



# **Table Top - Fan**

**Modelleisenbahn**

**Katalog Triebfahrzeuge**



**Umbauten und Kleinserienmodelle in Messing handgefertigt**

**Der Verkauf von Produkten oder Dienstleistungen erfolgt direkt von TableTop-Fan an den Endverbraucher, ohne Zwischenhändler!**

*Die Inhalte dieses Kataloges sind urheberrechtlich geschützt. Die Nutzung ist nur zum privaten Zweck zulässig. Kein Teil des Werkes bzw. der Modellbilder dürfen in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Autors, Herstellers reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme gespeichert, verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden. Ein Verstoß zieht straf- oder zivilrechtliche Folgen nach sich. Alle Rechte bleiben vorbehalten.*

**Datenschutz:** Bei Zugriffen auf das Angebot von TableTop-Fan werden keine personenbezogenen Daten erhoben. Insbesondere wird dabei nicht die IP-Adresse des zugreifenden Hostsystems gespeichert

Die Bestell- und Adressdaten werden nicht für gewerbliche Zwecke an Dritte weiter gegeben.

**Hinweis zu Links:** Das Online-Angebot von TableTop-Fan enthält keine Links zu Internet-Seiten anderer Anbieter.

**Gültig ab 17,Januar 2022**

# Inhaltsverzeichnis

E—Lokomotiven	Seite 03 - 12
Diesel - Lokomotiven	Seite 13 - 15
Triebwagen	Seite 16



## Das Exklusivmodell E 04 10 der DR

Durch die erlassene Betriebseinstellung des elektrischen Verkehrs durch die sowjetische Militäradministration in ihrer Zone, erfolgte die Überführung der elektrischen Lokomotiven mit dem März 1946 in die UdSSR. Mit der Rückführung der elektrischen Lokomotiven im Jahr 1952 bis 1953 kehrten alle E 04 die in die UdSSR verbracht wurden zur DR in einem sehr schlechten Zustand zurück. Im Jahr 1956 wurden die zurück gekehrten E 04 im RAW Dessau instandgesetzt. Am 26. Juni 1956 erfolgte der wieder Einsatz der E 04 10 nach dem Probetrieb auf der Strecke von Halle nach Köthen. Das vorgestellte Modell der E 04 zeigt den Fahrzeugaufbau nach der Instandsetzung von 1956. Auf den Einbau einer elektrischen Widerstandsbremse oder einer Magnet- Schienenbremse wurde verzichtet und man nahm einen längeren Bremsweg in Kauf.



<b>Epoche:</b>	DRG; III; IV
<b>Einsatzgebiet:</b>	DRG
<b>Schnittstelle</b>	NEXT 18
<b>Fahrwerksrahmen Gehäuse</b>	Eigene Konstruktion in Messingätztechnik
<b>Zahnräder Mo 03 Treibradsätze Vorläufer</b>	Tillig Modellbahn GmbH Vorläufer wurden modifiziert
<b>Fahrwerk und Getriebe Vorläufer-umbau</b>	Eigenkonstruktion Vorläufer E18 Umbau
<b>Beleuchtung</b>	Beleuchtungssätze von der Firma „Fischer Modell“

Merkbuch Fahrzeuge der Reichsbahn 939c E 04	mm	1:120	Modell
Höhe Dach	3850	32,08	32,62
Höhe Trafodach	4170	34,75	35,49
LüP	15120	126,00	125,00
Lü Stirnwand	13800	115,00	115,00
Gesamtradstand	11600	96,67	96,60
Elektrische Bremse	-----	-----	-----

<b>Beschriftung</b>	<b>Decals</b>
<b>Stückzahl max.</b>	<b>20</b>
<b>Artikel-Nr.</b>	<b>719/E04</b>
<b>Preis</b>	<b>584,00 €</b> zuzüglich Umsatzsteuer.



## Das Exklusivmodell E 04 03 der DR

Durch die erlassene Betriebseinstellung des elektrischen Verkehrs durch die sowjetische Militäradministration in ihrer Zone, erfolgte die Überführung der elektrischen Lokomotiven mit dem März 1946 in die UdSSR. Mit der Rückführung der elektrischen Lokomotiven im Jahr 1952 bis 1953 kehrten alle E 04 die in die UdSSR verbracht wurden zur DR in einem sehr schlechten Zustand zurück. Im Jahr 1956 wurden die zurück gekehrten E 04 im RAW Dessau instandgesetzt. 1956 im Juni erfolgte der Einsatz mit der E04 03 im Probebetrieb auf der Strecke von Halle nach Köthen. Das vorgestellte Modell der E 04 zeigt den Fahrzeugaufbau nach der Instandsetzung von 1956. Auf den Einbau einer elektrischen Widerstandsbremse oder einer Magnet- Schienenbremse wurde verzichtet und man nahm einen längeren Bremsweg in Kauf.



