

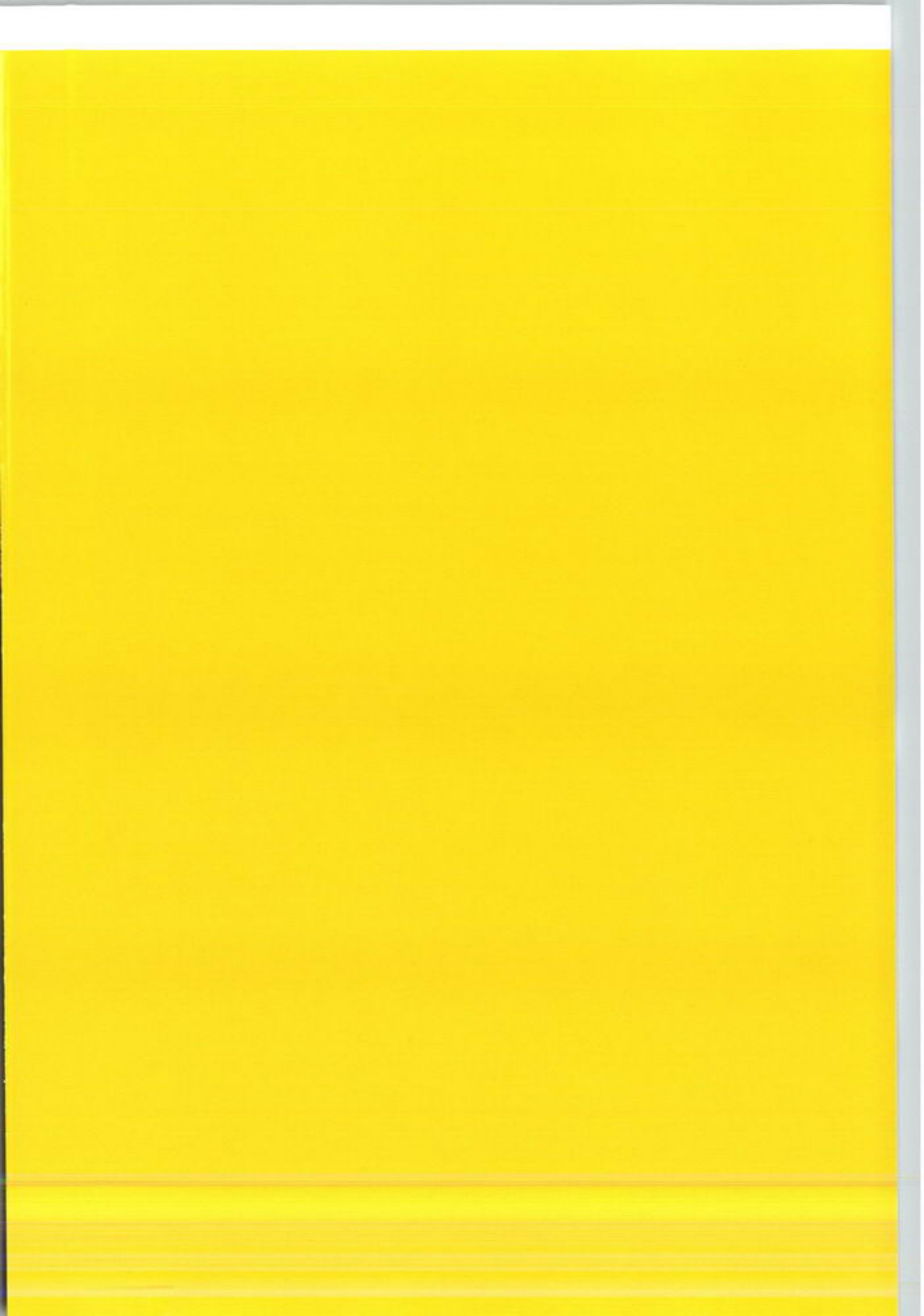


ERLEBEN SIE UNSERE LIEBE ZUM DETAIL

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

HAUPTKATALOG 2005/2006

www.lokshop.de





WILLKOMMEN ZU GROSSEN UND KLEINEN NEUIGKEITEN

DIESES JAHR HABEN WIR EINE ECHTE ÜBERRASCHUNG FÜR GARTENBAHNFREUNDE:
AB HERBST 2005 GIBT ES DIE ERSTEN BRAWA MODELLE IN SPURWEITE H0M. WIE SIE SEHEN,
IST UNSERE LIEBE ZUM DETAIL NOCH GRÖßER GEWORDEN – IM DOPPELTEN WORTSINN.
WAS DIES FÜR H0 HEISST, ZEIGEN IHNEN EN DETAIL DIE AKTUELLEN NEUHEITEN, DIE DAMPFLOK
TS 1203 WÜRTTEMBERG ODER DIE VOLLKOMMEN ÜBERARBEITETE RANGIERLOK KÖF II.

IN DIESEM SINNE: KOMMEN SIE MIT AUF ENTDECKUNGSREISE DURCH EINE WELT
VOLLER FASZINIERENDER DETAILS. UND ZU EINER KLEINEN FAHRT
DURCH UNSERE UNTERNEHMENSPHILOSOPHIE. EINFACH DEM STERN FOLGEN.
MIT ODER OHNE LUPE.

ÜBERSICHT

45°



75°

SPUR IIm Lok/Wagen_Seite 8

SPUR HO Loks/Wagen_Seite 12 | Seilbahnen_Seite 143 | Leuchten/Zubehör_Seite 151

SPUR N Loks/Wagen_Seite 185 | Seilbahnen_Seite 200 | Leuchten/Zubehör_Seite 202

SPUR I+II Leuchten_Seite 215

SPUR TT Leuchten_Seite 217

SPUR Z Leuchten_Seite 219

ELEKTRO Zubehör_Seite 223

Übersicht der Bestellnummern_Seite 239

Erläuterung der Piktogramme_Umschlag

HIGHLIGHTS



Die Brawa Highlights 2005 im

Überblick. Alle Modelle sind dem

Original bis ins kleinste Detail

nachgebildet. Mehr Ansichten und

Detailinformationen finden Sie

auf den angegebenen Seiten.

1 GARTENBAHN

Dampflok G 4/5 108_Spur 11m_Seite 8

2 DAMPFLOK

S 2/6 der K.Bay.Sts.E.B._Spur H0_Seite 16

3 DAMPFLOK

BR 06 der DRG_Spur H0_Seite 20

4 DAMPFLOK

T5 1203 der K.W.St.E._Spur H0_Seite 26

5 ELLOK

BR E 95 der DRG_Spur H0_Seite 34

6 DIESELLOK

BR V 320 der DB_Spur H0_Seite 42

7 DIESELLOK

BR 232 der DB_Spur H0_Seite 44

8 TRIEBWAGEN

BR ET 65 der DB_Spur H0_Seite 56

9 TRIEBWAGEN

VT 703 der NWB_Spur H0_Seite 58

10 DIESELLOK

Köf II der DB_Spur H0_Seite 66

11 D-ZUGWAGEN

A4ü Pr 20a der DB_Spur H0_Seite 82

12 PERSONENWAGEN

D4i Wü 99 der DRG_Spur H0_Seite 90

13 PERSONENWAGEN

E4 3019 der K.W.St.E._Spur H0_Seite 98

14 POSTWAGEN

Postwagen der K.W.St.E._Spur H0_Seite 106

15 CONTAINERWAGEN

Niederflur „megafret“ der AAE_Spur H0_Seite 124

195°



2



6



7



11



12



13



14



10



**Eine neue Gartenbahn-Ära
beginnt: Maßstabsgetreue
Modelle**

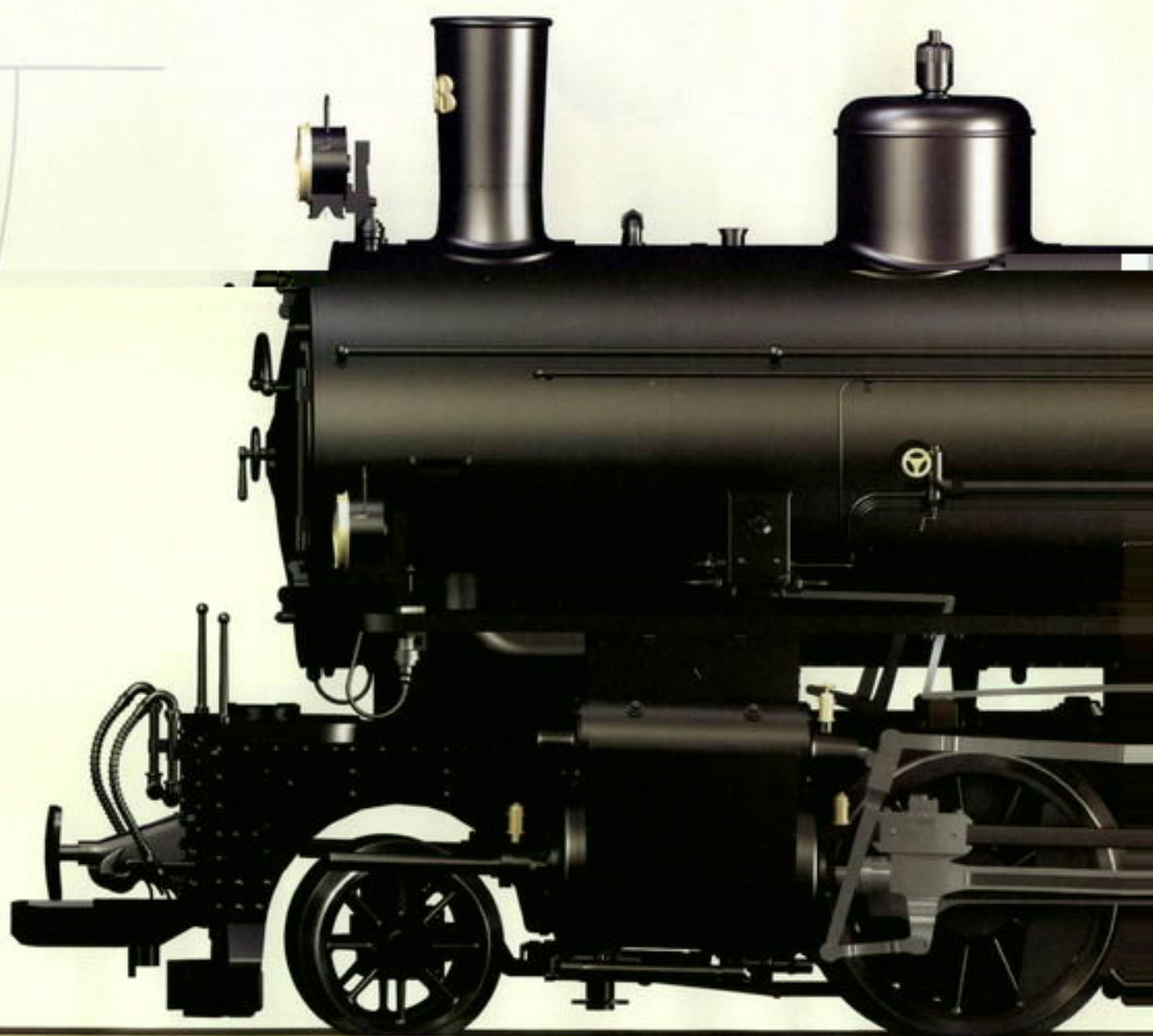
Was unsere ersten Modelle der Spurweite Hm auszeichnet, ist die Liebe zum Detail, mit der sie entwickelt und gebaut wurden. Das beginnt mit der exakten Maßstäblichkeit in 1:22,5 – ein Anspruch, der bei Gartenbahnen bisher kaum konsequent umgesetzt wurde. Mit Brawa wird dies nun anders. Das Maß für die gesamte Ausstattung ist höchste Detailtreue. Dabei kommt die für Gartenbahnen notwendige Robustheit keineswegs zu kurz. Im Gegenteil: Hochwertige Materialien und intelligente Technik sorgen für sicheren Lauf und hohe Lebensdauer.



225°

195°

EINE NEUE DIMENSION



Illustration

NSION FÜR UNS

DAMPFLOK

11m

9

BRAWA

EINE NEUE ÄRA FÜR



Dampflok G 4/5 108 der Rhätischen Bahn

Basierend auf einem Entwurf für die abessinische Bahn entwickelte die SLM in Winterthur eine vierfach gekuppelte Schlepptenderlokomotive für die Rhätische Bahn. Die ersten vier Lokomotiven der Serie G 4/5 wurden 1904 an die RhB abgeliefert. Die Konstruktion war ein voller Erfolg, bis 1915 wurden insgesamt 29 Lokomotiven in Dienst gestellt. Die einsetzende Elektrifizierung der Rhätischen Bahn beendete dann die Lieferung von Dampfloks. Zahlreiche Loks wurden ins Ausland verkauft, zwei Lokomotiven jedoch verblieben bei der Rhätischen Bahn. Sie werden zur Freude der Eisenbahnfans bei Sonderfahrten eingesetzt.

LIEFERTERMIN: SEPTEMBER 2005



Personenwagen 1. / 2. Klasse A.B. 21.

Zur Erstausrüstung der Landquart-Davos-Bahn, dem Vorgänger der Rhätischen Bahn, gehörten zwei Personenwagen erster und zweiter Klasse. Diese wurden 1888 von der StG in Neuhausen am Rheinfall geliefert. Ursprünglich trugen sie die Bahnnummern 1 und 2, wurden bald jedoch in 21 und 22 umnummeriert. Zwei äußerlich völlig gleiche Wagen waren als reine Zweitklassfahrzeuge eingerichtet und trugen die Nummern B 11 und 12. Die Fahrzeuge mit Mittelgang boten 24 Sitzplätze. Ein Wagen wog durchschnittlich 6,9 t und kostete damals 9.100,- Franken.

LIEFERTERMIN: SEPTEMBER 2005

FAHRWERK MIT 3-PUNKT-LAGERUNG
CHASSIS UND UMLAUF AUS ZINK-DRUCKGUSS
MOTOR UND GETRIEBE AUF
VORBILOGESCHWINDIGKEIT ABGESTIMMT.

KOHLESÄCKE ALS LADEGUT INKLUSIVE

SCHIEBETÜREN ZUM ÖFFNEN



Illustration

Dampflok G 4/5 108 der RhB ohne/mit Digitaldecoder und Sound

Best.-Nr. 1 0 0 0 0 / Best.-Nr. 1 0 0 0 1

Gepäckwagen F 4051

Best.-Nr. 1 5 1 0 0

BRAWA

10

11m

DAMPFLOK / WAGEN

Lokshop

R GARTENBAHNEN



Personenwagen 3. Klasse C. 215 und C. 207

Da die Mehrzahl der Reisenden damals die 3. Klasse benutzte, war ein großer Bedarf an entsprechenden Wagen vorhanden. Als Erstausrüstung lieferte die SIG elf Drittklasswagen, die auf dem Fahrgestell der höherklassigen Wagen aufgebaut waren, jedoch mit engerer Sitzteilung ein Abteil mehr hatten. So konnte man 40 Sitzplätze bieten.

Eine weitere Wagenserie folgte 1890 mit drei Stück, weitere Serien mit leicht verlängertem Radstand folgten 1895 und 1896 mit insgesamt 13 Stück, so dass letztendlich 27 solcher Wagen zur Verfügung standen. Noch heute sind einige im Baudienst zu finden. Ein Wagen läuft hervorragend renoviert im Museumsdampfzug der RhB. LIEFERTERMIN: SEPTEMBER 2005



Gepäckwagen F 4051

Um den Mangel an Gepäckwagen zu beheben, baute die RhB 1928 in ihrer Werkstätte in Landquart auf dem Fahrgestell eines ausrangierten Personenwagens einen neuen Gepäckwagen auf. Der F 4051 war bis 1974 im Einsatz, danach wurde er zum Montagewagen Xk 9085.

LIEFERTERMIN: SEPTEMBER 2005

GROSSE KLASSE AUF 24 SEITEN

MEHR INFORMATIONEN UND BILDER (IN ORIGINALGRÖSSE DES MODELLS) FINDEN SIE IN UNSERER SPEZIALBROSCHÜRE ZUR GARTENBAHN. ERHÄLT- LICH BEI IHREM HÄNDLER ODER DIREKT BEI BRAWA. KLEINER TIPP FÜR FANS: DIE HANDLICHE BROSCHÜRE IST EIN EINDRUCKSVOLLES POSTER.

DETAILLIERTE INFORMATIONEN FINDEN SIE AUCH AUF UNSERER WEBSEITE www.brawa.de

ORIGINALE NACHBILDUNG DER VERSCHIEDENEN INNENEINRICHTUNGEN

FEDERPUFFER AN LOK UND WAGEN

NEUER KUPPLUNGSHAKEN FÜR WEICHES ANKUPPELN

BRONZE-GLEITLAGER MIT INTEGRIERTER STROMABNAHME

GRIFSTANGEN TEILWEISE AUS METALL



Personenwagen 1./2. Klasse A.B. 21 Best.-Nr. 15000

Personenwagen 3. Klasse C. 207 Best.-Nr. 15002

Personenwagen 3. Klasse C. 215 Best.-Nr. 15001

Lokshop

DAMPFLOK / WAGEN

11m 11

BRAWA

LAZARETTZUG DER K.W.St.E.

Das schwere Eisenbahnunglück zwischen Stuttgart und Vaihingen im Jahre 1889 zeigte, dass auch in Friedenszeiten auf ein gut organisiertes Lazarett- und Krankentransportwesen nicht verzichtet werden konnte. In Zusammenarbeit mit dem „Württembergischen Freiwilligen Sanitätskorps“, damals ein württembergischer Ableger des Roten Kreuzes, wurde das Rettungswesen neu und effektiv organisiert. Ständig in Bereitschaft stehende Arztwagen wurden gebaut, dazu wurden viele Personenwagen so eingerichtet, dass ohne großen Aufwand Krankentransportwagen daraus gebildet werden konnten. Dazu gehörten Doppeltüren an den Einstiegen und umlegbare Bühnengeländer. Beides wurde bei württembergischen Personenwagen zum Standard. Im Ersten Weltkrieg konnten so zu dem bereits feststehenden Lazarettzug kurzfristig fünf weitere eingerichtet werden.

Mit diesen 6 Zügen wurden 156 698 Verwundete transportiert, nicht wenige davon verdanken den gut funktionierenden württembergischen Lazarettzügen ihr Leben.

Andere Bahnverwaltungen mieteten württembergische Wagen an, um ihre weniger geeigneten eigenen Wagen in ihren Lazarettzügen zu ersetzen.

Inhalt des 4-teiligen Sets der K.W.St.E.:

- 1 Güterwagen geschlossen
- 1 Gepäckwagen
- 1 Personenwagen
- 1 Krankentransportwagen

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2005

NEU									
Betriebs-Nr. 22523G	Güterwagen geschlossen Württemberg								
Betriebs-Nr. 234	Gepäckwagen Württemberg								
Betriebs-Nr. 11267	Personenwagen Württemberg								
I	149,5	97,3	129	L	2200	2204	2183	2220	2183
Best.-Nr. 4 5 9 7 0									

FEINSTE SPEICHENRADSÄTZE

INNENEINRICHTUNG MIT KRANKENLIEGEN

KRANKENTRANSPORTWAGEN MIT MEHRFACH LACKIERTEN RADREIFEN



DAMPFLOK Fc 701 DER K.W.St.E.

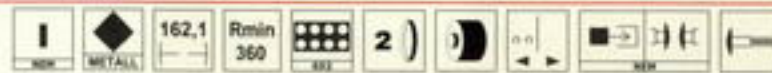
Kurz vor dem ersten Weltkrieg waren die württembergischen Lokomotiven bis auf wenige Ausnahmen schwarz lackiert, aufgelockert von roten Zierstreifen. In diesem Aussehen zogen die Fc auch die Lazarettzüge.

Die Nummerierung der Tender folgte bei den K.W.St.E. nicht unbedingt der der Lokomotiven, das Modell der Fc 701 ist hier mit dem Tender XIVf 1016 gekuppelt.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2005

NEU

Betriebs-Nr. 701



Best.-Nr. 40050



Best.-Nr. 40051

VIELE EXTRA ANGESETZTE TEILE

LOKFÜHRER UND HEIZER

KESSEL AUS ZINKDRUCKGUSS

FEDERPUFFER UND MEHRTEILIGE, FREISTEHENDE LATERNEN



DAMPFLOKS





TEIL 1 | DIE KÖNIGLICH BAYERISCHE STAATSBahn BESCHLOSS 1905, SPEZIELL FÜR SCHNELLFAHRVERSUCHE EINE LOKOMOTIVE BEIM „HAUSLIEFERANTEN“ MAFFEI IN MÜNCHEN BAUEN ZU LASSEN. DER BESTELLUNG IM DEZEMBER 1905 FOLGTE HEFTISCHE BETRIEBSSAMKEIT, UND AM 30. APRIL 1906 STAND DIE NEUE ERSTMALS UNTER DAMPF. SIE WURDE AB MAI 1906 ZUERST AUF DER BAYERISCHEN LANDESAUSSTELLUNG IN NÜRNBERG GEZEIGT.

DAMPFLOK S 2/6 DER K.Bay.Sts.E.B.

Zur Zeit der Indienststellung und den Aufsehen erregenden Rekordfahrten von 1906 trug die S 2/6 ein elegantes graues Farbleid. Der Kessel war mit „russischen Glanz-

blechen“ verkleidet, damals gerade der letzte Schrei des Lokomotivdesigns.

Betriebs-Nr. 3201											
I	METALL	242,9	Rmin 360	2	2	2	2	2	2	2	2
Best.-Nr. 0654						Best.-Nr. 0655					
Best.-Nr. 9755						Optional: Soundkit mit Rauchgenerator für Best.-Nr. 0650 – 0655					



3



4



5



2



HIGHLIGHTS

- 1_Originalgetreue Nachbildung der Kesselrückwand, Führerstandsbeleuchtung (bei Digitalbetrieb ein- und ausschaltbar).
- 2_Korrekte Signalisierung entsprechend dem Original.
- 3_Zahlreiche Ansetzteile aus Metall.
- 4_Lampengehäuse aus mehreren Einzelteilen.
- 5_Detailgetreue Nachbildung der Steuerung.

1



TAILGETREUE NACHBILDUNG DES BARRENRAHMENS

FEINSTE SPEICHENRÄDER AUS METALL

MASSSTABGETREUE LÖP - LÄNGE ÜBER PUFFER



TEIL 2 | SCHON DIE ERSTEN FAHRTEN ZEIGTEN, DASS DIE NEUE LOK ALLE ERWARTUNGEN NICHT NUR ERFÜLLTE, SONDERN AUCH ÜBERTRAF. DER LAUF DER LOK WAR AUCH BEI HOHEN GESCHWINDIGKEITEN SEHR RUHIG, DER KESSEL LIEFERTE IMMER GENÜGENDE DAMPF FÜR DAS AUSGEGLICHENE VIERZYLINDERTRIEBWERK.

IM JULI 1907 WURDE SCHLIESSLICH BEI VERSUCHSFAHRTEN ZWISCHEN MÜNCHEN UND AUGSBURG DIE REKORDGESCHWINDIGKEIT VON 154,4 KM/H ERREICHT. SCHNELLER WAR NOCH KEINE DAMPFLOK AUF DEM EUROPÄISCHEN FESTLAND GEFahren.





TEIL 3 | NACH DEN REKORDFAHRTEN WURDE DIE S 2/6 IM NORMALEN SCHNELLZUGDIENST VON MÜNCHEN AUS EINGESETZT, MEISTENS AUF DER AUGSBURGER STRECKE. IM JAHR 1910 WURDE DIE LOK AN DAS PFÄLZER NETZ ABGEGEBEN. AUCH IM TÄGLICHEN SCHNELLZUGDIENST ZEIGTE DIE S 2/6 HERVORRAGENDE LAUFEIGENSCHAFTEN.





TEIL 4 | 1925 WURDE DIE S 2/6 AUSGEMUSTERT.
SIE WURDE JEDOCH NICHT VERSCHROTTET, SONDERN IM
HERSTELLERWERK MAFFEI AUFGEARBEITET UND DANACH KONNTE
SIE AUF DER VERKEHRS-AUSSTELLUNG IN MÜNCHEN BEWUNDERT WERDEN.
NACH ENDE DER AUSSTELLUNG GING DIE S 2/6 AN DAS VERKEHRSMUSEUM
IN NÜRNBERG, WO SIE HEUTE NOCH ZU BESTAUNEN IST, ALS
LEISTUNGSBEWEIS DER BAYERISCHEN LOKOMOTIVINDUSTRIE
VOR 100 JAHREN.

DAMPFLOK S 2/6 DER K. Bay. Sts. E. B.

Am Ende ihrer Einsatzzeit wurde die S 2/6 noch einmal
aufgearbeitet und auf einer Ausstellung gezeigt.

Danach kam sie sofort in das Verkehrsmuseum nach
Nürnberg, wo sie heute noch bewundert werden kann.

Betriebs-Nr. 3201											
V	METALL	242,9	Rmin 360	2	20	20	20	20	20	20	20
Best.-Nr. 0650						Best.-Nr. 0651					
Best.-Nr. 9755						Optional: Soundkit mit Rauchgenerator für Best.-Nr. 0650 – 0655					

DAMPFLOK BR 15 DER DRG

Im endgültigen Umzeichnungsplan der Deutschen
Reichsbahn war der S 2/6 die Loknummer 15 001
zugeteilt. Buchmäßig wurde die Lok bis 1925 beim
Bw München Hauptbahnhof 1 geführt. Das Modell

entspricht der Reichsbahnausführung entsprechend den
damals gültigen Beschriftungs- und Lackiervorschriften.

Betriebs-Nr. 15 001											
II	METALL	242,9	Rmin 360	2	20	20	20	20	20	20	20
Best.-Nr. 0652						Best.-Nr. 0653					
Best.-Nr. 9755						Optional: Soundkit mit Rauchgenerator für Best.-Nr. 0650 – 0655					

DAMPFLOK BR 06 DER DRG

Um das Programm der Einheitslokomotiven nach oben abzuschließen, erging von der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft 1934 eine Ausschreibung an die Lokomotivindustrie zum Bau einer vierfach gekuppelten Schnellzuglok. Die Firma Krupp in Essen erhielt schließlich den Auftrag, vorerst zwei Lokomotiven dieser Baureihe 06 zu bauen.

Bereits während der Realisierung begann das Interesse der Deutschen Reichsbahn an den Riesenlokomotiven zu schwinden, nur so ist auch die lange Bauzeit von 1934 bis 1939 zu erklären.

Die Firma Krupp lieferte die beiden Stromlinienlokomotiven 06 001 und 06 002 im März und im August 1939 im damals

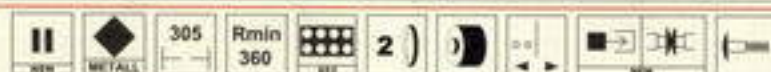
gültigen Lackierschema an die DR: Schwarze Aufbauten und rote Räder und Rahmen.

Die Baureihe 06 hatte Treibräder von 2000 mm Durchmesser und je ein vorderes und hinteres Drehgestell. Das Dreizylindertriebwerk sollte Laufruhe bis zur Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h ermöglichen. Gekuppelt mit dem 5-achsigen Tender T38St (nicht zu verwechseln mit dem gleichnamigen, aber technisch anderen Tender der BR 01.10) hatte die BR 06 eine LfP von 26 520 mm und war so die größte deutsche Schnellzuglok. Die Reibungslast betrug 80 t, die Dienstlast der Lok 141 t, das Gesamtgewicht von Lok und Tender 224 t.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2005

NEU

Betriebs-Nr. BR 06 002



Best.-Nr. 4 0 2 0 0



Best.-Nr. 4 0 2 0 1



Best.-Nr. 4 0 2 0 2



Best.-Nr. 4 0 2 0 3

INNENEINRICHTUNG IM FÜHRERSTAND-KOMPLETT

LOKFÖHRER UND HEIZER

FILIGRANE STEUERUNG

FEINSTE SPEICHENRÄDER AUS METALL

TENDERABSTAND VARIABLE EINSTELLBAR



HIGHLIGHTS

1, 2_Auswechselbare Seitenabdeckungen, dadurch R 360 befahrbar.

3_Kleinstglühbirnen ermöglichen vorbildgerechtes Licht schon bei geringer Spannung.

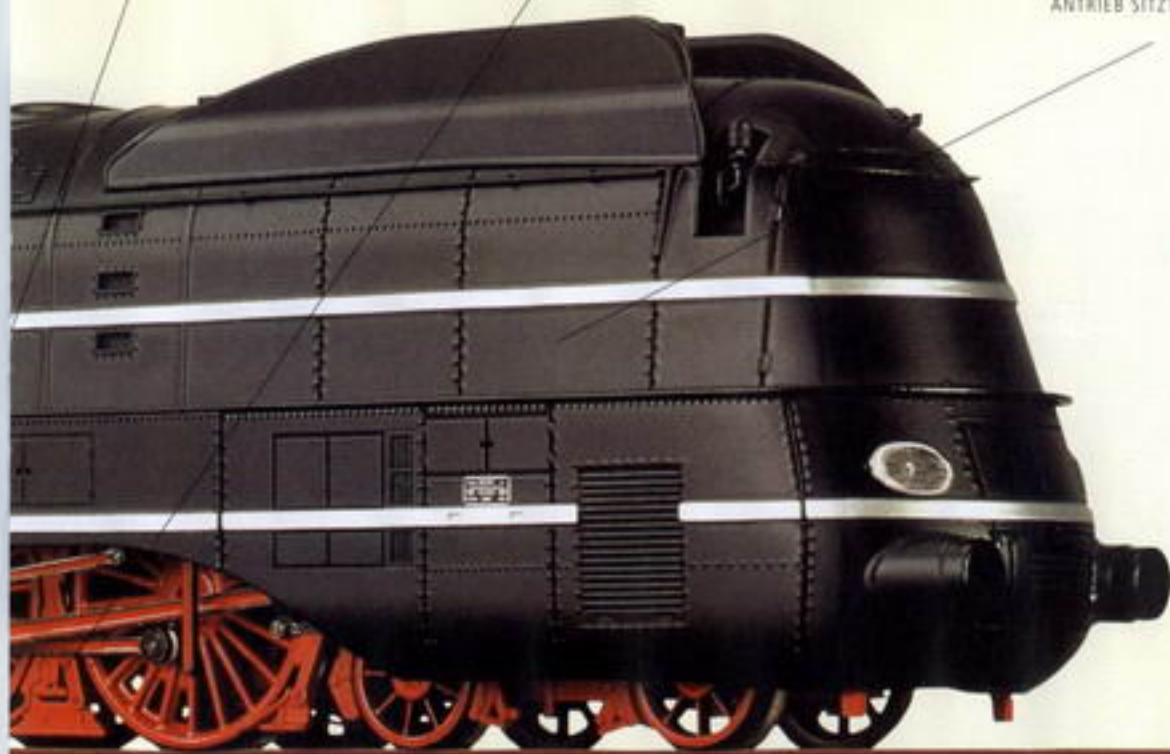
4_Feinste extra angesetzte Details.

5_Feinste Details natürlich auch an den Drehgestellen.

GESTÄNGE AUS METALL

ORIGINALGETREUE NACHBILDUNG DER BREMSBACKEN UND BREMSGESTÄNGE AN DER UNTERSEITE DER LOK

ANTRIEB SITZT IN DER LOK







DAMPFLOK BR 06 DER DRG

Obwohl es in den zeitgenössischen Farbvorschriften der Deutschen Reichsbahn nicht vorgesehen war, halten sich hartnäckig die Gerüchte, eine Lokomotive der Baureihe 06

hätte eine grüne Lackierung erhalten. Genährt werden diese Geschichten durch grüne Modelle der BR 06, die schon vor dem 2. Weltkrieg auf den Markt kamen.

Betriebs-Nr. 06 001											
II	METALL	305	Rmin 360	BOX	2)	30					
Best.-Nr. 0 6 3 6						Digital premium Best.-Nr. 0 6 3 7					



DAMPFLOK BR 06 DER DRG

Um das Programm der Einheitslokomotiven nach oben abzuschließen, erhielt die Firma Krupp im Jahr 1934 den Auftrag, vorerst zwei Lokomotiven der Baureihe 06 zu bauen. Während der Realisierung begann das Interesse der Deutschen Reichsbahn an den Riesenlokomotiven zu schwinden, so wurde die Lok der Baureihe 06 001 erst

im März 1939 abgeliefert, die Lok 06 002 sogar erst im August 1939. Zum Jahresende 1940 erschien eine neue Lackiervorschrift der Deutschen Reichsbahn, nach der die Aufbauten der Stromlinienloks zukünftig nicht mehr in schwarz, sondern in anthrazitgrau zu lackieren waren.

Betriebs-Nr. 06 002											
II	METALL	305	Rmin 360	BOX	2)	30					
GERINGER RESTBESTAND Best.-Nr. 0 6 3 4						Digital premium WERKSEITIG AUSVERKAUFT Best.-Nr. 0 6 3 5					



DAMPFLOK BR 65.10 DER DR



Betriebs-Nr. 65 1016



Best.-Nr. 0612



**WERKSEITIG
AUSVERKAUFT**

Best.-Nr. 0613

Im Rahmen eines Modernisierungsprogramms der DR wurden in den 50er Jahren leistungsstarke Dampfloks entwickelt. Im Rahmen dieses

Programms wurde die BR 65.10 entwickelt. 1954 verließ das erste Exemplar 65 1001 die Werkhallen von LEW Henningsdorf. Die Brawa-

Variante der Baureihe entspricht der ersten Lieferserie (65 1001 bis 1027). Sie wurde noch ohne den zentralen Sandbehälter auf dem Kesselscheitel gefertigt.

Das H0-Modell entspricht in allen Details der Epoche III: keine Indusi, nur eine Lichtmaschine, entsprechende Beschriftung. Bei späteren RAW-Aufenthalten wurden die Loks umgebaut. Die Baureihe BR 65.10 war in der Epoche III eine wichtige Unterstützung besonders im Berufsverkehr bei kurzen Haltestellenabständen. Erst ab 1972 begann ihr Stern zu sinken, als mit der 65 1060 die erste Lok dieser Baureihe ausgemustert wurde.

DAMPFLOK BR 65.10 DER DR



Betriebs-Nr. 65 1086-1



Rest.-Nr. 0614



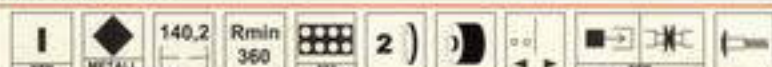
**WERKSEITIG
AUSVERKAUFT**

Best.-Nr. 0615

Anfang der 60er Jahre entschloss man sich bei der Deutschen Reichsbahn, einen Teil der Loks mit einem Giesl-Flachejektor auszustatten. Aufgrund der besseren Brennstoff-Ausnutzung wurden so erhebliche Mengen an Kohle eingespart. Ab dem Jahr 1966 erhielten alle Loks der BR 65.10 diesen veränderten Schornstein. Das Vorbild der 65 1086-1 war im Bw Güsten, Est Aschersleben, beheimatet und wurde von den Planpersonalen vorbildlich gepflegt. Um „ihre“ Lok auch schon von weitem erkennen zu können, hatten diese sie mit weißen Pufferringen, Umlaufkanten und umrandeten Schildern individuell gekennzeichnet.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005

Betriebs-Nr. 1203



Best.-Nr. 40000



Best.-Nr. 40001



Rest. Nr. 40002



Best.Nr 40003

FILIGRANE STEUERUNG

A detailed model of a steam locomotive, likely a German Class 120, painted in a dark green livery with red underframes and wheels. The locomotive is shown from a side profile, facing left. The number '1203' is clearly visible on the side of the boiler. A person is visible in the cab, and the locomotive features various mechanical details like the smokestack, chimney, and connecting rods. The background is a plain, light-colored surface.

4



5



3



HIGHLIGHTS

2



- 1_Exakte und vorbildgerechte Bedruckung.
- 2_Lok mit Heizer und Lokführer ausgestattet.
- 3_Bewegliche Kaminabdeckung.
- 4_Tender mit realistisch wirkender Kohle.
- 5_Vielzahl extra angesetzter und freistehender Details.

T₅

1203

Württemberg

1

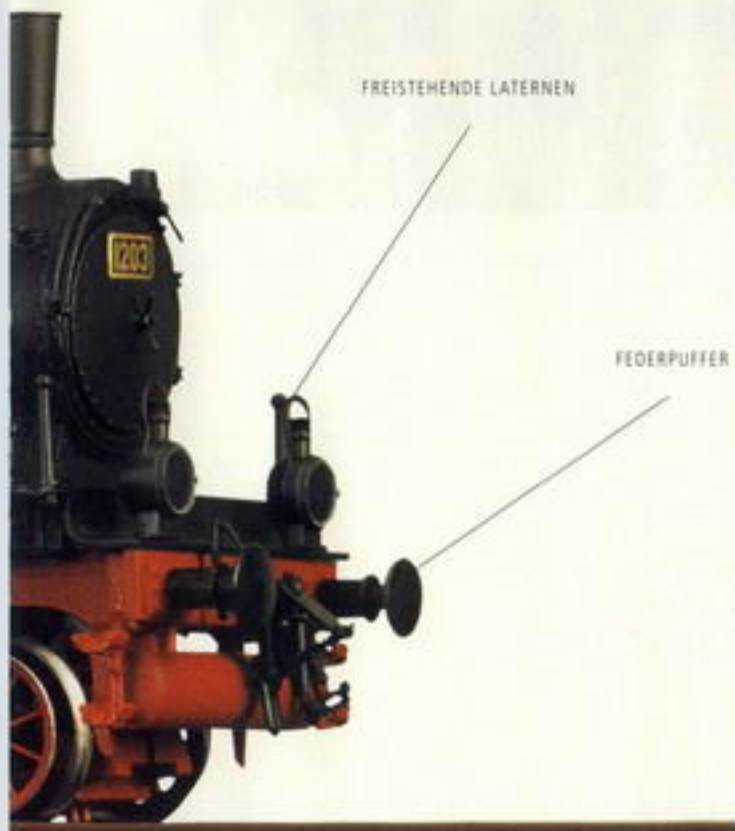
255°

225°

195°

FREISTEHENDE LATERNEN

FEDERPUFFER



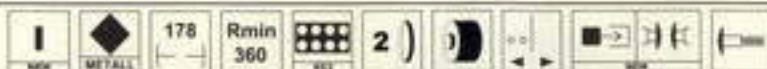
Handmuster

DAMPFLOK BR AD DER K.W.St.E.

Die K.W.St.E. hatte mit Lokomotiven der Achsfolge 2B, also mit vorderem Drehgestell und zwei angetriebenen Achsen, ihren Betrieb aufgenommen und von 1845 bis 1865 fast ausschließlich solche Maschinen beschafft. Danach wurden jedoch andere Bauarten bevorzugt. Als die K.W.St.E. kurz vor der Jahrhundertwende eine neue Schnellzuglok benötigte, griff man wieder auf den Zweikupppler mit vorderem Drehgestell zurück. Diese Bauart hatte sich inzwischen allgemein als Schnellzuglok etabliert. Die Maschinenfabrik Esslingen, der „Hauslieferant“ der K.W.St.E., lieferte im Jahre 1899 die ersten fünf Maschinen der Klasse AD. Die Lokomotiven mit dem typischen Verbindungsrohr zwischen den Domen hatten Treibräder mit 1800 mm Durchmesser, was eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erlaubte.



Betriebs-Nr. 1521



Best.-Nr. 0 6 4 0

Best.-Nr. 0 6 4 1

Sie konnten in der Ebene 150 t Zuggewicht mit Höchstgeschwindigkeit befördern. Die geringe maximale Achslast von nur 14 t erlaubte den freizügigen Einsatz auf allen württembergischen Strecken. Die Maschinen waren mit dem zweiachsigen Standardtender mit 10 Kubikmeter Wasser ausgestattet. In verschiede-

nen voneinander abweichenden Bauvarianten wurden bis 1907 insgesamt 98 Lokomotiven geliefert. Eigentlich sollten es 100 Exemplare werden, aber die beiden letzten Loks wurden 1907 mit einem Überhitzer ausgerüstet und als Heißdampflok der Klasse ADh ausgeliefert.

Inzwischen waren die Gewichte der

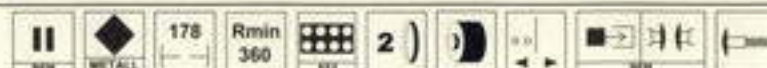
Schnellzüge so stark angestiegen, dass sie mit den leichten 2B Loks kaum mehr befördert werden konnten. Die Klasse AD wanderte allmählich in den Personenzugdienst ab. Die letzten Schnellzugloks der Klassen AD und ADh blieben bis 1932 in Betrieb.

DAMPFLOK BR 13 DER DRG

Die Deutsche Reichsbahn übernahm insgesamt 22 915 Lokomotiven der ehemaligen Länderbahnen. Bereits 1923 erschien ein erster vorläufiger Umzeichnungsplan, um den Lokpark einheitlich zu bezeichnen. Erst 1925 trat der endgültige Plan in Kraft, nachdem die Loks dann tatsächlich umgezeichnet wurden. Die Baureihen 01 bis 19 waren für Schnellzuglokomotiven reserviert, wobei die Baureihen 01 bis 10 Einheitsloks und 11 bis 19 ehemalige Länderbahnloks umfassen sollten. Länderbahn-Schnellzugloks der Achsfolge 2'B wurden in die Reihe 13 eingereiht. Darunter waren auch 24 Maschinen der württembergischen Klasse AD, die die Nummern 13 1601 bis 13 1624 erhielten. Die Maschinen hatten inzwischen ihr



Betriebs-Nr. 13 1623



Best.-Nr. 0 6 4 2

Best.-Nr. 0 6 4 3

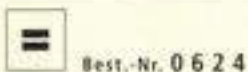
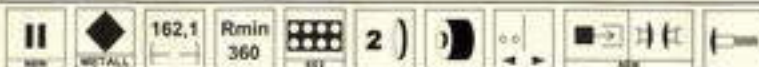
Aussehen leicht verändert, die kegelige Rauchkammertüre und der Krepenschornstein waren bei vielen Loks entfallen. Die Loks der Baureihe 1316 waren den Betriebswerken Friedrichshafen, Rottweil, Stuttgart-Rosenstein, Tübingen

und Ulm zugeteilt worden. Allerdings wurden sie nur drei Jahre lang im Personenzugdienst eingesetzt. Die letzten Loks der Baureihe 1316 wurden bereits 1928 ausgemustert.

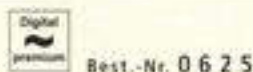
DAMPFLOK BR 53.8 DER DRG



Betriebs-Nr. 53 863



Best.-Nr. 0 6 2 4



Best.-Nr. 0 6 2 5

Die Dampflokk DRG 53 863 beförderte einen Zug von 1000 t in der Ebene mit einer Geschwindigkeit von 54 km/h. Dies entsprach der damals vorgeschriebenen Höchst-

geschwindigkeit für Güterzüge. Auf einer Steigung von 10 % waren es noch 379 t mit 25 km/h. Die Geländebedingungen in Württemberg erforderten schon früh

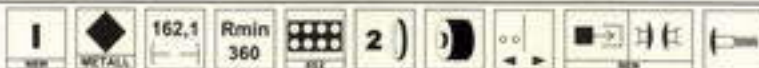
starke Lokomotiven. Zugkräftige Loks sollten den steilen Alaufstieg meistern. Bereits 1849 entstand bei der Maschinenfabrik Esslingen der erste Dreikupppler der „Alb“-Klasse. Durch kontinuierliche Weiterentwicklung entstand 1890 das erste Exemplar der leistungsstärkeren Klasse Fc.

Bis 1909 beschaffte die K.W.St.E. 125 Exemplare der Fc. Damit bildete sie die wichtigste Stütze des württembergischen Güterzugdienstes. Die Deutsche Reichsbahn übernahm 65 Lokomotiven und reihte sie als 53 801 bis 53 865 in ihren Bestand ein. 1931 wurden die kleinen Maschinen ausgemustert.

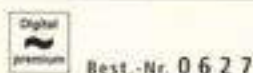
DAMPFLOK KLASSE Fc DER K.W.St.E.



Betriebs-Nr. 624 Hegau



Best.-Nr. 0 6 2 6



Best.-Nr. 0 6 2 7

Von 1890 bis 1909 stellten die Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen 125 Lokomotiven der Klasse Fc in Dienst.

Die ersten 30 Loks der Klasse Fc erhielten Namen von Bergen und Gebirgen. Die Lokomotive Nr. 624 erhielt den Namen „Hegau“, einer Gebirgslandschaft westlich vom Bodensee. Die Klasse Fc war um die Jahrhundertwende die Stütze des württembergischen Güterzugdienstes.

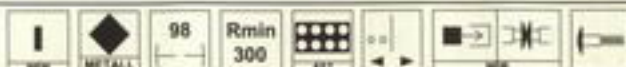
DAMPFLOK KLASSE T3 DER K.W.St.E.

Unter den Tenderloks der Klasse T3 nahm die „Kupferzell“ eine Sonderstellung ein. Sie wurde mit der ersten Serie dieser Lokklasse bei Krauss in München mit kurzen Wasserkästen gebaut und erhielt noch einen Namen.

Eine Lok der Bauart Krauss, eben die „Kupferzell“, wurde mit langen Wasserkästen ausgerüstet. Somit war diese Lok die einzige der Klasse T3 mit langen Wasserkästen und Namensschild.



Betriebs-Nr. 994 Kupferzell



Best.-Nr. 0604

Digital premium 1) Best.-Nr. 0605

DAMPFLOK T3 BR 89.3 DER DB

Die kleinen Tenderloks der Klasse T3 wurden über 65 Jahre von den K.W.St.E. und der DRG eingesetzt, dabei wurden sie den geänderten Einsatzbedingungen angepasst. So erhielten fast alle T3 spätestens bei der DRG größere Rangiertritte und Aufsätze auf dem Kohlenkasten. Die Sicherheitsventile waren schon zum Ende der Länderbahnzeit bei vielen Maschinen auf die Kesselmitte zwischen den Domen versetzt worden. Trotz beginnender Ausmusterung in den dreissiger Jahren kamen einige wenige T3 noch kurz zur DB.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005.



Betriebs-Nr. 89 381



Best.-Nr. 40030

Digital premium 1) Best.-Nr. 40031

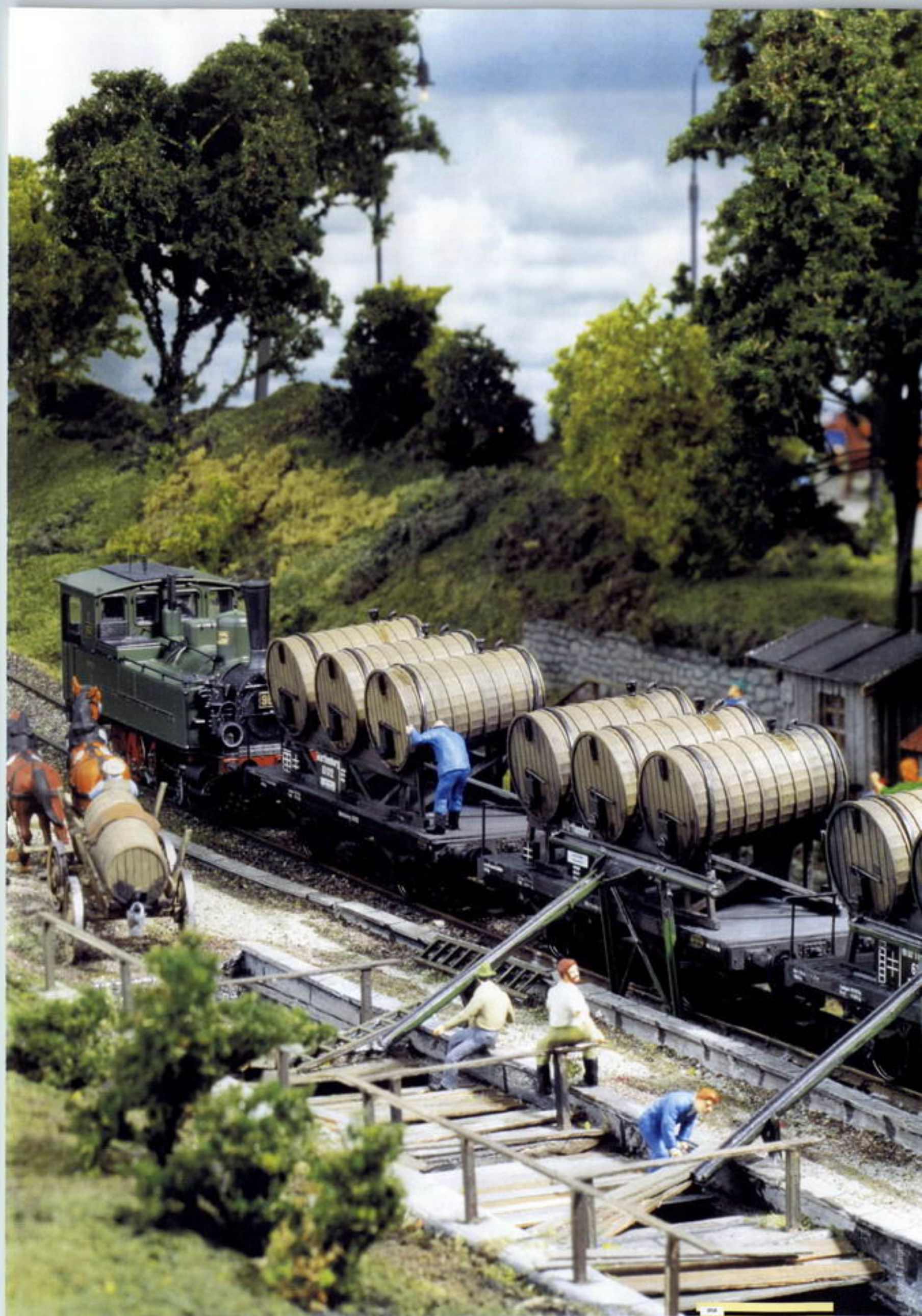
★ Unser Vorbild ist das Original.

Immer Antrieb die Liebe zum Detail.

Das erfahren Sie spätestens, wenn Sie mit Augen

und Fingerspitzen immer neue Raffineszen an

unseren Modellen entdecken.





ELLOKS



ELLOK BR E 95 DER DRG

Die Deutsche Reichsbahn benötigte Mitte der zwanziger Jahre eine schnelle und zugkräftige elektrische Lokomotive für den Kohlentransport nach Berlin. Mit ihr sollten Güterzüge bis 2200 t Last und Personenzüge bis zu einer Geschwindigkeit von 65 km/h befördert werden. Die vorhandenen Maschinen konnten diese Bedingungen nicht erfüllen, da sie zu schwach oder zu langsam waren. Nach verschiedenen konventionellen Entwürfen mit Stangenantrieben entschied man, die neue Lokomotive mit Einzelachsenantrieb zu bauen.

Die geforderte Zugkraft bedingte mindestens sechs angetriebene Achsen, die geplante Geschwindigkeit beim damaligen Stand der Technik zusätzliche führende Laufachsen.

Ende 1927 wurde die erste der 6 Lokomotiven von der AEG geliefert. Die übrigen folgten bis Mitte 1928. Die

Maschinen waren als Doppellokomotiven ausgeführt, mit zwei fast identischen Lohälften. Dies war aus Rücksicht auf die vorhandenen Arbeitsstände in den Ausbesserungswerken geschehen. Die Maschinen hatten eine Leistung von 2418 kW. Mit einer Länge von 20,9 m und einer Dienstmasse von 138,5 t sind es bis heute die größten und schwersten deutschen Elloks.

