



# NEUHEITEN 2006

REINSCHAUEN UND NOCH MEHR LIEBE ZUM DETAIL ENTDECKEN



# NEUHEITEN/ NOVELTIES 2006



## Spur II m

Wagen S. 4 - 7  
Zubehör S. 8 - 9



## Spur H0

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



## Spur N

Dieselloks S. 40 - 41  
Wagen S. 41  
Stecksocket-Leuchten S. 42





## ÜBER 60 NEUHEITEN IN 3 SPURWEITEN.

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

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

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

Und nun viel Vergnügen mit unseren Neuheiten 2006.

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



# DIE IIm - GESCHICHTE

## Mannschaftswagen Xk 9039 der RhB

Betriebs-Nr. Xk 9039

Nachdem die alten zweiachsigen Personenwagen der Rhätischen Bahn von Vierachsern aus dem regulären Personenzugdienst verdrängt wurden, wurden sie als Baudienst- oder Arbeitswagen weiter verwendet. So wurde im Jahr 1944 der frühere C 2026 von 1897 zum Mannschaftswagen Xk 9039. In dieser Funktion ist er heute noch vorhanden. Da es sich dabei um eines der

letzten Fahrzeuge aus der Anfangszeit der Landquart-Davos-Bahn handelt, soll dieser Wagen in den Ursprungszustand zurückversetzt werden. Nach Beendigung der Arbeiten wird dieses Fahrzeug dann den historischen Dampfzug der Rhätischen Bahn verstärken.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Best.-Nr. 15004



Modell: inkl. Tauschbirnen für Digitalbetrieb 24V

MESSING GLEITLAGER

RAHMENBREITE MASSSTÄBLICH

3-PUNKTLAGERUNG

Handmuster



4

BRAWA

WAGEN

# TE GEHT WEITER



DURCHBROCHENE DACHLÜFTER

GRIFFFSTANGEN IN MASSSTÄBLICHER MATERIALSTÄRKE  
TEILWEISE AUS METALL



# HIER SIND DIE N

## Personenwagen C. 2012 der RhB

Betriebs-Nr. C. 2012

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

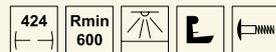
Von 1944 bis 1988 überlebte er als Montagewagen Xk 9034, danach wurde er aufwändig restauriert und weitgehend in den Ablieferungszustand versetzt. Heute ist er Teil des historischen Dampfzuges der RhB und kommt regelmäßig bei Sonderfahrten zum Einsatz.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Handmuster



Best.-Nr. 15003



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



# EUEN MODELLE

## Niederbordwagen Xk 9023 der RhB und Klappdeckelwagen X 9023 der RhB

Nicht immer wurde bei der Weiterverwendung der alten Wagen auch der Wagenkasten benötigt, oft wurden auf dem noch gut brauchbaren Rahmen neue Aufbauten aufgebaut. So erging es dem früheren Drittklass-Personenwagen C. 2002, geliefert 1889. Nach dem Ausscheiden aus dem aktiven Personenzugdienst wurde er bis 1960 noch komplett erhalten als Malerwerkstatt weiterverwendet. Dann wurde sein Wagenkasten abgebrochen und ein Aufbau mit Bordwänden und Klappdeckeln

trat an seine Stelle. Der als Xk 9023 bezeichnete Baukastenwagen verlor im Laufe seines Einsatzes komplett seine Klappdeckel und wurde als Niederbordwagen weiterverwendet. Erst 2005 wurde der Wagen auch seines nachgebauten Wagenkastens beraubt, der ursprüngliche Rahmen wurde aufgearbeitet und soll als Vertreter der ersten Bauarten von Wagen der RhB in einem Museum gezeigt werden.



Handmuster

### Niederbordwagen Xk 9023 der RhB

Betriebs-Nr. Xk 9023

Best.-Nr. 15150

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006



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



Handmuster

### Klappdeckelwagen X 9023 der RhB

Betriebs-Nr. X 9023

Best.-Nr. 15151

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006



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

# MIT GROSSER LI

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



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

Best.-Nr. 91850

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

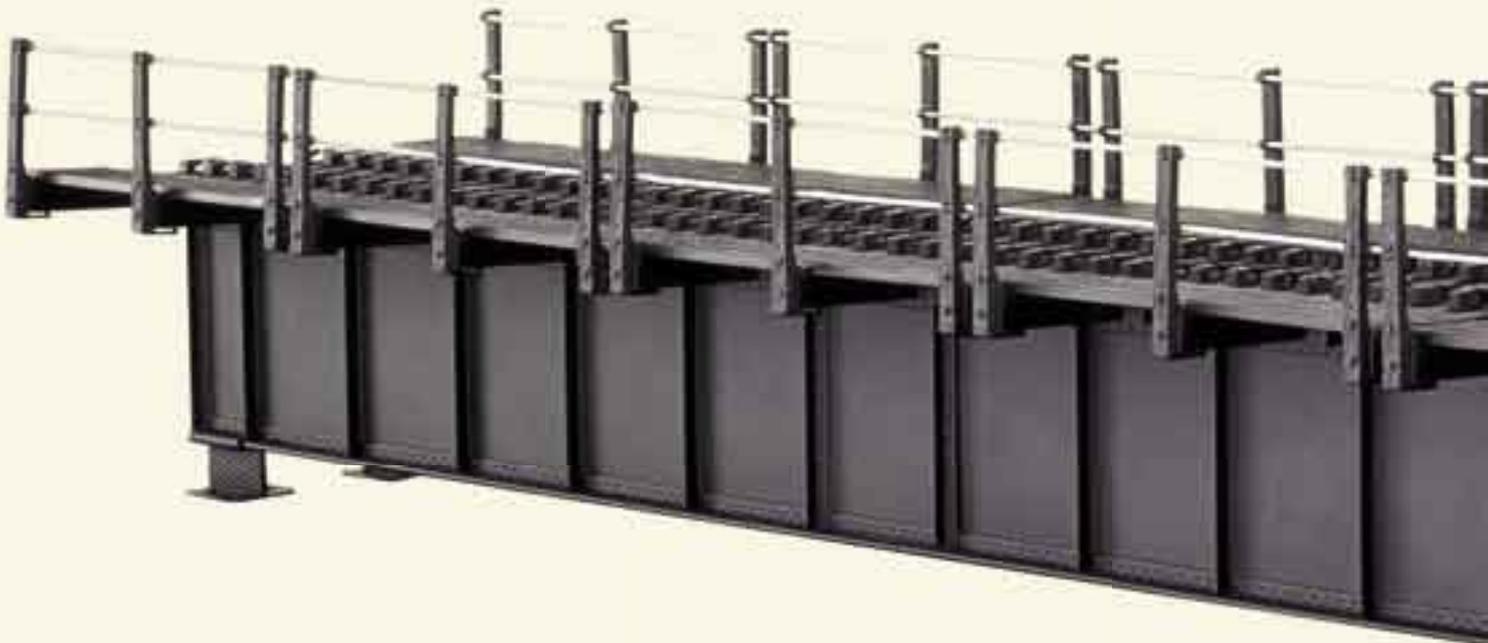
## Soundmodul passend für DampfloK G 4/5 (Art. Nr. 10000) incl. Montageteile und Verbindungskabel