<b>Epoche:</b>	DRG; III; IV
<b>Einsatzgebiet:</b>	DRG
<b>Schnittstelle</b>	NEXT 18
<b>Fahrwerksrahmen Gehäuse</b>	Eigene Konstruktion in Messinggätztechnik
<b>Zahnräder Mo 03 Treibradsätze Vorläufer</b>	Tillig Modellbahn GmbH Vorläufer wurden modifiziert
<b>Fahrwerk und Getriebe Vorläufer-umbau</b>	Eigenkonstruktion Vorläufer E18 Umbau
<b>Beleuchtung</b>	Beleuchtungssätze von der Firma „ Fischer Modell“

Merkbuch Fahrzeuge der Reichsbahn 939c E 04	mm	1:120	Modell
Höhe Dach	3850	32,08	32,62
Höhe Trafodach	4170	34,75	35,49
LüP	15120	126,00	125,00
Lü Stirnwand	13800	115,00	115,00
Gesamtradstand	11600	96,67	96,60
Elektrische Bremse	-----	-----	-----

<b>Beschriftung</b>	Decals
<b>Stückzahl max.</b>	20
<b>Artikel-Nr.</b>	719/E04
<b>Preis</b>	<b>584,00 €</b> zuzüglich



## Das Exklusivmodell E 04 23 der DR

Durch die erlassene Betriebseinstellung des elektrischen Verkehrs durch die sowjetische Militäradministration in ihrer Zone, erfolgte die Überführung der elektrischen Lokomotiven mit dem März 1946 in die UdSSR. Mit der Rückführung der elektrischen Lokomotiven im Jahr 1952 bis 1953 kehrten alle E 04 die in die UdSSR verbracht wurden zur DR in einem sehr schlechten Zustand zurück. Im Jahr 1956 wurden die zurück gekehrten E 04 im RAW Dessau instandgesetzt. 1956 im Juni erfolgte der Einsatz mit der E04 03 im Probebetrieb auf der Strecke von Halle nach Köthen. Das vorgestellte Modell der E 04 zeigt den Fahrzeugaufbau nach der Instandsetzung von 1956. Auf den Einbau einer elektrischen Widerstandsbremse oder einer Magnet- Schienenbremse wurde verzichtet und man nahm einen längeren Bremsweg in Kauf.



Epoche:	III
Einsatzgebiet:	DR
Schnittstelle	NEXT 18
Fahrwerksrahmen Gehäuse	Eigene Konstruktion in Messingätztechnik
Zahnräder Mo 03 Treibradsätze Vorläufer	Tillig Modellbahn GmbH Vorläufer wurden modifiziert
Antrieb und Getriebe Vorläufer-umbau	Eigenkonstruktion Vorläufer E18 Umbau
Beleuchtung	Beleuchtungssätze von der Firma „Fischer Modell“

Merkbuch Fahrzeuge der Reichsbahn 939c E 04	mm	1:120	Modell
Höhe Dach	3850	32,08	32,62
Höhe Trafodach	4170	34,75	35,49
LüP	15120	126,00	125,00
Lü Stirnwand	13800	115,00	115,00
Gesamtradstand	11600	96,67	96,60
Elektrische Bremse	-----	-----	-----

Beschriftung	Decals
Stückzahl max.	20
Artikel-Nr.	719/E04
Preis	<b>584,00 €</b> zuzüglich Umsatzsteuer



## Das Exklusivmodell E 04 der DRG

Das Modell wurde in aufwendiger Handarbeit, in Messingätztechnik in Verbindung mit anderen Kleinteilen hergestellt. Die in Dienststellung erfolgte 1932 bei der DRG und war bis Februar 1945 im BW Leipzig West sowie BW München beheimatet.