Die Loks waren bis Kriegsende im Bw Hirschberg in Schlesien stationiert, lediglich die E 95 06 war 1933 in Kornwestheim stationiert, um Vergleichsfahrten mit der neuen E 93 durchzuführen. Die Reichsbahn plante ursprünglich, die E 95 in großer Serie zu beschaffen und zwischen Stuttgart und München einzusetzen. Wegen des hohen Beschaffungspreises entwickelte man jedoch einfachere Loks. So blieb es bei sechs Einheiten.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2005

NEU

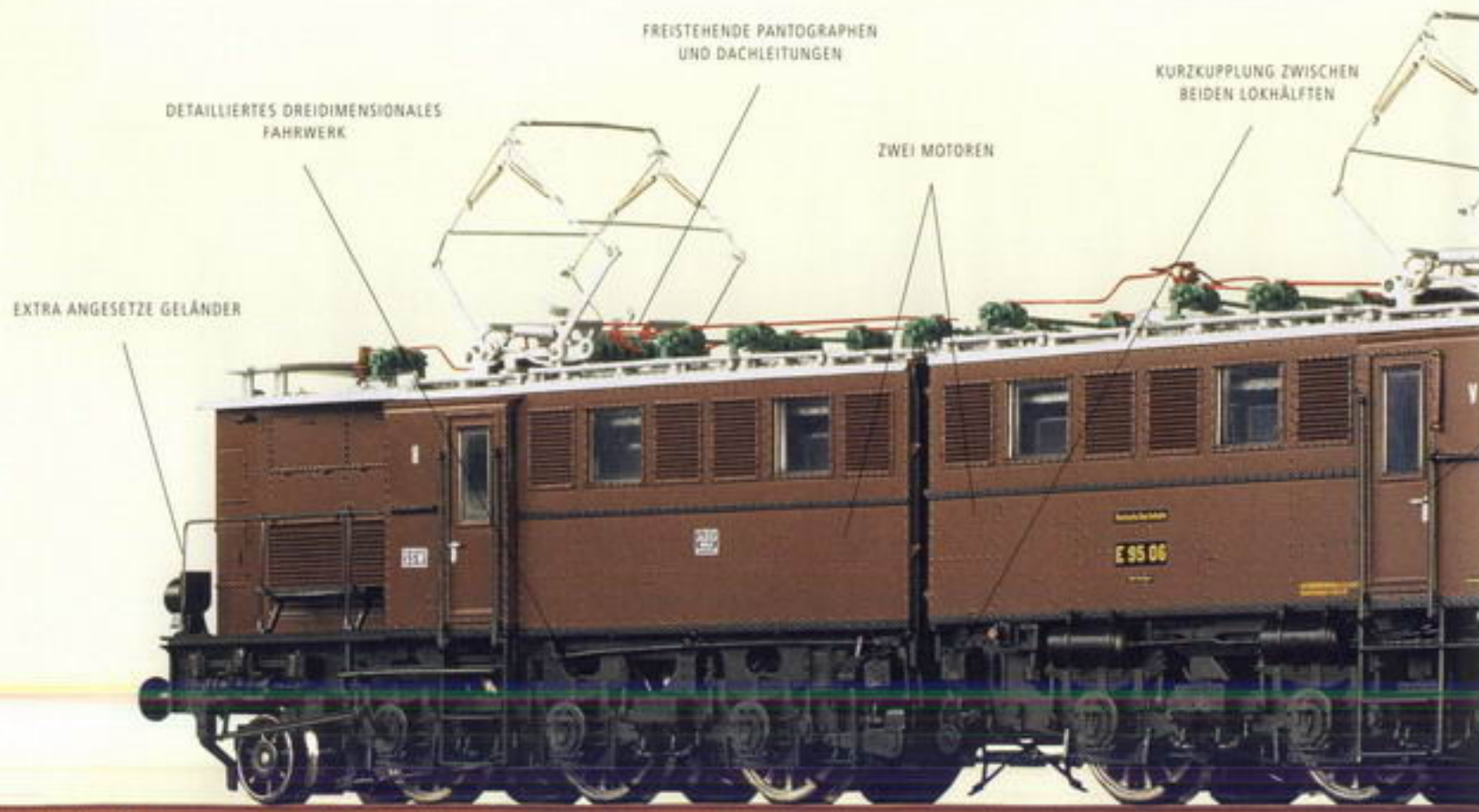
Betriebs-Nr. E 95 06

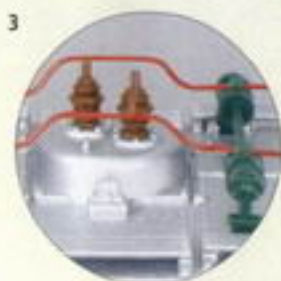


Best.-Nr. 43020



Best.-Nr. 43021





HIGHLIGHTS



- 1_Funktionsfähiger Luftpumpenantrieb.
- 2_Freistehende Griffstangen, passgenau eingesetzte Fenster.
- 3_Vorbildgetreue Dachausrüstung, farblich abgestimmt.
- 4_Feinste Nachbildung aller Nieten und Nietenbänder.
- 5_Extra-angesetzte Scheibenwischer, aus Neusilber geätzt.

TÜRGRIFF SILBERN ABGESETZT

FREISTEHENDE LAMPEN,
3V KLEINSTGLÖHLAMPEN



ELLOK E 95 DER DRG



Betriebs-Nr. E 95 01

Die E 95 02 ist die letzte überlebende Lok ihrer Baureihe. Sie soll wieder rollfähig aufgearbeitet werden. Mit dem Kauf der E 95 01 von Brawa können Modellbahner diese Aktion unterstützen.

Die Lokomotiven der Baureihe E 95 wurden im Laufe ihres Einsatzes zum Teil stark verändert. Das Brawa Modell der E 95 01 entspricht in allen



Best.-Nr. 0 2 1 1

Digital
premium

WERKSETZIG
AUSVERKAUFT

Best.-Nr. 0 2 4 1

Details dem Zustand, wie die Maschine 1927-28 von der AEG an die DRG ausgeliefert wurde. Vom Modell der E 95 02 unterscheiden sich beispielsweise: der bewegliche Luftpumpenantrieb, die weiß lackierten Radrei-

fen, die Lackierung des Gehäuses nach DRG-Richtlinien, die Lackierung der Stromabnehmer, die Dachaufbauten, die Stirnlampe auf dem Umlaufblech und die Grifführung.

ELLOK E 95 DER DR



Betriebs-Nr. E 95 03

Als im Jahre 1952 viele der als Reparationsleistung in die Sowjetunion verbrachten E-Loks nach Deutschland zurückkehrten, waren auch die sechs Loks der Baureihe E 95 darunter. Auf Grund von akutem Lokmangel wurden nach längerer Abstellung auch die drei AEG-Loks E 95 01-03 wieder in Betrieb genommen. Als



Best.-Nr. 0 2 1 2

Digital
premium

WERKSETZIG
AUSVERKAUFT

Best.-Nr. 0 2 4 2

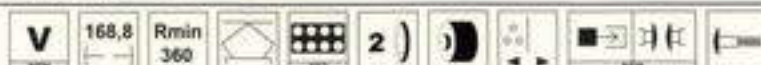
erste Lok wurde die E 95 03 am 10. September 1959 an das Bw Leipzig-Wahren übergeben und von dort auf dem neu elektrifizierten mitteldeutschen Netz eingesetzt.

Wegen eines größeren Schadens wurde sie allerdings schon 1969 ausgemustert und bald darauf verschrottet.

ELLOK BR E 77 DER DR



Betriebs-Nr. E 77 10



Best.-Nr. 0 2 5 0



Best.-Nr. 0 2 5 1

Ab 1925 beschaffte die Deutsche Reichsbahn Dampflokomotiven in einheitlichen Baugrundsätzen. Die sogenannten „Einheitsloks“

sind allseits bekannt. Weit weniger Bahnfreunde wissen, dass es schon 1922 ein erstes Ellok-Typenprogramm gab.

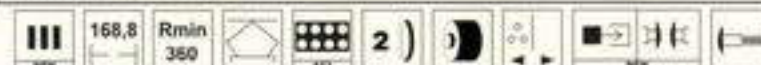
Es sah die Beschaffung der Baureihe E06, E16, E32, E52, E77, E79 und E91 vor. Mit 56 Exemplaren war die E77 die bedeutendste Lok

in diesem Programm. Die erste E77 wurde 1924 ausgeliefert. In der Planung sollte die E77 als Mehrzwecklokomotive sowohl Güter- als auch Personenzüge im bayrischen und preußischen Netz befördern. Die ursprünglich als EG 3 bezeichnete Lokomotive war ein Entwurf der Berliner Maschinenbau AG. Mit einem zweigeteilten Fahrgestell und einem dreiteiligen Aufbau sollte eine gute Kurvenbeweglichkeit erreicht werden. Je ein 20-poliger Motor gab sein Moment über einen Winterthurer Schrägstangenantrieb an die beiden Triebgruppen mit Treibachsen von 1400 mm Durchmesser weiter.

ELLOK BR E 77 DER DR



Betriebs-Nr. E 77 14



Best.-Nr. 0 2 5 2



Best.-Nr. 0 2 5 3

Nachdem die „E-Loks“ der DR 1946 als Reparationsgut in die UdSSR abtransportiert worden waren, kehrten die Loks der Baureihe E77 Anfang der 50er Jahre nach Deutschland zurück. Das RAW Dessau stand somit vor der schwierigen Aufgabe, die teilweise schrottreifen Elloks für den Einsatz auf dem neu elektrifizierten mitteleuropäischen Netz herzurichten. Große Teile der Lokkästen und Aufbauten wurden ersetzt. Dadurch entfielen die für die Lokomotiven typischen Übergangstüren, die Stirnfronten erhielten stattdessen drei Fenster.

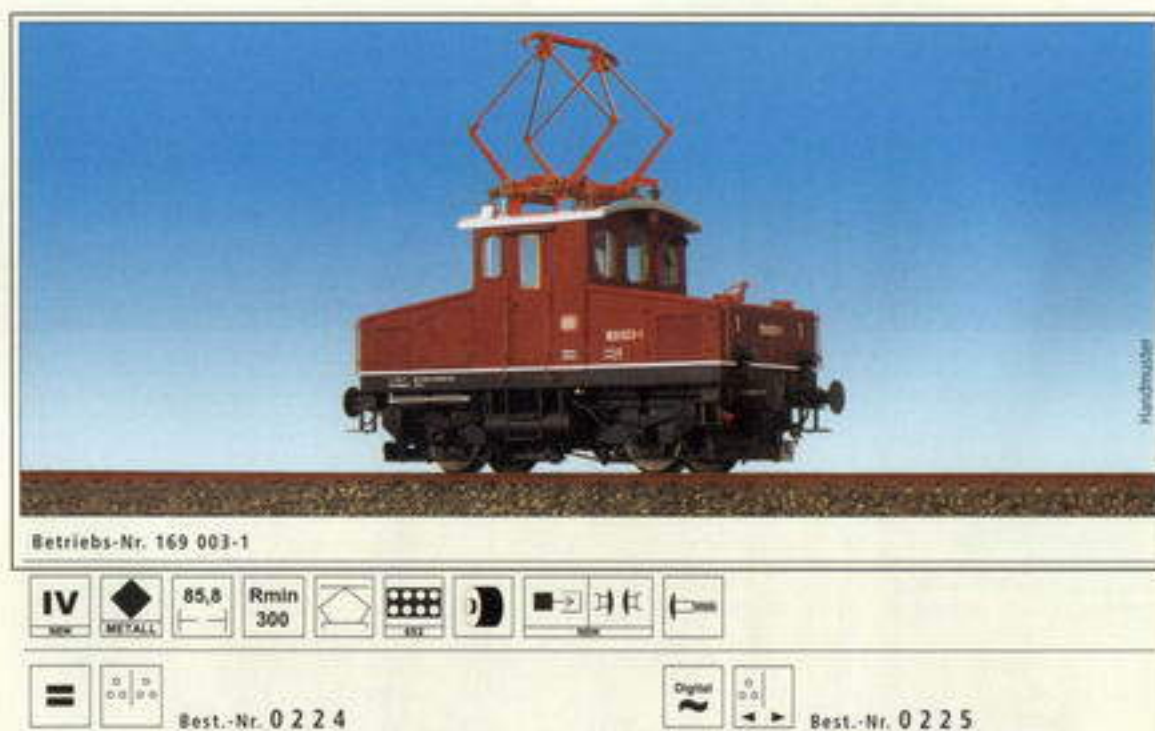
ELLOK BR E 69 DER DRG

Nachdem die Deutsche Reichsbahn zum 16. Juni 1938 die Lokalbahn AG in München übernommen hatte, wurden die Loks der LAG in das Reichsbahn-Nummernschema eingereiht. Die Ellok Nr. 3 der Strecke Murnau-Oberammergau erhielt die Reichsbahn-Nummer E 69 03. Kurz darauf erhielt die E 69 03 den aktuellen grauen Anstrich samt Beschriftung und Beschilderung der DRG-Loks.



ELLOK BR 169 DER DB

Die Lokomotiven der Baureihe E 69 wurden bis 1953 ausschließlich auf ihrer Stammstrecke von Murnau nach Oberammergau eingesetzt. Nach dem Umbau auf das bei der DB übliche Stromsystem kam die E 69 03 auch in Rosenheim und Heidelberg zum Einsatz. Seit 1964 ist sie jedoch in Garmisch beheimatet. Seit 1968 hat sie die Nummer 169 003. Auch nach der Ausmusterung 1982 ist sie als Museumslok im Garmischer Lokschuppen abgestellt.

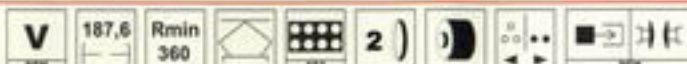


ELLOK Ae 476 DER SOB

NEU



Betriebs-Nr. 476 468-4



Best.-Nr. 43000



Best.-Nr. 43001

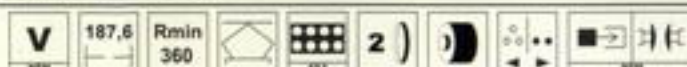
Eine der bei der Schweizer Südostbahn verbliebenen Ae 476 erhielt eine braune Lackierung mit traditioneller Linierung. Es handelt sich um eine Lok der Serie Ae 477, einer ehemaligen E 42 der DR. Von den E42 waren 1994 zwölf Stück in die Schweiz verkauft worden.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2005

ELLOK Ae 477 ORIENTEXPRESS



Betriebs-Nr. 477 905-4



GERINGER RESTBESTAND

Best.-Nr. 0207



GERINGER RESTBESTAND

Best.-Nr. 0237

Der Nostalgie-Orient-Express wurde von der Schweizer Mittel Thurgau Bahn MThB betrieben.

Verkehrte der Nostalgie-Orient-Express unter dem Fahrdrat, wurde er häufig von einer speziell in der nachtblauen Farbgebung des Orient-Expresses gehaltenen Lokomotive bespannt. Es handelte sich hierbei um eine Lok der Serie Ae 477, einer ehemaligen E 42 der DR. Im Jahr 1994 waren 12 Stück der E 42 in die Schweiz verkauft worden.



Auch das gepflegteste Modell muss

vielleicht mal in die Werkstatt. Kein Problem.

Einfach anrufen oder per Post an uns schicken.

Wir führen alle Reparaturen im Haus durch.

Mit Liebe, Know-how und Tempo. Damit Sie Ihr

gutes Stück ganz schnell wieder zurück bekommen.



DIESELLOKS



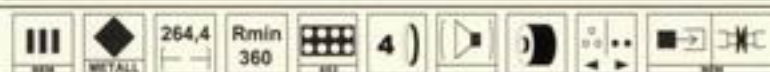
DIESELLOK BR V 320 DER DB

Zur oberen Abrundung ihres Diesellokprogrammes plante die DB eine überschwere sechssachsige Diesellok. Es sollten zwei unabhängige Maschinenanlagen mit hydraulischer Kraftübertragung verwendet werden. Diese Konzeption stammte von der bewährten V 200 der DB, die installierte Leistung sollte jedoch mit 3200 PS wesentlich höher sein. Als Motoren sollten die der gleichzeitig entwickelten V 160 verwendet werden.

Da sich abzeichnete, dass die Elektrifizierung der Hauptstrecken wesentlich schneller verwirklicht werden konnte als ursprünglich geplant, verlor die überschwere Diesellok ihre Priorität. Nach 6-jähriger Planungs- und Bauzeit wurde daher nur eine Lokomotive, die V 320 001, gebaut. 1962 erstellte die Firma Henschel diese Maschine auf eigene Rechnung. Die Diesellok V 320 bewährte sich bestens, mit

zwei Motoren zu je 1900 PS erreichte sie eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Ihre Formgebung war Vorbild für die ganze V 160-Familie der DB. Dennoch bestellte die DB keine Loks dieser bisher größten deutschen Diesellok, sondern mietete den Einzelgänger von der Lieferfirma an und setzte sie in Hamm und Kempten ein.

Betriebs-Nr. V 320 001



Best.-Nr. 0330

Digital
premium

GERINGER
RESTBESTAND

Best.-Nr. 0331



HIGHLIGHTS

- 1_Feinst detaillierte Dachaustrüstung.
- 2_Lüftergitter durchbrochen.
Kühlventilator nachgebildet.
- 3_Extra angesetzte Tankleitungen-
und Stutzen.
- 4_Extra eingesetzte Stahlfeder
(Drehgestell).
- 5_Feinste Bedruckung und Lackierung.

DREHGESTELLE MIT INNENLAGERUNG

LOKFÜHRER

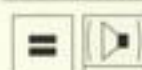


DIESELLOK BR 232 DER DB

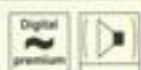
Die DB setzte die von der Firma Henschel gemietete V 320 001 ab 1968 unter der Betriebsnummer 232 001 im Bw Kempten ein. Dort beförderte sie die überschweren

Schnellzüge zwischen München und Lindau auf der schwierigen Allgäubahn.

Betriebs-Nr. 232 001-8

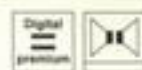


Best.-Nr. 0332

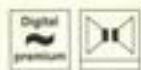


GERINGER RESTBESTAND

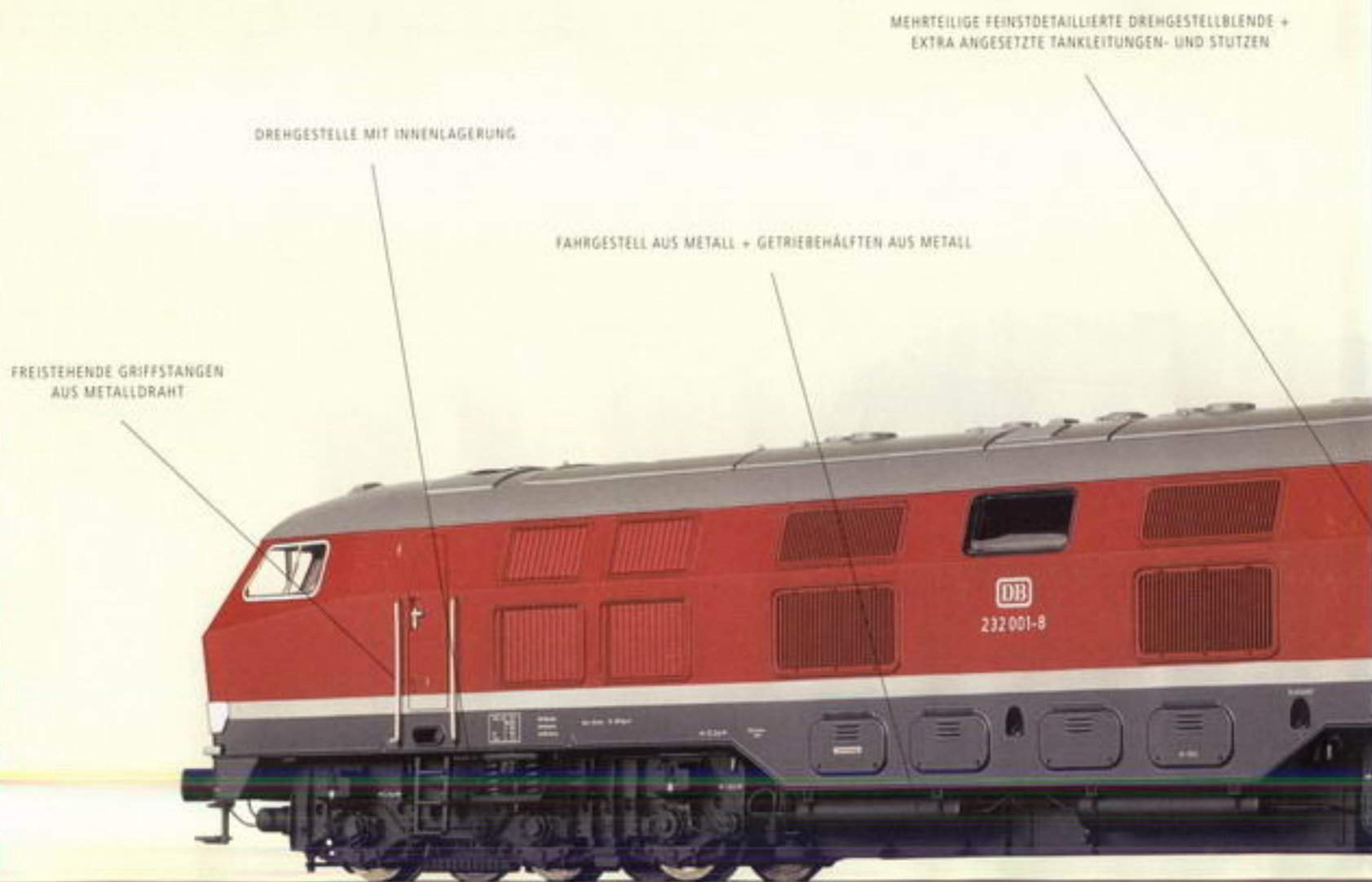
Best.-Nr. 0333



Best.-Nr. 0334



Best.-Nr. 0335





- 1_Feinst detaillierte Dachausrüstung.
- 2_Extra eingesetzte Stahlfeder (Drehgestell).
- 3_Feinst Bedruckung und Lackierung.
- 4_Angesetzte Griffstangen und Leitern in geringer Materialstärke.
- 5_Feinst gravierte Lüfter.

LÜFTERGITTER DURCHBROCHEN +
KÜHLVENTILATOR NACHGEBILDET

LOKFÜHRER



LOKSOUND FÜR 0334 – 0335

Die Lokomotive V 320 hatte zwei völlig voneinander getrennte Antriebsanlagen, die je auf ein Drehgestell wirkten. Jeder der beiden 16-Zylinder-Motoren von Daimler-Benz gab 1900 PS an das hydraulische Getriebe von Voith ab. Jede Antriebsanlage entsprach genau der in der V 160 eingebauten, so dass die V 320 quasi eine doppelte V 160 war. Wie das Vorbild zwei getrennte Antriebsanlagen hatte, hat das Modell der V 320 zwei von einander getrennte Soundmodule, die zwei Lautsprecher ansteuern. Wie das Vorbild können die beiden „Motoren“ getrennt angeworfen werden oder die Lok nur mit „halber Kraft“, sprich einem Motor betrieben werden. Weitere Soundeffekte wie Horn, Bremsen usw. vervollständigen das vorbildentsprechende Geräuscherlebnis.

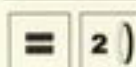
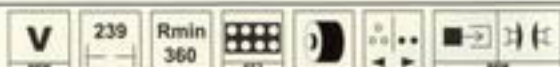
DIESELLOK W 232 DER Rail4Chem

Für Zementzüge zwischen Deuna und Deutschenbora setzt Rail4Chem zwei dieselelektrische Lokomotiven der früheren Baureihe 232 ein.

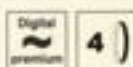
Die Maschinen wurden im Jahr 2000 im Werk Kassel bei ADtranz technisch überholt und remotorisiert. Wartungsverträge mit Bombardier Transportation (vormals ADtranz) sichern einen störungsfreien Betriebseinsatz zu.



Betriebs-Nr. W 232.02



Best.-Nr. 0 3 1 0



Best.-Nr. 0 3 1 1

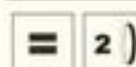
DIESELLOK BR 130 DER DR

Im Jahr 1972 wurden die 130 101 und 130 102 als erste Lokomotiven der V 300-Familie mit elektrischer Zugheizung an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert.

Die beiden Lokomotiven wurden bei der Versuchs- und Entwicklungsstelle für Maschinenwirtschaft der DR in Halle/S. umfangreichen Tests unterzogen, bevor die Serienlieferung der BR 132 freigegeben werden konnte. Aufgrund ihrer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h wurden sie auch später noch als Messlokomotiven eingesetzt.



Betriebs-Nr. 130 101-9



Best.-Nr. 0 3 1 2



WERKSEITIG AUSVERKAUFT

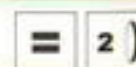
Best.-Nr. 0 3 1 3

DIESELLOK BR 233 DER DB

Es ist geplant, 140 Lokomotiven der Baureihe 232 mit neuen Motoren auszurüsten. Die neuen Motoren stammen wie die Ursprungs-ausrüstung von Kolomna in Russland. Die mit dem neuen Motor ausgerüsteten Loks wurden in die neue Baureihe 233 eingereiht. Sie werden von DB Cargo / Railion Deutschland im schweren Güterzugdienst eingesetzt.



Betriebs-Nr. 233 306-0



Best.-Nr. 0 3 1 4



GERINGER RESTBESTAND

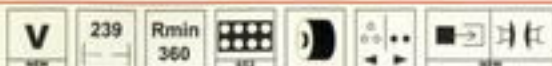
Best.-Nr. 0 3 1 5

DIESELLOK BR 234 DER DB

NEU



Betriebs-Nr. 234 304-4



Nach der Wende wurde die erste neulackierte Lok der Baureihe 232 in verschiedenen Blautönen lackiert. Das war bisher bei DB-Loks unbekannt gewesen. Diese Lackierung blieb jedoch auf diesen Einzelgänger beschränkt. Damit ist die 234 304-7 quasi die blaue Mauritius unter den Lokomotiven der Deutschen Bahn AG.

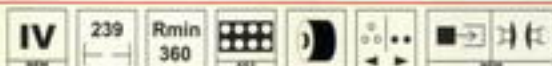
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2005

DIESELLOK BR 132 DER DR

NEU



Betriebs-Nr. 132 399-7



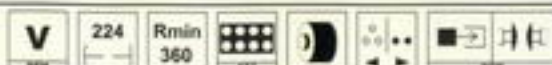
Ab 1973 entstand die universelle Lokbaureihe 132, die sich dank Ausrüstung mit Heizeinrichtung auch im Personenzugdienst einsetzen ließ. Die Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h war vorerst auch für diesen Zweck ausreichend.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2005

MUSEUMSLOK BR 119 DER DB



Betriebs-Nr. 119 158-4



Nachdem die letzten Lokomotiven der Baureihe 219 Ende 2003 aus dem Dienst geschieden sind, ist die in Berlin stationierte Museumslok 119 158 die letzte 219 der DB AG. Sie hatte im Instandhaltungswerk Chemnitz zwei 1500 kW starke Caterpillar-Motoren erhalten und war technisch komplett erneuert worden. Somit kann diese Lok problemlos noch lange Jahre eingesetzt werden.

DIESELLOK BR 119 DER DR

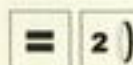
Die Deutsche Reichsbahn beschaffte ab 1977 aus Rumänien 200 Dieselloks der Reihe 119. Die Lok 119 003 war die zweite Lok der Nullserie, da die 119 004 einige Tage vorher geliefert worden war.

Bei der Deutschen Bahn AG wurden die Loks der Reihe 119 in 219 umnummeriert und bis 2004 eingesetzt. Die 119 003 ist heute noch im Sächsischen Eisenbahnmuseum in Hilbersdorf vorhanden.

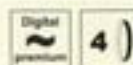
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2005



Betriebs-Nr. ER 119 003-2



Best.-Nr. 41080



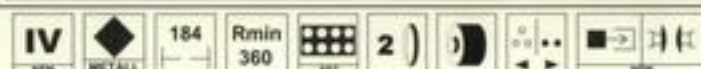
Best.-Nr. 41081

DIESELLOK BR 216 DER DB

Im Jahr 1987 führte die damalige Deutsche Bundesbahn wieder ein neues Farbkonzept für Triebfahrzeuge und Wagen ein. Die Lokomotiven sollten fortan in Orientrot lackiert werden. Mit einer Kontrastfläche in Lichtgrau, dem sogenannten Lätzchen, an den Stirnfronten. Die Lokomotiven der Baureihe 216 gehörten zu den Fahrzeugen, deren Aussehen durch das neue Farbkonzept gewonnen hatte: Der trapezförmige Latz passte gut zu dem Lokkörper aus abgekanteten Flächen der ganzen 216-Familie.



Betriebs-Nr. 216 095-0



Best.-Nr. 0392



Best.-Nr. 0393

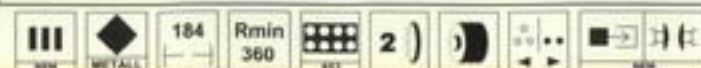
DIESELLOK BR V 160 DER DB

Nach ursprünglichen Planungen der DB war die einmotorige Diesellok der Baureihe V 160 nur als Ergänzung des Diesellokprogrammes gedacht.

Den 10 Vorserienloks von 1960 und 1963 folgten von 1964 bis 1968 insgesamt 214 Serienmaschinen. Damit war die V 160 in der allseits beliebten Epoche 3 zur bedeutendsten Großdiesellok der DB und unverzichtbarer Bestandteil der Zuförderung geworden.



Betriebs-Nr. V 160 100



Rest.-Nr. 0394

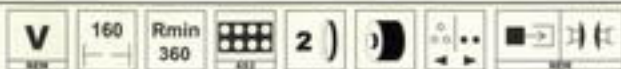


Best.-Nr. 0395

DIESELLOK BR V 100 DER DR



Betriebs-Nr. 16



Best.-Nr. 0348



GERINGER
RESTBESTAND

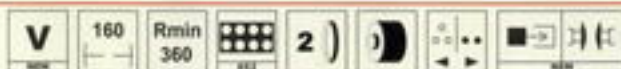
Best.-Nr. 0349

Die „Westfälische Almetalbahn“ mit Sitz in Altenbeken setzt viele von der ehemaligen DR übernommene Dieselloks ein. Unter anderem besitzt sie je 3 Lokomotiven der früheren Baureihe V 100 für den bundesweiten Einsatz vor Bauzügen.

DIESELLOK 1504.02 DER CargoServ



Betriebs-Nr. 1504.02



Best.-Nr. 41000



Best.-Nr. 41001

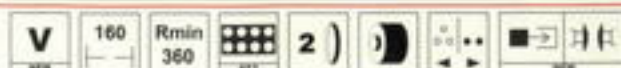
Die CargoServ ist eine Tochter der Voest Alpine und betreibt Güterverkehr im Raum Linz. Unter anderen setzt die CargoServ auch 3 umgebaute Dieselloks der ehemaligen V 100 der DR ein.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005

DIESELLOK 94 37 DER WLB



Betriebs-Nr. 94 3720000 92-7



Best.-Nr. 41002



Best.-Nr. 41003

Die Wiener Lokalbahn hat sich verändert: aus einer Überlandstraßenbahn wurde ein international tätiger Schienenverkehrsdienstleister. Für Güterzugdienste vertraut die WLB wie viele andere Unternehmen auch auf ehemalige DR V 100, die entsprechend umgerüstet wurden.

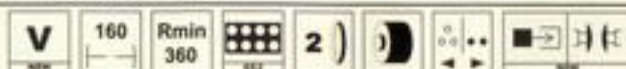
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005

DIESELLOK BR 204 DER DB

Die stärkste Version der Reichsbahn V 100, die Baureihe 204, wird von DB Cargo eingesetzt. Die frühere Baureihe 114 der DR ist mit einem Motor von 1100 kW (1500 PS) ausgerüstet. Die zuverlässigen Lokomotiven haben sich im Güterzugdienst bewährt.



Betriebs-Nr. 204 274-5



Best.-Nr. 0344



GERINGER RESTBESTAND

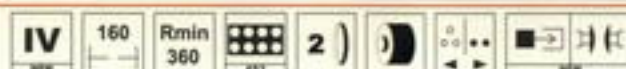
Best.-Nr. 0345

DIESELLOK BR 112 DER DR

Nach langen Versuchen erhielten ab 1981 einige Lokomotiven der Baureihe 110 Motoren mit 883 kW (1200 PS) Leistung. Die so erstärkten Maschinen erhielten die neue Reihenbezeichnung 112 unter Beibehaltung der alten Ordnungsnummer. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005



Betriebs-Nr. BR 112 786-9



Best.-Nr. 41004



Best.-Nr. 41005

★ **Weshalb** unsere Größtungen so unglaublich

fliegen sind? Damit sie in die winzigen Hände

von HO-Figuren passen würden.

Unsere Liebe zum Detail geht eben bis an

die Grenze des Machbaren.





DIESE DREI LOKS SIND FÜR WECHSELSTROM
UND FAHREN MIT DEM BRAWA SILENCIO SCHLEIFER FLÜSTERLEISE.

DIESELLOK GP 30 DER AT&SF



Betriebs-Nr. 3200



In ganz USA und Kanada war die GP 30 verbreitet. Es handelt sich um eine Weiterentwicklung der GP 20 von EMD. Von der GP 30 wurden zwischen 1961 und 1963 insgesamt 908 Einheiten gebaut. Der 16-Zylinder-Zweitakt-Diesel-Motor brachte eine Leistung von 2250 PS. Auch die Atchison Topeka & Santa Fe Railroad verwendet diese zuverlässigen Maschinen in größerer Zahl.

DIESELLOK DL 109 DER AT&SF



Betriebs-Nr. 50



Zwischen 1941 und 1945 baute ALCO insgesamt 69 Lokomotiven des Typs DL 109. Zwei Dieselmotoren hatten zusammen 2000 PS, das äußere Design stammte von Otto Kuhler. Die AT & SF erhielt eine Maschine aus dieser Serie, die die Betriebsnummer 50 erhielt.

DIESELLOK DL 109 DER RI



Betriebs-Nr. 623



Nachdem sie schon die beiden einzigen gebauten Dieselloks des ALCO-Typs DL 107 einsetzten, bestellte die „Chicago, Rock Island & Pacific Railroad“ auch eine Maschine des Nachfolgetyps DL 109, die sich äußerlich kaum von der DL 107 unterschied.



TRIEBWAGEN



TRIEBWAGEN BR ET 65 DER DB

Der Vorortverkehr auf der Strecke Esslingen – Stuttgart – Ludwigsburg wurde 1933 mit elektrischen Triebwagen aufgenommen. Die Grundeinheit aus je einem Trieb- und Steuerwagen konnte durch Mittelwagen verlängert werden.

Im Jahr 1933 wurde mit der Elektrifizierung der Strecke Stuttgart – München auch der Vorortverkehr auf der Strecke Esslingen – Stuttgart – Ludwigsburg mit elektrischen Triebwagen aufgenommen. Dafür beschaffte die Deutsche Reichsbahn bei der Maschinenfabrik Esslingen die Triebwagen eT 1201 bis 1225,

die spätere Baureihe ET 65. Die erste Serie umfasste 17 Triebwagen und 16 Steuerwagen. Mit diesen Triebwagen wurde ein getakteter Nahverkehr, ähnlich dem heutigen S-Bahn-Verkehr, eingerichtet. Grundeinheit war je ein Trieb- und Steuerwagen. Durch Mittelwagen konnte die Einheit verlängert werden. Als Mittelwagen wurden entsprechend umgerüstete Doppelwagen der Bauart 1929 verwendet. Bis zu drei komplette Einheiten konnten bei Bedarf zu einem Zug zusammengekuppelt und von einem Führerstand aus gesteuert werden. Zwei weitere

Serien von Trieb- und Steuerwagen folgten mit kleinen Änderungen. Bis auf wenige Kriegsverluste kamen alle Wagen zur DB, wo sie mit einer roten Lackierung versehen im Nahverkehr von Stuttgart eingesetzt wurden. Nach einer umgehenden Modernisierung in den Jahren 1961/62, bei der die alten Stirnfronten gegen Einheitsführerstände ausgetauscht wurden, waren die Triebzüge bis 1978 im Einsatz.

2-teilige Triebwagengarnitur mit Steuerwagen und Innenbeleuchtung.

Betriebs-Nr. 65 003



Best.-Nr. 0 7 7 0

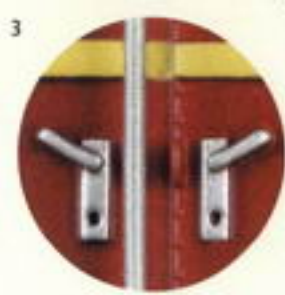
Best.-Nr. 0 7 7 1

Best.-Nr. 2 4 2 0 siehe Seite 94

DACHAUSRÜSTUNG VORBILDERECHT

NACHBILDUNG DER NIETEN IN FEINSTER AUSFÜHRUNG





HIGHLIGHTS

- 1_Originalgetreuer Pantograph mit Miniaturfedern, voll funktionsfähig.
- 2_Drehgestell absolut fein detailliert.
- 3_Angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke.
- 4_5_Feinste Bedruckung und Lackierung.

INNENEINRICHTUNG IM FÜHRERSTAND KOMPLETT

INNENBELEUCHTUNG AN MOTORWAGEN UND STEUERWAGEN AB WERK EINGEBAUT

LOKFÜHRER

EXTRA ANGESETZTE SCHEIBENWISCHER

STROMFÜHRENDE KUPPLUNG



255°

225°

195°

HIGHLIGHTS

- 1_Finste Gravur der Lüftergitter.
- 2_Vorbildgetreue Lackierung.
- 3_Extra angesetzte Scheibenwischer.
- 4_Extra angesetzte Teile am Jacobs-Drehgestell.
- 5_Vorbildgerechte Bedruckung bis ins Detail.

ZIERLINIEN MIT SCHABLONEN LACKIERT

AUSWECHSELBARE ZUGZIELANZEIGE



TRIEBWAGEN

HO

59

BRAWA

TRIEBWAGEN BR 643 DER DB

Wegen ihrer Optik werden die verschiedenen Triebwagen der Talent-Familie gern „ICE des Nahverkehrs“ genannt. Die Kopfformen von ICE und Talent sehen sich doch recht ähnlich, kein Zufall sicher, denn ein gelungenes Äusseres ist immer auch ein gutes Verkaufsargument.

Vor den diesel-mechanischen „Talenten“ der Baureihe 643 wurden die diesel-elektrischen Triebzüge der Baureihe 644 ausgeliefert. Diese sind für S-Bahn-artigen Verkehr um Köln bestimmt und haben eine Motorleistung von 1000 kW (gegen die 570 kW des 643). Dies erlaubt in Verbindung mit der elektrischen Leistungsübertragung eine sehr gute Beschleunigung von 1,0 m/s, während die Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h der des 643 entspricht. Die 644 sind beinahe 4 m länger und haben doppelt soviel Türen wie die 643, um einen reibungslosen Fahrgastfluss zu ermöglichen.

Die Triebwagen der Talent-Familie sind inzwischen zu einem Verkaufsschlager geworden. Seit 2004 setzt auch die Bayerische Oberlandbahn GmbH drei Talente ein.

NEU



Betriebs-Nr. BR 643 046-6

LIEFERBAR



Best.-Nr. 4 4000



Best.-Nr. 4 4001

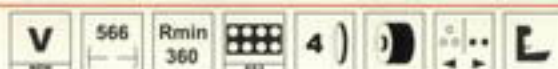
TRIEBWAGEN DER BOB VT 723

NEU



Betriebs-Nr. VT 723

LIEFERTERMIN: 3. QUANTAL 2005



Best.-Nr. 4 4004



Best.-Nr. 4 4005

TRIEBWAGEN BR 644 DER DB

NEU



Betriebs-Nr. BR 644 050-7

LIEFERBAR



Best.-Nr. 4 4050



Best.-Nr. 4 4051



Betriebs-Nr. BR 643 016-9 (ohne Abbildung)



= Best.-Nr. 0 7 1 2

★ **Am Anfang** jeder Fahrzeugentwicklung steht

die Liebe zum Vorbild und der Antrieb,

ein perfektes Abbild zu schaffen.

Dann geht's an die Arbeit. Sie beginnt mit

umfassenden Recherchen am Vorbild.

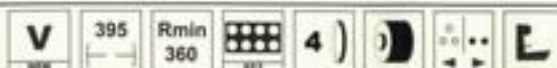


TRIEBWAGEN BR VT 643 DER PEG

Die Prignitzer Eisenbahn Gesellschaft PEG bedient unter anderem die Strecken Oberhausen – Duisburg Ruhrort und Oberhausen – Bottrop – Dorsten. Auf diesen Strecken vertraut die PEG dem Talent aus dem Hause Talbot/Bombardier. Insgesamt 6 Triebwagen dieses bewährten und formschönen Typs sind bei der PEG vorhanden.



Betriebs-Nr. VT 643.02



Best.-Nr. 0 7 1 8



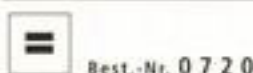
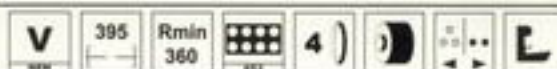
Best.-Nr. 0 7 1 9

TRIEBWAGEN BR 643.2 DER DB „EUREGIOBAHN“

In der Euregiobahn sind die Partner Aachener Verkehrsverbund, DB Regionalbahn Rheinland und Euregio Verkehrsschienennetz zusammengefasst. Gemeinsam betreiben sie den Schienenverkehr in der Region Aachen. Als Triebfahrzeug hat man sich für den in Aachen gebauten Talent entschieden. Neben vier Talenten der Baureihe 644 werden vor allem die 26 bestellten 2-teiligen Dieseltriebwagen Talent 643.2 die Hauptlast des Verkehrs tragen.



Betriebs-Nr. 643 205-8, 643 705-7



Best.-Nr. 0 7 2 0



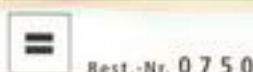
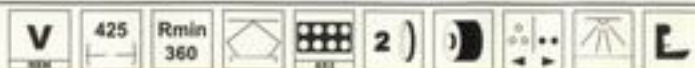
Best.-Nr. 0 7 2 1

TRIEBWAGEN BR 426 DER DB

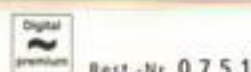
Die Regionaltriebwagen der Baureihe 426 werden flächendeckend im gesamten Bereich der DB AG eingesetzt. Der Triebzug der Baureihe 426 ist zweiteilig und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Die beiden Enddrehgestelle sind angetrieben, das mittlere Jakobsdrehgestell ist antriebslos. Die installierte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



Betriebs-Nr. 426 011-3, 426 511-2



Best.-Nr. 0 7 5 0



Best.-Nr. 0 7 5 1





RANGIERLOKS





HIGHLIGHTS

1. Maßstabsgetreue Detaillierung.
2. Mit Beleuchtung.
3. Viele extra angesetzte Teile.
4. Feinste Bedruckung und Lackierung.
5. Durchbrochenes Lüftergitter.



SCHNITTSTELLE NACH NEM 651

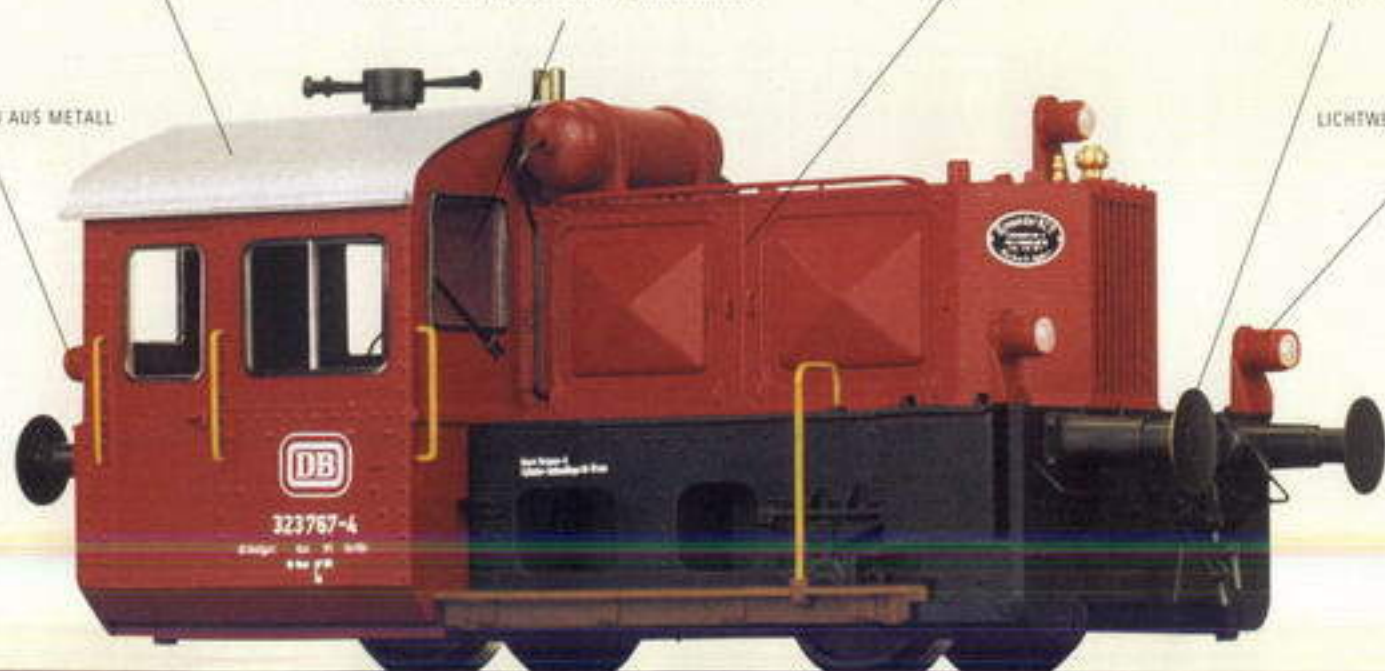
PASSGENAU UND BEDRUCKTE FENSTEREINSÄTZE

MAXIMALES GEWICHT DURCH KOMPLETTE
ZINKDRUCKGUSS-BAUWEISE

FEDERPUFFER

GRIFFSTANGEN AUS METALL

LICHTWECHSEL WEISS/WEISS



DIESELLOK Köf II DER DB

Im Jahre 1932 bildeten die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) und die Lieferfirmen Krauss-Maffei, Deutz, Jung und O&K eine Arbeitsgemeinschaft, welche Baugrundsätze für eine vereinheitlichte Kleinlokomotive der Leistungsgruppe II Kö/Köf aufstellte. Ab 1933 lief der Serienbau an. Bis 1939 entstanden für die Reichsbahn 890 Lokomotiven Kö/Köf II. Etwa 240 Kleinloks wurden während des Krieges an die Reichsbahn, weitere an Industriebetriebe und die Wehrmacht geliefert.

Die Deutsche Bundesbahn (DB) konnte noch 444 Lokomotiven der Leistungsgruppe II in ihren Bestand übernehmen. Der Bedarf an diesen Loks war jedoch wesentlich größer, so daß zwischen 1948 und 1965 weitere 735 Einheiten dieser bewährten Bauart beschafft wurden. Der außergewöhnlich lange Beschaffungszeitraum von 1933 bis 1965 spricht für die gute Konstruktion, die Bewährung im Betrieb und die günstigen Leistungs- und Verbrauchswerte dieser

Maschinen. Die Kleinloks wurden im gesamten Bereich der DB eingesetzt, das Vorbild des Brawa Modells war beim Bw Ulm beheimatet und auf den Bahnhöfen Göppingen und später Tübingen eingesetzt.

Modell:

Dieses Modell ist eine komplette Neukonstruktion, die mit dem früheren Modell von Brawa außer demselben Vorbild nicht sehr viel gemeinsam hat.

Die beim bisherigen Modell schon einzigartige Feinheit und Detailtreue konnte noch weiter verfeinert werden.

Moderne Technik ermöglicht jetzt auch die Beleuchtung solch kleiner Modell-Lokomotiven.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005

NEU									
Betriebs-Nr. BR 323 767-4									
IV	NEU	74,3	Rmin 300	NEU	NEU	NEU	NEU	NEU	NEU
Best.-Nr. 4 2 5 0 0					Best.-Nr. 4 2 5 0 1				

DIESELLOK Köf II DER INTERFRIGO

NEU									
									
V	NEU	74,3	Rmin 300	NEU	NEU	NEU	NEU	NEU	NEU
Best.-Nr. 4 2 5 0 2					Best.-Nr. 4 2 5 0 3				

Die ehemalige 323 593 wurde 1991 an die Interfrigo verkauft, die sie in ihrem Kühlhausareal in Basel einsetzt. Sie ersetzte damals eine 1977 zur Interfrigo gekommene Akkukleinlok, die jetzt im Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen steht.

Dieses Modell ist eine komplette Neukonstruktion.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005

RANGIERLOK V 15

Als Nachfolgerin der Köf II entstand bei der DR aus einer Industrielokomotive von LKM Babelsberg die Rangierlokomotive V 15. Nach einer Baumusterlok aus dem Jahr 1958 entstand ab 1959 eine Nullserie von 20 Maschinen, denen ab 1960 die 249 Serienloks der Reihe V 15.20 folgten. Die Lokomotiven der Baureihe V 15 wurden über das gesamte Gebiet der DR verteilt. Mit ihnen konnte auf vielen kleineren Bahnhöfen der Rangierdienst rationalisiert werden. Noch heute kommen Lokomotiven dieser Baureihe in Industriebetrieben zum Einsatz.



Betriebs-Nr. V 15 2231, 2271



Best.-Nr. 0364



Best.-Nr. 0361

RANGIERLOK BR 312 DER DB

Für einige Traktionsaufgaben erwiesen sich die Lokomotiven der Baureihe V 15 / 101 der DR als zu schwach. Daher wurde sie zur V 23 weiterentwickelt. Der neue Motor mit 220 PS / 162 kW wurde mit einem neuen Getriebe in die fast unveränderte V 15 eingebaut. Äußerlich unterschied sich die neue Lok durch den im hinteren Bereich verstärkten Rahmen von der bewährten V 15.



Betriebs-Nr. 312 011-0



Best.-Nr. 0366



Best.-Nr. 0367

RANGIERLOK 3 DER WAB

Die „Westfälische Almetalbahn“ mit Sitz in Altenbeken setzt viele von der ehemaligen DR übernommene Dieselloks ein. Unter anderem besitzt sie 3 Lokomotiven der früheren Baureihe V 23 für Arbeitszüge und Vershub.



Betriebs-Nr. 3



Best.-Nr. 0368



GERINGER RESTBESTAND

Best.-Nr. 0369

RANGIERLOK BR 101 DER DR



Betriebs-Nr. 101 585-8



Best.-Nr. 0362



Best.-Nr. 0363

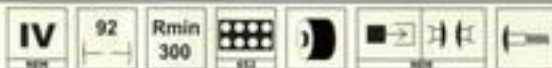
Alle Lokomotiven der Baureihe V 15 wurden 1970, im Zuge der Einführung EDV-gerechter Nummern, zur BR 101 umgezeichnet.

Die außerordentlich robusten und zuverlässigen Maschinen waren im gesamten Gebiet der Deutschen Reichsbahn im Einsatz. Einige erhielten neue Motoren mit 220 PS.

DIESELLOK BR 102 DER DR



Betriebs-Nr. 102 213-6



Best.-Nr. 0552



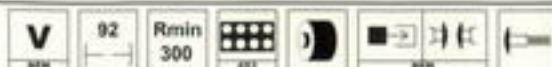
Best.-Nr. 0557

Die 102.1 erwies sich als großer Wurf. Der lange Achsstand und die gute Geräuschisolation des Führerhauses ergaben eine wesentliche Steigerung des Fahrkomforts gegenüber älteren Kleinloks. Liebevoll wurden die Loks als Gartenlaube oder Briefkasten bezeichnet.

