

Neuheiten 2017

Wir haben unsere Neuheiten in 3 Gruppen eingeteilt:

- I Formneuheiten
- II Varianten und Formänderungen
- III Überarbeitete Neuauflagen

I. Formneuheit



Bild 1

Furka-Oberalp Bahn – Matterhorn-Gotthard Bahn Dieselhydraulischer Traktor Tm 2/2 4971-72

Die Traktoren Tm 2/2 4971-72 werden als Bausatz und Fertigmodell für die Spurweite HOm und HOe erscheinen.
Geplante Auslieferung nicht vor Ende 2017
Die Vorbestellpreise gelten bis zum 30. Mai 2017

Vorbestellpreise:

1410 Traktor FO	Tm 2/2 4971-72 Bausatz, HOm o. HOe	EURO 345,00
1410 Traktor FO	Tm 2/2 4971-72 Fertigmodell, HOm o. HOe	EURO 965,00
1412 Traktor MGB	Tm 2/2 4971-72 Bausatz, HOm o. HOe	EURO 345,00
1412 Traktor MGB	Tm 2/2 4971-72 Fertigmodell, HOm o. HOe	EURO 965,00
1417 Traktor FO	Tm 2/2 4971-72 Bausatz, HOm o. HOe Doppelpackung	EURO 670,00
1417 Traktor FO	Tm 2/2 4971-72 Fertigmodell, HOm o. HOe Doppelpackung	EURO 1900,00
1418 Traktor MGB	Tm 2/2 4971-72 Bausatz, HOm o. HOe Doppelpackung	EURO 670,00
1418 Traktor MGB	Tm 2/2 4971-72 Fertigmodell, HOm o. HOe Doppelpackung	EURO 1900,00

Modellbeschreibung

Modell in Messingbauweise mit hochdetaillierter Nachbildung mit Inneneinrichtung. 5-poliger Motor mit Schwungscheibe, Stromabnahme von allen Rädern, Kardantrieb auf alle 4 Achsen.
vorbereitet für individuellen Beleuchtungseinbau; Höchstgeschwindigkeit (umgerechnet) ca. 60 km/h.
Für den Einbau eines Digitaldecoders vorbereitet.
Länge über Puffer 83 mm, Breite 31 mm, Gewicht nn.
Funktionsfähige Originalkupplungen und/oder Modellkuppelhaken liegen dem Modell bei.
Kleinster befahrbarer Radius: HOe 240 mm, HOm 240 mm
Zurüstteile sind nicht erforderlich. Montage wahlweise in Kleb- oder Löttechnik.

Vorbild

Die Maschinenfabrik Schöma in Diepholz baute 1960 zwei Schmalspurdiesellokomotiven, Spurweite 860 mm, mit den Fabriknummern 2330 und 2331 für die Alsen'schen Portland-Zement-Fabrik KG in Itzehoe.
Beide Lokomotiven wurden 1976 an die Furka-Oberalp Bahn (heute Matterhorn-Gotthard Bahn) verkauft. Nach dem Verkauf an die Furka-Oberalp Bahn wurden die Loks von Schöma umgebaut. Die Spurweite wurde von 860 mm auf 1000 mm umgerüstet und die Loks erhielten ein der FO angepasstes Bremssystem.
Die FO setzte die 4971 mit Nase Richtung Brig und die 4972 mit Nase Richtung Oberwald auf die Gleise, so dass die Tm 2/2 in Doppeltraktion eingesetzt werden können.



