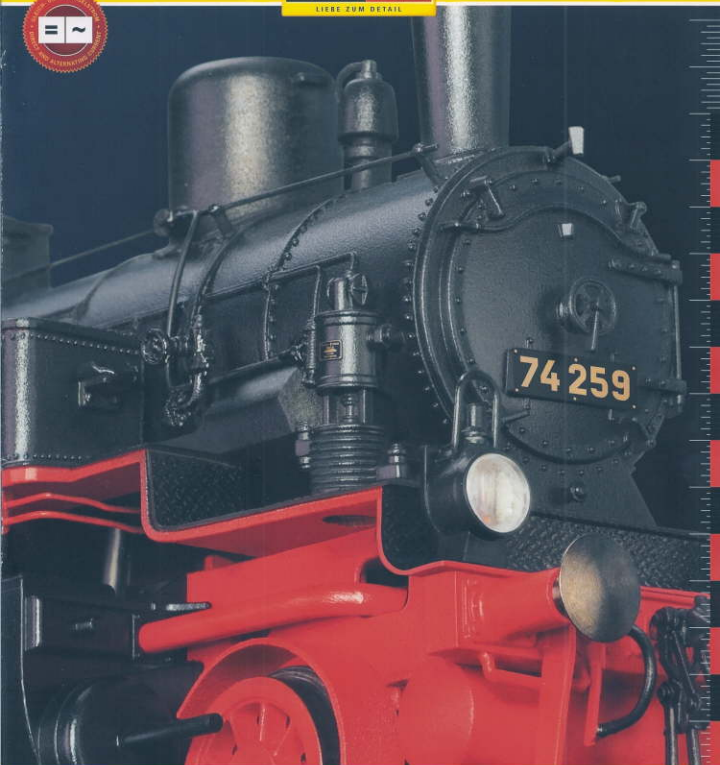


**MODELLZENTRUM**     
WILDESHEIM

# NEUHEITEN 2009

LOKS, WAGEN UND ZUBEHÖR IN SPUR H0 UND N

**BRAWA**  
LIEBE ZUM DETAIL



# NEU ERSCHEINT



**Spur H0**  
Loko 5,-4  
Stückwagen 3,22  
Wagen 5,24



**Spur N**  
Loko 5,58  
Wagen 5,10



**Stecksockelleuchten**  
Spur H0 5,64  
Spur N 5,45

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

**MODELLZENTRUM**   
HILDESHEIM





**68 Seiten, 111 Neuheiten:  
2009 kommt in Fahrt**

Willkommen zu einer neuen Runde spannender Neuheiten. Der Neuheiten-Katalog 2009 ist noch umfangreicher geworden, wir bringen, wie immer verteilt auf vier Quartale, insgesamt 111 neue Loks, Wagen und Leuchten heraus. Traditionell liegt die Spur H0 vorn; hier sind unter 21 Loks allein vier Formneuheiten: die Dampflok BR 74.0-2 der DRG und die T 11 der K.P.E.V. sowie die BR 19.1 der DRG und die Schwesterlok der BBÖ. Auch bei den Wagen gibt es eine ganze Reihe interessanter Formneuheiten, besonders bei den Güterwagen, angefangen beim 6-achsigen Kesselwagen der DRG über den gedeckten Spitzdachwagen der FS und den Milchwagen der K.Bay.Sts.E.B. bis hin zum offenen Güterwagen Omm 52 der DB. Bei allen unseren Modellen fährt einmal mehr höchste Originaltreue und schönste Detaillierung mit.

In Spur N kommen insgesamt 19 neue Produkte auf die Schiene, darunter der Personenwagen der DR (Rekowagen) als Formneuheit.

Übrigens muss kein Modellbahnfreund auf die Liebe zum Detail von BRAWA verzichten. Denn alle unsere Modelle in Spur H0 sind für Gleich- und Wechselstrom erhältlich und damit für alle gängigen Gleissysteme geeignet. Auch dies wird alle Modellbahner und BRAWA-Fans interessieren: Unser kostenloser e-Newsletter, der Sie stets topaktuell über neue Modelle und viele weitere Themen aus der BRAWA Welt informiert. Sie können ihn kostenlos abonnieren unter [www.brawa.de](http://www.brawa.de)

Doch nun wünschen wir Ihnen erst einmal viel Spaß mit 111 neuen Modellen auf 68 schönen Seiten!

**MODELLZENTRUM**

WILDESHEIM



# ÜBERLEGENES SCHWERGEWICHT.



**Dampflok BR 19.1 der DRG**  
Betriebs-Nr. 19 155

Am 29. August 1941 erließ das Reichsbahnzentralamt in Berlin einen Umzeichnungsplan für zahlreiche Lokomotiven, die infolge der Besetzung Polens übernommen wurden. Darunter waren, unter der BR 19.1 eingereiht, 54 bemerkenswerte 1D1h2 Schnellzuglokomotiven.

Zwölf Lokomotiven der entsprechenden Bauart waren erst 1940 als 39 1001 bis 39 1012 direkt an die DR geliefert worden und liefen jetzt unter den Nummern 19 155 bis 19 166. Dabei handelte es sich um eine polnische Schnellzuglok, die als Gattung Pt 31 ursprünglich im Rahmen eines „Einheitslokomotivprogramms“ in 110 Exemplaren gebaut wurde.

Wie auch bei den Reisezugwagen (BRAWA Best.-Nr. 45308 bis 45310) orientierte man sich stark an deutschen Konstruktionen und baute ausschließlich Heißdampfloks mit zwei Zylindern und einstufiger Dampfheißung. Hierbei steht das „P“ für Schnellzuglok, während das „1“ die Achsfolge 1D1 bezeichnet. Im Jahr 1932 wurden von Chrzanow die ersten Maschinen geliefert. 1938 waren die Pt 31 in fünf Richtungen eingesetzt. Nachdem die polnischen Eisenbahnen unter deutsche Verwaltung kamen, begannen aufgrund des großen

Lokmangels schnell erste Umsetzungen. Eine große Anzahl wurde zunächst den westlich gelegenen Dienststellen der RBD Danzig, Oppeln und Posen zugeteilt. Die hervorragende Bewährung der Lok im schweren Schnellzugdienst sprach sich schnell herum. Die Lok war leistungsstark, dabei sparsam und durch das Zweizylindertriebwerk einfach zu unterhalten. Das RZA ordnete daher Versuchsfahrten an, die bewiesen, dass die Lok vielen deutschen Konstruktionen überlegen war und gerade diese Bauform (vierfach gekuppelte Schnellzuglok für das Hügelland) eigentlich völlig fehlte. So erfolgten weitere Umsetzungen, in Bahnbetriebswerke des „Altreiches“ und der „Ostmark“.

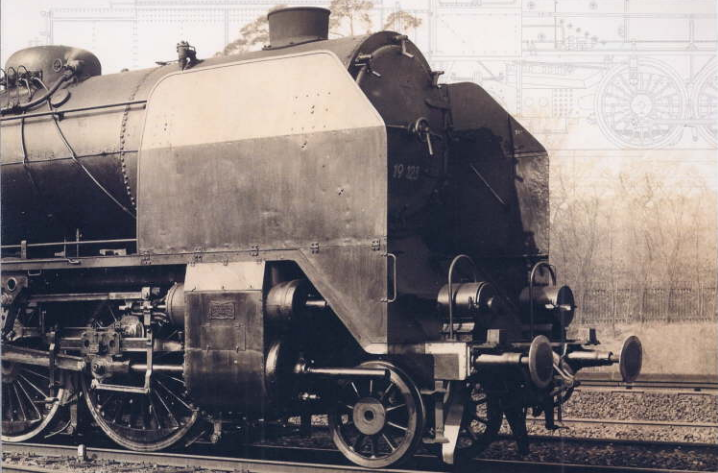
Später ersetzte die 19.1 bei der RBD Linz die Stromlinienloks der BR 03.10 und verkehrte zwischen Linz und Passau. Im Bw Regensburg wurden die Einheitsloks der BR 03 abgelöst, man wendete in Passau und Nürnberg. Auch Nürnberg Hbf erhielt die BR 19.1 und kam bis Leipzig und Frankfurt/M. Das Bw Oderberg der RBD Oppeln fuhr mit Schnellzügen aus Berlin durch den Korridor (besetzte Tschechoslowakei) ebenfalls bis nach Wien. Nach Kriegsende wurde der Bestand über mehrere euro-

## MODELLZENTRUM



HILDESHEIM

# SCHWER BESTÜCKT MIT DETAILS



PROJEKTZEICHNUNG: JÜRGEN EISENBRAUN-KÖRNER

## MODELLZENTRUM HILDESHEIM

päische Länder verstreut, erste Ausmusterungen hatten bereits während des Krieges stattgefunden. Im Gebiet der späteren DB fand man nur sieben Maschinen, trotzdem erfolgten noch bis 1950 Einsätze in Hof und Treuchtlingen. In der SBZ verblieben 13 Loks, von denen mindestens acht betriebsfähig waren. Bis 1955 wurden alle an die PKP zurückgegeben. Je acht Pt 31 verblieben in Ungarn und der Tschechoslowakei. Sie wurden bis 1947 (CSD) und 1953 (Ungarn) mit Polen ausgetauscht. In Polen waren direkt nach Kriegsende nur noch zwölf

Loks anzutreffen, nach den erwähnten Rückgaben gab es insgesamt 65 Maschinen, die aber nicht alle gleichzeitig im Bestand waren. Nach dem Krieg beschaffte die PKP auf Grundlage der Pt 31 insgesamt 160 neue Loks der Gattung Pt 47, bei denen nur wenig geändert wurde. Ab 1965 begannen die Ausmusterungen, die bis 1980 zum Abschluss kamen. Erhalten blieb bis heute nur die Pt 31-64.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2009

	Best.-Nr. <b>40400</b>		Best.-Nr. <b>40401</b>
	Best.-Nr. <b>40402</b>		Best.-Nr. <b>40403</b>

**Modell:** Feinste Speichenräder aus Metall; Kessel, Lok-Chassis und Tendergehäuse aus Metall; Motor 5-polig, schlingengesteuert mit 2 Schwunghmassen und Antrieb in der Lok; Kuliszenführung zwischen Lok und Tender; Normschacht vorne und hinten kuliszengeführt; Führerstandbeleuchtung; detaillierte Kesselrückwand; Tenderspitzer, Lokfahner und Heizer im Führerstand; mehrteilige Lampengehäuse; 2 Hahntreter, originalgetreue Folgebögel; Aufbau und Kessel schwarz; Rahmen und Räder rot; durchbrochene Tenderdrehgestelle; verstellbarer Abstand zwischen Lok und Tender; freistehende Leuchten und Handläufe teilweise aus Metall; freier Durchblick zwischen Kessel und Chassis

DAMPFLOKS

BRAWA

HO

5

# BR 19.1

OST-WEST-VERBINDUNG  
MIT ÖSTERREICHISCHEM AKZENT

**MODELLZENTRUM**



HILDESHEIM



## Dampflokomotive BR 19.1 der BBÖ

Betriebs-Nr. 919.158

Bereits seit 1942 war die bei der DRB als BR 19.1 bezeichnete Pt 31 in der damaligen „Ostmark“ im Einsatz, um die hier völlig überforderten Stromlinienloks der BR 03.10 zu ersetzen. Die Einsätze erfolgten im Durchlauf zwischen Wien und Passau. Ab 1944 wurden auch in Wiener Bahnbetriebswerken 19.1 eingesetzt, insgesamt erfolgte die Zuteilung von 16 Maschinen. Nachdem bereits vor Kriegsende die Aufarbeitung von Schnellzugloks gestoppt worden war, waren auch in den damaligen österreichischen Besatzungszonen 1945 viele Maschinen nicht betriebsfähig abgestellt. Das in der amerikanischen Zone gelegene Bw Linz zählte 25 Loks, von denen bis

Dezember 1947 neunzehn an die PKP zurückgegeben wurden. Auch die in der SBZ in Österreich beim Bw Wien vorgelagerten Loks wurden bis auf ein ausgemustertes Exemplar 1948 an Polen übergeben. Hingegen wurden die direkt an die DRB gelieferten 19.158, 165 und 166 als „deutsch“ angesehen und in Österreich belassen. 1953 erhielten sie die neue Baureihenbezeichnung 919. Ihre Einsätze erfolgten bis auf Semmeringstrecke und Südbahn gemeinsam mit der BR 12.0. Nach der Elektrifizierung rosteten die drei Dampfloks ab 1957 im Bahnhof Hütteldorf vor sich hin, um 1961 endgültig ausgemustert zu werden. Seit 1989 gibt es in Österreich





## MODELLZENTRUM HILDESHEIM

wieder eine „Museums“-919. Dabei handelt es sich um Pt 47-138, die durch die PKP auf Grundlage von Zeichnungen der Pt 31 ab 1947 beschafft wurden. Die Firma Brenner & Brenner glich sie optisch möglichst weit-

gehend an die Pt 31 an und setzt sie seitdem als „919-138“ für Sonderfahrten ein.  
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2009

		Best.-Nr. <b>40404</b>			Best.-Nr. <b>40405</b>
		Best.-Nr. <b>40406</b>			Best.-Nr. <b>40407</b>

**Modell:** feste Speichenräder aus Metall; Kessel, Lok-Chassis und Tendergehäuse aus Metall; Motor mit 2 Schwunghmassen und Antrieb in die Lok; Kälteisführung zwischen Lok und Tender; Notschacht vorne und hinten kaltsauggeführt; Führerstandbeleuchtung, detaillierte Kesselrückwand; Federpuffer; Lokfahres und Heizer im Führerstand; mehrteiliges Lampengehäuse; 2 Haftrollen; originalgetreue Farbgebung; Aufbau, Kessel und Rahmen schwarz; Räder rot; durchsichtige Tenderdachgestelle; verstellbarer Abstand zwischen Lok und Tender; freistehende Leuchten und Handläufe teilweise aus Metall; freier Durchblick zwischen Kessel und Chassis.



## ORIGINALGETREU VOM SCHORNSTEIN BIS ZU DEN SPEICHENRÄDERN

**MODELLZENTRUM**   
MILDESHEIM



**Dampflokom BR 74.0-2 der DRG**  
Betriebs-Nr. 74 259

Nach den Abgaben infolge des verlorenen Ersten Weltkrieges fanden im offiziellen Umzeichnungsplan der DRG noch 358 Loks der preußischen Gattung T 11 Berücksichtigung. Diese wurden in die Baureihe 74.0-3 umgezeichnet und erhielten die Ordnungsnummern 001 – 358. Ihr Einsatzgebiet erstreckte sich auf das gesamte Gebiet der ehemaligen preußischen Staatsbahn – in den angestammten Diensten im Vorortverkehr der Städte und im gemischten Dienst auf Nebenbahnen. Um den Mangel an leistungsfähigen Reisezugloks nach Kriegsende abzustellen wurden ab 1923 insgesamt 35 Maschinen auf Heißdampf umgebaut und erhielten Rauchrohrüberhitzer der Bauart Schmidt.

Bei Versuchsfahrten erreichte 74 046 eine Kohleersparnis von bis zu 37 % gegenüber ihrer Nassdampfswester 74 003. Die so umgebauten Loks fuhren anfangs auch wieder regelmäßig im Berliner Stadtbahndienst. Erst mit der fortschreitenden Elektrifizierung der Stadtbahn wanderten viele der Berliner T 11 in den Rangierdienst auf

den vielen umliegenden Berliner Güterbahnhöfen. Weitere umgebaute T 11 wurden der RBD Oldenburg zugewiesen – bekannt sind auch Einsätze beim Bv Stralsund, damals der RBD Stettin zugehörig.