DIESELLOK BR 312 DER DB



Betriebs-Nr. 312 245-4



Best.-Nr. 0550



Best.-Nr. 0556

RANGIERLOK BR Köf II DER DR

Sie leisten Verschiebedienst und Übergabefahrten. Seit den 30er Jahren werden sie bei der Bedienung von Industriegleisen und beim Werksverkehr in Bahnbetriebs- und Ausbesserungsanlagen eingesetzt. Sie sind die kleinen Helfer auf nahezu allen Bahnhöfen – und die großen Stars bei Brawa. Im Jahr 1932 stellen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft und die Lieferfirmen Krauss-Maffei, Deutz, Jung und O&K Baugrundsätze für eine vereinheitlichte Kleinlok der Leistungsgruppe II Kö/Köf auf.



Betriebs-Nr. Verschiedene

IV = METALL 74 Rmin 300 Best.-Nr. 0 4 7 6

RANGIERLOK BR Köf II DER DB

Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahm die DB 444 Köf II in ihren Bestand. Der Bedarf war allerdings so hoch, dass zwischen 1948 und 1965 weitere 735 Einheiten der robusten Kleinlok beschafft wurden.



Betriebs-Nr. Verschiedene

III = METALL 74 Rmin 300

= Best.-Nr. 0 4 7 0 Digital Best.-Nr. 0 4 7 2

RANGIERLOK BR Köf II DER DB

Der Beschaffungszeitraum bei DR/DB von 1933 bis 1965 ist außergewöhnlich lang. In diesen 32 Jahren entstanden diverse Varianten des kleinen Arbeitstiers. Ab 1970 wurden die Fahrzeuge auch winterfest ausgerüstet.



Betriebs-Nr. Verschiedene

III = METALL 74 Rmin 300

= Best.-Nr. 0 4 8 4 Digital Best.-Nr. 0 4 7 8

RANGIERLOK BR Kö II DER DB



Betriebs-Nr. Kö 4486



Best.-Nr. 0350



Best.-Nr. 0351

Im längst nicht mehr existierenden Bw Calw der BD Stuttgart war die Kö 4486 beheimatet. In dem einst bedeutenden Abzweigbahnhof gab es damals für eine eigens dort stationierte Rangierlok noch genug zu tun.

RANGIERLOK BR Kö I DER DB



Betriebs-Nr. 0229



Best.-Nr. 0490



WERKSETZIG
AUSVERKAUFT

Best.-Nr. 0495

Kleinlokomotiven unter 39 PS Motorleistung wurden in die Leistungsgruppe 1 eingereiht. Für kleinere Bahnhöfe sowie Ausbesserungswerke waren diese Loks maßgeschneidert.

RANGIERLOK BR 323 DER DB



Betriebs-Nr. 323 541-3

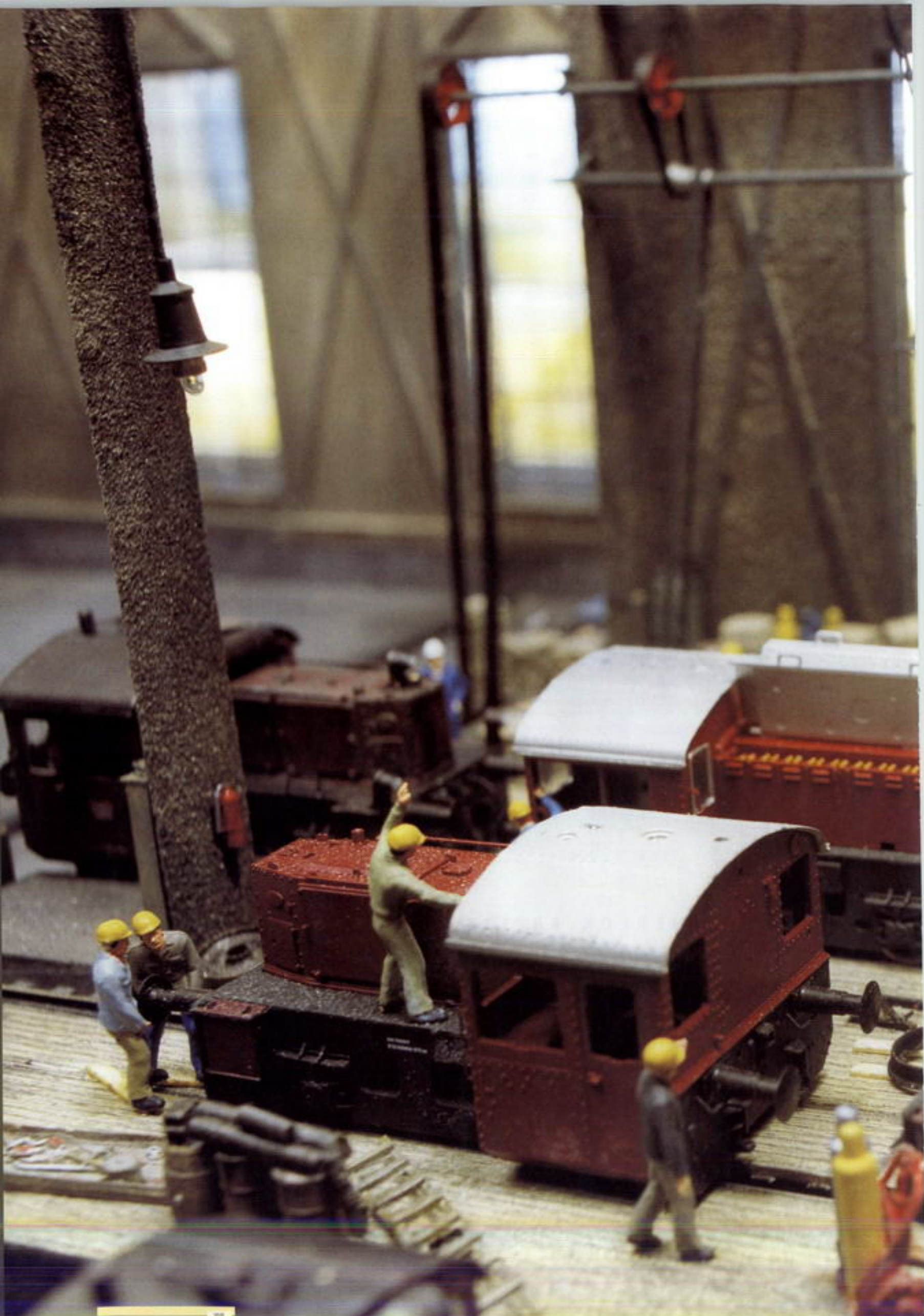


Best.-Nr. 0594



Best.-Nr. 0595

Tausendfach waren einst die legendären Köf II auf fast allen Bahnhöfen im Einsatz. Doch nach über 60 Jahren geht auch ihre Zeit zu Ende. Nur noch vereinzelt trifft man heute noch das Vorbild der 323 541-3 auf den Bahngleisen. So zum Beispiel im AW Bremen, wo sie zur Zeit als Rangierlok im Einsatz ist.





RANGIERLOK 1 DER BMW AG

Das BMW-Werk in München verwendete schon recht früh eine Köf II für den Vershubdienst im Werk und in den Anschlussgleisen. Auch hier bewährte sich die robuste Konstruktion aus den 30er Jahren.



Betriebs-Nr. 1



Best.-Nr. 0585.1



GERINGER RESTBESTAND

Best.-Nr. 0586.1

RANGIERLOK BR 310 DAMPFLOKWERK MEININGEN

Das Dampflokwerk in Meiningen ist das einzige verbliebene AW der DB, das auf die Aufarbeitung von Dampfloks spezialisiert ist. Zum innerbetrieblichen Vershub der zahlreichen Dampfloks wird auf eine werkseigene Köf II zurückgegriffen.



Betriebs-Nr. 310 279-5



WERKSEITIG AUSVERKAUFT

Best.-Nr. 0587



Best.-Nr. 0588

RANGIERLOK V 121 DER MWB

Die Mittelweserbahn ist ein 1998 gegründetes Unternehmen, das die Vermietung von Lokomotiven betreibt.

Die ehemalige 323 575 der DB, eine Köf II, kann von der MWB kurzfristig gemietet werden.



Betriebs-Nr. 121



WERKSEITIG AUSVERKAUFT

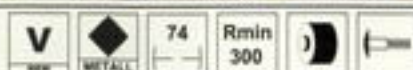
Best.-Nr. 0596



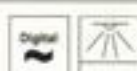
GERINGER RESTBESTAND

Best.-Nr. 0597

RANGIERLOK DER FA. PAULE



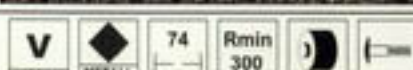
Best.-Nr. 0 4 8 0



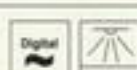
Best.-Nr. 0 4 8 1

Die Werkslok des Stuttgarter Transportunternehmens Paule als Sammel-Klassiker. Auch im neuen Jahrtausend setzt Brawa die Reihe der Köf-Sondereditionen fort. Ende der 70er Jahre begann die DB mit der Ausmusterung der Köf II. Aufgrund ihrer guten Leistungs- und Verbrauchswerte wurden gut erhaltene Exemplare der Köf II als Werkslok in Industriebetrieben eingesetzt. Das Stuttgarter Transportunternehmen Paule nutzte sie für Verschiebedienste auf dem Werksgelände.

RANGIERLOK DER KLÖCKNER DURILIT GMBH



Best.-Nr. 0 5 8 5



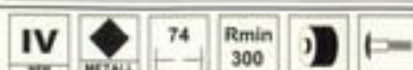
Best.-Nr. 0 5 8 6

Sehr gut erhaltene Exemplare der Köf II fanden bei Privat- und Werksbahnen dankbare Abnehmer. Auch die Klöckner GmbH nutzte in den 80er Jahren die ehemalige 323 166 der DB.

RANGIERLOK TM DER FA. KUMMLER + NATTER



Betriebs-Nr. 134



Best.-Nr. 0 4 8 4 . 2



WERKSEITIG
AUSVERKAUFT

Best.-Nr. 0 4 8 5 . 2

Gut erhaltene Maschinen der Kleindieselloks fanden bei Privat- und Werksbahnen dankbare Abnehmer. So besorgte sich die Firma Kummler und Natter kostengünstig eine Köf II.

RANGIERLOK TM DER SOB

Nicht nur auf den deutschen Streckennetzen überzeugte die Köf. Sie tat ihren ehrsigen Rangierdienst von Norwegen bis Italien. Noch heute setzt die Schweizer Süd-Ost-Bahn ihr „Mandarinli“ zum Verschiebedienst ein.



Betriebs-Nr. 34

IV = METALL 74 Rmin 300 Best.-Nr. 0484.1

NORM-KUPPLUNGSSCHACHT

Norm-Kupplungsschacht für Köf I/Köf II Nachrüstteil für alle Modelle.



Best.-Nr. 0499

ROTTENKRAFTWAGEN BR KLV DER DB

Im alltäglichen Unterhaltungsdienst der Bahn müssen oft kleinere Mengen an Material oder Werkzeug schnell und unbürokratisch transportiert werden. Der Einsatz einer Lokomotive mit Güterwagen wäre zu aufwändig. Schon früh behalf man sich mit Draisinen, später mit LKW auf Schienen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde dann ein spezielles Fahrzeug für solche Zwecke entwickelt.



Betriebs-Nr. 53

IV = METALL 73 Rmin 300

= Best.-Nr. 0500

Digital Best.-Nr. 0512

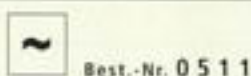
ROTTENKRAFTWAGEN KLV DER DB



Mit einer Motorleistung von 118 kW (160 PS) kann der KLV 53 sogar einen Güterwagen mitnehmen.

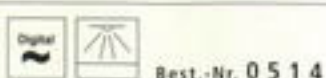
Diese Variante des Rottenkraftwagens KLV 53 stammt aus den 60er Jahren und wurde nach den neuesten Richtlinien der DB AG lackiert. Sie erhielt den vielsagenden Namen „Herkules“.

ANHÄNGER KLA DER DB



Passend zum Rottenkraftwagen gibt es bei Brawa das Modell eines Anhängers mit steckbaren Bordwänden.

ROTTENKRAFTWAGEN TM DER BLS



Der Rottenkraftwagen Tm 81 BLS der Bern-Lötschberg-Simplonbahn entstammt der für die Deutsche Bahn gebauten Serie KLV.

Die Bern-Lötschberg-Simplonbahn BLS beschaffte 1971 den Traktor Tm 81 bei der deutschen Firma Robel. Der Tm 81 erhielt Anschriften und Lackierung nach Norm der BLS und wurde im Baudienst auf der Lötschberg-Nordrampe eingesetzt.

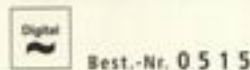
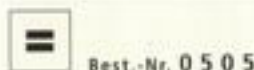
Nach einem Unfall Ende der 80er Jahre musste er jedoch ausgemustert werden.

PROPANGASZUG KLV DER DB

Das System „Eisenbahn“ ist äußerst komplex. Das zeigt die Vielfalt der Arbeiten, die regelmäßig anstehen. Die Deutsche Bundesbahn hat eine Reihe von Spezialfahrzeugen im Einsatz, ohne die ein solcher Aufwand nicht mehr zu meistern wäre.



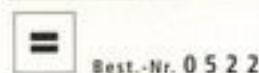
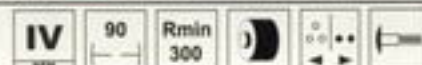
Betriebs-Nr. 96



FAHRLEITUNGSMESSWAGEN KLV DER DB

Zur Überprüfung der Fahrleistungen werden unterschiedliche Messwagen eingesetzt.

Zwischen Würzburg und Fulda sowie auf den elektrifizierten Strecken der DB bewährt sich seit Jahren der umgerüstete Kleinturmbtriebwagen KLV 60.



TURMTRIEBWAGEN KLV DER DB

Aufbau, Wartung und Instandhaltung von elektrischen Oberleitungen spielen im Bahn-Alltag eine wichtige Rolle.

In den 50-er Jahren beschaffte die Deutschen Bundesbahn erstmals größere Serien an Turmtriebwagen in drei Leistungsklassen.

Die "Mittelklasse", der Kleinturmtriebwagen KLV60, wurde von der Firma Karosseriebau Schmitt & Co. in Frankfurt am Main geliefert.



Betriebs-Nr. KLV 60 9001



OBERLEITUNGSBAU - SET



Best.-Nr.	0 7 0 8
Ersatzbirne 12-14V, rot, 50 mA	3 3 7 0
Ersatzbirne 12-14V, hell, 50 mA	3 3 7 1

Ohne eine Vielzahl an Werkzeugen und Materialien kommt die Besatzung des KLV 60 im Einsatz nicht aus. Brawa bietet als Set die ideale Ergänzung zum Turmtriebwagen.

Das Original wird stets von Hand geschoben – ein Anhängen an den Turmtriebwagen ist daher nicht möglich. Für alle Systeme geeignet.

Enthalten sind:

- 1 Leiterwagen mit einer bis zu 90 mm ausfahrbaren Leiter.
- 1 Plattformwagen mit 3 unterschiedlichen Kabelrollen und Oberleitungsdraht.
- 1 Plattformwagen mit Werkzeug.

RANGIERTRAKTOR Te 2/3 DER BLS



Betriebs-Nr. 31

IV	METALL	93,5	Rmin 360	NEU	NEU	NEU	NEU
GERINGER RESTBESTAND		Best.-Nr. 0 5 7 0		Digital premium		Best.-Nr. 0 5 7 1	

Die Geschichte der Rangiertraktoren 31 und 32 der Bern Lötschberg Simplonbahn BLS begann 1925 als Triebwagen.

Diese Triebwagen waren getrennt in einen dreiachsigen Wagenteil und einen zweifach gekuppelten Motor- teil mit Laufachse. Die sogenannte „Halbesel“ fuhren bis 1956, danach wurde der Wagenteil verschrottet. Der Motorteil wurde im Gegensatz dazu als noch brauchbar eingeschätzt und zu Rangiertraktoren umgebaut. Ein Exemplar, die Nummer 31, ist noch immer auf der Südrampe des Lötschbergs im Einsatz.

RANGIERTRAKTOR Te 2/3 DER BLS

NEU



Betriebs-Nr. 31

IV	METALL	93,5	Rmin 360	NEU	NEU	NEU	NEU
GERINGER RESTBESTAND		Best.-Nr. 4 3 0 4 0		Digital premium		Best.-Nr. 4 3 0 4 1	

Die beiden als „Halbesel“ bezeichneten Triebwagen CFe 2/6 der BLS wurden 1956 ausgemustert. Die Antriebsteile wurden zu den beiden Traktoren Te 2/3 31 und 32 umgebaut. Die Fahrzeuge waren bis 1985 rot lackiert. Die 36 t schweren Fahrzeuge haben eine Reibungslast von 26 t, die 295 kW des Motors werden über käfige Treib- stangen auf die Räder übertragen.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005



W A G E N



D - ZUGWAGEN A 4 ü P r 2 0 a D E R D B

Mit der ab 1916 eingeführten „Eisernen Bauart“ bei den D-Zug-Wagen wurde eine Verringerung des Platzgewichtes sowie eine

große Verbesserung der Sicherheit erreicht. Die Bauart war richtungsweisend für die Schnellzugwagen der Reichsbahn. Daher konnten

diese Wagen für eine lange Nutzungszeit verwendet werden.

Betriebs-Nr. 13 986 MZ



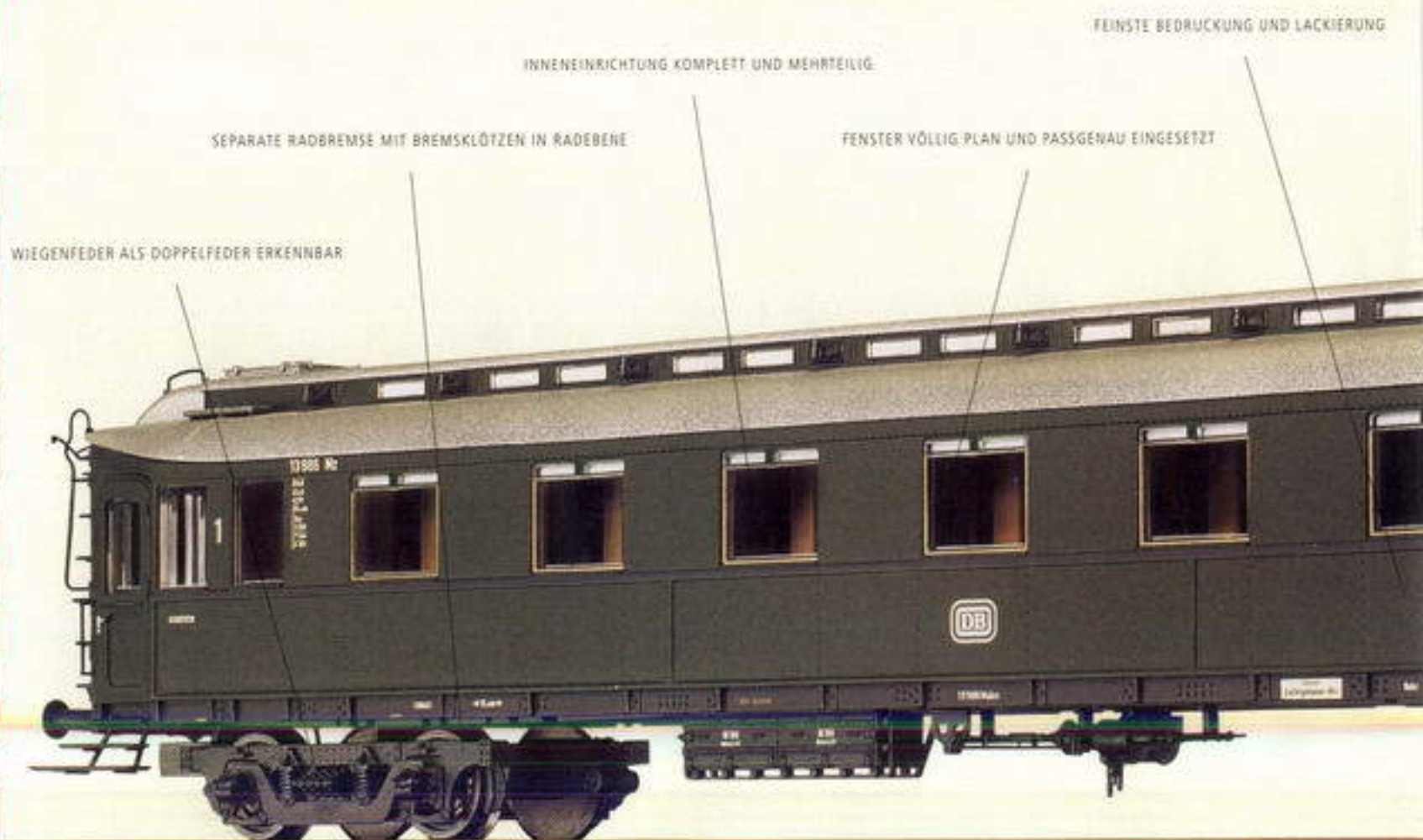
234,7



2202



Best.-Nr. 2 4 4 5



HIGHLIGHTS

- 1_Angesetzter Türgriff.
- 2_Drehgestell absolut fein detailliert.
- 3_Separat angesetztes Oberlicht mit Seitenwand in Wagenfarbe.
- 4_Einzeln angesetzte Dachlüfter mit dreidimensionaler Detaillierung.
- 5_Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke.
- 6_Bremsanlage, Notfallleiter und Batterie-kasten sind je einzeln montierte Teile.

DREHGESTELL MEHRTEILIG, DAHER:
RUNDE SEKUNDÄRFEDER, MASSSTÄBLICHE SEITENWÄNGEN,
INTEGRIERTE STROMABNAHME, RADSÄTZE IN SPITZENLAGERUNG

WASSERTANKS EINZELN ANGESETZT

FALTENBALG EIN- ODER AUSGEFAHREN TAUSCHBAR



D - ZUGWAGEN A4ü Pr 15 DER DB

Bei der DB waren die D-Zugwagen preußischer Bauart noch immer zahlreich vertreten. In den Jahren nach dem 2. Weltkrieg waren sie unverzichtbar, es gab noch D-Züge, die komplett aus alten preußischen Wagen gebildet waren. Die Wagen wurden den neuen Erfordernissen angepasst. So erhielten sie neue elektrische Anlagen, es entfielen die Tritte unter den Fenstern.

Nach der Klassenreform 1956 wurden die ehemaligen AB- und B-Wagen zu Wagen erster Klasse, die ehemaligen C-Wagen zu Wagen zweiter Klasse umgezeichnet und weiter im Reisezugdienst verwendet. Erst mit dem Umbauprogramm der DB verschwanden sie von den Schienen, ihre Drehgestelle, Pufferbohlen und weitere Teile fanden jedoch in den umgebauten Fahrzeugen noch lange weiter.



Betriebs-Nr. 13 982 FFM



D - ZUGWAGEN B4ü Pr 20 DER DB



Betriebs-Nr. 19 935 MZ



D - ZUGWAGEN B4ü Pr 20 DER DB



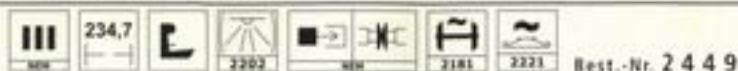
Betriebs-Nr. 19 933 MZ



D - ZUGWAGEN B4ük MIT KÜCHENABTEIL DER DB



Betriebs-Nr. 19 936 KSL



Die Deutsche Reichsbahn rüstete einige der ehemals preußischen Dritter-Klasse-Wagen mit einer Küche aus. Der Grundriss des Wagens blieb gleich, 2 Abteile wurden jedoch ausgeräumt, hier fand die Küche ihren Platz. Die Reisenden konnten sich bei der Küche die Speisen abholen, verzehrt wurden sie im Abteil. Eine Bedienung am Platz fand nicht statt, es handelt sich also um frühe Vorläufer der heutigen Bistro-Wagen, wenngleich die Speisen damals im Wagen frisch zubereitet wurden. Die Wagen kamen noch zur DB und konnten auch hier zur Versorgung der Fahrgäste herangezogen werden.

D - ZUGWAGEN C4ük MIT KÜCHENABTEIL DER DRG



Betriebs-Nr. Hannover 18 870



D - ZUGWAGEN A4ü Pr 20a DER DRG



Betriebs-Nr. Mainz 11 193



Ohne größere Änderungen zeichnete die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft einige vorhandene B4ü Pr 20a zu Erste-Klasse-Wagen A4ü Pr 20a um. Offenbar waren 1928 nach Abschaffung der vierten Wagenklasse Zweite-Klasse-Wagen in genügender Zahl vorhanden, andererseits herrschte damals ein Mangel an Erster-Klasse-Wagen.

D - ZUGWAGEN B4ü Pr 21 DER DRG

Über die Hälfte der von den KPEV beschafften D-Zugwagen 2. Klasse waren solche eiserner Bauart. Die Wagen nach Zeichnung Be 462 boten in 7 Abteilen insgesamt 42 besonders bequeme und luxuriöse Sitzplätze.



Betriebs-Nr. Hannover 15 461



D - ZUGWAGEN AB4ü Pr 15 DER DRG

Eine der ersten D-Zugwagen eiserner Bauart der KPEV waren die späteren AB4ü Pr 15. Für die Wagen eiserner Bauart gab es kein eigenes Musterblatt, daher hatten die Wagenfabriken einige Freiheiten in der Konstruktion und der Gestaltung. Die Dachenden unterscheiden sich daher bei diesen Wagen deutlich von denen anderer Lieferungen.



Betriebs-Nr. Stettin 13 957

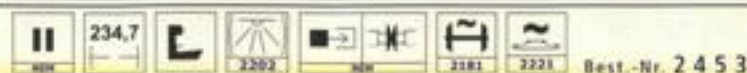


D - ZUGWAGEN C4ü Pr 21 DER DRG

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



Betriebs-Nr. Hannover 18 874



GEPÄCKWAGEN Pw4ü pr 16 DER DRG

NEU



Betriebs-Nr. 107 913 Hannover



Als sich der Erfolg der eisernen Bauart bei D-Zug-Wagen abzeichnen begann, beschaffte die Preußische Staatsbahn auch vierachsige Gepäck-

wagen in „eiserner Bauart“. Die Hauptabmessungen der bisherigen Wagen in Holzbauart wurden beibehalten, die Konstruktion aber überar-

beitet und auf die Verwendung von Eisenprofilen ausgerichtet. Als äussere Veränderung wurden die Türen an den Wagenenden nicht

mehr in Nischen angebracht, sondern das ganze Wagenende wurde angeschragt. Weitere Merkmale waren wie bei den Personenwagen die Nieten an den Seitenwänden sowie der Wegfall des Sprengwerkes.

In dieser Bauform wurden Wagen für D-Züge mit Faltenbälgen und für Eilzüge mit Abteilwagen ohne Übergänge bis weit in die Zwanziger Jahre hinein gebaut.

Die Gepäckwagen preussischer Bauart prägten bis in die fünfziger Jahre das Bild der Schnellzüge. Zahlreiche Wagen kamen noch zur DB und DR,

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005

D - ZUGWAGEN B4ü pr 21A DER DR

NEU



Betriebs-Nr. 220-404



Von den eisernen D-Zug-Wagen verblieben viele auf dem Gebiet der sowjetischen Besatzungszone. Die DR konnte auf diese Fahrzeuge lange nicht verzichten, so verkehrten sie anfänglich noch in hochwertigen Reisezügen, bevor sie durch die allmählich in Dienst gestellten Neubaufahrzeuge in untergeordnete Züge verdrängt wurden. Aber erst mit dem Rekonstruktionsprogramm der DR verschwanden sie von den Schienen, ihre Drehgestelle, Pufferbohlen und weitere Teile fuhren jedoch in den umgebauten Fahrzeugen noch lange weiter.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2005

D - ZUGWAGEN B4ü pr 21A DER DR

NEU



Betriebs-Nr. 220 422



PERSONENWAGEN DER K.W.St.E.

Nur wenige konnten sich im Kaiserreich eine Bahnreise in der 2. Klasse leisten. Daher genügten pro Zug meist ein oder zwei Abteile 2. Klasse in einem Wagen der 3. Klasse.

Die gemischtklassigen Wagen waren im Grün der 2. Klasse lackiert, 2-farbig lackierte Wagen, wie sie in Preußen fuhren, gab es in Württemberg nicht.



Betriebs-Nr. BC 39



PERSONENWAGEN DER K.W.St.E.

Einige der ganz alten Vierachser waren recht lange in der ursprünglichen Konzeption vorhanden. Lediglich eine Blechverkleidung, einteilige Fenster und eine Westinghouse-Bremse kamen im Lauf der Jahre hinzu.



Betriebs-Nr. CCI 102



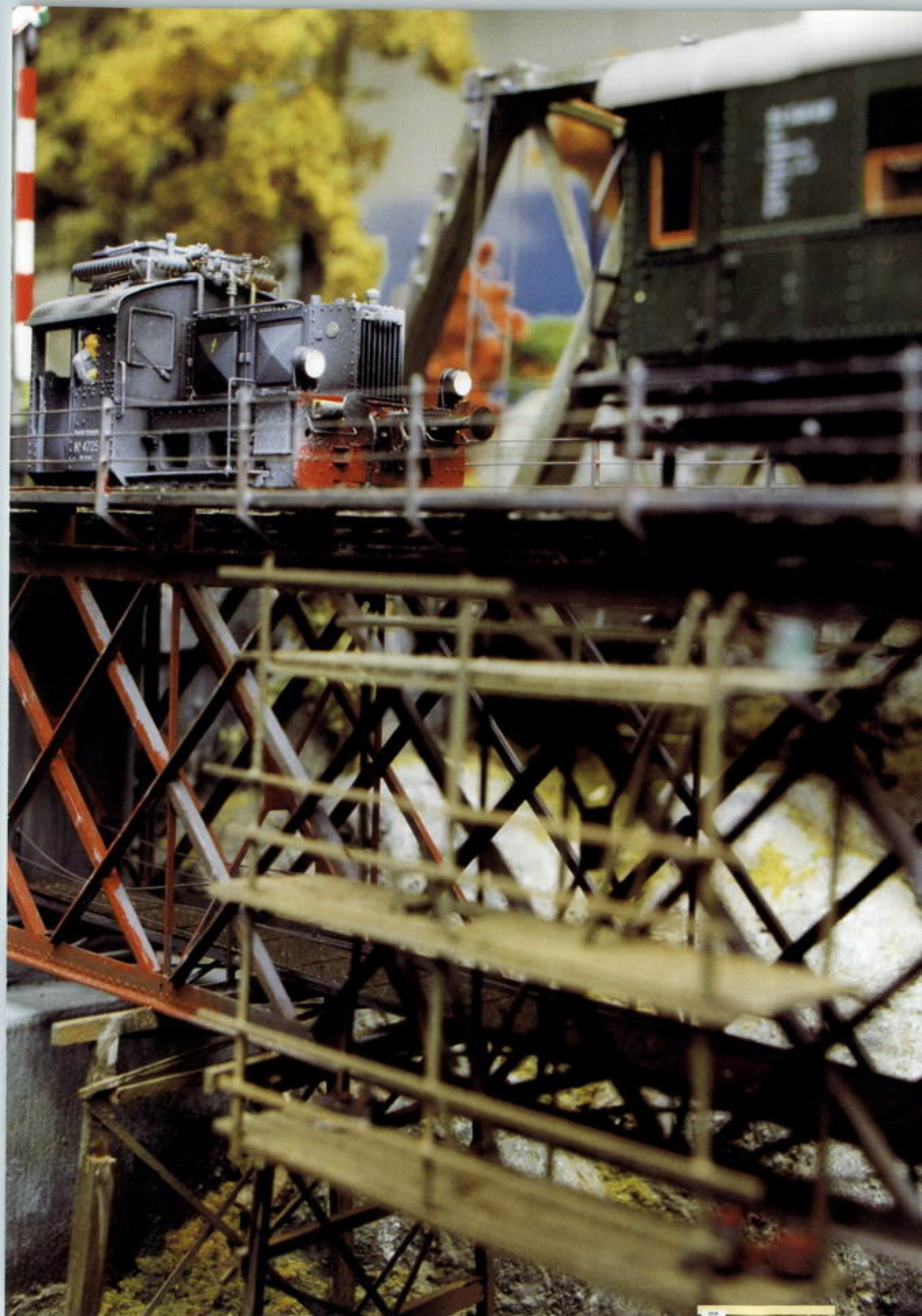
PERSONENWAGEN DER K.W.St.E.

Ab 1899 wurden die alten Vierachser durch Modernisierungsmaßnahmen auf die Höhe der Zeit gebracht. Die neue Form sah mehr Platz im Innern, mehr Licht durch Gasbeleuchtung und eine bessere Aussicht durch die ungemein schicken Doppelfenster vor. Ein echter Luxus waren die Toiletten mit Waschbecken.



Betriebs-Nr. C4 72





PERSONENWAGEN D4i WÜ 99 DER DRG

Im Rahmen eines Umbaus erhielt ein Teil der alten Amerikaner-Wagen ab 1899 neue Aufbauten mit modernen Doppelfenstern und zentralem Abort. Ab 1906 wurden diese Wagen von

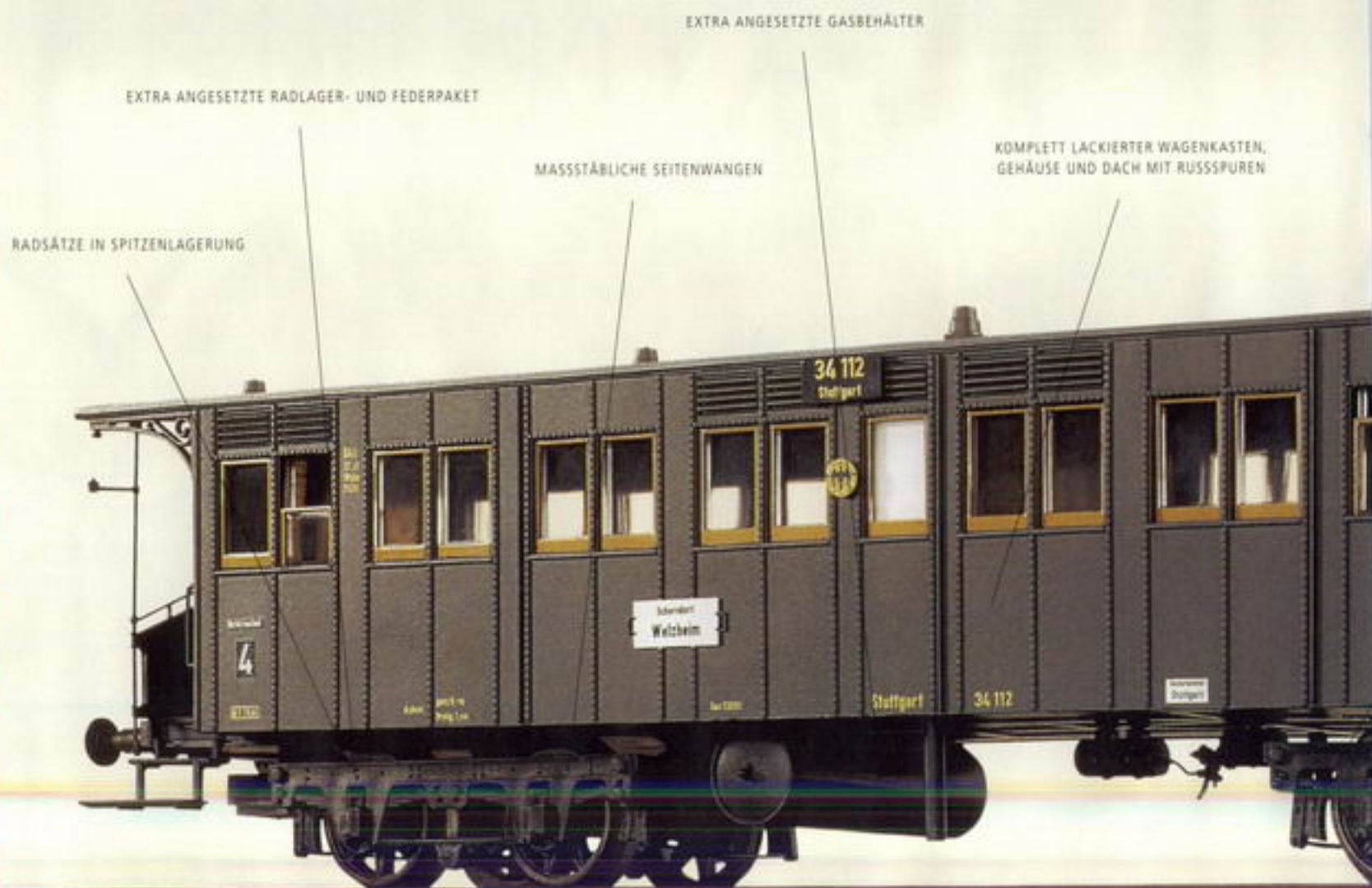
der dritten zur vierten Klasse zurückgestuft. Dabei entfiel ein Teil der Lüftungsöffnungen über den Fenstern. Bei der Reichsbahn waren die als D4i/C4id WÜ 99 bezeichneten Wagen

bis in die Dreißiger Jahre und somit am längsten aller „Amerikaner-Wagen“ im Einsatz.

Betriebs-Nr. Stuttgart 34 112



Best.-Nr. 2 3 3 4



4

Schorndorf
Welzheim

5

3

HIGHLIGHTS

2

1

- 1_Mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene.
- 2_Filigrane, durchbrochene Dachstütze.
- 3_Extra angesetzte, mehrteilige Übergangsbleche, beweglich.
- 4_Extra angesetzte Schilder.
- 5_Fenster völlig plan und paßgenau eingesetzt.

EXTRA ANGESETZT BREMSRÜCKSTELLER AUS ÄTZBLECH

195°

225°

255°

ANGESETZTE GRIFFSTANGEN UND TRITTSTUFEN
IN GERINGER MATERIALSTÄRKE



BAUZUGWAGEN DER DB

In den 30er-Jahren wurden die alten Württemberger Vierachser allmählich ausgemustert. Zu dieser Zeit waren einige von ihnen schon 80 Jahre im Dienst.

Allerdings bedeutete die Ausmusterung noch nicht das Ende für die Methusalems. Sie wurden als Bauzug- und Arbeitswagen weiterverwendet. In dieser Funktion dienten einzelne sogar noch der Deutschen Bundesbahn und erreichten so ein Dienstalter von über 100 Jahren.



Betriebs-Nr. 7754

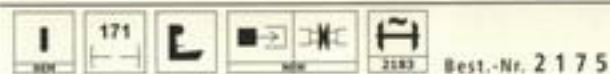


GEPÄCKWAGEN GEP. 13 DER K.W.St.E.

Analog zu den Sitzwagen beschafften die K.W.St.E. auch 64 Gepäckwagen in vierachsiger Ausführung. Außergewöhnlich groß waren die beiden Ladetüren. Unter dem Wagenboden war noch ein zusätzliches Hundeabteil angebracht. Bis auf einige mit Postabteil versehene Wagen wurden die Fahrzeuge äußerlich kaum verändert. Am Ende ihrer Nutzungszeit wurden sie noch auf Nebenbahnen eingesetzt.



Betriebs-Nr. GEP. 13



Liebe zum Detail von Anfang an:

Wir vermessen und fotografieren das Vorbild

akribisch und studieren die Originalbaupläne

gründlich. Dass sich der Aufwand lohnt, lässt sich

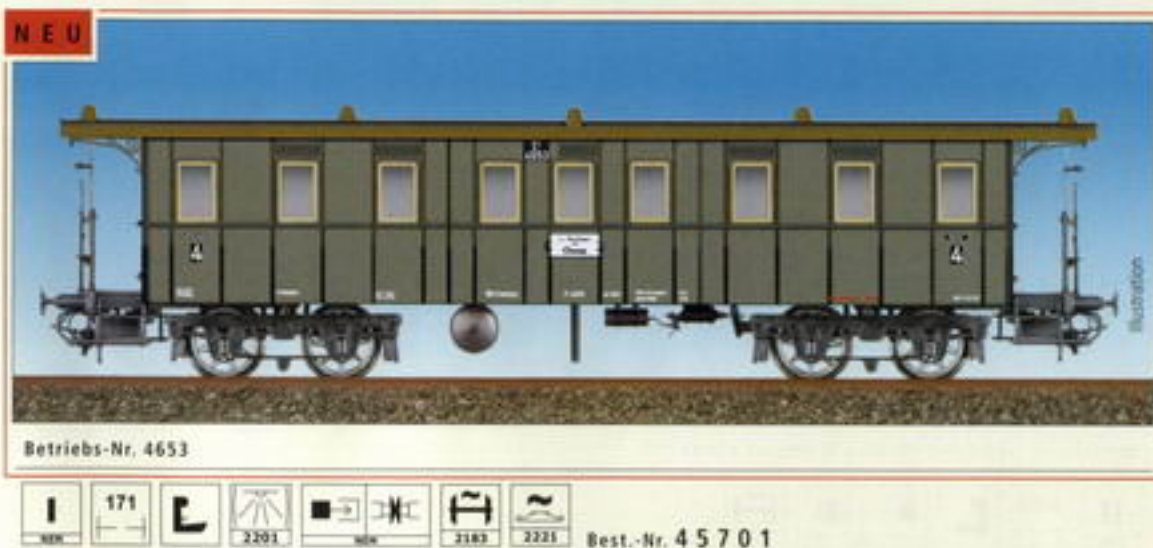
an unseren Modellen auf Schönste studieren.

PERSONENWAGEN BCCi Wü DER DRG



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

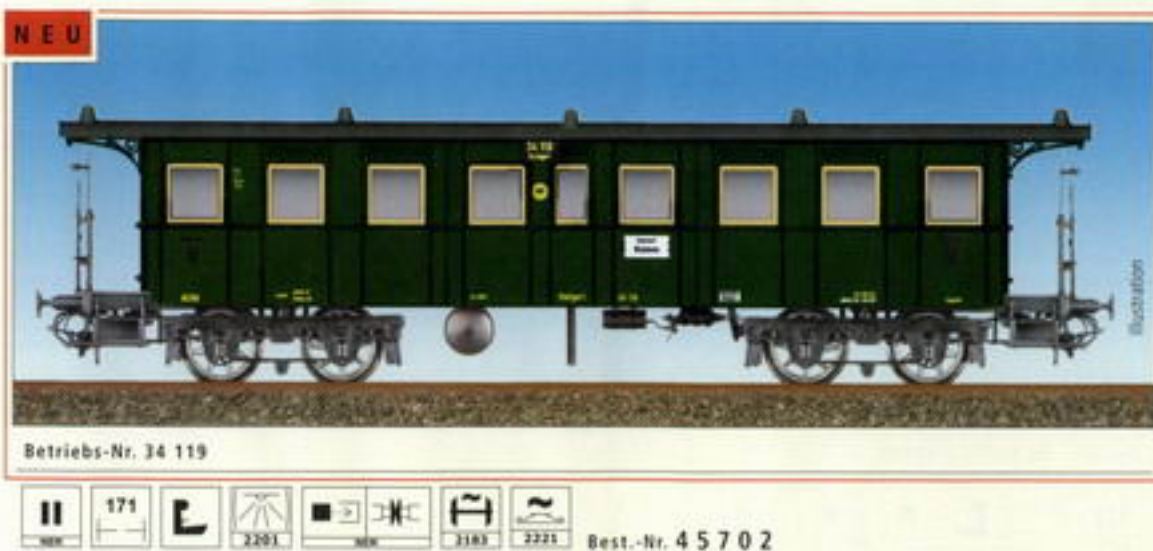
PERSONENWAGEN C4 4653 DER K.W.St.E.



Im Jahr 1899 lief ein Umbauprogramm an, bei dem ein Teil der alten Amerikaner-Wagen neue Aufbauten mit modernen Fenstern erhielt. Zuerst wurden Doppelfenster eingebaut, bald war es jedoch möglich, auch größere Scheiben herzustellen. Bei gleicher Raumaufteilung erhielten die Wagen jetzt Einzelfenster.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005

PERSONENWAGEN C4i Wü 99/1 DER DRG



Die letzte Bauform der Umbauwagen erhielt große Einzelfenster. Ab 1906 wurden diese Wagen von der dritten zur vierten Klasse zurückgestuft. Bei der Reichsbahn waren die als D4i/C4id Wü 99 bezeichneten Wagen bis in die dreißiger Jahre im Einsatz.

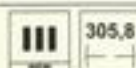
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005

MITTELWAGEN FÜR ET 65 DER DB

Nachdem sich die Doppelwagen der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen außerordentlich gut bewährt hatten, beschaffte die Reichsbahndirektion Stuttgart im Jahr 1929 ähnliche Wagen in Stahlbauart. Alle Hauptmaße und viele technische Einzelheiten entsprachen den zeitgenössischen zweiachsigen Personenwagen, den sogenannten "Donnerbüchsen". Die Konzeption mit den Mitteltüren und dem Fahrgastfluss übernahm man jedoch von den Länderbahnwagen von 1919.



Betriebs-Nr. EB 65 033 A+B



Best.-Nr. 2 4 2 0

Passender Triebwagen auf Seite 56

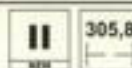
DOPPELWAGEN Ci + Ci Wü 29 DER DRG

Nachdem sich die Doppelwagen der K.W.St.E. außerordentlich gut bewährt hatten, beschaffte die Reichsbahndirektion Stuttgart gegen anfänglichen Widerstand des Reichsbahn-Zentralamtes im Jahr 1929 ähnliche Wagen, nun aber in Stahlbauart. Alle Hauptmaße und viele technische Einzelheiten entsprachen den zeitgenössischen zweiachsigen Personenwagen, den sogenannten „Donnerbüchsen“.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2004



Betriebs-Nr. Stuttgart 85085 + Stuttgart 85086



Best.-Nr. 2 4 2 2

DOPPELWAGEN Bi + Bi Wü 29 DER DB

Die Doppelwagen der Stahlbauart kamen nach dem zweiten Weltkrieg mehrheitlich zur DB, die diese Wagen noch bis in die sechziger Jahre in Personenzügen des Nahverkehrs verwendete.

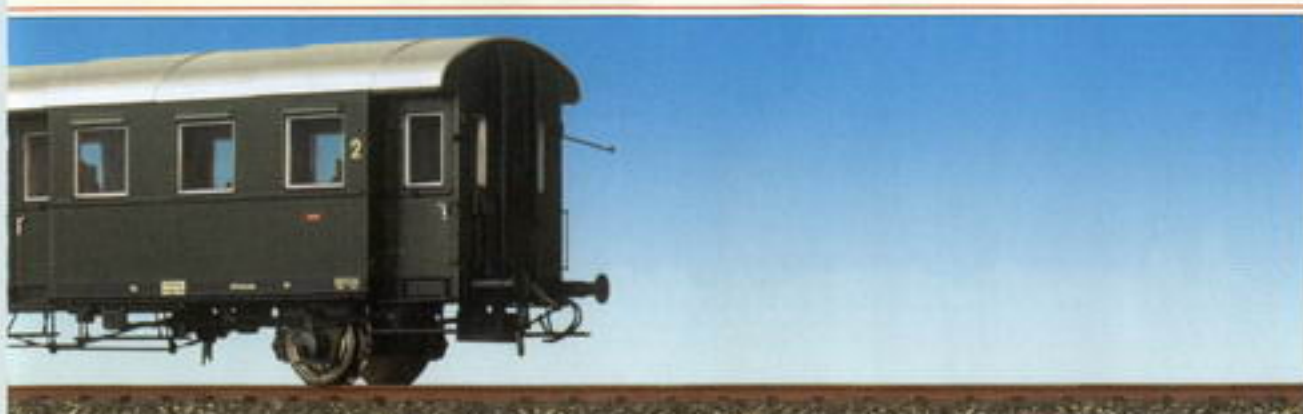
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2005



Betriebs-Nr. 85082 / 85083



Best.-Nr. 4 5 0 7 0



PERSONENWAGEN C4 DER SBB

Neben den Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen beschafften auch einige der frühen Privatbahnen der Schweiz vierachsige Durchgangswagen nach dem „Amerikanischen System“. Etwa 300 dieser Wagen waren bei Gründung der SBB im Jahre 1902 noch vorhanden und wurden übernommen.

Rund 40 Jahre fuhren diese Wagen dann noch auf den Strecken der SBB. Zahlreiche Personenzüge wurden aus dem alten Wagenmaterial noch gebildet. Erst 1941 verschwand der letzte dieser inzwischen 82 Jahre alten Wagen von den Gleisen der SBB, bei einigen kleineren Privatbahnen wie der Oensingen Balsthal Bahn fuhren sie gar noch einige Jahre länger!



Betriebs-Nr. 9305



Betriebs-Nr. 9281



MANNSCHAFTSWAGEN DER SBB

Auch einige der frühen Privatbahnen der Schweiz beschafften vierachsige Durchgangswagen nach dem „Amerikanischen System“. Etwa 300 dieser Wagen waren bei Gründung der SBB im Jahre 1902 noch vorhanden. Erst 1941 verschwand der letzte dieser inzwischen 82 Jahre alten Wagen von den Gleisen der SBB, einige wurden im Baudienst noch weiter verwendet.



Betriebs-Nr. 95361



LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2005

PERSONENWAGEN BC4 DER SBB



Betriebs-Nr. 4954



Zwischen 1855 und 1892 beschafften auch Schweizer Privatbahnen, die Vorgänger der SBB, vierachsige Durchgangswagen nach dem „Amerikanischen System“.

Etwa 300 dieser Wagen waren bei Gründung der Schweizer Bundesbahn im Jahre 1902 noch vorhanden und wurden auch übernommen. Neben Dritter-Klasse-Wagen übernahm die SBB zahlreiche gemischtklassige Wagen 2. und 3. Klasse sowie Gepäckwagen.

GEPÄCKWAGEN DER SBB



Betriebs-Nr. 18792



Passend zu den vierachsigen Personenwagen wurden vierachsige Gepäckwagen in sehr großer Zahl beschafft.

Etwa ein Drittel des Gesamtbestandes an Gepäckwagen waren vierachsige. Nach Gründung der SBB verschwanden diese aber wesentlich schneller von den Schienen als die entsprechenden Personenwagen.

PERSONENWAGEN E 4 3019 DER K.W.St.E.

Ab 1904 beschaffte die K.W.St.E. (Königlich Württembergische Staats-Eisenbahnen) diese Dritter-Klasse-Wagen in großer Zahl. Von der Vorgängerbauart von 1899 hatte man

die Abmessungen und die bewährte Raumeinteilung übernommen. Die früheren kleinen Doppelfenster wurden jedoch durch große Scheiben ersetzt. Zwischen 1904 und

1907 lieferten Esslingen, Rastatt und Fuchs in Heidelberg insgesamt 325 Wagen.