I. Formneuheit



Bild 2 - Foto: Gerd Renz

DRG / DB ET 183 HO

Der Triebwagen wird als Bausatz und Fertigmodell für **HO=** erscheinen.
Geplante Auslieferung nicht vor Ende 2017
Die Vorbestellpreise gelten bis zum 30. Mai 2017

Vorbestellpreise:

1400 Triebwagen DRG / DB ET 183 Bausatz, HO= EURO 399,00
1400 Triebwagen DRG / DB ET 183 Fertigmodell, HO= EURO 1499,00
vorgesehen ist auch eine Variante für das System Märklin®

Modellbeschreibung

Modell in Messingbauweise mit hochdetaillierter Nachbildung inklusive Inneneinrichtung; freier Fensterdurchblick;
Fünfpoliger, schräg genuteter Motor mit Schwungscheibe, Kardantrieb auf beide Drehgestelle
Höchstgeschwindigkeit (umgerechnet) ca. 60 km/h;
Stromabnahme von allen Rädern; RP 25-Radsätze
Für den Einbau eines Digitaldecoders ist ein Fach mit verschraubtem Deckel im Unterboden vorgesehen.
Verdeckte Kabelführungen unter den Sitzreihen; vorbereitet für individuellen Beleuchtungseinbau;
Funktionsfähige Originalkupplungen und/oder Modellkuppelhaken liegen dem Modell bei;
Kleinster befahrbarer Radius: 430 mm; Länge über Puffer 203 mm
Montage wahlweise in Kleb- oder Löttechnik. Zurüstteile sind nicht erforderlich.

Vorbild

Die bayerische Localbahn Aktien-Gesellschaft (LAG) beschaffte 1899 5 elektrische Triebwagen und reihte sie als Nr. 501-505 ein. Der Triebwagen mit der Nummer 505 wich in der elektrischen Ausrüstung ab. Die Deutsche Reichsbahn übernahm die Triebwagen als ET 183 01 - 183 05 bei Auflösung der LAG. Nach dem Krieg waren alle 5 Triebwagen bis 1959 bei der DB im Einsatz. Mit Stilllegung einiger Localbahnstrecken wurden ET 183 01 - ET 183 04 ausgemustert. Der ET 183 05 erhielt neue Seitenwände mit je einer Doppeltür und wurde bis 1963 zwischen Meckenbeuren und Tettnang eingesetzt. Der Triebwagen entging der Verschrottung und wird heute im Deutschen Technikmuseum in Berlin präsentiert.

II.

Varianten und Formänderungen



Bild 3 - unvollständiges Handmuster

Uetersener Eisenbahn (UeE) T 1 - T 2, DWK-Typ IV und Uetersener Eisenbahn VS 2 ex T2

Der Triebwagen und der Beiwagen werden als Bausatz und Fertigmodell für **HO=** erscheinen.

Vorbestellpreise:

1393 Triebwagen UeE T 1 – T 2, DWK Typ IV, Bausatz HO= EURO 289,00
1393 Triebwagen UeE T 1 – T 2, DWK Typ IV, Bausatz HO= EURO 799,00

1499 Beiwagen UeE VS 2, DWK Typ IV, Bausatz HO= EURO 179,00
1499 Beiwagen UeE VS 2, DWK Typ IV, Fertigmodell HO= EURO 580,00

vorgesehen ist auch eine Variante für das System Märklin®

Die Auslieferung ist 2017 geplant.

Modellbeschreibung

Modell in Weißmetall- und Messingbauweise in hochdetaillierter Nachbildung mit Inneneinrichtung.

Motor mit Schwungscheibe, Kardantrieb auf beide Achsen beider Drehgestelle (4-Achsen angetrieben)

Höchstgeschwindigkeit (umgerechnet) ca. 60 km/h;

Stromabnahme von allen Rädern; RP 25-Radsätze

Das Vollspurmodell ist auch mit Mittelschleifer als Extra erhältlich, diese Version wird jedoch nur auf einem Drehgestell angetrieben.

Inneneinrichtung und freier Fensterdurchblick.

Für den Einbau eines Digitaldecoders ist ein Fach mit verschraubtem Deckel im Unterboden vorgesehen.

Verdeckte Kabelführungen unter den Sitzreihenleisten;

Vorbereitet für individuellen Beleuchtungseinbau;

Abnehmbares, verschraubtes Dach;

Länge über Puffer 156 mm (Vollspur), Breite 30 mm, Gewicht 320 gr.

Funktionsfähige Originalkupplungen und/oder Modellkuppelhaken liegen dem Modell bei

Kleinster befahrbarer Radius: HO 390 mm

Zurüsterile sind nicht erforderlich.

