



1:160

Nm



Nm Schmalspurbahnen der
LEMISO  **WERKE**

2024



Liebe Modellbahnfreunde der schmalen der Spurweite Nm, wir freuen uns, Ihnen dieses Jahr wieder einige Neuheiten in der Spurweite Nm anbieten zu können, nachdem wir im letzten Jahr vorwiegend mit der Erstellung unseres neuen Ne Programms beschäftigt waren.

Dieses Jahr wird es für den Harz die Lokomotive 199 301 aus dem Lokomotivbau „Karl Marx in Babelsberg“. Seit 1966 war sie auf den Strecken der Harzer Schmalspurbahnen im Einsatz, ist jedoch seit 1997 von weiteren Instandsetzungen zurückgestellt. An Wagen gibt es für die Harzer Strecken einen neuen Reko-Packwagen, die Sargdeckelwagen in verschiedenen Epochen sowie die Neubauwagen aus dem Jahr 1993.

Viel Freude mit den Nm Produkten aus dem Hause LEMISO wünscht Ihnen

Lorenz Kästner

Lorenz Kästner
Sektionsleiter Schienenfahrzeuge



2024



Bäderbahn Molli



Wohl kaum ein Hersteller bietet Fahrzeuge des Molli an. Und doch ist diese Bahn wohl den meisten Eisenbahnfreunden bekannt und aus dem Stadtbild Bad Doberans nicht wegzudenken. Zahlreiche Urlauber lassen sich bei einer Fahrt durch die engen Gassen Bad Doberans und über die weiten Felder der Umgebung an der nahen Ostseeküste vom Charme dieser Bahnlinie noch heute verzaubern. Auch dem Eisenbahnfreund wird durch den Einsatz liebevoll original aufgearbeiteter Museumsfahrzeuge immer wieder etwas geboten.



1932 beschaffte die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft 3 Lokomotiven der Baureihe 99.32 für die Strecke zwischen Bad Doberan und Kühlungsborn. Nach den Baugrundsätzen der Einheitslokomotiven konstruiert, bewährten sich die Lokomotiven auf dieser Strecke gut. So sind sie, um einen nahezu identischen Nachbau aus dem Jahr 2009 ergänzt, auch heute noch im täglichen Einsatz zu erleben.

Nm-2121

Dampflok BR 99.32

DR, Epoche 4

Nummer: 99 2322-8

Länge: 66 mm



Nm-2123

Dampflok BR 99.32

MBB, Epoche 6

Nummer: 99 2324-4

Länge: 68 mm



Antrieb auf 4 Achsen, Stromabnahme 4 Räder, Glockenankermotor, 3-Licht Spitzensignal, mit der Fahrtrichtung wechselnd, analoges Modell, keine Digitalschnittstelle.



Nm-2211



DR, Epoche 3/4
Nummer: 990-206
Länge: 73 mm

Altbau-Personenwagen mit Oberlicht

Das Vorbild dieses Wagens wurde 1914 von der Waggonfabrik Wismar an die Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn geliefert. Ab 1920 gehörte diese Bahn zur DRG. Bei der DR wurde ein Teil dieser Fahrzeuge in den 1980er Jahren modernisiert. Einige sind heute noch in ihrer ursprünglichen Erscheinungsform im Museumseinsatz bei der Bäderbahn Molli GmbH.

Nm-2221



DR, Epoche 3/4
Nummer: 990-310
Länge: 73 mm

Altbau-Personenwagen

Das Vorbild dieses Wagens wurde 1926 von der Waggonfabrik Wismar an die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft geliefert. In den 1980er Jahren wurde dieses Fahrzeug rekonstruiert. Es ist heute noch bei der Bäderbahn Molli GmbH im Betriebseinsatz.

Nm-2321



DR, Epoche 3/4
Nummer: 996-003
Länge: 61 mm

Post/Gepäckwagen

Dieses Fahrzeug wurde 1913 von der Waggonfabrik Wismar an die Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn geliefert. Zwischenzeitlich umgebaut und rekonstruiert wurde der Wagen 2001 abgestellt. Im Jahr 2010 begann eine museumsgerechte Aufarbeitung. Seit 2019 steht der Wagen wieder für Sonderfahrten zur Verfügung.

Nm-2231



DR, Epoche 3/4
Nummer: 990-313
Länge: 73 mm

Altbau-Personenwagen mit Tonnendach

Im Jahr 1928 wurden von der Waggonfabrik Wismar vier dieser Fahrzeuge mit Tonnendach für den Molli geliefert. Auch nach der Rekonstruktion in den 1980er Jahren besitzt heute noch ein Fahrzeug diese markante Dachform.

Altbauwagen



Nm-2212

Historischer Wagen 17

Das Vorbild dieses Wagens wurde 1914 von der Waggonfabrik Wismar an die Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn als Wagen No. 16 ausgeliefert. 1983 wurde das Fahrzeug rekonstruiert, erhielt einen neuen Wagenkasten mit Stahldach. In den Jahren 2000/2001 wurde das Fahrzeug mit Hilfe des noch vorhandenen Wagenkastens des Wagens 990-206 in den Traditionswagen No. 17 umgebaut.



MBB, Epoche 6
Nummer: 17
Länge: 73 mm

Nm-2213

Historischer Wagen 14

Das Vorbild dieses Wagens wurde 1911 von der Waggonfabrik Wismar an die Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn als Wagen No. 14 ausgeliefert. Bei diesem Fahrzeug erfolgte keine Rekonstruktion. 1982-86 wurde der Wagen als Traditionswagen No. 14 restauriert.



MBB, Epoche 6
Nummer: 14
Länge: 73 mm

Einheitswagen

Nm-2241

Einheits-Personenwagen

Im Jahr 1930 lieferte die Waggonfabrik Wismar vier moderne komfortable Reisezugwagen für den Molli. Die Einstiegsbühnen waren jetzt geschlossen, Polstersitze sorgten für mehr Komfort. Die Drehgestelle besaßen zusätzliche Schraubenfedern. Im Rahmen der Rekonstruktion 1981 / 82 wurden diese Wagen dem Erscheinungsbild der übrigen Fahrzeugflotte angepasst und erhielten offen Bühnen.



DR, Epoche 3/4
Nummer: 990-003
Länge: 73 mm

Nm-2311

Einheits-Post/Gepäckwagen

Passend zu den 4 Einheits-Personenwagen des Jahres 1930 lieferte die Waggonfabrik Wismar 1933 einen Post- und Gepäckwagen. Bei diesem wurde um Jahr 1975 das Postabteil entfernt, zugehörige Türen und Fenster verschlossen. Die Lackierung wurde dabei von vorher zweifarbig in einfarbig weinrot geändert. 1982 wurde der Wagen dann komplett rekonstruiert und erhielt dabei eine offene Bühne.



DR, Epoche 3/4
Nummer: 996-004
Länge: 62 mm

Nm-2331

Einheits Gepäckwagen

Passend zu den 4 Einheits-Personenwagen des Jahres 1930 lieferte die Waggonfabrik Wismar 1933 einen Post- und Gepäckwagen. Bei diesem wurde um Jahr 1975 das Postabteil entfernt, zugehörige Türen und Fenster verschlossen. Die Lackierung wurde dabei von vorher zweifarbig in einfarbig weinrot geändert. 1982 wurde der Wagen dann komplett rekonstruiert und bekam dabei eine offene Bühne.



DR, Epoche 4
Nummer: 996-004
Länge: 62 mm



Foto: Robert Dröse

Nm-2252



MBB, Epoche 6
Nummer: 990-102
Länge: 73 mm

Reko-Personenwagen mit Stahldach

Das Vorbild dieses Wagens wurde 1930 von der Waggonfabrik Wismar an die DRG geliefert. 1981 wurde der Wagen rekonstruiert und erhielt sein heutiges Aussehen.

Nm-2262



MBB, Epoche 6
Nummer: 990-310
Länge: 73 mm

Reko-Personenwagen mit Holzdach

Das Vorbild dieses Wagens wurde 1926 von der Waggonfabrik Wismar an die DRG geliefert. 1980 wurde dieses Fahrzeug rekonstruiert und erhielt sein heutiges Aussehen.



