

NEUHEITEN 2013

LOKS UND WAGEN IN SPUR O, HO UND N



TWINDEXX Vario IC-Doppelstockwagen DB AG
BRAWA-Formneuheit 2014 (Spur HO)
Bildraten: Bombardier Transportation GmbH



LIEBE



Fahrzeuge S. 4
Güterwagen S. 6



Dampflok S. 16
Ellok S. 17
Diesellok S. 18
Triebwagen S. 26
Personenwagen S. 36
Güterwagen S. 48



Diesellok S. 80
Triebwagen S. 82
Personenwagen S. 84
Güterwagen S. 85

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



ZUM DETAIL



ZWEI JUBILÄEN, SPANNENDE NEUHEITEN UND DAS ERSTE FAHRZEUG IN SPUR 0

2013 ist ein doppeltes Jubiläumsjahr bei BRAWA: Das Unternehmen wird stolze 65 Jahre alt, und es bietet seit nunmehr 20 Jahren rollendes Material. Mit der Diesellok BR 119 kam 1993 das erste HO Modell von BRAWA heraus. Dank seiner Detailausstattung begeisterte es auf Anhieb Fachpresse und Modellbahner, und es signalisierte von Anfang an den hohen Anspruch in Sachen Originaltreue. Seither setzte BRAWA immer wieder Akzente mit Formneuheiten und Modellen, die schon im Original Rekordloks waren. Die nächsten Akzente sind schon in Sicht.

Unser Prospekt präsentiert eine Vielzahl neuer Loks und Wagen in drei Spurweiten – darunter viele Formneuheiten. Ein besonderes Highlight erwartet die Fans der Spur 0 – das erste Fahrzeug, der Breuer Lokomotor. Als Ausblick auf 2014 sei noch auf zwei spannende Formneuheiten in HO hingewiesen: den TWINDEXX Vario Doppelstock-Triebzug und IC-Doppelstockwagen. In HO außerdem am Start sind Formneuheiten historischer Triebwagen und der Gravita 10 BB und 15LBB. Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Entdecken und viel Vorfreude auf die Neuheiten.

K. Braun

Katrin Braun
Marketingleiterin

G. Braun

Günter Braun
Geschäftsführender Gesellschafter



BRAWA FÄHRT MIT GLEICH- UND WECHSELSTROM

Alle BRAWA Loks der Spurweite H0 sind für Gleich- und Wechselstrom lieferbar und fahren perfekt auf allen gängigen Gleissystemen. Damit haben Modellbahnfans noch mehr Auswahl, denn wir führen zahlreiche Modelle, die es sonst nirgendwo gibt. Mit einer Originaltreue und Detaillierung, die unter Serienmodellen ihresgleichen suchen.



Hochwertig

Hochwertige Materialien und sorgfältige Verarbeitung gewährleisten höchste Qualität. Unsere Loks sind überwiegend aus Zinkdruckguss gefertigt, sie liegen schön schwer in der Hand, bringen richtig Gewicht auf die Gleise und damit Zugkraft und Robustheit ins Spiel. Alle BRAWA Wechselstrom Lokomotiven sind ab Werk mit der bekannten 21-poligen Schnittstelle sowie einem Premium Digitaldecoder ausgestattet. Bei den meisten Dampfloks bestehen zum Beispiel Kessel, Lok-Chassis, Umlauf, Tendergehäuse, Speichenräder und Kuppelstangen aus Zinkdruckguss.



Zugkräftig, detailreich

Leistungsstarke Motoren und das Zusammenspiel mit dem Getriebe verleihen den Loks überlegene Zugkraft und originalgetreue Fahreigenschaften. Zur hohen Zugkraft tragen außerdem das Lokgewicht und das gute Aufliegen der Räder aufgrund der Dreipunktlagerung bei. Höchst anziehend macht unsere Modelle auch die hohe Detaillierung. Dabei sind extra ange-setzte, hauchdünne Griffstangen oder Trittstufen nur einzelne von 1.000 Einzelteilen, aus denen eine BRAWA Lok besteht.



Flüsterleise

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

BAHN FREI FÜR DAS ERSTE FAHRZEUG IN SPUR 0



HANDMUSTER

Breuer Lokomotor VL Betriebs-Nr. 2

Die 1871 gegründete Breuer AG entwickelte 1913 ein kleines Rangierfahrzeug für den Betrieb auf Firmenan-schlüssen als Alternative zu Dampflok. Das kleine, bis zu drei Tonnen schwere, Fahrzeug fährt unter den zu verschiebenden Wagen und hebt ihn an. Dadurch wirkt ein Teil des Eigengewichts des Wagens als Reibungsgewicht auf den Rangiertraktor und befähigt ihn zu enormen Leistungen.

1914 wird der „Breuer-Traktor“ patentiert. Bis in die 30er-Jahre entstehen die Typen I und II mit 25 PS und ganz ohne Führerstand. Danach entsteht der Typ III mit 40 PS, der nun über einen offenen Führerstand verfügt und bis zu 350 t Zugkraft aufbringt.

Der Typ IV mit 65 PS und einem geschlossenen Führerhaus bringt endgültig den wirtschaftlichen Erfolg und

wird mehrfach in Lizenz gefertigt. Nach dem Krieg wird bis 1955 der Typ VL gefertigt. Eine genaue Stückzahl der einzelnen gebauten Typen ist nicht bekannt. In Lizenz gebaut wurde der Breuer-Traktor unter anderem in Finnland und Dänemark für die dortigen Staatsbahnen. Die Firma Gebus in Österreich baute sieben Stück für Industriebetriebe. Sehr populär war der Breuer-Traktor in Italien. OCM und ABL lieferten insgesamt über vierhundert Lizenzbauten der Typen II bis VL. Verbreitet war der „Breuer-Traktor“ über ganz Europa und auch heute stehen noch vereinzelt Fahrzeuge im Einsatz. Andere haben bereits ihren Platz im Museum gefunden, darunter in einem der populärsten Verkehrsmuseen Europas, dem Schweizer Verkehrshaus in Luzern.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013

Best.-Nr. **31000**



- Räder aus Metall
- Beleuchtung mit LED
- Dreipunktlagerung
- Antrieb auf beide Achsen
- Rahmen und Aufbau aus Metall
- Gesamtlänge Fahrzeug: 75,3 mm

- Offener Führerstand
- Lautsprecher und Sounddecoder eingebaut
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Frei stehende Griffstangen und Wagenwinde
- Kupplungsmöglichkeit für Lenz-Kupplung und original Kupplung



Best.-Nr. **31001**



Breuer Lokomotor VL

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **31002**



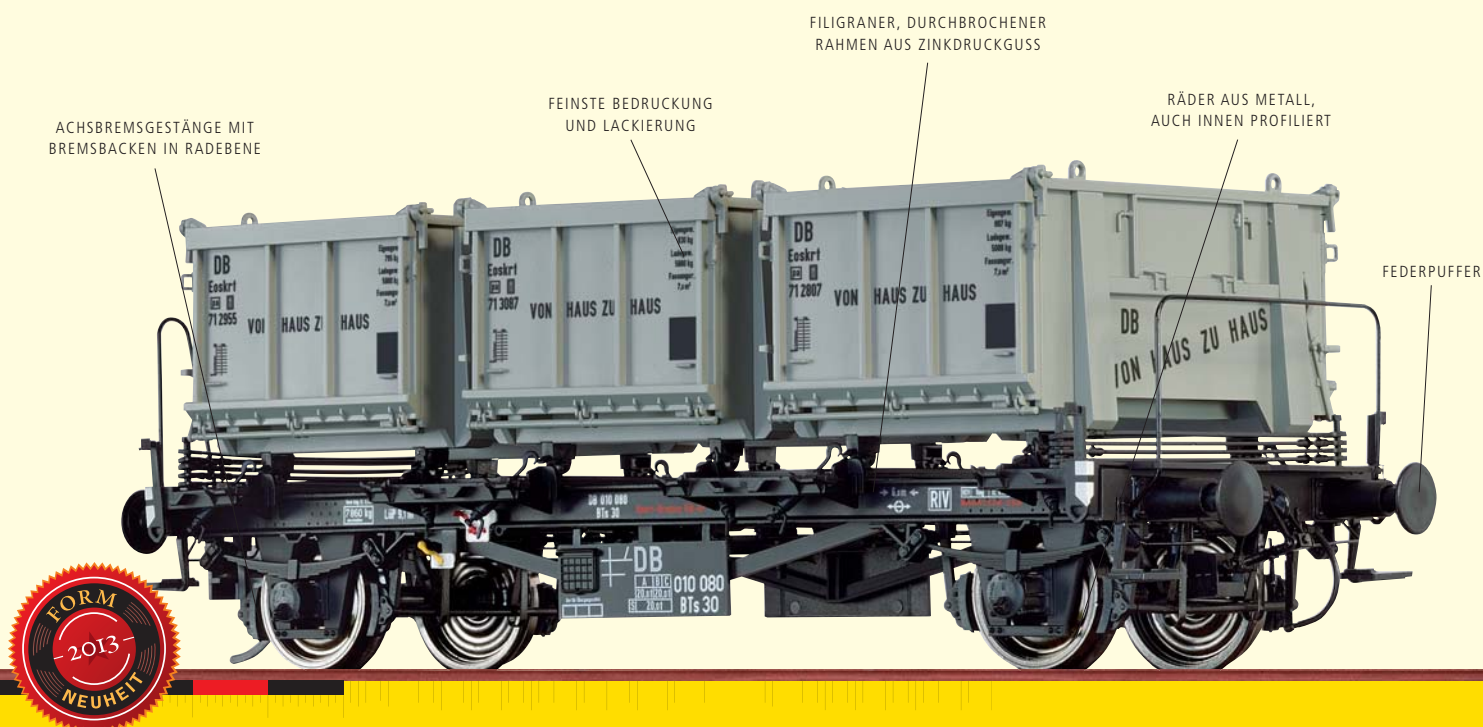
Breuer Lokomotor Tm der SBB
Betriebs-Nr. Tm 405

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013

HANDMUSTER



ECHTER MULTITRANSPORTER. BRINGT FEINSTE DETAILS MIT



Behältertragwagen BTs 30 der DB, mit offenem Mittelcontainer
Betriebs-Nr. 010 080

Offene pa-Behälter wurden in der Regel für Massengüter wie Sand und Kohle eingesetzt. Von dem pa-Behälter der Bauart Eoskrt 021 wurden zwischen 1952 und 1957 weit über 6.000 Stück gebaut und somit war er der am weitesten Verbreitete. Im Besonderen die kleinen städtischen Brennstoffhändler erkannten schnell die Vorteile der offenen pa-Behälter. So wurden sowohl der Umschlag, als auch die Portionierung wesentlich erleichtert und auch verschiedene Sorten innerhalb einer Lieferung konnten sauber getrennt werden. Außer nässeunempfindlichen Massengütern wurde aber auch Bau- und Grubenholz sowie sperrige Stückgüter verladen, die dann mit Planen abgedeckt werden konnten.

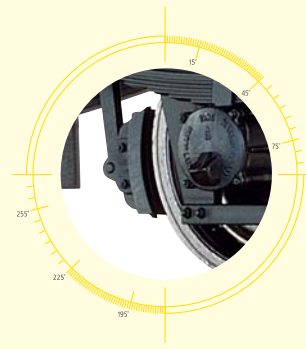
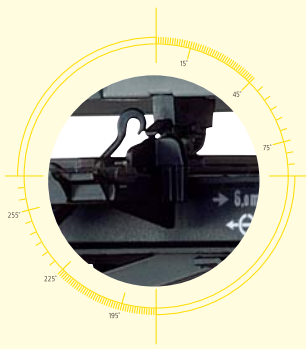
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013

Best.-Nr. **37162**



- Filigraner, durchbrochener Rahmen aus Zinkdruckguss
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Extra angesetzter Achslagerdeckel
- Federpuffer
- Räder aus Metall
- Räder auch innen profiliert
- Extra angesetzte Federpakete

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



- 1_Filigraner, durchbrochener Rahmen aus Zinkdruckguss
- 2_Feinste Bedruckung und Lackierung
- 3_Achsbremsgestänge mit Bremsbacken in Radenebene

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 37162)



Best.-Nr. **37163**



Behältertragwagen BTs 30 der DB, mit offenem Mittelcontainer
Betriebs-Nr. 010 388

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **37164**



Behältertragwagen Lbs 577 der DB, mit offenem Mittelcontainer
Betriebs-Nr. 20 80 411 0 220-2

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013

FÜR SCHÜTTGÜTER UND STÜCKGÜTER. UND FÜR DETAILANHÄNGER



ABB. ZEIGT HO-MODELL



Schiebedachwagen Kmmks 51 der DB Betriebs-Nr. 360 376

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

Wagen sonst mit den Omm 52 nicht konstruktiv verwandt waren. Ein Teil der Wagen erhielt eine Handbremse in Form des anschraubbaren Einheitsbremserstandes, der anfänglich noch mit einem Bremserhaus ausgerüstet war. Hatten die ersten Wagen noch die offenen Siegerner Schakenböcke und Hik-GP-Bremse, so wurden bereits nach wenigen Wagen KE-Bremse und Uerdinger Schakenböcke Standard. Im Gegensatz zu den bisherigen Klappdeckelwagen waren die Kmmks 51 auch mit Stirnklappen ausgerüstet, so dass nässeempfindliche Schüttgüter schnell über Stirnkippanlagen entladen werden konnten. Bis 1967 wurden so 4575 Wagen gebaut, die letzten erhielten bereits die UIC-gerechte Bezeichnung Ts-51. Typische Ladegüter waren neben Schüttgütern wie Kalk, Kali, Salz und Ton auch Bleche, Blechrollen und schwere Stückgüter. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

Best.-Nr. **37020**



- Extra angesetzte Trittsufen, Griffstangen, Rangiergriffe, Bremsanlage und Signalhalter
- Aufbau und Griffstangen aus hochwertigem, schlagzähem Kunststoff
- Federpuffer
- Kurzkupplungskinematik
- Räder aus Metall

- Kupplung kompatibel zu Lenz
- Stirnwandverstärkung extra angesetzt
- Durchbrochene Trittlflächen aus geätztem Metall
- Räder außen und innen profiliert
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Kastenstützen vorbildgerecht als T-Profil ausgebildet und einzeln angesetzt

ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **37021**



Schiebedachwagen Kmmks 51 der DB, mit Handbremse
Betriebs-Nr. 363 134

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

Modell: Extra angesetzte Trittstufen, Griffstangen, Rangiergriffe, Bremsanlage und Signalhalter; Aufbau und Griffstangen aus hochwertigem, schlagzähem Kunststoff; Federpuffer; Kurzkupplungskinematik; Räder aus Metall; Kupplung kompatibel zu Lenz; Stirnwandverstärkung extra angesetzt; durchbrochene Trittflächen aus Ätzblech; Räder außen und innen profiliert; feinste Bedruckung und Lackierung; Kastenstützen vorbildgerecht als T-Profil ausgebildet

Schiebedachwagen Ts⁸⁵¹ der DB
Betriebs-Nr. 21 80 570 4 338-0

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **37022**



Schiebedachwagen Ts⁸⁵¹ der DB, mit Handbremse
Betriebs-Nr. 21 80 570 1 819-2

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **37023**



BALD FRISCH AUF IHREN SCHIENEN. MIT KNACKIGEN DETAILS



Kühlwagen UIC Standard 1 eingestellt bei der DB Betriebs-Nr. 524 078 P

Der internationale Eisenbahnverband UIC nahm in seine Vorschläge von standardisierten Wagenbauarten zwei Kühlwagentypen auf. Der Standard 1 (St. 1) wurde zum bis heute meistgebauten Kühlwagen. Die Staatsbahnen Griechenlands, Marokkos, Italiens, der Schweiz, Frankreichs, der Niederlande und Belgiens beschafften Exemplare des St. 1. Bei der Deutschen Bundesbahn fuhren sie als Privatwagen der Firma Interfrigo. Fleischfirmen, Brauereien und Lebensmittelketten stellten diesen Kühlwagen ein. Insgesamt wurden circa 6.500 Exemplare gebaut. In den 60er- und 70er-Jahren existierte kaum ein Güterzug ohne den zuverlässigen Wagen. Über Endbühnen konnten die Eiskammern von Hand mit Eisstangen bestückt werden.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2014

Best.-Nr. **37200**



- Räder aus Metall
- Räder außen und innen profiliert
- Extra angesetzte Federpakete
- Federpuffer
- Kurzkupplungskinematik
- Bremsanlage, Bühnen, Griffstangen und Tritte extra angesetzt

- Wagenkastenstützen einzeln angesetzt und durchbrochen
- Achsbremsgestänge mit Bremsbacken in Radebene
- Kupplung kompatibel zu Lenz
- Vorbildgerechte Wiedergabe der Rahmenkonstruktion
- Feinste Bedruckung und Lackierung

Best.-Nr. **37201****Kühlwagen UIC Standard 1 eingestellt bei der DB**

Betriebs-Nr. 524 090 P

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2014

Modell: Räder aus Metall; Räder außen und innen profiliert; extra angesetzte Federpakete; Federpuffer; Kurzkupplungskinematik; Bremsanlage, Bühnen, Griffstangen und Tritte extra angesetzt; Wagenkastenstützen einzeln angesetzt und durchbrochen; Achsbremsgestänge mit Bremsbacken in Radebene; Kupplung kompatibel zu Lenz; vorbildgerechte Wiedergabe der Rahmenkonstruktion; feinste Bedruckung und Lackierung

Best.-Nr. **37202****Kühlwagen UIC Standard 1 "Migros" der SBB/FS**

Betriebs-Nr. 563 946 P

Die Schweizer Genossenschaft Migros verwendet zum Transport von Lebensmitteln umweltfreundlich die Eisenbahn. So wurde in großer Zahl auch der UIC Standard 1 Kühlwagen zum Transport der Migros-Produkte verwendet. Neben den angemieteten Fahrzeugen der Interfrigo und der SBB konnte die Migros auch auf eigene Wagen zurückgreifen.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2014

Best.-Nr. **37203****Kühlwagen UIC Standard 1 "Migros" der SBB/FS**

Betriebs-Nr. 563 925 P

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2014

Behältertragwagen BTs 30

„Südzucker“ der DB

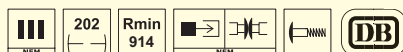
Betriebs-Nr. 010 034

Auch die Firma „Südzucker“ erkannte die Vorzüge des Behälterverkehrs und setzte Schüttgutbehälter für Lebensmitteltransporte ein. In einer verkehrswerbenden zweifarbigem Lackierung sorgten diese sowohl im Straßen- wie im Schienenverkehr für die gebührende Aufmerksamkeit.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **37156**



Modell: Filigraner, durchbrochener Rahmen aus Zinkdruckguss; feinste Bedruckung und Lackierung; extra angesetzter Achslagerdeckel; Räder aus Metall; Räder auch innen profiliert; extra angesetzte Federpakete, Rangiergriff, Federpuffer, Kurzkupplungskinematik; Aufbau und Griffstangen aus hochwertigem, schlagzähem Kunststoff; extra angesetzte Bremsanlage, Signalhalter; Achsbremsgestänge mit Bremsbacken in Radebene; Kupplung kompatibel zu Lenz

Behältertragwagen BTs 30 der DB

Betriebs-Nr. 010 058

Bereits vor dem Krieg begann man genormte Großbehälter mit Schienen- und Straßenfahrzeugen bis zum Kunden zu transportieren. 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. 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)s 577 schieden die letzten umgebauten Wagen BT 30 1971 aus dem Dienst. 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: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **37157**



Behältertragwagen Lbs 577

der DB

Betriebs-Nr. 20 80 411 9 002-1

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **37158**





Best.-Nr. **37159**



Modell: Filigraner, durchbrochener Rahmen aus Zinkdruckguss; feinste Bedruckung und Lackierung; extra angesetzter Achslagerdeckel; Räder aus Metall; Räder auch innen profiliert; extra angesetzte Federpakete, Rangiergriff, Federpuffer, Kurzkupplungskinematik; Aufbau und Griffstangen aus hochwertigem, schlagzähem Kunststoff; extra angesetzte Bremsanlage, Signalhalter; Achsbremsgestänge mit Bremsbacken in Radebene; Kupplung kompatibel zu Lenz