<b>Epoche:</b>	DRG; III; IV
<b>Einsatzgebiet:</b>	DRG
<b>Schnittstelle</b>	NEXT 18
<b>Fahrwerksrahmen Gehäuse</b>	Eigene Konstruktion in Messingätztechnik
<b>Zahnräder Mo 03 Treibradsätze Vorläufer</b>	Tillig Modellbahn GmbH Vorläufer wurden modifiziert
<b>Fahrwerk und Getriebe Vorläufer-umbau</b>	Eigenkonstruktion Vorläufer E18 Umbau
<b>Beleuchtung</b>	Beleuchtungssätze von der Firma „Fischer Modell“

Merkbuch Fahrzeuge der Reichsbahn 939c E 04	mm	1:120	Modell
Höhe Dach	3850	32,08	32,62
Höhe Trafodach	4170	34,75	35,49
LüP	15120	126,00	125,00
Lü Stirnwand	13800	115,00	115,00
Gesamtradstand	11600	96,67	96,60
Elektrische Bremse	-----	-----	-----

Beschriftung	Decals
<b>Stückzahl max.</b>	20
<b>Artikel-Nr.</b>	719/E04
<b>Preis</b>	<b>584,00 €</b> zuzüglich



## Das Exklusivmodell E 17 der DRG

Zur Deckung des Bedarfs der RBD Breslau an leistungsstarke mit Hoher Geschwindigkeit ab 90 Km/h wurde diese bei der AEG in Auftrag gegeben. Die erste Auslieferung von acht E 17 erfolgte im Oktober 1928 und diese kamen nach Schlesien. Es bestand ein dringender Bedarf, denn die störanfälligen E-Loks der ersten Generation sollten aus dem Schnellzugdienst abgelöst werden. Das hauptsächlich Einsatzgebiet war Görlitz-Hirschberg-Breslau. Die Anzahl der gelieferten E 17 reichten nicht aus und es kam zu einer Umstationierung von vier E 17 aus Bayern. Ab dem Ende des Jahres 1930 waren die E 17 vor Reisezüge auf den Strecken Görlitz-Hirschberg und Hirschberg-Breslau sowie auf der Strecke Hirschberg-Polaun anzutreffen. Zu einen späteren Zeitpunkt kamen einige Maschinen nach Mitteldeutschland zur RBD Halle.



<b>Epoche:</b>	II
<b>Einsatzgebiet:</b>	DRG
<b>Schnittstelle</b>	NEXT 18
<b>Fahrwerksrahmen Gehäuse</b>	Eigene Konstruktion in Messingätz-technik
<b>Zahnräder Mo 03 Treibradsätze Vorläufer</b>	Tillig Modellbahn GmbH Vorläufer wurden modifiziert
<b>Antrieb und Getriebe Vorläuferumbau</b>	Eigenkonstruktion Vorläufer E18 Umbau
<b>Beleuchtung</b>	Beleuchtungssätze von der Firma „Fischer Modell“

Merkbuch Fahrzeuge der Reichsbahn 939c E17	mm	1:120	Modell
Höhe Dach	3850	32,08	32,62
Höhe Trafodach	4170	34,75	35,49
LüP	15950	132,90	133,50 (*134) *Industriepuffer
LoP	14650	122,08	122,11
Gesamtradstand	12300	102,50	102,50
Elektrische Bremse	-----	-----	-----

<b>Beschriftung</b>	Decals
<b>Artikel-Nr.</b>	718/E 17 DRG
<b>Preis</b>	<b>645,00 €</b> zuzüglich Umsatzsteuer



## Das Exklusivmodell E 17 124 der DR mit Treibradstand nach Merkbuch 939c von 1941

Durch die erlassene Betriebseinstellung des elektrischen Verkehr durch die sowjetische Militäradministration in ihrer Zone, erfolgte die Überführung der elektrischen Lokomotiven mit dem März 1946 in die UdSSR. Mit der Rückführung der elektrischen Lokomotiven im Jahr 1952 bis 1953 kehrten auch die E 17 123, E 17 124 zur DR in einem sehr schlechten Zustand zurück. Im Jahr 1957 wurden die beiden zurück gekehrten E 17 im RAW Dessau aufgearbeitet. 1958 erfolgte eine Überzeichnung der E 17 124 zur E 17 123 und versah ihren Dienst im Bw Leipzig Hbf. West. Das vorgestellte Modell der E 17 123 ist der Fahrzeugaufbau nach dem Zugunglück vom 15. März 1960. Die verunglückte E 17 123 wurde innerhalb eines Jahres im RAW Dessau aus Teilen der kriegszerstörten E 17 101 wieder aufgebaut und trat im März 1961, wie neu mit roten Fahrwerk, den planmäßigen Dienst wieder an. Auf den Einbau einer elektrischen Widerstandsbremse oder einer Magnet- Schienenbremse wurde verzichtet und man nahm einen län-



