandkästen und der größere Tender 3T16,5. Diese Lokomotiven wurden nach ihrer Ablieferung der Königlich Militäreisenbahn zur Verfügung gestellt und

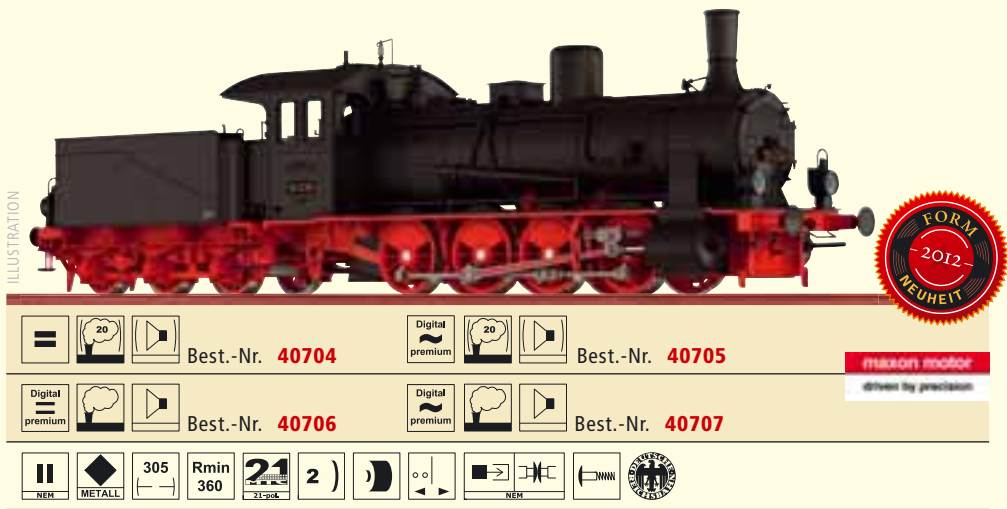
kamen im Ersten Weltkrieg zum Einsatz. Nach dessen Ende waren in den Beständen der G 7.1 große Lücken zu beklagen. Viele Lokomotiven gingen in den Kriegswirren verloren und blieben auf fremden Territorien stehen..
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

			Best.-Nr. 40700				Best.-Nr. 40701
			Best.-Nr. 40702				Best.-Nr. 40703

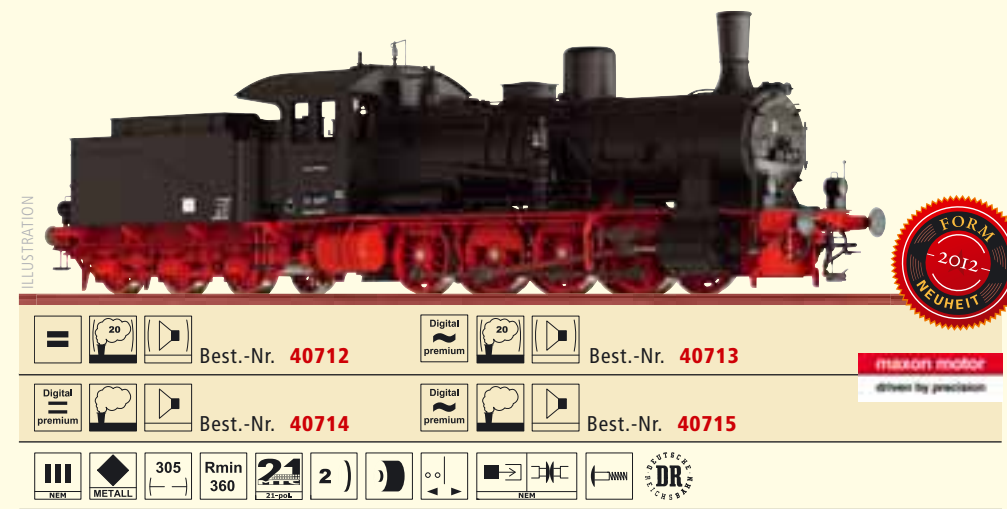
Modell: Bei Varianten mit Sound und Rauch Aschekastenglühen; bewegliche Innensteuerung; Kessel, Chassis, Tender und Gehäuse aus Zinkdruckguss; feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss; Rauchgenerator und Sounddecoder eingebaut bzw. für Einbau vorbereitet; epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse; Führerstand beleuchtet; Federpuffer; Normschacht vorne und hinten kulissengeführt; Kurzkupplung zwischen Lok und Tender; originalgetreue Kesselrückwand; filigrane Steuerung; feinste Bedruckung und Lackierung; Leitungen und angesetzte Teile in minimaler Wandungsstärke; geschlossene Frontplatte, Austauschteil für Kinematik (NEM) beiliegend

Güterzuglok G 7.1 der DRG
Betriebs-Nr. 55 038

Nach der endgültigen Bereinigung des Umzeichnungsplans waren der DRG noch 660 G 7.1 als BR 55 0-6 verblieben. Die Vierkuppler kamen jetzt bevorzugt im Rangierdienst und auf Nebenbahnen, auf denen große Vorräte erforderlich waren, zum Einsatz. Für den Rangierdienst erhielten viele Lokomotiven am Tender eine auffällige Schutzwand für das Personal. Entsprechend den Einsatzgebieten waren die wichtigsten Unterhaltungs RAW Mülheim-Speldorf, Gleiwitz, Lingen und Kassel. Bis Mitte der 30er-Jahre hatte sich der Bestand fast halbiert. Mit der Übernahme des Saargebietes, der Verstaatlichung wichtiger Privatbahnen und dem Kriegsbeginn wuchs er dann aber wieder an. So wurden die LBE-Loks als 55 681-683 eingereiht, die Lokomotiven der Saareisenbahnen erhielten die Nummern 55 661-673 und aus Polen wurden 105 ehemalige deutsche Loks mit Nummern bereits ausgemusterter 55er versehen. Im Krieg wurde jede Lok benötigt und so kamen die G 7.1 wieder zu mehr Beschäftigung. Nach Kriegsende war die Lage desolat. Die meisten Maschinen waren schadhafte abgestellt und viele entsprechend ihrem letzten Einsatzgebiet im Osten verblieben. Die DR gab alle vor dem Krieg polnischen Lokomotiven zurück, mit der DB kam ein solcher Austausch nicht zustande. Nach dieser Bereinigung übernahm die DB nach ihrer Gründung noch 100 Stück 55 0-6. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

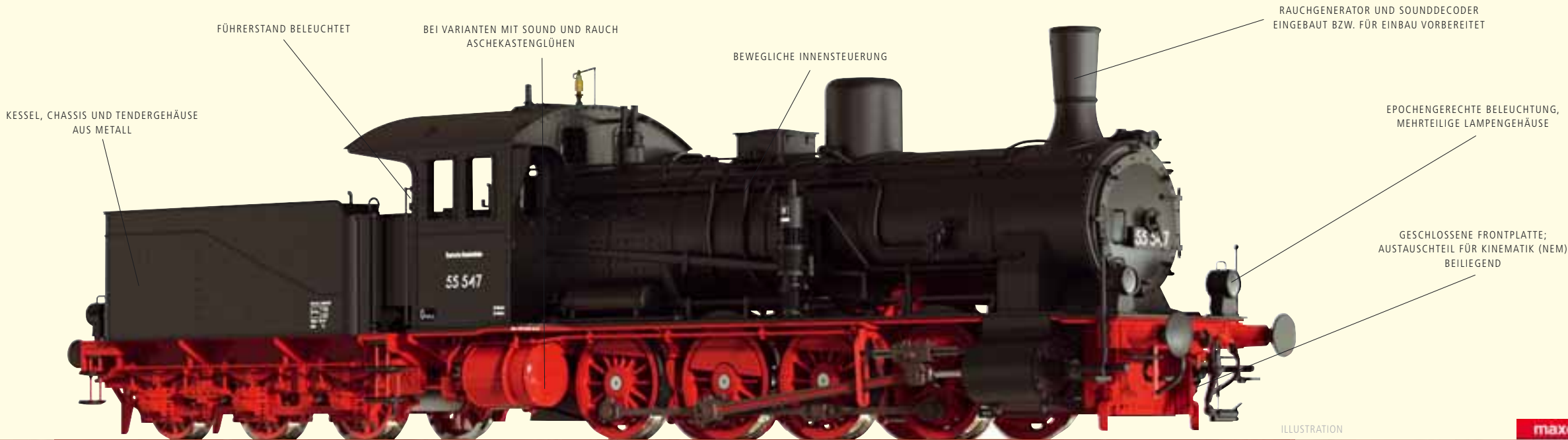


Modell: Bei Varianten mit Sound und Rauch Aschekastenglühen; bewegliche Innensteuerung; Kessel, Chassis, Tender und Gehäuse aus Zinkdruckguss; feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss; Rauchgenerator und Sounddecoder eingebaut bzw. für Einbau vorbereitet; epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse; Führerstand beleuchtet; Federpuffer; Normschacht vorne und hinten kulissengeführt; Kurzkupplung zwischen Lok und Tender; originalgetreue Kesselrückwand; filigrane Steuerung; lupenreine Bedruckung; Leitungen und angesetzte Teile in minimaler Wandungsstärke; geschlossene Frontplatte, Austauschteil für Kinematik (NEM) beiliegend



Modell: Bei Varianten mit Sound und Rauch Aschekastenglühen; bewegliche Innensteuerung; Kessel, Chassis, Tender und Gehäuse aus Zinkdruckguss; feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss; Rauchgenerator und Sounddecoder eingebaut bzw. für Einbau vorbereitet; epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse; Führerstand beleuchtet; Federpuffer; Normschacht vorne und hinten kulissengeführt; Kurzkupplung zwischen Lok und Tender; originalgetreue Kesselrückwand; filigrane Steuerung; lupenreine Bedruckung; Leitungen und angesetzte Teile in minimaler Wandungsstärke; geschlossene Frontplatte, Austauschteil für Kinematik (NEM) beiliegend

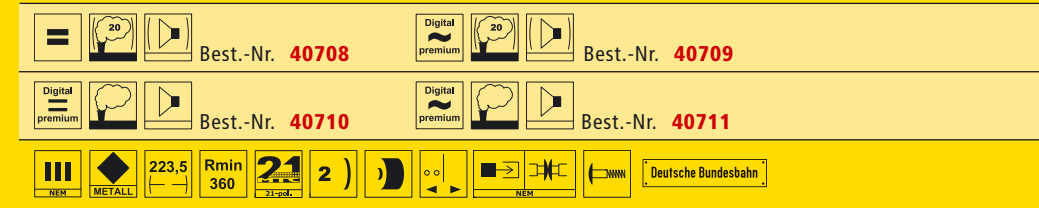
RANGIERT IN SACHEN ORIGINALTREUE GANZ VORNE



Deutsche Bundesbahn

Güterzuglok G 7.1 der DB
Betriebs-Nr. 55 547

1950 führte die DB noch ca. 100 Lokomotiven der Baureihe G 7.1 in ihrem Bestand. Neben Bahnbetriebswerken im Ruhrgebiet (u.a. Duisburg, Essen, Hamm und Oberhausen), führten auch die Bw Minden und Kaiserslautern mehrere dieser Maschinen im Bestand. Ein besonders charakteristisches Merkmal war die innenliegende Steuerung der Lokomotiven. Bei der DB wurden die Maschinen der Baureihe G 7.1 in den 50er-Jahren im leichten Güterverkehr eingesetzt. Das BRAWA-Modell wird in den digitalen Varianten mit Sound- und Rauchgenerator erstmals mit LEDs ausgestattet, die das Aschekastenglühen originalgetreu flackern lassen. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Modell: Bei Varianten mit Sound und Rauch Aschekastenglühen; bewegliche Innensteuerung; Kessel, Chassis, Tender und Gehäuse aus Zinkdruckguss; feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss; Rauchgenerator und Sounddecoder eingebaut bzw. für Einbau vorbereitet; epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse; Führerstand beleuchtet; Federpuffer; Normschacht vorne und hinten kulissengeführt; Kurzkupplung zwischen Lok und Tender; originalgetreue Kesselrückwand; filigrane Steuerung; feinste Bedruckung und Lackierung; Leitungen und angesetzte Teile in minimaler Wandungsstärke; geschlossene Frontplatte, Austauschteil für Kinematik (NEM) beiliegend



maxon motor
driven by precision























G 7.1

FESCHE ÖSTERREICHERIN.CHARMANTE DETAILS

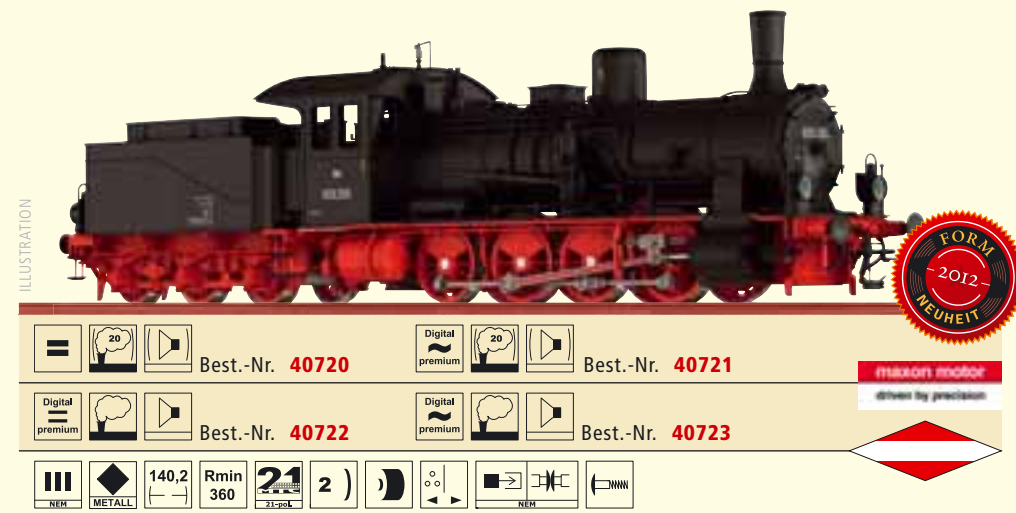


Güterzuglok G 7.1 der BBÖ
Betriebs-Nr. 55 196

Preußische G 7.1 verblieben nach 1945 auf österreichischem Staatsgebiet. Die ÖBB reihte sie als Reihe 655 in ihren Bestand ein. Ihr Haupteinsatzgebiet war der Rangierdienst, in Österreich Vershub genannt. Daneben erfolgten aber auch Reisezugeinsätze auf der Stichbahn Siebenbrunn-Leopoldsdorf-Engelhartstetten. Als letzte G 7.1 wurde die 655.393 im Jahr 1957 ausgemustert.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

  	Best.-Nr. 40716	  	Best.-Nr. 40717
  	Best.-Nr. 40718	  	Best.-Nr. 40719
         			

Modell: Bei Varianten mit Sound und Rauch Aschekastenglühen; bewegliche Innensteuerung; Kessel, Chassis, Tender und Gehäuse aus Zinkdruckguss; feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss; Rauchgenerator und Sounddecoder eingebaut bzw. für Einbau vorbereitet; epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse; Führerstand beleuchtet; Federpuffer; Normschacht vorne und hinten kulissengeführt; Kurzkupplung zwischen Lok und Tender; originalgetreue Kesselrückwand; filigrane Steuerung; lupenreine Bedruckung; Leitungen und angesetzte Teile in minimaler Wandungsstärke; geschlossene Frontplatte, Austauschteil für Kinematik (NEM) beiliegend

























Modell: Bei Varianten mit Sound und Rauch Aschekastenglühen; bewegliche Innensteuerung; Kessel, Chassis, Tender und Gehäuse aus Zinkdruckguss; feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss; Rauchgenerator und Sounddecoder eingebaut bzw. für Einbau vorbereitet; epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse; Führerstand beleuchtet; Federpuffer; Normschacht vorne und hinten kulissengeführt; Kurzkupplung zwischen Lok und Tender; originalgetreue Kesselrückwand; filigrane Steuerung; lupenreine Bedruckung; Leitungen und angesetzte Teile in minimaler Wandungsstärke; geschlossene Frontplatte, Austauschteil für Kinematik (NEM) beiliegend

Güterzuglok G 7.1 der ÖBB
Betriebs-Nr. 655.393

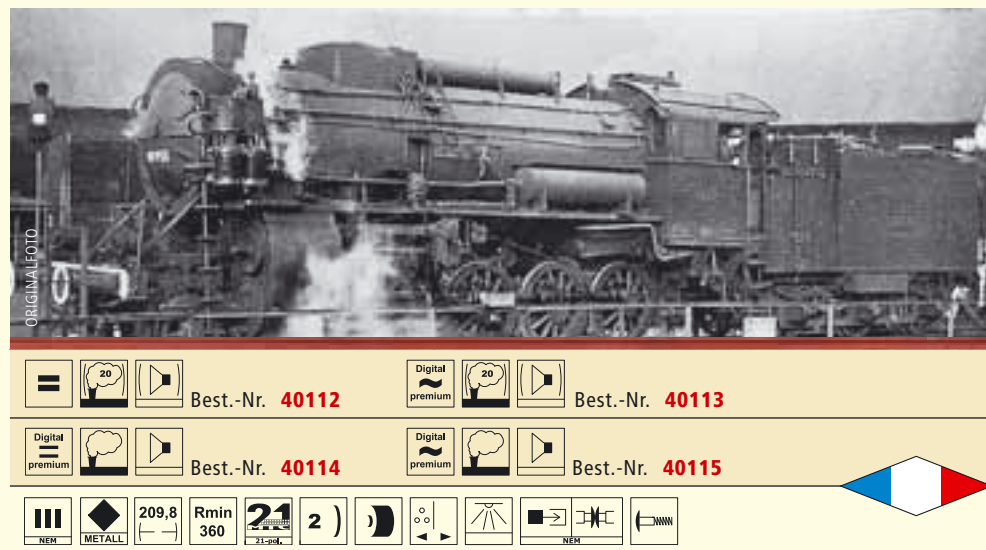
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

* Betriebs-Nr. und Abbildung folgen. Weitere Informationen werden auf der BRAWA-Website veröffentlicht.

  	Best.-Nr. 40724*	  	Best.-Nr. 40725*
  	Best.-Nr. 40726*	  	Best.-Nr. 40727*
         			

Güterzuglok G 7.1 der SNCF

Eine große Anzahl musste an die Siegermächte als Waffenstillstands- und Reparationsleistung abgegeben werden. So erhielt u.a. Polen 142 Loks und an Frankreich wurden 103 Maschinen abgegeben. In der Folge kamen preußische G 7.1 nach 1918 in halb Europa zum Einsatz. Im vorläufigen Umzeichnungsplan der DRG waren so noch 680 Lokomotiven aufgenommen worden, umgezeichnet wurden noch 660 als 55 001 - 55 660.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



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

Güterzuglok G 4/5 H der SNCF

Das schräg geneigte Vierzylinder-Triebwerk der G 4/5 H 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.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



				Best.-Nr. 40138					Best.-Nr. 40139
				Best.-Nr. 40140					Best.-Nr. 40141

271,4
Rmin
360
652

Modell: Federpuffer; freistehende Führungsschienen für Kohlekastendeckel; Tenderabstand variabel einstellbar; freistehende Leiter in geringer Materialstärke; Chassis, Räder und Gehäuse aus Zinkdruckguss; Antrieb in der Lok auf alle vier Achsen; originalgetreue Nachbildung der Bremsbacken und Bremsgestänge an der Unterseite der Lok; Metallspeichenräder; vorbildgerechte, 3-teilige Windlebleche

Schnellzuglok BR 19.10 der DRG
Betriebs-Nr. 19 1001

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

Schnellzuglok BR 39.10 der DRG
Betriebs-Nr. 39 1012p

Auch nach dem Einmarsch in Polen und der Übernahme der Verwaltung durch die DRB ließ man die ursprünglich geschlossenen Fahrzeugbauverträge weiter laufen. Die durch die Polnischen Staatsbahnen seit 1932 beschafften Pt 31 kamen so auch 1940 in 12 Exemplaren zur Ablieferung. Dabei trugen sie die in Polen übliche grün-schwarze Farbgebung, die stark an den früheren Anstrich der K.P.E.V. erinnerte. Bezeichnet wurde diese Lieferung als 39 1001p - 39 1012p und damit unter den Personenzugloks eingereiht. Erst 1941 ordnete die DRG nach ausgiebigen Versuchen die Umzeichnung in die BR 19.1 und damit in „vollwertige“ Schnellzugloks an.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



			Best.-Nr. 40440				Best.-Nr. 40441				
			Best.-Nr. 40442				Best.-Nr. 40443				
			Rmin 360								

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

Tenderlok BR 98.10 der DRG
Betriebs-Nr. 98 1001

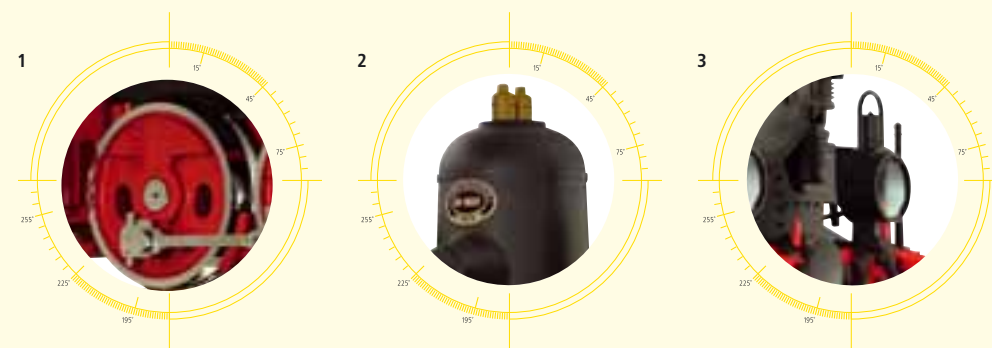
Die Eigenständigkeit der „Gruppenverwaltung Bayern“ innerhalb der DRG gipfelte nicht nur in der Weiter- und Neubeschaffung von eigenständigen Lokomotivkonstruktionen, sondern führte auch zur Fortsetzung der bayrischen Farbphilosophie. So wurden bis in die 30er-Jahre Lokomotiven statt im DRG-Einheitslook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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



			Best.-Nr. 40558				Best.-Nr. 40559
			Best.-Nr. 40560				Best.-Nr. 40561
		115,5	Rmin 360				











































Modell: Kessel, Chassis und Wasserkasten aus Zinkdruckguss; Kurzkupplungskinematik; einzeln angesetzte Griffstangen aus Metall, bzw. schlagzähem Kunststoff; feinste Bedruckung und Lackierung; feinste Speicherträger aus Zinkdruckguss; Rauchgenerator und Sounddecoder eingebaut bzw. für Einbau vorbereitet; epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse; filigrane Steuerung