Mit der Indienststellung der „kleinen“ Einheitslokomotiven ab den 30er Jahren und dem durch die Weltwirtschaftskrise bedingten Verkehrsrückgang, konnte man zunehmend auf die T 11 verzichten und stellte viele ältere Maschinen ab. Ende 1935 zählten noch 158 T 11 zum Erhaltungsbestand der DRG. Nochmals erhöht wurde diese Zahl durch die Einreihung von 48 Loks, die infolge des Ersten Weltkrieges am Polen abgegeben werden mussten und nun als „deutsch“ angesehen und zurückgeholt wurden. Die bei der PKP als Ok 1 eingesetzten Maschinen erhielten Nummern bereits ausgemustelter T 11 in Zweibeseitzung. Auch Belgien und Frankreich mussten ihre als Reparationsgut erhaltenen Loks ab 1940 an die DRB „vermieten“. Bis 1945 reduzierte sich der Bestand infolge dieser Geschehnisse und kriegsbe-





1



2



3



4



5

1. Feinst gratierte Nieten
2. Feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss
3. Lichteingerechte Beleuchtung, mehrteiliges Lampengehäuse
4. Feinste Bedruckung und Lackierung
5. Federpuffer

(Abbildungen zeigen Randmuster)

# MODELLZENTRUM



HILDESHEIM

WAGGEMOTOR

maxon motor

driven by precision

dingter Verluste auf knapp über 100 Exemplare. Die bei der Deutschen Bundesbahn verblieben Exemplare wurden mehrheitlich am 14.08.1950 ausgemustert – dieser Verwaltungspunkt betraf 61 Exemplare. Drei Nachzügler folgten im März und Dezember 1951 und damit war die Geschichte der T 11 im Westen Deutschlands endgültig beendet.

Auf dem Gebiet der späteren DR-Ost wurden 1945 68 T 11 gezählt. 1950 waren noch 51 im Bestand, von denen aber nur 26 zum Betriebspark zählten. Bis 1960 sank diese Zahl auf 18 Loks, viele wurden bereits als

Werk- oder Heizloks an „VEB's“ oder „Kombinate“ vermietet und oft nach ihrem Ausscheiden aus dem DR-Park auch an diese verkauft. Die letzte betriebsfähige Maschine war die 74 231 des Bw Gotha – sie wurde am 25. Oktober abgestellt und am 25. Januar 1965 an die Industriebahn Erfurt verkauft. Sie überdauerte alle Zeitläufe und ist heute wieder in ihrem grünen Preußenkleid als T 11 „2512 Hannover“ bei der Museumseisenbahn Minden im Einsatz zu erleben.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009

	Best.-Nr. <b>40350</b>		Best.-Nr. <b>40351</b>
	Best.-Nr. <b>40352</b>		Best.-Nr. <b>40353</b>
	Best.-Nr. <b>40354</b>		Best.-Nr. <b>40355</b>

Modell: Chassis, Wasserkasten, Kessel und Führerhaus aus Zinkdruckguss

DAMPFLOKS

BRAWA

HO

9



**DampfloK T 11 der K.P.E.V.**  
Betriebs-Nr. 7502

Um die Jahrhundertwende zeichnete sich immer mehr ab, dass die zweifach gekuppelte Bauart auch im Reiseverkehr nicht mehr allen Anforderungen gerecht wurde. Insbesondere die KED Altona, Berlin und Frankfurt am Main stießen die Entwicklung einer dreifach gekuppelten Lok an, um den Bedürfnissen des gestiegenen Reiseverkehrs gerecht zu werden. Als Vorbild sollte die kurz zuvor entwickelte T 9<sup>1</sup> dienen – gefordert war im Vergleich zu dieser Lok aber insbesondere eine höhere Geschwindigkeit. Für eine direkte Vergleichsmöglichkeit mit dem kurz zuvor eingeführten Heißdampfverfahren wurde die neue Maschine in zwei Varianten projektiert – als Nassdampf- und als Heißdampflok. Die Union-Gießerei in Königsberg/Preußen übernahm im Jahr 1902 die Konstruktion der Lokomotive in beiden Versionen. Der Entwurf der T 11 lehnt sich in allen wesentlichen Punkten stark an die T 9<sup>1</sup> an, die 1901 ebenfalls bei Union entstand. Die Laufachse

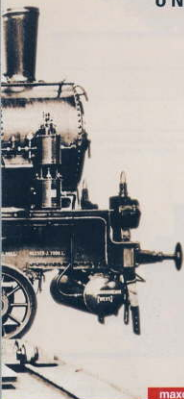
bildete zur Verbesserung der Laufeigenschaften mit der 1. Kuppelachse ein Krauss-Helmholtz-Lenkgestell und besaß eine entsprechende Seitenverschiebbarkeit. Die 2. und 3. Kuppelachse waren fest im Rahmen gelagert und durch Ausgleichhebel miteinander verbunden. Bei einem Kuppelraddurchmesser von 1500 mm und einer mittleren Achsfahrmasse von 15 t war die Lok freizügig einsetzbar, so dass sich weitere Direktionen der Bestellung anschlossen.

Innerhalb von acht Jahren wurde durch acht Direktionen die beachtliche Stückzahl von 470 Lokomotiven in Dienst gestellt – am Bau beteiligt waren neben Union auch die Lokomotivfabriken Borsig, Hohenzollern und Vulkan. Haupteinsatzgebiet der 80 km/h schnellen Tenderlok wurde wie geplant der Verortreiseverkehr. Allein die Direktion Berlin stellte für den Dienst auf der Stadtbahn 141 Maschinen der Gattung T 11 in Dienst.

**MODELLZENTRUM**

**WILDSHEIM**





# GANZ PREUSSISCH. UND JETZT GANZ ORIGINALGETREU

K.P. E.V.

**MODELLZENTRUM**

HILDESHEIM



**maxon motor**  
driven by precision

ORIGINALFOTO: CAROLING SCHNICKERER

Nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges wanderte sie in den Rangierdienst auf den Berliner Bahnhöfen ab. Bis dahin war eine vollständige Ablösung aufgrund der stetig steigenden Verkehrsleistungen nicht möglich. Später halfen die T 11 nur zu Spitzenzeiten im Feiertags- und Wochenendverkehr aus. Ähnlich gestaltete sich die Situation in den anderen großen preussischen Städten, so dass die T 11 früh auch auf die Dörfer abwanderte und auf Nebenbahnen zum Einsatz kam, auf denen sie

allerdings ihren Vorteil der höheren Geschwindigkeit nicht mehr ausspielen konnte. 1918 mussten über hundert Maschinen an die Siegermächte des Ersten Weltkrieges abgegeben werden. Allein Polen bekam 56 Loks, 25 fielen an Frankreich und 22 an Belgien. Nach diesen Abgaben wurden schlussendlich noch 358 Maschinen als BR 74.0-3 in den Bestand der neugegründeten DRG eingereiht.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009

		Best.-Nr. <b>40354</b>			Best.-Nr. <b>40355</b>
		Best.-Nr. <b>40356</b>			Best.-Nr. <b>40357</b>

**Modell:** Chassis, Wasserkasten, Kessel und Führerhaus aus Zinkdruckguss; Einbau von Sounddecoder und Lautsprecher trotz geringem Platz möglich; feinst gravierte Räder, feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss; speisengerechte Beleuchtung, mehrteiliges Lampengehäuse; feinste Bedruckung und Lackierung; Federpuffer; originalgetreue Farbgebung; Aufbau und Zylinder grün; Rahmen und Räder braun; Zwillen schwarzrot; Dach, Dampf- und Rauchkammer schwarz

## Dampflok T5 der K.W.St.E. Betriebs-Nr. 1209

Im Jahr 1908 erging an die Lokomotivfabrik Esslingen der Auftrag zum Bau einer schnellen und leistungsfähigen Personenzug-Tenderlokomotive, die in der Zeit von 1910 bis 1920 in 96 Exemplaren an die K.W.St.E. geliefert wurden. Die Lokomotive entwickelte sich innerhalb kurzer Zeit zu einer universell einsetzbaren Maschine für mittlere Entfernungen. Sicherlich auch aus praktischen Erwägungen ging man gegen Ende der Länderbahnzeit von der für Verschmutzung anfälligen grünen Lackierung zu einem dunkleren Schwarzgrau über.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009



		Best.-Nr. 40180			Best.-Nr. 40181
		Best.-Nr. 40182			Best.-Nr. 40183
		140.2			2

**Modell:** freistehende Laternen, Tritstufen und Griffstangen; Aufbau und Fahrgestell weitgehend aus Metall; feinste Speichenräder und Kuppelstangen aus Metall; filigrane Steuerung; Federpuffer; bewegliche Kaminabdeckung; feinst gravierte Nieten













## MODELLZENTRUM WILDESHEIM

## Dampflok BR 75 der DRG Betriebs-Nr. 75 002

Der größte Teil der württembergischen T5 waren im Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft von 1925 enthalten, sie wurden fortan als Baureihe 75.0 bezeichnet. Die vorwiegend im Stuttgarter Raum eingesetzten Lokomotiven überzeugten neben ihren guten Laufeigenschaften auch durch ihre hohe Leistungsfähigkeit. So übernahmen sie sogar gelegentlich die Beförderung von Schnellzügen.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009



		Best.-Nr. 40024			Best.-Nr. 40025
		Best.-Nr. 40026			Best.-Nr. 40027
		140.2			2

**Modell:** freistehende Laternen, Tritstufen und Griffstangen; Aufbau und Fahrgestell weitgehend aus Metall; feinste Speichenräder und Kuppelstangen aus Metall; filigrane Steuerung; Federpuffer; bewegliche Kaminabdeckung; feinst gravierte Nieten

## Dampflok BR 89 der DB Betriebs-Nr. 89 381

Die zwischen 1891 und 1913 für die Württembergische Staatsbahn gebauten kleinen Tenderloks der Gattung T3 wurden vor allem im Rangier- und Nebenbahndienst eingesetzt. Nach dem Umbau auf Klosefahrwerk überzeugten sie durch eine geringe Neigung zum Schleudern und die vollkommen stoßfreie Fahrt durch Gleisbögen. Noch vor dem Zweiten Weltkrieg wurde ein großer Teil der 89er ausgemustert – einige waren jedoch bis in die Nachkriegszeit im aktiven Dienst eingesetzt. Anfang der 50er-Jahre endete die Einsatzzeit bei der DB endgültig, wobei einige Loks sich noch bei Werkbahnen ihr Gradenerbrot verdienen durften.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009



		Best.-Nr. 40036		1	Best.-Nr. 40037
		DB			DB
		140.2			2

**Modell:** Lokschilder mit weiterer Betriebsnummer liegen als Atzschilder aus Messing bei.

# GROSS AUF NEBENBAHNEN NOCH GRÖßER IN SACHEN DETAILS



## MODELLZENTRUM WILDESHEIM



**Dampfloks BR 94.0 der DRG**  
Betriebs-Nr. 94 116

Für den Dienst auf Nebenbahnen mit leichtem Oberbau beschaffte die Württembergische Staatsbahn fünffach gekuppelte Tenderlokomotiven der Gattung Tn mit 111 Achsdruck, die von 1911 bis 1914 von der Lokomotivfabrik Esslingen gebaut wurden. Bei dieser Entwicklung stand die württembergische T5 (ebenfalls bei BRAWA erhältlich) Pate, die in vielen Teilen mit der Tn gleich war. Alle 30 Tn wurden als 94101 bis 94130 von der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft übernommen und bewährten sich insbesondere auf den steigungsreichen Strecken des Schwarzwaldes sehr gut. Ihre ganz große Bewährungsprobe hatten die Tn, als die badische Rhein-

strecke bei Offenburg durch französische Truppen gesperrt wurde. Der gesamte Verkehr musste mit den Tenderloks (über Rottweil – Villingen umgeleitet werden) Alle Maschinen überstanden den Zweiten Weltkrieg und kamen in den Bestand der DB. Neben dem Dienst auf Nebenbahnen erfolgte ihr Einsatz auch im Rangierdienst auf kleineren Rangierbahnhöfen. Auf großen Rangierbahnhöfen hatte sich die preußische Schwester 94.5-17 etabliert. Zwischen 1957 und 1961 erfolgte die Ausmusterung – die letzte Lok war die 94113 des Bw Tübingen. Erhalten blieb leider keine der Maschinen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009

	Best.-Nr. <b>40308</b>		Best.-Nr. <b>40309</b>
	Best.-Nr. <b>40310</b>		Best.-Nr. <b>40311</b>
			



# Dampflokomotive BR 65.10 der DR

Betriebs-Nr. 65 1061-4

Die Lokomotiven der BR 65.10 waren die ersten Loks des Neubauprogramms der Deutschen Reichsbahn und standen ab Ende der Fünfzigerjahre dem Betrieb zur Verfügung. Bis in die Siebzigerjahre waren die von „LKM Babelsberg“ gelieferten Tenderloks der BR 65.10 bei der DR unverzichtbar. Eine der letzten Dienststellen, die die leistungsstarken Maschinen einsetzte, war das Bw Arnstadt. Auch 65 1061 zählte zum Bestand dieses Bw's und kam von hier aus im Thüringer Wald zum Einsatz.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009



=	Best.-Nr. 40080	Digital	Best.-Nr. 40081
IV	201	Rmin 360	2

Modell: detaillierte Nachbildung der Steuerung; extra angesetzte Speisewasserpumpe; vorbildgerechte Sandfallrohre

## MODELLZENTRUM HILDESHEIM

# Dampflokomotive BR 06 der DRG

Betriebs-Nr. 06 002

Da die fotografische Darstellung schwarz lackierter Lokomotiven besonders die Details nur schwer wiederzugeben vermag, hat sich im Lokomotivbau ein mattgrauer „Fotografieranstrich“ mit schwarzen Zier- und Absetzlinien durchgesetzt.

Auch die schweren Schnellzuglokomotiven der Baureihe 06 erhielten einen solch repräsentativen Eintagesanstrich.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009



=	Best.-Nr. 40208	Digital	Best.-Nr. 40209
II	305	Rmin 360	2

Modell: Tenderabstand variabel einstellbar; Inneneinrichtung im Führerstand komplett; Lokführer und Heizer; feinste Speichenräder aus Metall; filigrane Steuerung; Gestänge aus Metall; originalgetreue Nachbildung der Bremsbacken und Bremsgestänge auf der Unterseite der Lok; Antrieb sitzt in der Lok



**Elokk BR 242 der DR**  
Betriebs-Nr. 242 124-6

Die „Holzroller“, wie die Elokks der Baureihe E11/E42 umgangssprachlich auch bezeichnet werden, sind vom VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ in Henningsdorf ab 1961 an die Deutsche Reichsbahn geliefert worden. Nach 1970 wurden die Loks dann nach den gültigen Vorschriften in die Baureihe 211/242 umgezeichnet und waren lange Zeit das Rückgrat der elektrischen Zugförderung bei der DR. Die beim Bw Weißfels beheimatete 242 124-6 besitzt als eine der ersten roten Elokks der Reichsbahn eine besondere Lackierungsvariante, die in ähnlicher Form nur noch wenige 211 besessen haben.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009



=	Best.-Nr. <b>43006</b>	Digital Sound	Best.-Nr. <b>43007</b>
IV NR	187,6 Rmin 360	21 Trenn	2

**MODELLZENTRUM**  
HILDESHEIM

**Elokk E 95 der DR**  
Betriebs-Nr. E95 01

Am Ende des Zweiten Weltkrieges war der elektrische Zugbetrieb in Mitteldeutschland zusammengebrochen und viele der noch vorhandenen Anlagen und Lokomotiven wurden als Reparation in die Sowjetunion abgefahren. Nach einem Abkommen zwischen der jungen DDR und der UdSSR kehrten Anfang der Fünfzigerjahre einige der abtransportierten Lokomotiven zur Deutschen Reichsbahn zurück. Darunter befanden sich auch Teile der zuvor in Schlesien beheimateten E 95. Drei Lokomotiven wurden in der Folge vom RAW Dessau wieder aufgebaut und waren überwiegend im schweren Güterzugdienst im Einsatz.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009



=	Best.-Nr. <b>43024</b>	Digital Sound	Best.-Nr. <b>43025</b>
III NR	240,3 Rmin 360	4	

**Modell:** mit neuem Motor und Getriebe für optimales, lauffähiges Fahrverhalten

# BAYERISCHE BERGBEZWINGERIN MIT ELEKTRISIERENDEN DETAILS



## MODELLZENTRUM

WILDESHEIM



Ellok EG1 der K. Bay. Sts. E. B.  
Betriebs-Nr. 20201

Als die Bayerische Staatsbahn Anfang des 20. Jahrhunderts die Beschaffung von mehreren elektrischen Lokomotiven in Auftrag gab, waren auch zwei vierachsige Drehgestell-Lokomotiven mit Einzelachsantrieb dabei. Damit war ein völlig neuer Weg beschritten, der spätere Lokomotivkonstruktionen nachhaltig beeinflussen sollte.