Modell der E 17 123 von 1961



Modell der E 17 123 v. 1957



Modell der DB E 17 106

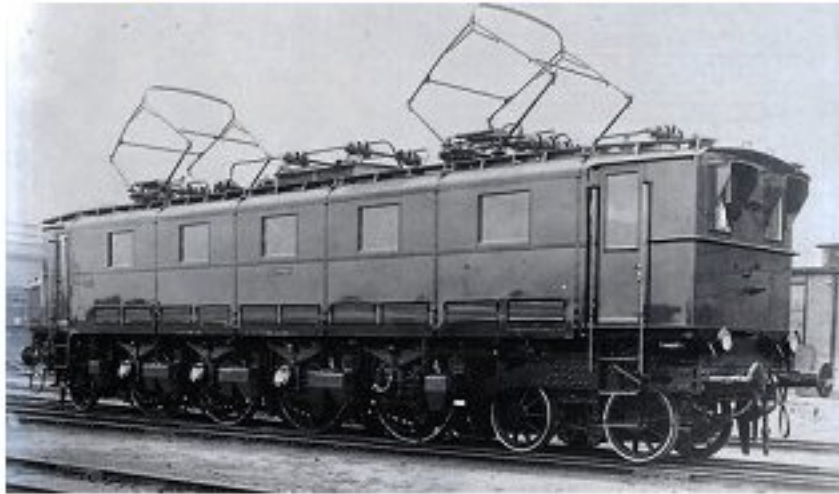
Epoche:	III
Einsatzgebiet:	DR
Schnittstelle	NEXT 18
Fahrwerksrahmen Gehäuse	Eigene Konstruktion in Messingätz-technik
Zahnräder Mo 03 Treibradsätze Vorläufer	Tillig Modellbahn GmbH Vorläufer wurden modifiziert
Antrieb und Getriebe Vorläuferumbau	Eigenkonstruktion Von E18
Beleuchtung	Beleuchtungssätze von der Firma „Fischer Modell“

Merkbuch Fahrzeuge der Reichsbahn 939c E17	mm	1:120	Modell
Höhe Dach	3850	32,08	32,62
Höhe Trafodach	4170	34,75	35,49
LüP	15950	132,90	133,50 (*134) *Industriepuffer
LoP	14650	122,08	122,11
Gesamtradstand	12300	102,50	102,50
Treibradstand	6900	57,50	57,59

Beschriftung	Decals
Artikel-Nr.	720/E 17 124
Artikel-Nr.	718/E 17 123/61
Artikel-Nr.	718/E 17 123
Artikel-Nr.	718/E 17 DB
Preis	<b>635,00 €</b> zuzüglich Umsatzsteuer



## Die E - Lok der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft und DR - E 21 01



Die Versuchslokomotiven E21 01 und E21 02 wurden durch das Reichsbahn- Zentralamt (RZA) 1925 der AEG in Auftrag gegeben. Im Oktober 1926 wurden diese Versuchslokomotiven fertiggestellt. Am 18. Oktober 1926 wurde diese in Betrieb genommen als Vorspann vor Personen - u. Schnellzügen. 1927/1928 kamen diese zu dem RBD Breslau Bw Hirschberg und versahen den Reisezugdienst zwischen Görlitz und Breslau bis 1945. 1946 kamen diese Lokomotiven zur E 3-Untersuchung nach Dessau. Durch den Befehl der Sowjetischen Militäradministration kam es zur Einstellung des elektrischen Zugbetriebs in ihrer Besatzungszone und am 29 September wurden alle Elektroloks in die UDSSR abtransportiert. 1952 kamen diese wieder durch ein Regierungsabkommen zurück und beide E 21 wurden wieder Betriebsfähig aufgearbeitet und kamen zwischen Leipzig u. Magdeburg zum Einsatz. Ab 1961 keinen Planeinsatz sondern nur noch bei Bedarf. Im Jahr 1964 wurde die Ausmusterung beantragt und 1967 wurden beide Lokomotiven in Dessau zerlegt.