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

Best.-Nr. 91851

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006



## Stahlbrücke 61 cm

Brücke aus Metall, wetterfest beschichtet

Best.-Nr. 91671\*

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

## Stahlbrücke 89 cm

Brücke aus Metall, wetterfest beschichtet

Best.-Nr. 91672\*

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

# EBE ZUM DETAIL

## Tauschkupplung



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

Best.-Nr. 91750

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2006

## Tauschradsatz



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

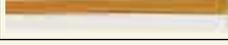
Best.-Nr. 91700

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

## Doppellitze 30 m Spule, 2-farbig, wetterfest für Gartenbahnen, 1,5 mm<sup>2</sup> vzt.

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

## Doppellitze 20 m Spule, 2-farbig, wetterfest für Gartenbahnen, 2,5 mm<sup>2</sup> vzt.

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

## Schwellen und Seitenweg 30,5 cm

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

Best.-Nr. 91680\*

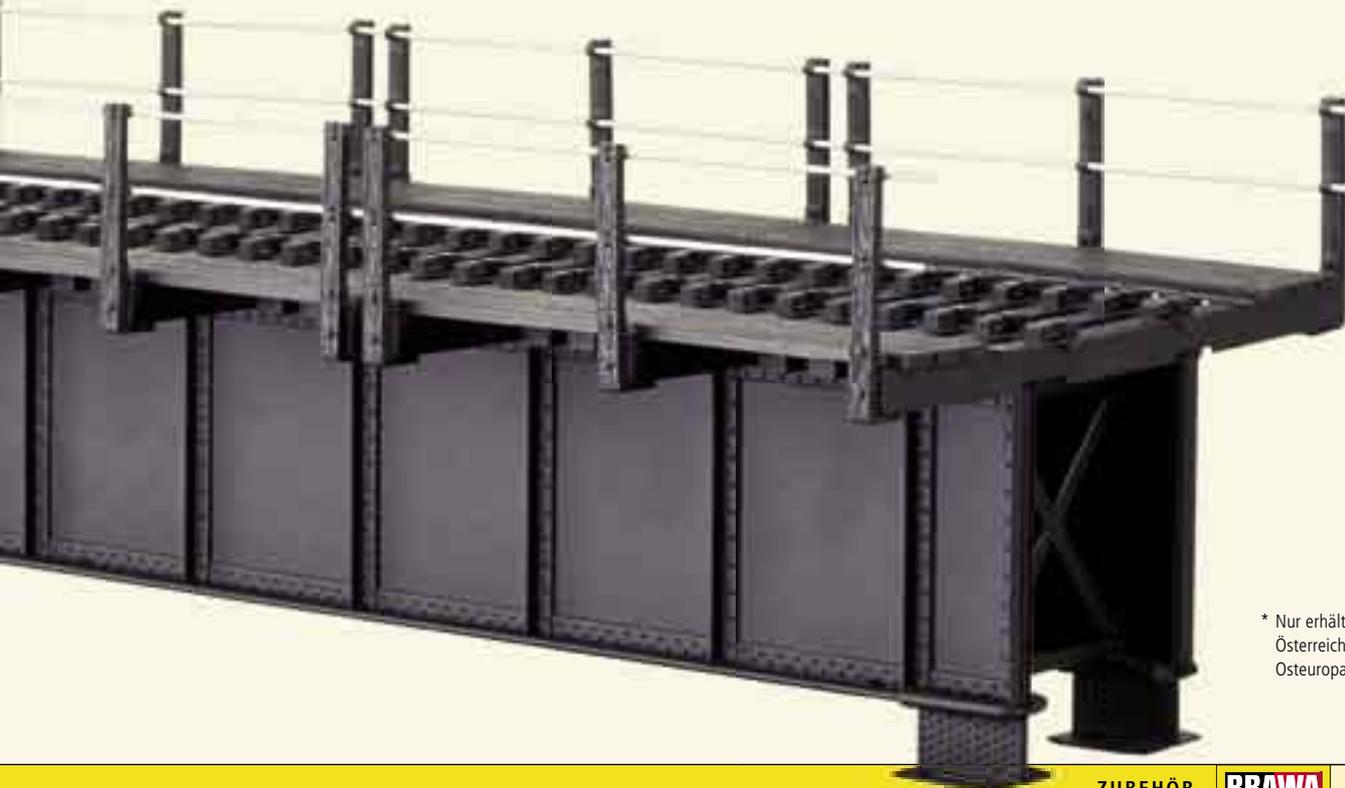
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

## Schwellen und Seitenweg 61 cm

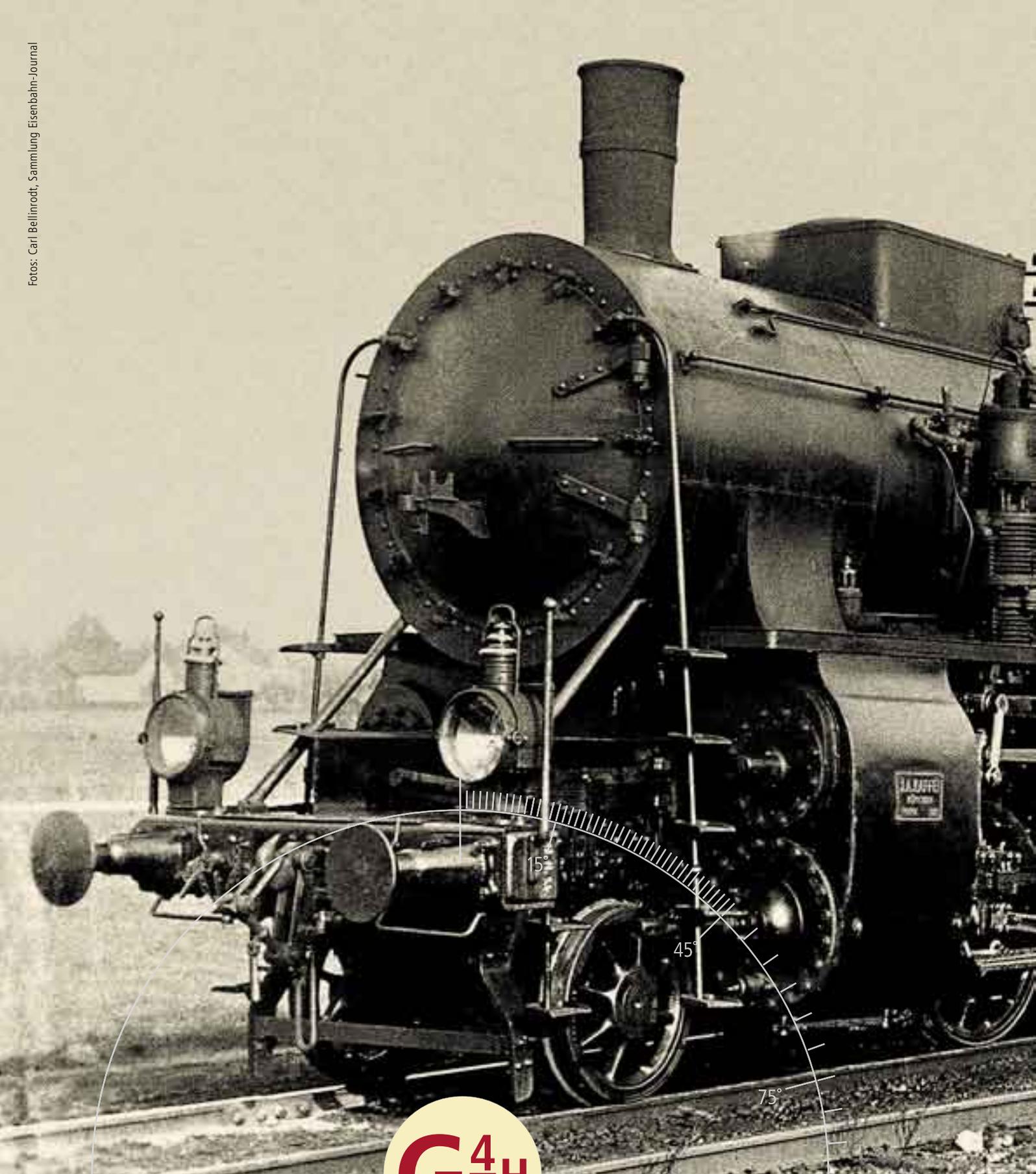
Brücken und Laufsteg getrennt lieferbar; Schwellen und Laufsteg aus wetterfestem Kunststoff. Passend zur Stahlbrücke (Art. Nr. 91671 und 91672)

Best.-Nr. 91681\*

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006



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



# G<sup>4</sup>/<sub>5</sub>H

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



255°



## UNSER NEUES ZUGPFERD IN SACHEN DETAILS



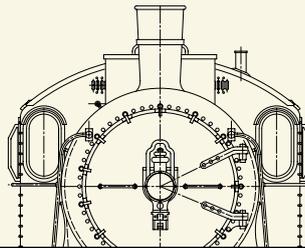
1894 ging die bayerische Staatsbahn von der dreifach gekuppelten Güterzuglok zum Vierkupppler mit vorderer Laufachse über. In dieser Bauart entstand die Lokomotivklasse E 1 in verschiedenen Bauformen, danach ab 1905 die Klasse G 4/5 N; ab 1915 entstand bei Maffei die Klasse G 4/5 H. Mit dieser letzten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

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

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

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

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



DampfloK G 4/5 H der K.Bay.Sts.B.

Betriebs-Nr. 5506

Die G 4/5 H überzeugt mit originalgetreuen Details, wie Armaturen und Anbauteilen, Beleuchtung, Lackierung und Bedruckung. Kessel, Führerhaus und Tender sind grün, die Räder rot lackiert. Details machen auch den Unterschied: Die bayrische Variante ist mit 3 Spitzen-