Behältertragwagen BTs 30 „Schwarzkopf“ der DB

Betriebs-Nr. 010 249

Neben dem Transport von Massengütern war der Behälterverkehr natürlich vor allem auch für Firmen interessant die kleine oder verschiedene Mengen an Gütern transportieren wollten und diese verlustarm zwischen LKW und Bahn umschlagen mussten. Besonders für flüssige Güter und chemische Produkte entstanden eine Reihe von Spezialbehältern. Diese boten sich natürlich für eine auffällige Reklame an, die so auf Strasse und Schiene gleichermassen für den Einsteller warben. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **37160**



Behältertragwagen BTs 30 der DB

Betriebs-Nr. 010 150

Von dem geschlossenen Mittelcontainer der Bauart Ekrf 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: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **37161**



Behältertragwagen Lbs 577 der DB

Betriebs-Nr. 20 80 411 0 030-5

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013

**Gedeckter Güterwagen Gms 30
„Oppeln“ der DB „Persil“**
Betriebs-Nr. 221 122

Um dem Ruf nach höheren Geschwindigkeiten im Stückgutverkehr gerecht zu werden, entwickelte die DR ab 1936 den „Gs Oppeln“. Aufgrund seines 6000 mm 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 aufgrund 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 28 000 Wagen ohne und 6 100 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. Die Neuordnung der Fahrzeugnummern der jungen Deutschen Bundesbahn führte Anfang der 50er-Jahre dazu, dass aus den „Gs Oppeln“ die „Gms 30“ wurden.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013

**Gedeckter Güterwagen Gmrs 30
„Oppeln“ der DB**
Betriebs-Nr. 220 574

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013

**Gedeckter Güterwagen Gmes 30
„Oppeln“ der DB**
Betriebs-Nr. 227 965

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **37184**



Modell: Rahmen aus Zinkdruckguss; extra angesetzte und durchbrochene Wagenkastenstütze; extra angesetzte Achslagerdeckel; extra angesetzte Tritte und Griffstangen; Rangiergriffe aus Metall; 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; Schiebetüren zum Öffnen



Best.-Nr. **37185**



Best.-Nr. **37186**





Best.-Nr. **37189**



Gedeckter Güterwagen Gk1m 200 „Oppeln“ der DB „Werkstattwagen“

Betriebs-Nr. 30 80 945 5 348-1

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **37112**



Modell: Trittfäche aus Ätzblech; 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

Staubbehälterwagen Ucs 909 der EVA

Betriebs-Nr. 43 80 910 4 480-2

Mit Einführung der 12-stelligen UIC-Nummer wurden die Kds 54 in Ucs 908 umgezeichnet. Noch während die Beschaffung der Ucs 909 lief, wurde eine Anzahl Kds 54/Ucs 908 in Kds 56/Ucs 909 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 noch 953 im Bestand geführt wurden.

LIEFERBAR



Best.-Nr. **37008**



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

Offener Güterwagen Omm 52 der DB

Betriebs-Nr. 866 668

Nach dem Omm 37 war der Omm 52 der am zweithäufigsten gefertigte Neubauwagen der DB und dementsprechend in fast jedem Güterzug zu finden. Transportiert wurde vor allem witterungsunempfindliches Schüttgut, was der damaligen Energieversorgungslage entsprechend vor allem Kohle bedeutete. In langen Reihen kündeten die O-Wagen im Ruhrgebiet und an der Saar von der damals noch auf vollen Touren laufenden Steinkohleförderung.

LIEFERBAR

Tenderlok T 8 der K.P.E.V.

Betriebs-Nr. Altona 7002

Nachdem die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung ab 4. November 1904 auch auf Nebenbahnen eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zuließ, kam von mehreren Eisenbahndirektionen die Forderung nach einer C-gekuppelten Tenderlok, die diese Geschwindigkeit erreichte. 1902 hat man eine solche Lok angesichts der in der Entwicklung befindlichen T 12 noch verworfen. Der geheime Baurat und Heißdampfverfechter Robert Garbe plante eine Universallok, die im Reise- und Güterzugdienst einsetzbar war. Mit der Konstruktion beauftragte man Linke-Hofmann in Breslau, aus deren Werkhallen 1908 die ersten Exemplare der preußischen T 8 rollten. Die großen Räder und der fehlende Masseausgleich ließen die Lok bei höheren Geschwindigkeiten stark zucken, was zu Spitznamen wie „Knochen-schüttler“ führte. Wegen ihres guten Beschleunigungsvermögens sollte die T 8 dafür Leistungen im Berliner Vorortverkehr erbringen. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013

Tenderlok BR 89.0 der DRG

Betriebs-Nr. 89 020

Die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft führte im endgültigen Umzeichnungsplan von 1925 noch 78 Maschinen der preußischen T 8 als neue Baureihe 89.0. Das Einsatzgebiet der Maschinen hatte sich inzwischen stark verschoben und lag mehrheitlich außerhalb der preußischen Provinzen. Hochburgen waren jetzt die Direktionen Dresden und Stuttgart, während noch einige Loks der Direktionen Altona und Hannover vorrangig in den Hafenstädten Bremen und Hamburg Dienst taten. Die Dresdner Loks waren über ganz Sachsen verstreut, während man in Württemberg T 8 unter anderem in Friedrichshafen, Aulendorf und Freudenstadt antreffen konnte. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013

Tenderlok BR 89.0 der DR

Betriebs-Nr. 89 6576

Neben den bereits vor 1949 wieder in den Reichsbahnbestand eingegliederten T 8, übernahm die DR weitere Maschinen bei der Verstaatlichung aller Klein- und Privatbahnen. Zumeist leisteten diese Loks bis in die 60er-Jahre weiter Dienst auf ihren angestammten Strecken. 89 6576 wurde als Werkslok verkauft und stand noch Mitte der 70er-Jahre als Heizlok einer Ziegelei in der Niederlausitz. Für diese Zwecke war die Tenderlok sogar noch mit einem dreiachsigen Schleppender zur Vergrößerung der Vorräte ausgerüstet worden. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **40512**



Modell: Filigrane Steuerung; feinste Bedruckung und Lackierung; Kohlekasten zum Öffnen; frei stehende Leitungen; für Rauchgenerator vorbereitet; Kessel und Speichenräder aus Zinkdruckguss; Federpuffer; Führerstandsbeleuchtung; Kurzkupplungskinematik nach NEM; 21-polige Schnittstelle



Best.-Nr. **40510**



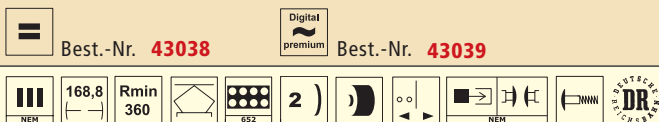
Best.-Nr. **40514**



Tenderlok BR 89.0 der DR (Museumsbahn)

Betriebs-Nr. 89 1004

Durch die Verstaatlichung einiger Privatbahnen gelangten auch wieder Lokomotiven der früheren preußischen Gattung T 8 in den Bestand der damaligen DRB. Bereits vor Ende des Krieges wurden einige an Werkbahnen und andere Privatbahnen weiterverkauft. Jedoch die 89 1004, die vormals bei der ehemaligen MFWE im Dienst stand, blieb im Reichsbahnbestand. Nach 1945 stand sie auf dem Gebiet der SBZ und leistete noch bis 1964 Dienst. Bereits durch den ersten Erlass des Verkehrsministers zum Erhalt von Dampflokomotiven wurde ihr Bestand gesichert. Viele Jahre war sie dann betriebsfähig als Museumslok im Einsatz und diente in Halle P auch als Dampfspender zum Anheizen der 18 201. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013

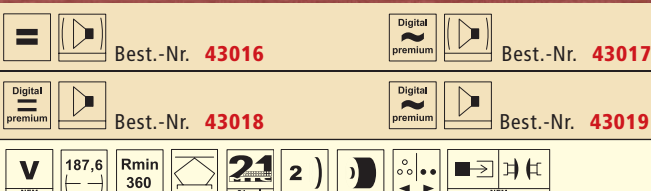


Ellok E 77 der DR

Betriebs-Nr. E 77 25

Nachdem die „E-Loks“ der DR 1946 als Reparationsgut in die UdSSR abtransportiert worden waren, kehrten die Loks der Baureihe E 77 Anfang der 50er-Jahre nach Deutschland zurück. Das RAW Dessau stand somit vor der schwierigen Aufgabe, die teilweise schrottreifen Elloks für den Einsatz auf dem neu elektrifizierten mitteldeutschen Netz herzurichten. Große Teile der Lokkästen und Aufbauten wurden ersetzt. Dadurch entfielen die für die Lokomotiven typischen Übergangstüren, die Stirnfronten erhielten stattdessen drei Fenster. LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2013

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



Ellok Reihe Ae 476 Lokoop „Classic Rail“

Betriebs-Nr. Ae 476 480-4

Eine der bei der Schweizer Südostbahn verbliebenen Ae 476 erhielt eine braune Lackierung mit traditioneller Linierung. Es handelt sich um eine Lok der Serie Ae 477, einer ehemaligen E 42 der DR. Von den E 42 waren 1994 zwölf Stück in die Schweiz verkauft worden. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013

Modell: Extra angesetzte Außenspiegel; feinste Bedruckung und Lackierung; neues Getriebe; Motor 5-polig, schräg geneigt mit 2 Schwungmassen; originalgetreuer Pantograph, voll funktionsfähig; angesetzte Griffstangen und Leitern in geringer Materialstärke; extra angesetzte Scheibenwischer

**KRAFT
MIT STARKER**



Betriebs-Nr. 92 80 1265 499-4

ven zur Ablösung anstehen und besonders im Rangierdienst auch weiterhin die Dieseltraktion bevorzugt wird. Nach kurzer Entwicklungszeit zeigte Voith Lokomotivtechnik 2008 auf der InnoTrans das erste Exemplar der Gravita-Familie. Projektiert sind hier fünf verschiedene Leistungsklassen von der vierachsigen Gravita 20 BB, bis zum „Küken“, das auf den Namen Gravita 5 BB hört und nur zweiachsrig ist. Um diesen Erfolg fortzusetzen, zeigte man 2012 in Berlin die größere Schwester dieser Reihe, die Gravita 15L BB. Obwohl nur 1,2 m länger als die Gravita 10 BB, leistet sie bis zu 1800 kW und ist damit sowohl für den Streckendienst als auch für den Rangierdienst geeignet. Alle von Voith Turbo Lokomotivtechnik gebauten Lokomotiven sind außerdem untereinander mehrfachtraktionstauglich.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

18

15L BB

PAKET
FAMILIENBANDE























BILDGALERIE ARCHIV VORST.



Diesellok Gravita 15L BB, BR 265 DB

Betriebs-Nr. folgt

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

		Best.-Nr. 42704			Best.-Nr. 42705			
		 Kupplung	 Digitalversion EXTRA Best.-Nr. 42706		 Kupplung	 Digitalversion EXTRA Best.-Nr. 42707		
								



Modelldetails der Dieselloks Gravita 15L BB:

- Extra angesetzte Handläufe
- Feinst detailliertes, dreidimensionales Drehgestell
- Feinste Lackierung und Bedruckung
- Fein gravierte Lüftergitter
- Vorbildgerechte Detaillierung und scharfe Gravuren
- Alle Achsen angetrieben
- LED-Beleuchtung
- 21-polige NEM-Schnittstelle
- Führerstandsbeleuchtung
- Rotes Schlusslicht

Sound- bzw. Digitalausstattung:

- Filigrane elektronische Kupplung
- Funktionsfähiger, schaltbarer Lüfter
- Verschiedene Lichtsignalbilder schaltbar
- BRAWA Gravita-Sound
- Zuschaltbares Fernlicht

Die nachträgliche Umrüstung von der Analog- zur Digitalversion ist sowohl bei der Gravita 10 BB wie auch bei der Gravita 15L BB über eine 21-polige NEM-Schnittstelle möglich (nur Soundfunktion). Bitte beachten Sie, dass eine spätere Nachrüstung der digital fernsteuerbaren Kupplung, des angetriebenen Lüfters und der zusätzlichen Lichtfunktionen nicht möglich ist.

GRAVITA 10 BB



NEUE ZUGPFERDE FÜR DEN RANGIERDIENST



Diesellok Gravita 10 BB, BR 261 der DB
Betriebs-Nr. 261 061-6

Obwohl das Fahrzeug bisher nur als Prototyp existierte und noch nicht weitgehend erprobt war, entschied sich DB Schenker bei seiner 2007 erfolgten Ausschreibung über 130 Loks für die Gravita 10 BB. Inzwischen sind die ersten Lokomotiven der Gravita 10 BB bei der Northrail auf deutschen Gleisen im Einsatz. Die beauftragten DB-

Maschinen sind inzwischen fast vollständig produziert und ausgeliefert. Sie sind unter der Baureihenbezeichnung BR 261 bundesweit im Einsatz. Außer an Northrail gingen bisher weitere 5 Lokomotiven in die Schweiz. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

		Best.-Nr. 42750			Best.-Nr. 42751
		Best.-Nr. 42752			Best.-Nr. 42753

Modelldetails der Dieselloks Gravita 10 BB:

- Extra angesetzte Handläufe
- Feinst detailliertes, dreidimensionales Drehgestell
- Feinste Lackierung und Bedruckung
- Fein gravierte Lüftergitter
- Vorbildgerechte Detaillierung und scharfe Gravuren
- Alle Achsen angetrieben
- LED-Beleuchtung
- 21-polige NEM-Schnittstelle
- Führerstandsbeleuchtung
- Rotes Schlusslicht

Sound- bzw. Digitalausstattung:

- Filigrane elektronische Kupplung
- Funktionsfähiger, schaltbarer Lüfter
- Verschiedene Lichtsignalbilder schaltbar
- BRAVA Gravita-Sound
- Zuschaltpbares Fernlicht

Die nachträgliche Umrüstung von der Analog- zur Digitalversion ist sowohl bei der Gravita 10 BB wie auch bei der Gravita 15L BB über eine 21-polige NEM-Schnittstelle möglich (nur Soundfunktion). Bitte beachten Sie, dass eine spätere Nachrüstung der digital fernsteuerbaren Kupplung, des angetriebenen Lüfters und der zusätzlichen Lichtfunktionen nicht möglich ist.

Diesellok Gravita 10 BB der Panlog






















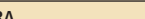
Betriebs-Nr. 98 85 5847 002-3

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 2013

ABB. ZEIGT N-MODELL



		Best.-Nr. 42766				Best.-Nr. 42767					
				Digitalversion EXTRA						Digitalversion EXTRA	
Best.-Nr. 42768				Best.-Nr. 42769							
	180,7	Rmin									
NEM		360		21-speaker		NEM		NEM			

Diesellok V 160 der DB

Betriebs-Nr. V 160 094

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013

Diesellok BR 216 der DB

Betriebs-Nr. 216 175-0

Nach zahllosen Debatten führte die Deutsche Bundesbahn, um ihre Modernität zu unterstreichen, ein neues Farbschema ein. Waren bei den Vorschlägen durchaus innovative und die Eleganz vieler Schienenfahrzeuge unterstreichende Ideen dabei, so war das Ergebnis nach Meinung vieler Experten eher bescheiden. „Ozeanblau-Beige“, wie sich die neue Kreation nannte, war jahrelang unter den Eisenbahnfreunden die unbeliebteste Farb-creation und entwickelte sich erst mit seinem absehbaren Ende zum gezielten Fotoobjekt. Eine der ersten Loks der BR, die diesen Lack erhielt, war 216 105-7 des Bw Gießen. Sie wurde bereits 1976 im AW Nürnberg umlackiert.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013

Diesellok BR 119 der DB, Bahnbau Gruppe

Betriebs-Nr. 229 100-3

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



		Best.-Nr. 41148			Best.-Nr. 41149
		Best.-Nr. 41150			Best.-Nr. 41151

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



		Best.-Nr. 41152			Best.-Nr. 41153
		Best.-Nr. 41154			Best.-Nr. 41155



		Best.-Nr. 41110			Best.-Nr. 41111
		Best.-Nr. 41112			Best.-Nr. 41113

Modell: Beleuchtung mit warmweißen LED; Scheibenwischer extra angesetzt; Drehgestell dreidimensional mit vielen extra angesetzten Teilen; fein gravierte Details; 21-polige Schnittstelle; angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; Inneneinrichtung im Führerstand komplett; feinste Bedruckung und Lackierung; Motor 5-polig, schräg genutzt mit 2 Schwungmassen

Diesellok BR 119 der DR

Betriebs-Nr. 119 156-8

Für die Lokomotiven der Baureihe 119 ergaben sich im Laufe ihres Lebens verschiedene Ausführungen des äußeren Erscheinungsbildes. Teilweise wurden Einzelheiten der Loks während der Beschaffung geändert, so dass sich die einzelnen Serien voneinander unterscheiden (z. B. mittleres Spitzenlicht oben oder in Lokmitte unter den Fenstern). Während ihres Einsatzes wurden weitere Veränderungen vorgenommen. Dies führte dazu, dass in ihrer Einsatzzeit kaum eine Lok wie die andere aussah.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



		Best.-Nr. 41106			Best.-Nr. 41107
		Best.-Nr. 41108			Best.-Nr. 41109

Modell: Beleuchtung mit warmweißen LED; Scheibenwischer extra angesetzt; Drehgestell dreidimensional mit vielen extra angesetzten Teilen; fein gravierte Details; 21-polige Schnittstelle; angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; Inneneinrichtung im Führerstand komplett; feinste Bedruckung und Lackierung; Motor 5-polig, schräg genutet mit 2 Schwungmassen

Diesellok BR 132 der DR

Betriebs-Nr. 132 025-8

Nachdem die DR bereits zahlreiche Maschinen der Baureihe 130 und 131 im Einsatz hatte, die eigentlich gewünschte universelle Verwendung jedoch wegen der fehlenden Zugheizeanlage nicht möglich war, gelang mit der Baureihe 132 endlich der Durchbruch. Die im ersten Jahr gelieferten Lokomotiven wurden fast ausnahmslos auf wichtige Bahnbetriebswerke mit Zugförderungsaufgaben im internationalen Reise- und Güterverkehr verteilt. Die 132 025 wurde in Saalfeld eingesetzt.

LIEFERBAR



		Best.-Nr. 41422			Best.-Nr. 41423
		Best.-Nr. 41424			Best.-Nr. 41425

Modell: Beleuchtung mit warmweißen LED; Lüftergitter durchbrochen und einzeln angesetzt; Dachventilatoren drehbar; Signalhorn einzeln angesetzt; Scheibenwischer einzeln angesetzt; Drehgestell dreidimensional mit vielen extra angesetzten Teilen; fein gravierte Details; frei stehende Griffstangen aus Metall; Drehgestell mit Innenlagerung; Kühlventilator nachgebildet; extra eingesetzte Stahlfedern; Fahrgestell und Getriebehälften aus Metall

Diesellok BR 232 der Wismut AG

Betriebs-Nr. 300 002

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



		Best.-Nr. 41438			
		Best.-Nr. 41440			



Diesellok BR 651 der GYSEV

Betriebs-Nr. 92 53 0 651 004-9

Die GYSEV hat für ihre schweren Güter- und Intercityzüge von DB Schenker Lokomotiven der Baureihe 232 angemietet. Sie ersetzen die bisher von der MAV angemieteten M41, die den Leistungsanforderungen dieser Züge nicht gewachsen sind.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

		Best.-Nr. 41442			Best.-Nr. 41443
		Best.-Nr. 41444			Best.-Nr. 41445

Passend zu: Personenwagen 1./2. Klasse AByz und 2. Klasse Byz der GYSEV (Best.-Nr. 46022-46024)



Diesellok V 100 der Uwe Adam EVU GmbH

Betriebs-Nr. 98 80 3 202 501-3

Im Bahnbetriebswerk Eisenach ist die Uwe Adam EVU GmbH zu Hause. Ein deutschlandweit tätiges Eisenbahnverkehrsunternehmen mit eigener Fahrzeugflotte, die sich neben einer ehemaligen Ost V 60 und einer V 180 aus mehreren Ost V 100 zusammensetzt. Die auffällig rot lackierten Lokomotiven mit silbernen Streifen haben als Markenzeichen den silbergrauen Elefanten des Firmenlogos und haben alle einen eigenen Namen.