<b>Epoche:</b>	<b>II; III</b>
<b>Einsatzgebiet:</b>	<b>DRG; DR</b>
<b>Schnittstelle</b>	<b>NEXT 18</b>
<b>Fahrwerksrahmen Getriebe Mo 03/ Motor</b>	<b>Eigen Entwicklung unter Verwendung eines Getriebschichtenrahmen in Messingbauweise, Motoraufnahme Motorisierung: Mashima o.</b>
<b>Gehäuse</b>	<b>Messingbauweise</b>
<b>Beleuchtung</b>	<b>Beleuchtungssätze von der Firma „ Fischer Modell“ Sommerfeld GmbH Decals</b>
<b>Stromabnehmer SBS 9</b>	



**Rmin  
310**



<b>Artikel - Nr.</b>	<b>721/2101</b>
<b>Preis</b>	<b>960,00 C zuzüglich Umsatzsteuer</b>

<b>Merkbuch Fahrzeuge der Reichsbahn 939c E21</b>	<b>mm</b>	<b>1:120</b>	<b>Modell</b>
<b>Höhe Dach</b>	<b>3850</b>	<b>32,08</b>	<b>32,62</b>
<b>LüP</b>	<b>16500</b>	<b>137,5</b>	<b>137,5 (*138) *Industriepuffer</b>
<b>LoP</b>	<b>15100</b>	<b>126,00</b>	<b>126,03</b>
<b>Gesamtradstand</b>	<b>12850</b>	<b>107,08</b>	<b>107,7</b>
<b>Einzelradstand</b>	<b>nach</b>	<b>DV 939c</b>	<b>von 1941</b>



## Die E - Lok der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft und DR - E 21 02



Die Versuchslokomotiven E21 01 und E21 02 wurden durch das Reichsbahn- Zentralamt (RZA) 1925 der AEG in Auftrag gegeben. Im Oktober 1926 wurden diese Versuchslokomotiven fertiggestellt. Am 18. Oktober 1926 wurde diese in Betrieb genommen als Vorspann vor Personen - u. Schnellzügen. 1927/1928 kamen diese zu dem RBD Breslau Bw Hirschberg und versahen den Reisezugdienst zwischen Görlitz und Breslau bis 1945. 1946 kamen diese Lokomotiven zur E 3-Untersuchung nach Dessau. Durch den Befehl der Sowjetischen Militäradministration kam es zur Einstellung des elektrischen Zugbetriebs in ihrer Besatzungszone und am 29 September wurden alle Elektroloks in die UDSSR abtransportiert. 1952 kamen diese wieder durch ein Regierungsabkommen zurück und beide E 21 wurden wieder Betriebsfähig aufgearbeitet und kamen zwischen Leipzig u. Magdeburg zum Einsatz. Ab 1961 keinen Planeinsatz sondern nur noch bei Bedarf. Im Jahr 1964 wurde die Ausmusterung beantragt und 1967 wurden beide Lokomotiven in Dessau zerlegt.



Rmin  
310



Artikel - Nr.	721/2101
Preis	960,00 € zuzüglich Umsatzsteuer

Epoche:	II; III
Einsatzgebiet:	DRG; DR
Schnittstelle	NEXT 18
Fahrwerksrahmen Getriebe Mo 03/ Motor	Eigen Entwicklung unter Verwendung eines Getriebe-schichtenrahmen in Messingbauweise, Motoraufnahme Motorisierung: Mashima o.
Gehäuse	Messingbauweise
Beleuchtung	Beleuchtungssätze von der Firma „Fischer Modell“ Sommerfeld GmbH
Stromabnehmer SBS 9 Beschriftung	Schnittstelle NEM 651

Merkbuch Fahrzeuge der Reichsbahn 939c E21	mm	1:120	Modell
Höhe Dach	3850	32,08	32,62
LüP	16500	137,5	137,5 (*138) *Industriepuffer
LoP	15100	126,00	126,03
Gesamtradstand	12850	107,08	107,7
Einzelradstand	nach	DV 939c	von 1941



## Die E - Lok der Länderbahn EP3/6 - DRG E 36 01- 04



Die großen Dampfloks standen in dieser Zeit im Mittelpunkt, dabei standen die sogenannten „Altbau - Elloks“ im Schatten dieser. Vom äußeren konnten diese Lokomotiven mit Elektroantrieb den Eindruck von Kraft und Ingenieurskunst weit weniger vermitteln. Aber unter dieser einfachen Hülle steckte aber stets „HighTech“ der jeweiligen Zeit! Die E36 (bay.EP 3) wurde für den elektrischen Zugbetrieb auf der Strecke Salzburg-Freilassing-Berchtesgaden eingesetzt und war ständig im Bw Freilassing beheimatet. Bis 1914 wurden 4 dieser EP3/6 in dienst gestellt. Von der DRG erhielten diese die Betriebsnummer E36 01 bis E 36 04. Die Verwendung im Personenzugdienst endete 1943.