Nm-2272



MBB, Epoche 6
Nummer: 990-304
Länge: 73 mm

Reko-Personenwagen mit Traglastenabteil

Dieser Wagen wurde 1925 von der Waggonfabrik Wismar geliefert. Bereits 1938 wurde er einseitig als Traglastenwagen hergerichtet. Im November 1980 wurde er rekonstruiert. Der Umbau zum zweiseitigem Traglastenwagen erfolgte im Jahr 2000.

Nm-2282



MBB, Epoche 6
Nummer: 990-316
Länge: 73 mm

Salonwagen

Dieser Wagen war ursprünglich ein gedeckter Güterwagen. Nach Einstellung der Güterverkehrs diente er ab März 1970 als Gepäcklager in Kühlungsborn-West. 1985/86 wurde das Fahrzeug dann in Perleberg in einen Salonwagen mit Küche umgebaut. Eine Erneuerung der Inneneinrichtung mit nunmehr 28 Sitzplätzen erfolgte 1998/99.

Nm-2263



MBB, Epoche 6
Nummer: 990-210
Länge: 73 mm

Reko-Personenwagen, 5 Fenster

Dieser Wagen wurde 1914 von der Waggonfabrik Wismar geliefert. Rekonstruiert wurde er im Oktober 1980. Er ist heute beim Molli der einzige Wagen, welcher nur 5 Seitenfenster besitzt.

Nm-2292



MBB, Epoche 6
Nummer: 990-315
Länge: 73 mm

Reko-Personenwagen mit Tonnendach

Im Jahr 1928 wurden von der Waggonfabrik Wismar vier Fahrzeuge mit einem Tonnendach im Bereich des Fahrgastraumes und einem flachem Dach im Bereich der Bühne für den Molli geliefert. Dieser Wagen ist der einzige, welcher auch nach seiner Rekonstruktion im Dezember 1980 diese markante Dachform beibehält.

Nm-2273



MBB, Epoche 6
Nummer: 990-303
Länge: 73 mm

Reko-Personenwagen mit Traglastenabteil

Dieser Wagen wurde 1925 von der Waggonfabrik Wismar geliefert. Bereits 1938 wurde er einseitig als Traglastenwagen hergerichtet. Im Februar 1981 wurde er rekonstruiert.

Nm-2293



MBB, Epoche 6
Nummer: 990-312
Länge: 73 mm

Reko-Personenwagen mit Tonnendach

Im Jahr 1928 wurden von der Waggonfabrik Wismar vier Fahrzeuge mit einem Tonnendach im Bereich des Fahrgastraumes und einem flachem Dach im Bereich der Bühne für den Molli geliefert. Bei diesem Fahrzeug erfolgte bei seiner Rekonstruktion im September 1980 eine Angleichung der Dachhöhe im Übergangsbereich.

Nm-2352



MBB, Epoche 6
Nummer: 996-006
Länge: 96 mm

Großraum Gepäckwagen

Dieser Wagen ist einer von 2 Großraumgepäckwagen mit Rollstuhlteil. Er wurde 2008 vom Dampflokwerk Meinigen für den Molli gebaut.



Foto: Robert Dröse



Nm-2342

Reko-Gepäckwagen

Passend zu den 4 Einheits-Personenwagen des Jahres 1930 lieferte die Waggonfabrik Wismar 1933 einen Post- und Gepäckwagen. 1982 wurde der Wagen komplett rekonstruiert und erhielt sein heutiges Aussehen.



MBB, Epoche 6
Nummer: 996-004
Länge: 64,5 mm





Nm-2411



DR, Epoche 3/4
 Nummer: 98-01-59
 Länge: 59 mm

geschlossener Güterwagen

Im Jahr 1914 von der Waggonfabrik Wismar an die Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn geliefert, war dieses Fahrzeug seit 1973 Gerätewagen in Bad Doberan und wurde 1979 ausgemustert.

Nm-2421



DR, Epoche 3/4
 Nummer: 98-02-04
 Länge: 60 mm

geschlossener Güterwagen mit Bühne

Dieses Fahrzeug wurde 1931 von der Waggonfabrik Wismar an die DRG geliefert. Ab 1973 wurde der Wagen als Gepäckbeiwagen in Bad Doberan eingesetzt. Heute ist er betriebsfähig aufgearbeitet Bestandteil des Traditionszuges.

Nm-2431



DR, Epoche 3/4
 Nummer: 98-02-55
 Länge: 55 mm

offener Güterwagen

Im Jahr 1911 in der Waggonfabrik Wismar erbaut, existiert dieses Fahrzeug noch heute als historischer Güterwagen bei der Bäderbahn Molli GmbH.

Nm-2441



DR, Epoche 3/4
 Nummer: 98-02-52
 Länge: 60 mm

offener Güterwagen mit Bühne

Dieser Wagen wurde 1927 von der Waggonfabrik Wismar erbaut. Mit Einstellung des Güterverkehrs wurde er ab 1973 als Schlackewagen in Bad Doberan genutzt. Am Ende seines Lebens kam er noch als Flachwagen zum Einsatz, bevor er im Jahr 2000 verschrottet wurde.

Nm-2451



DR, Epoche 3/4
 Nummer: 98-03-02
 Länge: 60 mm

offener Güterwagen mit Bremserhaus

Dieser Wagen wurde 1922 von der Waggonfabrik Hannover erbaut. Ab März 1973 wurde er als Baustofftransportwagen in Bad Doberan benutzt. Danach kam er zeitweise mit einem Kessel als Unkrautvernichtungswagen zum Einsatz. Später wurde das Fahrzeug restauriert und vor dem Molli-Café als Terrasse aufgestellt. Heute verkehrt der Wagen aufgearbeitet im historischen Güterzug des Molli.

Bäderbahn Molli





Die DRG ließ zur Ablösung älterer preußischer Lokomotiven die Baureihe 99.22 entwickeln, zu ihrer Zeit die stärkste deutsche Schmalspurlokomotive. Geliefert wurden dann aber nur 3 Lokomotiven für die Thüringer Strecke Eisfeld-Schönbrunn. Zwei Fahrzeuge wurden während des Krieges nach Norwegen gebracht. Die Lokomotive 99 222 verblieb bis zur Betriebseinstellung 1966 auf ihrer Stammstrecke und kam danach im Harz zum Einsatz. Nach ihrem Vorbild wurden ab 1953 die Neubaualokomotiven der Baureihe 99.23 konzipiert. Als Vorläufer dieser Fahrzeuge ist 99 222 heute noch bei den Harzer Schmalspurbahnen in Betrieb.

Antrieb auf 5 Achsen, Stromabnahme 6 Räder,
Glockenankermotor mit Schwungmasse,
3-Licht Spitzensignal vorne,
analoges Modell, keine Digitalschnittstelle.
Empfohlener Mindestradius 195 mm.

Welcher Eisenbahnfreund kennt sie nicht, die Schmalspurbahnen im Harz. Im Jahre 1887 wurde die erste Strecke zwischen Gernrode und Mägdesprung eröffnet. Seither und bis heute dampft es im und um den Harz, auch heute noch auf einem Netz von 140 km mit 44 Bahnhöfen und Haltepunkten. Das große Streckennetz im Harz bietet vielfältige Betriebsabläufe,

welche nun auch im Maßstab 1:160 nachgestellt werden können. Die LEMISO-WERKE bieten Ihnen hierfür die Möglichkeit. Personenverkehr, Güterverkehr mit schmalspurigen Wagen, Rollbock- und Rollwagenverkehr bis hin zum Einsatz eines Schneepfluges.

Viel Vergnügen auf den folgenden Seiten!

