



NEUHEITEN 2024

LOKS UND WAGEN IN SPUR H0 UND N



HO

N



WILLKOMMEN ZU DEN BRAWA NEUHEITEN 2024!

**ZAHLREICHE MODELLE IN SPUR H0 UND N
MIT EINER FÜLLE SCHÖNSTER DETAILS**

Mit dem vorliegenden Neuheitenprospekt bringt BRAWA wieder eine Vielzahl neuer Loks und Wagen in den Spurweiten H0 und N in den Fachhandel. Unter den rund 290 Neuheiten sind natürlich auch wieder zahlreiche Formneuheiten.

In Spur H0 kommt mit der Güterzuglok BR 44 mit Öltender ein echter „Jumbo“ auf die Schiene. Die Dampflokomotive hatte eine besonders starke Zugkraft und wurde vor allem im schweren Güterzugdienst eingesetzt. Formneu sind auch die Schnellzugwagen der



Gruppe 39, auch Schürzenwagen genannt, die mit bis zu 7 Varianten je Bahngesellschaft im Fachhandel erhältlich sein werden.

Von den 6-achsigen Kesselwagen ZZd, die in den 1940er-Jahren von der Fuchs Waggonfabrik A.G. hergestellt wurden, kommen acht Modelle der DRG, DB und DR in H0 als Formneuheit in den Fachhandel. Ein besonderes Highlight sind außerdem die Teleskophaubenwagen Shimmns, die mit unterschiedlichen Versionen das BRAWA Sortiment bereichern.

Die offenen Güterwagen der Bauart Omm55 waren ein wichtiger Bestandteil des europäischen Güterverkehrs und wurden häufig für den Transport von Kohlen eingesetzt. Die formneuen Modelle von BRAWA kommen in zahlreichen Varianten der DB und verschiedener europäischer Bahngesellschaften.

In 2024 gibt es auch wieder zahlreiche H0-Güterwagen mit Werbeaufdrucken in limitierter Auflage und als Sonderaktion wird der Kesselwagen Z[P] „Storck“ bereits zu Ostern im Fachhandel erhältlich sein.

In Spurweite N bringt BRAWA zum Beispiel den TWINDEXX VARIO® Doppelstock-Triebzug der NAH.SH (3er-Einheit), der auch als Digitalversion mit Sound und schaltbaren Lichtfunktionen erhältlich sein wird.

Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen beim Entdecken Ihrer Lieblingsmodelle. Freuen Sie sich auch auf die kommenden Ausgaben des BRAWA Neuheiten-Express, mit denen wir Ihnen im Laufe des Jahres viele zusätzliche Modelle vorstellen werden!



JETZT ENTDECKEN! WWW.BRAWA.DE DISCOVER NOW!

H0

SPUR H0

- 02 Dampfloks
- 08 Elloks
- 12 Dieselloks
- 16 Triebwagen
- 24 Personenwagen
- 45 Güterwagen

N

SPUR N

- 68 Triebwagen
- 70 Dieselloks
- 71 Personenwagen

H0

LIMITIERTE SONDERMODELLE H0

- 72 Güterwagen „Traditionsmarken“
- 74 Milchwagen
- 75 Güterwagen „Automarken“
- 76 Güterwagen „Biermarken“
- 77 Güterwagen „Ostalgie“
- 77 Sondermodell zu Ostern 2024
- 78 Sondermodelle „Skylines“





DER "JUMBO" FÜR DEN SCHWEREN GÜTERZUGDIENST – JETZT MIT ÖL-TENDER

DAMPFLOKOMOTIVE BR 44
MIT ÖL-TENDER



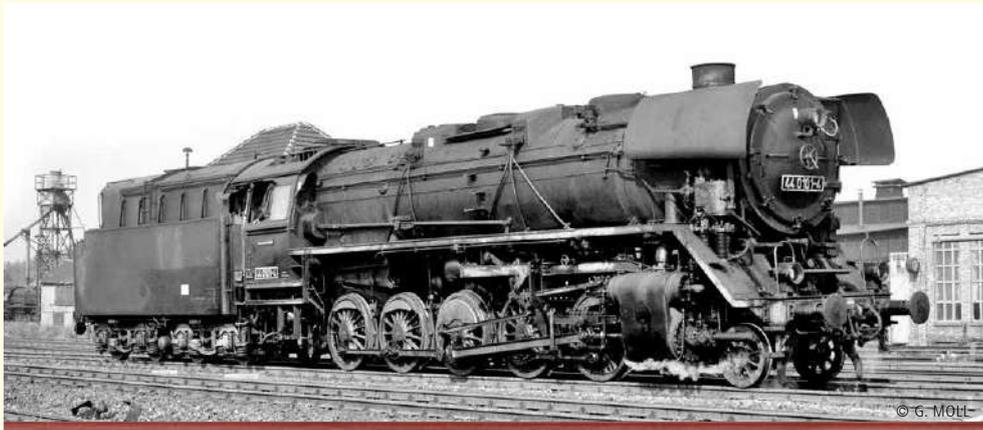
Ähnlich wie die Deutsche Bundesbahn im Westen war auch die Deutsche Reichsbahn im Osten Deutschlands stetig dabei, ihre Fahrzeugflotte zu verbessern und wirtschaftlicher zu machen. So waren bereits zu Beginn der 1950er-Jahre eine Vielzahl von Lokomotiven der Baureihe 44 von Rost- auf Kohlenstaubfeuerung umgebaut, dies ermöglichte bis zu 10 % größere Kesselleistungen. Noch größere Leistungen wurden erst mit der Ölfeuerung möglich. An 44 195 wurden hierzu die ersten Versuche bei der Reichsbahn gemacht. Die Lokomotive kam nach der Umrüstung auf Ölfeuerung zur Versuchsanstalt in Halle und wurde ausgiebig im Betrieb erprobt.

Durch die guten Versuchsergebnisse bestätigt, beauftragte die Reichsbahn den Umbau weiterer 96 Lokomotiven auf Ölhauptfeuerung im RAW Meiningen, was in den Jahren 1963 bis 1967 passierte.

Die 2'2' T34 Öl-Tender bekamen den markanten, eckigen 13,5 m³ fassenden Schwerölbehälter und eine geschlossene Rückwand zum Führerhaus. Letzteres verbesserte gerade bei Rückwärtsfahrt die Arbeitsbedingungen auf den Führerständen. Da man die Ölbehälter bei der DR nur von oben befüllte, verzichtete man auf eine außen liegende Steigleitung zum Bunkern des Brennstoffes.

Die neue Feuerung machte die 44 Öl bei der DR fast unersetzlich. Von den 1974 noch 102 in betriebsfähigem Zustand befindlichen Loks der BR 44 waren 94 mit Ölfeuerung und verteilten sich schwerpunktmäßig auf die Bahnbetriebswerke Eberswalde, Nordhausen, Saalfeld, Sangerhausen und Wittenberge. Erst die zweite Ölkrise führte Ende 1981 zum eher plötzlichen Ausscheiden der Baureihe 44.





© G. MOLL

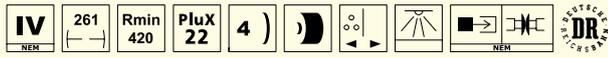
Best.-Nr.
70116



Best.-Nr.
70118

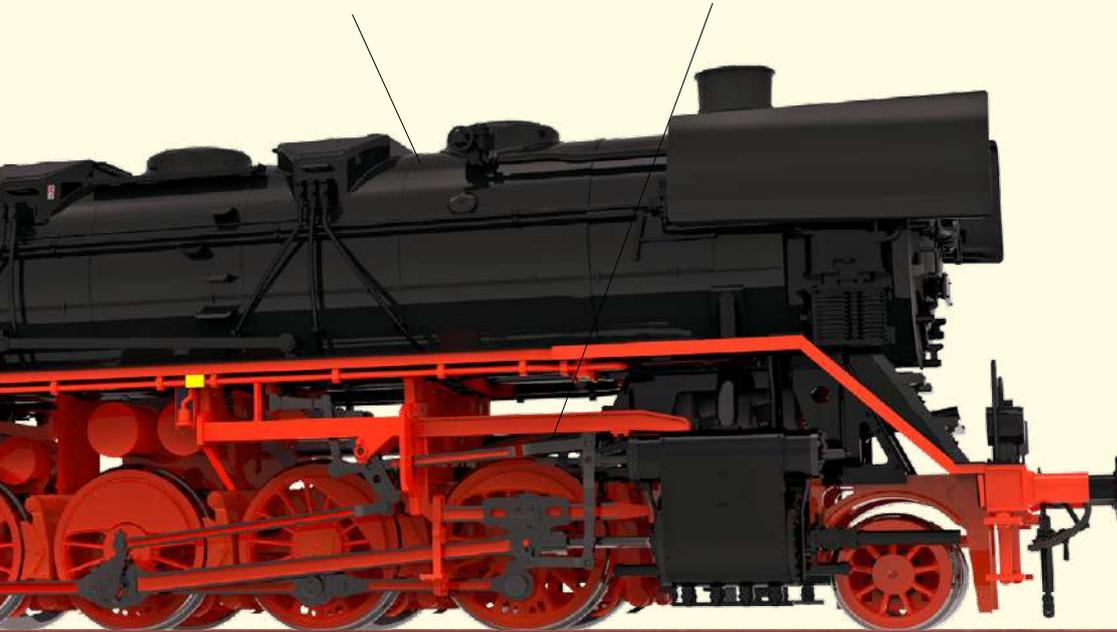


Güterzuglok BR 44 DR
Betriebs-Nr. 44 0101-4; Bw Sangerhausen



ZUSÄTZLICHE LEITUNGEN FÜR DIE
BRENNERDAMPFVERSORGUNG AUF
DER HEIZERSEITE

TREIB- UND KUPPELSTANGEN
AUS METALL



ILLUSTRATION



Güterzuglok BR 44 DR
Betriebs-Nr. 44 1616; Bw Halle G

Best.-Nr.
70112



Best.-Nr.
70114



- Kessel, Führerhaus und Tender als fein detaillierte Kunststoffbauteile ausgeführt
- Durchbrochener Barrenrahmen und Speichenräder aus Zinkdruckguss
- Normschacht hinten kulissengeführt
- Sounddecoder eingebaut bzw. für Einbau vorbereitet
- Rauchgenerator für Einbau vorbereitet
- Kurzkupplung zwischen Lok und Tender
- Antrieb im Tender für optimale Fahreigenschaften
- Einzelachsagerung in Metall
- Originalgetreue Nachbildung der Stehkesselrückwand
- Treib- und Kuppelstangen aus Metall
- Führerstand beleuchtet (Version Digital EXTRA)
- Triebwerksbeleuchtung (Version Digital EXTRA)
- Feuerflackern (Version Digital EXTRA)





F-ZUG MERKUR: DURCH HANDELSSTÄDTE BENANT UND VERBUNDEN

ZUGSET F 3/4 MERKUR DB



Zugset F 3/4 Merkur DB, 5-teilig

Best.-Nr.
50843



Best.-Nr.
50844



Best.-Nr.
50845



- Schnellzuglok BR 01 DB (Betriebs-Nr. 01 115)
- Schnellzugwagen A4ümg-54 DB (Betriebs-Nr. 11 998 Ffm)
- Schnellzugwagen A4ümg-54 DB (Betriebs-Nr. 11 972 Stg)
- Schnellzugwagen A4ümg-54 DB (Betriebs-Nr. 11 973 Stg)
- Speisewagen WR4ü-28/51 DSG (Betriebs-Nr. 12 30)

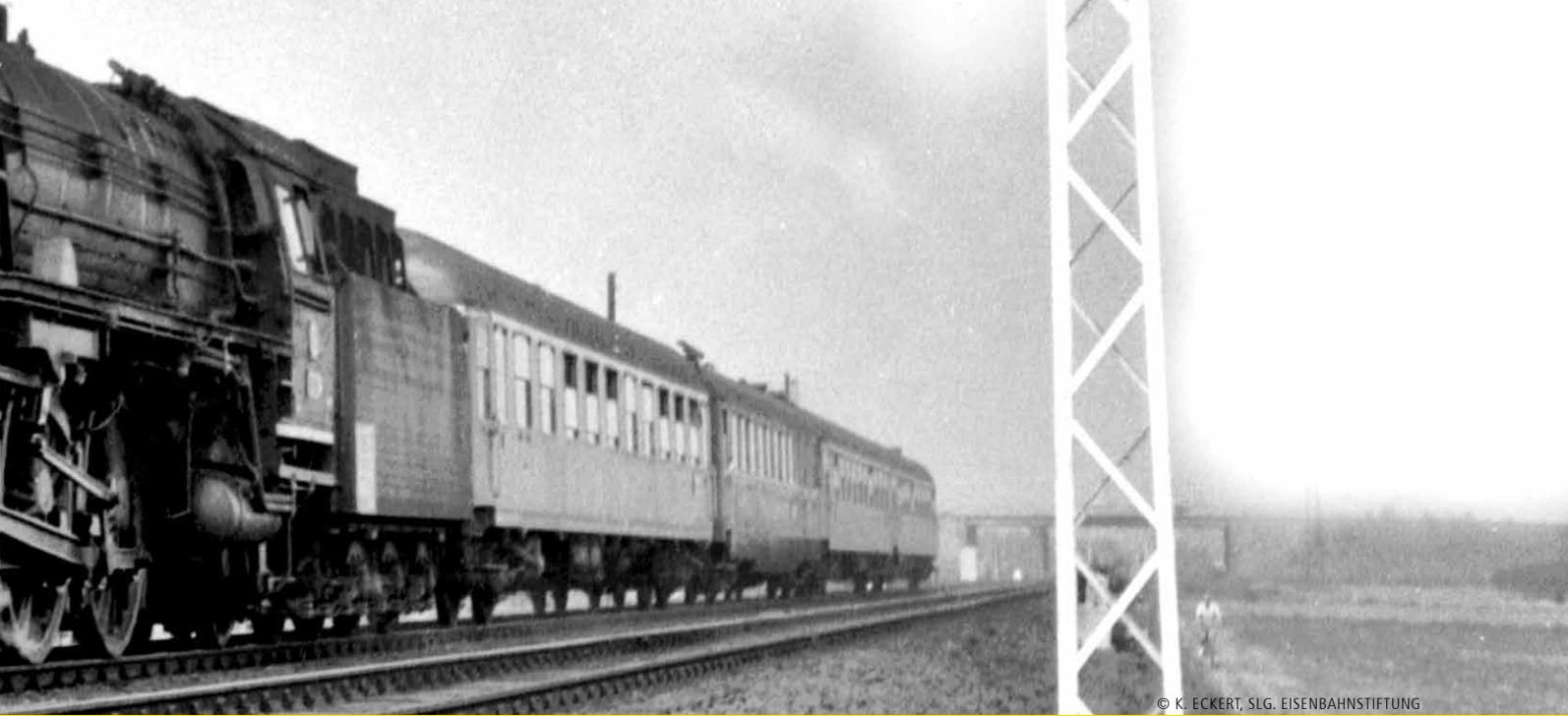
Schnellzuglok BR 01 DB mit Neubaukessel

- Aufbau aus schlagzähem Kunststoff
- Durchbrochener Barrenrahmen aus Zinkdruckguss
- Speichenräder aus Zinkdruckguss
- Filigrane Treib- und Kuppelstangen aus Metall
- Epochengerechte Beleuchtung
- Antrieb im Tender für optimale Fahreigenschaften
- Kurzkupplung zwischen Lok und Tender
- Normschacht hinten kulissengeführt
- Vorbildgerechte Stehkesselrückwand
- Einzelachslagerung aus Metall
- Maßstäblicher Achsstand

Schnellzugwagen A4ümg-54 DB

- Maßstäbliche Nachbildung der Fenster
- Radsätze der Bauart 094/096 mit beidseitig gewellten Radscheiben
- Epochengerechte Inneneinrichtung
- Innenbeleuchtung vorbereitet bzw. eingebaut
- Gummiwulst am Übergang gefedert
- Kurzkupplungskinematik
- Lichtmaschine am Drehgestell extra angesetzt
- Extra angesetzte Tritte und Griffstangen
- Ausführung der auf Stoß geschweißten Dächer
- Kompatibel mit der elektrischen Kupplung aus dem BRAWA-Sortiment





© K. ECKERT, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Der Wiederaufbau in Deutschland war im vollen Gange, als die Deutsche Bundesbahn (DB) im Sommer des Jahres 1951 ein Netz aus F-Zügen für den Dienst- und Geschäftsreiseverkehr ins Leben rief. Damit gelang es der DB zum damaligen Zeitpunkt ein deutliches Zeichen gegen den entstehenden automobilen Individualverkehr und die sich rasch entwickelnde Luftfahrtindustrie zu setzen, welches auch im Ausland Anerkennung fand.

Von Beginn an war in diesem Zug-Netz auch das Zugpaar F 3/4 von Frankfurt (M) über Köln nach Hamburg und zurück enthalten, welches 1952 den Zug-Namen „Mercur“ erhielt. In der römischen Mythologie ist Mercur der Gott des Handels, der Händler und der Reisenden.

Über die Zeit wechselte der Mercur häufiger sein Aussehen, auch die Fahrstrecke wurde den Bedürfnissen der Kunden angepasst. Anfangs übernahmen Lokomotiven der BR 01 die Bespannung der Züge. In Folgejahren fungierten abschnittsweise die Baureihen 03, 03.10, 18.5, 18.6, 39, V200 und E18 als Zuglokomotiven. Vom Sommer 1959 bis 1961 wurde der Zuglauf des F3 von Frankfurt über Wiesbaden Hbf geführt. Das Wagenmaterial war schon auf die neuen 26,4 m langen 1. Klasse Wagen mit einem Altbau-Speisewagen der Bauart WR4ü-28,-35 oder -39 in Kobaltblau umgestellt. Für diesen Streckenabschnitt wurde im Sommer 1959 regelmäßig die 01 149 des Bw Darmstadt vor dem Mercur eingesetzt. Sicherlich auch aus wirtschaftlichen Gründen übernahmen in der Folge BR 01 des Bw Wiesbaden die Zugförderung, wie es mit unserer 01 115 bildlich belegt ist.