- 1_Boxpok-Räder aus Metall
- 2_Kessel, Wasserkästen,
Chassis aus Zinkdruckguss
- 3_Epochengerechte Beleuchtung,
mehrteilige Lampengehäuse











































(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 40616)



			Best.-Nr. 40616				Best.-Nr. 40617																																																																																																							
			Best.-Nr. 40618				Best.-Nr. 40619																																																																																																							
																																																																																																														

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



			Best.-Nr. 40620				Best.-Nr. 40621																																																																																																				
			Best.-Nr. 40622				Best.-Nr. 40623																																																																																																				
																																																																																																											

Tenderlok Reihe 92.22 der DRG
Betriebs-Nr. 92 2326

Die Österreichischen Bundesbahnen wurden am 18. März 1938 per Gesetz an die Deutsche Reichsbahn übergeben und die Bundesbahndirektionen wurden in Reichsbahndirektionen umgewandelt. Das Reichsbahnzentralamt in Berlin gab zum 25. November 1938 einen Umzeichnungsplan für alle Lokomotiven der BBÖ aus. Dieser sah vor, dass aus der Reihe 178 die Baureihe 92.22 wurde, welche mit den Betriebsnummern 92 2211 bis 92 2294 durch nummeriert wurden.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

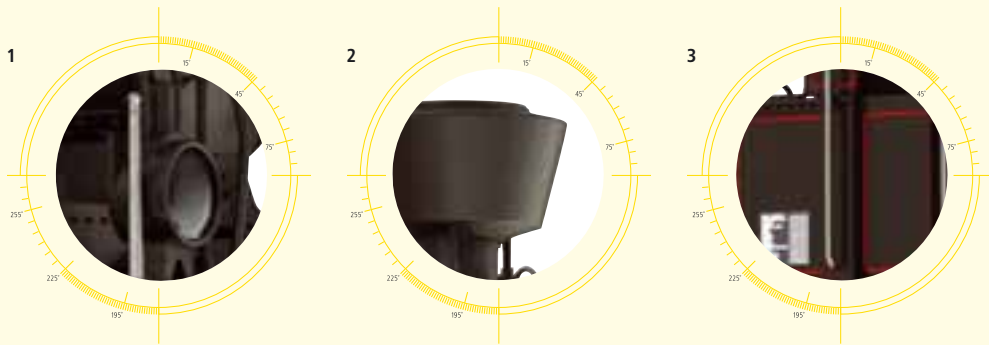
Tenderlok Reihe 92.22 der DR
Betriebs-Nr. 92 2218

Nach der Einnahme Österreichs wurden Ende der 30er-Jahre Lokomotiven der nun als Baureihe 92.22 bezeichneten Reihe 178 von der Deutschen Reichsbahn an die Leunawerke entliehen. Nach Kriegsende verblieb die 92 2218 auf dem Gebiet der Sowjetischen Besatzungszone und wurde so in den Bestand der Deutsche Reichsbahn Ost übernommen. Zum Ende Ihrer Dienstzeit war eine Lokomotive beim Bahnbetriebswerk Hoyerswerda beheimatet und wurde dort am 05.04.1960 ausgemustert.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

- 1_Epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse
2_Kobelschornstein
3_Griffstangen aus Metall

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 40624)



Tenderlok Reihe 178 der kkStB

Betriebs-Nr. 178.50

Abgeleitet aus den 1898 von Karl Gölsdorf für die Schneebergbahn entwickelten kleinen Vierkupplern mit Verbundtriebwerk entstanden bis 1924 211 Maschinen der Reihe 178. Alle Lokomotiven erhielten den typischen Kobelschornstein, differierten aber durch unterschiedlich große Vorratsbehälter leicht in ihrem Gewicht.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



Tenderlok Reihe 178 der Montafonerbahn

Betriebs-Nr. 178.84

Die 178.84 wurde 1909 unter der Fabriknummer 6123 bei Krauss in Linz gebaut und an die kkStB geliefert. Bei der Übernahme der BBÖ durch die DR erhielt sie die Loknummer 92 2231, welche bis zur Ausmusterung durch die ÖBB am 26.03.1970 bestand hielt. Danach kam die Lokomotive zur Montafonerbahn in Vorarlberg. Hier wurde die Lok im Tourismus- und Museumsverkehr eingesetzt. Bei der Aufarbeitung erhielt die Lokomotive wieder ihren markanten Kobelschornstein zurück. Mit dem Einsatzende 1993 kam die Lokomotive zum technischen Museum Wien. Nach Jahren der Abstellung an verschiedensten Orten ist die 178.84 mittlerweile im Eisenbahnmuseum Schwechat ausgestellt.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012























ILLUSTRATION

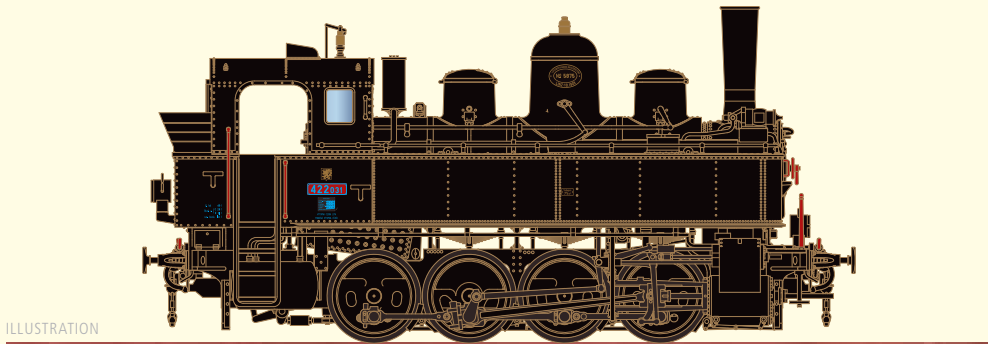
			Best.-Nr. 40624				Best.-Nr. 40625
			Best.-Nr. 40626				Best.-Nr. 40627
							

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


















ILLUSTRATION

			Best.-Nr. 40628				Best.-Nr. 40629
			Best.-Nr. 40630				Best.-Nr. 40631
							























ILLUSTRATION










			Best.-Nr. 40644				Best.-Nr. 40645
			Best.-Nr. 40646				Best.-Nr. 40647
							



ILLUSTRATION

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



	Best.-Nr. 43036		Best.-Nr. 43037
			
			

Modell: Pantograph: elektrisch voll funktionsfähig, mit Umschaltung; Dachaufbauten epochengerecht überarbeitet; Pantograph mit jeweils vier angesetzten Mikrofedern; angesetzte Scheibenwischer aus Metall

Tenderlok Reihe 178 der CSD

Betriebs-Nr. 422.031

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges 1918 verblieben 105 Lokomotiven der kkStB Reihe 178 bei der neu gegründeten Tschechoslowakischen Staatsbahn CSD. Bei der CSD reihte man die Lokomotiven unter der Bezeichnung 442.0 ein. Die letzten Lokomotiven wurden im Jahr 1970 abgestellt, es blieben aber mehrere Maschinen erhalten.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Tenderlok Reihe 178 der SZD

Betriebs-Nr. Tb 2235

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Ellok EG 3 der DRG Gruppenverwaltung Bayern





















Betriebs-Nr. 22012

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, die noch unter den Länderbahnnummern 22 001 bis 22 031 abgeliefert wurden. Alle 31 gebauten Loks kamen zum Bw München Hauptbahnhof. Sie wurden auf den von München ausgehenden elektrifizierten Strecken im Güterzugdienst eingesetzt.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

Diesellok BR 216 der DB
Betriebs-Nr. 216 035-6

Bei der Aufstellung des Standard-Typen-programms der Deutschen Bundesbahn war bereits über eine Streckendiesellok mit einer Leistung von 1500-1600 PS nachgedacht worden. Die Maschinen- und Antriebsanlage der daraus entstandenen V160 ist eng an die Lokomotiven der V100 angelehnt. In nahezu allen Bundesbahndirektionen waren die Lokomotiven der Baureihe 216 im Einsatz. Sie wurden sowohl im Reise- und Güterzug-dienst eingesetzt, wo sie sich gut bewährten. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012





















		Best.-Nr. 41144			Best.-Nr. 41145						
		Best.-Nr. 41146			Best.-Nr. 41147						
											

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

Diesellok V 100 der DR
Betriebs-Nr. 110 003-1

Vorbild für die V100 der Deutschen Reichs-bahn war die V100 003 von LEW Hans Beim-ler. Im Jahre 1966 wurde sie auf der Leipziger Messe in attraktivem weiß-grünem Anstrich dem Publikum vorgestellt. Sie war auch die erste Lok der Baureihe, die von der DR über-nommen wurde. Nach dem neuen Nummern-schema der DR wurde die Lok zum 1.06.1970 in 110 003-1 umbezeichnet. Nach ihrer Aus-musterung übernahm 1995 der „Förderverein Berlin-Anhaltische-Eisenbahn e.V.“ die Lok und setzt sie, in den Zustand von 1966 zurückversetzt, im Museumsverkehr ein. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



		Best.-Nr. 41220			Best.-Nr. 41221					
		Best.-Nr. 41222			Best.-Nr. 41223					
										

Modell: Getriebe aus Metall; LED-Beleuchtung; 21-polige Schnittstelle; für Sound vorbereitet bzw. eingebaut; feine Griffstangen; lupenreine Bedruckung; fein gravierte Lüftergitter; vorbildgerechte Detaillierung und Gravuren; mehrteiliges Drehgestell

Diesellok V 100 der ITL
Betriebs-Nr. 293.02



























Die ITL ist ein privates Eisenbahnverkehrs-unternehmen mit Sitz in Dresden, das 1998 gegründet wurde. Es betreibt vor allem Schie-nengüterverkehr in Sachsen und auf der Rela-tion Tschechien-Nordseehäfen. Außerdem ist auch die Baustellenlogistik Teil des Unterneh-mensangebots. Dafür stehen der ITL 35 Loko-motiven und 845 Wagen zur Verfügung. Unter den Lokomotiven befinden sich auch 3 ehe-malige DR-Maschinen der Baureihe 142, die als W 232.01 und W 232.03-04 bezeichnet sind. Außerdem gehört die W 232.09 zum Bestand, bei der es sich um eine original sowjetische Variante der 132 handelt, die als TE 109 026 in Dienst gestellt wurde. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



		Best.-Nr. 41228			Best.-Nr. 41229					
		Best.-Nr. 41230			Best.-Nr. 41231					
										




















Modell: Getriebe aus Metall; LED-Beleuchtung; 21-polige Schnittstelle; für Sound vorbereitet bzw. eingebaut; feine Griffstangen; lupenreine Bedruckung; fein gravierte Lüftergitter; vorbildgerechte Detaillierung und Gravuren; mehrteiliges Drehgestell



		Best.-Nr. 41224			Best.-Nr. 41225												
		Best.-Nr. 41226			Best.-Nr. 41227												
																	

Modell: Getriebe aus Metall; LED-Beleuchtung; 21-polige Schnittstelle; für Sound vorbereitet bzw. eingebaut; feine Griffstangen; lupenreine Bedruckung; fein gravierte Lüftergitter; vorbildgerechte Detaillierung und Gravuren; mehrteiliges Drehgestell



		Best.-Nr. 41244			Best.-Nr. 41245					
		Best.-Nr. 41246			Best.-Nr. 41247					
										

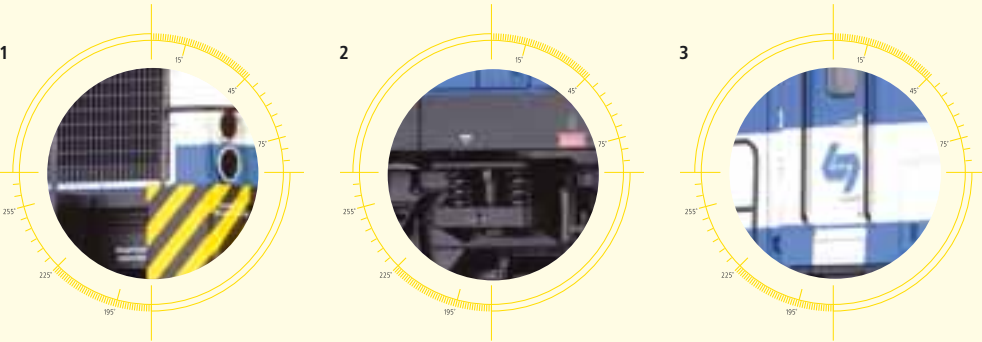
Modell: Getriebe aus Metall; LED-Beleuchtung; 21-polige Schnittstelle; für Sound vorbereitet bzw. eingebaut; feine Griffstangen; lupenreine Bedruckung; fein gravierte Lüftergitter; vorbildgerechte Detaillierung und Gravuren; mehrteiliges Drehgestell

Diesellok V 100
der Spitzke Logistik
Betriebs-Nr. V 100-SP-001

Die Unternehmensgruppe Spitzke zählt zu den größten und leistungsfähigsten Bahninf-rastrukturunternehmen in Deutschland. Mit 1.600 Mitarbeitern bietet man Neubau, Erneuerung und Unterhaltung von Bahnanla-gen für Eisenbahn und Straßenbahn. Dafür hält man auch einen umfangreichen Fahr-zeugpark an Lokomotiven und Wagen vor. So besitzt die Spitzke Logistik GmbH auch 9 ehemalige DR-V 100, von denen die meisten bei Alstom in Stendal einer umfangreichen Rekonstruktion unterzogen wurden. Bezeich-net sind sie als SLG V 100-SP-001 bis 010, die 002 wurde 2007 abgegeben. Alle Loks sind außer in Deutschland auch in den Niederlan-den einsatzfähig. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Diesellok V 100
bei Wiener Lokalbahn
Betriebs-Nr. WLB 90

Die Wiener Lokalbahn hat sich verändert: aus einer Überlandstraßenbahn wurde ein inter-national tätiger Schienenverkehrsdienstleis-ter. Für Güterzugdienste vertraut die WLB wie viele andere Unternehmen auch auf ehemali-ge DR V 100, die entsprechend umgerüstet wurden. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



- 1_Durchbrochenes Lüftergitter
- 2_Mehrteiliges Drehgestell
- 3_Filigrane Griffstangen

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 41244)

Diesellok BR 199 der HSB

Betriebs-Nr. 199 892-1

Die zunehmende Schadanfälligkeit der Neu-
bauloks der BR 99.72 und der völlig verschlis-
sene Zustand der Malletloks der BR 99.59,
ließen in den 80er-Jahren den Entschluss rei-
fen, die Schmalspurstrecken im Harz auf Die-
selbetrieb umzustellen. Um die Kosten niedrig
zu halten, fiel die Entscheidung Regelspurloks
der BR 110 mit neuen Drehgestellen zu ver-
sehen. 1988 und 1989 erfolgte die Lieferung
der beiden Baumuster 199 863 und 199 871,
die sich im Betrieb durchaus bewährten. Fer-
tiggestellt wurden lediglich 10, die 1992 alle
in den Bestand der neu gegründeten HSB
übergingen. Das Modell zeigt den derzeitigen
Betriebszustand.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



HANDMUSTER

		Best.-Nr. 41232			Best.-Nr. 41233

Modell: Alle Achsen angetrieben; lupenreine Bedruckung; für Sound vorbereitet; fein gravierte Lüftergitter; Drehgestelle H0m, Umbauteile für H0e liegen bei

Diesellok BR 232 der EKO-Stahl

Betriebs-Nr. DE 300.02

1994 gab die DB AG 2 Loks der BR 232 an
die Kaliningrader Eisenbahn ab. Einsätze dort
erfolgten nur sporadisch und 1999 kehrten
sie nach Deutschland zurück. Erworben hatte
sie die Bahngesellschaft Waldhof Mannheim.
Nach einer Aufarbeitung bei der Firma
Gemeinder in Mosbach, bei der auch der Ein-
bau eines Caterpillar-Motors erfolgte, kam sie
in weiß/blauem Lack unter anderem vor den
BASF-Kalkzügen zum Einsatz. Später für die
EVV zwischen Hamburg und Bremen. Nach
einer erneuten Hauptuntersuchung in Neus-
trelitz erhielt die Lok die Nummer 232 850-8
(92 80 1232 850-8 D-EKO) und kommt jetzt
im attraktiven silber/orangen Anstrich für die
EKO-Transportgesellschaft des Stahlherstel-
lers Arcelor-Mittal zum Einsatz.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



ORIGINALFOTO:
SAMMLUNG FRANK HEILMANN

		Best.-Nr. 41426			Best.-Nr. 41427
		Best.-Nr. 41428			Best.-Nr. 41429

Diesellok BR 232 der PCC

Betriebs-Nr. 232-171

Die PCC Rail SA entstand ab Ende der 90er-
Jahre als Tochterunternehmen der 1993 in
Duisburg gegründeten Petro Carbo Chem
Rohstoffhandels-gesellschaft mbH (PCC
GmbH). PCC Rail SA ist mit einem Park von
105 Lokomotiven und rund 3600 Wagen heu-
te das größte private EVU in Polen und führt
auch Verkehre ins europäische Ausland durch.
Dafür stehen dem Unternehmen auch
Maschinen der BR 232 zur Verfügung, die in
einer auffälligen blau-orangen Lackierung
unterwegs sind. 2009 kauft DB Schenker Rail
die PCC Rail Gruppe.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



ORIGINALFOTO:
BETRIEBS-NR. ABWEICHEND

		Best.-Nr. 41418			Best.-Nr. 41419
		Best.-Nr. 41420			Best.-Nr. 41421



	Best.-Nr. 42612		Best.-Nr. 42613

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

Rangierlok BR 102.0 der DR

Betriebs-Nr. 102 049-4

Für einige Aufgaben, insbesondere den Ran-
gierdienst mit schweren Reisezugwagengar-
nituren, war die Leistung der V 15/BR 101 zu
schwach. In Zusammenarbeit mit LKM
Babelsberg entstand daher eine Weiterent-
wicklung mit einem leistungsstärkeren Motor.
Die neue Baureihe wurde als V 23 bezeichnet
und 1970 in die BR 102.0 umgezeichnet. In-
gesamt 81 Maschinen wurden an die DR
geliefert. Alle erhielten noch den typischen
blauen Lack, der die DR-Kleindieselloks kenn-
zeichnete.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



	Best.-Nr. 42610		Best.-Nr. 42611

Rangierlok BR 102 der Spitzke Logistik

Betriebs-Nr. V 22-SP-031

Neben größeren Lokomotiven für die umfang-
reichen Transporte bei Neu- oder Umbau und
Instandhaltung von Gleisanlagen hält die
Spitzke Logistik GmbH auch einen Park an
kleineren Loks für den Rangierdienst vor. Dar-
unter sind auch 3 Maschinen des LKM-Typs V
22, die alle aus ehemaligen Industriebetrie-
ben übernommen worden. Als V22-SP-030 bis
032 leisten auch sie einen wertvollen Beitrag.
Für den Einsatz in Tunneln erhielten sie einen
speziellen Rußpartikelfilter. Alle 3 tragen
einen blau/schwarzen Anstrich mit weißem
Zierstreifen.

LIEFERTERMIN: 4 . QUARTAL 2012

Rangierlok BR 102.1 der DR

Betriebs-Nr. 102 178-1

Als Weiterentwicklung der Baureihe 102.0
lieferte der VEB LKM „Karl Marx“ Babels-
berg, der bald darauf als VEB Kombinat Luft-
und Kältetechnik, Betrieb „Karl Marx“
Babelsberg firmierte, ab 1970 die Lokomoti-
ven der BR 102.1. Auffälligste Veränderung
war der breite Aufstieg am Heck mit einem
Zugang zum Führerstand. Neu war auch der
Anstrich in Orange, um die Loks zur Verhü-
tung von Unfällen besser erkennbar zu
machen. Die Lokomotiven bewährten sich im
Rangierdienst und kamen auf Nebenbahnen
auch vor Reise- und Güterzügen zum Einsatz.
Die 102 178-1 vom Bw Wittenberge war bis
zur Betriebseinstellung eine der Stammloks
auf der bekannten Perleberger Kreis- und
Ringbahn.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



	Best.-Nr. 42630		Best.-Nr. 42631

VORORTSCHÖNHEIT MIT FEINSTEN EXTRAS. BITTE EINSTEIGEN UND DIE DETAILS IM INNEREN GENIESSEN



FEDERPUFFER

FREI STEHENDE
GRIFFSTANGEN

VIELTEILIGE
INNENEINRICHTUNG
INKL. INNENBELEUCHTUNG

VORBILDLICH GEWELLTE
RADSCHIEBEN AUS
ZINKDRUCKGUSS

GETRIEBEBLOCK AUS
ZINKDRUCKGUSS

FÜHRERSTANDSBELEUCHTUNG
UND STIRNBELEUCHTUNG
DIGITAL GETRENNT SCHALTBAR

MEHRTEILIGER
FÜHRERSTAND, EXTRA
ANGESETZTE
SCHEIBENWISCHER



Verbrennungstriebwagen Stettin VT 137 der DRG Betriebs-Nr. VT 137 328

Nachdem sich die Erprobung der hydrodynamischen Kraftübertragung in Triebwagen mit kleinerer Leistung bewährt hatte, beschaffte die DRG ab 1935 erstmals Triebwagen größerer Leistung mit hydrodynamischen Getrieben. Darunter waren auch kurzgekuppelte Fahrzeuge für den Vorortverkehr in Ballungsräumen. Neben 3-teiligen Triebwagen, die im Ruhrgebiet und im Saarland zum Einsatz kommen sollten, bestellte man 6 und später nochmals 10 Doppeltriebwagen für den Vorortverkehr im Raum Stettin. Während der Fahrzeugteil aller Wagen von der WUMAG in Görlitz gefertigt wurde, kamen die Motoren für die erste Serie von Humboldt-Deutz und DWK und die Getriebe lieferte Voith. Bei der zweiten Lieferung wurden die Motoren von MAN und

Daimler-Benz und die Getriebe von AEG gefertigt. Als letzte Triebwagenkonstruktion der Reichsbahn erfolgte die Fertigstellung aller Fahrzeuge erst nach Kriegsbeginn.