Das von BRAWA produzierte Modell gibt die Lok 19 mit dem Namen Selina wieder.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013

		Best.-Nr. 41260			Best.-Nr. 41261
		Best.-Nr. 41262			Best.-Nr. 41263

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 RTS GmbH

Betriebs-Nr. 92 80 1 293 002-2

Baustellenlogistik, Güterverkehr und Sondertransporte sind das Leistungsspektrum der RTS Rail Transport Service GmbH. Um seine Leistungen in großen Teilen Europas anbieten zu können, hat das 2004 gegründete österreichische Unternehmen RTS eine Vielzahl an eigenen Triebfahrzeugen im Bestand. Derzeit verfügt RTS über insgesamt sieben Lokomotiven der Baureihen 203, 204 und 293, die teilweise bei der ALSTOM Lokomotiven Service GmbH modernisiert wurden.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013

		Best.-Nr. 41252			Best.-Nr. 41253
		Best.-Nr. 41254			Best.-Nr. 41255



**DOPPELTE
NEUE ORIGINALE AM HORIZONT.**

INNOVATION



TWINDEXX Vario Doppelstock-Triebzug der DB AG

Doppelstockzüge bilden bereits seit vielen Jahren erfolgreich das Rückgrat im Regionalverkehr. Insbesondere auf Strecken mit geringer Bahnsteiglänge und hohem Fahrgastaufkommen sind Doppelstockzüge die ideale Lösung. Das bewährte Einzelwagenkonzept der TWINDEXX Vario Doppelstockflotte wird nun durch einen elektrischen Triebwagen ergänzt. Bombardier Transportation wird 16 Bombardier TWINDEXX Vario Triebzüge mit Regionalzug-Ausstattung an die Deutsche Bahn AG liefern. Die neuen vierteiligen Triebzüge der Generation Do 2010 setzen sich aus jeweils 2 Triebwagen und 2 Mittelwagen zusammen. Mit dem neu entwickelten angetriebenen TWINDEXX Vario Triebwagen können die Züge nun auch als reine Doppelstock-Triebzüge eingesetzt werden. Dadurch ist neben dem klassischen Push-Pull-Betrieb mit Elektro-

oder Diesellokomotive auch der Einsatz als Elektro-Triebzug möglich. Je nach Einsatzzweck und gewünschter Kapazität kann dieser Triebwagen mit Mittelwagen und Steuerwagen kombiniert werden. Die Mittelpufferkupplung ermöglicht den Betrieb in Doppeltraktion und damit die Umsetzung eines Flügelkonzepts. Die Züge mit kombiniertem Hocheinstieg und Tiefeinstieg erhalten eine komfortable Ausstattung mit großzügigen Sitzabständen und viel Stauraum. Die Doppelstock-Einzelwagen erlauben zudem die Verlängerung und Verkürzung des Zugverbandes und dadurch eine Anpassung an eine schwankende Nachfrage oder die zukünftige Entwicklung. Sie können somit für unterschiedlichste betriebliche Anwendungen im Regional- und Fernverkehr eingesetzt werden.

LIEFERTERMIN: 2014

TWINDEXX Vario Doppelstock-Triebzug 3er-Einheit (Inhalt: 2 Steuerwagen 1./2. Kl., 1 Mittelwagen 2. Kl.)



Basisversion (digital und analog)

Best.-Nr. **44500**



Digitalversion EXTRA

Best.-Nr. **44502**

TWINDEXX Vario Doppelstock-Mittelwagen 2. Klasse (Ergänzung zu Triebzug)

Basisversion

Best.-Nr. **44501**



Digitalversion EXTRA

Best.-Nr. **44503**



**Basisversion
(44500, 44501):**

- Digitale Systemerkennung (1 Best.-Nr. für alle Systeme)
- Für alle gängigen Strom- und Gleissysteme geeignet (Gleich- und Wechselstrom), digital und analog
- Schleifer für Märklin-System (AC) beiliegend, als Clip-Schleifer leicht montierbar
- Lichtwechsel rot/weiß in Fahrtrichtung wechselnd (LED)
- Inkl. ESU-Lokpilot Decoder, geeignet für DCC und Märklin Motorola
- Keine Tauschachsätze für AC-Ausführung notwendig

**Digitalversion EXTRA
(44502, 44503):**

- Alle Ausstattungsdetails wie Basisversion
- Inkl. vollständiger Innenbeleuchtung
- Inkl. Sound (Best.-Nr. 44502)
- Innenbeleuchtung in jedem Wagen einzeln ansteuerbar mit ZugBUS
- Beleuchtete Zugzielanzeige





VORFREUDE: UND PERFEKT DETAILLIERTE MODELLE

Bildarten: Bombardier Transportation GmbH



TWINDEXX Vario IC-Doppelstockwagen der DB AG

Ende 2010 erhielt Bombardier Transportation einen Auftrag über 27 fünfteilige Bombardier TWINDEXX Vario Doppelstock-Wendezüge der Generation 2010. Die Zugverbände mit Komfort-Ausstattung für den Fernverkehr bestehen aus jeweils drei 2. Klasse-Mittelwagen, einem 1. Klasse-Mittelwagen und einem 2. Klasse-Steuerwagen. Der TWINDEXX Vario ist eine Weiterentwicklung der bewährten

Doppelstockplattform aus Görlitz. Pro Zug stehen 468 Sitzplätze, davon 70 in der 1. Klasse sowie 9 Fahrradstellplätze zur Verfügung. Die Höchstgeschwindigkeit der Züge beträgt 160 km/h. Die Doppelstockwagen werden für den Einsatz im Fernverkehr in ihrer Ausstattung dem Komfort von ICE-Zügen entsprechen.

LIEFERTERMIN: 2014

TWINDEXX Vario IC-Doppelstock-Wagenset 3er-Einheit (Inhalt: 1 Steuerwagen, 2 Mittelwagen 2. Kl.)



Basisversion (digital und analog)

Best.-Nr. **44504**



Digitalversion EXTRA

Best.-Nr. **44507**

TWINDEXX Vario IC-Doppelstock-Mittelwagen 1. Klasse (Ergänzung zu Wagenset)

Basisversion

Best.-Nr. **44505**



Digitalversion EXTRA

Best.-Nr. **44508**

TWINDEXX Vario IC-Doppelstock-Mittelwagen 2. Klasse (Ergänzung zu Wagenset)

Basisversion

Best.-Nr. **44506**



Digitalversion EXTRA

Best.-Nr. **44509**



Basisversion

(44504, 44505, 44506):

- Digitale Systemerkennung (1 Best.-Nr. für alle Systeme)
- Für alle gängigen Strom- und Gleissysteme geeignet (Gleich- und Wechselstrom), digital und analog
- Schleifer für Märklin-System (AC) beiliegend, als Clip-Schleifer leicht montierbar
- Steuerwagen mit Lichtwechsel rot/weiß in Fahrtrichtung wechselnd (LED)
- Keine Tauschratsätze für AC-Version notwendig

Digitalversion EXTRA

(44507, 44508, 44509):

- Alle Ausstattungsdetails wie Basisversion
- Inkl. vollständiger Innenbeleuchtung
- Innenbeleuchtung in jedem Wagen einzeln ansteuerbar mit ZugBUS
- Beleuchtete Zugzielanzeige

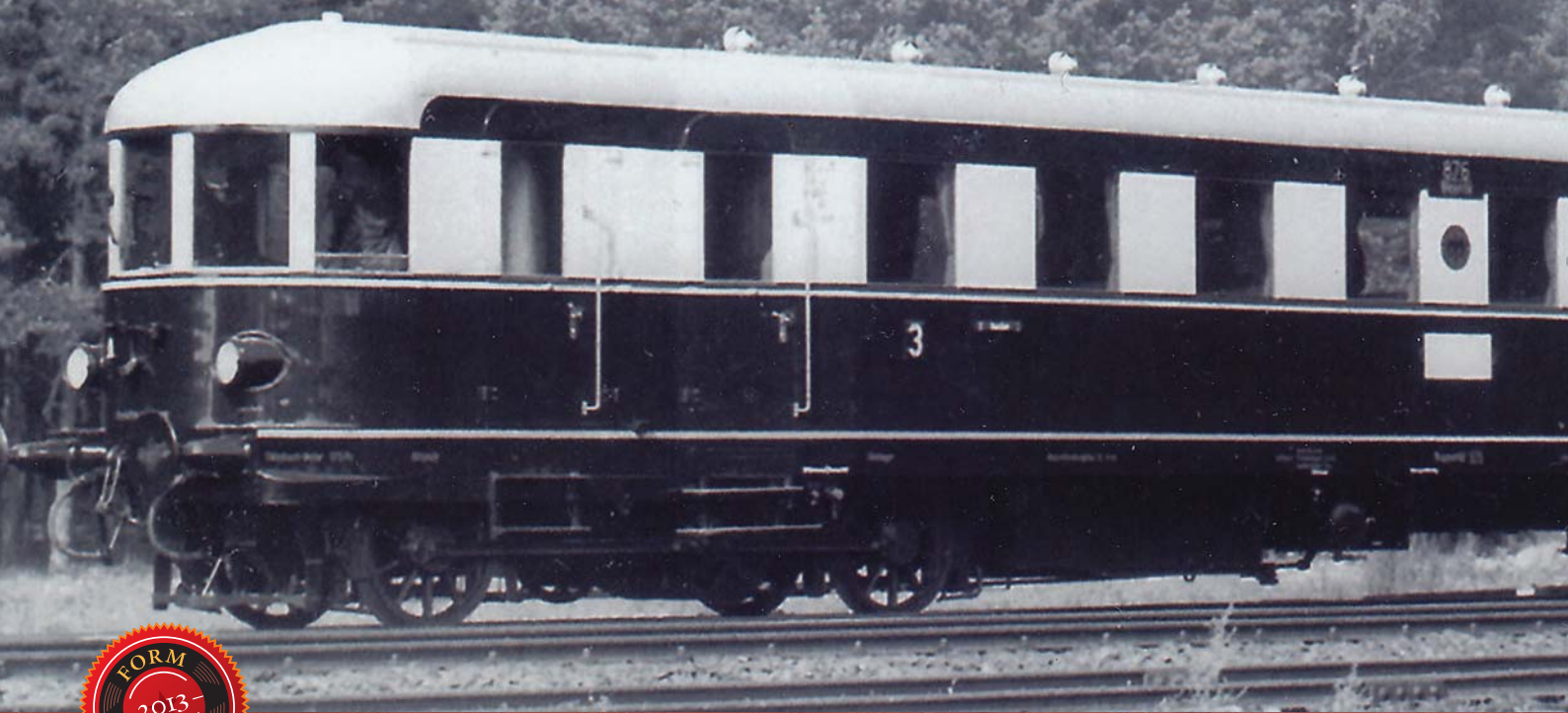
HINWEIS:

Bitte beachten Sie, dass bei den Best.-Nr. 44500, 44501, 44504, 44505 und 44506 eine spätere Nachrüstung der Digitalfunktionen und der Innenbeleuchtung nicht möglich ist.

Weitere Informationen werden auf der BRAWA-Website veröffentlicht.



WINDSCHNITT SPANNE



Auf der Eisenbahntechnischen Ausstellung in Seddin zeigte die Waggonfabrik Wismar einen vierachsigen Triebwagen mit mechanischer Kraftübertragung. Er wurde als 101 Stuttgart übernommen und erfolgreich erprobt, später wurde er als VT 851 bezeichnet. Nach einem zweiten Baumuster aus Wismar, das als VT 852 eingereiht wurde, bestellte die DRG in mehreren Baulosen weitere vierachsige Triebwagen mit mechanischem Antrieb auf ein Drehgestell. Die ersten fünfzehn Serienfahrzeuge lieferte Wismar 1926 - 1928. Fiel das erste Baulos noch durch seine kantige Form auf, so kamen die Folgeserien in einem durchaus zeitgemäß-windschnittigen Design daher. 1932 und 1933 lieferten Wumag, Wismar und LHB die ersten 25 Triebwagen der Bauart BC4vT 32-32. In den Folgejahren wurden die VT 137 036-054 und 121-135 beschafft, die einen Motor mit höherer Leistung besaßen. An der Lieferung waren jetzt auch Waggonbau Dessau, Talbot in Aachen und die Linke-Hofmann-Werke in Breslau beteiligt. Während die Vorgängerfahrzeuge in Spitzenzeiten mit älteren Reisezugwagen gekuppelt wurden, beschaffte man für alle VT 137 auch passende vierachsige Beiwagen in Leichtbauweise. Dabei entstanden zwei Bauformen,

die sich vor allem durch die Ausführung der Stirnwände unterschieden. VB 147 001-043 (C4v 31-32) besaßen nur zwei Fenster und keine Übergangseinrichtung, während VB 147 044-068 und 072-075 (BC4iv 34) vier Fenster inklusive einer Stirntür mit offenem Übergang hatten. Eingesetzt wurden die Fahrzeuge vor allem auf Nebenbahnen u.a. in der Eifel, im Bergischen Land, Württemberg und in Mecklenburg und Vorpommern. Hier sollte durch den VT-Einsatz die Wirtschaftlichkeit verbessert werden. Für die VB sind Beheimatungen in Seddin, Hagen, Coburg, Bremen, Frankfurt/O., Gemünden, Stuttgart, Glogau, Gemünden, Krefeld, Trier, Kreuzberg, Ulm, Friedrichshafen, Kolberg, Templin, Neustrelitz, Rheine, Landau und Germersheim überliefert. Während des Krieges blieben die Triebwagen wegen der Treibstoffrationierung abgestellt oder dienten militärischen Zwecken. Hierdurch kam es zu überdurchschnittlich vielen Verlusten. Die Beiwagen wurden aufgrund ihrer Leichtbauweise, bevorzugt auf steigungsreichen Strecken (z.B. am Semmering) in lokbespannten Zügen eingesetzt.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2014

- Feinste Speichenräder aus Metall
- Kuppelstange aus Metall
- Antrieb auf zwei Achsen
- Innenbeleuchtung
- Feinste Gravuren
- Kurzkupplungskinematik
- Fein detaillierte Drehgestelle
- Epochengerechte Beleuchtung

- Einzeln angesetzte und frei stehende Griffstangen und Trittstufen
- Für Sound vorbereitet, bzw. eingebaut
- Getriebeblock aus Zinkdruckguss
- Vierteilige Inneneinrichtung
- Passgenau eingesetzte Fenster
- Führerstandsbeleuchtung und Stirnbeleuchtung digital getrennt schaltbar















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

IGES GESPANN. NDE DETAILS



Diesellokomotive VT 137 Bauart BC4vT 32-34 und Beiwagen VB 147 Bauart C4v-31-32 der DRG

Betriebs-Nr. VT 137 041 und VB 147 033

		Best.-Nr. 44350			Best.-Nr. 44351
		Best.-Nr. 44352			Best.-Nr. 44353
					

Originalgetreue Farbgebung: Dach silber, Aufbau wein-rot/beige, Rahmen schwarz















Diesellokomotive VT 62.9 und Beiwagen VB 147 Bauart C4v-31-32 der DB

Betriebs-Nr. VT 62 905 und VB 147 013

Aus der ersten Lieferserie verblieb nach 1945 der VT 137 021 bei der DB, der in VT 65 916, später in VT 62 905 umgezeichnet wurde. 1947 erhielt man aus Österreich noch den VT 137 008, der als VT 65 917 bzw. VT 62 906 eingereiht wurde. Von den VT mit 210 PS-Anlage hat die DB nur den VT 137 127 in VT 62 902 umgezeichnet, während der VT 137 121 beschädigt ausgemustert wurde. Die DB setzte den VT 62 902 zunächst von Bielefeld bzw. Hamburg aus ein. Mit der Aufarbeitung der VT 62 905 und 906 wurden alle drei zunächst in Bremen zusammen gezogen. Ab

1952 setzte man sie von Braunschweig aus ein. Zu den Triebwagen gab es in Braunschweig auch drei VB 147, die ebenfalls aus Bremen stammten. Bei ihren täglichen Einsätzen kamen die VT 62.9 unter anderem nach Lüneburg, Gosslar und Altenau (Harz). Zwischen 1957 und 1958 kam das Ende für alle drei VT's beim Bw Braunschweig Hbf. Die Beiwagen wurden noch bis 1962 zusammen mit anderen Triebwagen eingesetzt. Der letzte der insgesamt elf VB 147 schied erst Anfang des Jahres 1970 aus.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2014

		Best.-Nr. 44354			Best.-Nr. 44355
		Best.-Nr. 44356			Best.-Nr. 44357
					

Originalgetreue Farbgebung: Dach silber, Aufbau rot, Rahmen schwarz





OBERLAUSITZER ERINNERUNGEN NOSTALGISCH DETAILLIERT



ORIGINALFOTO: H. R. KÜRZ: DIE TRIEBWAGEN DER REICHSBAHN-
BAUARTEN. EISENBÄHNER-KURIER VERLAG, FREIBURG 1988



Diesellok VT 137 Bauart BC4vT 32-34 und Beiwagen VB 147 Bauart C4v-31-32 der DR Betriebs-Nr. VT 137 013 und VB 147 027

Auf dem Gebiet der DR standen die sechs VT 137 002, 005, 006, 007, 012 und 013 der ersten Lieferserie, die alle wieder repariert wurden. Die VT 137 122 und 132 aus der stärker motorisierten Serie kamen ebenfalls wieder in den Bestand, musterte den beschädigten VT 137 044 aber aus. Bei den Beiwagen war die Situation ähnlich. Dort waren 16 Fahrzeuge beider Bauarten im Einsatz. Die bei der DR verbliebenen VT verkehrten bis Anfang der 60er-Jahre von Zittau aus in der Oberlausitz. Die zunehmend fehlenden Ersatzteile führten dann zur Abstellung. Der letzte VT 62 quittierte Ende der Fünfziger in Braunschweig den Dienst. Die Beiwagen wurden noch bis in die 80er-Jahre mit Diesellokomotiven eingesetzt. Das letzte Gespann mit einer Lok der BR 110 verkehrte 1985 im Jerichower Netz.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2014



		Best.-Nr. 44358			Best.-Nr. 44359
		Best.-Nr. 44360			Best.-Nr. 44361

Modell: Feinste Speichenräder aus Metall; Kuppelstange aus Metall; Antrieb auf zwei Achsen; Innenbeleuchtung; feinste Gravuren; Kurzkupplungskinematik; fein detaillierte Drehgestelle; epochengerechte Beleuchtung; einzeln angesetzte und frei stehende Griffstangen und Trittstufen; für Sound vorbereitet, bzw. eingebaut; Getriebelock aus Zinkdruckguss; vierteilige Inneneinrichtung inkl. Innenbeleuchtung; Führerstandsbeleuchtung und Stirnbeleuchtung digital getrennt schaltbar

Originalgetreue Farbgebung: Dach aluminium-weiß, Aufbau rot, Rahmen schwarz

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



ORIGINALFOTO: DR LP PRESSE

	Best.-Nr. 44362		Best.-Nr. 44363
	Best.-Nr. 44364		Best.-Nr. 44365



Diesellok VT 137 Bauart BC4vT 32-34 der SNCF, ohne Beiwagen

Betriebs-Nr. XR 8832

Vier der in Frankreich bei der SNCF verbliebenen VT 137 Bauart BC4vT 32-34 wurden nach dem Krieg auch wieder in Betrieb genommen. Sie erhielten die Nummern XR 8831-8834 und die in Frankreich übliche rot-beige Lackierung. Zum Ende ihres Betriebslebens wurden die Triebwagen noch zu Beiwagen umgebaut und mit Dieselloks bespannt.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2014