Funktionen der DampfloK BR 01	Analog BASIC+ =	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Lichtwechsel	+	+	+
Feuerflackern		+	+
Führerstandbeleuchtung	⊕ ¹⁾	+	+
Triebwerksbeleuchtung		+	+
Rauchgenerator		⊕ ²⁾	⊕ ²⁾
Digitalschnittstelle	PluX22	PluX22	PluX22
Decoder		+	+
Sound		+	+

¹⁾ Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung

²⁾ Rauchgenerator für Einbau vorbereitet



Schnellzuglok BR 01 DRG
 Betriebs-Nr. 01 025
 Rbd Erfurt; Bw Erfurt P

Best.-Nr. 40968	Analog BASIC*	20	▶	Best.-Nr. 40970	Digital EXTRA	20	▶	D&H
				Best.-Nr. 40971	Digital EXTRA	20	▶	D&H
 NEM	275,3	Rmin 360*	PluX 22	4)	◐	◑	◒	◓



Schnellzuglok BR 01 DB
 Betriebs-Nr. 01 161
 BD Hannover; Bw Bremen Hbf

Best.-Nr. 40972	Analog BASIC*	20	▶	Best.-Nr. 40974	Digital EXTRA	20	▶	D&H
				Best.-Nr. 40975	Digital EXTRA	20	▶	D&H
 NEM	275,3	Rmin 360*	PluX 22	4)	◐	◑	◒	◓



Schnellzuglok BR 01 DR
 Betriebs-Nr. 01 205
 Rbd Erfurt, Bw Erfurt P

Best.-Nr. 40976	Analog BASIC*	20	▶	Best.-Nr. 40978	Digital EXTRA	20	▶	D&H
 NEM	275,3	Rmin 360*	PluX 22	4)	◐	◑	◒	◓

* **Hinweis zum Mindestradius:** Die Modelle der Dampflok BR 01 sind technisch für den Betrieb ab Mindestradius R 360 mm geeignet. Für optimale Fahreigenschaften empfehlen wir den Einsatz ab R 420 mm.





Best.-Nr. 40980	Analog BASIC+	20	▶	Best.-Nr. 40982	Digital EXTRA	20	▶	D&H
				Best.-Nr. 40983	Digital EXTRA	20	▶	D&H
IV NEM	275,3	Rmin 360°	PluX 22	4	◀	▶	◀	▶
								DB

Schnellzuglok BR 001 DB
Betriebs-Nr. 001 168-4
BD Regensburg; Bw Hof



Best.-Nr. 40984	Analog BASIC+	20	▶	Best.-Nr. 40986	Digital EXTRA	20	▶	D&H
				Best.-Nr. 40987	Digital EXTRA	20	▶	D&H
VI NEM	275,3	Rmin 360°	PluX 22	4	◀	▶	◀	▶

Schnellzuglok BR 01 Museumslok
Verein "Pacific 01 202"
Betriebs-Nr. 01 202

Funktionen der Dampflok BR 01	Analog BASIC+ =	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Lichtwechsel	+	+	+
Feuerflackern		+	+
Führerstandbeleuchtung	+ ¹⁾	+	+
Triebwerksbeleuchtung		+	+
Rauchgenerator		+ ²⁾	+ ²⁾
Digitalschnittstelle	PluX22	PluX22	PluX22
Decoder		+	+
Sound		+	+

¹⁾ Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung

²⁾ Rauchgenerator für Einbau vorbereitet



- Aufbau aus schlagzähem Kunststoff
- Durchbrochener Barrenrahmen aus Zinkdruckguss
- Speichenräder aus Zinkdruckguss
- Filigrane Treib- und Kuppelstangen aus Metall

- Epochengerechte Beleuchtung
- Antrieb im Tender für optimale Fahreigenschaften
- Kurzkupplung zwischen Lok und Tender
- Normschacht hinten kulissengeführt

- Vorbildgerechte Stehkesselrückwand
- Einzelachslagerung aus Metall
- Maßstäblicher Achsstand





VOM HIMMELREICH INS HÖLLENTAL. BALD SCHON AUF IHRER ANLAGE

ZUGSET HÖLLENTALBAHN DB



Zugset Höllentalbahn DB, 5-teilig



Best.-Nr. 50894	Analog BASK+		Best.-Nr. 50895	Digital EXTRA		
			Best.-Nr. 50896	Digital EXTRA		

- Ellok BR E44w DB (Betriebs-Nr. E44 176)
- Personenwagen ABie-34 DB (Betriebs-Nr. 39 025 Kar)
- Personenwagen Bie-33 DB (Betriebs-Nr. 98 083 Kar)
- Personenwagen Bie-33 DB (Betriebs-Nr. 98 101 Kar)
- Gepäckwagen Pwie-30 DB (Betriebs-Nr. 114 832 Kar)

Hinweis: Alle Wagen ohne Beleuchtung und Decoder.

Ellok BR E44w DB

- Extra angesetzte Griffstangen
- Griffstangen aus Metall
- Extra angesetzte Dachleitungen aus Metall
- Räder aus Metall
- Rahmen aus Metall
- Drehgestell mit Dreipunktlagerung
- Mehrteilige Dachausrüstung
- Pantograph aus Metall (keine Stromabnahme möglich)
- Extra angesetzte Scheibenwischer
- Detailliertes Fahrwerk
- 5-poliger Motor
- Epochengerechte Beleuchtung
- Führerraumbeleuchtung
- Geätztes Lüftergitter

Gepäckwagen Pwie-30 DB (Neukonstruktion)



Die Höllentalbahn (von Freiburg Hbf über Neustadt/Schwarzwald bis Donaueschingen) gehört durch ihre atemberaubende Streckenführung durch das enge Höllental mit Steigungen von bis zu 57,14 % nicht umsonst zu den beeindruckendsten Eisenbahnstrecken Deutschlands. Sie ist heute zurecht als raumbe deutsches Kulturdenkmal in der Region Südlicher Oberrhein eingetragen. Die Strecke wurde bereits 1933 mit einer Spannung von 20kV bei einer Frequenz von 50Hz elektrifiziert. Gleichzeitig erneuerte man mit den Lokomotiven der BR 85

und E 244 sowie leichten Nebenbahnwagen der Bauarten Ci-33 und BCI-34 den Fahrzeugpark. Erst im Mai 1960 stellte man die Spannung auf die mittlerweile üblichen 15kV bei 16²/₃ Hz um. Damit wurden die E 244 von einen auf den anderen Tag durch E44w des Bw Freiburg abgelöst. Sie übernahmen die elektrische Traktion auf der Höllentalbahn und eben die Beförderung der für diese Strecke typischen Personenzüge aus verschiedenen Einheitsnebenbahnwagen.



Funktionen der Ellok BR E44w	Analog BASIC+ =	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Fahrfunktion	+	+	+
Lichtwechsel (weiß/rot)	+	+	+
Oberes Frontlicht	+*	+	+
Schlusslicht extra schaltbar	+*	+	+
Führerraumbeleuchtung	+*	+	+
Maschinenraumbeleuchtung		+	+
Rangierbeleuchtung		+	+
Beleuchtungsfunktionen für Analogbetrieb programmierbar		+	+
Digitalschnittstelle	PluX22	PluX22	PluX22
Decoder		+	+
Sound		+	+
Energiespeicher		+	+
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Nachträgliche Umrüstung von Analog- zur Digitalversion über PluX22-Schnittstelle möglich 	<ul style="list-style-type: none"> Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert Neueste Soundtechnologie mit hervorragenden Klangeigenschaften Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2) Weiterentwickelte Motor- und Lastregelung Funktionsumfang für Digitalbetrieb ausgelegt. Analog nur Fahrfunktion und Lichtwechsel verfügbar. 	

* Funktion im Analogbetrieb über Schalter und im Digitalbetrieb über Funktionstaste schaltbar





MEILENSTEIN DER ELLOK-ENTWICKLUNG MIT SPANNENDEN DETAILS

ELLOK BR 144 DER DB



Ellok BR 144 DB

Betriebs-Nr.: 144 086-6 / BD München; BW Rosenheim



Unter der Federführung von Walter Reichel entstand bei den Siemens-Schuckert-Werken (SSW) ein Prototyp mit der Bezeichnung E44 70, die spätere E44 001. Aus der Produktion von Komponenten für Stromerzeuger konnte SSW die Erfahrungen des Lichtbogenschweißens in den Lokomotivbau einfließen lassen, was zu deutlichen Einsparungen bei Material und Fertigungsaufwand führte. Die positiven Testergebnisse dieses Prototypen überzeugten die DRG den neuen Lokomotivtyp zu einer Universal-Lokomotive weiterzuentwickeln. Das Resultat war die erste in Serien hergestellte Drehgestell-Elektrolokomotive Deutschlands, welche durchaus als Urtyp für die später entwickelten Einheitselektrolokomotiven der

Deutschen Bundesbahn (DB) gelten darf. Die Auslieferung der für 90 km/h zugelassenen Lokomotiven erstreckte sich von 1933 kriegsbedingt bis in die Nachkriegsjahre, so dass Henschel mit E44 187G erst am 29.11.1954 die Letzte an die DB übergab. Die überwiegende Verteilung auf Mittel- und Süddeutschland führte dazu, dass nach dem Zweiten Weltkrieg etwa 100 Lokomotiven in Westdeutschland und rund 50 in Ostdeutschland verblieben. Die auffälligsten Bauartänderungen bei der DB waren die Verlängerung der Dachschräge aus Unfallschutzgründen und die Ausrüstung mit Indusi.

Best.-Nr. 43450	Analog BASIC+		Best.-Nr. 43452	Digital EXTRA		Energie Speicher	D&H
			Best.-Nr. 43453	Digital EXTRA		Energie Speicher	D&H

- Extra angesetzte Griffstangen
- Mehrteilige Dachausrüstung
- Geätztes Lüftergitter
- Griffstangen aus Metall
- Extra angesetzte Scheibenwischer
- Stromabnehmer aus Metall (keine Stromabnahme möglich)
- Extra angesetzte Dachleitungen aus Metall
- Detailliertes Fahrwerk
- Rangierlicht (Version Digital EXTRA)
- Räder aus Metall
- 5-poliger Motor
- Maschinenraumbeleuchtung (Version Digital EXTRA)
- Rahmen aus Metall
- Epochengerechte Beleuchtung
- Führerraumbeleuchtung
- Drehgestell mit Dreipunktlagerung
- Führerraumbeleuchtung



Ellok BR 147.5 "TRAXX 3" DB AG
Betriebs-Nr. 147 561-5

Hinter der Produktbezeichnung TRAXX 3 von Bombardier Transportation verbirgt sich die Weiterentwicklung der bekannten TRAXX 2 Lokomotiven der Baureihen 146 und 185. Die neuen Baureihen 147, für den Personen- und Fernverkehr, sowie 187 für den Güterverkehr. Neben der veränderten Optik der Front, welche nun größtenteils aus GFK-Teilen besteht, können die Kunden bei der TRAXX 3 Plattform auf Wunsch ein Last-Mile-Modul bestellen. Damit sind die als Elektrolokomotiven konzipierten Fahrzeuge in der Lage kurze Streckenabschnitte oder Rangierarbeiten unabhängig mit einem Dieselmotor oder via Batterie zu fahren. Nach der Vorstellung 2011 fanden die ersten Testfahrten mit den neuen TRAXX 3 statt. Durch viele kleinere und einige große Bestellungen, z.B. durch einen Rahmenvertrag über 450 Stück mit der DB AG, sind bisher weit über 200 Lokomotiven der TRAXX 3 Plattform an die Kunden ausgeliefert worden und europaweit im Einsatz.



Best.-Nr.
43834



Best.-Nr.
43836



Best.-Nr.
43837



Modell: Gehäuse mit gerippten Seitenwänden; geätzte Trittleche; LED-Beleuchtung; Scheibenwischer einzeln angesetzt; Haftreifen für maximale Zugkraft; Fernlicht blendet vorbildgerecht auf; ruhiges, gleichmäßiges Anfahren (auch in Fahrstufe 1); vorbildgerechte Ruhelage der Pantographen; Anfahr- und Bremsverzögerung wie im Original; Rahmen aus Metall



Best.-Nr.
43842



Best.-Nr.
43844



Best.-Nr.
43845



Ellok BR 187 RheinCargo
Betriebs-Nr. 91 80 6187 074-0

Funktionen der TRAXX 3	Analog BASIC+ =	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Fahrfunktion	+	+	+
Lichtwechsel	+	+	+
Schlusslicht extra schaltbar	+*	+	+
Führerraumlicht	+*	+	+
Rangierlicht	+*	+	+
Fernlicht	+*	+	+
Zugzielanzeige (modellabhängig)	+	+	+
Digitalschnittstelle	PluX22	PluX22	PluX22
Decoder		+	+
Sound		+	+
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Nachträgliche Umrüstung von Analog- zur Digitalversion über PluX22-Schnittstelle möglich Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert Neueste Soundtechnologie mit hervorragenden Klangeigenschaften Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2) Weiterentwickelte Motor- und Lastregelung 		

* Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung





Diesellok BR V100 DR
Betriebs-Nr. V100 012

Best.-Nr. 41712	Analog BASIC+		Best.-Nr. 41713	Digital EXTRA		Digitale Kuppung	Energie Speicher	D&H
	160 	Rmin 360*	PluX 22	2)				



Diesellok BR 115 DR
Betriebs-Nr. 115 445-9

Best.-Nr. 41714	Analog BASIC+		Best.-Nr. 41715	Digital EXTRA		Digitale Kuppung	Energie Speicher	D&H
	160 	Rmin 360*	PluX 22	2)				





Diesellok BR 203 DB AG
Betriebs-Nr. 203 315-7

Best.-Nr.
41708



Best.-Nr.
41710



Best.-Nr.
41711



Diesellok BR 203 STRABAG
Betriebs-Nr. 203 841-2

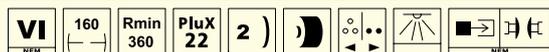
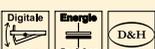
Best.-Nr.
41704



Best.-Nr.
41706



Best.-Nr.
41707



Funktionen der Diesellok BR V100 / 203

	Analog BASIC+ =	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Fahrfunktion	+	+	+
Lichtwechsel (weiß / rot)	+	+	+
Schlusslicht extra schaltbar	⊕ ¹⁾	+	+
Führerraumlicht	⊕ ²⁾	+	+
Rangierlicht	⊕ ²⁾	+	+
Lichtfunktionen für Analogbetrieb programmierbar		+	+
Digitalschnittstelle	PluX22	PluX22	PluX22
Decoder		+	+
Sound		+	+
Energiespeicher		⊕ ³⁾	⊕ ³⁾
Digitale Kupplung		+	+
Lokkarte			+

Hinweise
1) Schlusslicht je Lokseite im analogen Betrieb über Schalter auf dem Blindstecker abschaltbar; mit Decoder digital schaltbar
2) Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung
3) Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Fahrt in stromlosen Abschnitten oder auf verschmutzten Gleisen

• Nachträgliche Umrüstung von Analog- zur Digitalversion über PluX22-Schnittstelle möglich

• Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert
• Neueste Soundtechnologie mit hervorragenden Klangeigenschaften
• Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2)
• Weiterentwickelte Motor- und Lastregelung
• Funktionsumfang für Digitalbetrieb ausgelegt (analog nur Fahrfunktion und Lichtwechsel verfügbar)





Diesellok Gravita® BR 265
DB AG
 Betriebs-Nr. 92 80 1265 009-1

Best.-Nr. 70104	Analog BASK*		Best.-Nr. 70106	Digital EXTRA		Digitale Kuppung		Energie Speicher	D&H
			Best.-Nr. 70107	Digital EXTRA		Digitale Kuppung		Energie Speicher	D&H
VI NEM	194,3	Rmin 360	PluX 22	2)					DB



Diesellok Gravita® BR 261 SGL
 Betriebs-Nr. 92 80 1261 309-9

Nach kurzer Entwicklungszeit zeigte Voith Turbo Lokomotivtechnik 2008 auf der InnoTrans das erste Exemplar der Gravita®-Familie. Projektiert sind hier fünf verschiedene Leistungsklassen von der vierachsigen Gravita® 20BB, bis zum „Küken“, das auf den Namen Gravita® 5BB hört und nur zweiachsig ist. 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® 10BB. Inzwischen sind die Lokomotiven der Gravita® 10BB bei der Northrail auf deutschen Gleisen im Einsatz. Die beauftragten DB-Maschinen sind unter der

Baureihenbezeichnung BR 261 bundesweit im Einsatz. Außer an Northrail gingen bisher weitere 5 Lokomotiven in die Schweiz. Um diesen Erfolg fortzusetzen, zeigte man 2010 in Berlin die nächstgrößere Schwester dieser Reihe, die Gravita® 15D. Obwohl nur 1,2 m länger als die Gravita® 10BB, leistet sie bis zu 1800 kW und ist damit sowohl für den Streckendienst als auch für den Rangierdienst geeignet. Alle von Voith Lokomotivtechnik gebauten Lokomotiven sind außerdem untereinander mehrfachtraktions-tauglich.