Die kleinen Lokomotiven bewährten sich recht gut und waren in Freilassung beheimatet. Eine wesentliche Aufgabe war der Schiebedienst auf der steigungsreichen Gebirgsstrecke nach Berchtesgaden.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009

	Best.-Nr. <b>43058</b>		Best.-Nr. <b>43059</b>
	Best.-Nr. <b>43060</b>		Best.-Nr. <b>43061</b>

## Diesellok BR 216 der DB

Betriebs-Nr. 216 118-0

Bei der Aufstellung des Standard-Typenprogramms der Deutschen Bundesbahn war bereits über eine Streckendiesellok mit einer Leistung von 1500-1600 PS nachgedacht worden. Die Maschinen- und Antriebsanlage der daraus entstandenen V160 ist eng an die Lokomotiven der V100 angelehnt. In nahezu allen Bundesbahndirektionen waren die Lokomotiven der Baureihe 216 im Einsatz. Sie wurden sowohl im Reise- und Güterzugdienst eingesetzt, wo sie sich gut bewährten. Die 216 118-0 war Anfang der 70er Jahre in der BD Münster im Bahnbetriebswerk Oldenburg beheimatet und wurde von dort aus vorwiegend im Reisezugdienst eingesetzt. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009



	Best.-Nr. 41128		Best.-Nr. 41129
	Best.-Nr. 41130		Best.-Nr. 41131
IV	184	Rmin 360	21
NEU	METALL	2	DB

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

**MODELLZENTRUM** **HILDESHEIM**

INZELSTÜCK VON 1963.



## Diesellok V 320 der DB

Betriebs-Nr. V320 001

Nach dem in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts vom Bundesbahnzentralamt (BZA) aufgestellten Typenprogramm für die Beschaffung von Neubautriebfahrzeugen befand sich auch eine 6-achsige Diesellokomotive für den schweren Reise- und Güterzugdienst. Die mit zwei 1800 PS starken Dieselmotoren ausgerüstete und 160 km/h schnelle Lok wurde im Januar 1963 abgenommen und bewährte sich gut. Durch die fortschreitende Elektrifizierung waren jedoch keine weiteren Lokomo-

tiven in dieser Leistungsklasse erforderlich und die Lok blieb somit ein Einzelstück.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009

### Loksound für 41308-41311

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





# Diesellok BR 219 der DB AG Betriebs-Nr. 219 159-1

Die Lokomotiven der Baureihe 119 wurden ab Ende der Siebzigerjahre von der rumänischen Lokomotivfabrik „23. August“ in Bukarest an die Deutsche Reichsbahn geliefert. Nach anfänglichen Schwierigkeiten und einigen Umbauten bewährten sich die Lokomotiven jedoch im Alltag recht gut und kamen nach der Vereinigung der beiden deutschen Staatsbahnen zur DB AG, wo sie seit 1994 als Baureihe 219 geführt wurden.

Die verkehrsrote 219 159-1 war bei DB Regio in Gera beheimatet und von dort aus vorwiegend auf Strecken in Sachsen und Thüringen im Einsatz.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2009



		Best.-Nr. <b>41088</b>			Best.-Nr. <b>41089</b>
		Best.-Nr. <b>41090</b>			Best.-Nr. <b>41091</b>

Modell: Beleuchtung neu mit warmweißen LED

## PRACHTSTÜCK VON 2009



EXTRA EINGESETZTE  
STAHLFEDERN

LOKFOHRER

MEHRTEILIGE, FEINST DETAILIERTE  
DRINGESTELLE

FAHRGESTELL UND GETRIEBEHALFEN  
AUS METALL

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 voneinander 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.

	Best.-Nr. <b>41308</b>		Best.-Nr. <b>41309</b>
	Best.-Nr. <b>41310</b>		Best.-Nr. <b>41311</b>



### Diesellok BR 232 der DB AG

Betriebs-Nr. 232 109-9

Auch aktuell kann die DB AG nicht auf die bewährten Großdieselloks der Baureihe 232 verzichten und setzt diese im schweren Güterzugdienst vorwiegend auf nicht elektrifizierten Strecken ein. Die „Ludmilla“ 232 109-9 von Railion Deutschland ist nach Einsätzen im grenzüberschreitenden Verkehr nach den Niederlanden wieder in Halle beheimatet, trägt aber auch weiterhin ihre abweichende Lackierung.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009



		2	Best.-Nr. 41052			4	Best.-Nr. 41053
		2	Best.-Nr. 41054			4	Best.-Nr. 41055
V	239	Rmin 360	21				

**Modell:** Beleuchtung neu mit warmweißen LED; Lüftergitter durchbrochen und einzeln angesetzt; Dachventilatoren drehbar; Signallhorn einzeln angesetzt; Scheibenwischer einzeln angesetzt; Drehgestell dreidimensional mit vielen extra angesetzten Teilen; fein gravierte Details

## MODELLZENTRUM HILDESHEIM

### Diesellok BR 132 der DR

Betriebs-Nr. 132 497-9

Seit 1973 bewahren sich die Lokomotiven der Baureihe 132 im schweren Güter- und Reisezugdienst. Durch die Lieferung größerer Stückzahlen, der mit elektrischer Zugheizung auszustatten und 120 km/h schnellen Lokomotiven, wurde auch bei der Deutschen Reichsbahn die Ablösung der letzten Dampflokomotiven eingeleitet. Die 132 497-9 war seit ihrer Abnahme im RAW Dessau am 1. Juni 1977 bei der Deutschen Reichsbahn im Einsatz und beim Bw Berlin Ostbahnhof beheimatet.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009



		2	Best.-Nr. 41060			4	Best.-Nr. 41061
		2	Best.-Nr. 41062			4	Best.-Nr. 41063
IV	239	Rmin 360	21				

**Modell:** Beleuchtung neu mit warmweißen LED; Lüftergitter durchbrochen und einzeln angesetzt; Dachventilatoren drehbar; Signallhorn einzeln angesetzt; Scheibenwischer einzeln angesetzt; Drehgestell dreidimensional mit vielen extra angesetzten Teilen; fein gravierte Details

### Diesellok BR 111 der DR, 2er-Set

Betriebs-Nr. 111 007-1 und 111 010-5

Ende der Siebzigerjahre entwickelte der VEB „LEW Hennigsdorf“ aus der V 100 die Variante V 100.4. Ohne Zugheizung und mit nur 65 km/h Höchstgeschwindigkeit war sie besonders für den Rangierdienst geeignet. Die DR erhielt 37 Maschinen, die mit ihrer orangefarbenen Lackierung besonders auffielen. Das Bw Wittenberge, zu dem auch die Fahrzeuge mit den Betriebsnummern 111 007 und 111 010 gehörten, setzte seine Loks oft in Doppeltraktion zu den Seehäfen Wismar und Rostock ein. Die Bespannung der Chorgaszüge von Brzeg Dolny (Polen) nach Stettin und Mari, deren Fahrt mit aufwändigen Vorsichtsmaßnahmen verbunden war, zählte ebenfalls zu ihren Aufgaben.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009



		Best.-Nr. 41024			Best.-Nr. 41025		
		Best.-Nr. 41026			Best.-Nr. 41027		
IV	320	Rmin 360	21	2			

**Modell:** beide Lokmodelle motorisiert; neues Getriebe aus Metall; LED-Beleuchtung; 21-polige Schnittstelle; für Sound vorbereitete bzw. eingebaute, feine Griffstangen; kupferne Bedruckung; fein gravierte Lüftergitter; vorbildgerechte Detaillierung und Gravuren; mehrteiliges Drehgestell



1. Vorbildgerechte Puffer
2. Bedruckte Fensterrahmen
3. Türen zum Öffnen

# MODELLZENTRUM

HILDESHEIM



## Diesellok BR 232 der East West Railways

Betriebs-Nr. 232 333-5

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

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009

		Best.-Nr. 41056		Best.-Nr. 41057
		Best.-Nr. 41058		Best.-Nr. 41059
VI	239	Rmin 360	24	

**Modell:** Beleuchtung neu mit warmweißen LED; Lüftergitter durchbrochen und einzeln angesetzt; Dachventilatoren drehbar; Signalhorn einzeln angesetzt; Scheinwerfer einzeln angesetzt; Diebstahl dreidimensional mit vielen extra angesetzten Teilen; fein gravierte Details



### Triebwagen BR 172 der DR

Betriebs-Nr. 172 745-2 (Steuerwagen),  
172 145-5 (Motorwagen)

Mit den seit 1964 in Betrieb befindlichen Leichtverbrennungs-Triebwagen der Baureihe 172 machte die Deutsche Reichsbahn gute Erfahrungen. Als Weiterentwicklung zur Baureihe 171, die ab 1959 gebaut wurde, besaßen die Triebwagen der Baureihe 172 eine Vielfachsteuerung, die den Einsatz mit Steuerwagen ermöglichte. Sowohl bei den Reisen, den wie auch beim Personal erfreuten sich die „Ferkeltaxen“ größter Beliebtheit. Ihren Spitznamen verdanken sie dem überwiegenden Einsatz in ländlichen Gebieten.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2009



Modell: überarbeiteter Antrieb; neu mit Schnittstelle

## MODELLZENTRUM HILDESHEIM

### Triebwagen Talent der BOB

Betriebs-Nr. VT 720

Die zum Veolia-Konzern gehörende Bayerische Oberlandbahn GmbH mit Sitz in Holzkirchen bei München ist neben der DB AG einer der größten Nahverkehrsanbieter im bayerischen öffentlichen Schienenbahnverkehr. Von München erschließen sie auch die landschaftlich schönsten Gebiete Oberbayerns mit ihren Fahrzeugen. Zu ihrem Fahrzeugbestand gehören auch mehrere moderne Dieseltriebzüge vom Typ Talent.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009



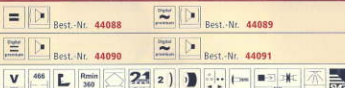
Modell: komplett neu überarbeitete Drehgestelle; neu inkl. Sound

### Triebwagen ET 65 der SVG

Betriebs-Nr. 465 005-7, 865 611-8

Der aus dem Jahr 1935 stammende Museums-Triebwagen ist der zur Zeit älteste betriebsfähige Elektrotriebwagen in Deutschland. Seit 1993 befindet sich der Triebwagen im Bestand der Stuttgarter Schienen-Verkehrsgesellschaft (SVG) und ist aktuell mit Werbung der Firma Brawa unterwegs. Das aufwändig restaurierte Fahrzeug kann für Sonderfahrten gemietet werden und ist zu besonderen Anlässen auch gelegentlich im Plandienst im Einsatz.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2009



Modell: extra bedruckte Fensterrahmen; viele extra angesetzte Aggregate am Wagenboden; Lichtwechsel rot/weiß; freistehende Grillstangen; originalgetreue Nachbildung des Gummiwulstes am Übergang; Nachbildung der Nieten in feinsten Ausführung; vorbildgerechte Dachausführung; Innenbeleuchtung bei Motorwagen und Steuerwagen ab Werk eingebaut; Inneneinrichtung im Führerstand komplett; extra angesetzte Scheibenwischer; stromführende Kupplung; Lokführer



# MODELLZENTRUM

HILDESHEIM





## Abteilwagen der DB

Betriebs-Nr. 030618 Mz

Noch in den Fünfzigerjahren konnte man auf vielen Strecken in Deutschland Züge beobachten, die gattungsrein aus Abteilwagen gebildet waren. Die Vorbilder der BRAWA Modelle waren in Koblenz beheimatet und kamen von dort aus auf beiden Rheinstrecken zwischen Mainz, Frankfurt, Wiesbaden und Köln zum Einsatz. Einige wenige Fahrzeuge überlebten sogar die Klassenreform 1956. Hierbei wurde die bisherige Zweite Klasse zur Ersten Klasse hochgestuft, so dass diese Wagen zum Ende ihrer Einsatzzeit eine nochmalige Aufwertung erfuhren.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 45254



**Modell:** neu mit Bremsenbühne; mehrteiliges Schwannenhalsdrehgestell; Inneneinrichtung eingebaut; einzeln angesetzte Lüfter; viele extra angesetzte Griffstangen; feinste Bedruckung und Lackierung; für Innenbeleuchtung vorbereitet

**MODELLZENTRUM**  
HILDESHEIM



PREUSSISCHER VERW



FEINSTE BEDRUCKUNG  
UND LACKIERUNG

FÜR INNENBELEUCHTUNG VORBEREITET

INNENEINRICHTUNG EINGEBAUT

MEHRTEILIGES  
SCHWANNENHALSDREHGESTELL



## Abteilwagen der DB

Betriebs-Nr. 020591 Mz



Auch nach dem zweiten Weltkrieg konnte die Deutsche Bundesbahn vorerst nicht auf die zahlreichen Preussischen Abteilwagen verzichten. Nachdem die DRG eine große Anzahl stählerner Eilzugwagen in Dienst gestellt hatte, befanden sich die vierachsigen Abteilwagen bereits seit den Dreißigerjahren auf dem „absteigenden Ast“. Etliche davon waren ab 1933 zu Traglastenwagen hergerichtet worden, indem man jeweils zwei Abteile zu einem Großabteil zusammengefasst hatte. Eine der letzten Aufwertungen vor dem Zweiten Weltkrieg war die Einführung des Ruhr-Schnell-Verkehrs

(RSV) bei der RBD Essen. Die dafür ausgewählten Wagen erhielten einen rot-beigen Sonderanstrich, der dem der Triebwagen ähnelte, der fensterbereich der Polsterklasse war blaugrün. Da die Verbindungen der RSV sehr gut angenommen wurden, mussten die Züge oft mit nicht umlackierten Wagen verstärkt werden.

Auch nach dem Zweiten Weltkrieg konnte die DB noch nicht auf die Abteilwagen verzichten und auch die RSV-Verkehre mussten nochmals organisiert werden, um dem Transport der Arbeitskräfte für die boomende Wirtschaft gerecht zu werden – auf einen Sonderanstrich verzicht-



Best.-Nr. 45255



**Modell:** neu mit Bremserbühne; mehrteiliges Schwanenhalsdrehgestell; Inneneinrichtung eingebaut; einzeln angesetzte Lüfter; viele extra angesetzte Griffstangen; feinste Bedruckung und Lackierung; für Innenbeleuchtung vorbereitet

## Abteilwagen der DB Betriebs-Nr. 041691 Mz

Im Jahr 1955 begann bei der DB das Umbauwagenprogramm, in dem die Fahrgestelle der alten Länderbahn-Reisezugwagen auf ein einheitliches Maß gebracht und mit neuen Wagenkästen kombiniert wurden. Anfänglich wurden nur dreiachsige Wagen umgebaut, in der Folge aber auch drei vierachsige Typen konstruiert. Um den hierfür erforderlichen Bedarf an Drehgestellen zu decken wurden die letzten vierachsigen Abteilwagen der DB bis 1958 außer Dienst gestellt.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009

## ANDLUNGSKÜNSTLER



EINZELN ANGESETZTE LÜFTER

VIELE EXTRA  
ANGESETZTE GRIFSTANGEN



tete man diesmal aber, da das baldige Ende abzusehen war. Viele Wagen waren nun bereits seit fünfzig Jahren im Dienst und entsprechend verschlissen. Trotzdem wurden im Rahmen der laufenden Unterhaltungsmaßnahmen nochmals letzte Modernisierungen, wie der Einbau einer elektrischen Beleuchtung, durchgeführt.