Nm-1111

Dampflok BR 99.22 DR



DR, Epoche 3/5
Nummer: 99 222
Länge: 75 mm

Der schon länger akute Fahrzeugmangel im Harzer Schmalspurnetz zwang die DR Anfang der 1950er Jahre zur Bestellung neuer Triebfahrzeuge. Bei der Beschaffung orientierte man sich am Konzept der Einheitslokomotiven BR 99.22 aus den 30er Jahren. Nachdem im Herbst 1950 das LKM Babelsberg mit der Entwicklung einer 1'E'1 Lokomotive beauftragt wurde, trafen 1955 die ersten Lokomotiven im Harz ein. Anfängliche Probleme mit dem Fahrwerk der großen und schweren Lokomotiven wurden durch konstruktive Änderungen und Verstärkungen des Oberbaues überwunden. Insgesamt wurden 17 dieser Fahrzeuge an die DR ausgeliefert und kamen im Harz sowie auf der Strecke Eisfeld-Schönbrunn zum Einsatz. Zwischen 1976 und 1981 wurden alle Lokomotiven auf Ölfeuerung umgebaut. Im Zuge der Ölkrise wurden sie ab 1982 wieder auf Rostfeuerung zurückgebaut. Heute sind alle 17 Fahrzeuge noch bei den Harzer Schmalspurbahnen existent. Etwa 9 davon sind betriebsfähig im Einsatz.

Antrieb auf 5 Achsen, Stromabnahme 6 Räder,
Glockenankermotor mit Schwungmasse,
3-Licht Spitzensignal vorn und hinten, mit der Fahrtrichtung wechselnd,
analoges Modell, keine Digitalschnittstelle.
Empfohlener Mindestradius 195 mm.



Nm-1151

Dampflok BR 99.23-24 DR



DR, Epoche 5
Nummer: 99 7241-5
Länge: 75 mm

Nm-1152

Dampflok BR 99.23-24 HSB



HSB, Epoche 6
Nummer: 99 7239-9
Länge: 75 mm

Mitte der 1980er Jahre beschloss die DR den Verkehr auf den Harzer Schmalspurbahnen weitestgehend mit Diesellokomotiven abzuwickeln. Dafür wurden Lokomotiven der Baureihe 112 mit schmalspurigen Drehgestellen ausgerüstet. Diese Drehgestelle wurden 3-achsig ausgeführt, aufgrund der geringeren Achslast auf den schmalspurigen Strecken. Die ersten beiden Maschinen gelangten 1989 in den Betriebsdienst. Von ursprünglich geplanten 30 Maschinen wurden bis 1990 nur 10 Maschinen umgebaut. Heute befinden sich noch 3 dieser Fahrzeuge betriebsfähig bei der HSB.

Nm-1121

DR, Epoche 4/5
 Nummer: 199 861-6
 Länge:

Diesellok BR 199.8 DR



Nm-1122

HSB, Epoche 5
 Nummer: 199 871-5
 Länge:

Diesellok BR 199.8 HSB



alle Modelle

- Antrieb auf 4 Achsen,
- Stromabnahme 8 Räder,
- Glockenankermotor mit Schwungmasse,
- beidseitiges 3-Licht Spitzensignal rot/weiß mit der Fahrtrichtung wechselnd,
- analoges Modell, Next 18 Digitalschnittstelle,
- Empfohlener Mindestradius 195 mm.

Nm-1131

Modell mit beidseitigen Spur N Klauenkupplungen und Puffern, um auf Rollböcken verladene Wagen direkt und ohne Zwischenwagen kuppeln zu können.

HSB, Epoche 5/6
 Nummer: 199 872-3
 Länge:

Diesellok BR 199.8 HSB



Rangierlokomotive Kö II

Nm-1141



HSB, Epoche 5/6
Nummer: 199 011
Länge: 42 mm

Rangierlok Kö II HSB

Für den Rangierdienst in den Bahnhöfen Wernigerode, Nordhausen und Gernrode ließ die DR drei Kleinlokomotiven Kö II von der Regelspurausführung auf 1000 mm Spurweite umrüsten.

Das Vorbild unseres Modells der Lokomotive 199 011 wurde 1935 von Jung an die DRG geliefert. Im RAW Halle erfolgte 1991 der Umbau auf 1000 mm Spurweite. Im Oktober 2015 wurde das Fahrzeug aufgrund abgelaufener Untersuchungsfristen abgestellt.

Nm-1142



DR, Epoche 4/5
Nummer: 199 010
Länge: 42 mm

Rangierlok Kö II DR

Für den Rangierdienst in den Bahnhöfen Wernigerode, Nordhausen und Gernrode ließ die DR drei Kleinlokomotiven Kö II von der Regelspurausführung auf 1000 mm Spurweite umrüsten.

Das Vorbild unseres Modells der Lokomotive 199 010 wurde 1934 von der Berliner Maschinenbau AG an die DRG geliefert. Im Jahr 1984 erfolgte der Umbau auf 1000 mm Spurweite. Seit 1999 abgestellt wurde ging das Fahrzeug 1993 in den Besitz der HSB über und wurde ausgemustert.

Nm-1161

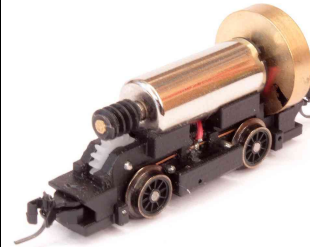


DR, Epoche 4
Nummer: 199 301-3
Länge: 63 mm

Diesellok 199 301-3

Für eine Serie von 20 Lokomotiven in 1067 mm Spurweite für die Indonesische Staatsbahn, ließ der VEB Lokomotivbau Babelsberg einen meterspurigen Prototyp zur Erprobung bauen. Im Februar 1966 gelangte das Fahrzeug in den Harz und wurde 1970 von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Seither wurde sie überwiegend im Bauzugdienst verwendet. Bis 1997 war die Lokomotive im Einsatz und ist seitdem abgestellt.

Diesellokomotive 199 301-5



Antrieb auf 2 Achsen,
Stromabnahme 4 Räder,
Glockenankermotor,
Schwungmasse,
Gehäuse aus
Messingguß,
analoges Modell,
keine Digitalschnittstelle.



Antrieb auf 3 Achsen,
Stromabnahme 6 Räder,
Glockenankermotor,
Gehäuse aus
Messingguß,
analoges Modell,
keine Digitalschnittstelle.



Nm-1212



DR, Epoche 3
Nummer: 900-477
Länge: 80 mm

Altbau Personenwagen

Das Vorbild dieser Wagen wurde zwischen 1926 und 1930 von dem Waggonfabriken Wismar und Gotha an die Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn geliefert. Ursprünglich grün lackiert, bekamen die Fahrzeuge bei der DR ab 1971 einen rot-elfenbeinfarbenen Anstrich.

Nm-1312



DR, Epoche 3
Nummer: 902-303
Länge: 80 mm

Altbau Gepäckwagen

Dieses Fahrzeug wurde 1929 von der Waggonfabrik Gotha an die Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn geliefert. Noch heute verkehrt er als Bestandteil des Traditionszuges auf den Strecken der HSB

Nm-1262



DR, Epoche 3
Nummer: 900-471
Länge: 90 mm

Sargdeckelwagen

Die Waggonfabrik Wismar lieferte im Jahr 1922 von 5 Wagen an die NWE, welche ihren Namen der auffälligen Dachform verdanken. Diese Fahrzeuge besaßen Toiletten und erstmals eine elektrische Beleuchtung. Alle 5 Fahrzeuge befinden sich heute noch in rekonstruiertem Zustand im Bestand der HSB

Nm-1211



DR, Epoche 4
Nummer: 900-477
Länge: 80 mm

Altbau Personenwagen

Das Vorbild dieser Wagen wurde zwischen 1926 und 1930 von dem Waggonfabriken Wismar und Gotha an die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn geliefert. Ursprünglich grün lackiert, bekamen die Fahrzeuge bei der DR ab 1971 einen rot-elfenbeinfarbenen Anstrich.