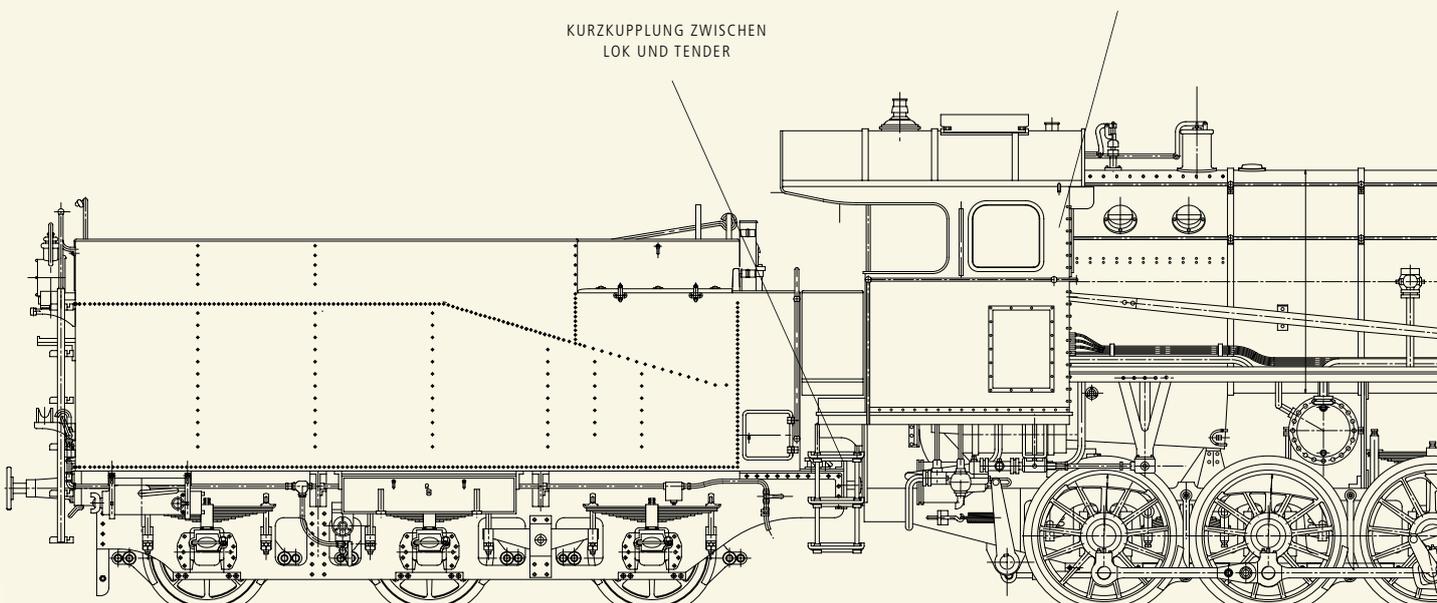
lichtern ausgestattet, die Nummernschilder befinden sich seitlich am Kessel, und die Schlussbeleuchtung am Tender besteht aus 1 Lampe.

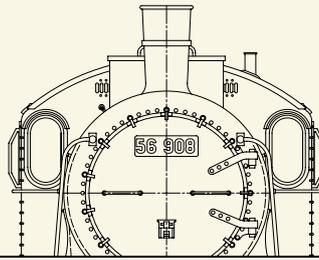
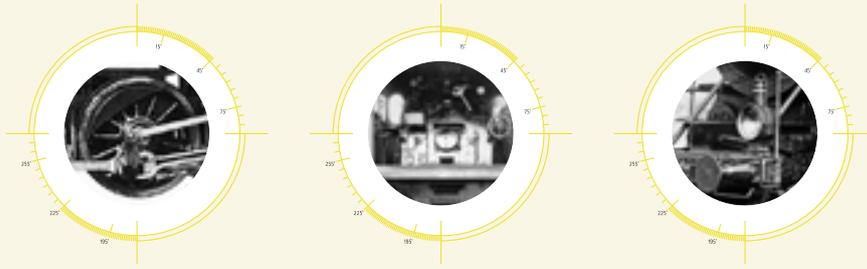
LIEFERTERMIN: OKTOBER 2006

			Best.-Nr. 40100				Best.-Nr. 40101
			Best.-Nr. 40102				Best.-Nr. 40103
		209,8	Rmin 360				

ORIGINALGETREUE NACHBILDUNG  
DER KESSELRÜCKWAND

KURZKUPPLUNG ZWISCHEN  
LOK UND TENDER





**Dampflok BR 56 der DRG**

Betriebs-Nr. BR 56 915

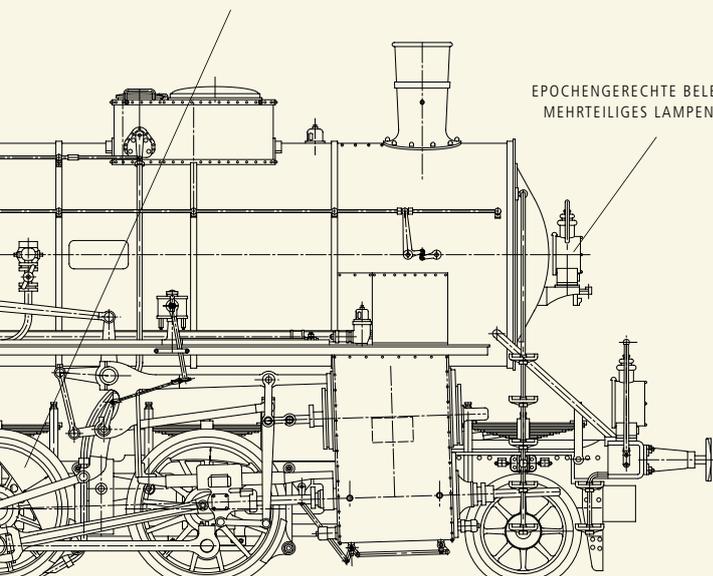
Im Unterschied zur G 4/5 H hat die DRG-Variante 2 Spitzenlichter und 4 Nummernschilder – an der Rauchkammertür, an der Tenderrückwand und am Führerhaus seitlich. Auf Höhe der zweiten Achse befindet sich ein zusätzliches Trittbrett, über den oben liegenden Federn des Vorlauf-  
radsatzes sind 2 kleine Schutzbleche.

Die Schlussbeleuchtung am Tender besteht aus 2 Lampen. Kessel, Führerhaus und Tender sind schwarz, die Räder rot lackiert.

LIEFERTERMIN: OKTOBER 2006

			Best.-Nr. 40104				Best.-Nr. 40105		
			Best.-Nr. 40106				Best.-Nr. 40107		
		209,8	Rmin 360		2 )				

ZWEITE TREIBACHSE. VERDECKT:  
FUNKTIONSFÄHIGES INNENTRIEBWERK



EPOCHENGERECHTE BELEUCHTUNG,  
MEHRTEILIGES LAMPENGEHÄUSE

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

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

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

Die Versuchsfahrten ergaben eine Höchstleistung von 1.685 PS bei 80 km/h, es wurden Geschwindigkeiten

von maximal 180 km/h ausgefahren, völlig problemlos, in Friedenszeiten wäre in dieser Richtung sicher noch weiter geforscht worden.

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

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

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

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



FEDERPUFFER

FREISTEHENDE FÜHRUNGSSCHIENEN FÜR KOHLEKASTENDECKEL

TENDERABSTAND VARIABEL EINSTELLBAR

FREISTEHENDE LEITERN IN GERINGER MATERIALSTÄRKE

CHASSIS, RÄDER, GEHÄUSE AUS METALL

ANTRIEB IN DER LOK AUF ALLE VIER AXSEN



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



255°

225°

195°

ORIGINALGETREUE NACHBILDUNG DER BREMSBACKEN UND BREMSGESTÄNGE AN DER UNTERSEITE DER LOK

VORBILDGERECHTE, 3-TEILIGE WINDLEITBLECHE

METALLSPEICHENRÄDER



## DampfloK S 2/6 der Pfalzbahn

Betriebs-Nr. 3201

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

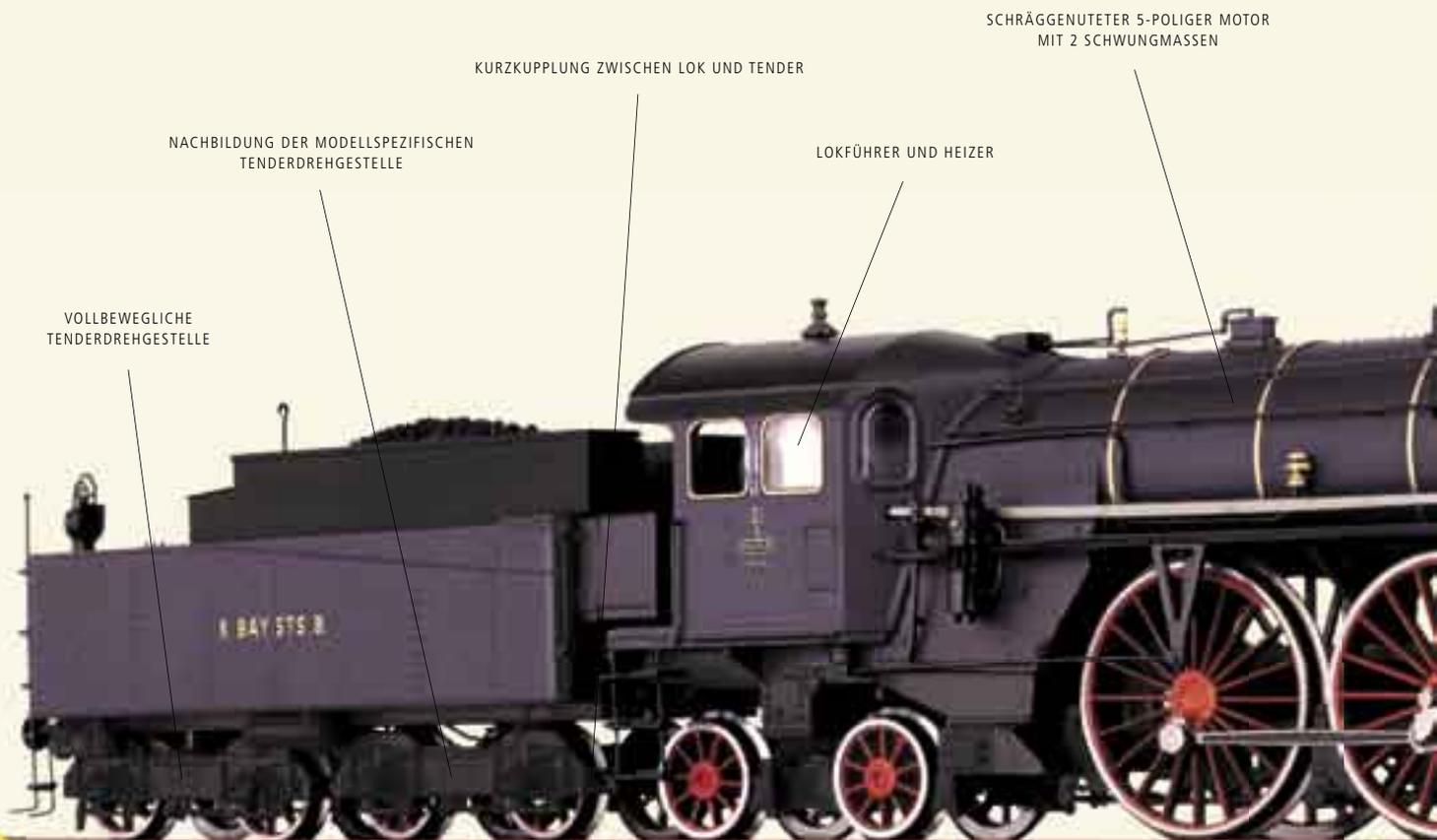
Damals standen die linksrheinische (Pfalzbahn, Reichseisenbahnen Elsass-Lothringen) und die rechtsrheinische Strecke (Badische Staatsbahn) in scharfer Konkurrenz um den schnellsten Zugverkehr in die Schweiz. Die Pfalzbahn setzte auf ihrem Streckenabschnitt noch lange zweifach gekuppelte Schnellzuglokomotiven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

