

\*  
FORMNEUHEITEN 2010



# NEUHEITEN EXPRESS

Güterzugdampflokomotive



G5.4 der K.P.E.V.



Gedeckter Güterwagen der Verbandsbauart mit Bremsenhaus der K.P.E.V.

Lok vorbestellen und  
exklusives Geschenk im Wert  
von über 40,00 € sichern!

bis 08.01.2010

Güterzugdampflokomotive



BR 54.<sup>8-10</sup> der DRG



Gedeckter Güterwagen der Verbandsbauart mit Bremsenhaus der DRG

Rungenwagen



Rr Stuttgart  
der DRG



Rr20 der DB



R der DR

Gedeckte Güterwagen



Glr Dresden  
der DRG



Glr 22 der DB



Gbkl (Gkülw)  
der DR



DAMPFLOKS G5.4 der K.P.E.V. | BR 54.<sup>8-10</sup> der DRG

RUNGENWAGEN Rr Stuttgart der DRG | Rr20 der DB | R der DR

GEDECKTE GÜTERWAGEN Glr Dresden der DRG | Glr22 der DB | Gbkl (Gkülw) der DR

Nach Redaktionsschluss dieses Prospekts können sich am Produkt Änderungen ergeben.  
Konstruktions- oder Formänderungen, Abweichungen im Farbton bleiben vorbehalten.

BRAWA Artur Braun Modellspielwarenfabrik GmbH + Co. · Uferstraße 26-28 · 73630 Remshalden  
Hotline: Montag – Donnerstag, 13.00 – 15.00 Uhr +49 (0) 7151 97935-68 · info@brawa.de · www.brawa.de



» Bei Vorbestellung: **Exklusiver Wagen gratis**

BIS 08.01.2010

Unsere Vorbereitungen laufen auf Hochtouren, starke Formneuheiten stehen am Horizont: Modelle in höchster Originaltreue und mit geschichtsträchtigen Details. Liefertermin 3. Quartal 2010. Jetzt einsteigen verdoppelt die Vorfreude. Denn zu jeder Lok-Bestellung bis zum 08. 01. 2010 erhalten Sie einen exklusiven Güterwagen im Wert von über 40,00 € als Geschenk.

EINE DER ERSTEN DEUTSCHEN 1'C-LOKOMOTIVEN.  
BALD EINES DER SCHÖNSTEN MODELLE IHRER ANLAGE



maxon motor  
driven by precision

HANDMUSTER

**Güterzugdampflokomotive BR 54.<sup>8-10</sup> der DRG**  
Betriebs-Nr. 54 1079

Die DRG hatte zum Zeitpunkt ihrer Gründung einen viel zu großen Bestand an alten unwirtschaftlichen Lokomotiven, von denen sie sich „mit größter Beschleunigung“ trennen wollte. Dazu zählte aus Sicht der Verantwortlichen auch die Gattung G5.4. So verringerte sich der Bestand relativ zügig von 218 Loks 1926 auf 95 Maschinen 1929. Dennoch wurden bis 1930 22 Lokomotiven auf Heißdampf umgebaut. Die Heißdampf-G5.4 leisteten in den Direktionen Altona (Hamburg) und Hannover Dienst auf Nebenbahnen, erfreuten sich einiger Beliebtheit und zählten zu den wirtschaftlichsten Dampflokomotiven überhaupt. Die Nassdampfmaschinen waren über viele Bw im Reichsgebiet verstreut und erfüllten dort vor allem niedere Aufgaben wie Rangier- und Arbeitszugdienst, aber auch als Dampflieferant für die Reinigung von Viehwagen waren sie nicht zu schade. Mit Beginn der Weltwirtschaftskrise ging es mit den verbliebenen Nassdampf-G5.4 sehr schnell zu Ende. Anfang 1935 waren nur noch