ORIGINALFOTO: ELFRIED SCHWIDT

Best.-Nr. 45240



Triebwagenbeiwagen VB 147 Bauart C4v 31-32 der BBÖ, unmotorisiert

Betriebs-Nr. VB 147 010

In Österreich verblieben, neben dem 1948 an die DB zurückgegebenen VT 137 008, noch acht Beiwagen der Bauart C4v 31-32 und einer der Bauart BC4iv 34. Sie wurden in die BBÖ typischen Triebwagenfarben umlackiert, behielten aber zunächst ihre alten DRG Nummern.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2014

Modell: Räder aus Metall; für Innenbeleuchtung vorbereitet; feinste Gravuren; Kurzkupplungskinematik; fein detaillierte Drehgestelle; einzeln angesetzte und frei stehende Griffstangen und Trittstufen; mehrteilige Inneneinrichtung; passgenau eingesetzte Fenster

Originalgetreue Farbgebung: Dach silber, Aufbau blau/beige, Rahmen schwarz



TRIEBWAGEN

BRAWA

HO

31

Verbrennungstriebwagen VT 45.5 der DB

Betriebs-Nr. 645 102-5

Obwohl nur in kleiner Stückzahl vorhanden, erreichten die VT 45.5 bei der DB noch das Computerzeitalter und wurden EDV-gerecht in die BR 645 umgezeichnet. Die letzten Triebwagen versahen ihren Dienst in der BD Hannover beim Bw Hildesheim und kamen von hier auf den umliegenden Strecken zum Einsatz.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

ILLUSTRATION



		Best.-Nr. 44192			Best.-Nr. 44193
		Best.-Nr. 44194			Best.-Nr. 44195

Modell: Vorbildlich gewellte Radscheiben aus Zinkdruckguss; fein gravierte Drehgestelle; epochengerechte Beleuchtung; für Sound vorbereitet bzw. eingebaut; 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; Federpuffer; vielteilige Inneneinrichtung inkl. Innenbeleuchtung; Schnittstelle und Lautsprecher über Klappe am Wagenboden zugänglich

Verbrennungstriebwagen Stettin M 262 der CSD

Betriebs-Nr. M262 101

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

ILLUSTRATION



		Best.-Nr. 44196			Best.-Nr. 44198

Dieseltriebwagen BR 772 der DB

Betriebs-Nr. 772 342-2

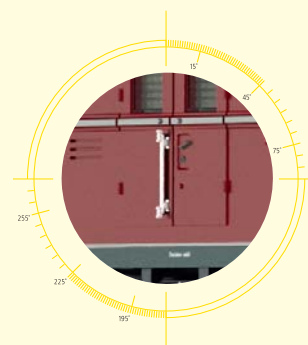
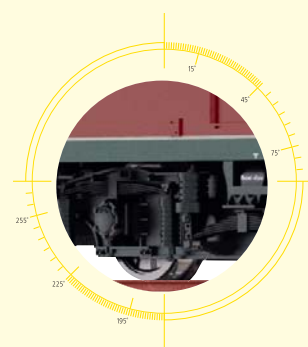
Nach der Wende erhielten viele der ehemaligen LVT der DR die Lackierung der DB: hellgrau mit türkisgrünen Flächen. Dieses Lackierschema war inzwischen überholt. Obwohl die Ausmusterung der alten LVT abzusehen war, erhielten noch einige Exemplare die heute aktuelle Lackierung in Verkehrsrot, um optisch "up to date" zu sein.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



		Best.-Nr. 44300			Best.-Nr. 44301

Modell: Überarbeiteter Antrieb; Schnittstelle



- 1_Viele extra angesetzte Teile am Drehgestell
- 2_Epochengerechte Beleuchtung
- 3_Frei stehende Griffstangen

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 44192)

Betriebs-Nr. 772 138-4 / 972 738-9

In den neuen Regionalbahnfarben und mit modernisierter Innenausstattung befördert die gute, alte "Ferkeltaxe" noch heute eine Vielfalt von Fahrgästen. In Thüringen, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg ist der Schienennahverkehr ohne sie nicht denkbar. Mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h kann sie auch auf Hauptstrecken eingesetzt werden.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013

Betriebs-Nr. 95 80 094 3 312-8

Anlässlich des 125. Geburtstags des „Haller Willem“ ist ein Triebwagen Talent der Nord-WestBahn im Jubiläumsdesign im Einsatz. Das spektakuläre Erscheinungsbild des Zuges ist das Ergebnis eines Gestaltungswettbewerbs, den die Osnabrücker Studentin Melanie Kanter mit ihrem Vorschlag gewonnen hat. Der umgestaltete moderne Triebwagen zeigt Stationen, die die Entwicklung der Eisenbahnstrecke in den vergangenen 125 Jahren prägten. Unter anderem werden die Anfänge der Bahnlinie, die zwischenzeitliche Streckenstilllegung und das EXPO-Projekt im Jahr 2000 visualisiert.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013

Betriebs-Nr. 94 80 0426 009-7

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013
















Best.-Nr. **44302** Digital
premium Best.-Nr. **44303**

NEM NEM NEM NEM NEM NEM NEM

Modell: Überarbeiteter Antrieb: mit Schnittstelle



		Best.-Nr. 44046
Digital premium		Best.-Nr. 44048
Digital premium		Best.-Nr. 44049

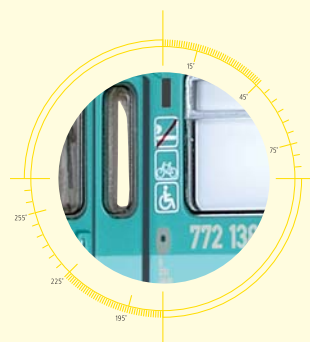
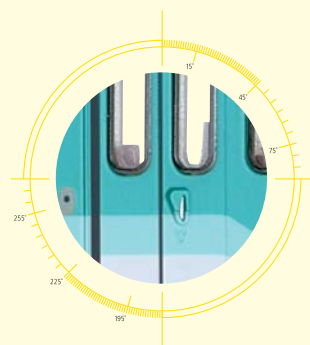
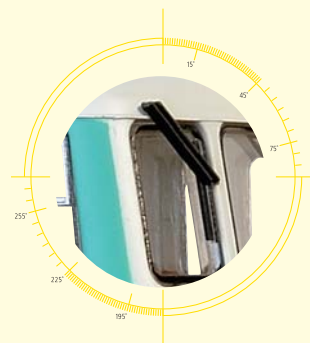
Modell: Feinste Bedruckung und Lackierung; Faltenbalg vorbildgerecht eingezogen



Technical specifications and logos for the DECT system:

- VI**: Visual indicator for the system.
- 425**: Frequency in MHz.
- Rmin 360**: Minimum range in meters.
- 21**: Number of channels.
- 2)**: Number of channels and a note.
- D**: Logo for the system.
- 00**: Logo for the system.
- L**: Logo for the system.
- DE**: Logo for the system.

Modell: Extra angesetzte Klimakästen und Zuleitungen; feinste Bedruckung und Lackierung; dreidimensionale Front originalgetreu wiedergegeben; Inneneinrichtung eingebaut; inkl. Innenbeleuchtung; 21-polige Schnittstelle; umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb



ORIGINALFOTO: DETLEF HEISE

Baden-Württemberg

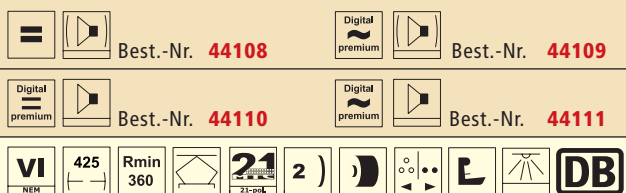


- 1_Extra angesetzte Scheibenwischer
- 2_Fein gravierte Details
- 3_Feinste Bedruckung und Lackierung

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 44302)

**Elektrotriebwagen BR 426 der DB
Regio, Nordrhein-Westfalen**
Betriebs-Nr. 94 80 0426 025-3

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Einheits-Nebenbahnwagen Ci-33 der DRG

Betriebs-Nr. 98 080

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



HANDMUSTER

Best.-Nr. 45501



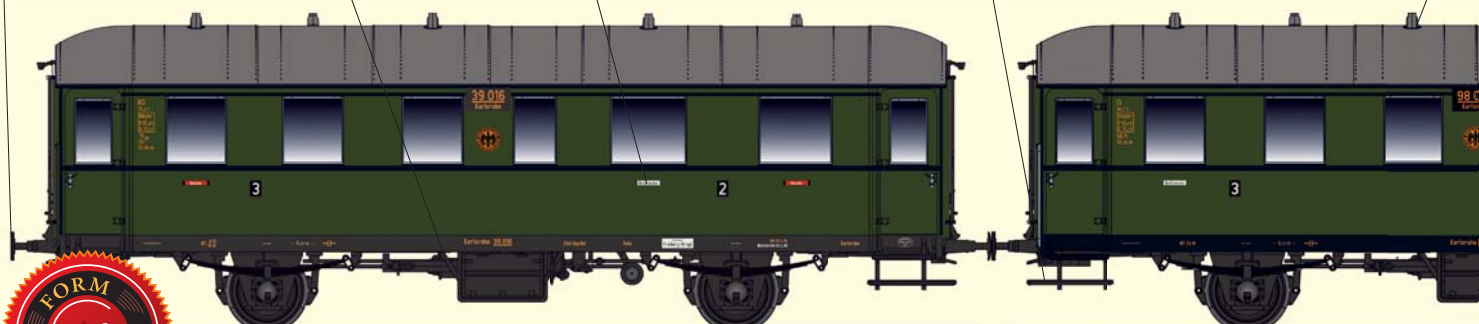
ORIGINALGETREUER NACHBAU
DES UNTERBODENS

EXTRA ANGESETZTE
TRITTSSTUFEN

FEINSTE BEDRUCKUNG
UND LACKIERUNG

EXTRA AN
WENDLE

EPOCHENGERECHT
UNTERSCHIEDLICHE PUFFER



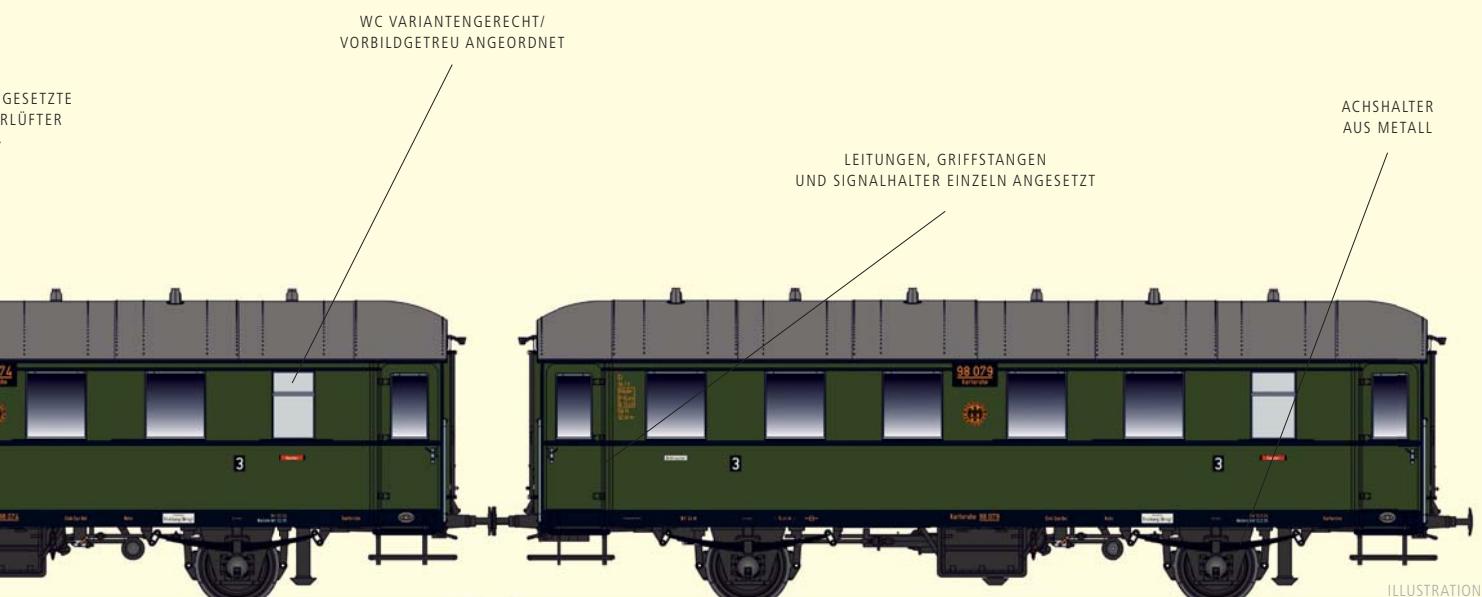
Einheits-Nebenbahnwagen Ci-33 und BCI-34 der DRG, 3er-Set

Betriebs-Nr. 39 016 / 98 074 / 98 079

Bereits in den 20er-Jahren beschaffte die DRG Reisezugwagen in Stahlbauweise, die speziell auf Nebenstrecken zum Einsatz kommen sollten. Im Gegensatz zu den Wagen für Hauptstrecken, die über einen Achsstand von 8,5m verfügten, besaßen diese nur ein Maß von 6,2m. Aufgrund der knappen Finanzmittel wurden nur wenige Wagen beschafft und grösstenteils im schlesischen Netz als Beiwagen zum ET 89 genutzt. Ende der 30er-Jahre wurde das Konzept erneut aufgegriffen. Nach einer Probserie in Nietbauweise wurden zwei grössere Serien von Ci- (91 Stück) und BCI-Wagen (79 Stück) beschafft. Aufgrund des niedrigen Gewichtes fertigte man zeitgleich auch beide Varianten als Beiwagen mit Eigenheizung. Geliefert wurden hier 15 BCi-34 als VB 140 123-137 und 92 Ci-33 als VB 140 138-229. Optisch

unterschieden sie sich von den herkömmlichen Reisezugwagen durch den auffälligen zweifarbigen Triebwagenanstrich. Wegen ihres geringen Eigengewichts kamen die Wagen vor allem dort zum Einsatz, wo aufgrund von Steigungen nur niedrige Zuglasten befördert werden konnten. Eine der wichtigsten Einsatzstrecken war bis in die 60er-Jahre die Höllentalbahn von Freiburg nach Neustadt und Seeburg. Die Beiwagen liefen außer hinter Verbrennungstriebwagen häufig auch mit ETA. Während des Zweiten Weltkrieges waren bei allen Gattungen erhebliche Verluste zu verzeichnen. Die DB baute hauptsächlich die Ci-33 in Steuerwagen für ETA um. Es gab aber auch weiterhin Fahrzeuge, die nur als Beiwagen einsetzbar waren und einige Steuerwagen für Verbrennungstriebwagen. Nach Ausmusterung der letzten ETA

HÖLLENTALBAHNHELDEN. MIT HIMMLISCHEN EXTRATEILEN



wurden die verbliebenen Steuerwagen wieder in den Reisezugwagenpark eingereiht und nach Ablauf der Nutzungsdauer ausgemustert. Die DR reichte einen Teil der Beiwagen in den Reisezugwagenpark ein und lackierte diese Fahrzeuge im herkömmlichen Grün. Die verbliebenen Beiwagen kamen aufgrund der vorhandenen Eigenheizung meist mit Dieselloks zum Einsatz. Die Palette

reichte hier von der Kö bis zur V 100. Die letzten Ausmusterungen erfolgten erst Anfang der 80er-Jahre. Erhalten blieben bei DR und DB mehrere Wagen, besonders erwähnenswert ist der Zusammenzug eines kompletten Zuges in Seebrugg, der zukünftig wieder auf der Höllentalbahn eingesetzt werden soll.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013

Best.-Nr. **45500**



Modell: Metallachshalter; einzeln angesetzte Achslagerdeckel; Bremsbacken in Radebene; einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte; extra angesetztes Achsbremsgestänge; extra angesetzte Bremsanlage; extra angesetzte Wendlerlüfter; variantengerechte Inneneinrichtung; extra angestzte Federpakete; epochengerecht unterschiedliche Puffer; feinste Nieten und Gravuren

Deutsche Bundesbahn

Einheits-Nebenbahnwagen Ci-33 und Bci-34 der DB, 3er-Set

Betriebs-Nr. 39 028 / 98 143 / 98 079 Kar

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **45502**



Modell: Metallachshalter; einzeln angesetzte Achslagerdeckel; Bremsbacken in Radebene; einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte; extra angesetztes Achsbremsgestänge; extra angesetzte Bremsanlage; extra angesetzte Wendlerlüfter; variantengerechte Inneneinrichtung; extra angesetzte Federpakete; epochengerecht unterschiedliche Puffer; feinste Nieten und Gravuren; originalgetreuer Nachbau des Unterbodens; feinste Bedruckung und Lackierung; WC variantengerecht/vorbildgetreu angeordnet; Leitungen, Griffstangen und Signalhalter einzeln angesetzt; Achshalter aus Metall

Einheits-Nebenbahnwagen Ci-33 der DB

Betriebs-Nr. 98 151 Kar

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **45503**



Einheits-Nebenbahnwagen Ci-33 und BCi34 der DB, 3er-Set

Betriebs-Nr. 39 029 / 98 078 / 98 090 Kar

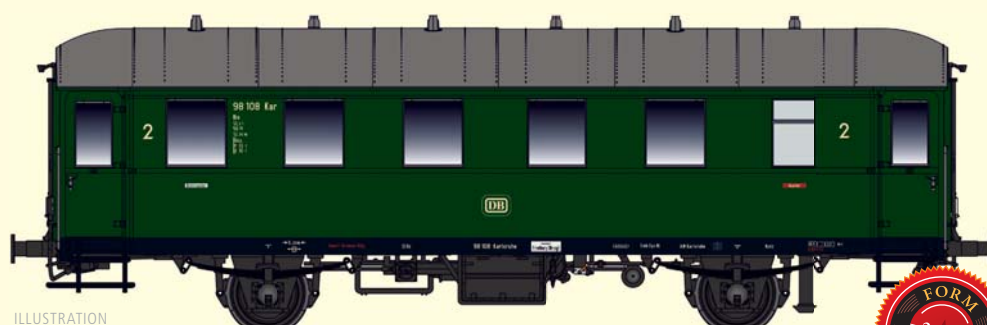
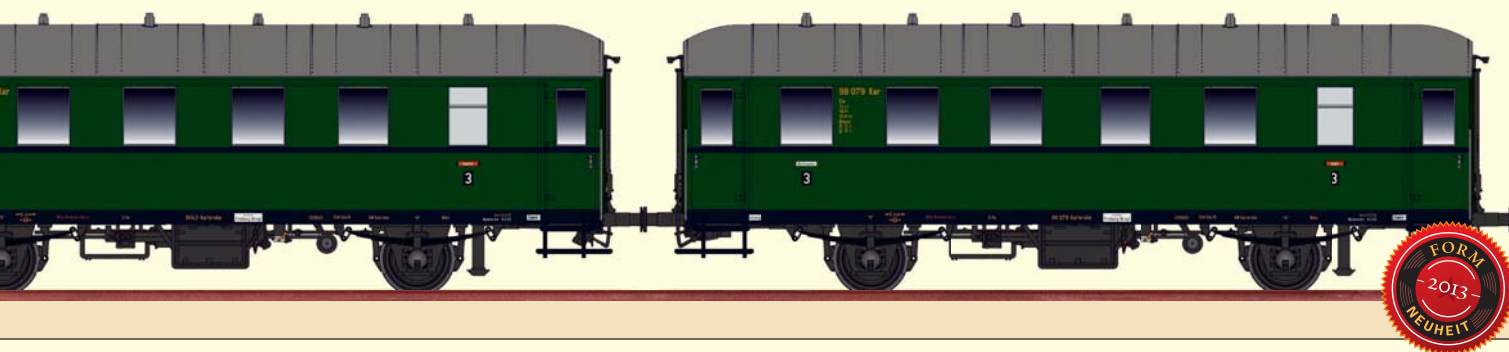
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **45504**