Nm-1311



DR, Epoche 4
Nummer: 902-303
Länge: 80 mm

Altbau Gepäckwagen

Dieses Fahrzeug wurde 1929 von der Waggonfabrik Gotha an die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn geliefert. Noch heute verkehrt er als Bestandteil des Traditionszuges auf den Strecken der HSB

Nm-1263

**NEU
2024**



DR, Epoche 4
Nummer: 900-475
Länge: 90 mm

Sargdeckelwagen DR

Die Wagonfabrik Wismar lieferte im Jahr 1922 von 5 Wagen an die NWE, welche ihren Namen der auffälligen Dachform verdanken. Diese Fahrzeuge besaßen Toiletten und erstmals eine elektrische Beleuchtung. Alle 5 Fahrzeuge befinden sich heute noch in rekonstruiertem Zustand im Bestand der HSB



Nm-1313



DR, Epoche 4
Nummer: 902-303
Länge: 80 mm

Altbau Gepäckwagen

Dieses Fahrzeug wurde 1929 von der Waggonfabrik Gotha an die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn geliefert. Noch heute verkehrt er als Bestandteil des Traditionszuges auf den Strecken der HSB



Nm-1221



DR, Epoche 5
 Nummer: 900-500
 Länge: 78 mm

Reko-Personenwagen

Zwischen 1926 und 1930 lieferte die Waggonfabrik Wismar eine Serie von 20 Wagen an die NWE. Das Vorbild dieses Wagens trug bei der NWE die Nummer 44 und wurde von der DR im Jahr 1984 in Perleberg rekonstruiert.

Nm-1231



DR, Epoche 5
 Nummer: 900-211
 Länge: 91 mm

Reko-Personenwagen

Das Vorbild dieses Wagens wurde von der Waggonfabrik Bautzen als 750 mm Fahrzeug an die DRG geliefert. Umgespurt auf 1000 mm Spurweite kam der Wagen 1955 zur Spreewaldbahn und 1970 in den Harz. 1984 wurde er rekonstruiert und erhielt sein heutiges Aussehen.



Nm-1321



DR, Epoche 5
Nummer: 902-201
Länge: 91 mm

Gepäckwagen

Dieser Wagen wurde 1930 als 2.Klasse Einheits-Personenwagen von der Fa. Busch in Bautzen mit einer Spurweite von 750 mm für die sächsischen Schmalspurbahnen gebaut. 1953 wurde er auf 1000 mm umgespurt. Er war bei Gera-Pforten und im Spreewald im Einsatz und kam dann 1970 in den Harz. 1980 wurde er in Perleberg modernisiert.

Nm-1341



DR, Epoche 5
Nummer: 902-305
Länge: 89 mm

Gepäckwagen

Dieser Wagen basiert auf einem sächsischen Einheitspersonenwagen. 1955 wurde er umgespurt und zu einem kombinierten Personen/Gepäckwagen umgebaut. In Perleberg wurde er dann 1987 rekonstruiert.

Nm-1331



DR, Epoche 5
Nummer: 902-151
Länge: 47 mm

Gepäckwagen

Nach Abschluss der Rekonstruktion der Personenwagen wurden 9 zweiachsige Packwagen auf den Unterstellen alter Güterwagen von der Werksabteilung Perleberg des RAW Wittenberge aufgebaut. Das Vorbild dieses Fahrzeuges entstand aus einem gedecktem Güterwagen aus dem Jahre 1912.





Nm-1222



HSB, Epoche 6
Nummer: 900-500
Länge: 78 mm

Reko-Personenwagen

Zwischen 1926 und 1930 lieferte die Waggonfabrik Wismar eine Serie von 20 Wagen an die NWE. Das Vorbild dieses Wagens trug bei der NWE die Nummer 44 und wurde von der DR im Jahr 1984 in Perleberg rekonstruiert.



Nm-1232



HSB, Epoche 6
Nummer: 900-211
Länge: 91 mm

Reko-Personenwagen

Das Vorbild dieses Wagens wurde von der Waggonfabrik Bautzen als 750 mm Fahrzeug an die DRG geliefert. Umgespurt auf 1000 mm Spurweite kam der Wagen 1955 zur Spreewaldbahn und 1970 in den Harz. 1984 wurde er rekonstruiert und erhielt sein heutiges Aussehen.



Nm-1271



HSB, Epoche 6
Nummer: 902-433
Länge: 84 mm

Neubauwagen

Dieses Fahrzeug ist Bestandteil einer Serie von 8 Neubauwagen aus dem Jahr 1993. Die HSB bestellte diese Wagen im RAW Wittenberge. Die großen Fenster sollen einen besseren Blick auf die Landschaft ermöglichen.



Nm-1322



HSB, Epoche 6
Nummer: 902-201
Länge: 91 mm

Gepäckwagen

Dieser Wagen wurde 1930 als 2.Klasse Einheits-Personenwagen von der Fa. Busch in Bautzen mit einer Spurweite von 750 mm für die sächsischen Schmalspurbahnen gebaut. 1953 wurde er auf 1000 mm umgespurt. Er war bei Gera-Pforten und im Spreewald im Einsatz und kam dann 1970 in den Harz. 1980 wurde er in Perleberg modernisiert.

Nm-1342



HSB, Epoche 6
Nummer: 902-305
Länge: 89 mm

Gepäckwagen

Dieser Wagen basiert auf einem sächsischen Einheitspersonenwagen. 1955 wurde er umgespurt und zu einem kombinierten Personen/Gepäckwagen umgebaut. In Perleberg wurde er dann 1987 rekonstruiert.

Nm-1332



HSB, Epoche 6
Nummer: 905-151
Länge: 47 mm

Gepäckwagen

Nach Abschluss der Rekonstruktion der Personenwagen wurden 9 zweiachsige Packwagen auf den Unterstellen alter Güterwagen von der Werksabteilung Perleberg des RAW Wittenberge aufgebaut. Das Vorbild dieses Fahrzeuges entstand aus einem gedecktem Güterwagen aus dem Jahre 1912.



Nm-1242



DR, Epoche 3
Nummer: 900-514
Länge: 91 mm

Sächs. Personenwagen, 8 Fenster

Das Vorbild dieses Wagens wurde 1932 von der Waggonfabrik Bautzen mit 750 mm Spurweite als C4i an die DRG geliefert. 1958 kam er von Freital Hainsberg in den Harz und wurde umgespurt auf 1000 mm Spurweite. Die Rekonstruktion zum heutigen Aussehen (wie Modell 1232)erfolgte dann 1987.

Nm-1241



DR, Epoche 4
Nummer: 900-513
Länge: 91 mm

Sächs. Personenwagen, 8 Fenster

Das Vorbild dieses Wagens wurde 1932 von der Waggonfabrik Bautzen mit 750 mm Spurweite als C4i an die DRG geliefert. 1958 kam er von Freital Hainsberg in den Harz und wurde umgespurt auf 1000 mm Spurweite. Seit 1972 zeigte er sich in rot/beiger Lackierung. Die Rekonstruktion zum heutigen Aussehen (wie Modell 1232)erfolgte dann 1986.

Nm-1252



DR, Epoche 3
Nummer: 900-496
Länge: 91 mm

Sächs. Personenwagen, 7 Fenster

Das Vorbild dieses Wagens wurde 1930 von der Waggonfabrik Werdau mit 750 mm Spurweite als B4i an die DRG geliefert. 1956 kam er von Freital-Hainsberg in den Harz und wurde umgespurt auf 1000 mm Spurweite. Die Rekonstruktion zum heutigen Aussehen (wie Modell 1232)erfolgte dann 1985.

Nm-1251



DR, Epoche 4
Nummer: 900-498
Länge: 91 mm

Sächs. Personenwagen, 7 Fenster

Das Vorbild dieses Wagens wurde 1930 von der Waggonfabrik Bautzen mit 750 mm Spurweite an die DRG geliefert. 1956 kam er aus Sachsen in den Harz und wurde umgespurt auf 1000 mm Spurweite. Die Rekonstruktion zum heutigen Aussehen (wie Modell 1232)erfolgte dann 1986. Die HSB baute das Fahrzeug 1996 in einen Buffet-Wagen um. Dieser Umbau wurde inzwischen wieder rückgängig gemacht.