Best.-Nr. 42778	Analog BASK*		Best.-Nr. 42780	Digital EXTRA		Digitale Kuppung		Energie Speicher	D&H
			Best.-Nr. 42781	Digital EXTRA		Digitale Kuppung		Energie Speicher	D&H
VI NEM	180,7	Rmin 360	PluX 22	2)					SGL





Best.-Nr. 70108	Analog BASIC+	Best.-Nr. 70110	Digital EXTRA	Digitale Kupplung	Energie Speicher	D&H
		Best.-Nr. 70111	Digital EXTRA	Digitale Kupplung	Energie Speicher	D&H

Diesellok Gravita® BR 261
Städtische Häfen Hannover
 Betriebs-Nr. 92 80 1261 312-3



Funktionen der Gravita® 10 BB und 15 D	Analog BASIC+ =	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Fahrfunktion	+	+	+
Lichtwechsel	+	+	+
Schlusslicht extra schaltbar	+ ¹⁾	+	+
Führerraumlicht	+ ¹⁾	+	+
Rangierlicht	+ ¹⁾	+	+
Fernlicht	+ ¹⁾	+	+
Lichtfunktionen für Analogbetrieb programmierbar	+	+	+
Digitalschnittstelle	PluX22	PluX22	PluX22
Decoder	+	+	+
Sound		+	+
Energiespeicher		+ ²⁾	+ ²⁾
Lüfter angetrieben		+	+
Digitale Kupplung (Aufnahme nach NEM-Normen)		+	+
Lokkarte			+
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert Nachträgliche Umrüstung von Analog- zur Digitalversion über PluX22-Schnittstelle möglich Einfacher Decodereinbau ohne umfangreiche Neuprogrammierung; alle wesentlichen Werte zur Steuerung (z. B. Licht) befinden sich auf der Hauptplatine und sind vom eingebauten Decoder unabhängig 		
	<ul style="list-style-type: none"> Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert Neueste Soundtechnologie mit hervorragenden Klangeigenschaften Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2) Weiterentwickelte Motor- und Lastregelung 		

¹⁾ Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung

²⁾ Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Fahrt in stromlosen Abschnitten oder auf verschmutzten Gleisen





**Verbrennungstriebwagen
BR VT137 DRG**
Betriebs-Nr. 137 354

Best.-Nr.
44744



Best.-Nr.
44746



Best.-Nr.
44747



FAHRGASTRAUMBELEUCHUNG

VORBILDERECHTE NACHBILDUNG
DER DREHGESTELLE



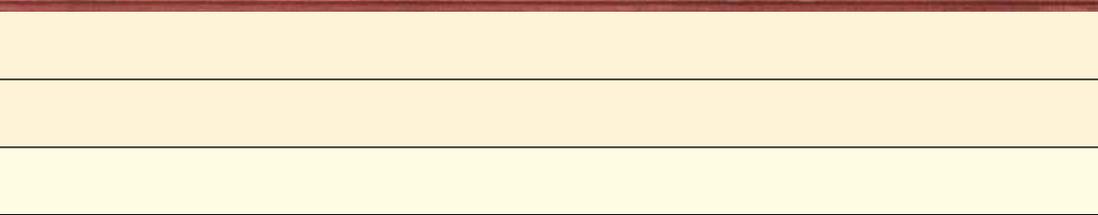
Verbrennungstriebwagen BR 660 und Beiwagen BR 945 DB

Betriebs-Nr. 660 507-5 / 945 851-4

Nach der Übernahme der Triebwagen durch die neu gegründete Deutsche Bundesbahn (DB), kam es in den 50er Jahren zu mehreren Bauartänderungen um die nun als VT60.5 bezeichneten Fahrzeuge für die kommende Einsatzzeit zu ertüchtigen. Im Aw Friedrichshafen tauschte man die Motoren gegen jene 330 PS MAN-Maschinen, die schon in Kleinloks der Leistungsgruppe III Verwendung fanden. Die Aufpolsterung der hochgestuften 3. zur 2. Klasse erhöhte auch für die Fahrgäste den Komfort. Viele Triebwagen erhielten zudem in den 60er Jahren moderne DB Lampen für eine bessere Streckensicht und verloren die auffälligen Triebwagenlampen der Reichsbahnzeit. Auch farblich ersetzte bald das einheitliche purpurrot für Dieselfahrzeuge der DB das alte DR Farbschema. Im Gegensatz zur Erstbeheimatung verteilte die DB ihre 31 VT60.5 auf deutlich mehr Betriebsstellen und so zählten fortan die Bw Rheine, Darmstadt, Stuttgart, Kassel, Frankfurt-Griesheim, Heilbronn, Nürnberg und Friedrichshafen zu den Haupteinsatzorten. Sechs Triebwagen waren dabei bis

1960 an die amerikanischen Besatzungsmächte vermietet. Mit zunehmendem Alter schrumpfte gegen Mitte der 60er-Jahre der Bestand der VT60.5 und das Bw Rheine wurde praktisch zum Auslauf Bw für die letzten Altbautriebwagen der DB. Mit sechs Fahrzeugen war der Bestand Anfang der 70er hier noch am höchsten. Vier weitere waren noch in Nürnberg und je einer in Heilbronn und Kassel stationiert. Bis 1972 schieden diese 12 Triebwagen, mittlerweile EDV gerecht als Baureihe 660 bezeichnet, aus dem regulären Betrieb aus. Umgebaut zu Funkmesswagen hielt man die ehemaligen 660 506 und 660 531 noch bis in das Jahr 1979 hinein in Dienst. Einzig der VT 60 531 ist bis heute erhalten geblieben. Im Bereich der sowjetischen Besatzungszone verblieben nach dem Krieg mit 137 348, 137 366 und 137 387 lediglich drei Triebwagen. Die Einsätze erfolgten hier vom Bw Aschersleben aus. Aufgrund der schlechten Ersatzteillage schieden die Triebwagen bis 1969 jedoch alle aus dem Betrieb aus. Parallel zu den 40 Triebwagen sah der Beschaffungsplan auch passende





MEHRTEILIGE INNENEINRICHTUNG

FREI STEHENDE TRITTE



Steuerwagen VS145, speziell für die VT137 347 - 366 und 137 377 - 396 vor. Die nach Skizzenblatt CPost4ivS-36 bestellten Wagen verfügten über 76 Plätze der 3. Klasse, einem Steuerabteil im vorderen und einem Postabteil im hinteren Stirnende. Da die Lieferung der Steuerwagen größtenteils zeitlich versetzt zu den VT erfolgte, kam es nicht von Anfang an zu den angedachten Kombinationen. Vielmehr nutzte man die freizügige Einsetz-

barkeit zum Einsatz der VS mit anderen VT Bauarten. Zu Bundesbahnzeiten sind für 1952 insgesamt der 10 VS145 nachgewiesen, welche vorrangig mit VT60.5 im Verband eingesetzt wurden. In Bremen und Wuppertal hingegen erfolgten die Einsätze auch mit VT36.5 oder V36. Zusammen mit den letzten VT60.5 wurde auch der letzte VS145 nun als Baureihe 945 bezeichnet, 1972 in Rheine ausgemustert.

Best.-Nr. 44740	Analog BASIC+		Best.-Nr. 44742	Digital EXTRA		
			Best.-Nr. 44743	Digital EXTRA		



Elektrotriebwagen BR 426 BOB

Betriebs-Nr. 94 80 0426 040-2 /
94 80 0426 540-1

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.



Best.-Nr. 44640	Analog BASIC*		Best.-Nr. 44642	Digital EXTRA		D&H
			Best.-Nr. 44643	Digital EXTRA		D&H
VI NEM	566 (-)	Rmin 360	PluX 22			BOB

Elektrotriebwagen 425 „DB Regio NRW“ der DB AG

Betriebs-Nr. 94 80 425 059-3



Best.-Nr. 44648	Analog BASIC*		Best.-Nr. 44650	Digital EXTRA		D&H
			Best.-Nr. 44651	Digital EXTRA		D&H
VI NEM	776,3 (-)	Rmin 360	PluX 22			DB

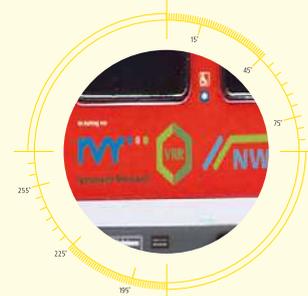
Für den Einsatz im Regionalverkehr beschaffte die DB AG ab Ende der 90er-Jahre zahlreiche neue Fahrzeuge, die größtenteils als Triebwagen ausgeführt wurden. So beschaffte man von 1999 bis 2008 vom Konsortium Siemens/Adtranz/Bombardier/DWA auch 249 Einheiten eines vierteiligen elektrischen Triebzuges, der als BR 425 bezeichnet wurde. Eine identische zweiteilige Variante für schwächer frequentierte Strecken entstand als BR 426. Die Wagenkästen sind aus Aluminium-Strangpressprofilen gefertigt und die Fenster bündig verklebt. Untereinander stützen sich die Wagenkästen auf Jacobs-Drehgestellen ab, die Enddrehgestelle werden jeweils von zwei Drehstrommotoren angetrieben. Der Wagenzug ist innen komplett begehbar und besitzt insgesamt 206 Sitz- und 228 Stehplätze. 24 Sitze befinden sich

im ersten Klasse-Abteil und 30 Sitzplätze sind Klappsitze. Eingesetzt wurden und werden die 425 durch DB Regio NRW; Baden-Württemberg; Südwest; Bayern; Südost; Nord; Schleswig-Holstein und Berlin, private EVU beschafften keine dieser Triebwagen.

Zu ihren Aufgaben gehört der Dienst in S-Bahn-Netzen, wie dem des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar im Dreieck Ludwigshafen–Mannheim–Heidelberg ebenso, wie Einsätze als RE auf Langstrecken. Hierzu zählen z.B. Mannheim–Saarbrücken–Trier oder Magdeburg–Stendal–Wittenberge–Salzwedel.

- Dreidimensionale Front originalgetreu wiedergegeben
- Extra angesetzte Hochspannungsausrüstung und Klimakästen
- Fein detaillierter Pantograph
- Feine Gravuren
- Fenster passgenau eingesetzt
- Funktionsfähige und beleuchtete Zugzielanzeigen
- Für Sound vorbereitet bzw. eingebaut
- Inkl. Innenbeleuchtung
- Inneneinrichtung eingebaut
- Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm, für Doppeltraktion
- Stromaufnahme immer vom vorderen Zugteil durch Schleiferumschaltung
- LED-Beleuchtung
- Originalgetreue Detaillierung der Drehgestelle, inkl. Berücksichtigung der Unterschiede zwischen BR 425 und BR 426
- Scheibenwischer einzeln angesetzt
- Stirnseitige Zugzielanzeige hinter der Scheibe
- Vorbildgerechte Ruhelage des Pantographen



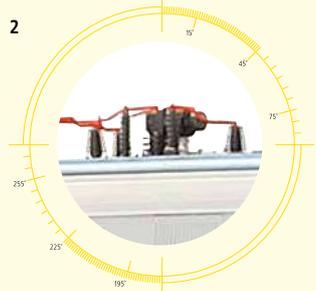
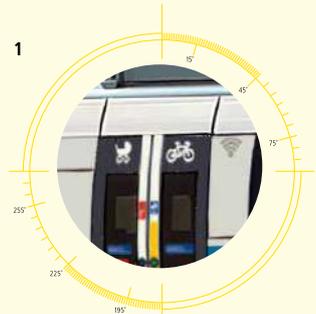


Funktionen des Triebwagens BR 425

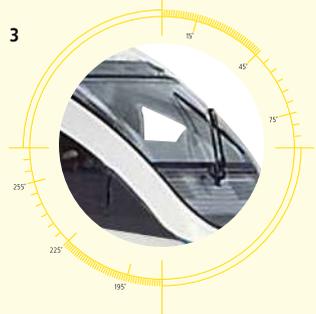
Funktionen des Triebwagens BR 425	Analog BASIC+ =	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Fahrfunktion	+	+	+
Lichtwechsel	+	+	+
Schlusslicht extra schaltbar		+	+
Führerraumlicht	+	+	+
Fahrgastraumlicht	+	+	+
Rangierlicht		+	+
Fernlicht		+	+
Zugzielanzeige	+	+	+
Lichtfunktionen für Analogbetrieb programmierbar		+	+
Digitalschnittstelle	PluX22	PluX22	PluX22
Decoder		+	+
Sound		+	+
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Nachträgliche Umrüstung von Analog- zur Digitalversion über PluX22-Schnittstelle möglich 	<ul style="list-style-type: none"> Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert Neueste Soundtechnologie mit hervorragenden Klangeigenschaften Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2) Weiterentwickelte Motor- und Lastregelung 	



Wien Handelskai



Leoben Hbf



- 1_Feine Bedruckung und Lackierung
- 2_Mehrteilige Dachrüstung
- 3_Extra angesetzte Scheibenwischer

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 44270)



NEUE ORIGINALE AM HORIZONT

TWINDEXX VARIO® IC2-DOPPELSTOCKWAGEN 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.

TWINDEXX Vario® IC2-Mittelwagen DB AG, 2. Klasse
Betriebs-Nr. 50 80 26-81 569-8

TWINDEXX Vario® IC2-Mittelwagen DB AG, 1. Klasse
Betriebs-Nr. 50 80 16-81 185-5



Best.-Nr.
44561



Best.-Nr.
44565



Best.-Nr.
44568



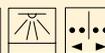
Best.-Nr.
44562



Best.-Nr.
44566



Best.-Nr.
44569



1:87



TWINDEXX Vario® IC2-Doppelstock-Wagenset DB AG, 3er-Einheit (1 Steuerwagen, 2 Mittelwagen 2. Klasse)
 Betriebs-Nr. 50 80 86-81 881-4 / 50 80 26-81 567-2 / 50 80 26-81 568-0

Best.-Nr. 44560	Analog BASIC+	Best.-Nr. 44564	Digital EXTRA	D&H
		Best.-Nr. 44567	Digital EXTRA	D&H

Produktempfehlung: Die passende Ellok BR 147.5 finden Sie auf Seite 11 (Best.-Nr. 43834).

Funktionen & Hinweise	Analog BASIC+ =	Digital EXTRA =	Digital EXTRA -
Lichtwechsel (Steuerwagen)	+	+	+
Schlusslicht extra schaltbar	+ ¹⁾	+	+
Führerraumlicht (Steuerwagen)	+ ¹⁾	+	+
Fahrgastraumlicht in Unter- und Oberstock	nicht nachrüstbar	+	+
Rangierlicht	+ ¹⁾	+	+
Fernlicht	+ ¹⁾	+	+
Zugzielanzeige	+ nur stirnseitig	+	+
Alle Lichtfunktionen dimmbar		+	+
Digitalschnittstelle (Steuerwagen)	PluX22	PluX22	PluX22
Decoder (Steuerwagen)		+	+
ZugBUS und stromführende Kupplung		+	+
Sound		+ ²⁾	+ ²⁾
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Für den Wechselstrombetrieb wird der Wechselstrom-Radsatz Art.Nr. 2192 benötigt; beim Steuerwagen zusätzlich Funktionsdecoder 99816 und Wechselstrom-Schleifer 2222 (Umbauset Nr. 99817) Die nachträgliche Ausstattung mit Innenbeleuchtung ist nicht möglich Einfacher Decodereinbau <p>¹⁾ Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung</p> <p>²⁾ Soundfunktionen nur in Verbindung mit einem Lokmodell, z. B. BRAWA BR 146.5 Artikel-Nr. 43976 ff verfügbar</p> <ul style="list-style-type: none"> Lichtsteuerung der einzelnen Wagen untereinander über ZugBUS Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2) 		

You Tube

ENTDECKEN SIE ALLE
FUNKTIONEN DES IC2





WINDSCHNITTIGE MEISTERWERKE MIT CHARAKTERISTISCHEN SEITENSCHÜRZEN

SCHNELLZUGWAGEN GRUPPE 39 "SCHÜRZENWAGEN"



© RVM (WERKFOTO), SLG. EISENBahnSTIFTUNG

Mit den Schnellzugwagen der Bauart 39 wollte die Reichsbahn endgültig das Zeitalter des Schnellverkehrs einleiten und die Geschwindigkeiten von Reisezügen erhöhen. Um dies zu erreichen, mussten die an bisherigen Wagenbauarten störenden Faktoren für Luftverwirbelungen verringert werden. Wie bereits bei den Wagen der Bauart 35 setzte man bei der Bauart 39 verstärkt auf Schweißtechnik. Das Hauptaugenmerk der Konstrukteure lag jedoch auf der möglichst glatten Außenhülle der Fahrzeuge. Gerade die Bereiche unter dem Rahmen und um die Drehgestelle sorgte bisher für viel Luftwiderstand und so war es naheliegend, diese Fahrzeugteile durch seitliche Bleche zu verkleiden. Die namensgebende Schürze war erfunden.

Die Konstruktion wies aber für die damalige Zeit noch weitere anspruchsvolle Feinheiten auf. So wurden die Einstiegstüren nach außen gesetzt. Ein aufwendiger Klappmechanismus sorgte dafür, dass sich die Türen trotz tief im Wagen liegenden Drehpunkt mit den Seitenblechen zusammen öffneten. Die seitlichen Fensterrahmen waren zudem bündig mit dem Außenblech. Um den notwendigen Fensterschacht zu realisieren, werden die Wagen unterhalb der Brüstungsleiste etwa 40 mm breiter.

Insgesamt plante die Deutsche Reichsbahn die Anschaffung von über 1.000 Wagen in verschiedenen Ausführungen. Kriegsbedingt wurden jedoch zwischen 1939 und 1940 nur 543 Serienfahrzeuge geliefert, die sich auf 103 AB4ü-38, 310 C4ü-38, 65 ABC4ü-39 und 65 BC4ü-39 verteilen. Parallel zu den Sitzwagen stieß die Mitropa bei der Waggonindustrie eine Überarbeitung der WR4ü-35 Konstruktion an. Anders als bei den Sitzwagen entstand jedoch keine gänzlich neue Konstruktion. Vielmehr adaptierte man die nach

außen verlegten Einstiegstüren und ergänzte die Rahmenschürze. Die nach innen versetzten Fenster wurden ebenso beibehalten wie die abweichende Fensterhöhe.

Durch die späte Auslieferung der Wagen waren die Einsätze bis zur kriegsbedingten Einstellung des Schnellzugverkehrs eher rar. Viele Wagen wurden daher auch zum Schutz vor Zerstörung in vermeintlich sicheren Bahnhöfen eingelagert. Dass dies nicht immer gelang, belegen diverse Wagen, welche als Kriegsverluste abgeschrieben wurden.

Die Fahrzeuge, welche den Krieg unbeschadet überstanden, verblieben zum großen Teil in Westdeutschland. Neben einigen Beschlagnahmungen durch die Besatzungsmächte richtete die Deutsche Bundesbahn die Wagen größtenteils für ihr neu im Aufbau bestehendes F-Zug Netz her. Die Schürzenwagen waren zu der Zeit schließlich die modernsten und komfortabelsten Reisezugwagen auf deutschen Schienen.

Mit den vermehrten Lieferungen der neuen 26,4 m-Wagen, ab der zweiten Hälfte der 1950er-Jahre, setzte die DB die Fahrzeuge mehr und mehr in normalen D-Zügen ein. Es sollte noch bis Mitte der 70er-Jahre dauern ehe die letzten Schürzenwagen zuletzt in Reserveparks für Militär und Truppentransporten aus dem Fahrzeugbestand der DB ausschieden. Die bei der Deutschen Reichsbahn Ost verbliebenen Wagen sind Anfang der 60er-Jahre in Modernisierungsprogrammen der DR Ost zugeführt worden und zu sog. Modernisierungswagen umgebaut worden. Darüber hinaus verbleiben einige Fahrzeuge bei der ÖBB sowie der SNCF.