Fertigung und Auslieferung je nach Bestelleingang!

Epoche:	II
Einsatzgebiet:	DRG
Schnittstelle	NEXT 18
Antrieb, Fahrwerksrahmen; Gehäuse	Eigen Entwicklung unter Verwendung von Zahnrad des Mo.03 Schichtenrahmen in Messingätztechnik mit Motoraufnahme in Messingbauweise
Beleuchtung	Beleuchtungssätze von der Firma
Beschriftung	Decals

Merkbuch Fahrzeuge der Reichsbahn 939c E36	mm	1:120	Modell
Höhe Dach	3850	32,08	32,62
Höhe Kesseldach	4170	34,75	35,49
LüP	12300	102,5	102,5 (*104,8) *Industriepuffer
LoP	11150	92,91	93,07
Gesamtradstand	9400	78,33	78,33
Einzelradstand	nach	DV 939c	von 1941

Artikel - Nr.	719/36
Preis	585,00 €



## Die E - Lok der Länderbahn 10 207 / EG 505 / DRG E70 05



Die großen Dampfloks standen in dieser Zeit im Mittelpunkt, dabei standen die sogenannten „Altbau - Elloks“ im Schatten dieser. Vom äußeren konnten diese Lokomotiven mit Elektroantrieb den Eindruck von Kraft und Ingenieurskunst weit weniger vermitteln. Aber unter dieser einfachen Hülle steckte aber stets „HighTech“ der jeweiligen Zeit! Die E 10 207 bestellte die KPEV im August 1909 wurde für den elektrischen Zugbetrieb auf der Strecke Dessau–Bitterfeld eingesetzt als Güterzuglokomotive. Bis 1914 wurde diese Lokomotive auf der Strecke Bitterfeld –Dessau eingesetzt. Ab 1915 wurde diese Lokomotive unter EG 505 geführt und durch die KPEV zur KED Breslau umgesetzt um diese im Gebirgsbetrieb zu erproben auf der Strecke Niedersalzbrunn-Halbstadt. Im Jahr 1920 erhielt diese Lokomotive die Nummer E70 05 und wurde durch die DRG die zur badischen Wiesen- und Wehrtalbahn um bis zur Ausmusterung eingesetzt

Epoche:	I ; II		
Einsatzgebiet:	Länderbahn bis DRG		
Schnittstelle	NEXT 18		
Antrieb, Fahrwerksrahmen; Gehäuse	Eigen Entwicklung unter Verwendung von Zahnräder des Mo.03 Schichtenrahmen in Messingätztechnik mit Motoraufnahme in Messingbauweise		
Beleuchtung	Beleuchtungssätze von der Firma „Fischer Modell“		
Beschriftung	Decals		
Daten aus Ellok- Archiv	mm	1:120	Modell
Höhe Dach	3850	32,08	32,62
LüP	10500	87,5	88,15
LoP	9200	76,67	76,77
Gesamtradstand	4800	40,00	40,50

Artikel - Nr.	719/70
Preis	520,00 C zuzüglich Umsatzsteuer <b>Länderbahn und Ep II</b>
	<b>Mit geätzten Schilder Aufschlag von 10 C</b>

Rmin  
310

Fertigung und Auslieferung je nach Bestelleingang



## Die E - Lok der Länderbahn 10 208 / EG 506 / DRG E70 06



Die großen Dampfloks standen in dieser Zeit im Mittelpunkt, dabei standen die sogenannten „Altbau - Elloks“ im Schatten dieser. Vom äußeren konnten diese Lokomotiven mit Elektroantrieb den Eindruck von Kraft und Ingenieurskunst weit weniger vermitteln. Aber unter dieser einfachen Hülle steckte aber stets „HighTech“ der jeweiligen Zeit! Die E 10 208 bestellte die KPEV im August 1909 wurde für den elektrischen Zugbetrieb auf der Strecke Dessau—Bitterfeld eingesetzt als Güterzuglokomotive. Ab 1914 wurde diese Lokomotive unter EG 506 geführt und durch die KPEV leihweise KED Breslau umgesetzt um diese im Gebirgsbetrieb zu erproben auf der Strecke Niedersalzbrunn-Halbstadt. Im Jahr 1923 erhielt diese Lokomotive die Nummer E70 06 und wurde durch die DRG zum BW Basel umgesetzt. Der Einsatz war auf der badischen Wiesen- und Wehrtalbahn im leichten Personen- und Güterverkehr bis zur Ausmusterung eingesetzt