Montage wahlweise in Kleb- oder Löttechnik.

Vorbild

Nach dem erfolgreichen Einsatz des ersten DWK-Normalspurtriebwegens Tys IV schaffte die UeE 1925 zwei weitere Triebwagen an, die die Betriebsnummern T 1 und T 2 erhalten. Die beiden neu angeschafften Triebwagen unterscheiden sich äußerlich durch die Verwendung von geteilten Fenstern, deren oberer Teil als Klappfenster ausgeführt waren.

Die DWK-Triebwagen verrichten mehr als dreißig Jahre ihren Dienst auf der nur knapp 5 Kilometer langen Strecke. Mitte der sechziger Jahre werden die Fahrzeuge ausgemustert.

Nachdem 1958 für die Strecke zwei MAN-Schienenbusse eingesetzt werden, wird der T 2 zum VS umgebaut.

Nach über 40 Jahren im täglichen Einsatz wurden beide Fahrzeuge 1966 ausgemustert und verschrottet.



II.

Varianten und Formänderungen



Bild 4 - Handmuster

DR VT 137 520 DWK Typ IV 43 ex Stendaler Kleinbahnen T 97

Vorbestellpreise:

1398 Triebwagen DR VT 137 520, DWK Typ IV 43, Bausatz HO= EURO 289,00

1398 Triebwagen DR VT 137 520, DWK Typ IV 43, Fertigmodell HO= EURO 799,00

vorgesehen ist auch eine Variante für das System Märklin®

Die Auslieferung ist 2017 geplant.

Modellbeschreibung

Modell in Weißmetall- und Messingbauweise in hochdetaillierter Nachbildung mit Inneneinrichtung.

Motor mit Schwungradscheibe, Kardanantrieb auf beide Achsen beider Drehgestelle (4-Achsen angetrieben)

Höchstgeschwindigkeit (umgerechnet) ca. 60 km/h;

Stromabnahme von allen Rädern; RP 25-Radsätze

Das Vollspurmodell ist auch mit Mittelschleifer als Extra erhältlich, diese Version wird jedoch nur auf einem Drehgestell angetrieben.

Inneneinrichtung und freier Fensterdurchblick.

Für den Einbau eines Digitaldecoders ist ein Fach mit verschraubtem Deckel im Unterboden vorgesehen.

Verdeckte Kabelführungen unter den Sitzreihenleisten;

Vorbereitet für individuellen Beleuchtungseinbau;

Abnehmbares, verschraubtes Dach;

Länge über Puffer 156 mm (Vollspur), Breite 30 mm, Gewicht 320 gr.

Funktionsfähige Originalkupplungen und/oder Modellkuppelhaken liegen dem Modell bei

Kleinster befahrbarer Radius: HO 390 mm

Zurüstteile sind nicht erforderlich.

Montage wahlweise in Kleb- oder Löttechnik.

Vorbild

Im März 1925 wird der Triebwagen DWK Typ IV 43 bei den Stendaler Kleinbahnen in Betrieb genommen. Ab 1937 wird der Triebwagen bis Kriegsende bei der Kleinbahn Erfurt-Nottleben eingesetzt. Nach Eingliederung in die Deutsche Reichsbahn erhält der Triebwagen die Betriebsnummer VT 137 520. In den Sechziger Jahren wird der Triebwagen ausgemustert.



II.

Varianten und Formänderungen



Bild 5 - Handmuster

Haderslev Amts Jernbaner (HAJ) M75 DWK Typ IV Nr. 34

Vorbestellpreise:

1495 Triebwagen, HAJ M75 DWK Typ IV 34, Bausatz HOm o. HOe EURO 279,00

1495 Triebwagen, HAJ M75 DWK Typ IV 34, Fertigmodell HOm o. HOe EURO 799,00

Die Auslieferung ist 2017 geplant.

Modellbeschreibung

Modell in Weißmetall- und Messingbauweise in hochdetaillierter Nachbildung mit Inneneinrichtung.