- Metallachshalter
- Vorbildgerechte Achslagerdeckel
- Bremsbacken in Radebene
- Einzeln angeordnete Aufstiege und Tritte

- Extra angesetztes Achsbremsgestänge
- Mehrteilige Bremsanlage
- Variantengerechte Inneneinrichtung
- Extra angesetzte Federpakete

- Vollständige Nachbildung des Fahrzeugbodens
- Innenbeleuchtung vorbereitet bzw. eingebaut
- Kurzkupplungskinematik



Personenwagen AB4i DRG
Betriebs-Nr. 11 680 Bln



Best.-Nr. **51021** = Best.-Nr. **51027** =

Best.-Nr. **51033** ~



Personenwagen ABC4i DRG
Betriebs-Nr. 240 035 Stg



Best.-Nr. **51022** = Best.-Nr. **51028** =

Best.-Nr. **51034** ~



Personenwagen C4i DRG
Betriebs-Nr. 19 380 Reg



Best.-Nr. **51023** = Best.-Nr. **51029** =

Best.-Nr. **51035** ~



Personenwagen C4i DRG
Betriebs-Nr. 19 381 Reg



Best.-Nr. **51024** = Best.-Nr. **51030** =

Best.-Nr. **51036** ~



Personenwagen C4i DRG
Betriebs-Nr. 19 255 Stg



Best.-Nr. **51025** = Best.-Nr. **51031** =

Best.-Nr. **51037** ~



Speisewagen Hnbr MITROPA
Betriebs-Nr. 1206



Best.-Nr. **51026** = Best.-Nr. **51032** =

Best.-Nr. **51038** ~



Alle Abbildungen zeigen Illustrationen.

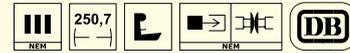




Best.-Nr. **51039** =

Best.-Nr. **51047** =

Best.-Nr. **51055** ~



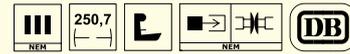
Personenwagen A4üe DB
Betriebs-Nr. 11 648 Ffm



Best.-Nr. **51040** =

Best.-Nr. **51048** =

Best.-Nr. **51056** ~



Personenwagen A4üe DB
Betriebs-Nr. 11 706 Ffm



Best.-Nr. **51041** =

Best.-Nr. **51049** =

Best.-Nr. **51057** ~



Personenwagen AB4üe DB
Betriebs-Nr. 14 640 Hmb



Best.-Nr. **51042** =

Best.-Nr. **51050** =

Best.-Nr. **51058** ~

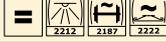


Personenwagen B4üe DB
Betriebs-Nr. 17 469 Nür





Best.-Nr. **51043**



Best.-Nr. **51051**



Best.-Nr. **51059**



Personenwagen B4üe DB
Betriebs-Nr. 17 508 Nür



Best.-Nr. **51044**



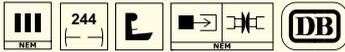
Best.-Nr. **51052**



Best.-Nr. **51060**



Personenwagen B4üe DB
Betriebs-Nr. 17 549 Nür



Best.-Nr. **51045**



Best.-Nr. **51053**



Best.-Nr. **51061**



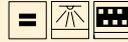
Speisewagen WR4üe DSG
Betriebs-Nr. 1169



Best.-Nr. **51046**



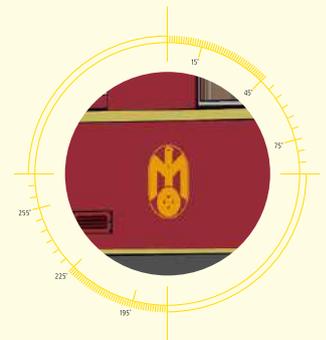
Best.-Nr. **51054**



Best.-Nr. **51062**



Speisewagen WR4üe DSG
Betriebs-Nr. 1201



Alle Abbildungen zeigen Illustrationen.





Best.-Nr. 51063	=				Best.-Nr. 51069	=		
					Best.-Nr. 51075	~		

Personenwagen A4üe DR
Betriebs-Nr. 243-012



Best.-Nr. 51064	=				Best.-Nr. 51070	=		
					Best.-Nr. 51076	~		

Personenwagen AB4üe DR
Betriebs-Nr. 243-106



Best.-Nr. 51065	=				Best.-Nr. 51071	=		
					Best.-Nr. 51077	~		

Personenwagen B4üe DR
Betriebs-Nr. 243-209





Best.-Nr. 51066	=				Best.-Nr. 51072	=			
					Best.-Nr. 51078	~			

Personenwagen B4üpe DR
Betriebs-Nr. 243-202



Best.-Nr. 51067	=				Best.-Nr. 51073	=			
					Best.-Nr. 51079	~			

Personenwagen B4üpe DR
Betriebs-Nr. 243-216



Best.-Nr. 51068	=				Best.-Nr. 51074	=			
					Best.-Nr. 51080	~			

Speisewagen WR4ü-39 MITROPA
Betriebs-Nr. 1165

Alle Abbildungen zeigen Illustrationen.



Personenwagen A4üh ÖBB
Betriebs-Nr. 11 330



Best.-Nr. 51102	=				Best.-Nr. 51108	=		
					Best.-Nr. 51114	~		

ÖBB

Personenwagen AB4üh ÖBB
Betriebs-Nr. 12 350



Best.-Nr. 51103	=				Best.-Nr. 51109	=		
					Best.-Nr. 51115	~		

ÖBB

Personenwagen B4üh ÖBB
Betriebs-Nr. 30 605



Best.-Nr. 51104	=				Best.-Nr. 51110	=		
					Best.-Nr. 51116	~		

ÖBB

Personenwagen B4üh ÖBB
Betriebs-Nr. 30 593



Best.-Nr. 51105	=				Best.-Nr. 51111	=		
					Best.-Nr. 51117	~		

ÖBB

Personenwagen B4üh ÖBB
Betriebs-Nr. 30 600



Best.-Nr. 51106	=				Best.-Nr. 51112	=		
					Best.-Nr. 51118	~		

ÖBB



Personenwagen A³B⁵myfi SNCF
Betriebs-Nr. 1802

Personenwagen B¹⁰myfi SNCF
Betriebs-Nr. 13625



Best.-Nr. **51120** = Best.-Nr. **51123** = Best.-Nr. **51126** ~

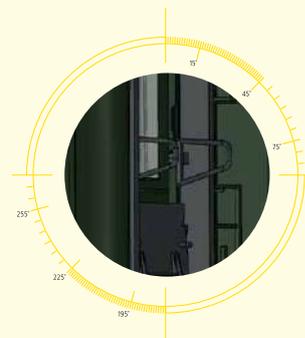
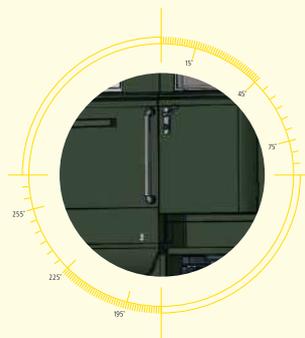
Best.-Nr. **51121** = Best.-Nr. **51124** = Best.-Nr. **51127** ~

Personenwagen B¹⁰myfi SNCF
Betriebs-Nr. 13629



Best.-Nr. **51122** = Best.-Nr. **51125** = Best.-Nr. **51128** ~

Alle Abbildungen zeigen Illustrationen.





Best.-Nr. **51081** = Best.-Nr. **51088** =

Best.-Nr. **51095** ~

Personenwagen Aüe³¹⁰ DB
Betriebs-Nr. 51 80 17-43 043-1



Best.-Nr. **51082** = Best.-Nr. **51089** =

Best.-Nr. **51096** ~

Personenwagen ABüe³³⁴ DB
Betriebs-Nr. 51 80 38-40 107-2



Best.-Nr. **51083** = Best.-Nr. **51090** =

Best.-Nr. **51097** ~

Personenwagen Büe³⁶⁶ DB
Betriebs-Nr. 51 80 29-43 721-8



© K. GERKE, SLG. C. VON NEUMANN

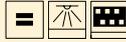




Best.-Nr. **51084**



Best.-Nr. **51091**



Best.-Nr. **51098**



Personenwagen Bue³⁶⁶ DB
Betriebs-Nr. 51 80 29-43 752-3



Best.-Nr. **51085**



Best.-Nr. **51092**



Best.-Nr. **51099**



Personenwagen Bue³⁶⁶ DB
Betriebs-Nr. 51 80 29-43 765-5



Best.-Nr. **51086**



Best.-Nr. **51093**



Best.-Nr. **51100**



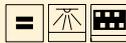
Speisewagen WRue¹⁵² DSG
Betriebs-Nr. 51 80 88-46 174-5



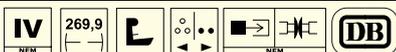
Best.-Nr. **51087**



Best.-Nr. **51094**



Best.-Nr. **51101**



Speisewagen WRue¹⁵² DB
Betriebs-Nr. 51 80 88-40 187-3

Alle Abbildungen zeigen Illustrationen.



Personenwagen Cid DRG
Betriebs-Nr. 80 013 Mainz



Best.-Nr. **45767**

Personenwagen CPostid DRG
Betriebs-Nr. 90 974 Karlsruhe



Best.-Nr. **45768**

Personenwagen Bid DB
Betriebs-Nr. 80 981 Kassel



Best.-Nr. **45769**

Personenwagen Bid DB
Betriebs-Nr. 80 166 Kassel



Best.-Nr. **45770**

Personenwagen Bid DR
Betriebs-Nr. 340-417



Best.-Nr. **45771**

Personenwagen Bid DR
Betriebs-Nr. 340-331



Best.-Nr. **45772**



Personenwagen B4yge DB
 Betriebs-Nr. EB 65 023 Stuttgart



Best.-Nr. **46100**

Personenwagen AByg 503 DB
 Betriebs-Nr. 50 80 38-11 388-4 Esn / Dortmund

Personenwagen Byg 516 DB
 Betriebs-Nr. 50 80 29-12 941-0 Esn / Dortmund



Best.-Nr. **46101**

Best.-Nr. **46102**

Personenwagen Byg 514 DB
 Betriebs-Nr. 50 80 29-11 534-4 Esn / Dortmund

Personenwagen BDyg 532 DB
 Betriebs-Nr. 50 80 82-12 177-5 Esn / Dortmund



Best.-Nr. **46103**

Best.-Nr. **46104**

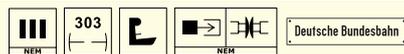


Personenwagen BCymbg-51 DB
 Betriebs-Nr. 30182 Nürnberg /
 Nürnberg Hbf



Best.-Nr. **58064** Best.-Nr. **58106**

Best.-Nr. **58110**



Personenwagen C4mgb-51 DB
 Betriebs-Nr. 40583 Nürnberg /
 Nürnberg Hbf



Best.-Nr. **58065** Best.-Nr. **58107**

Best.-Nr. **58111**



PERSONENWAGEN YL

Die 26,4m langen Eilzugwagen wurden vor den Schnellzugwagen gleicher Länge eingeführt. Um 1950 hat die DB zusammen mit einer Anzahl von Waggonfabriken, unter Führung der Firma Wegmann, mit der Neuentwicklung vierachsiger Reisezugwagen für den Bezirks- und Fernverkehr begonnen. Nach dem Bau von drei 26,4 m langen Probewagen, mit Mittel- und Endeingängen, hat man sich endgültig für diese Bauart entschlossen. Ende 1951 wurde der erste Auftrag über 500 dieser Wagen bei 15 Wagenbauanstalten erteilt. In den folgenden Jahren kamen weitere Aufträge über 245 Stück hinzu, deren Auslieferung sich bis Anfang 1955 hinzog.

Die zwei Grundtypen waren der gemischtklassige AB- und der einklassige B-Wagen. Aus der letztgenannten Type wurden zur Erfüllung zugförderungstechnischer Forderungen verschiedene Wendezugsteuerwagen und aus verkehrstechnischen Gründen auch Wagen mit Gepäck- und Speiseraum entwickelt.

Das Laufwerk (Drehgestell, Bauart Minden/Deutz) und der konstruktive Aufbau sind bei allen Bauarten grundsätzlich gleich. Untergestell und Kastengerippe sind eine geschweißte Profilstahlkonstruktion. Besondere Berücksichtigung fand eine Schall- und Wärmeisolation, deren Aufwand sich – dem Einsatz der Wagen im Bezirksverkehr entsprechend – in mäßigen Grenzen zu halten hatte. Wände und Untergestell wurden mit Steinwolle, das Dach mit einer Spritzisolation (aus Asbestflocken) ausgekleidet. Von zwei Bauarten ab-

gesehen, werden die Wagen durch die nicht genau in Wagenmitte liegenden Mitteleingänge in zwei Fahrgastgrobräume verschiedener Länge geteilt. Die Mitteleingänge besitzen zwei verhältnismäßig schmale Drehtüren und eine Mittelsäule, während die Endeingänge mit ihren breiten Drehtüren, deren Drehpunkt nach innen verlegt ist, und der etwas günstigeren Anordnung der Trittstufen ein bequemes Ein- und Aussteigen gestatten. Den Stirnwandabschluss bilden mehrteilige Falttüren, die im geschlossenen Zustand zur Freihaltung des Berner Raumes kastenförmig in den Vorraum hineinragen.

Die Sitzanordnung in den Fahrgastgrobräumen ist 1 + 2 in der oberen und 2 + 2 in der unteren Wagenklasse. Die an den Wagenenden befindlichen Aborte ragen in die großflächigen Vorräume hinein. Die Innenausstattung der Wagen ist verhältnismäßig einfach, aber trotzdem gediegen. In der 1. Klasse sind die Wände und die Gestelle der Polstersitze mit Edelfurnier verkleidet. In der 2. Klasse haben die Wandflächen eine Kunststofftapete. Die Polsterung der 1. Klasse entspricht der normalen Ausführung der DB. Die 2. Klasse ist mit gepolsterten Doppelsitzen versehen, die mit Kunstleder bezogen sind. Die Gepäckträger bestehen in beiden Klassen aus dünnwandigen Stahlrohren mit hoher Festigkeit und sind mit Einbrennlack (im Neusilberton) überzogen.

Als Heizung ist eine Hochdruckheizung eingebaut, die durch Öffnen und Schließen von wärmedämmenden Klappen feinstufig geregelt werden kann. Die bisher übliche Hauptdampfleitung unter dem Wagen ist entfallen.





Best.-Nr. **58066**



Best.-Nr. **58108**



Best.-Nr. **58112**



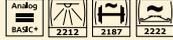
Personenwagen C4ymgb-51 DB
Betriebs-Nr. 40578 Nürnberg /
Nürnberg Hbf



303



Best.-Nr. **58067**



Best.-Nr. **58109**



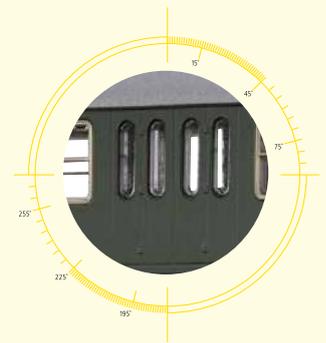
Best.-Nr. **58113**



Steuerwagen CPw4ymgf-51 DB
Betriebs-Nr. 99121 Nürnberg /
Nürnberg Hbf



303



Außer der Dampfheizung ist eine normale elektrische Heizung für 1000 Volt eingebaut, deren Widerstandsheizkörper unter den Sitzen so angeordnet sind, dass der Fußboden frei bleibt.

Im Hinblick auf die Bedeutung, die dem Zugwendebetrieb im Rahmen der Strukturwandlung des Zugförderungsdienstes sowie der Entlastung hochbeanspruchter (Kopf-) Bahnhöfe zukommt, wurden sämtliche Eilzugwagen für diesen Einsatz vorgesehen. Der spätere Einbau der zusätzlichen Einrichtungen, wie Steuerleitungen und Hauptbehälterluftleitung (8 atü), ist konstruktiv vorbereitet. 118 Wagen haben Führerstände erhalten. Jedoch wurde vorerst nur ein Teil dieser Wagen und der dazugehörigen Leitungswagen, mit vollständigen Einrichtungen für den Betrieb mit Fernsteuerung, eingerichtet.

Die an einem Wagenende befindlichen Führerstände gleichen sich bei den drei

Bauarten der Wendezugsteuerwagen vollkommen. Aus der betrieblichen Forderung, diese Wagen auch wie normale Wagen freizügig einsetzen zu können, entstand ein Wagenkopf mit Übergang. Aus den Grundrissen ist die Anordnung des Führerstandes und des Zugführerabteils im Wagenkopf zu beiden Seiten des mittleren Durchgangs zu erkennen. Zwei Drehtüren mit Fensterscheiben sind so angeordnet, dass die eine beim Einsatz als Steuerwagen den Stirwandabschluss nach außen bildet oder in gewöhnlichen Zügen als Abschluss des Zugführerabteils dient. Die andere Tür schließt sinngemäß den Wagenkopf zum Wageninnern oder nur den Führerstandsraum ab. Durch diese sinnvolle Anordnung der Türen wird im Bedarfsfalle ein freier Übergang von Wagen zu Wagen ermöglicht.

