



SCHÖNSTE AUSSICHTEN: DIE DAMPFLOK BR 50

DAS BW FÜLLT SICH AUCH 2027 WEITER



BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL





VORBILD

1. Baujahr
1939

Gesamtlänge
22,94 m

Geschwindigkeit
80 km/h

Dienstmasse
146,4 t

PSI
1625



2027 * GÜTERZUGLOK BR 50

EINHEITLICH - UND DOCH WAR JEDE ANDERS

Ab Mitte der 1930er Jahre beschäftigte sich die Deutsche Reichsbahn damit, einen Ersatz für den überalternden Bestand an Güterzuglokomotiven zu entwickeln. Dabei sollte gleichzeitig die Höchstgeschwindigkeit der Güterzüge angehoben werden, aber auch die Möglichkeit gegeben sein, die Lokomotiven freizügig auf Haupt- und Nebenbahnen einsetzen zu können. Zusätzlich sollte die spezifische Kesselleistung unbedingt gesteigert werden, da sich diese bei den bisherigen Einheitslokomotiven zuweilen als zu gering erwiesen hatte.

Nach verschiedenen Vorschlägen und Ausschusssitzungen einigte man sich schließlich auf einen Entwurf des Vereinheitlichungsbüros für eine 1E h2 mit neuem 2'2' T26 Tender. Mit einem geplanten 16t Achsdruck und einer Höchstgeschwindigkeit von 80km/h für beide Fahrrichtungen erfüllte dieser Entwurf die Voraussetzungen der universell einsetzbaren Güterzuglok. Das Reichsverkehrsministerium billigte im Anschluss am 31.01.1938 die Vorschläge zur neuen Baureihe 50.

Die Bestellung über die ersten 12 von später insgesamt 3159 Lokomotiven ging an die Fa. Henschel, die neben vielen anderen Lokomotivfabriken in Europa an der Serienproduktion beteiligt war.

Neben der allgemeinen Weiterentwicklung war es besonders der politischen Entwicklung geschuldet, dass die Baureihe 50 nach und nach vereinfacht wurde und einige Fahrzeuge bewusst als Übergangskriegslokomotiven (ÜK) eingestuft wurden.

In der Nachkriegszeit traten vermehrt Probleme mit dem nicht alterungsbeständigen Kesselstahl ST 47 auf. Die Deutschen Bundesbahn begegnete diesem Problem, indem sie die Kessel von ausgemusterten BR 52 für die BR 50 herrichtete, welche aus normalen ST 37 gefertigt waren. Einen anderen Weg ging die Deutsche Reichsbahn, bei der im Rahmen eines Rekonstruktionsprogrammes mit der Entwicklung des 50E Kessel gleich eine neue Unterbaureihe 50.35 geschaffen wurde.

Diese und weitere Umbauten und Bauartänderungen führten über die Jahre dazu, dass die im Ursprung einheitlichen Lokomotiven alle ein individuelles Erscheinungsbild bekamen und keine Lok mehr der anderen glich.

Durch ihre universellen Eigenschaften war die Baureihe 50 allgemein sehr beliebt und günstig in der Unterhaltung. Dies trug mit dazu bei, dass die Lokomotiven bei der DB bis 1977 und bei der DR sogar bis 1988 im Einsatz blieben.

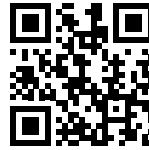


BR 50



50 001

2027



Begleiten Sie die Entwicklung der formneuen BRAWA **Dampflok BR 50** ab sofort auf unserer Website und auf den Social Media-Kanälen!