Entsprechend den neuen Lackiervorschriften der DRG erhielten die Triebwagen nicht den 2-farbigem Anstrich, sondern eine sehr elegante dunkelrote Lackierung mit hellen Zierstreifen. Ausgerüstet mit der RZA-Vielfachsteuerung Bauart 1936 waren die VT 137 „Stettin“ mit allen Triebwagen mit dieser Steuerung mehrfachtraktionsfähig. Außerdem wurden für den Einsatz mit ihnen bei Lindner in Ammendorf 16 Steuerwagen mit Postabteil beschafft. Zuständig für die Instandhaltung war das RAW Wittenberge. Nach dem Ende der

zivilen Einsätze, aufgrund der Rationierung flüssiger Kraftstoffe, standen die Triebwagen nun der Wehrmacht zur Verfügung. Diese nutzte sie als Reserve und hinterstellte die Triebwagen in Wittenberge, Jädickendorf und Bütow. Der VT 137 327 war 1944 bereits ausgebrannt und nicht mehr im Bestand. Nach Kriegsende fanden sich

in der Sowjetischen Besatzungszone und in der Britischen Triebwagen. Von den beiden verschollenen VT 137 330 und 372 tauchte der 137 372 bei der SD auf, der andere blieb unauffindbar.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

	Best.-Nr. 44180		Best.-Nr. 44181
	Best.-Nr. 44182		Best.-Nr. 44183

Modell: Vorbildlich gewellte Radscheiben aus Zinkdruckguss; fein gravierte Drehgestelle; epochengerechte Beleuchtung; für Sound vorbereitet bzw. eingebaut; Innenbeleuchtung; Führerstandbeleuchtung und Stirnbeleuchtung digital getrennt schaltbar; Getriebeblock aus Zinkdruckguss; feinste Bedruckung und Lackierung; vielteilige Inneneinrichtung; maßstäbliche Federpuffer; frei stehende Griffstangen; mehrteiliger Führerstand; viele extra angesetzte Teile am Drehgestell; extra angesetzte Scheibenwischer und Signalhalter

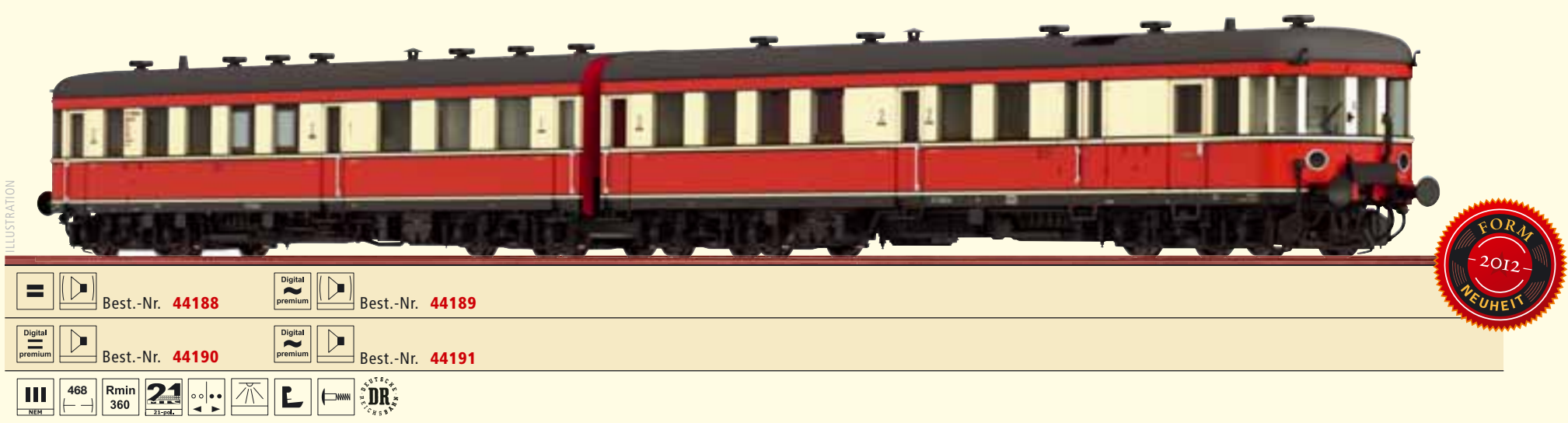
ILLUSTRATION

Verbrennungstriebwagen Stettin
VT 137 der DR
Betriebs-Nr. VT 137 329a/b

Die bei der DR verbliebenen VT 137 „Stettin“ wurden nach Kriegsende in den RBD Greifswald und Schwerin vorgefunden, später gab die SD noch ihren M 262 101 zurück. Wieder in Betrieb genommen wurden die VT 137 329, 331, 367, 368 und 371. Die Anderen wurden nach jahrelanger Abstellzeit, teilweise erst in den 60er-Jahren, zerlegt. Anfänglich waren die Triebwagen sogar im Schnellzugverkehr eingesetzt, als Heimatdienststellen waren in dieser Zeit Halle und Berlin-Karlshorst zuständig.

1960 wurden alle 5 Triebwagen in Leipzig zusammengezogen. Die DR kehrte zum alt hergebrachten 2-farbigem Anstrich in rot/elfenbein zurück. Nach Ausbau der Maschinenanlage kamen 4 Stück ab 1964 als Beiwagen mit den Nummern VB 147 551 - 554 zum Einsatz. Solcherart umgerüstet kamen sie jetzt vor allem im Schlepp von Diesellokomotiven der BR 101 - 106 zum Einsatz. Klassische Einsatzstrecken waren die Nebenbahnen der Altmark und der Mark Brandenburg. Alle wurden noch in 197 840 bis 843 umgezeichnet. Nach der Ausmusterung kamen mehrere noch für stationäre Aufgaben zum Einsatz, so als Unterrichtsraum und Jugendclub in Güsten. Erhalten blieb der ehemalige VT 137 367, der 1962 bis 1964 zum VB 147 551 a/b umgebaut wurde. Nach seiner Ausmusterung im Jahr 1974 diente er in Aschersleben als Domizil für eine Modellbahnanlage und wird heute durch den Nachfolgeverein ECA Aschersleben im Zustand als VB erhalten.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



RESPEKTABLER LANGLÄUFER. MIT DETAILS, DIE LANGE FREUDE MACHEN



Verbrennungstriebwagen Stettin VT 45.5 der DB
Betriebs-Nr. VT 45 504

Von den in der Britischen Zone vorhandenen Triebwagen wurden einige wieder aufgearbeitet, die anderen mussten wegen Kriegsschäden ausgemustert werden. Allerdings wurden dabei diverse Ersatzteile gewonnen, die eine lange Erhaltung der verbliebenen Fahrzeuge sicherte. Bei der Aufarbeitung erhielten die Triebwagen wieder um einen komplett roten Anstrich, der an die Farbgebung bei Auslieferung erinnerte. Über viele Jahre war Bielefeld die Einsatzstelle der jetzt als VT 45 502 - 504 bezeichneten Fahrzeuge. Von hier aus kamen sie in den 50er-Jahren in respektablen Langläufen zum Einsatz. So gab es

eine in Kassel Hbf gebrochene Verbindung Frankfurt/M.-Bielefeld und den Dreiecksverkehr Bielefeld-Würzburg, Würzburg-Hannover, Hannover-Kassel-Bielefeld. Nachdem 2 Triebwagen noch 1960 modernisiert wurden, wobei unter anderem Leuchtstofflampen und neue Sitze eingebaut wurden, erfolgte 1966 die Einstellung der Bielefelder Triebwagendienste. Heute beherbergt der ehemalige Ringlokschuppen des Bw übrigens eine Disco, die auch diesen Namen trägt. Die VT 455 kamen neu zum Bw Braunschweig, wo sie noch die EDV-gerechte Bezeichnung 645 102/402 - 645 104/404 erhielten.

1969 wurden alle ausgemustert und in der Folge leider auch zerlegt.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

		Best.-Nr. 44184			Best.-Nr. 44185
		Best.-Nr. 44186			Best.-Nr. 44187

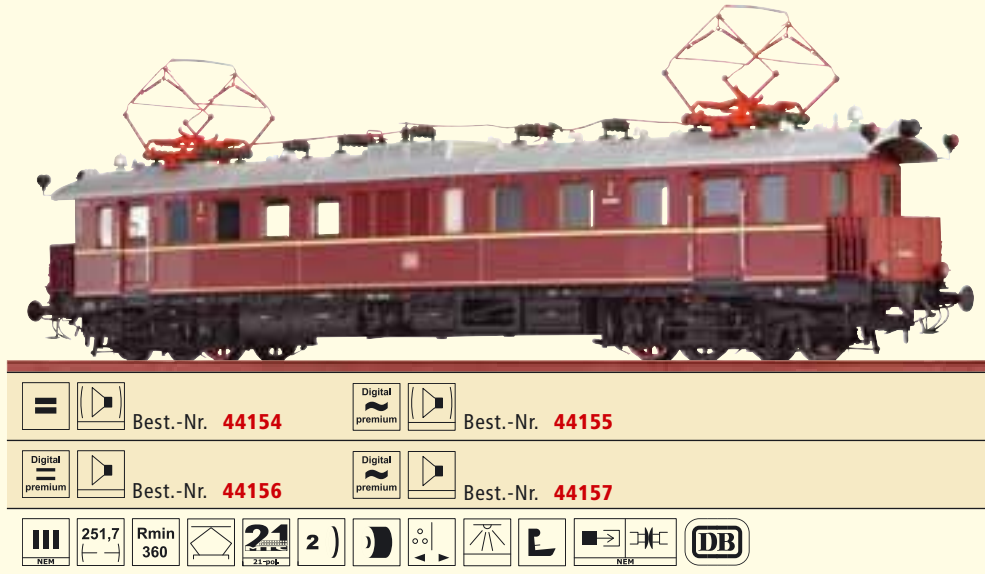
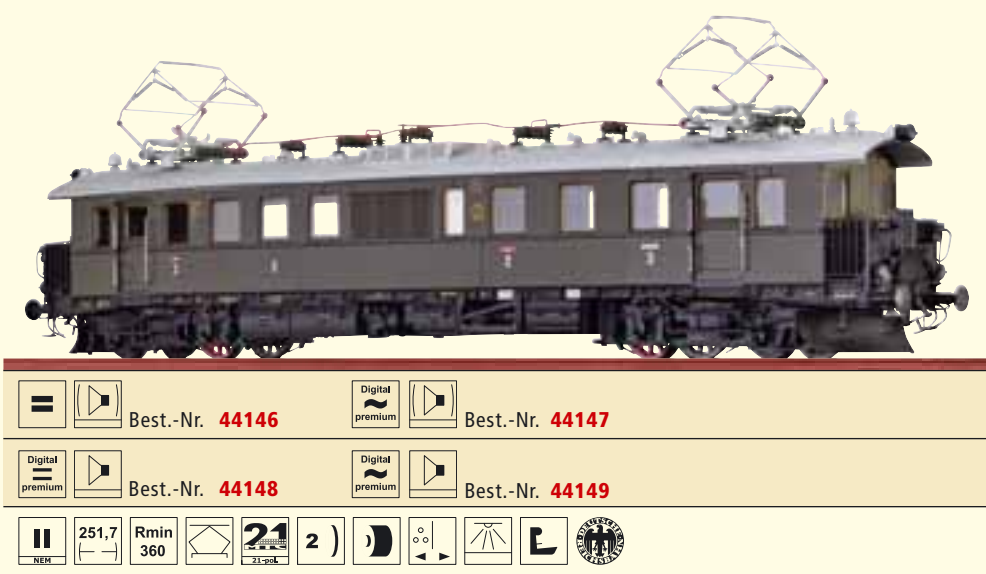
Modell: Vorbildlich gewellte Radscheiben aus Zinkdruckguss; fein gravierte Drehgestelle; epochengerechte Beleuchtung; für Sound vorbereitet bzw. eingebaut; Innenbeleuchtung; Führerstandsbeleuchtung und Stirnbeleuchtung digital getrennt schaltbar; Getriebelock aus Zinkdruckguss; feinste Bedruckung und Lackierung; vierteilige Inneneinrichtung; maßstäbliche Federpuffer; frei stehende Griffstangen; mehrteiliger Führerstand; viele extra angesetzte Teile am Drehgestell; extra angesetzte Scheibenwischer und Signalhalter

ILLUSTRATION



Elektrotriebwagen e1T 1017
der DRG (Rübezahl), mit
Schneepflug
Betriebs-Nr. e1T 1017

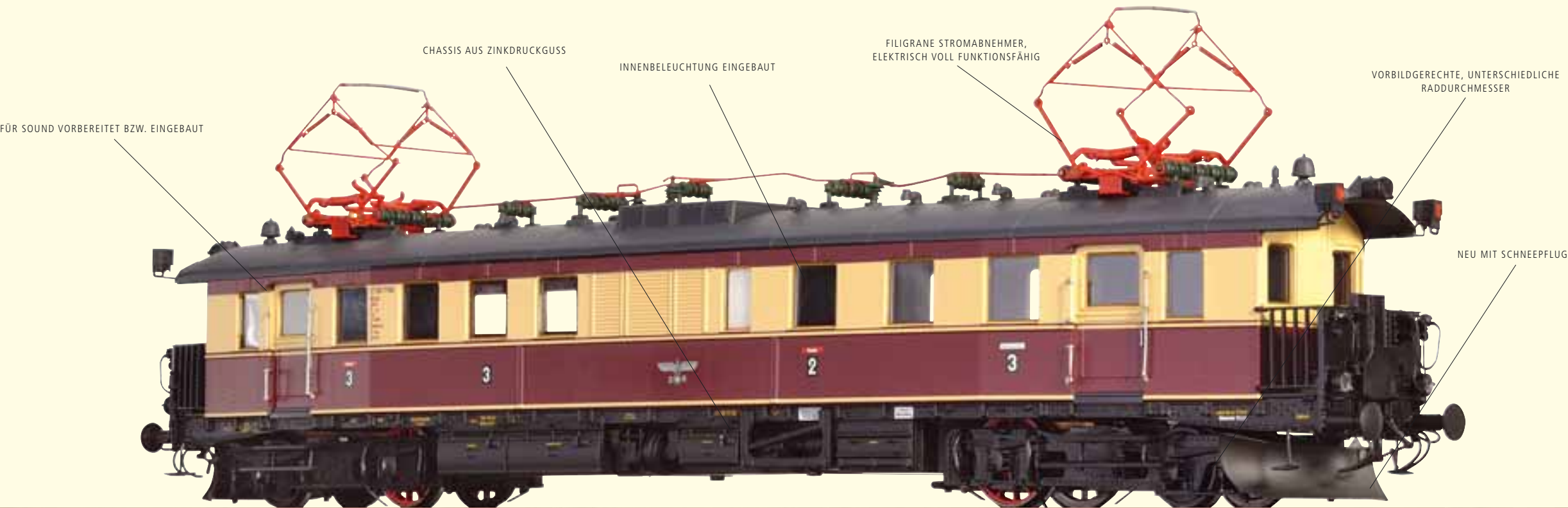
Für den Einsatz zwischen Hirschberg und
Polaun beschaffte die DRG insgesamt 11
4-achsige Triebwagen mit Maximum-Drehge-
stellen als „Breslau 511-521“. Als Beiwagen
ließ man 2-achsige Einheitsnebenbahnwagen
mit Steuerleitungen ausrüsten, die dann zwi-
schen 2 Triebwagen liefen. So bestand die
klassische Garnitur aus 2 Triebwagen, die
4 Beiwagen in die Mitte nahmen. Zwischen
Josephinenhütte und Grünthal bewältigte
dann ein Triebwagen das Verkehrsaufkommen
allein.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012



Elektrotriebwagen ET 89
der DB (Rübezahl)
Betriebs-Nr. ET 89 04

3 der seit 1941 als ET 89 bezeichneten Trieb-
wagen gelangten in die westlichen Besat-
zungszone. Die DB stellte den ET 89 04 wie-
der in Dienst. In München eingesetzt, diente
er fast ausschließlich als Personalpendel für
Eisenbahner zwischen verschiedenen Münch-
ner Bahnhöfen. Bei der Klassenreform 1956
wurde er noch vom „C4el“ zum „B4el“,
bevor er am 02.09.1959 ausgemustert wurde.
Eine museale Erhaltung erfolgte leider nicht.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012

DER RÜBEZAH. FÜR HARTE WINTER GERÜSTET



Elektrotriebwagen ET 89 der DRG (Rübezahl), mit Schneepflug
Betriebs-Nr. ET 89 11

War schon das Verkehrsaufkommen im Sommer im
Riesengebirge teilweise so stark, dass 2 Triebwagen
und bis zu acht Beiwagen eingesetzt werden muss-
ten, so stellte der Ansturm bei gutem Wintersport-
wetter alles in den Schatten. Jetzt fahren bis zu
3 Triebwagen mit bis zu 12 Beiwagen auf der land-
schaftlichen reizvollen Strecke. Zur Bewältigung der
Schneemassen besaßen die „Rübezahl“-Triebwagen
eigens große Anbauschneepflüge.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012



Modell: Feinste Nieten und Gravuren; Speichenräder aus Zinkdruckguss, fein detaillierte Drehgestelle; epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse; vorbildgerechte Dachausrüstung, farblich abgestimmt; fein gravierte Lüftergitter; für Sound vorbereitet bzw. eingebaut; Chassis aus Zinkdruckguss; Innenbeleuchtung eingebaut; filigrane Stromabnehmer, elektrisch voll funktionsfähig; vorbildgerechte, unterschiedliche Raddurchmesser; Schneepflug: nach Abnahme des Steckteils Brawa Bügelkupplung voll funktionsfähig, Kurzkupplungen nur eingeschränkt verwendbar.
Produktempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 45818, 45819, 45820, 45821





Dieseltriebwagen (LVT) VT 2.09
der DR

Betriebs-Nr. VT 2.09.208 VS 2.09.208

Im Jahre 1969 erhielt die Deutsche Reichsbahn letztmalig eine Lieferung der erfolgreichen Leichtverbrennungstriebwagen. Da der bisherige Lieferant, der VEB Waggonbau Bautzen als Hersteller nicht mehr zur Verfügung stand, wurden die 73 Triebwagen, zu denen auch 73 Steuerwagen entstanden, vom VEB Waggonbau Görlitz geliefert. Gegenüber den Vorgängerserien ergaben sich einige Verbesserungen und Änderungen, die das Dienstgewicht der Fahrzeuge um 4 t ansteigen ließen. Neben Bahnbetriebswerken, die schon Erfahrungen im LVT-Einsatz hatten, wurden auch mehrere Dienststellen bedacht, bei denen der LVT-Einsatz völlig neu war. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Best.-Nr. **44126**

Digital premium

Best.-Nr. **44127**

III

312

Rmin 360

21

DR

Dieseltriebwagen BR 772 der
DB, "Oberweißbacher Berg- und
Schwarzatalbahn (OBS)"

Betriebs-Nr. 772 140-0

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Best.-Nr. **44128**

Digital premium

Best.-Nr. **44129**

VI

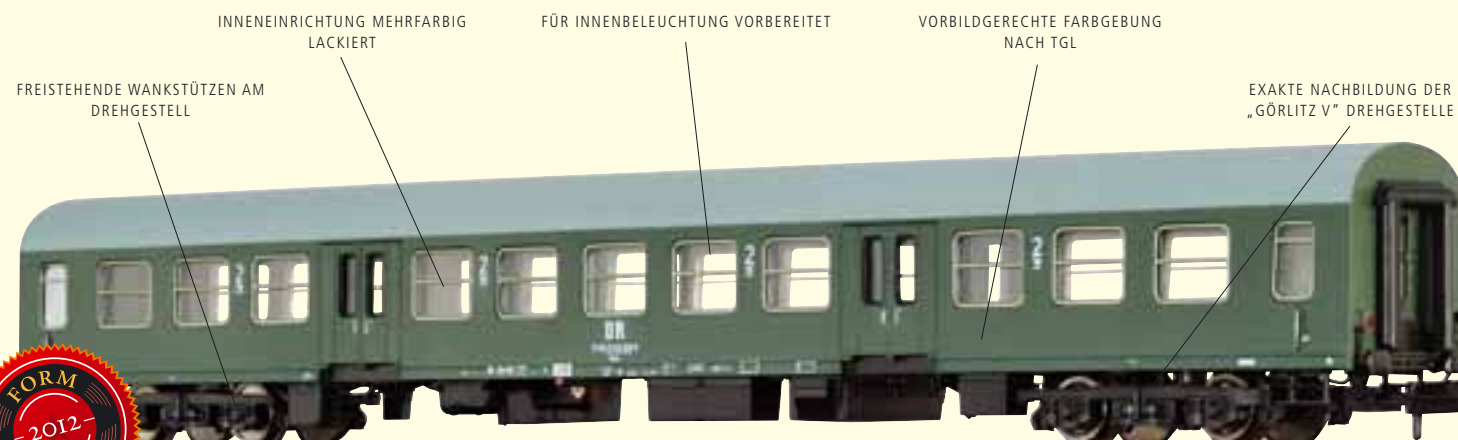
156

Rmin 360

21

DB

WIEDER DA: FÜNF GROSSE HELDEN DER EISENBAHNWELT



Personenwagen Bmhe der DR
Betriebs-Nr. 51 50 21-40 039-2

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

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Best.-Nr. **46000**

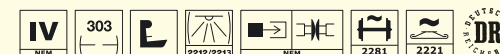


Modell: Originalgetreue Nachbildung der Drehgestelle; passgenau eingesetzte Fenster; epochengerechte Inneneinrichtung; Innenbeleuchtung vorbereitet; bedruckte Fensterrahmen; Gummiwulst am Übergang gefedert; Kurzkupplungskinematik; Lichtmaschine am Drehgestell extra angesetzt; feinste Bedruckung und Lackierung;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

ABB. ZEIGT N-MODELL



Best.-Nr. **46001**



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



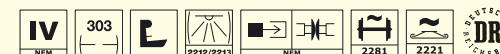
Personenwagen 2. Klasse Bmhe der DR
Betriebs-Nr. 51 50 21-40 045-9

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

ABB. ZEIGT N-MODELL



Best.-Nr. **46002**



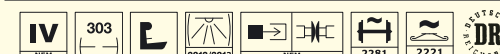
Personenwagen 2. Klasse Bmhe der DR
Betriebs-Nr. 51 50 21-40 071-5

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

ABB. ZEIGT N-MODELL



Best.-Nr. **46003**



Personenwagen 2. Klasse Bmhe der DR
Betriebs-Nr. 51 50 21-40 106-9

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Personenwagen 2. Klasse Bmhe der DR
 Betriebs-Nr. 51 50 21-45 078-5

Die ab 1982 gelieferten Wagen erhielten den neuen grün-elfenbeinfarbigen Anstrich für Schnellzugwagen. Einige Wagen, die die Städteexpresszüge verstärkten, erhielten deren Farbgebung in Orange-Elfenbein. Bis 1983 wurden so insgesamt 1279 Wagen der Gattung Bmhe gebaut und unter der DOK-Nummer 2329 geführt. In 10 Wagen erprobte die DR ab 1981 die zentrale Energieversorgung (ZEV) vom Triebfahrzeug aus. Solcherart ausgerüstete Wagen trugen die Bezeichnung Bmhee. Bis 1989 gab es an den Bmh-Wagen (das „e“ entfiel ab 1987) keine größeren Veränderungen. Gemeinsam mit Reko- und Modernisierungswagen bildeten sie so viele Jahre das Rückgrat des Personen- und Eilzugwagenparks der DR und prägten deren Zugbild.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Personenwagen 2. Klasse Bmhe der DR
 Betriebs-Nr. 51 50 21-45 094-2