- Maßstäbliche Nachbildung der Fenster
- Radsätze der Bauart 094/096 mit beidseitig gewellten Radscheiben
- Epochengerechte Inneneinrichtung
- Innenbeleuchtung vorbereitet bzw. eingebaut

- Gummiwulst am Übergang gefedert
- Kurzkupplungskinematik
- Ausführung der genieteten Dächer und überlappenden Dachblechen
- Lichtmaschine am Drehgestell extra angesetzt

- Feine Bedruckung und Lackierung
- Extra angesetzte Tritte
- Frei stehende Griffstangen



Personenwagen BPwif / Bib / ABib und Bib DB
 Betriebs-Nr. 84 856 Esn / 83 223 Esn / 36 120 Esn / 83 521 Esn



Best.-Nr. **46821** Analog BASIC+ 2212 2187 2222 Best.-Nr. **46824** Analog BASIC+ 2212 2222

Best.-Nr. **46827** Digital BASIC+ 2212 D&H

III 640 NEM DB

Modell: Befehlswagen mit PluX22-Schnittstelle und Dreilicht-Spitzensignal; Wechselstrom-Variante: Befehlswagen mit Decoder

Personenwagen Bib DB
 Betriebs-Nr. 83 626 Esn



Best.-Nr. **46822** 2212 2187 2222 Best.-Nr. **46825** 2212 2222

Best.-Nr. **46828** 2212 2222

III 160 NEM DB

Produktempfehlung: Ergänzungswagen zum BRAWA Wendezug-Set (Best.-Nr. 46821)

Personenwagen Bib DB
 Betriebs-Nr. 83 735 Esn



Best.-Nr. **46823** 2212 2187 2222 Best.-Nr. **46826** 2212 2222

Best.-Nr. **46829** 2212 2222

III 160 NEM DB

Produktempfehlung: Ergänzungswagen zum BRAWA Wendezug-Set (Best.-Nr. 46821)

Einheits-Nebenbahnwagen Bi DR
 Betriebs-Nr. 140 130



Best.-Nr. **45548**

III 148,9 NEM 2212 2187 2222 DR

Einheits-Nebenbahnwagen Bi DR
 Betriebs-Nr. 140 203



Best.-Nr. **45549**

III 148,9 NEM 2212 2187 2222 DR

BETRIEBS-NR. ABWEICHEND

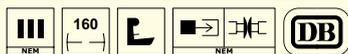


Gepäckwagen Pwghs DB
Betriebs-Nr. 36 293



Best.-Nr. **46830** = Best.-Nr. **46831** =

Best.-Nr. **46832**



Einheits-Nebenbahnwagen Ciph BBÖ
Betriebs-Nr. 37 328



Best.-Nr. **45535**



Einheits-Nebenbahnwagen Cip BBÖ
Betriebs-Nr. 37 329



Best.-Nr. **45536**

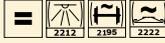




Nahverkehrswagen ABnrz 403.4 DB AG
Betriebs-Nr. 50 80 31-34 341-3



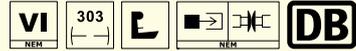
Best.-Nr. **46652**



Best.-Nr. **46656**



Best.-Nr. **46660**



Nahverkehrswagen Bnr 451.4 DB AG
Betriebs-Nr. 50 80 22-35 369-4



Best.-Nr. **46653**



Best.-Nr. **46657**



Best.-Nr. **46661**



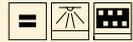
Nahverkehrswagen Bnrz 436.0 DB AG
Betriebs-Nr. 50 80 22-34 231-7



Best.-Nr. **46654**



Best.-Nr. **46658**



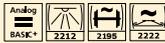
Best.-Nr. **46662**



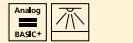
Steuerwagen Bnrzf 463.0 DB AG
Betriebs-Nr. 50 80 82-34 096-1



Best.-Nr. **46655**



Best.-Nr. **46659**



Best.-Nr. **46663**



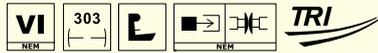


Best.-Nr. **46628** = [Analog BASC] [2212] [2195] [2222]

Best.-Nr. **46632** = [Analog BASC] [2212]

Best.-Nr. **46636** ~ [Analog BASC] [2212]

Reisezugwagen ABnrz^{417.6} TRI
Betriebs-Nr. 50 80 31-34 413-8

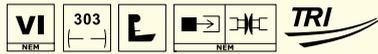


Best.-Nr. **46629** = [Analog BASC] [2212] [2195] [2222]

Best.-Nr. **46633** = [Analog BASC] [2212]

Best.-Nr. **46637** ~ [Analog BASC] [2212]

Reisezugwagen Bnrz^{451.1} TRI
Betriebs-Nr. 50 80 22-34 160-8

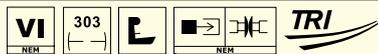


Best.-Nr. **46630** = [Analog BASC] [2212] [2195] [2222]

Best.-Nr. **46634** = [Analog BASC] [2212]

Best.-Nr. **46638** ~ [Analog BASC] [2212]

Reisezugwagen Bnrz^{450.3} TRI
Betriebs-Nr. 50 80 22-35 957-6



Best.-Nr. **46631** [Analog BASC] [2212] [2195] [2222]

Best.-Nr. **46635** [Analog BASC] [2212]

Best.-Nr. **46639** [Digital BASC] [2212] [D&E]

Steuerwagen Bnrzf^{463.0} TRI
Betriebs-Nr. 50 80 82-34 241-3



DDR EILZUG-KLASSIKER

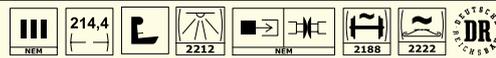
PERSONENWAGEN BGHW "REKOWAGEN"

Wie die DB kämpfte auch die DR nach dem Zweiten Weltkrieg mit dem enormen Unterhaltungsaufwand der überalterten Abteilwagen der Holzbauart. Daher entschloss man sich auch bei der Deutschen Reichsbahn, die Untergestelle voll aufzuarbeiten, auf einheitliche Länge. 1963 wurden die ersten Wagen, die nach diesem Schema entstanden, durch das Raw Halberstadt an die DR übergeben. Schon bald wurde aufgrund des schlechten Zustandes der verwendeten altbrauchbaren Baugruppen dieses Verfahren aufgegeben. Man entschloss sich, die Wagen komplett aus neuen Bauteilen zu erstellen, als Laufwerk kam das erst kurz zuvor neu entwickelte, achshalterlose Drehgestell „Görlitz V“ zum Einsatz. Die gewählte Länge von 18,7m resultiert dabei aus den baulichen Gegebenheiten des Herstellerwerks. Von 1963 bis 1977 entstanden so 3030 Wagen des Typs „Bghwe“, der damit in den 70er- und 80er-Jahren

in fast jedem Reisezug der DR zu sehen war. Anfänglich wurden die Wagen aufgrund ihres durchaus zeitgemäßen Komforts besonders in Schnellzügen eingesetzt und erreichten so auch Ziele in der Bundesrepublik. Regelmäßig sah man sie in Nürnberg, Hamburg und dem Ruhrgebiet. Bei ihrem Erscheinen war ihre Lackierung grün mit einem unter den Fenstern durchlaufenden Zierstreifen und schwarz abgesetztem Langträger. War bei der DR noch ein Umbau der Wagen, unter anderem mit neuen Fenstern und neuer Inneneinrichtung vorgesehen, schieden sie nach Vereinigung der beiden deutschen Bahnen infolge der geänderten Verkehrsbedingungen bis 1995 aus dem Einsatzbestand. Sowohl bei der DB AG, als auch bei vielen Vereinen und Museumsbahnen sind auch heute noch Fahrzeuge dieses Typs im Einsatz zu erleben.



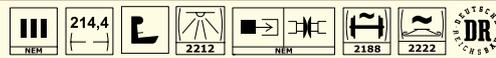
Best.-Nr. **50809**



Personenwagen B4mgl DR
Betriebs-Nr. 260-286



Best.-Nr. **50810**



Personenwagen B4mgl DR
Betriebs-Nr. 260-293

BETRIEBSNR. ABWEICHEND





- Originalgetreue Nachbildung der Tür
- Exakt nachgebildete Görlitz V Drehgestelle
- Für Innenbeleuchtung vorbereitet

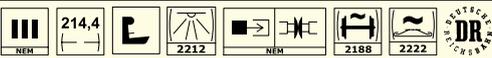
- Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert
- Kurzkupplungsmechanik
- Lichtmaschinen an Drehgestellen extra angesetzt

- Passgenau eingesetzte Fenster
- Feine Bedruckung und Lackierung
- Wagenübergang mit angesetzter Gummiwulst

BETRIEBSNR. ABWEICHEND



Best.-Nr. **50811**

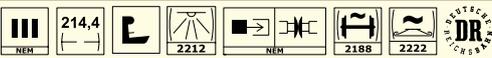


Personenwagen B4mgl DR
Betriebs-Nr. 260-298

BETRIEBSNR. ABWEICHEND



Best.-Nr. **50812**



Personenwagen B4mgl DR
Betriebs-Nr. 260-300



Schlafplatzwagen A K.W.St.E.
Betriebs-Nr. 162



Best.-Nr. **45619**

Personenwagen Bi DRG
Betriebs-Nr. 36 027



Best.-Nr. **45621**

Personenwagen BC4 SBB
Betriebs-Nr. 4951



Best.-Nr. **45713**

Personenwagen C4 SBB
Betriebs-Nr. 9301



Best.-Nr. **45714**

Gepäckwagen F4 SBB
Betriebs-Nr. 18793



Best.-Nr. **45715**

Personenwagen C4 SBB
Betriebs-Nr. 9410



Best.-Nr. **45716**

Mannschaftswagen SBB
Betriebs-Nr. 95 358



Best.-Nr. **45712**



**AKTUELLES VON BRAWA
AUTOMATISCH ERFAHREN**

Einfach unter www.brawa.de
den kostenlosen BRAWA Newsletter
abonnieren.





BEHELFPACKWAGEN DER SCHÖNSTEN BAUART

GEPÄCKWAGEN MDYG DB

Bei den Gepäckwagen für Fernschnellzüge bestand nach Kriegsende ein grosser Mangel an Fahrzeugen. Die junge DB beschloss jedoch die zur Verfügung stehenden Mittel für den Neubau von Reisezugwagen einzusetzen und das Gepäckwagenproblem auf der Basis von Umbauten zu lösen. Dazu nutzte sie die rund 600 nach Kriegsende in ihrem Bestand verbliebenen Behelfspersonenwagen. Diese waren aufgrund ihrer Innenausstattung und der mässigen Laufeigenschaften den Reisenden nicht mehr zuzumuten. Je zwei dieser Wagenkästen wurden verbunden, mit einem Sprengwerk versehen und auf zwei Drehgestelle amerikanischer Bauart gesetzt. Die so ab 1950 entstandenen rund 290 Gepäckwagen wurde als MPw4ie-54/55 und MPw4yg-57 bezeichnet. Verfügten die ersten Wagen nur über die offenen Aufstiegsbühnen ihrer Spenderwagen, so wurden diese schnell mit einem „Übergangstunnel“ versehen um einen witterungsgeschützten Übergang zum nächsten Wagen zu bieten. In der Folge erhielt dieser Übergang auch einen Gummiwulst um den Anschluss an moderne Wagen herzustellen. Nach den gleichen Baugrundsätzen ließ die DB zahlreiche Arzt- und Hilfsgerätewagen bauen. Die Wagen liefen

anfänglich im hochwertigen Schnellzugdienst, mit dem Aufkommen von Neubauwagen wanderten sie in den Expressgut und Bezirksverkehr ab. Für den Transport frisch geschlöpfter Küken erhielten einige Wagen zusätzliche Einrichtungen und verkehrten so in Schnellzügen zwischen Italien und Deutschland. Zahlreiche Wagen der ab 1966 als MDyg-986 und 996 bezeichneten Fahrzeuge, wurden noch modernisiert und mit Plattenwänden und neuen gummielastischen Fenstern ausgerüstet. Solcherart überdauerten sie auch das Jahr 1989 und kamen im Expressgutverkehr jetzt auch auf das DR-Gebiet. Ein tragisches Zugunglück beendete die Einsätze 1992 schlagartig. Ein Bauzugwagen hatte einen Puffer verloren, was eine Entgleisung von 14 Güterwagen bewirkte, mit denen ein entgegenkommender Schnellzug kollidierte. Ursache war die Materialermüdung der Konsole, auf der die Puffer befestigt waren um Platz für die Zugangsbühne zu schaffen. In der Folge wurden alle Wagen mit solchen Konsolen abgestellt und nur diejenigen saniert, deren Einsatz unvermeidlich war. Das betraf zwar die auf derselben Basis entstandenen Hilfsgerätewagen, nicht aber die MDyg.



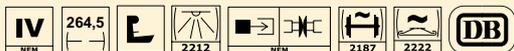
Best.-Nr.
46273



Gepäckwagen MPw4ie DB
Betriebs-Nr. 113 845 Kassel



Best.-Nr.
46265



Gepäckwagen MDyg⁹⁸⁶ DB
Betriebs-Nr. 50 80 92-11 897-7



Güterzuggepäckwagen Pw K.P.E.V.
Betriebs-Nr. Breslau 3124



Best.-Nr. **48367**  97,8    

Güterzuggepäckwagen Pwg DB
Betriebs-Nr. 126 576



Best.-Nr. **48369**  97,8    

Güterzuggepäckwagen Pwg DR
Betriebs-Nr. 88-80-21



Best.-Nr. **48371**  97,8    

Güterzuggepäckwagen Pwg BBÖ
Betriebs-Nr. 75 038



Best.-Nr. **48372**  97,8    

Güterzuggepäckwagen Pwg pr 14 DRG
Betriebs-Nr. 131 628

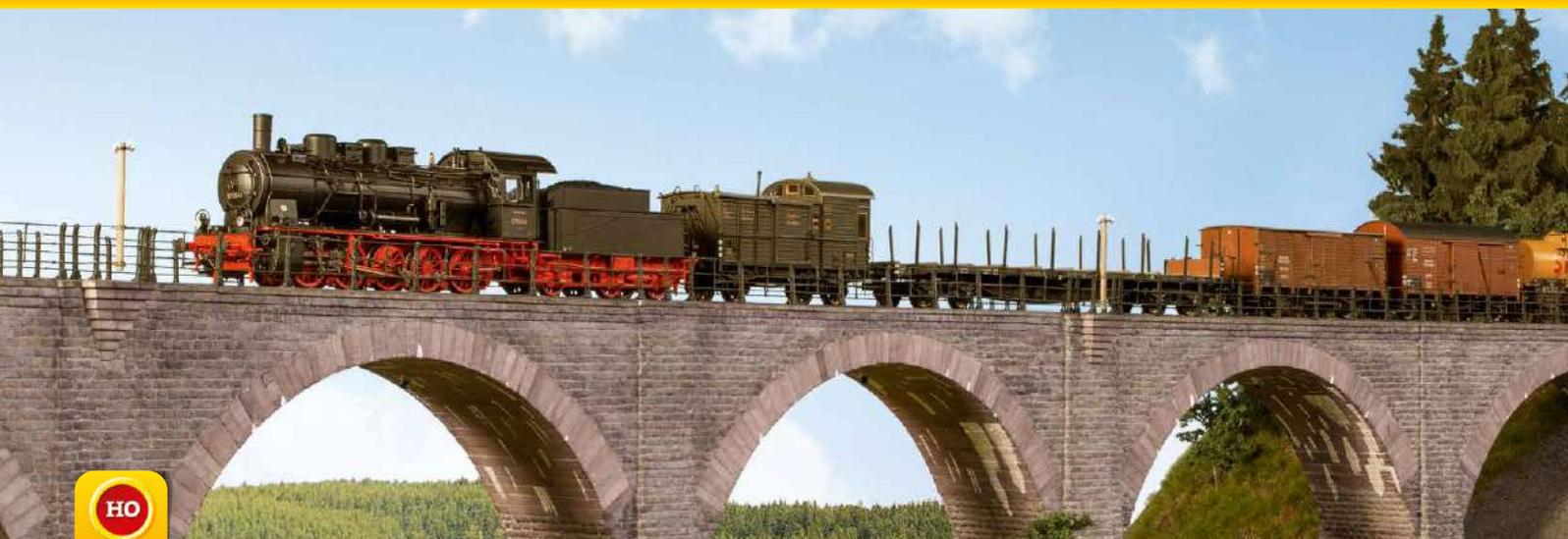


Best.-Nr. **49429**  97,7    

Güterzuggepäckwagen Pwg DR
Betriebs-Nr. 88-31-15



Best.-Nr. **49432**  97,7    



Spitzdachwagen F^c FS, 2er-Einheit
 Betriebs-Nr. 121 335 / 1152 507



Best.-Nr. **48572** **FS**
 Italia

Spitzdachwagen F FS, 2er-Einheit
 Betriebs-Nr. 1139 380 / 1135 341



Best.-Nr. **48573** **FS**
 Italia

Gedeckter Güterwagen G K.Bay.Sts.B.
 Betriebs-Nr. Regensburg 32 112

BETRIEBSNR.-ABWEICHEND



Best.-Nr. **48045**

Flachwagen X K.Bay.Sts.B.
 Betriebs-Nr. Augsburg 81 613

BETRIEBSNR.-ABWEICHEND



Best.-Nr. **48050**

Gedeckter Güterwagen Gb "OEVA" k.k.St.B.
 Betriebs-Nr. 215009 [P]



Best.-Nr. **50976** **K.K.**
 St.B.

*

BESTENS AUSGESTATTET

Leuchten, Seilbahnen, zahlreiche Ausstattungsdetails und ein breites Sortiment an Elektrozubehör für HO und N finden Sie unter www.brawa.de.

HO **N**



Kesselwagen Z [P] K.W.St.E.
Betriebs-Nr. Württemberg 502 064 [P]



Best.-Nr. **50782**

Kesselwagen Z [P] "D.A.P.G." DRG
Betriebs-Nr. Altona 524 304 [P]



Best.-Nr. **50784**

Gedeckter Güterwagen K2 "SLM Winterthur" SBB
Betriebs-Nr. 36732

BETRIEBSNR. ABWEICHEND



Best.-Nr. **50990**

Gedeckter Güterwagen K2 „Salmenbräu“ SBB
Betriebs-Nr. 517004 [P]



Best.-Nr. **50972**

Gedeckter Güterwagen K2 "Ovomaltine" SBB
Betriebs-Nr. 37923

BETRIEBSNR. ABWEICHEND



Best.-Nr. **50973**

Gedeckter Güterwagen Gm K.Sächs.Sts.E.B.
Betriebs-Nr. 18 423



Best.-Nr. **49883**

Bierwagen "Brauerei Aldersbach" DRG
Betriebs-Nr. München 518 031 [P]



Best.-Nr. **49814**

Bierwagen "Alpirsbach" DRG
Betriebs-Nr. Karlsruhe 513 685 [P]



Best.-Nr. **49879**



Gedeckter Güterwagen G "AEG" DRG
Betriebs-Nr. Berlin 531 611 [P]



Best.-Nr. **50791** III 110,3 I NEM I NEM I 2187

Gedeckter Güterwagen L "Třebonske Pivovary" CSD
Betriebs-Nr. 512508 [P]



Best.-Nr. **50993** III 107,2 I NEM I NEM I 2187 ČSD

Gedeckter Güterwagen G "Gräf & Stift" BBÖ
Betriebs-Nr. 125 662



Best.-Nr. **50974** III 107,2 I NEM I NEM I 2187 B B Österreich



Bierwagen H1f "Kronenbourg" SNCF
Betriebs-Nr. 505028 [P]



Best.-Nr. **50994** III 110,3 I NEM I NEM I 2187 SNCF

Gedeckter Güterwagen "SPA Monopole" SNCB
Betriebs-Nr. 3315208



Best.-Nr. **50995** III 107,2 I NEM I NEM I 2187 (B)

Gedeckter Güterwagen GkIm¹⁹¹ DB, 2er-Einheit
Betriebs-Nr. 21 80 112 8 919-4 / 21 80 112 8 554-9



Best.-Nr. **50930** IV 214,4 I NEM I NEM I 2187 (DB)





FÜR GEFAHRGUTTRANSPORTE. GEFÄHRLICH ORIGINALGETREU.