Nm-1451 Zwischenwagen Rollbock, 2er Set



DR, Epoche 3
 Nummer: 99-01-91 99-01-92
 Länge: 39 mm

Set aus 2 Zwischenwagen für den Rollbockbetrieb. Im Original besaßen diese Fahrzeuge an jedem Wagenende eine Kuppelvorrichtung für Schmalspur- und eine für Regelspurfahrzeuge. Ein verladener Rollbockzug wurde an beiden Enden mit je einem Zwischenwagen gekuppelt und konnte somit von schmalspurigen Lokomotiven im Streckennetz freizügig bewegt werden. Unsere Modelle weisen auf eine Seite eine erhöhte N-Kupplungsklaue und auf der anderen eine Microtrains kompatible Kupplung auf. Nicht geeignet für den Betrieb mit starren Kurzkupplungssystemen, da die N-Kupplungsklaue seitlich nicht ausschwenkt.

Nm-1461 Zwischenwagen 3-Schienengleis, 2er Set



DR, Epoche 3
 Nummer: 99-01-89 99-01-91
 Länge: 39 mm

Set aus 2 Zwischenwagen für den Vershub von normalspurigen Wagen mit Schmalspurlokomotiven auf Dreischienengleisen. Diese Fahrzeuge besaßen beidseitig Kuppelungen für Schmal- und Regelspurfahrzeuge. Dabei war die Normalspurkupplung einseitig erhöht für den Rollbockverkehr. Gegenüberliegen war sie auf normaler Höhe, aber seitlich versetzt um auf dem unsymmetrischen Dreischienengleis mittig an Normalspurwagen zu kuppeln. Eine Einheit normalspuriger Wagen wurde an beiden Enden mit je einem Zwischenwagen gekuppelt und konnte somit von schmalspurigen Lokomotiven im Bereich der Dreischienengleise freizügig bewegt werden. Unsere Modelle besitzen auf eine Seite eine seitenversetzte N-Kupplungsklaue und auf der anderen eine Microtrains kompatible Kupplung. Nicht geeignet für den Betrieb mit starren Kurzkupplungssystemen, da die N-Kupplung seitlich nicht ausschwenkt.



Nm-1411

geschlossener Güterwagen

Gedeckter Güterwagen der Eisenbahnen im Harz.

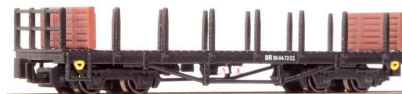


DR, Epoche 3/4
Nummer: 99-02-51
Länge: 67 mm

Nm-1421

Rungenwagen

Erbaut vermutlich 1904 von der Waggonfabrik Herbrandt & Co als offener Güterwagen. Von der NWE dann später zum Rungenwagen umgebaut. Noch heute ist das Fahrzeug Bestandteil des historischen Wagenparks der IG HSB.



DR, Epoche 3/4
Nummer: 99-04-73
Länge: 67 mm

Nm-1441

offener Güterwagen

Offener Güterwagen der Eisenbahnen im Harz.



DR, Epoche 3/4
Nummer: 99-03-87
Länge: 67 mm



Nm-1482



DR, Epoche 3
 Nummer: 99-03-27
 Länge: 46 mm

offener Güterwagen

2-achsiger offener Güterwagen der Harzer Schmalspurbahnen, beladen mit Eckthohle.

Nm-1481



DR, Epoche 3
 Nummer: 99-01-08
 Länge: 35 mm

Kesselwagen

Dieser Wagen wurde 1915 für die Sektalbahnhof von der Waggonfabrik Lindner aus Ammendorf als Kesselwagen zum Transport von Flusssäure gebaut. Die DR rüstete ihn 1957 in einen Wasserwagen um. Heute gehört er zum Bestand der historischen Fahrzeuge der IG HSB.

Nm-1483



DR, Epoche 3
 Nummer: 905-153[T]
 Länge: 49 mm

Packwagen

In den Jahren 1897/98 lieferte die Waggonfabrik Herbrand & Co sechs zweiachsige Packwagen an die NWE. Das Vorbild unseres Modells wurde von der DR ausgemustert und danach als Gartenlaube genutzt. 2017 wurde das Fahrzeug von der IG HSB betriebsfähig aufgearbeitet.

Nm-1486



DR, Epoche 3
 Nummer: 99-04-19 99-04-06
 Länge: 83 mm

Drehschemelwagen, Set

Set aus 2 Drehschemelwagen der Harzer Schmalspurbahnen, beladen mit Eckthohle.

Nm-1484



DR, Epoche 3
 Nummer: 99-02-05
 Länge: 49 mm

geschlossener Güterwagen

Die NWE erwarb zwischen 1906 und 1912 sechs zweiachsige gedeckte Güterwagen von der Görlitzer Waggonfabrik. Davon sind heute noch drei erhalten. Unser Modell gehört heute betriebsfähig zum Wagenpark der IG HSB.



Nm-1485

Steinkübelwagen, 2 Stück

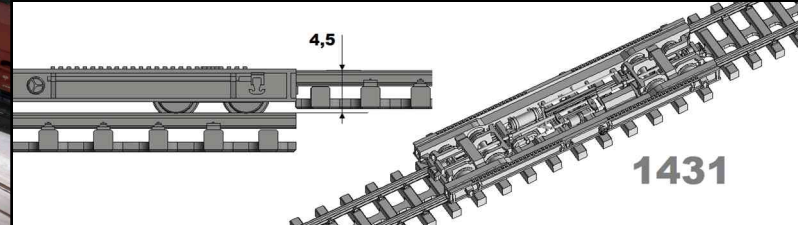


Die Vorbilder dieser Wagen wurden 1929/1930 in den Werkstätten der NWE gebaut und mit Kübeln der Firma Krupp bestückt. Benötigt wurden die Wagen zum Abtransport des Schotters aus den Steinbrüchen nahe des Bahnhofes Eisfelder Talmühle. Nach Einführung des Rollwagenverkehrs wurden alle Wagen verschrottet. Set aus 2 Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern.

DR, Epoche 3

Nummer: 99-05-13 99-05-14

Länge: 44 mm



Nm-1431

Rollwagen

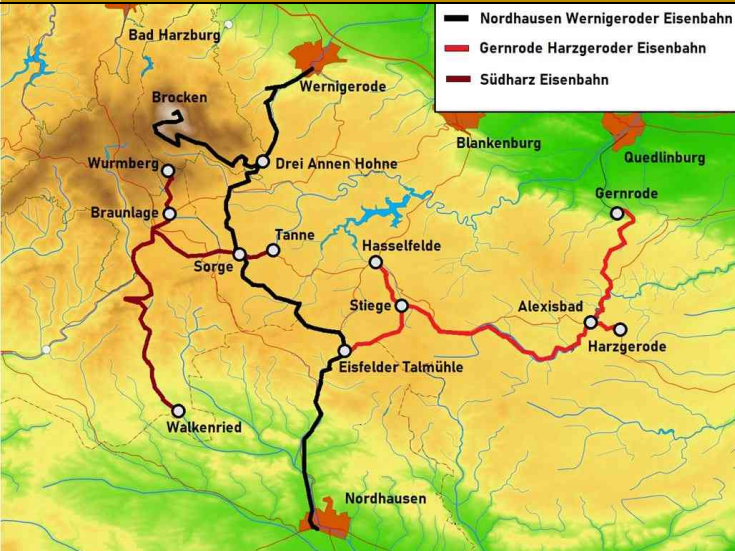
Dieses Fahrzeug wurde 1963 vom Raw Jena erbaut, als der Oberbau der Harzquerbahn verstärkt war und genügend leistungsfähige Lokomotiven zur Verfügung standen.

DR, Epoche 4/5
Nummer: 99-06-19
Länge: 59 mm



Dem Fahrzeug beigelegt sind 2 verschieden lange Kuppelstangen zum Verbinden der Fahrzeuge untereinander und eine Kuppelstange als Adapter zur Klauenkupplung. Bedingt durch die Geometrie der Modellradsätze Spur N und Nm mussten bei der Modellumsetzung einige Kompromisse eingegangen werden. Die Standard N-Radsätze mit 1 mm Spurkränzen können an den Nm Radsätzen schleifen und so das Rollverhalten des Wagens verschlechtern. Beigelegt sind 2 Radsätze RP25 mit einer Achslänge von 15,1 mm für Fleischmann Wagen. Fahrzeuge mit einem Radstand von bis zu 28 mm finden in der Mulde des Rollwagens ohne zusätzliche Sicherung Halt. Zum Befahren des Rollwagens muss ggf. der Kupplungszapfen des aufzuladenden Fahrzeuges entfernt werden.