**Diese war und blieb als E-Lok ein Einzelstück!**

Epoche:	I ; II
Einsatzgebiet:	Länderbahn bis DRG
Schnittstelle	NEXT 18
Antrieb, Fahrwerksrahmen; Gehäuse	Eigen Entwicklung unter Verwendung von Zahnräder des Mo.03 Schichtenrahmen in Messingätztechnik mit Motoraufnahme in Messingbauweise
Beleuchtung	Beleuchtungssätze von der Firma
Beschriftung	Decals

Daten aus Ellok- Archiv	mm	1:120	Modell
Höhe Dach	3850	32,08	32,62
LüP	10500	87,5	88,15
LoP	9200	76,67	76,77
Gesamtradstand	4800	40,00	40,50

Artikel - Nr.	719/70 06
Preis	520,00 € zuzüglich Umsatzsteuer <b>Länderbahn und Ep II</b>
	<b>Mit geätzten Schilder Aufschlag von 10 €</b>

Rmin  
310

Fertigung und Auslieferung je nach Bestelleingang



# Kö 1

Die Kö 1 wurden ab 1934 für den leichten Verschubdienst in Bahnhöfen und Bahnbetriebswerken gebaut und in die Leistungsgruppe I eingeteilt. Diese wurde von unterschiedlichen Herstellern in einer Einheitsbauart als Kö 1 produziert. Sie hatte mit 10 t ein ausreichendes Gewicht, zur Gewährleistung eines zuverlässigen Gleiskontaktes. Sie durfte auch die Bahnhöfe und Betriebswerke verlassen und kleine Güter- und Übergabezüge auf freier Strecke bewegen. Die Kö 1 war bei der DB bis Ende der 1970er Jahre, bei der DR bis in die 1990er im Einsatz.



<b>zum Modell</b>	<b>Kö 1</b>
<b>Epoche:</b>	<b>II bis IV</b>
<b>Einsatzgebiet:</b>	<b>DRG, DB, DR</b>
<b>Beleuchtung/ Schnittstelle</b>	<b>Mit Beleuchtung ohne Schnittstelle</b>
<b>Antrieb Motorisie- rung</b>	<b>Eigene Entwicklung Glockenankermotor</b>
<b>Beschriftung</b>	<b>Decals</b>
<b>Artikel -Nr.</b>	<b>801001 DRG 801002 DR 801003 DB</b>
<b>Preis</b>	<b>334,00 € zuzüglich Umsatzsteuer .</b>

<b>zum Modell</b>	<b>Kö 1</b>
<b>Epoche:</b>	<b>II bis IV</b>
<b>Einsatzgebiet:</b>	<b>DRG, DB, DR In Vorbereitung</b>
<b>Beleuchtung/ Schnittstelle</b>	<b>mit Beleuchtung Kabeldecoder nach NEM 651</b>
<b>Antrieb Motorisie- rung</b>	<b>Eigene Entwicklung Mo. 02 Glockenankermotor</b>
<b>Beschriftung</b>	<b>Decals</b>
<b>Artikel -Nr.</b>	<b>801007 DRG 801008 DR 801009 DB</b>
<b>Preis</b>	<b>435,00 €</b>



## Köf der Leistungsklasse II



Diese Köf II wurde von BMAG als Typ LDF 110 gebaut. Im November 1938 wurde sie an die PKP ausgeliefert. Diese wurden leichten Verschubdienst in Bahnhöfen und Bahnbetriebswerken gebaut und in die Leistungsgruppe II eingeteilt. Im Jahr 1939 wurde diese durch Kriegseinwirkung beschädigt und kam 1940 nach dem BW Wittenberg und wurde wieder instand gesetzt und wurde danach bei der DRG eingeordnet unter die Nummer Köf 5047. Die DR übernahm diese mit diese Nr.: bis 1970. Ab Juni 1970 erhielt sie die Nr.: 100 847-3 und wurde erst im Mai 1991 ausgemustert.

