



NEUHEITEN 2026

LOKS UND WAGEN IN SPUR H0 UND N



H0

N



NEUE HIGHLIGHTS FÜR IHRE MODELLBAHNANLAGE

Mit dem Neuheitenprospekt 2026 präsentiert BRAWA erneut ein vielfältiges und hochwertiges Sortiment an Lokomotiven und Wagen in den Spurweiten H0 und N. Zahlreiche Neu- und Weiterentwicklungen lassen das Herz von Modelleisenbahnfreunden höher schlagen.

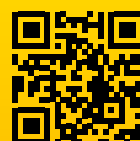
Ein besonderes Highlight in Spur H0 ist die Schnellzuglokomotive BR 01.10 in ihrem letzten Bauzustand. Diese Lokomotive mit Kultstatus zählt zu den bekanntesten deutschen Dampflokomotivbaureihen. Das Digitalmodell überzeugt mit umfangreichen Sound- und Lichtfunktionen wie Feuerflackern, Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung und bringt damit eindrucksvolle Betriebsatmosphäre auf die Anlage. Darüber hinaus dürfen Sie sich auf technisch und optisch weiterentwickelte Lokmodelle freuen, darunter die Tenderlok BR 65.10 sowie die markante Diesellok V320.

Auch im Wagenbereich gibt es spannende Neuheiten: die Schnellzugwagen Bm235 erinnern an das InterCity '79-Programm der Deutschen Bundesbahn, das unter dem Slogan „Jede Stunde, jede Klasse“ neue Maßstäbe im Fernverkehr setzte. Zudem erscheint der formschöne Gepäckwagen Pw4ü-36/37 in geschweißter Ausführung – ein Meilenstein im historischen Waggonbau und die ideale Ergänzung zur BR 01.10.

Als saisonales Highlight kommt zudem ein Sondermodell als Osteraktion in den Fachhandel: der Gedeckte Güterwagen Glms mit „Manner“-Werbeaufdruck.

In Spur N erweitert BRAWA das Sortiment um ein modernes Doppelstock-Wagenset des Metronom. Auch dieses Modell ist als Digitalversion mit schaltbaren Lichtfunktionen verfügbar und sorgt für zeitgemäßen Fahrbetrieb im kleinen Maßstab.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Entdecken unserer Neuheiten und Inspiration für Ihre nächste Zugzusammenstellung. Freuen Sie sich außerdem auf weitere spannende Modelle, die wir Ihnen im Laufe des Jahres im BRAWA Neuheiten-Express vorstellen werden.



WWW.BRAWA-SHOP.DE



© F. HANSEN, SLG, EISENBAHNSTIFTUNG

H0

- 02 SPUR H0**
- 02 Dampfloks
- 11 Elloks
- 15 Dieselloks
- 18 Triebwagen
- 28 Personenwagen
- 47 Güterwagen
- 57 Sondermodell zu Ostern

N

- 58 SPUR N**
- 58 Elloks
- 59 Diesellok
- 60 Personenwagen

FOLLOW US!

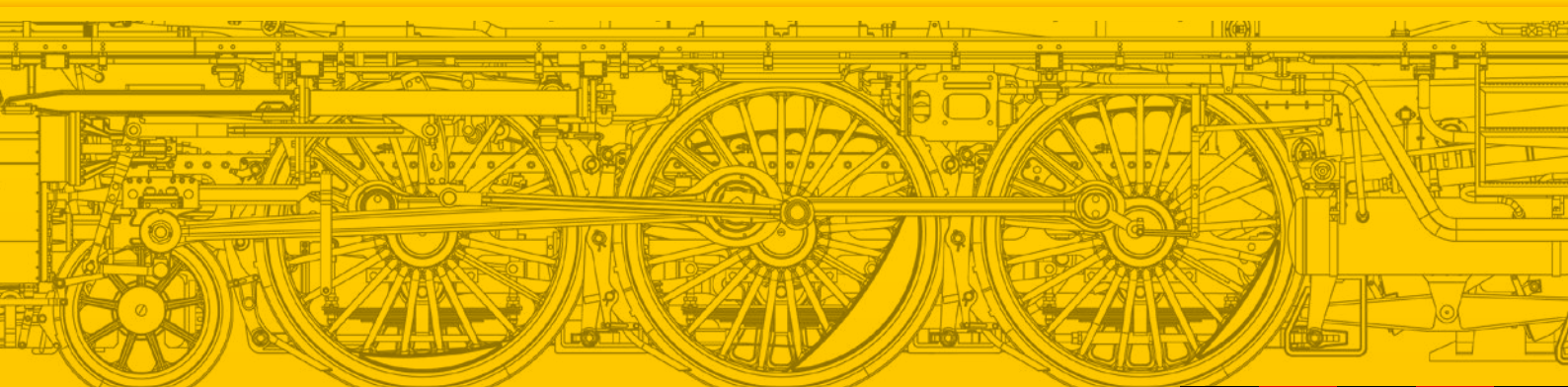


@BRAWA.DE



DIE SCHNELLZUG-LEGENDE DER LETZTEN STUNDE

SCHNELLZUGLOK BR 01.10



Von der Stromlinien- zur Hochleistungslok

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 150 km/h schnellen Dreizylinderschnellzuglokomotive, die dem Zeitgeist entsprechend, in den Jahren 1939/40 mit Stromlinienverkleidung von der Berliner Maschinenbau AG (vorm. L. 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.

Bereits ein Jahr später konnten die 01.10 sukzessiv 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.

Die DB zog die Lokomotiven nach und nach bewusst auf die Bahnbetriebswerke Bebra, Kassel und Osnabrück zusammen, um die anspruchsvollen Verkehre auf der Nord-Süd-Strecke sowie der Rollbahn mit den 01.10 abdecken zu können. Mit der fortschreitenden Elektrifizierung dieser Strecken begann mit der Umbeheimatung Ende der 1960er Jahre nach Hamburg-Altona und Rheine das Finale der Einsatzgeschichte, der nun als Baureihe 011 (Kohlefeuerung) und 012 (Ölfeuerung) bezeichneten Lokomotiven. Auf der Marschbahn nach Sylt und zuletzt auf der Emslandstrecke endete am 30.09.1972 bzw. am 31.05.1975 der Schnellzugverkehr mit Dampflokomotiven bei der DB.

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.





© W. STAIGER, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG



„Lokomotiven mit Kultstatus – die Baureihe 01.10
in ihrem letzten Bauzustand“



Schnellzuglok BR 01.10 DB
Betriebs-Nr. 01 1066
BD Münster; Bw Osnabrück Hbf

Im typischen Zustand Mitte der 1960er Jahre präsentiert sich das Modell der Osnabrücker 01 1066. Die heute bekannte Museumslokomotive hatte bis zur Umstellung auf EDV-Schilder noch die umrandeten Schilder aus der Zeit ihrer Ablieferung am Führerhaus, wohingegen die beiden anderen Schilder spätere Zugaben der DB sind. Mit der Öl-Feuerung und dem Mischvorwärmer der Bauart 1957 präsentiert sich die Lokomotive.

01 1066 im Zustand ab 1964:
Öl-Feuerung; sechs Sandkästen; Neubauzylinder; Rollenlager; Atlasdrehscheiben; Randschilder am Führerhaus; hoher Kamin mit Aufsatz

Illustration of the steam locomotive BR 01.10 DB. Below the image are technical specifications and icons for different versions: Analog BASIC+ (Best.-Nr. 70120), Digital EXTRA (Best.-Nr. 70122), and Digital EXTRA (Best.-Nr. 70123). A red seal indicates 'FORM 2026 NEUHEIT'. At the bottom are icons for NEM, 277.5, PluX 22, 4, and DB.

Hinweis zum Mindestradius: Für optimale Fahreigenschaften der Dampflok BR 01.10 empfehlen wir den Einsatz ab R 420 mm.

Schnellzuglok BR 012 DB
Betriebs-Nr. 012 100-4
BD Hannover; Bw Rheine

Von 1985 bis 2005 war die 01 1100/012 100-4 der Star der betriebsfähigen DB-Museumslokomotiven. Zu Planzeiten war die Lok von September 1971 bis zum Ende der dampfgeführten Schnellzüge bei der DB am 26.06.1975 im Bw Rheine beheimatet und zog von dort täglich Schnell- und Eilzüge über die Emslandstrecke bis Emden und Norddeich-Mole.

012 100-4 im Zustand ab 04/1974:
Öl-Feuerung; sechs Sandkästen; Neubauzylinder; Rollenlager; Atlasdrehscheiben; Öl-Notabsperungsgestänge am Tender; hoher Kamin mit Aufsatz; Spurkranzschmierpumpe

Illustration of the steam locomotive BR 012 DB. Below the image are technical specifications and icons for different versions: Analog BASIC+ (Best.-Nr. 70124), Digital EXTRA (Best.-Nr. 70126), and Digital EXTRA (Best.-Nr. 70127). A red seal indicates 'FORM 2026 NEUHEIT'. At the bottom are icons for NEM, 277.5, PluX 22, 4, and DB.

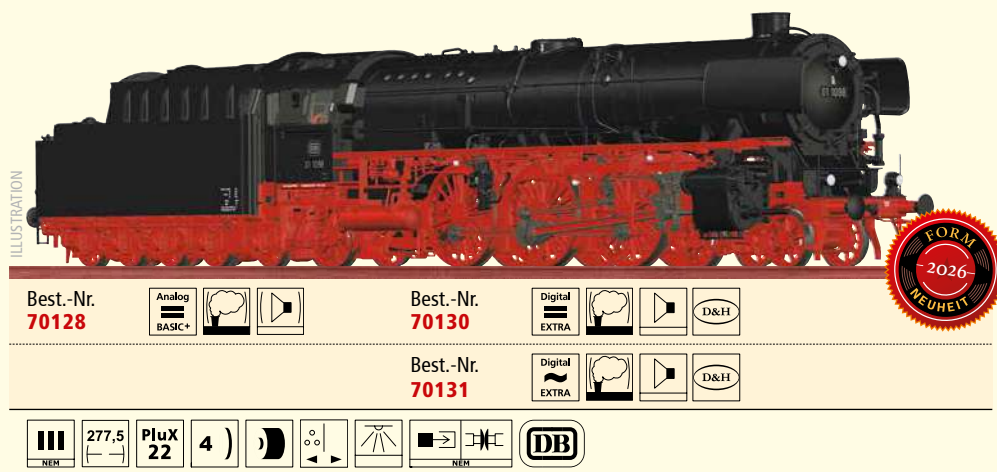
Produkttempfehlung: Kombinieren Sie die Dampflok BR 012 originalgetreu mit den BRAWA Schnellzugwagen Gruppe 53 & 61 (m-Wagen) in der Pop-Lackierung und den formneuen Gepäckwagen Pw4ü-36/27 (siehe Seite 30 + 44).

Table with 4 columns: Funktionen der Dampflok BR 01.10, Analog BASIC+ =, Digital EXTRA =, Digital EXTRA ~. Rows include Lichtwechsel, Feuerflackern, Führerstandbeleuchtung, Triebwerksbeleuchtung, Rauchgenerator, Digitalschnittstelle, Decoder, and Sound.

* Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung

Hinweis zum Mindestradius: Für optimale Fahreigenschaften der Dampflok BR 01.10 empfehlen wir den Einsatz ab R 420 mm.



**Schnellzuglok BR 01.10 DB**

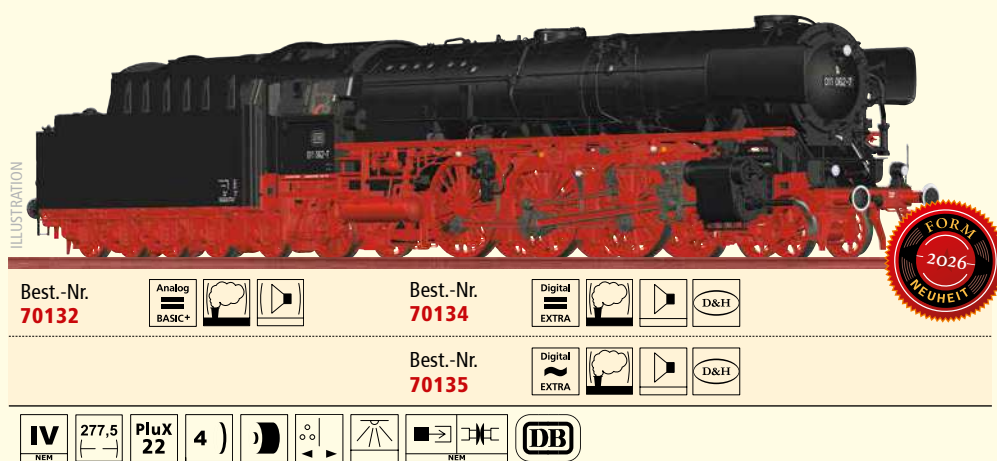
Betriebs-Nr. 01 1098

BD Kassel; Bw Kassel

Die kohlegefeuerten 01.10er des Bw Kassel kamen im Jahr 1962 regelmäßig auf der Main-Weser-Bahn zum Einsatz. Im Gegensatz zu den ölgefeuerten Lokomotiven behielten die Kohlelokomotiven sehr lange den hohen einteiligen Kamin. Diesen Zustand repräsentiert die 01 1098.

01 1098 im Zustand ab 1962:

Kohlefeuerung; sechs Sandkästen; Altbauzylinder; Rollenlager; hoher einteiliger Kamin

**Schnellzuglok BR 011 DB**

Betriebs-Nr. 011 062-7

BD Münster; Bw Rheine

Bevor das Bw Rheine aus Osnabrück und Hamburg Lokomotiven der BR 012 zugeteilt bekam, fuhren von hier aus jahrelang die kohlegefeuerten 011 auf der Emslandstrecke. Im letzten Unterhaltungszustand blieb die 011 062-7 bis zum 10.02.1973 im Einsatz.

011 062-7 im Zustand ab 1968:

Kohlefeuerung; sechs Sandkästen; Neubauzylinder; Rollenlager; Atlasdrehscheiben; flacher Kamin; Spurkransschmierpumpe

Produktempfehlung: Kombinieren Sie die DampfloK BR 011 originalgetreu mit den BRAWA Schnellzugwagen Gruppe 53 & 61 (m-Wagen) in der Pop-Lackierung und den formneuen Gepäckwagen Pw4ü-36/27 (siehe Seite 30 + 44).

Modell:

- Optimale Fahreigenschaften durch Antrieb im Tender
- Aufbau aus schlagzähem Kunststoff
- Durchbrochener Barrenrahmen aus Zinkdruckguss
- Speichenräder aus Zinkdruckguss
- Filigrane Treib- und Kuppelstangen aus Metall
- Detailreich nachgebildetes Innentriebwerk
- Kurzkupplung zwischen Lok und Tender
- Normschacht hinten kulissengeführt
- Vorbildgerechte Stehkesselrückwand
- Einzelachslagerung aus Metall
- Maßstäblicher Abstand zwischen Lok und Tender



Kombinieren Sie Ihre Schnellzuglok BR 01.10 originalgetreu mit den BRAWA Silberlingen, Eilzugwagen, Mitteleinstiegswagen, Schnellzugwagen, Schürzenwagen und den formneuen Gepäckwagen Pw4ü-36/27 (siehe Seite 44).



Güterzuglok BR 44 DR

Betriebs-Nr. 44 1153
Rbd Erfurt; Bw Saalfeld

44 1153 im Zustand von 1967:
hochliegende kleine Windleitbleche; tiefer
gesetzte Pumpen; geschlossene Mittelschürze;
2'2 T30 Tender

ILLUSTRATION



Best.-Nr. 70160	Analog BASIC*			Best.-Nr. 70162	Digital EXTRA			

* **Hinweis zum Mindestradius:** Die Modelle der Dampfloks BR 44 sind technisch für den Betrieb ab Mindestradius R 360 mm geeignet.
Für optimale Fahreigenschaften empfehlen wir den Einsatz ab R 420 mm.



Güterzuglok BR 44 DB

Betriebs-Nr. 44 606; BD Kassel; Bw Bebra

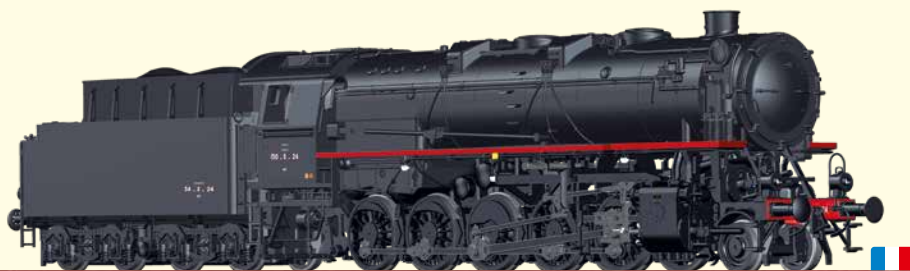
Best.-Nr. 70152	Analog BASIC*		Best.-Nr. 70154	Digital EXTRA			
Best.-Nr. 70155				Digital EXTRA			

44 606 im Zustand ab 1960: die bekannteste von drei Öl-Lokomotiven der DB mit Umlaufschürze; Altbauzylinder; 2'2' T34 Öl

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



ILLUSTRATION



Güterzuglok BR 150 X SNCF
Betriebs-Nr. 150 X 24

150 X 24 im Zustand ab 1946:
ohne Windleitbleche; Scheibenvorlauf-
rad; ÜK-Führerhaus

Best.-Nr.
70168



Best.-Nr.
70170



ILLUSTRATION

Funktionen der Dampflokk BR 44

	Analog BASIC+ =	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Lichtwechsel	+	+	+
Feuerflackern		+	+
Führerstandbeleuchtung	+*	+	+
Triebwerksbeleuchtung		+	+
Rauchgenerator		nachrüstbar	nachrüstbar
Digitalschnittstelle	PluX22	PluX22	PluX22
Decoder		+	+
Sound		+	+

* Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung



Kombinieren Sie die Güterzuglok BR 44 originalgetreu
mit den Schüttgutwagen Fads 175 / Fals 176
(siehe Seite 64).



HO



UMFANGREICH TECHNISCH UND
OPTISCH WEITERENTWICKELT



RASANT IM EINSATZ: BAUREIHE 65.10

TENDERLOK BR 65.10 DR



© B. WOLLNY, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG



Die Deutsche Reichsbahn in der DDR plante ab 1951 ihren überalterten Lokpark langfristig zu erneuern. Deshalb wurde 1952 ein Bauprogramm aufgestellt, das sieben verschiedene neue Dampfloktypen enthielt. Vier Typen des Programms wurden tatsächlich realisiert. In der Leistungsklasse der ehemals preußischen P8 und T18 entstand die Tenderlok der Baureihe 65.10.