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

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

			Best.-Nr. 40250				Best.-Nr. 40251
			Best.-Nr. 40252				Best.-Nr. 40253



NACHBILDUNG DER MODELLSPEZIFISCHEN  
TENDERDREHGESTELLE

VOLLBEWEGLICHE  
TENDERDREHGESTELLE

KURZKUPPLUNG ZWISCHEN LOK UND TENDER

LOKFÜHRER UND HEIZER

SCHRÄGGENUTETER 5-POLIGER MOTOR  
MIT 2 SCHWUNGMASSEN

45°

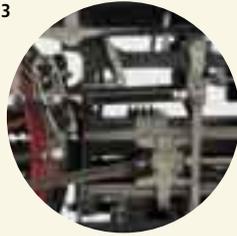
4



5



3



### HIGHLIGHTS

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

2



1



255°

225°

195°

DETAILGETREUE NACHBILDUNG DES BARRENRAHMENS

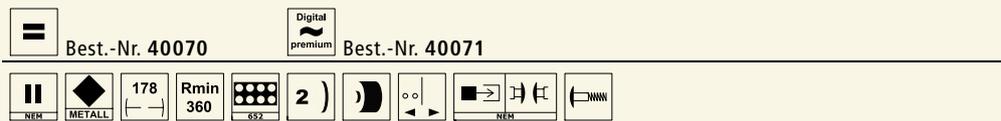
FEINSTE SPEICHENRÄDER AUS METALL

MASSTABSGETREUE LÜP – LÄNGE ÜBER PUFFER



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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006



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



★ **Es ist kein Zufall**, dass Brawa-Modelle so

unglaublich „echt“ wirken. Es ist die Fülle

feinster optischer und technischer Details,

die ihresgleichen sucht.

Diesellok BR 216 der DB

Betriebs-Nr. BR 216 149-5



	Best.-Nr. 41120		Best.-Nr. 41121					
		184	Rmin 360		2 )			

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

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

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Diesellok BR 232 675-9 der DB

Betriebs-Nr. BR 232 675-9



	2 )	Best.-Nr. 41044		4 )	Best.-Nr. 41045		
	239	Rmin 360					

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Diesellok BR 298 der DB

Betriebs-Nr. BR 298 302-1



	Best.-Nr. 41008		Best.-Nr. 41009					
	160	Rmin 360		2 )				

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

## Triebwagen BR 465 der DB

Betriebs-Nr. BR 465 006-5

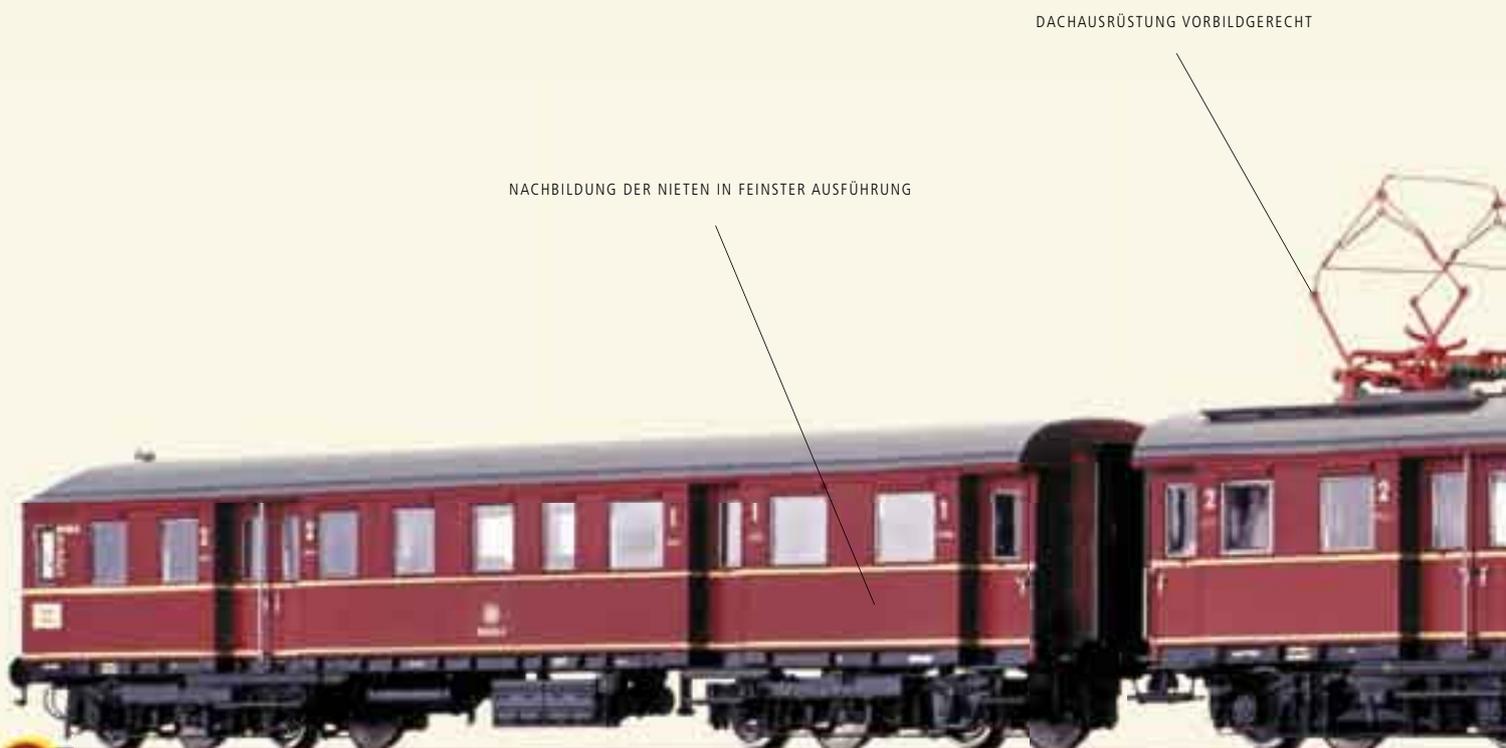
Ende der Fünfziger Jahre waren die Elektrotriebwagen der Baureihe ET 65 im harten täglichen Betrieb schon ziemlich verschlissen. Die Beschaffung eines Nachfolgefahrzeugs kam aber aus verschiedenen Gründen nicht in Frage. Daher entschloß sich die DB, die Fahrzeuge komplett neu aufzuarbeiten. So wurden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

Am anderen Ende wurden Gummiwülste auf Konsolen angebaut, um den Übergang von Wagen zu Wagen wettergeschützt zu ermöglichen.

Die Führerstände wurden komplett modernisiert, eine Indusi stellte den damaligen Standard der Sicherheit her. Für die Fahrgäste erhöhte sich der Komfort wesentlich durch neue Beleuchtung und gepolsterte Sitze. In der modernisierten Form standen die Triebwagen ET 65 bzw. ab 1968 als 465 bis zu ihrer Ablösung durch die S-Bahn 1977 täglich zuverlässig im Dienst.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

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



NACHBILDUNG DER NIETEN IN FEINSTER AUSFÜHRUNG

DACHAUSRÜSTUNG VORBILDGERECHT

45°



- 1\_ Exakt bedruckte Fensterrahmen.
- 2\_ Viele extra angesetzte Aggregate am Wagenboden.
- 3\_ Lichtwechsel rot/weiß.
- 4\_ Freistehende Griffstangen.
- 5\_ Originalgetreue Nachbildung des Gummiwulstes am Übergang.