Betriebs-Nr. 3019



149,5



2200



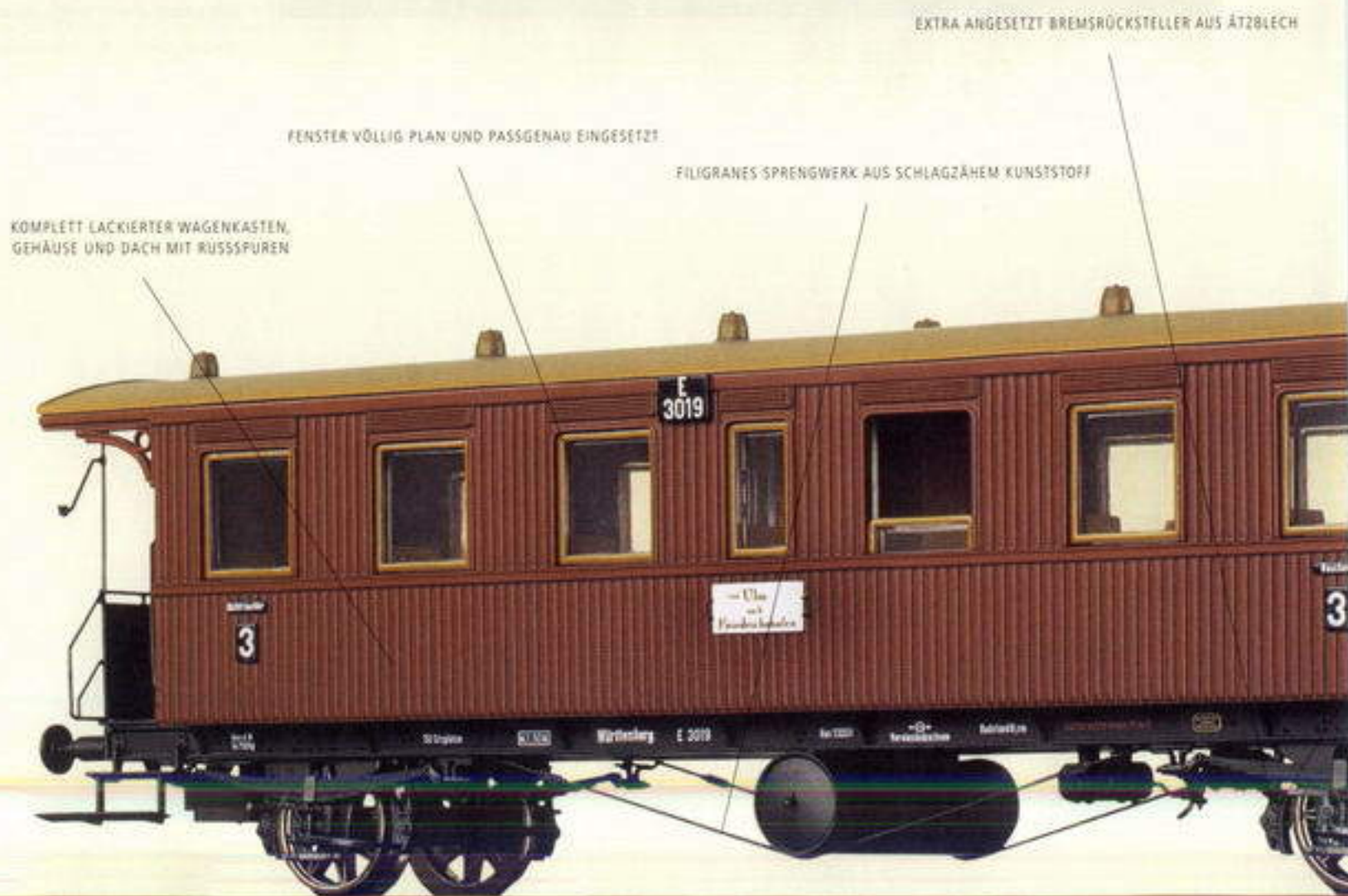
2182



2220

GERINGER
RESTBESTAND

Best.-Nr. 2140



FENSTER VÖLLIG PLAN UND PASSGENAU EINGESETZT

FILIGRANES SPRENGWERK AUS SCHLAGZÄHEM KUNSTSTOFF

EXTRA ANGESETZT BREMSRÜCKSTELLER AUS ÄTZBLECH

KOMPLETT LACKIERTER WAGENKASTEN,
GEHÄUSE UND DACH MIT RÜSSSPUREN

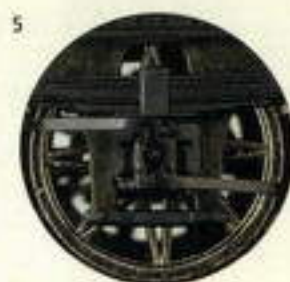
50 Sitzplätze



3



4



5

HIGHLIGHTS

- 1_Filigrane durchbrochene Dachstütze.
- 2_Extra angesetzte Schilder.
- 3_Extra angesetzter Gasbehälter.
- 4_Feinste Bedruckung und Lackierung.
- 5_Radsätze in Spitzenlagerung – extra angesetzte Radlager und Federpaket.



2



1

255°

225°

195°

MEHRTEILIGE BREMSANLAGE MIT BREMSBACKEN IN RADEBENE

ANGESETZTE GRIFPSTANGEN UND TRITTSSTUFEN
IN GERINGER MATERIALSTÄRKE

MASSSTÄBLICHE SEITENWÄNGEN



PERSONENWAGEN E4 2706 DER K.W.St.E.

Als im Jahre 1906 in Württemberg die vierte Wagenklasse eingeführt wurde, wurden zahlreiche ältere Dritter-Klasse-Wagen in die vierte Klasse umgezeichnet. Auch die erst 6 Jahre alten Wagen mit 8 m Radstand von 1899 wurden „degradiert“. Sie erhielten neue Klassenschilder und die Anzahl der Lüftungsgitter über den Fenstern wurde verringert. In dieser Form liefen sie bis 1928 als Vierter-Klasse-Wagen.



Betriebs-Nr. 2706



PERSONENWAGEN DER DRG

Die DRG übernahm fast alle der württembergischen Vierter-Klasse-Wagen der Bauarten 1908 und 1912.

Letztere wurden bis 1928 als Di Wü 12 bezeichnet, nach Abschaffung der 4. Klasse als Cid Wü 12. Noch lange waren diese Fahrzeuge eine Stütze im Personenverkehr der Reichsbahndirektion Stuttgart.



Betriebs-Nr. 50427

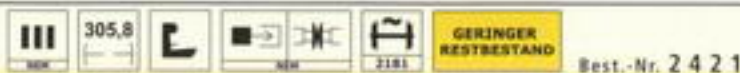


PERSONENWAGEN DER DB

Als 1933 für den Nahverkehr Stuttgarts Elektrotriebwagen benötigt wurden, orientierte man sich bei der Planung für die Fahrgasträume an der fortschrittlichen Konzeption von 1919. Für die Mittelwagen der Triebwagen rüstete man vorhandene Doppelwagen der Stahlbauart um. Neben der elektrischen Einrichtung erhielten sie auch den jeweiligen Triebwagenanstrich. In dieser Form wurden die Doppelwagen bis 1961 im Nahverkehr eingesetzt.



Betriebs-Nr. 85088+85089



PERSONENWAGEN C i Wü 05 DER DRG



Betriebs-Nr. Stuttgart 40 061



Die württembergischen Personenwagen dritter Klasse von 1905 reihte die DRG unter der Bezeichnung C i Wü 05 in ihren Wagenpark ein. Einige der Wagen waren zu Vierter-Klasse-Wagen umgebaut worden, das Gros stand jedoch als Dritter-Klasse-Wagen zur Verfügung. Der größte Teil der Wagen kam später noch zur DB.

PERSONENWAGEN B i Wü 29 DER DB



Betriebs-Nr. 27 024 Stg



Einige der Doppelwagen wurden getrennt und als Einzelwagen eingesetzt, um eine größere Flexibilität in der Zugbildung zu erreichen. Auch als Einzelwagen konnten sie ihre Vorzüge wie geregelter Fahrgastfluß und schneller Fahrgastwechsel durch viele Türen voll ausspielen.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2005







PERSONENWAGEN DER DB

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



Betriebs-Nr. 094 368

III 149,5 L 2200 NEU 2181 2220 Best.-Nr. 2160



Betriebs-Nr. 092 931

III 149,5 L 2200 NEU 2181 2220 Best.-Nr. 2161

PERSONENWAGEN Bid Wü 12 DER DR

Nach den Kriegswirren fanden sich auf dem Gebiet der späteren DDR auch einige Personenwagen württemberger Bauart. Die DR setzte auch diese Exoten noch längere Zeit in Personenzügen ein.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2005



Betriebs-Nr. 330 417

III 149,5 L 2200 NEU 2181 2220 Best.-Nr. 45100

PERSONENWAGEN DER ÖBB



Betriebs-Nr. 37322

III 149,5 L 2200 III 2181 2220 Best.-Nr. 2165



Betriebs-Nr. 46885

III 149,5 L 2200 III 2181 2220 Best.-Nr. 2166

Nach dem Zweiten Weltkrieg hatten die Österreichischen Bundesbahnen ÖBB einen bunt zusammengewürfelten Wagenpark. Durch die Kriegereignisse waren Wagen aus ganz Europa in Österreich verblieben. Darunter waren auch einige Wagen württembergischer Bauart, die von den ÖBB nahezu unverändert weiterverwendet wurden. Der letzte dieser Wagen war bis 1961 in der Ursprungsausführung im Einsatz, dann wurde er von der Hauptwerkstätte Feldkirch in einen Spantenwagen umgebaut und verkehrte so noch einige Jahrzehnte auf Österreichs Schienen.

PERSONENWAGEN Bi Wü 05 DER DR



Betriebs-Nr. 330-607

III 149,5 L 2200 III 2181 2220 Best.-Nr. 45101

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2005

NEU

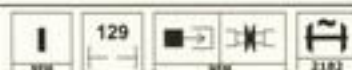
POSTWAGEN DER K.W.St.E.

Schon bald nach dem Auftauchen der ersten Eisenbahnen nutzten die Postverwaltungen das neue Verkehrsmittel zum Transport ihrer Sendungen. Mit dem Postwagen der K.W.St.E. komplettiert Brawa sein Württemberger-Programm. Für den Postdienst auf der Strecke Frankfurt/M. und Stuttgart beschaff-

ten die K.W.St.E. erstmals 1898 fünf zweiachsige Postwagen mit langem Achsstand. Bis 1913 folgten weitere 31 Postwagen mit breiterer Tür. Die Tragfedern unter dem Paketraum waren bei diesen Fahrzeugen verstärkt. Alle Wagen wurden von der Maschinenfabrik Esslingen gebaut. Während die ersten Wagen noch

Gasbeleuchtung hatten, erhielten die Lieferungen ab 1905 bereits ab Werk elektrische Beleuchtung. Die Postwagen kamen zur Deutschen Reichsbahn, später zur DB, wo sie Anfang der fünfziger Jahre ausgemustert wurden.

Betriebs-Nr. 139



Best.-Nr. 2130

EXTRA ANGESETZTE RADLAGER-
UND FEDERPAKET

KOMPLETT LACKIERTER WAGENKASTEN,
GEHÄUSE UND DACH MIT RUSSSPUREN

FILIGRANES SPRENGWERK AUS
SCHLAGZÄHEM KUNSTSTOFF

MASSSTÄBLICHE SEITENWÄNGEN

RADSÄTZE IN SPITZENLAGERUNG



HIGHLIGHTS

- 1_Extra angesetzte Schilder.
- 2_Feinste Nachbildung von Oberlichtern und Lüftern.
- 3_Extra angesetzter Briefkasten.
- 4_Befestigung der Federpakete originalgetreu nachgebildet.
- 5_Angesetzte Griffstangen und Trittstufen aus Metall. Fenster völlig plan und paßgenau eingesetzt.

MEHRTEILIGE BREMSANLAGE MIT
BREMSBACKEN IN RADEBENE

EXTRA ANGESETZT BREMSRÜCKSTELLER AUS ÄTZBLECH

ANGESETZTE GRIFFSTANGEN UND TRITTSTUFEN IN
GERINGER MATERIALSTÄRKE

POSTWAGEN DER DRG

Nach dem Ersten Weltkrieg gingen die Wagen und Einrichtungen der kaiserlichen, bayerischen und württembergischen Postverwaltungen auf die Deutsche Reichspost über. Die Postwagen der ehemaligen königlich-württembergischen Post unterstanden fortan der Oberpostdirektion Stuttgart. Die württembergischen Postwagen unterschieden sich von den anderen durch seitliche Schiebetüren. Die preußischen und bayerischen Postwagen besaßen Schwenktüren.



POSTWAGEN STUTTGART 503 DER DEUTSCHEN BUNDESPOST

Nach dem Zweiten Weltkrieg war der Wagenmangel so groß, dass die Deutsche Bundespost jeden vorhandenen Wagen einsetzen musste. So kamen auch die damals schon 50 Jahre alten württembergischen Postwagen in Holzbauart noch zu „Bundespost-Ehren“. Als genügend Neubaufahrzeuge zur Verfügung standen, wurden die Methusalems Anfang der Fünfziger Jahre ausgemustert.



Kein Wunder, setzen Brawa-Modelle Maßstäbe

In Sachen Formbaukunst. Wir arbeiten mit

modernen Konstruktionsverfahren.

GEPÄCKWAGEN Pw i Wü 90 DER DB

NEU



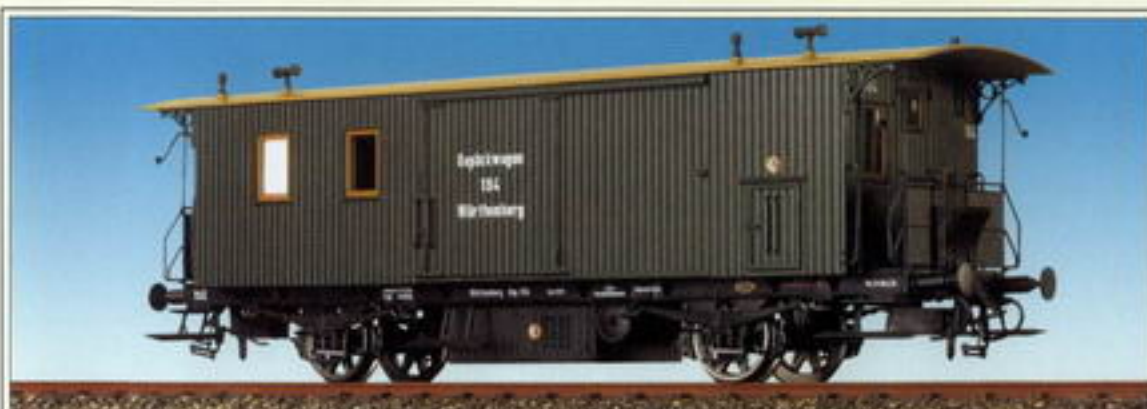
Betriebs-Nr. 126 561

III 129 L 2204 2182 2220 Best.-Nr. 4 5 6 0 0

Ab der Jahrhundertwende beschafften die K.W.St.E. Gepäckwagen mit hochliegenden Zugführerkanzeln. Von dort hatte der Zugführer eine wesentlich bessere Übersicht über den Zug und die Strecke. Schon bei den K.W.St.E. wurden viele ältere Gepäckwagen mit diesen hochgesetzten Zugführerkabinen nachgerüstet. In dieser Form konnten sie noch sehr lange verwendet werden.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005

GEPÄCKWAGEN GEP. 184 DER K.W.St.E.



Betriebs-Nr. 184

I 129 L 2204 2182 2220 Best.-Nr. 2 4 1 0

Für Personenzüge benötigte die K.W.St.E. dringend zweiachsige Packwagen. So wurden ab 1890 Wagen mit 5,50 m Achsstand und äußerer Holzverkleidung mit Profilleisten geliefert. Die ersten Wagen hatten noch ein durchgehendes Flachdach, der Zugführer beobachtete den Zug durch Fenster in der Stirnseite des Wagens. Spätere Lieferungen erhielten dann eine Zugführerkanzel auf dem Wagendach. Einige der früheren Wagen wurden nachgerüstet. Mit der Bauform scheint man sehr zufrieden gewesen zu sein, denn es gab mit grundsätzlich gleichen Abmessungen auch Wagen mit Postabteil für Nebenstrecken und Wagen mit geschlossenen Endbühnen für schnellere Züge. Zusammen mit der Nachfolgebauart mit größerem Achsstand stellten diese Wagen das Gros der württembergischen Packwagen und kamen noch in großer Zahl zur DRG.

GEPÄCKWAGEN Pw i Wü 95 DER DRG



Betriebs-Nr. Stuttgart 95 168

II 129 L 2204 2182 2220 Best.-Nr. 2 4 1 1

PERSONENWAGEN A. 812 DER K.W.St.E.

Im Jahr 1890 beschaffte die K.W.St.E. einige Wagen von völlig neuen Baugrundsätzen. Die Wagen hatten abgerundete Fenster und sanft gerundete Dachenden. Neben einigen dreiachsigen Wagen wurden 1890 bei der späteren MAN in Nürnberg 16 Wagen 2. Klasse beschafft.



Betriebs-Nr. 812

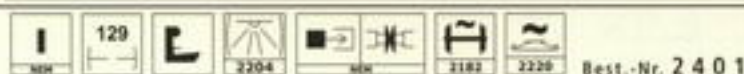


PERSONENWAGEN B. 158 DER K.W.St.E.

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



Betriebs-Nr. 158



ABTEILWAGEN DER K.W.St.E.

Gemessen am Gesamtbestand hatten die K.W.St.E. recht wenig Abteilwagen. Im Jahr 1887 wurden jedoch 5 Coupe-Wagen erster und zweiter Klasse von der Maschinenfabrik Esslingen beschafft. Sie waren für die damalige Zeit sehr geräumig und bequem. Später erhielten sie eine neue Inneneinrichtung und wurden damit zu Wagen der 4. Klasse.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005



Betriebs-Nr. A.23



PERSONENWAGEN AB DER SBB



Betriebs-Nr. 1426

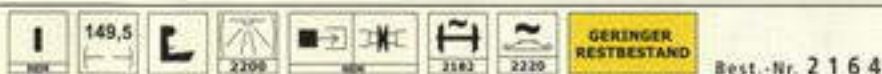


Die SBB übernahmen von den Schweizer Central Bahnen SCB einige 2-achsige Wagen erster und zweiter Klasse. Die Wagen waren nach zeitgenössischen Maßstäben sehr modern mit Abort, Gasbeleuchtung, Dampfheizung und Westinghouse-Doppelbremse ausgerüstet. Die SBB konnte daher diese damals modernen Fahrzeuge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

PERSONENWAGEN DER K.W.St.E.



Betriebs-Nr. 11 273



Die K.W. St. E. beschafften bis 1912 insgesamt 265 zweiachsige 4.-Klasse-Wagen mit 8 m Achsstand. Da sie sich bewährten, wurden nach einer Überarbeitung der Konstruktion bis 1914 weitere 130 Stück gekauft. Die Überarbeitung betraf das Laufwerk, wo die bisherigen württembergischen Achshalter und Lagerbüchsen denen der Verbandsnorm weichen mussten. Auch wurde durch einen zweiten Gastank der Gasvorrat und damit die Beleuchtungskapazität verdoppelt.

LATRINENWAGEN DER K.W.St.E.

Wegen ihres „duftenden“ Ladegutes wurden Latrinenwagen wenn irgend möglich nicht in andere Züge eingestellt, sondern verkehrten als frühe Ganzzüge oder doch zumindest in Wagengruppen. Aber gelegentlich kam es doch vor, dass auch einmal ein einzelner Latrinenwagen befördert werden musste. Das war sicher kein reines Vergnügen, wenn an einem warmen Sommertag ein beladener Latrinenwagen in einen gemischten Personenzug eingestellt wurde.



WASSERWAGEN DER K.W.St.E.

Die königliche Reparaturwerkstätte Aalen und das direkt daneben liegende Bahnhofsgebäude wurden durch eine Brunnenstube in der Werkstätte und den Hirschbach mit Wasser versorgt. Da dies nicht ausreichte, wurde für den Bahnhof Aalen ein Wasserwagen beschafft, wie er in gleicher Bauart auch auf vielen anderen Bahnhöfen im Deutschen Reich zu finden war.



GÜTERWAGEN FEUERGUT DER K.W.St.E.

Unter den württembergischen bedeckten Güterwagen waren auch zahlreiche „Feuergutwagen“ für den Transport von feuergefährlichen Gütern. Für die Beladung, Behandlung und die Einstellung in die Züge gab es für Transporte feuergefährlicher Güter strenge Vorschriften. Feuergutwagen durften nicht direkt hinter der Lok laufen und nicht am Güterschuppen beladen werden.





Lokshop

NO 113 BRAWA

NIEDERBORDWAGEN DER K.W.St.E. MIT MÖBELWAGEN

Durch Neubau und Umbau entstanden bei den K.W.St.E. ab 1863 insgesamt 75 Niederbordwagen mit zwei Bühnen. Ursprünglich wurden diese Wagen als Kieswagen bezeichnet, es handelte sich jedoch um Universalwagen, die für viele Ladegüter verwendet wurden. Vor dem LKW-Zeitalter wurden Umzüge mit pferdebespannten Möbelwagen durchgeführt. Diese wurden am Bahnhof auf Eisenbahnwagen verladen und rollten auf der Schiene schnell und sicher dem Ziel entgegen.



SCHLUSSWAGEN DER K.W.St.E.

Von der Anfangszeit der Eisenbahn an bis heute muss der Schluss eines Zuges durch entsprechende Schlusssignale gekennzeichnet sein. Es darf grundsätzlich kein Zug ohne Schlussignal verkehren. Bis 1935 bestand das Tagessignal aus zwei quadratischen rotweißen Tafeln, den sogenannten Oberwagenscheiben und einer runden Schlusscheibe an der Pufferbohle. Bei Nacht mussten die Scheiben durch rote Laternen ersetzt werden.



PFERDEWAGEN DER K.W.St.E.






Zum Transport von Pferden beschaffte die K.W.St.E. 1862 vier sogenannte Pferdestallwagen. Die Pferdebwagen entsprachen in ihren Abmessungen den damaligen bedeckten Güterwagen, hatten aber an den Seiten mehrere Lüftungsöffnungen. Der Wagen H.1176 war für den Transport von Luxuspferden zusätzlich im Innern mit gepolsterten Wänden und ebenfalls gepolsterten Barrieren zum Abteilen von sechs Einzelständen ausgestattet.



GÜTERWAGEN, BEDECKT DER K.W.St.E.



Betriebs-Nr. 22 564






 Best.-Nr. 2080

Da man den Verlust an Ladefläche, der sich aus einer zweiten Bühne ergab, nicht mehr hinnehmen wollte, wurden bei sonst gleichen Abmessungen Wagen mit nur einer Bremserbühne gebaut. Im Jahr 1911 befanden sich noch 226 Wagen mit einer Bühne und 3,6 m Achsstand im Bestand der K.W.St.E.

GÜTERWAGEN, BEDECKT DER K.W.St.E.



Betriebs-Nr. 21 015












 Best.-Nr. 2075

Ein typisches Merkmal Württemberger Güterwagen waren zwei Endbühnen. Dieses Baumerkmal war von den Vierachsern aus Amerika übernommen worden. Bedeckte Güterwagen mit zwei Endbühnen gab es mit 2,7 m, 3,6 m und 4,0 m Achsstand. Im Jahr 1911 waren noch 164 Güterwagen mit zwei Endbühnen und 3,6 m Achsstand vorhanden.

SALZWAGEN DER K.W.St.E.



Betriebs-Nr. 60 472







 Best.-Nr. 2091

Zum Transport des Kochsalzes vom württembergischen Salzbergwerk Kochendorf zu den Verbrauchern wurden spezielle Salzwagen benötigt. Die Salzwagen konnten von oben beladen werden. Die Ladefläche wurde mit Klappen abgedeckt, um Witterungseinflüsse von dem nasseempfindlichen Salz abzuhalten. Ab 1863 wurden solche Wagen von der MAN in Nürnberg und vom königlichen Hüttenwerk in Wasseraalfingen beschafft.

BIERWAGEN „TUCHER“ DER K.Bay.Sts.E.B.

Die heutige Brauerei Tucher geht auf das „Städtische Weizenbrauhaus“ zu Nürnberg aus dem Jahr 1672 zurück. Schon früh exportierte die Tuchersche Brauerei einen großen Teil der Produktion ins Ausland. Zum Biertransport verwendete man von der Staatsbahn gemietete oder eigene Bierwagen.



Betriebs-Nr. 85 426

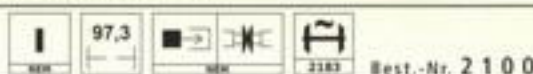


BIERWAGEN „GÖSELE“ DER K.W.St.E.

Die ersten württembergischen Bierwagen waren Güterwagen mit zwei Endbühnen und einem Radstand von 3,6 m. Diese Wagen waren für die K.W.St.E. gebaut worden und wurden als staatseigene Bierwagen eingesetzt. Später wurden alle Bierwagen der Staatsbahn an Brauereien verkauft und als Privatwagen eingestellt. Drei Bierwagen von 1862 mit 3,6 m Achsstand wurden an die Brauereien Gösele in Tübingen und Leibinger in Ulm verkauft.



Betriebs-Nr. H. 1296

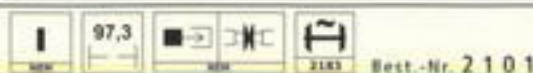


BIERWAGEN „LEICHT“ DER K.W.St.E.

Modernste Brau- und Transportmethoden verhalfen der heutigen Schwabenbräu AG zu einem schnellen Aufstieg. Im Jahr 1878 eröffnete der Ochsenwirt Robert Leicht in Vaihingen seine Brauerei. Durch modernste Brau- und Transportmethoden stieg die Brauerei Leicht zu einer der bedeutendsten Brauereien im Königreich Württemberg auf. 1911 hatte sie 19 Bierwagen – rund ein Viertel des gesamten württembergischen Bierwagenbestandes – bei den K.W.St.E. eingestellt.



Betriebs-Nr. 600 058



SCHWELLENTRANSPORTWAGEN DER DRG



Ein typisches Ladegut für die Arbeitswagen waren Schwellen zum Gleisumbau. Dazu konnten die Seitenwände der Wagen abgeklappt oder abgebordet werden. Damit war das Be- und Entladen der Schwellen, das früher noch in reiner Handarbeit verrichtet werden musste, sehr erleichtert. Die Deutsche Reichsbahn setzte auch ehemalige württembergische Kieswagen zum Schwellentransport ein.

NIEDERBORDWAGEN DER DRG



Alle Arbeitswagen wurden von der DRG in den Gattungsbezirk „Erfurt“ eingereiht. Darunter auch viele der ehemaligen Kieswagen der K.W.St.E. von 1863. Die jetzt als Niederbordwagen „Erfurt“ bezeichneten Wagen konnten im Bauzug und Arbeitsdienst noch gut eingesetzt werden. Mit ihnen wurden Schotter, Gleisstücke, Prellböcke, Signal- und Weichenteile, Arbeitsgerät sowie Ersatzteile aller Art von und zu den Baustellen befördert.

SCHLACKENWAGEN DER DRG



Beim Betrieb von Dampflokomotiven fallen als Verbrennungsrückstände Asche und Schlacke an. Diese musste im Bahnbetriebswerk manuell aus dem Aschkasten entfernt werden. Zum Abtransport verwendete man Schlackenwagen. Da diese sehr schmutzig wurden und beim Be- und Entladen oft stark in Mitleidenschaft gezogen wurden, verwendete man dazu in der Regel ältere Güterwagen. Neben offenen Güterwagen wurden auch Kalk- oder Salzwagen verwendet, denen man die Klappdeckel entfernt hatte.

LANGHOLZWAGENPAAR Hmz DER K.W.St.E.

Mit dem Bau der Eisenbahnlinien in den Schwarzwald kam die dort seit Jahrhunderten praktizierte Flößerei zum Erliegen. Das Holz wurde fortan mit der Eisenbahn abtransportiert. Zum Transport von Stammholz wurden Langholzwagen verwendet. Sie wurden in der Regel paarweise gekuppelt, bei besonders langen Stämmen über Deichseln verbunden. Die Anzahl der Langholzwagenpaare, ihre Einstellung in den Zug und die Verteilung von Bremswagen waren je nach Strecke genau vorgeschrieben. Inklusive Ladegut

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005

NEU



Betriebs-Nr. 50128Hmz / 50123Hmz

194,6 2183 Best.-Nr. 47700

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2005

NEU



Betriebs-Nr. 62563Xt

97,3 2183 Best.-Nr. 47701

SALZWAGEN K(u) DER K.W.St.E.

Ab 1909 wurden die Güterwagen der K.W.St.E. allmählich nach den Richtlinien des Staatsbahn Wagenverbandes umlackiert. Auch die Salzwagen von 1863 erhielten so noch die braune Lackierung. Sie wurden zum Transport des Kochsalzes vom württembergischen Salzbergwerk Kochendorf zu den Verbrauchern verwendet. Der Laderaum wurde mit Klappen abgedeckt, um Witterungseinflüsse von dem nässeempfindlichen Salz abzuhalten. Inklusive Ladegut

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2005

NEU



Betriebs-Nr. 60231

97,3 2183 Best.-Nr. 47702



FLACHWAGEN Xf 08 DER DB

NEU



Betriebs-Nr. 475736



Best.-Nr. 47703

Die junge DB hatte einen immens großen Mangel an Wagen. So bestand immer der Zwang, alles vorhandene Material möglichst lange einzusetzen. Für Transporte von Fahrzeugen wurden alte, sonst nicht mehr brauchbare Wagen abgebordet und als Flachwagen weiter verwendet. Alle diese Wagen wurden einheitlich als Xf 08 bezeichnet, obwohl sie in Radstand und Länge über Puffer völlig unterschiedlich waren. Einzelne dieser Flachwagen waren bis in die sechziger Jahre im Einsatz.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2005

GEDECKTER GÜTERWAGEN „MAGDEBURG“ DER DRG

NEU



Betriebs-Nr. 2041



Best.-Nr. 47704

Die von der DRG übernommenen gedeckten Güterwagen älterer Bauart mit weniger als 15 t Ladegewicht wurden in den Gattungsbezirk „Magdeburg“ eingereiht. Dies betraf auch die alten württembergischen Güterwagen mit 3,6 m Radstand.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2005

WASSERWAGEN DER DB

Für die verschiedensten Zwecke benötigen die Eisenbahnverwaltungen Wasserwagen. Versorgung von Baustellen, einsamen Stationen oder auch zu Feuerlöschzwecken. Für die Herrichtung von Wasserwagen wurde wenig Aufwand betrieben: Auf ein altes Fahrgestell wurden ein oder mehrere geeignete Behälter gesetzt. Über Hähne konnte das Wasser dosiert entleert werden.



MESSWAGEN DER DB

Einer der alten württembergischen Vierte-Klasse-Wagen, ein ehemaliger Ci Wü 05, kam noch zu verspäteten wissenschaftlichen Ehren. Als der ehemalige Ci Wü 05 aus dem regulären Dienst ausschied, kam er zum Bundesbahn-Zentralamt München als Messwagen für die mechanische Versuchsanstalt. In dieser Funktion war er auf dem gesamten Streckennetz der DB im Einsatz.



AUTOTRANSPORTWAGEN „BAHNPOLIZEI“

Die junge DB hatte einen immens großen Mangel an Wagen. So war man gezwungen, das vorhandene Material möglichst lange einzusetzen. Für Transporte von Fahrzeugen wurden alte Wagen, die sonst nicht mehr zu gebrauchen waren, abgebordet und als Flachwagen weiter verwendet. Diese Wagen wurden einheitlich als Xf 08 bezeichnet, obwohl sie in Radstand und Länge über Puffer völlig unterschiedlich waren. Einzelne dieser Wagen waren bis in die sechziger Jahre im Einsatz.



WASSERWAGEN DER SNCF












 Best.-Nr. 2 0 8 4

Auch die französischen Staats-eisenbahnen SNCF verwendeten für die verschiedensten Zwecke Wasserwagen.

ARBEITSWAGEN DER DB



Betriebs-Nr. 1023




 Best.-Nr. 2 0 8 3

Als Bahnhofswagen oder Arbeitswagen wurden in der Regel ältere Wagen verwendet, die im normalen Betrieb nicht mehr eingesetzt werden konnten.

Da sie für eine Ausmusterung noch zu gut erhalten waren, wurden sie dem neuen Verwendungszweck entsprechend umgebaut. Bahnhofswagen wurden für die verschiedensten Zwecke eingesetzt. Oft dienten sie als zusätzliche Güterschuppen, Umladewagen für Stückgüter oder waren als fahrbare Werkstatt für die verschiedensten Dienststellen eines großen Bahnhofes (Signalmeisterei, Nachrichtenmeisterei oder Stellwerkschlosserei) im Einsatz.

 Brawa verfügt über einen riesigen Fundus an

Ersatzteilen aus 30 Jahren. Sie können fast jedes

Teil nachbestellen, sei es auch noch so winzig.

Auch dies unterstreicht den Wert unserer Modelle.

KESSELWAGEN „EGLI“ DER SBB

Die Firma Egli und Cie in Zürich beschaffte zum Transport von chemischen Produkten einige Kesselwagen von der SIG in Neuhausen. Die Wagen hatten einen relativ langen Radstand von 5,0 m und genietete Kessel, die auf Querbäumen gelagert waren.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005



GEDECKTER GÜTERWAGEN DER StEG

Die Entwicklung der Güterwagen verlief in weiten Gebieten Mitteleuropas parallel. Kurze Wagen mit Bremserbühne und zwei Lüftungsöffnungen je Seite gab es bei vielen Österreichischen Eisenbahnverwaltungen. Die K.u.K. privilegierte Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, kurz StEG, beschaffte eine große Zahl solcher Wagen, sie waren in der gesamten K.u.K.-Monarchie und im benachbarten Ausland im Einsatz.



GEDECKTER GÜTERWAGEN K2 DER SBB

Bereits bevor 1903 die großen Schweizer Bahngesellschaften verstaatlicht und zu den SBB zusammengeschlossen wurden, hatten sich die Privatbahnen auf die Beschaffung weitgehend baugleicher Güterwagen geeinigt, die sogenannten Reformwagen. Bei den gedeckten Wagen beschaffte man einen relativ kurzen Wagen von 7,10 m Rahmenlänge mit Achsständen von 4,40 m, 4,50 m oder 5,00 m.



BIERWAGEN FELDSCHLÖSSCHEN DER SBB



Betriebs-Nr. 90 591 P



95,8



Best.-Nr. 2 4 8 1

EILGUTWAGEN K2 DER SBB



Betriebs-Nr. 37 362



95,8



Best.-Nr. 2 4 8 2

KÜHLWAGEN DER SBB



Betriebs-Nr. 73 291



95,8



Best.-Nr. 2 4 8 3

Diese Wagen wurden ab 1902 als K2 bezeichnet, das sind Wagen mit 12,5 t Ladegewicht und 40 bis 44 qm Ladevolumen. In der Ausführung mit 5,0 m ließ die SBB diese Wagen auch noch lange Zeit nachbauen. Auch bei allen namhaften Privatbahnen liefen solche Wagen. Es gab die Wagen wahlweise mit Bremserhaus (in der Schweiz als Bremserhütte bezeichnet) oder offener Bremserbühne, letztere hatten eine etwas größere Ladelänge. Einzelne Wagen hatten als Eilgutwagen die Westinghouse Bremse, Dampfleitung und roten Anstrich, die übrigen hatten erst nur Handbremse und graue Farbgebung. In umgebautem Zustand sind viele Wagen noch heute vorhanden, allerdings nicht mehr im normalen Fuhrpark, sondern als Arbeits- oder Bahndienstwagen.

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

NIEDERFLUR - CONTAINERWAGEN „megafret“ DER AAE

Die Ahaus-Alstätter-Eisenbahn AAE, eine Privatbahn nahe der Holländischen Grenze, hat sich in jüngster Zeit als Wagonvermietungsgesellschaft einen Namen gemacht.

Die AAE besitzt inzwischen mehr als 11 000 Güterwagen. Einer der Schwerpunkte der AAE ist die Ver-

mietung von Wagen für den Containerverkehr. Neben vier- und sechssachsigen Wagen sind auch achtsachsige Niederflereinheiten „megafret“ im Bestand.

Beim „megafret“-Wagen handelt es sich um eine achtsachsige Einheit, bestehend aus zwei vierachsigen

Wagen, die kurzgekuppelt sind und im Betrieb nicht getrennt werden können.

Container farbig bedruckt.

Container austauschbar mit fast allen gängigen Fabrikaten.

Betriebs-Nr. 490 9 511-OP



Best.-Nr. 2300

VERBINDUNGSDEICHSEL IM ORIGINALMASS

NEUE CONTAINERBAUART „HIGH CUBE“

BREMSLEITUNGEN EINGESETZT
AUS STAHLPROFILIEN

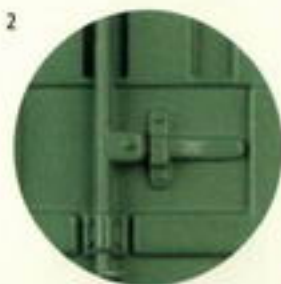
ALLE ZURÜSTTEILE MONTIERT





HIGHLIGHTS

- 1_Aufwändige Bedruckung - auch in den Vertiefungen der Container.
- 2_Feinste Nachbildung der Container.
- 3_Feinste Bedruckung und Lackierung.
- 4_Rahmen aus Zinkdruckguss - daher Wagen auch ohne Container einsetzbar.
- 5_Extra angesetztes Handrad.



MEHRTEILIGE BREMSANLAGE,
VON OBEN SICHTBAR

SEPARAT EINGESETZTE AGGREGATE
ZWISCHEN DEN RAHMENWÄNGEN

ANGESETZTE GRIFFSTÄNGEN UND TRITTSTUFEN
IN GERINGER MATERIALSTÄRKE



NIEDERFLUR – CONTAINERWAGEN „megafret“ DER AAE

Die „megafret“ Containerwagen der Ahaus-Alstätter-Eisenbahn AAE wurde für den Transport der sogenannten „high cube“-Container entwickelt. Das sind Container, die Eckhöhen von 2,80 oder gar 3,20 m aufweisen. Die Schiebepalencontainer der Transfesa haben dabei eine Länge von 45 Fuß.



Betriebs-Nr. 490 9 517-7 P



NIEDERFLUR – CONTAINERWAGEN „megafret“ DER AAE

Zur wirtschaftlichen Auslastung der „megafret“ Wagen werden auch ganz normale Standard-Container befördert. Es können bis zu vier 20-Fuß-Container geladen werden. Bis zu 140 km/h Geschwindigkeit können mit dem Wagen gefahren werden, die Einheit hat eine Nutzlast von 87 t. Die Wagen werden im Verkehr auf allen europäischen Bahnen inklusive Großbritannien eingesetzt.



Betriebs-Nr. 490 9 514-4 P





★ „Echte Meisterleistung in Sachen Vorbildtreue“.

„Perfektion bis ins kleinste Detail“ – Brawa setzt

Maßstäbe – so klingt die Fachpresse, wenn sie

unsere Modelle testet.

KÜHLWAGEN NS 3ER-SET

Am Ende ihrer Nutzungszeit trugen die Kühlwagen St1 das allerneueste Logo der Interfrigo. Die Interfrigo war eine gemeinsame Gründung der europäischen Eisenbahnen zu dem Zweck, die Kühltransporte auf der Eisenbahn rationell und effektiv durchzuführen. Die Interfrigo hatte einige Wagen auch bei den NS eingestellt.



KÜHLWAGEN DB, FS, NS 3ER-SET

Der UIC Standard 1 (St. 1) Kühlwagen ist bis heute der meistgebaute Kühlwagen. Ab Ende der Fünfziger Jahre wurde er von fast allen europäischen Bahnen beschafft. Ein für den Transport von Bananen bestimmter Kühlwagen der Niederländischen Staatsbahnen und je ein italienischer und deutscher Universalkühlwagen der Epoche 4 bilden den Inhalt des Sets 2044.



KÜHLWAGEN MIGROS, SBB UND FS 3ER-SET

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





KÜHLWAGEN „FÜRSTENBERG“ DER DB

Der internationale Eisenbahnverband UIC nahm in seine Vorschläge von standardisierten Wagenbauarten zwei Kühlwagentypen auf. Der Standard St. 1 sollte zum bis heute meistgebauten Kühlwagen werden.

Von den insgesamt 6500 Kühlwagen St. 1 stellte die FS Italia den Löwenanteil von mehr als 3500 Stück.

Auch als diese Wagen bei den anderen Bahnverwaltungen längst ausgemustert waren, transportieren sie unter „italienischer Flagge“ noch Obst, Gemüse und Blumen über die Alpen ins kühle Mitteleuropa. Einige waren auch auf der Insel Sizilien im Einsatz und daher entsprechend gekennzeichnet. Viele pri-



Betriebs-Nr. 082 0 508-8

III 135 2047 Best.-Nr. 2047

vate Unternehmen wie beispielsweise Brauereien beschafften ebenfalls St. 1 Kühlwagen. Als Bier noch auf der Schiene transportiert wurde, rollten viele Liter Gerstensaft in St. 1 zu den Verbrauchern.

KÜHLWAGEN „BODENSEEOBST“ DER DB

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



Betriebs-Nr. 082 0 521-1

IV 135 2049 Best.-Nr. 2049

ZUBEHÖR FÜR LOKS UND WAGEN



Best.-Nr. 2 2 2 5

Wechselstromschleifer

Silencio Schleifer

(vermindert Fahrgeräusche)

50 mm, nachrüstbar für fast alle

Wechselstromlokomotiven



Best.-Nr. siehe unten

Wechselstromschleifer

für Personenwagen

2-Achser

2 2 2 0

4-Achser

2 2 2 1



Best.-Nr. 2 2 3 0

Geländer

mit Schlussignal und Absperrung

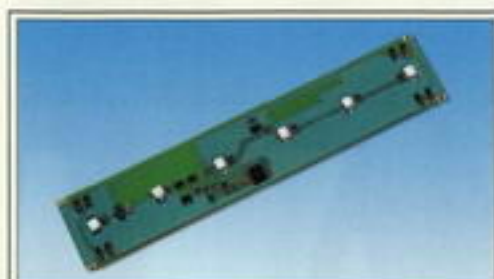
für Personenwagen 2-Achser



Best.-Nr. 2 2 5 0

Starrkupplung

passend für alle Normkupplungs-
schächte, 10er-Set



Best.-Nr. siehe unten

Beleuchtungsplatine für Personenwagen

2-Achser

2 2 0 0

4-Achser

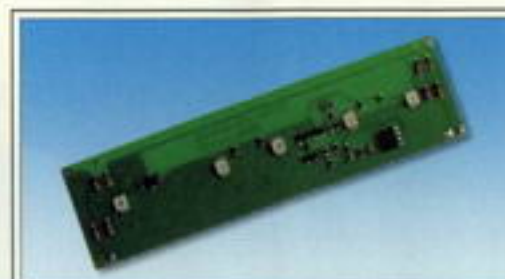
2 2 0 1



Best.-Nr. 2 2 0 2

Beleuchtungsplatine

für D-Zugwagen, „eiserne Bauart“ 4-Achser



Best.-Nr. siehe unten

Beleuchtungsplatine für Personenwagen

2-Achser

2 2 0 4

TAUSCHRADSÄTZE FÜR WECHSELSTROM



Best.-Nr. siehe unten

Scheibenradsatz

Achslänge 20 mm

2 1 8 0 . 1

Scheibenradsatz in Spitzenlagerung

Achslänge 23,8 mm

2 1 8 1

Scheibenradsatz

für Life Like Proto 2000 Wagen

2 1 8 4



Best.-Nr. siehe unten

Speichenradsatz in Spitzenlagerung

Achslänge 23 mm

2 1 8 2

Speichenradsatz in Spitzenlagerung

Achslänge 24 mm

2 1 8 3

ZUGSCHLUSS-SET



Best.-Nr. 2 2 3 1

für Württemberger Güterwagen (3 Stück)

KESSELWAGEN ESSO AG DER DB

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die frühere Deutsch Amerikanische Petroleum Gesellschaft in Esso AG umbenannt. Die Firma Esso war schon in den 50er-Jahren eine der bekanntesten Mineralölfirmen. Sie setzte zahlreiche eigene und mit dem Firmenlogo versehene Kesselwagen ein.



KESSELWAGEN RHENANIA OSSAG DER DRG

Die Firma Rhenania Ossag war eine Tochtergesellschaft der Shell AG. Sie hatte einen großen Park von Kesselwagen mit Firmenwerbung für den Transport von Mineralprodukten, unter anderem auch für das Shell-Benzin.



KESSELWAGEN HUGO STINNES AG DER DRG

Hugo Stinnes schuf das größte Wirtschaftsimperium seiner Zeit. Mit 22 Jahren machte er sich selbstständig, in Mülheim an der Ruhr begann er mit Kohlenhandel. Zu seinen 1664 Betrieben gehörten u. a. auch Beteiligungen an Ölquellen und Ölraffinerien. Selbstverständlich wurde das Stinnes-Öl mit eigenen Kesselwagen transportiert. Das neue Brawa Modell hat gegenüber dem früheren Wagen 2056 eine geänderte Wagennummer.



KESSELWAGEN RÜTGERSWERKE DER DB



Betriebs-Nr. 004 6 177-1 P

IV 120,5 2180.1 Best.-Nr. 2 0 6 0

Die erste Firma, die die drehstell-
losen Kesselwagen Bauart Krupp
beschaffte, war die Gesellschaft
für Teerverwertung in Duisburg.
Diese wurde von der Firma Rütgers
übernommen, die solche Kesselwa-
gen bis in die 70er-Jahre hinein
einsetzte.

KESSELWAGEN RHEINMETALL DER DRG



Betriebs-Nr. 541 409

II 120,5 2180.1 Best.-Nr. 2 0 5 7

Die Firma Rheinmetall hatte eine
große Menge von Mineralproduk-
ten und anderen flüssigen Stoffen
zu transportieren.
Vor allem für den innerbetrieb-
lichen Bedarf besaß sie viele zwei-
und vierachsige Kesselwagen.

KESSELWAGEN ESSO AG DER DB



Betriebs-Nr. 584 856

III 120,5 2180.1 GERINGER RESTBESTAND Best.-Nr. 2 0 6 6

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde
die frühere Deutsch Amerikanische
Petroleum Gesellschaft in Esso AG
umbenannt. Die Firma Esso war
schon in den 50er-Jahren eine der
bekanntesten Mineralölfirmen.
Sie setzte zahlreiche eigene und
mit dem Firmenlogo versehene
Kesselwagen ein.





KESSELWAGEN MIT KUPPELWAGEN RUSSLAND

Unterschiedliche Spurweiten erschweren den Transport von Russland in das übrige Europa. Schon früh wurden daher Spurwechsel-Radsätze entwickelt, die den durchgehenden Transport der Ware in einem Wagen ermöglichten. Für die in den Ländern der ehemaligen Sowjetunion übliche Mittelkupplung werden für das europäische Schienennetz spezielle Kuppelwagen benötigt, die an einem Ende die Mittelkupplung, am anderen die europäische Schraubenkupplung tragen.



V 467,6 2181 2184 Best.-Nr. 2061

Im 3er-Set enthalten:
2 Kesselwagen,
1 Kuppelwagen EAS

FLACHWAGEN R m m s DER DB

Als UIC Standardtyp 2 normte die UIC einen Flachwagen mit einer Ladelänge von 12,64 m bei einer LÜP von 14,04 m. Der Wagen wurde von fast allen europäischen Bahnen mit und ohne Bordwände beschafft. Die DB beschaffte ab 1968 insgesamt 2695 Wagen der Bauarten 663 und 664 ohne Bordwände und 660 Einheiten der Bauart 665 mit Bordwänden. Die Besonderheit der DB Wagen waren die Bordwände aus Aluminium, während die anderen europäischen Bahnen Bordwände in Stahlbauweise bevorzugten. Ein großer Teil der von der DB beschafften Wagen ist, nach einigen Umbauten, noch im Einsatz. Die Umbauten betrafen die Ausrüstung mit Drehgestellen der Bauart Y25 und der Umbau einiger Wagen zu Containertragwagen.



Betriebs-Nr. 396 1 512-1

IV 161,4 2181 Best.-Nr. 2280

NIEDERBORDWAGEN R m m s DER DB



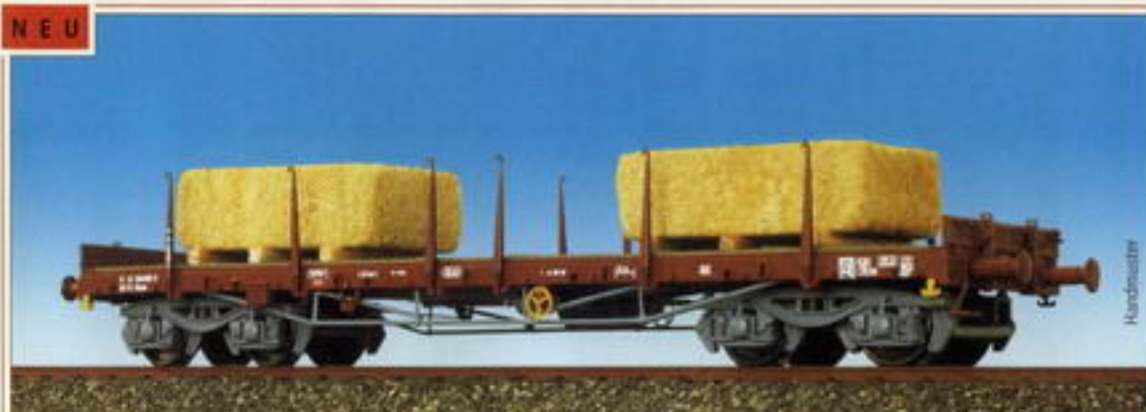
Betriebs-Nr. 394 8 372-2

IV 161,4 2181 Best.-Nr. 2281

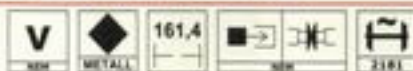


FLACHWAGEN Rmms DER FFS Italia

NEU



Betriebs-Nr. 31 83 396 0 007-0



Best.-Nr. 47100

Die Flachwagen der Bauart Rmms und Remms wurden von den UIC genormt und von diversen Europäischen Bahnen beschafft. Die FS Italia, die 2005 ihr hundertjähriges Bestehen feiern kann, verstärkte ihre Rmms mit Untergruten. Inklusive Ladegut aus echtem Sandstein

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005

FLACHWAGEN Remms „FEUERWEHR“ DER DB

NEU



Betriebs-Nr. 60 068-4



Best.-Nr. 47101

Im Bahnhof Hagen verwendet die örtliche Feuerwehr einen Flachwagen der Bauart Remms zum Transport der Ausrüstung zum Einsatzort. Je nach Einsatz werden Feuerwehrfahrzeuge oder -Container auf dem Remms verladen.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2005

FLACHWAGEN DER SBB

Die SBB übernahmen 1922 die Seethalbahn Emmenbrücke-Beinwil-Lenzburg mit sämtlichem Rollmaterial. Damit kamen auch einige Niederbordwagen in den Bestand der SBB, die technisch fast identisch waren mit den Kieswagen der Königlich Württembergischen Staats Eisenbahn.



Betriebs-Nr. MC 355

II METALL 97,3 3183 Best.-Nr. 2089

SCHWERLASTWAGEN Samm DER DR MIT 2 IFA LKW

Ab 1952 beschaffte die Deutsche Reichsbahn in der ehemaligen DDR sechssachsige Flachwagen mit niederen Bordwänden. Diese Wagen erhielten das Gattungszeichen RRym, später Sa bzw. Samms, sie waren ursprünglich für den Transport von überschweren Kettenfahrzeugen und LKW bei Truppentransporten gedacht. Die Geländer der Bremserbühne lassen sich abklappen, um beim Beladen von Fahrzeugen von einem Wagen zum nächsten fahren zu können.



Betriebs-Nr. 27 50 4811 643-6

III 182,7 3183 Best.-Nr. 2027

FLACHWAGEN Samm DER DR

Die ab 1952 beschafften Samms waren ursprünglich für den Transport von überschweren Kettenfahrzeugen gedacht. Sie wurden jedoch überwiegend friedlich genutzt. Das Röhrenwerk VEB Industrie- und Kraftwerksrohrleitungen Bitterfeld verwendete auch Samms Wagen, um ihre Produkte zu versenden. Inklusive Ladegut

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2005



Betriebs-Nr. 31 50 4818 144-2

IV 182,7 3183 Best.-Nr. 47000

GÜTERWAGEN EAS DER DR



Betriebs-Nr. 596 6 592-2

IV 161,6 2181 Best.-Nr. 2 0 6 2

Zwischen 1975 und 1987 entstanden im RAW Zwickau und bei Waggonbau Niesky durch Rekonstruktion älterer Wagen und Neubau mehr als 7500 offene vierachsige Wagen der Bauart Eas.