FAHREN SIE MIT AUF UNSERER ENTWICKLUNGSREISE ZUR BR 50 IN HO

VORBESTELLUNGEN MÖGLICH AB JANUAR 2027

Die Zukunft fährt vor – wir gewähren Ihnen bereits jetzt einen Ausblick auf die BRAWA Neuheiten 2027 und freuen uns mit Ihnen auf die Güterzuglok BR 50. Das Besondere: Sie dürfen die Entwicklung begleiten und sogar mitentscheiden. Welche Variante der Lokomotive möchten Sie auf Ihrer Anlage fahren sehen? Schicken Sie uns Ihr Wunschmodell (Epoche, Ausstattung, Betriebs-Nr., Beheimatung) gerne an **br50@brawa.de** und mit etwas Glück kündigen wir im Neuheitenprospekt 2027 genau Ihren Favoriten an.

Miterleben, mitgestalten und mitfahren: Bleiben Sie dran und begleiten unser Team bei der Entwicklung einer BRAWA Formneuheit – bis ins BW auf Ihrer Anlage. Folgen Sie uns einfach auf Instagram, Facebook oder abonnieren Sie unseren Newsletter und erhalten Sie regelmäßig exklusive Einblicke in unsere Entwicklung. Wir freuen uns mit Ihnen gemeinsam die Zukunft zu gestalten!

Technische Details:

- Bewährtes und zugstarkes Wippfahrwerk im Tender
- LED Beleuchtung
- Beleuchtung Führerstand
- Beleuchtung Wasserstände
- Triebwerksbeleuchtung
- Sound
- Feuerflackern hinter Feuertür und seitlichen Luftklappen
- In Gleich- und Wechselstrom
- Beleuchtung Zugführerkabine (bei 2'2'T26 Kab.)
- Dynamischer Raucherzeuger
- PLUX22 Schnittstelle

Modell (aktueller Entwicklungsstand):

- Drei Kesselvarianten: 4 Dome; 3 Dome; 52er Ersatzkessel mit zwei Domen und entsprechend angepassten Kesselleitungen
- DRB- und DB-Schlote mit unterschiedlichem Durchmesser
- Giesl-Schlot
- Tender 2'2'T26 und 2'2'T26 Kabine
- Rauchkammertür variabel mit verschiedenen Griffen und Nummernschildpositionen
- Original- und BR 52 Tauschzylinder
- Führerhaus in Friedens- und ÜK-Ausführung sowie vorbildlich unterschiedliche Regenrinnen je nach Einsatzzeitraum
- Umlaufschürze und zurückgeschnittener Umlauf, je nach Ausführung



BR 01.10



01 1066

01 1066

2026 * SCHNELLZUGLOK BR 01.10

DIE LEGENDE DER LETZTEN STUNDE

Die Baureihe 01.10 in ihrem letzten Bauzustand gehört sicherlich mit zu den berühmtesten deutschen Lokomotivbaureihen. Nicht zuletzt durch die Einsätze im Emsland bis zum 31.05.1975 und das einhergehende Ende der dampfgeführten Schnellzüge in Westdeutschland erlangte die Baureihe auch außerhalb Deutschlands Kultstatus.

Vorausgegangen war dem allem die Weiterentwicklung der Baureihe 01 zu einer 150km/h schnellen Dreizylinderschnellzuglokomotive, die dem Zeitgeist entsprechend, in den Jahren 1939/40 mit Stromlinienverkleidung von der Berliner Maschinenbau AG vorm. Schwartzkopff an die Deutsche Reichsbahn geliefert und als Baureihe 01.10 eingeordnet wurde. Kriegsbedingt wurden von den bestellten 204 Maschinen jedoch nur 55 Stück ausgeliefert, von denen 54 zur Deutschen Bundesbahn (DB) kamen. Die jungen Lokomotiven, die sich nach dem Krieg teilweise in einem desolaten Zustand zeigten, wurden einer ersten grundlegenden Aufarbeitung zugeführt, bei welcher die Stromlinienverkleidung zurückgebaut wurde und die Kessel eine normale Verkleidung bekamen. Die Höchstgeschwindigkeit ist dabei auf 140 km/h herabgesetzt worden.