255°

225°

195°

INNENBELEUCHTUNG AN MOTORWAGEN UND STEUERWAGEN AB WERK EINGEBAUT

INNENEINRICHTUNG IM FÜHRERSTAND KOMPLETT

EXTRA ANGESETZTE SCHEIBENWISCHER

LOKFÜHRER

STROMFÜHRENDE KUPPLUNG



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

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

### Ellok E 42 der DR „Messe Leipzig“

Betriebs-Nr. E 42 072



	Best.-Nr. 43002		Best.-Nr. 43003					
	187,6	Rmin 360						

**Modell:** vollkommen überarbeitetes Getriebe

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

Obwohl nach der Wende ein starker  
Rückgang der Transportleistungen  
auf der Schiene eintrat und die  
Lokomotiven der Baureihe 142 all-  
mählich entbehrlich werden, erhiel-  
ten noch mehrere Maschinen den  
neuen Regelanstrich der DB in hell-  
rot mit „Lätzchen“. Dazu gehört  
auch die Lok 142 124-7 des  
Betriebshofes Magdeburg.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

### Ellok BR 142 der DB

Betriebs-Nr. BR 142 124-7



	Best.-Nr. 43004		Best.-Nr. 43005					
	187,6	Rmin 360						

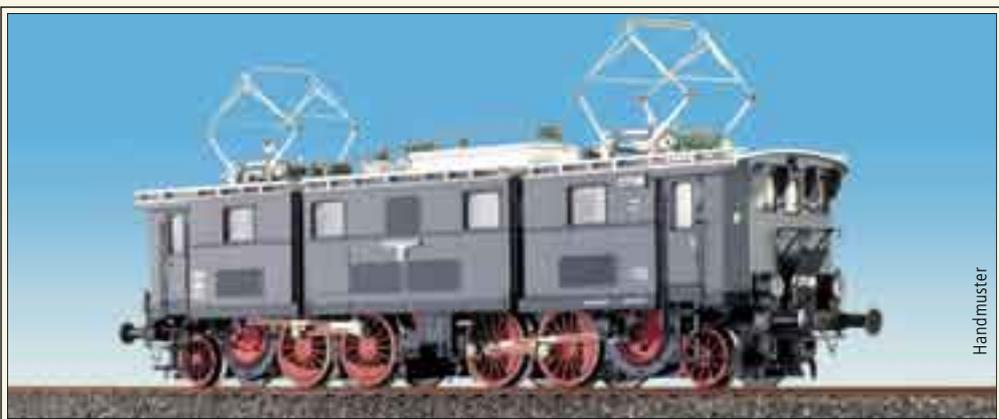
**Modell:** vollkommen überarbeitetes Getriebe

Die erste Ellok der Baureihe E 77  
wurde 1924 ausgeliefert. Im Jahre  
1927 führte die Deutsche Reichs-  
bahn den grauen Regelanstrich für  
Elloks ein. Bei der Gruppenverwal-  
tung Bayern, wurde der neue Regelan-  
strich allerdings erst 1933 vorge-  
schrieben. Ab diesem Zeitpunkt  
wurden auch die E 77 bei fälligen  
Neulackierungen grau lackiert.  
1937 führte die DRG ein neues  
Eigentumsschild ein, eine Ver-  
schmelzung von Reichsadler und  
Parteysymbol.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

### Ellok E 77 der DRG

Betriebs-Nr. E 77 09



Handmuster

	Best.-Nr. 43030		Best.-Nr. 43031					
	168,8	Rmin 360						

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

D-Zugwagen C4ü der DRG

Betriebs-Nr. 18876



Best.-Nr. 45202



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

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

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

D-Zugwagen AB 4ü der K.P.E.V.

Betriebs-Nr. 04282



Best.-Nr. 45203

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006



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

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

D-Zugwagen AB 4ü der K.P.E.V.

Betriebs-Nr. 04283



Best.-Nr. 45204

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006



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

## Personenwagen Bid 21 der DB

Betriebs-Nr. 81045

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

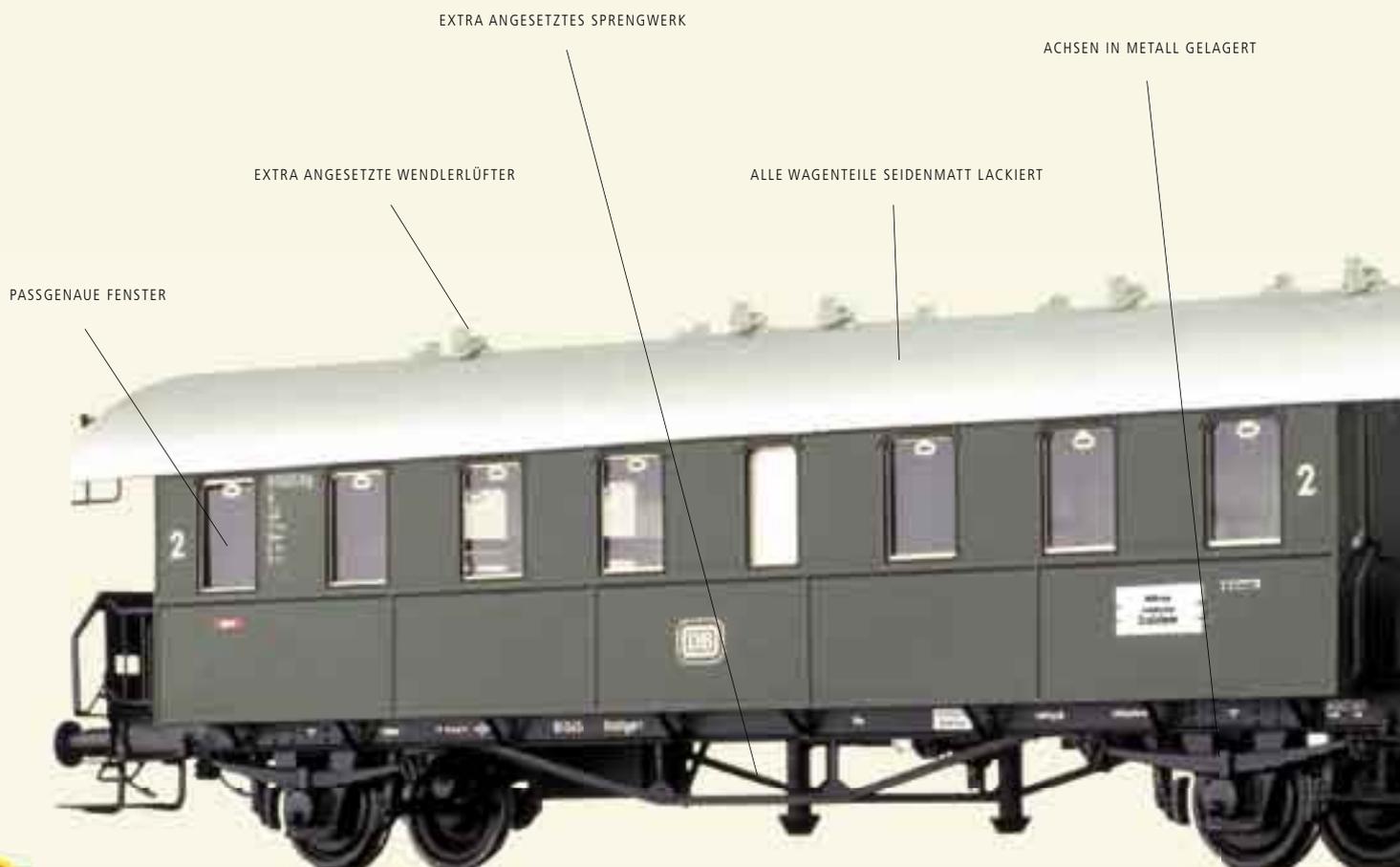
Zwischen 1921 und 1923 entstanden 2.236 Wagen der Bauart Di 21, mit leicht abweichender Inneneinrichtung und 397 Wagen der Bauart Di 21a. Die Wagen boten 66 Sitzplätze in der vierten Klasse. Bei einer Länge über Puffer von 13.920 mm hatten sie einen Radstand von 8.500 mm, was einen ruhigen Wagenlauf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

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

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

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Best.-Nr. 45750



45°



- 1\_Exakt angesetzter und epochen-gerechter Lagerdeckel, Bremsbacken in Radebene.
- 2\_Fenster mit Öffnungsgriff.
- 3\_Lupenreine Bedruckung.
- 4\_Bühnengeländer in maßstäblicher, feiner Materialstärke.
- 5\_Fahzug mit originalgetreuer Inneneinrichtung.