GASKESSELWAGEN ZZD[P]



ILLUSTRATION

Gaskesselwagen 6-achsig ZZd "Ammoniakwerk Merseburg" DRG Betriebs-Nr. Halle 562 802 [P]

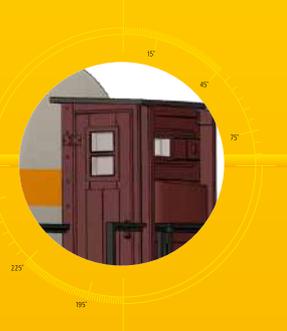


Im Jahre 1941 lieferte die Heidelberger Firma Waggonfabrik Fuchs die ersten 6-achsigen Gaskesselwagen an die Deutsche Reichsbahn. Mit einer Länge über Puffer von 14,6 m und einem Behältervolumen von 42,5 m³ waren diese Fahrzeuge ein gutes Stück größer als die in gleicher Bauweise entstandenen Kesselwagen für Säuren. Die Wagen für den Transport von Gasen wurden für den Transport von Butan und Propan benötigt. Von der Deutschen Reichsbahn kamen die Wagen in Westdeutschland unter anderem zum privaten Waggonverleiher VTG. Im Osten wurden die Wagen direkt bei der Deutschen Reichsbahn eingestellt.

Damit sich das in den Behältern geladene Gas durch Sonneneinstrahlung nicht übermäßig erhitzen, ausdehnen und dadurch den Druck im Behälter ansteigen lassen konnte, bekamen die Wagen teilweise ein Sonnenschutzdach.

Für Wagen der Reichsbahn Ost ist der Umbau des Kesselaufstiegs belegt. Dieser konnte nicht mehr von den Seiten, sondern nur noch von der Handbremsbühne aus erfolgen.

Best.-Nr.
50086



- Varianten mit und ohne Sonnendach
- Drehgestell mit Dreipunktlagerung
- Präzise Bedruckung und Lackierung

- Extra angesetzte Bremsanlage
- Fein gravierte Drehgestelle
- Bremsbacken in Radebene

- Frei stehende Griffstangen
- Extra angesetztes Achsbremsgestänge



Gaskesselwagen 6-achsig ZZd "Wifo Berlin" DRG
 Betriebs-Nr. Hannover 906 537 [P]



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **50087**

Gaskesselwagen 6-achsig ZZd "VTG" DB
 Betriebs-Nr. 598 901 [P]



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **50091**

Gaskesselwagen 6-achsig ZZd "VTG" DB
 Betriebs-Nr. 598 902 [P]



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **50092**

Gaskesselwagen 6-achsig ZZd "VEB Farbenfabrik Wolfen" DR
 Betriebs-Nr. 54-25-11 [P]



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **50090**

Gaskesselwagen 6-achsig ZZdw "VEB Leuna-Werke" DR
 Betriebs-Nr. 21 50 076 9010-4 [P]



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **50093**

Gaskesselwagen 6-achsig ZZd "VTG" DB
 Betriebs-Nr. 21 80 075 0 050-5 [P]



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **50088**

Gaskesselwagen 6-achsig ZZd "VTG" DB
 Betriebs-Nr. 21 80 075 0 051-3 [P]



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **50089**



Kesselwagen 2-achsig Z [P] "B.V. ARAL" DRG
Betriebs-Nr. Essen 503 684 [P]

ILLUSTRATION



Best.-Nr. **50847** III 101,2 NEM NEM 2187

Kesselwagen 2-achsig Z [P] "HOBUM" DB
Betriebs-Nr. 579 592 [P]

ILLUSTRATION



Best.-Nr. **50849** III 101,2 NEM NEM 2187 DB

Kesselwagen 2-achsig Z [P] "BP" DB
Betriebs-Nr. 581 642 [P]

ILLUSTRATION



Best.-Nr. **50851** III 101,2 NEM NEM 2187 DB



Offener Güterwagen Ommstu "Rekord Briketts" DR
Betriebs-Nr. 21 50 550 1143-5

BETRIEBSNR.-ABWEICHEND



Best.-Nr. **49552** IV 110,8 NEM NEM 2187 DR

Säuretopfwagen Z [P] "BAS" DRG
Betriebs-Nr. Mainz 514 666 [P]



Best.-Nr. **49326** II 106,9 NEM NEM 2187

Offener Güterwagen E⁰³⁷ SBB, mit Ladegut "Rüben", patiniert, 2er-Einheit
Betriebs-Nr. 20 85 504 1322-3 / 20 85 508 8 019

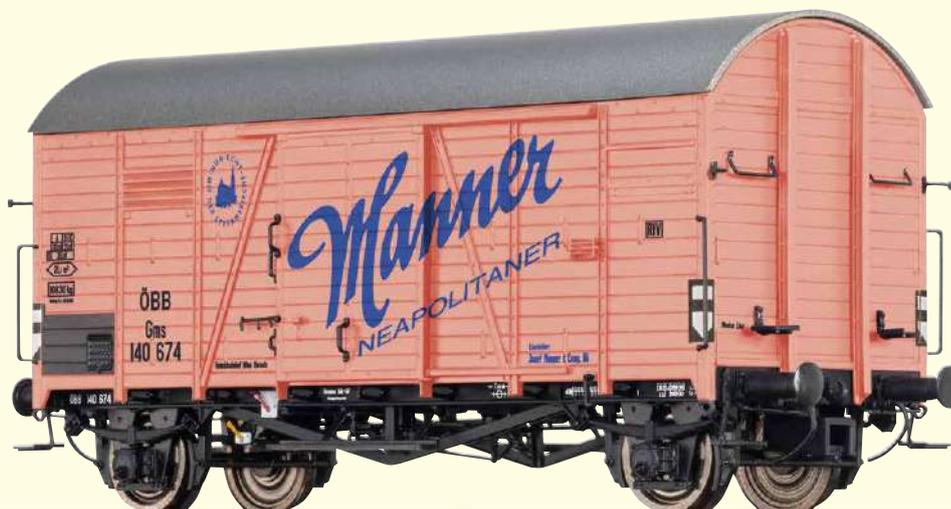
LIMITED
PATINIERT
WEATHERED
EDITION



Best.-Nr. **48640** III 231,8 NEM NEM 2187 SBB CFF



Gedeckter Güterwagen Gms "Manner" ÖBB
Betriebs-Nr. 140 674



Best.-Nr. **50903** III 104,6 NEM 2187 ÖBB

Gedeckter Güterwagen Grhs DRG
Betriebs-Nr. Opp 26 843



Best.-Nr. **50743** II 112,6 NEM 2187 DRG

Gedeckter Güterwagen Kf SNCF
Betriebs-Nr. 438736



Best.-Nr. **50750** III 112,6 NEM 2187 SNCF

Gedeckter Güterwagen Gms30 DB
Betriebs-Nr. 235 256



Best.-Nr. **50746** IV 112,6 NEM 2187 DB

Gedeckter Güterwagen (Mosw) Mso DR
Betriebs-Nr. 27 50 222 5114-2



Best.-Nr. **50749** IV 112,6 NEM 2187 DR



Flachwagen Xr35 DB, mit Ladegut "Schotter"
Betriebs-Nr. 460 854



Best.-Nr. **49358** III 104,6 NEM NEM 2187 DB

Flachwagen Xr35 DB, mit Ladegut "Schotter"
Betriebs-Nr. 462 040

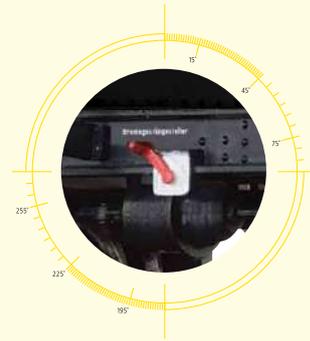


Best.-Nr. **49359** III 104,6 NEM NEM 2187 DB

Kesselwagen 2-achsig Z [P] DRG
Betriebs-Nr. Mainz 523 219 [P]



Best.-Nr. **50751** II 101 NEM NEM 2187 DRG



Kesselwagen 2-achsig Z [P] "Persil" DB
Betriebs-Nr. 544 190 [P]



Best.-Nr. **50754** III 101 NEM NEM 2187 DB

Kesselwagen 2-achsig R CSD
Betriebs-Nr. 8-71915 [P]



Best.-Nr. **50752** III 101 NEM NEM 2187 ČSD

Gedeckter Güterwagen Gos²⁴⁵ DB
Betriebs-Nr. 21 80 140 4 800-1



Best.-Nr. **47299** IV 143,7 NEM NEM 2187 DB

Gedeckter Güterwagen Gos¹⁴⁰⁴ DR
Betriebs-Nr. 21 50 140 4457-6



Best.-Nr. **50909** IV 143,7 NEM NEM 2187 DR



Gedeckter Güterwagen G1m201 DB
Betriebs-Nr. 248 910



Best.-Nr. **50722** III 115 NEM NEM 2187 DB

Gedeckter Güterwagen Gmhs DR
Betriebs-Nr. 21 50 134 6321-5



Best.-Nr. **50726** IV 115 NEM NEM 2187 DR

Kühlwagen Tnfhs38 "Transthermos" DB
Betriebs-Nr. 568 010 [P]



Best.-Nr. **47640** III 139,1 NEM NEM 2187 DB

Kühlwagen Tnfhs38 "Gaffel Kölsch" DB
Betriebs-Nr. 536 050 [P]



Best.-Nr. **47642** III 139,1 NEM NEM 2187 DB

Kühlwagen Tnfhs38 "Manner" ÖBB
Betriebs-Nr. 21 81 807 2 023-7



Best.-Nr. **47648** IV 139,1 NEM NEM 2188 S

Gedeckter Güterwagen G1r22 "Kuba Imperial" DB
Betriebs-Nr. 566 420 [P]



Best.-Nr. **50934** III 139,1 NEM NEM 2188 DB

Gedeckter Güterwagen IJ SNCF
Betriebs-Nr. 600136



Best.-Nr. **50495** III 139,1 NEM NEM 2188 SNCF

Gedeckter Güterwagen Kuw CFL
Betriebs-Nr. 23334



Best.-Nr. **50498** III 139,1 NEM NEM 2188 CFL





MAXIMALE SICHERHEIT FÜR SENSIBLE LADUNG

TELESKOPHAUBENWAGEN SHIMMNS 708

Bedingt durch den Walzprozess bei der Herstellung sind aufgewickelte Stahlblechrollen (Coils) ein nässeempfindliches Gut. Damit diese Coils ohne Korrosionsschäden zur weiterverarbeitenden Industrie transportiert werden können, entwickelte die Fahrzeugindustrie in den 70ern einen Flachwagen der Sonderbauart mit drei ineinander schiebbaren Hauben, den Shis 708, ab 1987 Shimmns 708.

Zur einfachen Beladung mit Coils lassen sich die Hauben je nach Bedarf verschieben und geben die im Fahrzeugrahmen eingelassenen fünf Lademulden frei.

Die Deutsche Bundesbahn bestellte in zwei großen Losen über 2.500 Stück Shis / Shimmns 708. Durch weitere Aufträge anderer Staatsbahnen und Vermietungsgesellschaften ist die reell gebaute Anzahl an Fahrzeugen dieser Bauart jedoch deutlich größer.

Da die Hauben mit zunehmendem Alter wartungsintensiver wurden, ließ die DB AG ab 2002 bei 1.000 Wagen die Hauben durch Schiebepanzen ersetzen und zeichnete diese Fahrzeuge zu Shimmns-ttu 772 um. Bei privaten Einstellern sind jedoch auch weiterhin noch Fahrzeuge im originalen Zustand im Einsatz.



© S. CARSTENS



- Hauben im Modell nicht schiebbar
- Berücksichtigung vieler Bauartunterschiede
- Varianten mit Feststell- und Handbremse
- Viele extra angesetzte Details
- Dreipunktlagerung für sicheren Betrieb
- Verschiedene Drehgestelle mehreren Bauarten
- Variantengerechte Anordnung der Ansrifentafeln

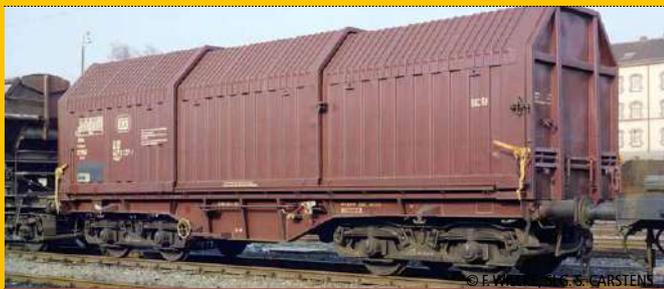




ILLUSTRATION

Best.-Nr. **51001**

Teleskophaubenwagen Shis⁷⁰⁸ DB
 Betriebs-Nr. 21 80 141 3 507-1



© F. W. WESTERMANN & CARSTENS

Best.-Nr. **50997**

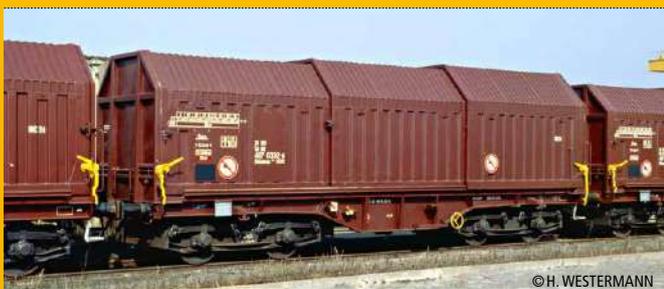
Teleskophaubenwagen Shimmns⁷⁰⁸ DB
 Betriebs-Nr. 60 80 092 3 742-1



© S. CARSTENS

Best.-Nr. **50998**

Teleskophaubenwagen Shimmns⁷⁰⁸ DR
 Betriebs-Nr. 21 5 0 140 4457-6



© H. WESTERMANN

Best.-Nr. **50999**

Teleskophaubenwagen Shimmns-t⁷⁰⁸ DB
 Betriebs-Nr. 31 80 437 3 137-7



© S. CARSTENS

Best.-Nr. **51000**

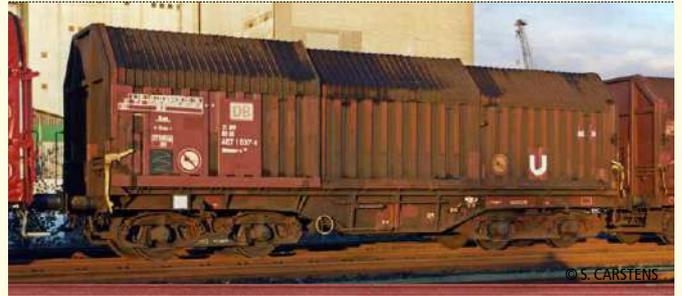


Teleskophaubenwagen Shimmns² DB
 Betriebs-Nr. 31 80 467 1 111-1



Best.-Nr. **51005**

Teleskophaubenwagen Shimmns-u⁷⁰⁸ DB AG
 Betriebs-Nr. 31 80 477 7 167-6



Best.-Nr. **51004**

Teleskophaubenwagen Shimmns-u 708 DB AG
 Betriebs-Nr. 31 80 467 1 111-1



Best.-Nr. **51002**



Teleskophaubenwagen Shimmns⁷³⁰ DB AG
 Betriebs-Nr. 31 80 467 1 037-8



Best.-Nr. **51007**

Teleskophaubenwagen Shimmns-u⁷⁰⁸ DB AG
 Betriebs-Nr. 34 80 477 7 001-4



Best.-Nr. **51008**

Teleskophaubenwagen Shimmns-u⁷⁰⁸ DB AG
 Betriebs-Nr. 31 80 467 1 279-6



Best.-Nr. **51009**

Teleskophaubenwagen Shimmns² VTG
 Betriebs-Nr. 34 80 477 7 004-8



Best.-Nr. **51020**



Teleskophaubenwagen Shis Type 3614B0 SNCB
Betriebs-Nr. 31 81 466 8 170-1



© F. WILLKE, SLG. S. CARSTENS

Best.-Nr. **51016**      

Teleskophaubenwagen Shimms³⁸⁵ NS
Betriebs-Nr. 31 88 437 3137-9



© DR. RUDOVON COSEL, SLG. S. CARSTENS

Best.-Nr. **51019**      



Teleskophaubenwagen Shimms FS
Betriebs-Nr. 35 83 466 9 945-3



ILLUSTRATION 

Best.-Nr. **51011**      

Teleskophaubenwagen Shimms ÖBB, Rail Cargo Austria
Betriebs-Nr. 31 80 4671 273-9



© B. WIESMÜLLER 

Best.-Nr. **51012**      

Teleskophaubenwagen Shimms SBB
Betriebs-Nr. 31 81 466 9 011-6



© M. MAISS 

Best.-Nr. **51015**      



Gedeckter Güterwagen Glimms "IMI" DR
 Betriebs-Nr. 21 50 150 0123-7



Best.-Nr. **49927**      

Gedeckter Güterwagen Glimms "ATA" DR
 Betriebs-Nr. 21 50 150 3487-3



Best.-Nr. **49928**      

Gedeckter Güterwagen Gbs "Fortschritt" DR
 Betriebs-Nr. 01 50 150 5146-7



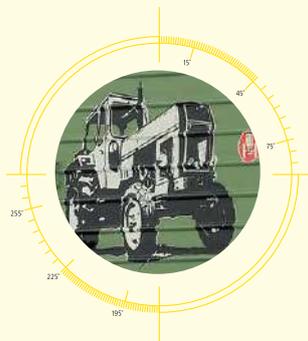
Best.-Nr. **49930**      

Gedeckter Güterwagen Gbs^[1500] "Konsum" DR
 Betriebs-Nr. 21 50 150 2549-2



Best.-Nr. **49931**      

Kesselwagen 2-achsig Zw DR
 Betriebs-Nr. 21 50 700 1011-5 [P]



Best.-Nr. **50050**      

Gedeckter Güterwagen Gags-v "Fortschritt" DR
 Betriebs-Nr. 11 50 199 0444-6



Best.-Nr. **50410**      

Gedeckter Güterwagen Gags-v "Konsum" DR
 Betriebs-Nr. 11 50 199 2511-0



Best.-Nr. **50412**      



Gedeckter Güterwagen Gmms40 "Kali" DB
Betriebs-Nr. 281 364



Best.-Nr. **50153** III 121,6 NEM NEM 2187 DB

Gedeckter Güterwagen Grs-60 Gmms DB
Betriebs-Nr. 156 495



Best.-Nr. **50155** III 127,3 NEM NEM 2187 DB

Gedeckter Güterwagen Gs²¹⁰ DB
Betriebs-Nr. 01 80 120 5 989-7



Best.-Nr. **50154** IV 121,6 NEM NEM 2187 DB

Gedeckter Güterwagen Gs^[1200] DR
Betriebs-Nr. 21 50 120 0012-5



Best.-Nr. **50146** IV 121,6 NEM NEM 2187 DR

Kesselwagen 4-achsig ZZ [P] "Hugo Stinnes" DRG
Betriebs-Nr. Altona 504 331 [P]