Kurz darauf traten jedoch Probleme mit dem verwendeten Kesselbaustahl St47k auf, welcher sich als nicht alterungsbeständig herausstellte. Da die Lokomotiven dringend für den Schnellzugverkehr der DB benötigt wurden, stieß man die Entwicklung eines vollständig geschweißten Ersatzkessels schon 1952 an. Schon ein Jahr später konnten die 01.10 suggestiv mit neuen Hochleistungskesseln mit Mischvorwärmanlage ausgerüstet werden. In den folgenden Jahren gab es viele weitere Verbesserungen, welche vorrangig der Wirtschaftlichkeit und Leistungssteigerung im Hinblick auf einen zuverlässigeren Betrieb ausgelegt waren. Äußerlich am auffälligsten sind hier sicherlich der Umbau der Stangenlager auf Rollenlager und der Einbau einer Öl-Hauptfeuerung in 34 der 54 Lokomotiven.

Mit der fortschreitenden Elektrifizierung begann mit der Umheimatung Ende der 1960er Jahre nach Hamburg-Altona und Rheine das Finale der Einsatzgeschichte der nun als Baureihe 011 (Kohlefeuerung) und 012 (Ölfeuerung) bezeichneten Lokomotiven. Bereits am 06.12.1975 stand 012 066-7 als Museumslokomotive wieder unter Dampf und ist damit eine von insgesamt zehn Maschinen, die bis heute museal erhalten sind.

Modell:

- Optimale Fahreigenschaften durch Antrieb im Tender
- Aufbau aus schlagzähem Kunststoff
- Durchbrochener Barrenrahmen und Speichenräder aus Zinkdruckguss
- Detailreich nachgebildetes Innentriebwerk
- Filigrane Treib- und Kuppelstangen aus Metall
- Kurzkupplung zwischen Lok und Tender
- Normschacht hinten kulissengeführt
- Variantengerechte Stehkesselrückwand
- Einzelachslagerung aus Metall
- Maßstäblicher Abstand zwischen Lok und Tender
- Führerstand beleuchtet, Feuerflackern und Triebwerksbeleuchtung (Version Digital EXTRA)

BR 44

44 536

19 Nm
1978



2022 * GÜTERZUGLOK BR 44

DER "JUMBO" FÜR DEN SCHWEREN GÜTERZUGDIENST

Die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) ging bei der Beschaffung von Einheitsgüterzuglokomotiven ähnlich wie beim Vergleich der Baureihen 01 und 02 vor. Die Vorgabe der neuen Lokomotive bestand darin, bis zu 1.200 Tonnen schwere Güterzüge über Mittelgebirgsstrecken befördern zu können, bei einem Achsdruck von 20 Tonnen. Die Höchstgeschwindigkeit wurde für die Vorserien Lokomotiven auf 70 km/h festgelegt.

Zur Ermittlung der wirtschaftlicheren Bauform wurde 1926 bei verschiedenen Lokomotivherstellern der Bau von je 10 Lokomotiven der Baureihen 43 (Zweizylindertriebwerk) und Baureihe 44 Dreizylindertriebwerk) in Auftrag gegeben. Neben der Zuordnung der Lokomotiven zu anderen Bahnbetriebswerken erfolgte der direkte Vergleich zwischen der 43 und 44 beim Bw Pressig-Rothkirchen. In der Zugförderung auf der Frankenwaldbahn konnten die Vor- und Nachteile der jeweiligen Baureihe erprobt werden.

Der Vergleich beider Baureihen fiel zunächst zuungunsten der leistungsstärkeren Baureihe 44 aus. Die Wirtschaftlichkeit der Zweizylinderlokomotive 43 überwog zu jener Zeit.

Mitte der 1930er-Jahre, nachdem die Weltwirtschaftskrise überwunden war, wurde der Ruf nach leistungsfähigeren Güterzuglokomotiven jedoch lauter. Man erinnerte sich wieder an die zehn Jahre zuvor gemachten Erfahrungen mit der Baureihe 44. Mit der Erfahrung aus dem Dampfmaschinenbau seit 1925 entstand mit den Lokomotiven 44 013-065 eine Zwischenserie. Im Jahr 1938 (ab 44 066) wurde schließlich die richtige Serienfertigung aufgenommen.