Ihre Konstruktion basierte auf den beiden Versuchsloks der Baureihe 25. Da diese wiederum auf einem Entwurf der Firma Borsig aufbauten, erhielten die ersten beiden Lokomotiven noch Borsig-Fabriknummern. Parallel zu den Versuchsfahrten der beiden Prototypen lief bereits der Serienbau bei Lokomotivbau "Karl Marx" in Babelsberg an. Diese Situation erschwerte das Ausmerzen von konstruktionsbedingten "Kinderkrankheiten" erheblich, welche erst im Betrieb nach und nach behoben werden konnten.

Bis 1957 wurden insgesamt 88 Lokomotiven gebaut und an die Reichsbahn geliefert. Sie fuhren besonders häufig im Berufsverkehr mit kurzen Haltestellenabständen, da sie hier mit ihrer guten Beschleunigung überzeugten. Die maximale Höchstgeschwindigkeit betrug 90 km/h, das Dienstgewicht 113 t. Alle Lokomotiven waren anfänglich mit einem Heißdampfregler ausgerüstet, diese wurden ab Mitte 1964 nach und nach gegen Naßdampfregler getauscht. Ab 1966 wurden zudem die eckigen Mischvorwärmer auf die allgemein bekannte DR-Bauart umgebaut und die Saugzuganlagen auf Giesl-Ejektor mit dem markanten Flachkamin verbessert. Bis 1975 gab es kaum Änderungen im Bestand. In den Jahren 1976 bis 1979 wurde die Baureihe jedoch weitgehend ausgemustert. Überlebt haben nur die drei zu Heizzwecken genutzten Lokomotiven 65 1008, 1049 und 1057, wovon die 65 1057 z. Z. eine betriebsfähige Aufarbeitung erhält.



UMFANGREICH TECHNISCH UND OPTISCH WEITERENTWICKELT

- Beleuchtung mit wartungsfreien LEDs
- Lichtwechsel weiß/rot
- Antrieb im Kessel für freien Führerhausdurchblick
- Für Sound vorbereitet bzw. eingebaut
- Triebwerksbeleuchtung (Version Digital EXTRA)
- Feuerflackern (Version Digital EXTRA)
- Führerstandbeleuchtung (Version Digital EXTRA)
- Neu konstruierte Kinematik des Nachlaufdrehestells
- Überarbeitete Steuerungsteile
- Überarbeitete Räder
- Neue Rauchkammertür mit filigranen Vorreibern
- Windleitbleche mit korrekter Eckausrundung
- Überarbeiteter Mischvorwärmer
- Kohlenbunker ohne Tritteinpolterungen
- Überarbeiteter Rahmen
- Erweiterte Details im Führerstand
- Hinterer Wasserkasten variantengerecht mit und ohne Werkzeugschrank





Tenderlokomotive BR 65.10 DR
 Betriebs-Nr. 65 1056
 Rbd Dresden; Bw Dresden-Altstadt

65 1056 im Zustand ab 1965:
 Ursprungskamin; Nassdampfregler;
 alte Ausführung der Speiseleitungen

Best.-Nr. 40090	Analog BASIC+	Best.-Nr. 40091	Digital EXTRA
Best.-Nr. 40092	Digital EXTRA		



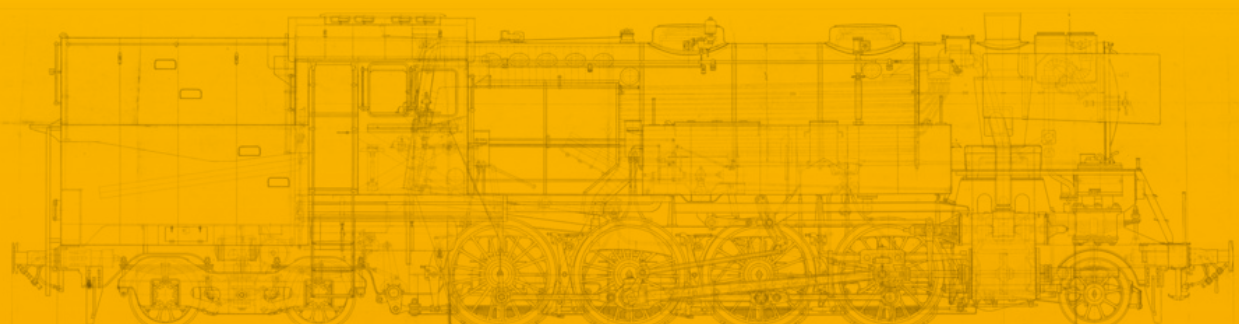
Tenderlokomotive BR 65.10 DR
 Betriebs-Nr. 65 1073-9
 Rbd Erfurt; Bw Arnstadt

65 1073-9 im Zustand ab 1975:
 Giesl-Ejektor; Nassdampfregler;
 neue Kesselspeiseleitungen

Best.-Nr. 40093	Analog BASIC+	Best.-Nr. 40094	Digital EXTRA
Best.-Nr. 40095	Digital EXTRA		

Funktionen der Dampflok BR 65.10	Analog BASIC+ =	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Lichtwechsel	+	+	+
Feuerflackern		+	+
Führerstandbeleuchtung	+	+	+
Triebwerksbeleuchtung		+	+
Rauchgenerator		nachrüstbar	nachrüstbar
Digitalschnittstelle	PluX22	PluX22	PluX22
Decoder		+	+
Sound		+	+

* Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung



Tenderlok 92.22 DRG

Betriebs-Nr. 92 2237

RBD Linz; Bw II Linz

Die Österreichischen Bundesbahnen wurden am 18. März 1938 per Gesetz an die Deutsche Reichsbahn übergeben und die Bundesbahndirektionen wurden in Reichsbahndirektionen umgewandelt. Das Reichsbahnzentralamt in Berlin gab zum 25. November 1938 einen Umzeichnungsplan für alle Lokomotiven der BBÖ aus. Dieser sah vor, dass aus der Reihe 178 die Baureihe 92.22 wurde, welche mit den Betriebsnummern 92 2211 bis 92 2294 durchnummeriert wurden.



Best.-Nr.
40682



Best.-Nr.
40683



Modell: Kessel, Wasserkästen, Chassis und Räder aus Zinkdruckguss; epochengerechte Beleuchtung; mehrteilige Lampengehäuse; filigrane Steuerung



Best.-Nr.
40648



Best.-Nr.
40649



Tenderlok 422.0 CSD

Betriebs-Nr. 422.062

Depot Kolin



HO



Ellok BR E75 DRG
 Betriebs-Nr. E75 60
 Bw Magdeburg-Buckau

Als Weiterentwicklung der E77 bestellte die DRG 1926 weitere Elektrolokomotiven für den Einsatz im süd- und mitteldeutschen Netz. Während die elektrische Ausrüstung fast unverändert blieb, wurde ein neuer einteiliger Fahrzeugrahmen mit der Achsfolge 1'BB1' konstruiert. Der Lokkasten ähnelte der Baureihe E061. Durch die Änderungen des Laufwerks setzte man die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h fest und erhoffte sich so eine bessere Verwendbarkeit in gemischten Plänen für Reise- und Güterzüge. Von den geplanten 79 Loks gelangten die E75 01-12 nach Süddeutschland, die E75 51-69 wurden nach Leipzig West, Wahren, Bitterfeld und Magdeburg-Buckau geliefert. Da 1943 auch alle in Mitteldeutschland eingesetzten E75 im Tausch gegen E77 nach Bayern gelangten, verblieben fast sämtliche E75 in den westlichen Besatzungszonen. In der SBZ wurden nach 1945 E75 07 und 58 beim Bw Weißenfels gezählt, mindestens eine der beiden als Reparatur abgefahren und zurückgekauft, aber danach nicht wieder eingesetzt. Die DB besaß nach Ausmusterung der Kriegsschadloks 22 Maschinen, die im süddeutschen Netz im gemischten Dienst eingesetzt wurden. Drei Loks wurden ab 1960 modernisiert und erhielten dabei u. a. gummigefasste Frontfenster. Ab 1968 wurden die 19 noch vorhandenen Triebfahrzeuge in die neue BR 175 umgezeichnet.

Ellok BR E75 DB
 Betriebs-Nr. E75 11
 BD München; Bw Ingolstadt

**NEU
NEW**
LAUFEIGENSCHAFTEN GLEICH- & WECHSELSTROM ÜBERARBEITET

Ellok BR 175 DB
 Betriebs-Nr. 175 063-7
 BD München; Bw Ingolstadt

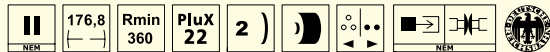
Best.-Nr.
43244



Best.-Nr.
43246



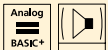
Best.-Nr.
43247



Modell: Angesetzte Griffstangen in geringer Materialstärke; Dreipunktlagerung; fein detailliertes Fahrwerk; feine Bedruckung und Lackierung; funktionsfähige Pantographen (mechanisch); Maschinenraumeinrichtung nachgebildet; LED-Beleuchtung; Rahmen und Räder aus Metall; vorbildgerechte, mehrteilige Dachausrüstung; hohe Wartungsfreundlichkeit durch einfache Gehäusedemontage; Nachschmieren der Motorlager und Schnecken durch Löcher in der Platine und Getriebedeckel bzw. nach Gehäusedemontage seitlich möglich



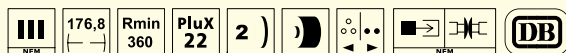
Best.-Nr.
43248



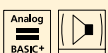
Best.-Nr.
43250



Best.-Nr.
43251



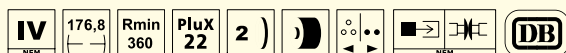
Best.-Nr.
43252



Best.-Nr.
43254



Best.-Nr.
43255

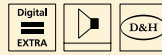




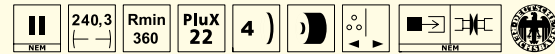
Best.-Nr.
58233



Best.-Nr.
58234



Best.-Nr.
58235



Modell: Detailliertes, dreidimensionales Fahrwerk; feine Bedruckung und Lackierung; frei stehende Griffstangen, Dachleitungen und Lampen; originalgetreuer Pantograph; passgenau eingesetzte Fenster; vorbildgerechte Dachausrüstung, farblich abgestimmt; zwei Motoren; 3. Spitzenlicht analog über POM abschaltbar, im Digitalbetrieb über Funktionstaste schaltbar

Ellok BR E95 DRG

Betriebs-Nr. E95 02

Rbd Breslau; Bw Hirschberg

Ellok BR E95 DR

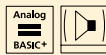
Betriebs-Nr. E95 01

Rbd Halle; Bw Halle P

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 1950er-Jahre einige der abtransportierten Lokomotiven zur Deutschen Reichsbahn zurück. Darunter befanden sich auch Teile der zuvor in Schlesien beheimateten E95. Drei Lokomotiven wurden in der Folge vom RAW Dessau wieder aufgebaut und waren überwiegend im schweren Güterzugdienst im Einsatz.



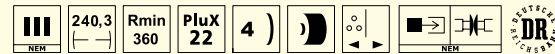
Best.-Nr.
58230



Best.-Nr.
58231



Best.-Nr.
58232



Ellok BR 211 DR
 Betriebs-Nr. 211 050-0
 Rbd Magdeburg; Bw Magdeburg



700 t schwere Schnellzüge bei 10 Promille mit 90 km/h befördern zu können – das forderte das Technische Zentralamt der DR im Lastenheft für die neu zu entwickelnde Elektrolokomotive. Mit dieser Forderung orientierte man sich sehr stark an den Vorgaben der bei der Deutschen Bundesbahn im Bau befindlichen Prototypen der Baureihe E10. In Zusammenarbeit mit dem VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke "Hans Beimler" Hennigsdorf, begann die Deutsche Reichsbahn Mitte der 1950er Jahre mit der Entwicklung der als E11 geplanten Universallokomotive. Ebenso wie die DB erkannte man aber schnell, dass man nicht umher kam, eine eigenständige Güterzuglokomotive abzuleiten. Der mechanische Teil der neuen Baureihe wurde sehr stark an die zuvor bei LEW entwickelten U4, für die polnische Staatsbahn, angelehnt. Zudem dienten die Baugrundsätze, der in den 1940ern bei der BLS und SBB in Dienst gestellten laufachslosen Elektrolokomotiven, als Grundlage der Entwicklung. Für den elektronischen Teil war angedacht westdeutsche Lizenzen zu erwerben, was sich aber nicht realisieren ließ und letztlich eigene Neuentwicklungen notwendig machte. Die ganze Entwicklungsarbeit führte zu den zwei Probelokomotiven E11 001 und 002, welche 1960 von LEW an die Deutschen Reichsbahn zur Erprobung übergeben wurden. Nach Abschluss der Versuchsfahrten, flossen die gewonnen Erkenntnisse in den Serienbau der E11 und E42. Die beiden Probelokomotiven wurden dem Plandienst übergeben und bis 1966 technisch an die Serienlokomotiven angeglichen.

Ellok BR 242 Pressnitzalbahn
 Betriebs-Nr. 91 80 6142 001-7 / 242 001-6
 Rbd Dresden; Bw Dresden



IMMER BESTENS VERBUNDEN

HOCHWERTIGE KABEL IN BRAWA QUALITÄT

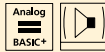
Bei BRAWA sorgt ein breites Sortiment an Elektrozubehör für reibungslose technische Abläufe: hochwertige Kabel aus der eigenen Produktion in Remshalden gewährleisten optimale Verbindungen für die verschiedensten Anforderungen. Von einadrig bis vieladrig, analog oder digital, für den Einsatz drinnen und draußen und in vielen Farbvarianten für eine klar strukturierte Verkabelung Ihrer Modellbahn – mit Kabeln von BRAWA erreichen Sie immer perfekte Verbindungen.





TRAXX ELoc BR 484 SBB Cargo
Betriebs-Nr. 91 85 4484 004-7

Best.-Nr.
43854



Best.-Nr.
43855



Best.-Nr.
43856

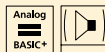


Modell: Geätzte Trittleiche; LED-Beleuchtung; Scheibenwischer einzeln angesetzt; Haftreifen für maximale Zugkraft; Führerstandsbeleuchtung originalgetreu schaltbar; Fernlicht blendet vorbildgerecht auf (Version DIGITAL EXTRA); ruhiges, gleichmäßiges Anfahren (auch in Fahrstufe 1); einfache, kabellose Demontage des Gehäuses möglich sowie verdrehsichere Rastnasen; vorbildgerechte Ruhelage der Pantographen; Anfahr- und Bremsverzögerung wie im Original; Rahmen aus Metall; viele angesetzte Griffstangen; Drehgestelle mit freiem Durchblick



TRAXX ELoc BR 147 Metronom
Betriebs-Nr. 91 80 6147 544-1

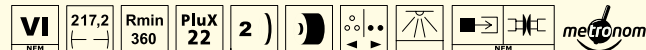
Best.-Nr.
43838



Best.-Nr.
43840



Best.-Nr.
43841



Kombinieren Sie Ihre TRAXX ELoc BR 147 Metronom originalgetreu mit den
BRAWA Doppelstock-Wagen Metronom (siehe Seite 26/27).





Diesellok BR V60 DB
Betriebs-Nr. V60 121

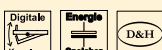
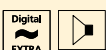
Best.-Nr.
42440



Best.-Nr.
42442



Best.-Nr.
42443



Modell: Geätzte Lüftergitter; frei stehende Griffstangen; frei stehende Tritte; freier Blick durch das Führerhaus; LED-Beleuchtung; Drehgestell mit Dreipunktlagerung; detailliertes Fahrwerk; vorbildgerechte Nachbildung des Bremsgestänges; Rahmen aus Metall; Räder aus Metall; Aufbau aus schlagzähem Kunststoff; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; Digitalversion: Digitale Kupplung (Aufnahme nach NEM-Normen); baureihenspezifischer Originalsound; umfangreiche Lichtfunktionen; flackerfreies Licht über separaten Kondensator; Führerraumbeleuchtung; Rangierlicht; Schlusslicht einzeln schaltbar



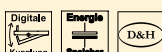
Best.-Nr.
42428



Best.-Nr.
42430



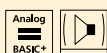
Best.-Nr.
42431



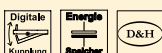
Diesellok BR 360 DB
Betriebs-Nr. 360 345-3



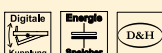
Best.-Nr.
42432



Best.-Nr.
42434



Best.-Nr.
42435



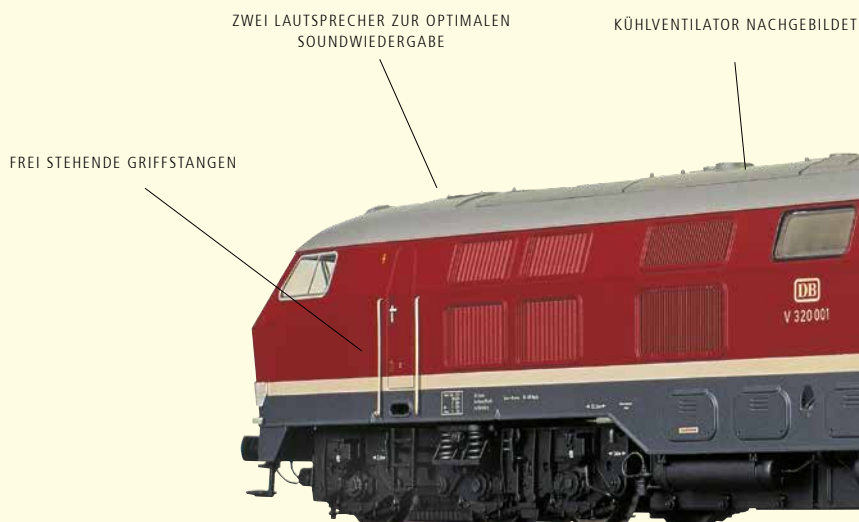
Diesellok BR 362 "Bahnau" DB AG
Betriebs-Nr. 362 556-3





**Diesellok BR V320 H.F. Wiebe,
Museumslok Wittenberge**
Betriebs-Nr. 92 80 1320 001-1 / Lok Nr. 7

Best.-Nr. 70208	Analog BASIC+		Best.-Nr. 70210	Digital EXTRA		
			Best.-Nr. 70211	Digital EXTRA		
VI NEM	METALL	264,4 Rmin 360	PluX 22	4		



Diesellok BR V320 DB
Betriebs-Nr. V320 001

Best.-Nr. 70200	Analog BASIC+		Best.-Nr. 70202	Digital EXTRA		
			Best.-Nr. 70203	Digital EXTRA		
III NEM	METALL	264,4 Rmin 360	PluX 22	4		

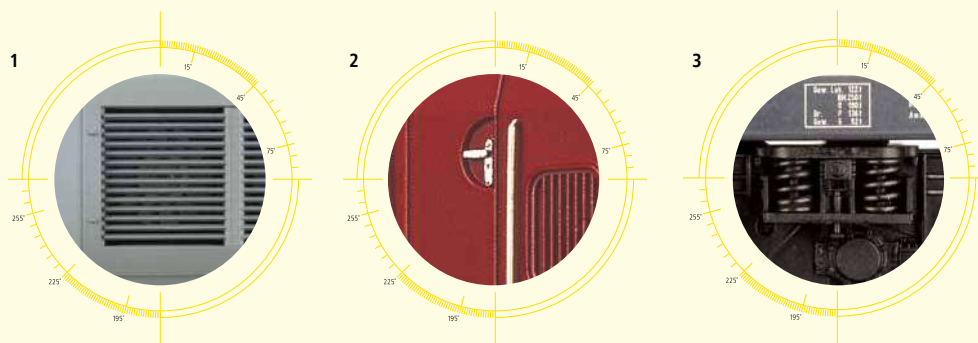


- Beleuchtung mit warmweißen LEDs
- Fein detaillierte Drehgestellblende
- Drehgestell mit vielen extra angesetzten Teilen
- Feine Bedruckung und Lackierung

- Fahrgestell und Getriebehälften aus Metall
- Fein gravierte Details
- Frei stehende Griffstangen
- Kühlventilator nachgebildet

- Lüftergitter durchbrochen
- Extra angesetzte Stahlfedern
- Signalhorn einzeln angesetzt





- 1_Durchbrochene Lüftergitter
- 2_Frei stehende Griffstangen
- 3_Extra angesetzte Stahlfedern

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 70200)



TECHNISCH ÜBERARBEITET

- BELEUCHTUNG MIT WARTUNGSFREIEN LEDS
- VERSTÄRKTE KURZKUPPLUNGSKULISSE
- FÜHRERSTANDSBELEUCHTUNG (VERSION DIGITAL EXTRA)
- ZWEI LAUTSPRECHER ZUR OPTIMALEN SOUNDWIEDERGABE



Der Diesellok-Typenplan der Deutschen Bundesbahn (DB) sah 1955 schon die Planung einer zweimotorigen Großdiesellok als Baureihe V320 vor. Aufgrund des Strukturwandels stellte die DB selbst die Entwicklung jedoch zurück.

