

Neuheiten 2019

Für das Jahr 2019 sind zwei Formneuheiten und eine Modellvariante vorgesehen, insgesamt drei Neuheiten. Desweiteren werden wir die Fertigstellung der angekündigten und noch ausstehenden Neuheiten zügig vorantreiben.

Formneuheit



Bild 1

3 vollspürige Wismar-Busse der Deutschen Reichsbahn der DDR nehmen wir nun in unsere Wismar-Bus-Familie auf:

**Deutsche Reichsbahn (DR) Wismar-Bus Typ B VT 133 506 und 133 507
(Spurweite 1435 mm)**

**Deutsche Reichsbahn (DR) Wismar-Bus Typ B VT 133 513 ehemals Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn T 121
(Spurweite 1435 mm)**

Die Wismar-Busse werden als Bausatz und Fertigmodell für die Spurweite HO erscheinen.

Auslieferung 1. Halbjahr 2019

Die Vorbestellpreise gelten bis zum Auslieferungstag

Vorbestellpreise:

Art. 1280 DR Wismar Bus VT 133 506 Bausatz, HO EURO 269,00, 1949 bis Mitte der Sechziger Jahre, Epoche III
Art. 1280 DR Wismar Bus VT 133 506 Fertigmodell rot/beige, HO, EURO 569,00, 1949 bis Mitte der Sechziger Jahre, Epoche III

Art. 1281 DR Wismar Bus VT 133 507 Bausatz, HO EURO 269,00, 1949 bis Mitte der Sechziger Jahre, Epoche III
Art. 1281 DR Wismar Bus VT 133 507 Fertigmodell rot/beige, HO, EURO 569,00, 1949 bis Mitte der Sechziger Jahre, Epoche III

Art. 1284 DR Wismar Bus VT 133 513 Bausatz, HO EURO 269,00, 1949 bis Mitte der Sechziger Jahre, Epoche III
Art. 1284 DR Wismar Bus VT 133 513 Fertigmodell rot/beige, HO, EURO 569,00, 1949 bis Mitte der Sechziger Jahre, Epoche III

Modellbeschreibung

Modell mit Kunststoffgehäuse und fahrfertig montiertem Metallfahrwerk.

Anbauteile in Weißmetall- und Messingbauweise in hochdetaillierter Nachbildung;

Dachgepäckträger, Aufstiegsleiter und Drehtüren in Messing-Ätzbauweise;

Inneneinrichtung und freier Fensterdurchblick.

Fünfpoliger Motor mit Schwungradscheibe, Antrieb auf beide Achsen, Höchstgeschwindigkeit (umgerechnet) ca. 50 km/h
Stromabnahme von allen Rädern.

Der Einbau eines Digitaldecoders ist ohne Umbauten (unterflur) möglich

Länge über Stoßbügel 116 mm, Breite 34 mm, Gewicht 128 gr

Kleinster befahrbarer Radius: 280 mm

Zurüstteile sind nicht erforderlich.

Montage wahlweise vorwiegend in Klebetechnik.

Zeitaufwand für die Erstellung eines fertigen Modells aus diesem Bausatz: je nach Variante zwischen 10 und 14 Stunden

Vorbild

Die Deutsche Reichsbahn der DDR übernahm nach dem Krieg die Wismar-Busse T 121 der Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn, T 1021 der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn und T 1022 der Niederlausitzer Eisenbahn. Bei der Deutschen Reichsbahn erhielten die Fahrzeuge neue Bezeichnungen. So wurde aus dem T 121 der VT 133 513, aus dem T 1021 der VT 133 506 und aus dem T 1022 der VT 133 507.

Die Fahrzeuge unterscheiden sich in vielen Details voneinander bspw. durch Dreh- oder Schiebetüren; verschiedene Achsstände, Anordnung und Ausführung der Dachpartien und der Lüfterblenden. Alle 3 entsprechen dem Typ Hannover B (achteckiger Wagenkasten) der Waggonfabrik Wismar.

Diese normalspurigen Wismar-Busse verkehrten bis in die Sechziger Jahre und wurden nach einigen Jahren Standzeit abgebrochen.

Formneuheit



Bild 2 (Foto: Ludger Kenning)

Sylter Verkehrsgesellschaft (SVG) Dieseltriebwagen T 27 (Spurweite 1000 mm)

Kreisbahn Emden-Pewsum-Greetsiel (EPG) Dieseltriebwagen T 54 Ursprungsversion (Spurweite 1000 mm)

Kreisbahn Emden-Pewsum-Greetsiel (EPG) Dieseltriebwagen T 54 Umbauversion (Spurweite 1000 mm)

Die Dieseltriebwagen werden als Bausatz und Fertigmodell in 3 Versionen für die Spurweite HOm und HOe gefertigt.