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Personenwagen 2. Klasse Bmhe der DR
 Betriebs-Nr. 51 50 21-45 101-5

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Personenwagen 2. Klasse Bmhe der DR
 Betriebs-Nr. 51 50 21-45 120-5

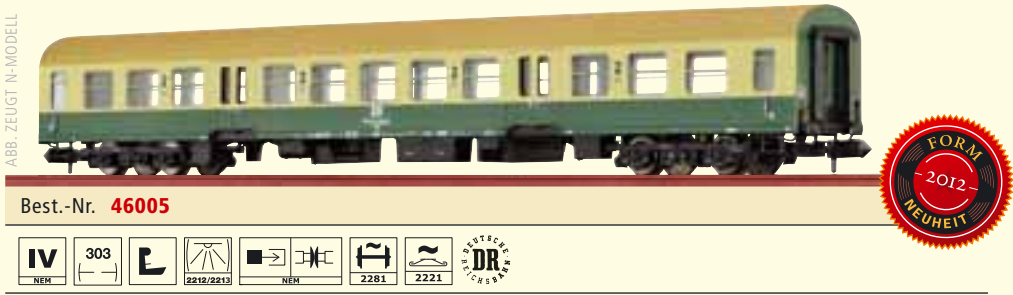
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

ABB. ZEUGT N-MODELL



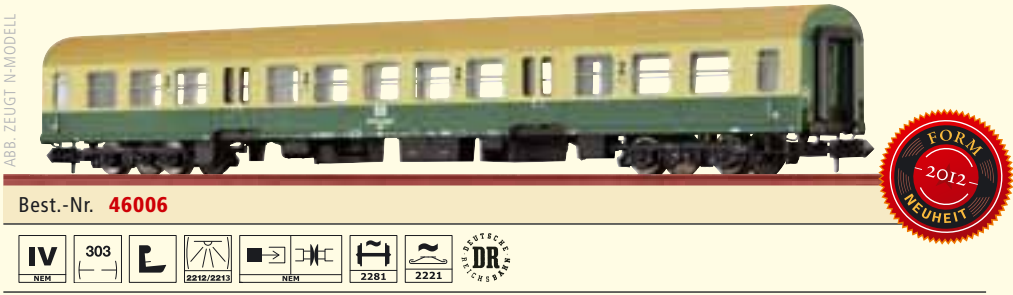
Best.-Nr. **46004**
 IV 303 L 2212/2213 NEM 2281 2221 DR

ABB. ZEUGT N-MODELL



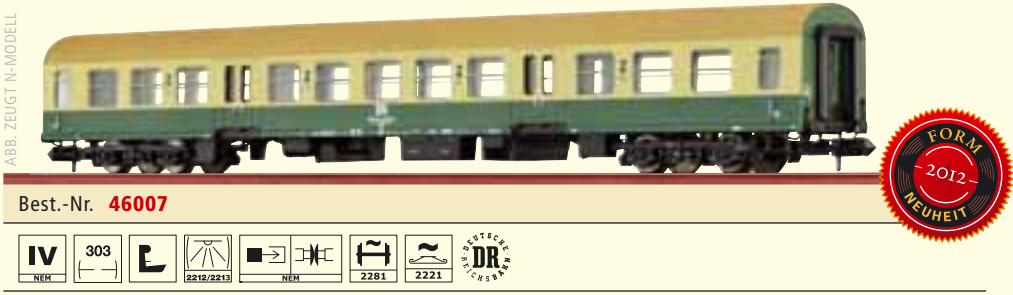
Best.-Nr. **46005**
 IV 303 L 2212/2213 NEM 2281 2221 DR

ABB. ZEUGT N-MODELL



Best.-Nr. **46006**
 IV 303 L 2212/2213 NEM 2281 2221 DR

ABB. ZEUGT N-MODELL



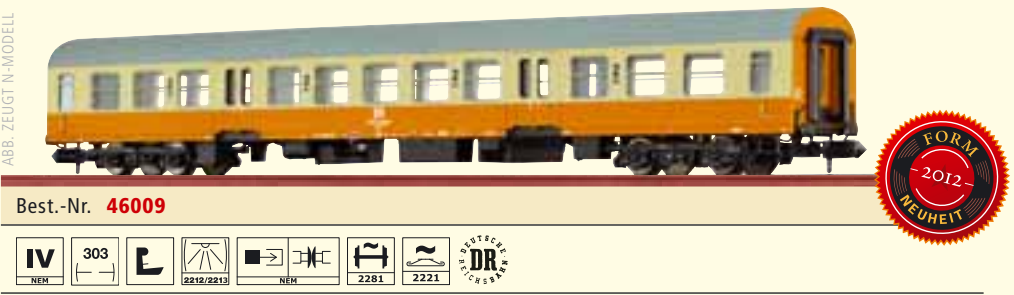
Best.-Nr. **46007**
 IV 303 L 2212/2213 NEM 2281 2221 DR

ABB. ZEUGT N-MODELL



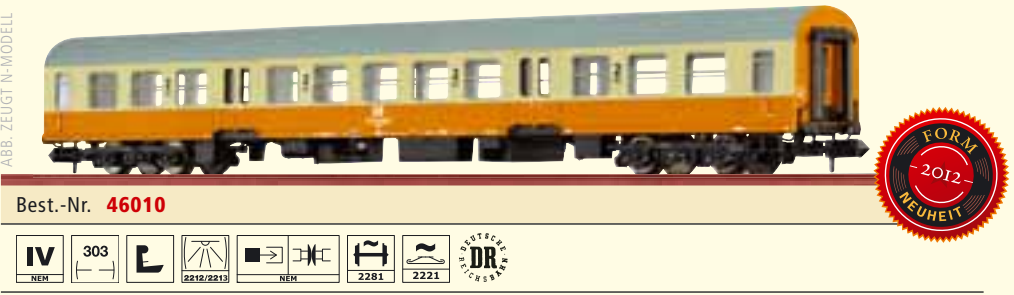
Best.-Nr. **46008**
 IV 303 L 2212/2213 NEM 2281 2221 DR

ABB. ZEUGT N-MODELL



Best.-Nr. **46009**
 IV 303 L 2212/2213 NEM 2281 2221 DR

ABB. ZEUGT N-MODELL



Best.-Nr. **46010**
 IV 303 L 2212/2213 NEM 2281 2221 DR

ABB. ZEUGT N-MODELL



Best.-Nr. **46011**
 IV 303 L 2212/2213 NEM 2281 2221 DR

Städte-Express-Wagen 2. Klasse Bmhe der DR
 Betriebs-Nr. 50 50 21-11 834-2

Seit 1976 betrieb die DR die „Städte-Express“-Züge, die eine schnelle Tagesverbindung zwischen den Bezirkshauptstädten und Berlin ermöglichten. Vom System abweichende Ziele waren Meiningen, als Ausweichbahnhof für die Zugabstellung, und Zwickau als wichtiges Industriezentrum. Beide bedienten aber natürlich auch die jeweiligen Regiungszentren Suhl, Erfurt und Halle sowie Karl Marx-Stadt. Gebildet waren die Züge aus 1. Klasse und 2. Klasse Wagen des Typs Y/B 70, von denen die DR insgesamt 103 vom Waggonbau Bautzen übernehmen konnte. Sie waren ursprünglich von den CSD bestellt worden, konnten aber nicht abgenommen werden. Da sich die Züge und Ihr Betriebskonzept bald großer Beliebtheit erfreuten, benötigte die DR Anfang der 80er-Jahre weitere Wagen als Verstärkung und Betriebsreserve. Deshalb ließ sie insgesamt 12 Bmhe-Wagen der Lieferjahre 1981 und 1982 im auffälligen elfenbein-orange lackieren.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Städte-Express-Wagen 2. Klasse Bmhe der DR
 Betriebs-Nr. 50 50 21-11 836-7

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Städte-Express-Wagen 2. Klasse Bmhe der DR
 Betriebs-Nr. 50 50 21-12 000-9

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Städte-Express-Wagen 2. Klasse Bmhe der DR
 Betriebs-Nr. 50 50 21-12 004-1

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Nahverkehrswagen 1./2. Klasse
Aby 407 der DB
Betriebs-Nr. 50 80 31-43 067-3

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Nahverkehrswagen 2. Klasse
Byu 438 der DB
Betriebs-Nr. 50 80 21-45 010-3

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Nahverkehrswagen 2. Klasse
Byu 438 der DB
Betriebs-Nr. 50 80 21-45 028-5

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Nahverkehrswagen 2. Klasse
Byu 438 der DB
Betriebs-Nr. 50 80 21-45 050-9

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

ABB. ZEUGT N-MODELL



Best.-Nr. **46012**



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



ABB. ZEUGT N-MODELL



Best.-Nr. **46013**



ABB. ZEUGT N-MODELL



Best.-Nr. **46014**



ABB. ZEUGT N-MODELL



Best.-Nr. **46015**



ABB. ZEUGT N-MODELL



Best.-Nr. **46016**



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



ABB. ZEUGT N-MODELL



Best.-Nr. **46017**



ABB. ZEUGT N-MODELL



Best.-Nr. **46018**



ABB. ZEUGT N-MODELL



Best.-Nr. **46019**



Nahverkehrswagen 1./2. Klasse
Aby 407.1 der DB Regio
Betriebs-Nr. 50 80 31-43 033-5

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Nahverkehrswagen 2. Klasse Byz
438.4 der DB Regio
Betriebs-Nr. 50 80 21-33 142-8

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Nahverkehrswagen 2. Klasse Byz
438.4 der DB Regio
Betriebs-Nr. 50 80 21-33 167-5

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Nahverkehrswagen 2. Klasse Byz
438.4 der DB Regio
Betriebs-Nr. 50 80 21-33 177-4

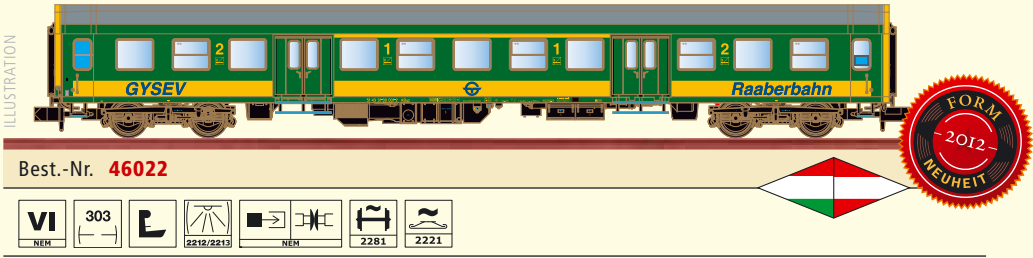
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Personenwagen 1. / 2. Klasse AByz der GYSEV

Betriebs-Nr. 51 43 31-30 001-2

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

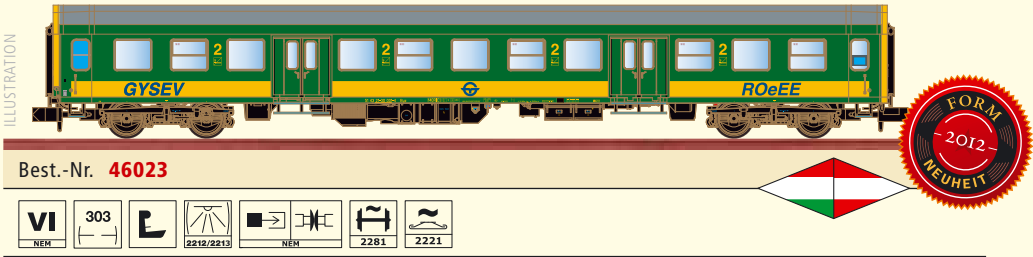


Modell: Originalgetreue Nachbildung der Drehgestelle; passgenau eingesetzte Fenster; epochengerechte Inneneinrichtung; Innenbeleuchtung vorbereitet; bedruckte Fensterrahmen; Gummiwulst am Übergang gefedert; Kurzkupplungskinematik; Lichtmaschine am Drehgestell extra angesetzt; feinste Bedruckung und Lackierung;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

Personenwagen 2. Klasse Byz der GYSEV

Betriebs-Nr. 51 43 21-30 001-4

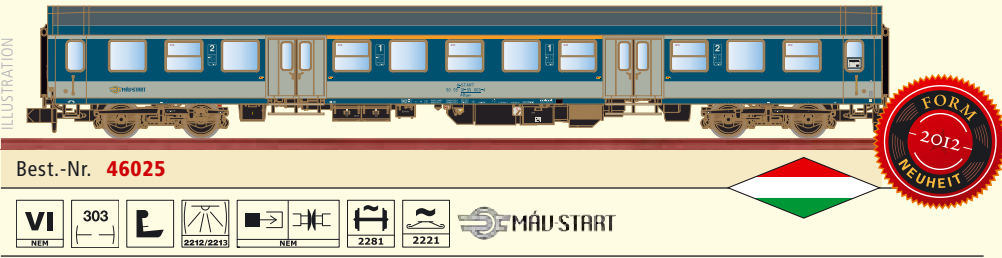
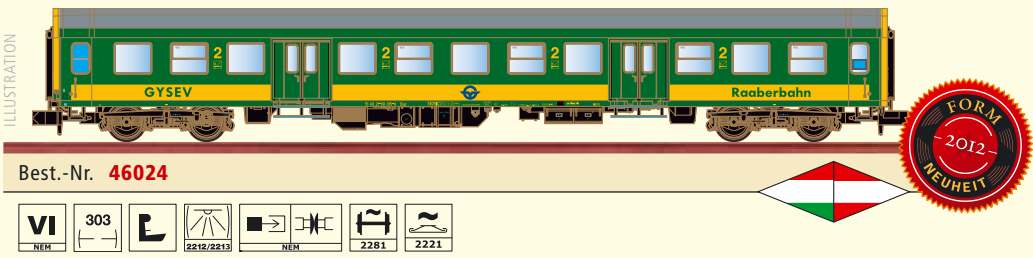
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



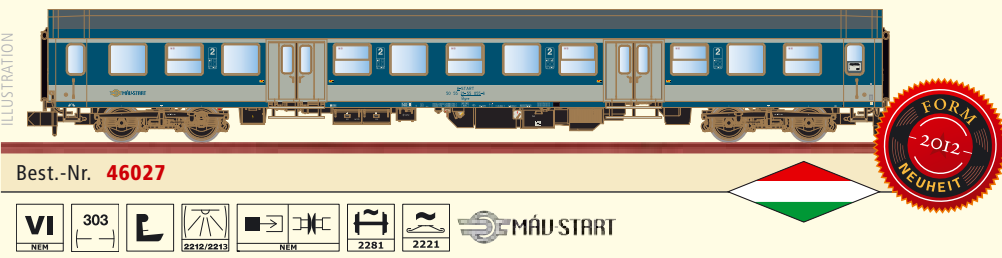
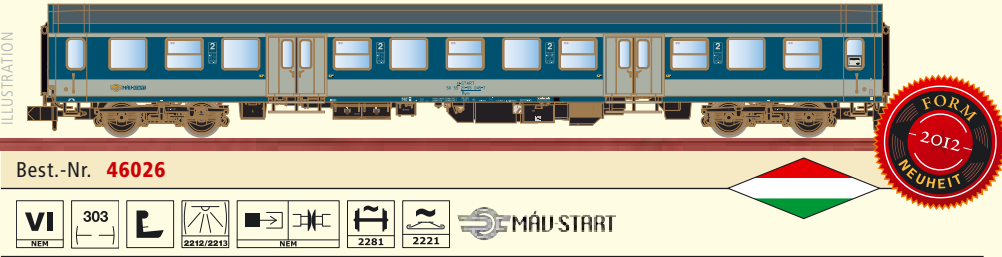
Personenwagen 2. Klasse Byz der GYSEV

Betriebs-Nr. 51 43 21-30 015-4

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



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



Personenwagen 1. / 2. Klasse AByz der MAV

Betriebs-Nr. 50 55 31-55 003-4

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Personenwagen 2. Klasse Byz der MAV

Betriebs-Nr. 50 55 21-55 045-7

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Personenwagen 2. Klasse Byz der MAV

Betriebs-Nr. 50 55 31-55 055-6

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Packwagen Gep der K.W.St.E.
Betriebs-Nr. 11

Passend zu den Sitzwagen wurden auch 64 große Gepäckwagen in vierachsiger Ausführung beschafft. Im Gegensatz zu den Sitzwagen wurden alle Gepäckwagen von der Maschinenfabrik Esslingen gebaut. Außergewöhnlich breit waren die beiden Ladetüren. Unter dem Wagenboden war noch ein zusätzliches Hundeabteil angebracht. Auch die Gepäckwagen standen ständig modernisiert noch sehr lange im Dienst. Zum Schluss wurden sie auf den württembergischen Nebenbahnen „abgefahren“.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Packwagen F4 der SBB
Betriebs-Nr. 18 781

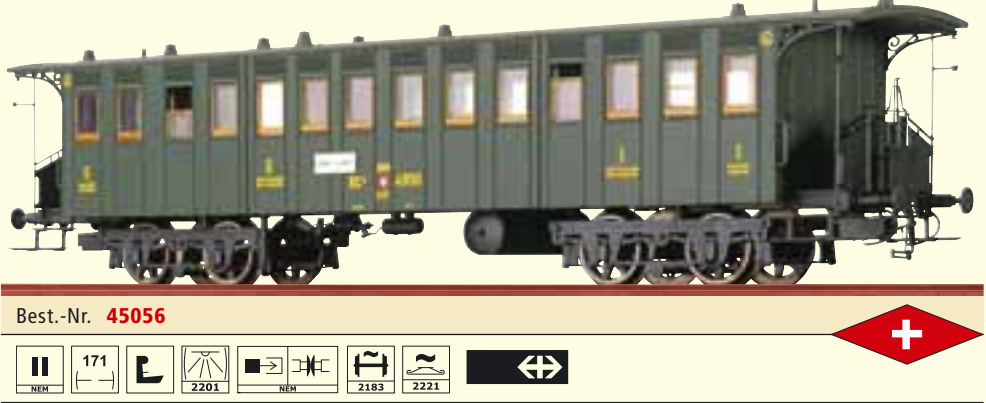
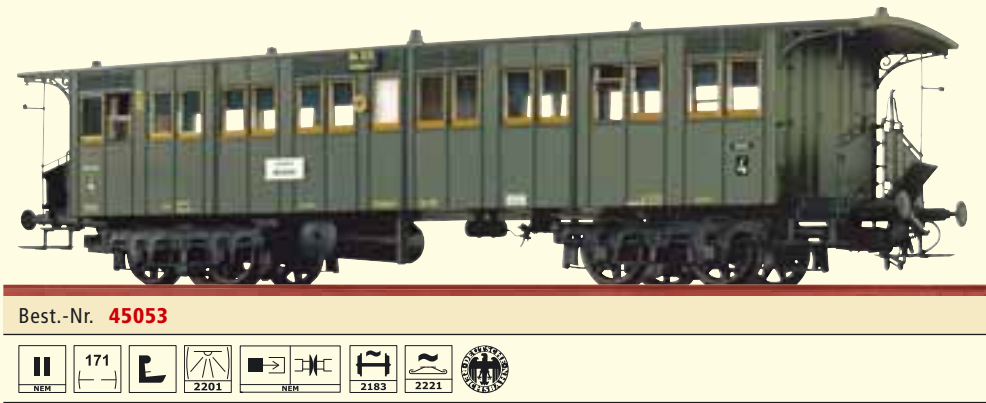
Zusammen mit den vierachsigen Reisezugwagen wurden auch Gepäckwagen in der entsprechenden Ausführung beschafft. Auch sie wurden bei der Verstaatlichung durch die SBB übernommen, verschwanden aber deutlich schneller aus dem Betriebsbestand als die Sitzwagen. Aufgrund ihres großen Laderaumes eigneten sie sich aber hervorragend als Dienstwagen und zur stationären Verwendung als Lagerraum. Im Gegensatz zu Deutschland blieb in der Schweiz sogar ein vierachsiger Wagen der amerikanischen Bauart erhalten. Der BC4 mit der SBB-Nummer 4952 wurde wieder aufgearbeitet und kann heute im Verkehrshaus Luzern besichtigt werden

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

Personenwagen D4i der DRG
Betriebs-Nr. 34 109 Stuttgart

Im Rahmen eines Umbaus erhielt ein Teil der alten Amerikaner-Wagen ab 1899 neue Aufbauten mit modernen Doppelfenstern und zentralem Abort. Ab 1906 wurden diese Wagen von der 3. zur 4. Klasse zurückgestuft. Dabei entfiel ein Teil der Lüftungsöffnungen über den Fenstern. Bei der Reichsbahn waren die als D4i / C4id wü 99 bezeichneten Wagen bis in die 30er-Jahre und somit am längsten aller „Amerikanerwagen“ im Einsatz.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



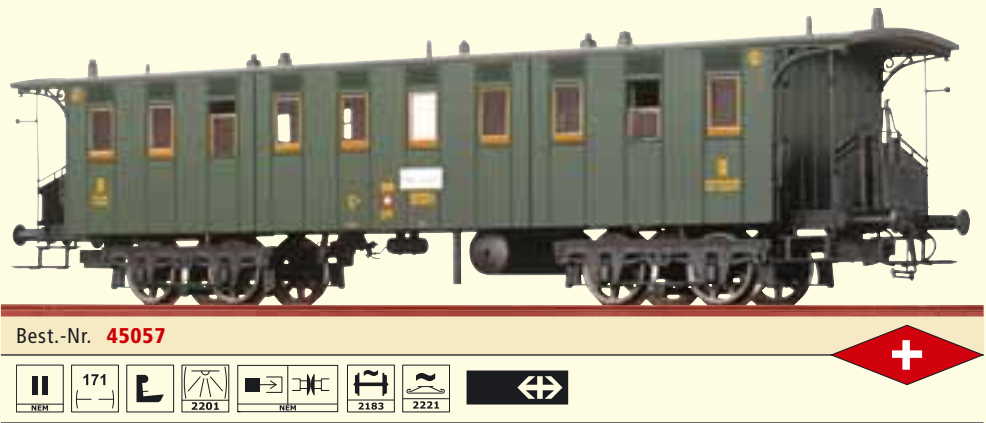
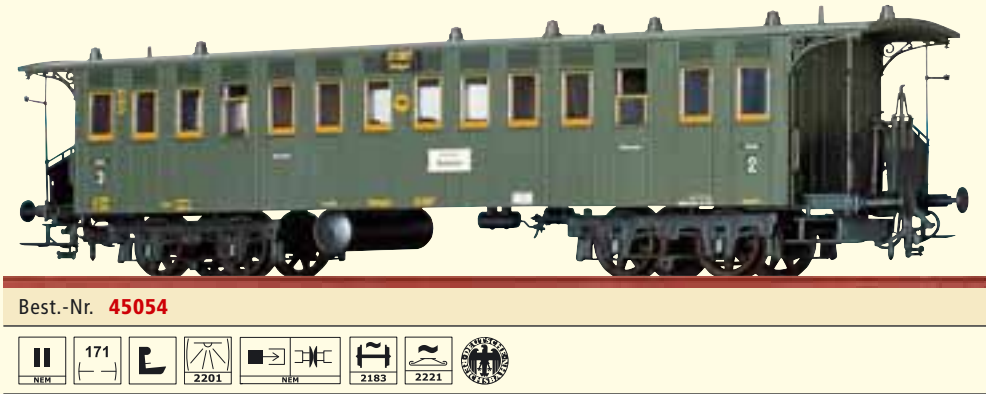
Personenwagen AB4 der SBB
Betriebs-Nr. 4950