Nordhausen Wernigeroder Wisenbahn

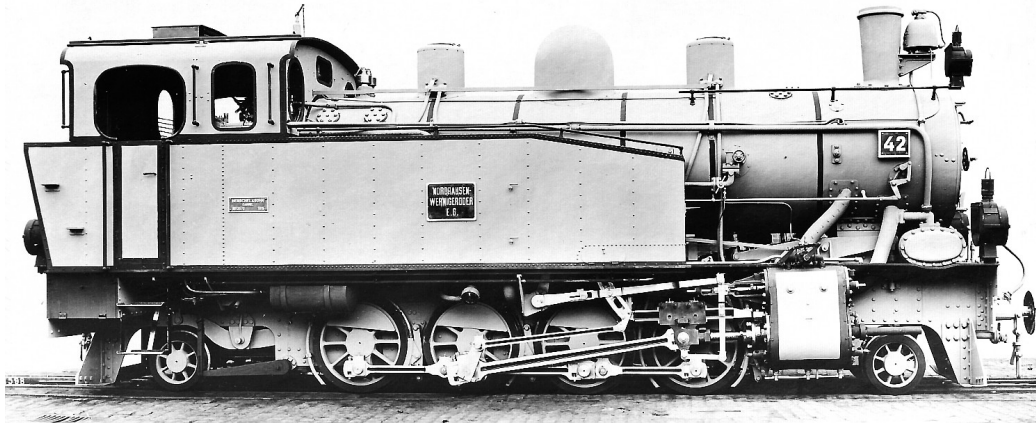


Die Schmalspurbahnen im Harz bestanden anfänglich bis nach dem 2. Weltkrieg aus 3 getrennten Bahngesellschaften. 1887 wurde das erste Teilstück der Gernroder-Harzgeroder Eisenbahn-Gesellschaft (GHE) eröffnet. Auf der Strecke der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft (NWE) erfolgte 1896 die Eröffnung des ersten Teilstückes. Die Südharz-Eisenbahn-Gesellschaft nahm den Betrieb auf ihrer Strecke 1899 auf.

Alle drei Bahnen entwickelten sich anfänglich durch den entstehenden Tourismus gut. Auch die Probleme in Folge des ersten Weltkrieges konnten bewältigt werden. Nach dem 2. Weltkrieg wurden die Strecken der GHE und NWE von der Deutschen Reichsbahn betrieben. Seit 1993 dann unter Regie der HSB. Die auf westdeutschem Gebiet liegende SHE wurde noch bis 1963 betrieben und anschließend demontiert.

Um auch den Anfängen der Eisenbahn im Harz ein kleines Denkmal zu setzen, haben wir für die Modellbahner der Epoche 1 einen Personenzug der NWE entwickelt. Bestehend aus einer Lokomotive und 6 verschiedenen Wagen. Es ist vorgesehen das Programm an dieser Stelle weiter auszubauen.





Mit Ausbruch des 1. Weltkrieges musste die NWE 6 Lokomotiven an die Heeresfeldbahn abgeben. Als Ersatz bestellte man bei Henschel zwei 1'D'1 Heißdampflokomotiven und gab ihnen die Nummern 41 und 42. Die Lokomotiven wurden 1915 geliefert. Offenbar bewährten sie sich im Betrieb nicht sonderlich, möglicherweise wegen des im Vergleich zu den Mallet Lokomotiven weniger gelenkigen Triebwerkes. So entschloss man sich, auch um die finanzielle Situation der NWE zu verbessern, bereits 1917 wieder zum Verkauf der Fahrzeuge an die Lübeck-Büchener Eisenbahn. Beide Lokomotiven wurden dort auf Normalspur umgebaut. Aber auch da blieben sie nicht lange. Die ehemalige Lok 41 gelangte zu den Lauchhammer Werken. Lok 42 wurde an die Kleinbahn Lüneburg-Soltau abgegeben und 1961 verschrottet.

Werksaufnahme Henschel

Nm-5111**Lok 42**

Antrieb auf 4 Achsen,
Stromabnahme 4 Räder,
Glockenankermotor,
2-Licht Spitzensignal,
mit der Fahrtrichtung wechselnd,
analoges Modell,
keine Digitalschnittstelle,
Empfohlener Mindestradius 195 mm.

NWE, Epoche 1
Nummer: 42
Länge: 65 mm



**Nm-5221**

NWE, Epoche 1
 Nummer: 51
 Länge: 73 mm

Personenwagen C4i

Die Wagen 51 - 55 besaßen 3 Abteile je 16 Plätze der 3. Klasse. Bereits 1897 von der Waggonfabrik Herbrand geliefert, gehörten die Wagen zur Erstausrüstung der NWE. Ab 1925 wurden die verschlissenen Wagenkästen durch Neubauten ersetzt. Ein Wagen wurde nach Unfall ausgemustert. Der Wagen 55 ist heute Bestandteil des Traditionszuges.

Nm-5231

NWE, Epoche 1
 Nummer: 101
 Länge: 73 mm

Personenwagen C4i

Die Wagen 101 bis 116 wurden 1897/1898 von Herbrand für die NWE gebaut. Sie führten lediglich die 3. Klasse mit 48 Sitz- und 16 Stehplätzen. Zwischen 1926 und 1930 wurden alle Wagen verkauft oder verschrottet.

Nm-5241

NWE, Epoche 1
 Nummer: 3
 Länge: 73 mm

Personenwagen BC4i

Die Wagen 1 - 5 der NWE führten die 2 und 3. Klasse. Sie gehörten zur Erstausrüstung und wurden 1897 von der Firma Herbrand an die NWE geliefert. Ab etwa 1925 wurden alle Wagen verschrottet oder verkauft.



Nm-1261



Sargdeckelwagen NWE

Die Waggonfabrik Wismar lieferte im Jahr 1922 von 5 Wagen an die NWE, welche ihren Namen der auffälligen Dachform verdanken. Diese Fahrzeuge besaßen Toiletten und erstmals eine elektrische Beleuchtung. Alle 5 Fahrzeuge befinden sich heute noch in rekonstruiertem Zustand im Bestand der HSB



NWE, Epoche 1
Nummer: 13
Länge: 90 mm



Nm-5311



NWE, Epoche 1
Nummer: 163
Länge: 69 mm

Post/Gepäckwagen

Dieser Wagen wurde 1900 von der Waggonfabrik Herbrand an die NWE geliefert. Lange Zeit war er im Harz im Einsatz, eher er 1989 verschrottet wurde.

Nm-5251



NWE, Epoche 1
Nummer: 202
Länge: 69 mm

Sommerwagen

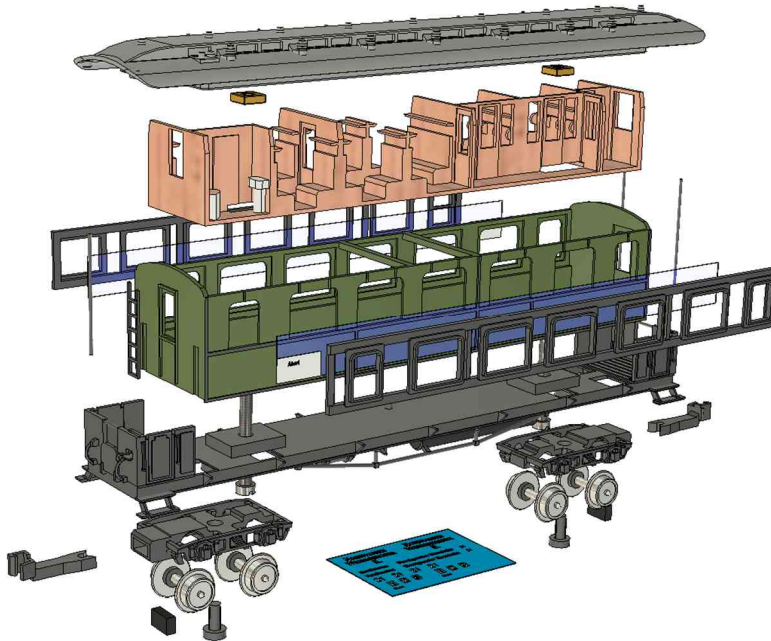
1899 bestellte die NWE bei der Waggonfabrik Weimar 10 vierachsige Flachwagen. Fünf dieser Wagen ließen sich mit wenig Aufwand in Sommerwagen für den Ausflugsverkehr umrüsten. Alle Wagen wurden 1927 verkauft.