Bis 1949 wurden bei verschiedenen Lokomotivwerken im In- und Ausland insgesamt 1989 Lokomotiven der Baureihe 44 hergestellt. Die Lokomotiven erfüllten die Erwartungen und waren fortan ein Rückgrat in der Güterzugbeförderung.

Modell:

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

BR 02

02 006



2020 * SCHNELLZUGLOK BR 02

BULLIGE DAMPFLOKOMOTIVE MIT FEINEN DETAILS

Parallel zu Baureihe 01 entwickelte die Deutsche Reichsbahn die stark verwandte Baureihe 02. Im direkten Vergleich zwischen der Zweizylinder- Zwillingbauart (BR 01) und der Vierzylinder-Verbundbauart (BR 02) wurde ab 1925 bei den Bahnbetriebswerken Erfurt, Hamm P und Hof im alltäglichen Betrieb erprobt, welches die geeignetere Lokomotivbaureihe für die Deutsche Reichsbahn ist.

Bedingt durch konstruktive Mängel in den Dampfwegen der Maschine, konnten die BR 02 die Vorteile der Verbundtechnik gegenüber der BR 01 nicht voll ausspielen. Die zusätzlich

höheren Instandhaltungskosten sorgten dann endgültig für die Entscheidung, der BR 01 im Serienbau den Vorzug zu geben.

Die zehn Lokomotiven der BR 02 wurden zwischen 1937 und 1942 im Reichsbahnausbesserungswerk Meiningen in Lokomotiven der BR 01 umgebaut und als 01 011 (ex 02 001) und 01 233-241 (ex 02 002-010) unnummeriert. In diesem Zustand waren alle zehn Lokomotiven bei der Deutschen Bundesbahn im Betrieb. Als Letzte wurde die 001 234-4 1972 im Bw Hof ausgemustert.

Modell:

- Kessel, Führerhaus und Tender als fein detaillierte Kunststoffbauteile ausgeführt
- Durchbrochener Barrenrahmen und Speichenräder aus Zinkdruckguss
- Rauchgenerator für Einbau vorbereitet
- Sounddecoder eingebaut bzw. für Einbau vorbereitet
- Führerstand beleuchtet (Version Digital EXTRA)
- Epochenerechte Beleuchtung
- Normschacht hinten kulissengeführt
- Kurzkupplung zwischen Lok und Tender
- Leitungen und angesetzte Teile in geringer Wandungsstärke
- Einzel angesetzte Aufstiege und Tritte
- Antrieb im Tender für optimale Fahreigenschaften
- Einzelachslagerung in Metall
- Maßstäblicher Achsstand
- Filigrane Treib- und Kuppelstangen aus Metall
- Feuerflackern (Version Digital EXTRA)
- Triebwerksbeleuchtung (Version Digital EXTRA)
- Detailreich nachgebildetes und funktionstüchtiges Innentriebwerk



BR 01

01 193

dm

2112-20



2018 * SCHNELLZUGLOK BR 01

BULLIGE DAMPFLOKOMOTIVE MIT FEINEN DETAILS

Bevor die Baureihe BR 01 ihren Ruf als „die“ deutsche Schnellzuglokomotive erlangte, lieferten die Firmen Borsig und AEG insgesamt zehn Vorserienlokomotiven an die DRG ab. Den Anfang machte die heute noch erhaltene 01 008, welche am 10.01.1926 an die DRG übergeben wurde. Allerdings waren die Lokomotiven ihrer Zeit damals noch voraus, denn viele Strecken und auch Bahnbetriebswerke waren noch gar nicht auf eine Achslast von 20 t vorbereitet. Somit waren die Einsatzstrecken in den ersten Betriebsjahren noch sehr begrenzt. Die Erprobung der neuen Lokomotiven zog sich dadurch hin. Als auffälligsten Unterschied zu den späteren Serienlokomotiven hatten die ersten zehn 01er noch ein sichtlich längeres Führerhaus. Darüber hinaus gab es noch Unterschiede in der konstruktiven Ausgestaltung des Rahmens sowie viele weitere Details.