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

Personenwagen BC4i der DRG
Betriebs-Nr. 31 007 Stuttgart

Um auch bei kurzen Zügen die 2. Wagenklasse führen zu können, wurden gemischtklassige Wagen 2. und 3. Klasse beschafft. Diese hatten 14 kleine Fenster. Wie bei den reinen Drittklasswagen entfielen später die Sprossenfenster und sie erhielten in der Wagenwerkstätte Cannstatt nach und nach Gasbeleuchtung, Druckluftbremse und Toiletten.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



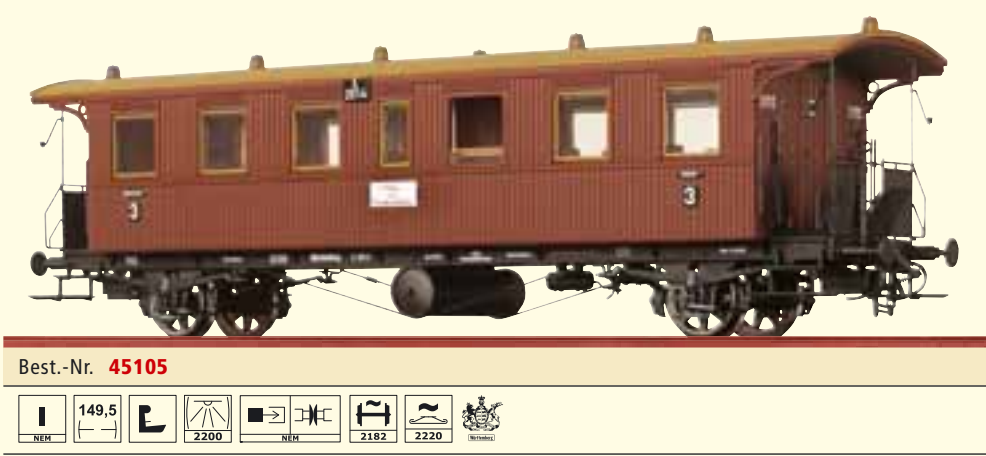
Personenwagen C4 der SBB
Betriebs-Nr. 9301

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

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

Personenwagen E der K.W.St.E.
 Betriebs-Nr. 2914

Im Jahre 1883 lieferte die Maschinenfabrik Esslingen 10 Personenwagen an die K.W.St.E., die eine Besonderheit im Wagenpark darstellten. Einerseits wichen die Wagen stark vom Erscheinungsbild der württembergischen Personenwagen ab, zum anderen war unter diesen Wagen der einzige Schlafwagen der K.W.St.E. Die Wagen wurden mit Ausnahme des Schlafwagens als Wagen 1. und 2. Klasse geliefert.
 LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Best.-Nr. 45105

I

149,5

L

2200

NEH

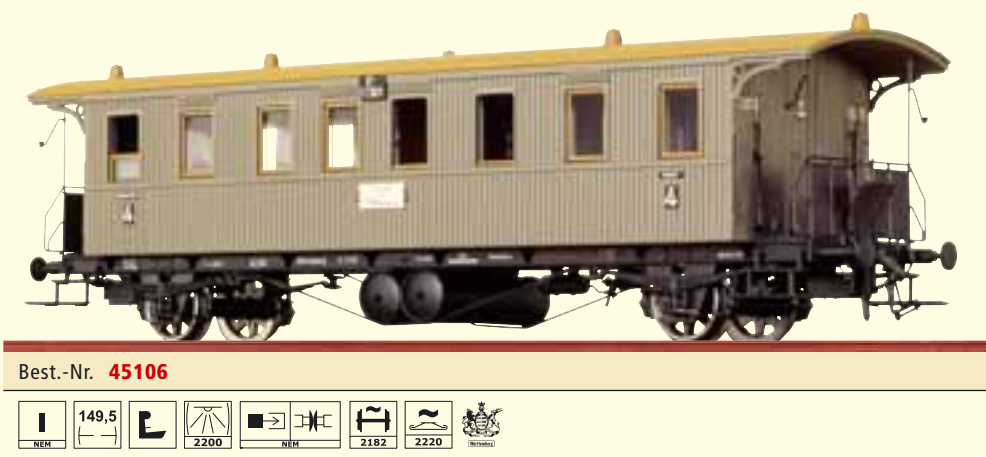
2182

2220

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

Personenwagen E der K.W.St.E.
 Betriebs-Nr. 11301

Die Personenwagen der Epoche III wurden bei der DB für Sonderzüge (Ski-Express von Stuttgart auf die Alb) und sogar für Wendezüge mit Dieselloks eingesetzt.
 LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Best.-Nr. 45106

I

149,5

L

2200

NEH

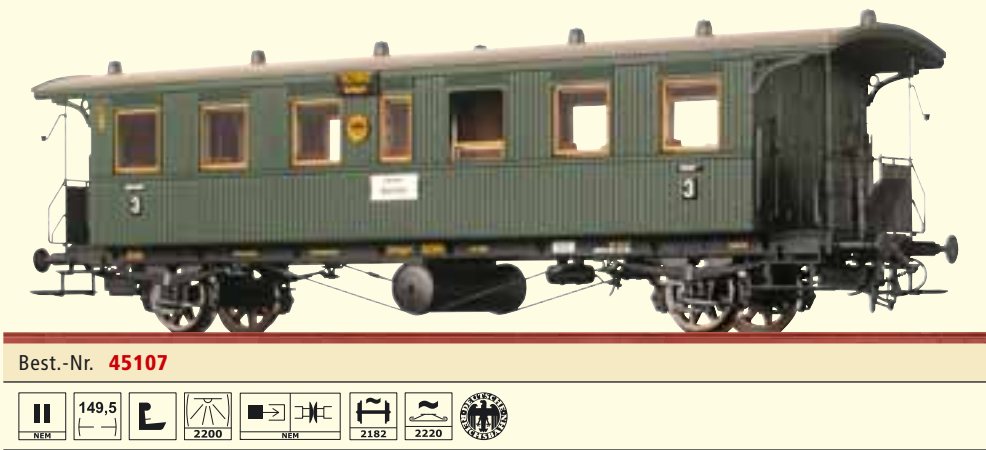
2182

2220

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

Personenwagen Ci der DRG
 Betriebs-Nr. 92 969 Stuttgart

Die württembergischen Personenwagen 3. Klasse von 1905 reihte die DRG unter der Bezeichnung Ci wü 05 in ihren Wagenpark ein. Einige der Wagen war zu Viertklasswagen umgebaut worden, das Gros stand jedoch als Drittklasswagen zur Verfügung. Der größte Teil der Wagen kam später noch zur DB.
 LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Best.-Nr. 45107

II

149,5

L

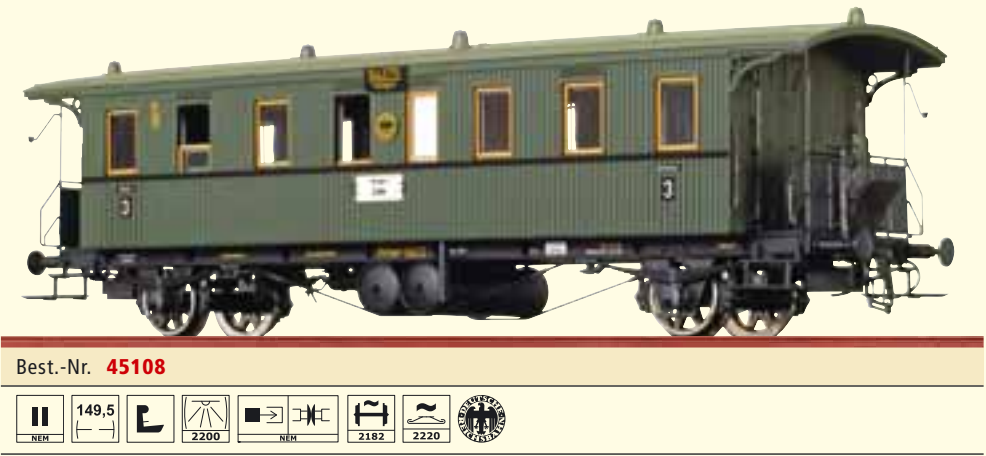
2200

NEH

2182

2220

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



Best.-Nr. 45108

II

149,5

L

2200

NEH

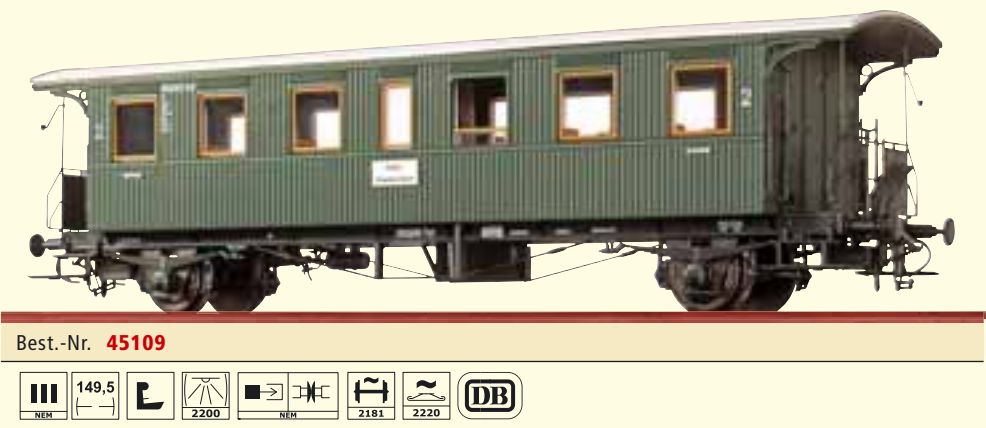
2182

2220

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

Personenwagen Cid der DRG
 Betriebs-Nr. 94 375 Stuttgart

Die DRG übernahm fast alle der württembergischen Viertklasswagen der Bauarten 1908 und 1912. Letztere wurden bis 1928 als Di wü 12 bezeichnet, nach Abschaffung der 4. Klasse als Cid wü 12. Noch lange waren diese Fahrzeuge eine Stütze im Personenverkehr der Reichsbahndirektion Stuttgart.
 LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Best.-Nr. 45109

III

149,5

L

2200

NEH

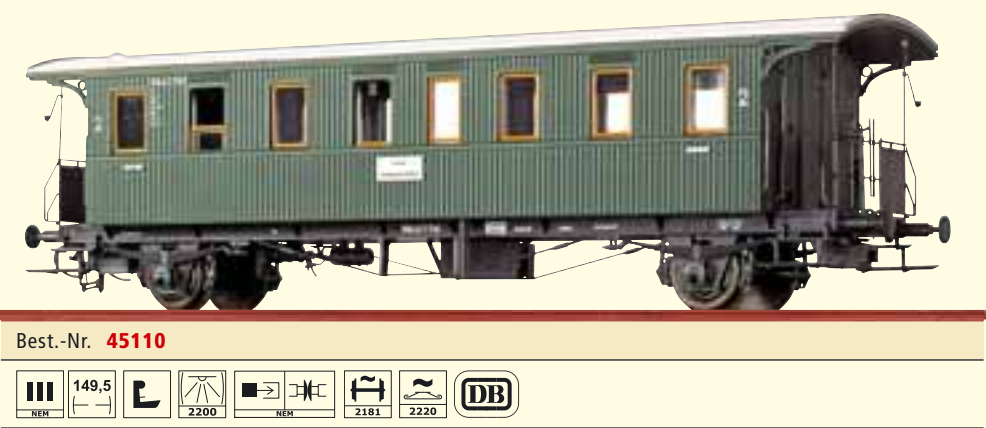
2181

2220

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

Personenwagen Bid der DB
 Betriebs-Nr. 92 695 Stg

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Best.-Nr. 45110

III

149,5

L

2200

NEH

2181

2220

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

Personenwagen Bid der DB
 Betriebs-Nr. 94 411 Stg

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012




















Personenwagen AB der SBB
Betriebs-Nr. 1424

Die SBB übernahmen von den Schweizer Central Bahnen SCB einige 2-achsige Wagen erster und zweiter Klasse. Die Wagen waren nach zeitgenössischen Maßstäben sehr modern mit Abort, Gasbeleuchtung, Dampfheizung und Westinghouse- Doppelbremse ausgerüstet. Die SBB konnte daher diese damals modernen Fahrzeuge noch längere Zeit auf ihrem gesamten Netz einsetzen. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2011



Best.-Nr. **45111**



Kohletrichterwagen Otr(u) der K.P.E.V., 2er-Set Betriebs-Nr. 57412, 57093

Die durch die K.P.E.V. beschafften Kohletrichterwagen wurden fast ausschließlich als Ganzzüge zur Versorgung der Stahlindustrie eingesetzt. Hierzu verkehrten sie innerhalb des saarländischen bzw. lothringischen Reviers. Für die Entladung waren spezielle Tiefbunker erforderlich, in denen die Wagen durch die Bodenklappen schlagartig entladen wurden. So war eine schnelle und arbeitskräftesparende Versorgung mit der in großen Mengen benötigten Kohle möglich. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012



Best.-Nr. **48786**



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

Kohletrichterwagen der DRG, 2er-Set Betriebs-Nr. 921, 1341

Die DRG übernahm die Otr[u] fast vollständig in ihren Bestand und reihte sie in den Gattungsbezirk „Mainz“ ein. Am Einsatzgebiet änderte sich nichts. Da die Wagen keine Druckluftbremse besaßen, wurden die Züge ausschließlich handgebremst gefahren. Im Zugverband mussten, um eine ausreichende Bremskraft zu erreichen, ungefähr 25 % der Wagen mit Handbremse vertreten sein. Um Bremsen einzusparen und so die Arbeit zu erleichtern, wurden häufig zwei Wagen mit den Handbremsbühnen zueinander gekuppelt, sodass der Bremsenführer auf die Pfeifsignale der Lokomotive hin beide bedienen konnte. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012



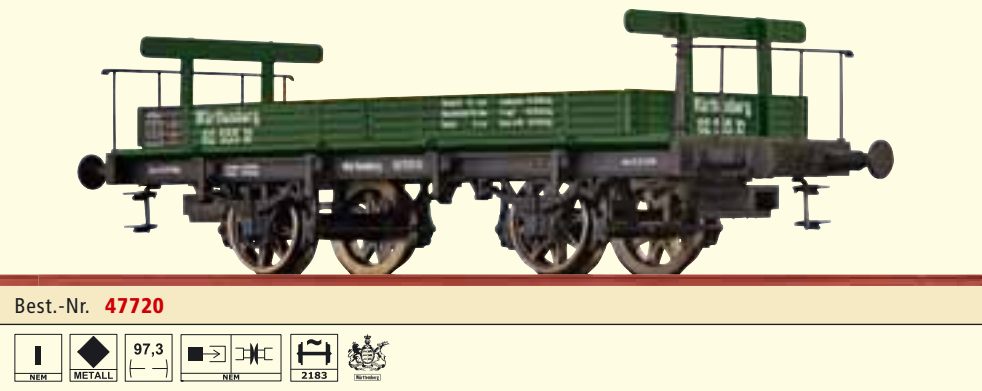
Best.-Nr. **48787**



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

Kieswagen Xt der K.W.St.E. Betriebs-Nr. 62 555

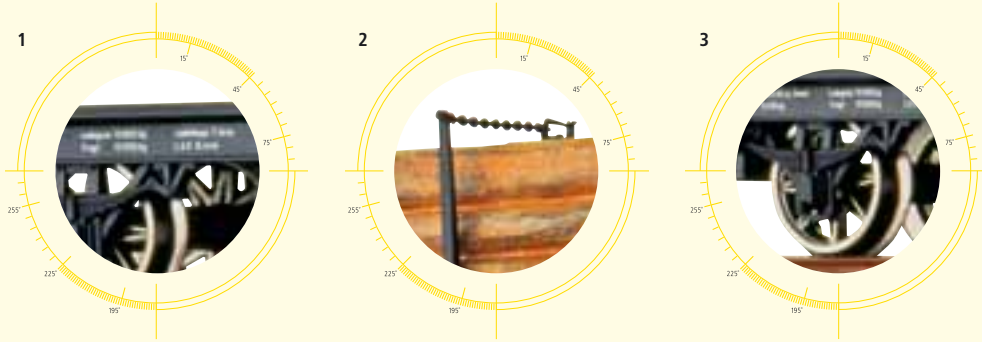
Die K.W.St.E. bezeichnete ihre Niederbordwagen als Kieswagen. Ab 1863 wurden 75 Kieswagen mit zwei Bühnen beschafft, die zum Teil aus Umbauten von offenen Güterwagen der Gattung J. entstanden. Sie erwiesen sich als besonders praktisch für Bauzüge zum Beschottern von Gleisen. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Best.-Nr. **47720**



Modell: Filigran nachgebildete Aufstiegstritte; Wagenkasten aus Zinkdruckguss; separat angesetzte Federpakete; Kurzkupplungs kinematik nach NEM-Norm

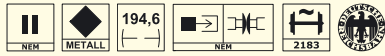


- 1_Feinste Bedruckung und Lackierung
- 2_Absperrkette in geringer Materialstärke
- 3_Feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 47721)



Best.-Nr. **47721**



Modell: Chassis aus Metall; bestehend aus zwei einzelnen Wagen; Kurzkupplung zwischen beiden Wagen



Best.-Nr. **47811**



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

Langholzwagen der DRG Betriebs-Nr. Hw 476 und 543

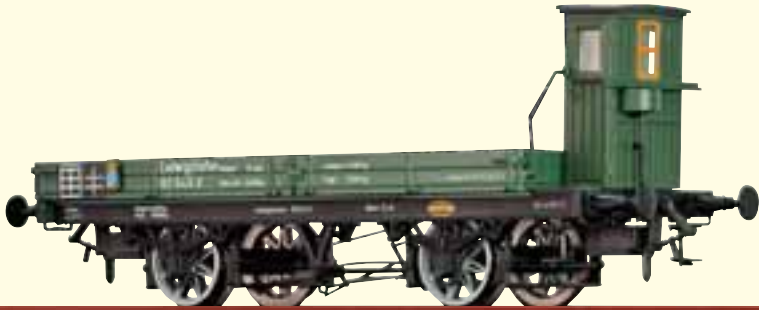
Die Deutsche Reichsbahn übernahm von den Länderbahnen zahlreiche Langholz- oder Schemelwagen. Sie reihte sie alle in den Gattungsbezirk „Regensburg“ ein. Da eine Nachfolgebauart nur in unbedeutenden Stückzahlen beschafft wurde, war die DRG noch lange auf die alten Schemelwagen angewiesen. Für den Einsatz von Langholzwagen gab es detaillierte Vorschriften, so durften paarweise beladene Wagen nur am Ende des Zuges eingestellt werden, auch war die Anzahl der Schemelwagenpaare je nach Strecke und Zugart begrenzt. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

Kesselwagen K2 „Dujardin“ der DRG Betriebs-Nr. 540 567 P

Für den Transport von Wein zur Herstellung von Weinbrand hatte die Firma Dujardin & Co GmbH, vormals Gebr. Melcher aus Uerdingen am Rhein mehrere Kesselwagen in den DRG-Park eingestellt. Die Wagen warben mit einer auffälligen Aufschrift für Einsteller und Produkt und waren auch nach dem Krieg noch im Einsatz. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Flachwagen der K.Bay.Sts.B.
Betriebs-Nr. 82 649

Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen erhielten in den Jahren 1889 bis 1891 eine Serie von 190 Niederbordwagen nach Blatt 390 des Wagenverzeichnisses. Alle Wagen hatten eine Handbremse mit Bremserhaus und ein symmetrisches Untergestell. Die Tragfähigkeit betrug 10,5 t , als Arbeitswagen waren sie in die Gattung X eingereiht. Die Bahnverwaltung setzte sie hauptsächlich für den Transport von Schienen, Schotter und sonstiger Oberbaumaterialien ein.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

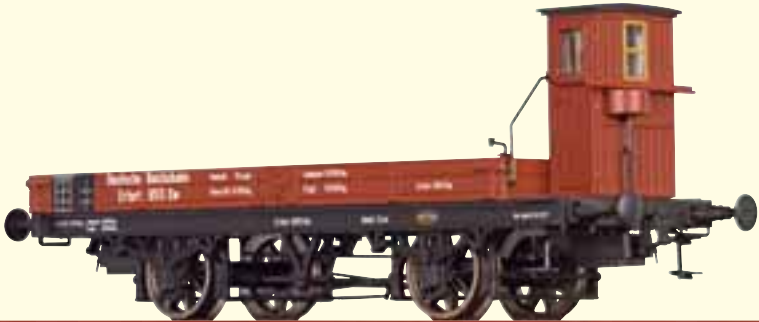


Best.-Nr. 48015

Modell: Filigran nachgebildete Aufstiegstritte; Wagenkasten aus Zinkdruckguss; separat angesetzte Federpakete; Kurzkupplungs-kinematik nach NEM-Norm

Flachwagen der DRG
Betriebs-Nr. Xw 9511

Alle Arbeitswagen wurden von der DRG in den Gattungsbezirk „Erfurt“ eingereiht. Da-
runter auch viele der ehemaligen Kieswagen
der K.W.St.E. von 1863. Die jetzt als Nieder-
bordwagen „Erfurt“ bezeichneten Wagen
konnten im Bauzug und Arbeitsdienst noch
gut eingesetzt werden. Mit ihnen wurden
Schotter, Gleisstücke, Prellböcke, Signal- und
Weichteile, Arbeitsgeräte sowie Ersatzteile
aller Art von und zu den Baustellen befördert.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