Alle Abbildungen dieser Seite: Werksaufnahmen Waggonfabrik Görlitz



Von der Blütezeit des aufkommenden Tourismus in den Jahren vor dem 1. Weltkrieg profitierte auch die NWE. Es war die große Zeit des luxuriösen Reisens. Diesem Trend folgend, beschaffte die NWE 1911 von der Waggonfabrik Görlitz sechs besonders schön und komfortabel ausgestattete Wagen, welche die 1., 2. und 3. Klasse enthielten. Drei weitere Wagen lieferte die HAWA aus Hannover. Die Wagen besaßen erstmals bei der NWE eine Gasbeleuchtung. Bisher wurden alle Fahrzeuge lediglich mit Kerzen beleuchtet. Vom Wagen Nummer 21 wurden beim Görlitzer Hersteller Werksaufnahmen angefertigt, welche noch heute Zeugnis von der geschmackvollen und prächtigen Ausstattung ablegen. Leider wiesen diese Wagen ein recht hohes Eigengewicht von ca. 22 t auf. Somit wurden sie überwiegend nur einzeln den Zügen beigelegt. Wegen ihres hohen Gewichtes und in Zeiten knapper Kassen, wurden alle 9 Wagen 1918 verkauft. Die meisten davon an die Warschauer Zufuhrbahn. Bis auf einen wurden alle Wagen dort 1952 verschrottet. Der letzte Wagen überlebte bis 1995 in schlechtem Zustand. Dann wurde er bis auf das Fahrgestell zerlegt. Auf dieses Fahrgestell wurde später ein, zumindest äußerlich leidlich ähnlicher, neuer Wagenkasten gesetzt und ist im Einsatz einer Museumsbahn bei Warschau.

**Nm-5211**

NWE, Epoche 1

Nummer: 21

Länge: 92 mm

Personenwagen ABC4i

Jedes dieser Modelle wird von Hand aus 30 Einzelteilen montiert.

Insgesamt sind 20 Decals aufzubringen.

Eine liebevoll detaillierte Inneneinrichtung rundet dieses, auch im Modell elegant wirkende Fahrzeug, ab





Nm-4111

Schienenbus T1

Dieser Schienenbus Bauart Hannover wurde 1940 von der Waggonfabrik Wismar mit einer Spurweite von 900 mm ausgeliefert. Insgesamt 57 Schienenbusse "Hannover" in verschiedensten Konfigurationen wurden zwischen 1932 und 1941 in Wismar produziert.

Das Vorbild unseres Modells gelangte nach Fertigstellung zur Borkumer Kleinbahn. Dort wurde der Triebwagen als T1 bis 1976 im planmäßigen Verkehr eingesetzt. 1977 wurde das Fahrzeug an die deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte verkauft. Eine geplante Umspurung auf 750 mm mißlang und das Fahrzeug diente nur noch als Ausstellungsobjekt. Die Borkumer Kleinbahn kaufte das Fahrzeug dann im Jahr 1997 zurück und restaurierte es aufwendig. Bis heute verkehrt der Schienenbus als betriebsfähiges Museumsfahrzeug auf der Inselbahn.



BKB, Epoche 6
Nummer: T1
Länge: 72 mm

Antrieb auf 2 Achsen, Stromabnahme 4 Räder,
Glockenankermotor mit Schwungmasse,
analoges Modell, keine Digitalschnittstelle.



Nm-4113

Wismarer Schienenbus, T42

Dieses Fahrzeug wurde am 13.6.1936 als T2 an die meterspurige Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf abgelieferte. Es war das erste vom Schmalspurtyp Hannover D ausgelieferte Fahrzeug. Die beiden Ford Motoren wurden mit Treibgas gespeist. Dieses befand sich in 2 Gasflaschen unterhalb des Wagenbodens. Das Fahrzeug besaß 22 feste Sitze, 13 Klappsitze, ein Gepäckabteil und eine Toilette. Neben den Vorbauten waren ab Werk seitliche Gepäckkörbe vorhanden. Ab 1950 wurde der Triebwagen vom Niedersächsischen Landeseisenbahnamt als T42 bezeichnet. Im April 1961 wurde das Fahrzeug abgestellt und schied aus dem Dienst aus. 1964 erfolgte dann die Verschrottung.



Klb Hoya-Syke-Asendorf, Ep. 3
Nummer: T42
Länge: 72 mm

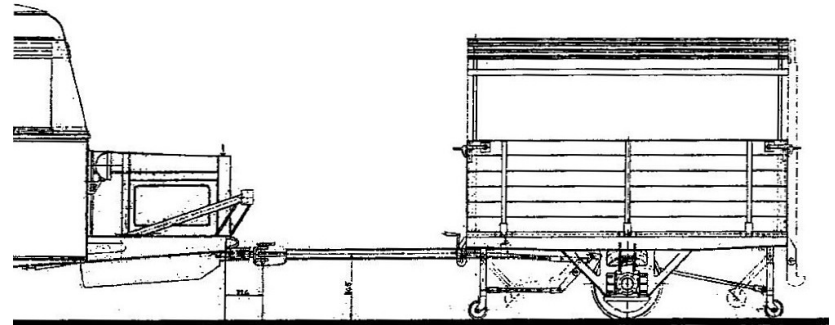
Antrieb auf 2 Achsen, Stromabnahme 4 Räder,
Glockenankermotor mit Schwungmasse,
analoges Modell, keine Digitalschnittstelle.

Schienenbus

Gepäckbeiwagen



Diese Art Fahrzeug wurde von der Waggonfabrik Wismar den Kunden ihrer Schienenbusse angeboten, um die Mitnahmekapazität an Gepäck zu erweitern. Obwohl die beigefügte Zeichnung ein Normalspurfahrzeug zeigt, boten sie doch einen "Spezial Anhänger für 1.000 mm Spur" an.



Der beigefügte Text lautete folgendermaßen: "Der Wagen erhält Abfederung durch Blattfedern und Rollenlager-Achsbuchsen. Die Radsätze haben einen Laufkreis-Durchmesser von 600 mm und feste Bandagen (ohne Gummieinlage). Die Bordwände erhalten eine Höhe von 800 mm, und die Seitenwände sind zum Herunterklappen eingerichtet. Für die Anbringung einer Plane wird ein abnehmbares Plangestell mitgeliefert, die Plane selbst gehört jedoch nicht zu unserer Lieferung. ..."

Auch wenn ein solches Fahrzeug niemals einen Kunden fand, haben wir uns doch entschlossen dieses kleine Zubehör als Modell umzusetzen.

Nm-4411

Gepäckbeiwagen

Beiwagen zu unseren Schienenbussen.