50 Lokomotiven der Baureihe 01 rüstete die Deutsche Bundesbahn ab 1958 mit dem sogenannten Hochleistungskessel

Typ I aus. Mit einem Wert von 1:8,8 verfügte der vollständig geschweißte Kessel über ein deutlich besseres Verhältnis von Strahlungs- zu Rohrheizfläche (Altbaukessel 1:13,54), was vor allem durch die verbaute Verbrennungskammer erzielt werden konnte. Somit war es möglich die gleiche Kesselleistung bei deutlich weniger Brennstoffverbrauch zu erreichen.

Optisch wirkten die Lokomotiven durch den Umbau auf den Hochleistungskessel deutlich moderner und aufgeräumter, und erhielten einige Anpassungen an den Arbeitsschutz. Technisch ersetzte man noch den Knorr-Oberflächenvorwärmer durch eine Mischvorwärmanlage der Bauform 57. Betrieblich wurden die Lokomotiven weiterhin zusammen in Dienstplänen mit Altbaukessel-Lokomotiven von angestammten Bahnbetriebswerken eingesetzt. Erst mit der Einstellung der Dampflokunterhaltung im Bw Hof, 1973, endeten die Einsätze beider 01-Varianten bei der DB.

Modell:

- Kessel, Führerhaus und Tender als fein detaillierte Kunststoffbauteile ausgeführt
- Durchbrochener Barrenrahmen und Speichenräder aus Zinkdruckguss
- Rauchgenerator für Einbau vorbereitet
- Sounddecoder eingebaut bzw. für Einbau vorbereitet
- Führerstand beleuchtet (Version Digital EXTRA)
- Epochengerechte Beleuchtung
- Normschacht hinten kulissengeführt
- Kurzkupplung zwischen Lok und Tender
- Leitungen und angesetzte Teile in geringer Wandungsstärke
- Einzel angesetzte Aufstiege und Tritte
- Antrieb im Tender für optimale Fahreigenschaften
- Einzelachslagerung in Metall
- Maßstäblicher Achsstand
- Filigrane Treib- und Kuppelstangen aus Metall
- Feuerflackern (Version Digital EXTRA)
- Triebwerksbeleuchtung (Version Digital EXTRA)

BR 57.10

57 2146



2014 * GÜTERZUGLOK BR 57.10

RANGIERT IN SACHEN ORIGINALTREUE GANZ WEIT VORNE

Die Konstruktion der als G10 bezeichneten Lok übernahm Henschel und lieferte 1910 die ersten 49 Maschinen. Die 5101 Saarbrücken stand auf der Weltausstellung in Brüssel und die spätere 5428 Saarbrücken vertrat in Buenos Aires den deutschen Lokomotivbau.

Bis 1915 wurden 548 preußische G10 gebaut. Kriegsbedingt gab es 1916 keine Lieferungen. Eingesetzt wurden sie in allen preußischen Direktionen im Güter- und auch Reisezugdienst. Die Bahnbetriebswerke an Rhein und Ruhr hatten die meisten Maschinen im Bestand.

Nach der Unterbrechung 1916 wurden ab 1917 wieder G10 abgeliefert. Bis 1919 mussten 222 Loks an die Siegermächte des Ersten Weltkrieges abgegeben werden. Infolge dieser Einbußen, den Kriegsverlusten und mangels neuer Konstruktionen, baute man die G10 bis 1924 weiter. Seit dem Baubeginn 1910 flossen

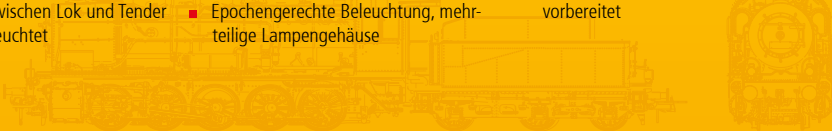
viele Verbesserungen (z.B. Speisedom, Vorwärmer) in die Konstruktion ein, die das Gewicht anstiegen ließen.