Motor mit Schwungscheibe, Kardanantrieb auf beide Achsen beider Drehgestelle (4-Achsen angetrieben)

Höchstgeschwindigkeit (umgerechnet) ca. 60 km/h;

Stromabnahme von allen Rädern; RP 25-Radsätze

Das Vollspurmodell ist auch mit Mittelschleifer als Extra erhältlich, diese Version wird jedoch nur auf einem Drehgestell angetrieben.

Inneneinrichtung und freier Fensterdurchblick.

Für den Einbau eines Digitaldecoders ist ein Fach mit verschraubtem Deckel im Unterboden vorgesehen.

Verdeckte Kabelführungen unter den Sitzreihenleisten;

Vorbereitet für individuellen Beleuchtungseinbau;

Abnehmbares, verschraubtes Dach;

Länge über Puffer 148 mm, Breite 30 mm, Gewicht 320 gr.

Funktionsfähige Originalkupplungen und/oder Modellkuppelhaken liegen dem Modell bei

Kleinster befahrbarer Radius: HOm, HOe 380 mm

Zurüstteile sind nicht erforderlich.

Montage wahlweise in Kleb- oder Löttechnik.

Vorbild

Im September 1926 wird der Triebwagen, hergestellt von den Deutschen Werken Kiel (DWK) Typ IV mit der Fabriknummer 34 in Dienst gestellt. Bei der HAJ erhält der Triebwagen die Nummer 75. Der Anstrich des Fahrzeug ist gelb/rot. Nach Stilllegung der letzten Strecken wurden das Fahrzeug 1939 ausgemustert.

III. Überarbeitete Neuauflage



Bild 6

**K. Württ. St. E. Dampftriebwagen DWss1
Bleckeder Kreisbahn Dampftriebwagen DT 1-4
Deutsche Eisenbahn Betriebs Gesellschaft Dampftriebwagen DT 203 -Jagsttalbahn-**

Vorbestellpreise:

- 1040 Kgl. Württ. Staatseisenbahnen DWss 1, Bausatz, HOM o. HOe EURO 320,00
- 1040 Kgl. Württ. Staatseisenbahnen DWss 1, Fertigmodell, HOM o. HOe EURO 880,00
- 1042 Deutsche Eisenbahn Betriebsgesellschaft, DT 203 -Jagsttalbahn- (ab 1931), Bausatz HOM o. HOe EURO 320,00
- 1042 Deutsche Eisenbahn Betriebsgesellschaft, DT 203 -Jagsttalbahn- (ab 1931), Fertigmodell HOM o. HOe EURO 880,00
- 1045 Bleckeder Kreisbahn DT 1-4, Bausatz HOM o. HOe EURO 320,00
- 1045 Bleckeder Kreisbahn DT 1-4, Fertigmodell HOM o. HOe EURO 880,00

Die Auslieferung ist 2017 geplant.

Modellbeschreibung

Modell in Weißmetall- und Messingbauweise in hochdetaillierter Nachbildung mit Inneneinrichtung.
Motor mit Schwungscheibe und Antrieb auf mindestens 2 Achsen eines Drehgestells, Höchstgeschwindigkeit (umgerechnet) ca. 50 km/h sind vorgesehen
Stromabnahme von allen Rädern
Inneneinrichtung und freier Fensterdurchblick.
Beleuchtungseinbau vorbereitet
Der Einbau eines Digitaldecoders unter dem Wagenkasten in einem separatem Fach
Länge über Puffer 138 mm, Breite 31 mm; Gewicht ca. 290 gr
Funktionsfähige Originalkupplung und Schmalspurkuppelhaken liegen dem Modell bei
Kleinster befahrbarer Radius: HOe/HOM 300/330 mm
Zurüstteile sind nicht erforderlich. Montage wahlweise in Kleb- oder Löttechnik

Vorbild

Die Königl. Württ. Staatseisenbahnen kauften einen Dampftriebwagen für ihre zahlreichen 750mm-Strecken und stellten den Wagen unter der Bezeichnung DWss 1 in Dienst. Das Fahrzeug hatte die Achsfolge (1A)2'h2, außen liegende Heusingersteuerung, Westinghouse-Druckluftbremse und Handbremse. Die Zugkraft betrug ca. 1000 kp bei einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Der DWss 1 wurde auf allen 750mm-Strecken in Württemberg eingesetzt. Nach 19 Jahren Dienstzeit ohne Ausfälle wurde der Dampftriebwagen an die DEBG-Jagsttalbahn verkauft. Bis 1931 verkehrte der Triebwagen als DT 203 zwischen Möckmühl und Dörzbach.