Die Firma Henschel ließ sich davon jedoch nicht abhalten und entwickelte auf eigene Kosten unter der internen Bezeichnung DH 4000 eine Lokomotive, die mit zwei unabhängigen Maschinenanlagen und hydraulischer Kraftübertragung ausgestattet war. Nach 6-jähriger Planungs- und Bauzeit wurde daher nur eine Lokomotive, die V320 001, gebaut.

Die V320 bewährte sich bestens. Mit zwei Motoren zu je 1900 PS erreichte sie eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h und war für 160 km/h zugelassen. Ihre Formgebung war Vorbild für die ganze V160-Familie der DB.

Da sich abzeichnete, dass die Elektrifizierung der Hauptstrecken wesentlich schneller verwirklicht werden konnte als ursprünglich geplant, verlor die überschwere Diesellok ihre Priorität. Die DB bestellte keine Loks dieser bisher größten deutschen Diesellok, sondern mietete den Einzelgänger von der Lie-

ferfirma an und setzte sie vom Bw Hamm und im Mai 1965 vom Bw Kempten aus im Schnellzugverkehr ein.

Ab 1968 unter der Betriebsnummer 232 001 im Einsatz, lief der Leihvertrag bis 1974 aus. Die 232 001 ging zurück an den Hersteller Henschel, wo der Umbau zur Güterzuglokomotive geschah. Es folgte ein Lokleben bei Privatbahnen, das mit dem Verkauf an die Hersfelder Kreisbahn startete. Nach einigen Jahren bei der Teutoburger Wald-Eisenbahn gelangte die Lok schließlich durch einen Weiterverkauf nach Italien.

1998 kaufte die Fa. Wiebe die Lok und holte sie nach Deutschland zurück und setzte sie seit 2000 vor eigenen Zügen durch das gesamte Bundesgebiet ein.

Seit einem Lagerschaden 2015 hat man jedoch von einer erneuten Aufarbeitung abgesehen und präsentiert die V320 001 seither im Historischen Lokschuppen Wittenberge.



ELEKTRISCH DURCH DAS RIESENGEBIRGE



Elektrotriebwagen elT 1011-1021 DRG (Rübezahl)

Betriebs-Nr. Breslau 1012; Rbd Breslau; Bw Hirschberg

Bereits vor dem Ersten Weltkrieg plante man in Preußen die Elektrifizierung einiger schlesischer Gebirgsstrecken, darunter auch der sogenannten „Zackenbahn“ (nach dem Fluss Zacken) Hirschberg-Polaun. Bei einer Bewährung der noch jungen Traktionsart versprach man sich aufgrund der schwierigen topographischen Verhältnisse erhebliche Einsparungen und eine günstigere Betriebsführung. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges verhinderte aber einen schnellen Abschluss der Arbeiten und so kam es erst 1923 zur durchgehenden Betriebsaufnahme.

Da die Betriebsführung mit lokbespannten Zügen aufgrund des wechselnden Verkehrsaufkommens sehr umständlich war, kamen früh Überlegungen auf, den Betrieb mit Triebwagen durchzuführen. Die gute Eignung der ursprünglich für den Berliner Vorortverkehr beschafften ET 88, bewogen die DRG weitere vierachsige elektrische Triebwagen zu beschaffen. 1926-1927 lieferten die LHW Breslau und WUMAG in Görlitz in Zusammenarbeit mit den SSW-Werken insgesamt 11 Triebwagen, die zu dem Symbol der

elektrischen Zugförderung in Schlesien werden sollten. Die markanten Fahrzeuge mit den offenen Einstiegsbühnen wurden von der Bevölkerung „Rübezahl“ getauft, ein Name der eigentlich einen launischen Berggeist des Riesengebirges bezeichnet.

Die anfänglich grün lackierten und als „Breslau 511-521“ bezeichneten Triebwagen wurden immer paarweise mit bis zu acht leichten Einheitsnebenbahnwagen als Beiwagen eingesetzt. Zwischen Josephinenhütte und Grünthal verkehrte dann wegen des geringen Bedarfs ein Triebwagen solo. Der größte Ansturm an Reisenden war an Wochenenden mit schönem Wetter und zur Wintersportzeit. Hier verkehrten dann bis zu drei Triebwagen mit zwölf Beiwagen als Zug.

Anfang der 1930er Jahre erhielten die Triebwagen die neue Bezeichnung elT 1011-1019 und den zweifarbigem Triebwagenanstrich. 1941 erhielten die vierachsigen Triebwagen ihre letzte Nummer und wurden nun zu ET 89 01-11.





Produkttempfehlung: Der Elektrotriebwagen e1T 1011-1021 DRG ("Rübezahl") ist die passende Ergänzung zu den BRAWA Einheits-Nebenbahnwagen Cid-24 auf Seite 32/33.



- BELEUCHTETE OBERWAGENLATERNEN BZW. ZUGSCHLUSSLEUCHTEN
- SEPARAT SCHALTBARE INNENBELEUCHTUNGEN
- 3. SPITZENLICHT GETRENNT SCHALTBAR
- NEUER MOTOR
- NEUER SOUND

© RVM, SLG, EISENBAHNSTIFTUNG

Bis auf ET 89 11, der wegen eines Unfalls 1943 ausgemustert werden musste, erlebten alle das Kriegsende und das Ende der elektrischen Zugförderung in Schlesien. Vier Triebwagen gelangten zur PKP, wurden dort aber nicht eingesetzt. Von weiteren drei ist der genaue Verbleib unbekannt. ET 89 01, 04 und 07 gelangten bis in die westlichen Besatzungszonen und so in den Bestand der 1949 gegründeten DB. Aufgearbeitet wurde nur der ET 89 04 und leistete beim Bw München Hbf Dienst. Anfänglich noch

als Wagen 2. und 3. Klasse geführt, zeigen ihn spätere Fotos als reines 3. Klasse Fahrzeug, das nach der Klassenreform 1956 dann ausschließlich die 2. Klasse führte.

Am 02.09.1959 schlägt dann seine letzte Stunde – ET 89 04 wird als letztes Exemplar seiner Gattung ausgemustert und wenig später zerlegt, so dass heute nur noch wenige Fotos an die einmaligen Triebwagen erinnern.

Best.-Nr.
44162



Best.-Nr.
44164



Best.-Nr.
44165





Produkttempfehlung: Der Elektrotriebwagen eIT 1011-1021 DRG ("Rübezahl") ist die passende Ergänzung zu den BRAWA Einheits-Nebenbahnwagen Cid-24 auf Seite 32/33.



Best.-Nr.
44158



Best.-Nr.
44160



Best.-Nr.
44161



Elektrotriebwagen eIT 517 DRG
(Rübezahl)
Betriebs-Nr. Breslau 517



Best.-Nr.
44166



Best.-Nr.
44167

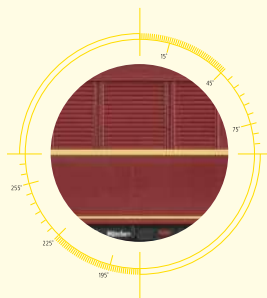


Best.-Nr.
44168

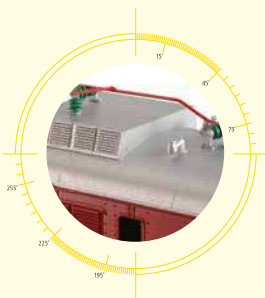


Elektrotriebwagen ET 89 DB
(Rübezahl)
Betriebs-Nr. ET 89 04

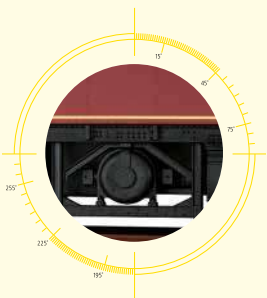




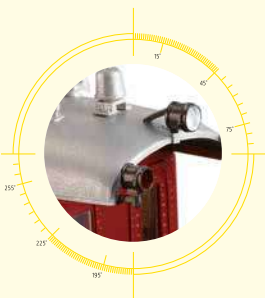
1_Fein gravierte Lüftergitter



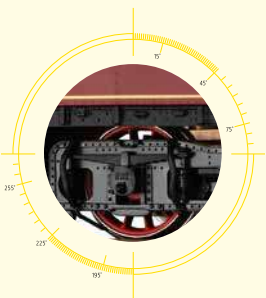
2_Vorbildgerechte Dachausrüstung, farblich abgestimmt



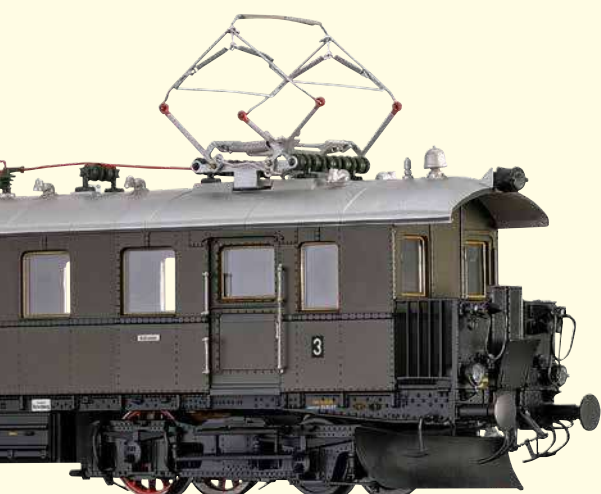
3_Chassis aus Zinkdruckguss



4_Epochengerechte Beleuchtung



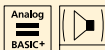
5_Speichenräder aus Zinkdruckguss



**Elektrotriebwagen BR 424 DB AG,
S-Bahn München, 4er-Set**
Betriebs-Nr. 94 80 0424 022-2 / 94 80
0434 022-0 / 94 80 0434 522-9 / 94 80
0424 522-1



Best.-Nr.
58236



Best.-Nr.
58237

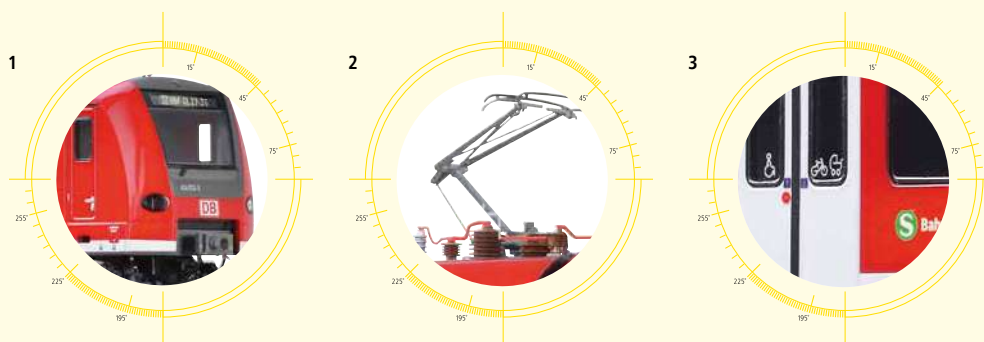


Best.-Nr.
58238



- 1_Dreidimensionale Front originalgetreu
wiedergegeben
- 2_Extra angesetzte Hochspannungsausrüstung
und Klimakästen
- 3_Fenster passgenau eingesetzt

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 58236)



Best.-Nr.
58239



Best.-Nr.
58240

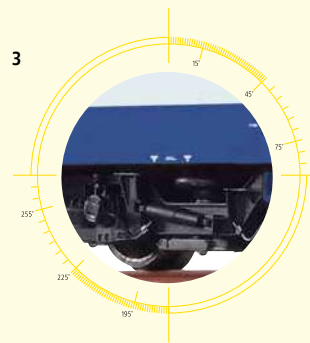
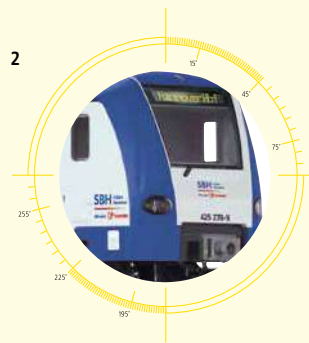


Best.-Nr.
58241



SBH S-Bahn
Hannover
Wir sind transdev





- 1_Feine Gravuren
- 2_Funktionsfähige und beleuchtete Zugzielanzeigen
- 3_Originalgetreue Detaillierung der Drehgestelle

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 58239)



**Elektrotriebwagen BR 425 S-Bahn
Hannover (Hannover Hbf), 4er-Set**
Betriebs-Nr. 94 80 0425 778-8 / 94 80
0435 778-6 / 94 80 0435 278-7 / 94 80
0425 278-9





TWINDEXX VARIO® DOPPELSTOCK-TRIEBZUG FÜR DEN REGIONAL- UND FERNVERKEHR

Doppelstockzüge bilden bereits seit vielen Jahren erfolgreich das Rückgrat im Regionalverkehr. Insbesondere auf Strecken mit geringer Bahnsteiglänge und hohem Fahrgastaufkommen sind Doppelstockzüge die ideale Lösung. Das bewährte Einzelwagenkonzept der TWINDEXX Vario-Doppelstockflotte wird durch einen elektrischen Triebwagen ergänzt. Je nach Einsatzzweck und gewünschter Kapazität kann dieser Triebwagen mit Mittelwagen und Steuerwagen kombiniert werden. Die Mittelpufferkupplung ermöglicht den Betrieb in Doppeltraktion und damit die

Umsetzung eines Flügelkonzepts. Die Züge erhalten eine komfortable Ausstattung mit großzügigen Sitzabständen und viel Stauraum. Die Doppelstock-Einzelwagen erlauben zudem die Verlängerung und Verkürzung des Zugverbandes und dadurch eine Anpassung an eine schwankende Nachfrage oder die zukünftige Entwicklung. Sie können somit für unterschiedlichste betriebliche Anwendungen im Regional- und Fernverkehr eingesetzt werden.

TWINDEXX Vario® Doppelstock-Triebzug DB AG, 3er-Set (RE 5 Berlin Südkreuz)

Betriebs-Nr. 91 80 0 445 004-8 / 50 80 26-81 483-2 / 91 80 0 445 008-9



Best.-Nr.
70184



Best.-Nr.
70188



Best.-Nr.
70191



TWINDEXX Vario® Doppelstock-Mittelwagen 1./2. Kl. DB AG (RE 5 Berlin Südkreuz)

Betriebs-Nr. 50 80 36-81 150-5



Best.-Nr.
70185



Best.-Nr.
70189



Best.-Nr.
70192



REGIO BERLIN

- Exakt im Maßstab 1:87
- Aufbau aus hochwertigem, schlagzähem Kunststoff
- Bodenplatte aus Metall
- Bedruckte Fensterrahmen
- Passgenau eingesetzte Fenster
- Vorbildgerechte Länge über Kupplung
- Beleuchtete Zugzielanzeigen (digital)
- Beleuchtung mit warmweißen LEDs
- Führerstand beleuchtet
- Lichtwechsel rot/weiß, in Fahrtrichtung wechselnd
- Maßstabsgetreue Detaillierung
- Extra angesetzter Scheibenwischer
- Dreidimensionale Front originalgetreu wiedergegeben
- Mehrteilige Drehgestelle
- Feine Bedruckung und Lackierung
- Vollständige Inneneinrichtung, inkl. Führerstand
- Kurzkupplungsaufnahme nach NEM
- Achsen in Metall gelagert
- ZugBUS: Automatische Erkennung des führenden und letzten Fahrzeuges im Zugverband; Steuerung und Programmierung sämtlicher Funktionen; Erkennung von Bremsabschnitten
- ZugBUS-Funktionen stehen ausschließlich im Digitalbetrieb zur Verfügung



TWINDEXX VARIO® Doppelstock-Mittelwagen 2. Kl. DB AG
(RE 5 Berlin Südkreuz)
 Betriebs-Nr. 50 80 26-81 487-3



Best.-Nr.
70186



Best.-Nr.
70190



Best.-Nr.
70193





UNTERWEGS MIT DER MODELLBAHN. GELB-BLAUE DOPPELSTOCKWAGEN UND NORDISCHE FREUNDSCHAFTEN

- Exakt im Maßstab 1:87
- Vorbildgerechte Länge über Kupplung
- Aufbau aus hochwertigem, schlagzähem Kunststoff
- Bodenplatte aus Metall
- Bedruckte Fensterrahmen
- Die Fensteranordnung weicht im Modell leicht vom Original ab
- Beleuchtete Zugzielanzeigen (digital)
- Beleuchtung mit warmweißen LEDs
- Führerstand beleuchtet
- Maßstabsgetreue Detaillierung
- Extra angesetzter Scheibenwischer
- Dreidimensionale Front originalgetreu wiedergegeben
- Mehrteilige Drehgestelle
- Feine Bedruckung und Lackierung
- Vollständige Inneneinrichtung, inkl. Führerstand
- Kurzkupplungsaufnahme nach NEM
- Lichtwechsel rot/weiß, in Fahrtrichtung wechselnd
- Achsen in Metall gelagert
- ZugBUS: Automatische Erkennung des führenden und letzten Fahrzeuges im Zugverband; Steuerung und Programmierung sämtlicher Funktionen; Erkennung von Bremsabschnitten
- ZugBUS-Funktionen stehen ausschließlich im Digitalbetrieb zur Verfügung



Kombinieren Sie Ihre Doppelstock-Wagen Metronom originalgetreu mit der
BRAWA TRAXX Ellok BR 147 Metronom (siehe Seite 14).

Doppelstock-Wagenset Metronom, 3er-Set (RE 3 Hamburg Hbf) Betriebs-Nr. 50 80 86-73 501-8 / 50 80 96-73 507-3 / 50 80 96-73 505-7



Best.-Nr.
44570



Best.-Nr.
44574



Best.-Nr.
44577



Doppelstock-Mittelwagen 2. Kl. Metronom (RE 3 Hamburg Hbf) Betriebs-Nr. 50 80 96-73 502-4



Best.-Nr.
44572



Best.-Nr.
44576



Best.-Nr.
44579



METRONOM

Doppelstock-Mittelwagen 2. Kl. Metronom (RE 3 Hamburg Hbf)
Betriebs-Nr. 50 80 96-73 501-6



Best.-Nr.
44571



Best.-Nr.
44575



Best.-Nr.
44578



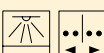
Doppelstock-Mittelwagen 2. Kl. Metronom (RE 3 Hamburg Hbf)
Betriebs-Nr. 50 80 96-73 510-7



Best.-Nr.
44595



Best.-Nr.
44596



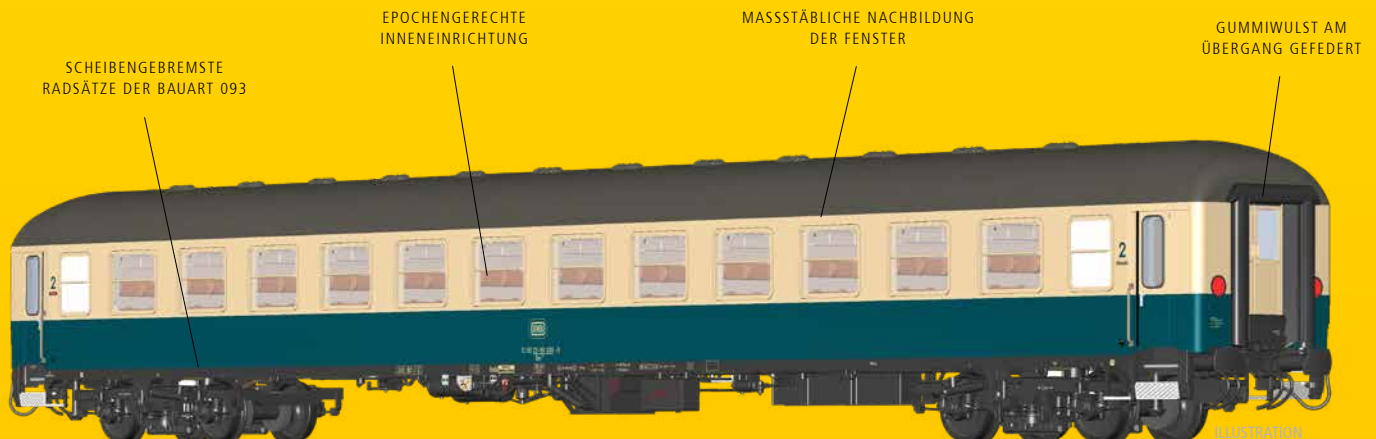
Best.-Nr.
44597





"JEDE STUNDE, JEDE KLASSE" MODELLE MIT ERSTKLASSIGEN DETAILS

SCHNELLZUGWAGEN BM235



ILLUSTRATION

Schnellzugwagen Bm²³⁵ DB
Betriebs-Nr. 51 80 22-90 300-0



Mit dem Slogan "Jede Stunde, jede Klasse" bewarb die Deutsche Bundesbahn (DB) das InterCity '79 Programm. Um jede Stunde jede Klasse anbieten zu können, mussten aber erstmal die entsprechenden Reisezugwagen 2. Klasse mit 200 km/h Zulassung zur Verfügung stehen. Dies erreichte man, indem auf Neuentwicklungen verzichtet wurde und stattdessen Wagen aus laufenden Bestellungen der Bauart Bm234 geändert bzw. bereits fertiggestellte Wagen umgebaut wurden. Statt der Klotzbremse und Radsätzen der Bauart 094 oder 096 erhielten die Wagen jetzt Scheiben- und Magnetschienenbremse sowie Radsätze der Bauart 093. Dazu wurde die Dämpfung der Drehgestellwiegen geändert und seitlich große Schlingerdämpfer ergänzt.

Die neue Typenbezeichnung lautet nun Bm235. In drei Jahren entstanden so 721 Bm235, welche ab 1979 im InterCity-Verkehr in ozeanblau-beiger Farbgebung eingesetzt werden konnten.

Die Einsätze im IC- und als Verstärkungswagen im InterRegio-Verkehr ab den 1990er Jahren, liefen erst in den 2000er Jahren aus. Dabei erhielten die Wagen Lackierungen in den typischen IC-Produktfarben und später in lichtgrau-verkehrsrot. Einzelne Wagen wurden sogar noch in das aktuelle ICE-Design umlackiert.

Best.-Nr. 58266				Best.-Nr. 58267			
				Best.-Nr. 58268			



- Neue Drehgestelle der BA 366 mit Scheibenbremsen
- Neuer Unterboden mit den spez. Änderungen des Bm235
- Scheibengebremste Radsätze der Bauart 093
- Maßstäbliche Nachbildung der Fenster
- Epochengerechte Inneneinrichtung

- Innenbeleuchtung vorbereitet bzw. eingebaut
- Gummiwulst am Übergang gefedert
- Kurzkupplungskinematik
- Lichtmaschine am Drehgestell extra angesetzt
- Extra angesetzte Tritte und Griffstangen

- Ausführung der auf Stoß geschweißten Dächer
- Kompatibel mit der elektrischen Kupplung aus dem BRAWA-Sortiment





ILLUSTRATION



Best.-Nr. **58269**



Best.-Nr. **58270**



Best.-Nr. **58271**

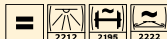


Schnellzugwagen Bm²³⁵ DB
Betriebs-Nr. 51 80 22-90 488-3

ILLUSTRATION



Best.-Nr. **58272**



Best.-Nr. **58273**



Best.-Nr. **58274**

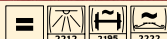


Schnellzugwagen Bm²³⁵ DB AG
Betriebs-Nr. 51 80 22-90 077-4

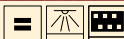
ILLUSTRATION



Best.-Nr. **58275**



Best.-Nr. **58276**



Best.-Nr. **58277**

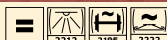


Schnellzugwagen Bm²³⁵ DB AG
Betriebs-Nr. 51 80 22-90 105-3

ILLUSTRATION



Best.-Nr. **58278**



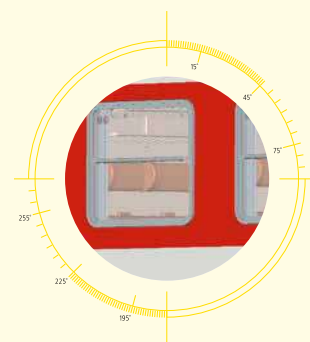
Best.-Nr. **58279**



Best.-Nr. **58280**



Schnellzugwagen Bm^{235.0} DB AG
Betriebs-Nr. 51 80 22-90 436-2



Schnellzugwagen Aüm203 DB

Betriebs-Nr. 51 80 10-40 237-9

Das Bundesbahn-Zentral-Amt (BZA) Minden der Deutschen Bundesbahn (DB) entwickelte um 1952 ein Typenprogramm für 26,4 m-Fernreisezugwagen (Gruppe-53). Unter der Leitung von Dr.-Ing. Adolf Mielich entstand ein als Baukasten-system ausgelegtes Wagen-Programm. Er griff seine Entwürfe aus der Reichsbahnzeit wieder auf, zudem viele moderne Elemente wie die geschlossenen Gummiwulstüber-gänge und 1000 bzw. 1200 mm breite Übersetzfenster. Von den Vorkriegswa-gentypen unterschied es sich durch gerade Abteilanzahlen und symmetrische Wagen-hälften, welche es ermöglichten, gleiche oder unterschiedliche Wagenklassen sowie Speise- und Packräume miteinander zu kombinieren. Nach neun Probewagen im Jahr 1952 begann 1955 die Serienferti-gung.



Best.-Nr. **58180** =   

Best.-Nr. **58181** =   

Best.-Nr. **58182** ~   



Modell: Mit Lichtmaschine Bauart G150



Best.-Nr. **58183** =   

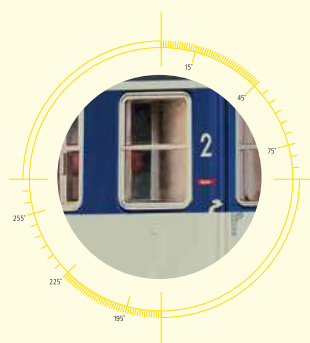
Best.-Nr. **58184** =   

Best.-Nr. **58185** ~   



Schnellzugwagen ABüm223 DB

Betriebs-Nr. 51 80 31-40 260-6



Best.-Nr. **58186** =   

Best.-Nr. **58187** =   

Best.-Nr. **58188** ~   



Modell: Mit Lichtmaschine Bauart G150

Schnellzugwagen Büm234 DB

Betriebs-Nr. 51 80 22-41 017-0



Best.-Nr. **58189** =   

Best.-Nr. **58190** =   

Best.-Nr. **58191** ~   



Modell: Mit Lichtmaschine Bauart G150

Schnellzugwagen Büm234 DB

Betriebs-Nr. 51 80 22-41 178-0



Best.-Nr. **58189** =   

Best.-Nr. **58190** =   

Best.-Nr. **58191** ~   



Modell: Mit Lichtmaschine Bauart G150

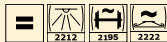
Schnellzugwagen Büm233 DB

Betriebs-Nr. 51 80 22-40 980-0

Die B4ümg-54 Reisezugwagen (1225 Stück) boten den Reisenden der 2. Klasse erstmals nur drei Sitze pro Bank, statt bisher vier. Diese Komfortverbesserung bei dem "Reisezugwagen fürs Volk" kam bei den Fahrgästen sehr gut an. Die erstklassige Wagenbauart A4ümg-54 (199 Stück) unterstrich beispielhaft den gestiegenen Reisekomfort jener Zeit. In eleganter, dunkelblauer Lackierung verließen die Wagen die Werke und wurden vorrangig in die F-Zugverbände der DB eingereiht. Vervollständigt wurde die Wagengruppe-53 durch die gemischt-klassigen AB4ümg-55 (357 Stück) und ab dem Ende der 1950er Jahre durch die Halbgepäckwagen der Bauart BPw4üm-58/59 (138 Stück). Durch ihre wegweisenden Neuerungen waren die Wagen, und die aus Ihnen abgeleiteten späteren Umbauten, für die kommenden Jahrzehnte nicht aus den Reisezügen der DB wegzudenken. So verwundert es nicht, dass die letzten Wagen teilweise erst zu Beginn in den 1990er Jahre ausgemustert wurden, oder dann ein zweites Leben im Museumsverkehr begannen.



Best.-Nr. **58260**



Best.-Nr. **58261**



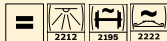
Best.-Nr. **58262**



Modell: Büm233 mit Drehfalttüren und 1000 mm Abteiffenstern



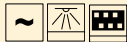
Best.-Nr. **58263**



Best.-Nr. **58264**



Best.-Nr. **58265**



Schnellzugwagen Düm902 DB

Betriebs-Nr. 51 80 92-40 084-6



Produktempfehlung: Die Schnellzugwagen Gruppe 53 & 61 (m-Wagen) in der Pop-Lackierung sind die passenden Ergänzungswagen zur formneuen BRAWA Dampflokomotive BR 011/012 auf Seite 4/5.



© SLG-EISENBahnSTIFTUNG, B. KAPPEL

- Maßstäbliche Nachbildung der Fenster
- Radsätze der Bauart 094/096 mit beidseitig gewellten Radscheiben
- Epochengetreue Inneneinrichtung

- Innenbeleuchtung vorbereitet bzw. eingebaut
- Gummiwulst am Übergang gefedert
- Kurzkupplungskinematik
- Lichtmaschine am Drehgestell extra angesetzt

- Extra angesetzte Tritte und Griffstangen
- Ausführung der auf Stoß geschweißten Dächer
- Kompatibel mit der elektrischen Kupplung aus dem BRAWA-Sortiment

HO

BEGLEITUNG FÜR DEN RÜBEZahl

EINHEITS-NEBENBAHNWAGEN CID-24 (BEIWAGEN FÜR "RÜBEZahl")



Einheits-Nebenbahnwagen Cidel-24 DRG Betriebs-Nr. Breslau 2945



Neben den Entwürfen für Hauptbahnpersonenwagen, die als "Donnerbüchsen" bekannt wurden, hatte die DRG auch Pläne für eine Serie "Nebenbahnwagen 1921" aufstellen lassen. Der Betrieb erachtete hierbei ein geringeres Gewicht als bei den Hauptbahnwagen und einen kürzeren Achsstand zum Befahren enger Radien als besonders wichtig. Aufgrund einer für die nächsten Jahre als ausreichend angesehenen Zahl Wagen und fehlender finanzieller Mittel wurden letztlich nur 74 Sitzwagen und sieben Gepäckwagen gebaut. Für die ab 1926 für den Einsatz im elektrifizierten schlesischen Netz gebauten Triebwagen Breslau 511-521 wurden insgesamt 42 zu Beiwagen umgerüstet.

Sie erhielten, sofern noch nicht vorhanden, elektrische Beleuchtung und Heizung sowie die notwendigen Steuerleitungen. Derart ausgerüstet verkehrten bis zu zwölf Beiwagen gemeinsam mit drei Triebwagen, um im Sommer Wanderer und im Winter Skifahrer auf die Höhen des Riesengebirges zu bringen. Die als Di-24 gebauten und nach 1928 in Cid-24 umgezeichneten Wagen, stellten mit 40 Exemplaren fast 50% aller gebauten Einheitsnebenbahnwagen. Elf von ihnen erhielten die notwendigen Einrichtungen für den elektrischen Wendezugbetrieb und waren ab 1931 als "Breslau 2926–Breslau 2930" und "Breslau 2940–Breslau 2945" auf der Zackenbahn unterwegs.

Best.-Nr. **45825**



Produktempfehlung: Die Einheits-Nebenbahnwagen Cid-24 sind die passenden Ergänzungswagen zum BRAWA Elektrotriebwagen eIT 1011-1021 DRG ("Rübezahl") auf Seite 18/19.

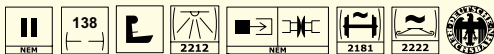


- Extra angesetzte Lagerdeckel
- Griffstangen aus schlagzähem Kunststoff
- Passgenau eingesetzte Fenster
- Dachlüfter extra angesetzt
- Detaillierter Unterboden mit vielen extra angesetzten Teilen
- Kurzkupplungs kinematik nach NEM-Norm
- Filigrane Trittstufen
- Vorbildgerechtem Bühnengeländer und Elektroakupplung





Best.-Nr. **45826**



Einheits-Nebenbahnwagen

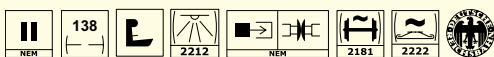
Ciel-25 DRG

Betriebs-Nr. Breslau 2939

Von den Ci-25 lieferte die Wumag in Görlitz nur eine Kleinserie von 4 Stück. Alle Wagen wurden für den Einsatz in Schlesien umgerüstet und in Hirschberg beheimatet. Nur ein Wagen überlebte den Krieg und gelangte zur DB, wo er 1964 ausgemustert wurde.



Best.-Nr. **45827**



Einheits-Nebenbahnwagen

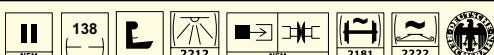
Bciel-24 DRG

Betriebs-Nr. Breslau 2914

Auch die Bci-24 entstanden bei Linke-Hofmann-Lauchhammer in Breslau nur in 5 Exemplaren und wurden komplett an die Zackenbahn versetzt. Zwei von ihnen verblieben nach Kriegsende bei der DR und wurden dort als normale Personenwagen eingesetzt. Der frühere "Breslau 2921" blieb erhalten und ist heute im ehemaligen "Veltener Traditionszug" der DR in Berlin-Schönweide stationiert.



Best.-Nr. **45828**



Packwagen Pwiel-29 DRG

Betriebs-Nr. Breslau 117 501

Im Gegensatz zu den Packwagen für Hauptbahnen besaßen die Pwi-29 nur eine Schiebetür und einen Zugang über eine offene Bühne. Alle 7 gebauten Fahrzeuge werden für den Triebwageneinsatz umgerüstet und gemeinsam mit den Personenwagen eingesetzt. Gerade im Winter wird viel Stauraum für das Wintersportgerät benötigt.



Abteilwagen C3 DRG

Betriebs-Nr. Hannover 68 214

Da man nach Gründung der DRG feststellte, dass besonders der Wagenpark der südwest-deutschen Rbd stark überaltert war, gab man zahlreiche Wagen hierhin ab. Bis 1929 gelangten so 2500 preußische Abteilwagen in den Südwesten und ca. 1000 nach Sachsen.

Nach Abschaffung der dritten Klasse begann man außerdem die bisherigen Traglastenwagen der drei Musterblattaussagen nach Ib 11 mit Bänken auszurüsten. Nach dem Umbau wurden sie als C3u Pr 04/30 eingereiht.

Ein Umstand, der eigentlich untypisch war und eine Identifizierung der Ursprungsbauart erschwerte. Die Jüngerer waren noch an den Pressblechachshaltern und den Tritten statt der Leiter an der Waggonstirnwand zu identifizieren. Trotz der Beschaffung neuer Einheitswagen konnte die DRG auf die Abteilwagen vorerst nicht verzichten. 1935 zählt man u. a. noch über 7000 C3 Pr 11 und ca. 4000 C3tr Pr 13, von denen aber ungefähr 3000 inzwischen ohne Traglastenabteil unterwegs waren. Nachdem man 1920 Versuche mit zweiachsigen Abteilwagen unternommen hat, werden zwar 450 Wagen dritter Klasse als zweiachsige Wagen geliefert, aber ein großes Umbauprogramm unterbleibt. So verkehren die meisten Wagen bis zum Kriegsende in fast unverändertem Äußeren. Erst Ende der 1930er Jahre beginnt man die Wagenkästen neu zu beblechen und dabei auf die Deckleisten zu verzichten.

Abteilwagen C3tr DRG

Betriebs-Nr. Hannover 53 988

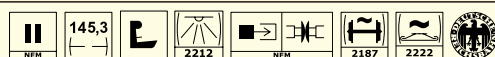
Abteilwagen C3u DRG

Betriebs-Nr. Hannover 56 344

BETRIEBSNR. ABWEICHEND



Best.-Nr. **45493**

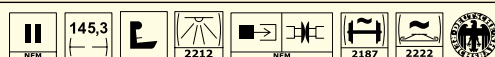


Hinweis zu Best.-Nr. 45490 - 45495: Als Wechselstrom-Tauschradsätze empfehlen wir die Radsätze mit der Best.-Nr. 2187. Bitte beachten Sie, dass nur die beiden äußeren Radsätze getauscht werden sollten. Der mittlere Radsatz darf nicht getauscht werden und ist für einen Kurvenlauf in R360 zwingend notwendig.

BETRIEBSNR. ABWEICHEND



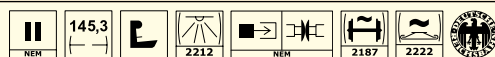
Best.-Nr. **45494**



BETRIEBSNR. ABWEICHEND

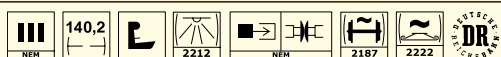


Best.-Nr. **45495**

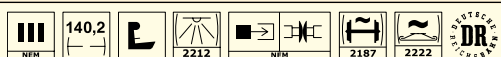




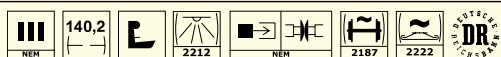
Best.-Nr. **45490**



Best.-Nr. **45491**



Best.-Nr. **45492**



Abteilwagen B3 DR Betriebs-Nr. 523-649

Auch die DR in SBZ hatte in allen Bereichen nur Mangel zu verwalten. Schnelle Neubeschaffungen und Reparaturen wie bei der DB waren nicht möglich. Um wenigstens die Unterhaltung zu erleichtern, führte man eine Gattungsbereinigung durch und versuchte jeden Wagentypen in nur wenigen Rbd und Bahnhöfen zu beheimaten. Naturgemäß wurde diese Maßnahme nur ein Teilerfolg und ließ sich faktisch nie richtig umsetzen. Ebenfalls zur leichteren Instandhaltung wurden viele Details an den Wagen vereinfacht. Die Oberlichter entfielen vollständig und wurden verschlossen. Pro Wagenseite entfiel die Hälfte der Türen, was zwar den Fahrgastwechsel behinderte, aber Material sparte. Dementsprechend gab es einen Grundriss mit Durchgang und eine neue Inneneinrichtung. Ab 1963 entstanden dann analog der DB neue Wagen, indem ein aufgearbeitetes Untergestell mit einem neuen Wagenkasten kombiniert wurde. Die DR nannte das "Rekowagen" - entsprechend den schon vorhandenen Rekoloks" (Reko - für Rekonstruktion). Die letzten Abteilwagen standen noch 1970 im Einsatz, erhielten jedoch keine EDV-Nummer mehr.

Abteilwagen B3tr DR Betriebs-Nr. 526-253

Abteilwagen B3u DR Betriebs-Nr. 525-455

Abteilwagen AB4 K.P.E.V.

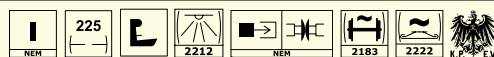
Betriebs-Nr. Erfurt 50

Bis nach dem Zweiten Weltkrieg dominierte im Personenverkehr der Abteilwagen, eine heute wenig bekannte Wagenbauart. Die ersten Abteilwagen leiteten sich vom Wagenkasten einer Postkutsche ab; mehrere Kutschenkästen standen hintereinander auf einem Eisenbahnfahrgestell. Die Abteiltüren führten direkt ins Freie, was schnellen Fahrgastwechsel ermöglichte. Vor allem die Preußische Staatsbahn nutzte verschiedene Abteilwagenarten, zunächst zweiachsig, später dreiachsig; ab 1890 kamen vierachsige Wagen für Eilzüge hinzu. Ab 1895 wurden die ersten Wagen nach Musterblättern gebaut; ab 1900 folgten 700 längere Wagen nach D.I.21 bis D.I.23.



BETRIEBSNR. ABWEICHEND

Best.-Nr. **45267**



Modell: Mit Bremserhaus; mehrteiliges Drehgestell; Inneneinrichtung eingebaut; einzeln angesetzte Lüfter; viele extra angesetzte Griffstangen; feine Bedruckung und Lackierung; für Innenbeleuchtung vorbereitet

Abteilwagen ABC4 K.P.E.V.

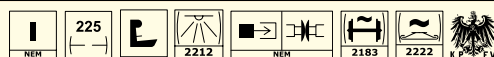
Betriebs-Nr. Erfurt 111

Diese Wagen hatten ein gemeinsames Untergestell und ein erhöhtes Bremserhaus, und wurden zusammen mit ähnlichen Bauarten für Eilzüge in Preußen eingesetzt, teils auch ins Ausland. Nach dem Ersten Weltkrieg verblieb der Großteil bei der Deutschen Reichsbahn und wurde weiter im Eilzugdienst genutzt. Ab 1930 gab es so viele modernere Wagen, dass die vierachsigen Abteilwagen allmählich in normale Personenzüge überführt wurden; viele endeten später bei der Bundesbahn.



BETRIEBSNR. ABWEICHEND

Best.-Nr. **45268**



Abteilwagen C4 K.P.E.V.

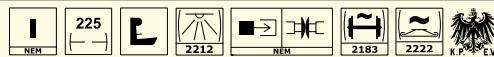
Betriebs-Nr. Erfurt 219

Die Umbauprogramme der 1950er Jahre ermöglichten schließlich das Ausmustern dieser Wagen. Von den drittklassigen Wagen nach Blatt D.I.23 wurden die meisten gebaut; im Zugverband wirkten sich Filzbeilagen zwischen Untergestell und Wagenkasten auf den Komfort aus. Zur Belüftung gab es Oberlichtschlitze, außen durch Bachmann-Kappen abgedeckt; innen wurden sie über einen Schieber geöffnet.



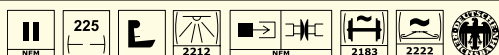
BETRIEBSNR. ABWEICHEND

Best.-Nr. **45269**





Best.-Nr. **45270**



Abteilwagen B4 DRG

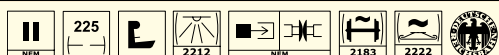
Betriebs-Nr. Mainz 20 701

Bereits bei der DRG begann bei planmäßigen Untersuchungen der Rückbau der Bremsenräume an Reisezugwagen, nur die Handbremseinrichtung musste aus gesetzlichen Gründen erhalten bleiben. Trotzdem überlebten auch Wagen mit Bremsenraum den Zweiten Weltkrieg und kamen bei beiden deutschen Bahnverwaltungen zum Einsatz.

Außerdem wurden die Bachmann-Kappen vielfach gegen Wendler-Sauger getauscht. Kurioserweise wurden die Abortaußen-türen bei der DRG wieder verschlossen und später oft vollständig entfernt.



Best.-Nr. **45271**



Abteilwagen BC4 DRG

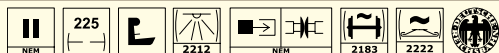
Betriebs-Nr. Mainz 30 630

Auch beim früheren ABC entfiel das Erstklassabteil, die Wagen liefen fortan unter BC4 Pr 00 oder BC4 Pr 98a. Die Wagen wurden stetig den geänderten Erfordernissen angepasst, so erhielten sie schon früh Hülsenpuffer anstelle der Korb-puffer sowie andere Bremschläuche.

Auch die "Bachmann-Kappen" an den Oberlichtern wurden durch Wendler-Sauger ersetzt.



Best.-Nr. **45272**



Abteilwagen C4 DRG

Betriebs-Nr. Mainz 41 690

Die durch die DRG übernommenen Abteilwagen kamen vor allem im Berufsverkehr in Ballungsgebieten zum Einsatz, liefen aber auch noch immer in Eilzügen mit teilweise respektablen Laufwegen. Mindestens 45 Wagen waren durch die DRG mit einem Traglastenabteil versehen und daher in C4tr umgezeichnet worden. Hier konnte es einem durchaus passieren, dass die Bäuerin mit Schwein oder Schaf auf dem Weg in die Stadt war.

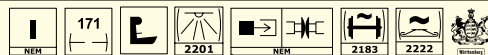
BETRIEBSNR. ABWEICHEND

Personenwagen C. K.W.St.E.
Betriebs-Nr. 36

Die Königlich Württembergischen Staats Eisenbahnen (K.W.St.E.) beschafften ab 1845 insgesamt 350 vierachsige Personenwagen. Diese wurden durch ständige Umbauten den steigenden Anforderungen angepasst. Im Jahr 1899 lief ein großes Umbauprogramm an, bei dem ein Teil der Wagen neue Aufbauten mit modernen Doppelfenstern erhielten. Als vierachsige Wagen der dritten Klasse wurden sie in die Gattung C. eingereiht. In dieser modernisierten Form erreichten manche der alten Wagen ein Alter von mehr als 100 Jahren.



Best.-Nr. **45717**



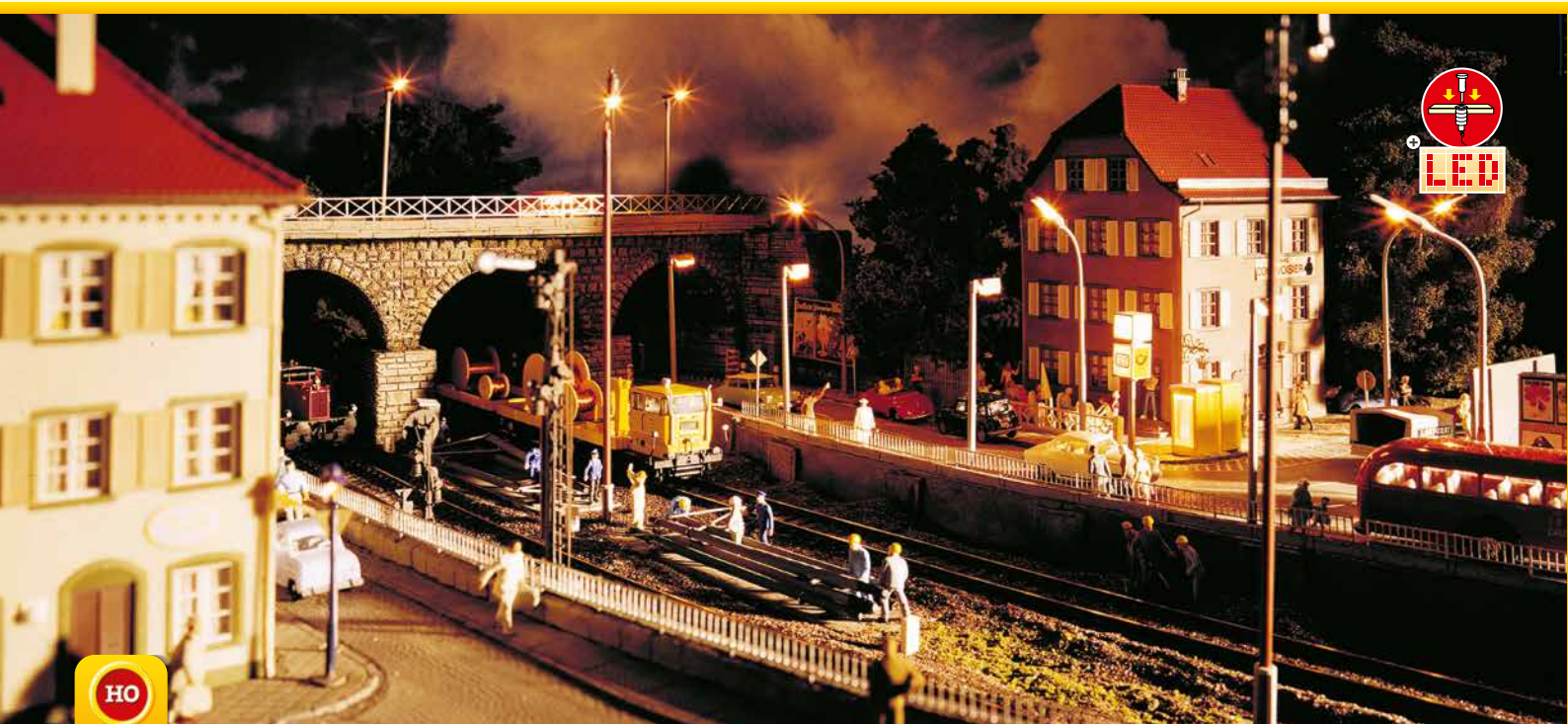
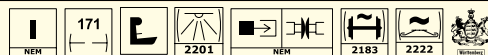
Modell: Radsätze in Spitzenlagerung; Radlager und Federpaket extra angesetzt; massstäbliche Seitenwangen; extra angesetzte Gasbehälter; komplett lackierter Wagenkasten, Gehäuse und Dach mit Rußspuren; angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke

Personenwagen BC. K.W.St.E.
Betriebs-Nr. 44

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 4,5 m und 5,5 m in Dienst.

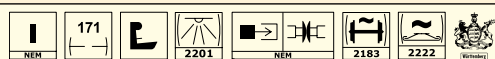


Best.-Nr. **45718**





Best.-Nr. **45719**

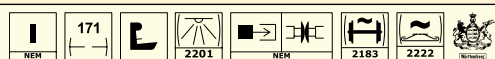


Personenwagen C. K.W.St.E. Betriebs-Nr. 122

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 181 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 D4i in den Bestand der DRG übernommen wo sie erst in den 30er-Jahren aus dem Plandienst ausschieden.



Best.-Nr. **45720**



Gepäckwagen GEP K.W.St.E. Betriebs-Nr. 12

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

ECHTE GLANZLICHTER IN SACHEN ANLAGENGESTALTUNG



Unsere Stecksockelleuchten sind ein echtes Highlight für ambitionierte Anlagenbauer. Durch ihre intelligente Technik lassen sie sich nicht nur ganz einfach installieren, sondern können auch bis zu 10° ausgerichtet werden, um unebenes Gelände auszugleichen – ein einzigartiger Vorteil im Anlagenbau. Die BRAWA Stecksockelleuchten sind aus hochwertigen Materialien gefertigt und glänzen dank feiner Details mit hoher Originaltreue. Sie sind mit leistungsstarken LEDs ausgestattet und sorgen so dafür, dass Sie Ihre Anlage ins richtige Licht setzen können. Zum Schutz der LED im AC-Betrieb sind BRAWA-Leuchten mit einer Diode ausgestattet.



Personenwagen AB4ü-38 DRG

Betriebs-Nr. siehe Website

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

Personenwagen BC4ü-39 DRG

Betriebs-Nr. siehe Website

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

Personenwagen C4i DRG

Betriebs-Nr. Münster 19 392

Insgesamt plante die Deutsche Reichsbahn die Anschaffung von über 1.000 Wagen in verschiedenen Ausführungen. Kriegsbedingt wurden jedoch zwischen 1939 und 1940 nur 543 Serienfahrzeuge geliefert, die sich auf 103 AB4ü-38, 310 C4ü-38, 65 ABC4ü-39 und 65 BC4ü-39 verteilten. Parallel zu den Sitzwagen stieß die Mitropa bei der Waggonindustrie eine Überarbeitung der WR4ü-35 Konstruktion an. Anders als bei den Sitzwagen entstand jedoch keine gänzlich neue Konstruktion. Vielmehr adaptierte man die nach außen verlegten Einstiegstüren und ergänzte die Rahmenschürze. Die nach innen versetzten Fenster wurden ebenso beibehalten wie die abweichende Fensterhöhe.

Personenwagen C4i DRG

Betriebs-Nr. Münster 19 395

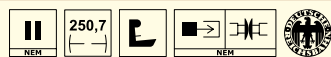
Durch die späte Auslieferung der Wagen waren die Einsätze bis zur kriegsbedingten Einstellung des Schnellzugverkehrs eher rar. Viele Wagen wurden daher auch zum Schutz vor Zerstörung in vermeintlich sicheren Bahnhöfen eingelagert. Dass dies nicht immer gelang, belegen diverse Wagen, welche als Kriegsverluste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



Best.-Nr. **58192** =   

Best.-Nr. **58193** =   

Best.-Nr. **58194** ~   



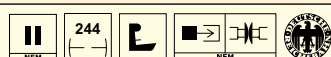
Modell: Metallachshalter; vorbildgerechte Achslagerdeckel; Bremsbacken in Radebene; extra angesetztes Achsbremsgestänge; mehrteilige Bremsanlage; variantengerechte Inneneinrichtung; vollständige Nachbildung des Fahrzeugbodens; Innenbeleuchtung vorbereitet bzw. eingebaut; Kurzkupplungskinematik



Best.-Nr. **58195** =   

Best.-Nr. **58196** =   

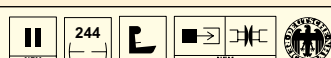
Best.-Nr. **58197** ~   



Best.-Nr. **58242** =   

Best.-Nr. **58243** =   

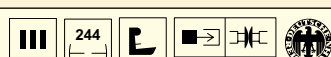
Best.-Nr. **58244** ~   



Best.-Nr. **58245** =   

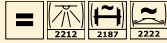
Best.-Nr. **58246** =   

Best.-Nr. **58247** ~   





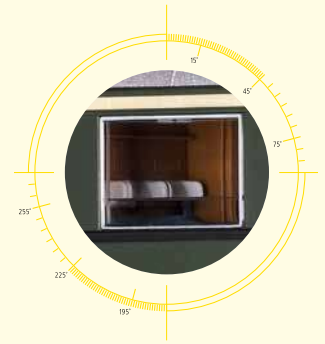
Best.-Nr. **58315**



Best.-Nr. **58316**



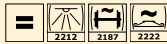
Best.-Nr. **58317**



Personenwagen Aüe³¹⁰ DB
Betriebs-Nr. 51 80 17-40 010-3



Best.-Nr. **58318**



Best.-Nr. **58319**



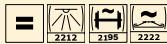
Best.-Nr. **58320**



Personenwagen ABüe³³⁶ DB
Betriebs-Nr. 51 80 38-43 100-4



Best.-Nr. **58198**



Best.-Nr. **58199**



Best.-Nr. **58200**

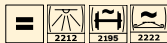


Nahverkehrswagen Bnrzb⁷²⁸
"Flughafen Frankfurt/Main" DB
Betriebs-Nr. 50 80 22-34 547-6

Der stetig wachsende Bedarf im Verkehrsaufkommen und die Tatsache, dass gerade die 3yg nur für eine geringe Nutzungsdauer ausgelegt waren, führte 1958 zu den ersten Prototypen der neuen n-Wagen. Basierend auf den Erkenntnissen der vorangegangenen Neuentwicklungen und den Prototypen, entstanden die drei Grundtypen mit 5 Abteilen 1. Klasse in Wagenmitte und zwei Großräumen 2. Klasse (AB4nb), drei Großräumen 2. Klasse (B4nb) und zwei Großräumen 2. Klasse und Gepäckabteil mit Führerraum (BD4nf). Hatte man bei den Prototypen noch Versuche mit Seitenblechen aus Aluminium, normalem Stahl und auch gesickten Seitenwänden gemacht, so entschied man sich für den Serienbau letztlich eine Beblechung aus Edelstahl (V2A) zu nehmen. Da die Lackierung der Wagen als Korrosionsschutz auf diesem Material entfallen konnte, wurden die n-Wagen unterhalb der Fenster mit einem sog. Pfauenaugenmuster angeschliffen. Dieses Schliffmuster, in Verbindung mit der silbernen Oberfläche des V2A brachten den n-Wagen schnell den markanten Spitznamen "Silberlinge" ein.



Best.-Nr. **58201**



Best.-Nr. **58202**



Best.-Nr. **58203**



Nahverkehrswagen Bnrzb⁷²⁸
"Flughafen Frankfurt/Main" DB
Betriebs-Nr. 50 80 22-34 548-4

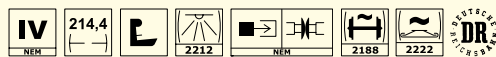


Personenwagen Bghwe DR
 Betriebs-Nr. 57 50 28-13 449-3

Ab 1963 begann das Raw Halberstadt auf aufgearbeiteten Untergestellen, die auf Einheitslänge gebracht worden waren, neue Wagenkästen zu setzen. Als Laufwerk kamen aufgearbeitete und geringfügig umgebaute preußische Regeldrehgestelle und amerikanische Drehgestelle zum Einsatz. Schon bald stellte man fest, dass die Aufarbeitung altbrauchbarer Teile wenig sinnvoll ist und baute die folgenden Serien komplett aus Neuteilen. Als Laufwerk verwendete man nun Görlitzer Drehgestelle der Bauform V. Bis 1977 entstanden so 3.030 Rekowagen 2. Klasse.



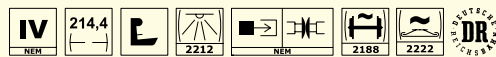
Best.-Nr. **51321**



Modell: Vorbildgerechte Nachbildung der Türen; detaillierte Nachbildung der „Görlitz V“ Drehgestelle; Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; maßstäbliche Fenster; präzise Bedruckung und Lackierung; Wagenübergang mit separat angesetztem Gummiwulst



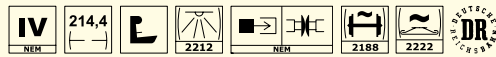
Best.-Nr. **51322**



Personenwagen Bghwe DR
 Betriebs-Nr. 57 50 28-13 190-3



Best.-Nr. **51323**



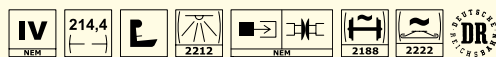
Personenwagen Bghwe DR
 Betriebs-Nr. 57 50 28-13 171-3

Personenwagen BDghws DR
 Betriebs-Nr. 57 50 82-15 006-2

Während es an älteren Gepäckwagen für den Einsatz mit den Rekowagen nicht mangelte und außerdem das Raw Delitzsch zeitgleich ältere Gepäckwagen in sogenannte Modernisierungswagen umbaute, fehlte ein Wagen mit nur einem kleinen Gepäckabteil für den Einsatz auf Strecken mit geringem Verkehrsaufkommen. Daher entwickelte man 1969 einen Rekowagen mit Gepäckabteil, der die Bezeichnung BDghwse und bereits eine EDV-gerechte Nummer erhielt. Ab 1973 wurden von ihm 202 Stück beschafft, die auch zahlreich im Schnellzugverkehr eingesetzt wurden und so die BRD, CSSR und Polen erreichten.



Best.-Nr. **51324**

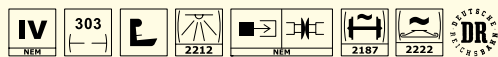


Reisezugwagen Bmhe DR
Betriebs-Nr. 51 50 21-40 044-2

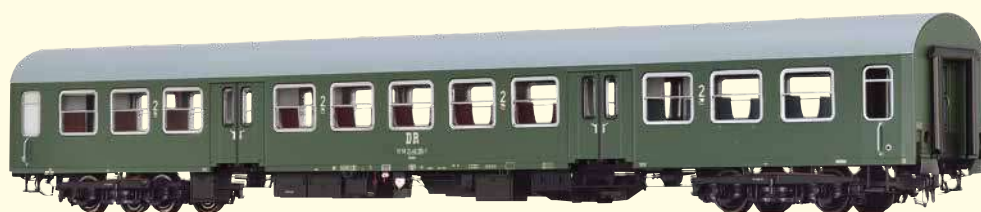
Bis 1977 produzierte das Raw Halberstadt über 3.000 vierachsige Rekowagen für die DR, deren Kastenlänge damals ein Zugeständnis an die baulichen Gegebenheiten des Raw darstellte. Inzwischen waren diese Wagen jedoch für den Berufs- und Nahverkehr nicht mehr zeitgemäß und für hochwertige Einsätze nicht mehr geeignet. Da die Waggonindustrie der DDR mit Exportaufträgen vollkommen ausgelastet war, kam auch für den Bau des neuen Wagens nur das Raw Halberstadt infrage. Weil die Anlagen dort inzwischen erweitert worden waren, konnte das neue Fahrzeug nun auch das UIC-Maß von 26,4 m voll ausschöpfen. Bereits 1973 entstand daher ein Musterwagen, dem 1975 ein zweiter folgte. Beide wurden im täglichen Betrieb ausgiebig erprobt. Recht schnell prägte der Volksmund für sie den Namen „Langer Halberstädter“, was bestimmt auch mit den hier produzierten berühmten Würstchen zusammenhing.



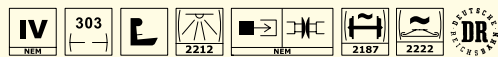
Best.-Nr. **51145**



Modell: Originalgetreue Nachbildung der Drehgestelle; passgenau eingesetzte Fenster; epochengerechte Inneneinrichtung; Innenbeleuchtung vorbereitet; bedruckte Fensterrahmen; Gummivulst am Übergang gefedert; Kurzkupplungskinematik; Lichtmaschine am Drehgestell extra angesetzt; feine Bedruckung und Lackierung; extra angesetzte Tritte in feiner Materialstärke; extra angesetzte Luftheizung am Wagenboden; extra angesetzter Bremslösezug aus Metalldraht; frei stehende Griffstangen



Best.-Nr. **51146**



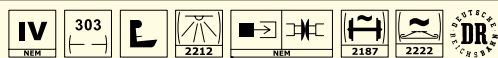
Reisezugwagen Bmhe DR
Betriebs-Nr. 51 50 21-40 105-1

Reisezugwagen Bmhe DR
Betriebs-Nr. 51 50 21-40 115-0

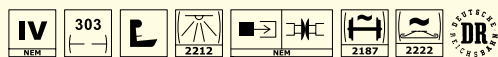
Bereits während der Konstruktion kam seitens der DR die Forderung auf, der Wagen solle auch für „hochwertige internationale Einsätze“ tauglich sein, was bei der Gestaltung natürlich zu Kompromissen führen musste. So entstand ein Wagen mit zwei Einstiegen und drei Fahrgasträumen mit Mittelgang. Auf den ersten Blick erscheint der Bmhe daher wie eine Kopie der DB-Silberlinge, ist aber eher eine Weiterentwicklung der Bghwe-Wagen unter Berücksichtigung vieler neuer Komponenten. Deutlich wird das auch im Eigengewicht, denn das ist mit 39 t ziemlich hoch und entsprach damit nicht dem in der DDR so oft angestrebten „Weltniveau“. Die Wagen bewährten sich im Betrieb und wurden durch die Reisenden durchaus als Fortschritt wahrgenommen. Entsprechend den Forderungen bei der Bestellung wurden sie anfänglich fast ausschließlich in Schnellzügen des nationalen und internationalen Verkehrs eingesetzt. Dabei erreichten sie auch Ziele in der CSSR, Polen und der BRD.



Best.-Nr. **51169**



Best.-Nr. **51170**



Reisezugwagen Bmhe DR
Betriebs-Nr. 51 50 21-40 122-6





GESCHWEISST, NICHT GENIETET. HISTORISCHE WENDE IM WAGGONBAU

GEPÄCKWAGEN PW4Ü-36/37



© FRITZ WILLKE, SLG. STEFAN CARSTENS

Der allgemeine Stand der Schweißtechnik ermöglichte es der Deutschen Reichsbahn (DRB), ab dem Jahr 1935, den Waggonbau vollständig auf diese Technik umzustellen. Zeitgleich gab es durch die bisherigen Gepäckwagen der genieteten Bauarten nicht genügend Ersatz für in die Jahre gekommene Länderbahnbauarten.

Vor diesem Hintergrund beauftragte die DRB das Reichsbahnzentralamt für Maschinenbau zusammen mit der Waggonfabrik Linke-Hoffmann-Werke AG mit der Konstruktion eines vollständig geschweißten D-Zug-Gepäckwagens der Bauart 1935, 1936 und 1936a.

Im Fahrzeugprogramm 1935 II wurden von dem 21,72 m langen Wagen zwanzig Stück bestellt. 59 leicht überarbeitete Wagen folgten im Programm 1936 I. Darunter waren mit den Wagen der Bauart 1936a die ersten Fahrzeuge mit einer stromlinienförmigen Dachkanzel. Die Bestellungen I und II des Jahres 1937 umfassten 252 Wagen, die fast identisch mit denen der Bauart 1936a waren. Damit standen ab 1940 der DRB 331 Stück moderne D-Zug-Gepäckwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h für die betrieblichen Belange zur Verfügung.

Während die 18 zur Deutschen Reichsbahn gelangten Wagen in ihrer späteren Einsatzzeit so gut wie keine Umbauten erfuhren, gab es bei der Deutschen Bundesbahn bei über 123 Wagen mehrere Anpassungen. Die auffälligste war sicherlich der Wegfall der Dachkanzel bei einer Vielzahl der Wagen ab Mitte der 1960er Jahre. Damit der Zugführer trotzdem die Übersicht über seinen Zug behielt, wurde auf der rechten Fahrzeugseite ein zusätzliches Fenster eingebaut.

Zudem entfielen nach und nach die Hundeabteile mit ihren nach außen zu öffnenden Türen, da Hunde ab den 1950er Jahren auch in den Abteilen reisen durften.

Durch die modernen Gepäckwagen der m-Wagen-Serien wurden die Altbauwagen der Bauarten 36 und 37 mehr und mehr durch moderne Bauarten ersetzt, sodass 1984 die letzten Wagen ausgemustert wurden.



- Metallachshalter
- Vorbildgerechte Achslagerdeckel
- Bremsbacken in Radebene
- Extra angesetztes Achsbremsgestänge

- Mehrteilige Bremsanlage
- Variantengerechte Seitenwände
- Variantengerechte Dachausführung
- Vollständige Nachbildung des Fahrzeugbodens

- Innenbeleuchtung vorbereitet bzw. eingebaut
- Kurzkupplungskinematik
- Feine Bedruckung und Lackierung



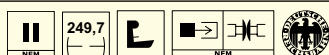
ILLUSTRATION



Best.-Nr. **58293** =   

Best.-Nr. **58294** =   

Best.-Nr. **58295** ~   



Gepäckwagen Pw4ü-36 DRG
Betriebs-Nr. 105 599 Stuttgart

ILLUSTRATION



Best.-Nr. **58296** =   

Best.-Nr. **58297** =   

Best.-Nr. **58298** ~   



Gepäckwagen Pw4üe-37/52 DB
Betriebs-Nr. 105 735 Esn

ILLUSTRATION



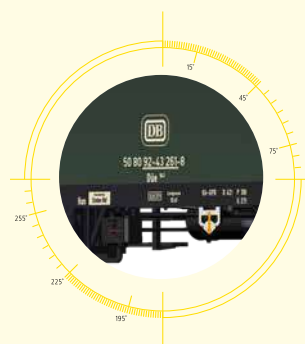
Best.-Nr. **58299** =   

Best.-Nr. **58300** =   

Best.-Nr. **58301** ~   



Gepäckwagen Düe 941 DB
Betriebs-Nr. 50 80 92-43 261-8

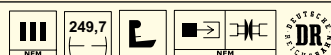




ILLUSTRATION

Best.-Nr. **58308** =

Best.-Nr. **58309** =



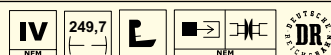
Gepäckwagen Pw4üe DR
Betriebs-Nr. 643 015



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **58310** =

Best.-Nr. **58311** =



Gepäckwagen Dge DR
Betriebs-Nr. 50 50 92-13 360-0



ILLUSTRATION

Best.-Nr. **58302** =

Best.-Nr. **58303** =

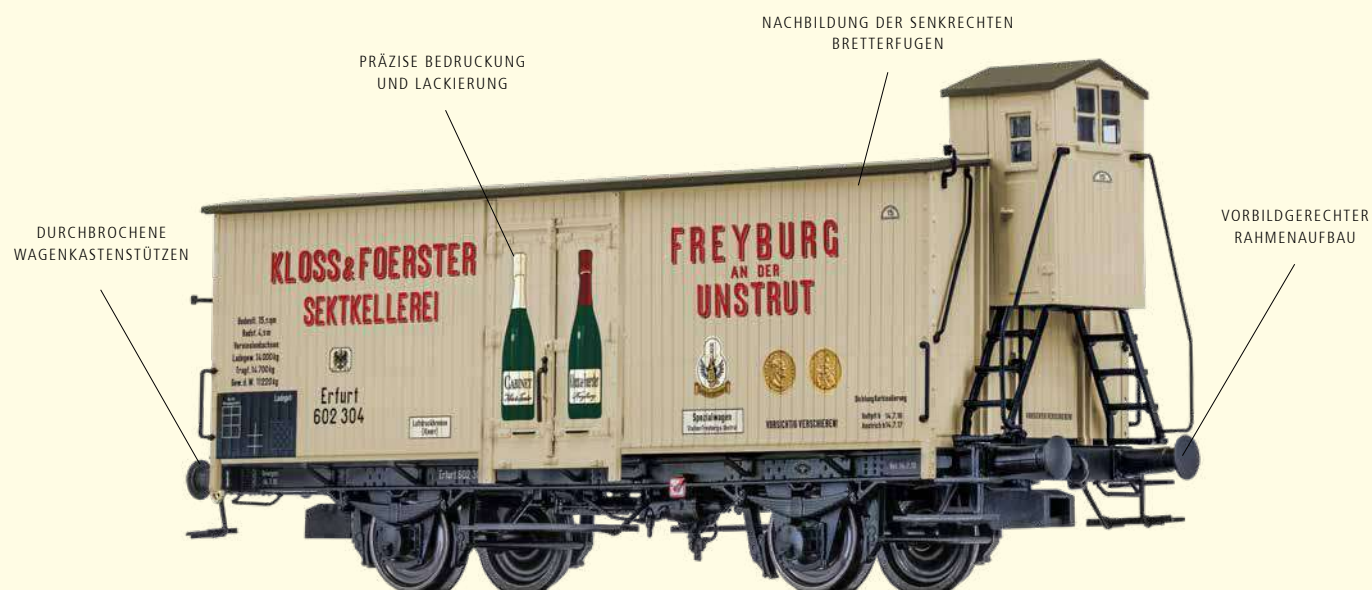
Best.-Nr. **58304** ~









Gepäckwagen Pw4üe ÖBB
Betriebs-Nr. 60 346








Bierwagen "Kloss & Foerster" K.P.E.V.
Betriebs-Nr. Erfurt 602 304



Best.-Nr. **51317**      







Kühlwagen "Franz Wiehart Sohn Molkerei" ÖBB
Betriebs-Nr. G105801



Best.-Nr. **51166**      **ÖBB**






Bierwagen "Gefrierfleisch Hamburg Altona" DRG
Betriebs-Nr. Altona 528 646 [P]



Best.-Nr. **51213**      






Bierwagen "Brasserie Schutzenberger" A.L.
Betriebs-Nr. 505.244 [P]



Best.-Nr. **51205**      **A.L.**

Bierwagen "Schwarzenbergsky Pivovar Louny" ČSD
Betriebs-Nr. Gb 221 256 [P]



Best.-Nr. **51212**      **ČSD**

Kühlwagen Tf "VEB Chem. Werke Buna" DR
Betriebs-Nr. 58-10-87 [P]



Best.-Nr. **51217** III 110,3 NEM NEM 2187 DR

Bierwagen "Dortmunder Actien-Brauerei" DB
Betriebs-Nr. 21 80 080 0 168-5 [P]



Best.-Nr. **51201** IV 110,3 NEM NEM 2187 DB

Gedeckter Güterwagen (Gw) G "Werkswagen Keramische Werke
Hermsdorf" DR
Betriebs-Nr. 20 50 010 0066-5



Best.-Nr. **51311** IV 107,2 NEM NEM 2187 DR

Gedeckter Güterwagen (Gw) G "Simson" DR
Betriebs-Nr. 21 50 112 3053-3



Best.-Nr. **51312** IV 107,2 NEM NEM 2187 DR

Staubbehälterwagen Ucs56 Kds "Quarzwerte" DB
Betriebs-Nr. 359 126



Best.-Nr. **51328** III 98,2 NEM NEM 2187 DB

Staubbehälterwagen Ucs908 DB
Betriebs-Nr. 21 80 910 5 777-6



Best.-Nr. **51327** IV 98,2 NEM NEM 2187 DB

Staubbehälterwagen Ucs909 "EVA" DB
Betriebs-Nr. 43 80 910 4 455-4 [P]



Best.-Nr. **51329** IV 98,2 NEM NEM 2187 DB

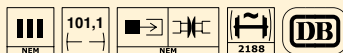
**AKTUELLES VON BRAWA
AUTOMATISCH ERFAHREN**

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

Leichtbaukesselwagen Uerdingen Z [P]
 "Kontinentale Öl-Transport" DB
 Betriebs-Nr. 558 724 [P]



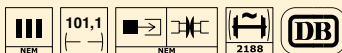
Best.-Nr.
51155



Leichtbaukesselwagen Uerdingen Z [P] "VTG" DB
 Betriebs-Nr. 594 133 [P]



Best.-Nr.
51156



Leichtbaukesselwagen Uerdingen Z [P] "BP" DB
 Betriebs-Nr. 581 300 [P]



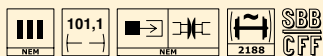
Best.-Nr.
51159



Leichtbaukesselwagen Uerdingen Z [P] "Etra" SBB
 Betriebs-Nr. 538 539 [P]



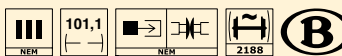
Best.-Nr.
51160



Leichtbaukesselwagen Uerdingen Z [P] "Tankwagon Anvers" SNCB
 Betriebs-Nr. 506128 [P]



Best.-Nr.
51162



Gedeckter Güterwagen Gmms "Carl Zeiss Jena" DR
 Betriebs-Nr. 21 50 120 0095-0



Best.-Nr.
51367

IV NEM	121,6 —	■ → □ NEM	□ □ □ 2187	DR DEUTSCHE EISENBAHNEN
-----------	------------	--------------	---------------	-------------------------------

Gedeckter Güterwagen Gmhs55 "Moser Roth" DB
 Betriebs-Nr. 291 248



Best.-Nr.
51372

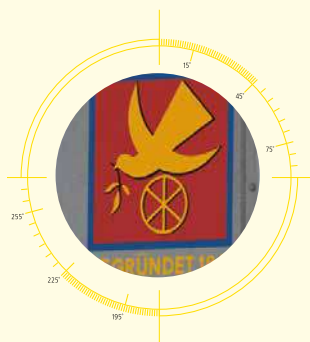
III NEM	121,6 —	■ → □ NEM	□ □ □ 2187	DB DEUTSCHE EISENBAHNEN
------------	------------	--------------	---------------	-------------------------------

Gedeckter Güterwagen Gs^[1200] "Simson" DR
 Betriebs-Nr. 21 50 120 0052-1



Best.-Nr.
51364

IV NEM	127,3 —	■ → □ NEM	□ □ □ 2187	DR DEUTSCHE EISENBAHNEN
-----------	------------	--------------	---------------	-------------------------------



Gedeckter Güterwagen Gs²¹² DB AG
 Betriebs-Nr. 01 80 125 3 827-0



Best.-Nr.
51368

V NEM	121,6 —	■ → □ NEM	□ □ □ 2187	DB DEUTSCHE EISENBAHNEN
----------	------------	--------------	---------------	-------------------------------



Gedeckter Güterwagen Glimmhs57 "Persil" DB
Betriebs-Nr. 217 284



Best.-Nr. **51354** III 143,7 NEM 2187 DB

Gedeckter Güterwagen Glimmhs57 "Miele" DB
Betriebs-Nr. 217 288

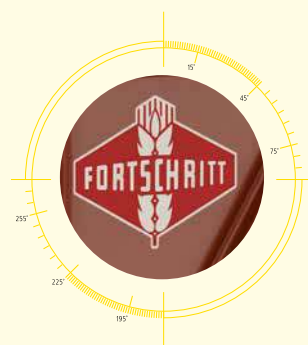


Best.-Nr. **51355** III 143,7 NEM 2187 DB

Gedeckter Güterwagen Gos "Fortschritt" DR
Betriebs-Nr. 21 50 140 4356-0



Best.-Nr. **51352** IV 143,7 NEM 2187 DR



Schiebewandwagen Hbis²⁹⁹ "Miele" DB
Betriebs-Nr. 21 80 225 3 676-5



Best.-Nr. **51358** IV 161,1 NEM 2188 DB

Schiebewandwagen Hbis "Albani" DSB
Betriebs-Nr. 25 86 225 0 566-1



Best.-Nr. **51361** IV 161,1 NEM 2188 DSB

Schiebewandwagen Hbis²⁹⁹ "Dr. Oetker" DB
Betriebs-Nr. 21 80 211 5 421-4



Best.-Nr. **51346** IV 161,1 NEM 2188 DB



© W. BÜGEL, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Gedeckter Güterwagen Glr DRG
Betriebs-Nr. 80 294



Best.-Nr.
51347

II 139,1 NEM 2188

Gedeckter Güterwagen Glr22 DB
Betriebs-Nr. 191 610



Best.-Nr.
51348

II 139,1 NEM 2188 DB

Gedeckter Güterwagen Glr DR
Betriebs-Nr. 21 50 118 0152-3



Best.-Nr.
51349

IV 139,1 NEM 2188 DR

Behältertragwagen Lbs⁵⁸⁹ DB, mit Eoskrt022 "Von Haus zu Haus"
Betriebs-Nr. 21 80 411 3 837-9



Best.-Nr.
49138

IV 149,4 NEM 2188 DB

Behältertragwagen BTmms58 DB, mit Efkr 401 "von Haus zu Haus"
Betriebs-Nr. 020 380



Best.-Nr.
49139

III 149,4 NEM 2188 DB

Behältertragwagen BTmms58 DB, mit Efkr 401 "Knorr"
Betriebs-Nr. 021 169



Best.-Nr.
49140

III 149,4 NEM 2188 DB

Offener Güterwagen Eas [5965] DR
Betriebs-Nr. 31 50 596 6627-5



Best.-Nr.
51369

IV 161,6 NEM 2188 DR

Offener Güterwagen Eas⁰⁷⁰ DB AG
Betriebs-Nr. 11 80 596 6 118-1



Best.-Nr.
51370

V 161,6 NEM 2188 DB



Kühlwagen Ibcs "STEF" SNCF
Betriebs-Nr. 11 87 082 7 061-6 [P]



Best.-Nr. **51150**

Kühlwagen Ibcs-v SBB
Betriebs-Nr. 42 85 805 7 010-2



Best.-Nr. **51152**

Kühlwagen Ibcs "INTERFRIGO" SNCB
Betriebs-Nr. 11 88 083 0 067-7 [P]



Best.-Nr. **51154**

Tiefladewagen Stm309 DB
Betriebs-Nr. 980 214



Best.-Nr. **51196**

Tiefladewagen Uikk⁶³¹ DB
Betriebs-Nr. 21 80 990 3 905-7



Best.-Nr. **51197**

Tiefladewagen Ld NS
Betriebs-Nr. 90 101



Best.-Nr. **51198**

Tiefladewagen Ui NS
Betriebs-Nr. 21 84 909 1 000-8



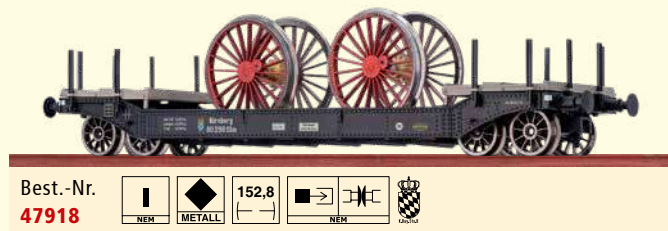
Best.-Nr. **51199**

i

BRAWA Loks und Wagen fahren wahlweise mit Gleich- oder Wechselstrom auf gängigen Gleisen und sind auch Märklin® kompatibel. Damit haben Modellbahnfans noch mehr Auswahl an besonders hochwertigen Modellen.

Die H0-Wagen von BRAWA werden standardmäßig mit Gleichstrom-Radsätzen geliefert, können jedoch auch ohne Aufpreis mit Wechselstrom-Radsätzen bestellt werden. Informationen zu den passenden Tauschradsätzen finden Sie in den Prospekten und auf der BRAWA Website.

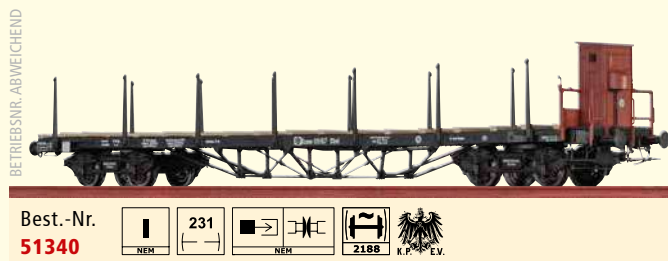
Tiefladewagen SSm K.Bay.Sts.B., mit Ladegut "S2/6 Radsätzen"
Betriebs-Nr. Nürnberg 80298



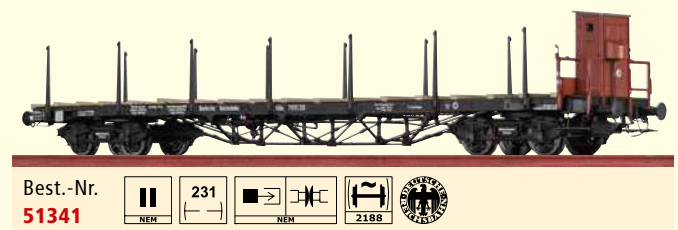
Tiefladewagen Ja "AEG" k.k.St.B.
Betriebs-Nr. 280101 [P]



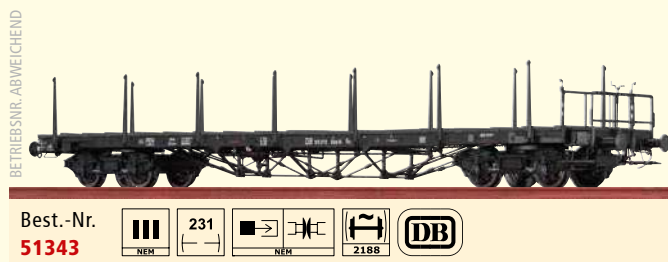
Drehgestellflachwagen SSI m K.P.E.V.
Betriebs-Nr. Essen 119 169



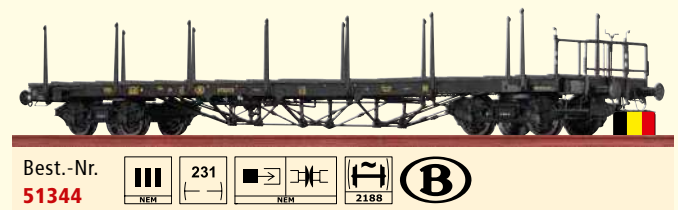
Drehgestellflachwagen SSI DRG
Betriebs-Nr. Köln 7810



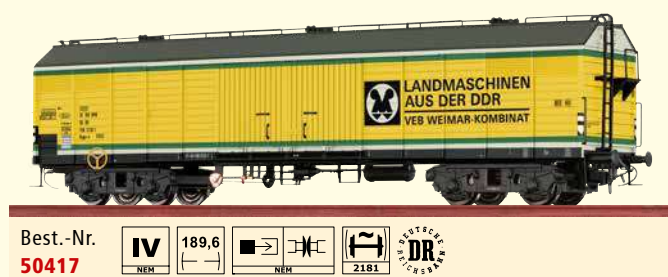
Drehgestellflachwagen SSI m16 DB
Betriebs-Nr. 915 327



Drehgestellflachwagen SSI SNCB
Betriebs-Nr. 372573



Gedeckter Güterwagen Gags-v "VEB WEIMAR-KOMBINAT" DR
Betriebs-Nr. 31-50-199 2132-1



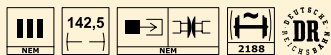
Gedeckter Güterwagen Gags-v "Fortschritt" DR
Betriebs-Nr. 31 50 199 2234-5



Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ "Leuna" DR
Betriebs-Nr. 51-74-81 [P]



Best.-Nr.
49634



Leichtbaukesselwagen Uerdingen Ra "VDP" CSD
Betriebs-Nr. 558042 [P]



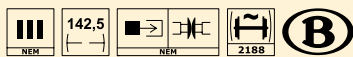
Best.-Nr.
49632



Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ [P] SNCB
Betriebs-Nr. 921768



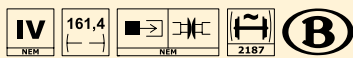
Best.-Nr.
49633



Flachwagen Rmmns SNCB
Betriebs-Nr. 31 88 397 1045-2



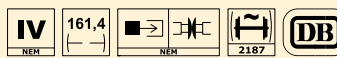
Best.-Nr.
47124



Flachwagen Rmms⁶⁶³ DB
Betriebs-Nr. 31 80 396 0 159-2



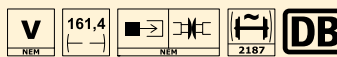
Best.-Nr.
47122



Flachwagen Rmms⁶⁶³ DB AG
Betriebs-Nr. 31 80 3960 555-1



Best.-Nr.
47123



Kesselwagen 6-achsig ZZ "Anorgana" DRG
Betriebs-Nr. München 521 908 [P]



Kesselwagen 6-achsig ZZd "Chemische Werke Hüls" DB
Betriebs-Nr. 509 230 [P]



Kesselwagen 6-achsig ZZ "Bayer" DB
Betriebs-Nr. 21 80 006 1 512-8 [P]



Kesselwagen 6-achsig ZZh "VEB Chemiefaserkombinat Wilhelm Pieck" DR
Betriebs-Nr. 27 50 087 3014-3 [P]



Neubaukesselwagen 4-achsig Zas GATX
Betriebs-Nr. 33 80 7956 518-4



Neubaukesselwagen 4-achsig Zas Ermewa
Betriebs-Nr. 33 80 795 6 351-0



Neubaukesselwagen 4-achsig Zas VTG
Betriebs-Nr. 33 80 7956 916-0



Gedeckter Güterwagen Gms DR
Betriebs-Nr. 21 50 133 0010-2





BRAWA OSTERAKTION

LIMITIERTES SONDERMODELL
AB SOFORT VERFÜGBAR!



Gedeckter Güterwagen Glms "Manner" ÖBB Betriebs-Nr. 140 662



Die Einführung der Schweißtechnologie ab 1933 führte vermehrt dazu, dass die Deutsche Reichsbahn dazu überging die Bauteile ihrer Wagen nicht mehr durch Nieten zu verbinden sondern durch Schweißen. Der Vorteil der Schweißtechnik lag vor allem in der Gewichtsersparnis, die zur Heraussetzung des Ladungsgewichtes genutzt werden konnte. Um auch dem Ruf nach höheren Geschwindigkeiten im Stückgutverkehr gerecht zu werden, entwickelte die DR ab 1936 den "Gs Oppeln". Auf Grund seines 6000 mm Achsstandes konnte seine zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h festgelegt werden. Neben den durch die Schweißtechnik entfallenden Knotenblechen unterschied sich diese Wagenbauart hauptsächlich durch ihr spitzes Sprengwerk, das aufgrund des langen Achsstandes nötig geworden war. Der durch den kriegsbedingten sprunghaft angestiegenen Bedarf an Güterwagen führte ab 1938 zur Serienfertigung des "Gs Oppeln". In den folgenden Jahren entstanden so rund 28000 Wagen ohne und 6100 Wagen mit Handbremse. Viele der Wagen erhielten zudem eine Dampf-, beziehungsweise sogar eine Elektroheizung und konnten somit problemlos in Eil- und Schnell-

zügen als Stückgutwagen eingesetzt werden. Mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren die Wagen über ganz Europa verteilt und waren so zum Beispiel bei den Bahnverwaltungen von Österreich, Tschechoslowakei, Polen oder Belgien anzutreffen. Die Neuordnung der Fahrzeugnummern der jungen Deutschen Bundesbahn führte Anfang der 50er-Jahre dazu, dass aus den "Gs Oppeln" die "Gs 30" wurden. Ein Teil der Wagen kam sogar in den EUROP-Wagenpark und wurde dadurch International einsatzfähig. Mit dem Aufkommen der ersten Neubaugüterwagen gegen Ende der 50-er Jahre kam der Entscheid gegen eine teure Vollaufarbeitung. Die noch vorhandenen Wagen wurden mit Einführung des UIC Nummernsystems in "Glms 200" umgezeichnet und überlebten vereinzelt noch bis 1979.

Best.-Nr. **51184**



- Metallachslager
- Drehgestell mit Dreipunktlagerung
- Vorbildgerechter Rahmenaufbau
- Extra angesetzte Achslagerdeckel

- Bremsbacken in Radebene
- Extra angesetzte Griffstangen
- Extra angesetzte Tritte
- Extra angesetztes Achsbremsgestänge

- Extra angesetzte Bremsanlage
- Durchbrochene Wagenkastenstütze





MEILENSTEIN DER ELLOK-ENTWICKLUNG MIT SPANNENDEN DETAILS



ABB. ZEIGT H0-MODELL

Ellok BR E44 DRG Betriebs-Nr. E44 007

Ende der 1920er-Jahre wurde absehbar, dass die DRG zur Beschleunigung ihres Güterverkehrs unter anderen neue Elektrolokomotiven beschaffen musste. Der Wunsch die Höchstgeschwindigkeiten auf mindestens 80 km/h zu erhöhen konnte mit den zuletzt beschafften Baureihen E77 und E75 nicht erreicht werden, da die herkömmliche Antriebstechnik mittels Stangen und zusätzlichem Laufradsatz keine höheren Geschwindigkeiten zuließ. Die guten Erfahrungen im Ausland und den zwei bayrischen EG1 mit Bo'Bo' Drehgestelllokomotiven überzeugten auch die DRG von der Einrahmen-Bauweise abzuweichen. Stark ausgebremst wurde dieses Vorhaben jedoch durch die 1929 hereingebrochene Weltwirtschaftskrise, welche den kostspieligen elektrischen Ausbau von Strecken unterbrach. Somit bestand keine Notwendigkeit an Elektrolokomotiven. Die Lokomotivindustrie in Deutschland hatte jedoch die Befürchtung auf Grund dieser Beschaffungspause den Anschluss an die aktuelle Entwicklung zu verlieren. Sie machten sich daher auf eigene Kosten an die Entwicklung einer

preisgünstigen Konstruktion. Unter der Federführung von Walter Reichel entstand so bei den Siemens-Schuckert-Werken (SSW) ein Prototyp mit der Bezeichnung E44 70, die spätere E44 001. Aus der Produktion von Komponenten für Stromerzeuger konnte SSW die Erfahrungen des Lichtbogenschweißens in den Lokomotivbau einfließen lassen, was zu deutlichen Einsparungen bei Material und Fertigungsaufwand führte. Die positiven Testergebnisse dieses Prototypen überzeugten die DRG, den neuen Lokomotivtyp zu einer Universal-Lokomotive weiterzuentwickeln. Das Resultat war die erste in Serie hergestellte Drehgestell-Elektrolokomotive Deutschlands, welche durchaus als Urtyp für die später entwickelten Einheitselektrolokomotiven der Deutschen Bundesbahn (DB) gelten darf. Die Auslieferung der für 90 km/h zugelassen Lokomotiven erstreckte sich von 1933 kriegsbedingt bis in die Nachkriegsjahre, so dass Henschel mit E44 187G erst am 29.11.1954 die Letzte an die DB übergab.

Best.-Nr.
63122



Best.-Nr.
63123



Modell:

- Hoch detailliertes Gehäuse
- Feine Niete und Gravuren
- Viele extra angesetzte Details, z.B. Griffstangen, Aufstiegsleitern und mehrteilige Kühlerschlangen
- Nachbildung des Führerstandes
- Extra angesetzte Bremszylinder, Bremszugstangen, Sandkästen, Sifa, Pekinghauslager und Bahnräumer

- Fein detaillierte Drehgestelle mit angesetzten Teilen
- Dachausrüstungen mit vielen extra angesetzten Details
- Frei stehenden Dachleitungen
- Verschiedene Isolatoren
- Unterschiedliche Hauptschalter
- Fein detaillierte Stromabnehmer
- Unterschiedlich lange Dachlaufstege

- Dreipunktlagerung im Drehgestell
- Stirnbeleuchtung über LED mit Lichtwechsel rot-weiß, 3. Stirnlampe auch analog abschaltbar
- LED-Beleuchtung im Führerstand und in der Soundausführung auch im Maschinenraum
- Kupplungsaufnahme nach NEM mit Kinematik
- Next18-Schnittstelle für Fahrdecoder

Soundversion:

- Alle Lichtfunktionen digital steuerbar, inklusive Maschinenraumbelichtung
- Optimierte Motor- und Lastregelung für perfekte Laufeigenschaften

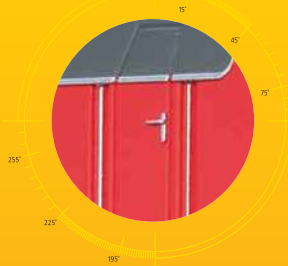
- Hervorragende Klangqualität vom Originalsound dank rauschfreier 16-bit Technik mit bis zu 8 unabhängigen Kanälen

- Einsetzbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, SX1 und SX2, Motorola)
- Sounddecoder auf der Hauptleiterplatte integriert

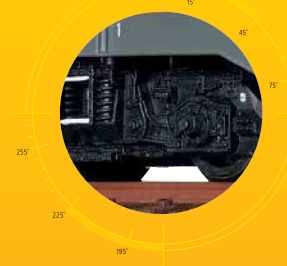




EINMOTORIGE GROSSDIESELLOK. FÜR DEN MITTELSCHWEREN STRECKENDIENST



In den 50er Jahren begann die Deutsche Bundesbahn damit, ihren umfangreichen Dampflokpark durch Diesellokomotiven abzulösen. Die Entscheidung fiel auf mittelschnell laufende Dieselmotoren und hydraulische Kraftübertragung. Anfangs wurden für den Streckendienst zweimotorige Lokomotiven gebaut – die V 200 und V 200.1. 1956, als stärkere Motoren zur Verfügung standen, ließ die DB die erste einmotorige Streckenlok V160 konzipieren. Anlässlich der Umzeichnung aller DB-Lokomotiven im Jahr 1968 erhielt sie die neue Baureihenbezeichnung 216.

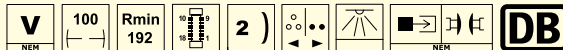


Diesellok BR 216 DB AG
Betriebs-Nr. 216 143-8



Best.-Nr.
61222

Best.-Nr.
61223

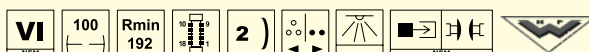


Diesellok BR 216 H.F. Wiebe
Betriebs-Nr. 92 80 1216 012-5



Best.-Nr.
61224

Best.-Nr.
61225





UNTERWEGS MIT DER MODELLBAHN. GELB-BLAUE DOPPELSTOCKWAGEN UND NORDISCHE FREUNDSCHAFTEN

- Exakt im Maßstab 1:160
- Vorbildgerechte Länge über Puffer
- Die Fensteranordnung weicht im Modell leicht vom Original ab
- Bodenplatte aus Metall
- Aufbau aus schlagzähem Kunststoff
- Passgenau eingesetzte Fenster
- Beleuchtung mit warmweißen LEDs
- Beleuchtete Zugzielanzeigen, im Digitalbetrieb schaltbar
- Fernlicht (nur im Digitalbetrieb verfügbar)
- Maßstabsgetreue Detaillierung
- Dreidimensionale Front originalgetreu wiedergegeben
- Fein gravierte Details
- Führerstand beleuchtet
- Vollständige Inneneinrichtung, inkl. Führerstand
- Kurzkupplungsaufnahme nach NEM
- Lichtwechsel rot/weiß, in Fahrtrichtung wechselnd
- Zur Aufrüstung in Digitalbetrieb ist für jeden einzelnen Wagen ein Funktionsdecoder erforderlich.

Mittelwagen: Best.-Nr. 0019695.01; Steuerwagen: Best.-Nr. 0019695.02 (Ein Betrieb der Wagen ohne Decoder kann im digitalen Betrieb zu einer Beschädigung der Elektronik führen)

Doppelstock-Wagenset Metronom, 3er-Set (RE 3 Hamburg Hbf)
Betriebs-Nr. 50 80 86-73 501-8 / 50 80 96-73 507-3 / 50 80 96-73 505-7

MOD. ZEIT IN MINUTEN



Best.-Nr.
64545



Doppelstock-Mittelwagen 2. Kl. Metronom (RE 3 Hamburg Hbf)
Betriebs-Nr. 50 80 96-73 502-4

MOD. ZEIT IN MINUTEN

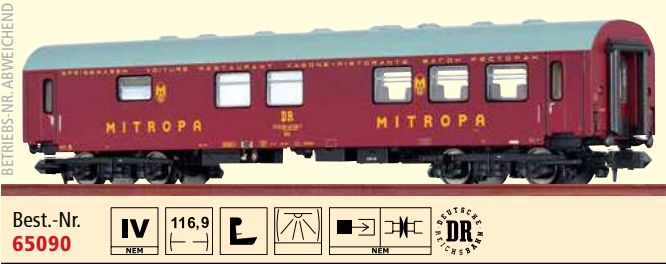


Best.-Nr.
64547

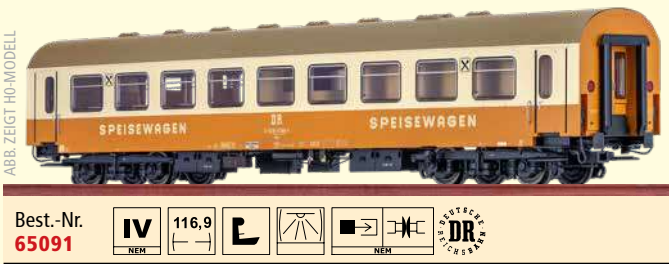




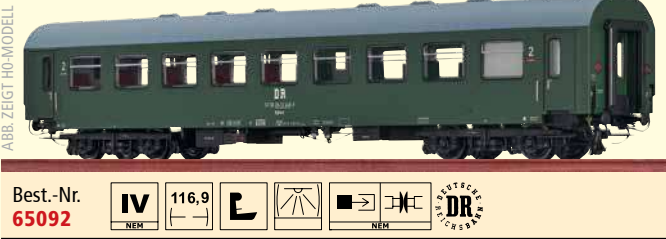
Speisewagen WRge DR
Betriebs-Nr. 51 50 88-45 030-6



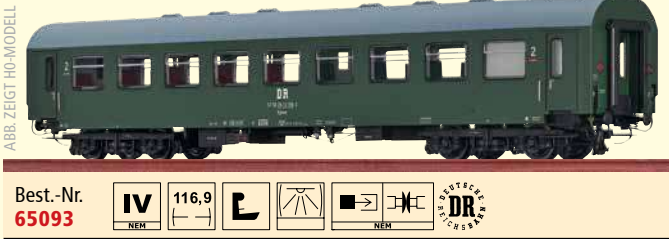
Speisewagen WRge DR
Betriebs-Nr. 51 50 88-15 048-4



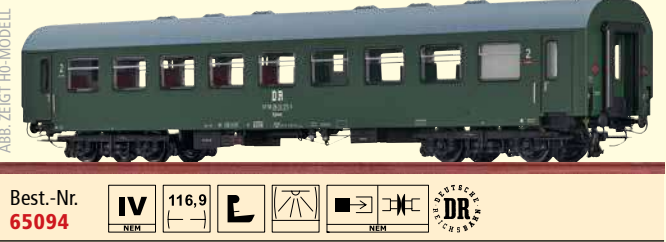
Personenwagen Bghw DR
Betriebs-Nr. 57 50 28-13 449-3



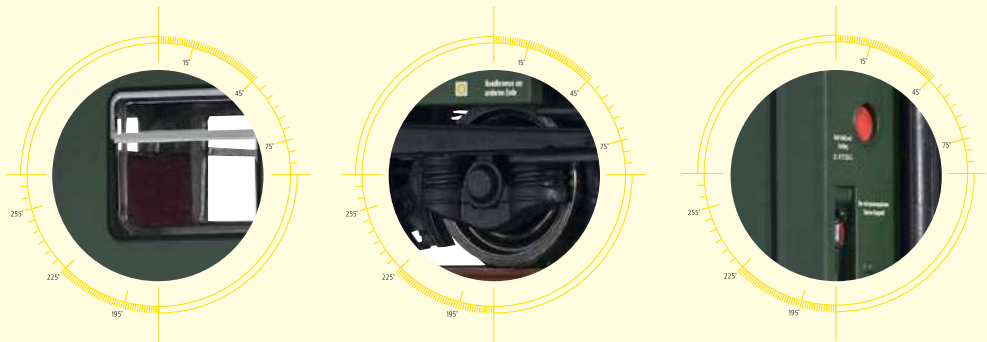
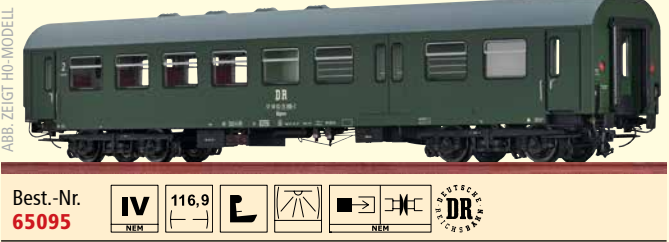
Personenwagen Bghw DR
Betriebs-Nr. 57 50 28-13 190-3



Personenwagen Bghw DR
Betriebs-Nr. 57 50 28-13 171-3



Personenwagen BDghws DR
Betriebs-Nr. 57 50 82-15 006-2





ONLINESHOP-NEWSLETTER ABONNIEREN UND GUTSCHEIN ÜBER 5 € SICHERN!

WWW.BRAWA-SHOP.DE

Im BRAWA Onlineshop können Sie bequem von zu Hause unser gesamtes lieferbares Sortiment durchstöbern und Ihre Lieblingsmodelle direkt bestellen – von Loks und Wagen bis hin zu Zubehör. Profitieren Sie von detaillierten Produktbeschreibungen, hochauflösenden Bildern und einer einfachen Navigation, die Ihnen das Einkaufserlebnis so angenehm wie möglich macht.

WWW.BRAWA-SHOP.DE

WILLKOMMEN IM BRAWA-SHOP



SPUR H0



SPUR N



ELEKTROZUBEHÖR



Kostenlose Lieferung

Für alle Bestellungen mit einem
Warenwert von über 150 €



Direkt vom Hersteller

Lieferung direkt ab BRAWA-Werk
Remshalden



Sichere Zahlungsmöglichkeiten

Zahlen Sie mit Ihrer präferierten
sicheren Methode



BRAWA Kundenservice

Unsere Liebe zum Detail spüren Sie
auch beim Service



Alle BRAWA-Modelle können wahlweise in Gleich- oder Wechselstrom bestellt werden und fahren auf allen gängigen Gleissystemen – und sind natürlich auch Märklin® kompatibel.


Im BRAWA Onlineshop werden unsere H0-Wagen standardmäßig mit Gleichstrom-Radsätzen ausgeliefert. Nutzen Sie für Wechselstrom-Radsätze einfach die praktische Option „**Kostenloser Radsatztausch**“, die Sie direkt vor dem Hinzufügen des Artikels in den Warenkorb anklicken können.




WAGEN AUS DEN FADS / FALS-SETS JETZT EINZELN ERHÄLTICH

© STEFAN CARSTENS


Schüttgutwagen Fads 175 DB

	Best.-Nr.
 Betriebs-Nr. 31 80 696 2 693-1	50609
Betriebs-Nr. 31 80 696 1 273-3	50610
Betriebs-Nr. 31 80 696 1 441-6	50611
Betriebs-Nr. 31 80 696 1 584-3	50612
Betriebs-Nr. 31 80 696 3 004-4	50613
Betriebs-Nr. 31 80 696 2 407-6	50614
Betriebs-Nr. 31 80 696 2 811-9	50615
Betriebs-Nr. 31 80 696 2 704-1	50616
Betriebs-Nr. 31 80 696 1 453-1	50617
Betriebs-Nr. 31 80 696 2 817-6	50618


Schüttgutwagen Fads 175 DB

	Best.-Nr.
 Betriebs-Nr. 31 80 696 2 688-1	50831
Betriebs-Nr. 31 80 696 1 224-6	50832
Betriebs-Nr. 31 80 696 1 479-6	50833
Betriebs-Nr. 31 80 696 1 683-3	50834
Betriebs-Nr. 31 80 696 3 023-0	50835
Betriebs-Nr. 31 80 696 2 445-6	50836
Betriebs-Nr. 31 80 696 2 806-9	50837
Betriebs-Nr. 61 80 696 2 674-1	50838
Betriebs-Nr. 31 80 696 1 472-1	50839
Betriebs-Nr. 31 80 696 2 619-6	50840


Schüttgutwagen Fads 175 DB

	Best.-Nr.
 Betriebs-Nr. 31 80 696 2 856-4	50690
Betriebs-Nr. 31 80 696 1 954-8	50691
Betriebs-Nr. 31 80 696 1 893-8	50692


Schüttgutwagen Fals 175 DB

	Best.-Nr.
 Betriebs-Nr. 31 80 665 0 521-1	50693
Betriebs-Nr. 31 80 665 0 677-1	50694
Betriebs-Nr. 31 80 665 2 298-5	50695

Schüttgutwagen Fads 176 DB

	Best.-Nr.
 Betriebs-Nr. 31 80 696 0 416-9	50696
Betriebs-Nr. 31 80 696 0 527-3	50697
Betriebs-Nr. 31 80 696 0 556-2	50698


Schüttgutwagen Fads 177 DB

	Best.-Nr.
 Betriebs-Nr. 31 80 696 4 021-3	50623
Betriebs-Nr. 31 80 696 4 037-9	50624
Betriebs-Nr. 31 80 696 4 055-1	50625

Schüttgutwagen Fads 175 DB

	Best.-Nr.
 Betriebs-Nr. 31 80 696 1 200-6	50619


Schüttgutwagen Fals 176/186 DB AG

	Best.-Nr.
 Betriebs-Nr. 82 80 665 2 271-9	50620
Betriebs-Nr. 83 80 665 9 001-3	50621
Betriebs-Nr. 84 80 665 9 017-9	50622

Produktempfehlung: Die Schüttgutwagen Fads 175 / Fals 176

sind die passenden Ergänzungswagen zur BRAWA Güterzuglok BR 44 auf Seite 6/7.

Schüttgutwagen Fals 186 DB AG

	Best.-Nr.
 Betriebs-Nr. 81 80 665 9 055-0	50626
Betriebs-Nr. 81 80 665 9 044-4	50627
Betriebs-Nr. 81 80 665 9 037-8	50628





DIE ZEICHEN UND IHRE BEDEUTUNG

 Epochenbezeichnung	 Befahrbarer Mindestradius in mm	 Digitale Kupplung	 Energie Speicher
 Gleichstrom Analog	 Schnittstelle nach NEM 651	 Funktionsfähiger, schaltbarer Lüfter	 Modell besitzt Kupplungs- aufnahme, jedoch keine Kurzkupplungs kinematik
 Gleichstrom Analog BASIC	 Schnittstelle nach NEM 652	 Lok besitzt Schwungmasse	 Modell besitzt Kupplungsaufnahme und Kurzkupplungs kinematik
 Gleichstrom Analog BASIC+	 Schnittstelle mit Lötunkten	 Zweilicht-Spitzensignal in Fahrtrichtung wechselnd	 Modell besitzt Federpuffer
 Gleichstrom Digital	 Schnittstelle Next18	 Zweilicht-Spitzensignal und ein rotes Schlusslicht in Fahrtrichtung wechselnd	 Tauschratsatz für Wechselstrom eingebaut
 Gleichstrom Digital EXTRA	 Schnittstelle PluX22	 Dreilicht-Spitzensignal in Fahrtrichtung wechselnd	 Tauschratsatz für Wechselstrom nachrüstbar (z. B. BRAWA Art.-Nr. 2180)
 Wechselstrom Digital	 2) Anzahl der Räder mit Haftreifen	 Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter in Fahrtrichtung wechselnd	 Wechselstromschleifer eingebaut
 Wechselstrom Digital BASIC+	 Lok besitzt Rauchgenerator	 Zwei rote Schlusslichter	 Wechselstromschleifer nachrüstbar (z. B. BRAWA Art.-Nr. 2220)
 Wechselstrom Digital EXTRA	 Lok ist für den Einbau eines Rauchgenerators vorbereitet (z. B. Seuthe Nr. 20)	 Mit Innenbeleuchtung ausgestattet	 Decoder Doehler & Haass
 Fahrzeug weitgehend aus Metall	 Sound eingebaut	 Innenbeleuchtung nachrüstbar (z.B. BRAWA Art.-Nr. 2200)	 Logo der Bahngesellschaft (Beispiel DRG)
 Länge über Puffer in mm	 Für Sound vorbereitet	 Mit Inneneinrichtung ausgestattet	

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

AEG, Albani, Anorgana, Bayer, Brasserie Schutzenberger, Carl Zeiss Jena, Chemische Werke Hüls, DB AG, Dortmunder Actien Bier DAB, Dortmunder Actien-Brauerei, Dr. Oetker, Ermewa, Etra, EVA, Fortschritt, Franz Wiehart Sohn Molkerei, GATX, H.F. Wiebe, INTERFRIGO, Kloss & Foerster, Knorr, Kontinentale Öl-Transport, Leuna, Manner, Märklin ®, Metronom, Miele, Moser Roth, ÖBB, PERSIL, Quarzwerke, SBB Cargo, Schwarzenbergsky Pivovar Louny, Simson, STEF, Tankwagon Anvers, TWINDEXX Vario®, VDP, VEB Chemiefaserkombinat Wilhelm Pieck, VEB Chem. Werke Buna, VEB, WEIMAR-KOMBINAT, Von Haus zu Haus, VTG und Werkswagen Keramische Werke Hermsdorf sind eingetragene Warenzeichen.

With authorisation SNCB-NMBS Train World Heritage. The BP IN SHIELD is a trade mark and is used with permission from BP p.l.c.

LIEBE ZUM DETAIL



**DIE SCHNELLZUG-LEGENDE DER LETZTEN STUNDE:
DIE BRAWA SCHNELLZUGLOK BR 01.10**



BRAWA Artur Braun Modellspielwarenfabrik GmbH & Co. KG . Uferstr. 24-30 . D-73630 Remshalden
Hotline: Montag – Donnerstag, 13:00 – 15:00 Uhr . Telefon +49(0)7151 97935-68
Telefax +49(0)7151 74662 . info@brawa.de . www.brawa.de . www.brawa-shop.de