War anfänglich die Baureihenbezeichnung 33 geplant, so wurde die G10 endgültig als BR 57.10-35 bezeichnet. Insgesamt hat es 2.358 so bezeichnete Maschinen gegeben. Eingesetzt wurden diese wie schon zu preußischen Zeiten insbesondere auf Strecken mit schwächerem Oberbau, aber dennoch starkem Güterverkehr. Auch in den bayerischen Direktionen fassten die G10 schnell Fuß.

Nach Ende des Krieges blieb eine große Anzahl G10 verschollen. Die Direktionen der westlichen Besatzungszonen führten noch ca. 650 Maschinen in ihrem Bestand. Über 1.000 galten als verschollen oder waren bei Fremdbahnen verblieben. Im Jahr 1952 waren noch 485 Loks im Erhaltungsbestand. Die größten Bestände hatten, wie zur Reichsbahnzeit, Essen und Wuppertal. Danach folgten Stuttgart, Trier, Frankfurt und Karlsruhe.

Modell:

- Feine Speichenräder aus Zinkdruckguss
- Kessel, Chassis, Tender und Gehäuse aus Zinkdruckguss
- Vorbildnaher Zylinderabstand
- Kurzkupplung zwischen Lok und Tender
- Führerstand beleuchtet
- Normschacht vorne und hinten kulissengeführt
- Einzelachslagerung
- Filigrane Steuerung aus Metall
- Epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse
- Leitungen und angesetzte Teile in minimaler Wandungsstärke
- Rauchgenerator für Einbau vorbereitet
- Sounddecoder eingebaut bzw. für Einbau vorbereitet



Sofort verfügbaren Modelle - im Fachhandel und im BRAWA Onlineshop erhältlich!

Übersicht	Ep.	Best.-Nr.	Best.-Nr.	Best.-Nr.
Schnellzuglok BR 01 DRG	II	40952	40954	40955
Schnellzuglok BR 01 DRG	II	40968	40970	40971
Schnellzuglok BR 01 DB	III	40972	40974	40975
Schnellzuglok BR 01 DR	III	40976	40978	-
Schnellzuglok BR 001 DB	IV	40980	40982	40983
Schnellzuglok BR 01 Museumslok Verein „Pacific 01 202“	VI	40984	40986	40987
Schnellzuglok BR 01 DRG	II	40992	40994	40995
Schnellzuglok BR 01 DRG	II	40996	40998	40999
Schnellzuglok BR 01 DB (Zugset F3/4 Merkur DB, 5er-Set)	III	50843	50844	50845
Schnellzuglok BR 01 DB	III	70060	70062	70063
Schnellzuglok BR 001 DB, Museumslok BEM	VI	70068	70070	70071
Schnellzuglok BR 01 DB	III	70088	70090	70091
Schnellzuglok BR 01 DB	III	70100	70102	70103
Schnellzuglok BR 02 DRG	II	70092	70094	70095
Schnellzuglok BR 02 DRG	II	70096	70098	70099
Güterzuglok BR 44 DRG	II	70036	70038	70039
Güterzuglok BR 44 DR	III	70048	70050	-

WWW.BRAWA-SHOP.DE

BRAWA Artur Braun Modellspielwarenfabrik GmbH & Co. KG . Uferstr. 24-30 . D-73630 Remshalden

Hotline: Montag + Donnerstag, 14:00 – 16:00 Uhr . Telefon +49(0)7151 97935-68

info@brawa.de . www.brawa.de . www.brawa-shop.de



@brawa.de