drei Loks im Betriebspark. Schieden jedoch die beiden Hannoveraner Maschinen 54 932 und 54 1047 aus, so rettete sich die letzte – 54 887 – bis über das Kriegsende. Erst 1951 wurde sie beim Bw Schöneweide der Deutschen Reichsbahn ausgemustert. Von den auf Heißdampf umgebauten Loks überlebten immerhin 14 die Ausmusterungen der 30er-Jahre und standen vereinzelt noch nach dem Krieg in Betrieb. Selbst in den 40er-Jahren erfolgten an ihnen noch umfangreichere Änderungen wie der Anbau einer elektrischen Beleuchtung und eines vereinfachten Panzerschutzes (54 859) – Beweis für den akuten Lokmangel während des Krieges. Zwischen 1946 und 1948 wurden dann die letzten Heißdampf-G5.4 ausgemustert; in den Bestand der neu gegründeten DB gelangte keine mehr.



Gedeckter Güterwagen G10 mit Bremserhaus

Kostenloser Wagen zu Best.-Nr. 40454–40457  
Epoche II, Gedeckter Güterwagen der Verbandsbauart mit Bremserhaus der DRG  
Betriebs-Nr.: Kassel 75 415

*Lok vorbestellen\* und  
exklusives Geschenk im Wert von  
über 40,00 € sichern!*

Zu Ihrer Lok-Bestellung bis zum 08.01.2010 erhalten Sie diesen epochengerechten Wagen gratis.  
Er wird exklusiv für dieses Neuheiten-Angebot als Einmalserie produziert und ist danach nicht mehr lieferbar.

\*Liefertermin Juli/August 2010

Best.-Nr. **40454** UVP 355,00 € Digital premium 20 Best.-Nr. **40455** UVP 385,00 € Digital premium 20 Best.-Nr. **40456** UVP 495,00 € Digital premium Best.-Nr. **40457** UVP 495,00 € Digital premium



**Modell:** Kessel, Chassis, Tender, Gehäuse aus Zinkdruckguss, feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss, Rauchgenerator und Sounddecoder eingebaut bzw. für Einbau vorbereitet, epochengerechte Beleuchtung, mehrteiliges Lampengehäuse, Lokführer und Heizer im Führerstand, Führerstand beleuchtet, Federpuffer, Normschacht vorne und hinten kulissengeführt, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, originalgetreue Kesselrückwand, filigrane Steuerung, lupenreine Bedruckung, Leitungen und angesetzte Teile in minimaler Wandungsstärke

**Produktsempfehlungen:** passend zu Rungenwagen Rr Stuttgart DRG, Best.-Nr. 48680 und Gedecktem Güterwagen G1r Dresden DRG, Best.-Nr. 48683 sowie 48520, 48226, 48206, 48416, 48351, 48012, 47716, 47715, 47805, 47713, 47710, 47907

PREUSSISCHER BESTSELLER  
FÜR DEN SCHNELLEN GÜTERVERKEHR.  
ORIGINALGETREU IM KOMMEN



maxon motor  
driven by precision

ORIGINALFOTO: EK-Verlag, Freiburg

**Güterzugdampflokomotive G5.4 der K.P.E.V.**  
Betriebs-Nr. Halle 4219

Kurz vor der Jahrhundertwende war auch in Preußen der Dreikuppler an seiner Leistungsgrenze angelangt. Die wachsende Zahl der Reisezüge und deren immer höhere Geschwindigkeit ließ die Trassen für langsame Güterzüge auf hochbelasteten Strecken immer weniger werden. Daher suchte man nach Wegen, die Güterzüge zu beschleunigen, was aber nur mit stärkeren Lokomotiven gelingen konnte. Mehr Leistung war aber auf dem dreifach gekuppelten Laufwerk nicht unterzubringen, so dass man den Ausweg in einer führenden Laufachse suchte.

Mit der „Hannover 800“ lieferte Vulcan 1892 die erste G5.1, die im Wesentlichen das Zweizylinder-Triebwerk der G4 besaß, ergänzt um eine führende Adamsachse. Der hierauf unterzubringende Kessel wurde reichlicher bemessen, so war die Rostfläche gegenüber der G4 um 50% vergrößert. Bereits 1896 wurde die G5.1 zur Nassdampf-Verbundlok abgewandelt und, als G5.2 bezeichnet, parallel zur G5.1 beschafft. Da die Laufeigenschaften der Adamsachse nicht befriedigten, wechselte man zum Krauss-Helmholtz-Lenkgestell, mit dem die Verbundlok ab 1901 ausgerüstet und als G5.4 eingereiht wurde. Erst 1903 kamen auch die „Zwillingsmaschinen“ in den Genuss dieser Maßnahme. Die Höchstgeschwindigkeit aller Loks betrug aber einheitlich 65 km/h. Obwohl die Kohleersparnis der Verbundlok

wohl gar nicht so hoch war und sie daher vornehmlich in „kohlefernen“ Direktionen zum Einsatz kommen sollten, wurde sie von den Direktionen der KPEV am häufigsten beschafft. Bis 1910 lieferten BMAG, Borsig, Grafenstaden, Hanomag, Henschel, Hohenzollern und Humboldt 780 Stück.

Die G5.4 kam in fast allen preußischen Direktionen zum Einsatz – Hochburgen mit mehr als 100 Maschinen waren zum Beispiel Altona, Halle und Hannover. Ihr Einsatzgebiet war vor allem der „schnelle Güterverkehr“. Es gab aber auch planmäßige Einsätze vor Reisezügen. Dies wird in vielen Bestandaufstellungen extra erwähnt, weil die Lokomotiven dafür eine Druckluftbremse haben mussten. Im Gegensatz dazu fuhren die Güterzüge zu dieser Zeit noch handgebremst. Neben der KPEV erhielten auch die „Königliche Militärbahn“ (1), die MFFE (9), die Hafenbahn Frankfurt (3) und die LBE (3) Loks der Gattung G5.4. Eine große Dezimierung des Bestandes erfolgte durch den Vertrag von Versailles – allein von den G5.4 musste Preußen 368 Stück an die Siegermächte des Ersten Weltkrieges abgeben. Die größten Kontingente erhielten dabei Polen mit 191 Stück und Belgien, das 100 Maschinen übernahm. Im Umzeichnungsplan vom 11. 12. 1925 sind noch 281 G 5.4 enthalten, von denen wohl 1926 noch 218 Maschinen sicher in die BR 54.8-10 umgezeichnet wurden.



Gedeckter Güterwagen G10 mit Bremserhaus

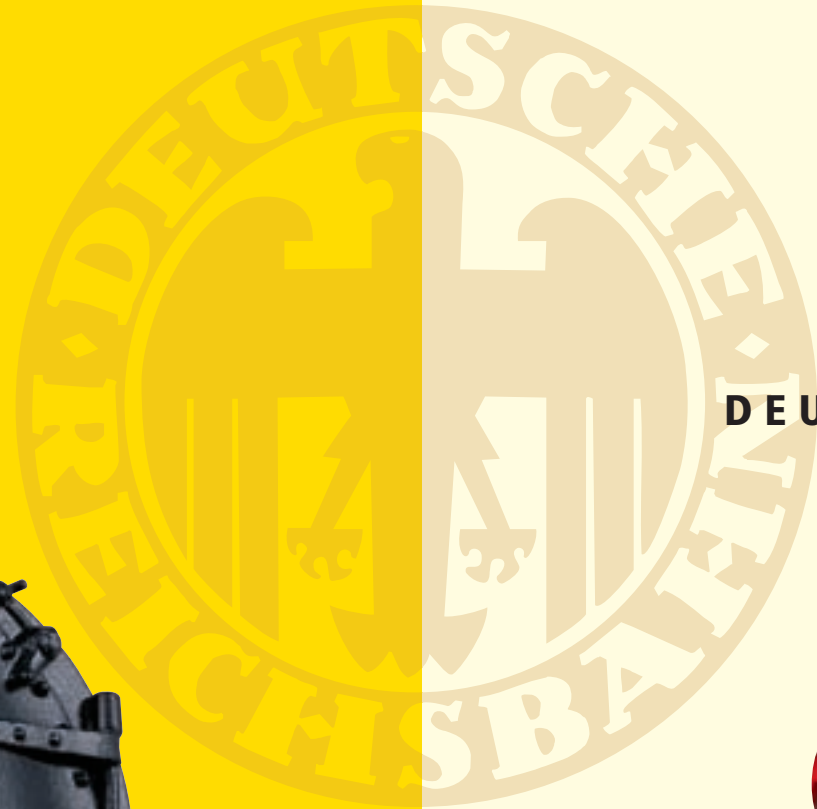
Kostenloser Wagen zu Best.-Nr. 40450–40453  
Epoche I, Gedeckter Güterwagen der Verbandsbauart mit Bremserhaus der K.P.E.V.  
Betriebs-Nr.: Münster 19042

Best.-Nr. **40450** UVP 355,00 € Digital premium 20 Best.-Nr. **40451** UVP 385,00 € Digital premium 20 Best.-Nr. **40452** UVP 495,00 € Digital premium Best.-Nr. **40453** UVP 495,00 € Digital premium



**Modell:** Kessel, Chassis, Tender, Gehäuse aus Zinkdruckguss, feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss, Rauchgenerator und Sounddecoder eingebaut bzw. für Einbau vorbereitet, epochengerechte Beleuchtung, mehrteiliges Lampengehäuse, Lokführer und Heizer im Führerstand, Führerstand beleuchtet, Federpuffer, Normschacht vorne und hinten kulissengeführt, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Originalgetreue Kesselrückwand, filigrane Steuerung, lupenreine Bedruckung, Leitungen und angesetzte Teile in minimaler Wandungsstärke, originalgetreue Farbgebung: Aufbau, Zylinder grün; Rahmen und Räder braun; Zierlinien schwarz und rot; Dach, Umlauf und Rauchkammer schwarz

**Produktsempfehlungen:** passend zu Best.-Nr. 48228, 48229, 48002, 48011, 47712, 47706, 47717

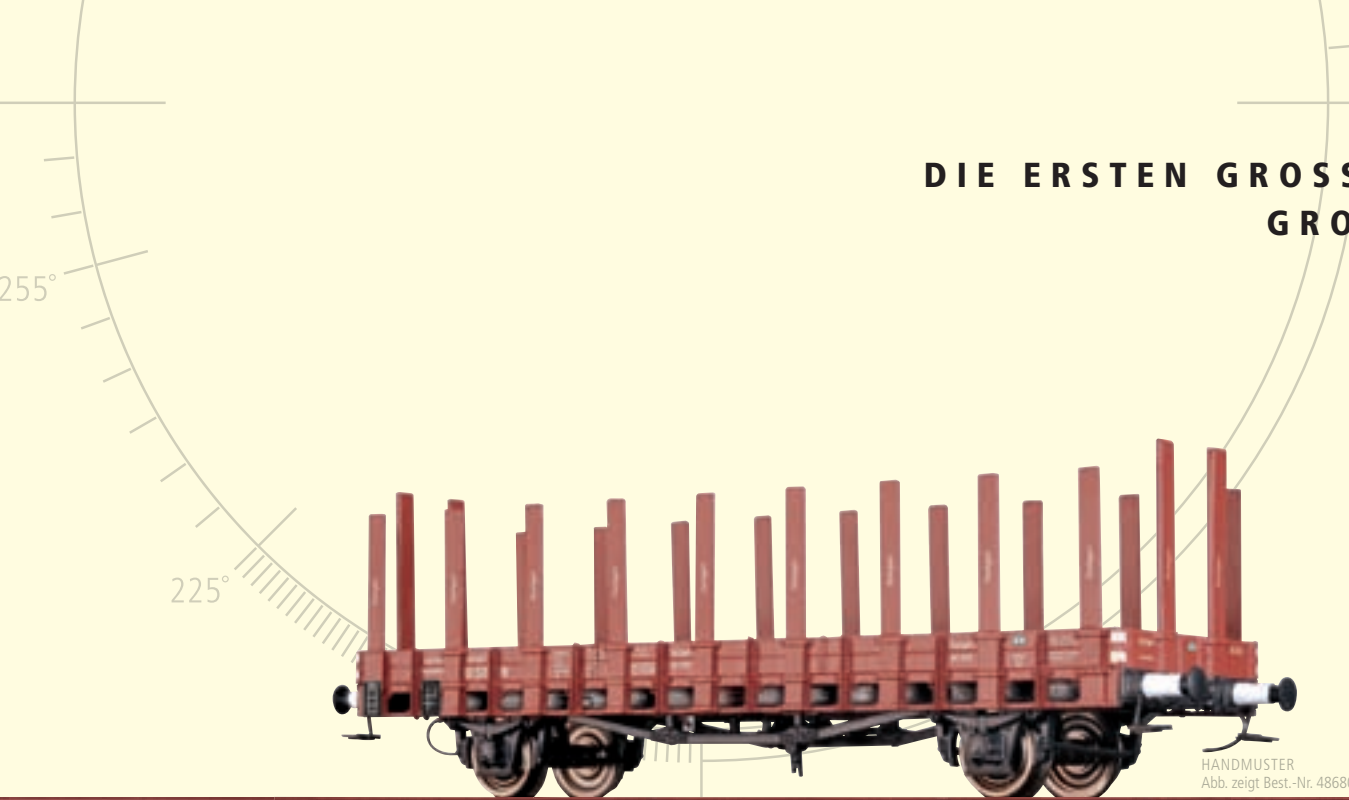


**SCHWER IM KOMMEN:  
DEUTSCHE EISENBAHNGESCHICHTE**



**BRAWA**  
LIEBE ZUM DETAIL

DIE ERSTEN GROSSRAUMWAGEN IN AUSTAUSCHBAUART.  
GROSSARTIG DETAILLIERT



HANDMUSTER  
Abb. zeigt Best.-Nr. 48680



HANDMUSTER  
Abb. zeigt Best.-Nr. 48683



RUNGENWAGEN

**Rungenwagen Rr Stuttgart der DRG**  
Betriebs-Nr. 80 509