<b>Epoche:</b>	<b>II bis IV</b>	<b>Beschriftung</b>	<b>Decak</b>
<b>Einsatzgebiet:</b>	<b>DRG, DR</b>	<b>Artikel -Nr.</b>	<b>801006 DRG</b>
<b>Beleuchtung/ Schnittstelle</b>	<b>ja keine</b>	<b>Preis</b>	<b>801007 DR</b>
<b>Gehäuse und Fahrwerk</b>	<b>Messing geätzt Fahrwerk aus ei- gener Fertigung</b>		<b>354,00 € zuzüglich Umsatzsteuer</b>
<b>Antrieb/ Motorisierung</b>	<b>Mo. 02 eigen Entwicklung Glockenankermotor</b>		<b>mit Kabeldecoder NEM 651</b>
			<b>455,00 € zuzüglich Umsatzsteuer</b>





## Das Exklusivmodell V16 004 der DR / A 20 090 / BSB 25

Die V 16 004 entstand 1933 von SSW (Siemens Schukert Werken AG). Erster Einsatzort war in Berlin Anhalter - Bahnhof und der Leistungsbedarf war ausreichend. Die Fahrmotore wurden über Batterie in kombination eines Ladeaggregates gespeist. 1957 erhielt die 16 004 einen neuen Dieselmotor und neuen Speicher. Von 1957 bis 1960 stand die V 16 004 als Rangierlokomotive auf den Berliner Bahnhöfen im Einsatz. 1960 erhielt die V 16 004 eine Umnummerierung zur A20 090. Danach zu einen späteren Zeitpunkt wurde diese vermietet und kam im Betonwerk Berlin zum Einsatz. 1966 wurde dies an das Wohnungsbaukombinat Berlin verkauft, 1967 erhielt diese Lokomotive einen modernen Außenanstrich sowie eine neue Betriebsnummer des Wohnungsbaukombinats mit der Bezeichnung BWB 25. Dieses technisch interessante Fahrzeug wurde in den 80er Jahren ausgesondert und wurde verschrottet.



<b>Epoche:</b>	<b>III und IV</b>
<b>Einsatzgebiet:</b>	<b>DR / Betonwerk Berlin</b>
<b>Schnittstelle</b>	<b>NEXT 18</b>
<b>Fahrwerksrahmen Gehäuse</b>	<b>Eigene Konstruktion in Messingätztechnik</b>
<b>Zahnräder Treibradsätze</b>	<b>Modul 02 Alle Achsen angetrieben</b>
<b>Fahrwerk und Getriebeauf-</b>	<b>Eigenkonstruktion Gewicht 70 Gr.</b>
<b>Beleuchtung</b>	<b>Beleuchtungssätze von der</b>

<b>Beschriftung</b>	<b>Decals</b>
<b>Artikel-Nr. II/IIIa</b>	<b>8010</b>
<b>Artikel-Nr. EP III/IV</b>	<b>8011</b>
<b>Preis Nr. EP</b>	<b>675,00 € inkl. 19% Umsatzsteuer</b>



## Dieseltriebwagen VT 135



<b>Baujahr</b>	1935
<b>Bauart</b>	VT 135 Zwei erhaltene Triebwagen
<b>Modell</b>	
<b>Einsatz in der Epoche:</b>	II bis IV
<b>Einsatzgebiet:</b>	Privatbahn, DR



## Triebwagenbeiwagen VB 140



<b>Baujahr</b>	1935
<b>Bauart</b>	VB 140
<b>Modell</b>	
<b>Einsatz in der Epoche:</b>	II bis IV
<b>Einsatzgebiet:</b>	Privatbahn, DR

Von Lindner und WUMAG für die "Provinzial sächsischen Kleinbahnen" gebaut und auf verschiedenen Privatbahnen als Beiwagen zu dem Triebwagen VT 135 eingesetzt. Zum Beispiel waren dies auf den Strecken Schildau-Mockrehna, Prettin-Annaburg, Wallwitz-Wettin, Rennsteig-Frauenwald im Einsatz.

Dieser Triebwagentyp wurde auch "Kleiner Wettiner" genannt. Nach dem zweiten Weltkrieg wurden die Triebwagen mit diesen Beiwagen von der DR übernommen in den Nummernplan als VT 135 und VB 140 eingereiht und u.a. auch in der Altmark eingesetzt.



<b>Fahrwerk/Antrieb/Motor Achsen</b>	Eigen Entwicklung mit Glockenanker RP25 Achsen
<b>Inneneinrichtung</b>	Eingebaut
<b>Beschriftung Schnittstelle</b>	Decal NEXT 18
<b>Artikel -Nr.</b>	801006 Privatbahn 801007 DR
<b>Preis</b>	302,00 € zuzüglich Umsatzsteuer
<b>Artikel- Nr.</b>	801008 Privatbahn 801009 DR
<b>Beiwagen /Preis</b>	125,00 € zuzüglich Umsatzsteuer