Die Wagen hatten Drehgestelle Bauart Niesky, die einzelnen Bauserien unterschieden sich geringfügig durch die Form des Untergestells, die Aufbauten waren weitgehend identisch. Dieser UIC-standardisierte Wagentyp wurde auch von anderen Bahnen des ehemaligen Ostblocks wie Polen, Tschechien und Ungarn verwendet.

GÜTERWAGEN EALOS DER DB



Betriebs-Nr. 592 8 717-3

V 161,6 2181 Best.-Nr. 2 0 6 3

Zum Transport von Holzabfällen aus Abfallbetrieben überarbeitete die DB AG einige von der DR übernommene Wagen der Gattung Eas 070. Um für das leichte Ladegut mehr Raum zu schaffen, wurden die Wände erhöht. Insgesamt 378 nun als Ealos 053 bezeichnete Wagen entstanden so durch Umbau in den Jahren 1995 und 1996. Weitere 198 ähnlich aussehende Ealos-x entstanden aus anderen Basiswagen.

GÜTERWAGEN EAS DER DB



Betriebs-Nr. 596 6 241-1

V 161,6 2181 Best.-Nr. 2 0 6 4

Die DB AG übernahm von der früheren DR ca. 680 offene Güterwagen der Bauart 5965. Bei der DR wurden diese als Rekowagen bezeichnet. Die offenen Güterwagen der DR erhielten bei der DB AG die Bauartnummer 070. Sie wurden zunächst unverändert eingesetzt. Da die Abmessungen des Wagenkastens den UIC-Vorgaben entsprachen, war dies problemlos möglich. Inzwischen wurde der größte Teil dieser Wagen zu Holzschnipselwagen umgebaut.

KOHLENWAGEN OOT 3ER-SET DER DRG

Nach ausgedehnten Versuchen beschaffte die Deutsche Reichsbahn ab 1927 die ersten Großraum-Selbstentladewagen. Bis 1932 wurden 520 Exemplare des Kohlenwagens in Dienst gestellt. Sie wurden u. a. zum Transport schlesischer Kohle zu Berliner Kraftwerken verwendet. Gezogen wurden diese Züge in der Regel von den eigens dafür beschafften Elloks der Baureihe E 95. Sie wurden wie alle Selbstentlader dem Gattungsbezirk Oldenburg zugewiesen. Als die Direktion Oldenburg 1934 aufgelöst wurde, erhielten sie die neue Bezeichnung Saarbrücken.



Betriebs-Nr. Oldenburg 697, 731, 748



TIEFLADEWAGEN SSm DER K.W.St.E.

Zum Transport von besonders sperrigen Teilen hatte sich recht früh eine Standardform für Tiefladewagen entwickelt, von der Bahnen im In- und Ausland Wagen beschafften. Die K.W.St.E. stellte 1890 fünf dieser Wagen in Dienst, die sich als recht langlebig erwiesen, einige waren bis in die Epoche III hinein vorhanden.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005



Betriebs-Nr. 49 998



KOHLENSÄUREWAGEN „ROMMENHÖLLER“ DER DB

Auf der Basis der weit verbreiteten Tiefladebauart beschaffte die Kohlendioxidfabrik Dr. Raydt in Stuttgart zwei Kohlendioxidwagen. Entgegen der üblichen Verladeart konnten bei diesen Wagen die Kohlendioxidflaschen stehend gelagert werden. Über verschiedene Besitzerwechsel kamen beide Wagen zu den Rommenhöller Kohlendioxidwerken, die sie bis Dezember 1964 einsetzten.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005



Betriebs-Nr. 564 434





KOHLENWAGEN DER GBAG



Betriebs-Nr. 16



114,7



Best.-Nr. 2 0 1 0

Die Gelsenkirchener Bergwerks AG GBAG wurde 1873 gegründet. Innerhalb von 50 Jahren stieg die GBAG zum größten Kohlebergbauunternehmen Europas auf. Den Kohlenverkehr auf der Schiene wickelte die GBAG zum Teil mit eigenen Güterwagen ab. Dabei verwendete man früher als die Reichsbahn Selbstentladewagen in großer Zahl. Die auffällige GBAG-Beschriftung zeugt vom Selbstbewusstsein der Gelsenkirchener.

KOHLEWAGEN DER DRG



Betriebs-Nr. 743



114,7



Best.-Nr. 2 0 0 9

Nach einer Abstimmung wurde Oberschlesien im Jahr 1922 geteilt und damit auch die Eisenbahndirektion Kattowitz. Die Wagen erhielten die zweisprachige Eigentumsbezeichnung „Oberschlesien/Gorný Slask“. Die übrigen Anschriften entsprachen den Reichsbahnvorschriften.



SEILBAHNEN



NEBELHORNBAHN

Das 2224 m hohe Nebelhorn ist der Hausberg des Kurortes Oberstdorf im bayerischen Allgäu. Im Jahr 1927 wurde die Nebelhornbahn AG gegründet mit dem Zweck, die Nebelhornspitze touristisch zu erschließen. Bereits ein Jahr später war Baubeginn, 1930 war die Nebelhornbahn fertiggestellt. Sie war bei der Eröffnung die längste Personenseilschwebbahn der Welt. Die untere Nebelhornbahn, das Vorbild des Brawa Modells, überwindet einen Höhenunterschied von 452 m auf 2,2 km Länge. Die mittlere Steigung beträgt 20,9 %. Sie hat bei einer maximalen Geschwindigkeit von 10 m/s eine Beförderungskapazität von 630 Personen je Stunde.

Nebelhornbahn

6 3 4 0

Wechselstrom-Anschluss 16 V.

Geschenkpäckung ohne Gebäudebausatz.

Inhalt: 2 Gondeln, beleuchtet

1 Mittelmast 280 mm

1 Zug- und Tragseil

1 Antrieb Bergstation

1 Seilführung talseitig



Nebelhornbahn Best.-Nr.

6 3 4 0

Bei den Gebäuden der Berg und Talstation der unteren Nebelhornbahn wurde versucht, die technisch notwendigen Gegebenheiten einer Seilschwebbahn und den traditionellen lokalen Baustil miteinander zu vereinen.

Gebäudebausatz

6 3 4 1

für Berg- und Talstation

Bergstation: Breite 167 mm/Länge 173 mm

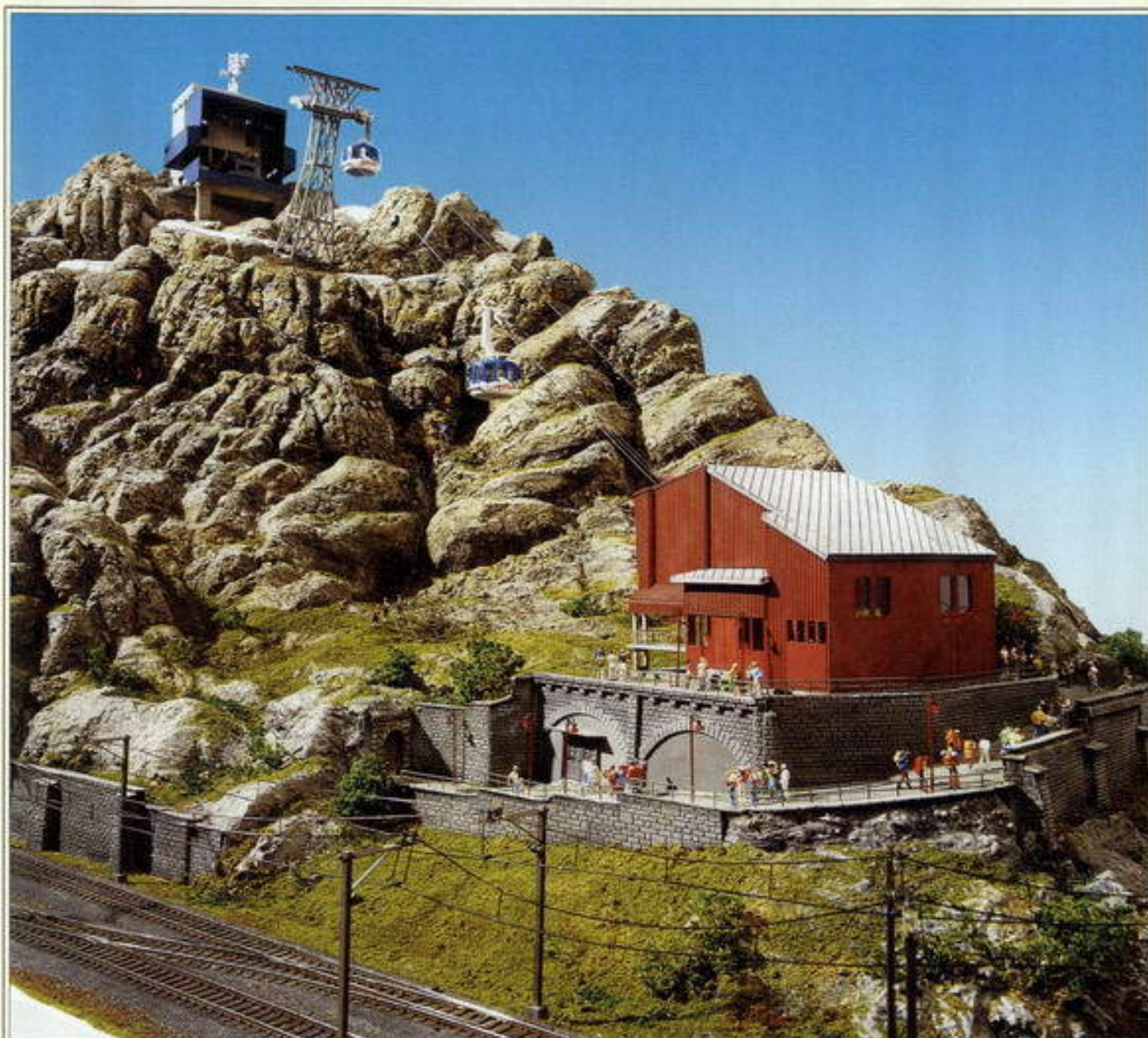
Talstation: Breite 135 mm/Länge 176 mm



Gebäudebausatz Best.-Nr.

6 3 4 1

TITLIS - BAHN



Titlis-Bahn Best.-Nr.

6 3 3 0

Engelberg ist ein beschaulicher Kurort in der Schweiz, nicht weit entfernt von Luzern. Er wartet mit einer Attraktion auf, die weltweit Aufsehen erregt hat: Eine neue Seilbahn, die die Eidgenossen für wert befanden, in den „Swiss Miniatur“ Park als eine der bedeutendsten Sehenswürdigkeiten des Landes aufgenommen zu werden.

Die 45-minütige Fahrt auf den Titlis ist ein Erlebnis der besonderen Art. Aus sanft-grünem Talgrund führt sie hinauf in eine hochalpine Gletscherwelt. Wer zur Gipfelstation auf 3020 m Höhe gelangen möchte, steigt in die erste drehbare Luftseilbahn der Welt. Der rotierende Gondelboden erlaubt immer neue spektakuläre Blicke auf Gletscherspalten, Eisabbrüche und Felsformationen. Beeindruckende Bergpanoramen und bei entsprechendem Wetter einmalige Fernsichten wechseln fortlaufend und verkürzen die 3/4-Stunden-Fahrt. Für Modelleisenbahner eine phantastische Chance, ihre Kreativität bei der Gestaltung von anspruchsvollen Bergwelten spielen zu lassen.

Titlis-Bahn

Wechselstrom-Anschluss 16V.

Geschenckpackung mit Gebäudebausatz.

Inhalt: 2 Gondeln beleuchtet, mit motorisch angetriebenem rotierenden Boden

1 Mittelmast 280 mm

1 Zug- und Tragseil

Elektronik zur Steuerung der Anlage
(Geschwindigkeit der Gondel regulierbar)

Gebäudebausatz für Berg- und Talstation (gealtert und lackiert)

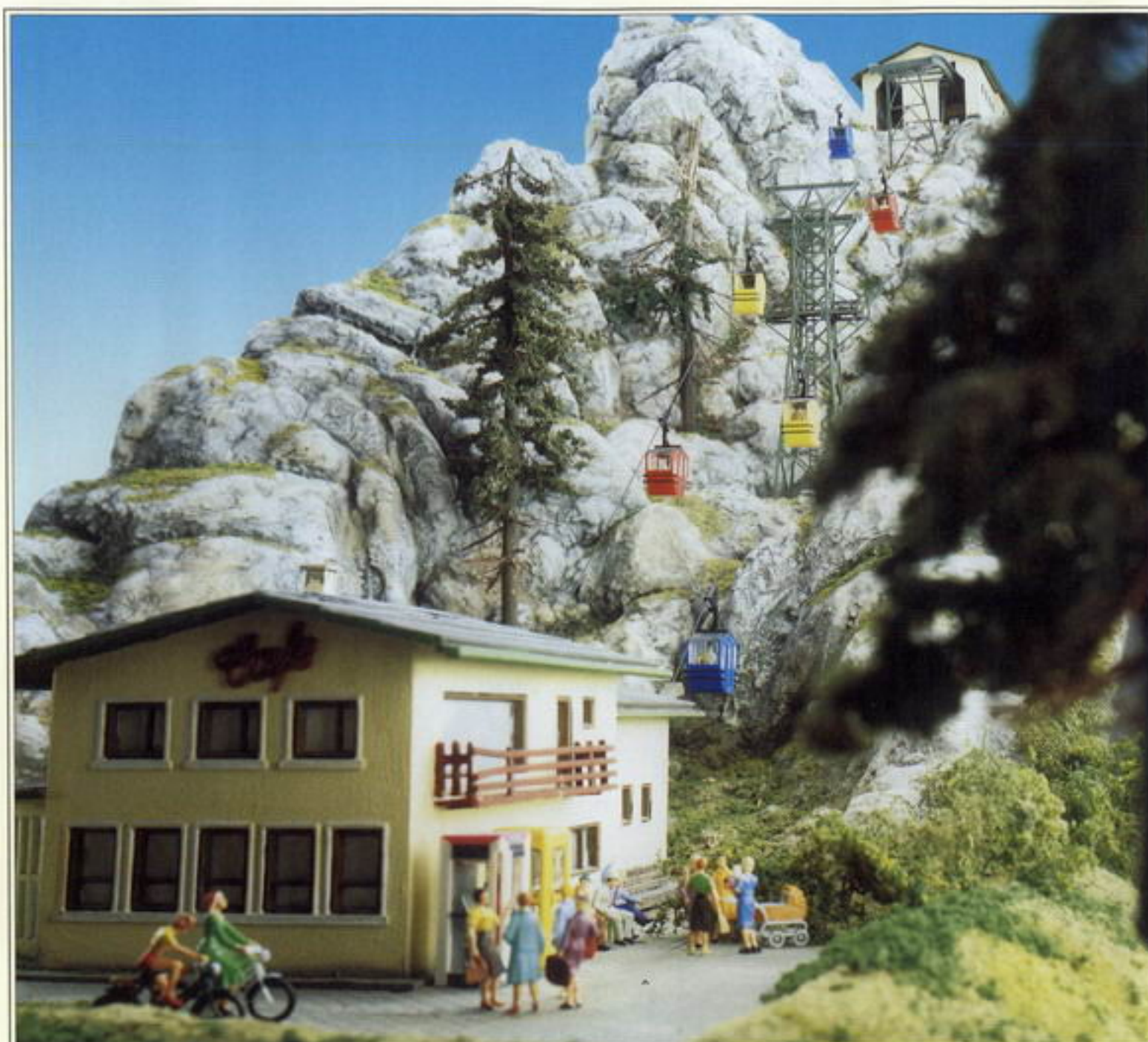
Bergstation: Breite 180 mm/Länge 170 mm

(mit motorisch bewegter Plattform)

Talstation: Breite 190 mm/Länge 210 mm

6 3 3 0

KANZELWANDBAHN



Kanzelwandbahn Best.-Nr.

6 2 8 0

Gebäudebausatz Best.-Nr.

6 2 9 0

Kanzelwandbahn

6 2 8 0

Nachbildung der Kanzelwandbahn im Kleinwalsertal. Gleichstrom-Anschluss 14 V.

Geschenkpäckung ohne Gebäudesatz. Geeignet zum Einbau in NOCH-Gelände.

Verlängerung möglich.

Inhalt:	2 Kabinen gelb, mit Figur	2 x 6 2 7 9
	2 Kabinen rot, mit Figur	2 x 6 2 8 1
	2 Kabinen blau, mit Figur	2 x 6 2 8 2
	1 Mittelmast 190 mm Höhe	6 2 8 3
	1 Antriebseinheit, bergseitig, komplett mit Untergestell	6 2 8 5
	1 Seilführung, talseitig, komplett	6 2 8 9
	1 Zugseil, 10 m Länge	6 2 9 2

Gebäudebausatz

6 2 9 0

für Berg- und Talstation

Bergstation: Breite 120 mm/Länge 185 mm

Talstation: Breite 110 mm/Länge 150 mm

LORENSEILBAHN



Lorenseilbahn Best.-Nr.

6 2 1 0

Gebäudebausatz Best.-Nr.

6 2 1 1

Lorenseilbahn

Gleichstrom-Anschluss 14 V.

Geschenckpackung ohne Gebäudebausatz.

Inhalt: 1 Mittelmast 77 m hoch

6 Kipporen

1 Antriebseinheit, bergseitig, komplett

1 Seilführung

1 Zugseil, 10 m

Eine Verlängerung der Seilbahn ist möglich.

6 2 1 0

Gebäudebausatz

für Berg- und Talstation

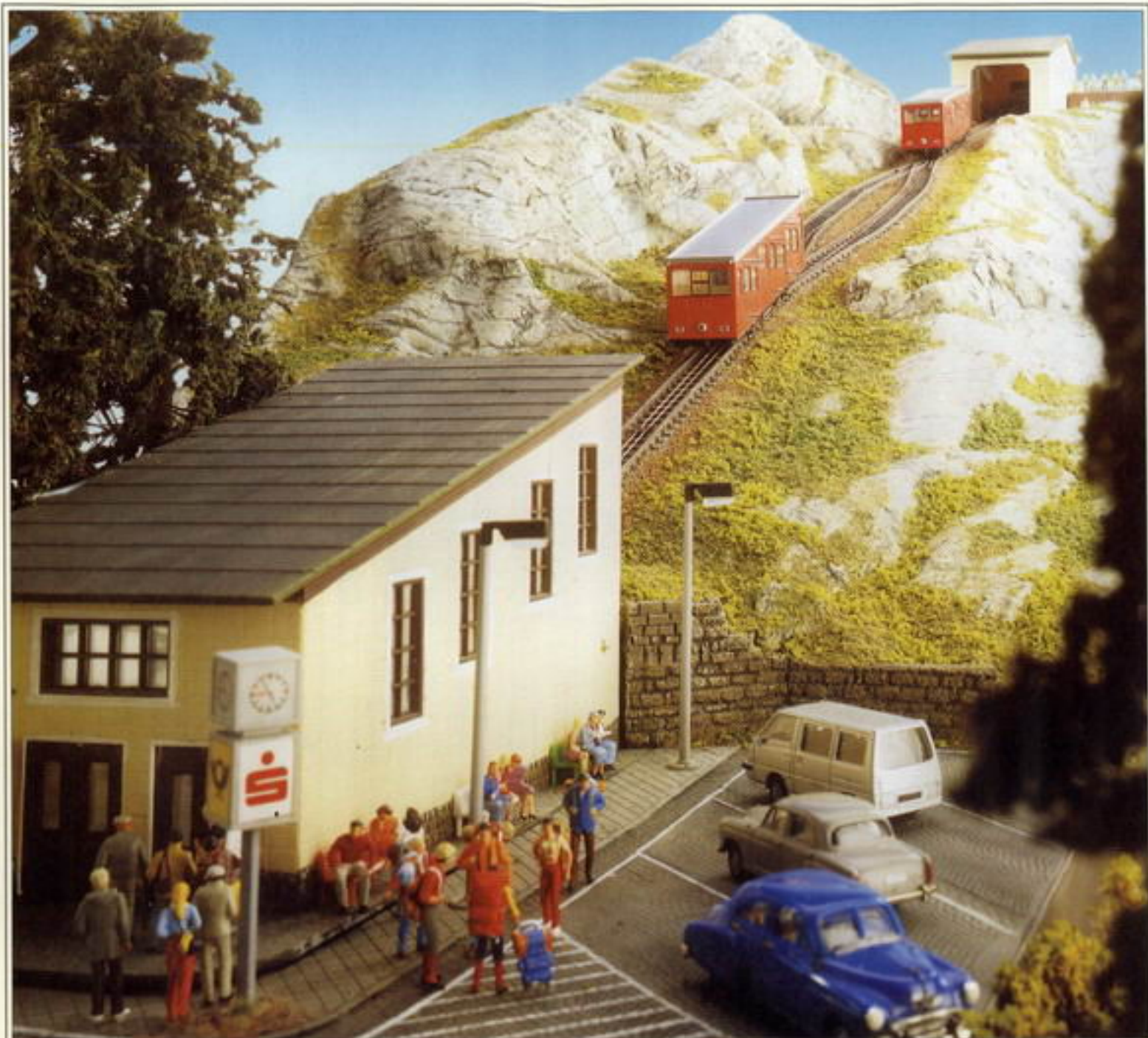
Bergstation: Breite 70 mm/Länge 130 mm

Talstation: Breite 150 mm/Länge 130 mm

6 2 1 1



STANDSEILBAHN



Standseilbahn Best.-Nr.

6 3 1 0

Gebäudebausatz Best.-Nr.

6 3 1 1

Standseilbahn

Nachbildung der Standseilbahn in Stuttgart/Waldfriedhof. Wechselstrom-Anschluss 14 V. Geschenkpackung ohne Gebäudebausatz, Verlängerung möglich.

Inhalt:	4 Schienen, gerade, Länge je 200 mm	2 x 6 3 1 2
	1 Ausweiche, 2-teilig, Gesamtlänge 400 mm	6 3 1 3
	1 Antriebseinheit, bergseitig	6 3 1 4
	1 Untergestell für Antrieb	6 3 1 5
	1 Umschalteneinrichtung	6 3 1 6
	1 Seilführung, talseitig	6 3 1 7
	1 Wagen, rot, beleuchtet, links	6 3 1 8
	1 Wagen, rot, beleuchtet, rechts	6 3 1 9
	1 Zugseil auf Rolle, 4 mm	6 3 2 0

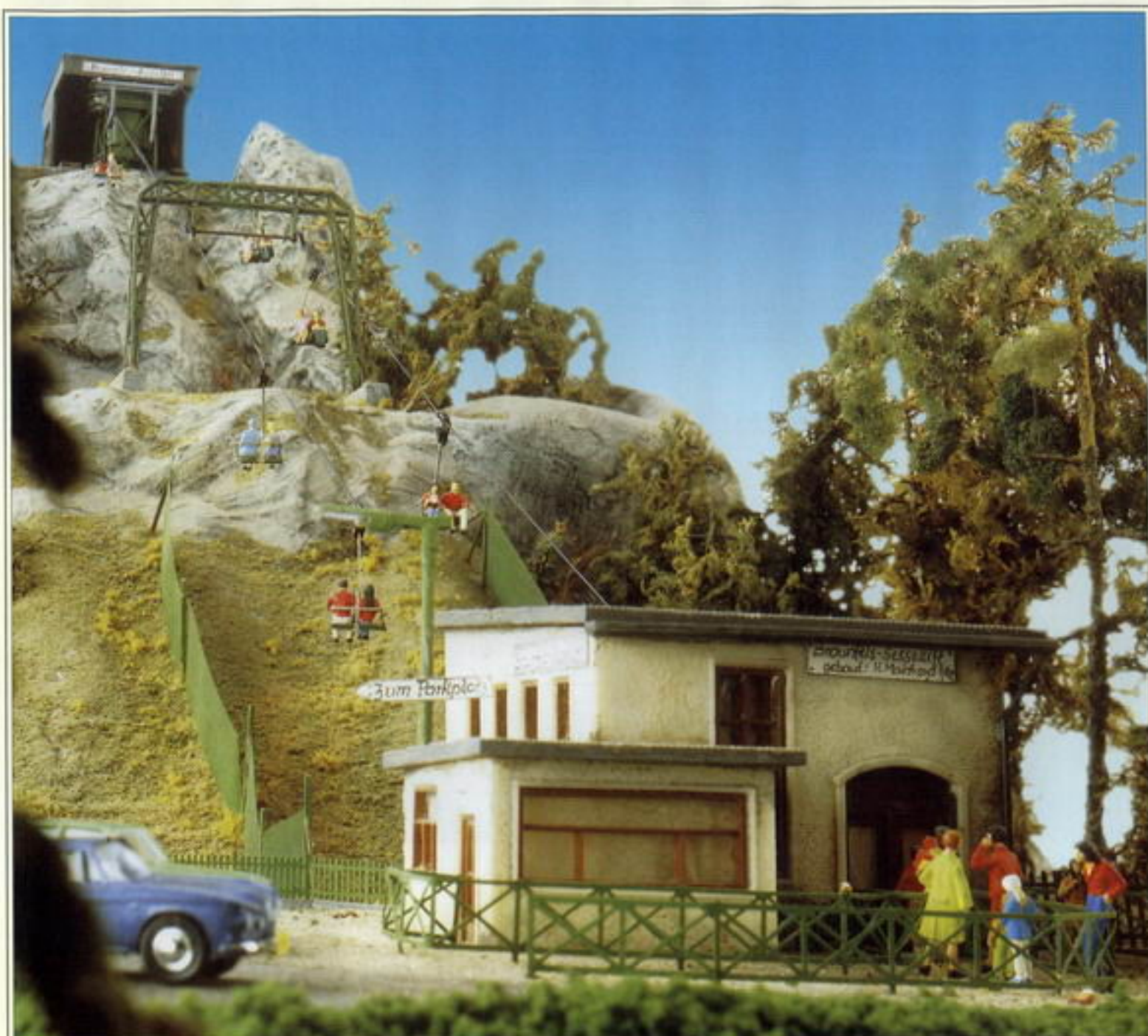
Gebäudebausatz

6 3 1 1

für Berg- und Talstation

Bergstation:	Breite 82 mm/Länge 225 mm
Talstation:	Breite 127 mm/Länge 185 mm

SESSELLIFT



Sessellift Best.-Nr.

6 2 7 0

Gebäudebausatz Best.-Nr.

6 2 7 1

Sessellift

Gleichstrom-Anschluss 14 V.

Geschenckpackung ohne Gebäudebausatz.

Inhalt: 1 Antriebseinheit, bergseitig komplett

1 Seilführung, talseitig

1 Tragstütze

6 Liftsessel mit 2 Figuren

1 Zugseil, 10 m

Eine Verlängerung des Sessellifts ist möglich.

6 2 7 0

Gebäudebausatz

für Berg- und Talstation

Bergstation: Breite 70 mm/Länge 77 mm

Talstation: Breite 95 mm/Länge 100 mm

6 2 1 4

6 2 1 7

6 2 7 2

6 x 6 2 7 3

6 2 9 2

6 2 7 1

CONTAINERTERMINAL



Containerkran-Set Best.-Nr.

1162

Nichts ist mehr unmöglich in der kleinen Welt der großen technischen Raffinessen! Bestes Beispiel: das Containerterminal von Brawa. Wie aus dem richtigen Leben gegriffen: LKW und Güterwaggons werden be- und entladen – alles per Fernsteuerung. Das Heben und Senken von Containern und das Verfahren der Ladebrücke nach links und rechts durch 2 eingesetzte Motoren gehören ebenso zu den faszinierenden Funktionsmöglichkeiten wie die vollautomatische Greiferanlage.

Weitere Details: Anschluss an Gleichstrom ist direkt möglich; Anschluss an Wechselstrom mit Brawa Brückengleichrichter 2185.

Containerkran-Set

1162

Inhalt:	Containerkran
	Ladestraße
	Steuergerät
	4 Container
Maße Ladestraße:	Länge 400mm, Breite 200 mm, Höhe 25 mm
Maße Kran:	Länge 180 mm, Breite 110 mm, Höhe 140 mm

Ergänzungspackung Container, 4 Stück

1163

2 Stück ACL rot, 2 Stück Seatrain grau für Brawa Containerkran, 1162 passend, Länge 68 mm, Breite 28,6 mm, Höhe 28,2 mm

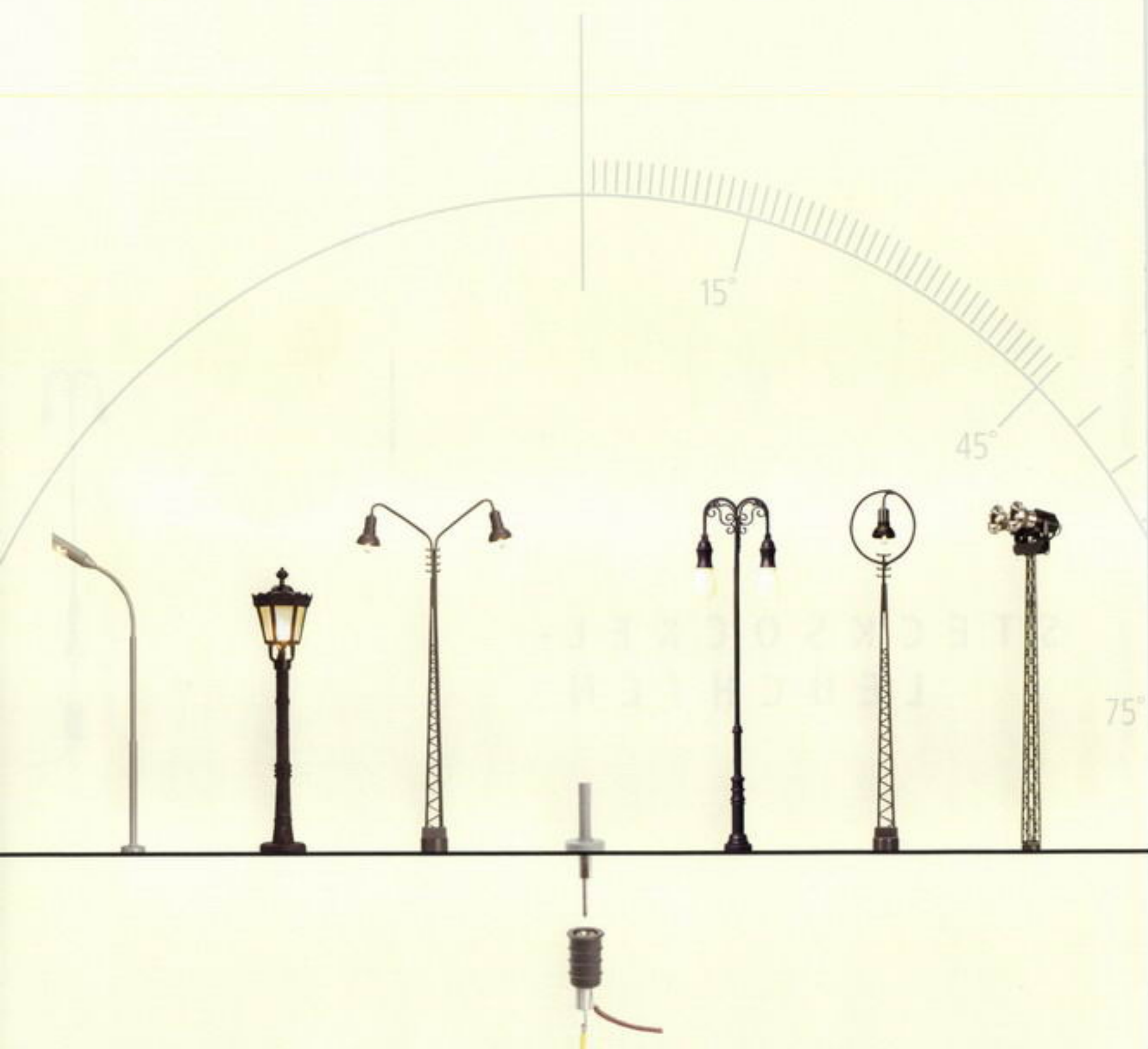


Ergänzungspackung Container Best.-Nr.

1163

STECKSOCKEL- LEUCHTEN





STECKSOCKEL-LEUCHTEN

Mit dem Brawa Stecksocket ist das Installieren von Leuchten ganz einfach: Leuchte in vorhandenen Sockel einstecken und fertig. Aufwändige Kabelverbindungen zwischen Leuchte und Sockel entfallen. Um unebenes Gelände auszugleichen, lässt sich die Leuchte im Sockel bis 10° ausrichten. Austausch der Modelle, Umbau oder Reparatur gehen schnell und ohne Beschädigung vonstatten. Das Europäische Patentamt hat 2004 die Einzigartigkeit der Stecksockettechnik bestätigt – seit 2004 ist sie patentiert.



Best.-Nr.	5 8 0 0
Schraubbirne	3 2 6 4
Steckbirne	3 3 8 0

Peitschenleuchte

3er-Set

Höhe 105 mm



Best.-Nr.	5 8 0 1
Ersatzbirne	3 3 8 0

Peitschenleuchte

2er-Set

Höhe 115 mm



Best.-Nr.	5 8 0 2
Ersatzbirne	3 3 8 0

Leuchte Brandenburg

3er-Set

Höhe 105 mm



Best.-Nr.	5 8 1 0
Schraubbirne	3 2 6 4
Steckbirne	3 3 8 0

Bahnhofsleuchte

3er-Set

Höhe 125 mm



Best.-Nr.	5 8 1 1
Ersatzbirne	3 2 7 5

Gittermastleuchte

3er-Set

Höhe 120 mm



Best.-Nr.	5 8 1 2
Ersatzbirne	3 2 7 5

Gittermastleuchte

2er-Set

Höhe 120 mm

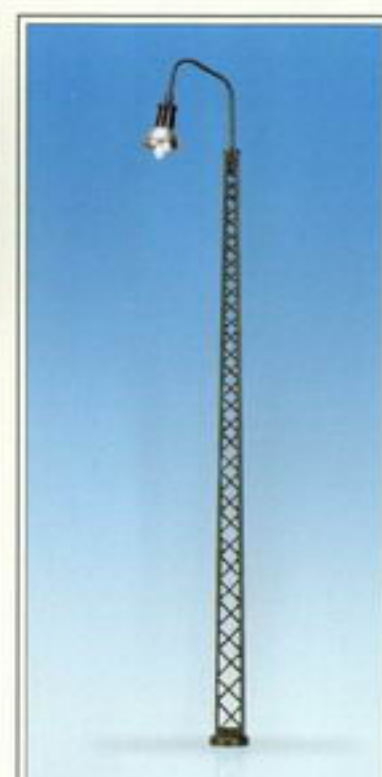


Best.-Nr.	5 8 1 3
Ersatzbirne	3 3 8 0

Gittermastleuchte, 2er-Set

mit Ring

Höhe 125 mm



Best.-Nr.	5 8 1 4
Ersatzbirne	3 3 8 0

Gittermastleuchte, 2er-Set

schlanker Vierkantmast

Höhe 140 mm

NEU



Best.-Nr.	5 8 1 5
Ersatzbirne	3 3 8 0

Gittermastleuchte 2er-Set

moderner Flachmast

Höhe 125 mm

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2005



Best.-Nr.	5 8 2 0
Schraubbirne	3 2 6 4
Steckbirne	3 3 8 0

Parklaterne

3er-Set

Höhe 70 mm



Best.-Nr.	5 8 2 1
Ersatzbirne	3 2 8 7

Parklaterne

3er-Set

Höhe 80 mm



Best.-Nr.	5 8 2 2
Ersatzbirne	3 3 8 0

Platzleuchte

2er-Set

Höhe 100 mm



Best.-Nr.	5 8 2 3
Ersatzbirne	3 3 8 0

Platzleuchte 2-fach

2er-Set

Höhe 100 mm



Best.-Nr.	5 8 3 0
Schraubbirne	3 2 6 4
Steckbirne	3 3 8 0

Straßenlaterne

3er-Set

Höhe 60 mm



Best.-Nr.	5 8 3 1
Ersatzbirne	3 2 6 4

Straßenleuchte

3er-Set

Höhe 80 mm



Best.-Nr.	5 8 3 2
Ersatzbirne	3 3 8 0

Straßenleuchte

3er-Set

Höhe 60 mm



Best.-Nr.	5 8 4 0
Schraubbirne	3 2 6 4
Steckbirne	3 3 8 0

Holzmastleuchte
3er-Set
Höhe 80 mm



Best.-Nr.	5 8 4 1
Ersatzbirne	3 2 5 2

Holzmastleuchte 2-fach
2er-Set
Höhe 60 mm



Best.-Nr.	5 8 4 2
Ersatzbirne	3 3 8 0

Holzmastleuchte
3er-Set
Höhe 100 mm

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2005



Best.-Nr.	5 8 5 0
Ersatzbirne	3 3 8 1

Bahnsteigleuchte
3er-Set
Höhe 70 mm



Best.-Nr.	5 8 5 1
Ersatzdiode	3 3 8 0

Bahnsteigleuchte
3er-Set
Höhe 70 mm

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2005



Best.-Nr.	5 8 5 2
Ersatzdiode	3 3 8 0

Bahnsteigleuchte 2-fach
2er-Set
Höhe 70 mm

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2005



Best.-Nr.	5 8 6 0
Ersatzbirne	3 2 7 8

Flutlicht 2-fach
2er-Set
Höhe 135 mm



Best.-Nr.	5 8 6 1
Ersatzbirne	3 2 7 8

Flutlicht
2er-Set
Höhe 60 mm

NEU



Best.-Nr.	5 8 6 2
Ersatzbirne	3 2 7 8

Flutlicht 4-fach

2er-Set

vertikal und horizontal schwenkbar,
Höhe 150 mm

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005



Best.-Nr.	5 8 6 3
Ersatzbirne	3 2 7 8

Scheinwerfer

2er-Set

vertikal schwenkbar, Länge 18 mm,
Höhe 14 mm, ø 12 mm



Best.-Nr.	5 8 9 0
-----------	---------

Nachrüstpackung

5er-Set

Stecksockel ohne Leuchte



Best.-Nr.	5 8 7 0
Ersatzbirne	3 3 8 1

Bahnsteiguhr

2er-Set

beleuchtet, Höhe 50 mm



Best.-Nr.	5 8 8 0
Ersatzbirne	3 3 8 0

Bogenleuchte

3er-Set

Höhe 100 mm



Best.-Nr.	5 8 8 1
Ersatzbirne	3 3 8 0

Bogenleuchte 2-fach

2er-Set

Höhe 100 mm

STECKSOCKEL-LEUCHTEN SER-SET



Inhalt:

2 x Gittermastleuchte

Höhe 120 mm

Ersatzbirne 3380

2 x Bahnsteigleuchte

Höhe 70 mm

Ersatzbirne 3381

1 x Bahnsteiguhr

beleuchtet, Höhe 50 mm

Ersatzbirne 3381

STECKSOCKEL-LEUCHTEN-SET „AM BAHNSTEIG“

NEU



Inhalt:

2 x Peitschenleuchte

Höhe 105 mm

Ersatzbirne 3380

2 x Parklaterne

Höhe 70 mm

Ersatzbirne 3380

1 x Scheinwerfer

vertikal schwenkbar, Länge 18 mm,

Höhe 14 mm, ø 12 mm

Ersatzbirne 3278



LEUCHTEN



ANTIK-LEUCHTEN



Best.-Nr. 5 1 7 1
Ersatzbirne 3 2 5 1

Schirmleuchte

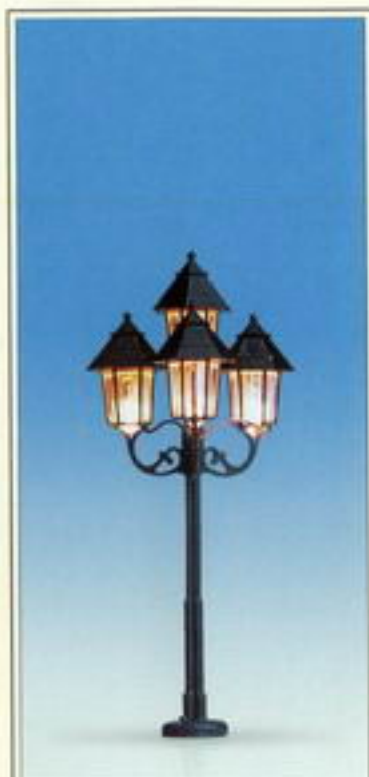
Höhe 90 mm



Best.-Nr. 5 1 7 2
Ersatzbirne 3 2 9 3

Stadtleuchte Nürnberg

Höhe 50 mm



Best.-Nr. 5 1 7 3
Ersatzbirne 3 2 5 4

Stadtleuchte Nürnberg

Höhe 60 mm



Best.-Nr. 5 1 7 4
Ersatzbirne 3 2 5 2

Leuchte Berlin-Charlottenburg

Höhe 112 mm



Best.-Nr. 5 2 0 3
Ersatzbirne 3 2 9 3

Gaslaterne Stuttgart

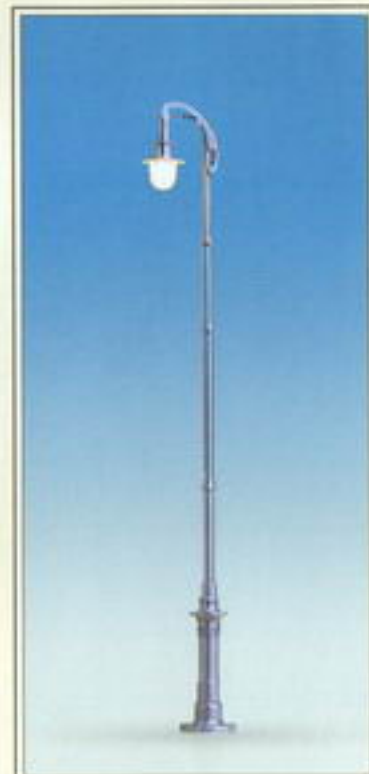
Höhe 100 mm



Best.-Nr. 5 2 0 4
Ersatzbirne 3 2 5 2

Köln Boulevard

Höhe 155 mm



Best.-Nr. 5 2 0 5
Ersatzbirne 3 2 9 3

Leuchte München
Theatiner-Boulevard

Höhe 125 mm



Best.-Nr.	5 2 2 0
Ersatzbirne	3 2 5 1

Schirmleuchte

Höhe 90 mm



Best.-Nr.	5 2 2 2
Ersatzbirne	3 2 5 2

Parkleuchte

Höhe 84 mm



Best.-Nr.	5 2 2 3
Ersatzbirne	3 2 5 2

Parkleuchte

Höhe 90 mm



Best.-Nr.	5 2 2 4
Ersatzbirne	3 2 5 4

Parkleuchte Baden-Baden

Höhe 76 mm



Best.-Nr.	5 2 2 5
Ersatzbirne	3 2 5 2

Parkleuchte

Höhe 84 mm



Best.-Nr.	5 2 2 6
Ersatzbirne	3 2 5 2

Parkleuchte

Höhe 90 mm

★ **Brawa-Leuchten** wirken aus gutem Grund so
hochwertig und echt: Ihre tragenden Teile sind
komplett aus Metall – je nach Modell aus Messing
oder gelötetem Blech. Die aufwändige Lackierung
und ein vielfältiger Lampenkopf machen die
Vorbildserie perfekt.