Das endgültige Aus kam erst 1962, als per Gesetzesbeschluss ein Verbot für den Einsatz von Reisezugwagen mit Holzaufbau in Kraft trat.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009

Best.-Nr. 45253



**Modell:** neu mit Bremserbühne



## Schnellzugwagen BC4ü der DRG

Betriebs-Nr. 250339 Blm

Ab 1931 beschaffte die PKP auch BC-Wagen in Hechtbauweise, die ausschließlich bei Lilpop, Rau & Loewenstein in Warschau entstanden. Über 40 von ihnen wurden von der DRB zwischen 250 334 und 250 403 eingereiht und besonders in den östlichen Direktionen eingesetzt. Dafür erhielten sie Anschriften nach den damals gültigen Vorschriften mit dem so genannten Hoheitszeichen – einem stilisierten Reichsadler. Der Volksmund prägte dafür schnell den Begriff „Pleitegeier“.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009



P. KUNZE/ZEITUNG

Best.-Nr. 45309



**Modell:** Stirnseite mit geteilten Türen und neuen Anbauteilen wie z.B. Trittstufen und Griffstangen

## Schnellzugwagen C4ü der DRG

Betriebs-Nr. 250650 Blm

Auch nach der Besetzung Polens wurde die Betriebsführung durch die DR getrennt behandelt. Zuständig war hier die „Generaldirektion der Ostbahn (Gedob)“, während „altdeutsche“ Gebiete durch die RBD'n Posen, Oppeln und Danzig verwaltet wurden. Auch nach der Besetzung wurden „Hechtwagen“ neu gebaut und sowohl an die Ostbahn als auch direkt an die DR abgeliefert. Von den C4ü reichte man über 400 Stück in den Bestand ein und setzte sie vor allem in den Direktionen Berlin, Breslau, Danzig, Posen und Oppeln ein – häufig mit einer 19.1 (BRAWA Modell 40400 bis 40403) an der Spitze des Zuges.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009



P. KUNZE/ZEITUNG

Best.-Nr. 45310

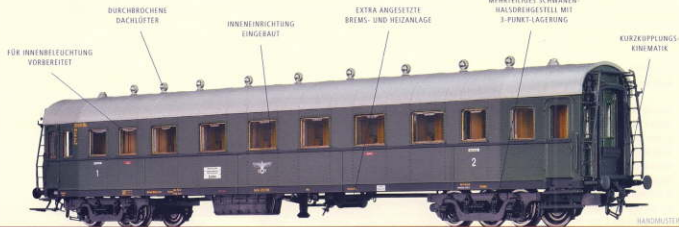


**Modell:** Stirnseite mit geteilten Türen und neuen Anbauteilen wie z.B. Trittstufen und Griffstangen

NUR ECHT MIT HEIZANLAGE

MODELLZENTRUM

WILDESHEIM



**Schnellzugwagen AB4ü der DRG**  
Betriebs-Nr. 250008 Bln

Reine erstklassige Wagen in Hechtbauweise wurden durch die PKP nicht beschafft, komfortabelstes Fahrzeug waren die AB. Diese entstanden als erste Polnische Hechtwagen überhaupt im Juli 1928 bei Lilpop, Rau & Loewenstein in Warschau im Rahmen einer 14 Wagen umfassenden Probeserie. Alle Wagen, auch der anderen Gattungen, hatten eine einheitliche Länge von 22020 mm und liefen auf Drehgestellen amerikanischer Bauart („Schwanenhalsdrehgestell“). Bis 1941 wurde die Konstruktion der Wagen mehrfach geändert, so dass es viele optische Unterschiede gibt, die letzten Lieferlose entstanden bereits unter Anwendung der Schweißtechnik.

Die DRB reichte ca. 700 Wagen in ihren Bestand ein, davon blieb eine größere Anzahl nach 1945 bei der DB. Da ein Wagenaustausch mit Polen nicht zustande kam, wurden zahlreiche Wagen zur Weiternutzung hergerichtet. Dabei wurde vor allem die Inneneinrichtung den neuen Bedürfnissen angepasst. Beim „250 096 Bln“ handelt es sich um den ursprünglichen PKP-Wagen 3401. Er verblieb nach 1945 bei der DB, wurde 1953 bei Hansa Waggon Bremen modernisiert und im Mai 1965 nach 37 Dienstjahren ausgemustert.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009

Best.-Nr. **45308**



Modell: freistehende Gitterstangen; extra angeordnete Rille in feiner Materialstärke

### D-Zugwagen III. Klasse der DRG Betriebs-Nr. 18 851 Hannover

Trotz der anerkannten Vorteile wurden auch nach ihrer Bewährung nicht ausschließlich Stahlwagen beschafft. Einer der Gründe war, dass nicht jede Waggonfabrik sofort auf den Bau ohne tragende Teile aus Holz eingerichtet war. Für die K.P.E.V. bzw. P.S.L.E.V. lieferten nur die Firmen in Görlitz, Wismar, LHB Breslau und van der Zypen Köln stählerne Reisezugwagen. Da nicht mehr nach einem einheitlichen Musterblatt gebaut wurde, unterschieden sich die einzelnen Serien in der Optik geringfügig.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 45212



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

### D-Zugwagen I. Klasse der DRG Betriebs-Nr. 11 189 Hannover

Auch in den Zwanziger- und Dreißigerjahren zählten die Preußischen Stahlvierachser noch zu den modernen Konstruktionen. Die DRG hatte zwar auf ihrer Basis modernere Wagen entwickelt, die unter anderem durch ihr Tonnendach auffielen, aber für die Beschaffung in größeren Stückzahlen fehlten die finanziellen Mittel. Ein Großteil der Gewinne floss als Konsequenz des Ersten Weltkrieges in Reparationsleistungen, und die Weltwirtschaftskrise tat ihr Übriges. So waren auch die Stahlpreußen weiter im hochwertigen Reiseverkehr zu beobachten.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 45213



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

### D-Zugwagen III. Klasse mit Küchenabteil der DRG Betriebs-Nr. 18 888

In den Dreißigerjahren unternahm die DRG umfangreiche Anstrengungen zur Verbesserung des Reiseverkehrs, um der Konkurrenz durch den aufkommenden Kraftverkehr zu begegnen. Neben zahlreichen Fahrzeitverkürzungen und neuen Fahrzeugen für den Schnellzug- und Personenzugdienst sollte auch der Service am Kunden verbessert werden. Hierzu wurden für den Einsatz in Eilzügen und Schnellzügen auf kurzen Distanzen einige preußische Durchgangswagen mit einem Küchenabteil ausgerüstet, das die Versorgung der Reisenden mit Speisen und Getränken sicherstellte.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 45214



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

**MODELLZENTRUM**   
WILDESHEIM





Best.-Nr. 45706



## MODELLZENTRUM MILDESHEIM



Best.-Nr. 45707



Best.-Nr. 45104



### Personenwagen Württemberg

#### 2./3. Klasse

Betriebs-Nr. BC. 45

Für die wenigen Fahrgäste, die sich eine Reise in der zweiten Klasse leisten konnten, reichte in der Regel ein „halber Wagen“ aus. Daher stellte man kombinierte Wagen in Dienst, die neben der 3. Klasse auch einige Plätze der 2. Klasse führten. Am Anstrich war das von außen nicht zu erkennen, denn im Gegensatz zu den K.P.E.V. gab es in Württemberg keine zweifarbig lackierten Wagen. Mit dem Wechsel des Obermaschinenmeisters 1865 endete auch die Beschaffung der modernen Vierachser in Württemberg. Ab obigem Zeitpunkt stellte man nur noch kurze Zweiachser mit Achsständen zwischen 4,5m und 5,5m in Dienst.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009

### Personenwagen Württemberg

#### 3. Klasse

Betriebs-Nr. C. 124

Als einzige Staatsbahn in Deutschland orientierte sich Württemberg in den ersten zwei Jahrzehnten seit Beginn des Bahnbaus am „Amerikanischen System“. Beschafft wurden ausschließlich 4-achsige Reisezugwagen mit Mittelgang und offenen Plattformen für die Einstiege, darunter 191 Wagen der 3. Klasse, die in drei Lieferserien zwischen 1845 und 1867 gebaut wurden. Mehrfach umgebaut, mit Toiletten und anderen Fenstern versehen, wurden zahlreiche von ihnen über 70 Jahre alt. 1907 wurde sie in die neu geschaffene 4. Klasse eingereiht und als D41 in den Bestand der DRG übernommen wo sie erst in den 30er-Jahren aus dem Plandienst ausschieden.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009

### Personenwagen Württemberg

#### 3. Klasse der DRG

Betriebs-Nr. 94 653 Stuttgart

Mit insgesamt 70 Sitzplätzen zählen die ehemals württembergischen Wagen zu den „großen“ Zweiachsern. Die mit Gasbeleuchtung und Dampfheizung ausgerüsteten Fahrzeuge waren mit Holzbänken ausgestattet und auch zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft in ihrer angestammten Direktion beheimatet. Sie bestimmten auch noch in den Dreißigerjahren auf vielen Strecken das Erscheinungsbild des Personenverkehrs in Württemberg.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009

## Einheits-Nebenbahnwagen Ci 25 der DB

Betriebs-Nr. 98171 Nür

Von den ehemaligen Wagen 3. Klasse vom Typ Ci 25 wurden insgesamt nur neun Exemplare gebaut. Die nur 12 Meter langen Wagen wogen nur knapp 19 Tonnen und boten Sitzgelegenheiten für 51 Reisende. Die in der Mitte befindliche Toilette teilte gleichzeitig den Raucher- vom Nichtraucherbereich ab. Einige der Wagen gelangten nach 1945 in den Bestand der Deutschen Bundesbahn, die sie zusammen mit anderen Durchgangswagen bis in die 60er Jahre im Personenzugdienst einsetzte.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 45802

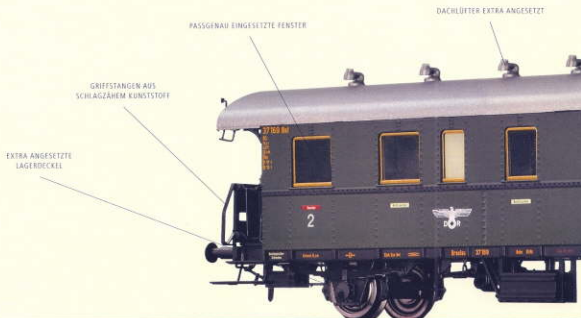


**Modell:** Griffstangen aus schlagzähem Kunststoff; passgenau eingesetzte Fenster; detaillierter Wagenboden mit vielen angesetzten Teilen; Dachlüfter extra angesetzt; Kurzkupplungsmechanik nach NEM-Norm; filigrane Trittstufen; mit neuer Fenstereinteilung und Inneneinrichtung; extra angesetzte Lagerdeckel

# MODELLZENTRUM



## ZWEITE UND DRITTE KLASSE.



## Einheits-Nebenbahnwagen BCI 24 der DRG

Betriebs-Nr. 37169 Bsl

Nach Schaffung der „Reichseisenbahnen“ stellte der vom Reichsverkehrsministerium eingesetzte „Ausschuss für die Vereinheitlichung der Bauarten von Personen- und Gepäckwagen“ Konstruktionseurwürfe für die „Einheitsbauarten 1921“ der Hauptbahn- und Nebenbahnwagen auf. „Urahn“ dieser Entwurfe ist der Wagen der Gattung Di 21 (BRWA Best.-Nr. 45750 bis 45753), der noch mit einem Holzaufbau entstand. Während für die Hauptbahnwagen dessen Länge und Achsstand beibehalten wurden,

war man für die Nebenbahnen aus Gründen des Verkehrsaufkommens, der Radien und Steigungen auf Fahrzeuge mit weniger Gewicht und kürzerem Achsstand angewiesen. Alle Entwurfe der „Nebenbahnwagen 1921“ weisen daher einen Radstand von 6200 mm auf. Aufgrund der beschränkten Mittel und der zahlreich vorhandenen alten Fahrzeuge wurden nur wenige Wagen bestellt. Von der Gattung BCI 24 lieferte Linke-Hoffmann 1926 insgesamt 5 Wagen an die Deutsche Reichsbahn.



Best.-Nr. 45803



**Modell:** Griffstangen aus schlagzähem Kunststoff; passgenau eingesetzte Fenster; detaillierten Wagenboden mit vielen angesetzten Teilen; Dachlüfter extra angesetzt; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; filigrane Trittstufen; mit neuer Fenstereinteilung und Inneneinrichtung; extra angesetzte Lagerdeckel

## Einheits-Nebenbahnwagen Di 24 der DB

Betriebs-Nr. 98001 Ffm

Die recht modernen Einheitsnebenbahnwagen wurden bei der Deutschen Bundesbahn, nicht zuletzt wegen ihrer Ausrüstung mit elektrischer Zugheizung, hinter Lokomotiven aller Traktionsarten eingesetzt. Mitte der Sechzigerjahre endete jedoch ihr aktiver Dienst bei der DB und sie wurden allmählich durch Um- und Neubauwagen ersetzt. Einige der kurzen Zweiaxler fanden danach noch als Bauzug- oder Wohnwagen weitere Verwendung.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009

## ERSTKLASSIGE DETAILS



DETAILLIERTER WAGENBODEN  
MIT VIELEN ANGESETZTEN TEILEN

KURZKUPPLUNGSKINEMATIK  
NACH NEM-NORM

FILIGRANE TRITTSTUFEN



Gesellschaft. Obwohl die Wagen für den Personenfahrzeugpark bestellt waren, wurden sie gleich nach der Lieferung zu Beiwagen für die elektrischen Triebwagen „Rübezahl“ umgebaut und auf den schlesischen

Gebirgsstrecken eingesetzt. 1942 wurden aber drei der Wagen in den Personenwagenpark zurückgeführt und kamen so doch noch zu ihrer ursprünglichen Bestimmung.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009

Best.-Nr. 45801



## Einheits-Nebenbahnwagen Di 24 der DR

Betriebs-Nr. 24-26 540-5

Einige der ursprünglich in Schlesien beheimateten Nebenbahnpersonenzüge gelangten durch die Wirren des Zweiten Weltkrieges auch in den Bestand der Deutschen Reichsbahn. Dort haben sie sich trotz ihrer geringen Stückzahl bis weit in die 70er Jahre im planmäßigen Personenverkehr gehalten. Durch die zwei Klassenreformen kamen die eigentlichen „Vierklassler“ noch zu zweitklassigen Ehren.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 45816



**Modell:** Griffstangen aus schlagzähem Kunststoff; passgenau eingesetzte Fenster; detaillierter Wagenboden mit vielen angesetzten Teilen; Dachlüfter extra angesetzt; Kurzkupplungskinematik nach Nem-Norm; filigrane Trittstufen; lupenreine Bedruckung und Lackierung; extra angesetzte Lagerdeckel; mehrteiliges Bühnengeländer; vorbildgerechte Inneneinrichtung; feine Gravuren und Nietensbänder

## Zellenwagen der Z 28 DR

Betriebs-Nr. 09-21 001-2

Zur Überführung von Strafgefangenen nutzte die Deutsche Reichsbahn in der DDR Zellenwagen, die in planmäßigen Umläufen in Regelmäßigkeiten eingestellt waren. Die Wagen aus den 20er Jahren besaßen neben den eigentlichen Zellen für die Gefangenen noch ein Abteil für das Bewachungspersonal und eine Toilette. Beim Bau der Wagen war man darauf bedacht, möglichst wenige potenzielle Fluchtmöglichkeiten einzubauen. Deshalb hatten die Zellenwagen vergitterte Fenster, keine Übergangseinrichtung und nur am Handbremsende Zugangstüren.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 45817



**Modell:** Griffstangen aus schlagzähem Kunststoff; passgenau eingesetzte Fenster; detaillierter Wagenboden mit vielen angesetzten Teilen; Dachlüfter extra angesetzt; Kurzkupplungskinematik nach Nem-Norm; filigrane Trittstufen; lupenreine Bedruckung und Lackierung; extra angesetzte Lagerdeckel; mehrteiliges Bühnengeländer; vorbildgerechte Inneneinrichtung; feine Gravuren und Nietensbänder

## Gepäckwagen Pw4ü

„Rheingold“ der DRG

Betriebs-Nr. 90063 Karlsruhe

Im Jahr 1928 wurden die für den Holland-Schweiz-Express erforderlichen Schutzwagen, die beim Kopfmachen in Mannheim mit der neuen Zuglok beigestellt werden mussten, äußerlich den Sonderwagen des „Rheingold“ angepasst. Sie stammten aus dem Betriebspark der Reichsbahndirektion Karlsruhe. Zwei dieser Wagen waren eiserne Packwagen der Bauart Pw4ü Pr 16 mit den Nummern Karlsruhe 90062 und 90063.