Best.-Nr. **48513** II 120,5 NEM NEM 2180.1 DRG

Kesselwagen 4-achsig ZZ [P] "Aral" DB
Betriebs-Nr. 503 754 [P]



Best.-Nr. **48511** III 120,5 NEM NEM 2180.1 DB

Kesselwagen 4-achsig ZZ [P] "Leuna" DR
Betriebs-Nr. 51-72-33 [P]



Best.-Nr. **48518** III 120,5 NEM NEM 2180.1 DR

Kesselwagen 4-achsig ZZ [P] "VTG" DB
Betriebs-Nr. 20 80 005 1 041-7 [P]



Best.-Nr. **48516** IV 120,5 NEM NEM 2180.1 DB





STANDARDISIERUNG IM EUROPÄISCHEN GÜTERVERKEHR

OFFENER GÜTERWAGEN UIC-TYP II (OMM54 UND 55)



ILLUSTRATION

Offener Güterwagen Omm55 DB Betriebs-Nr. 882 809



Um die Erneuerung der Wagenparks und die Standardisierung von Güterwagen der europäischen Staatsbahnen voranzutreiben, hatte die UIC (Union Internationale de Chemins de Fer) zu Beginn der 1950er-Jahre zwei Varianten für einen offenen Güterwagen entworfen. Der UIC-Typ I und UIC-Typ II. Der UIC-Typ II orientierte sich dabei in seinen Abmessungen von 10,0 m Länge und 5,4 m Achsstand sehr stark an den deutschen Vorkriegsentwicklungen. Dabei wurde der gesamte Rahmen und Wagenkasten komplett in geschweißter Bauart ausgeführt. Mit Abschluss der Detailkonstruktion begann die Deutsche Bundesbahn im Aw Kaiserslautern damit, die Erneuerung ihres O-Wagenparks auf Basis des UIC-Typ II auszulegen. Innerhalb von zwei Jahren sind so ab 1954 in Kaiserslautern 10.589 Wagen der Bauarten Omm54 entstanden. Auch wenn es sich dabei offiziell um Umbauten aus altbrauchbaren Teilen älterer Wagen handelte,

verwendete man doch fast ausschließlich neues Material für die Wagen. Lediglich bei den Bremskomponenten griff man auf Kkg-Bremsen der Spenderwagen zurück. Bei den folgenden Baulosen die als Omm55 bezeichnet wurden, verzichtet man dann auch darauf und verbaute neue KE-Bremsen. Auch von diesen beschaffte die DB ab 1955 noch einmal über 17.300 Stück. Durch viele Detailverbesserungen während der laufenden Herstellung und späterer Bauartänderungen wurden die Fahrzeuge über Ihren Lebenszyklus instandgehalten und letztendlich erst im Jahre 1994 komplett ausgemustert. Neben der Deutschen Bundesbahn bezogen auch andere Staatsbahnen Wagen nach den Vorgaben des UIC-Typ II für Ihren Fuhrpark. So sind beispielsweise bei der DR Ost, SNCF, SNCB, FS, MAV, ÖBB, SBB, CSD, DSB usw. eingestellt worden, welche sich teilweise in ländertypischen Details oder Baugruppen unterschieden.

Best.-Nr. **50058**



- Berücksichtigung vieler Bauartunterschiede
- Varianten ohne und mit Handbremse
- Viele extra angesetzte Details
- Dreipunktlagerung für sicheren Betrieb
- Achshalter aus Metall
- Innenprofilierte Seitentüren
- Räder beidseitig profiliert
- Wagenboden aus Metall
- Verschieden Ausführungen der Bremsanlagen



Offener Güterwagen Omm55 DB
Betriebs-Nr. 889 303



Best.-Nr. **50057** 114,9

Offener Güterwagen Omm53 DB
Betriebs-Nr. 878 841



Best.-Nr. **50056** 114,9



Offener Güterwagen Omm55 DB
Betriebs-Nr. 762 570



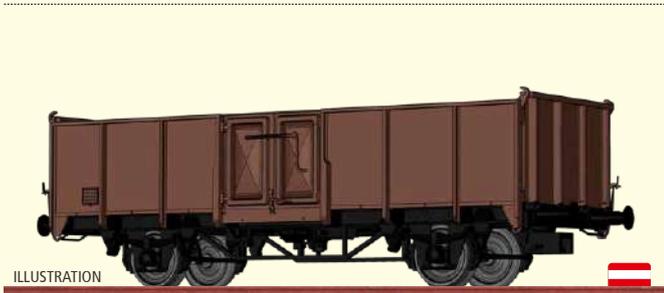
Best.-Nr. **50059** 114,9

Offener Güterwagen Tow SNCF
Betriebs-Nr. 699754



Best.-Nr. **50066** 114,9

Offener Güterwagen Omm ÖBB
Betriebs-Nr. 780 560



Best.-Nr. **50073** 114,9

Offener Güterwagen L FS
Betriebs-Nr. 4461 317



Best.-Nr. **50069** 114,9

Offener Güterwagen 11 SNCB
Betriebs-Nr. 2289004



Best.-Nr. **50071** 114,9

Offener Güterwagen E DSB
Betriebs-Nr. 53 493



Best.-Nr. **50076** 117,8



Offener Güterwagen Wddo P.K.P.
Betriebs-Nr. 483 303



Best.-Nr. **50079**     

Offener Güterwagen ES⁰⁵⁰ DB
Betriebs-Nr. 01 80 554 7 353-4



Best.-Nr. **50060**      

Offener Güterwagen .E⁰⁴⁰ DB
Betriebs-Nr. 01 80 507 5 744-4



Best.-Nr. **50061**      

Offener Güterwagen .E⁰³⁹ DB
Betriebs-Nr. 01 80 505 9 583-6



Best.-Nr. **50062**      

Offener Güterwagen .E SNCF
Betriebs-Nr. 01 87 505 0 224-9



Best.-Nr. **50067**      

Offener Güterwagen .E ÖBB
Betriebs-Nr. 01 81 502 4 145-5



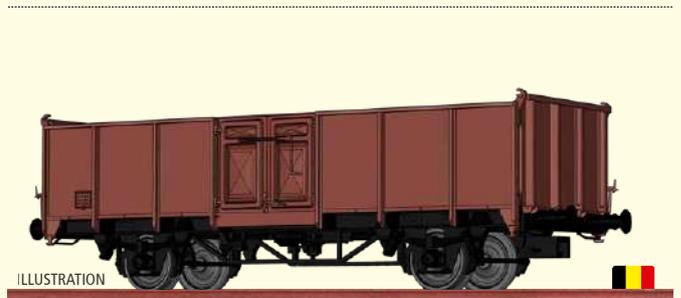
Best.-Nr. **50074**      

Offener Güterwagen .E FS
Betriebs-Nr. 01 83 5000 051-1



Best.-Nr. **50070**      

Offener Güterwagen .E SNCB
Betriebs-Nr. 01 88 501 8 610-2

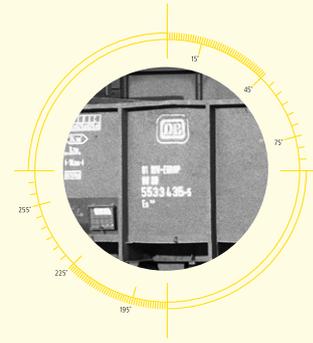


Best.-Nr. **50072**      





Offener Güterwagen Es⁰⁴⁵ DB
Betriebs-Nr. 01 80 553 3 435-5



Best.-Nr. **50063** 114,9

Offener Güterwagen Es⁰⁴⁵ DB
Betriebs-Nr. 01 80 553 2 877-9



Best.-Nr. **50064** 114,9

Offener Güterwagen E⁰⁴⁰ DB
Betriebs-Nr. 01 80 507 4 848-4



Best.-Nr. **50065** 114,9

Offener Güterwagen Vte CSD
Betriebs-Nr. Vte 21 54 555 0926-9



Best.-Nr. **50077** 114,9 **ČSD**

Offener Güterwagen Es ÖBB
Betriebs-Nr. 01 81 552 4 009-8

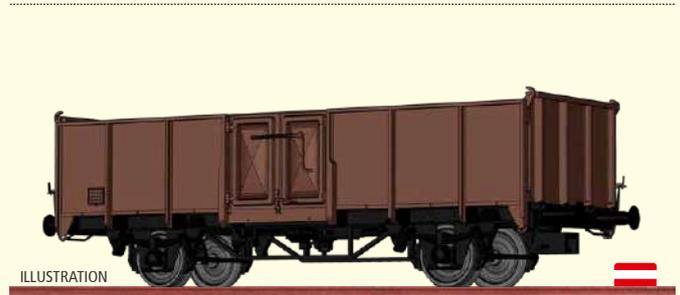


ILLUSTRATION Best.-Nr. **50075** 114,9 **ÖBB**

Offener Güterwagen der SNCF
Betriebs-Nr. 01 87 505 0 815-4

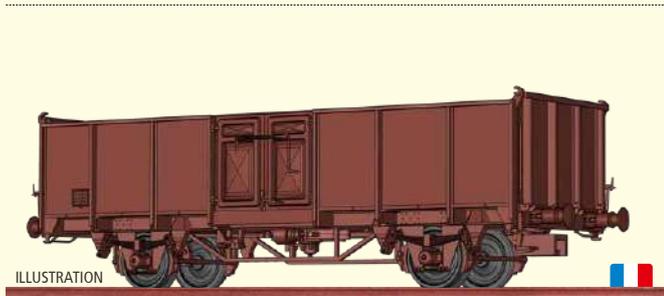
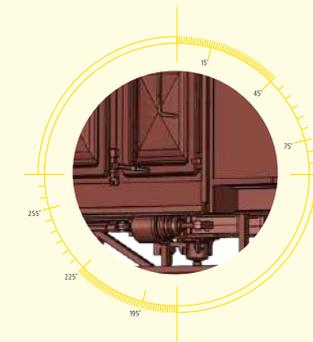


ILLUSTRATION Best.-Nr. **50068** 114,9 **SNCF**



Neubaukesselwagen Zas-w^[7850] DR, 3er-Einheit
 Betriebs-Nr. 31 50 727 0136-2 / 31 50 727 0084-4 / 31 50 727 0003-4



Best.-Nr. **50805**  562,5     

Neubaukesselwagen Zas "Wasserwagen" Wiebe
 Betriebs-Nr. 33 80 7856 316-4



Best.-Nr. **50807**  187,5     

Neubaukesselwagen Uia "DHL" GATX
 Betriebs-Nr. 33 80 795 6 482-3 [P]



Best.-Nr. **50808**  187,5    

Neubaukesselwagen Zas SBB
 Betriebs-Nr. 98 85 93-90 008-3



Best.-Nr. **50806**  187,5     

Schwerlastwagen Samms-u⁴⁵³ DB
 Betriebs-Nr. 31 80 486 7 592-6



Best.-Nr. **47583**  182,7    

Containerwagen Sffggmrss³⁶ "APL / HANJIN" AAE
 Betriebs-Nr. 33 68 4909 157-2



Best.-Nr. **48110**  418,8     





KLEINE SPURWEITE MIT STARKEN DETAILS

TWINDEXX VARIO® DOPPELSTOCK-TRIEBZUG NAH.SH



FAHRGASTRAUMBELEUCHTUNG IN
UNTER- UND OBERSTOCK

AUFBAU AUS SCHLAGZÄHEM
KUNSTSTOFF

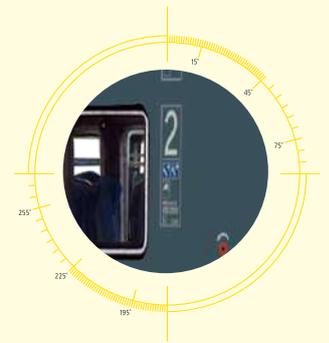
TWINDEXX VARIO® Doppelstock-Triebzug NAH.SH, 3er-Einheit

Betriebs-Nr. 91 80 0 445 026-1 / 50 80 26-81 388-3 / 91 80 0 445 026-1

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 wurde noch durch einen elektrischen Triebwagen ergänzt. Die vierteiligen Triebzüge der Generation Do 2010 setzen sich aus jeweils 2 Triebwagen und 2 Mittelwagen zusammen. Mit dem 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.





**TWINDEX VARIO® Doppelstock-
Mittelwagen DBpza^{783.0} NAH.SH**
Betriebs-Nr. 50 80 26-81 388-3

Best.-Nr.
64549

Best.-Nr.
64552



BELEUCHTETE ZUGZIELANZEIGEN,
SCHALTBAR (DIGITALVERSION)

FERNLICHT
(DIGITALVERSION)



Best.-Nr.
64548

Best.-Nr.
64551



- Vorbildgerechte Länge über Kupplung
- Aufbau aus schlagzähem Kunststoff
- Bodenplatte aus Metall
- Bedruckte Fensterrahmen

- Beleuchtung mit warmweißen LEDs
- Extra angesetzte Scheibenwischer
- Vorbildgerechte Nachbildung der Front
- Metallachslager

- Fernlicht (Digitalversion)
- Führerraumbeleuchtung (Digitalversion)
- Beleuchtete Zugzielanzeigen, schaltbar (Digitalversion)
- Fahrgastraumbeleuchtung in Unter- und Oberstock



**Diesellok BR 132 DR,
Flicklackierung**
Betriebs-Nr. 132 339-3

Nachdem die DR bereits zahlreiche Maschinen der Baureihe 130 und 131 im Einsatz hatte, die eigentlich gewünschte universelle Verwendung jedoch wegen der fehlenden Zugheizanlage 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.



ABB. ZEIGT HO-MODELL

Best.-Nr. **61046** Best.-Nr. **61047** 



ABB. ZEIGT HO-MODELL

Best.-Nr. **61048** Best.-Nr. **61049** 

Diesellok BR 132 DB AG
Betriebs-Nr. 132 618-0

Diesellok BR 233 DB AG, Bahnbau
Betriebs-Nr. 233 493-6

Als Tochterunternehmen der DB AG, ist die DB Bahnbau Gruppe GmbH für den Bau, die Instandhaltung und Ausrüstung von Schienennetzen verantwortlich. Zum großen Maschinenpark mit rund 400 Fahrzeugen zählt auch die Ludmilla mit der Nummer 233 493-6. Die "Tiger" genannte Lokomotive beliefert die Baustellen mit Arbeitsmaterial und -Geräte.



ABB. ZEIGT HO-MODELL

Best.-Nr. **61050** Best.-Nr. **61051** 



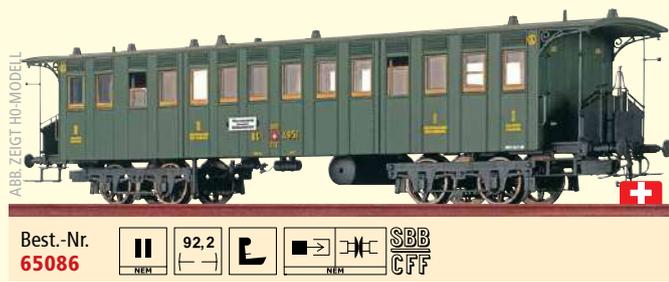
- Mit Schnittstelle Next18
- Zugschlussignal
- Führerstandsbeleuchtung
- Originalgetreuer Sound

- Vorbildgerechte Geschwindigkeit
- 5-poliger Motor
- Alle Achsen angetrieben
- Normschacht nach NEM 355

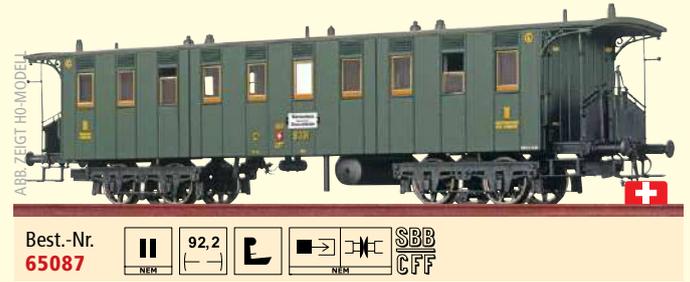
- Spitzenlicht in Fahrtrichtung wechselnd
- Kühlventilator nachgebildet
- Fein gravierte Details



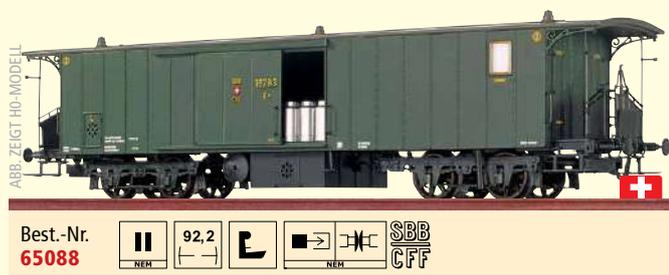
Personenwagen BC4 SBB
Betriebs-Nr. 4951



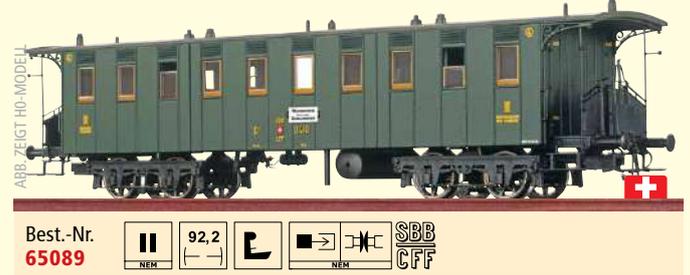
Personenwagen C4 SBB
Betriebs-Nr. 9301



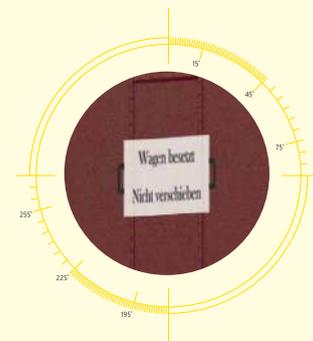
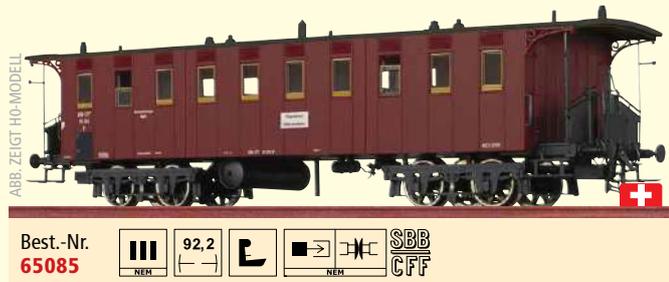
Gepäckwagen F4 SBB
Betriebs-Nr. 18793



Personenwagen C4 SBB
Betriebs-Nr. 9410



Mannschaftswagen SBB
Betriebs-Nr. 95 358





TRADITIONSMARKEN

LIMITIERTE SONDERMODELLE

Für den Fachhandel nur als Set bestellbar. Für Endverbraucher einzeln erhältlich.

