

Übersicht

Brawa 51279 - Schwerlastwagen Uaai672.9 "RWE", DB, Ep.IV, AC

Brawa

Produktnummer: A348493

Preis

UVP 279,90 € *** (10.69% gespart)
249,99 €*

Preise inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten



Beschreibung

33 80 995 8 000-7 [P]

- Neuer Transformator
 - 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
-
- Länge über Puffer: 316,4 mm
 - Befahrbarer Mindestradius: 420 mm
 - Kurzkupplungskinematik: eingebaut

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 Fachwerkkonstruktionen. 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. Der zuletzt in Dortmund Hbf beheimatet Wagen 84 80 995 8 001-3 wurde im Jahr 2011 von der RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH an die Bahnwelt Darmstadt Kranichstein als Museumsexponat übergeben.

Erstellt am 08.07.2026.

Dieses Dokument stellt kein Angebot dar. Es gelten die aktuellen Preise im Online-Shop.

* Alle Preise inkl. gesetzl. Mehrwertsteuer zzgl. Versandkosten, wenn nicht anders angegeben.

Produktinformationen

Größe:	H0
Gattung:	Güterwagen
Bahngesellschaft:	DB
Epoche:	IV
Stromsystem:	3L-Wechselstrom (AC)
Digital:	nein
Sound:	nein
LüP (mm):	316.40
Mindestradius (mm):	420
Kupplungssystem:	Kupplungsschacht nach NEM mit KK-Kinematik