Der Wagen stellt eine ideale Ergänzung zum historischen „Rheingold“ der Fa. Märklin dar.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 45406



## Abteilwagen Württemberg der K.W.St.E.

Betriebs-Nr. A. 299



Best.-Nr. 45607



1887 und 1889 beschaffte die K.W.St.E. in Esslingen insgesamt 15 Abteilwagen, die in der 1. Klasse 5 Reisenden und in der 2. Klasse 21 Fahrgästen Platz boten. Außerdem verfügten sie über zwei Aborte mit Waschelegenheit. Damit wurde der in Württemberg nicht sehr große Park an Abteilwagen ergänzt. Die in Schnellzügen eingesetzten Wagen erfreuten sich beim Publikum jedoch nicht sehr großer Beliebtheit, was dazu führte, dass keine weiteren Abteilwagen mehr beschafft wurden. Bereits 1924 wurden die verbliebenen Fahrzeuge mit Holzbänken ausgerüstet und in die 4. Klasse eingereiht.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009

## MODELLZENTRUM HILDESHEIM



Best.-Nr. 45608



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

## Schlafplatzwagen Württemberg der K.W.St.E.

Betriebs-Nr. A. 166

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

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009

## Kesselwagen 6-achsig der DB

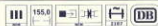
Betriebs-Nr. 516 218

Eine große Anzahl der 6-achsigen Kesselwagen war bei der Hoechst AG zum Säuretransport eingestellt und als Privatwagen im Bestand der DB geführt. Da die Firma Hoechst verschiedene Standorte in Deutschland unterhält, waren die Kesselwagen häufig zwischen diesen Werken im Umlauf. Ab Anfang der Siebzigerjahre wurden die Wagen jedoch nach und nach ausgemustert oder nur werksintern zum Zwischenlagern von Säuren und anderen Chemikalien verwendet.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009

HANDMUSTER

Best.-Nr. 48521



**Modell:** filigraner, originalgetreuer Rahmen; Aufstieg und Bremsenbühne in minimaler Wandungsstärke; Drehgestelle mit feinst gravierten Nieten; Räder auch innen profiliert; Drehgestelle mit Dreipunktlagerung

## FÜR GEFAHRGUTTRANSPORTE -

**MODELLZENTRUM**  
HILDESHEIM



AUFSTIEG UND LADERBÜHNE  
IN MINIMALER WANDUNGSSTÄRKE

FILIGRANER, ORIGINAL-  
GETREUER RAHMEN

DREHGESTELLE MIT FEINST  
GRAVIERTEN NIETEN



## Kesselwagen 6-achsig der DRG

Betriebs-Nr. 521 874

Für den zunehmenden Bedarf der Rüstungsindustrie und für andere kriegswichtige Transporte fertigte unter anderem H. Fuchs Waggonfabrik A.G. in Heidelberg Anfang der Vierzigerjahre 6-achsige Kesselwagen zum Transport von Säuren. Die Wagen besaßen ein gemietetes Untergestell, gemietete Drehgestelle und waren mit Handbremse und einer Hildebrand-Knorr-Güterzugbremse ausgerüstet. Der Behälter war als 10-schüssige Schweißkonstruktion ausgeführt und hatte eine 40 mm starke Isolierung

sowie eine Heizung mit Anschlüssen am Nischthandbrensende. Am Handbrensende war eine Übergangsbühne mit Bremsenhaus angebracht. Mit einem Fassungsvermögen von knapp 40 Kubikmetern war der Kessel vergleichsweise klein. Durch die Verteilung auf sechs Achsen war jedoch die mittlere Achslast recht gering und die Wagen konnten auch voll beladen auf Strecken mit leichterem Oberbau eingesetzt werden. Die Kessel konnten ausschließlich von oben befüllt und entleert werden, da bei





# Kesselwagen 6-achsig der DR Betriebs-Nr. 27 50 076 3001-3

Auch bei der Deutschen Reichsbahn verblieben nach dem Zweiten Weltkrieg einige der 6-achsigen Säurekesselwagen. Sie wurden ihrer Bestimmung entsprechend zum Transport von Säuren und anderen chemischen Produkten zwischen verschiedenen Standorten der chemischen Industrie in der DDR eingesetzt. Die bei Lieferung der Wagen vorhandenen und inzwischen nicht mehr erforderlichen Bremserhäuser wurden bei RAW-Aufhalten nicht mehr erneuert, so dass die Wagen danach nur noch Bremsbühnen besaßen.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009

HANDARBEIT

Best.-Nr. 48522



**Modell:** filigraner, originalgetreuer Rahmen; Aufstieg und Bremsbühne in minimaler Wandungsstärke; Drehgestelle mit feinst gravierten Nieten; Räder auch innen profiliert; Drehgestelle mit Dreipunktlagerung

## GEFÄHRLICH ORIGINALGETREU



DREHGESTELLE MIT  
DREIPUNKTLAGERUNG

RÄDER AUCH INNEN PROFILIERT

**MODELLZENTRUM** **WILDESHEIM**

Wagen für den Säuretransport Bodenventile früher nicht zulässig waren. Mit den Fahrzeugen, die zumeist von großen Fabriken der chemischen Industrie bei der Deutschen Reichsbahn als Privatwagen eingestellt worden

waren, wurden deren Erzeugnisse zwischen den verschiedenen Standorten transportiert.  
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009

Best.-Nr. 48520



## Offener Güterwagen E 037 Omm52 der DB, 3er-Set

Betriebs-Nr. 01805088027-6,  
01805040652-1, 01805045079-2

Auch nach der UIC-gerechten Umzeichnung der offenen Güterwagen in E 017 waren noch fast alle Wagen im Bestand der Deutschen Bundesbahn. Die Bremsenhäuser waren nach und nach bei AW-Aufenthalt entfernt worden. Zum täglichen Bild der Güterzüge gehörten die markanten Blechwagen aber noch sehr lange. Erst Ende der Siebzigerjahre konnte man dann teilweise auf die alten Omm52 verzichten und sie wurden vermehrt in den neu geschaffenen Rübenwagenpark umgesetzt.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2009



WAGGENTYP

Best.-Nr. 48601



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

**MODELLZENTRUM**  
HILDESHEIM

WIRTSCHAFTSWU  
WUNDERB

RÄDER AUCH INNEN PROFILIERT

LADERAUM DREIDIMENSIONAL  
NACHGEBILT

ACHSBREMSEGESTÄNGE MIT BREMSBACKEN  
IN RADEBEWE



### Offener Güterwagen Omm52 der DB, 3er-Set

Betriebs-Nr. 865 218, 864 401, 863 516

Um die in der aufstrebenden Bundesrepublik ständig wachsenden Transportbedürfnisse befriedigen zu können, war auch die Deutsche Bundesbahn bestrebt, die unterschiedlichsten Gattungen der Vorkriegswagen möglichst rasch zu ersetzen. In großen Stückzahlen wurden unter anderem offene Güterwagen für die Beförderung von Kohle benötigt. Deshalb entwickelte die DB zusammen mit der Waggonfabrik Uerdingen bis 1952 einen zweiachsigen offenen Wagen mit 5,40 m Achsstand. Insgesamt wurden bis zum Jahr 1962 die Omm52 in 14919 Exemplaren gebaut und an die Bundesbahn

geliefert. Die Wagen hatten einen Rahmen aus geschweißten Hohlkastenprofilen mit angeschweißten Kopfstücken. Das Laufwerk war bereits nach UIC-Richtlinien mit einer Aufhängung mit Doppelfederschalen konstruiert. Anfangs wurden die Wagen mit einer Hildebrandt-Knorr Güterzugbremse, spätere Serien schon mit der moderneren Knorr Einheitsbremse geliefert. Ein Teil der Wagen besaß eine Handbremse, wobei die Bremsbühne einseitig an den Langträger angeschraubt war und die Wagen somit ein asymmetrisches Fahrwerk mit unterschiedlichen Überhängen erhielten. Die ersten Lie-





## UNDERWAGEN – FÜR NEU

**MODELLZENTRUM**   
WILDESHEIM



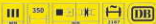
ferungen der Fahrzeuge mit Handbremse besaßen noch ein blechernes Bremsenhaus. Einige der Wagen waren aber schon ab Werk reine Leitungswagen und hatten keine Bremsanlage. Der Aufbau der Wagen war ebenfalls geschweißt und hatte seitlich Türen und stirnseitig bewegliche Kopfklappen, die das Entladen über Kipp-

anlagen ermöglichte. Wagen mit Handbremse hatten hingegen auf der Handbremsseite eine feste Stirnwand. Fast alle OmmS2 waren im EUROP-Park eingereiht und somit freizügig bei den Mitgliedsbahnen einsetzbar.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2009



Best.-Nr. **48600**



\*

## FÜR OBST UND GEMÜSE. MIT VIELEN KNACKIGEN DETAILS

# MODELLZENTRUM



HILDESHEIM

ORIGINALGETREUER NACHBAU  
DES WAGENBODENS

EXTRA ANGESETZTE BREMSUMSTELLER

EXTRA ANGESETZTE  
TRITTSTUFEN

FILIGRANE NACHBILDUNG  
DER RADLAGER



### Gedeckter Spitzdachwagen mit Kühlwagen der FS, 3er-Set

Betriebs-Nr. F1139503, F1135345, HCG308129

In den Dreißigerjahren des vergangenen Jahrhunderts begann sich der Straßenverkehr zu einer spürbaren Konkurrenz des Warentransports auf der Schiene zu entwickeln. Außerdem waren die sehr langsamen Güterzüge den Bemühungen um eine Steigerung der Reisegeschwindigkeit von Schnellzügen im Weg. Daher unternahmen mehrere europäische Bahnverwaltungen Versuche, die Durchschnittsgeschwindigkeit ihrer Güterzüge zu erhöhen. Hierzu waren auch Investitionen in einen Wagenpark nötig, der die höheren Geschwindigkeiten lauf- und bremsstechnisch bewältigen konnte. Die italienischen Staatsbahnen (FS) beschafften daraufhin Wagen in genieteter Ganzmetallbauweise, die durch einen Radstand von 6,10 m bei sehr kurzen Überhängen auffielen. Die DRG beschränkt in Deutschland einen ähnlichen Weg und entwickelte den Ghs „Oppeln“, der einen Radstand von 6,00 m aufwies. Charakteristisches Merkmal der

gedeckten italienischen Wagen war das Spitzdach, das bis auf wenige Ausnahmen zur Anwendung kam. Weniger auffällig, aber ebenso typisch war die Verwendung von I-Profilen für den Langträger. Die Radsätze liefen in Gleitlagern und stützten sich je nach Bauart über ein, zwei oder sogar drei Federpakete ab. Eine der Hauptaufgaben dieser Fahrzeuge war der Transport von Obst und Gemüse in ganz Europa. Daher besaßen die meisten Wagen in Bodennähe verschließbare Lüftungsöffnungen in den Seiten- und Stirnwänden. Von diesen wurden von 1937-46 über 17000 Stück mit und ohne Bremserhaus als Gattung F in Dienst gestellt. Oft liefen sie als Ganzzüge über Brenner und Gotthard bis zu den Nordseehäfen. Weitere 4400 Wagen, die sich durch nur einen seitlichen Lüftungsschieber unterschieden, entstanden zwischen 1942 und 1946. In den Fünfzigerjahren wurden insgesamt 3700 Wagen beider F-Varianten in den



1



2



3



4



5

1. Feinste Bedruckung und Lackierung
2. Feine Gravuren und Nietebänder
3. Vorbildgerechte Doppelfederpakete
4. Durchbrochene Lüftungslüftungen
5. Extra angesetzte Bremsanlage

(Abbildungen zeigen Handmuster)

UNTERSCHIEDLICHE WAGENKÄSTEN  
UND DACHFORMEN

RÄDER AUCH INNEN PROFILIERT

195°

KURZKUPPLUNGSKINEMATIK

HANDMUSTER

## MODELLZENTRUM

HILDESHEIM

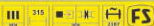
gemeinsamen EUROP Wagenpark eingestellt. Dieser erlaubte den Mitgliedsbahnen die Behandlung fremder Wagen als ob es ihre eigenen wären. Nur zur Unterhaltung mussten sie in ihr Heimatland zurückkehren. Bis in die Achtzigerjahre und damit fast über ein halbes Jahrhundert war ein alpenquerender Güterzug ohne Spitzdachwagen fast undenkbar, selbst Ende der Neunziger wurde noch in so manch deutschem Rangierbahnhof ein Exemplar gesichtet. Eine identische Fahrwerkskonstruktion diente als Grundlage für den Eiskühlwagen der Gattung Hg. Auch er wies das charakteristische Dach sowie auf jeder Seite eine zweiflügelige Laderaumtür und zwei

Öffnungen zum Befüllen mit Trockeneis auf. Von den Hg entstanden ab 1938 1490 Stück, nach dem Zweiten Weltkrieg wurden nochmals über 1000 gebaut, die als Neuerung Rollenlager besaßen. Auch die Kühlwagen kamen vorzugsweise über die Alpen – auf vielen zeitgenössischen Fotos künden lange Reihen im Hamburger Hafen davon. Allerdings sank ihr Stern bereits in den Siebzigerjahren – in großen Stückzahlen beschaffte die FS den UIC-Standard I – Kühlwagen, der ebenfalls im BRAWA Programm erhältlich ist.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 48550



### Gedeckter Spitzdachwagen der FS

Betriebs-Nr. F1150787

Die Wagen mit Doppellüftungsschiebern stellen die größte Zahl der gedeckten Güterwagen im Bestand der Italienischen Staatsbahn. Zum Teil wurden diese sogar in typenreinen Ganzzügen eingesetzt. Die im EUROP-Park eingereihten Wagen konnten von den Mitgliedsbahnen frei eingesetzt werden und waren so europaweit präsent.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009



HABOMETER

Best.-Nr. 48552



**Modell:** filigrane Nachbildung der Radlager; extra angesetzte Trittstufen und Griffe; Kurzkupplungskinematik; originalgetreuer Nachbau des Wagenbodens; extra angesetztes Bremsventil; unterschiedliche Wagenkästen und Dachformen; Räder auch innen profiliert; feinste Bedruckung und Lackierung; feine Gravuren und Nietbänder; vorbildgerechte Doppelfederpakete; durchbrochene Lüftungsöffnungen; extra angesetzte Bremsanlage



### Gedeckter Spitzdachwagen der FS

Betriebs-Nr. 21831626200-3

Obwohl die Entwicklung der Spitzdachwagen der Gattung F schon auf die Dreißigerjahre zurückgeht, waren die Wagen auch viele Jahrzehnte später in großer Anzahl in ganz Europa im Einsatz. Die vor dem zweiten Weltkrieg hochmodernen Wagen waren, nicht zuletzt durch ihre zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von bis 120 km/h, auch in der Epoche IV noch den gestellten Aufgaben gewachsen.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009



HABOMETER

Best.-Nr. 48553



### Gedeckter Spitzdachwagen mit Kühlwagen der FS, 3er-Set

Betriebs-Nr. 20838131272-6,  
21831631302-0, 21831628150-8

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 48551







Unser Vorbild ist das Original,  
 unser Antrieb die Liebe zum Detail. Das  
 erfahren Sie spätestens, wenn Sie mit Augen  
 und Fingerspitzen immer neue Raffinessen  
 an unseren Modellen entdecken.