Best.-Nr. 48016

Gedeckter Güterwagen DRG
Betriebs-Nr. Gw 2009

Gedekte Wagen mit einem Ladegewicht von
weniger als 15 t reihte die DRG in den Gat-
tungsbezirk „Magdeburg“ ein. Auch die noch
übernommenen älteren württembergischen
G-Wagen waren davon betroffen. Bereits seit
1905 trugen sie das Gattungszeichen „G“
und wurden ab 1909 im preußischen Rot-
braun lackiert. Eine Druckluftbremse erhielt
keiner der Wagen mehr, und als mit Beginn
der Weltwirtschaftskrise das Frachtaufkom-
men sank, schieden die letzten Wagen dieser
Art aus dem Regeldienst. Als Bahnhofs- oder
Bauzugwagen überstanden aber einige von
ihnen noch mehrre Jahre.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



Best.-Nr. 48017

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

Gedeckter Spitzdachwagen Hcg
der DRG
Betriebs-Nr. 307 117

Viele Wagen wurden durch die Kriegswirren
quer durch Europa verstreut. Oft wurden sie
durch die heimatische Bahnverwaltung wie
ein eigener Wagen eingesetzt, bis das Rück-
gabeprocedere geregelt war. Damit die
Wagen nicht auf Nimmerwiedersehen ver-
schwinden, wenn sie das heimatische Netz
verlassen, erhielten sie zusätzlich zur An-
schrift der heimatischen Bahnverwaltung
einen Hinweis auf die einsetzende Bahn.
Diese erfolgte in Form eines Pfeiles (hier ->
DR Brit.-US-Zone), daher wurden diese
Wagen umgangssprachlich als „Pfeilwagen“
bezeichnet. Dieser Wagen gehört also der
FS und wird im Moment durch die DR der
Bizone benutzt.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Best.-Nr. 48562

Modell: Filigrane Nachbildung der Radlager; extra angesetzte Trittstufen; originalgetreuer Nachbau des Unterbodens; extra ange-
setzte Bremsumsteller; Räder auch innen profiliert; Kurzkupplungs-kinematik; feinste Bedruckung und Lackierung; feine Gravuren
und Nietenbänder; vorbildgerechte Doppelfederpakete; extra angesetzte Bremsanlage

Gedeckter Spitzdachwagen G
der DR (Bauzugwagen)
Betriebs-Nr. 79-41-03

Neben deutschen Bauarten verblieben der DR
nach 1945 große Mengen an fremden Güter-
wagen.
Nutzte man anfänglich jeden verfügbaren
Güterwagen zur Erfüllung der Transportauf-
gaben, so strebte man schon bald nach einer
gewissen Vereinheitlichung des Wagenparks.
Daher wurden für den Umbau in Bahndienst-
wagen bevorzugt Splittergattungen genutzt,
die so oft ihre Lebensdauer um viele Jahre
verlängern konnten. Gedeckte Güterwagen
dienten in Bauzügen zur Lagerung von Mate-
rial und Vorräten, als mobile Werkstatt und
weiter umgebaut auch als Kultur-, Wasch-,
Wohn-, Schlaf- und Küchenwagen.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Best.-Nr. 48561

Gedeckter Spitzdachwagen Rtu
der MAV
Betriebs-Nr. 500 075

Auch die ungarischen Staatsbahnen hatten
nach 1945 einige Spitzdachkühlwagen im
Bestand. Die Wagen blieben bis auf den Aus-
bau der artfremden Bremse unverändert und
verkehrten als Milchtransportwagen in festen
Umläufen.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Best.-Nr. 48563



Gedekte Spitzdachwagen Hcg, Fc und FC der FS, 3er-Set
Betriebs-Nr. 306 993/114 329/115 111






Die FS beschafften Wagen in genieteter Ganzmetallbauweise, die durch einen Radstand von 6,10m bei sehr kurzen Überhängen auf fielen. Charakteristisches Merkmal war das Spitzdach, das bis auf wenige Ausnahmen zur Anwendung kam. Weniger auffällig, aber ebenso typisch, war die Verwendung von I-Profilen für den Langträger. Die Radsätze liefen in Gleitlagern und stützten sich je nach Bauart über ein, zwei oder sogar drei Federpakete ab. Eine der Aufgaben war der Transport von Obst und Gemüse in ganz Europa. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012


Offener Güterwagen Ealos der DB AG, 3er-Set
Betriebs-Nr. 31 80 592 8 458-4/
31 80 592 8 060-8/31 80 592 8 311-5

Zum Transport von Holzabfällen aus Abfallbetrieben überarbeitete die DB AG einige Wagen 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 ähnlich aussehende Ealos-x entstanden aus anderen Basiswagen. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



Best.-Nr. **48560**











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



Best.-Nr. **48503**



Modell: Extra angesetzte Stirntritte; extra angesetzte Bremsanlage; extra angesetztes Handbremsrad; innenprofilierete Scheibenräder; Kurzkupplungskinematik; feinste Bedruckung und Lackierung; extra angesetzte Bremsanlage

EIN KLASSIKER DER TREIBSTOFFVERSORGUNG. MIT SUPER DETAILS

ORIGINALGETREU WIEDERGEgebener,
DREIDIMENSIONALER RAHMENAUFBAU

EINZEL ANGESETZTE
ACHSLAGERDECKEL

EINZEL ANGESETZTE
AUFSTIEGE UND TRITTE

BREMSBACKEN
IN RADEBENE

METALLACHSHALTER



HANDMUSTER

Kesselwagen 2-achsig der DRG
Betriebs-Nr. 523 915 P

Mitte der 30er Jahre führten die Fortschritte beim Leichtbau in schneller Abfolge zu neuen Generationen im Waggonbau. Die Einführung geschweißter Kessel ließ Gewichtseinsparungen zu, die einem erhöhten Ladegewicht zugutekamen. Infolgedessen wurde ab Ende der 30er Jahre der Achsstand bei der klassischen zweiachsigen Kesselwagenkonstruktion von 4,00m auf 4,50m erhöht. Das Laufwerk entsprach der zur gleichen Zeit für die geschweißten DR-Wagen entwickelten Bauart und fiel durch seine langen Tragfedern für einen ruhigen Lauf, auch bei höheren Geschwindigkeiten auf. Die so entstandene Konstruktion wurde bis 1943 in sehr großen Stückzahlen von vielen europäischen Waggonfabriken gebaut – allein MAN lieferte, obwohl kein klassischer Kesselwagenhersteller 2250 Stück. Neben wenigen Privateinstellern wurden vor allem die Tarnfirmen des Deutschen Rei-

ches im Rahmen der Kriegsvorbereitungen mit Lieferungen bedacht. Dazu zählten die „Wifo“ und diverse „Oelvereine“. Eindeutiger war der Einsteller da schon mit „Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven“ benannt, diese Wagen dienten der Treibstoffversorgung der U-Bootflotte. Insgesamt dürften von diesen Wagen mit Kesseln von 20 m³, 22 m³ und 26,5 m³ weit über 10000 Stück gebaut worden sein. Nach dem Krieg waren sie über ganz Europa verstreut und kamen so als Privatwagen zu zahlreichen Firmen der Mineralölindustrie. Neben den klassischen Anstrichen in grau und schwarz erhielten viele auch auffällige Werbeanstriche von weiß und gelb (Mobil / Shell) bis grün und blau (Texaco / Aral). Die letzten Wagen waren bei der DR noch 1989 im Einsatz.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

Best.-Nr. **48840**

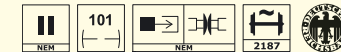


Modell: Metallachshalter; Dreipunktlagerung; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; einzeln angesetzte Achslagerdeckel; Bremsbacken in Radebene; einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte; extra angesetztes Achsbremsgestänge; extra angesetzte Bremsanlage



HANDMUSTER

Best.-Nr. **48841**



Kesselwagen 2-achsig der DRG
Betriebs-Nr. 567 820 P

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



HANDMUSTER

Best.-Nr. **48842**



Kesselwagen 2-achsig der DB
Betriebs-Nr. 589 610 P

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



HANDMUSTER

Best.-Nr. **48843**



Kesselwagen 2-achsig der DB
Betriebs-Nr. 525 510 P

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

VORBILDGERECHT AUF SPRIT UND TRITT



HANDMUSTER



Kesselwagen 2-achsig der DR
Betriebs-Nr. 52-51-32 P

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Best.-Nr. **48844**

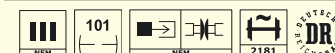


Modell: Metallachshalter; Dreipunktlagerung; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; einzeln angesetzte Achslagerdeckel; Bremsbacken in Radebene; einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte; extra angesetztes Achsbremsgestänge; extra angesetzte Bremsanlage



HANDMUSTER

Best.-Nr. **48845**



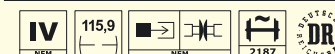
Kesselwagen 2-achsig der DR
Betriebs-Nr. 21 50 070 2594-7

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



HANDMUSTER

Best.-Nr. **48613**



Modell: Räder auch innen profiliert; Innenseite der Ladefläche dreidimensional nachgebildet; Wagenboden aus Metall; extra angesetzte Federpakete und Radlager; extra angesetzt: Bremsanlage, Türriegel, Zettelhalter, Rangiergriff, Kniewelle, Signalhalter, Rangiertritt, Bremssteuerventil, Achshalter (aus Metall); Achsbremsgestänge mit Bremsbacken in Radebene

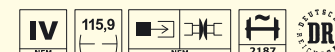
Offener Güterwagen EI[5598] der DR
Betriebs-Nr. 21 50 559 8 636-2

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



HANDMUSTER

Best.-Nr. **48614**



Offener Güterwagen EI[5598] der DR
Betriebs-Nr. 21 50 559 8 655-2

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Güterzugbegleitwagen Pwg der DR

Betriebs-Nr. 88-41-26

Die DR konnte lange auf die ihr verbliebenen Vorkriegspackwagen nicht verzichten, eine beschaffte Serie Neubaupackwagen wanderte mehrheitlich sofort in den Reisezugdienst. Auch ein Umbau oder der Bau von Kabinentendern wie bei der DB, war aus Kapazitätsgründen und Materialmangel nicht möglich. Oft vereinheitlichte man später den Wagenkasten nach dem Vorbild des Pwg pr 14 und standardisierte Fenster und Türen. Typisch war auch der Ersatz des T-Kastenprofils durch ein solches in U-Form. Die letzten Wagen standen noch 1989 in Dienst und schieden erst durch den Verkehrseinbruch infolge der Währungsreform aus.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012



Best.-Nr. 48359

III

NEM

97,8

(-)

■

➡

■

⦿

NEM

■

⦿

2182

DR

DEUTSCHE
RAILWAYS

Modell: Extra angesetzte Lüfter und Kamin; passgenaue Fenster; Kurzkupplungsaufnahme nach NEM-Norm

Gedeckter Güterwagen Glr der DR

Betriebs-Nr. 21 50 118 0 079-8

Im Gegensatz zur DB entschied sich die DR bei ihren Glr-Wagen nicht für einen kompletten Neuaufbau, sondern passte die Wagen nach und nach den geänderten Verkehrsbedürfnissen an. Viele erhielten Rauchabzüge im Dach um „Gulaschkanonen“ der NVA aufzunehmen und somit bei Truppentransporten als rollende Küche zu dienen (Nebengattungszeichen „kü“). Oft wurden außerdem weichere Federn und Rollenlager, oft in Verbindung mit neuen Doppelschaken und UIC-Achshaltern, für höhere Geschwindigkeiten eingebaut. Die letzten der Gl(r)-Wagen schieden erst Ende der 80er-Jahre als Materialkurswagen zwischen den Raw und Bw aus dem Dienst.
LIEFERBAR



Best.-Nr. 48698

IV

NEM

139,1

(-)

■

➡

■

⦿

NEM

■

⦿

2187

DR

DEUTSCHE
RAILWAYS

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

Gedeckter Güterwagen Glr 22 der DB

Betriebs-Nr. 190 812

Die Deutsche Bundesbahn hatte nach 1945 zahlreiche Glr-Wagen in ihrem Bestand – eine Zählung 1952 ergab 700 Fahrzeuge. Bei der fälligen Vollaufarbeitung ergaben sich geringe optische Veränderungen. Neben der Demontage des Bremserhauses wurden einzeln neue Lade- und Lüftungsklappen aus Aluminium eingebaut und in den äußeren Bretterfeldern zusätzliche Endfeldverstärkungen angebracht. Anfang der 60er-Jahre entschied man sich sie komplett zu zerlegen und in einem groß angelegten Programm zu modernen G-Wagen der Gattung Glmms 61 umzubauen, denen man ihren Ursprung nicht mehr ansah.
LIEFERBAR



Best.-Nr. 48697

III

NEM

139,1

(-)

■

➡

■

⦿

NEM

■

⦿

2187

DB



Best.-Nr. 48358

III

NEM

97,8

(-)

■

➡

■

⦿

NEM

■

⦿

2182

ÖBB

Modell: Scheibenräder aus Zinkdruckguss; extra angesetzte Lüfter und Kamin; passgenaue Fenster; Kurzkupplungsaufnahme nach NEM-Norm; mehrteiliges Bühnengeländer

Güterzugbegleitwagen Pwg der BBO

Betriebs-Nr. 75 012

Ebenso wie die DR ließen die ÖBB ihre Güterzüge von einem Zugführer begleiten, der für die Bearbeitung der Papiere während der Fahrt zuständig war. Bei sogenannten „Fahrverschubzügen“ war der Güterzuggepäckwagen dann auch Treffpunkt und Pausenraum für das gesamte Personal am Zug. Durch die Kriegereignisse war der Park der ÖBB stark durcheinander gewürfelt worden und es zählten auch zahlreiche deutsche Bauarten zum Bestand.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012

Gedeckter Güterwagen Glr der ÖBB

Betriebs-Nr. 213 920

Die Wagen der Gattung „Dresden“ waren insbesondere für leichte Güter (z.B. Glasindustrie) geeignet. Bei der späteren Überarbeitung der Konstruktion ergaben sich einige Änderungen – so wurden u.a. längere und weichere Tragfedern eingebaut, die höhere Geschwindigkeiten und damit auch den Einsatz in Personenzügen erlaubten. Nach 1945 hatten infolge der Kriegswirren neben beiden deutschen Bahnverwaltungen auch viele andere europäische Bahnen Wagen dieser Gattung im Bestand. Die Letzten schieden erst in den 80er-Jahren aus dem Dienst. Beweis für die Güte und Langlebigkeit der Konstruktion.
LIEFERBAR



Best.-Nr. 48696

III

NEM

139,1

(-)

■

➡

■

⦿

NEM

■

⦿

2187

ÖBB

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



Best.-Nr. 48673

III

NEM

139,1

(-)

■

➡

■

⦿

NEM

■

⦿

2187

ÖBB

Rungenwagen Rr der ÖBB

Betriebs-Nr. 433 489

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

Gedeckter Güterwagen „Dresden“ „Miele“ der DB

Betriebs-Nr. 192 222

Nach der Beendigung der Beschaffung hatte die DRG im Jahr 1934 noch 121.770 Wagen nach Musterblatt A2 im Bestand, damit war er der meistgebaute gedeckte Güterwagen der Welt. Durch die größeren Zuglasten, dem Einsatz der Druckluftbremse und höheren Geschwindigkeiten war das Untergestell Belastungen ausgesetzt, die eine Verstärkung erforderlich machten. Dazu ließ man in den RAW den Wagenkasten durch zusätzliche Streben stabilisieren. Außerdem wurde das Bremserhaus um den über das Dach stehenden Teil gekürzt, um das Eindringen von Feuchtigkeit an dieser Stelle zu verhindern. Beide Arbeiten wurden nicht zwingend parallel ausgeführt, sodass es Wagen in unterschiedlichen Umbaukombinationen gab. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Best.-Nr. 48670

III

NEM

139,1

(-)

■

➡

NEM

⌞

⌠

2187

DB

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

Wärmeschutzwagen G der K.P.E.V.

Betriebs-Nr. 600 094

Ab 1916 beschafften das Eisenbahn-Zentralamt Berlin und die Zentral-Einkaufs-Gesellschaft in größeren Mengen Kühlwagen. Basis für die Beschaffung war der gedeckte Güterwagen nach Blatt A2. Äußerlich waren sie als Kühlwagen nur an der zweiten Lüftungsklappe, den Dachlüftern sowie einem weißen Anstrich gegen die Sonneneinstrahlung erkennbar. Die Wagen wurden an verschiedene Kriegesgesellschaften und Reichsstellen vermietet, daher trugen sie kein P hinter der Wagennummer. Mit ihnen erfolgte der Transport von Gefrierfleisch und Butter, da statt lebendem Schlachtvieh immer mehr gefrorenes Fleisch versandt werden musste. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012



HANDMUSTER

Best.-Nr. 48266

I

NEM

110,3

(-)

■

➡

NEM

⌞

⌠

2187

K.P.E.V.

Modell: Metallachslager; Achsstege aus Metall; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; einzeln angesetzte Signalstützen; einzeln aufgesetzte Lagerdeckel; Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; Spitzengelagerte Metallachsen; extra angesetzte Türriegel; Achshalterstege aus dünnem Metall; einzeln angesetzte U-Profile als Kastenstützen

Gedeckter Güterwagen G 10 „Persil“ der DRG

Betriebs-Nr. 535 333 P

Anfang des 20. Jahrhunderts entwickelten Chemiker der Firma Henkel ein neues selbsttätiges Waschmittel, das unter dem Namen „Persil“ auf den Markt kam. 1922 schuf der Berliner Kunstmaler Kurt Heiligenstaedt die berühmte „Weiße Dame“, die fortan die Persilwerbung beherrschte. Für den Transport von Rohstoffen zwischen den Werken und Düsseldorf setzte man Behälterwagen, aber auch gedeckte Güterwagen ein. Letztere dienten auch zur Abfuhr der Fertigprodukte. So bekamen zur Steigerung der Bekanntheit auch einige G-Wagen der Verbandsbauart einen grünen Anstrich und warben mit dem Logo der Weltmarke „Persil“. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012



Best.-Nr. 48259

II

NEM

106,9

(-)

■

➡

NEM

⌞

⌠

2183

DEUTSCHE
REICHSB
H

Modell: Metallachslager; Achsstege aus Metall; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; einzeln angesetzte Signalstützen; einzeln aufgesetzte Lagerdeckel; Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; Spitzengelagerte Metallachsen; extra angesetzte Türriegel; Achshalterstege aus dünnem Metall; einzeln angesetzte U-Profile als Kastenstützen

Gedeckter Güterwagen Gm der K.W.St.E.

Betriebs-Nr. 29 955

Ab 1907 beschafften die Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen gedeckte Güterwagen, die in allen wesentlichen Hauptmaßen ihren preußischen Pendanten entsprachen. Typisch für Württemberg war die Aufteilung des Wagenkastens in 8 Segmente mit der Schwächung einer Kastensäule für die Schiebetür. Diese war bei württembergischen Wagen blechbeplankt. Zwar hatte die K.W.St.E. ab 1905 das preußische Bezeichnungssystem übernommen, lackiert wurden die Wagen aber noch im eigenständigen Tannengrün. Die zuerst gelieferten Fahrzeuge hatten noch Fachwerkachshalter, die bei den folgenden Lieferungen bald solchen aus Preßblech weichen mussten. Alle Wagen wurden ohne Druckluft- und Handbremse gebaut. Insgesamt erfolgte die Lieferung von 1.813 Wagen LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012



Best.-Nr. 48264

I

NEM

106,9

(-)

■

➡

NEM

⌞

⌠

2183

DEUTSCHE
REICHSB
H

Modell: Metallachslager; Achsstege aus Metall; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; einzeln angesetzte Signalstützen; einzeln aufgesetzte Lagerdeckel; Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; Spitzengelagerte Metallachsen; extra angesetzte Türriegel; Achshalterstege aus dünnem Metall; einzeln angesetzte U-Profile als Kastenstützen



Best.-Nr. 48260

IV

NEM

106,9

(-)

■

➡

NEM

⌞

⌠

2187

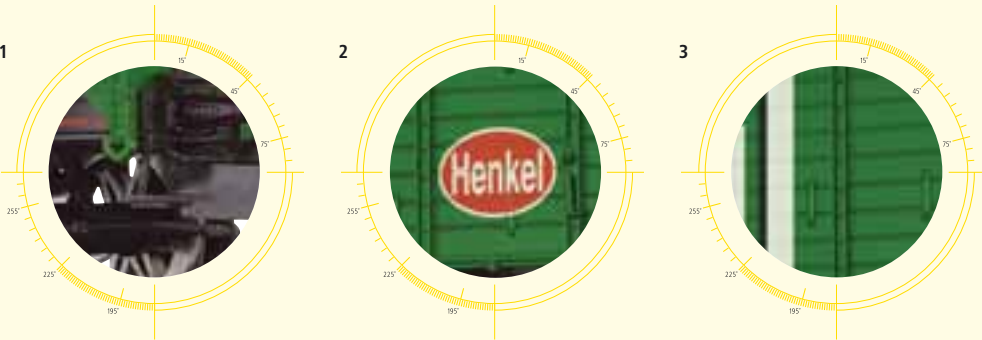
DEUTSCHE
REICHSB
H

Modell: Metallachslager; Achsstege aus Metall; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; einzeln angesetzte Signalstützen; einzeln aufgesetzte Lagerdeckel; Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; Spitzengelagerte Metallachsen; extra angesetzte Türriegel; Achshalterstege aus dünnem Metall; einzeln angesetzte U-Profile als Kastenstützen

Gedeckter Güterwagen Gw (G) der DR

Betriebs-Nr. 21 50 112 3056-6

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. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012



- 1_Extra angesetzte Trittstufen
 - 2_Feinste Bedruckung und Lackierung
 - 3_ Feine Gravuren und Nietenbänder
- (Abbildungen zeigen Best.-Nr. 48259)

Bierwagen „Klosterbrauerei Alpirsbach“ der DRG
Betriebs-Nr. 513 688 P

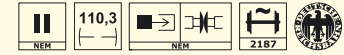
1877 entschied sich Johann Gottfried Glauner der stillgelegten Brauerei in Alpirsbach wieder neues Leben einzuhauchen. Grund dafür war der im Bau befindliche Bahnanschluss des Ortes und die zunehmende Anzahl an Kurgästen. Hierzu schickte er seinen Sohn nach Bayern, um ihn bei Weihenstephan zum Brauer ausbilden zu lassen. Ursprünglich befand sich die Anlage der Brauerei auf dem Gelände des bekannten Klosters Alpirsbach – daher rührt der Name Klosterbrauerei. Noch bis 1995 gehörten 2 Flügel des Klosters zur Brauerei. 1885 kaufte Glauner den Gasthof Löwen-Post und begann in der Folge den Braubetrieb immer weiter auszubauen. 1883 wurde die Brauerei mit dem Kauf der ersten Lokomotive auf Dampfbetrieb umgestellt. Fuhr man das Bier anfänglich im Umkreis mit dem Pferdefuhrwerk aus, so erweiterte sich der Absatzradius schnell. Hierfür stellte die Klosterbrauerei bei der Rbd Stuttgart mehrere Bierwagen mit großen Werbeanschriften für die „Klosterbrauerei Alpirsbach Carl Glauner“ ein. Auch nach 1945 waren im Bestand der DB noch immer 3 dieser Wagen vorhanden.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012



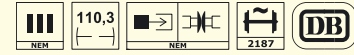
HANDMUSTER

Best.-Nr. **48267**



HANDMUSTER

Best.-Nr. **48269**



Bierwagen „Fürstenberg Bräu Donaueschingen“ der DB
Betriebs-Nr. 546 038 P

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012

ENDE DER DURST STRECKE FÜR DÄNENFANS



HANDMUSTER



Bierwagen „Carlsberg“ der DSB, 3er-Set
Betriebs-Nr. 99 552 P/99 557 P/99 559 P

Dass die Biermarke Carlsberg einmal zu einem der größten Bierhersteller der Welt aufsteigen würde, hat sich Jacob Christian Jacobsen als er 1847 die Carlsberg-Bryggerier Kjøbenhavn gegründet hat sicher nicht gedacht, gleich wohl hat er aber den Grundstein dafür gelegt. 1868 gab es das Carlsberger Pilsner erstmals in England zu kaufen und rund 60 Jahre später stammten rund 55% des Englischen Bierimportes aus der Kopenhagener Brauerei.