WANDLEUCHTEN



Best.-Nr. 5 3 2 0
Ersatzbirne 3 2 9 3

Soffitte

zum Verspannen, kompl. mit
Spanndraht, Länge 24 mm



Best.-Nr. 5 3 5 2
Ersatzbirne 3 2 9 3

Wandlaterne

Höhe 24 mm



Best.-Nr. 5 3 5 3
Ersatzbirne 3 2 9 3

Wandlaterne

Höhe 22 mm



Best.-Nr. 5 3 5 6
Ersatzbirne 3 2 8 7

Wandlaterne Baden-Baden

Höhe 23 mm



Best.-Nr. 5 3 5 7
Ersatzbirne 3 2 8 7

Wandlaterne Nürnberg

Höhe 20 mm



Best.-Nr. 5 3 5 8
Ersatzbirne 3 2 5 2

Wandlampe

für BW's, BD, Fabriken etc.
Abmessung 13 x 15 mm



Best.-Nr. 5 5 3 6
Ersatzbirne 3 2 5 2

Bahnsteigbeleuchtung

zum Befestigen am Bahnsteigdach
Höhe 75 mm



Best.-Nr. 5 5 3 7
Ersatzbirne 3 2 9 3

Bahnhofsleuchte, modern

Höhe 5 mm, Länge 20 mm

HOLZMASTLEUCHTEN



Best.-Nr. 5 2 7 1
Ersatzbirne 3 2 5 2

Holzmastleuchte

Höhe 80 mm



Best.-Nr. 5 2 7 2
Ersatzbirne 3 2 5 2

Holzmastleuchte 2-fach

Höhe 80 mm



Best.-Nr. 5 2 7 3
Ersatzbirne 3 2 5 2

Holzmastleuchte

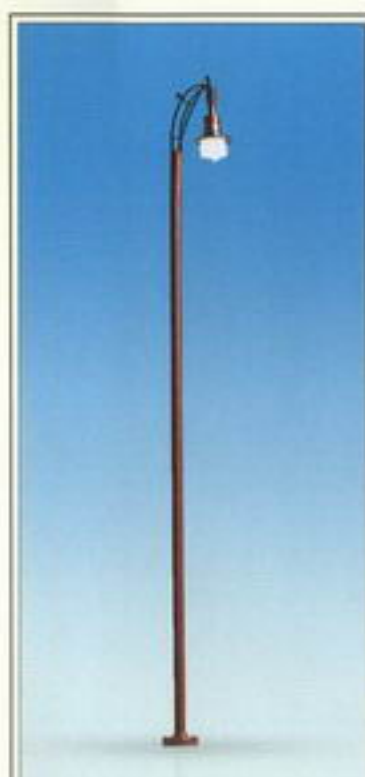
Höhe 100 mm



Best.-Nr. 5 2 7 5
Ersatzbirne 3 2 5 2

Holzmastleuchte

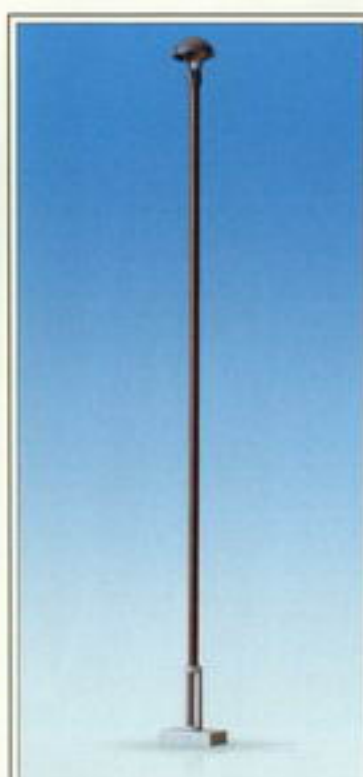
Höhe 80 mm



Best.-Nr. 5 2 7 6
Ersatzbirne 3 2 6 4

Holzmastleuchte Birkenau

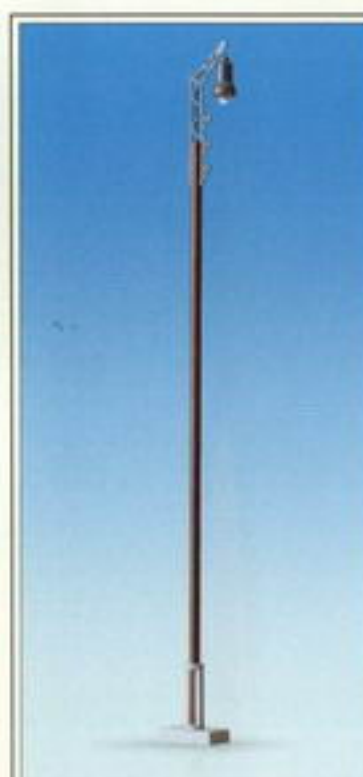
Höhe 140 mm



Best.-Nr. 5 4 5 8
Ersatzbirne 3 2 9 3

Bahnhofsleuchte mit Holzmast

Höhe 165 mm



Best.-Nr. 5 4 5 9
Ersatzbirne 3 2 5 2

Bahnhofsleuchte mit Holzmast

Höhe 165 mm

BAHNHOFSLUCHTEN



Best.-Nr.	5 0 1 9
Ersatzbirne	3 2 9 3

Pilzleuchte

Höhe 100 mm



mit Stecksockelsystem Seite 147

Best.-Nr.	5 4 5 1
Ersatzbirne	3 2 5 2

Bahnhofsleuchte

Höhe 125 mm



Best.-Nr.	5 4 5 3
Ersatzbirne	3 2 5 2

**Leuchte für
Bahnhofsvorplatz**

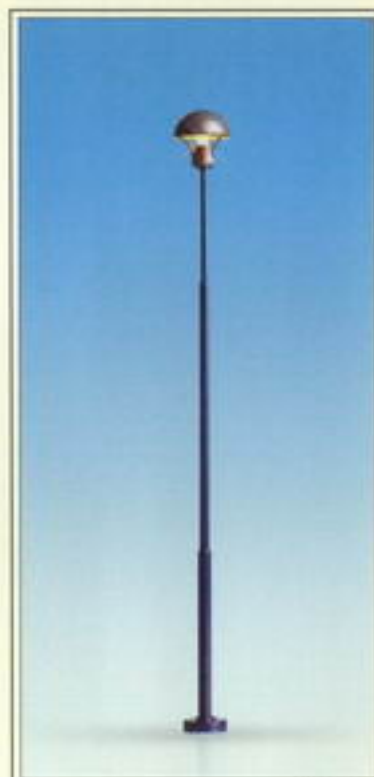
Höhe 75 mm



Best.-Nr.	5 4 5 4
Ersatzbirne	3 2 5 2

Bahnbetriebswerkeleuchte

Höhe 100 mm



Best.-Nr.	5 4 7 2
Ersatzbirne	3 2 9 3

Bahnhofsleuchte

Höhe 110 mm



Best.-Nr.	5 5 2 5
Ersatzbirne	3 2 9 3

Bahnbetriebswerkeleuchte

München

Baujahr 1910, Höhe 120 mm



Best.-Nr.	5 5 2 7
Ersatzbirne	3 2 9 3

Leuchte Bahnbetriebswerk

Frankfurt

Höhe 90 mm

BAHNSTEIGLEUCHTEN



Best.-Nr.	5 2 8 0
Ersatzbirne	3 2 9 3

Kantige Aufsatzleuchte

Höhe 115 mm



Best.-Nr.	5 4 9 5
Ersatzbirne	3 2 9 3
Ersatzbirne	3 2 6 4

Bahnsteigleuchte mit Uhr

Höhe 70 mm



Best.-Nr.	5 4 9 9
Ersatzbirne	3 2 9 3

Bahnsteigleuchte

Höhe 70 mm



Best.-Nr.	5 5 0 1
Ersatzdiode	3 2 9 3

Bahnsteigleuchten

Höhe 70 mm



Best.-Nr.	5 5 0 2
Ersatzdiode	3 2 9 3

Bahnsteigleuchte 2-fach

Höhe 70 mm



Best.-Nr.	5 5 0 4
Ersatzdiode	3 2 5 2

Ringleuchte

Höhe 85 mm



Best.-Nr.	5 5 1 0
Ersatzdiode	3 2 7 6

Peitschenleuchte

Höhe 130 mm



Best.-Nr.	5 5 1 5
Ersatzdiode	3 2 9 3

Platzleuchte Waiblingen 2-fach

Höhe 115 mm

GITTERMASTLEUCHTEN

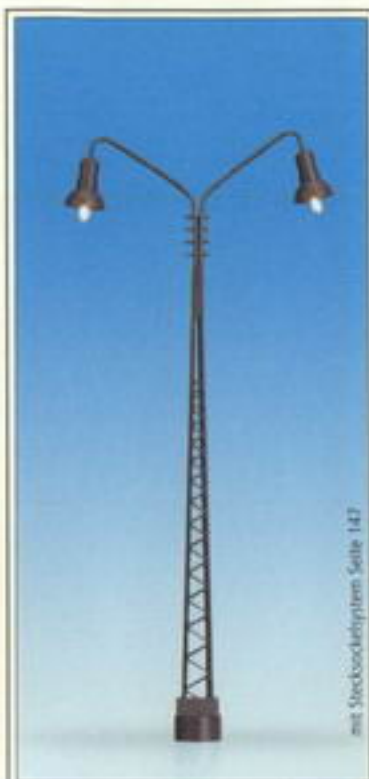


mit Stecksockelsystem Seite 147

Best.-Nr. 5 4 5 0
Ersatzbirne 3 2 7 5

Gittermastleuchte

Höhe 120 mm



mit Stecksockelsystem Seite 147

Best.-Nr. 5 4 6 0
Ersatzbirne 3 2 7 5

Gittermastleuchte 2-fach

Höhe 120 mm

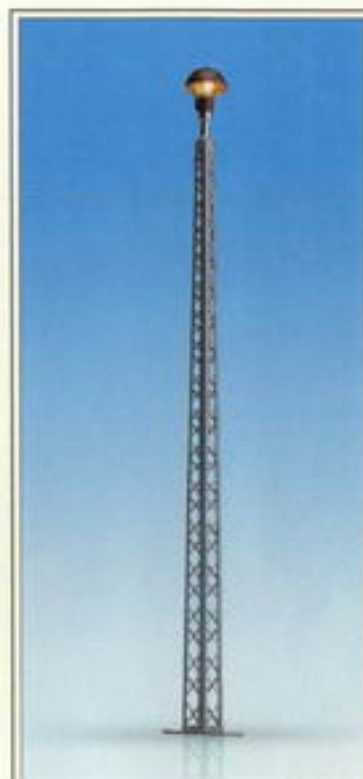


mit Stecksockelsystem Seite 147

Best.-Nr. 5 4 7 0
Ersatzbirne 3 2 7 5

**Gittermastleuchte
mit Ring**

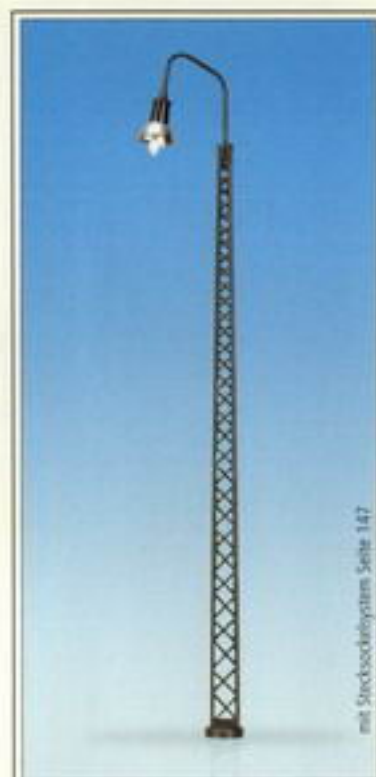
Höhe 125 mm



Best.-Nr. 5 4 7 1
Ersatzbirne 3 2 9 3

**Gleisfeldleuchte
auf Winkelmast**

Höhe 134 mm

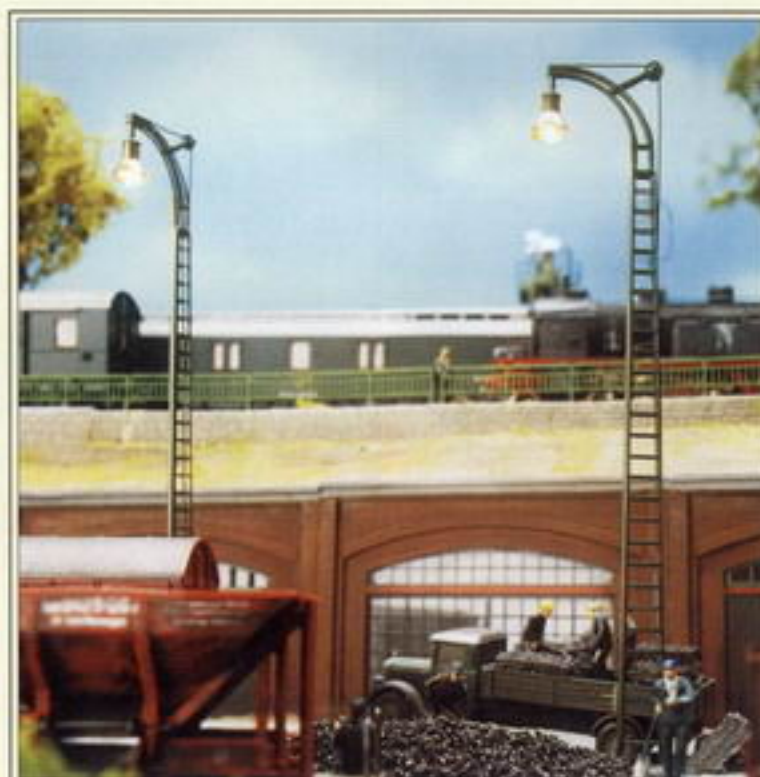


mit Stecksockelsystem Seite 147

Best.-Nr. 5 5 0 5
Ersatzbirne 3 2 5 2

**Gittermastleuchte
schlanker Vierkantmast**

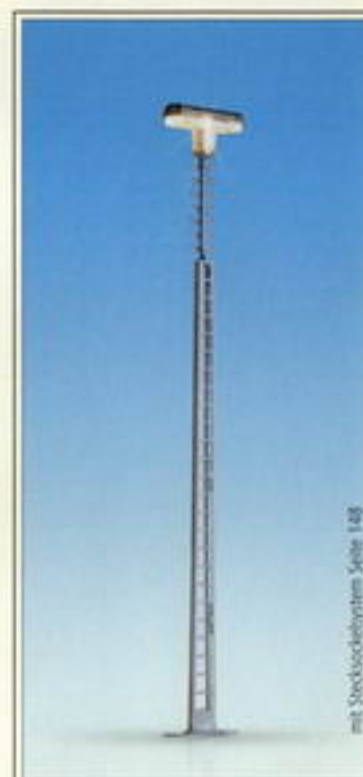
Höhe 140 mm



Best.-Nr. 5 5 0 6
Ersatzbirne 3 2 5 2

**Gittermastleuchte
moderner Flachmast**

Höhe 145 mm



mit Stecksockelsystem Seite 148

Best.-Nr. 5 5 0 7
Ersatzbirne 3 2 5 2

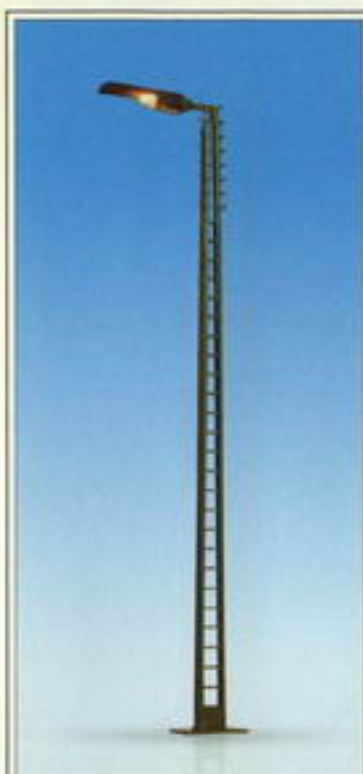
**Gittermastbogenleuchte
moderner Flachmast**

Höhe 125 mm



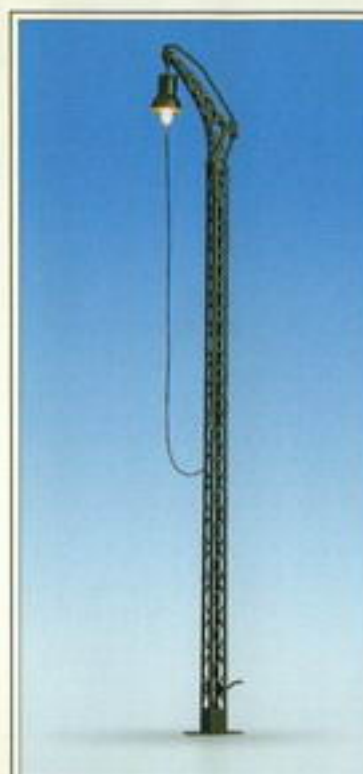
Best.-Nr.	5 5 0 9
Ersatzbirne	3 2 5 2

Gittermastleuchte
schlanker Vierkantmast
Höhe 150 mm



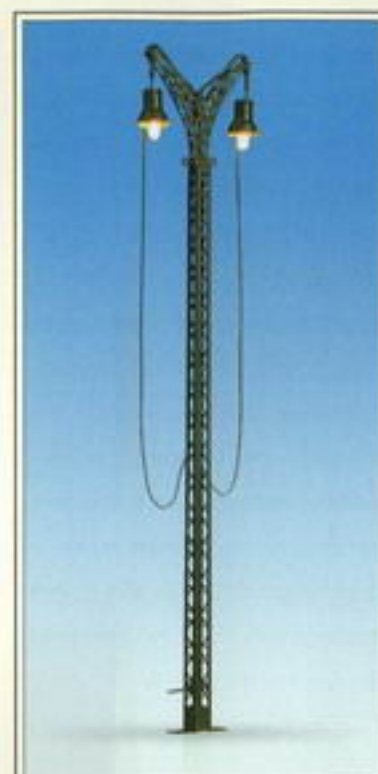
Best.-Nr.	5 5 1 8
Ersatzbirne	3 2 4 9

Bahnhofsleuchte
mit Soffitte
Höhe 130 mm



Best.-Nr.	5 5 1 9
Ersatzbirne	3 2 5 2

Gittermastleuchte
Höhe 145 mm



Best.-Nr.	5 5 2 0
Ersatzbirne	3 2 5 2

Gittermastleuchte 2-fach
Höhe 145 mm



Best.-Nr.	5 5 2 2
Ersatzbirne	3 2 5 2

Gittermastleuchte
mit Ring
Höhe 142 mm



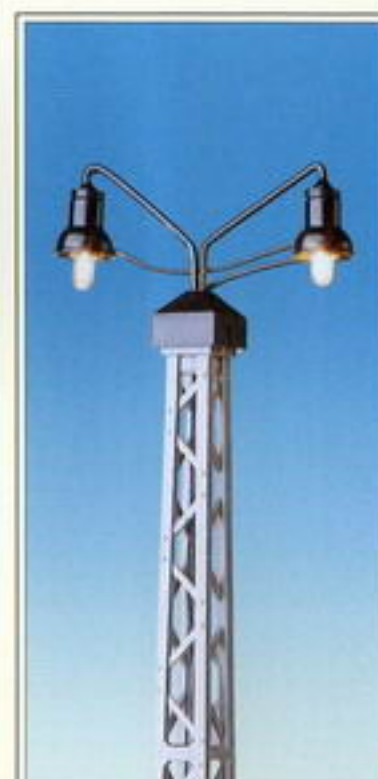
Best.-Nr.	5 5 3 1
Ersatzbirne	3 2 9 3

Aufsatzleuchte
für Schweizer Oberleitung
Höhe 30 mm



Best.-Nr.	5 5 3 4
Ersatzbirne	3 2 7 5

Aufsteckleuchte
für Oberleitungsmast



Best.-Nr.	5 5 3 5
Ersatzbirne	3 2 5 2

Aufsatzleuchte 2-fach
für Turmmasten HO (Märklin,
Sommerfeldt, Vollmer) passend

STADT- UND PARKLEUCHTEN

Mit den Effekten der Brawa Stadt- und Parkleuchten können Sie phantasievolle Akzente über das nächtliche Treiben Ihrer Miniaturwelt setzen.

Das vielfältige Angebot von klassischen und zeitgemäßen Leuchten setzt Ihrer Vorstellungskraft keine Grenzen mehr. Ganz nach Belieben werden Ihre kleinen Städtchen in romantische, mystische oder moderne Lichteffekte gehüllt. Leistungsstarke Glühbirnen mit ungewöhnlich langer Brenndauer sorgen dafür, dass Ihre kleinen Passanten lange Zeit im Mittelpunkt des Geschehens bleiben.



Best.-Nr.	5 0 0 0
Ersatzbirne	3 2 9 3

Alte Straßenlampe

Höhe 60 mm



Best.-Nr.	5 0 0 1
Ersatzbirne	3 2 8 7

Parklaterne

Höhe 60 mm



Best.-Nr.	5 0 0 5
Ersatzbirne	3 2 6 6

Stadtleuchte Urbach

Höhe 52 mm



Best.-Nr.	5 0 0 7
Ersatzbirne	3 2 6 6

Straßenleuchte Bad Homburg

Höhe 44 mm



Best.-Nr.	5 0 0 8
Ersatzbirne	3 2 6 6

Stadtleuchte Lünen-Roggenmarkt

Höhe 46 mm



Best.-Nr.	5 0 1 0
Ersatzbirne	3 2 9 3

Gaslaterne

Höhe 53 mm



Best.-Nr.	5 0 1 3
Ersatzbirne	3 2 9 3

Straßenleuchte Wernigerode

Höhe 66 mm



Best.-Nr.	5 0 1 4
Ersatzbirne	3 2 9 3

Straßenleuchte Harz

Höhe 55 mm



Best.-Nr.	5 0 1 5
Ersatzbirne	3 2 6 6

Stadtleuchte Neuss

Höhe 46 mm



Best.-Nr.	5 0 1 6
Ersatzbirne	3 2 6 6

Bogenleuchte München

Höhe 48 mm



Best.-Nr.	5 0 1 8
Ersatzbirne	3 2 9 3

Bahnsteigleuchte Harz

Höhe 90 mm



Best.-Nr.	5 0 4 0
Ersatzbirne	3 2 6 6

**Stadtleuchte Landungsbrücke
St. Pauli**

Höhe 52 mm



Best.-Nr.	5 0 4 1
Ersatzbirne	3 2 5 6

Stadtleuchte Berlin

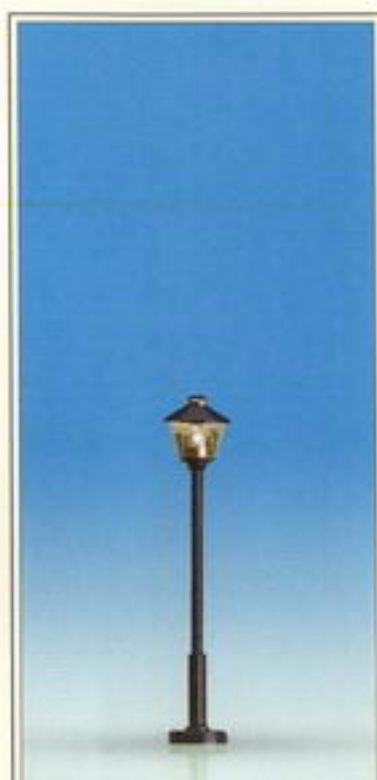
Höhe 110 mm



Best.-Nr.	5 0 9 2
Ersatzbirne	3 2 6 6

Parklaterne Nostalgic

Höhe 38 mm



Best.-Nr.	5 0 9 3
Ersatzbirne	3 2 6 6

Straßenleuchte Alpha

Höhe 45 mm



mit Stecksockelsystem Seite 148

Best.-Nr.	5 1 0 0
Ersatzbirne	3 2 6 4

Parklaterne

Höhe 70 mm



Best.-Nr.	5 1 0 1
Ersatzbirne	3 2 9 3

**Parkleuchte Stuttgart
Rosensteinpark**

Höhe 57 mm



Best.-Nr.	5 1 7 5
Ersatzbirne	3 2 5 2

Leuchte Waiblingen

Höhe 67 mm



Best.-Nr.	5 1 7 6
Ersatzbirne	3 2 5 2

**Leuchte, Stettiner Bahnhof,
Berlin**

Höhe 80 mm



mit Stecksockelsystem Seite 148

Best.-Nr.	5 1 8 0
Ersatzbirne	3 2 6 4

Gaslaterne

Höhe 60 mm



Best.-Nr.	5 1 9 0
Ersatzbirne	3 2 9 3

Gaslaterne

Höhe 50 mm



Best.-Nr.	5 2 0 0
Ersatzbirne	3 2 6 4

Alte Gaslaterne

Höhe 55 mm



Best.-Nr.	5 2 0 1
Ersatzbirne	3 2 9 3

Gaslaterne Baden-Baden

Höhe 50 mm



Best.-Nr.	5 2 0 2
Ersatzbirne	3 2 9 3

Gaslaterne Hamburger Pfosten

Höhe 50 mm



Best.-Nr.	5 2 1 0
Ersatzbirne	3 2 6 4

Straßenlaterne

Höhe 60 mm



Best.-Nr.	5 2 3 0
Ersatzbirne	3 2 9 3

Parkleuchte

Höhe 50 mm



Best.-Nr.	5 2 4 0
Ersatzbirne	3 2 6 4

Straßenleuchte

Höhe 60 mm



Best.-Nr.	5 2 5 3
Ersatzbirne	3 2 6 6

Straßenleuchte

in Kugelglas

Höhe 38 mm

★ Unsere Liebe zum Detail spüren Sie auch

beim Service. Wir sind gerne für Sie da und

kümmern uns persönlich, flexibel und kompetent

um Ihr Anliegen. Hotline: 07151 97935-68.

Montag – Donnerstag, 13 – 15 Uhr

NEUSTADTLEUCHTEN



mit Stecksockelsystem Seite 147

Best.-Nr. 5 0 2 0
Ersatzbirne 3 2 4 9

Peitschenleuchte

Höhe 105 mm



Best.-Nr. 5 0 5 0
Ersatzbirne 3 2 5 2

Bahnhofsleuchte

Höhe 110 mm



mit Stecksockelsystem Seite 147

Best.-Nr. 5 4 0 0
Ersatzbirne 3 2 4 9

Peitschenleuchte 2-fach

Höhe 115 mm



Best.-Nr. 5 4 1 0
Ersatzbirne 3 2 4 9

Peitschenleuchte 3-fach

Höhe 115 mm



Best.-Nr. 5 4 5 2
Ersatzbirne 3 2 9 3

Bahnbetriebsleuchte

mit Soffitte

Höhe 115 mm



mit Stecksockelsystem Seite 150

Best.-Nr. 5 5 1 2
Ersatzbirne 3 2 7 5

Bogenleuchte

Höhe 100 mm



mit Stecksockelsystem Seite 150

Best.-Nr. 5 5 1 3
Ersatzbirne 3 2 7 5

Bogenleuchte 2-fach

Höhe 100 mm



Best.-Nr. 5 5 1 4
Ersatzbirne 3 2 7 6

Peitschenleuchte 2-fach

mit Gelblicht

Höhe 130 mm

FLUTLICHTSTRAHLER



mit Steckdosensystem Seite 150

Best.-Nr. 5370
Ersatzbirne 3278

Scheinwerfer

vertikal schwenkbar
Länge 18 mm, Höhe 14 mm
ø 12 mm



mit Steckdosensystem Seite 149

Best.-Nr. 5581
Ersatzbirne 3278

Flutlicht

vertikal und horizontal
schwenkbar
Höhe 80 mm



mit Steckdosensystem Seite 149

Best.-Nr. 5582
Ersatzbirne 3278

Flutlicht 2-fach

vertikal und horizontal
schwenkbar
Höhe 135 mm



Best.-Nr. 5583
Ersatzbirne 3278

Flutlicht 6-fach

vertikal und horizontal
schwenkbar
Höhe 155 mm

LEUCHTEN-SET



Best.-Nr. 5904

Inhalt: 5 Peitschenleuchten 5020
1 Telefonzelle 5442



Best.-Nr. 5905

Inhalt: 4 Bahnsteigleuchten 5499
1 Bahnsteiguhr 5260



Best.-Nr. 5906

Inhalt: 4 Gaslaternen 5180
1 Wandlaterne 5352

UHREN & WERBEWÜRFEL

Gehen Sie mit der Zeit! Die originalgetreuen Brawa Uhren begleiten Sie auf Ihrem Weg durch die Epochen Ihrer Modelleisenbahnwelt. Egal, ob Sie sich für die liebevoll gestalteten Nostalgie-Uhren aus vergangenen Tagen oder für die bunten, modernen Uhren von heute entscheiden, die Modell-Uhren von Brawa sind in jeder Hinsicht ein absoluter Blickfang!



Best.-Nr. 5 2 6 0
Ersatzbirne 3 2 9 3

Bahnsteiguhr
beleuchtet
Höhe 50 mm



Best.-Nr. 5 2 6 1
Ersatzbirne 3 2 9 3

Wand- oder Bahnsteiguhr
vertikal und horizontal einbaubar
beleuchtet, ø 12 mm



Best.-Nr. 5 2 6 5
Ersatzbirne 3 2 9 3

Bahnsteiguhr
mit 4-Kant-Betonmast
beleuchtet, Höhe 75 mm



Best.-Nr. 5 2 9 0
Ersatzbirne 3 2 9 3

Bahnsteiguhr
mit Richtungsanzeiger
beleuchtet, Höhe 53 mm



Best.-Nr. 5 2 9 4
Ersatzbirne 3 2 9 3

Uhr mit Werbewürfel
oder DB-Würfel/S-Bahnsymbolen
Höhe 55 mm



Best.-Nr. 5 3 4 0
Ersatzbirne 3 2 8 7

Uhr für Bahnhofsgelände
beleuchtet
Höhe 80 mm



Best.-Nr. 5 3 6 1
Ersatzbirne 3 2 9 3

Alte Wanduhr Baden-Baden
beleuchtet, Zeiger verstellbar



Best.-Nr.	5 3 6 2
Ersatzbirne	3 2 9 3

Nostalgische Uhr Baden-Baden
beleuchtet, 3 Zifferblätter
Zeiger verstellbar, Höhe 60 mm



Best.-Nr.	5 3 6 6
Ersatzbirne	3 2 9 3

Uhr Stettiner Bahnhof Berlin
beleuchtet, 15-Zifferblatt
Zeiger verstellbar, Höhe 79 mm



Best.-Nr.	5 3 6 8
Ersatzbirne	3 2 5 2

Uhr auf Mast mit Podest
beleuchtet, Höhe 110 mm



Best.-Nr.	5 7 6 1
Ersatzbirne	3 x 3 2 9 3

Reklamesäule mit Uhr
beleuchtet, Zeiger verstellbar
Höhe 45 mm

TELEFONZELLEN



Best.-Nr.	5 4 3 8
Ersatzbirne	3 2 6 8

Telefonstation Telekom
2er-Set
beleuchtet



Best.-Nr.	5 4 3 9
Ersatzbirne	3 2 6 8

Telefonzelle
Typ, FH 32
beleuchtet



Best.-Nr.	5 4 4 1
Ersatzbirne	3 2 8 7

Telefonzelle
Höhe 27 mm



Best.-Nr.	5 4 4 2
Ersatzbirne	3 2 8 7

Telefonzelle
Typ, FeH 78, runde Ausführung
beleuchtet, Höhe 28,5 mm



Best.-Nr. 5 4 4 3

Ausstattungsset

Very british – die original englische Telefonzelle

Nur im Set:

1 engl. Telefonzelle	
Ersatzbirne	3 2 8 7
1 Standuhr	
Ersatzbirne	3 2 9 3



Best.-Nr. 5 4 4 4
Ersatzbirne 3 2 6 8

Telefonzelle

Typ Tel H 90, Telekom, beleuchtet



Best.-Nr. 5 4 4 5
Ersatzbirne 3 2 6 8

Telefonzelle

gelb, Stand- und Wandausführung
beleuchtet



Best.-Nr. 5 4 4 6
Ersatzbirne 3 2 6 8

Telefonzelle

Typ Tel Hb 90, Telekom, Stand- und
Wandausführung, beleuchtet



Best.-Nr. 5 4 4 7
Ersatzbirne 3 2 6 8

Telefonzelle

Typ FH 32
beleuchtet



Best.-Nr. 5 4 4 8
Ersatzbirne 3 2 6 8

Telefonzelle

Typ FH 32
beleuchtet



Best.-Nr. 5 4 4 9
Ersatzbirne 3 2 6 8

Telefonzelle Swisscom

beleuchtet

FORM - & LED - LICHTSIGNAL E

Effekte, die begeistern: Die Form- / LED-Lichtsignale von Brawa bestehen durch wirklichkeitsgetreue Farben und beständige Leuchtkraft. Die Brawa Relais 2760 und 2761 sind für die Schaltung besonders gut geeignet. Der 16-Volt-Anschluss gilt für Gleich- und Wechselstrom, eine Ansteuerung über ICs und Transistoren ist ebenfalls möglich.



Best.-Nr.	8 9 3 0
Ersatzbirne	3 2 6 3

Form-Hauptsignal

Lichtwechsel rot-grün
Höhe 105 mm



Best.-Nr.	8 9 3 2
Ersatzbirne	3 2 6 3

Bayrisches

Ruhe-Halt-Signal

Lichtwechsel rot-grün, Ruhestellung blau nicht stellbar, Höhe 110 mm

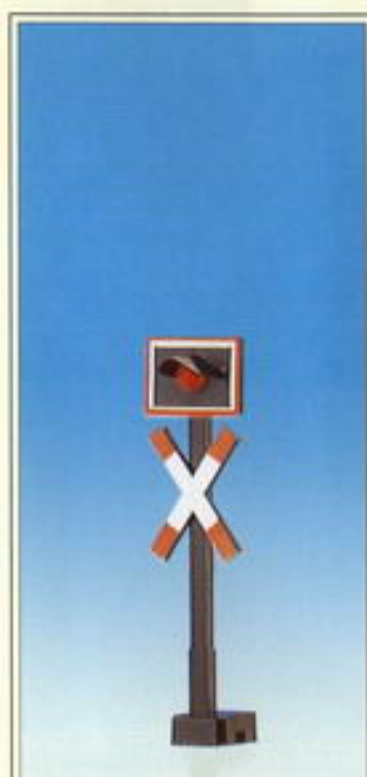


Best.-Nr.	8 9 3 8
Ersatzbirne	3 2 6 3

Hauptsignal

2 gekoppelte Flügel rot oder grün-gelb, Höhe 105 mm

ZUSATZSIGNAL E



Best.-Nr.	6 1 2 8
Ersatzbirne	3 2 9 8

Andreaskreuz

Höhe 42 mm, mit Widerstand

4er-Set 6 1 3 1
mit elektronischem Wechselblinker



Best.-Nr.	6 1 3 0
Ersatzbirne	3 2 9 6

Andreaskreuz mit Schutzring

in feinsten Messingausführung,

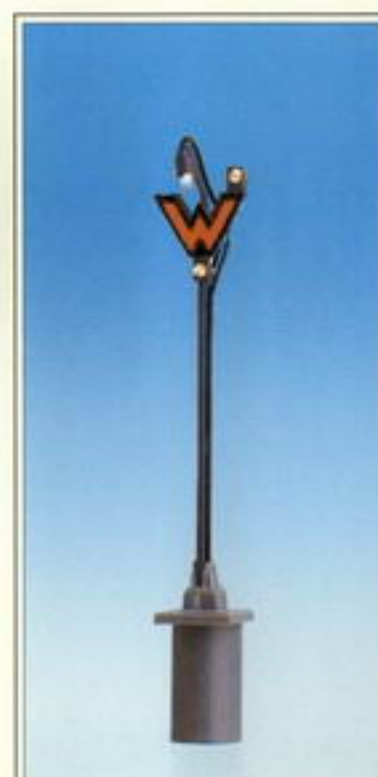
Höhe 35 mm, mit Widerstand
4er-Set 6 1 2 9
mit elektronischem Wechselblinker



Best.-Nr.	8 8 1 2
Ersatzbirne	3 2 6 7

Wartesignal

Höhe 70 mm



Best.-Nr.	8 8 1 3
Ersatzbirne	3 2 6 7

Beleuchtetes Wartesignal

mit Rangiersignal S41

Höhe 56 mm, passend für
Formsignale vor 1970

SLOW-MEMORY-SCHRANKENSET



Best.-Nr.

1194

Zwanzig qualitativ hochwertige Teile in einem Set vereint: Da schlägt jedes Eisenbahnerherz höher!

Immer schön langsam – so lautet das Motto der Slow-Memory-Schranken. Harmonische Bewegungen statt ruckartigem Auf und Ab. Die Schrankenbewegungen entsprechen exakt der Realität. Das komplette Slow-Memory-Schrankenset überzeugt durch technisches Raffinement und hochwertige Materialien und ist als Universal-Version für die Epochen I, II, III, D, A, CH erhältlich.

Slow-Memory-Schrankenset

1194

Inhalt:	2 Vollschranken mit Memoryantrieb	
	2 Gitterbehänge mit Leisten zur Selbstmontage	
	4 Andreaskreuze aus Messing, unbeleuchtet	
	2 Bahnübergangsleuchten H0	
	1 Bretterplatte dunkelbraun	2 8 0 0
	1 Schnittbogen Andreaskreuze und Warnbaken	
	Epochen I, II, III, D, A, CH mit 20 Befestigungsnadeln	
	1 Signalfernsprecher	2 6 5 0
	1 Schrankenwärterhäuschen im Bausatz	
	1 elektronisches Steuergerät	2 7 6 5
	2 Magnete	3 5 4 3
	4 SRK-Schalter	3 5 3 0
	2 Widerstände	6 1 5 4
	1 Glocke	1 1 4 1

Erweiterungsmöglichkeit

4er-Set Andreaskreuz	6 1 2 9
----------------------	---------

AUSSTATTUNGSDetails



Best.-Nr. 2 6 5 0

Signalfernsprecher

Höhe 22 mm

Abmessung: 5,5 x 5,5 mm



Best.-Nr.

2 6 5 2

Streckenzeichen

Inhalt: 10 Stück

Höhe 13 mm

Abmessung: 3,5 x 5,5 mm



Best.-Nr.

2 6 5 3

Weichenbeheizung

Länge 90 mm



Best.-Nr.

2 6 5 4

Fernsprechbude

Höhe 29 mm, ø 22 mm

Telegrafenmasten

Klein aber oho: Die echt verspannten Hochspannungs- und Telegrafenmasten von Brawa! Planen Sie die Überland-Stromversorgung auf Ihrer Anlage realitätsnah mit ein und runden Sie damit die lebendige Atmosphäre Ihrer Modellbahn-anlage ab. Die Hochspannungsmasten in feinsten Metallausführung sind sowohl für H0- als auch für N-Anlagen geeignet.



Best.-Nr. einzeln

2 6 5 8

Best.-Nr. Set

2 6 5 9

Hochspannungsmast

Höhe 100 mm

Hochspannungsmasten-Setpackung

Inhalt: 4 Masten mit Spitze, inkl. Leitungen, Warnballone und Zugfedern, Höhe 100 mm



Best.-Nr.

2 6 6 8

Telegrafenmasten

3 Stück, doppelt

Höhe 80 mm



Best.-Nr.

2 6 6 9

Telegrafenmasten

3 Stück, abgestützt

Höhe 80 mm



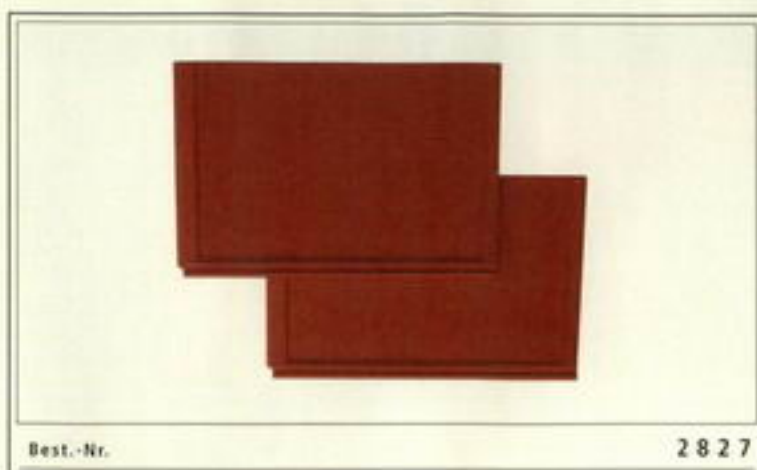
Best.-Nr.

2 6 7 0

Telegrafenmasten

3 Stück

Höhe 75 mm



Best.-Nr.

2 8 2 7

Mauerplatten 2 Stück

Passend zu Brawa Arkaden, Nr. 2880, 2881 und 2882

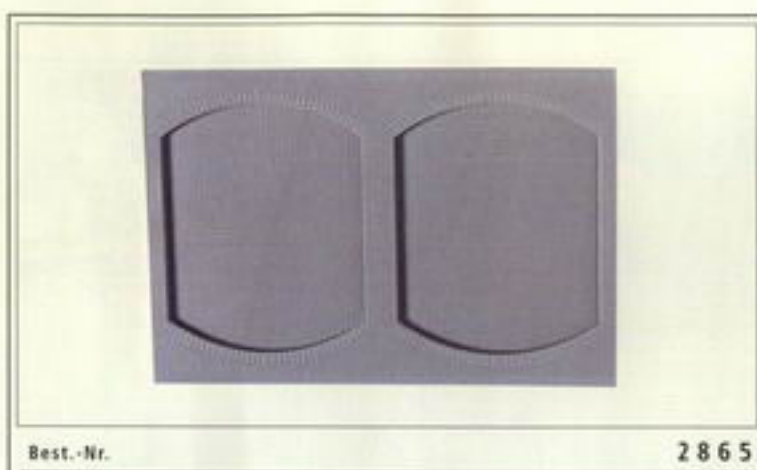


Best.-Nr.

2 8 6 0

Stützmauer 2 Stück

grau

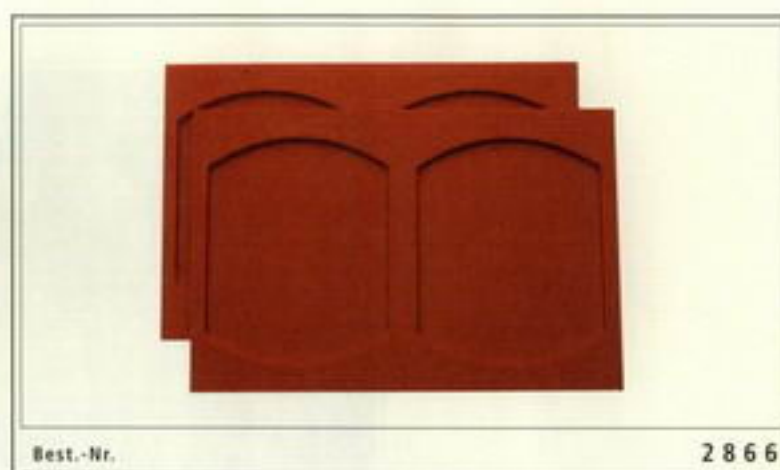


Best.-Nr.

2 8 6 5

Mauerbogen 2 Stück

grau



Best.-Nr.

2 8 6 6

Mauerbogen 2 Stück

ziegelrot



Best.-Nr.

2 8 6 9

Bahnsteigkanten

Ein Bausatz enthält: 4 Geraden Länge 208 mm, 4 Rampen Länge 78 mm und 2 Übergänge mit 52 mm Länge

Arkaden und Mauerbögen

Rund um den Bahnhof geht die Post ab! Die kleinen Geschäfte sind Anziehungspunkt für allerlei Reisende und Passanten. Gerade erst angekommen bleibt noch etwas Zeit, um die Schaufenster und Auslagen zu betrachten oder einen kleinen Happen zu essen. Endlich Mittagspause! Zeit zum Entspannen und Einkaufen. Die malerischen Arkaden und Mauerbögen laden zum Bummeln und Verweilen ein.

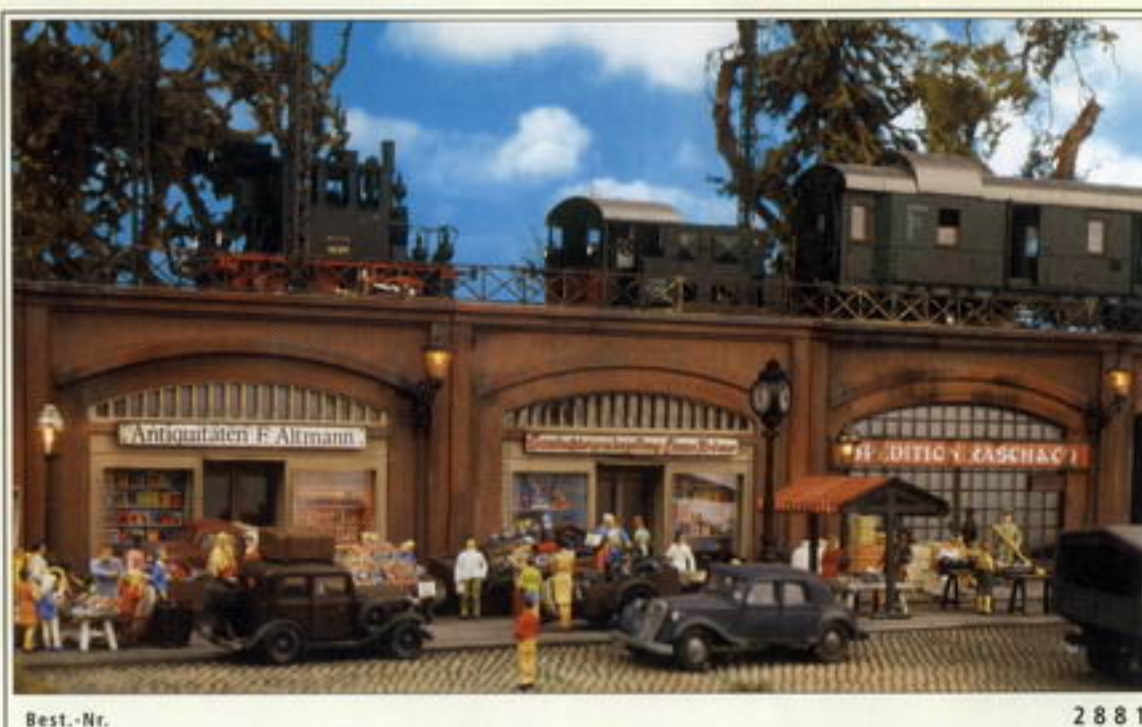


Best.-Nr.

2880

Arkade mit Läden

Bausatz Höhe 70 mm, Länge 210 mm, bestehend aus 2 Bogenteilen à 105 mm lang
Passend zu 2881 und 2882



Best.-Nr.

2881

Arkade mit Fensterflächen

Bausatz Höhe 70 mm, Länge 210 mm, bestehend aus 2 Bogenteilen à 105 mm lang
Passend zu 2880 und 2882



Best.-Nr.

2882

Arkaden geschlossen

Bausatz Höhe 70 mm, Länge 210 mm, bestehend aus 2 Bogenteilen à 105 mm lang
Passend zu 2880 und 2881



Best.-Nr.	5 4 4 0
Ersatzdiode	3 2 9 5

Notrufsäule

Höhe 27 mm



Best.-Nr.	5 7 6 2
Ersatzbirne	3 2 8 3

Wartehalle für Bahn oder Bus

beleuchtet, Fertigmodell (ohne Figuren), Breite 30 mm, Höhe 37 mm

Signaltafeln und Streckenzeichen

Wahre Perfektion hängt von den kleinsten Details ab! Brawa denkt an alle Einzelteile, die das Modellbahnergeschehen vollenden. Die Brawa Signaltafeln und Streckenzeichen sind auf Ihrer Modellbahnanlage genauso unabkömmlich wie im richtigen Eisenbahnbetrieb.



Best.-Nr.	8 6 1 8
-----------	---------

Signaltafeln-Bausatz

Inhalt: 1 Satz Kunststoffrahmen, vorgedruckte Selbstklebeetiketten für alle im Großbetrieb eingesetzten Signaltafeln, schwarz gefärbte Masten



SPURN



DIESELLOKS BR V 160 UND BR 216 DER DB

Das 2er-Set von Brawa enthält zwei Lokomotiven der V 160-Familie.

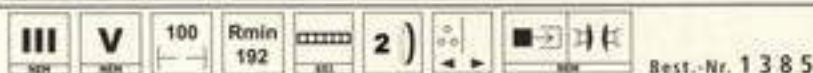
Vier Jahre nach Indienststellung der ersten Vorauslok der Baureihe V 160 startete im Jahr 1964 die Serienlieferung von insgesamt 214 Maschinen.

V 216 102-4: verkehrsrot

V 160 100: albtrot



Betriebs-Nr. 216 102-4/V160 100



2er-Set, beide Loks motorisiert

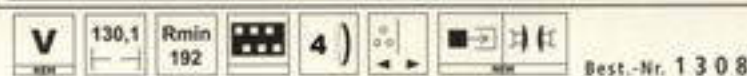
DIESELLOK W 232 DER FIRMA „SCHAUFFELE“

Nach Öffnung des Schienennetzes können sich Bahngesellschaften in der ganzen Bundesrepublik um Aufträge bemühen.

Für den Transport im Bereich des schweren Güterverkehrs entschied sich das Bauunternehmen Schaufele für eine gebrauchte Lok der Baureihe 232.



Betriebs-Nr. W 232.01



DIESELLOK W 232 DER RAIL4CHEM

Im März 2001 nahm die „Rail4Chem Eisenbahngesellschaft mbH“ ihre Tätigkeit auf. Das Unternehmen hat seinen Sitz in Essen, die Gesellschafter sind zu je 25 % BASF, Bertschi AG (CH), Hoyer und VTG-Lehnkering AG. Für Zementzüge zwischen Deuna und Deutschenbora setzt Rail4Chem zwei dieselelektrische Diesellokomotiven der früheren Baureihe 232 ein. Die Maschinen wurden im Jahr 2000 im Werk Kassel bei ADtranz technisch überholt und remotorisiert.



Betriebs-Nr. W 232.02





DIESELLOK BR 132 DER DR

NEU



Betriebs-Nr. BR 132 399-7

IV 130,1 Rmin 192 4 1 Best.-Nr. 61000

Ab 1973 entstand die universelle Lokbaureihe 132, die sich dank Ausrüstung mit Heizeinrichtung auch im Personenzugdienst einsetzen ließ. Die Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h war vorerst auch für diesen Zweck ausreichend.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005

DIESELLOK BR 233 DER DB

NEU



Betriebs-Nr. BR 233 306-0

V 130,1 Rmin 192 4 1 Best.-Nr. 61001

Es ist geplant, 140 Lokomotiven der Baureihe 232 mit neuen Motoren auszurüsten. Die neuen Motoren stammen wie die Ursprungs-ausrüstung von Kolomna in Russland. Die mit dem neuen Motor ausgerüsteten Loks wurden in die neue Baureihe 233 eingereiht. Sie werden von DB Cargo / Railion Deutschland im schweren Güterzugdienst eingesetzt.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005

DIESELLOK BR V180 DER DR

Bis 1970 beschaffte die Deutsche Reichsbahn 206 Exemplare der sechsachsigen BR 180. Ihre Bauform basierte auf einer Entwicklung vom VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ in Babelsberg.

Dort wurde eine leistungsfähige Streckendiesellokomotive mit 2-achsigen Drehgestellen und hydrodynamischer Leistungsübertragung gebaut. Mit fast 20 Tonnen Achslast eigneten sich diese Loks nur für den Einsatz auf den Hauptbahnen.



Betriebs-Nr. V180 218

V 121,6 Rmin 192 4) GERINGER RESTBESTAND Best.-Nr. 1313

DIESELLOK BR 202 DER DB

Ehemalige DR-Loks erhielten nach der Wende die DB-Farbgebung. Nach dem Zusammenschluss der beiden Deutschen Bahnen kamen zahlreiche ehemalige DR-Loks in den Genuss der damals aktuellen DB-Farbgebung. Auch die 202 535 des GB-Nahverkehrs in Görlitz erhielt die orientrote Lackierung mit lichtgrauen Kontrastflächen.



Betriebs-Nr. 202 535-1

V 87 Rmin 192 2) GERINGER RESTBESTAND Best.-Nr. 1427

DIESELLOK BR 219 DER DB

Ursprünglich hatten die in Rumänien gefertigten Lokomotiven der Baureihe 119/219 einen hohen Schadbestand. Im Laufe der Dienstzeit gelang es der Deutschen Reichsbahn, diesen Zustand zu verbessern. Nach der Wende wurden die überarbeiteten Fahrzeuge für den Dienst bei der DB angepasst.



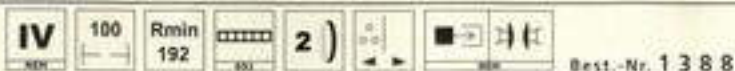
Betriebs-Nr. 219 137-7

V 121,5 Rmin 192 4) GERINGER RESTBESTAND Best.-Nr. 1406

DIESELLOK BR 216 DER DB



Betriebs-Nr. 216 144-6



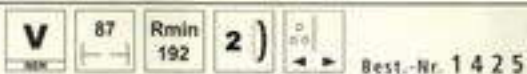
Die Höchstgeschwindigkeit der BR 216 beträgt 120 km/h. Die maximale Zugkraft beträgt 24 Mp bei einer Dienstlast von 75 bis 77 t.

Die 216 erfüllte alle Erwartungen und erwies sich als äußerst zuverlässig und universell einsetzbar. Sie wurde zur Basis zahlreicher Weiterentwicklungen.

DIESELLOK 6 DER TLG



Betriebs-Nr. 5



Die Bahnreform ermöglicht es privaten Gesellschaften, Triebfahrzeuge auf dem deutschen Schienennetz einzusetzen.

Die Transport und Logistik GmbH (TLG) mit Sitz in Köthen setzt ihre Fahrzeuge hauptsächlich im Bauzugdienst ein. Neun Diesellokomotiven der Baureihe V 100.4 hat die TLG zum Teil von DB oder ADtranz Lokpool übernommen.

DIESELLOK BR 119 DER DB



Betriebs-Nr. 119 158-4



Nachdem die letzten Lokomotiven der Baureihe 219 Ende 2003 aus dem Dienst geschieden sind, ist die in Berlin stationierte Museumslok 119 158 die letzte der BR 119/219 der DB AG. Sie hatte im Instandhaltungswerk Chemnitz zwei 1500 kW starke Caterpillar-Motoren erhalten und war technisch komplett erneuert worden. Somit kann diese Lok problemlos noch lange Jahre eingesetzt werden.

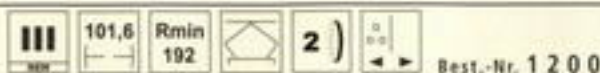
ELLOK BR 211 DER DR

Die Schnellzuglok BR 211 unterscheidet sich von der Güterzugvariante E42 durch eine geänderte Getriebeabstufung.

Aus diesem Grund beträgt ihre Höchstgeschwindigkeit 120 km/h im Gegensatz zu den 100 km/h der Güterzuglok E 42.



Betriebs-Nr. 211 050-0



ELLOK BR E95 DER DR

Im Jahr 1952 kehrten viele der als Reparationsleistung in die Sowjetunion verbrachten Elloks nach Deutschland zurück. Darunter auch die sechs Loks der Baureihe E 95. Von den drei AEG-Lokomotiven E 95 01-03 wurde als erste Lok die E 95 03 an das Bw Leipzig-Wahren übergeben und von dort auf dem neu elektrifizierten mitteldeutschen Netz eingesetzt.



Betriebs-Nr. E 95 03



TRIEBWAGEN TALENT BR 643 DER DB

Wegen ihrer Optik werden die verschiedenen Triebwagen der Talent-Familie gern „ICE des Nahverkehrs“ genannt. Die Kopfformen von ICE und Talent sehen sich doch recht ähnlich, kein Zufall sicher, denn ein gelungenes Äusseres ist immer auch ein gutes Verkaufsargument.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2005



Betriebs-Nr. BR 643 046-6



ELLOK BR E 77 DER DR



Betriebs-Nr. E 77 10



Best.-Nr. 1 2 5 0



Liebe zum Detail gilt auch für die Technik.

Dank hochwertiger Motoren und präzisen Antriebs

zeigen unsere Loks optimales Fahrverhalten in

jeder Situation. Technische Raffinesse runden

das Fahrvergnügen ab.

Ab 1925 beschaffte die Deutsche Reichsbahn Dampflokomotiven in einheitlichen Baugrundsätzen. Die sogenannten „Einheitsloks“ sind allseits bekannt. Nur wenige Bahnfreunde wissen, dass es schon 1922 ein erstes Ellok-Typenprogramm gab. Es sah die Beschaffung der Baureihen E 06, E 16, E 32, E 52, E 77,

E 79 und E 91 vor. Mit 56 Exemplaren war die E 77 die bedeutendste Lok in diesem Programm. Die erste E 77 wurde 1924 ausgeliefert. In der Planung sollte die E 77 als Mehrzwecklok sowohl Güter- als auch Personenzüge im bayerischen und preußischen Netz befördern. Die ursprünglich als EG 3 bezeichnete Lokomotive war ein Entwurf der Berliner Maschinenbau AG. Mit einem zweigeteilten Fahrgestell und einem dreiteiligen Aufbau sollte eine gute Kurvenbeweglichkeit erreicht werden. Je ein 20-poliger Motor gab sein Moment über einen Winterthurer Schrägstangenantrieb an die beiden Triebgestelle weiter. Die E 77 10, genannt „Elli“, ist die letzte erhaltene betriebsfähige Lokomotive. Sie gehört dem Dresdener Verkehrsmuseum.



Über 60 Jahre lang dienten die Durchgangswagen der ehemaligen K.W.St.E. (Königlich Württembergische Staats Eisenbahn) dem öffentlichen Verkehr. In den Jahren 1899 und 1900 beschaffte die K.W.St.E. eine für damals hochmoderne Personenwagenbauart. Der große Radstand von 8,0 m und die geräumige Aufteilung des Innenraumes waren richtungweisend.

Die Maschinenfabrik Esslingen lieferte 41 Wagen, die später in Wagen der 4. Klasse umgebaut wurden. Bei der DRG erhielten sie die Bezeichnung Di Wü 98a. Bei der Nachfolgebauart wurden die kleinen Doppelfenster durch große Scheiben ersetzt. Die restlichen Abmessungen sowie die Aufteilung des Innenraumes wurden beibehalten. Ab 1904 beschaffte die K.W.St.E. diese Drittklassewagen. Zwischen 1904 und 1907 lieferten Esslingen, Rastatt und Fuchs



Best.-Nr. 1 8 5 0 Das Set enthält je einen Wagen der oben genannten Betriebs-Nr.

in Heidelberg insgesamt 325 Wagen. Bei der DRG erhielten die Wagen die Bezeichnung Gi Wü 05, einige zur 4. Klasse umgebauten Exemplare bis 1928 Di Wü 04, danach Cid Wü 04. Einige der Fahrzeuge kamen noch zur DB. Als nach der Einführung der 4. Klasse entsprechende Wagen benötigt wurden, entwickelte man diese erfolgreichen Drittklassewagen weiter. Bei den Abmessungen hielt man sich an die Wagen von 1899, der

neu konzipierte Aufbau enthielt zwei Abteile mit zusammen 70 Plätzen 4. Klasse. Ab 1908 wurden die ersten dieser für die 4. Klasse neu gestalteten Wagen in Dienst gestellt. Gebaut wurden sie von den Maschinenfabriken Esslingen, Rastatt, Fuchs in Heidelberg und Gastell in Mainz. Bei der DRG wurden diese Fahrzeuge bis 1928 als Di Wü 08, dann nach Anschaffung der 4. Klasse als Cid Wü 08 bezeichnet.