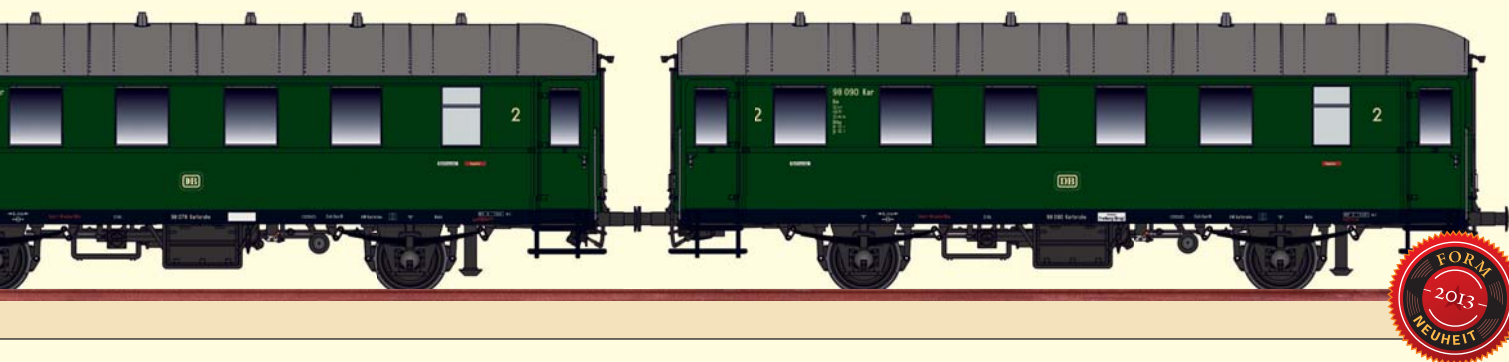
ILLUSTRATION

Best.-Nr. **45505**



Einheits-Nebenbahnwagen Ci-33
der DB
Betriebs-Nr. 98 108 Kar

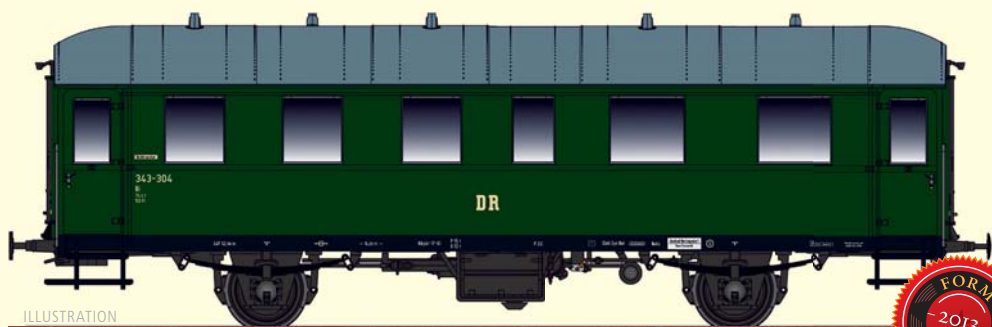
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013





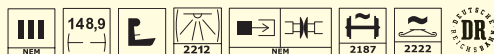
**Einheits-Nebenbahnwagen Bi-33
der DR**
Betriebs-Nr. 343-304

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013

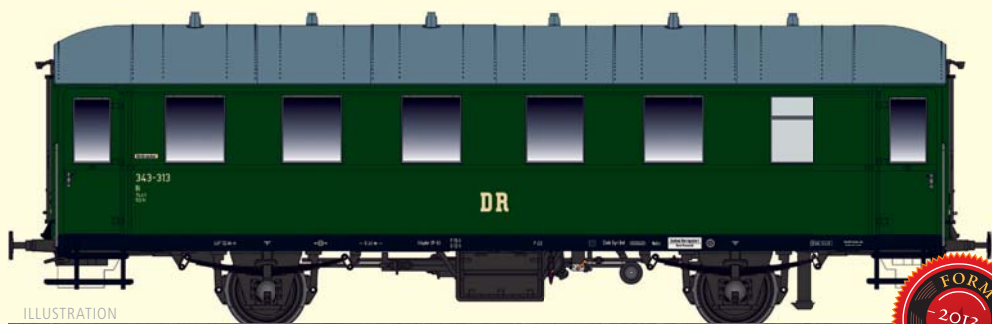


ILLUSTRATION

Best.-Nr. **45506**



Modell: Metallachshalter; einzeln angesetzte Achslagerdeckel; Bremsbacken in Radebene; einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte; extra angesetztes Achsbremsgestänge; extra angesetzte Bremsanlage; extra angesetzte Wendlerlüfter; variantengerechte Inneneinrichtung; extra angesetzte Federpakete; epochengerecht unterschiedliche Puffer; feinste Nieten und Gravuren; originalgetreuer Nachbau des Unterbodens; feinste Bedruckung und Lackierung; WC variantengerecht/vorbildgetreu angeordnet; Leitungen, Griffs tangen und Signalhalter einzeln angesetzt; Achshalter aus Metall



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **45507**



**Einheits-Nebenbahnwagen Bi-33
der DR**
Betriebs-Nr. 343-313

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



ILLUSTRATION

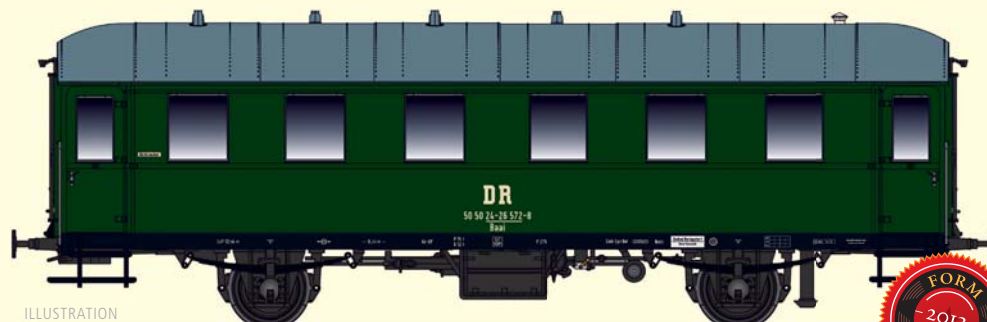
Best.-Nr. **45508**



**Einheits-Nebenbahnwagen Bi-33
der DR**

Betriebs-Nr. 50 50 24-26 562-9

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **45509**



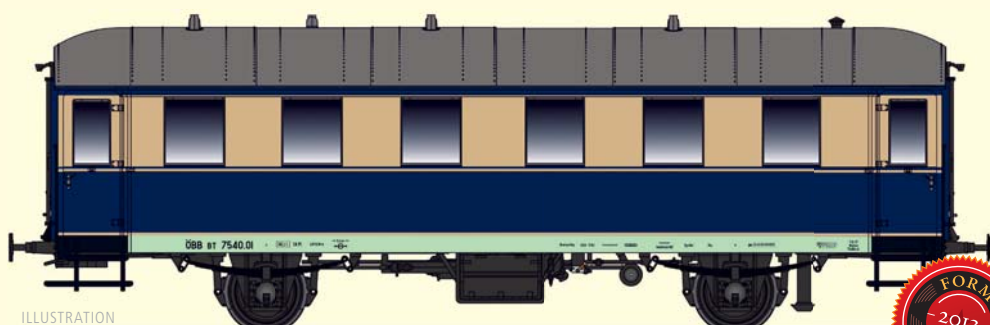
**Einheits-Nebenbahnwagen Bi-33
der DR**

Betriebs-Nr. 50 50 24-26 572-8

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013

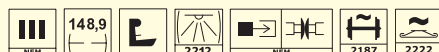
**Einheits-Nebenbahnwagen Civ-34
der ÖBB**
Betriebs-Nr. 7540.01

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



ILLUSTRATION

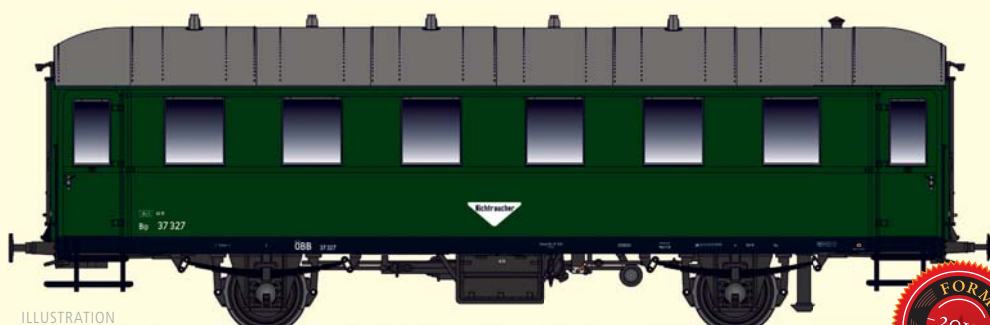
Best.-Nr. **45510**



Modell: Metallachshalter; einzeln angesetzte Achslagerdeckel; Bremsbacken in Radebene; einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte; extra angesetztes Achsbremsgestänge; extra angesetzte Bremsanlage; extra angesetzte Wendlerluffer; variantengerechte Inneneinrichtung; extra angestzte Federpakete; epochengerecht unterschiedliche Puffer; feinste Nieten und Gravuren

**Einheits-Nebenbahnwagen BCi-34
der ÖBB**
Betriebs-Nr. 37 327

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



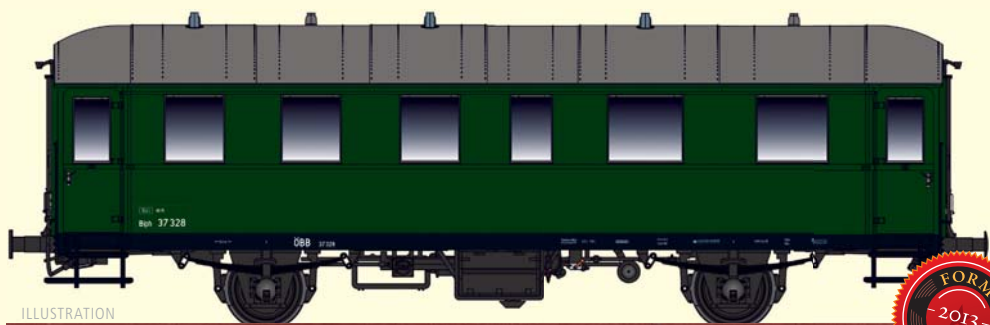
ILLUSTRATION

Best.-Nr. **45511**



**Einheits-Nebenbahnwagen BCi-34
der ÖBB**
Betriebs-Nr. 37 328

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **45512**





KÜHNER ZWEIACHSER. ORIGINALGETREU BIS UNTERS DACH



Abteilwagen C3 DRG Betriebs-Nr. Dresden 70544

Nach 1920 unternahm man mit umgebauten preussischen Abteilwagen umfangreiche Laufwerksversuche. Bei diesen war die mittlere Achse entfernt und durch ein Sprengwerk ersetzt worden. Die Versuche bestätigten, dass auf die mittlere Achse ohne Verschlechterung der Laufeigenschaften verzichtet werden konnte. Daraufhin beschaffte die DRG weitere nachgebaute preussische Abteilwagen nur noch als Zweiachser.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013

Best.-Nr. **45476**



- Feinste Gravuren
- Kurzkupplungskinematik
- Achshalter aus Metall

- Einzel ange-setzte und frei stehende Griffstangen und Trittstufen
- Passgenau eingese-setzte Fenster
- Extra ange-setztes Sprengwerk



Best.-Nr. **45477**

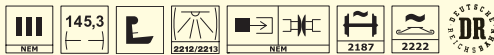


Abteilwagen C2tr der DRG
Betriebs-Nr. Dresden 70560

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **45478**



Abteilwagen C2 der DR
Betriebs-Nr. 523-712

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **45479**



Abteilwagen C2tr der DR
Betriebs-Nr. 533-713

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013

Schlafplatzwagen A der K.W.St.E.

Betriebs-Nr. 163

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

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **45610**



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

Personenwagen Bghw der DR

Betriebs-Nr. 50 50 28-12 016-8

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **45368**



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

Personenwagen Bghw der DR

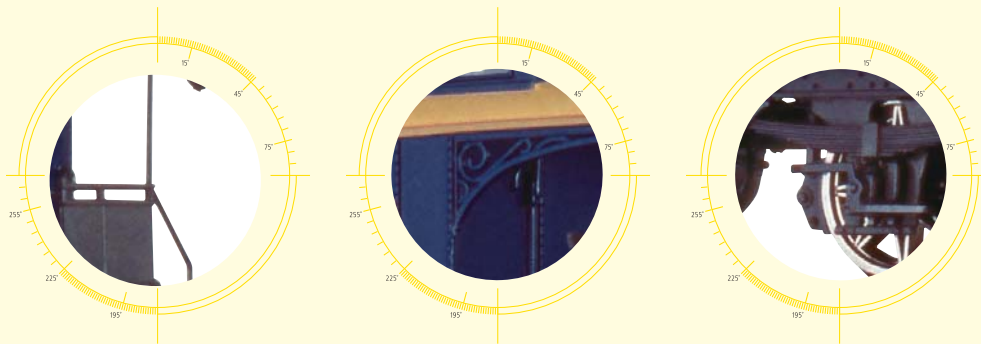
Betriebs-Nr. 50 50 28-14 186-7

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **45369**





- 1_Angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke
- 2_Filigran durchbrochene Dachstütze
- 3_Mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 45610)



Best.-Nr. **45370**



Personenwagen Bghw der DR
Betriebs-Nr. 50 50 28-14 394-6

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **45371**



Sitzgepäckwagen BDghws der DB AG
Betriebs-Nr. 50 80 82-15 044-4

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013

GESCHWEISST, NICHT GENIETET. MIT DER LIZENZ FÜR TOLLE DETAILS



Gedeckter Güterwagen Grs „Oppeln“ der DRG Betriebs-Nr. 6 211

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 6000 mm 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 aufgrund 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 50er-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 50-er Jahre kam der Entschluss gegen eine teure Vollaufarbeitung. Die noch vorhandenen Wagen wurden mit Einführung des UIC Nummernsystems in „Glms 200“ umgezeichnet und überlebten vereinzelt noch bis 1979.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013

Best.-Nr. **48825**



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



Best.-Nr. **48826**



Gedeckter Güterwagen Ghhs
„Oppeln“ der DRG
Betriebs-Nr. 24 737

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48827**



Gedeckter Güterwagen Gms 30
„Oppeln“ der DB
Betriebs-Nr. 220 574

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48828**



Gedeckter Güterwagen Glms 30
„Oppeln“ der DB
Betriebs-Nr. 20 80 145 4 199-8

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013

**Gedeckter Güterwagen Mrs
„Oppeln“ der DR**
Betriebs-Nr. 07-12-21

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48829**



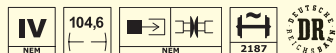
Modell: Metallachshalter; Dreipunktlagerung; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; einzeln angesetzte Achslagerdeckel; Bremsbacken in Radebene; einzeln angesetzte Griffstangen und Tritte; extra angesetztes Achsbremsgestänge; extra angesetzte Bremsanlage; durchbrochene Wagenkastenstützen

**Gedeckter Güterwagen Hkms
[2225] „Oppeln“ der DR**
Betriebs-Nr. 27 50 222 5 134-0

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48830**



**Gedeckter Güterwagen Gms „Op-
peln“ der ÖBB**
Betriebs-Nr. 140 830

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48831**



* TREIBSTOFF FÜR ANHÄNGER SCHÖNSTER ORIGINALTREUE



ORIGINALFOTO: THOMAS BECKEN/
ILLUSTRATION



Leichtbaukesselwagen Bauart Uerdingen der DRG Betriebs-Nr. 920 152 P

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

le mit 2,00 m Achsstand zum Einsatz.

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

Die letzten Wagen schieden erst in den 90er Jahren aus dem Bestand und dienten häufig noch als Bahndienst- oder Bahnhofswagen. In dieser Funktion waren sie häufig noch nach der Jahrtausendwende zu beobachten.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2014



Best.-Nr. **48900**



Modell: Dreipunktlagerung; einzeln angesetzte Achslagerdeckel und Federpakete; Bremsbacken in Radebene; einzeln angesetzte Griffstangen und Tritte; extra angesetztes Achsbremsgestänge; extra angesetzte Bremsanlage; fein gravierte Drehgestelle;

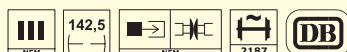
**Leichtbaukesselwagen Bauart
Uerdingen „VTG“ der DB**
Betriebs-Nr. 596 778 P

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2014



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **48901**



Modell: Dreipunktlagerung; einzeln angesetzte Achslagerdeckel und Federpakete; Bremsbacken in Radebene; einzeln angesetzte Griffstangen und Tritte; extra angesetztes Achsbremsgestänge; extra angesetzte Bremsanlage; fein gravierte Drehgestelle;

**Leichtbaukesselwagen Bauart
Uerdingen „Esso“ der DB**
Betriebs-Nr. 21 80 005 1 287-9

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2014



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **48902**



**Leichtbaukesselwagen Bauart
Uerdingen ZZr der DR**
Betriebs-Nr. 51-75-10 P

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2014



ILLUSTRATION

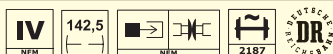
Best.-Nr. **48903**





ILLUSTRATION

Best.-Nr. **48904**



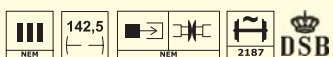
**Leichtbaukesselwagen Bauart
Uerdingen ZZw der DR**
Betriebs-Nr. 31 50 725 1261-1

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2014



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **48905**



**Leichtbaukesselwagen Bauart
Uerdingen „Shell“ der DSB**
Betriebs-Nr. 502 833 P

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2014



Best.-Nr. **48532**



**Kesselwagen „Rheinmetall“
der DB**
Betriebs-Nr. 545 019 P

LIEFERBAR

Model: Feinste Bedruckung und Lackierung; Drehgestell dreidimensional mit vielen extra angesetzten Teilen; feinst detaillierter und dünnwandiger Rahmen; einzeln angesetzte Bremsdreiecke

Gedeckter Güterwagen der K.Bay.Sts.B.

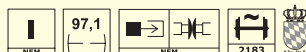
Betriebs-Nr. 34 254 Regensburg

Obwohl ihr Ladegewicht geringer war als das der neueren Wagen der Gattungen Gm und Gln, konnte Bayern auch auf die älteren G-Wagen nicht verzichten. Insbesondere beim Transport von leichteren Stückgütern, z. B. den Erzeugnissen der umfangreichen Glasindustrie im Bayerischen Wald, spielte die eingeschränkte Tragfähigkeit keine Rolle. So erhielten auch die älteren Wagen nach 1912 den rotbraunen Anstrich und wurden in den neu geschaffenen Gattungsbezirk „Regensburg“ eingereiht. Hier waren alle Wagen mit einem Ladegewicht von unter 15 t versammelt.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48018**



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

Gedeckter Güterwagen der K.Bay.Sts.B.