**MODELLZENTRUM**   
 HILDESHEIM





## FRISCH VOM LAND AUF DIE SCHIENE

**MODELLZENTRUM**   
HILDESHEIM



FEINSTE NACHBILDUNG  
DER BREITERFUGEN

VORBILDERECHTE  
BREMSANLAGE

EXTRA ANGESETZTE  
„GROWE“ LÜFTER AM DACH

FILIGRANE RADLAGER  
UND ACHSHALTER



**Milchwagen der K.Bay.Sts.E.B.**  
Betriebs-Nr. München 81327

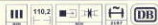
Für den Milchverkehr und speziell für den Transport von Milchkannen beschaffte die Königlich Bayerische Staatsbahn zweiasige Wagen bei der Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg. Die Wagen hatten ein genietetes Untergestell mit Fachwerkachshaltern und 4,50 m Achsstand. Für ihren Einsatz in Reisezügen erhielten sie eine Luftdruckbremse der Bauart Westinghouse. Zur optimalen Belüftung des Laderaumes hatten die Wagen auf dem

Dach angeordnete Growe-Lüfter und stirnseitig Lüftungsschlitze in den Wänden. Der helle Anstrich sorgte dafür, dass sich im Sommer die Temperaturen im Inneren in Grenzen hielten. Die Wagen hatten auf jeder Seite zwei gegenläufige Schiebetüren, um bei den kurzen Aufenthalten die anfallenden Ladearbeiten möglichst schnell erledigen zu können. Um die Milchkannen der bayerischen Milchbauern einzusammeln, die ihre Erzeugnisse



WAGENZUSTATZ

Best.-Nr. 48651

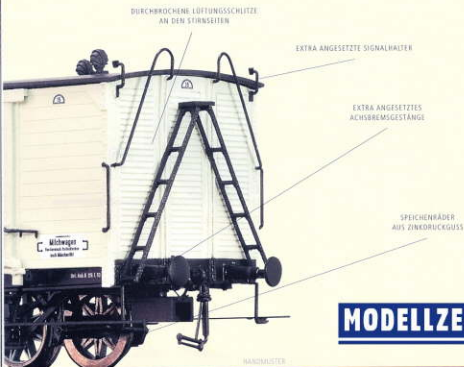


**Modell:** feinste Nachbildung der Bretterlügen; durchbrochene Lüftungsschlitze an den Stirnseiten; extra angesetzte „Grove“ Lüfter am Dach; filigranes Radlager und Achshalter; extra angesetztes Achsbremsgestänge; vorbildgerechte Bremsanlage; Räder auch innen profiliert; extra angesetzt: Trittschalen, Handläufe, Türriegel, Signalthalter und Haltestangen;



**Milchwagen der DB**  
Betriebs-Nr. Brit-US-Zone 102 234

Als nach dem Krieg auch der Milchtransport in Bayern auf den Kraftverkehr überging, waren die speziellen Wagen frei für andere Aufgaben. Die Direktion München setzte sie im regionalen Stückgutverkehr ein, für den sie durch jeweils zwei Türen pro Seite hervorragend geeignet waren. Im Laufe des langen Einsatzzeitraums wurden die Wagen mehrfach umgebaut und verloren so zum Beispiel die durchgehenden Tritte sowie stirnseitige Aufstiege und Lüftungsschlitze.  
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009



**MODELLZENTRUM**  
HILDESHEIM

mit dem Fuhrwerk zum nächstgelegenen Bahnhof brachten, waren die Wagen in planmäßigen Reisezügen eingestellt. Das ermöglichte den zur damaligen Zeit schnellst-

möglichen Transport der verderblichen Milch zu den Molkereien in der Stadt.  
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009

Best.-Nr. 48650



### Langholzwagen der K.Bay.Sts.E.B. Betriebs-Nr. 71 215 + 70 831

Während Preußen lange Zeit an seinen kurzen Drehschemelwagen festhielt, beschafften andere Eisenbahnerwartungen schon früh längere Fahrzeuge. Bayern stellte bereits ab 1883 Wagen nach Zeichnung 337 in Dienst, die einen Radstand von 3650 mm aufwiesen. Vorteilhaft war hierbei die Möglichkeit, die Wagen auch einzeln einzusetzen. Die DRG übernahm sie daher alle als Hw „Regensburg“ in ihren Bestand.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 47712



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

### Flachwagen der K.Bay.Sts.E.B. mit Möbelwagen Betriebs-Nr. Regensburg 82508

Arbeitswagen entstanden ihrer Bestimmung zu niederen Diensten entsprechend oft als Umbau aus älteren Wagen. Aber die Bayerischen Staatsbahnen beschafften ab 1889 auch 190 X-Wagen nach Zeichnung 390 als Neubau. In erster Linie dienten diese Wagen zum Transport von Oberbaumaterialien. Als sehr früher Vorläufer des kombinierten Ladungsverkehrs (KLV) mussten aber auch gelegentlich die Möbelwagen einer Spedition befördert werden. Die Spedition Falk & Fey war damals im Besitz des Komödianten Karl Valentin. Spezialwagen gab es dafür natürlich noch nicht und so waren auch hier Flachwagen mit niedrigen Bordwänden die erste Wahl.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 48010



### Gedeckter Güterwagen der K.Bay.Sts.E.B.

Betriebs-Nr. Regensburg 32920

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

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 48011



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

**MODELLZENTRUM**  
HILDESHEIM



## MODELLZENTRUM MILDESHEIM



Best.-Nr. 48229



**Modell:** Metallachslager, Achsstöße aus Metall; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; einzeln angesetzte Signalfüßchen; einzeln aufgesetzte Lagerdeckel; Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage; Kurzkupplungskinematik nach NEM Norm



Best.-Nr. 48012



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

### Gedeckter Güterwagen der Verbandsbauart der K.Bay.Sts.E.B. Betriebs-Nr. 30147

Auch die Bayerische Eisenbahnverwaltung bestellte zahlreiche gedeckte Wagen nach Musterblatt A2 – 1913 waren bereits 1429 Stück im Einsatz. Allerdings hielt man sich bei der Lackierung nicht sofort an das vereinbarte Rotbraun. Bayern lackierte seine Güterwagen grün mit hellgrauen Radsätzen. Bei der Beschriftung griff Bayern der späteren DRG vor und schuf ab 1910 bereits den Begriff des „Gattungsbezirks“. Alle nach den Normalien des Staatsbahnwagen-Verbandes gebauten Wagen wurden unter „München“ eingereiht.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009

### Gedeckter Güterwagen der DRG Betriebs-Nr. Magdeburg 4812

Auch die älteren gedeckten Wagen der Bayerischen Staatsbahn wurden noch in den Park der DRG übernommen. Ab 1912 begann auch Bayern nach den Vereinbarungen des Staatsbahnwagen-Verbandes seine Güterwagen rotbraun zu lackieren. Auch der Gattungsbezirk unterlag einer nochmaligen Änderung. In der Folge wurden gedeckte Wagen mit einem Ladegewicht von weniger als 15 t in den Gattungsbezirk „Magdeburg“ eingereiht.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009

## Gedeckter Güterwagen G10 mit Bremserhaus der DB

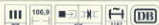
Betriebs-Nr. 144 607

Die DRG reichte die gedeckten Wagen der Verbandsbauart unter den Gattungsbezeichnungen „Kassel“ und „München“ ein. Im Zuge der Kriegsvorbereitungen schuf man in den Dreißigerjahren außerdem den Bezirk „Karlsruhe“. Diese Wagen mussten Hand- und Druckluftbremse besitzen, hatten Einrichtungen für den Personentransport und durften nicht international eingesetzt werden. Während des Zweiten Weltkrieges gingen viele Wagen verloren oder verblieben bei anderen Staatsbahnen. Die deutsche Bundesbahn übernahm noch ca. 40000 Wagen in ihren Bestand und bezeichnete sie ab 1952 als G 10.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 48223



**Modell:** Metallachslager; Achsstöbe aus Metall; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; einzeln angesetzte Signaltützen; einzeln aufgesetzte Lagerdeckel; Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm

## Gedeckter Güterwagen G10 mit Bremserbühne der DB

Betriebs-Nr. 119 826

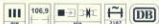
Mit der Einführung durchgehend luftgebremsster Züge und der Abschaffung des Schlussbremsers war auch das Bremserhaus entbehrlich. Trotzdem musste aber ein gewisser Prozentsatz an Wagen weiterhin mit Handbremse ausgerüstet sein, z. B. zur Sicherung im Störfall oder zum Abstellen im Bahnhof. Da hierfür aber kein Witterungsschutz mehr erforderlich war, begann man bei den G10, Dach und Türen zu entfernen und nur Kurbel und Geländer stehen zu lassen.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009



HANDMUSTER

Best.-Nr. 48227



**Modell:** neu mit Bremserbühne

## Gedeckter Güterwagen Kassel mit Bremserhaus der DRG

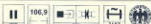
Betriebs-Nr. 24 655

Gedekte Wagen nach Zeichnung A 2 wurden ab 1912 von allen Staatsbahn-Verwaltungen beschafft. 1920 übernahm die neu gegründete DRG 110203 Wagen. Neben den Ausführungen mit und ohne Handbremse gab es anfänglich auch eine Version mit mehr Lade- und Lüftungsöffnungen für den Obst- und Gemüsetransport. Im Gegensatz zu Italien (BRAWA Neuheiten 48550-48553) konnte sich diese Ausführung in Deutschland nicht durchsetzen. Die Wagen wurden später den anderen angeglichen und in die Gattungsbezeichnung „Kassel“ (seit 1926 mit „K“) und München eingereiht.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 48226



**Modell:** Metallachslager; Achsstöbe aus Metall; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; einzeln angesetzte Signaltützen; einzeln aufgesetzte Lagerdeckel; Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm





Best.-Nr. 48228



**Modell:** Metallachslager; Achsstäbe aus Metall; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; einzeln angesetzte Signalstützen; einzeln aufgesetzte Lagerdeckel; Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm



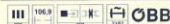
Best.-Nr. 48224



**Modell:** Metallachslager; Achsstäbe aus Metall; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; einzeln angesetzte Signalstützen; einzeln aufgesetzte Lagerdeckel; Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm



Best.-Nr. 48225



**Modell:** Metallachslager; Achsstäbe aus Metall; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; einzeln angesetzte Signalstützen; einzeln aufgesetzte Lagerdeckel; Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm

## Gedeckter Güterwagen der Verbandsbauart mit Bremsenhaus der K.P.E.V.

Betriebs-Nr. Essen 19268

Ab 1911 begannen die deutschen Staatsbahnverwaltungen im Verbandsbauartauschluss, die wichtigsten Güterwagen zu vereinheitlichen und gemeinsam nach diesen Zeichnungen zu beschaffen. Damit sollten Ersatzteilverbaurung und Einsatz erleichtert werden. Bei den meisten Konstruktionen wurden preußische Merkmale übernommen. Daher unterscheidet sich der gedeckte Wagen nach Zeichnung A 2 kaum von seinem Vorgänger nach Musterblatt 11d8.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009

## Gedeckter Güterwagen Gm Sachsen der DR

Betriebs-Nr. 03-21-37

Bei fast jeder Eisenbahnverwaltung besaß der Verbandsbauartwagen nach Zeichnung A2 einen direkten Vorläufer. Während die Hauptmaße aus tariflichen Gründen weitgehend übereinstimmen, unterschieden sich die Wagen optisch deutlich. Charakteristisch für Sachsen waren die diagonalen Endflüßstreben und die Tür mit zwei senkrechten Profilen. Oft wurden diese Merkmale bei Untersuchungen der preußischen Wagen angepasst oder Türen vollständig getauscht. Trotzdem übernahm auch die DR nach 1945 noch Wagen im sächsischen Originalzustand.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009

## Gedeckter Güterwagen G10 mit Bremsenhaus der ÖBB

Betriebs-Nr. 131 446

Ab 1938 begann die DR, ihre gedeckten Wagen nach Zeichnung A2 zu verstärken. Hierdurch sollten die höheren Belastungen durch den Einbau der Druckluftbremse besser aufgenommen werden. Bei gedeckten Wagen wurde bei dieser Gelegenheit das Bremsenhaus oft bis zur Dachkante gekürzt, da es an dieser Stelle häufig Dichtigkeitsprobleme gab. Aufgrund ihrer hohen Stückzahlen überlebten aber auch zahllose Wagen mit großem Bremsenhaus den Zweiten Weltkrieg und wurden bei der neugegründeten BBÖ in den Bestand eingereiht.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009

## Güterzugbegleitwagen Pwgi der DB

Betriebs-Nr. 127 413

Auch nach dem Zweiten Weltkrieg waren noch immer Güterzugpackwagen mit offener Einstiegsbühne im Einsatz. Viele der moderneren Wagen waren zerstört worden oder im Ausland verblieben, so dass nicht ohne weiteres auf sie verzichtet werden konnte. Es erfolgten sogar noch einige Umbauten und Modernisierungen wie die elektrische Beleuchtung und der Rückbau der langen Trittbretter. Erst mit zunehmender Straffung des Betriebsablaufes aus Kostengründen und der Indienststellung neuer Wagen sowie der „beliebten“ Kabinentender rollten die letzten alten Preußen auf das Abstellgleis.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 48353



**Modell:** Speicherräder aus Zinkdruckguss; extra ange setzte Lüfter und Kamine; passgenaue Fenster; Kurzkupplungsaufnahme nach NEM-Norm; mehrteiliges Bühnengeländer

**MODELLZENTRUM**  
HILDESHEIM



TREFFPUNKT FÜR ZUGPER

EXTRA ANGESEZTE LÜFTER UND KAMINE

SPEICHERRÄDER AUS ZINKDRUCKGUSS



## Güterzugbegleitwagen Pwgi der DRG

Betriebs-Nr. 127 506 Breslau

Bis zur flächendeckenden Einführung der Druckluftbremse wurden Güterzüge bei allen Eisenbahnverwaltungen handgebremsst gefahren. Dabei bediente ein Bremser auf Pfeifsignale des Lokführers hin die Handbremse von einem oder zwei zueinander gewandten Wagen. Außerdem wurde ein Güterzug von einem Zugführer, einem Packmeister und weiteren Schaffnern oder Rangierern begleitet, die bei Unterwegshalten örtliche Aufgaben, das Rangieren und die Behandlung von Fracht und Frachtpapieren über-

nahmen. Der Packwagen war dabei für das Personal das „soziale Zentrum“ des Zuges. Hier wurde Pause gemacht, sich aufgewärmt und oft gemeinsam die mitgebrachte Mahlzeit verzehrt. Für diese Aufgaben besaß ein Pwgi ein umfangreiches Inventar. So gab es im Laderaum klappbare Tische und Bänke, der gepolsterte Sitz des Packmeisters konnte zur Liege ausgezogen werden, und vor dem „Hoch“-Sitz des Zugführers befand sich ein Gas- kocher. In mehreren Fächern im Laderaum und unter

## Güterzugbegleitwagen Pw der K.P.E.V.

Betriebs-Nr. 3827 Kassel



Best.-Nr. 48354



**Modell:** neu ohne Bühne; Speichenräder aus Zinkdruckguss; extra angebrachte Lüfter und Kamine; passgenaue Fenster; Kurzkluppungsaufnahme nach NEM-Norm; abweichend zur Abbildung wird das Modell vorbildgerecht mit Stangenputtern ausgeliefert

Ab 1899 beschafften die K.P.E.V. Güterzugpackwagen mit einem geschlossenen Einstieg anstelle der bisherigen offenen Bühne. Im Gegensatz zur späteren DRG, die für alle Packwagen einen grünen Anstrich vorsah, lackierte man in Preußen die Fahrzeuge im Rotbraun der Güterwagen. Packwagen waren einem festen Heimatbahnhof zugeteilt und von dort in einem festgelegten Umlauf, der auch außen am Fahrzeug angeschrieben war. Die Einstellung im Zug erfolgte grundsätzlich hinter der Lokomotive. Grund hierfür war eine Verbindung über eine Leine zur Lokpfeife, die der Kommunikation mit deren Personal diente. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009

## SONAL UND DETAILFANS



PASSAGIERAD EINGESetzte FENSTER

KURZKUPPLUNGSAUFNAHME  
NACH NEM-NORM

**MODELLZENTRUM**



der Kanzel waren Werkzeug und Signalmittel verstaut, außerdem gab es auch ein besonderes Wertfach. Erst nach dem zweiten Weltkrieg begann sich diese „Eisenbahnromantik“ zu verabschieden – immer mehr Züge

fuhren ohne Behandlung der Frachtpapiere von Bahnhof zu Bahnhof und auch der Zugführer wurde bald eingespart und dessen Aufgaben dem Lokführer übertragen. LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009

Best.-Nr. 48351



**Modell:** neu ohne Bühne

## Offener Güterwagen Om21 der DB Betriebs-Nr. 753 146

Rund 7000 der 19979 gebauten Om „Königsberg“ verblieben in den westlichen Besatzungszonen und kamen damit zur späteren DB. 2500 von ihnen wurden ab Mai 1951 in „Om21“ umgezeichnet und in den neu gegründeten „EUROP“-Park eingereiht. Bereits ab Mitte der 50er-Jahre wurden sie jedoch zerlegt und im Rahmen der Vollaufarbeitung als geschweißte Om31 in den alten Abmessungen neu gebaut oder es entstanden aus Teilen von ihnen neue Omm 53/54 und 55. Im Jahr 1962 gab es noch 390 verbliebene alte Wagen, deren Bestand jetzt schnell abnahm. 1969 schieden schließlich die letzten beiden – inzwischen als E 019 bezeichnet – aus dem Bestand aus.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 48414



**Modell:** Wagenboden aus Zinkdruckguss; Buckelblech auch innen dreidimensional nachgebildet; alle Griffstangen einzeln angesetzt; extra angesetzte Lagerdeckel; einzeln angesetzte Bremsumstellhebel; Radsätze auch innen profiliert; inkl. echter Kohle.