FLACHWAGEN Samm DER DR

Die ab 1952 beschafften Samms waren ursprünglich für den Transport von überschweren Kettenfahrzeugen gedacht. Sie wurden jedoch überwiegend friedlich genutzt. Das Röhrenwerk VEB Industrie- und Kraftwerksrohrleitungen Bitterfeld verwendete auch Samms Wagen, um ihre Produkte zu versenden. Inklusive Ladegut

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2005



Best.-Nr. 6 7 0 0 0

PERSONENWAGEN DER DRG



4. Klasse Gattung Di Wü 98a

Betriebs-Nr. 50 238

4. Klasse Gattung Di Wü 08

PERSONENWAGEN Bi Wü 05 DER DB

NEU



Betriebs-Nr. 092 931



Best.-Nr. 6 5000

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

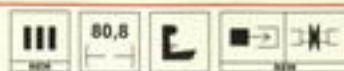
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2005

PERSONENWAGEN Bi d Wü 08 DER DB

NEU



Betriebs-Nr. 094 368



Best.-Nr. 6 5001

PERSONENWAGEN DER ÖBB

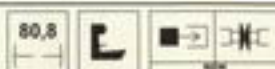
Nach dem Zweiten Weltkrieg hatten die Österreichischen Bundesbahnen ÖBB einen bunt zusammengewürfelten Wagenpark.

Durch die Kriegsergebnisse waren Wagen aus ganz Europa in Österreich verblieben. Darunter waren auch einige Wagen württembergischer Bauart, die von den ÖBB nahezu unverändert weiterverwendet wurden. Der letzte dieser Wagen war bis 1961 in der Ursprungsausführung im Einsatz, dann wurde er von der Hauptwerkstätte Feldkirch in einen Spantenwagen umgebaut und verkehrte so noch einige Jahrzehnte auf Österreichs Schienen.



Betriebs-Nr. 46885

3. Klasse

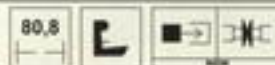


Best.-Nr. 1862



Betriebs-Nr. 37322

2. Klasse



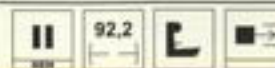
Best.-Nr. 1863

GEPÄCKWAGEN DER DRG

Zur Gepäckbeförderung beschaffte man 64 Gepäckwagen, passend zu den Personenwagen in vierachsiger Ausführung. Außergewöhnlich groß waren die seitlichen Ladetüren zum Gepäckraum. Neben den beiden Hundeabteilen im Wagenkasten war noch ein zusätzliches unter dem Wagenboden angebracht. Bis auf einige mit Postabteil versehene Wagen wurden die Fahrzeuge äußerlich kaum verändert. Zwei Wagen kamen 1920 noch zur EGD (Eisenbahn Generaldirektion) Stuttgart.



Betriebs-Nr. 41



Best.-Nr. 1873

PERSONENWAGEN DER DRG



Betriebs-Nr. 34 114

4. Klasse, Gattung D4i Wü 99



Best.-Nr. 1 8 7 0

Die K.W.St.E. beschaffte anfangs ihre Fahrzeuge nach amerikanischem Vorbild. Dies war die Folge einer Studienreise des württembergischen

Baurates Klein nach Amerika.

Für die Wagen bedeutete dies die Ausführung als großräumige Vierachser. In Amerika wurde ein Musterwagen beschafft, der dann in verschiedener Ausführung von einheimischen Fabriken und Handwerksbetrieben in Holzbauweise nachgebaut wurde. Die bis 1867 gebauten 350 Wagen waren lange unentbehrlich und wurden durch ständige Umbauten den steigenden Anforderungen angepasst. So erhielten die Wagen nach und nach Gasbeleuchtung, Heizung, Luftdruckbremsen der Bauart Westinghouse und teilweise sogar Toiletten.



Betriebs-Nr. 34 117

3. Klasse, Gattung CCI 76 der EGD Stuttgart



Best.-Nr. 1 8 7 1

Bei ersten Modernisierungen blieb die äußere Einteilung mit 10 kleinen Fenstern zunächst erhalten, die vierteiligen Sprossenfenster wurden allerdings durch ganze Scheiben ersetzt und die Wagen erhielten Außenwände aus Blech. Einzelne dieser Wagen waren bis in die 20er-Jahre bei der Eisenbahn Generaldirektion Stuttgart zu sehen.



Betriebs-Nr. 31 003

2./3. Klasse, Gattung BCCI der EGD Stuttgart



Best.-Nr. 1 8 7 2

Auch bei den Vierachsern gab es gemischtklassige Wagen 2. und 3. Klasse. Damit konnte auch bei kurzen Zügen die 2. Klasse angeboten werden. Eine Serie dieser Wagen hatte 14 kleine Fenster. Wie bei den reinen Drittklassewagen entfielen später die Sprossenfenster und sie erhielten in der Wagenwerkstätte Cannstatt nach und nach Gasbeleuchtung, Druckluftbremse und Toiletten.

KÜHLWAGEN DER DB, FS, NS

Der internationale Eisenbahnverband UIC nahm in seine Vorschläge von standardisierten Wagenbauarten zwei Kühlwagentypen auf. Die Staatsbahnen Griechenlands, Marokkos, Italiens, der Schweiz, Frankreichs, der Niederlande und Belgiens beschafften Exemplare des St. 1. Bei der Deutschen Bundesbahn fuhren sie als Privatwagen der Firma Interfrigo. Insgesamt wurden circa 6500 Exemplare gebaut. Das Set enthält je einen Wagen: Deutsche Bundesbahn, FS Italia, NS Niederlande.



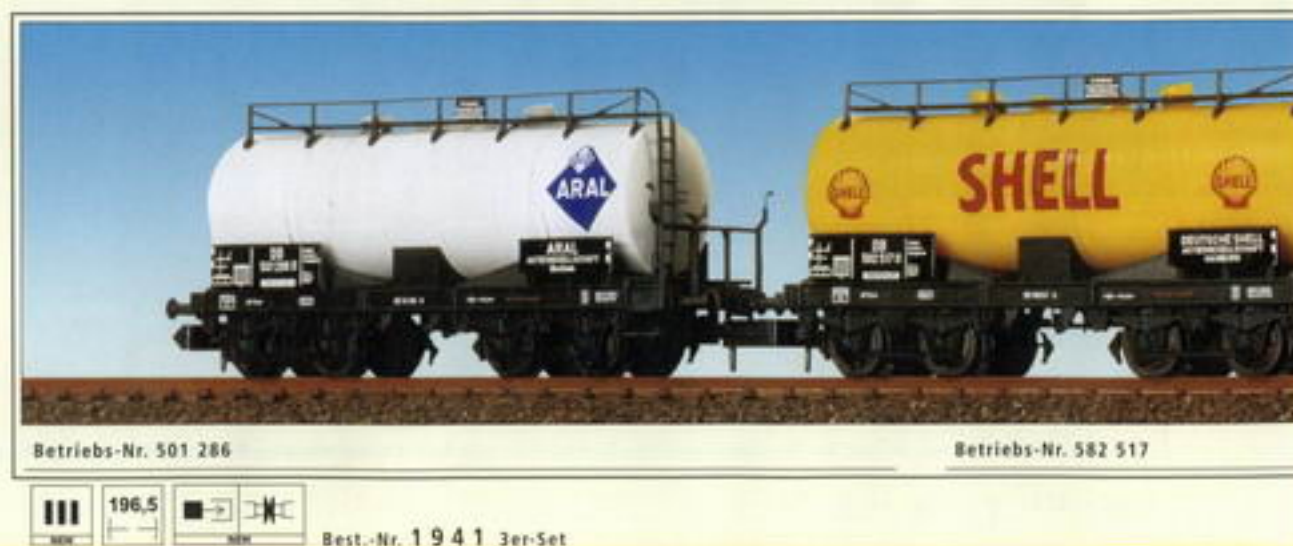
KESSELWAGEN DER DRG

Um Leergewicht und Zuglänge zu verringern, sollten nach dem Ersten Weltkrieg Güterwagen größerer Bauart eingesetzt werden. Ab 1922 entstanden Großkesselwagen der Bauart Krupp. Die ersten Exemplare dienten dem Transport von Teer. Das Brawa-Modell schließt eine Lücke im Angebot: Es ist der erste europäische vierachsige Wagen mit genietetem Kessel, der in zwei Kammern unterteilt ist. Das Modell ist am Übergang von Epoche I zu Epoche II angesiedelt.



KESSELWAGEN RÜTGERSWERKE, ARAL, SHELL DER DB

In Epoche III waren noch viele genietete Kesselwagen verschiedener Bauarten in Betrieb. Ihr Erscheinungsbild war äußerst vielfältig: Einerseits gab es die bunten Kesselwagen der Mineralölfirmen, andererseits pflegeleichte graue oder schwarze Kesselwagen. Das Set enthält je einen Wagen: Shell, Aral und Rütgerswerke.





FS Italia

Betriebs-Nr. 524 027

Deutsche Bundesbahn



Betriebs-Nr. 501 482



Betriebs-Nr. 500 759

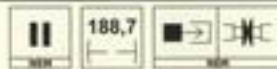
KOHLEWAGEN - SET DER DRG

Ein klassischer Bestandteil des Eisenbahn-Güterverkehrs sind Massentransporte von Kohle, Stein und Erzen.

Schon früh gab es hier Bemühungen, die Be- und Entladung zu beschleunigen. Die ersten selbst-entladenden Serienwagen der DRG wurden 1927 beschafft. Dabei unterschieden sich die Ausführungen für Sand-, Koks-, Kohle- und Erztransporte unter anderem durch ihre Länge und Einzelheiten der Klapenanordnung.



Betriebs-Nr. 734, 738, 832



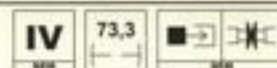
Best.-Nr. 1801 3er-Set

KÜHLWAGEN „BODENSEE OBST“ DER DB

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



Betriebs-Nr. 082 0 521-1



Best.-Nr. 1929



Auf unseren Modellen sind selbst die kleinsten

Beschriftungen gestochen scharf. Schade eigentlich,

dass man das mit bloßem Auge gar nicht erkennen

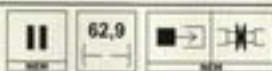
kann. Sondern nur mit einer guten Lupe.



KOHLEWAGEN DER GBAG



Betriebs-Nr. 12



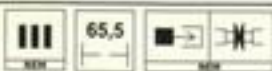
Best.-Nr. 1808

Zwischen 1924 und 1926 bestellte die Deutsche Reichsbahn den vierachsigen Selbstentladewagen OOt. Auch die Gelsenkirchener Bergwerks AG hatte von dieser Wagengattung mehrere im Einsatz.

KESSELWAGEN BP DER DB



Betriebs-Nr. 581 608



Best.-Nr. 1944

In den 50er- und 60er-Jahren nutzten fast alle Mineralölfirmen die Kesselwagen als Werbefläche. „British Petroleum“ lackierte ihre Kesselwagen in der Firmenfarbe und machte auf diesem Weg mobile Werbung.

SEILSCHWEBEBAHN



Seilschwebbahn Best.-Nr.

6 5 6 0

Gebäudebausatz Best.-Nr.

6 5 7 0

Seilschwebbahn

Nachbildung der Freiburger Schauinslandbahn.

Gleichstrom-Anschluss 14 V.

Geschenckpackung ohne Gebäudebausatz.

Inhalt: 1 Mittelmast, Höhe 77 mm

1 Antriebseinheit, bergseitig

1 Seilführung, talseitig

2 Gondeln, blau

2 Gondeln, rot

1 Zugseil, 10 m

Eine Verlängerung der Seilbahn ist möglich.

6 5 6 0

Gebäudebausatz

für Berg- und Talstation

Bergstation Breite 150 mm/Länge 130 mm

Talstation Breite 150 mm/Länge 130 mm

Geeignet in NOCH-Fertiggelände 8163, 8199, 9910

6 5 7 0

STANDSEILBAHN



Standseilbahn Best.-Nr.

6 4 1 0

Gebäudebausatz Best.-Nr.

6 4 1 1

Standseilbahn

Nachbildung der Stuttgarter Standseilbahn zum Waldfriedhof.

Wechselstrom-Anschluss 14 V.

Geschenkpäckchen ohne Gebäudebausatz.

Inhalt: 4 Schienen, gerade, Länge je 118 mm

1 Ausweiche, 2-teilig, Länge je 134 mm

1 Antriebseinheit, bergseitig

1 Seilführung

1 Wagen links, 60 mm

1 Wagen rechts, 60 mm

1 Untergestell für Antrieb

1 Seilführung, talseitig

1 Zugseil auf Rolle, 4 m

2 Reedkontakte

1 Umschaltkreis mit

Geschwindigkeitsregulierung

Eine Verlängerung der Seilbahn ist möglich.

6 4 1 0

2 x 6 4 1 2

6 4 1 3

6 4 1 4

6 4 1 6

6 4 1 8

6 4 1 9

6 3 1 5

6 3 1 7

6 3 2 0

3 5 3 0

6 4 2 1

Gebäudebausatz

für Berg- und Talstation

Bergstation

Breite 110 mm/Länge 110 mm

Talstation

Breite 110 mm/Länge 110 mm

6 4 1 1

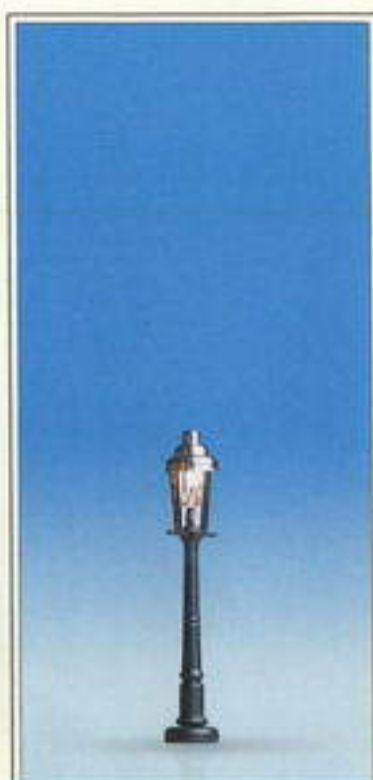
STADT- UND PARKLEUCHTEN



Best.-Nr. 4 5 2 0
Ersatzbirne 3 2 9 3

Peitschenleuchte 2-fach

Höhe 55 mm



Best.-Nr. 4 5 2 6
Ersatzbirne 3 2 9 3

Berliner Gaslaterne

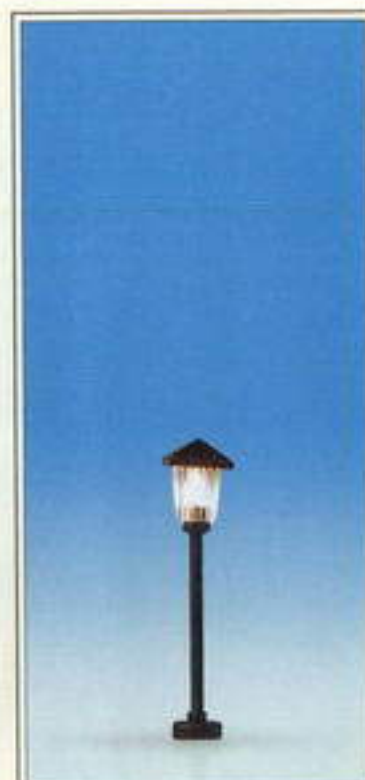
Höhe 35 mm



Best.-Nr. 4 5 3 1
Ersatzbirne 3 2 9 3

Parkleuchte

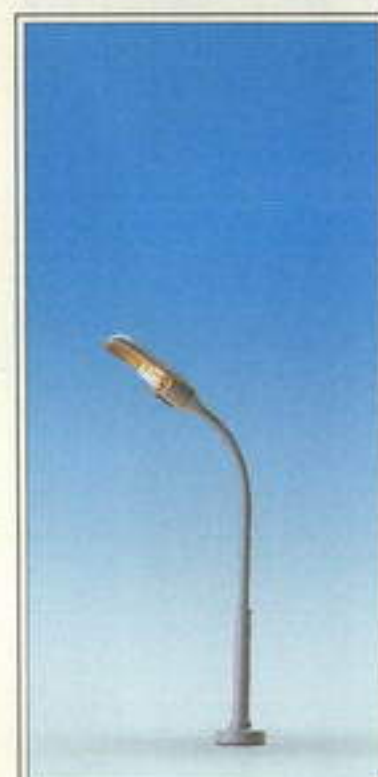
Höhe 35 mm



Best.-Nr. 4 5 3 5
Ersatzbirne 3 2 9 3

Straßenleuchte

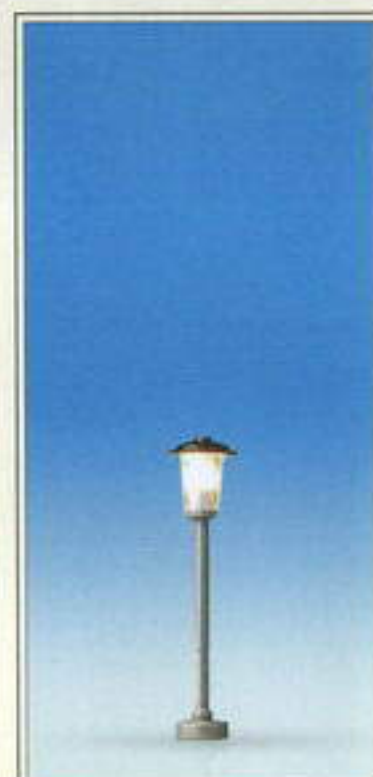
Vierkant
Höhe 36 mm



Best.-Nr. 4 5 9 6
Ersatzbirne 3 2 9 3

Peitschenleuchte

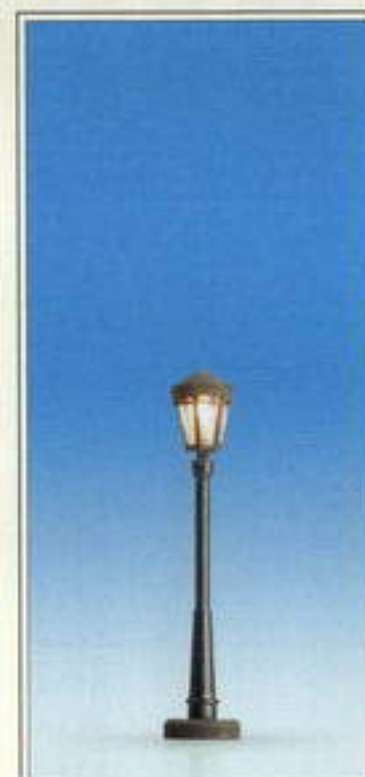
Höhe 48 mm



Best.-Nr. 4 5 9 7
Ersatzbirne 3 2 9 3

Straßenleuchte

Höhe 35 mm



Best.-Nr. 4 6 2 8
Ersatzbirne 3 2 9 3

Parklaterne

Höhe 38 mm



Best.-Nr. 4 6 4 4
Ersatzbirne 3 2 9 1

Straßenleuchte Harz

Höhe 38 mm



Best.-Nr.	4 6 4 5
Ersatzbirne	3 2 6 6

Straßenleuchte Wernigerode

Höhe 43 mm



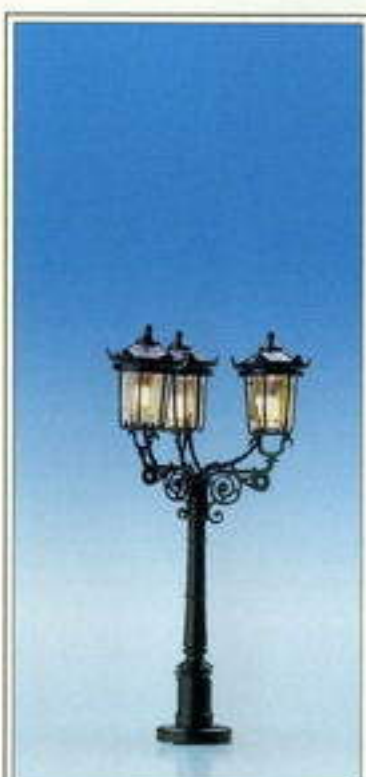
Best.-Nr.	4 6 4 6
Ersatzbirne	3 2 5 7

Straßenleuchte Berlin

Höhe 58 mm

ANTIK - LEUCHTEN

Eine Reise in das Zeitalter der prunkvollen Ausstattung: Die filigranen Antikleuchten zaubern das nostalgisch verträumte Ambiente vergangener Zeiten auf Ihre Anlage. Für Modellanlagen, auf denen stilvolles Zeitkolorit eine Hauptrolle spielt.



Best.-Nr.	4 5 2 5
Ersatzbirne	3 2 5 4

Parkleuchte Baden-Baden

dreiarmlig

Höhe 50 mm



Best.-Nr.	4 5 3 4
Ersatzbirne	3 2 5 4

Parkleuchte Baden-Baden

zweiarmlig

Höhe 50 mm



Best.-Nr.	4 6 0 4
Ersatzbirne	3 2 9 3

Leuchte Berlin-Charlottenburg

Höhe 65 mm



Best.-Nr.	4 6 0 5
Ersatzbirne	3 2 9 3

Leuchte Waiblingen
mit Schirm
Höhe 42 mm



Best.-Nr.	4 6 0 6
Ersatzbirne	3 2 9 3

Gaslaterne Baden-Baden
Höhe 40 mm



Best.-Nr.	4 6 3 1
Ersatzbirne	3 2 6 7

Gaslaterne Stuttgart
Höhe 51 mm

W A N D L E U C H T E N



Best.-Nr.	4 5 4 8
Ersatzbirne	3 2 9 3

Bahnsteigleuchte
modern
ø 4 x 4 x 13 mm



Best.-Nr.	4 5 4 9
Ersatzbirne	3 2 5 2

Bahnsteigleuchte
zum Befestigen am Bahnsteigdach



Best.-Nr.	4 6 2 0
Ersatzbirne	3 2 9 3

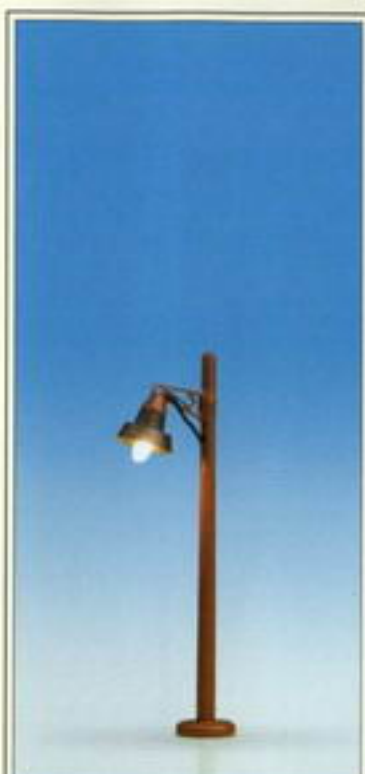
Wandlaterne Waiblingen
mit Schirm
ø 5 mm x 15 mm



Best.-Nr.	4 6 2 1
Ersatzbirne	3 2 6 4

Wandlampe für
BW's Fabriken etc.
Abmessung 12 x 12 mm

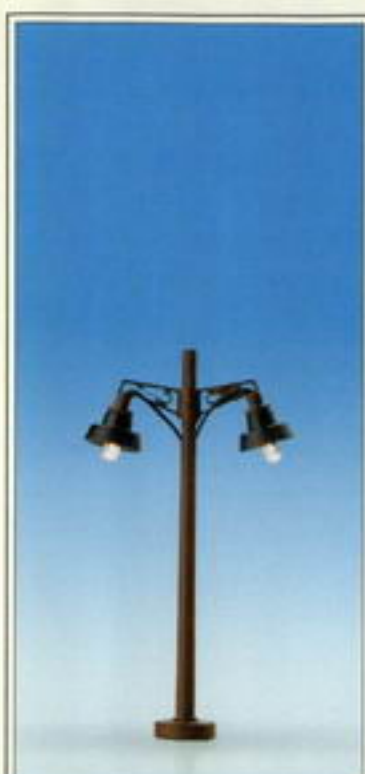
HOLZMASTLEUCHTEN



Best.-Nr.	4 6 1 0
Ersatzbirne	3 2 9 3

Holzmastleuchte

Höhe 50 mm



Best.-Nr.	4 6 1 1
Ersatzbirne	3 2 9 3

Holzmastleuchte 2-fach

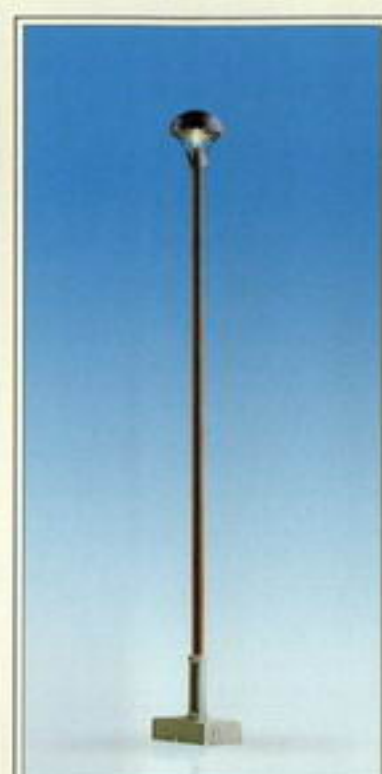
Höhe 50 mm



Best.-Nr.	4 6 1 2
Ersatzbirne	3 2 6 4

Holzmastleuchte

Höhe 50 mm



Best.-Nr.	4 6 4 0
Ersatzbirne	3 2 6 7

Bahnhofsleuchte

Höhe 90 mm



Best.-Nr.	4 6 4 1
Ersatzbirne	3 2 9 1

Bahnhofsleuchte

Höhe 90 mm



Nächster Halt: www.brawa.de

Die Brawa Website bietet aktuelle Informationen

zu den Produkten aller Spurweiten.

Und unser e-Newsletter hält Sie automatisch

auf dem Laufenden.

BAHNSTEIGLEUCHTEN



Best.-Nr.	4 5 2 2
Ersatzbirne	3 2 9 3

Bahnsteigleuchte 2-fach

Höhe 65 mm



Best.-Nr.	4 5 2 4
Ersatzbirne	3 2 9 3

Bahnsteigleuchte

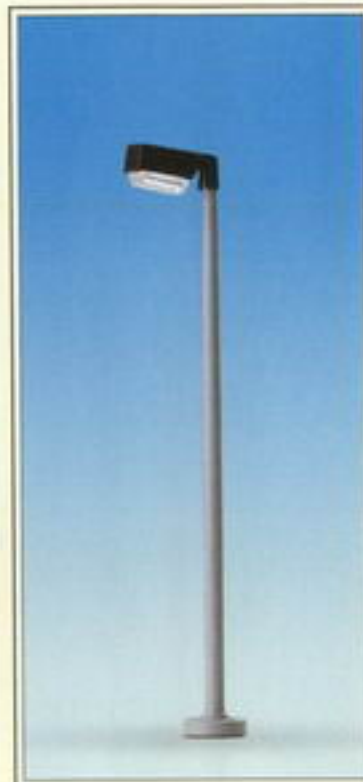
Höhe 65 mm



Best.-Nr.	4 5 3 0
Ersatzbirne	3 2 6 6

**Parkleuchte Stuttgart
Rosensteinpark**

Höhe 43 mm



Best.-Nr.	4 5 3 2
Ersatzbirne	3 2 9 3

Kantige Aufsatzleuchte

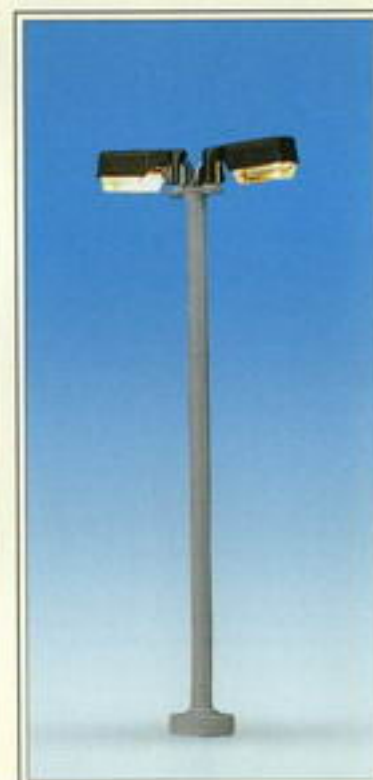
Höhe 75 mm



Best.-Nr.	4 5 9 1
Ersatzbirne	3 2 6 6

Bahnsteigleuchte

Höhe 58 mm



Best.-Nr.	4 6 0 1
Ersatzbirne	3 2 9 3

Platzleuchte Waiblingen 2-fach

Höhe 70 mm



Best.-Nr.	4 6 3 7
Ersatzbirne	3 2 6 7

Bayrische Bahnsteigleuchte

Höhe 30 mm



Best.-Nr.	4 6 3 8
Ersatzbirne	3 2 9 3

Bahnsteigleuchte

Höhe 55 mm



Best.-Nr.	4 6 4 2
Ersatzbirne	3 2 9 3

Bahnteigleuchte Harz

Höhe 50 mm



Best.-Nr.	4 6 4 3
Ersatzbirne	3 2 6 7

Bahnteig-Pilzleuchte

Höhe 57 mm

GITTERMASTLEUCHTEN



Best.-Nr.	4 5 2 7
Ersatzbirne	3 2 5 2

Gittermastleuchte

Vierkantmast

Höhe 75 mm



Best.-Nr.	4 5 2 8
Ersatzbirne	3 2 5 2

**Gittermastleuchte
moderner Flachmast**

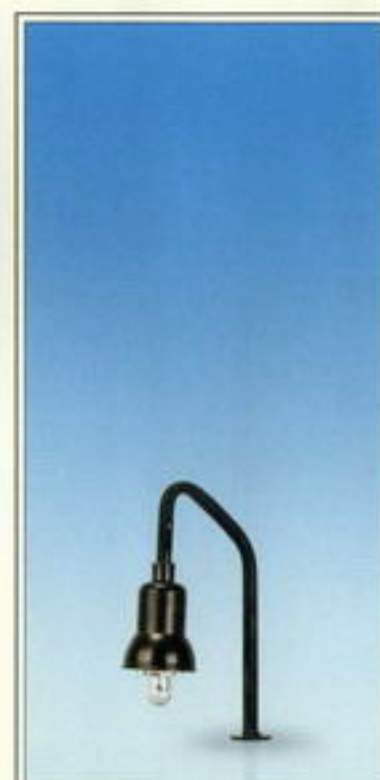
Höhe 75 mm



Best.-Nr.	4 5 2 9
Ersatzbirne	3 2 6 4

**Gittermastleuchte
mit Soffitte**

Höhe 95 mm



Best.-Nr.	4 5 3 3
Ersatzbirne	3 2 5 2

Aufsteckleuchte

Höhe 35 mm



Best.-Nr.	4 5 5 0
Ersatzbirne	3 2 5 4

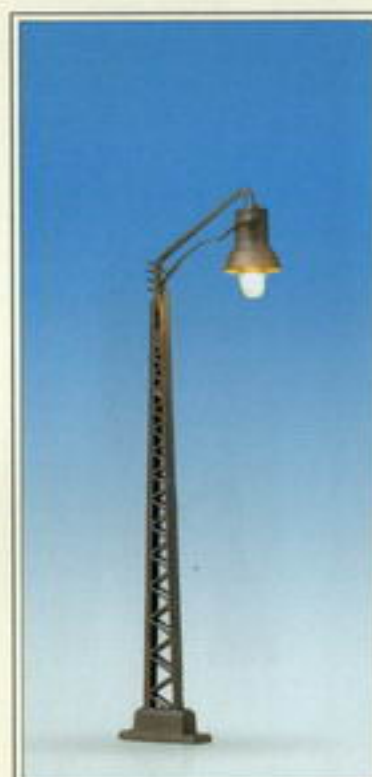
Aufsatzleuchte 2-fach
passend für Turmmasten N
(Arnold, Vollmer, Sommerfeld)



Best.-Nr.	4 5 9 2
Ersatzbirne	3 2 6 7

Gleisfeldleuchte auf Winkelmast

Höhe 68 mm



Best.-Nr.	4 5 9 3
Ersatzbirne	3 2 5 2

Gittermastbogenleuchte

Höhe 70 mm



Best.-Nr.	4 5 9 4
Ersatzbirne	3 2 5 2

Gittermastbogenleuchte 2-fach

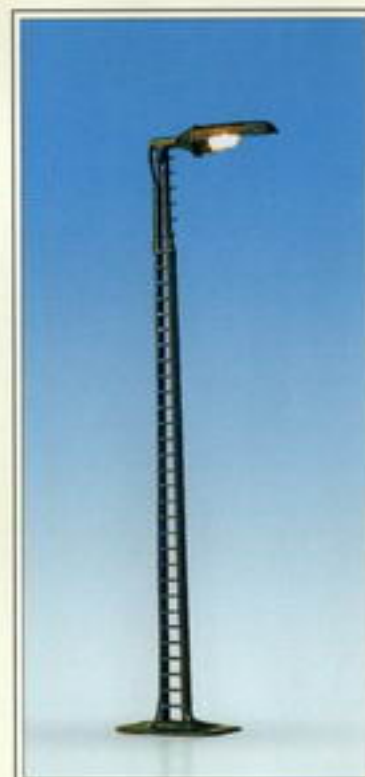
Höhe 70 mm



Best.-Nr.	4 5 9 5
Ersatzbirne	3 2 5 2

Gittermastringleuchte

Höhe 75 mm



Best.-Nr.	4 5 9 8
Ersatzbirne	3 2 9 3

**Bahnhofsleuchte
mit Soffitte**

Höhe 75 mm

FLUTLICHTSTRAHLER



Best.-Nr.	4 5 3 8
Ersatzbirne	3 2 5 4

Scheinwerfer
mit Spiegelreflektor
Höhe 9 mm



Best.-Nr.	4 5 5 1
Ersatzbirne	3 2 5 4

Flutlicht
mit Spiegelreflektor
Höhe 50 mm



Best.-Nr.	4 5 5 2
Ersatzbirne	3 2 5 4

Flutlicht 2-fach
mit Spiegelreflektor, 2 Strahler
Höhe 65 mm

LEUCHTEN-SET



Best.-Nr.	4 7 0 1
-----------	---------

Inhalt: 5 Peitschenleuchten
1 Telefonzelle

4 5 9 6
4 5 6 6

Für Stadtplaner und Konstrukteure von ganzen Straßenzügen hat Brawa das Laternenset für die Spur N im Programm. Mit fünf Peitschenleuchten und einer Telefonzelle lässt sich ein ganzes Stück Stadtkultur gestalten.

TELEFONZELLEN UND UHREN



Best.-Nr. 4 5 6 1
Ersatzbirne 3 2 6 8

Telefonzelle
Swisscom
beleuchtet



Best.-Nr. 4 5 6 2
Ersatzbirne 3 2 6 8

Telefonzelle
Typ FH 32, Epoche I
beleuchtet



Best.-Nr. 4 5 6 3
Ersatzbirne 3 2 6 8

Telefonzelle
Typ FeH 78
beleuchtet



Best.-Nr. 4 5 6 4
Ersatzbirne 3 2 6 8

Telefonzelle Telekom
Typ Tel H 90
beleuchtet



Best.-Nr. 4 5 6 6
Ersatzbirne 3 2 6 8

Telefonzelle
beleuchtet
Abmessung 7 x 7 x 14 mm



Best.-Nr. 4 5 6 8
Ersatzbirne 3 2 6 8

Telefonzelle
Typ FH 32, Epoche II
beleuchtet



Best.-Nr. 4 5 6 9
Ersatzbirne 3 2 6 8

Telefonzelle
Typ FH 32, Epoche III und IV
beleuchtet



Best.-Nr. 4 5 7 0
Ersatzbirne 3 2 9 3

Bahnsteiguhr
beleuchtet
Höhe 28 mm, ø 8 mm



Best.-Nr.	4 5 7 1
Ersatzbirne	3 2 9 3

Uhr

beleuchtet, 4-seitige Uhrenanzeige
(nicht verstellbar), Höhe 40 mm



Best.-Nr.	4 5 7 3
Ersatzbirne	3 2 9 3

Uhr

auf Gittermast, beleuchtet
Höhe 52 mm



Best.-Nr.	4 5 7 4
Ersatzbirne	3 2 6 7

Uhr mit Werbewürfel

beleuchtet, DB/S-Bahn-Symbol
Höhe 40 mm



Best.-Nr.	4 5 7 6
Ersatzbirne	3 2 9 3

Bahnsteiguhr

mit 4-Kant-Betonmast
beleuchtet, Höhe 48 mm

S I G N A L E



Best.-Nr.	4 5 3 6
Ersatz-LED	3 2 9 6

Andreaskreuz

Höhe 27 mm, mit Widerstand

4er-Set 4 5 4 2
mit Wechselblinker



Best.-Nr.	4 5 3 9
Ersatz-LED	3 2 9 6

Andreaskreuz mit Schutzring

in feinsten Messingausführung
Höhe 19 mm, mit Widerstand

4er-Set 4 5 4 1
mit Wechselblinker



Best.-Nr.	7 8 1 1
Ersatzbirne	3 2 9 2

Blinklicht Überwachungssignal

Höhe 30 mm



Best.-Nr.	7 8 4 0
Ersatzbirne/rot	3 2 7 2
Ersatzbirne/grün	3 2 7 3

Hauptsignal

Standardausführung
Höhe 38 mm



Best.-Nr.	7 8 5 0
Ersatzbirne	3 2 8 6

Abfahrtsignal Zp9

Abfahrzeichen für den Lokführer
Höhe 35 mm



Best.-Nr.	7 8 5 1
Ersatzbirne	3 2 6 7

Wartesignal

beleuchtet
Höhe 45 mm



Best.-Nr.	7 8 5 2
Ersatzbirne	3 2 6 7

Beleuchtetes Wartesignal mit Rangiersignal S4.1

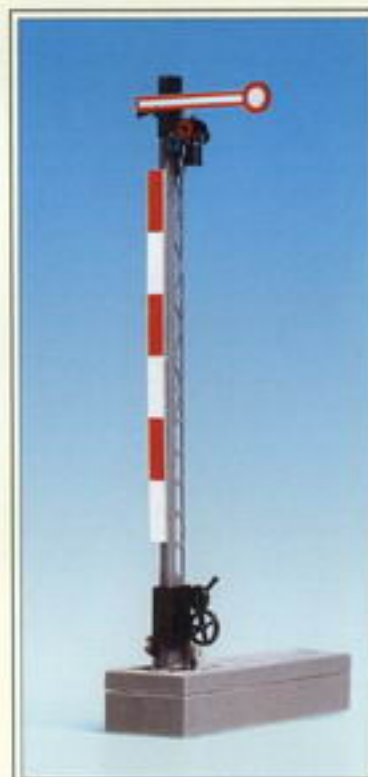
Höhe 38 mm



Best.-Nr.	7 9 3 2
Ersatzbirne	3 2 6 7

Bayr. Ruhe-/Halte-Signal mit Spulenantrieb

Lichtwechsel rot-grün, Ruhestellung blau nicht stellbar, Höhe 75 mm



Best.-Nr.	7 9 4 2
Ersatzbirne	3 2 6 7

Hauptsignal mit Spulenantrieb

Lichtwechsel rot-grün
Höhe 75 mm



Best.-Nr.	7 9 4 3
Ersatzbirne	3 2 9 2

Gleissperrsignal mit Spulenantrieb

Scheibe stellbar
Höhe mit Antrieb 40 mm



Best.-Nr.	7 9 5 4
Ersatzbirne	3 2 6 7

Hauptsignal mit Spulenantrieb 2 gekoppelte Flügel

Lichtwechsel rot-grün, grün-gelb
Höhe 75 mm

SCHRANKEN-SET / CONTAINERTERMINAL



Best.-Nr. 1 1 4 4

Slow-Memory-Schranken-Set

1 1 4 4

Inhalt:	2 Vollschranken mit Memoryantrieb	
	2 Gitterbehänge mit Leisten zur Selbstmontage	
	4 Andreaskreuze aus Messing, unbeleuchtet	
	2 Bahnübergangsleuchten N	4 5 9 1
	1 Bretterplatte dunkelbraun	2 8 0 0
	1 Schnittbogen Andreaskreuze und Warnbaken	
	Epoche I, II, III, D, A, CH mit 20 Befestigungsnadeln	
	1 Schrankenwärterhäuschen im Bausatz	
	1 elektronisches Steuergerät	2 7 6 5
	2 Magnete	3 5 4 3
	4 SRK-Schalter	3 5 3 0
	2 Widerstände	6 1 5 4
	1 Glocke	1 1 4 1

Erweiterungsmöglichkeit

4er-Set Andreaskreuz	4 5 4 1
----------------------	---------



Best.-Nr. 1 1 5 1

Containerterminal

1 1 5 1

Mit dem Brawa Containerkran können Container vom Güterwagen auf LKW und umgekehrt verladen werden. Motoren und Antrieb ermöglichen Heben und Senken von Containern und das Verfahren der Ladebrücke nach links und rechts. Die Greiferanlage arbeitet vollautomatisch.

In der Set-Packung 1151 finden Sie die Ladestraße, einen Containerkran, ein Steuergerät und 4 Container.

Die Maße sind 400 x 200 x 100 mm. Anschluss direkt an Gleichstrom oder bei Wechselstrom über den Brückengleichrichter.

Die Steuerung erfolgt mit dem Brawa Steuergerät. Die Ladestraße ermöglicht das Verfahren des gesamten Containerkrans.

Ladestraße, einzeln	1 1 7 0
Brückengleichrichter	2 1 8 5
Steuergerät	1 1 5 6
Ersatzmotor (Heben und Senken)	9 7 0 6
Ersatzmotor Ladestraße	9 7 0 7

BAHNSTEIGKANTEN / STÜTZMAUERN

Bahnsteigkanten 2 6 9 7

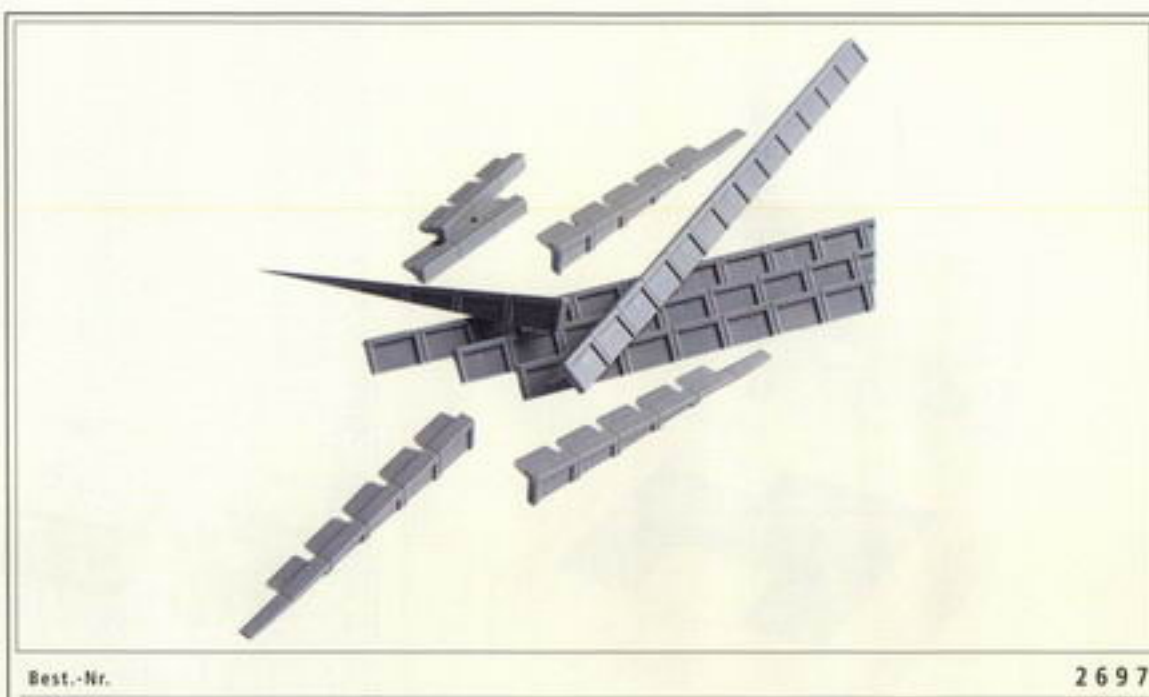
Die Brawa Bahnsteigkanten ermöglichen das problemlose Herstellen von Bahnsteigen. Die Länge und Breite bestimmen Sie selbst.

Die variable Breite erzielen Sie mit der Bauplatte 2845.

Im Bausatz finden Sie:

- 4 Gerade 130 mm,
- 4 Rampen 60 mm und
- 2 Übergänge 30 mm.