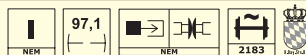
Betriebs-Nr. 34 170 Regensburg

Nach 1911 setzte sich auch in Bayern allmählich die rotbraune Lackierung der Güterwagen durch. Dieser Farbton war vom Deutschen Staatsbahn Wagen Verband für Güterwagen vorgeschrieben. Bei fälligen Neulackierungen erhielten auch alte Wagen die neue braune Lackierung.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48019**

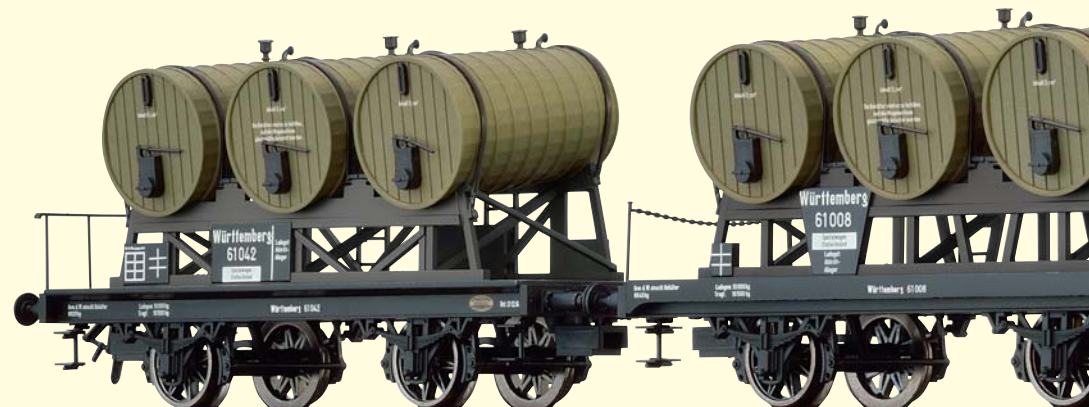


Latrinewagen der K.W.St.E., 3er-Set

Betriebs-Nr. 61 008 / 61 010 / 61 042

Latrinewagen dienen der Entsorgung der städtischen Abwässer, vornehmlich der von Großstädten. Der Transport von den Abortgruben zu den Verladebahnhöfen erfolgte mit Pferdefuhrwerken. Von dort folgte der Transport in Ganzzügen zu verschiedenen Entladestellen. Eine dieser Entladestellen lag vor den Toren der Stadt Schwäbisch Gmünd. Dort wurde die Ladung in Gruben gekippt und zwischengelagert. Bauern holten den sog. Abtrittdünger später ab und verteilten ihn auf die Felder des Umlandes.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **47722**





Kesselwagen K2 „FriHoDi“ der DRG

Betriebs-Nr. Mst 579 550 P

Die ursprünglich für die Herstellung von Fleisch- und Wurstwaren gegründete Fabrik von Fritz Homann begann ab 1882 auch Margarine Produkte zu erzeugen. Der gute Absatz führte dazu, dass die Produktion und der Vertrieb von Fleisch- und Wurstwaren 1896 eingestellt wurden. 1924 wurde gar eine eigene Raffinerie zur Produktion von Margarine am Stammsitz in Dissen am Teutoburger Wald in Betrieb genommen. Zum Transport der eigenen Erzeugnisse und Grundprodukte hielt die Firma Homann Wagen vor, die werbewirksam lackiert und beschriftet waren.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013

Best.-Nr. **47817**



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



Kesselwagen K2 „Ramseier“ der SBB

Betriebs-Nr. 538 481P

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013

Best.-Nr. **47815**



(Abbildung zeigt Best.-Nr. 47722)



Kohletrichterwagen der Saar, 2er-Set

Betriebs-Nr. 856 / Mz 911

Die durch die KPEV beschafften Kohletrichterwagen dienten auch bei der DRG fast ausschliesslich für den Verkehr zwischen den Gruben und Hütten der Stahlwerke im Saarland. Verdrängt wurden sie durch Fahrzeuge mit größerem Fassungsvermögen und höherem Ladegewicht. Die Eisenbahnen des Saarlandes verfügten Anfang der 50er-Jahre noch über Wagen dieses Typs. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48789**



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

Tiefadewagen der BBÖ

Betriebs-Nr. 525-100 P

Auch nach der Gründung der BBÖ hatte die Firma Krauss & Comp. in Linz noch mindestens einen vierachsigen Tiefadewagen im Bestand. Dieser blieb als Privatwagen Ja 525-100 P noch mindestens bis zur Fusion mit der Lokomotivfabrik J. A. Maffei aus München im Jahr 1931 im Einsatz. Bestimmungsgemäß wurden schwere Einzellasten von Linz aus zu den Kunden befördert oder der Wagen auch für Fremdtransporte weitervermietet. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **47911**





Gedeckter Güterwagen L der SNCF
Betriebs-Nr. 439 020

Auch auf französischem Hoheitsgebiet blieben nach Rückzug der deutschen Truppen viele verschiedene Reise- und Güterwagen stehen. Die SNCF nutzte diese Wagen weiter und reichte sie in ihren Bestand ein. So konnte ein kleiner Teil der eigenen Kriegsverluste ausgeglichen werden. Unter den von der DRG übernommenen „Fremdwagen“ waren einige der Gattung Dresden, die bei der SNCF unter Gattungsbezeichnung L geführt und eingesetzt wurden.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

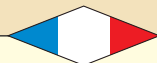
Gedeckter Güterwagen CHO der NS

Betriebs-Nr. 14 850

Im Verlauf des Zweiten Weltkrieges wurde der Fahrzeugpark der europäischen Eisenbahnverwaltungen massiv durcheinandergebracht. Und auch wenn man sich bemühte beim Rückzug so viel rollendes Material wie nur möglich mitzunehmen, so verblieben doch einige ehemals deutsche Wagen im Ausland. Mit einigen Bahnverwaltungen wurden nach Ende des Krieges dann diese „Fremdwagen“ ausgetauscht. Andere nutzten diese Wagen und reichten sie in ihren eigenen Bestand ein. So blieb auch ein einzelner großräumiger gedeckter Wagen der DRG auf dem Gebiet der Niederlande, die ihn als Gattung CHO bei den Nederlandse Spoorwegen (NS) führten.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

Best.-Nr. **48679**



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. **48678**



FÜR ECHTE FANS AUFGEDECKT: STIRNWANDALLÜREN MIT TÜREN



ILLUSTRATION



Gedeckter Güterwagen Glt 23 der DRG Artikel-Nr. 83 548

Bei der Beschaffung eines zweiachsigen gedeckten Güterwagens mit Stirntüren orientierte sich die DRG stark am preussischen „Hohlglaswagen“. Für die Ende der 20er-Jahre stark florierende Autoindustrie wurden hieraus Wagen speziell für die Beförderung von PKW abgeleitet. In der ersten Ausführung verfügte dieser, auch bei der Variante ohne Handbremse, nur über eine Stirntür. Da dies aufwändige Rangiermanöver erforderlich machte, wurde die Konstruktion überarbeitet. Neben Stirntüren mit größerem Lichtraumprofil erhielten die Wagen ohne Handbremse nun zwei Stirntüren, so dass eine Durchfahrt beim Be- und Entladen möglich war. Viele Wagen waren daher in Bahnhöfen an den Produktionsstandorten der Automobilhersteller beheimatet.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

Best.-Nr. **48674**



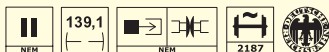
- Neu: Stirnwand mit Türen
- Extra angesetzte Trittstufen
- Räder auch innen profiliert
- Originalgetreuer Nachbau des Rahmens

- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Extra angesetzte Federpakete und Radlager
- Feine Gravuren und Niete
- Kurzkupplungskinematik
- Achshalter aus geprägtem Blech



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **48675**



Gedeckter Güterwagen Glt 23
„Autounion“ der DRG
 Artikel-Nr. 83 477

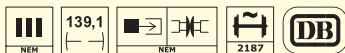
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

Modell: Neu Stirnwand mit Türen; 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



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **48676**



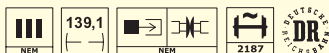
Gedeckter Güterwagen Glt 23
der DB
 Artikel-Nr. 195 160

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **48677**



Gedeckter Güterwagen Gltu
der DR
 Artikel-Nr. 13-80-21

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

Rungenwagen Rr 20 der DB

Betriebs-Nr. 408 522

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48700**



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; Kurzkuppelungskinematik; Achshalter aus geprägtem Blech; Rungen einzeln gesteckt

Offene Güterwagen Omm 52 der DB, 3er-Set

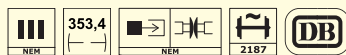
Betriebs-Nr. 891 745 / 893 776 / 866 332

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48616**



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

Offene Güterwagen Eo 017 der DB, Rübenwagen, 3er-Set

Betriebs-Nr. 42 80 514 6 562-6 / 42 80 503 2 340-4 / 42 80 514 0 816-2

Auch nach der UIC-gerechten Umzeichnung der offenen Güterwagen in E 017 waren noch fast alle Wagen im Bestand der Deutschen Bundesbahn. Die Bremserhäuser waren nach und nach bei AW-Aufenthalten entfernt worden. Zum täglichen Bild der Güterzüge gehörten die markanten Blechwagen aber noch sehr lange. Erst Ende der 70er-Jahre konnte man dann teilweise auf die alten Omm 52 verzichten und sie wurden vermehrt in den neu geschaffenen Rübenwagenpark umgesetzt.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48615**





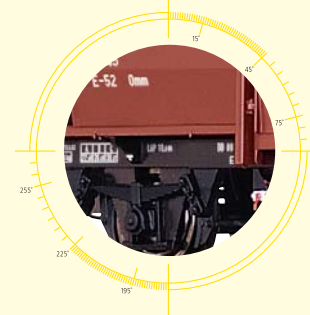
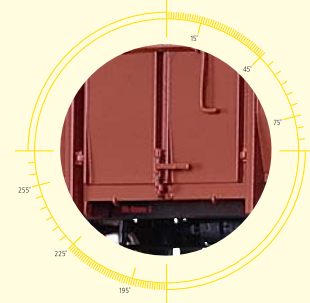
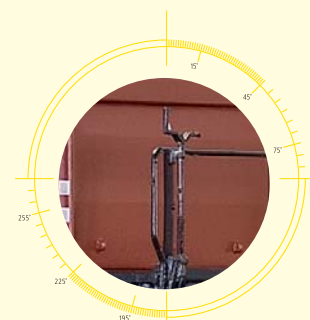
Rungenwagen R der DR

Betriebs-Nr. 21 50 302 5 136-1

Die DR-Ost reihte ihre übernommenen Wagen ab 1952 unter den Stammnummern 61(R) und 63 (Ro) ein. Genaue Stückzahlen zu nennen ist hier nicht möglich, da in beiden Stammnummern alle möglichen Typen vereint waren. 1952 zählte man 3 200 R-Wagen und 2 100 Ro-Wagen (ohne Rungen). Mit den Jahren dürfte sich das Verhältnis zugunsten der rungenlosen Wagen verschoben haben. Größere Umbauten gab es, bis auf die Ausrüstung mit Rungentragkörben, keine. Mitte der 70er-Jahre quitierten die letzten DR-Wagen als Rw und Row den Dienst. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



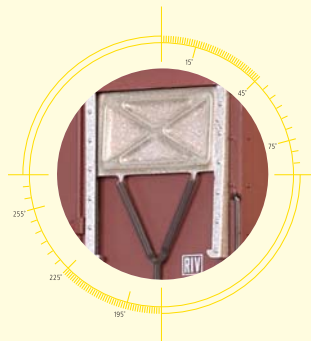
Best.-Nr. **48701**



Schiebedachwagen Kmmks 51 der DB, mit Bremserbühne

Betriebs-Nr. 363 134

Bereits 1949 unternahm die DB Versuche mit sogenannten Hubschiebedachwagen. Diese ähnelten herkömmlichen O-Wagen mit einer zweiflügeligen Tür in der Wagenmitte, hatten aber ein zur Hälfte aufschiebbares Dach aus Aluminium. Die Wagen wurden von den Verladern sehr gut angenommen, so dass ab 1951 die Serienbeschaffung als Kmmks 51 erfolgte. Charakteristisch war auch hier die Verwendung von Hohlkastenprofilen für den Außenlangträger, obwohl die Wagen sonst mit den Omm 52 nicht konstruktiv verwandt waren. Ein Teil der Wagen erhielt eine Handbremse in Form des anschraubbaren Einheitsbremserstandes, der anfänglich noch mit einem Bremserhaus ausgerüstet war. Im Gegensatz zu den bisherigen Klappdeckelwagen waren die Kmmks 51 auch mit Stirnklappen ausgerüstet, so dass nässeempfindliche Schüttgüter schnell über Stirnkippanlagen entladen werden konnten. Bis 1967 wurden so 4 575 Wagen gebaut, die letzten erhielten bereits die UIC-gerechte Bezeichnung Ts-51. Typische Ladegüter waren neben Schüttgütern wie Kalk, Kali, Salz und Ton auch Bleche, Blechrollen und schwere Stückgüter. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48618**



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



Best.-Nr. **48814**



Modell: Türen zum Öffnen; bewegliche Lüfterklappen; gefederte Achsen; neue Kupplungskulisse; extra angesetzte Trittstufen; filigrane Nachbildung der Radlager; originalgetreuer Nachbau des Unterbodens; feinste Bedruckung und Lackierung; Räder auch innen profiliert; Federpuffer; bewegliche Türriegel; einzeln angesetzte Wagenkastenstützen; Achslager wie im Original überfedert; bewegliche Lüfterklappen mit dahinter liegenden Lüfterlamellen als Ätzteil; extra angesetzte Griffe; neue, präzise Kupplungskulissen (spielfrei)

Güterwagen Gms 54, Omm 52 und Einheits-Nebenbahnwagen der DB „Bauzugwagen“, 3er-Set

Betriebs-Nr. 40 80 945 5 604-5 /

30 80 941 8 008-7 / 60 80 99-29 327-6

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **45982**





Best.-Nr. **48619**



Schiebedachwagen Ts⁸⁵¹ der DB

Betriebs-Nr. 21 80 570 4 338-0

Mit der Umstellung auf UIC-gerechte Beschriftung erhielten die bisherigen Kmmks 51 die Bezeichnung Ts und die neue Bauartnummer 851. Der Hauptgattungsbuchstabe T steht dabei für öffnungsfähiges Dach. 1980 änderte sich die Gattungsbezeichnung erneut, die Wagen firmierten nun unter Tms 851. Das „m“ steht für eine Ladelänge unter neun Meter. Einige Wagen hatten feste Gestelle zum Transport von Blechcoils und waren fest beheimatet, sie erhielten die Bezeichnung Thms 851.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Gedeckte Güterwagen Gms 54 der DB, 3er-Set (48814)

Betriebs-Nr. 256 080 / 266 362 / 257 927

Parallel zur Beschaffung neuer Fahrzeuge fasste die DB den Entschluss altbrauchbare Wagen zu zerlegen und nach UIC-Maßen neu aufzubauen. Aufgrund der knappen Finanzmittel konnte man sich ausschließliche Neubeschaffungen nicht leisten und durch die Umbauten war man in der Lage, die eigenen Werkstätten auszulasten. Eigens dafür richtete die DB im AW Oldenburg ein Konstruktionsbüro ein, das die notwendigen Zeichnungen anfertigte. Für den Umbau gedeckter Güterwagen kamen die in großen Stückzahlen vorhandenen G 10 infrage, die durch den Umbau so umgestaltet werden sollten, dass die Kunden dieselben Kapazitäten wie bei UIC-Neubauwagen vorfinden. Völlig neu war hingegen die Bremsanlage, die jetzt der Bauart KE-GP entsprach. Von 1954 bis 1960 bauten mehrere AW so insgesamt fast 14.000 Wagen – davon ca. 3500 mit dem Einheitshandbremsstand. Die Wagen bewährten sich im Betrieb und fielen durch die einheitliche Optik im Reigen der Neubauwagen kaum auf, fast alle wurden so nach 1966 noch EDV-gerecht umgezeichnet. Verwendung fanden die Wagen insbesondere für Express- und Stückgüter, vor dem Aufkommen von Spezialwagen aber auch für Ladungen in loser Schüttung wie Getreide oder Kartoffeln.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013





Güterwagenset Wärmeschutzwagen, Rungenwagen, Kesselwagen der DR (Brit. US-Zone)

Betriebs-Nr. 339 / 405 132 / 503 015 P

Nach 1945 wurde die Deutsche Staatsbahn durch die Besatzungsmächte weiterbetrieben und durch das jeweilige Kürzel der Besatzungszone ergänzt.

Nachdem 1949 die „Deutsche Bundesbahn“ gegründet wurde, verschwanden diese Merkmale. Gleichzeitig arbeitete man an einem neuen Nummern- und Bezeichnungssystem für die Güterwagen. Ausgesetzt werden musste diese Maßnahme für Güterwagen die nach Westberlin verkehren sollten, akzeptierte doch die DR der USSR-Zone keine Wagen mit dem Kürzel DB. Wiedereingeführt wurden auch Lackierungen aus Friedenszeiten. So wurden die während des Krieges in beton-grau lackierten Kühlwagen nach dem Krieg nach und nach wieder weiß lackiert.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **45979**



Best.-Nr. **45980**





Güterwagen G 10 EUROP der SNCF, SNCB und CFL, 3er-set

Betriebs-Nr. 7 296 832 / 296 730 / 22 612

1950 gründeten SNCF und DB den gemeinsamen Güterwagenpark. Nach und nach traten diesem fast alle westeuropäischen Staatsbahnen bei. Ziel war die bessere Ausnutzung der Standardwagen. Anfänglich waren das vor allem O- und G-Wagen, im Laufe der Jahre kamen weitere Gattungen dazu. Handelte es sich ab Mitte der 60er-Jahre fast ausschließlich um die UIC-Standardwagen, so waren am Anfang auch viele ältere Güterwagen vertreten. „Landplagen“ wie der preußische Musterwagen nach Blatt A“ oder mehrere deutsche O-Wagentypen wurden gleich von mehreren Bahnverwaltungen eingebracht. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013

Wärmeschutzwagen „Staatlich Fachingen“ der DB, 2er-Set

Betriebs-Nr. 576 686 P / 576 690 P

Im Jahre 1905 beschaffte der Mineralbrunnen Fachingen, der damals noch als „Königlicher Mineralbrunnen Fachingen“ firmierte die ersten Eisenbahnwagen für den Mineralwassertransport. Möglich war dies durch die Erfindung der spannungsfrei hergestellten Glasflasche, die es endlich ermöglichte das Mineralwasser schnell und einfach zu versenden. In der Folge wurden weitere zweiachsige Wagen beschafft. Meist handelte es sich dabei um Gelegenheitskäufe von ehemaligen Kriegskühlwagen auf G 10-Basis. Äußerlich fielen die Wagen durch ihren hellgrünen Anstrich und den in Anordnung und Gestaltung wechselnden Fachingen-Schriftzug auf. Die letzten der zweiachsigen Mineralwasserwagen wurden noch EDV-gerecht umgezeichnet und schieden Anfang der 70er-Jahre aus. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48281**



Modell: Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage; einzeln angesetzte Signalstützen; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; einzeln aufgesetzte Lagerdeckel; Metallachsager, Achsstege und Räder aus Metall; formneues Gehäuse; maßstäbliche Seitenwand mit Flügeltüren (nicht beweglich)

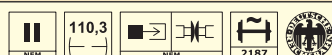
Wärmeschutzwagen G 10 der DRG

Betriebs-Nr. Hannover 565 906 P

Viele private Firmen, so auch die Frigus GmbH Bremerhaven, nutzten die Möglichkeit Kühlwagen bei der DRG einzustellen und wärmeempfindliche Güter von den Seehäfen zu verteilen. Die Frigus GmbH betrieb seit 1913 ein Kühlhaus im Kaiserhafen Bremerhaven, von wo aus der Versand von mit Schiffen angelieferten Waren ins ganze Land erfolgte. Auch bei der Verteilung von geschlachtetem Vieh war man nun flexibler. Der 1924 gebaute Wagen Hannover 565 906 gehörte der Firma Frigus Bremerhaven, die ihn an die „English & Dutch Meat Company Limited, London“ vermietete. 1935 wurde dieses Unternehmen wieder liquidiert. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013