Die Bleckeder Kreisbahn erwarb 1909 3 Fahrzeuge der gleichen Bauart, die sich hauptsächlich durch einen Oberlichtaufbau und ein umgestaltetes Gepäckabteil mit einem zusätzlichem Fenster vom württ. Dwss 1 unterschieden. Allerdings hatte mindestens ein Fahrzeug eine andere Frontpartie mit nur 3 Fenstern (also Front = Heck) erhalten. Die Triebwagen erhielten die Nummern 2-4, später dann 1-3. Bis zur Umspurung auf Normalspur (1923 oder länger?) verkehrten die Dampftriebwagen an der Elbe. Die Fahrzeuge wurden danach verkauft; wann, an wen und wohin ist leider nicht bekannt.



III. Überarbeitete Neuauflage



Bild 7

Mittelbadische Eisenbahnen (MEG) Dieseltriebwagen T 1-9

Der Triebwagen wird als Bausatz und Fertigmodell für HOm und HOe erscheinen.

Vorbestellpreise:

1090 Dieseltriebwagen T 1 – T 9, Bausatz, HOm o. HOe EURO 230,00

1090 Dieseltriebwagen T 1 – T 9, Fertigmodell, HOm o. HOe EURO 670,00

Die Auslieferung ist 2017 geplant.

Modellbeschreibung

Modell in Weißmetall- und Messingbauweise in hochdetaillierter Nachbildung mit Inneneinrichtung; freier Fensterdurchblick;

Verdeckte Kabelführungen unter den Sitzreihen;

Fünfpoliger, schräg genuteter Motor mit Schwungscheibe, Antrieb auf beide Achsen

Höchstgeschwindigkeit (umgerechnet) ca. 60 km/h;

Stromabnahme von allen Rädern; RP 25-Radsätze

Für den Einbau eines Digitaldecoders ist ein Fach mit verschraubtem Deckel im Unterboden vorgesehen.

Verdeckte Kabelführungen unter den Sitzreihenleisten; vorbereitet für individuellen Beleuchtungseinbau;

Funktionsfähige Originalkupplungen und/oder Modellkuppelhaken liegen dem Modell bei;

Kleinster befahrbarer Radius: HOe 230 mm, HOm 230 mm; Länge über Puffer 103 mm, Breite 31 mm, Gewicht 220 gr

Montage wahlweise in Kleb- oder Löttechnik. Zurüstteile sind nicht erforderlich.

Vorbild

Die Mittelbadischen Eisenbahnen AG. bestellten ab 1934 für ihr umfangreiches Meterspurnetz 8 zweiachsige Triebwagen, um auch in verkehrsschwächeren Zeiten rationell fahren zu können. T 1 – T 3 wurden noch 1934 geliefert. Ab T 4 vergrößerte sich lediglich der Achsstand von 4500 auf 5000 mm. Die Fahrzeuge verfügten über einen Daimler-Benz Motor mit 65 PS. 60 Personen fanden Platz auf 24 Sitz-, 8 Klapp- und 28 Stehplätzen. In der Fünfziger Jahren wurden die T 1 – T 3 ausgemustert. Der T 1 lief ohne Maschinenanlage als Beiwagen Bi 27 noch bis 1968. Nach Übernahme der MEG durch die SWEG wurde der Personenverkehr auf der Meterspur 1970 eingestellt und die verbliebenen O&K-Triebwagen ausgemustert. 1971 war nur noch der T 7 erhalten. Er verkehrt heute zusammen mit 2 MEG-Personenwagen auf der Selfkant-Museumsbahn.