Auslieferung nicht vor Ende 2019

Die Vorbestellpreise gelten bis zum 30. September 2019

Vorbestellpreise:

Art. 1261 SVG Dieseltriebwagen T 27 Bausatz, HOm o. HOe, EURO 329,00 1965-1971, Epoche III

Art. 1261 SVG Dieseltriebwagen T 27 Fertigmodell rot/beige, HOm o. HOe EURO 769,00, 1965-1971, Epoche III

Art. 1262 EPG Dieseltriebwagen T 54 Ursprungsversion Bausatz, HOm o. HOe EURO 329,00, 1953-1957, Epoche III

Art. 1262 EPG Dieseltriebwagen T 54 Ursprungsversion Fertigmodell rot/beige, HOm o. HOe, EURO 769,00, 1953-1965, Epoche III

Art. 1263 EPG Dieseltriebwagen T 54 Umbauversion Bausatz, HOm o. HOe, EURO 329,00, 1957-1965, Epoche III

Art. 1263 EPG Dieseltriebwagen T 54 Umbauversion Fertigmodell rot/beige, HOm o. HOe, EURO 769,00, 1953-1965, Epoche III

Modellbeschreibung

Modell in Messing- und Weißmetallbauweise in hochdetaillierter Nachbildung mit Inneneinrichtung.

Fahrwerk lauffähig vormontiert;

Abnehmbares, verschraubtes Dach;

Fünfpoliger, schräg genuteter 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;

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

Verdeckte Kabelführungen unter den Sitzreihenleisten;

Funktionsfähige Originalkupplungen und Modellkuppelhaken liegen dem Modell bei;

Kleinster befahrbarer Radius: HOe 340 mm, HOm 340 mm;

Zurüstteile sind nicht erforderlich.

Montage wahlweise in Kleb- oder Löttechnik.

Zeitaufwand für die Erstellung eines fertigen Modells aus diesem Bausatz: je nach Variante zwischen 18 und 20 Stunden

Vorbild

Der 1929 bei den Deutschen Werken Kiel gebaute Triebwagen hatte seine erste Station als T 4 von 1929 bis 1953 bei der Flensburger Kreisbahn. Im Laufe des Jahres 1953 wurde der Triebwagen an die Kreisbahn Emden-Pewsum-Greetsiel (EPG) verkauft. Bei der EPG lief der Triebwagen unter der Bezeichnung T 54. Die ständig dem Nordseewind ausgesetzten in undichten Holzrahmen gefaßten Frontfenster verrotteten schnell. Folglich wurde Abhilfe mit neuen Frontblechen und je 3 in Gummi gefaßten Fenstern geschaffen. Stilistisch nicht ganz glücklich, aber dafür war der Führerstand nun trocken. Bis zur Betriebseinstellung der Bahn im Jahr 1963 wurde der Triebwagen vor Personenzügen und Güterzügen mit teilweise mehr als 24 Achsen als Schlepptriebwagen starkem Verschleiß ausgesetzt. Der T 54 wurde Ende 1963 an die Sylter Inselbahn (SVG) verkauft. Auf der Insel Sylt nahm der Triebwagen unter der Bezeichnung T 27 am 28. April 1965 seinen fahrplanmäßigen Betrieb auf. Nach Einstellung auch der Sylter Inselbahn wurde der T 27 1972 in Westerland abgebrochen.

Formänderung



Bild 3 (Foto: Ludger Kenning)

Deutsche Reichsbahn / Deutsche Bundesbahn Bottwartalbahn Kranwagen 401 - 403 (Spurweite 750 mm)

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

Vorbestellpreise:

Art. 1065 DR/DB Bottwartalbahn Kranwagen 401 - 403, Bausatz HOe o. HOm EURO 77,00, Epoche III

Art. 1065 DR/DB Bottwartalbahn Kranwagen 401 - 403, Fertigmodell HOe o. HOm EURO 275,00, Epoche III

Die Auslieferung ist für das 2. Quartal 2019 geplant.

Die Vorbestellpreise gelten bis zum 31. März 2018

Modellbeschreibung

Modell in Weißmetall- und Messingbauweise in hochdetaillierter Nachbildung .

Länge über Puffer 58 mm, Breite 31 mm, Gewicht 95 gr

Funktionsfähige Originalkupplungen und Schmalspurkuppelhaken liegen dem Modell bei
Dreipunktlagerung

Der Ausleger ist dreh-, heb- und senkbar

Kleinster befahrbarer Radius: HOe 180 mm, HOm 180 mm

Die Bausätze enthalten einen kompletten Beschriftungssatz

Montage wahlweise in Kleb- oder Löttechnik.

Zeitaufwand für die Erstellung eines fertigen Modells aus diesem Bausatz: rund 6 Stunden

Vorbild

Kranwagen dieses Typs sind von der Firma Mohr & Federhoff für die Spurweiten von 600 - 1067 mm gebaut worden und an diverse Schmalspur- und Feldbahnen im In- und Ausland geliefert worden. Je nach Ausführung betrug das Eigengewicht zwischen 2 und 6 t und die Tragfähigkeit zwischen 0,5 und 1,5 t.

Die Bottwartalbahn erhielt 1894 zwei Kranwagen mit den Nummern 401 und 402. Der dritte Wagen folgte 1902 mit der Nummer 403. Die Wagen wurden als mobile Stationskräne verwendet.