Bauplatte 2 8 4 5



Stützmauer

mit Arkaden und Läden,
2 Stück je 120 mm x 50 mm

Inhalt/Bausatz:

Brettereinsatz, Fensterrahmen,
Fenster, Türen und Werbebogen



Stützmauer

mit Treppenaufgang,

Größe 120 x 50 mm

1 Stück mit Treppengeländer
aus Messing

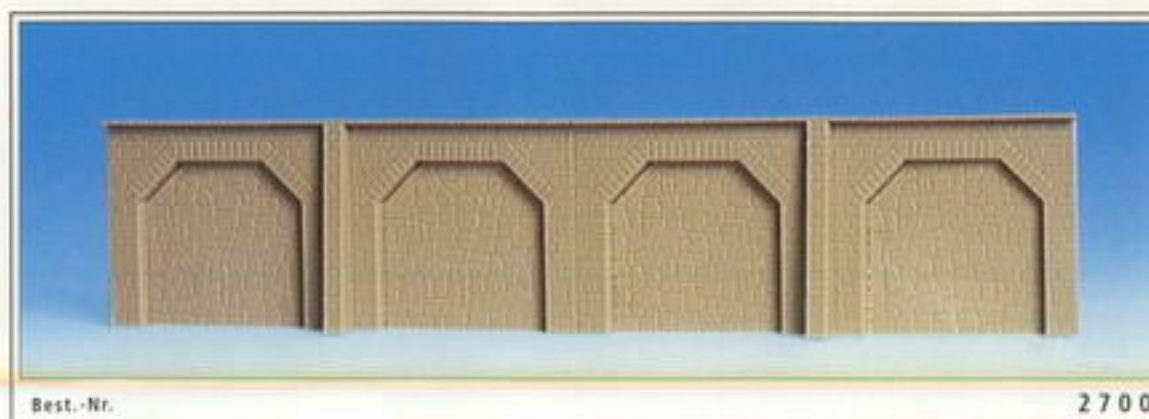


Stützmauer

mit 2 Arkaden,

Größe 120 mm x 50 mm

2 Stück mit geschlossenen
Mauernischen



SPUR I/II
SPUR TT
SPUR Z



LEUCHTEN SPUR I UND II



Best.-Nr.	9 2 0 0
Ersatzbirne	3 2 7 5

Petroleumleuchte
mit Ölfass
Höhe 345 mm



Best.-Nr.	9 2 2 0
Ersatzbirne 14V/270 mA	3 2 7 9

Scheinwerfer mit Fuß
Länge 45 mm, Höhe 48 mm,
ø 40 mm, vertikal schwenkbar



Best.-Nr.	9 2 2 1
Ersatzbirne 14V/270 mA	3 2 7 9

Flutlicht auf Gittermast
vertikal und horizontal schwenkbar
Höhe 237 mm

LEUCHTEN SPUR TT



Best.-Nr.	4 7 2 1
Ersatzbirne	3 2 9 3

Gaslaterne

Höhe 34 mm



Best.-Nr.	4 7 3 1
Ersatzbirne	3 2 9 3

Peitschenleuchte

Höhe 66 mm



Best.-Nr.	4 7 4 1
Ersatzbirne	3 2 5 2

Gittermastleuchte

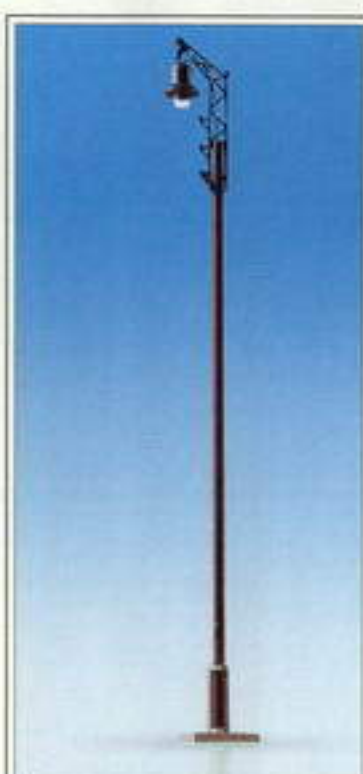
Höhe 85 mm



Best.-Nr.	4 7 4 2
Ersatzbirne	3 2 9 3

Bahnhofsleuchte

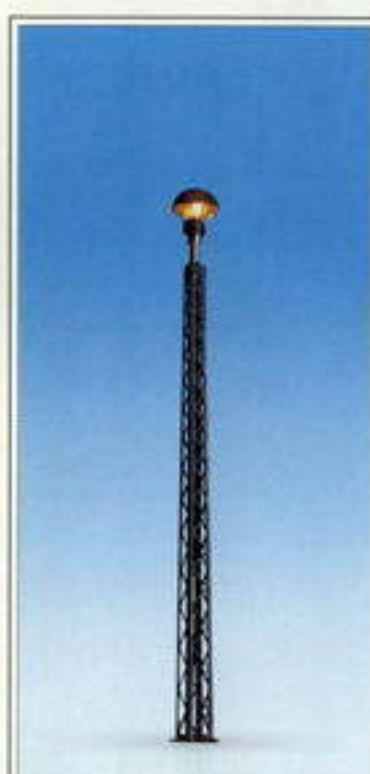
Höhe 118 mm



Best.-Nr.	4 7 4 3
Ersatzbirne	3 2 5 2

Bahnhofsleuchte

Höhe 115 mm



Best.-Nr.	4 7 4 4
Ersatzbirne	3 2 9 1

Gleisfeldleuchte

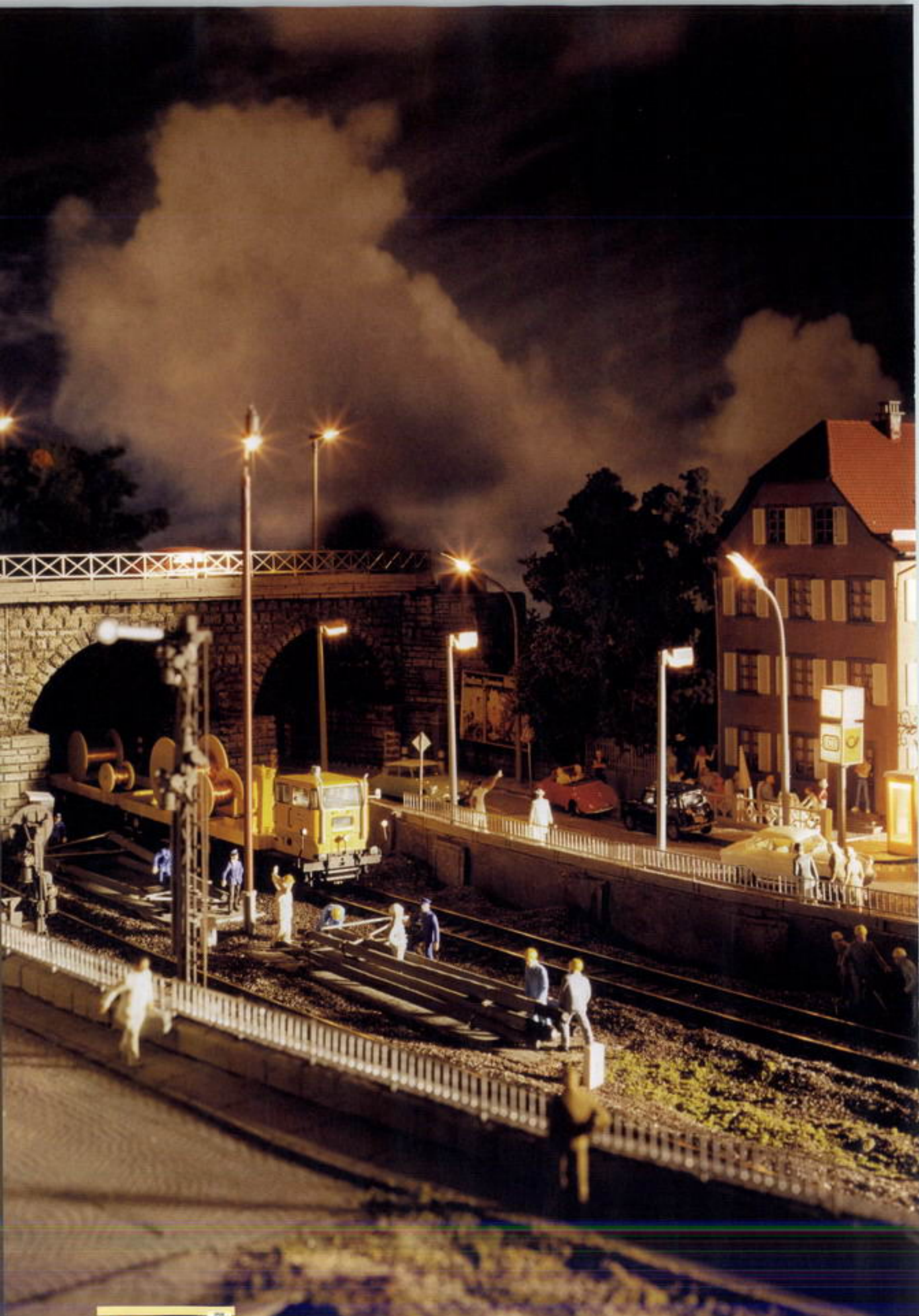
auf Winkelmast
Höhe 104 mm



Best.-Nr.	4 7 6 1
Ersatzbirne	3 2 9 3

Straßenleuchte

Harz-Wernigerode
Höhe 49 mm



LEUCHTEN & SIGNALE SPUR Z



Best.-Nr.	4 8 0 0
Ersatzbirne	3 2 9 1

Peitschenleuchte

Höhe 27 mm



Best.-Nr.	4 8 0 1
Ersatzbirne	3 2 9 0

Gittermastleuchte 2-fach

Höhe 40 mm



Best.-Nr.	4 8 0 2
Ersatzbirne	3 2 9 1

Soffittenleuchte

Höhe 40 mm



Best.-Nr.	4 8 0 3
Ersatzbirne	3 2 6 7

Straßenleuchte

Höhe 20 mm



Best.-Nr.	4 8 0 4
Ersatzbirne	3 2 9 0

Gittermastleuchte

Höhe 40 mm



Best.-Nr.	4 8 0 5
Ersatzbirne	3 2 9 0

Gittermastleuchte

Höhe 40 mm



Best.-Nr.	4 8 0 6
Ersatz-LED	3 2 9 7

Andreaskreuz mit Schutzring

in feinsten Messingausführung
diodenbestückt

4er-Set 4 8 0 7
mit elektronischem Wechselblinker



Best.-Nr.	4 8 0 8
Ersatzbirne	3 2 9 0

Aufsatzleuchte 2-fach
(für Märklin Turmmast 8914)



Best.-Nr.	4 8 1 2
Ersatzbirne	3 2 8 9

Scheinwerfer
mit verspiegelten Reflektor,
Länge 10 mm, Höhe 9 mm
ø 6 mm



Best.-Nr.	4 8 1 5
Ersatzbirne	3 2 9 0

Bahnsteigleuchte
zum Befestigen am Bahnsteigdach



Best.-Nr.	4 8 2 0
Ersatzbirne	3 2 9 0

Leuchte Berlin-Charlottenburg

Höhe 46 mm



Best.-Nr.	4 8 2 1
Ersatzbirne	3 2 9 0

Leuchte Waiblingen

Höhe 30 mm



Best.-Nr.	4 8 2 2
Ersatzbirne	3 2 9 0

Leuchte Waiblingen 2-fach

Höhe 30 mm



Best.-Nr.	4 8 2 3
Ersatzbirne	3 2 6 6

Leuchte Baden-Baden 2-fach

Höhe 30 mm



Best.-Nr.	4 8 2 4
Ersatzbirne	3 2 6 7

Gaslaterne Baden-Baden

Höhe 28 mm



Best.-Nr.	4 8 3 0
Ersatzbirne	3 2 9 1

Aufsatzleuchte

Höhe 40 mm



Best.-Nr.	4 8 4 0
Ersatzbirne	3 2 6 7

Bahnhofsuhr

ø 5,5 mm, Höhe 21 mm



Best.-Nr.	4 9 0 1
-----------	---------

Einfahrtsignal

4 LEDs

Höhe 32 mm



Best.-Nr.	4 9 0 5
-----------	---------

Blocksignal

2 LEDs

Höhe 32 mm

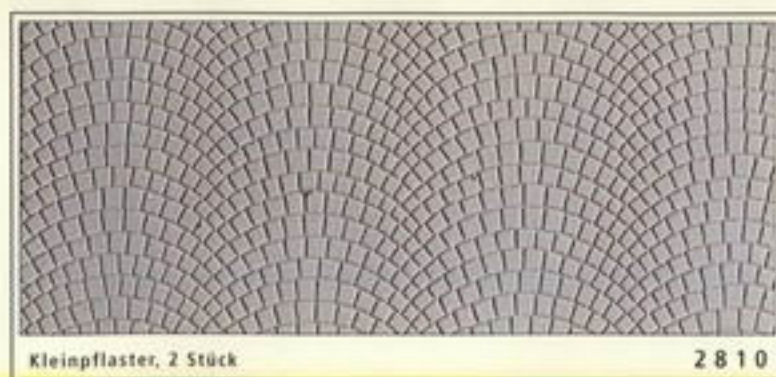
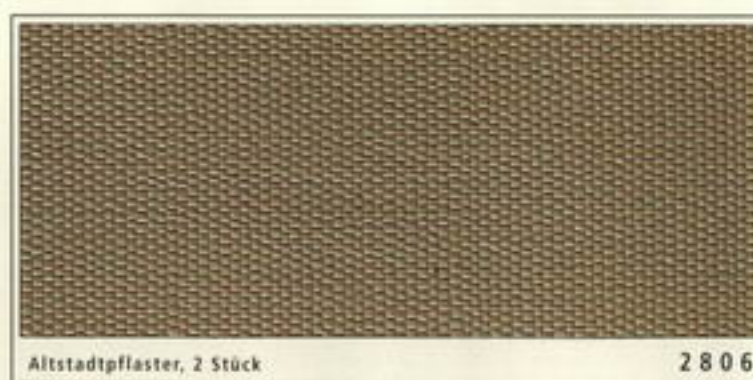
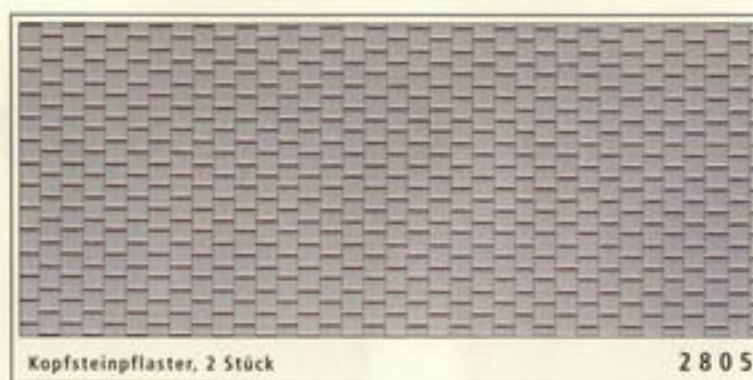
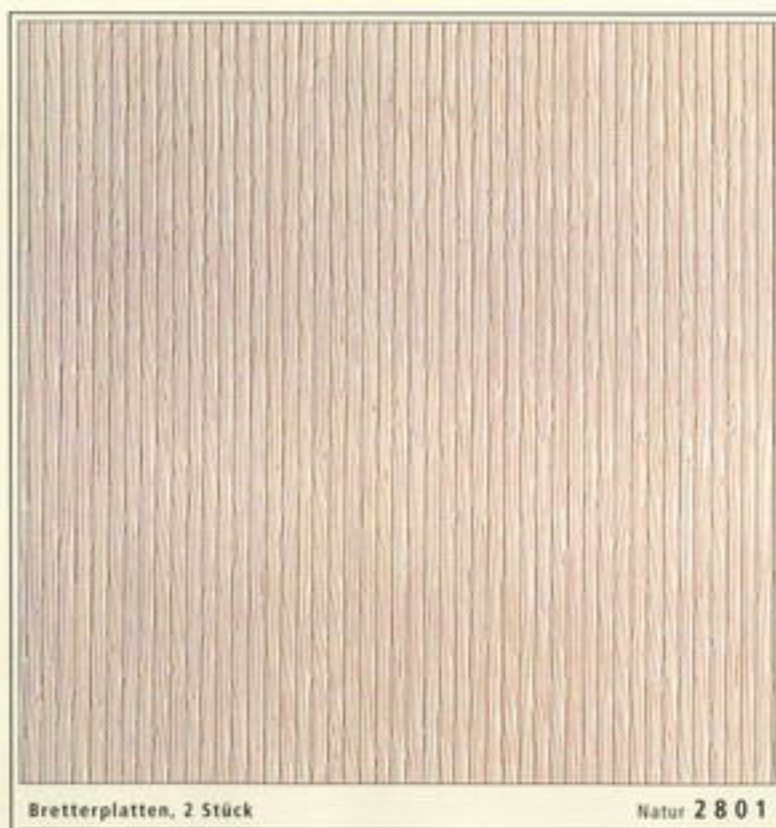
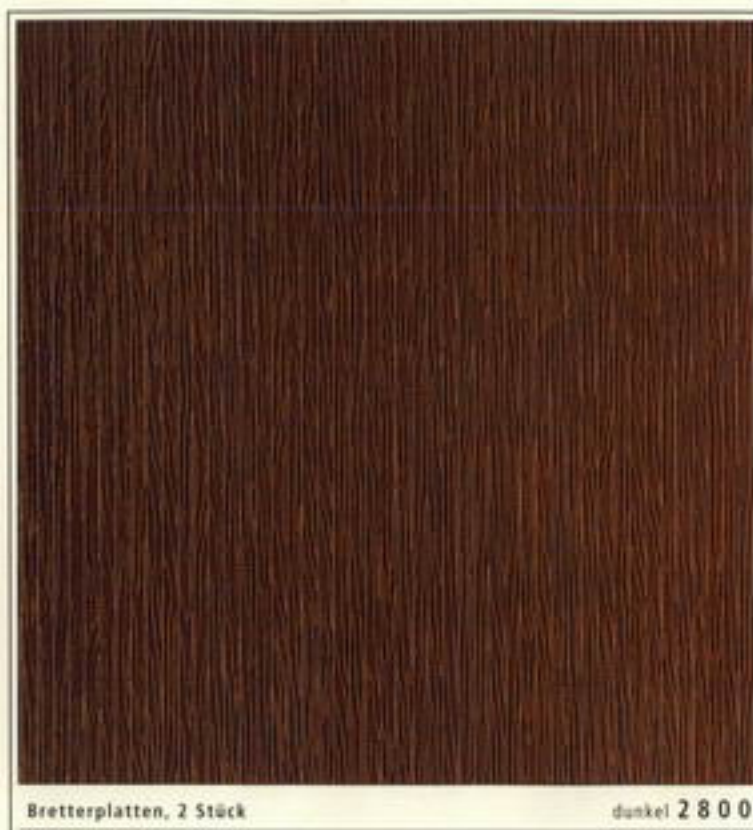


ZUBEHÖR



BAUPLATTEN

Alle Brawa Bauplatten-Packungen
enthalten jeweils zwei Platten
à 100 x 150 mm.





Mauerplatte, 2 Stück

sandstein 2 8 2 5



Mauerplatte, 2 Stück

Ziegel 2 8 2 6



Gehwegplatten, 2 Stück

2 8 3 0



Riffelblech, 2 Stück

silber 2 8 3 5

Riffelblech, 2 Stück

schwarz 2 8 3 6



Fensterglas, 2 Stück

2 8 4 0



Verbundpflaster, 2 Stück

2 8 4 5



Spundwand, 2 Stück

braun 2 8 5 0



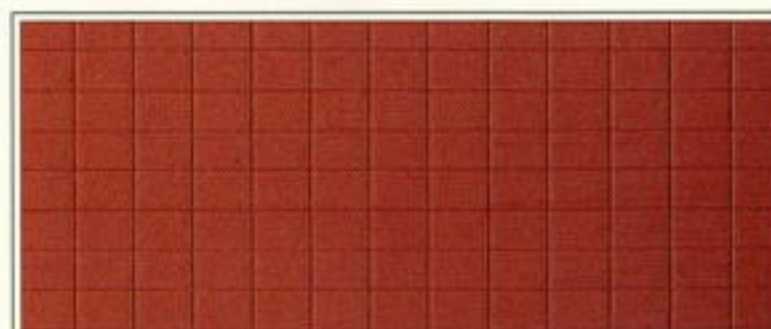
Wellblech, 2 Stück

Sinusprofil, grau 2 8 5 5



Wellblech, 2 Stück

Sinusprofil, transparent 2 8 5 6



Klinkerplatten, 2 Stück

2 8 6 7

RELAIS

Brückengleichrichter

Best.-Nr.

2185



Abmessung: Breite 14 mm, Höhe 8 mm, Länge 19 mm, 10-16V max. 1,0 A

Relais mit 2 Umschaltkontakten

Best.-Nr.

2760



Sicheres Schalten von Signalen, elektromagnetischen- und motorgetriebenen Artikeln.
2 getrennte Eingänge, Ansteuerung mit 10-24 V~. Benötigter Schaltstrom max. 60 mA.
Kontaktbelastung: max. 3 A pro Umschaltkontakt, Spannung bis 24 V, = oder ~.
Betätigung: Momenttaster, Gleiskontakte, Reedkontakte.
Breite 39 x Länge 78 x Höhe 21 mm

Relais mit 3 Umschaltkontakten

Best.-Nr.

2761



Anwendungsbereich wie bei Nr. 2760, jedoch mit drittem Umschaltkontakt.
Die Kabel werden auch hier mit Steckleisten eingesteckt.
Breite 39 x Länge 78 x Höhe 21 mm

Widerstand

Best.-Nr.

6154



Verstellbare Abgriffschelle zur Regelung von Langsamfahrstecken innerhalb eines Stromkreises. Abmessung: \varnothing 8 mm x 50 mm lang, 0-100 Ohm, 5 W

Elektronischer Polwendeschalter

Best.-Nr.

6421



Der Brawa Polwendeschalter ist für die Umschaltung der Drehrichtung an Gleichstrommotoren konzipiert, z. B. Seilbahnen, Wendezugverkehr, Seilaufzüge und Standseilbahnen.

DIGITAL DECODER

Decoder DIGITAL PREMIUM, 8-poliger Stecker

Best.-Nr.

9750

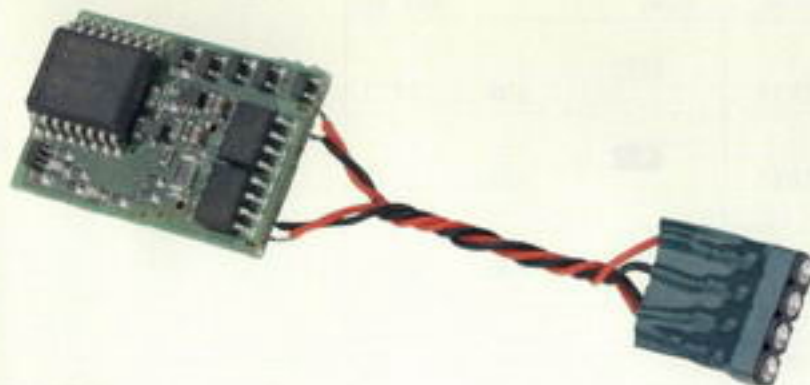


Geeignet für Gleichstrom (DCC) und Wechselstrom (Motorola) Systeme

Decoder DIGITAL PREMIUM, 4-poliger Stecker

Best.-Nr.

9751



Geeignet für Gleichstrom (DCC) und Wechselstrom (Motorola) Systeme der Modelle: Köf, Köf II, Schienenbus VT 172, BR 102.1, KLV, KLV 60

Der Universaldecoder im Überblick:

- Multiprotokollfähig
- Kompatibel zu allen gängigen Digital- und Analogsystemen
- Programmierung im DCC-Modus und mit der Märklin® Digitalzentrale 6021
- Individuell einstellbare Anfahr- und Bremsverzögerung
- 2 Zusatzfunktionen
- Geräuscharm durch Hochfrequenztechnik


Soundkit mit Raucheinsatz passend für Dampflokomotive S 2/6

Best.-Nr.


9755

SCHALTER, TASTER & STECKVERBINDUNGEN

Verteilerplatte

Best.-Nr.	2591
	5 fach, 2-polig










Verteilerplatte

Best.-Nr.	2592
	10 fach, 2-polig

Querlochstecker, 100-Stück-Packung

Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
 gelb	3001	 braun	3004	 grau	3007
 rot	3002	 blau	3005	 schwarz	3008
 grün	3003	 orange	3006	 weiß	3009


Muffen, 100-Stück-Packung

Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
 gelb	3011	 braun	3014	 grau	3017
 rot	3012	 blau	3015	 schwarz	3018
 grün	3013	 orange	3016	 weiß	3019

Steckersortiment

Märklin Weichenpackung










Märklin Steckersortiment

Best.-Nr.	3071	Best.-Nr.	3070	Best.-Nr.	3072
	15 Stecker, 15 Muffen in 5 Farben sortiert	8 Stecker, 8 Muffen		66 Stecker, 34 Muffen, farbig sortiert	

Querlochstecker, 10-Stück-Packung

Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
 gelb	3051	 braun	3054	 grau	3057
 rot	3052	 blau	3055	 schwarz	3058
 grün	3053	 orange	3056	 weiß	3059


Muffen, 10-Stück-Packung

Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
 gelb	3041	 braun	3044	 grau	3047
 rot	3042	 blau	3045	 schwarz	3048
 grün	3043	 orange	3046	 weiß	3049

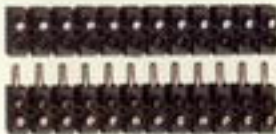
Einbausteckmuffe, einzeln, für Schaltpulte zu Stecker 3001–3009, passend in 9 Farben

Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
	gelb 3081		braun 3084		grau 3087
	rot 3082		blau 3085		schwarz 3088
	grün 3083		orange 3086		weiß 3089


Miniatur-Steckverbindung

	Best.-Nr.
	3091

Lüsterklemmen

	Best.-Nr.
	3093

Lüsterklemme


	Best.-Nr.
	3094

Drucktaster, unbeleuchtete Tasten

Artikel	Best.-Nr.	Artikel	Best.-Nr.	Artikel	Best.-Nr.	Artikel	Best.-Nr.
	gelb 3471	blau 3475		gelb 3511		grün 3513	
	rot 3472	schwarz 3478		rot 3512		weiß 3519	
	grün 3473	weiß 3479		Ersatzbirne, 16 V	3293		

Drucktaster 6 mm, beleuchtete Tasten, 16 V/30 mA

Einbaudrucktaster, Momentkontakt-Taste, farbig mit neuartigem Festhalte-Klip, ø 6 mm, Länge 40 mm, universal verwendbar, 25 V/1 A

Artikel	Best.-Nr.	Artikel	Best.-Nr.
	gelb 3501	blau 3505	
	rot 3502	schwarz 3508	
	grün 3503	weiß 3509	

Hausbeleuchtung

Einpoliger Kippschalter

Einbau-Druckschalter

Best.-Nr. 3405	Best.-Nr. 3520	Best.-Nr. 3524
 <p>Durch Stab in der Höhe variabel verstellbar, dazu farbige Aufsatzkappen – für tolle Effekte! 14-19 V/50 mA</p>	 <p>Für Ein-/Aus- oder Umschalter verwendbar, 125 V/3 A</p>	 <p>Mit Mutter, 2 A, 250 V (VDE), Sockelmaß: 22,5 x 15 mm, Gewindehalslänge 12 mm</p>

Einbaudruckschalter

Schutzgasrohrkontakt




Vierkantmagnet

Best.-Nr. 3525	Best.-Nr. 3530	Best.-Nr. 3543
 <p>Ein-Ausschalter-Taste, vernickelt, mit Festhalteklips, ø 6 mm, Länge 40 mm, universal verwendbar, 25 V/1 A</p>	 <p>Arbeitskontakt 0,5 A, Breite 1,9 x Länge 26 mm</p>	 <p>Für 3530 6 x 12 mm, Höhe 4 mm</p>

Steckdose, 10-Stück-Packung

Stecker, 10-Stück-Packung




Batteriekappe, 10-Stück-Packung

Best.-Nr. 3570	Best.-Nr. 3571	Best.-Nr. 3572
 <p>2-polig, 8 mm Abstand</p>	 <p>2-polig, 8 mm Abstand</p>	 <p>3-fach</p>

Drucktaster, 10-Stück-Packung

Kippschalter, 10-Stück-Packung




Weichenmotor

Best.-Nr. 3573	Best.-Nr. 3574	Best.-Nr. 3860
 <p>ø 17 mm</p>	 <p>ø 17 mm</p>	 <p>Für langsames, originalgetreues Umschalten der Weichen</p>

Mikro-Schalter

Kabelhalter, 10-Stück-Packung

Lötleiste

Best.-Nr. 3861	Best.-Nr. 3910	Artikel	Best.-Nr.
 <p>Für Weichenmotor 3860</p>	 <p>Sicheres Festhalten, bis zu 25 Litzen und Drähte</p>	 <p>10 Anschlüsse, 1 Stück, 72 mm lang</p>	3912
		30 Anschlüsse, 1 Stück, 190 mm lang	3914

Verteiler-Lötösenplatte

Schienenreiniger

Artikel	Best.-Nr.	Best.-Nr.	LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2005	99700
 <p>10-fach</p>	3915			
20-fach	3916			
				

ERSATZGLÜHBIRNEN

Ersatzglühbirnen

	Typ	Variante	Best.-Nr.
	Schraubbirne	klar, matt M 3,5 x 0,35 mm, 16 V/30 mA	3249
	Schraubbirne	klar, M 3,5 x 0,35 mm, 16 V/30 mA	3252
	Schraubbirne	klar, M 3,0 x 0,35 mm, 16 V/30 mA	3264
	Steckbirne ohne Bund	lang, 16 V/30 mA	3250
	Steckbirne ohne Bund	kurz, 16 V/30 mA	3251
	Birne mit 2 Elektroden	klar, 16 V/35 mA	3254
	Birne mit 2 Elektroden	klar, für Z-Scheinwerfer, 10 V/50 mA	3289
	Birne mit 2 Elektroden	klar, für Z-Leuchten, 10 V/30 mA	3290
	Birne mit 2 Elektroden	3 V/15 mA	3292
	Kugelbirne	matt, ø 8 mm, M 3,0 x 0,35 mm, 16 V/30 mA	3256
	Kugelbirne	matt, ø 6 mm, M 3,0 x 0,35 mm, 16 V/30 mA	3257
	Steckbirne (für Metallsignale)	klar, 16 V/30 mA	3259
	Steckbirne (für Metallsignale)	gelb, 16 V/30 mA	3260
	Steckbirne (für Metallsignale)	rot, 16 V/30 mA	3261
	Steckbirne (für Metallsignale)	grün, 16 V/30 mA	3262
	Steckbirne (für Metallsignale)	klar, 24 V, für H0-Flügelsignale an 16 V	3263
	Kabelbirne (1 Kabel)	ø 0,3 mm, 3 V/15 mA, Teflonkabel	3266
	Kabelbirne (1 Kabel)	klar, 3 V/15 mA	3267
	Kabelbirne (1 Kabel)	kurz, grün, 16 V/30 mA	3286
	Kabelbirne (1 Kabel)	für Z-Leuchten, kurz, 10 V/30 mA	3291
	Kabelbirne (1 Kabel)	Kabel schwarz, klar, 16 V/30 mA	3293

Ersatzglühbirnen

	Typ	Variante	Best.-Nr.
	Kabelbirne (2 Kabel)	klar, 3 V/15 mA	3268
	Kabelbirne (2 Kabel)	klar, 16 V/30 mA	3287
	Kabelbirne (2 Kabel)	für 5760, 16 V	3288
	Liliputlampe	klar, M 60.200, 16 V/35 mA	3271
	Liliputlampe	rot, M 60.201, 16 V/35 mA	3272
	Liliputlampe	grün, M 60.202, 16 V/35 mA	3273
	Liliputlampe	gelb, M 60.204, 16 V/35 mA	3274
	Liliputlampe	MS 2,8 für Roco, Trix, Fleischmann, 12-14 V/60 mA	3348
	Schraubbirne, E 5,5	Kugelbirne, klar, 19 V/60 mA, konisch	3275
	Schraubbirne, E 5,5	Kerzenlampe, gelb, 19 V/50 mA	3276
	Schraubbirne, E 5,5	Kerzenlampe, klar, 19 V/65 mA	3277
	Reflektorbirne	klar, 14-16 V/80 mA, 1 W, für H0-Scheinwerfer	3278
	Glassockelbirne	klar, 270 mA, klar, 14 V (LGB-Scheinwerfer)	3279
	Leuchtröhre	weiß, 32 mm, 19 V/65 mA	3282
	Leuchtröhre	weiß, 42 mm, 19 V/65 mA	3283
	Leuchtdiode	gelb, ø 2 mm, Anschluss nur mit Vorwiderstand 1000 Ohm	3295
	Leuchtdiode	rot, ø 2 mm, Anschluss nur mit Vorwiderstand 1000 Ohm	3296
	Leuchtdiode	rot, ø 1 mm, Anschluss nur mit Vorwiderstand 1000 Ohm	3297
	Leuchtdiode	rot, ø 3 mm, Anschluss nur mit Vorwiderstand 1000 Ohm	3298
	Widerstand für Leuchtdioden	10 Stück, 1000 Ohm/1/4 W	3913

Ersatzglühbirnen

	Typ	Variante	Best.-Nr.
	Kugelbirne, 6 mm, E 5,5	klar, 1,5 V/100 mA	3300
	Kugelbirne, 6 mm, E 5,5	klar, 3,5 V/200 mA	3301
	Kugelbirne, 6 mm, E 5,5	klar, 6 V/100 mA	3302
	Kugelbirne, 6 mm, E 5,5	klar, 14 V/50 mA	3303
	Kugelbirne, 6 mm, E 5,5	klar, 19 V/60 mA	3304
	Kugelbirne, 6 mm, E 5,5	grün, 19 V/50 mA	3307
	Kugelbirne, 6 mm, E 5,5	rot, 19 V/60 mA	3310
	Kugelbirne, 6 mm, E 5,5	gelb, 19 V/50 mA	3311
	Kugelbirne, 8 mm, E 5,5	klar, 3,5 V/200 mA	3316
	Kugelbirne, 8 mm, E 5,5	klar, 14 V/50 mA	3318
	Kugelbirne, 8 mm, E 5,5	klar, 19 V/60 mA	3319
	Kugelbirne, 8 mm, E 5,5	grün, 19 V/60 mA	3322
	Kugelbirne, 8 mm, E 5,5	rot, 19 V/60 mA	3325
	Kugelbirne, E 10	klar, 3,5 V/200 mA	3330
	Kugelbirne, E 10	klar, 19 V/100 mA	3331
	Kugelbirne, E 10	rot, 3,5 V/200 mA	3332
	Kugelbirne, E 10	rot, 19 V/100 mA	3333
	Kugelbirne, E 10	grün, 3,5 V/200 mA	3334
	Kugelbirne, E 10	grün, 19 V/100 mA	3335

Ersatzglühbirnen

	Typ	Variante	Best.-Nr.
	Glühlampe für Märklin	Stiftlampe Allglas 19 V/50 mA, rot, M 60.007	3337
	Glühlampe für Märklin	Stiftlampe Allglas 19 V/50 mA, klar, M 60.008	3338
	Glühlampe für Märklin	für Diodenlok E 5,5 R 5, 1,8 V/120 mA, klar, M 60.019	3339
	Glühlampe für Märklin	Steckbirne MS4 19 V/50 mA, klar, M 60.000	3340
	Glühlampe für Märklin	Steckbirne MS4 19 V/50 mA, rot, M 60.001	3341
	Glühlampe für Märklin	Steckbirne MS4 19 V/60 mA, grün, M 60.002	3342
	Glühlampe für Märklin	Steckbirne mit Knaggen 19 V/50 mA, klar, M 60.015	3343
	Steckbirne	14 V/50 mA (für Trix)	3345
	Waggonlampe	14 V/60 mA (für Fleischmann 9530)	3346
	Soffitte	4,5 x 24 mm R10020, 12-14 V/60 mA (für Roco)	3349
	Steckerbirne, mit Rastnase	klar, 16 V/30 mA	3380
	Steckerbirne	klar, 16 V/30 mA	3381
	Mini-Kontroll-Leuchte	gelb, Einbau-ø 5,3 mm, Glühbirne 18 V/26 mA	3461
	Mini-Kontroll-Leuchte	rot, Einbau-ø 5,3 mm, Glühbirne 18 V/26 mA	3462
	Mini-Kontroll-Leuchte	grün, Einbau-ø 5,3 mm, Glühbirne 18 V/26 mA	3463
	Mini-Kontroll-Leuchte	blau, Einbau-ø 5,3 mm, Glühbirne 18 V/26 mA	3465
	Mini-Kontroll-Leuchte	weiß, Einbau-ø 5,3 mm, Glühbirne 18 V/26 mA	3469
	Mini-LED-Kontroll-Leuchte	gelb, Einbau-ø 4,4 mm, Einbautiefe 18 mm, mit Vorwiderstand 14-19 V	3481
	Mini-LED-Kontroll-Leuchte	rot, Einbau-ø 4,4 mm, Einbautiefe 18 mm, mit Vorwiderstand 14-19 V	3482
	Mini-LED-Kontroll-Leuchte	grün, Einbau-ø 4,4 mm, Einbautiefe 18 mm, mit Vorwiderstand 14-19 V	3483

FASSUNGEN

Beleuchtungssockel aus Kunststoff

Best.-Nr.	3400
	Glühbirne 14-19 V/50 mA, mit Kabel im Beutel verpackt, Sockel weiß

Glühlampenfassung E 5,5

Best.-Nr.	3422
	mit 2 Lötösen, 10-Stück-Packung

Glühlampenfassung E 5,5

Best.-Nr.	3423
	mit Halter, versenkt, 10-Stück-Packung

Glühlampenfassung E 10

Best.-Nr.	3432
	mit Halter, versenkt, mit Lötösen, 10-Stück-Packung

Glühlampenfassung E 5,5

Best.-Nr.	3424
	MS, mit Befestigungslaschen, 10-Stück-Packung

Glühlampenfassung E 10

Best.-Nr.	3433
	MS, mit Befestigungslaschen, 10-Stück-Packung

KABELRINGE & SCHALTLITZEN

Kabelringe à 10 m, einadrig 0,14 mm², Cu. Aufbau 18 x 0,10, PVC-isoliert, ø 1,20 mm, max. 6 A belastbar

Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
	lila 3100		braun 3104		schwarz 3108
	gelb 3101		blau 3105		weiß 3109
	rot 3102		d-braun 3106		
	grün 3103		grau 3107		

Kabelspulen à 100 m, einadrig 0,14 mm², Cu. Aufbau 18 x 0,10, PVC-isoliert, ø 1,20 mm, max. 6 A belastbar









Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
	lila 3110		blau 3115
	gelb 3111		d-braun 3116
	rot 3112		grau 3117
	grün 3113		schwarz 3118
	braun 3114		weiß 3119





Die Kabelspulen von Brawa haben eine praktische Einkerbung, die ein versehentliches Abwickeln verhindert.

KABELRINGE UND SCHALLTLITZEN








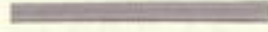
Zwillingskabel à 5 m, 2-polig, 0,14 mm², Cu. Aufbau 18 x 0,10, max. 6 A belastbar

Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
	gelb 3121		braun 3124		schwarz 3128
	rot 3122		blau 3125		weiß 3129
	grün 3123		grau 3127		





Zwillingskabel Spulen à 50 m, 2-polig, 0,14 mm², Cu. Aufbau 18 x 0,10, max. 6 A belastbar

Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
	blau 3135		weiß 3139

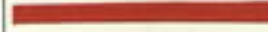

Schalt draht à 10 m, einadrig 0,20 mm², Cu. Aufbau ø 0,50 mm, eindrätig, PVC-isoliert, ø 1,20 mm, max. 6/7 A belastbar

Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
	gelb 3141		braun 3144		schwarz 3148
	rot 3142		blau 3145		weiß 3149
	grün 3143		grau 3147		

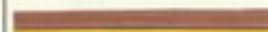



Schaltlitzten-Abrollspulen à 25 m, einadrig 0,14 mm², Cu. Aufbau 18 x 0,10, PVC-isoliert, ø 1,20 mm, max. 6 A belastbar

Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
	lila 3150		grün 3153		grau 3157
	gelb 3151		braun 3154		schwarz 3158
	rot 3152		blau 3155		weiß 3159

Kabelringe à 10 m, einadrig 0,08 mm², Cu. Aufbau 10 x 0,10, außen ca. ø 0,90 mm, max. 2,5 A belastbar








Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
	lila 3160		grün 3163		schwarz 3168
	gelb 3161		braun 3164		
	rot 3162		blau 3165		

Flachbandkabel

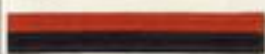
Farbe	Länge	Best.-Nr.	Farbe	Länge	Best.-Nr.
	2-farbig, braun, gelb, 0,14 mm ²	5 m 3170		3-farbig, gelb, rot, grün, für Märklin, 0,14 mm ²	5 m 3174
		50 m 3171			50 m 3175
	*(rot, schwarz)	5 m * 3169		3-farbig, grau, violett, blau, für Arnold, 0,14 mm ²	5 m 3176
	3-farbig, blau, blau, gelb, für Märklin, 0,14 mm ²	5 m 3172			50 m 3177
		50 m 3173			

KABELRINGE UND SCHALTLITZEN



Flachbandkabel

Farbe	Länge	Best.-Nr.	Farbe	Länge	Best.-Nr.
	3-farbig, hellbraun, schwarz, dunkelbraun, für Fleischmann, 0,14 mm ²	5 m 3178 50 m 3179		6-farbig, blau, braun, gelb, rot, grün, schwarz, 0,14 mm ²	5 m 3186
	3-farbig, gelb, weiß, grün, für Trix, 0,14 mm ²	5 m 3180 50 m 3181		8-farbig, gelb, braun, rot, grün, blau, grau, schwarz, weiß, 0,14 mm ²	5 m 3188 50 m 3189
	4-farbig, blau, gelb, rot, grün, 0,14 mm ²	5 m 3182		2-farbig, braun, gelb, 0,14 mm ²	10 m 3199
	5-farbig, weiß, braun, grün, gelb, grau, 0,14 mm ²	5 m 3184			

Bandkabel

Farbe	Länge	Best.-Nr.
	2-farbig, rot, schwarz, 0,75 mm ²	5 m 3195 50 m 3196










Digitalkabel Flachbandkabel à 5 m, 2-farbig (für höhere Belastung, 0,25 mm²)

Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
	rot, braun 3215		gelb, braun 3216

Digitalkabel Schalllitzen à 10 m (für höhere Belastung, 0,25 mm²)

Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
	gelb 3217		rot 3218		braun 3219

Einzelader 40 m Spule, wetterfest für Gartenbahnen, 0,50 mm², vzt.


Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
	gelb 3221		braun 3224		grau 3227
	rot 3222		blau 3225		schwarz 3228
	grün 3223		orange 3226		weiß 3229

Doppellitze 20 m Spule, 2-farbig, wetterfest für Gartenbahnen, 0,50 mm², vzt.

Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
	orange, weiß 3230		blau, rot 3233
	schwarz, weiß 3231		

KABELRINGE UND SCHALLTITZEN

Drillingslitze 20 m Spule




Farbe	Länge	Best.-Nr.
	3-farbig, gelb, weiß, grün, wetterfest für Gartenbahnen 0,50 mm ² , vzt.	3235

Hochflexible Decoderlitze 10 m Ring, 0,05 mm²

Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
	violett 32400		grün 32403		grau 32407
	gelb 32401		blau 32405		schwarz 32408
	rot 32402		orange 32406		weiß 32409

Digitalkabel für höhere Belastungen, Einzelader 0,25 mm, 25 m Spule

LIEFERBAR

Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.	Farbe	Best.-Nr.
	gelb 3210		rot 3211		braun 3212



UNSERE KABEL SIND HAUSGEMACHT.

BRAWA KUNDEN UND BRAWA ENTWICKLER HABEN SEHR VIEL GEMEINSAM. DENN SIE SIND LIEBHABER UND PERFEKTIONISTEN ZUGLEICH. GENAU DESHALB WERDEN ALLE DETAILS UNSERER MODELLE, AUCH DIE GANZ KLEINEN, MIT VIEL LIEBE UND GEFÜHL AUFEINANDER ABGESTIMMT.

SELBST DANN, WENN MAN SIE AUF DEN ERSTEN BLICK GAR NICHT SIEHT.

SO DENKEN UND ARBEITEN WIR NUN MAL. KLAR, DASS WIR DIESE EINSTELLUNG AUCH AUF ALLE ANDEREN PRODUKTE VON BRAWA ÜBERTRAGEN - BIS HIN ZU UNSEREN KABELN UND LITZEN. DIE SIND NICHT ETWA EINGEKAUFT, SONDERN WERDEN IM HAUS ENTWICKELT UND PRODUZIERT. ES MAG ZWAR ETWAS ÜBERTRIEBEN KLINGEN, ABER DAFÜR HABEN WIR EIN EIGENES KABELWERK. DENN NUR WENN WIR UNS AUCH SELBST STÄNDIG KONTROLLIEREN, KÖNNEN WIR IHNEN ZU 100% PERFEKTE QUALITÄT BIETEN.

ZUORDNUNG DER BRAWA - BESTELNUMMERN

Best.-Nr.	Seite	Best.-Nr.	Seite	Best.-Nr.	Seite	Best.-Nr.	Seite	Best.-Nr.	Seite	Best.-Nr.	Seite
0207	39	0472	70	0615	25	1385	186	2081	114	2301	126
0211	36	0476	70	0624	29	1388	189	2082	120	2302	126
0212	36	0478	70	0625	29	1406	188	2083	121	2324	97
0222	38	0480	75	0626	29	1409	189	2084	121	2325	97
0223	38	0481	75	0627	29	1425	189	2085	114	2327	96
0224	38	0484	70	0634	22	1427	188	2086	122	2328	96
0225	38	0484.1	76	0635	22	1801	198	2089	138	2330	88
0237	39	0484.2	75	0636	22	1808	199	2091	115	2331	88
0241	36	0485.2	75	0637	22	1850	192	2092	117	2332	88
0242	36	0490	71	0640	28	1862	194	2093	112	2333	92
0250	37	0495	71	0641	28	1863	194	2100	116	2334	90
0251	37	0499	76	0642	28	1870	195	2101	116	2335	93
0252	37	0500	76	0643	28	1871	195	2103	116	2400	110
0253	37	0501	77	0650	18	1872	195	2130	106	2401	110
0310	46	0503	77	0651	18	1873	194	2131	108	2402	111
0311	46	0504	77	0652	18	1920	196	2133	108	2410	109
0312	46	0505	78	0653	18	1929	198	2140	98	2411	109
0313	46	0511	77	0654	16	1940	196	2141	100	2420	56
0314	46	0512	76	0655	16	1941	196	2160	104	2420	94
0315	46	0513	77	0708	79	1944	199	2161	104	2421	100
0330	42	0514	77	0712	61	2003	140	2164	111	2422	94
0331	42	0515	78	0718	62	2009	141	2165	105	2444	85
0332	44	0520	78	0719	62	2010	141	2166	105	2445	82
0333	44	0522	78	0720	62	2027	138	2167	120	2446	84
0334	44	0526	78	0721	62	2043	128	2168	100	2447	84
0335	44	0527	78	0750	62	2044	128	2169	101	2448	84
0344	50	0550	69	0751	62	2045	128	2175	92	2449	85
0345	50	0552	69	0770	56	2047	130	2180.1	131	2450	85
0348	49	0556	69	0771	56	2049	130	2181	131	2451	86
0349	49	0557	69	0893	53	2057	133	2182	131	2452	86
0350	71	0570	79	0895	53	2058	132	2183	131	2453	86
0351	71	0571	79	0896	53	2059	132	2184	131	2480	122
0361	68	0585	75	1141	178	2060	133	2185	213	2481	123
0362	69	0585.1	74	1141	213	2061	136	2185	226	2482	123
0363	69	0586	75	1144	213	2062	139	2200	131	2483	123
0364	68	0586.1	74	1151	213	2063	139	2201	131	2591	228
0366	68	0587	74	1156	213	2064	139	2202	131	2592	228
0367	68	0588	74	1162	150	2065	132	2204	131	2650	178
0368	68	0594	71	1163	150	2066	133	2220	131	2650	179
0369	68	0595	71	1170	213	2071	117	2221	131	2652	179
0392	48	0596	74	1194	178	2072	120	2225	131	2653	179
0393	48	0597	74	1200	190	2073	112	2230	131	2654	179
0394	48	0604	30	1212	190	2075	115	2231	131	2658	180
0395	48	0605	30	1250	191	2076	112	2250	131	2659	180
0409	47	0612	25	1308	186	2078	114	2280	136	2668	180
0439	47	0613	25	1309	186	2079	117	2281	136	2669	180
0470	70	0614	25	1313	188	2080	115	2300	124	2670	180

ZUORDNUNG DER BRAWA-BESTELNUMMERN

Best.-Nr.	Seite	Best.-Nr.	Seite	Best.-Nr.	Seite	Best.-Nr.	Seite	Best.-Nr.	Seite	Best.-Nr.	Seite
2697	214	3013	228	3107	235	3169	236	3256	231	3330	233
2698	214	3014	228	3108	235	3170	236	3257	231	3331	233
2699	214	3015	228	3109	235	3171	236	3259	231	3332	233
2700	214	3016	228	3110	235	3172	236	3260	231	3333	233
2760	226	3017	228	3111	235	3173	236	3261	231	3334	233
2761	226	3018	228	3112	235	3174	236	3262	231	3335	233
2765	178	3019	228	3113	235	3175	236	3263	231	3337	234
2765	213	3041	228	3114	235	3176	236	3264	231	3338	234
2800	178	3042	228	3115	235	3177	236	3266	231	3339	234
2800	213	3043	228	3116	235	3178	237	3267	231	3340	234
2800	224	3044	228	3117	235	3179	237	3268	232	3341	234
2801	224	3045	228	3118	235	3180	237	3271	232	3342	234
2805	224	3046	228	3119	235	3181	237	3272	232	3343	234
2806	224	3047	228	3121	236	3182	237	3273	232	3345	234
2810	224	3048	228	3122	236	3184	237	3274	232	3346	234
2815	224	3049	228	3123	236	3186	237	3275	232	3348	232
2825	225	3051	228	3124	236	3188	237	3276	232	3349	234
2826	225	3052	228	3125	236	3189	237	3277	232	3380	234
2827	181	3053	228	3127	236	3195	237	3278	232	3381	234
2830	225	3054	228	3128	236	3196	237	3279	232	3400	235
2835	225	3055	228	3129	236	3199	237	3282	232	3405	230
2836	225	3056	228	3135	236	3210	238	3283	232	3422	235
2840	225	3057	228	3139	236	3211	238	3286	231	3423	235
2845	214	3058	228	3141	236	3212	238	3287	232	3424	235
2845	225	3059	228	3142	236	3215	237	3288	232	3432	235
2850	225	3070	228	3143	236	3216	237	3289	231	3433	235
2855	225	3071	228	3144	236	3217	237	3290	231	3461	234
2856	225	3072	228	3145	236	3218	237	3291	231	3462	234
2860	181	3081	229	3147	236	3219	237	3292	231	3463	234
2865	181	3082	229	3148	236	3221	237	3293	231	3465	234
2866	181	3083	229	3149	236	3222	237	3295	232	3469	234
2867	225	3084	229	3150	236	3223	237	3296	232	3471	229
2869	181	3085	229	3151	236	3224	237	3297	232	3472	229
2880	182	3086	229	3152	236	3225	237	3298	232	3473	229
2881	182	3087	229	3153	236	3226	237	3300	233	3475	229
2882	182	3088	229	3154	236	3227	237	3301	233	3478	229
3001	228	3089	229	3155	236	3228	237	3302	233	3479	229
3002	228	3091	229	3157	236	3229	237	3303	233	3481	234
3003	228	3093	229	3158	236	3230	237	3304	233	3482	234
3004	228	3094	229	3159	236	3231	237	3307	233	3483	234
3005	228	3100	235	3160	236	3233	237	3310	233	3501	229
3006	228	3101	235	3161	236	3235	238	3311	233	3502	229
3007	228	3102	235	3162	236	3249	231	3316	233	3503	229
3008	228	3103	235	3163	236	3250	231	3318	233	3505	229
3009	228	3104	235	3164	236	3251	231	3319	233	3508	229
3011	228	3105	235	3165	236	3252	231	3322	233	3509	229
3012	228	3106	235	3168	236	3254	231	3325	233	3511	229

ZUORDNUNG DER BRAWA-BESTELLNUMMERN

Best.-Nr.	Seite	Best.-Nr.	Seite	Best.-Nr.	Seite	Best.-Nr.	Seite	Best.-Nr.	Seite	Best.-Nr.	Seite
3512	229	4551	209	4742	217	5174	160	5439	175	5581	173
3513	229	4552	209	4743	217	5175	170	5440	183	5582	173
3519	229	4561	210	4744	217	5176	170	5441	175	5583	173
3520	230	4562	210	4761	217	5180	170	5442	175	5761	175
3524	230	4563	210	4800	219	5190	170	5443	176	5762	183
3525	230	4564	210	4801	219	5200	170	5444	176	5800	153
3530	178	4566	210	4802	219	5201	171	5445	176	5801	153
3530	201	4568	210	4803	219	5202	171	5446	176	5802	153
3530	213	4569	210	4804	219	5203	160	5447	176	5810	153
3530	230	4570	210	4805	219	5204	160	5448	176	5811	153
3543	178	4571	211	4806	219	5205	160	5449	176	5812	153
3543	213	4573	211	4807	219	5210	171	5450	166	5813	153
3543	230	4574	211	4808	220	5220	161	5451	164	5814	153
3570	230	4576	211	4812	220	5222	161	5452	172	5815	154
3571	230	4591	206	4815	220	5223	161	5453	164	5820	154
3572	230	4591	213	4820	220	5224	161	5454	164	5821	154
3573	230	4592	208	4821	220	5225	161	5458	163	5822	154
3574	230	4593	208	4822	220	5226	161	5459	163	5823	154
3860	230	4594	208	4823	220	5230	171	5460	166	5830	154
3861	230	4595	208	4824	221	5240	171	5470	166	5831	154
3910	230	4596	202	4830	221	5253	171	5471	166	5832	154
3912	230	4597	202	4840	221	5260	174	5472	164	5840	155
3913	232	4598	208	4901	221	5261	174	5495	165	5841	155
3914	230	4601	206	4905	221	5265	174	5499	165	5842	155
3915	230	4604	203	5000	168	5271	163	5501	165	5850	155
3916	230	4605	204	5001	168	5272	163	5502	165	5851	155
4520	202	4606	204	5005	168	5273	163	5504	165	5852	155
4522	206	4610	205	5007	168	5275	163	5505	166	5860	155
4524	206	4611	205	5008	168	5276	163	5506	166	5861	155
4525	203	4612	205	5010	168	5280	165	5507	166	5862	156
4526	202	4620	204	5013	168	5290	174	5509	167	5863	156
4527	207	4621	204	5014	169	5294	174	5510	165	5870	156
4528	207	4628	202	5015	169	5320	162	5512	172	5880	156
4529	207	4631	204	5016	169	5340	174	5513	172	5881	156
4530	206	4637	206	5018	169	5352	162	5514	172	5890	156
4531	202	4638	206	5019	164	5353	162	5515	165	5891	157
4532	206	4640	205	5020	172	5356	162	5518	167	5892	157
4533	207	4641	205	5040	169	5357	162	5519	167	5904	173
4534	203	4642	207	5041	169	5358	162	5520	167	5905	173
4535	202	4643	207	5050	172	5361	174	5522	167	5906	173
4536	211	4644	202	5092	169	5362	175	5525	164	6128	177
4538	209	4645	203	5093	170	5366	175	5527	164	6129	178
4539	211	4646	203	5100	170	5368	175	5531	167	6130	177
4541	213	4701	209	5101	170	5370	173	5534	167	6154	178
4548	204	4721	217	5171	160	5400	172	5535	167	6154	213
4549	204	4731	217	5172	160	5410	172	5536	162	6154	226
4550	208	4741	217	5173	160	5438	175	5537	162	6210	147

ZUORDNUNG DER BRAWA - BESTELLNUMMERN

Best.-Nr.	Seite	Best.-Nr.	Seite	Best.-Nr.	Seite	Best.-Nr.	Seite
6211	147	6414	201	32409	238	45101	105
6212	147	6416	201	40000	26	45200	87
6212	200	6418	201	40001	26	45201	87
6213	147	6419	201	40002	26	45400	87
6214	147	6421	201	40003	26	45600	109
6214	149	6421	226	40030	30	45601	110
6214	200	6560	200	40031	30	45701	93
6217	147	6561	200	40050	13	45702	93
6217	149	6562	200	40051	13	45970	12
6217	200	6570	200	40200	20	47000	138
6270	149	7811	211	40201	20	47100	137
6271	149	7840	211	40202	20	47101	137
6272	149	7850	212	40203	20	47700	118
6273	149	7851	212	41000	49	47701	118
6279	146	7852	212	41001	49	47702	118
6280	146	7932	212	41002	49	47703	119
6281	146	7942	212	41003	49	47704	119
6282	146	7943	212	41004	50	47800	122
6283	146	7954	212	41005	50	47900	140
6285	146	8618	183	41040	47	47901	140
6289	146	8812	177	41041	47	61000	187
6290	146	8813	177	41042	47	61001	187
6292	146	8930	177	41043	47	64000	190
6292	147	8932	177	41080	48	65000	193
6292	149	8938	177	41081	48	65001	193
6292	200	9200	216	42500	66	67000	192
6310	148	9220	216	42501	66	99700	230
6311	148	9221	216	42502	67		
6312	148	9706	213	42503	67		
6313	148	9707	213	43000	39		
6314	148	9750	227	43001	39		
6315	148	9751	227	43020	34		
6315	201	9755	227	43021	34		
6316	148	10000	10	43040	79		
6317	148	10001	10	43041	79		
6317	201	15000	11	44000	60		
6318	148	15001	11	44001	60		
6319	148	15002	11	44002	58		
6320	148	15100	10	44003	58		
6320	201	32400	238	44004	60		
6330	145	32401	238	44005	60		
6340	144	32402	238	44050	60		
6341	144	32403	238	44051	60		
6410	201	32405	238	45020	96		
6411	201	32406	238	45070	94		
6412	201	32407	238	45089	101		
6413	201	32408	238	45100	104		



UND EINE NEUE ÄRA FÜR GARTENBAU





JETZT IN EINER NEUEN DIMENSION



www.lokshop.de

www.lokshop.com



BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL