



# NEUHEITEN 2025

LOKS UND WAGEN IN SPUR H0 UND N





## MODELLE, DIE GESCHICHTEN ERZÄHLEN: ENTDECKEN SIE UNSERE DIESEJÄHRIGEN HIGHLIGHTS!

Mit dem BRAWA Neuheitenprospekt 2025 präsentieren wir Ihnen erneut rund 200 faszinierende Modelle, die das Herz jedes Modellbahnliebhabers höherschlagen lassen. Freuen Sie sich auf eine Vielzahl neuer Loks und Wagen in den Spurweiten H0 und N, darunter verschiedene Formneuheiten und Weiterentwicklungen.

Ein besonderes Highlight ist das 100-jährige Jubiläum der legendären Dampfloks BR 01. Zu diesem Anlass bieten wir einen exklusiven Jubiläumzug an, der die Geschichte und Eleganz dieser einzigartigen Lokomotive zeigt. Besonders beeindruckend ist die 01 008, die 1925 als 12.000ste Lokomotive der Borsig Lokomotivwerke GmbH an die Deutsche Reichsbahn ausgeliefert wurde. Aufgrund damals noch gültiger Lackiervorgaben erhielt sie eine außergewöhnliche Farbgebung. BRAWA nimmt dieses Jubiläum zum Anlass, um die neuesten Modelle der BR 01 und BR 02 im historischen Auslieferungszustand detailreich nachzubilden.

Auch im Bereich der Güterwagen gibt es 2025 zahlreiche Highlights. Der Gedeckte Güterwagen G10 wird als komplette Neuentwicklung erscheinen, mit noch schöneren Details. Zudem erweitern wir unser Sortiment um den zweiachsigen Kesselwagen für chemische Transporte sowie den Gedeckten Güterwagen GImehs50 und die leichten Güterzüge der Bauart G11m(e)hs 52, die durch ihre Vielseitigkeit überzeugen. Für den landwirtschaftlichen Gütertransport präsentieren wir außerdem die formneuen Gedeckten Güterwagen GGr15, die speziell für den Getreidetransport entwickelt wurden.

Entdecken Sie darüber hinaus viele weitere spannende Modelle in gewohnter BRAWA-Originaltreue. Lassen Sie sich von den vielen faszinierenden Details überraschen!

Viel Freude beim Stöbern und Entdecken Ihrer neuen Lieblingsmodelle wünscht Ihnen Ihr BRAWA-Team!

© AUFNAHME AUS „DIE BAUREISEN“, BAND 1“ VOM EK-VERLAG, SAMMLUNG DR. BRIAN RAMPF



**100**

JAHRE  
BR 01

### 1925: Der Anfang einer Legende

Ende 1925 übergaben die Lokfabriken Borsig und Henschel die ersten Loks der BR 01 & 02 an die Deutsche Reichsbahn. Damals waren die Loks mit einem kurzen 2'2T30 Tender gekuppelt, der das Wenden auf den zu der Zeit üblichen 20 m Drehscheiben ermöglichte.

### 1930er-Jahre: Die BR 01 erobert die Schienen

Einsatz auf den prestigeträchtigsten Schnellzugstrecken. Mitte der 1930er-Jahre wurden die späteren 2'2T32 Tender eingesetzt, um den gestiegenen Anforderungen an Reichweite und Kapazität gerecht zu werden.



# WILLKOMMEN ZU DEN BRAWA NEUHEITEN 2025!

**H0**

02 **SPUR H0**  
02 Dampfloks  
08 Elloks  
11 Dieselloks  
16 Triebwagen

20 Personenwagen  
26 Güterwagen  
51 Sondermodell zu  
Ostern 2025

**N**

52 **SPUR N**  
52 Elloks  
54 Dieselloks  
55 Triebwagen



## 1940er-Jahre: Kriegsjahre

Die BR 01 wird auch in Kriegszeiten genutzt, jedoch häufig zweckentfremdet. Zusätzlich kam der größere 2'2'T34 Tender zum Einsatz.

## 1950er-Jahre: Wiederaufbau und Glanzzeit

Die BR 01 spielt eine Schlüsselrolle im Nachkriegsbahnverkehr. Ein typischer Vertreter der Nachkriegs-Eilzüge war der E 230 (siehe Seite 2/3).

## 1960er-Jahre: Ende der Dampfloks-Ära

Die BR 01 wird schrittweise durch Diesel- und Elektrolokomotiven ersetzt.

## 2025: Das Jubiläum

Die BR 01 feiert 100 Jahre!

# 100

JAHRE



## DIE SCHNELLZUGLOK BR 01 FEIERT 100 JAHRE!

JUBILÄUMSZUG: DIE SCHNELLZUGLOK BR 01 ALS  
ZUGKOMBINATION E 230

Feiern Sie mit uns 100 Jahre Schnellzuglokomotive der Baureihe 01! Zu diesem besonderen Anlass präsentieren wir eine vorbildgerechte Zugkombination des legendären E 230, der in der zweiten Hälfte der 1950er-Jahre Reisende von Dortmund nach Köln beförderte.

Der E 230 war ein typischer Vertreter der Nachkriegs-Eilzüge und setzte sich aus einer Kombination von sechs Altbau-Eilzugwagen und modernen Städteexpresswagen (yl-Wagen) zusammen. Alle Wagen stammten aus dem Bestand des Dortmunder Hauptbahnhofs und spiegelten die Vielfalt der damaligen Eisenbahngesellschaft wider.

Die Zuglokomotive stammte hingegen vom Bahnbetriebswerk Köln Betriebsbahnhof. Häufig kam hier die Baureihe 01 oder 03 zum Einsatz – darunter auch die berühmte 01 100, die in unserem Modell detailgetreu

nachgebildet wurde. Mit ihrer kraftvollen Bauweise und markanten Optik prägte die BR 01 das Bild des Schnellzugverkehrs jener Zeit.

Auf seiner nördlichen Route führte der Eilzug E 230 Reisende durchs Ruhrgebiet:

Dortmund Hauptbahnhof – Rauxel – Herne – Wanne-Eickel – Gelsenkirchen – Essen-Altenessen – Oberhausen – Duisburg – Düsseldorf. Am späten Nachmittag erreichte der Zug schließlich sein Ziel: Köln Hauptbahnhof.

Lassen Sie die Ära der 1950er-Jahre mit der BRAWA Schnellzuglok BR 01 und den dazu passenden Personenwagen wieder aufleben – individuell nach Ihren Wünschen zusammengestellt, für ein authentisches Eisenbahnerlebnis auf Ihrer Modellbahnanlage!

### Schnellzuglok BR 01 DB

Betriebs-Nr. 01 100



Best.-Nr.  
**70100**



Best.-Nr.  
**70102**



Best.-Nr.  
**70103**



**Modell:** Durchbrochener Barrenrahmen aus Zinkdruckguss; Speichenräder aus Zinkdruckguss; filigrane Treib- und Kuppelstangen aus Metall; Antrieb im Tender für optimale Fahreigenschaften; Kurzkupplung zwischen Lok und Tender; Normschacht hinten kulissengeführt; vorbildgerechte Stehkesselrückwand; Einzelachs-lagerung aus Metall; maßstäblicher Achsstand; Version Digital EXTRA: Feuerflackern, Führerstandsbeleuchtung, Triebwerksbeleuchtung, Sounddecoder eingebaut, Rauchgenerator nachrüstbar

HO



© SLG K. D. HOLZBORN



|   |                            |                            |                            |
|---|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| <b>Gepäckwagen Pw4ü DB</b><br>Betriebs-Nr.: 107 922 Esn | Best.-Nr. <b>51308</b><br> | Best.-Nr. <b>51309</b><br> | Best.-Nr. <b>51310</b><br> |
|   |                            |                            |                            |



|   |                            |                            |                            |
|---|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| <b>Eilzugwagen AB4yswe DB</b><br>Betriebs-Nr.: 33 525 Esn | Best.-Nr. <b>46214</b><br> | Best.-Nr. <b>46216</b><br> | Best.-Nr. <b>46217</b><br> |
| <b>Eilzugwagen B4ye DB</b><br>Betriebs-Nr.: 73 993 Esn    | Best.-Nr. <b>46218</b><br> | Best.-Nr. <b>46220</b><br> | Best.-Nr. <b>46221</b><br> |
|   |                            |                            |                            |



|   |
|---|
| <b>Eilzugwagen AB4ymgb DB</b><br>Betriebs-Nr.: 30 119 Esn |
| <b>Eilzugwagen B4ymg DB</b><br>Betriebs-Nr.: 40 519 Esn   |
| <b>Eilzugwagen B4ymgb DB</b><br>Betriebs-Nr.: 40 660 Esn  |
|   |

**2026**  
NEUHEIT

**Vorschau auf Neuheit 2026**

Freuen Sie sich jetzt schon auf die vorbildgerechte Zugkombination! Die Personenwagen AB4ymgb und B4ymg sind die perfekte Ergänzung für die originalgetreue Zusammenstellung zum Eilzug 230. Weitere Informationen finden Sie in unserem Neuheitenprospekt 2026. Vorfreude ist bekanntlich die schönste Freude!





Zum Jubiläum präsentieren wir die neuesten BRAWA-Modelle der BR 01 & 02 im originalen Auslieferungszustand – ausgestattet mit dem **formneuen Tender 2'2 T30**.

### Schnellzuglok BR 01 DRG

Betriebs-Nr. 01 008  
Rbd Erfurt; Bw Erfurt

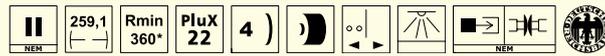
Im Jahr 1925 fertigte die Borsig Lokomotivwerke GmbH mit der 01 008 ihre 12.000ste Lokomotive und übergab sie an die Deutsche Reichsbahn. Zu dieser Zeit galten noch alte Lackiervorgaben für Lokomotiven, weshalb die 01 008 im Gegensatz zum später bekannten schwarz/roten Anstrich in den für preußische Lokomotiven typischen Farben Braungrün, Rotbraun und Tiefschwarz lackiert wurde. Akzente setzte man durch schwarze Absetzlinien, beispielsweise an den Kesselspannbändern, der Zylinderverkleidung und den Tenderseitenflächen.



Best.-Nr. **40992** Analog BASIC\*

Best.-Nr. **40994** Digital EXTRA D&H

Best.-Nr. **40995** Digital EXTRA D&H



**Modell:** Durchbrochener Barrenrahmen aus Zinkdruckguss; Speichenräder aus Zinkdruckguss; filigrane Treib- und Kuppelstangen aus Metall; Antrieb im Tender für optimale Fahreigenschaften; Kurzkupplung zwischen Lok und Tender; Normschacht hinten kulissengeführt; vorbildgerechte Stehkesselrückwand; Einzelachslagerung aus Metall; maßstäblicher Achsstand; Version Digital EXTRA: Feuerflackern, Führerstandbeleuchtung, Triebwerksbeleuchtung, Sounddecoder eingebaut, Rauchgenerator nachrüstbar

### Schnellzuglok BR 01 DRG

Betriebs-Nr. 01 001  
Rbd Essen; Bw Hamm Pbf

Der ursprünglich bei der Auslieferung verwendete Anstrich in Braungrün, Rotbraun und Tiefschwarz wurde bereits in den ersten Betriebsjahren durch den später gültigen Farbton aus Tiefschwarz und Feuerrot ersetzt.



Best.-Nr. **40996** Analog BASIC\*

Best.-Nr. **40998** Digital EXTRA D&H

Best.-Nr. **40999** Digital EXTRA D&H



### Schnellzuglok BR 01 DB

Betriebs-Nr. 01 133  
BD Münster, Bw Rheine

Die Lokomotiven des Bw Rheine erbrachten regelmäßig Zugleistungen zum nahegelegenen Grenzbahnhof Oldenzaal in den Niederlanden. Um die Lokomotiven dort auf der 20-Meter-Drehscheibe wenden zu können, wurden mehrere 01- und 01 NBK-Lokomotiven in Rheine mit einem 2'2T30-Tender der letzten Bauform ausgestattet.



Best.-Nr. **70088** Analog BASIC\*

Best.-Nr. **70090** Digital EXTRA D&H

Best.-Nr. **70091** Digital EXTRA D&H



\* **Hinweis zum Mindestradius:** Die Modelle der Dampflok BR 01 & 02 sind technisch für den Betrieb ab Mindestradius R 360 mm geeignet. Für optimale Fahreigenschaften empfehlen wir den Einsatz ab R 420 mm.





**Schnellzuglok BR S2/6 K.Bay.Sts.B.**  
Betriebs-Nr. 3201

Die K.Bay.Sts.B. beschloss 1905, speziell für Schnellfahrversuche eine Lokomotive beim „Hauslieferanten“ Maffei in München bauen zu lassen. Am 30. April 1906 stand die neue Lokomotive erstmals unter Dampf. Sie wurde ab Mai 1906 zuerst auf der bayerischen Landesausstellung in Nürnberg gezeigt. Schon die ersten Fahrten zeigten, dass die S2/6 alle Erwartungen nicht nur erfüllte, sondern auch übertraf. Der Lauf der Lok war auch bei hohen Geschwindigkeiten sehr ruhig. Der Kessel lieferte immer genügend Dampf für das ausgewogene Vierzylindertriebwerk. Im Juli 1907 wurde schließlich bei Versuchsfahrten zwischen München und Augsburg die Rekordgeschwindigkeit von 154,4 km/h erreicht. Schneller war noch keine Dampflok auf dem europäischen Festland gefahren.



|                           |                  |       |             |                           |                  |    |  |                     |       |
|---------------------------|------------------|-------|-------------|---------------------------|------------------|----|--|---------------------|-------|
| Best.-Nr.<br><b>70136</b> | Analog<br>BASIC* | 20    |             | Best.-Nr.<br><b>70138</b> | Digital<br>EXTRA | 20 |  | Energie<br>Speicher | D&H   |
|                           |                  |       |             | Best.-Nr.<br><b>70139</b> | Digital<br>EXTRA | 20 |  | Energie<br>Speicher | D&H   |
| 1 NEM                     | METALL           | 242,9 | Rmin<br>360 | PluX<br>22                | 2 )              |    |  |                     | 1 NEM |

**Modell:** Kessel, Chassis und Tendergehäuse aus Zinkdruckguss; Tenderdrehgestelle vollbeweglich; Kurzkupplung zwischen Lok und Tender; schräg genuteter 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen; detailgetreue Nachbildung des Barrenrahmens; feine Speichenräder aus Metall; maßstabgetreue Länge über Puffer; originalgetreue Nachbildung der Kesselrückwand; Führerstandsbeleuchtung (bei Digitalbetrieb ein- und ausschaltbar); zahlreiche Ansetzteile aus Metall; feine Nachbildung der Niete und Nietebänder; detailgetreue Nachbildung der Steuerung aus Metall; Federpuffer

**Schnellzuglok BR S2/6 K.Bay.Sts.B.**  
Betriebs-Nr. 3201

Nach den Rekordfahrten wurde die S2/6 im normalen Schnellzugdienst von München aus eingesetzt, meistens auf der Augsburger Strecke. Im Jahr 1910 wurde die Lok an das Pfälzer Netz abgegeben. Auch im täglichen Schnellzugdienst zeigte die S2/6 hervorragende Laufeigenschaften.



|                           |                  |       |             |                           |                  |    |  |                     |       |
|---------------------------|------------------|-------|-------------|---------------------------|------------------|----|--|---------------------|-------|
| Best.-Nr.<br><b>70144</b> | Analog<br>BASIC* | 20    |             | Best.-Nr.<br><b>70146</b> | Digital<br>EXTRA | 20 |  | Energie<br>Speicher | D&H   |
|                           |                  |       |             | Best.-Nr.<br><b>70147</b> | Digital<br>EXTRA | 20 |  | Energie<br>Speicher | D&H   |
| 1 NEM                     | METALL           | 242,9 | Rmin<br>360 | PluX<br>22                | 2 )              |    |  |                     | 1 NEM |

**Schnellzuglok BR 15 DRG**  
Betriebs-Nr. 15 001

Im endgültigen Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn wurde der S2/6 die Loknummer 15 001 zugeteilt. Buchmäßig wurde die Lok bis zu ihrer Ausmusterung 1925 beim Bw München Hauptbahnhof 1 geführt. Sie wurde jedoch nicht verschrottet, sondern im Herstellerwerk Maffei aufgearbeitet und danach konnte sie auf der Verkehrsausstellung in München bewundert werden. Nach Ende der Ausstellung ging die S2/6 an das Verkehrsmuseum in Nürnberg, wo sie heute noch zu bestaunen ist, als Leistungsbeleg der bayerischen Lokomotivindustrie vor 120 Jahren.



|                           |                  |       |             |                           |                  |    |  |                     |       |
|---------------------------|------------------|-------|-------------|---------------------------|------------------|----|--|---------------------|-------|
| Best.-Nr.<br><b>70140</b> | Analog<br>BASIC* | 20    |             | Best.-Nr.<br><b>70142</b> | Digital<br>EXTRA | 20 |  | Energie<br>Speicher | D&H   |
|                           |                  |       |             | Best.-Nr.<br><b>70143</b> | Digital<br>EXTRA | 20 |  | Energie<br>Speicher | D&H   |
| 1 NEM                     | METALL           | 242,9 | Rmin<br>360 | PluX<br>22                | 2 )              |    |  |                     | 1 NEM |



### Güterzuglok BR 57.10 DRG

Betriebs-Nr. 57 3090

Rbd. Wuppertal; Bw Letmathe

Nach der Unterbrechung 1916 wurden ab 1917 wieder G10 abgeliefert. Bis 1919 mussten 222 Loks an die Siegermächte des Ersten Weltkrieges abgegeben werden. Infolge dieser Einbußen, den Kriegsverlusten und mangels neuer Konstruktionen, baute man die G10 bis 1924 weiter. Seit dem Baubeginn 1910 flossen viele Verbesserungen (z.B. Speisedom, Vorwärmer) in die Konstruktion ein, die das Gewicht anstiegen ließen. War anfänglich die Baureihenbezeichnung 33 geplant, so wurde die G10 endgültig als BR 57.10-35 bezeichnet. Insgesamt hat es 2.358 so bezeichnete Maschinen gegeben. Eingesetzt wurden diese vor allem auf Strecken mit schwächerem Oberbau, aber dennoch starkem Güterverkehr, z. B. hier die Rbd Essen, Wuppertal, Breslau, Erfurt, Hannover und Kassel. Auch in den bayerischen Direktionen fassten die G10 schnell Fuß, bereits 1924 kamen Augsburg, München, Nürnberg, Regensburg, Würzburg und Ludwigshafen gemeinsam auf 156 Stück.



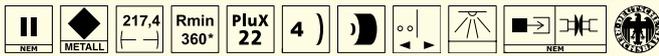
Best.-Nr.  
**40872**



Best.-Nr.  
**40874**



Best.-Nr.  
**40875**



Best.-Nr.  
**40876**



Best.-Nr.  
**40878**



Best.-Nr.  
**40879**

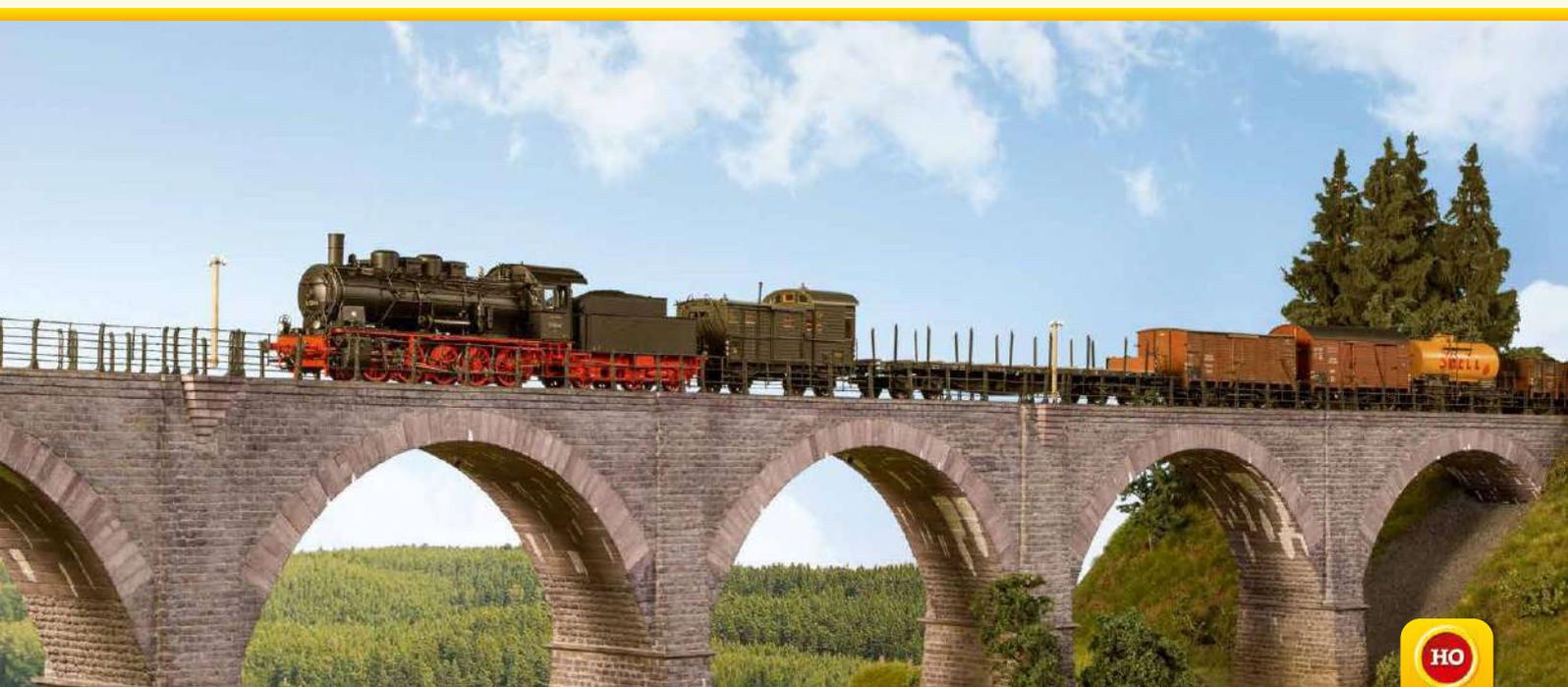


### Güterzuglok BR 57.10 DB

Betriebs-Nr. 57 2566

BD Saarbrücken; Bw Koblenz Mosel

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



HO



## BAYERISCHES ARBEITSTIER ÜPPIG MIT DETAILS BESTÜCKT

ELLOK EG4 / BR E73



Im Jahr 1912 begannen die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen erste Strecken zu elektrifizieren. Unter den ersten 17 elektrischen Lokomotiven waren auch zwei, die technisch völlig vom derzeit Üblichen abwichen und bereits damals äußerst innovativ waren. Während üblicherweise die Elloks den von der Dampflok bekannten Stangenantrieb hatten, besaßen diese beiden Maschinen schon einen Einzelachsenantrieb, wie es heute Standard bei allen modernen Elloks ist. Einzelachsenantrieb bedeutet, dass jede Triebachse einen eigenen Elektromotor hat. Die beiden Lokomotiven wurden 1912 bestellt und 1914 und 1915 von Krauss (fahrzeugtechnischer Teil) und Bergmanns Elektrische Werke (elektrischer Teil) geliefert. Sie wurden in Freilassing stationiert und auf der steigungsreichen Strecke Freilassing-Berchtesgaden eingesetzt. Die beiden Loks wurden ursprünglich nach bayerischer Gepflogenheit als EG4 X 1/1 bezeichnet. Bei einem Gesamtgewicht von 56 t konnten sie eine maximale Zugkraft von 9300 kg erbringen, die Höchstgeschwindigkeit war auf 50 km/h festgelegt. Sie bewährten sich ausgezeichnet, ein Nachbau dieser Lok oder eine Weiterentwicklung

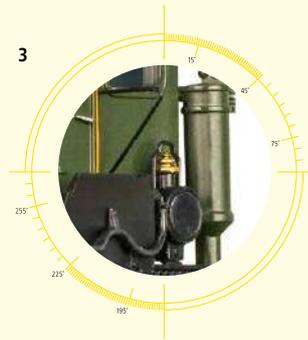
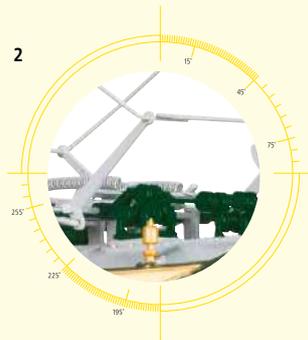
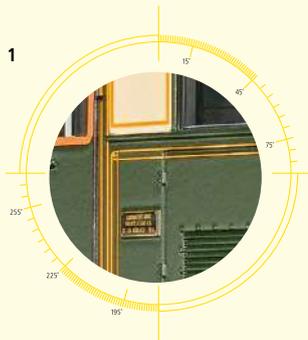
dieses Antriebskonzeptes unterblieb jedoch zunächst, erst 20 Jahre später kam der Einzelachsenantrieb zum Durchbruch. Offensichtlich waren die Loks ihrer Zeit zu weit voraus. Die beiden bayerischen EG4X1/1 waren nach dem ersten Weltkrieg noch vorhanden und wurden von der Deutschen Reichsbahn, Gruppenverwaltung Bayern übernommen.

Ab 1923 wurde die komplizierte Bezeichnung durch das einfachere EG1 ersetzt, bei der DRG erhielten sie dann ab 1926 die Baureihe E73 zugewiesen. Die beiden Loks waren immer in Freilassing beheimatet, neben ihrer Stammstrecke wurden sie auch im Rangierdienst in Salzburg verwendet. Offenbar war man auch bei der DRG mit ihnen sehr zufrieden, denn erst 1937 und 1941 schieden sie aus dem Dienst. Eine der beiden Loks wurde zu einem Schneepflug umgebaut, der dann noch lange Jahre treue Dienste leistete.



- Frei stehende Trittstufen und Griffstangen
- Extra angesetzte Sandfallrohre
- Fein gravierte Lüftergitter
- Fein detailliertes Fahrwerk
- Extra angesetzte Sandkästen
- Federpuffer
- Mehrteilige Laternen
- Feine Bedruckung und Lackierung
- Originalgetreue Dachleitungen und Isolatoren





- 1\_Fein gravierte Lüftergitter
- 2\_Vorbildgerechte, mehrteilige Dachrüstung
- 3\_Extra angesetzte Sandkästen

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 70176)

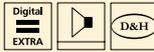


**NEU  
NEW**  
TECHNISCH OPTIMIERT  
UND MIT NEUEM SOUND  
AUSGESTATTET

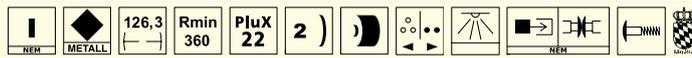
Best.-Nr.  
**70176**



Best.-Nr.  
**70178**



Best.-Nr.  
**70179**



Ellok BR EG4 K.Bay.Sts.B.  
Betriebs-Nr. 20202



Best.-Nr.  
**70180**



Best.-Nr.  
**70182**



Best.-Nr.  
**70183**



Ellok BR E73 DRG  
Betriebs-Nr. E73 01



## TRAXX® Elok BR 187 METRANS

Betriebs-Nr. 91 80 6187 513-7

Hinter der Produktbezeichnung TRAXX 3 von Bombardier Transportation verbirgt sich die Weiterentwicklung der bekannten TRAXX 2 Lokomotiven der Baureihen 146 und 185. Die neuen Baureihen 147, für den Personen- und Fernverkehr, sowie 187 für den Güterverkehr. Neben der veränderten Optik der Front, welche nun größtenteils aus GFK-Teilen besteht, können die Kunden bei der TRAXX 3 Plattform auf Wunsch ein Last-Mile-Modul bestellen. Damit sind die als Elektrolokomotiven konzipierten Fahrzeuge in der Lage kurze Streckenabschnitte oder Rangierarbeiten unabhängig mit einem Dieselmotor oder via Batterie zu fahren. Nach der Vorstellung 2011 fanden die ersten Testfahrten mit den neuen TRAXX 3 statt. Durch viele kleineren und einige große Bestellungen, z.B. durch einen Rahmenvertrag der DB AG, ist eine große Anzahl an Lokomotiven der TRAXX 3 Plattform an die Kunden ausgeliefert worden und europaweit im Einsatz.



Best.-Nr.  
**43850**



Best.-Nr.  
**43852**



Best.-Nr.  
**43853**



**Modell:** Gehäuse mit gerippten Seitenwänden; geätzte Trittleche; LED-Beleuchtung; Scheibenwischer einzeln angesetzt; Haftreifen für maximale Zugkraft; Fernlicht blendet vorbildgerecht auf; ruhiges, gleichmäßiges Anfahren (auch in Fahrstufe 1); vorbildgerechte Ruhelage der Pantographen; Anfahr- und Bremsverzögerung wie im Original; Rahmen aus Metall



Best.-Nr.  
**43846**



Best.-Nr.  
**43848**



Best.-Nr.  
**43849**



## TRAXX® Elok BR 185.5 BEACON

Betriebs-Nr. 91 80 6185 567-5

### Funktionen & Hinweise – Elok BR 146 / 185 / 186 / 187 / TRAXX®

|                                 | Analog BASIC+ =   | Digital EXTRA =   | Digital EXTRA ~ |
|---------------------------------|---|---|-----------------|
| Fahrfunktion                    | +   | +   | +               |
| Lichtwechsel                    | +   | +   | +               |
| Schlusslicht extra schaltbar    | +*  | +   | +               |
| Führerraumbeleuchtung           | +*  | +   | +               |
| Rangierlicht                    | +*  | +   | +               |
| Fernlicht                       | +*  | +   | +               |
| Zugzielanzeige (modellabhängig) | +   | +   | +               |
| Digitalschnittstelle            | PluX22  | PluX22  | PluX22          |
| Decoder                         |   | +   | +               |
| Sound                           |   | +   | +               |
| Lokkarte                        |   |   | +               |
| <b>Hinweise</b>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Nachträgliche Umrüstung von Analog- zur Digitalversion über PluX22-Schnittstelle möglich</li> </ul> <p>*) Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert</li> <li>Neueste Soundtechnologie mit hervorragenden Klangeigenschaften</li> <li>Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2)</li> <li>Weiterentwickelte Motor- und Lastregelung</li> </ul> |                 |

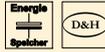
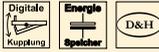




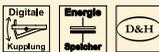
Best.-Nr.  
**40678**



Best.-Nr.  
**40680**



Best.-Nr.  
**40681**



**Modell:** Gehäuse mit gerippten Seitenwänden; geätzte Trittböcke; LED-Beleuchtung; Scheibenwischer einzeln angesetzt; Haftreifen für maximale Zugkraft; Fernlicht blendet vorbildgerecht auf; ruhiges, gleichmäßiges Anfahren (auch in Fahrstufe 1); vorbildgerechte Ruhelage der Pantographen; Anfahr- und Bremsverzögerung wie im Original; Rahmen aus Metall

**Diesellok BR 236 "VTG" DB**  
Betriebs-Nr. Lok Nr. 6



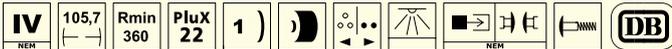
Best.-Nr.  
**40674**



Best.-Nr.  
**40676**



Best.-Nr.  
**40677**



**Diesellok BR 236 DB**  
Betriebs-Nr. 236 118-6

Bei der Deutschen Bundesbahn fanden die nun als V36 bezeichneten Lokomotiven vornehmlich im Rangierdienst und vor Übergabezügen Verwendung. In den Großräumen Wuppertal, Frankfurt und Nürnberg wurden sie auch im Vorortpersonenverkehr eingesetzt. Dafür wurden einige Lokomotiven mit einer vereinfachten Wendezugsteuerung ausgerüstet oder auf Einmannbedienung umgebaut und mit einer Dachkanzel ausgestattet. Als weitere auffällige Umbauten erhielten die Lokomotiven der Bundesbahn einen größeren und markanten Kühlwasserausgleichsbehälter auf dem Motorvorbau sowie verstellbare Kühlerjalousien. So waren die letzten, nun als Baureihe 236 bezeichneten Lokomotiven, bis 1981 im Einsatz.

**Funktionen und Hinweise – Diesellok BR V36**

|  | Analog BASIC+ =   | Digital EXTRA = | Digital EXTRA ~ |
|--|---|-----------------|-----------------|
| Fahrfunktion                                     | +   | +               | +               |
| Lichtwechsel (weiß/rot)                          | +   | +               | +               |
| Schlusslicht extra schaltbar                     | + <sup>1)</sup>   | +               | +               |
| Führerraumbeleuchtung                            | + <sup>1)</sup>   | +               | +               |
| Rangierlicht                                     | + <sup>1)</sup>   | +               | +               |
| Lichtfunktionen für Analogbetrieb programmierbar |   | +               | +               |
| Digitalschnittstelle                             | PluX22  | PluX22          | PluX22          |
| Decoder  |   | +               | +               |
| Sound  |   | +               | +               |
| Energiespeicher                                  |   | + <sup>2)</sup> | + <sup>2)</sup> |
| Digitale Kupplung (Aufnahme nach NEM-Normen)     |   | +               | +               |
| Lokkarte   |   |                 | +               |
| <b>Hinweise</b>                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Nachträgliche Umrüstung von Analog- zur Digitalversion über PluX22-Schnittstelle möglich</li> <li>Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert</li> <li>Neueste Soundtechnologie mit hervorragenden Klangeigenschaften</li> <li>Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2)</li> <li>Weiterentwickelte Motor- und Lastregelung</li> </ul> |                 |                 |

<sup>1)</sup> Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung

<sup>2)</sup> Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Fahrt in stromlosen Abschnitten oder auf verschmutzten Gleisen



**Diesellok BR V90 DB**  
Betriebs-Nr. V90 049

Vor über 60 Jahren, am 4. August 1964, stellte die Deutsche Bundesbahn die erste von später insgesamt 511 gelieferten Lokomotiven der Baureihen V90/290 und 291 von Mak in Dienst. Die Lokomotiven waren für den schweren Rangier- und Übergabedienst entwickelt worden. Um den Betrieb zu vereinfachen wurde eine Vielzahl der Lokomotiven mit Funkfernsteuerung und automatischer Kupplung ausgerüstet, was man durch die Vergabe der neuen Baureihen 294, 295 und 296 von außen sichtbar machte. Die Lokomotivfamilie ist bis heute zuverlässig im Einsatz und erst mit Erscheinen der neuen Voith Gravita lässt die DB AG die ersten Lokomotiven der BR 291/295 aus dem Unterhaltungsbestand ausscheiden.



|                           |                  |                      |                      |                     |     |
|---------------------------|------------------|----------------------|----------------------|---------------------|-----|
| Best.-Nr.<br><b>41586</b> | Analog<br>BASIC+ | Digital<br>EXTRA     | Digitale<br>Kupplung | Energie<br>Speicher | D&H |
| Best.-Nr.<br><b>41588</b> | Digital<br>EXTRA | Digitale<br>Kupplung | Energie<br>Speicher  | D&H                 |     |
| Best.-Nr.<br><b>41589</b> | Digital<br>EXTRA | Digitale<br>Kupplung | Energie<br>Speicher  | D&H                 |     |

**Modell:** Alle Achsen angetrieben; Berücksichtigung aller spezifischen Details der unterschiedlichen Baureihen (z.B. unterschiedliche Position des Lüfters, zusätzliche Geländer und unterschiedliche Drehgestellbestückung); Beleuchtung mit wartungsfreien LEDs bestückt; Chassis und Getriebegehäuse aus Zinkdruckguss; geätzte Kühlergitter; Federpuffer; frei stehende Griffe und Griffstangen; freier Blick durch das Führerhaus; Nachbildung des Bremsgestänges; vorbildgetreue Wiedergabe der Drehgestellrahmen inkl. der Achsgetriebe



|                           |                  |                      |                      |                     |     |
|---------------------------|------------------|----------------------|----------------------|---------------------|-----|
| Best.-Nr.<br><b>41590</b> | Analog<br>BASIC+ | Digital<br>EXTRA     | Digitale<br>Kupplung | Energie<br>Speicher | D&H |
| Best.-Nr.<br><b>41592</b> | Digital<br>EXTRA | Digitale<br>Kupplung | Energie<br>Speicher  | D&H                 |     |
| Best.-Nr.<br><b>41593</b> | Digital<br>EXTRA | Digitale<br>Kupplung | Energie<br>Speicher  | D&H                 |     |

**Diesellok BR 294 DB AG**  
Betriebs-Nr. 98 80 3 294 742-2

**Funktionen & Hinweise – Diesellok BR 290 / 291 / V90**

|  | Analog BASIC+ = | Digital EXTRA = | Digital EXTRA ~ |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|
| Fahrfunktion                                     | +               | +               | +               |
| Lichtwechsel                                     | +               | +               | +               |
| Schlusslicht extra schaltbar                     | + <sup>1)</sup> | +               | +               |
| Führerraumbeleuchtung                            | + <sup>1)</sup> | +               | +               |
| Rangierlicht                                     | + <sup>1)</sup> | +               | +               |
| Lichtfunktionen für Analogbetrieb programmierbar |                 | +               | +               |
| Digitalschnittstelle                             | PluX22          | PluX22          | PluX22          |
| Decoder  |                 | +               | +               |
| Sound  |                 | +               | +               |
| Energiespeicher                                  |                 | + <sup>2)</sup> | + <sup>2)</sup> |
| Lüfter angetrieben                               |                 | +               | +               |
| Digitale Kupplung (Aufnahme nach NEM-Normen)     |                 | +               | +               |
| Lokkarte   |                 |                 | +               |

<sup>1)</sup> Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung  
<sup>2)</sup> Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Fahrt in stromlosen Abschnitten oder auf verschmutzten Gleisen

Die nachträgliche Umrüstung von der Analog- zur Digitalversion ist über eine PluX22-Schnittstelle möglich (nur Soundfunktion). Bitte beachten Sie aber, dass eine spätere Nachrüstung der digital fernsteuerbaren Kupplung, des angetriebenen Lüfters und der zusätzlichen Lichtfunktionen nicht möglich ist.



**Diesellok BR V100 UEF**  
Betriebs-Nr. V100 1019



Im März 1958 verließ mit V100 000 die erste von insgesamt 744 gebauten Lokomotiven der Baureihe V100 die Kieler Werkshallen von MaK. Sie verkörperte wie keine andere Lokomotivbaureihe den unweigerlich näherkommenden Strukturwandel auf der Schiene. Inmitten des deutschen Wirtschaftswunders prägten die purpurroten Lokomotiven das Bild der jungen, modernen Deutschen Bundesbahn und schickte zahllose alte Dampflokomotiven in die Hochöfen. Die vielseitige Einsetzbarkeit aller drei Unterbauarten sorgte dafür, dass die V100 im gesamten Bundesgebiet verbreitet war und viele schwächer frequentierte Nebenbahnen am Leben hielt. Etwa ein Drittel aller V100 war ab Werk mit Wendezug- und Mehrfachtraktionssteuerung ausgerüstet um das zeitintensive Umsetzen in Wendebahnhöfen einzusparen.

|                           |                  |             |                           |                  |  |                     |  |                     |     |
|---------------------------|------------------|-------------|---------------------------|------------------|--|---------------------|--|---------------------|-----|
| Best.-Nr.<br><b>70172</b> | Analog<br>BASIC* |             | Best.-Nr.<br><b>70174</b> | Digital<br>EXTRA |  | Digitale<br>Kuppung |  | Energie<br>Speicher | D&H |
|                           |                  |             | Best.-Nr.<br><b>70175</b> | Digital<br>EXTRA |  | Digitale<br>Kuppung |  | Energie<br>Speicher | D&H |
| VI<br>NEM                 | 139,1<br>(-)     | Rmin<br>360 | PluX<br>22                | 2 )              |  |                     |  |                     |     |

**Modell:** Geätzte Kühler- und Lüftergitter; frei stehende Griffe und Griffstangen; Federpuffer; freier Blick durch das Führerhaus; vorbildgetreue Wiedergabe der Rohrrahmendreigestelle inkl. der Achsgetriebe; Nachbildung des Bremsgestänges; alle spezifischen Details der unterschiedlichen Baureihen berücksichtigt; Führerstand vollständig nachgebildet; Chassis und Getriebegehäuse aus Zinkdruckguss; Beleuchtung mit wartungsfreien LEDs bestückt; in der Digitalversion EXTRA sind die folgenden Features digital schaltbar: Sound; automatische Entkuppung; Führerstandsbeleuchtung; angetriebener Lüfter; Rangierlicht und rotes Licht einzeln schaltbar



**Diesellok BR 212 DB AG,  
Bahnbau Gruppe**  
Betriebs-Nr. 92 80 1212 097-0

Erst Ende der 1980er-Jahre wurden erste größere Mengen der V100.10 (211) ausgemustert. Bei der V100.20 (212) setzte dieser Prozess erst rund 10 Jahre später ein. Nicht wenige wurden an andere Bahngesellschaften im Ausland weiterverkauft. Heute, mit weit über 60 Betriebsjahren, stehen immer noch einige Lokomotiven, gerade wegen ihrer Zuverlässigkeit und Robustheit, vornehmlich bei privaten Eisenbahnunternehmen in Deutschland weiter in Dienst.

|                           |                  |             |                           |                  |  |                     |  |                     |     |
|---------------------------|------------------|-------------|---------------------------|------------------|--|---------------------|--|---------------------|-----|
| Best.-Nr.<br><b>70028</b> | Analog<br>BASIC* |             | Best.-Nr.<br><b>70030</b> | Digital<br>EXTRA |  | Digitale<br>Kuppung |  | Energie<br>Speicher | D&H |
|                           |                  |             | Best.-Nr.<br><b>70031</b> | Digital<br>EXTRA |  | Digitale<br>Kuppung |  | Energie<br>Speicher | D&H |
| VI<br>NEM                 | 141,4<br>(-)     | Rmin<br>360 | PluX<br>22                | 2 )              |  |                     |  |                     | DB  |



**Diesellok Reihe 2048 ÖBB**  
Betriebs-Nr. 2048 021-6

|                           |                  |             |                           |                  |  |                     |  |                     |     |
|---------------------------|------------------|-------------|---------------------------|------------------|--|---------------------|--|---------------------|-----|
| Best.-Nr.<br><b>70032</b> | Analog<br>BASIC* |             | Best.-Nr.<br><b>70034</b> | Digital<br>EXTRA |  | Digitale<br>Kuppung |  | Energie<br>Speicher | D&H |
| IV<br>NEM                 | 139,1<br>(-)     | Rmin<br>360 | PluX<br>22                | 2 )              |  |                     |  |                     | S   |

Die nachträgliche Umrüstung von der Analog- zur Digitalversion ist über eine PluX22-Schnittstelle möglich (nur Soundfunktion). Bitte beachten Sie, dass eine spätere Nachrüstung der digital fernsteuerbaren Kupplung, des angetriebenen Lüfters und der zusätzlichen Lichtfunktionen nicht möglich ist.





# AUF DEN STRECKEN DES BERGISCHEN LAND

ZUGSET N 2570 DB

Mit der Einführung der wendezugfähigen Lokomotiven der Baureihen V100.20/212 und der modernen n-Wagen zu Beginn der 1960er-Jahre eröffnete sich der Deutschen Bundesbahn die Möglichkeit, ihren Betrieb erheblich zu rationalisieren. Besonders im Nahverkehr konnten die veralteten Dampflokomotiven und Vorkriegs-Personenwagen vielfach durch neue Diesellokomotiven und moderne Wagen ersetzt werden. Das Bahnbetriebswerk Wuppertal-Steinbeck war bereits im September 1953 eines der ersten, das die Dampflokomunterhaltung zu-

gunsten von Dieselfahrzeugen aufgab. Die dort stationierten Diesellokomotiven wurden überwiegend für die Anbindung des Bergischen Landes eingesetzt, das aufgrund seiner vielen Haupt- und Nebenstrecken besonders anspruchsvoll war.

Der N 2570 war ein regelmäßiger Zug auf diesen Strecken und verkehrte im Jahr 1974 mit einer Steinbecker 212 und drei n-Wagen auf der Strecke von Remscheid Hbf nach Wuppertal-Vohwinkel.



## Zugset N 2570 DB, 4er-Set



|                           |                 |  |  |                           |                  |  |  |                     |  |  |                     |  |     |
|---------------------------|-----------------|--|--|---------------------------|------------------|--|--|---------------------|--|--|---------------------|--|-----|
| Best.-Nr.<br><b>50897</b> | Analog<br>BASK+ |  |  | Best.-Nr.<br><b>50898</b> | Digital<br>EXTRA |  |  | Digitale<br>Kuppung |  |  | Energie<br>Speicher |  | D&H |
|                           |                 |  |  | Best.-Nr.<br><b>50899</b> | Digital<br>EXTRA |  |  | Digitale<br>Kuppung |  |  | Energie<br>Speicher |  | D&H |

- Diesellok BR 212 DB (Betriebs-Nr. 212 097-0)
- Reisezugwagen Bnb<sup>719</sup> DB (Betriebs-Nr. 50 80 22-11 183-7)
- Reisezugwagen ABnb<sup>703</sup> DB (Betriebs-Nr. 50 80 31-11 374-1)
- Reisezugwagen BDnf<sup>738</sup> DB (Betriebs-Nr. 50 80 82-11 263-4)

## Diesellok BR 212 DB

- Geätzte Kühler- und Lüftergitter
- Frei stehende Griffe und Griffstangen
- Federpuffer
- Freier Blick durch das Führerhaus
- Vorbildgetreue Wiedergabe der Rohrrahmen-drehgestelle inkl. der Achsgetriebe
- Nachbildung des Bremsgestänges
- Führerstand vollständig nachgebildet
- Alle spezifischen Details der unterschiedlichen Baureihen berücksichtigt
- Chassis und Getriebegehäuse aus Zinkdruckguss
- Beleuchtung mit wartungsfreien LEDs bestückt

## Nahverkehrswagen "Silberlinge"

- Variantengerechte Bauartunterschiede
- Unterschiedlich ausgeführte Wagenböden mit unterschiedlichen Heizungsbauarten
- Vollständige Nachbildung der Bremsanlage
- Epochengerechte mehrteilige Inneneinrichtungen
- Kurzkupplungskinematik
- Unterschiedlich ausgeführte Dächer mit feiner Nachbildung der Schweißnähte
- Achslagerung in Metallachshaltern
- Epochengerechte passgenau eingesetzte Fenster
- Die digitalen Wagen mit Innenbeleuchtung sind mit einer elektrischen Kupplung ausgestattet, im Steuerwagen befindet sich der Decoder. Ein Wagen hat eine Bügelkupplung zum Kuppeln mit der Lok.





© BÜGEL, SLG. EISENBahnSTIFTUNG



**Funktionen & Hinweise – Diesellok BR 212**

|  | Analog BASIC+ =  | Digital EXTRA = | Digital EXTRA ~   |
|--|--|-----------------|---|
| Fahrfunktion                                     | +  | +               | +   |
| Lichtwechsel                                     | +  | +               | +   |
| Schlusslicht extra schaltbar                     | + <sup>1)</sup>  | +               | +   |
| Führerraumlicht                                  | + <sup>1)</sup>  | +               | +   |
| Rangierlicht                                     | + <sup>1)</sup>  | +               | +   |
| Lichtfunktionen für Analogbetrieb programmierbar |  | +               | +   |
| Digitalschnittstelle                             | PluX22   | PluX22          | PluX22  |
| Decoder  |  | +               | +   |
| Sound  |  | +               | +   |
| Energiespeicher                                  |  | + <sup>2)</sup> | + <sup>2)</sup>   |
| Lüfter angetrieben                               |  | +               | +   |
| Digitale Kupplung (Aufnahme nach NEM-Normen)     |  | +               | +   |
| Lokkarte   |  |                 | +   |
| <b>Hinweise</b>                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Nachträgliche Umrüstung von Analog- zur Digitalversion über PluX22-Schnittstelle möglich</li> </ul> |                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert</li> <li>Neueste Soundtechnologie mit hervorragenden Klangeigenschaften</li> <li>Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2)</li> <li>Weiterentwickelte Motor- und Lastregelung</li> </ul> |

<sup>1)</sup>Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung

<sup>2)</sup>Speicher Kondensator für unterbrechungsfreie Fahrt in stromlosen Abschnitten oder auf verschmutzten Gleisen



**Elektrotriebwagen BR 424 DB AG,  
S-Bahn Köln (Köln Hansaring), 4er-Set**  
Betriebs-Nr. 94 80 0424 001-6 / 94 80 0434  
001-4 / 94 80 0434 501-3 / 94 80 0424  
501-5

Mit dem neuen Verkehrsvertrag für das S-Bahn-Netz Köln setzen die Vertragspartner go.Rheinland, der VRR und DB Regio auf Altbewährtes in neuem Design und das wurde sogar ausgezeichnet! Die 2022 bei der S-Bahn Hannover frei gewordenen Fahrzeuge der Baureihe ET 424 werden nach umfangreicher Modernisierung seit April 2024 bei der S-Bahn Köln eingesetzt. Dafür haben die Fahrzeuge ein neues Design erhalten und damit die Jury des renommierten „German Design Award 2024“ überzeugt. Von den zuverlässigen und maximal 25 Jahre alten Fahrzeugen, welche noch nicht am Ende ihres Lebenszyklus sind, werden nach und nach 24 Triebzüge für die DB Regio modernisiert und wieder in Betrieb genommen. Zentrales Element des Redesigns ist es, Funktionalität und Ästhetik den Anforderungen der heutigen Fahrgäste anzupassen. Mit diesen Verbesserungen wird der ET 424 nicht nur ein wichtiger Bestandteil des regionalen Verkehrs bleiben, sondern auch ein Symbol für Innovation und Fortschritt im Schienenverkehr.



|                           |                  |  |                           |                  |  |  |
|---------------------------|------------------|--|---------------------------|------------------|--|--|
| Best.-Nr.<br><b>44652</b> | Analog<br>BASIC* |  | Best.-Nr.<br><b>44654</b> | Digital<br>EXTRA |  |  |
|                           |                  |  | Best.-Nr.<br><b>44655</b> | Digital<br>EXTRA |  |  |
|                           |                  |  |                           |                  |  |  |



**Elektrotriebwagen BR 426 DB AG (Kornwestheim Pbf), 2er-Set**  
Betriebs-Nr. 94 80 0426 513-8 / 94 80 0426 013-9

Für den Einsatz im Regionalverkehr beschaffte die DB AG ab Ende der 1990er-Jahre zahlreiche neue Fahrzeuge, die größtenteils als Triebwagen ausgeführt wurden. So beschaffte man von 1999 bis 2008 vom Konsortium Siemens/Adtranz/Bombardier/DWA auch 249 Einheiten eines vierteiligen elektrischen Triebzuges, der als BR 425 bezeichnet wurde. Eine identische zweiteilige Variante für schwächer frequentierte Strecken entstand als BR 426. Die Wagenkästen sind aus Aluminium-Strangpressprofilen gefertigt und die Fenster bündig verklebt. Untereinander stützen sich die Wagenkästen auf Jacobs-Drehgestellen ab, die Enddrehgestelle werden jeweils von zwei Drehstrommotoren angetrieben. Der Wagenzug ist innen komplett begehbar

und besitzt etwa 80 Sitz- und rund 100 Stehplätze. Eingesetzt wurden und werden die 425 durch DB Regio NRW; Baden-Württemberg; Südwest; Bayern; Südost; Nord; Schleswig-Holstein und Berlin, private EVU beschafften keine dieser Triebwagen. Zu ihren Aufgaben gehört der Dienst in S-Bahn-Netzen, wie dem des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar im Dreieck Ludwigshafen–Mannheim–Heidelberg ebenso, wie Einsätze als RE auf Langstrecken. Hierzu zählen z.B. Mannheim–Saarbrücken–Trier oder Magdeburg–Stendal–Wittenberge–Salzwedel.

|                           |                  |  |                           |                  |  |  |
|---------------------------|------------------|--|---------------------------|------------------|--|--|
| Best.-Nr.<br><b>44644</b> | Analog<br>BASIC* |  | Best.-Nr.<br><b>44646</b> | Digital<br>EXTRA |  |  |
|                           |                  |  | Best.-Nr.<br><b>44647</b> | Digital<br>EXTRA |  |  |
|                           |                  |  |                           |                  |  |  |





**NEU MIT BELEUCHTETER  
ZUGZIELANZEIGE UND  
FERNLICHT.**

#### Funktionen des Triebwagens BR 426

| Funktionen des Triebwagens BR 426                | Analog BASIC+ =  | Digital EXTRA =   | Digital EXTRA - |
|--|--|---|-----------------|
| Fahrfunktion                                     | +  | +   | +               |
| Lichtwechsel                                     | +  | +   | +               |
| Schlusslicht extra schaltbar                     |  | +   | +               |
| Führerraumlicht                                  | +  | +   | +               |
| Fahrgastraumlicht                                | +  | +   | +               |
| Rangierlicht                                     |  | +   | +               |
| Fernlicht  |  | +   | +               |
| Beleuchtete Zugzielanzeige                       | +  | +   | +               |
| Lichtfunktionen für Analogbetrieb programmierbar |  | +   | +               |
| Digitalschnittstelle                             | PluX22   | PluX22  | PluX22          |
| Decoder  |  | +   | +               |
| Sound  |  | +   | +               |
| Hinweise   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Nachträgliche Umrüstung von Analog- zur Digitalversion über PluX22-Schnittstelle möglich</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert</li> <li>Neueste Soundtechnologie mit hervorragenden Klangeigenschaften</li> <li>Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2)</li> <li>Weiterentwickelte Motor- und Lastregelung</li> </ul> |                 |





# TWINDEXX VARIO® DOPPELSTOCKWAGEN 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-Mittelwagen 2. Kl. NAH.SH (Kiel Hbf)

Betriebs-Nr. 50 80 26-81 388-3



Best.-Nr.  
**44581**



Best.-Nr.  
**44583**



Best.-Nr.  
**44586**



## TWINDEXX VARIO®

Doppelstock-Triebzug NAH.SH, 3er-Set (Kiel Hbf)

Betriebs-Nr. 91 80 0 445 026-1 / 50 80 26-81 379-2 / 91 80 0 445 036-0



Best.-Nr.  
**44580**



Best.-Nr.  
**44582**



Best.-Nr.  
**44585**



## TWINDEXX Vario®

Doppelstock-Mittelwagen 1./2. Kl. DB AG (Nürnberg Hbf)

Betriebs-Nr. 50 80 36-81 177-8



Best.-Nr.  
**44589**



Best.-Nr.  
**44591**



Best.-Nr.  
**44594**



## TWINDEXX Vario®

Doppelstock-Triebzug DB AG, 3er-Set (Nürnberg Hbf)

Betriebs-Nr. 91 80 0 445 095-6 / 50 80 26-81 504-5 / 91 80 0 445 095-6



Best.-Nr.  
**44588**



Best.-Nr.  
**44590**



Best.-Nr.  
**44593**



# TWINDEX®

- Exakt im Maßstab 1:87
- Vorbildgerechte Länge über Scharfenbergkupplung
- Aufbau aus hochwertigem, schlagzähem Kunststoff
- Bodenplatte aus Metall
- Bedruckte Fensterrahmen
- Die Fensteranordnung des Triebkopfs weicht im Modell leicht vom Original ab (Best.-Nr. 44580ff)
- 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

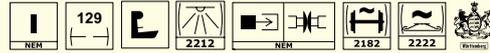


**Schlafplatzwagen A K.W.St.E.**  
Betriebs-Nr. A.165

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



Best.-Nr. **45620**



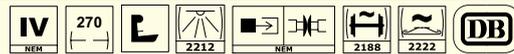
**Modell:** Angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene; filigran durchbrochene Dachstütze

**Speisewagen WRüe<sup>151</sup> DSG**  
Betriebs-Nr. 51 80 88-46 232-1

Nach 1945 verblieben mindestens 16 Sitzwagen und die drei Gepäckwagen des Rheingold-Express bei der DB. Da der Zug in seiner bisherigen Form nicht mehr verkehrte, wurden die Wagen unterschiedlichen Zwecken zugeführt. Aus acht von ihnen entstanden die DSG-Speisewagen 1230, 1232 und 1234-1239. Fünf wurden in normale zweiklassige Abteilwagen 11355-11359 umgebaut und aus dreien entstanden die Gesellschaftswagen 10801-10803. Die Gepäckwagen blieben ihrem Einsatzzweck erhalten und schieden zwischen 1968 und 1977 aus dem Dienst. Mindestens ein Wagen verblieb bei der CSD und war bis Anfang der 1970er-Jahre als Speisewagen 479 / 88-10 006-4 im Einsatz.



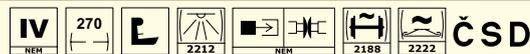
Best.-Nr. **46475**



**Modell:** Variantengerechte Bauartunterschiede; unterschiedlich ausgeführte Dächer und Wagenböden; genaue Nachbildung der Drehgestelle; vollständige Nachbildung der Bremsanlage; exakt nachgebildete Fahrzeugrahmen; mehrteilige Inneneinrichtungen; Kurzkupplungskinnematik; Dreipunktlagerung in Metallachshaltern; Räder aus Metall; passgenau eingesetzte Fenster; feine Details konturenscharf graviert

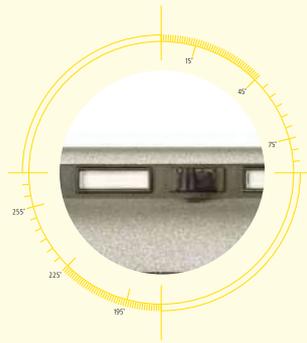
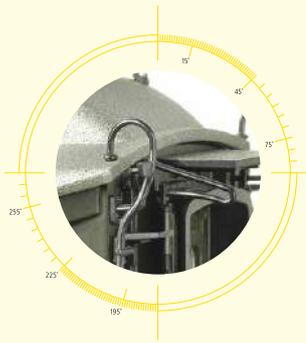


Best.-Nr. **46476**



**Speisewagen WR CSD**  
Betriebs-Nr. 50 54 88-10 007-2





**Gepäckwagen Pw4ü DRG**  
Betriebs-Nr. Kassel 107 952

Als sich der Erfolg der eisernen Bauart bei D-Zug-Wagen abzeichnen begann, beschaffte die Preußische Staatsbahn auch vierachsige Gepäckwagen in „eiserner Bauart“. Die Hauptabmessungen der bisherigen Wagen in Holzbauart wurden beibehalten, die Konstruktion aber überarbeitet und auf die Verwendung von Eisenprofilen ausgerichtet. Als äußere Veränderung wurden die Türen an den Wagenenden nicht mehr in Nischen angebracht, sondern das ganze Wagenende wurde angeschrägt. Weitere Merkmale waren wie bei den Personenwagen die Nieten an den Seitenwänden sowie der Wegfall des Sprengwerkes. In dieser Bauform wurden Wagen für D-Züge mit Faltenbälgen und für Eilzüge mit Abteilwagen ohne Übergänge bis weit in die 1920er-Jahre hinein gebaut. Die Gepäckwagen preußischer Bauart prägten bis in die 1950er-Jahre das Bild der Schnellzüge. Zahlreiche Wagen kamen noch zur DB und DR.



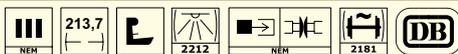
Best.-Nr. **51304**



**Modell:** Vorbildgerechte Nachbildung der Drehgestelle; maßstäbliche Seitenwangen; Radsätze in Spitzenlagerung; vorbildgerecht eingezogener Faltenbalg; mehrteilige Bremsanlage; Bremsbacken in Radebene



Best.-Nr. **51303**



**Gepäckwagen Pw4ü DB**  
Betriebs-Nr. 107 917 Reg





# FERIENEXPRESS

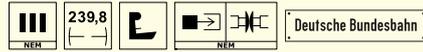


Best.-Nr. **46195**

Best.-Nr. **46202**

Best.-Nr. **46203**

Personenwagen C4üpw  
"DER Ferienexpress" DB  
Betriebs-Nr. 74 487 Hmb



**Modell:** Epochengerechte Bauartunterschiede; exakt nachgebildete Görlitz III leicht Drehgestelle; mit vierfach Federung; exakt nachgebildeter Rahmen mit vielen angesetzten Einzelteilen; für Innenbeleuchtung vorbereitet; mehrteilige Inneneinrichtung, mehrfarbig; Einzelsitze; Kurzkupplungskinematik; Dreipunktlagerung; Metallachslager; Nachbildung der Dachnieten; passgenau eingesetzte Fenster; Räder aus Metall; vollständige Wiedergabe der Bremsanlage; vorbildliche große Dimensionierung der Fenster; vorbildgerecht mit Gummiwulstüberhängen

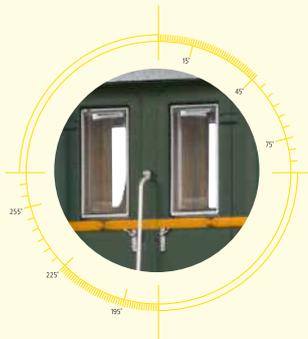
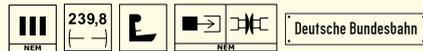


Best.-Nr. **46196**

Best.-Nr. **46204**

Best.-Nr. **46205**

Personenwagen C4üpw  
"DER Ferienexpress" DB  
Betriebs-Nr. 74 198 Hmb

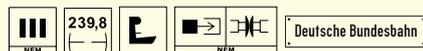


Best.-Nr. **46197**

Best.-Nr. **46206**

Best.-Nr. **46207**

Personenwagen C4üpw  
"DER Ferienexpress" DB  
Betriebs-Nr. 74 168 Esn



# TOUROPA



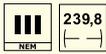
Best.-Nr. **46198**



Best.-Nr. **46208**



Best.-Nr. **46209**



Deutsche Bundesbahn

Personenwagen C4ywe "Touropa" DB  
Betriebs-Nr. 74 412 Hmb



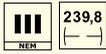
Best.-Nr. **46199**



Best.-Nr. **46210**



Best.-Nr. **46211**



Deutsche Bundesbahn

Personenwagen C4ywe "Touropa" DB  
Betriebs-Nr. 74 827 Hmb



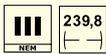
Best.-Nr. **46200**



Best.-Nr. **46212**

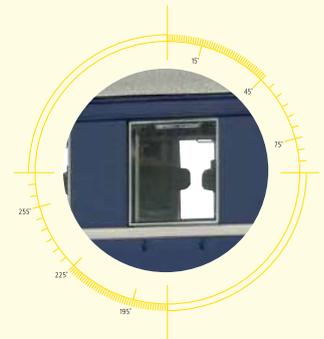


Best.-Nr. **46213**



Deutsche Bundesbahn

Personenwagen C4ywe "Touropa" DB  
Betriebs-Nr. 74 798 Hmb



**Nahverkehrswagen Brnzb<sup>724</sup>**  
**"Doornkaat" DB**  
 Betriebs-Nr. 50 80 22-34 091-5

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. **46664** = [Icons: 2212, 2195, 2222]

Best.-Nr. **46665** = [Icons: 2212, 2222]

Best.-Nr. **46666** ~ [Icons: 2212, 2222]



**Modell:** Variantengerechte Bauartunterschiede; unterschiedlich ausgeführte Wagenböden mit unterschiedlichen Heizungsbauarten; genaue Nachbildung der Minden-Deutz leicht Drehgestelle MD 42 oder MD 43; vollständige Nachbildung der Bremsanlage; mehrteilige Inneneinrichtungen der Epoche entsprechend; Kurzkupplungskinematik; unterschiedlich ausgeführte Dächer mit feiner Nachbildung der Schweißnähte; Achslagerung in Metallachshaltern; Nachbildung der tangential gewellten Räder aus Metall; passgenau eingesetzte Fenster der Epoche entsprechend; Details konturenstark graviert



Best.-Nr. **46667** = [Icons: 2212, 2195, 2222]

Best.-Nr. **46668** = [Icons: 2212, 2222]

Best.-Nr. **46669** ~ [Icons: 2212, 2222]



**Nahverkehrswagen ABnrzb<sup>704</sup>**  
**"Hertie" DB**  
 Betriebs-Nr. 50 80 31-34 238-1



Best.-Nr. **46670** = [Icons: 2212, 2195, 2222]

Best.-Nr. **46671** = [Icons: 2212, 2222]

Best.-Nr. **46672** ~ [Icons: 2212, 2222]



**Nahverkehrswagen ABnrzb<sup>704</sup>**  
**"Flughafen Frankfurt/Main" DB**  
 Betriebs-Nr. 50 80 31-34 359-5





|                        |  |                        |  |
|------------------------|--|------------------------|--|
| Best.-Nr. <b>46679</b> |  | Best.-Nr. <b>46680</b> |  |
|                        |  | Best.-Nr. <b>46681</b> |  |
|                        |  |                        |  |

Nahverkehrswagen ABnrz<sup>704</sup>  
 "Bahlsen" DB  
 Betriebs-Nr. 50 80 31-34 005-4



|                        |  |                        |  |
|------------------------|--|------------------------|--|
| Best.-Nr. <b>46676</b> |  | Best.-Nr. <b>46677</b> |  |
|                        |  | Best.-Nr. <b>46678</b> |  |
|                        |  |                        |  |

Steuerwagen BDnrzf<sup>738</sup>  
 "Hengstenberg" DB  
 Betriebs-Nr. 50 80 82-11 244-4



|                        |  |                        |  |
|------------------------|--|------------------------|--|
| Best.-Nr. <b>46685</b> |  | Best.-Nr. <b>46686</b> |  |
|                        |  | Best.-Nr. <b>46687</b> |  |
|                        |  |                        |  |

Steuerwagen Bdnf<sup>736</sup> DB  
 (Köln Hbf)  
 Betriebs-Nr. 50 80 82-53 628-7

Die Grundkonstruktion der n-Wagen bewährte sich so gut, dass zwischen 1960 und 1980 insgesamt rund 5000 Wagen bei diversen Waggon-Herstellern aber auch in den Ausbesserungswerken (Aw) Karlsruhe und Hannover entstanden. Anfänglich nicht ganz optimal waren die Platzverhältnisse in den sehr beengten Führerräumen der BD4nf, welche bei den Personalen schnell den Beinamen Hasenkasten bekamen und zu Unmut und Sicherheitsbedenken führten. Als Konsequenz konstruierte das Aw Karlsruhe den Führerraum so um, dass 1972 ein Steuerwagen mit vollwertigem Führerraum ohne Übergangsmöglichkeit zum nächsten Wagen entstand. Durch diese Änderungen unterscheidet sich der Karlsruher-Kopf stark vom bisherigen Hasenkasten mit Wagenübergangsende.





# DER WELTWEIT MEISTGebaUTE GEDECKTE GÜTERWAGEN. IN BRAWA-QUALITÄT & BESSER DENN JE

GEDECKTER GÜTERWAGEN G10



## MERKMALE DER NEUENTWICKLUNG:

- FEINERE BRETTERRUGEN
- OPTIMALE DREIPUNKTLAGERUNG
- MEHRTEILIGE KKG-BREMSANLAGE



### Gedeckter Güterwagen Nm K.P.E.V. Betriebs-Nr. Kattowitz 16 958



Der 1909 gegründete Deutsche Staatsbahnwagenverband (DWW) entwickelte auf Basis der bestehenden gedeckten Länderbahngüterwagen mit 4,5 m Radstand und 15 t Ladegewicht den Verbandswagen Bauart A2. Dieser wurde ab 1911 in etlichen Serien für die Länderbahnen, Privatbahnen und später auch die Reichsbahn gebaut, sodass für 1934 allein für die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft die sagenhafte Gesamtstückzahl von 121.770 G Kassel/München verbucht wurde. Zusammen mit den Wagen für private und ausländische Eisenbahnen geht man heute davon aus, dass mehr als 160.000 Wagen nach den Grundlagen des Musterblattes A2 gebaut wurden. Ab 1938 sind die Wagen verstärkt worden, um die Belastungen durch Einbau von Druckluftbremsen und die erhöhten Geschwindigkeiten aufzufangen. In den Endfeldern wurden Diagonal-

streben eingeschweißt, zum Teil wurden die Stirnrungen um 90 Grad gedreht. Zum Jahresende 1952 waren bei der Deutschen Bundesbahn immer noch 35.600 Stück der nun als G10 bezeichneten Wagenbauart im Einsatz. Durch Umbauten in Gms54, allgemeine Erneuerung der Fahrzeugparks und damit verbundenen Ausmusterungen schrumpfte der Bestand kontinuierlich. 1976 schied dann der letzte, jetzt Gklm<sup>191</sup>, aus dem Unterhaltungsbestand aus. Viele Wagen blieben aber als Bahnhof- oder Werkstattwagen weiterhin erhalten.

Best.-Nr.  
**51242**



- Feinere Nachbildung der Bretterfugen
- Optimaler Dreipunkt-Lagerung
- Mehrteilige Kkg-Bremsanlage
- Vorbildgerechter Rahmenaufbau
- Extra angesetzte Signalhalter
- Bremsbacken in Radebene
- Durchbrochene Wagenkastenstützen
- Präzise Bedruckung und Lackierung
- Extra angesetzte Achslagerdeckel



Gedeckter Güterwagen Gm K.Sächs.Sts.E.B.  
Betriebs-Nr. 70 208



Best.-Nr. **51243**  110,3     2187 

Gedeckter Güterwagen Gm G.O.E.  
Betriebs-Nr. Oldenburg 12 514



Best.-Nr. **51244**  107,2     2187

Gedeckter Güterwagen G DRG  
Betriebs-Nr. Cassel 74 394



Best.-Nr. **51245**  107,2     2187 

Gedeckter Güterwagen G DRG  
Betriebs-Nr. München 52 953



Best.-Nr. **51246**  110,3     2187 

Gedeckter Güterwagen G10 "Bremswagen" DB  
Betriebs-Nr. Kassel 9725



Best.-Nr. **51247**  110,3     2187 

Gedeckter Güterwagen G10 DB  
Betriebs-Nr. 123 361



Best.-Nr. **51248**  107,2     2187 

Gedeckter Güterwagen G10 DB  
Betriebs-Nr. 145 932



Best.-Nr. **51249**  110,3     2187 

Gedeckter Güterwagen G DR  
Betriebs-Nr. 05-34-64



Best.-Nr. **51250**  110,3     2187 

**Gedeckter Güterwagen G ÖBB**  
Betriebs-Nr. 163 739



Best.-Nr. **51251**      **ÖBB**

**Gedeckter Güterwagen Z CSD**  
Betriebs-Nr. 1.39404



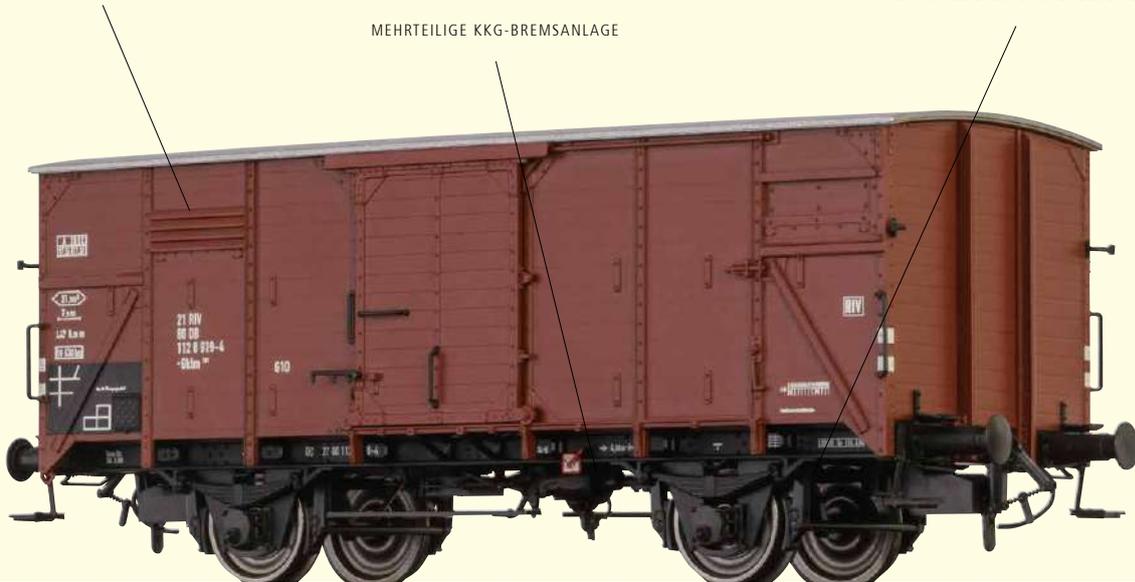
Best.-Nr. **51252**      **ČSD**

**Gedeckter Güterwagen Gklm<sup>191</sup> DB**  
Betriebs-Nr. 21 80 112 8 919-4

FEINERE BRETTERFUGEN

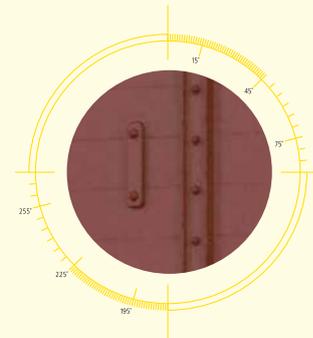
MEHRTEILIGE KKG-BREMSANLAGE

OPTIMALE DREIPUNKTLAGERUNG



Best.-Nr. **51253**      

**Gedeckter Güterwagen (Gw) G DR**  
Betriebs-Nr. 21 50 112 3056-6



Best.-Nr. **51254**      



ALLE ABB. ZEIGEN PRODUKTIONSMUSTER

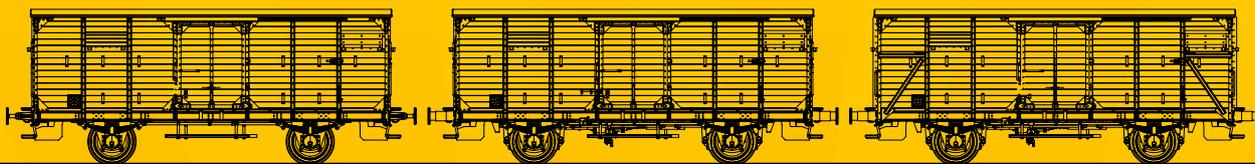


## VOLLSTÄNDIGE NEUENTWICKLUNG NACH 2 JAHRZEHNEN. EIN KLASSIKER IN NEUEM GLANZ

BRAWA verspricht „Liebe zum Detail“ und hält sein Versprechen mit Modellen von höchster Originaltreue in Optik und Technik. Ein echter Mehrwert, der lange Zeit Freude macht. Einige Gründe für den besonderen Wert der BRAWA Modelle sind etwa die deutsche Ingenieursleistung am Standort Remshalden, die hohe Fertigungsqualität mit bestmöglichen Materialien und hochwertigen Einzelteilen und natürlich die vielen faszinierenden Details. So zum Beispiel auch beim Gedeckten Güterwagen G10, der vorbildgerecht konstruiert und liebevoll ausgearbeitet wurde.

BRAWA setzte diese historisch bedeutende Wagenbauart der deutschen Eisenbahngeschichte erstmals im Jahr 2006 als Modell um. Nach beinahe zwei Jahrzehnten ist nun der Zeitpunkt gekommen, eine umfassende Modellpflege durchzuführen. In diesem Rahmen haben wir uns entschieden, die bestehenden Spritzgussformen nicht nur zu überarbeiten, sondern den Gedeckten Güterwagen G10 vollständig neu zu konstruieren. Wir freuen uns Ihnen erneut ein Modell anzubieten, das auch in den kommenden Jahren den neuesten technischen Standards entspricht und jede Anlage oder Sammlung bereichert.

### VARIANTENGERECHTE UNTERSCHIEDE



- Ohne Bremse
- Druckluftbremse
- Endfeldverstärkung, inkl. gedrehter Stirnprofile
- Mit Stangen- oder Hülsenpuffer
- Mit und ohne gedrehter Stirnprofile



- Langes Bremserhaus
- Hand- oder Druckluftbremse
- Gekürztes Bremserhaus
- Mit Handbremse
- Wahlweise auch mit Endfeldverstärkung
- Endfeldverstärkung
- Mit Stangen- oder Hülsenpuffer



- Bierwagen
- Mit Stangen- oder Hülsenpuffer
- Druckluftbremse



H. RÖTH, SLG-EISENBAHNSTIFTUNG



# VERSETZT DETAILVERLIEBTE IN BESTE FEIERLAUNE. VON DER BRAUEREI ZUM BAHNHOF

BIERWAGEN



## MERKMALE DER NEUENTWICKLUNG:

- SENKRECHTE BRETTERFUGEN
- OPTIMALE DREIPUNKTLAGERUNG
- MEHRTEILIGE KKG-BREMSANLAGE



**Bierwagen "Königl. Mineralbrunnen Fachingen" K.P.E.V.**  
Betriebs-Nr. Frankfurt 600 009 [P]



Das Brauereierzeugnis Bier zählt mit zu den ersten Transportgütern unserer Eisenbahnen. Die Brauereien bestellten sich dafür eigene Waggons mit Isolierung, die sie bei den Bahngesellschaften für die betrieblichen Belange einstellten. Durch die meist kleinen Baulose waren die Wagen meist nie wirklich identisch, orientierten sich in ihren Hauptabmessungen jedoch an den parallel gebauten normalen Güterwagen der Länder- und Staatsbahnen. Somit verwundert es nicht, dass auch auf der Basis des Musterblattes A2 Wagenbauarten für den Transport von Bier entstanden.

Das Vorbild für das neue BRAWA Modell hat dieses Mal eine aufgesetzte, senkrecht angebrachte Verkleidung aus Brettern erhalten, unter der das tragenden Kastengerippe verschwand und der Wagenkasten dadurch breiter wurde. In dieser und leicht abgewandelten Bauformen waren diese Bierwagen zwischen 1910 und 1970 für viele Brauereien im Einsatz.

Best.-Nr.  
**51263**



- Nachbildung der senkrechten Bretterfugen
- Vorbildgerechter Rahmenaufbau
- Durchbrochene Wagenkastenstützen
- Optimale Dreipunktlagerung
- Extra angesetzte Signalhalter
- Präzise Bedruckung und Lackierung
- Mehrteilige Kkg-Bremsanlage
- Bremsbacken in Radebene
- Extra angesetzte Achslagerdeckel



Bierwagen "Budweiser Bürgerbräu" k.k.St.B.  
Betriebs-Nr. Gb 223 611 [P]



Best.-Nr. **51260** 110,3 K.K. St.B.

Bierwagen "Adler-Brauerei Bielstein" DRG  
Betriebs-Nr. Elberfeld 50104 [P]



Best.-Nr. **51256** 110,3 DRG

Bierwagen "Palmin" DRG  
Betriebs-Nr. Altona 528 105 [P]



Best.-Nr. **51264** 110,3 DRG

Bierwagen "Bières de Colmar" A.L.  
Betriebs-Nr. 505.251 [P]



Best.-Nr. **51257** 110,3 A.L.

Bierwagen "Staropramen" CSD  
Betriebs-Nr. Lp 511 206 [P]



Best.-Nr. **51261** 110,3 ČSD

Bierwagen "De Gekroonde Valk" NS  
Betriebs-Nr. 560 207 [P]



Best.-Nr. **51262** 110,3 NS

Bierwagen "Paderborner Bier" DR, Brit-US-Zone  
Betriebs-Nr. Essen 502 732 [P]



Best.-Nr. **51259** 110,3 Deutsche Bundesbahn

Bierwagen "Dortmunder Union" DB  
Betriebs-Nr. 504 207 [P]



Best.-Nr. **51255** 110,3 DB

Gedeckter Güterwagen Gi "Spezialwagen für Feuertgut" K.W.St.E.  
Betriebs-Nr. Württemberg 21 173



Best.-Nr. **47732**      

Niederbordwagen Xt K.W.St.E.  
Betriebs-Nr. Württemberg 62 539



Best.-Nr. **47735**       

Niederbordwagen Xw DRG  
Betriebs-Nr. Erfurt 7 678



Best.-Nr. **47736**       

Niederbordwagen S<sup>c</sup> SBB  
Betriebs-Nr. 98681



Best.-Nr. **47737**        

Gedeckter Güterwagen Gw "Magirus" DRG  
Betriebs-Nr. Magdeburg 2263



Best.-Nr. **48048**      

Gedeckter Güterwagen G "Lagerwagen" DRG  
Betriebs-Nr. Augsburg 700 158



Best.-Nr. **48052**      

Milchwagen Gh03 "Glücksklee" DB  
Betriebs-Nr. 103 564



Best.-Nr. **50978**      

\*

**BESTENS AUSGESTATTET**

Leuchten, Seilbahnen, zahlreiche Ausstattungs-  
details und ein breites Sortiment an  
Elektrozubehör für HO und N finden Sie  
unter [www.brawa.de](http://www.brawa.de).





Gedeckter Güterwagen Gms30 "Knorr" DB  
 Betriebs-Nr. 235 174



Best.-Nr. **51135**      

Gedeckter Güterwagen Grhs DR  
 Betriebs-Nr. 07-50-82



Best.-Nr. **50748**      

Gedeckter Güterwagen Kkuwf "AMTF" CFL  
 Betriebs-Nr. 25506



Best.-Nr. **51140**      **CFL**

Offene Güterwagen Omm52 DB, 2er-Set  
 Betriebs-Nr. 870 130 / 865 112



Best.-Nr. **48639**      





## GEFÄHRLICHE FRACHT SICHER TRANSPORTIERT: CHEMIEKESSELWAGEN DER 1930ER-JAHRE

KESSELWAGEN 2-ACHSIG CHEMIE, MIT HEIZWANNE



© SLG H. WESTERMANN

Bereits um 1900 entstanden die ersten speziellen Chemiekesselwagen für den Transport von Chemieprodukten. Diese unterschieden sich von Anfang an deutlich von den Kesselwagen, die für den Transport brennbarer Flüssigkeiten konzipiert waren. Ein zentrales Sicherheitsmerkmal: Chemiekesselwagen für den Säuretransport besitzen keine Bodenventile, um ein unbeabsichtigtes Auslaufen der gefährlichen Ladung zu verhindern. Zudem sind die Kessel aufgrund der hohen Dichte von Säuren vergleichsweise kleiner als die von Kesselwagen für brennbare Flüssigkeiten.

Bei den typischen 8,8 m langen Wagenkonstruktionen der Austauschbauarten aus den 1930er-Jahren, erwies sich ein Kesselvolumen zwischen 10 und 12 m<sup>3</sup> als die wirtschaftlichste Lösung. Je nach den Fertigungsmöglichkeiten der Waggonhersteller wurden die Kessel entweder in Niet- oder Schweißbauweise gefertigt. Die Heizwannen in der unteren

Kesselhälfte hingegen wurden konsequent in Schweißtechnik ausgeführt, um eine höhere Dichtheit und Stabilität zu gewährleisten.

Die Wagen, die ab 1939 ursprünglich für die I.G. Farbenindustrie und die Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft (Wifo) gebaut wurden, gingen nach dem Zweiten Weltkrieg in der Bundesrepublik Deutschland größtenteils an die Nachfolgeunternehmen Bayer und BASF sowie an die VTG über. In der DDR übernahm die Deutsche Reichsbahn die Wagen und vermietete sie an VEB-Betriebe.

Nach einer Nutzungszeit von rund 40 Jahren begann ab Mitte der 1970er-Jahre die schrittweise Ausmusterung. Die letzten Chemiekesselwagen dieser Bauart wurden schließlich im Jahr 1988 aus dem Betrieb genommen.



- Berücksichtigung der Bauartunterschiede
- Varianten in der Niet- oder Schweißbauweise
- Nachbildung der Heizwanne
- Varianten mit Bremserhaus oder Bremserbühne
- Metallachshalter
- Drehgestell mit Dreipunktlagerung
- Mehrteilige Bremsanlage
- Bremsbacken in Radebene
- Extra angesetzte Achslagerdeckel
- Frei stehende Leitern
- Extra angesetzte Geländer





Kesselwagen Z [P] "I.G. Farbenindustrie" DRG  
Betriebs-Nr. Köln 536 369 [P]



Best.-Nr. **50080**

Kesselwagen Z [P] "VTG" DB  
Betriebs-Nr. 597 561 [P]



Best.-Nr. **50081**

Kesselwagen Z [P] "Bayer" DB  
Betriebs-Nr. 536 758 [P]



Best.-Nr. **50082**

Kesselwagen Zd DR  
Betriebs-Nr. 53-32-70 [P]



Best.-Nr. **50084**

Kesselwagen Zh DR  
Betriebs-Nr. 21 50 071 3453-3 [P]



Best.-Nr. **50085**

Kesselwagen Z [P] "VTG" DB  
Betriebs-Nr. 21 80 070 7 513-6 [P]



Best.-Nr. **50083**



**Gedeckter Güterwagen Gmh35 "Tchibo" DB**  
Betriebs-Nr. 242 328



Best.-Nr. **51186** III 116,2 NEM NEM 2187 DB

**Gedeckter Güterwagen Glms<sup>201</sup> DB**  
Betriebs-Nr. 21 80 135 4 070-1



Best.-Nr. **51193** IV 115 NEM NEM 2187 DB

**Gedeckter Güterwagen Glms<sup>1364</sup> "Expressgut" DR**  
Betriebs-Nr. 21 50 136 4149-7



Best.-Nr. **51302** IV 116,2 NEM NEM 2187 DR

**Gedeckter Güterwagen Gms "HO Handelsorganisation" DR**  
Betriebs-Nr. 11-02-38



Best.-Nr. **51185** III 115 NEM NEM 2187 DR

**Gedeckter Güterwagen Gmhs SNCB**  
Betriebs-Nr. 4416923



Best.-Nr. **51183** III 115 NEM NEM 2187 B

**Flachwagen Xr 35 DB, mit Ladegut "Schwellen"**  
Betriebs-Nr. 462 265



Best.-Nr. **50887** III 104,6 NEM NEM 2187 DB

**Flachwagen Xr 35 DB, mit Ladegut "Schwellen"**  
Betriebs-Nr. 20 80 327 1 038-5



Best.-Nr. **50888** IV 104,6 NEM NEM 2187 DB

**i**

= ~

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



Die HO-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.



**Offene Güterwagen Om DRG, 2er-Set**  
 Betriebs-Nr. Königsberg 988 / Königsberg 4 225



Best.-Nr. **48449**

**Offene Güterwagen Om21 DB, 2er-Set**  
 Betriebs-Nr. 755 753 / 756 817



Best.-Nr. **48450**

**Offener Güterwagen Vtu CSD**  
 Betriebs-Nr. 4.74771



Best.-Nr. **48452** **ČSD**

Auf der BRAWA-Website erhalten Sie Informationen zu unseren Produktgruppen, aktuelle Meldungen und Veranstaltungshinweise sowie einen Direktzugriff auf wichtige Servicefunktionen wie z. B. Downloads, Bedienungsanleitungen, Sounddateien oder den BRAWA Reparatur- und Ersatzteilservice.

[WWW.BRAWA.DE](http://www.brawa.de)

**Behältertragwagen BTs30 DB, mit Ekrt<sup>212</sup> "Langnese Eiskrem"**  
 Betriebs-Nr. 010 148



Best.-Nr. **50918**

**Behältertragwagen Lbs<sup>577</sup> DB, mit Ddikr<sup>603</sup> "DEA"**  
 Betriebs-Nr. 20 80 411 0 227-7



Best.-Nr. **50929**





# GÜTERWAGEN IM WANDEL: VOM GLMEHS50 ZUM GLLMES52

## GEDECKTER GÜTERWAGEN GLMEHS50

Der Glmehs50 wurde von der Deutschen Bundesbahn als längere Variante des ersten UIC-Standardtyps entwickelt. Trotz der größeren Abmessungen blieb das zulässige Ladegewicht aufgrund der Verwendung identischer Bauteile wie beim Gmhs53 unverändert bei 20 Tonnen. Ein markantes Merkmal waren die bereits ab Werk eingebauten, 2,0 Meter breiten Ladetüren. Auffällig waren zudem die Kastenprofile aus U-Stahl, die

in den ersten Bauserien seitlich stehend montiert wurden. Wie für die damalige Zeit typisch, besaßen die Wagen der ersten Bauserie des Glmehs50 Seitenwände aus Holzbohlen, bevor später auf Siebdruckplatten umgestellt wurde. Alle 280 Fahrzeuge der ersten Serie waren sowohl mit Dampf- als auch mit Elektroheizleitungen ausgestattet, wodurch sie für den Stückguttransport in Eil- und Schnellzügen geeignet waren.



- Feine Nachbildung der Bretterfugen
- Bremsbacken in Radebene
- Extra angesetztes Achsbremsgestänge
- Extra angesetzte Bremsanlage
- Maßstäblich schmaler Rahmen
- Metallachshalter
- Radsätze auch innen profiliert
- Präzise Bedruckung und Lackierung

Gedeckter Güterwagen Glmehs50 DB  
Betriebs-Nr. 201 019



Best.-Nr. **51292** III 143,7 NEM NEM 2187 DB

Gedeckter Güterwagen Glmehs50 DB  
Betriebs-Nr. 201 093



Best.-Nr. **51293** III 143,7 NEM NEM 2187 DB

Gedeckter Güterwagen Gbrs-v<sup>245</sup> DB  
Betriebs-Nr. 21 80 155 6 038-4



Best.-Nr. **51294** IV 143,7 NEM NEM 2187 DB

Gedeckter Güterwagen Gbrs-v<sup>245</sup> DB  
Betriebs-Nr. 21 80 155 6 189-6



Best.-Nr. **51295** IV 143,7 NEM NEM 2187 DB





## GEDECKTER GÜTERWAGEN GLLMES52

Um den Transport großer Mengen Stückgut zu beschleunigen, setzte bereits die Deutsche Reichsbahn auf den Einsatz leichter Güterzüge (Leig), die speziell für den Stückgutverkehr konzipiert waren. Dabei wurden zwei großräumige Güterwagen kurzgekuppelt und durch einen breiten Übergang sowie ein Zugführerabteil miteinander verbunden. Diese Konstruktion ermöglichte es, Personal an Bord zu haben, das die Sortierung des Stückguts bereits während der Fahrt vornehmen konnte. In den 1950er-Jahren griff die Deutsche Bundesbahn dieses Konzept bei der Entwicklung neuer Güterwagen auf und plante den Neubau moderner Leig-Einheiten. Auf Basis des Gllmehs50 entstanden so

98 Leig-Einheiten der Bauart Gllm(e)hs52, die anfangs durch den markanten Schriftzug „Stückgut-Schnellverkehr“ quer über die Seitenwandbretter gekennzeichnet waren. Für den Betrieb wurden den Leig-Einheiten feste Heimatbahnhöfe zugeordnet, von denen sie in regelmäßigen Umläufen verkehrten. Ab Ende der 1970er-Jahre begann die Deutsche Bundesbahn, einige dieser Leig-Einheiten zu modernisieren. Dabei ersetzte man die Bretterwände durch Plattenwände und drehte die U-förmigen Kastenprofile. In diesem modernisierten Zustand waren die letzten Leig-Einheiten bis 1991 im Einsatz, bevor sie schließlich durch Lkw im Stückgutverkehr vollständig abgelöst wurden.

### Gedeckter Güterwagen Gllmehs52 DB

Betriebs-Nr. 218 340 / 218 341



Best.-Nr.  
**51300**



Best.-Nr.  
**51301**



285,5



Deutsche Bundesbahn

### Gedeckter Güterwagen Hbqrs-52 DB

Betriebs-Nr. 218 392 / 218 393



Best.-Nr.  
**51296**



Best.-Nr.  
**51297**



285,5



### Gedeckter Güterwagen Hrs-vz<sup>332</sup> DB

Betriebs-Nr. 20 80 210 3 622-2 / 20 80 210 3 623-0



Best.-Nr.  
**51298**



Best.-Nr.  
**51299**



285,5



**Kühlwagen Tnfhs38 "Brauerei Wulle" DRG**  
 Betriebs-Nr. Stuttgart 513 731 [P]



Best.-Nr. **50952**

**Kühlwagen Tnfhs38 "Brauerei Dinkelacker" DB**  
 Betriebs-Nr. 528 126 [P]



Best.-Nr. **50958**

**Kühlwagen Tnfhs38 "Warsteiner Brauerei" DB**  
 Betriebs-Nr. 532 452 [P]



Best.-Nr. **50963**

**Kühlwagen Tnfhs38 "Stuttgarter Hofbräu" DB**  
 Betriebs-Nr. 524 851 [P]



Best.-Nr. **50971**

**Kühlwagen Ibdlps<sup>383</sup> "Holsten-Edel" DB**  
 Betriebs-Nr. 21 80 082 0 000-6 [P]



Best.-Nr. **50948**



**Gedeckter Güterwagen Glr22 "Dienstgutwagen" DB**  
 Betriebs-Nr. Frankfurt 1231

EXTRA ANGESETZTE BREMSANLAGE,  
 FEDERPAKETE, RADLAGER UND  
 TRITTSUFEN

FEINE GRAVUREN UND  
 NIETEN

ACHSHALTER AUS  
 GEPRÄGTEM BLECH



Best.-Nr. **50975** III 139,1 NEM IV 2188 DB

**Gedeckter Güterwagen Glr22 "Düsseldorfer Löwensent" DB**  
 Betriebs-Nr. 564 250 [P]



Best.-Nr. **51177** III 139,1 NEM IV 2188 DB

**Gedeckter Güterwagen Glm-u DR**  
 Betriebs-Nr. 40 50 940 0341-6



Best.-Nr. **50991** IV 139,1 NEM IV 2188 DR

**Gedeckter Güterwagen Glt "A. Pöttinger" ÖBB**  
 Betriebs-Nr. 213 623



Best.-Nr. **50499** III 139,1 NEM IV 2188 ÖBB



★

AKTUELLES VON BRAWA  
 AUTOMATISCH ERFAHREN

Einfach unter [www.brawa.de](http://www.brawa.de)  
 den kostenlosen BRAWA Newsletter  
 abonnieren.





# VOM FELD AUF DIE SCHIENE: GÜTERWAGEN FÜR DEN GETREIDETRANSPORT

GEDECKTER GÜTERWAGEN GGR15



© SLG. R. KAMMER

In den frühen 1950er-Jahren begann die Vereinigung Volkseigener Betriebe des Lokomotiv- und Waggonbaus der DDR (VVB LOWA) mit der Weiterentwicklung des GGths Bromberg für den Transport großer Getreidemengen in gedeckten Güterwagen.

Nach der Herstellung von drei Musterwagen im Jahr 1952 begann 1954 die Serienfertigung der neuen GGts-Güterwagen, die viele Merkmale des GGths Bromberg übernahmen. So blieben Ladeluken, Dachlaufbretter und Entladeschieber in den Türen erhalten. Die Türen konnten nun jedoch dicht verschlossen werden, wodurch auf zusätzliche Bretter zur Verhinderung von Ladungsverlust verzichtet werden konnte. Die Türbreite wurde jedoch auf 1,5 Meter reduziert, da die Wagen überwiegend für den Getreidetransport und kaum für andere Zwecke vorgesehen waren. Aus diesem Grund

wurden die Wagen auch kürzer gebaut als die GGths Bromberg, um das Ladevolumen im Verhältnis zur Nutzlast besser auszunutzen.

Zwischen 1954 und 1957 stellten die Werke der LOWA insgesamt 1.655 Stück der GGths15-30 her. Wie bei großen Serien üblich, gab es innerhalb der Produktion und durch spätere Änderungen Unterschiede, etwa in der Anordnung der Dachlaufbretter, der Entladeluken sowie der Feststellbremse, Handbremse und dem Bremserhaus.

Im Betrieb erfüllten die Wagen die Erwartungen voll und ganz. Nach vier Jahrzehnten im Einsatz schieden die letzten Wagen schließlich 1994 aus dem regulären Betrieb aus. Einige wurden danach noch als Bahndienstwagen weiterverwendet.



- Vorbildgerechter Rahmenaufbau
- Präzise Nachbildung der Bretterfugen
- Mehrteilige Bremsanlage

- Extra angesetzte Signalhalter
- Bremsbacken in Radebene
- Präzise Bedruckung und Lackierung

- Extra angesetzte Achslagerdeckel
- Varianten mit und ohne Bremserbühne
- Verschiedene Ausführungen der Dachläufe



Gedeckter Güterwagen GGrhs DR  
Betriebs-Nr. 15-31-32



Best.-Nr. **51266** III 189,7 NEM NEM 2188 DR DEUTSCHE  
FEDERATION

Gedeckter Güterwagen GGrhs DR  
Betriebs-Nr. 15-33-86



Best.-Nr. **51267** III 181,6 NEM NEM 2188 DR DEUTSCHE  
FEDERATION

Gedeckter Güterwagen GGrhs DR  
Betriebs-Nr. 15-39-12



Best.-Nr. **51268** III 181,6 NEM NEM 2188 DR DEUTSCHE  
FEDERATION

Gedeckter Güterwagen (GGHmsx) GGhx DR  
Betriebs-Nr. 21 50 117 1538-4



Best.-Nr. **51269** IV 181,6 NEM NEM 2188 DR DEUTSCHE  
FEDERATION

Gedeckter Güterwagen Gaghmqs-v DR  
Betriebs-Nr. 11 50 197 2212-9

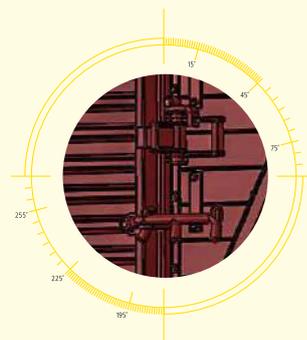
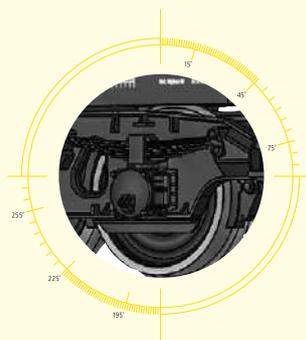
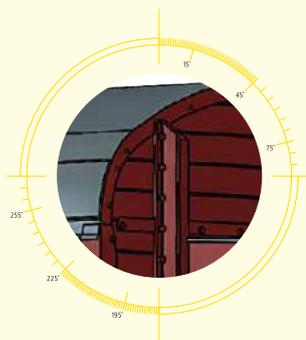


Best.-Nr. **51270** IV 181,6 NEM NEM 2188 DR DEUTSCHE  
FEDERATION

Gedeckter Güterwagen Gagms-v DR  
Betriebs-Nr. 11 50 197 2227-7



Best.-Nr. **51271** IV 189,7 NEM NEM 2188 DR DEUTSCHE  
FEDERATION



Schiebewandwagen Hbis-x<sup>299</sup> DB  
 Betriebs-Nr. 21 80 225 6492-8



Best.-Nr. **48997**      

Schiebewandwagen Hbis-t<sup>299</sup> "Staatl. Fachingen" DB  
 Betriebs-Nr. 21 80 235 0 423-4



Best.-Nr. **48998**      

Schiebewandwagen Hbills-x<sup>299</sup> DB AG  
 Betriebs-Nr. 21 80 227 7 012-5



Best.-Nr. **48995**      

Schiebedach-/Schiebewandwagen Tbis<sup>869</sup> DB AG  
 Betriebs-Nr. 21 80 078 1677-8



Best.-Nr. **48996**      

Gedeckter Güterwagen Gos<sup>253</sup> DB AG  
 Betriebs-Nr. 21 80 141 3 507-1



Best.-Nr. **50907**      

Gedeckter Güterwagen Gos<sup>245</sup> Wiebe  
 Betriebs-Nr. 60 80 0923 742-1



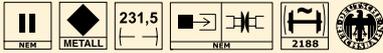
Best.-Nr. **50908**      



Schienenwagen SS1a DRG  
Betriebs-Nr. Köln 14 831



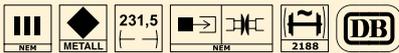
Best.-Nr.  
**47238**



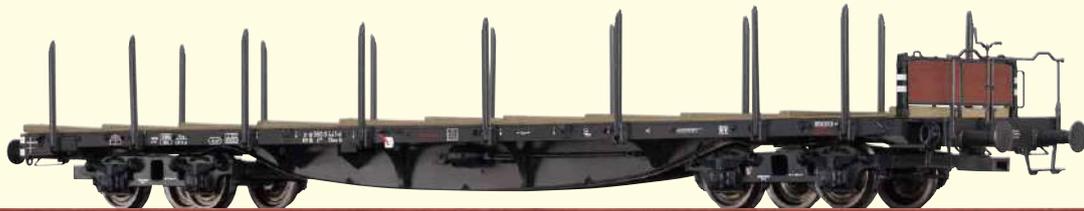
Schienenwagen SS1ma44 DB  
Betriebs-Nr. 918 448



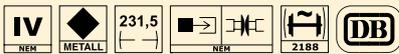
Best.-Nr.  
**47239**



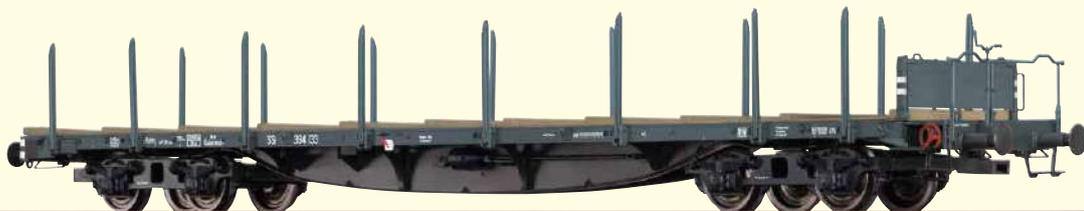
Schienenwagen R<sup>672</sup> DB  
Betriebs-Nr. 21 80 380 0 441-0



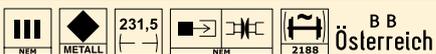
Best.-Nr.  
**47240**



Schienenwagen SSI BBÖ  
Betriebs-Nr. 394 133



Best.-Nr.  
**47241**



Tiefadewagen "Henschel & Sohn" SSt01 DB  
 Betriebs-Nr. 980 8001



Best.-Nr. **47914**



Tiefadewagen J<sup>a</sup> "Wiener Lokomotivfabrik" BBÖ  
 Betriebs-Nr. 525 102 [P]



Best.-Nr. **47917**



BB  
 Österreich

Tiefadewagen "Brown Boveri & Cie" SBB  
 Betriebs-Nr. 567 248



Best.-Nr. **47915**



Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ "Ölverein 12" DRG  
 Betriebs-Nr. Frankfurt 935 200 [P]



Best.-Nr. **49625** 142,5

Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ "Minol" DR  
 Betriebs-Nr. 51-72-05 [P]



Best.-Nr. **49629** 142,5

Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ [P] "Aral" DB  
 Betriebs-Nr. 503 813 [P]



Best.-Nr. **49630** 142,5

Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ [P] "VTG" DB  
 Betriebs-Nr. 33 80 075 0 144-6 [P]



Best.-Nr. **49624** 142,5

Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ [P] "ÖMV" ÖBB  
 Betriebs-Nr. 537 370 [P]



Best.-Nr. **49631** 142,5





Schwerlastwagen SSt125 "RWE" DRG  
Betriebs-Nr. Köln 538 171 [P]



Best.-Nr. **51272**

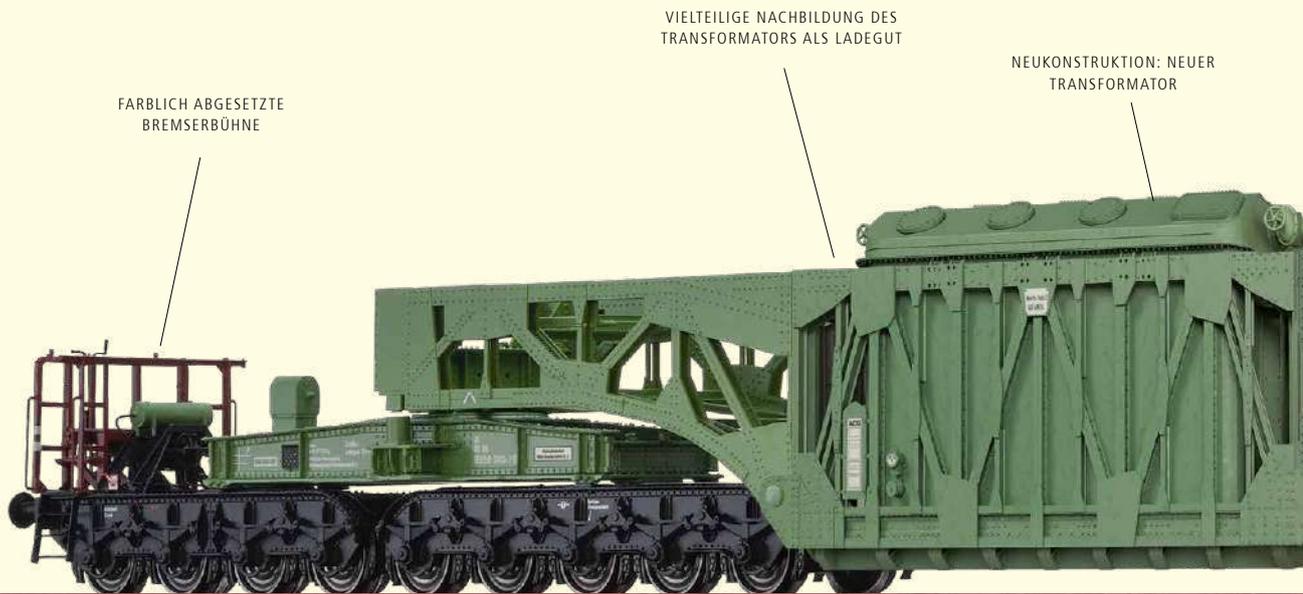


Best.-Nr. **51273**



316,4

Rmin  
420



Große und schwere Lasten erfordern spezielle Transportmittel bzw. Wagen. Die Rheinisch Westfälische Elektrizitätswerk A.-G. Essen (RWE) vergab im Jahr 1928 an die Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg (MAN) einen Auftrag zum Bau zwei neuer Tragschnabelwagen. Nur so war ein Transport der stetig wachsenden Transformatoren für die Umspannwerke zu bewerkstelligen. Diese wurden im Verzeichnis der in den Wagenpark der Deutschen Reichsbahn eingestellten Wagen für außergewöhnliche Transporte unter der Skizze 125 geführt.

Die maximale Zuladung der Wagen von 168 Tonnen wurde auf 18 Achsen verteilt. Dabei trug je ein vierachsiges und ein fünfachsiges Drehgestell eine Brücke, auf der sich ein Tragschnabel abstützte. Die Tragschnäbel waren die charakteristischen, genieteten Fachwerkstrukturen.

Unbeladen wurden die beiden Tragschnäbel mit Bolzen gekuppelt, sodass bereits der leere Tragschnabelwagen es auf die beachtliche Länge von 27,525 m über Puffer brachte. Das Eigengewicht betrug 97,2 t. Zum Beladen wurden die beiden Hälften auseinandergezogen und ein selbsttragender Trafo zwischen die Tragschnäbel gehängt bzw. ein 8,40 m langes Fachwerktraggerüst.

Als Privatfahrzeuge ([P]-Wagen) waren die Wagen anfangs bei der Deutschen Reichsbahn (Gesellschaft) und später bei der Bundesbahn eingestellt und anfänglich im Bahnhof Köln Kendenich der K.B.E. beheimatet. Zwei weitere SSt 125 wurden 1940 ebenfalls von der MAN gebaut und gehörten der Preußen Elektra Hannover sowie der Elektrowerke A.-G. Berlin. Letzterer verblieb nach dem Krieg bei der Deutschen Reichsbahn in der USSR-Zone und kam später zur DR.

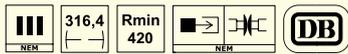
Aufgrund der Abmessungen der besonderen Fracht, die oftmals die Fahrzeugumgrenzung überschritt, durften die Wagen beladen nur als außergewöhnliche Transporte mit einer zulässigen Geschwindigkeit von max. 40 km/h verkehren. Bei engen Brücken sogar ggf. nur Schrittgeschwindigkeit und unter Beobachtung. Aus diesem Grund wurden solche Fahrten vornehmlich in den Tagesrandlagen durchgeführt. Unbeladen durften die Wagen am Schluss von regulären Güterzügen immerhin mit 65 km/h befördert werden. Damals die übliche Höchstgeschwindigkeit von regulären Güterzügen. Bei der DB wurde die Höchstgeschwindigkeit bei Einbau von Rollenlagern auf 80 km/h heraufgesetzt.





Schwerlastwagen SSt125 "RWE" DB  
Betriebs-Nr. 537 629 [P]

Best.-Nr. **51276** = Best.-Nr. **51277** ~



DARSTELLUNG DER  
NIETKONSTRUKTION

GRAVIERTER  
FIRMENSCHRIFTZUG



Schwerlastwagen Uaai<sup>672.9</sup> "RWE" DB  
Betriebs-Nr. 33 80 995 8 000-7 [P]

Best.-Nr. **51278** = Best.-Nr. **51279** ~



- Variantengerechte Bauartunterschiede
- Mit und ohne Trafo beladen einsetzbar
- Vier Drehgestelle mit 18 Achsen
- Mehrteilige Nachbildung der Fachwerk-Tragschnäbel

- Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm
- Trafo schwenkt in Kurven sehr stark ein
- Befahrbarer Mindestradius: empfohlener Einsatz ab R=420

- Detailliertes Bühnengeländer
- Räder aus Metall
- Extra angesetzte Bremsanlagen
- Detailliertes Fahrwerk



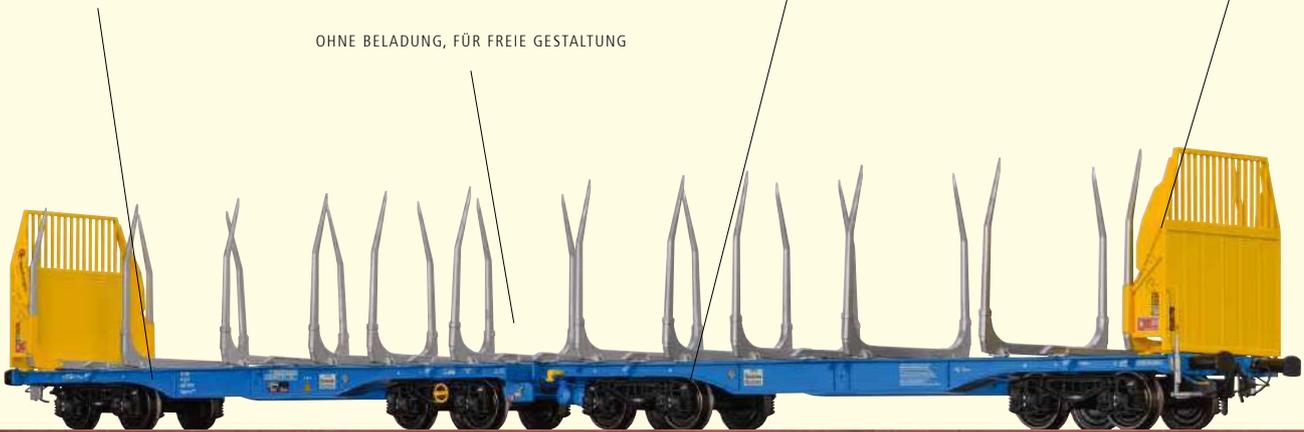
**Drehgestellflachwagen Sgmmrrs InnoFreight**  
 Betriebs-Nr. 35 81 4657 345-8

ORIGINALGETREUER NACHBAU DES  
FAHRZEUGRAHMENS

OHNE BELADUNG, FÜR FREIE GESTALTUNG

NACHBILDUNG DES Y25 DREHGESTELLS  
NEUSTER GENERATION

FEINE GRAVUREN



Best.-Nr.  
**50803**

|                  |            |  |  |  |      |
|------------------|------------|--|--|--|------|
| <b>VI</b><br>NEH | 340<br>(-) |  |  |  | 2188 |
|------------------|------------|--|--|--|------|

**Drehgestellflachwagen Sgmmrrs "ArcelorMittal" DB AG**  
 Betriebs-Nr. 31 80 4658 009-4

**Drehgestellflachwagen Sgmmrrs "ArcelorMittal" DB AG**  
 Betriebs-Nr. 31 80 4658 122-5



Best.-Nr.  
**50932**

|                  |            |  |  |  |      |           |
|------------------|------------|--|--|--|------|-----------|
| <b>VI</b><br>NEH | 260<br>(-) |  |  |  | 2188 | <b>DB</b> |
|------------------|------------|--|--|--|------|-----------|

Best.-Nr.  
**51137**

|                  |            |  |  |  |      |           |
|------------------|------------|--|--|--|------|-----------|
| <b>VI</b><br>NEH | 260<br>(-) |  |  |  | 2188 | <b>DB</b> |
|------------------|------------|--|--|--|------|-----------|

**Drehgestellflachwagen Sgrrs ÖBB**  
 Betriebs-Nr. 31 81 4854 024-4

**Drehgestellflachwagen Sgrrs VTG**  
 Betriebs-Nr. 37 80 4851 289-1



Best.-Nr.  
**51141**

|                  |            |  |  |  |      |            |
|------------------|------------|--|--|--|------|------------|
| <b>VI</b><br>NEH | 307<br>(-) |  |  |  | 2188 | <b>ÖBB</b> |
|------------------|------------|--|--|--|------|------------|

Best.-Nr.  
**51173**

|                  |            |  |  |  |      |            |
|------------------|------------|--|--|--|------|------------|
| <b>VI</b><br>NEH | 307<br>(-) |  |  |  | 2188 | <b>VTG</b> |
|------------------|------------|--|--|--|------|------------|





# BRAWA OSTERAKTION

LIMITIERTES SONDERMODELL  
AB MÄRZ FÜR SIE IM FACHHANDEL VERFÜGBAR!

Gedeckter Güterwagen G10 "Ritter Sport" DB  
Betriebs-Nr. 513 465 [P]



Best.-Nr.  
**50950**



Ritter Sport ist heute weltweit bekannt und beliebt. Im Jahr 1912 gründeten Clara und Alfred Eugen Ritter das Unternehmen in Stuttgart-Bad Cannstatt. Durch einen Vorschlag von Clara Ritter, wurde 1932 die ikonische quadratische Schokolade eingeführt. Diese innovative Form war nicht nur praktisch für den Transport, sondern

ist bis heute ein Markenzeichen, das Ritter Sport von anderen Schokoladenherstellern abhebt. "Quadratisch. Praktisch. Gut." – beschreibt nicht nur die charakteristische Form der Schokolade, sondern auch die praktischen Vorteile und die hohe Qualität der Produkte.



HO

# MEILENSTEIN DER ELLOK-ENTWICKLUNG MIT SPANNENDEN DETAILS



ORIGINALFOTO: U. BUDDE

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 Lauftragsatz 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 Einheitslokomotiven 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.

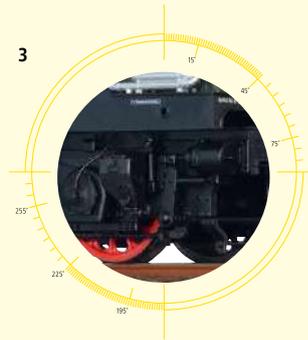
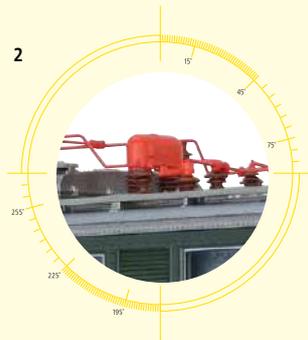
## Modell:

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





- 1\_Fein gravierte Lüftergitter
- 2\_Vorbildgerechte, mehrteilige Dachrüstung
- 3\_Extra angesetzte Sandkästen

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 63118)



Ellok BR E44 DB  
Betriebs-Nr. E44 100

Best.-Nr. **63118**  Best.-Nr. **63119** 



Ellok BR 244 DR  
Betriebs-Nr. 244 069-1

Best.-Nr. **63120**  Best.-Nr. **63121** 





## MANCHE MODELLE LASSEN WIR GANZ SCHÖN ALT AUSSEHEN...

Das ist einmal mehr wahre Liebe zum Detail: Besonders realitätsliebende Fans können sich auf ausgewählte BRAWA Modelle mit realistischen Alterungsspuren freuen. Die Auflage ist jeweils streng limitiert und jedes Modell wird einzeln und von professioneller Hand patiniert. Die mit Pinsel und Airbrush-Technik aufgetragenen Rost- und Schmutzstellen wirken täuschend echt – für noch mehr Spaß an einer Modellbahn „wie aus dem wirklichen Leben“.



LIMITED  
**PATINIERT  
WEATHERED**  
EDITION



**Diesellok BR 132 DR**  
Betriebs-Nr. 132 306-2



Best.-Nr.  
**61044**

Best.-Nr.  
**61045**



- Mit Schnittstelle Next18
- Zugschlussignal
- Führerstandsbeleuchtung
- Originalgetreuer Sound

- Vorbildgerechte Geschwindigkeit
- 5-poliger Motor
- Alle Achsen angetrieben
- Normschacht nach NEM 355

- Spitzenlicht in Fahrtrichtung wechselnd
- Kühlventilator nachgebildet
- Fein gravierte Details



**Dieseltriebwagen VT 2.09 DR**  
 Betriebs-Nr. VT 2.09 001



|                           |      |                           |  |
|---------------------------|------|---------------------------|--|
| Best.-Nr.<br><b>64322</b> |      | Best.-Nr.<br><b>64323</b> |  |
|                           | 84,7 | Rmin<br>192               |  |
|                           |      |                           |  |

**Dieseltriebwagen BR 171 DR, 2er-Set**  
 Betriebs-Nr. 171 803-0 / 171 003-7



|                           |       |                           |  |
|---------------------------|-------|---------------------------|--|
| Best.-Nr.<br><b>64326</b> |       | Best.-Nr.<br><b>64327</b> |  |
|                           | 169,4 | Rmin<br>192               |  |
|                           |       |                           |  |



- Gehäuse mit Panoramascheibe
- Mit Schnittstelle (Digitalversion ab Werk mit Decoder; Analogversion mit Lötunkten)
- Freier Durchblick durch den Fahrgastraum
- Vorbildgerechte Beleuchtung
- Dreipunktflagerung
- Stromaufnahme über Radschleifer
- Mit stromführender Kupplung
- Licht zwischen Wageneinheiten abschaltbar (analog und digital)
- Innenbeleuchtung und Inneneinrichtung eingebaut
- **Digitalversionen:** Decoder und Lautsprecher im Motorwagen; mit Schlussbeleuchtung und Spitzenlichtsignal; Beiwagen originalgetreu ausschließlich mit roter Schlussbeleuchtung





## NEU AB 2025: DER OFFIZIELLE BRAWA-ONLINESHOP IST DA!

IHR DIREKTER ZUGANG ZUR FASZINIERENDEN WELT  
DER MODELLBAHN.

Besuchen Sie unseren offiziellen BRAWA-Onlineshop! Hier 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.

Unser Service für Sie: Alle Modelle können wahlweise in Gleich- oder Wechselstrom bestellt werden. Die H0-Wagen von BRAWA werden 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.



ENTDECKEN UND BESTELLEN:



TAUCHEN SIE EIN IN DIE BRAWA-MODELLBAHNWELT –  
JETZT DIREKT IN UNSEREM ONLINESHOP!

[WWW.BRAWA-SHOP.DE](http://WWW.BRAWA-SHOP.DE)

Versand aktuell ausschließlich deutschlandweit.



#### 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



## 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 Kupplungsaufnahme, 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.

A. Pöttinger Adler-Brauerei Bielstein Aral Bahlsen Bayer BEACON Bières de Colmar Brauerei Dinkelacker Brauerei Wulle Brown Boveri & Cie Budweiser Bürgerbräu CFL CSD DB AG DB Regio De Gekroonde Valk DEA Doornkaat Dortmund-Union, Düsseldorf Löwenhof Flughafen Frankfurt/Main Glücksklee H.F. Wiebe Hengstenberg Henschel & Sohn Hertie HO Handelsorganisation Holsten-Brauerei I.G. Farbenindustrie Knorr Königl. Mineralbrunnen Fachingen Langnese Eiskrem Magirus Metrans Minol NAH.SH ÖBB ÖLverein T2 ÖMV, Paderborner Bier Palmir Ritter Sport RWE Staatl. Fachingen Staropramen Stuttgarter Hofbräu Tchibo TWINDEXX Vario Ulmer Eisenbahnfreunde VTG Warsteiner Brauerei und Wiener Lokomotivfabrik sind eingetragene Warenzeichen. With authorisation SNCB-NMBS Train World Heritage.

# LIEBE ZUM DETAIL



**HISTORISCHER AUSLIEFERUNGSZUSTAND:  
DIE BRAWA SCHNELLZUGLOK BR 01 MIT 2'2 T30 TENDER**



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