## Offener Güterwagen El-u der DR Betriebs-Nr. 27 50 559 7265-5

In der DDR war die Braunkohle Hauptenergieträger. Aus diesem Grund hielt die DR einen umfangreichen Bestand an offenen Wagen der Regel- und Sonderbauart vor. Die fristgerechte Bereitstellung von Leertwagen für den Tagebau und für Brikettfabriken genoss oberste Priorität. Daher kamen auch in den Siebzigerjahren noch zahlreiche der ab 1927 durch die DRG beschafften Om „Königsberg“ zum Einsatz. Einige erhielten neue Bordwände aus Stahl, viele verloren zur rationelleren Instandhaltung ihre Bremse, alle besaßen inzwischen Computernummern – aber trotzdem waren sie noch immer als klassische Reichsbahn-Güterwagen zu erkennen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009

## MODELLZENTRUM HILDESHEIM



Best.-Nr. 48415



**Modell:** Wagenboden aus Zinkdruckguss; Buckelblech auch innen dreidimensional nachgebildet; alle Griffstangen einzeln angesetzt; extra angesetzte Lagerdeckel; einzeln angesetzte Bremsumstellhebel; Radsätze auch innen profiliert; inkl. echter Kohle.

## Offener Güterwagen Om Königsberg der DRG Betriebs-Nr. 15 958

Ende der Zwanzigerjahre erfolgte eine Entwicklung aus der Verbandsbauart der Länderbahnzeit zum moderneren Austauschbau. Auch hierbei wurde auf die universelle Verwendung von Teilen und Baugruppen bei Wagen unterschiedlicher Bauarten geachtet. Damit konnten sowohl der Bau der Fahrzeuge als auch Instandhaltung und Lagerwirtschaft in den Werkstätten effektiver gestaltet werden. Nach diesen Baugrundsätzen wurden bis 1933 über 15000 Om Königsberg an die Deutsche Reichsbahn geliefert.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 48416



**Modell:** Wagenboden aus Zinkdruckguss; Buckelblech auch innen dreidimensional nachgebildet; alle Griffstangen einzeln angesetzt; extra angesetzte Lagerdeckel; einzeln angesetzte Bremsumstellhebel; Radsätze auch innen profiliert; inkl. echter Kohle.



**Kesselwagen der DR**  
Betriebs-Nr. 076 5322-5

Für den Transport von Teer und Teerölen setzte die Deutsche Reichsbahn auch nach der Einführung der EDV-gerechten Beschriftungen Vorkriegskesselwagen ein. Diese waren jedoch nur noch für den Einsatz im Binnenverkehr zugelassen. Der Kessel der mit Lenkachsen ausgerüsteten Fahrzeuge war in der Mitte geteilt und hatte ein Fassungsvermögen von 45000 Litern.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009

Best.-Nr. 47046



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



**Kesselwagen der DB**  
Betriebs-Nr. 500 391

Auch heute gibt es noch Waschmittel der Marke Hexawa. Die Dreiturm Seifenindustrie GmbH ist jedoch schon 1825 in Steinau von A. V. Wolf gegründet worden. Schon damals stellte man Seifen und Reinigungsmittel aus ausschließlich heimischen Rohstoffen her. In den Zwanzigerjahren warb die Firma auf der Verpackung ihres Waschmittels Hexawa mit dem heute grenzwertigen Spruch: „Deutsche Frau, Wäsche ist wertvolles Volksgut! Richtiges Waschen hilft sie erhalten!“

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009

Best.-Nr. 47047



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



**Kesselwagen der DRG**  
Betriebs-Nr. 591 296

Bereits im Jahr 1916 wurde in der Nähe des (namensgebenden) Dorfes Leuna der Grundstein für einen der größten Chemiestandorte Deutschlands gelegt. Nach dem Zusammenschluss vieler kleinerer Chemieunternehmen zur I. G. Farben wurde Leuna 1926 deren Bestandteil. Noch im gleichen Jahr entstand hier die erste Großversuchsanlage zur Herstellung von Benzin auf Basis von Braunkohle und Braunkohlenteer. Im Bestand der Leunawerke befanden sich auch eine große Anzahl von Kesselwagen, die bei der Rbd Halle als Privatwagen eingestellt waren.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009

Best.-Nr. 47048



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

## Flachwagen der DRG, mit Ladegut

Betriebs-Nr. Erfurt 7684

Für den Transport von Obermaterialien wie Schotter und Kies beschafften die K.W.St.E. insgesamt 75 Flachwagen mit niedrigen Bordwänden und zwei Endbühnen. Gleisbau war damals eine personalintensive Angelegenheit – die Entladung der Wagen an der Einsatzstelle erfolgte beispielsweise von Hand. Die Wagen waren sehr langlebig und so wurde noch eine größere Anzahl von ihnen bei der DRG als X-Wagen in den Gattungsbezirk „Erfurt“ eingestellt. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 47713



## Salzwagen der K.W.St.E.

Betriebs-Nr. 60497

Seit 1869 war Bad Friedrichshall-Jagstfeld durch die Eisenbahn mit der weiten Welt verbunden. Als 1899 die „Südwestdeutsche Salzwerke AG“ im Salzbergwerk Kochendorf mit der Förderung begann, stieg der Güterverkehr erheblich an. Zum Abtransport stellten die Württembergischen Staatseisenbahnen offene Wagen mit Klappdeckeln in Dienst, um das nassempfindliche Ladegut zu schützen. Als Spezialwagen waren sie einem festen Heimatbahnhof zugewiesen und durften nicht für Transporte benutzt werden, durch die der Laderaum hätte verschmutzt werden können. 1994 endete die Salzförderung in Württemberg – seitdem werden bis voraussichtlich 2015 die Schächte verfüllt. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 47714



## Gedeckter Güterwagen der DRG

Betriebs-Nr. 2080 Magdeburg

Gedekte Wagen mit einem Ladegewicht von weniger als 15t reichte die DRG in den Gattungsbezirk „Magdeburg“ ein. Auch die noch übernommenen älteren württembergischen G-Wagen waren davon betroffen. Bereits seit 1905 trugen sie das Gattungszeichen „G“ und wurden ab 1909 im preußischen Rotbraun lackiert. Eine Druckluftbremse erhielt keiner der Wagen mehr und als mit Beginn der Weltwirtschaftskrise das Frachtaufkommen sank, schieden die letzten Wagen dieser Art aus dem Regeldienst. Als Bahnhofs- oder Bauzugwagen überstanden aber einige von ihnen noch mehrere Jahre. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 47715





## Latrinewagen der DRG

Betriebs-Nr. 715 007 Stuttgart



Best.-Nr. 47716



Bis weit in die Zwanzigerjahre besaßen auch viele größere Städte noch keine Kanalisation. Die Abwässer der Städte waren jedoch als Dünger auf dem Land sehr begehrt. Daher stellten mehrere Staatsbahnen Wagen in Dienst, die als Latrinen-, Jauche-, Dünger- oder Fäkalienwagen bezeichnet wurden. Mit ihnen wurde die „duftende“ Ladung – per Pferdekarren angeliefert – zu den Empfängern zur Verwendung auf den so genannten Rieselfeldern gefahren. Nachdem die meisten größeren Städte kanalisiert waren, wurde ein Großteil der Wagen überflüssig, die verbliebenen dienten häufig der Fäkalienabfuhr von kleineren Landstationen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009

## MODELLZENTRUM HILDESHEIM



Best.-Nr. 47717



## Latrinewagen der K.Sächs.St.E.

Betriebs-Nr. 23552

Auch in Sachsen wurden die Abwässer der großen Städte Chemnitz, Dresden und Leipzig zur Düngung der Felder in der Leipziger Tieflandsbucht genutzt. Dazu stellte die Sächsische Staatsbahn Latrinewagen als Privatwagen in ihren Fahrzeugpark ein, die durch die Versorgungsbetriebe der Städte eingesetzt wurden.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009

## Tiefladewagen der K.P.E.V., mit Ladegut

Betriebs-Nr. Berlin 600 239



Best.-Nr. 47910



Für den Transport schwerer und sperriger Güter verfügten auch die K.P.E.V. über Spezialwagen in ihrem Fahrzeugpark. Für den Einsatz dieser Wagen galten einige besondere Regeln. So mussten sie stets an der Spitze des Zuges laufen, um auf den Rangierbahnhöfen ausgesetzt werden zu können. Wegen ihrer gekrümmten Hauptträger war für Tiefladewagen der Weg über Ablaufberge grundsätzlich tabu. Aufgrund der industriellen Revolution und dem vermehrten Export von Maschinenbauerzeugnissen waren die Wagen mit den großen Holzboxen nicht selten in Zügen zu den Nord- und Ostseehäfen anzutreffen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009



1. Leitungen aus lackiertem Stahlblech
2. Detailliertes Drehgestell
3. Chassis aus Metall
4. Feinste Bedruckung und Lackierung
5. Extra angesetztes Handrad

**MODELLZENTRUM**  
HILDESHEIM

## Niederflur-Containerwagen der AAE, mit FERCAM-Containern

Betriebs-Nr. 490 9 511-0

Die Firma FERCAM ist ein international agierender Logistikanbieter mit Sitz in Italien und Niederlassungen in ganz Europa. Die markanten grauen Wechselbehälter mit der weißen Aufschrift sind heute in vielen Güterzügen anzutreffen. Auch Containerganzzüge mit FERCAM-Behältern unterschiedlicher Bauarten sind keine Seltenheit.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 48102



**Modell:** Leitungen aus lackiertem Stahlblech; detailliertes Drehgestell; lupenreine Bedruckung und Lackierung; viele extra angesetzte Teile; durchbrochener Rahmen; alle Zuriesteile montiert; Verbindungsbochsen im Originalmaß; Bremsleitungen eingesetzt aus Stahlprofilen; mehrteilige Bremsanlage, von oben sichtbar; separat eingesetzte Aggregate zwischen den Rahmenwangen; angesetzte Griffstangen und Trittschufen in geringer Materialstärke

# Schwerlastwagen Samms der DB AG, mit Ladegut

Betriebs-Nr. 31 80 486 7325-7

Noch in den Neunzigerjahren waren die Schwerlastwagen der Deutschen Reichsbahn im Bestand der DB AG zu finden. Die in Belgien und Jugoslawien gebauten sechsachsigen Wagen hatten eine Tragfähigkeit von 89 t, waren mit einer Knorr-Einheitsbremse und einer bodenbedienbaren Handbremse ausgerüstet. Aus der ursprünglich zugeordneten Aufgabe – der Transport von schweren Kettenfahrzeugen – war inzwischen aber eine eher zivile Nutzung geworden.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 47005



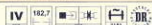
# MODELLZENTRUM WILDESHEIM



MIT SCHWELLENLADUNG



Best.-Nr. 47006



# Schwerlastwagen Samms der DR, mit Ladegut

Betriebs-Nr. 31-50-482 0 385-7

Ab 1952 baute der Waggonbau Niesky sechsachsige Schwerlastwagen für die Deutsche Reichsbahn. Da die Wagen sich bewährten, wurden von der Deutschen Reichsbahn weitere Fahrzeuge bestellt und ab 1965 von Waggonfabriken in Belgien und Jugoslawien geliefert. Die Wagen hatten klappbare Bordwände aus Stahlblech und waren bereits für den geplanten Einbau automatischer Kupplungen (AK) vorbereitet. Neben dem Transport von schweren Einzellasten war auch der Einsatz im Bauzugdienst und der Transport von Gleisbaumaterialien an der Tagesordnung.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009



## Offener Güterwagen Eas der DR

Betriebs-Nr. 31-50-596 6 893-1

Bereits seit den Fünfzigerjahren hatte die DR einen umfangreichen Bestand an vierachsigen offenen Güterwagen aufgebaut. Seit den Siebzigerjahren wurde dieser Bestand konsequent verjüngt. Die letzten verbliebenen „alten“ Wagen wurden ab 1987 im Raw Zwickau rekonstruiert. Durch Austausch der Langträger und Hauptquerträger des Untergerüsts und Aufbau eines neuen Wagenkastens entstand ein fast neuwertiger Wagen. Eingereiht wurden sie unter den GSNR 5965-5967, 1993 erhielten sie die DB-Bauartnummern 070-072. Seit 1996 wurden 687 Eas 070 und 22 Eas 071 in Ealos-x 053 zum Holzhackschnitzeltransport umgebaut.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 48501



Modell: neu mit T-25 Drehgestell

## Gedeckter Güterwagen Gags der DR

Betriebs-Nr. 199 2280-2

Ab Mitte der Sechzigerjahre beschaffte die DR vierachsige gedeckte Güterwagen der Gattung Gags. Sie waren sowohl für den Transport von Stückgut, als auch zum Transport von nässeempfindlichen Schüttgütern geeignet. Um die Wagen auch entsprechend befüllen zu können waren sie auf dem Dach mit drei Einfüllluken ausgestattet. Entleert wurden die Schüttgüter durch Absaugen der Ladung von oben oder durch Öffnen der Türen. Der Wagen entspricht in der Beschriftung dem typischen Zustand beim Übergang auf die EDV-gerechten Anschriften zum Ende der Sechzigerjahre.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009

**MODELLZENTRUM** WILDESHEIM



Best.-Nr. 48383





# N



## KLEINE SPURWEITE, DIESELSTARKE DETAILS



**MODELLZENTRUM**     
WILDESHEIM



### Diesellok V180 der DR

Betriebs-Nr. 118 042-1

Mitte der Fünfzigerjahre erhielt das Typenprogramm der Deutschen Reichsbahn für die Beschaffung von Neubaudiesellokomotiven auch eine vierachsige Streckendiesellokomotive mit einer Leistung von 1800 PS. Die mit zwei Dieselmotoren der Bauart 12KVD ausgerüsteten Loks waren mit einer Dampfheizanlage ausgerüstet. Nach der Lieferung von Baumuster und Vorausserie wurden bis 1965

insgesamt 83 Lokomotiven der vierachsigen Version der Baureihe V 180 von der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt. Als 1970 die Umstellung auf EDV erfolgte, zeichnete man die Lokomotiven in die Baureihe 118.0 um. Die Heimatdienststelle der 118 042-1 war das Bw Berlin-Grünwald, das sich auf Westberliner Territorium befand. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2009

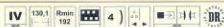
Best.-Nr. **61182**



Modell: neu mit zweifächrigen Drehgestellen



Best.-Nr. 61005



#### Diesellok BR 132 der DR

Betriebs-Nr. 132 659-4

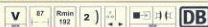
Nach den Baureihen 130 (Höchstgeschwindigkeit 140 km/h) und 131 (100 km/h) stellte die DR ab 1974 die Baureihe 132 (120 km/h) mit elektrischer Heizeinrichtung in Dienst. Mit dieser Konfiguration war die für die DR optimale Maschine gefunden. Daher beschaffte die DR 709 Lokomotiven vom Werk in Worschlowgrad.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

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009

### MODELLZENTRUM HILDESHEIM



Best.-Nr. 61106



#### Diesellok BR 204 DB AG

Betriebs-Nr. 204 2-5

Auch im 21. Jahrhundert kann die Deutsche Bahn nicht ganz auf die Dienste der ehemaligen Reishlokomotiven der Baureihe V100 verzichten. Teilmodernisiert und als Baureihe 204 bezeichnet, leisten die Lokomotiven vor allem auf den Strecken mit leichtem Oberbau unverzichtbare Dienste. Die 1100 kW starken Maschinen dienen heute vorwiegend zur Holzabfuhr aus den Wäldern Thüringens.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 63010