255°

225°

195°



TRITTSTUFEN EXTRA ANGESETZT

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

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

### Personenwagen Bpostid 21 der DB

Betriebs-Nr. 99504



Handmuster

Best.-Nr. 45751



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

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

### Personenwagen Ci der B.B.Ö.

Betriebs-Nr. 46845



Best.-Nr. 45088



**Modell:** angesetzte Trittstufen; komplette Inneneinrichtung; originalgetreues Spanwerk in feinsten Ausführung; Achslagerdeckel extra angesetzt



**Gepäckwagen Pw4ü der DB**

Betriebs-Nr. 107 998



Best.-Nr. 45402



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

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

**Schlafplatzwagen A der K.W.St.E.**

Betriebs-Nr. 164



Best.-Nr. 45602



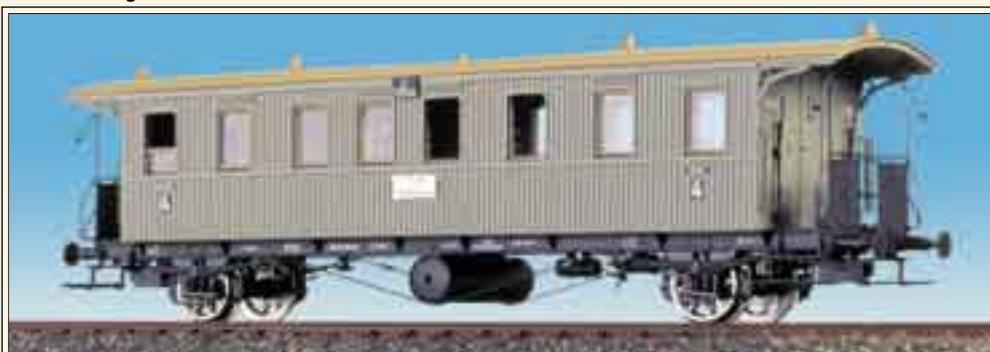
**Modell:** angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene; filigran durchbrochene Dachstütze

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

**Personenwagen E4 der K.W.St.E.**

Betriebs-Nr. 11014



Best.-Nr. 45102



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

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

## Gedeckter Güterwagen G 10 der DB

Betriebs-Nr. 145 837

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

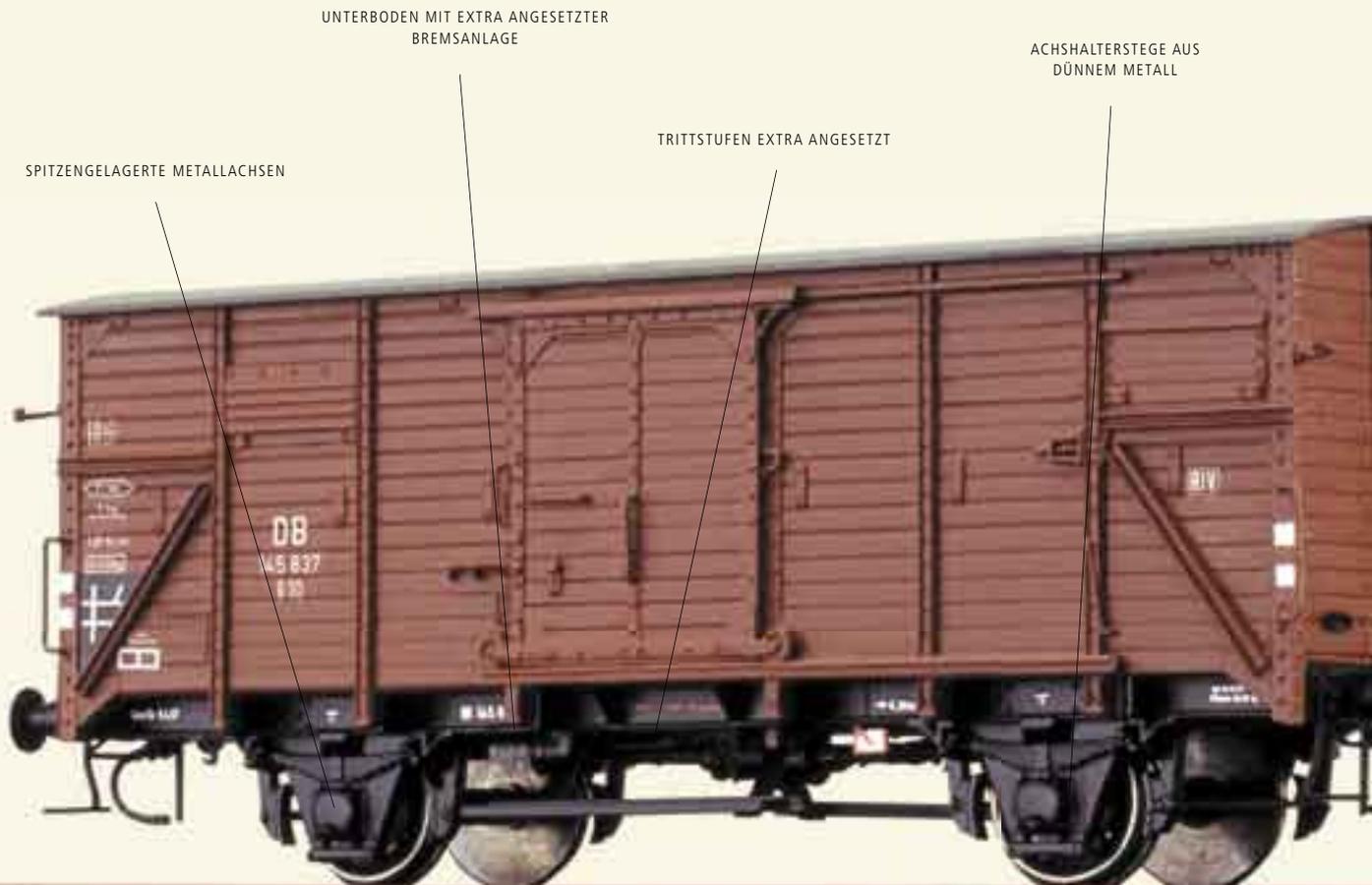
Der meistverbreitete dieser Länderbahnwagen war der nach preußischem Musterblatt IId8, von dem allein 47.533 gebaut wurden. Nach der Gründung des Deutschen Staatsbahn Wagen Verbandes DWV 1909 wurde daraus der Verbandswagen Bauart A2 entwickelt. Dieser wurde ab 1911 in einer Gesamtstückzahl von sagenhaften

121.770 Exemplaren gebaut. Damit war es weltweit der meistgebaute gedeckte Güterwagen. Er dominierte bis in die frühe Epoche 3 das Bild der deutschen Güterzüge. Durch zwei Weltkriege wurden diese Wagen über ganz Europa verstreut, es gab keine europäische Bahnverwaltung bei der nicht wenigstens zeitweise solche Wagen eingesetzt wurden.

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

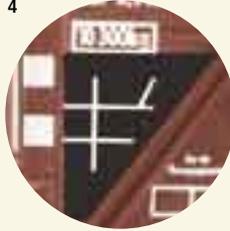
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Best.-Nr. 48200



45°

4



5



3



### HIGHLIGHTS

- 1\_Viele extra angesetzte Teile, wie z. B. Türriegel.
- 2\_Extra angesetzte Lagerdeckel, Bremsbacken in Radebene.
- 3\_Extra angesetzter Signalhalter.
- 4\_Lupenreine Bedruckung.
- 5\_Streben und Nietenbänder in feinsten, maßstäblicher Ausführung.

2



1



255°

225°

195°

EINZEL ANGESETZTE U-PROFILE ALS STIRNWANDRUNGEN

KURZKUPPLUNGS-KINEMATIK



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

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

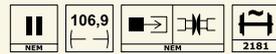
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

### Gedeckter Güterwagen Gu Hannover der DRG

Betriebs-Nr. 35 682



Best.-Nr. 48201



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

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

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

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

Betriebs-Nr. 7365



Best.-Nr. 48202



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

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

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

### Schwerlastwagen Samm der DB

Betriebs-Nr. 31 80 486 7 465-5



Best.-Nr. 47001



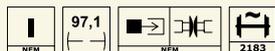
**Modell:** inkl. Ladegut; extra angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke

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

Betriebs-Nr. 34250



Best.-Nr. 48000



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

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

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

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

Betriebs-Nr. 82539



Best.-Nr. 48001



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

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

**Gedeckter Güterwagen „Trossingen“ der K.W.St.E.**

Betriebs-Nr. 700 451



Best.-Nr. 47706



**Modell:** passend zu Faller Bahnhof Trossingen

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

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

LIEFERBAR

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

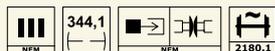
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