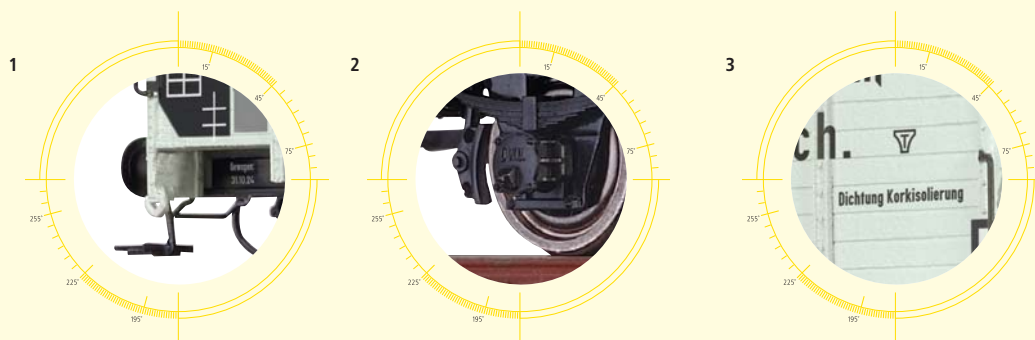


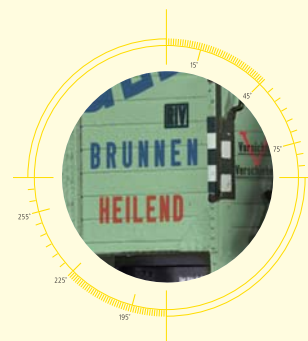
Best.-Nr. **48283**



- 1_Trittstufen extra angesetzt
- 2_Mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene
- 3_Feinste Bedruckung und Lackierung

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 48283)





Best.-Nr. **48258**



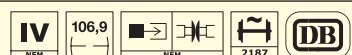
Modell: Radsätze in Spitzenlagerung; einzeln angesetzte U-Profile als Kastenstütze; Trittstufen extra angesetzt; Achshalterstege aus dünnem Metall; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; extra angesetzte Lagerdeckel, Bremsbacken in Radebene; feinste Bedruckung und Lackierung; Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage

Gedeckter Güterwagen G 10 der DB, mit Handbremse
Betriebs-Nr. 130 389

LIEFERBAR



Best.-Nr. **48290**



Gedeckter Güterwagen Gklm der DB
Betriebs-Nr. 21 80 112 0 403-7

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013

Gedeckter Güterwagen G 10 der GDS

Betriebs-Nr. 122

In Dänemark gab es neben der staatlichen DSB auch eine Reihe von Privateisenbahnen. So auch die Gribskovbanen (GDS), die einige gedeckte Güterwagen nach preußischen Normalien im Bestand hatten. Durch ihre komplett schwarze Lackierung fielen sie im Bild der seinerzeit überwiegend braunen Güterwagen deutlich auf.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. 48289



Modell: Radsätze in Spitzenlagerung; einzeln angesetzte U-Profile als Kastenstütze; Trittstufen extra angesetzt; Achshalterstege aus dünnem Metall; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; extra angesetzte Lagerdeckel, Bremsbacken in Radebene; feinste Bedruckung und Lackierung; Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage

Gedeckter Güterwagen LW der SNCF

Betriebs-Nr. 7 494 223

Die Reichseisenbahnen Elsass-Lothringen beschafften in großer Zahl Betriebsmittel nach preußischen Normalien. 1938 gingen zahlreiche dieser Wagen in der neugegründeten Staatsbahn SNCF auf. Weitere Güterwagen deutscher Bauart übernahm die SNCF nach 1945 durch Lieferungen aus Deutschland und auf französischem Boden stehen gebliebene Wagen. Diese kamen ab 1951 auch in den gemeinsam mit der DB gegründeten EUROP-Park, der am Anfang aus offenen und gedeckten Güterwagen zur gemeinsamen Nutzung bestand. EUROP-Wagen sollten nur noch zu Fristarbeiten ihrer Heimatverwaltung zugeführt werden.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. 48288



Gedeckter Güterwagen G 10 „Palmers“ der BBÖ

Betriebs-Nr. 597 050 P

Palmers wurde 1914 in Wien gegründet und erreicht heute in Österreich einen hohen Bekanntheitsgrad. Inzwischen ist die Palmers Textil AG ein in 15 Ländern agierender Konzern und Marktführer in der Alpenrepublik. Die überdurchschnittliche Bekanntheit erreicht man vor allem über Aufsehen erregende Plakatkampagnen, die auch im europäischen Ausland wahrgenommen werden. Natürlich wurden frühzeitig auch die Produktionsmittel für Transport und Logistik im selben Stil für die Eigenwerbung genutzt. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013

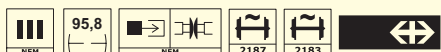


Best.-Nr. 48287





Best.-Nr. **47819**



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

Gedeckter Güterwagen K2 der SBB

Betriebs-Nr. 38 409

Schon früh begann man in der Schweiz einige Güterwagentypen zu vereinheitlichen. Diese wurden dann auch von allen Privatbahnen beschafft, um Ausbesserung und Ersatzteilhaltung zu verbessern. Darunter waren gedeckte Güterwagen mit 4,5 m Achsstand und einer Rahmenlänge von 7,10 m. Später wurde der Achsstand zur Verbesserung der Laufeigenschaften auf 5 m erhöht. In dieser Form wurden die als K2 bezeichneten Wagen durch die SBB in großen Mengen beschafft. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **47820**



Gedeckter Güterwagen K2 der SBB

Betriebs-Nr. 36 421

Die Schweizer Privatbahnen hatten sich früh auf die Beschaffung weitgehend baugleicher Güterwagen geeinigt, den sogenannten Reformwagen. Bei den gedeckten Wagen war dies ein relativ kurzer Wagen mit 18 m² Ladefläche. Ab 1902 wurden diese Wagen mit 12,5 t Ladegewicht und 40 bis 44 m³ Ladevolumen als K2 bezeichnet. Die 1903 gegründete Staatsbahn SBB ließ die Wagen in der Ausführung mit 5 m Radstand noch lange Zeit nachbauen. Bis 1955 war die Lackierung ihrer Güterwagen eisengrau. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **47818**



Gedeckter Güterwagen K2 „Calanda“ der SBB

Betriebs-Nr. 518 070 P

Auf Basis des K2 wurden auch zahlreich Bierkühlwagen für Schweizer Brauereien gefertigt. Wesentlicher Unterschied zum normalen Bierwagen war der Verzicht auf die Schiebetür und die Verwendung einer kleineren, meist einflügeligen Klapptür. Im Inneren waren die Wagen stärker isoliert. Auch die Calanda-Brauerei setzte solche Wagen mit auffälliger Werbelackierung für den Biertransport ein. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

Kesselwagen „Valvoline“, „VTG“ und „Esso“ der DB, 3er-Set

Betriebs-Nr. 23 80 703 2 177-9 P / 23 80 070 4 830-5 P/21 80 000 2 591-4 P

Bis Mitte der 70er-Jahre waren die zweiachsigen Kriegskesselwagen im Bestand der Mineralölfirmen und Waggonvermieter unverzichtbar. Neben den großen Unternehmen wie Shell, Texaco und Esso nutzen auch viele kleinere Chemiefirmen noch diese Wagen. Neben der Anpassung an den technischen Standard (z.B. Rollenlager), investierten viele Firmen noch in neue auffällige Werbeanstriche. Die Firma Valvoline-Motorenöl kreierte extra einen neuen Schriftzug. Esso und Texaco waren fortan mit farbenfrohen Kessellackierungen für ihre Produkte.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48851**



Modell: Metallachshalter; Dreipunktlagerung; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; einzeln ange-setzte Achslagerdeckel; Bremsbacken in Radebene; einzeln ange-setzte Aufstiege und Tritte; extra ange-setztes Achsbremsge-stänge; extra ange-setzte Bremsanlage

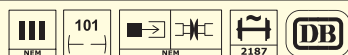
Kesselwagen „Persil“ der DB

Betriebs-Nr. 544 187 P

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48849**



Kesselwagen M4 der FS

Betriebs-Nr. 7920 000

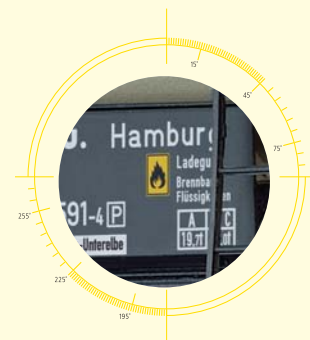
Nach Kriegsende blieben auch in Italien einige deutsche Kriegskesselwagen stehen. Die FS reihte sie in ihren Bestand ein und passte sie ihren Erfordernissen an. Neben dem Aus-tausch von deutschen Normteilen durch Itali-enische (z.B. Puffer und Achslager), fiel vor allem die neue Lackierung auf. FS-Kesselwa-gen waren fast vollständig aluminiumfarben lackiert.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

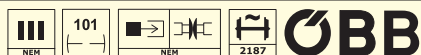


Best.-Nr. **48850**





Best.-Nr. **48853**



Kesselwagen „ÖMV“ der ÖBB Betriebs-Nr. 531 314 P

Die „Österreichische Mineralölverwaltung Aktiengesellschaft“ entsteht 1956 aus der von der sowjetischen Besatzungsmacht kontrollierten „Sowjetischen Mineralölverwaltung“ (SMV). 1960 wird in Schwechat bei Wien eine eigene Raffinerie in Betrieb genommen. Für den Transport von Rohöl und Fertigprodukten hat die ÖMV bei den ÖBB Kesselwagen als P-Wagen eingestellt und teilweise mit Werbung auf dem Kessel versehen.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48852**



Kesselwagen ZE „D.D.S.F.“ der DSB

Betriebs-Nr. 593 610 P

Nur wenige deutsche Kesselwagen neuerer Bauart verblieben nach 1945 in Dänemark. Sie wurden durch verschiedene dänische Industriebetriebe eingesetzt. Hierzu zählten auch die D.D.S.F. – „De Danske Spritfabrikker A/S“. Unter ihren für den Melassetransport eingesetzten Kesselwagen befanden sich auch vier ehemalige Kriegskesselwagen, die in Köln, Heidelberg, Uerdingen und Breslau gebaut worden waren. Sie trugen jetzt die Nummern ZE 503 609 - 612. Auffällig war die Lackierung der D.D.S.F.-Wagen. Neben signal-roten Zierlinien und einem Malteserkreuz soll für den Firmenschriftzug echtes Blattgold zum Einsatz gekommen sein.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

Kesselwagen SCwf „Locamat“ der SNCF

Betriebs-Nr. 7666180 P

Locamat ist ein belgisches Unternehmen das sich auf die Vermietung von Industrieanlagen spezialisiert hat. Historische Aufnahmen zeigen, dass in früheren Jahren auch Eisenbahnwagen dazu zählten. Ehemalige deutsche Kriegskesselwagen hat Locamat dazu auch in den Park der SNCF eingestellt.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48846**



Modell: Metallachshalter; Dreipunktlagerung; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; einzeln ange-setzte Achslagerdeckel; Bremsbacken in Radebene; einzeln ange-setzte Aufstiege und Tritte; extra ange-setztes Achsbremsge-stänge; extra ange-setzte Bremsanlage

Containerwagen Sffgmmrrss der FS

Betriebs-Nr. 31 33 490 9 817-4

Die „megafret“ Containerwagen wurde für den Transport der sogenannten „high cube“ Container entwickelt. Das sind Container, die Eckhöhen von 2,80 oder gar 3,20 m aufwei-sen. Die Schiebeplanencontainer der Transfe-sa haben dabei eine Länge von 45 Fuß. Zur wirtschaftlichen Auslastung der „megafret“ Wagen werden auch ganz normale Standard Container befördert. Es können bis zu vier 20- Fuß- Container geladen werden. Bis zu 140 km/h Geschwindigkeit können mit dem Wagen gefahren werden, die Einheit hat eine Nutzlast von 87 t. Die Wagen werden im Ver-kehr auf allen europäischen Bahnen, inclusive Großbritanniens eingesetzt.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48103**



Modell: Alle Zurrüsteile montiert; Verbindungsdeichsel im Originalmass; Bremsleitungen eingesetzt aus Stahlprofilen; mehrteilige Bremsanlage (von oben sichtbar); separat eingesetzte Aggregate zwischen den Rahmenwagen; angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; Leitungen aus lackiertem Stahldraht; detailliertes Drehgestell; feinste Bedruckung und Lackierung; viele extra angesetzte Teile; durchbrochener Rahmen

Containerwagen Sffgmmrrss der DB

Betriebs-Nr. 33 68 490 9 883-3

Die Ahaus-Altstätter-Eisenbahn AAE, eine Pri-vatbahn nahe der Holländischen Grenze, hat sich in jüngster Zeit als Wagonvermietungs-gesellschaft einen Namen gemacht. Die AAE besitzt inzwischen mehr als 25 000 Güterwa-gen. Einer der Schwerpunkte der AAE ist die Vermietung von Wagen für den Containerver-kehr. Neben 4- und 6-achsigen Wagen sind auch 8-achsige Niederflereinheiten „megaf-ret“ im Bestand. Beim „megafret“- Wagen handelt es sich um eine 8-achsige Einheit, bestehend aus zwei vierachsigen Wagen, die kurzgekuppelt sind und im Betrieb nicht getrennt werden können. Er verfügt über eine tiefe Ladefläche auf 825 mm über Schieneno-berkante, so dass auch die neuen „High-cube“- Container befördert werden können.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48104**



Kesselwagen SCw „Paul Millet“ der SNCF

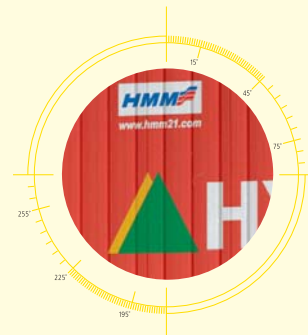
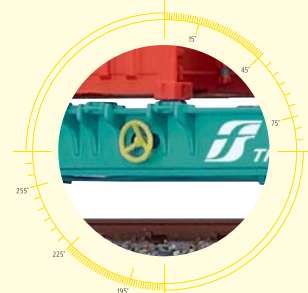
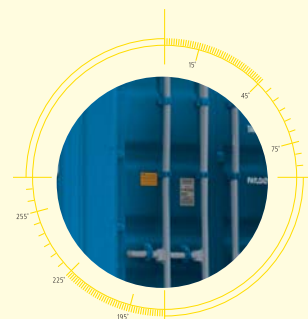
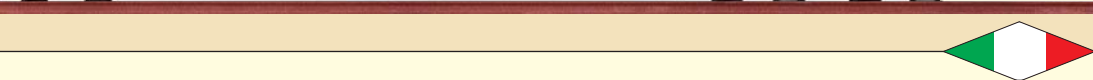
Betriebs-Nr. 7563225 P



Best.-Nr. **48847**



Modell: Metallachshalter; Dreipunktlagerung; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; einzeln ange-setzte Achslagerdeckel; Bremsbacken in Radebene; einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte; extra angesetztes Achsbremsge-stänge; extra angesetzte Bremsanlage



Selbstentladewagen 00t der DR, 3er-Set

Betriebs-Nr. 47-40-07 /
47-40-18 / 47-40-27

Massentransporte von Kohle, Stein und Erzen gehörten von Beginn an zu den wesentlichen Aufgabenbereichen des Eisenbahn-Güterverkehrs. In den Anfangsjahren war die Be- und Entladung allerdings äußerst mühselig und zeitraubend. Zwischen 1924 und 1926 bestellte die Deutsche Reichsbahn die ersten Selbstentladewagen in Serie. Die verschiedenen Ausführungen für Sand-, Kohlen- und Erztransporte differierten in Länge und Klappenanordnung. Bis 1932 setzte die DR 520 Exemplare der 10 Meter langen, genieteten Kohlewagen ein. Die Deutsche Bundesbahn übernahm 134 Exemplare und bezeichnete sie als OOTz 23 – „z“ symbolisierte die Verwendung für den Erztransport. Die Aufschrift „Erz III“ wurde 1937 eingeführt und von der DB beibehalten. 1964 waren noch 78 OOTz im Dienst.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



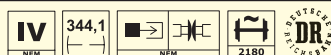
Best.-Nr. **47028**



Modell: Feinste Bedruckung und Lackierung; mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene; bewegliche Entladelukten; extra angesetzte Signalhalter



Best.-Nr. **47029**



Selbstentladewagen 00t der DR, 3er-Set

Betriebs-Nr. 20 50 677 8024-2 /
20 50 677 8027-5 / 20 50 677 8032-5

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



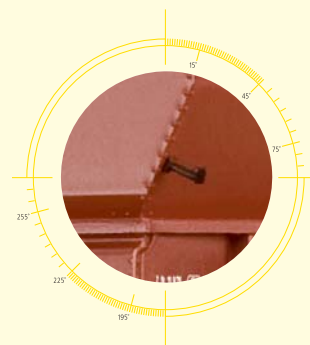
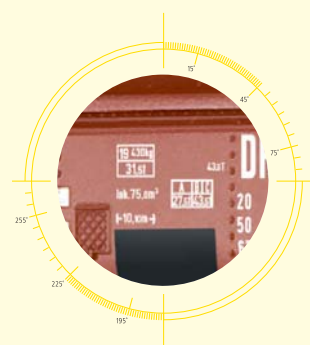
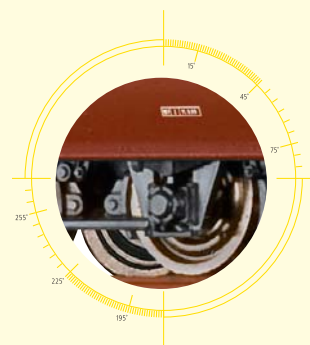
Best.-Nr. **47027**



Selbstentladewagen 00t der SNCF, 3er-Set

Betriebs-Nr. 539 403 / 539 405 / 539 411

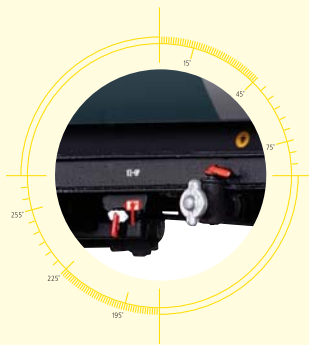
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



- 1_Mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene
- 2_Feinste Bedruckung und Lackierung
- 3_Einzeln angesetzte Signalhalter

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 47029)





Neubaukesselwagen der VTG

Betriebs-Nr. 33 80 795 6 132-4 P

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48755**



Modell: Feinste Bedruckung und Lackierung; extra angesetzte Bremsanlage; Laufgitter geätzt; filigrane Geländer; fein detailliertes Y-25 Drehgestell

Neubaukesselwagen der Ermewa

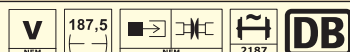
Betriebs-Nr. 33 80 795 6 633-1 P

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: 3. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48756**



Schwerlastwagen Samm der DR, 3er-Set

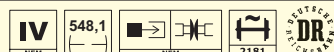
Betriebs-Nr. 31-50-482 0106-7 /
31-50-482 0432-7 / 31-50-482 0595-1

Von den ab 1952 von der DR beschafften 6-achsigen Flachwagen mit niederen Bordwänden übernahm die DB AG noch 1.044 Exemplare und bezeichnete sie als Samm 451. Die Wagen waren eine Spezialität der osteuropäischen Bahnen, im Westen waren solche Wagenbauarten nicht vorhanden gewesen. Die ursprünglich für den Transport von überschweren Kettenfahrzeugen bei Truppentransporten gedachten Wagen wurden am Ende ihres Lebenszyklus hauptsächlich als Baudienstwagen zum Transport von Schotter, Kies oder Aushub verwendet.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **47011**





Best.-Nr. **48754**



Modell: Feinste Bedruckung und Lackierung; extra angesetzte Bremsanlage; Laufgitter geätzt; filigrane Geländer; fein detailliertes Y-25 Drehgestell