Best.-Nr. **50936**



Best.-Nr. **50937**



Angebot gültig bis Ausverkauf.

Konstruktions- oder Formänderungen, Abweichungen in Bedruckung und Farbton bleiben vorbehalten.

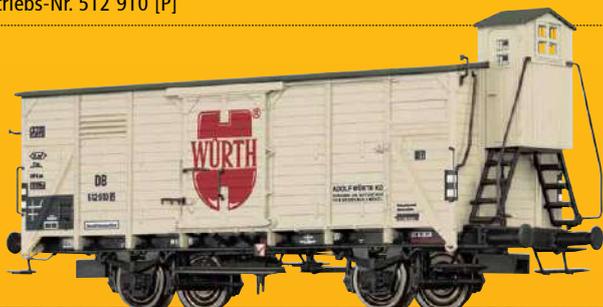
Gedeckter Güterwagen G10 "Stihl" DB
Betriebs-Nr. 110 259



Best.-Nr.
49893



Gedeckter Güterwagen G10 "Würth" DB
Betriebs-Nr. 512 910 [P]



Best.-Nr.
50954



Gedeckter Güterwagen G10 "Quelle" DB
Betriebs-Nr. 521 810 [P]



Best.-Nr.
50955



Gedeckter Güterwagen G10 "Krupp Stahl" DB
 Betriebs-Nr. 506 581 [P]



Best.-Nr.
50957



Gedeckter Güterwagen G10 "Maico" DB
 Betriebs-Nr. 127 087



Best.-Nr.
50959



Gedeckter Güterwagen G10 "Vorwerk" DB
 Betriebs-Nr. 129 407



Best.-Nr.
50960



Gedeckter Güterwagen G10 "Fritz Homann" DB
 Betriebs-Nr. 133 309



Best.-Nr.
50961



Gedeckter Güterwagen G10 "Kölner Kandis" DB
 Betriebs-Nr. 571 221 [P]



Best.-Nr.
50962





MILCHWAGEN

LIMITIERTE SONDERMODELLE

Für den Fachhandel nur als Set bestellbar. Für Endverbraucher einzeln erhältlich.

Best.-Nr. **50946** =

Best.-Nr. **50947** ~

Angebot gültig bis Ausverkauf.

Konstruktions- oder Formänderungen, Abweichungen in Bedruckung und Farbton bleiben vorbehalten.

Milchwagen Gh03 "Bärenmarke" DB
Betriebs-Nr. 102 111



Best.-Nr.
50977



Milchwagen Gh03 "Molkerei Ammerländer" DB
Betriebs-Nr. 105 743



Best.-Nr.
50979



Milchwagen Gh03 "Südmilch" DB
Betriebs-Nr. 106 156



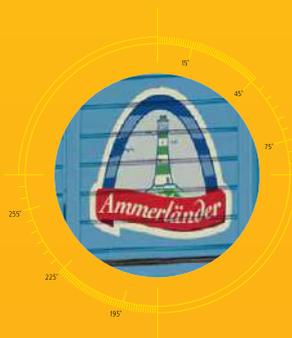
Best.-Nr.
50980



Milchwagen Gh03 "Schöller Eiskrem" DB
Betriebs-Nr. 108 549



Best.-Nr.
50981





AUTOMARKEN

LIMITIERTE SONDERMODELLE

Für den Fachhandel nur als Set bestellbar. Für Endverbraucher einzeln erhältlich.

Best.-Nr. **50942**

Best.-Nr. **50943**

Angebot gültig bis Ausverkauf.

Konstruktions- oder Formänderungen, Abweichungen in Bedruckung und Farbton bleiben vorbehalten.

Gedeckter Güterwagen Glt "Audi" DRG
Betriebs-Nr. Dresden 81 235



Best.-Nr. **50964**



Gedeckter Güterwagen Glt "DKW" DRG
Betriebs-Nr. Dresden 81454



Best.-Nr. **50965**



Gedeckter Güterwagen Glt "Horch" DRG
Betriebs-Nr. Dresden 81576



Best.-Nr. **50966**



Gedeckter Güterwagen Glt "Wanderer" DRG
Betriebs-Nr. Dresden 81 811



Best.-Nr. **50967**



Gedekte Güterwagen G10 "Biermarken"

Gedekter Güterwagen G10 "Sächsische Union Biere" DB
Betriebs-Nr. 56-01-41 [P]



Best.-Nr. **50705**



Gedekter Güterwagen G10 "Herrenhäuser" DB
Betriebs-Nr. 564 839 [P]



Best.-Nr. **50986**



Gedekter Güterwagen G10 "Spatenbräu München" DB
Betriebs-Nr. 516 960 [P]



Best.-Nr. **50987**



★
FÜR DEN FACHHANDEL
NUR ALS SET BESTELLBAR

Best.-Nr.
50938



Best.-Nr.
50939



Gedekte Güterwagen Tnf "Biermarken"

Gedekter Güterwagen Ibdlps³⁸³ "König Pilsener" DB
Betriebs-Nr. 502 527 [P]



Best.-Nr. **50982**



Gedekter Güterwagen Tnfhs38 "Holsten" DB
Betriebs-Nr. 579 013 [P]



Best.-Nr. **50983**



Gedekter Güterwagen Tnfhs38 "Bitburger" DB
Betriebs-Nr. 529 024 [P]



Best.-Nr. **50984**



★
FÜR DEN FACHHANDEL
NUR ALS SET BESTELLBAR

Best.-Nr.
50940



Best.-Nr.
50941



Ostalgische Markengeschichte

Gedeckter Güterwagen Gw "Deutrans" DR
Betriebs-Nr. 21 50 112 3298-4



Best.-Nr. **50968**



Gedeckter Güterwagen G10 "Kloss & Foerster" K.P.E.V.
Betriebs-Nr. Erfurt 602 302



Best.-Nr. **50969**



★
FÜR DEN FACHHANDEL
NUR ALS SET BESTELLBAR

Best.-Nr.
50944



Best.-Nr.
50945



Gedeckter Güterwagen G10 "Landskron Brauerei" DR
Betriebs-Nr. 56-01-73 [P]



Best.-Nr. **50970**



BRAWA Sondermodell "Ostern"

Kesselwagen Z [P] 2-achsig "Storck" DR Brit-US-Zone
Betriebs-Nr. 586 289 [P]



Pünktlich zu Ostern im Fachhandel erhältlich
★
Available just in time for easter



Best.-Nr.
50798



HO

Skyline Ruhrgebiet – Limitiertes Sondermodell

Gedeckter Güterwagen Ibs "Skyline Ruhrgebiet"
Betriebs-Nr. 21 80 805 1234-4



Best.-Nr. **50988**

Skyline Wien – Limitiertes Sondermodell

Gedeckter Güterwagen Ibs "Skyline Wien"
Betriebs-Nr. 21 81 943 2 841-3



Best.-Nr. **50989**

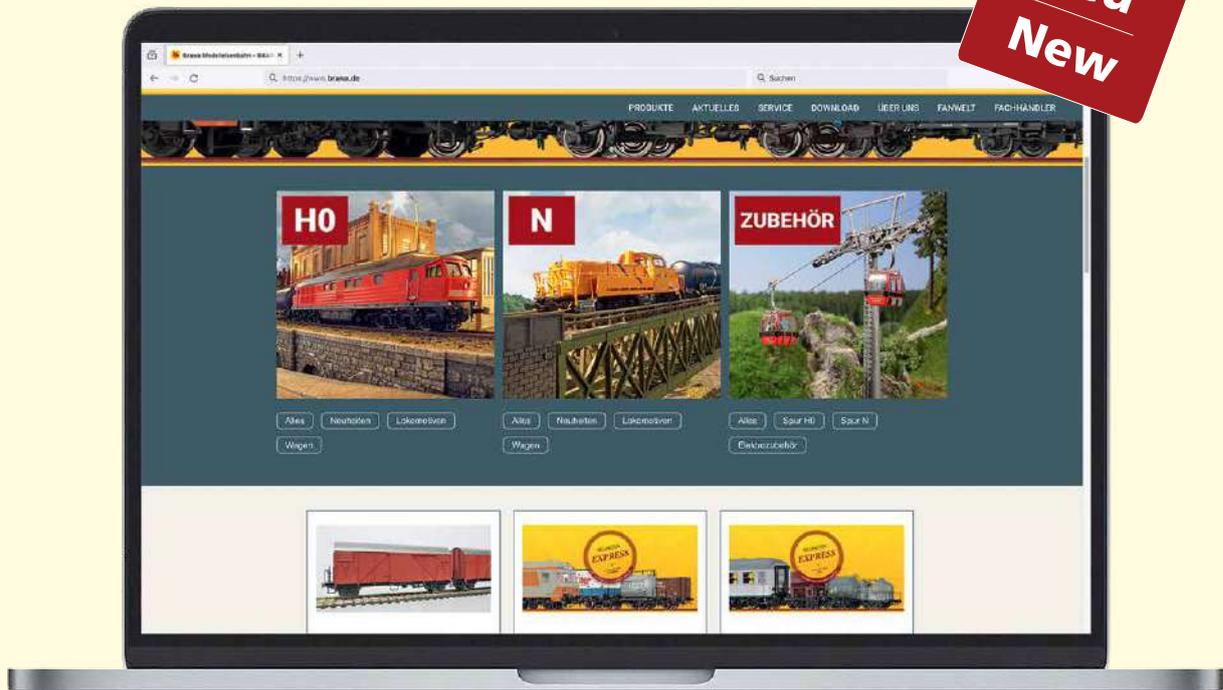




DIE NEUE BRAWA WEBSITE IST ONLINE

MODERNES LAYOUT
UND NOCH MEHR KOMFORT

Neu
New

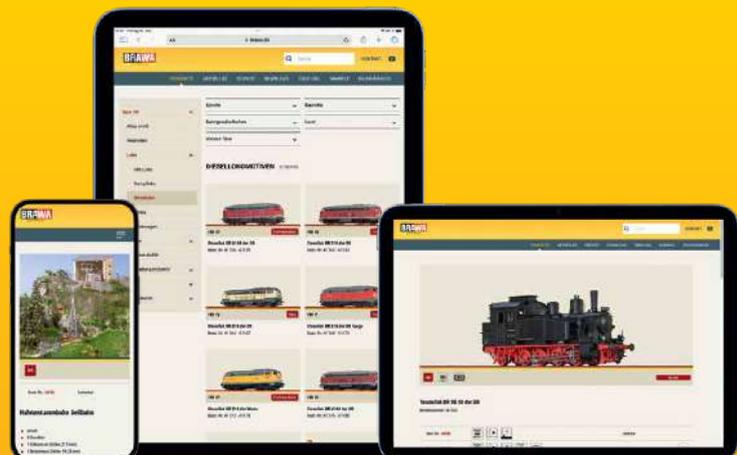


Mit dem Beginn des neuen Jahres ging eine vollständig überarbeitete Version der BRAWA Website online, die durch ein modernes Layout und noch mehr Komfort überzeugt. Die neu strukturierte Startseite der Website bietet nun einen Schnelleinstieg in einzelne Produktgruppen, aktuelle Meldungen und Veranstaltungshinweise sowie einen Direktzugriff auf wichtige Servicefunktionen wie z. B. Downloads, Bedienungsanleitungen, Sounddateien oder den BRAWA Reparatur- und Ersatzteilservice.

Die Produktsuche wurde grundlegend überarbeitet und hat verbesserte Filterfunktionen, um die Produktauswahl noch einfacher nach Merkmalen wie zum Beispiel Epoche, Bahngesellschaft oder Land einzugrenzen. Die neue Website ist natürlich auch für Tablets

und Smartphones optimiert und bietet durch die Verwendung neuer Technologien deutlich optimierte Ladezeiten. Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Entdecken der zahlreichen Details.

www.brawa.de





BRAWA H0-WAGEN BEREITS AB WERK FÜR WECHSELSTROM BESTELLBAR

KOSTENLOSER RADSATZTAUSCH DURCH DEN BRAWA KUNDENSERVICE



BRAWA Loks und Wagen fahren wahlweise mit Gleich- oder Wechselstrom auf gängigen Gleisen und damit haben Modellbahnfans noch mehr Auswahl an besonders hochwertigen Modellen.

Die H0-Wagen von BRAWA werden standardmäßig mit Gleichstrom-Radsätzen ausgeliefert. Es ist aber auch möglich, das gewünschte Modell bereits ab Werk und ohne Zusatzkosten mit Radsätzen für Wechselstrom zu erhalten! Die Wechselstromversion können Sie ganz einfach über Ihren Fachhändler vorbestellen und die gewünschten Wagen werden dann vom BRAWA Kundenservice mit AC-Radsätzen ausgestattet und fahrbereit für den Einsatz auf Wechselstromgleisen geliefert. Alternativ ist ein kostenloser Radsatztausch auch bei Ihrem Fachhändler möglich. Eine Angabe zum jeweils passenden Tauschradsatz finden Sie bei allen H0-Wagen sowohl in den Prospekten als auch auf der BRAWA Website.



Blick in den BRAWA Kundenservice in Remshalden





DIE ZEICHEN UND IHRE BEDEUTUNG

 Epochenbezeichnung	 Befahrbarer Mindestradius in mm	 Digitale Kupplung	 Energie Speicher
 Gleichstrom Analog	 Schnittstelle nach NEM 651	 Funktionsfähiger, schaltbarer Lüfter	 Modell besitzt Kupplungsaufnahme, jedoch keine Kurzkupplungskinematik
 Gleichstrom Analog BASIC	 Schnittstelle nach NEM 652	 Lok besitzt Schwungmasse	 Modell besitzt Kupplungsaufnahme und Kurzkupplungskinematik
 Gleichstrom Analog BASIC+	 Schnittstelle mit Lötunkten	 Zweilicht-Spitzensignal in Fahrtrichtung wechselnd	 Modell besitzt Federpuffer
 Gleichstrom Digital	 Schnittstelle Next18	 Zweilicht-Spitzensignal und ein rotes Schlusslicht in Fahrtrichtung wechselnd	 Tauschradsatz für Wechselstrom eingebaut
 Gleichstrom Digital EXTRA	 Schnittstelle PluX22	 Dreilicht-Spitzensignal in Fahrtrichtung wechselnd	 Tauschradsatz für Wechselstrom nachrüstbar (z. B. BRAWA Art.-Nr. 2180)
 Wechselstrom Digital	 Anzahl der Räder mit Haftreifen	 Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter in Fahrtrichtung wechselnd	 Wechselstromschleifer eingebaut
 Wechselstrom Digital BASIC+	 Lok besitzt Rauchgenerator	 Zwei rote Schlusslichter	 Wechselstromschleifer nachrüstbar (z. B. BRAWA Art.-Nr. 2220)
 Wechselstrom Digital EXTRA	 Lok ist für den Einbau eines Rauchgenerators vorbereitet (z. B. Seuthe Nr. 20)	 Mit Innenbeleuchtung ausgestattet	 Decoder Doehler & Haass
 Fahrzeug weitgehend aus Metall	 Sound eingebaut	 Innenbeleuchtung nachrüstbar (z.B. BRAWA Art.-Nr. 2200)	 Logo der Bahngesellschaft (Beispiel DRG)
 Länge über Puffer in mm	 Für Sound vorbereitet	 Mit Inneneinrichtung ausgestattet	

Nach Redaktionsschluss dieses Katalogs können sich an den Produkten Änderungen ergeben. Konstruktions- oder Formänderungen, Abweichungen in Bedruckung und Farbton bleiben vorbehalten.

AEG, Alpirsbach, Ammoniakwerk Merseburg, APL / HANJIN, Aral, ATA, Audi, BASF, B.V. ARAL, Bärenmarke, Bitburger, BOB, Brauerei Aldersbach, CFL, CSD, D.A.P.G., DB AG, Deutrans, DKW, DSB, Farbenfabrik Wolfen, Fortschritt, Fritz Homann, FS, Gaffel Kölsch, GATX, Gräf & Stift, Gravita, Herrenhäuser, HOBUM, Holsten, Horch, Hugo Stinnes, IMI, Kali, Kloos & Förster, Kölner Kandis, König Pilsener, Konsum, Kronenbourg, Krupp Stahl, Kuba Imperial, Landskron Brauerei, Leuna, MAERSK / Hapag-Lloyd, Maico, Manner, Molkerei Ammerländer, NAH.SH, NS, ÖBB, OEVA, Ovomaltine, Persil, P.K.P., Quelle, Rail Cargo Austria, RheinCargo, Rekord Briketts, Sächsische Union Biere, Salmenbräu, SBB, SGL, SLM Winterthur, SNCF, SPA Monopole, Spatenbräu München, Städtische Häfen Hannover, Stihl, Storck, STRABAG, Südmilch, Südzucker, Texaco, Transthermos, TRAXX, Trebonske Pivovary, TWINDEXX Vario, VEB Farbenfabrik Wolfen, VEB Leuna-Werke, Vorwerk, VTG, Wanderer, Wiebe, Wifo Berlin, Winterthur und Würth sind eingetragene Warenzeichen. The BP IN SHIELD is a trade mark and is used with the permission from BP p.l.c.. DHL® ist eine eingetragene Marke der DHL International GmbH. With authorisation SNCB-NMBS Train World Heritage. Schöller® is a registered trademark of Société des Produits Nestlé S.A.

LIEBE ZUM DETAIL



FÜR DEN SCHWEREN GÜTERZUGDIENST:
DIE BRAWA GÜTERZUGLOK BR 44 MIT ÖL-TENDER



BRAWA Artur Braun Modellspielwarenfabrik GmbH & Co. KG . Uferstr. 24-30 . D-73630 Remshalden
Hotline: Montag – Donnerstag, 13.00 – 15.00 Uhr . Telefon +49(0)7151 97935-68
Telefax +49(0)7151 74662 . info@brawa.de . www.brawa.de

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

Artikel-Nr. 0124