### Kohlenwagen 3er-Set OOt Erz III der DB

Betriebs-Nr. 610 116/128/138



Best.-Nr. 47021



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

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

### Kohlenwagen OOt der DRG

Betriebs-Nr. 719



Best.-Nr. 47020



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

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

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

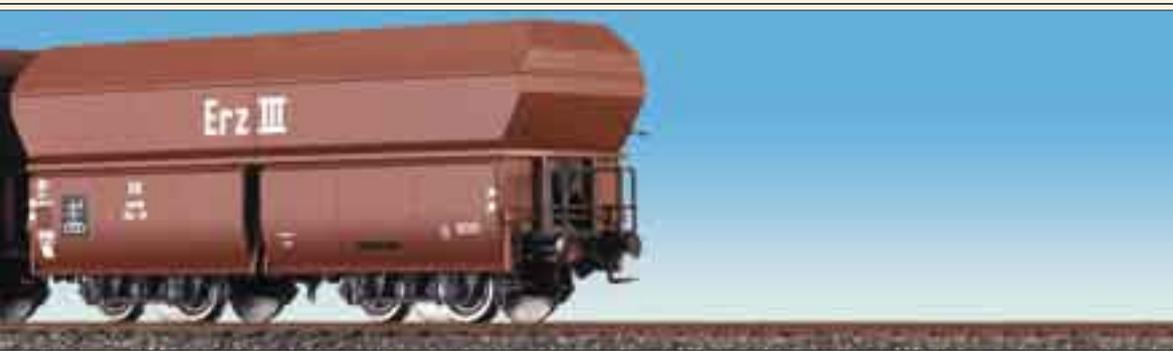
### Kühlwagen 3er-Set UIC Standard 1 der DB, FS, SNCB



Best.-Nr. 48301



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



Kühlwagen UIC Standard 1 der DB

Betriebs-Nr. 524 080



Best.-Nr. 48302



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

Die Deutsche Bundesbahn hatte selbst keine St. 1 Kühlwagen beschafft, es gab sie ausschließlich als Privatwagen der Firma Interfrigo.

Die in Deutschland eingestellten Wagen hatten in der Regel keine elektrische Belüftung. Merkmal waren hier die 8 Flettner Rotoren verschiedener Bauart auf dem Dach. Der Fahrtwind trieb über diese Rotoren Lüfter im Innenraum an, die für eine gleichmäßige Verteilung der kalten Luft im Wageninnern sorgten.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

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



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

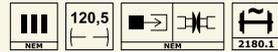
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

### Kesselwagen „SHELL“ der DB

Betriebs-Nr. 582 519



Best.-Nr. 47040



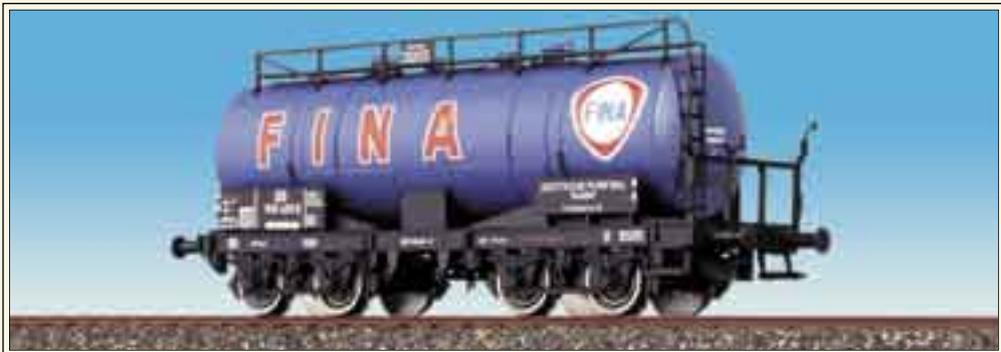
**Modell:** angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; originalgetreu dargestelltes Fahrwerk

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

### Kesselwagen „FINA“ der DB

Betriebs-Nr. 510 429



Best.-Nr. 47041



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

★ **Unser Vorbild ist das Original**, unser Antrieb

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

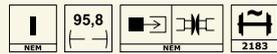
Kesselwagen „Heufeld“ der K.Bay.Sts.E.B.

Betriebs-Nr. 502 501



Handmuster

Best.-Nr. 47801



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

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Kesselwagen „SHELL“ der SBB

Betriebs-Nr. 530 015



Handmuster

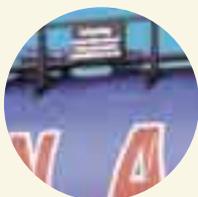
Best.-Nr. 47802



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

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

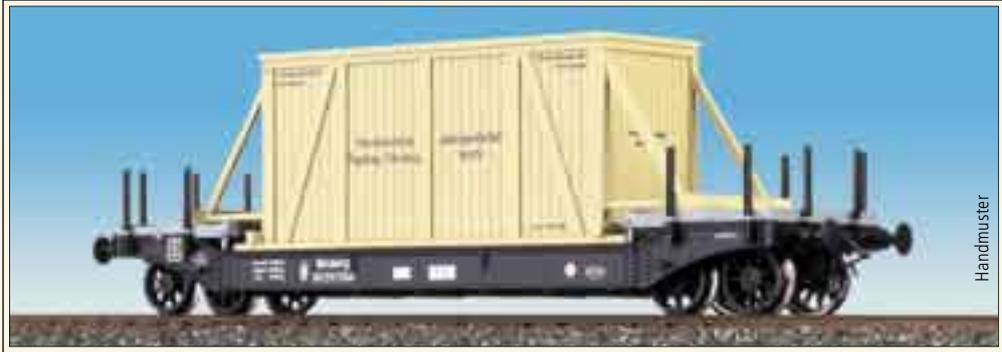


Zwischen 1879 und 1901 beschafften die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen vier „Plattformwagen“ der Gattung SSm, die damals auch als „Tiefgangwagen“ bezeichnet wurden. Die Wagen waren als reguläre bahneigene Wagen für alle Versender frei verfügbar. Die Wagen hatten ein Ladegewicht von 40 t, dennoch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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

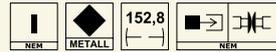
### Tiefpladewagen SSm der K.Bay.Sts.E.B.

Betriebs-Nr. 80297



Handmuster

Best.-Nr. 47902



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

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

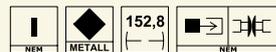
### Tiefpladewagen „Krauss“ der k.k.St.B.

Betriebs-Nr. 28 357



Handmuster

Best.-Nr. 47903



Modell: Seitenwangen aus Metall

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

### Langholzwagenpaar Hrzd der K.Bay.Sts.E.B.

Betriebs-Nr. 70835 + 70847



Best.-Nr. 47707



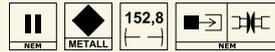
Modell: passend zu G 4/5 H; Chassis aus Metall; bestehend aus zwei einzelnen Wagen; Kurzkupplung zwischen beiden Wagen



Handmuster

Die Schweizer Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur beschaffte 1890 einen Tiefpladewagen der damaligen Standardbauart. Sie konnte damit ihre sperrigen Produkte zu den jeweiligen Kunden versenden. Der Wagen war zuerst bei der Nordostbahn immatrikuliert und kam mit dieser 1902 zur SBB.  
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Best.-Nr. 47904



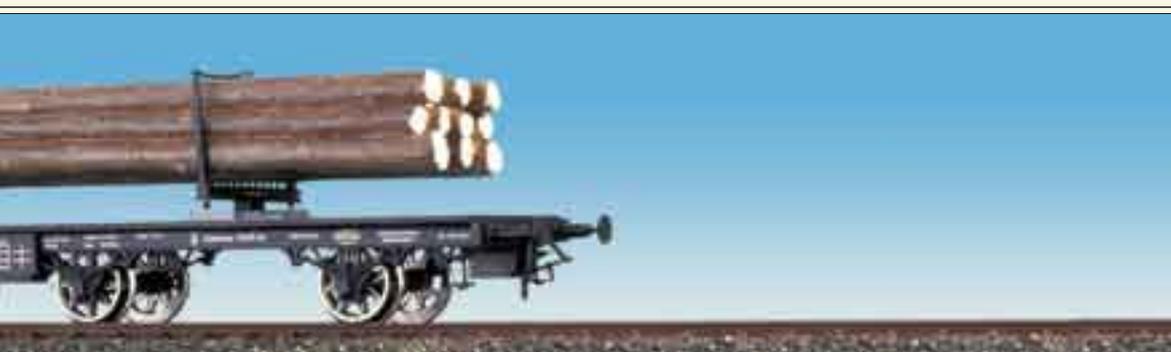
Modell: Seitenwangen aus Metall

★ „Echte Meisterleistung in Sachen Vorbildtreue“,

„Perfektion bis ins kleinste Detail“, „Brawa setzt

Maßstäbe“ – so klingt die Fachpresse, wenn sie

unsere Modelle testet.