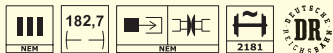
Neubaukesselwagen der GATX

Betriebs-Nr. 33 80 795 7 057-2P

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **47012**



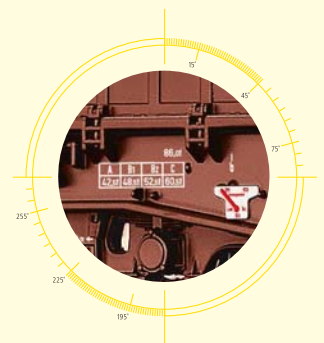
Modell: Feinste Bedruckung und Lackierung; feinste Gravuren

Schwerlastwagen RRym der DR

Betriebs-Nr. 60-22-47

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Kühlwagen UIC Standard 1

„Interfrigo“ der DB

Betriebs-Nr. 524 078 P

Am Ende ihrer Nutzungszeit trugen die Kühlwagen St. 1 das allerneueste Logo der Interfrigo. Die Interfrigo war eine gemeinsame Gründung der europäischen Eisenbahnen zu dem Zweck, die Kühltransporte auf der Eisenbahn rationell und effektiv durchzuführen. Die Interfrigo hatte auch einige Wagen bei den NS eingestellt.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48311**



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

Kühlwagen UIC Standard 1

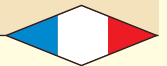
„STEF“ der SNCF

Betriebs-Nr. 525 584 P

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48312**



Kühlwagen UIC Standard 1

„Chiquita Bananen“ der NS

Betriebs-Nr. 11 84 803 1 305-5

Der UIC Standard 1 (St. 1) ist bis heute der meistgebaute Kühlwagen überhaupt. Verwendet wurde er hauptsächlich zum Transport von Obst, Gemüse, Fleisch und Fisch. Neben den Staatsbahnen besaßen auch viele Privatfirmen solche Wagen.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48317**





Best.-Nr. **48314**



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

Kühlwagen UIC Standard 1

„Migros“ der FS

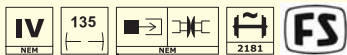
Betriebs-Nr. 563 946 P

Die Schweizer Genossenschaft Migros verwendet zum Transport der Lebensmittel umweltfreundlich die Eisenbahn. So wurde in großer Zahl auch der UIC Standard 1 (St. 1) Kühlwagen zum Transport der Migros-Produkte verwendet. Neben den angemieteten Fahrzeugen der Interfrigo und der SBB konnte die Migros auch auf eigene Wagen zurückgreifen.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48315**



Kühlwagen UIC Standard 1

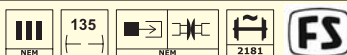
„Migros“ der FS

Betriebs-Nr. 11 83 082 7 525-4 P

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **48316**



Kühlwagen UIC Standard 1

„Migros“ der FS

Betriebs-Nr. 324 764 P

Der internationale Eisenbahnverband UIC nahm in seine Vorschläge von standardisierten Wagenbauarten zwei Kühlwagentypen auf. Der Standard 1 (St. 1) sollte zum bis heute meistgebauten Kühlwagen werden. Von den insgesamt 6 500 Kühlwagen St. 1 stellte die FS Italia den Löwenanteil von mehr als 3 500 Stück. Auch als diese Wagen bei den anderen Bahnverwaltungen längst ausgemustert waren, transportieren sie unter „italienischer Flagge“ noch Obst, Gemüse und Blumen über die Alpen ins kühle Mitteleuropa. Einige waren auch auf der Insel Sizilien im Einsatz und daher entsprechend gekennzeichnet. Viele private Unternehmen wie beispielsweise Brauereien beschafften ebenfalls St. 1 Kühlwagen. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013





Best.-Nr. **62712**



Best.-Nr. **62713**



Modell: Extra angesetzte Handläufe; feinst detailliertes, dreidimensionales Drehgestell; feinste Lackierung und Bedruckung; fein gravierte Lüftergitter; vorbildgerechte Detaillierung und scharfe Gravuren; Kurzkupplungskinematik; alle Achsen angetrieben; LED-Beleuchtung; rotes Schlusslicht.
Jetzt auch mit Sound: Soundversion digital mit Multiprotokoll-Decoder, DCC und Sx-Format; Analogversion: nachträgliches Umrüsten auf Sound nicht vorgesehen

Diesellok Gravita 10 BB der DB

Betriebs-Nr. 92 80 126 1 093-9

Die ursprüngliche Bestellung der DB lief über 130 Stück der Gravita 10 BB. Um jedoch flexibler, auch für andere Einsatzzwecke zu sein, hat man die Bestellung geändert. Die letzten 31 Lokomotiven werden nun als Gravita 15L BB ausgeführt, als leistungsstärkere Schweservariante der 10 BB. Die 261 093-9 ist somit am 10.08.2012, wenige Wochen vor der letzten 10 BB für die DB, abgenommen worden.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **62716**



Best.-Nr. **62717**



Diesellok Gravita 10 BB der Saar Rail

Betriebs-Nr. 92 80 1261 305-7

Zur Bewältigung des Werksverkehrs zwischen Dillingen, Burbach, Völklingen und Neuenkirchen hat die Saarstahl AG ihr eigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen gegründet, die Saar Rail. Nach kurzer Erprobung hat man sich dazu entschlossen, zwei Gravita 10 BB zu kaufen. Diese Lokomotiven sind seit September 2011 im Einsatz.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **62714**



Best.-Nr. **62715**



Diesellok Gravita 10 BB Voith

Betriebs-Nr. 92 80 1261 301-6

Mit der Fabriknummer L04-10001 ist die 261 301-6 die aller erste Lokomotive der Gravita Familie Gravita von Voith Turbo. Als Baumusterlok wurden mit ihr ausgiebige Testfahrten bis zu endgültigen Zulassung der Baureihe 261 durch das Eisenbahnbundesamt durchgeführt. In der Lackierung unterscheidet sich die Lokomotive durch ihre gelben Frontflächen (für die Zulassung in den Niederlanden) und den auffälligen „Voith“ Schriftzug an den Handläufen.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013

Ellok Reihe Ae 476 Lokoop „Classic Rail“

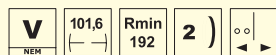
Betriebs-Nr. Ae 476 480-4

Eine der bei der Schweizer Südostbahn verbliebenen Ae 476 erhielt eine braune Lackierung mit traditioneller Linierung. Es handelt sich um eine Lok der Serie Ae 477, einer ehemaligen E 42 der DR. Von den E 42 waren 1994 zwölf Stück in die Schweiz verkauft worden.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **63014**



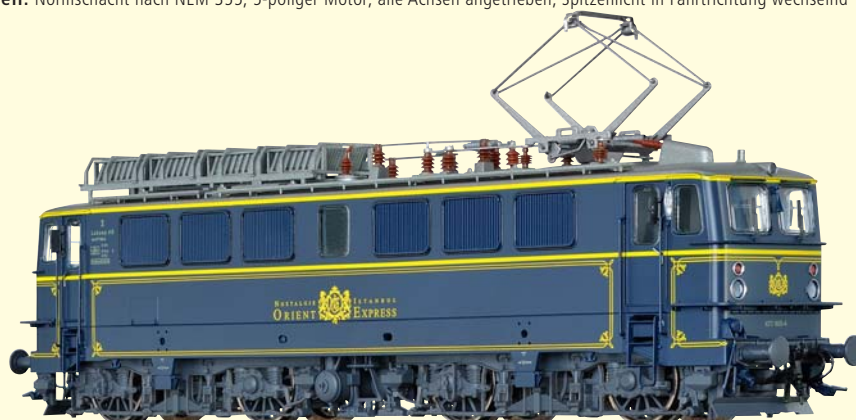
Modell: Normschacht nach NEM 355; 5-poliger Motor; alle Achsen angetrieben; Spitzenlicht in Fahrtrichtung wechselnd

Ellok Reihe Ae 477 Lokoop „Orient Express“

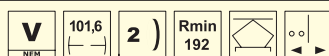
Betriebs-Nr. Ae 477 906-2

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **63013**



Diesellok V 180 der Infraleuna

Betriebs-Nr. 92 80 1228 412-3

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

Best.-Nr. **61189**



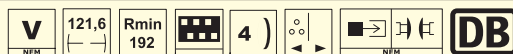
Diesellok BR 229 der DB, Bahnbau

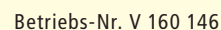
Betriebs-Nr. 229 100-3

Die Deutsche Reichsbahn beschaffte ab 1977 aus Rumänien 200 Dieselloks der Reihe 119. Die sechsachsigen Maschinen hatten zwei getrennte Maschinenanlagen mit hydraulischer Kraftübertragung. Es wurden rumänische Lizenzbauten eines MTU-Dieselmotors mit 990 kW Leistung verwendet. Die Achslast von 16 t ermöglichte einen Einsatz auf Nebenstrecken. Wegen der sechs runden „Bullaugen“ an den Seitenwänden erhielten die Lokomotiven den Spitznamen „U-Boote“. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



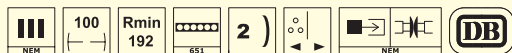
Best.-Nr. **61125**



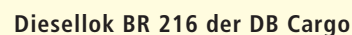


Die Standard-Streckendiesellok der DB war die einmotorige V 160 und die von dieser Lok abgewandelten Bauarten. Den 10 Vorserienloks von 1960 und 1963 folgten von 1964 bis 1968 die 214 Serienmaschinen. Die Lokomotiven wurden von Krupp, Henschel, Krauss-Maffei und KHD gebaut. Von Hamburg-Altona bis Trier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

LIEFERBAR

Best.-Nr. **61204**

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



Betriebs-Nr. 216 165-1

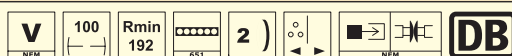
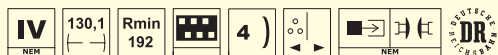
LIEFERBAR

Diesellok BR 132 der DR

Betriebs-Nr. 132 673-5

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

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013

Best.-Nr. **61205**Best.-Nr. **61008**

Diesellok BR 651 der GYSEV

Betriebs-Nr. 92 53 0 651 004-9

Die GYSEV hat für ihre schweren Güter- und Intercityzüge von DB Schenker Lokomotiven der Baureihe 232 angemietet. Sie ersetzen die bisher von der MAV angemieteten M41, die den Leistungsanforderungen dieser Züge nicht gewachsen sind.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013

Best.-Nr. **61009**

Passend zu Personenwagen 1./2. Klasse AByz und 2. Klasse Byz der GYSEV (Best-Nr. 65135 - 65137)

Personenwagen Bghw der DR (Rekowagen)

Betriebs-Nr. 50 50 28-14 016-8

Im Laufe ihres 30-jährigen Betriebseinsatzes hat sich die Farbgebung der Rekowagen kaum verändert. Der grüne Wagenkasten trug anfänglich unter den Fenstern einen weißen Zierstreifen, der die Seitenfläche auflockern sollte. Der Langträger mit den betrieblichen Anschriften war schwarz abgesetzt. Mitte der 70er-Jahre entfiel zuerst der Zierstreifen, wenig später wurde auch der Langträger grün lackiert. Nur das Dach erhielt ab 1982 noch einen neuen Farbtönen. Statt grau wurde es jetzt vielfach braun lackiert.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **65059**



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

Personenwagen Bghw der DR (Rekowagen)

Betriebs-Nr. 50 50 28-14 186-7

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **65060**



Personenwagen Bghw der DR (Rekowagen)

Betriebs-Nr. 50 50 28-14 394-6

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **65061**



Halbgepäckwagen BDghws der DR (Rekowagen)

Betriebs-Nr. 50 50 82-15 044-0

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **65062**



Personenwagen C4 der SBB

Betriebs-Nr. 8614

Bereits von Beginn an entschieden sich die privaten Eisenbahngesellschaften der Deutschschweiz für die Beschaffung von vierachsigen Reisezugwagen nach dem „amerikanischen“ System. Mit dem Zusammenwachsen des Schweizer Netzes führte das zur Mischung zweier Wagensysteme, die zu vielen Beschwerden der Reisenden führten. Man entschied zugunsten der Durchgangswagen und verfügte die Abstellung aller Abteilwagen bis 1900. So übernahm die SBB bei ihrer Gründung die amerikanischen Wagen in großer Zahl. 1909, nach Verstaatlichung der Gotthardbahn, waren allein noch 289 C4 im Bestand.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

Personenwagen BC4 der SBB

Betriebs-Nr. 4950

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

Gepäckwagen F4 der SBB

Betriebs-Nr. 18781

Zusammen mit den vierachsigen Reisezugwagen wurden auch Gepäckwagen in der entsprechenden Ausführung beschafft. Aufgrund ihres großen Laderaumes eigneten sie sich hervorragend als Dienstwagen und zur stationären Verwendung als Lagerraum. Im Gegensatz zu Deutschland blieb in der Schweiz sogar ein vierachsiger Wagen der amerikanischen Bauart im Verkehrshaus Luzern erhalten.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2013

Gedeckter Güterwagen Gmhs 35 der DB

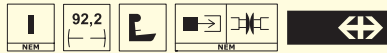
Betriebs-Nr. 243 241

Trotz der während des Krieges in unfassbaren Mengen gefertigten Güterwagen litt die junge DB nach Kriegsende unter Wagenmangel. Viele Wagen waren zerstört oder beschädigt, im Ausland verblieben und aufgrund der Einsparungen bei Kriegsbauarten nicht lange nutzbar. Daher ließ man von 1948 bis 1950 nochmals 6190 Wagen des Gattungsbezirks „Bremen“ nachbauen, die über ein verstärktes Kastengerippe verfügten. Ab 1951 wurden die Wagen als Gmhs 35 bezeichnet und in den neu gegründeten EUROP-Park eingestellt.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



Best.-Nr. 65250



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



Best.-Nr. 65251



Best.-Nr. 65252



Best.-Nr. 67222



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

Gedeckter Güterwagen Bremen "Palmin" der DB

Betriebs-Nr. 528 118

Seit über 100 Jahren ist Palmin, ein aus der Kokosnuss gewonnenes Pflanzenfett, auf dem Markt. Palmin diente als willkommene Ergänzung um den größer werdenden Bedarf an Fetten, welche bis dahin meist aus tierischen Rohstoffen gewonnen wurde, zu befriedigen. Anfang des 20. Jahrhunderts beflügelt die Palmin-Reklame mit ihren bildhaften Darstellungen die damalige koloniale Sehnsucht der Deutschen. Frühzeitig warb man auch auf Güterwagen mit dem Palmin-Schriftzug für das populäre Produkt. Die Form des Schriftzuges entstammt übrigens dem im Mannheimer Stadtwappen befindlichen „Wolfsangel“.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2013



Best.-Nr. 67224



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

Neubaukesselwagen "Minol" der DR

Betriebs-Nr. 31 80 785 0 901-7

Das ab 1916 in der Nähe von Halle entstandene Chemiewerk Leuna wuchs rasch zu einem der größten Chemiestandorte Deutschlands. Ab 1926 war der Standort, wie auch viele andere deutsche Chemiewerke, Bestandteil des I.G. Farben Konzerns. Für die Vielzahl der erforderlichen Rohstoffe und Fertigprodukte war bei der Rbd Halle ein umfangreicher Park an Kesselwagen eingestellt.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. 67237



Modell: Fein detaillierte Y-25 Drehgestelle; Nachbildung der Bremsanlage; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik nach NEM

Selbstentladewagen OOt der DB, 3er-Set

Betriebs-Nr. 610 133 / 610 227 / 610 102

Von den ersten Selbstentladewagen für Kohle übernahm die Deutsche Bundesbahn noch 134 Stück. Die DB bezeichnete diese Wagen als OOt 23, wobei das Nebengattungszeichen „z“ die Verwendung für den Erztransport bedeutete, denn ab Mitte der 40er-Jahre wurden die Wagen ausschließlich für Erztransporte verwendet. Die Beschriftung Erz III wurde 1937 eingeführt und bedeutet hier „Wagen darf nur noch für Erzverkehr verwendet werden und ist 3,98 m hoch“.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. 67033



Selbstentladewagen OOt der SNCF, 3er-Set

Betriebs-Nr. 539 403 / 539 405 / 539 411

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. 67034





Best.-Nr. **67235**



Modell: Fein detaillierte Y-25 Drehgestelle; Nachbildung der Bremsanlage; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik nach NEM

Neubaukesselwagen "VTG" der DB

Betriebs-Nr. 33 80 795 6 132-4 P

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2013

Neubaukesselwagen "Ermewa" der DB

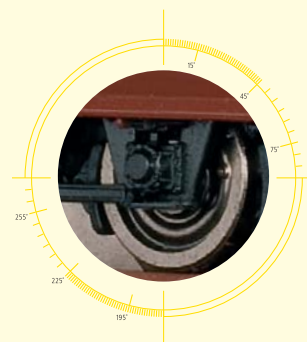
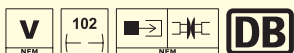
Betriebs-Nr. 33 80 795 6 633-1 P

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: 2. QUARTAL 2013



Best.-Nr. **67236**



GERNE



SERVICE MIT LIEBE ZUM DETAIL



Zur BRAWA Qualität gehört auch ein großzügiger Service. Er reicht von der Ersatzteil-Lieferung über Wartung und Telefon-Hotline bis zu Extras im Handel. Dank unserem großen Ersatzteile-Fundus kann auch das kleinste Teil noch nach Jahren nachbestellt werden. Die Zeichnung mit Einzelteilliste, die jeder Lok beiliegt, macht das Bestellen einfach, die Lieferung erfolgt schnell und zuverlässig. Selbstverständlich führen wir auch Reparaturen und technische Prüfungen durch. Einfach anrufen oder Ihr Modell per Post an uns schicken. Wir führen alle Arbeiten mit Know-how, Liebe und Tempo durch. Für Fragen und Anliegen rund um BRAWA wählen Sie unsere Hotline: Montag – Donnerstag, 13:00 – 15:00 Uhr. + 49 (0) 7151-97935-68.



Unsere Partner im Fachhandel sind dank kontinuierlicher Schulung immer top informiert und ausgestattet. Sie profitieren von kompetenter Beratung oder dem Produktzertifikat, das es bei einem BRAWA Premium Partner oder BRAWA Point zu einer BRAWA Lok gibt. Bei Einsendung der Lok

durch den Fachhändler innerhalb von 24 Monaten nach dem Kauf führt BRAWA eine kostenlose Wartung durch und erhöht die Gewährleistung auf fünf Jahre. Dieser Service gilt vorerst exklusiv in Deutschland. Im Ausland erhöht sich die Gewährleistung bei Einsendung des Zertifikats mit Händlerstempel ab Kaufdatum über die gesetzliche Gewährleistungspflicht um ein weiteres auf insgesamt drei Jahre.





































Nach Redaktionsschluss dieses Prospekts können sich am Produkt Änderungen ergeben. Konstruktions- oder Formänderungen, Abweichungen im Farbton bleiben vorbehalten. Aral, Autounion, Bombardier Transportation, Calanda Bräu, Chiquita, CFL, Classic Rail, DB AG, DSB, Ermewa, Esso, Fritz Hohmann, GATX, Gravita, GYSEV, Henkel, Infraleuna, Interfrigo, Locamat, Lokoop, Märklin, Migros, Minol, Motorola, MRCE, NordWestBahn, NorthRail, ÖBB, ÖMV, Orient Express, Palmers, Palmin, Panlog, Paul Millet, Persil, Ramseier, Rheinmetall, RTS, Saar Rail, SBB, SNCB, SNCF, Schwarzkopf, Shell, Südzucker, Stahl Gerlafingen, STEF, TWINDEXX Vario, Uwe Adam EVU, VOITH, VTG, Staatlich Fachingen, Valvoline, Wismut 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.



Die Zeichen und ihre Bedeutung

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



**DOPPELTE VORFREUDE:
NEUE ORIGINALE AM HORIZONT.
UND PERFEKT DETAILLIERTE MODELLE**



TWINDEXX Vario IC-Doppelstockwagen DB AG
BRAWA-Formneuheit 2014 (Spur HO)
Bildaten: Bombardier Transportation GmbH



BRAWA Artur Braun Modellspielwarenfabrik GmbH + Co. • Uferstraße 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