Um der stetig wachsenden Nachfrage nach Carlsberg gerecht zu werden unterhielt die Brauerei unter anderem einen eigenen Park an Privat Güterwagen. Darunter auch Kühlwagen, welche vom preußischen G10 nach Musterblatt A2 abgeleitet waren. Der auffälligste Unterschied waren die anstelle der seitlichen Schiebetüren eingebauten doppelflügeligen Schwenktüren. Zudem waren die Wagen von Innen isoliert.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012

Best.-Nr. **48277**



Gedeckter Güterwagen IE der DSB
Betriebs-Nr. 18 800

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012



Modell: Metallachslager; Achsstege aus Metall; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; einzeln angesetzte Signalstützen; einzeln aufgesetzte Lagerdeckel; Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; Spitzengelagerte Metallachsen; extra angesetzte Türriegel; Achshalterstege aus dünnem Metall; einzeln angesetzte U-Profile als Kastenstützen

Gedeckter Güterwagen CHDG der NS
Betriebs-Nr. 10 139

Auch die Niederländischen Staatsbahnen besaßen bereits vor dem Krieg gedeckte Wagen, die an das preußische Musterblatt A2 erinnerten. Weitere Wagen kamen infolge der Kriegsereignisse hinzu. Die NS setzte die Wagen mit speziellen Vorsatzwänden ein, um darin Getreide in loser Schüttung transportieren zu können. Das war in ganz Europa die bevorzugte Verladeart für dieses Ladegut. Erst Ende der 50er-Jahre begann man dafür spezielle Behälterwagen in größeren Mengen zu bauen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012



Gedeckter Güterwagen Lw der SNCF-EUROP
Betriebs-Nr. 7 492 478

Die Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen beschafften in großer Zahl Betriebsmittel nach preußischen Normalien. Viele dieser Wagen gingen 1938 an die neugegründeten Staatsbahn SNCF über. Viele weitere Güterwagen deutscher Bauart übernahmen die SNCF nach 1945. Im Jahr 1951 gründete die DB gemeinsam mit der SNCF den EUROP-Park, in dem man offene und gedeckte Güterwagen zur gemeinsamen Nutzung einreichte. Neben Wagen nach OCEM-Baugrundsätzen, brachte die SNCF auch zahlreiche Wagen deutschen Ursprungs oder nach deutschen Musterzeichnungen in den EUROP-Park ein. Darunter auch noch zahlreiche G-Wagen nach preußischen Musterblatt A2.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012



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

Kesselwagen der DRG
Betriebs-Nr. 501 132 P

Um Leergewicht und Zuglänge zu verringern, sollten nach dem Ersten Weltkrieg Güterwagen größerer Bauart eingesetzt werden. Ab 1922 entstanden Großkesselwagen der Bauart Krupp. Die ersten Exemplare dienten dem Transport von Teer. Dabei handelte es sich um Zweiachser mit vier Radsätzen - eine Bauform zwischen Zweiachsern und heutigen Vierachsern mit Drehgestellen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012



Kesselwagen „DEROP“ der DRG
Betriebs-Nr. 565 275 P

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012



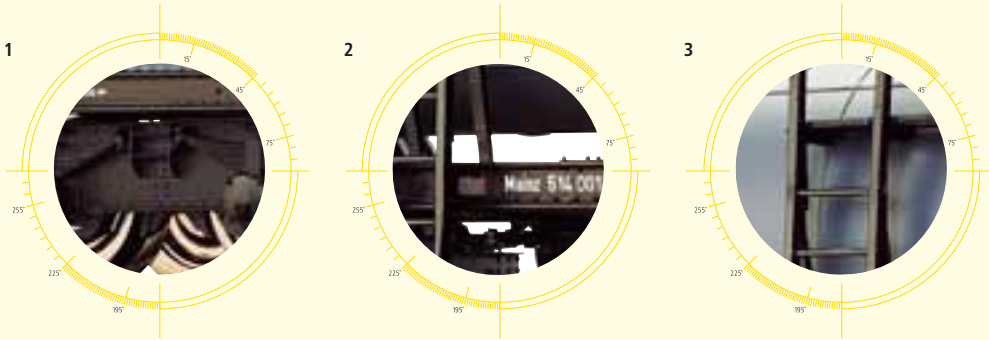
Kesselwagen „Esso“ der DB
Betriebs-Nr. 585 689 P

Die ebenfalls bei der Zerschlagung des Standard Oil Trusts entstandene „Standard Oil Company of New Jersey“, wurde in SO abgekürzt, was sich alsbald im Name „Esso“ niederschlug, später benannte man sich in Exxon um. Die deutsche Tochter firmierte bis zum Krieg unter D.A.P.G. (Deutsch Amerikanische Petroleum Gesellschaft). Nach dem Krieg führt man Esso auch als Markenname in Europa ein. Noch heute betreibt ExxonMobil unter diesem Namen Tankstellen in Europa. Um die Bekanntheit der Marke zu steigern stellte man bei vielen Europäischen Bahnverwaltungen Kesselwagen mit Esso-Werbung in den Wagenpark ein.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012

- 1_Drehgestelle mit feinst gravierten Nieten
2_Filigraner Rahmen
3_Angesetzte Trittstufen und Griffstangen
in geringer Materialstärke

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 48529)



Kesselwagen ZZd „BASF“ der DRG
Betriebs-Nr. 514 001 P

Anfang der 60er-Jahre waren noch über 100 6-achsige Kesselwagen in den DB-Wagenpark eingestellt. Die mit Abstand meisten Wagen waren durch die Farbwerke Hoechst mit ihren Werken in Gendorf und Hoechst registriert worden. Eher gering fiel da der Bestand der restlichen Einsteller aus. So unterhielt die BASF (früher I. G. Farbenindustrie) in Ludwigshafen nur 3 6-achser in ihrem umfangreichen Wagenpark. Umgezeichnet auf die EDV-Nummer wurde noch einer dieser Wagen.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



Best.-Nr. 48529

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

Kesselwagen ZZd der DR
Betriebs-Nr. 53-40-01

Im Gegensatz zur DB verblieben bei der DR auch die Kesselwagen in Bahneigentum und wurden an die transportierenden Firmen vermietet. Von den 6-achsigen Kesselwagen waren etwas über sechzig Exemplare in der SBZ verblieben, die vor allem für Firmen im mitteldeutschen Raum verkehrten. Der Wagen 53-40-01 diente dem VEB Farbenfabrik Wolfen zum Transport von Säuren und war zu diesem Zweck im Bahnhof Bitterfeld beheimatet. Unterhalten wurde er im Raw Zwickau.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



Best.-Nr. 48531



Best.-Nr. 47812

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



Best.-Nr. 47813



Best.-Nr. 47814

Gedeckter Güterwagen K2
der SBB
Betriebs-Nr. 38 166

Bereits bevor 1903 die großen Schweizer Bahngesellschaften verstaatlicht und zu den SBB zusammengeschlossen wurden, hatten sich die Privatbahnen auf die Beschaffung weitgehend baugleicher Güterwagen geeinigt, die sogenannten Reformwagen. Bei den gedeckten Wagen war dies ein relativ kurzer Wagen mit 7,10 m Rahmenlänge. Diese Wagen wurden ab 1902 als K2 bezeichnet, das sind Wagen mit 12,5 t Ladegewicht und 40 bis 44 qm Ladevolumen. In der Ausführung mit 5,0 m Radstand ließ die SBB diese Wagen noch lange Zeit nachbauen. Auch bei allen namhaften Privatbahnen liefen solche Wagen.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Gedeckter Güterwagen K2
„Cardinal“ der SBB
Betriebs-Nr. 510 723
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Gedeckter Güterwagen K2
„Feldschlösschen“ der SBB
Betriebs-Nr. 516 299

Offenbar hatte sich die Konzeption des K2 bewährt, denn mit denselben Abmessungen entstanden weitere Wagenbauarten. In erster Linie wären da die vielen Kühl- und Bierwagen zu nennen. Viele Schweizer Brauereien beschafften zum Transport des begehrten Gerstensaftes Wagen, die den K2 entsprachen. Der Aufbau hatte bei denselben Maßen doppelte Wandung als Isolation und außen senkrechte Bretterung. Unterschiede gab es in der Ausführung der Türen und es gab auch wieder Wagen mit und ohne Bremserhaus mit entsprechend unterschiedlicher Ladelänge. Einige der Bierwagen kamen später durch Übernahme zu den SBB und wurden als "normale" Kühlwagen für Lebensmitteltransporte genutzt.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012









Diesellok Gravita 10 BB
der MRCE Dispolok

In der Lackierung für die MRCE Dispolok GmbH wurde die Gravita 10 BB erstmals auf der InnoTrans 2008 vorgestellt. Im Anschluss daran erfolgten mehrere Vermietungen, unter anderem an die Stahl Gerlafingen AG in der Schweiz.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



Best.-Nr. **62708**  Best.-Nr. **62709**




Modell: Soundversion digital mit Multiprotokoll-Decoder; DCC und Sx-Format. Analogversion: nachträgliches Umrüsten auf Sound nicht vorgesehen.







Diesellok Gravita 10 BB
der NorthRail

Die Northrail GmbH gehörte zu einer der ersten Abnehmer der Voith Gravita 10 BB. Die 2008 gegründete Firma agiert als Lokomotiv-Vermietungsgesellschaft und vermietet die Lokomotiven seither an Dritte. So sind zum Beispiel die ersten 10 für die DB gebauten 260er ohne Rußpartikelfilter bei Northrail eingestellt und an DB Schenker vermietet. Aber auch Firmen wie die BASF AG oder die Mindener Kreisbahnen GmbH zählen zu den Mietern.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012










Best.-Nr. **62710**  Best.-Nr. **62711**



Modell: Soundversion digital mit Multiprotokoll-Decoder; DCC und Sx-Format. Analogversion: nachträgliches Umrüsten auf Sound nicht vorgesehen.



Best.-Nr. **62704**  Best.-Nr. **62705**



ORIGINALFOTO: B. HERTZFELDT




Modell: Soundversion digital mit Multiprotokoll-Decoder; DCC und Sx-Format. Analogversion: nachträgliches Umrüsten auf Sound nicht vorgesehen.







Diesellok Gravita 10 BB
der Panlog

Der Schweizer Logistik Dienstleister Panlog hat zeitgleich mit der Stahl Gerlafingen AG drei Gravita 10 BB beim Kieler Lokomotivbauer Voith gekauft. Die Lokomotiven werden hauptsächlich im Inland eingesetzt kommen aber auch ins benachbarte Ausland und befördern größtenteils Rohstoffe und Produkte der Stahlindustrie.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



Best.-Nr. **62706**  Best.-Nr. **62707**



ORIGINALFOTO: B. HERTZFELDT



Modell: Soundversion digital mit Multiprotokoll-Decoder; DCC und Sx-Format. Analogversion: nachträgliches Umrüsten auf Sound nicht vorgesehen.

Diesellok Gravita 10 BB
der Gerlafingen

Für den eigenen Werksverkehr und leichte Übergabefahren hat die Stahl Gerlafingen AG zwei Lokomotiven der Gravita 10 BB gekauft. Die Lokomotiven sind seit dem 05.03.2010 in der Schweiz im Einsatz.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Ellok EG 3 der DRG
Gruppenverwaltung Bayern
Betriebs-Nr. 22012

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. Erst 1926 verfügte man die Umbenennung in die 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: 4. QUARTAL 2012

Ellok E 77 der DRG
Betriebs-Nr. E 77 28

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 Partei-symbol. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

Ellok E 95 der DRG
Betriebs-Nr. E 95 04

Die DRG 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 Loks, die ein neues Eigentumsschild erhielten, eine Verschmelzung von Reichsadler und Partei-symbol. Auch die 6 Loks der BR E 95 erhielten dieses neue Symbol. Alle Loks der Baureihe E 95 waren zu diesem Zeitpunkt im Bw Hirschberg in Schlesien stationiert. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

Ellok E 95 der DR
Betriebs-Nr. E 95 02

Bereits seit 40 Jahren hat E 95 02 den Status einer Museumslok, doch die Arbeiten an ihr beschränkten sich seitdem auf eine äußerliche Komplettierung und den Erhalt. Das änderte sich vor wenigen Jahren, als sich in Halle eine Gruppe Enthusiasten mit dem Ziel der betriebsfähigen Aufarbeitung zusammenfand. Auch BRAWA spendete vom Verkaufserlös des Modells für dieses Ziel. Zum Jubiläum des Lokomotivbaus in Hennigsdorf wurde E 95 02 im September 2010 zum ersten Mal wieder außerhalb des Bw Halle P präsentiert. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

ABB. ZEIGT HO-MODELL

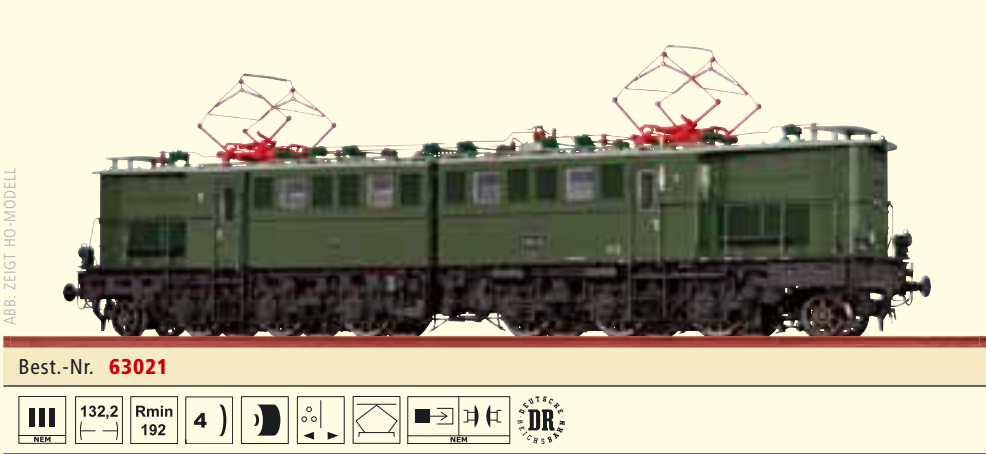
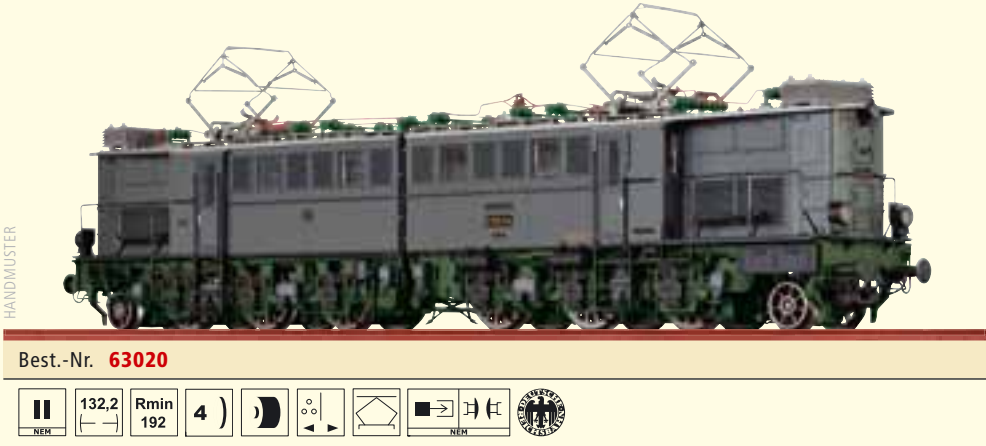
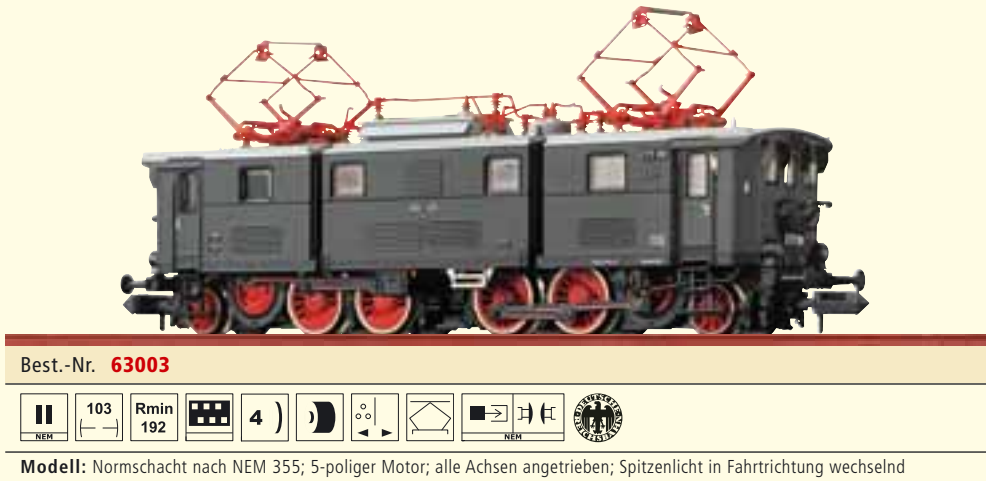
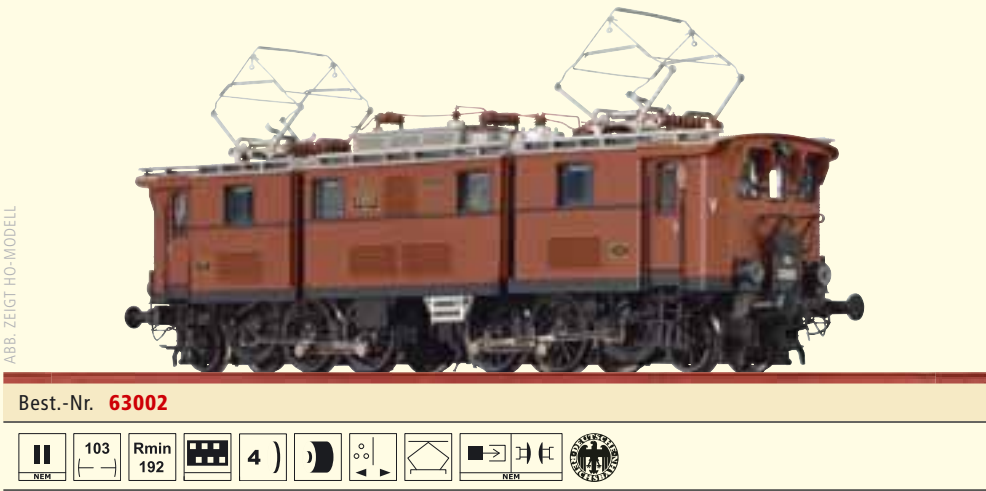
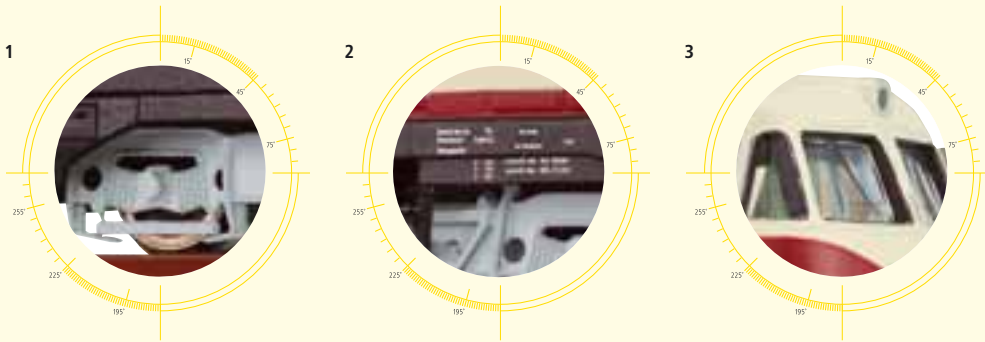


ABB. ZEIGT HO-MODELL



- 1_Mit zweiachsigen Drehgestellen
- 2_Finste Bedruckung und Lackierung
- 3_Spitzenlicht in Fahrtrichtung wechselnd

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 61186)

Diesellok BR 118
„Regierungszug“ der DR, 2er-Set
Betriebs-Nr. 118 548-7/118 552-9

Für den Regierungszug der DDR wurden aus Sicherheitsgründen zwei Lokomotiven vorgehalten. Um vom Stromnetz unabhängig zu sein, wurden hierzu immer Diesellokomotiven ausgewählt. Die Wahl fiel hierbei auf zwei BoBo BR 118. Die 4-achsigen 118er hatten einen Vorteil: ihre zulässige Höchstgeschwindigkeit lag bei 120 km/h und somit um 20 km/h höher als die ihrer 4-achsigen Schwesterlokomotiven. Glücklicherweise mussten diese Lokomotiven vor dem Regierungszug nie ernsthaft eingesetzt werden. Die Wende beendete diese Planungen und die Lokomotiven wurden nur noch im normalen Bahndienst eingesetzt. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Produkttempfehlungen: Passende Wagen zu den beiden Zuglokomotiven des Regierungszugs finden Sie im diesjährigen Neuheitensortiment von Arnold®.