Auch bei den Rungenwagen stand Mitte der 20er-Jahre die Neukonstruktion nach den Austauschbaugrundsätzen an. Man entschied, auf das Fahrwerk des Gl-Wagens zurückzugreifen, so dass der Wagen länger als sein Vorgänger der Verbandsbauart wurde und zwei Rungen mehr besaß. Die größere Ladefläche wirkte sich allerdings nicht auf das Ladegewicht aus; dies blieb unverändert bei 15 Tonnen. Da die Mehrheit der transportierten Güter in der Regel ein hohes Volumen bei niedrigem Gewicht hatte, wirkte sich das nicht weiter negativ aus. Wie beim G-Wagen war auch bei den Rungenwagen ein großer Teil der Fahrzeuge dem Zeitgeist entsprechend übergangsfähig auf russische Breitspur und durch die weißen Pufferhülsen und das Nebengattungszeichen „r“ entsprechend gekennzeichnet. Mehrfachen Änderungen unterworfen war der Fußboden. Hatten die ersten 180 Wagen, die ab 1926 gebaut wurden, noch einen Boden aus 56 mm starken Bohlen, kamen ab 1934 zwei kreuzweise verlegte Lagen von je 32 mm zum Einsatz. Zu Beginn der 40er-Jahre wurden dann alle Wagen mit

72 mm starken Brettern ausgerüstet – LKWs und Kettenfahrzeuge waren jetzt das Haupttransportgut. Insgesamt wurden an die DRG 1643 Wagen geliefert, so dass der Rr Stuttgart im gesamten Rungenwagenbestand eine eher bescheidene Rolle einnahm. Dieses Los teilte er mit fast allen Austauschbauwagen, die die Stückzahlen ihrer Vorgänger meist nicht ansatzweise erreichten. Neben Straßenfahrzeugen dienten sie vor allem zum Transport von Baumstämmen, Schnittholz, Blechen, Profilen und anderen großvolumigen, nässeunempfindlichen Gütern.

Best.-Nr. **48680** UVP 34,90 €  
Produkttempfehlungen: passend zu Güterzugdampflokomotive BR 54, 8-10 DRG, Best.-Nr. 40454-40457 sowie zu Best.-Nr. 40104-40107, 40150-40153, 40308-40311, 43032-43033

**Rungenwagen Rr20 der DB**  
Betriebs-Nr. 403 703



Nach 1945 waren die Rr über mehrere europäische Länder verstreut. Die DB zählte 1952 knapp 800 Wagen. Optisch auffälligste Veränderung war die Verwendung von Pressblechrungen. Der Austausch der Holzrungen fand ab Anfang der 50er-Jahre statt. Bei vielen Wagen entfielen die Rungen aber auch ganz. Solcherart als R(o) gekennzeichnet, dienten sie nun vornehmlich dem Fahrzeugtransport. Wie bei den Gl-Wagen stand man Ende der 50er-Jahre vor der Entscheidung, was mit den Austauschbau-Rungenwagen passieren soll. Man entschied sich ebenfalls für Zerlegung und Neuaufbau analog UIC-Richtlinien. So entstanden ab 1959 neue Rlms 58, und der Bestand an Rr sank rapide ab. Führte man am 31. 12. 58 noch ca. 620 im Bestand, waren es 1964 noch 106. Ende 1966 waren noch 26 Wagen vorhanden, die jetzt unter der Bezeichnung Kklm 433 geführt wurden. Ihre endgültige Ausmusterung erfolgte bis 1968.

**Rungenwagen R der DR**  
Betriebs-Nr. 21 50 302 5087-6



Die DR-Ost reichte ihre übernommenen Wagen ab 1952 unter den Stammnummern 61(R) und 63 (Ro) ein. Genaue Stückzahlen zu nennen, ist auch hier nicht möglich, da in beiden Stammnummern wieder alle möglichen Typen vereint waren. 1952 zählte man 3200 R-Wagen und 2100 Ro-Wagen (ohne Rungen). Mit den Jahren dürfte sich das Verhältnis zugunsten der rungenlosen Wagen verschoben haben. Größere Umbauten gab es, bis auf die Ausrüstung mit Rungenträgkörben, keine. Mitte der 70er-Jahre quitierten die letzten DR-Wagen als Rw und Row den Dienst.

Best.-Nr. **48682** UVP 34,90 €  
Produkttempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 43006-43007, 41060, 41014, 41016, 42601

Best.-Nr. **48681** UVP 34,90 €  
Produkttempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 40304-40307, 40016-40019, 40036-40037

GEDECKTE GÜTERWAGEN

**Gedeckter Güterwagen Glr Dresden der DRG**  
Betriebs-Nr. 80 084

Bereits bei den Verbandsbauarten des deutschen Staatsbahnwagenverbandes war auch ein großräumiger gedeckter Güterwagen enthalten, der insbesondere für Ladegüter mit niedrigem Gewicht und großem Volumen zum Einsatz kam. Nach Gründung der DRG wurden die wichtigsten Standardgüterwagen nach den so genannten Austauschbaugrundsätzen neu konstruiert. Dabei wurden die Fertigungstoleranzen so klein gehalten, dass ein problemloser Wechsel von Tauschteilen möglich war. Beim Entwurf des neuen großräumigen G-Wagens orientierte man sich stark an seinem Verbandsbauartvorgänger. So wurden die Hauptabmessungen wie Achsstand und Länge über Puffer übernommen, ebenso die zwei Meter breiten rechts öffnenden Türen, die allerdings hängend eingebaut wurden. Neu waren das genietete Sprengwerk, das eine niedrigere Ausführung des Langträgers erlaubte, und die Ausführung des Daches in Tonnenform statt des Korbogens der Vorgängerbauarten. Ein Teil der Wagen besaß eine Handbremse mit Bremsenhaus und/oder Spurwechselradsätze für den Übergang auf die russische Breitspur, erkennbar an den weiß gestrichenen Pufferhülsen und dem Nebengattungszeichen „r“.

Alle gedeckten großräumigen Wagen wurden in den Gattungsbezirk „Dresden“ eingereiht. Wie bereits erwähnt, waren die Wagen insbesondere für leichte Güter mit großem Volumen (z. B. Glasindustrie) geeignet. Bei der späteren Überarbeitung der Konstruktion ergaben sich einige Änderungen – so wurden u.a. längere und weichere Tragfedern eingebaut, die eine höhere Geschwindigkeiten und damit auch den Einsatz in Personenzügen erlaubten. Nach 1945 hatten infolge der Kriegswirren neben beiden deutschen Bahnverwaltungen auch viele andere europäische Bahnen Wagen dieser Gattung in ihrem Bestand. Die letzten schieden erst in den 80er-Jahren aus dem Dienst – Beweis für die Güte und Langlebigkeit der Konstruktion.

Best.-Nr. **48683** UVP 34,90 €  
Produkttempfehlungen: passend zu Güterzugdampflokomotive BR 54, 8-10 DRG, Best.-Nr. 40454-40457 sowie zu Best.-Nr. 40104-40107, 40150-40153, 40308-40311, 43032-43033

**Gedeckter Güterwagen Glr22 der DB**  
Betriebs-Nr. 191 451



Die Deutsche Bundesbahn hatte nach 1945 zahlreiche Glr-Wagen in ihrem Bestand – eine Zählung 1952 ergab 700 Fahrzeuge. Viele von ihnen waren nach 1945 verschlissen und mussten einer Vollaufarbeitung unterzogen werden. Bei Handbremswagen wurde dabei das Bremsenhaus demontiert und nur eine Handbremsbühne ohne Witterungsschutz belassen. Vereinzelt wurden außerdem neue Lade- und Lüftungsklappen aus Aluminium eingebaut und in den äußeren Bretterfeldern zusätzliche Endfeldverstärkungen angebracht. Anfang der 60er-Jahre war dann das Ende der Nutzungszeit erreicht. In einem groß angelegten Programm erfolgte der Umbau zu modernen G-Wagen der Gattung Glmms 61, denen man ihren Ursprung nicht mehr ansah. Der Bestand an Glr 22 reduzierte sich jetzt entsprechend schnell. Waren am 31. 12. 60 noch 660 Fahrzeuge im Bestand, trugen am 31. 12. 66 nur noch 182 die nun gültige Bezeichnung Gbkl 238.

**Gedeckter Güterwagen Gbkl (Gkülw) der DR**  
Betriebs-Nr. 21 50 118 0763-7



Auch die DR der DDR übernahm nach dem Krieg Gl(r) Wagen in ihren Bestand. Im Gegensatz zur DB entschied sich die DR nicht für einen kompletten Neuaufbau, sondern passte ihre Wagen nach und nach den geänderten Verkehrsbedürfnissen an. Viele der Gl-Wagen erhielten Rauchabzüge im Dach, um „Gulaschkanonen“ der NVA aufzunehmen und bei Truppentransporten als rollende Küche zu dienen (Nebengattungszeichen „kü“). Vielfach wurden außerdem weichere Federn und Rollenlager, oft in Verbindung mit neuen Doppelschaken und UIC-Achshaltern, für höhere Geschwindigkeiten eingebaut. Die letzten der Gl(r)-Wagen schieden erst Ende der 80er-Jahre aus dem Dienst. In ihren letzten Einsatzjahren verkehrten sie vielfach als Materialkurswagen zwischen den Raw und Bw.

Best.-Nr. **48684** UVP 34,90 €  
Produkttempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 40304-40307, 40016-40019, 40036-40037

Best.-Nr. **48685** UVP 34,90 €  
Produkttempfehlungen: passend zu Best.-Nr. 43006-43007, 41060, 41014, 41016, 42601