#### Ellok BR 242 der DR

Betriebs-Nr. 242 124-6

Die „Holzroller“, wie die Elloks der Baureihe E11/E42 umgangssprachlich auch bezeichnet werden, sind vom VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ in Hennigsdorf ab 1961 an die Deutsche Reichsbahn geliefert worden. Nach 1970 wurden die Loks dann nach den gültigen Vorschriften in die Baureihe 211/242 umgezeichnet und waren lange Zeit das Rückgrat der elektrischen Zugförderung bei der DR. Die beim Bw Weißenfels beheimatete 242 124-6 besitzt als erste rote Ellok der Reichsbahn eine besondere Lackierungsvariante, die in ähnlicher Form nur noch wenige 211 aufwiesen.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2009



## Personenwagen B4ml der DR (Rekowagen)

Betriebs-Nr. 260-247

Der Bau der „Rekowagen“, wie sie auch bald von Eisenbahnen und Reisenden genannt wurden, führte zur fast vollständigen Ablösung der alten Länderbahnwagen. Die dadurch erreichte Verbesserung des Komforts wurde von den Reisenden selbstverständlich positiv aufgenommen, auch wenn dabei etwas von der ursprünglichen Gemütlichkeit der alten Abteilwagen verloren ging.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009



**MODELLZENTRUM**  
MILDESHEIM

DER OSTALGIE

EXAKTE NACHBILDUNG DER  
„GÖRLITZ V“ DREHGESTELLE

PASSGENAU EINGESETZTE FENSTER

INNENEINRICHTUNG MEHRFARBIG LACKIERT



## Personenwagen B4ml der DR (Rekowagen)

Betriebs-Nr. 260-311

Wie die DB kämpfte auch die DR nach dem Zweiten Weltkrieg mit dem enormen Unterhaltungsaufwand der überalterten Abteilwagen der Holzbauart. Daher entschloss man sich auch bei der Deutschen Reichsbahn, die Untergestelle voll aufzuarbeiten, auf einheitliche Länge. 1963 wurden die ersten Wagen, die nach diesem Schema entstanden, durch das RAW Halberstadt an die DR übergeben. Schon bald wurde aufgrund des schlechten Zustandes der verwendeten altbrauchbaren Baugruppen dieses Verfahren aufgegeben. Man entschloss sich, die Wagen komplett aus neuen Bauteilen zu erstellen, als Laufwerk

kam das erst kurz zuvor neu entwickelte, achshalterlose Drehgestell „Görlitz V“ zum Einsatz. Die gewählte Länge von 18,7 m resultiert dabei aus den baulichen Gegebenheiten des Herstellerwerks. Von 1963 bis 1977 entstanden so 3030 Wagen des Typs „Bghwe“, der damit in den Siebziger- und Achtzigerjahren in fast jedem Reisezug der DR zu sehen war. Anfänglich wurden die Wagen aufgrund ihres durchaus zeitgemäßen Komforts besonders in Schnellzügen eingesetzt und erreichten so auch Ziele in der Bundesrepublik. Regelmäßig sah man sie in Nürnberg, Hamburg und dem Ruhrgebiet. Bei ihrem Erschei-



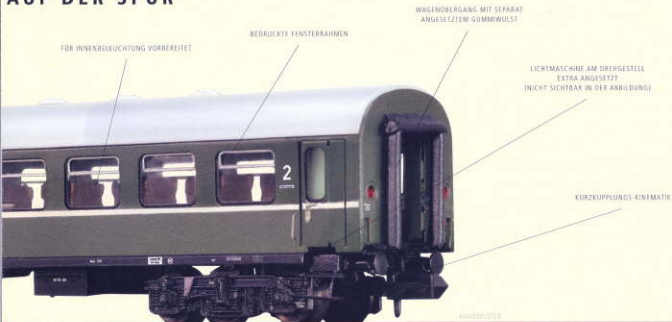
Best.-Nr. 65032



Personenwagen der DR  
(Rekowagen)  
Betriebs-Nr. 260-252

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009

## AUF DER SPUR



**MODELLZENTRUM**  
WILDESHEIM

nen war ihre Lackierung grün mit einem unter den Fenstern durchlaufenden Zierstreifen und schwarz abgesetztem Langträger. War bei der DR noch ein Umbau der Wagen, unter anderem mit neuen Fenstern und neuer Inneneinrichtung vorgesehen, schieden sie nach Vereinigung der beiden deutschen Bahnen infolge der geänderten Ver-

kehrsbedingungen bis 1995 aus dem Einsatzbestand. Sowohl bei der DBAG, als auch bei vielen Vereinen und Museumsbahnen sind auch heute noch Fahrzeuge dieses Typs im Einsatz zu erleben.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009

Best.-Nr. 65030



**Personenwagen Bghwe  
(Rekowagen) der DR**

Betriebs-Nr. 575028-14455-9

Allgegenwärtig waren die nur 18,7 m langen Wagen und hatten, durch ihre große gebaute Stückzahl, auch in der Epoche IV noch großen Anteil an der Personenzugbildung. Dabei waren in den Ballungsräumen Züge mit mehr als 10 Wagen keine Seltenheit. Die Wagen hatten 64 Sitzplätze plus zwei Klappsitze am Nighthandbremsende, wo sich auch die Toilette und ein Abstellplatz für Fahrräder und Kinderwagen befand.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2009



**MODELLZENTRUM**  
HILDESHEIM

**Personenwagen Bghwe der DR  
(Rekowagen)**

Betriebs-Nr. 575028-13262-0

Die für 120 km/h zugelassenen Wagen der Bauart Bghwe waren bei den Reisenden recht beliebt und wurden in Personen-, Eil- und als Verstärkung auch in Schnellzügen eingesetzt. Auch heute sind noch zahlreiche der nur 18,70 m langen Wagen bei verschiedenen Museumsbahnen im Einsatz.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2009



**Personenwagen der DR  
(Rekowagen)**

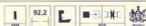
Betriebs-Nr. 57 50 28-13 420-4

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2009





Best.-Nr. 65023



#### Personenwagen Württemberg

4. Klasse der K.W.St.E.

Betriebs-Nr. C. 102

Die vierachsigen Wagen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen waren in Holzbauweise gebaut und an amerikanische Baugrundsätze angelehnt. Die zur damaligen Zeit hochmodernen Drehgestellfahrzeuge bewährten sich so gut, dass sie – mehrfach umgebaut und modernisiert – sehr lange im Einsatz standen. Nach Einbau von Gasbeleuchtung und Heizung hatten auch die „Viertklässler“ einen akzeptablen Standard. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009

## MODELLZENTRUM



HILDESHEIM



Best.-Nr. 67005



#### Schwerlastwagen Samms der DB AG, mit Ladegut

Betriebs-Nr. 31 80 486 7325-7

Noch in den Neunzigerjahren waren die Schwerlastwagen der Deutschen Reichsbahn im Bestand der DB AG zu finden. Die in Belgien und Jugoslawien gebauten sechsachsigen Wagen hatten eine Tragfähigkeit von 89t, waren mit einer Knorr-Einheitsbremse und einer bodenbedienbaren Handbremse ausgerüstet. Aus der ursprünglich zugeordneten Aufgabe – der Transport von schweren Kettenfahrzeugen – war inzwischen aber eine eher zivile Nutzung geworden. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009



Best.-Nr. 67006



#### Schwerlastwagen Samms der DR, mit Ladegut

Betriebs-Nr. 31-50-482 0 385-7

Ab 1952 baute der Waggonbau Niesky sechsachsige Schwerlastwagen für die Deutsche Reichsbahn. Da die Wagen sich bewährten, wurden von der Deutschen Reichsbahn weitere Fahrzeuge bestellt und ab 1965 von Waggonfabriken in Belgien und Jugoslawien geliefert. Die Wagen hatten klappbare Bordwände aus Stahlblech und waren bereits für den geplanten Einbau automatischer Kupplungen (AK) vorbereitet. Neben dem Transport von schweren Einzellasten war auch der Einsatz im Bauzugsdienst und der Transport von Gleisbaumaterialien an der Tagesordnung. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2009



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, lassen sich H0 Leuchten im Sockel bis 10° ausrichten. Das Europäische Patentamt hat 2004 die Einzigartigkeit der Stecksocket-technik bestätigt – seit 2004 ist sie patentiert.

Alle hier gezeigten Stecksockelleuchten in H0 und N sind ab dem 3. Quartal 2009 im Fachhandel erhältlich.



**LED**

Best.-Nr. **84006**

**H0 Platzleuchte, 2-fach, 2er-Set**  
Höhe 115 mm



**LED**

Best.-Nr. **84007**

**H0 Holzmastleuchte, 3er-Set**  
Höhe 80 mm



Best.-Nr. **84008**

**H0 Stadtleuchte, 1-fach, 3er-Set**  
Höhe 50 mm

**MODELLZENTRUM** **MILDESREIM**



Best.-Nr. **84010**

**H0 Flutlicht, 6-fach, einzeln**  
vertikal und horizontal schwenkbar  
Höhe 155 mm



Best.-Nr. **84009**

**H0 Alte Gaslaterne, 3er-Set**  
Höhe 55 mm



**LED**

Best.-Nr. **84011**

**H0 Leuchte Berlin-Charlottenburg, 2er-Set**  
Höhe 112 mm

# N



Best.-Nr. **4012**

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



Best.-Nr. **4013**

**N Scheinwerfer**  
mit Spiegelreflektor  
Höhe 9 mm



**LED**

Best.-Nr. **4003**

**N Bahnsteigleuchte**  
Höhe 55 mm



**Originalgetreue Leuchten** bringen Ihre  
Modellanlage groß raus.

Am schönsten, wenn sie die nächtliche  
Miniaturland beleuchten.

**MODELLZENTRUM**   
WILDESHEIM



**LED**

Best.-Nr. **4023**

**N Straßenleuchte**  
Höhe 35 mm



**LED**

Best.-Nr. **4004**

**N Aufsatzleuchte, kantig**  
Höhe 75 mm



**LED**

Best.-Nr. **4014**

**N Gittermastleuchte**  
**Vierkantmast**  
Höhe 75 mm

Alle N-Leuchten  
sind einzeln verpackt.



# UNSER SERVICE HAT VIELE SCHÖNE ZÜGE

EINSTEIGEN UND GENIEßEN

Liebe zum Detail gilt bei uns auch für den Service. Wir wollen, dass Sie immer Freude mit BRAWA haben und sind mit vielfältigen Service-Angeboten für Sie da. Im Fachhandel, auf Messen, im Internet und am Telefon.



## Türöffner in die BRAWA Welt: Unsere Fachhändler

Wenn es um Beratung, um Vorführung und Kauf neuer Modelle geht, ist der Fachhandel für Sie da. Und wir sorgen mit speziellen Schulungsmaßnahmen dafür, dass unsere Partner top informiert und ausgestattet sind. Achten Sie auf die Kennzeichnung BRAWA Premium Partner oder BRAWA Point, und Sie können sicher sein, engagiert beraten und bestens bedient zu werden.



## Großes Ersatzteillager, freundliche Hotline

Dank unserem großen Ersatzteile-Fundus kann auch das kleinste Teil noch nach Jahren nachbestellt werden. Die Zeichnung mit Einzelteilliste, die jeder Lok beiliegt, macht das Bestellen ganz einfach; die Lieferung erfolgt schnell und zuverlässig.

Für Fragen und Anliegen rund um BRAWA wählen Sie unsere Hotline: Montag – Donnerstag 13.00–15.00 Uhr +49 (0) 7151 97935-68



## BRAWA live erleben – Messen und Fachhandels-Events

Neuheiten, Klassiker und die Menschen dahinter erleben – dafür bieten wir zahlreiche Gelegenheiten. Auf Spielwaren- und Modellbahn-Messen in verschiedenen deutschen Städten sowie in Wien, Moskau und Shanghai. Zudem laden unsere Fachhändler im Frühling zur Neuheitenschau und im Herbst zu den Expertentagen ein. Termine und Adressen finden Sie auf unserer Website.



## Garantieverlängerung dank Produktzertifikat

Zum Kauf einer BRAWA Lok bei einem BRAWA Premium Partner oder BRAWA Point gibt es das BRAWA Produktzertifikat, Ihr Vorteil: Wird die Lok innerhalb von 24 Monaten nach dem Kauf über den Fachhändler eingesandt, führt BRAWA eine kostenlose Wartung durch, und die Garantie erhöht sich auf fünf Jahre. Dieser Service gilt vorerst exklusiv in Deutschland.

## Eigene Werkstatt: Schneller Reparaturservice

Selbstverständlich führen wir auch Reparaturen, Umrüstungen und technische Prüfungen durch. Schließlich muss auch das gepflegteste Modell vielleicht mal in die Werkstatt. Einfach anrufen oder Ihr Modell per Post an uns schicken. Wir führen alle Arbeiten im Haus durch. Mit Liebe, Know-how und Tempo. Damit Sie Ihr gutes Stück ganz schnell wieder zurück bekommen.

## Die Messetermine 2009 im Überblick:

Spielwarenmesse Nürnberg	05.02.–10.02.2009
Maxima Toy & Game Moskau	16.03.–19.03.2009
Intermodellbau Dortmund	22.04.–26.04.2009
modell-hobby-spiel Leipzig	02.10.–04.10.2009
Shanghai Toy Expo	14.10.–16.10.2009
Modellbau-Messe Wien	23.10.–26.10.2009
Internat. Modellbahn-Ausstellung München*	

\* Termin stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest.  
Bitte informieren Sie sich auf unserer Website.





# WWW.BRAWA.DE

IMMER EINE SPUR AKTUELLER

Unsere Website bietet eine Reihe neuer Funktionen und ist für Modellbahnfans noch interessanter geworden. Öfter mal reinschauen ist immer spannend, informativ und nützlich. Und manchmal wortwörtlich gewinnbringend.

## Produktempfehlungen: Züge stilschlecht zusammenstellen

Wenn Sie sich auf unserer Website eine Lok oder einen Wagen anschauen, bekommen Sie automatisch eine Liste der Modelle, die bezüglich Betriebsgesellschaft und Epoche passen. Es ist damit noch leichter geworden, Züge richtig zusammenzustellen.

## BRAWA Galerie: Ausschau lohnt sich

Auch das macht die Website so spannend: Immer wieder mal führt ein Link zu Aktionen wie Gewinnspielen oder Meinungsumfragen. Also, verpassen Sie das nächste Gewinnspiel nicht! Und entdecken Sie attraktive BRAWA Motive, die es als Wallpapers zum Downloaden und als E-Cards zum Verschenken gibt.

## e-Newsletter: Der Schnellzug mit Infos 1. Klasse

Der e-Newsletter bringt Artikel und Bilder zu Modellen, Veranstaltungen, Fachhandels-Partnern, er bringt Werkstattberichte und News, die hier früher als auf der Website zu finden sind. Die Info zur Auslieferung neuer Modelle zum Beispiel steht exklusiv im e-Newsletter. Kein Wunder, gehört sie zu den meistgelesenen Meldungen. Den e-Newsletter können Sie kostenlos abonnieren unter [www.brawa.de](http://www.brawa.de)



## Die Zeichen und ihre Bedeutung

	Epochebezeichnung
	Gleichstrom
	Wechselstrom
	Wechselstrom mit Digitaldecoder
	Wechselstrom DIGITAL PREMIUM
	Gleichstrom DIGITAL PREMIUM
	Länge über Puffer in mm
	Belieferbarer Mindestradius in mm
	Schnittstelle nach NEM 651
	Schnittstelle nach NEM 652
	Schnittstelle mit Lötanschlüssen
	Schnittstelle 21-polig

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

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

Nach Redaktionsschluss dieses Prospekts können sich am Produkt Änderungen ergeben. Konstruktions- oder Formänderungen, Abweichungen im Farbton bleiben vorbehalten.

AEG, BOB, DB AG, DB Cargo, FERCAM, Hexana, Leuna, Märklin, Maxon und RAILION DB Logistics sind eingetragene Warenzeichen.

# MODELLZENTRUM



WILDESHEIM



EINES VON VIELEN VORBILDERN AN ORIGINALTREUE:  
DAMPFLOK BR 74.0-2 DER DRG



BRAWA Arthur Braun Modellspielzeugfabrik GmbH + Co. - Postfach/Post box 12 74 - D-73625 Remshalden  
Hotline: Montag - Donnerstag: 13.00 bis 15.00 Uhr +49 (0) 7151 97935-68  
Fax +49 (0) 7151 74662 - info@brawa.de - www.brawa.de

# BRAWA

LIEBE ZUM DETAIL