Diesellok BR 216 der DB
Betriebs-Nr. 216 035-6

Bei der Aufstellung des Standard-Typenprogramms der DB war bereits über eine Streckendiesellok mit einer Leistung von 1500-1600 PS nachgedacht worden. Die Maschinen- und Antriebsanlage der V160 ist eng an die Lokomotiven der V100 angelehnt. In nahezu allen Bundesbahndirektionen waren die Lokomotiven der BR 216 im Einsatz. Sie wurden sowohl im Reise- und Güterzugdienst eingesetzt, wo sie sich gut bewährten. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Diesellok V 100 der DR

Betriebs-Nr. V 100 100

Kurz nachdem LKM Babelsberg die beiden Baumuster der neuen BR V 100 abgeliefert hatte, wurde durch die DDR-Regierung beschlossen, dass der Lokomotivbau hier eingestellt werden sollte. Für die Lieferung neuer Triebfahrzeuge war jetzt ausschließlich der „VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler““ zuständig. Nach den Erfahrungen mit V 100 001 und 002 fertigte man dort ein drittes Baumuster, das sich bei den Testfahrten bewährte. So erfolgte 1967 die Lieferung der ersten Serienmaschinen an die DR.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



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

Diesellok BR 110 der DR

Betriebs-Nr. 110 003-1

Vorbild für die V100 der Deutschen Reichsbahn war die V100 003 von LEW Hans Beimler. Im Jahre 1966 wurde sie auf der Leipziger Messe in attraktivem weiß-grünem Anstrich dem Publikum vorgestellt. Sie war auch die erste Lok der Baureihe, die von der DR übernommen wurde. Nach dem neuen Nummernschema der DR wurde die Lok zum 1.06.1970 in 110 003-1 umbezeichnet.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



Diesellok BR 111 der DR

Betriebs-Nr. 111 128-5

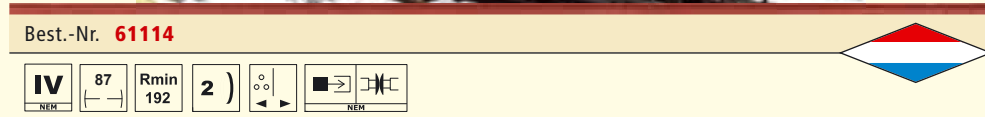
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



Diesellok V 100 der RailPro

Betriebs-Nr. V 100 093

3LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012



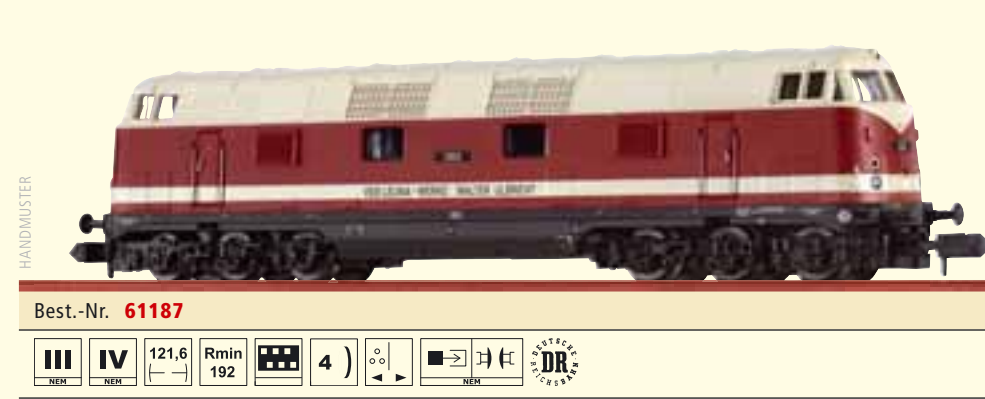
Diesellok V 180

„Werkslokomotive Leuna“ der DR

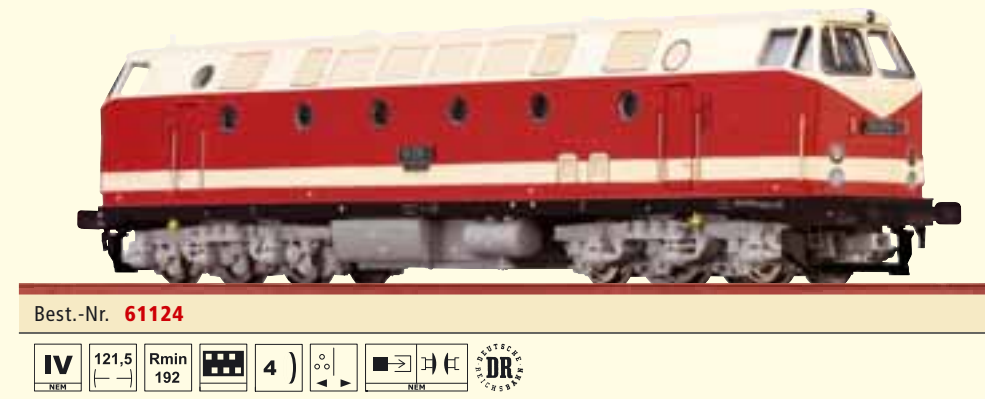
Betriebs-Nr. 203

Im Rahmen des Serienbaus der 6-achsigen V180 lieferte „Karl Marx“ Babelsberg auch 9 Werksloks ab. Die Leuna Werke erhielten von dieser Serie Anfang 1969 5 Loks. Um die Zuglast dieser Werksloks zu erhöhen, wurde das Getriebe anders übersetzt. Die Folge davon war eine geringere Höchstgeschwindigkeit, die auf 85 km/h begrenzt wurde. Da diese Loks nur im Güterdienst eingesetzt wurden, verzichtete man auf einen Heizkessel, installierte aber dafür zwei Vorwärmgeräte und einen zusätzlichen Hauptluftbehälter.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



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



Diesellok BR 119 der DR

Betriebs-Nr. 119 070-1

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012

Diesellok BR 232 der PCC

Betriebs-Nr. BR 232-171

Die PCC Rail SA entstand ab Ende der 90er-Jahre als Tochterunternehmen der Petro Carbo Chem Rohstoffhandelsgesellschaft mbH. PCC Rail SA ist mit einem Park von 105 Lokomotiven und rund 3600 Wagen heute das größte private EVU in Polen und führt auch Verkehre ins europäische Ausland durch. Dafür stehen auch Maschinen der BR 232 zur Verfügung, die in einer auffälligen blau-orangen Lackierung unterwegs sind. 2009 kauft DB Schenker Rail die PCC Rail Gruppe.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Diesellok BR 232 der East West

Betriebs-Nr. 232 333-5

Im Jahr 2007 entstand als Tochter der Railion Deutschland AG und der polnischen PCC Rail SA das deutsch-polnische Eisenbahnverkehrsunternehmen EastWestRail mit Hauptsitz in Wrocław/Polen. Diese vorwiegend im Güterverkehr tätige Gesellschaft setzt seither auch Lokomotiven der Baureihe 232 aus dem ehemaligen Bestand der DB AG ein, die dafür eine neue und auffällige Lackierung erhalten haben.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



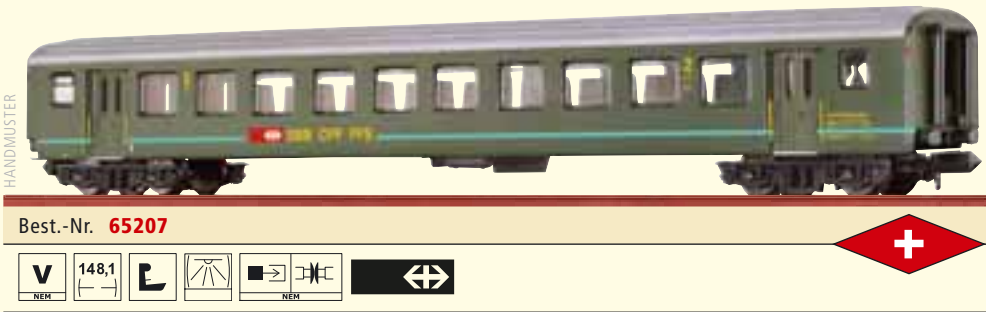
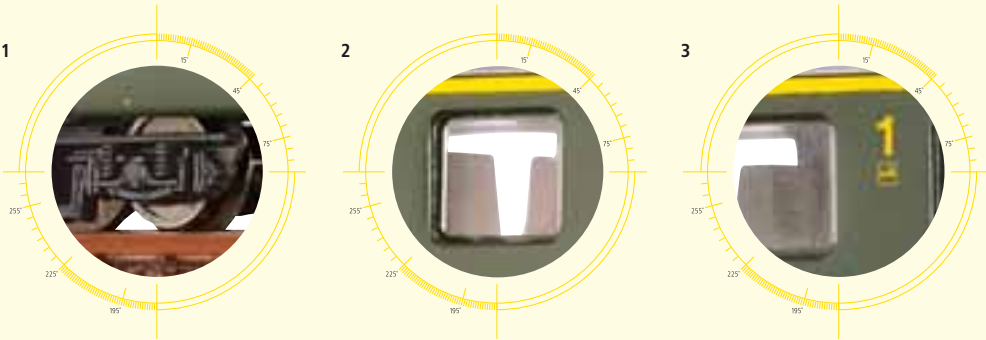
- 1_Hervorragende Laufeigenschaften durch 3-Punkt-Lagerung
- 2_Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert
- 3_Bedruckte Fensterrahmen

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 65206)

Einheitswagen A EW II der SBB
Betriebs-Nr. 50 85 18-33 621-1

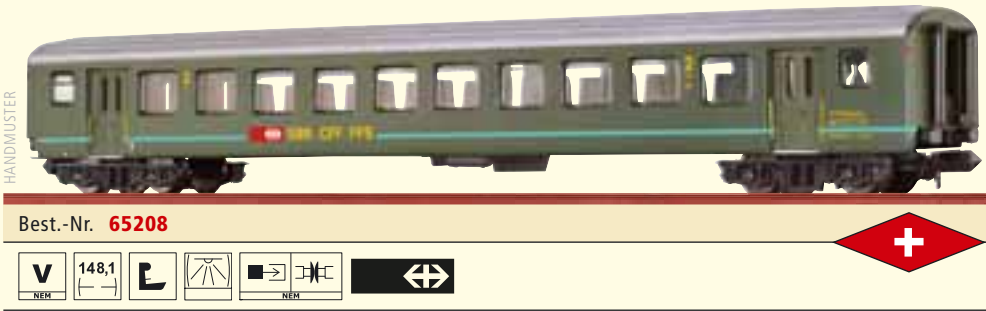
Mit dem Aufkommen der Einheitswagen IV wanderten die EW I und II teilweise in den Regionalverkehr ab. Daneben laufen sie weiterhin in Interregios und in Schnellzügen, in letzteren vor allem als Verstärkungswagen in den Hauptverkehrszeiten. Bei den anstehenden Totalrevisionen R4, die ab August 1985 ausgeführt wurden, wurden die Wagen innen grundlegend modernisiert. Die Wände erhielten statt des Holzimitats Kunststoffverkleidungen, die eine Kachelimitation tragen. Die Sitzpolster haben neue Überzüge aus Stoff erhalten. Anstelle des Achsgenerators haben die Fahrzeuge Batterieladegeräte erhalten. Um die Wagen Optisch von den noch nicht umgebauten Wagen abzuheben und die Modernisierung äußerlich hervorzuheben erhielten sie einen durchgängigen türkisfarbigen „Komfortstreifen“.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



Einheitswagen B EW II der SBB
Betriebs-Nr. 50 85 20-34 693-5

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



Einheitswagen B EW II der SBB
Betriebs-Nr. 50 85 20-34 721-4

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



- 1_Fein detaillierte Y-25 Drehgestelle
- 2_Feinste Bedruckung und Lackierung
- 3_Kurzkupplungskinematik nach NEM

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 67230)

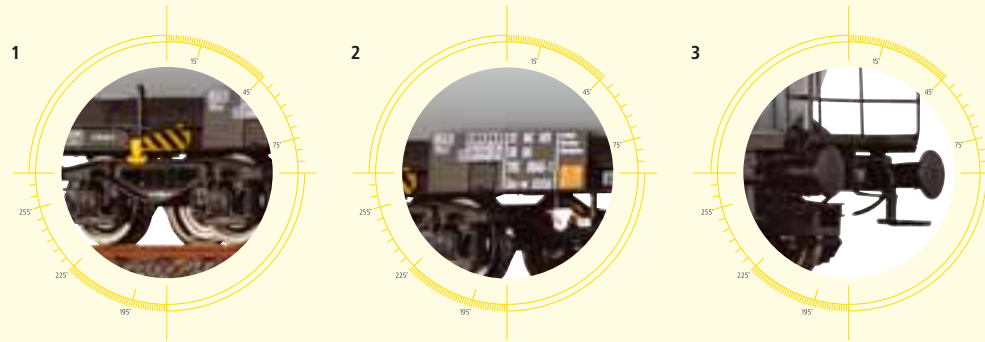


ABB. ZEIGT HO-MODELL



Neubaukesselwagen der DR

Betriebs-Nr. 31 50 727 0 267-5

In den 70er-Jahren produzierten die Werke der DDR-Waggonbauindustrie fast ausschließlich für den Export. Die DR musste sich daher anderweitig umsehen, um den alternden Wagenpark zu ersetzen und mehr Fahrzeuge für die gestiegenen Transportaufgaben zu Verfügung zu haben. Teilweise gelang Abhilfe durch die Fertigung von Neubauwagen in eigenen Raw, aber für Spezialwagen bot sich diese Technologie nicht an. Anfang der 70er-Jahre gelang es dem Außenhandelsministerium mit Frankreich umfangreiche Kompensationsgeschäfte abzuschließen, in deren Folge ca. 20 000 Neubaugüterwagen verschiedener Gattungen geliefert wurden. Darunter wurden ab 1975 1250 vierachsige Mineralölkesselwagen geliefert, die unter der Dokumentationsnummer 8105 und der Gattung Uahs eingereiht wurden. Ihr Nummernkreis begann bei 727 0000.

Der Wagen besaß ein geschweißtes Untergestell aus St 52-3 ohne Mittellangträger mit Drehgestellen des Typs Y25Cs und einer geteilten Zugeinrichtung. Der fünf-schüssige Behälter aus 7 mm Stahlblech (9 mm im Bodenbereich), hat ein Volumen von 85150 Litern und erlaubt damit die vollständige Ausnutzung der damals höchstzulässigen Radsatzlast von 20 t. Die Druckluftbremse der Bauart KE-GP mit Bremsgestängesteller und mechanischer Lastabbremmung wurde durch eine bühnenbedienbare Handbremse ergänzt und entsprach dem damaligen Stand der Technik. Die Wagen kamen vor allem in Ganzzügen zum Einsatz und dienten insbesondere dem Transport von Kraftstoffen wie Benzin und Diesel. Nach der Wende war dieser Wagentyp der bei der DB am meisten eingestellte Kesselwagen. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

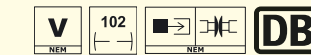
Best.-Nr. **67230**



FÜR SUPERKRAFTSTOFF. SUPER DETAILLIERT



Best.-Nr. **67234**



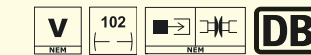
Neubaukesselwagen der GATX/DB

Betriebs-Nr. 7957 057-2 P

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Best.-Nr. **67232**



Neubaukesselwagen der KVG/DB

Betriebs-Nr. 33 80 795 6 682-8

Mitte 1991 führte die DR etwas über 1.200 Kesselwagen der Nummer 8105 in ihrem Bestand. Als größter Kunde erwarb die KVG knapp 70 % des Kesselwagenbestandes DR und dadurch auch ca. 690 Wagen der Nummer 8105. Am augenscheinlichsten ist hierbei die Ausrüstung mit einer sogenannten Gaspendelung ab Ende des letzten Jahrtausends. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012

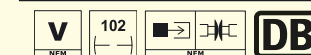
Neubaukesselwagen der Ermewa/DB

Betriebs-Nr. 32 80 795 7 116-6

1981 steigt Ermewa mit dem Ankauf von 1000 Wagen in Frankreich in die Waggonvermietung ein. 1989 erfolgt die Übernahme der SATI-Gruppe mit 10.000 Wagen. Bei der Privatisierung des Kesselwagenparks sichert sich Ermewa ca. 175 Kesselwagen der Dokumentationsnr. 8105. Mehrere Kesselwagen erhielten besonders auffällige Lackierungen in Blau und Grün. Ermewa ist heute in 20 Ländern, vor allem in Mittel-, Süd-, und Osteuropa präsent und besitzt 15.200 Wagen. Für Dritte werden weitere 4.000 Wagen verwaltet. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Best.-Nr. **67233**



Gedeckter Güterwagen Gms 35
„Persil“ der DB
Betriebs-Nr. 571 320 P

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2012



Best.-Nr. **67216**

IV

NEM

62,5

(-)

■

→

NEM

DB

Modell: Feinste Bedruckung und Lackierung; fein gravierte Lüftergitter; originalgetreue Nachbildung der Bremsanlage am Wagenboden; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm

Gedeckter Güterwagen „Bremen“
der DRG
Betriebs-Nr. 4 321

LIEFERBAR



Best.-Nr. **67212**

II

NEM

62,5

(-)

■

→

NEM

DR

Gedeckter Güterwagen Gms 35
der DB
Betriebs-Nr. 232 160

LIEFERBAR



Best.-Nr. **67209**

III

NEM

62,5

(-)

■

→

NEM

DB

Gedeckter Güterwagen Gms 35
„Goggo Motorroller“ der DB
Betriebs-Nr. 231 055

Angespornt durch den Erfolg des italienischen Vesparollers entwickelte die Hans Glas GmbH im Jahr 1951 einen eigenen Motorroller, den „Goggoroller“. Der Name ist auf dem Spitznamen „Gogg“ eines Enkels von Hans Glas zurückzuführen. Der Roller wurde in verschiedenen Ausführungen bis 1956 produziert und dann zugunsten des großen Erfolges des „Goggomobil“ eingestellt. In diesen 5 Jahren wurden rund 60.000 „Goggoroller“ produziert und war der meistverkaufte Roller in Deutschland.
LIEFERBAR



Best.-Nr. **67210**

III

NEM

62,5

(-)

■

→

NEM

DB



Best.-Nr. **67059**

II

NEM

65,5

(-)

■

→

NEM

DR

Kesselwagen „DEROP“ der DRG
Betriebs-Nr. 565 275 P

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2012



Best.-Nr. **67213**

IV

NEM

62,5

(-)

L

■

→

NEM

DR

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

Packwagen Pwg „Bremen“ der DR
Betriebs-Nr. 40 50 940-12 09-4

LIEFERBAR



Best.-Nr. **67010**

IV

NEM

99

(-)

■

→

NEM

DR

Schwerlastwagen Samms der DR
Betriebs-Nr. 31 50 482 0 687-6

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



Best.-Nr. **67009**

IV

NEM

99

(-)

■

→

NEM

DR

Schwerlastwagen Samms der DR
Betriebs-Nr. 80 50 973 4 904-9

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2012



SERVICE: DAMIT ALLES PERFECT LÄUFT

Zur BRAWA Qualität gehört traditionell ein großzügiger Service. Er reicht von der Ersatzteil-Lieferung über Wartung und Reparaturen bis zu attraktiven Extras im Handel.

ERSATZTEILE REIBUNGSLOS BESTELLEN

Dank unserem großen Ersatzteile-Fundus kann auch das kleinste Teil noch nach Jahren nachbestellt werden. Damit Sie die benötigten Teile Ihres Modells schnell und unkompliziert erhalten, hier der direkte Weg in 5 Schritten:



BEDIENUNGSANLEITUNG, DIE JEDEM MODELL BEILIEGT, ZUR HAND NEHMEN ODER AUF WWW.BRAWA.DE DOWNLOADEN



**IN DER ERSATZTEILLISTE
DIE TEILENUMMER NACHSCHLAGEN**



**BESTELLFORMULAR UNTER
WWW.BRAWA.DE DOWNLOADEN**



**ERSATZTEILE ANHAND DES BESTELL-
FORMULARS BEI BRAWA ODER BEI
IHREM FACHHÄNDLER BESTELLEN.**



**DIE LIEFERUNG ERFOLGT
SCHNELLSTMÖGLICH*.**

* Lieferung innerhalb Deutschland frei Haus;
wir erheben eine Bearbeitungspauschale.

SERVICE



VON TECHNISCHER PRÜFUNG BIS PRODUKTZERTIFIKAT

Selbstverständlich führen wir auch Reparaturen und technische Prüfungen durch. Einfach anrufen: Montag – Donnerstag, 13:00 – 15:00 Uhr. + 49 (0) 7151-97935-68 oder Ihr Modell per Post an uns schicken. Wir führen alle Arbeiten mit Know-how, Liebe und Tempo durch. Unsere Partner im Fachhandel können dank kontinuierlicher Schulung und top Ausstattung stets kompetent beraten. Ein weiterer Service-Vorteil ist das Produktzertifikat. Sie erhalten es bei einem BRAWA Premium Partner oder BRAWA Point zu einer BRAWA Lok. Bei Einsendung der Lok durch den Fachhändler innerhalb von 24 Monaten nach dem Kauf führt BRAWA eine kostenlose Wartung durch und erhöht die Gewährleistung auf fünf Jahre. Dieser Service gilt vorerst exklusiv in Deutschland. Im Ausland erhöht sich die Gewährleistung bei Einsendung des Zertifikats mit Händlerstempel ab Kaufdatum über die gesetzliche Gewährleistungspflicht um ein weiteres auf insgesamt drei Jahre.



Die Zeichen und ihre Bedeutung

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

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

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

Nach Redaktionsschluß dieses Katalogs können sich am Produkt Änderungen ergeben. Konstruktions- oder Formänderungen, Abweichungen in Bedruckung und Farbton bleiben vorbehalten. Alpirsbacher Klosterbräu, Arnold, Birkel, Brandt Zwieback, Cardinal, Carlsberg, DB AG, DSB, Dujardin Weinbrand, East West Railways, EKO-Stahl, Ermewa, ESSO, ESU, Feldschlösschen, FS, Fürstenberg, GATX, Goggo Motorroller, Gravita, GYSEV, Heidelberger Zement, Henkel, ITL, KVG, Lenz, Märklin, MAV-Start, Maxon Motor, Miele, MRCE, Northrail, NS, ÖBB, Panlog, PCC, Persil, SBB, Shell, SNCF, Spitzke Logistik, Stahl Geralfingen, Voith, Wiener Lokalbahn sind eingetragene Warenzeichen.



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

LIEBE ZUM DETAIL



EINES VON VIELEN VORBILDERN AN ORIGINALTREUE:
VERBRENNUNGSTRIEBWAGEN STETTIN VT 137 DER DRG



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