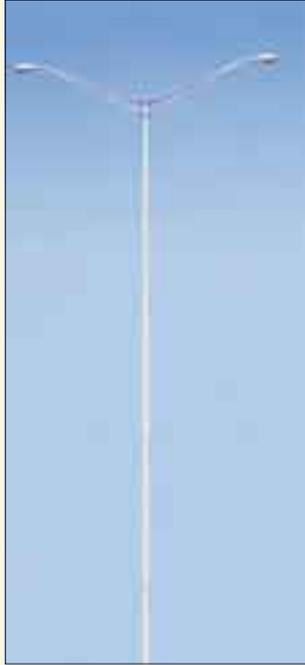
**Straßenleuchte**



Best.-Nr. **5824**

Straßenleuchte nach US-Vorbild  
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

**Straßenleuchte**



Best.-Nr. **5825**

Straßenleuchte nach US-Vorbild  
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

**Highwayleuchte**



Best.-Nr. **5826**

Highwayleuchte nach US-Vorbild  
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

**Gaslaterne**



Best.-Nr. **5827**

Gaslaterne nach US-Vorbild  
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

**Bahnsteigleuchte**



Best.-Nr. **5828**

Bahnsteigleuchte nach US-Vorbild  
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

**Park-/ Straßenleuchte**



Best.-Nr. **5829**

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



**Verteilerplatte 5-fach**



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

Best.-Nr. **2593**

**Verteilerplatte 10-fach**



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

Best.-Nr. **2594**

**Querlochstecker, 10-Stück-Packung**

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

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

**Querlochstecker, 100-Stück-Packung**

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

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

**Muffen, 10-Stück-Packung**

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

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

**Muffen, 100-Stück-Packung**

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

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



**Stecker/Muffen-Sortiment**

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

Best.-Nr. **3770**

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

Best.-Nr. **3771**

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

Best.-Nr. **3772**

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

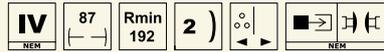
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

### Diesellok BR 112 der DR

Betriebs-Nr. BR 112 786-9



Best.-Nr. 61101



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

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

### Diesellok BR 119 der DR

Betriebs-Nr. BR 119 003-2



Best.-Nr. 61120



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

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

### Diesellok BR 219 der DB

Betriebs-Nr. BR 219 169-0



Best.-Nr. 61121



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

Diesellok BR 118 der DR

Betriebs-Nr. BR 118 201-3



Best.-Nr. 61180



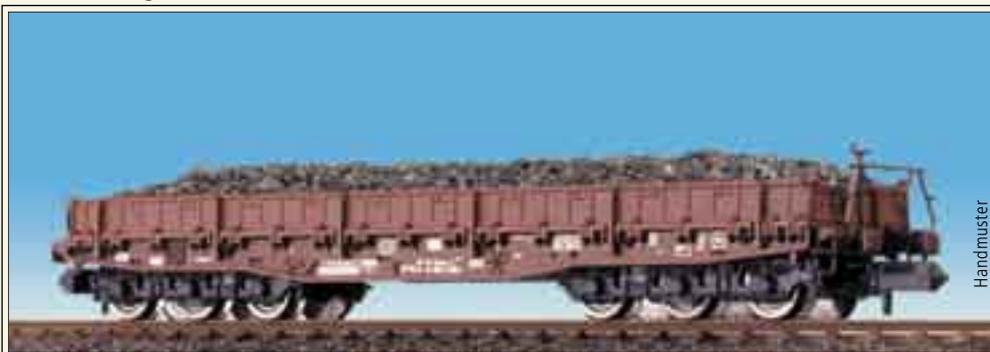
**Modell:** Normschacht nach NEM 355; 5-poliger Motor; alle Achsen angetrieben; Spitzenlicht in Fahrtrichtung wechselnd

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Schwerlastwagen Samm der DB

Betriebs-Nr. 31 80 486 7 465-5



Best.-Nr. 67001



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

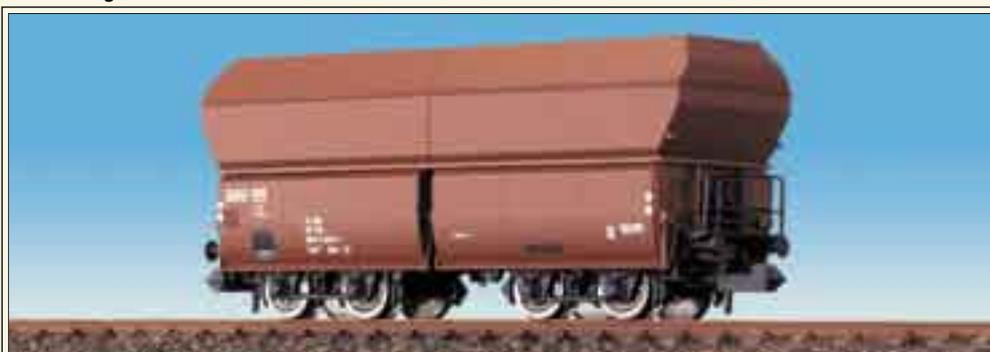
Von den ab 1952 von der DR beschafften 6-achsigen Flachwagen mit niederen Bordwänden übernahm die DB AG noch 1.044 Exemplare und bezeichnete sie als Samm 451. Die Wagen waren eine Spezialität der osteuropäischen Bahnen, im Westen waren solche Wagenbauarten nicht vorhanden gewesen.

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2006

Kohlenwagen OOt der DB

Betriebs-Nr. 650 7 279-1



Best.-Nr. 67030



**Modell:** angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke

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

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2006

Peitschenleuchte

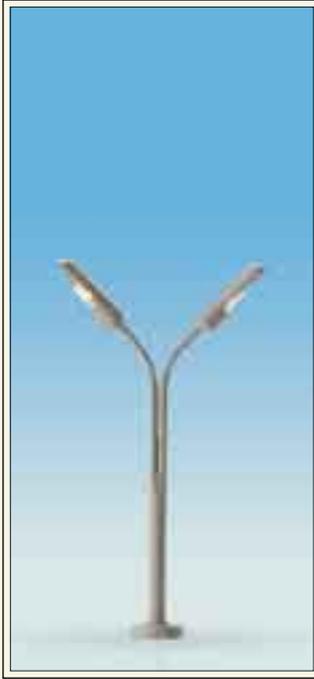


Best.-Nr. 4000

Höhe 48 mm

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Peitschenleuchte 2-flammig



Best.-Nr. 4001

Höhe 55 mm

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Straßenleuchte



Best.-Nr. 4020

Vierkant

Höhe 36 mm

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006



Gittermastbogenleuchte



Best.-Nr. 4010

Höhe 70 mm

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

Gittermastbogenleuchte 2-fach



Best.-Nr. 4011

Höhe 70 mm

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006

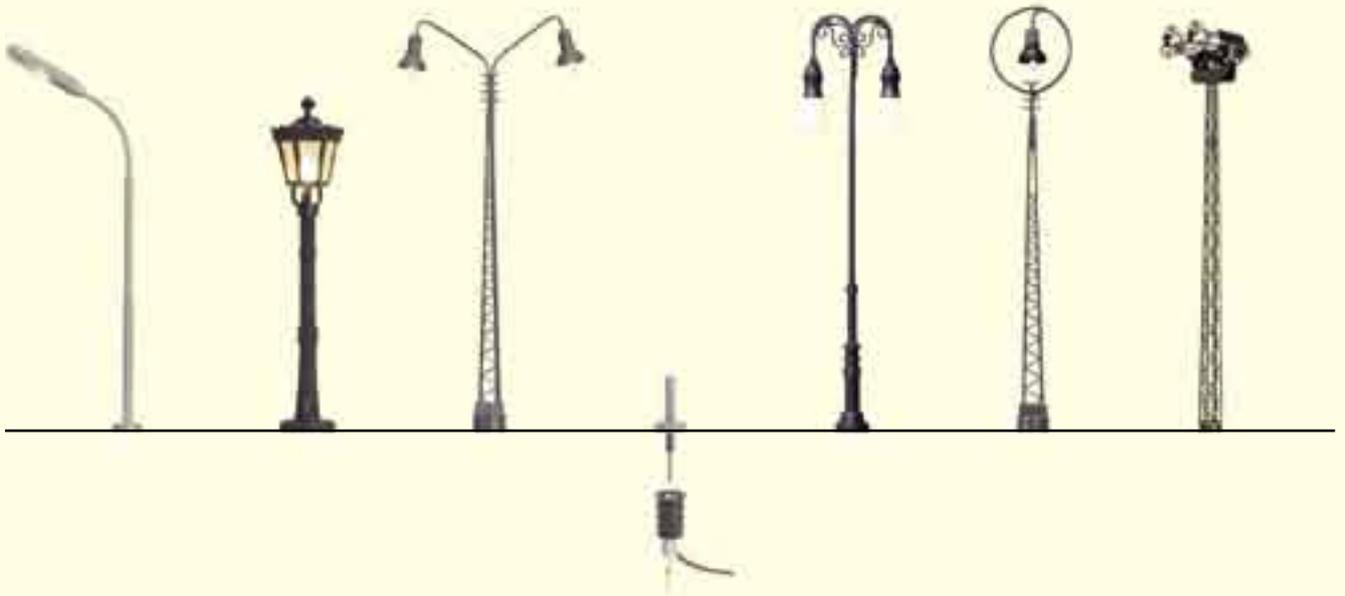
Holzmastleuchte



Best.-Nr. 4040

Höhe 50 mm

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2006



### Stecksocket-Leuchten in H0 und N

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

### Die Zeichen und ihre Bedeutung

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

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

# LIEBE ZUM DETAIL



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