Länge 28 mm

Nm-4112

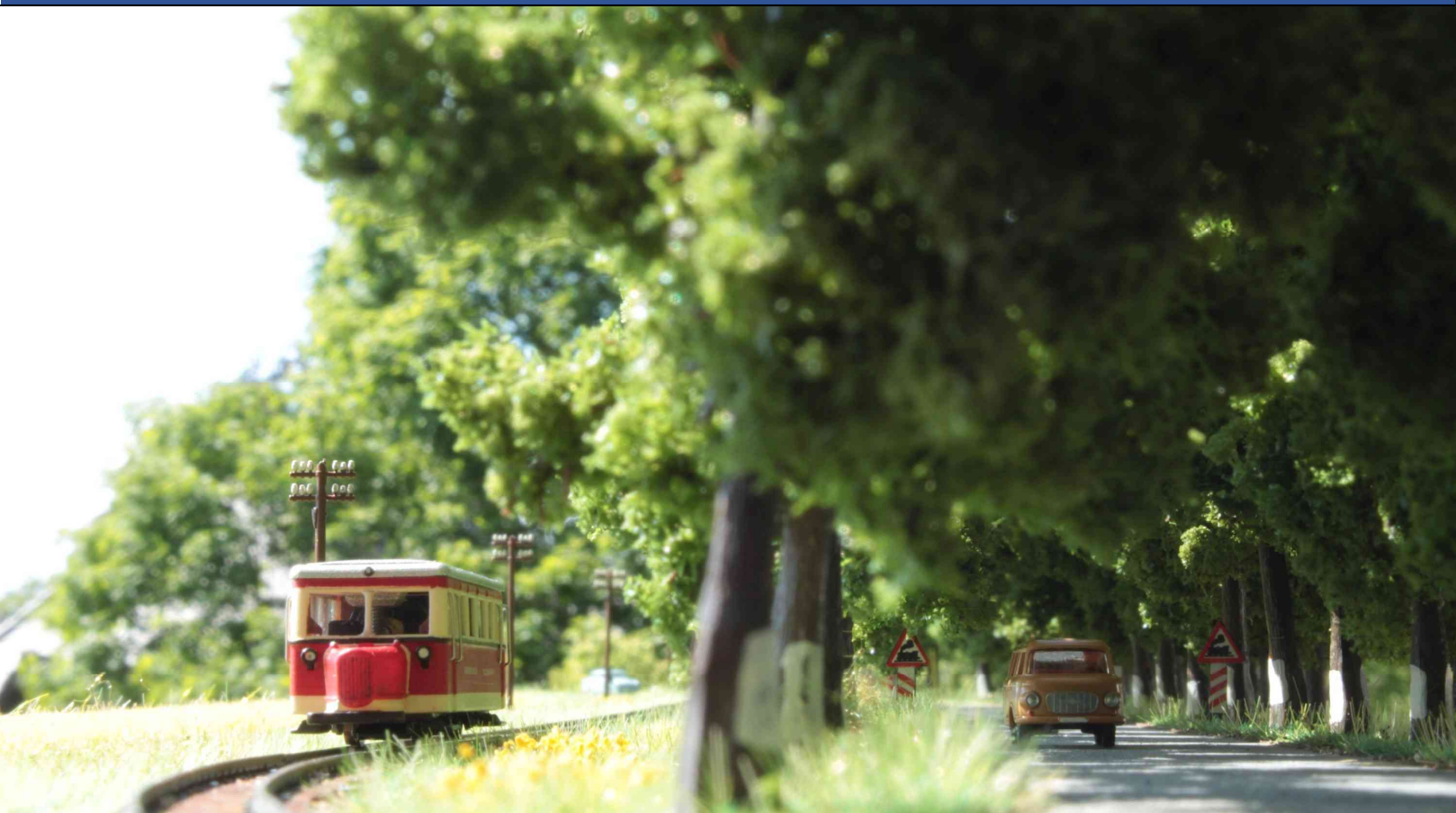
Wismarer Schienenbus, Typ D

Insgesamt wurden 4 Fahrzeuge vom Typ D geliefert. In den Spurweiten 750, 900 und 1000 mm. Aber auch innerhalb dieses Typs gab es Unterschiede bezüglich Ausstattung (z.B. Toilette und Gepäckkörbe), den Abmessungen des Wagenkastens und der Fensterteilung. Das angebotene Modell ist keinem konkreten Vorbild zuzuordnen.



Länge 72 mm

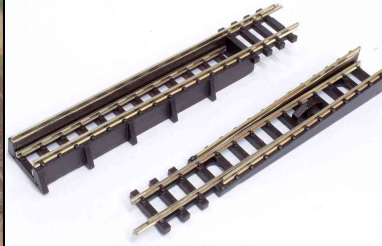
Schienenbus



Rollbockgrube



Nm-9201



Rollbockgrube Basis

Rollbockgrube Spur N/Nm. Geeignet zum vollautomatischen Verladen von 2-achsigen Spur N Wagen auf die LEMISO Rollböcke (Art.-Nr. 1471). Optimiert für Verwendung von Spur N Radsätzen mit ca. 0,9 mm Spurkranzhöhe (herkömmliche Industriemodelle) und Spur N Standard Kupplungsklaunen. Beim Einsatz anderer Radsatzmaße und Kupplungssysteme kann es zu Funktionseinschränkungen kommen.

Die Grube kann 4 Rollböcke aufnehmen. Eine Verlängerung der Rollbockgrube um je 4 aufzunehmende Rollböcke ist möglich mit der "Rollbockgrube Erweiterung".

Automatisches Entkuppeln der schiebenden Lokomotive beim Be- und Entladen unter Verwendung beiliegender Neodym Magnete.

Einbaufertiges Komplettmodell, Gesamtlänge 169 mm.

Nm-9202



Rollbockgrube Erweiterung

Erweiterung der Rollbockgrube um 4 aufzunehmende Rollböcke.

Die Anzahl der möglichen Erweiterungen wird durch den Rollwiderstand der beladenen Rollböcke (speziell in Kurven) und durch die Zugkraft des jeweiligen Triebfahrzeuges begrenzt. Unser Modell der Baureihe 99.22 schafft bis zu 4 verladene 2-Achser, die Lokomotive der Baureihe 199.8 bis zu 6 verladene Zweiaxler. Jeweils in der Ebene.

Einbaufertiges Komplettmodell, Länge 68 mm.



Rollbock



Nm-1471

Rollbock, 4 Stück

Set aus 4 Rollbockwagen zum vollautomatischen Betrieb mit unserer Rollbockgrube (Art.-Nr. 9201). Zur Verladung von 2-achsigen Güterwagen. Für Drehgestellwagen sind diese Modelle in der Regel nicht einsetzbar, nur bei genügend großem Achsabstand im Drehgestell.

Konstruktionsbedingt um die Funktionalität zu realisieren, sind die Modelle ohne konkretes Vorbild.

Schmalspur - Transportwagen

Diese Bauart von Transportwagen wurde bereits von der DRG in den 1930er Jahren beschafft. Sie wurden benötigt, um die Lokomotiven der Schmalspurbahnen in die zentralen Ausbesserungswerke zu transportieren.



Alle Modelle sind mit elektrisch leitenden Gleisen ausgerüstet. Diese lassen sich über Kontakte am Ladegleis mit Spannung versorgen. Die Modelle können somit auch (nicht ganz vorbildgerecht) von Triebfahrzeugen mit eigener Kraft befahren werden.

Nm-3421

Transportwagen Rs



DR, Epoche 4
Nummer: 80 50 977 5505-4 Rs
Länge: 123 mm



Nm-3411

Transportwagen U



DR, Epoche 3/4
Nummer: 40 50 978 5502-8
Länge: 79 mm

Nm-3413

Transportwagen U



DB, Epoche 3
Nummer: Stuttgart 4000
Länge: 79 mm

Um den steigenden Bedarf an Transportwagen für Schmalspurwagen zu decken, entschloss sich die DR Ende der 1970er Jahre neue Fahrzeuge zu beschaffen. Diese entstanden durch Umbau von Wagen der Gattung RS, welche in geringer Stückzahl 1968 in Jugoslawien beschafft wurden. 1984/85 entstanden dann 59 dieser Fahrzeuge im RAW Eberswalde.

Schneepflüge



Ende der 1980er Jahre bestellte die DR im RAW Meiningen eine Anzahl Schneepflüge für ihre Schmalspurbahnen. Diese waren weitestgehend baugleich und wurden in den Spurweiten 750/900/1000 mm ausgeführt.

Nm-3431

Schneepflug HSB



DR, Epoche 4/5
Nummer: 99-01-86 SPS 074
Länge: 60 mm

Das Vorbild dieses Modells befindet sich heute noch bei der HSB, kam dort aber kaum zum Einsatz.

Nm-3432

Schneepflug Molli



DR, Epoche 4/5
Nummer: 98-33-13 SPS 081
Länge: 60 mm

Das Vorbild dieses Modells kam zum Molli, kam dort aber bis auf einige Probefahrten nicht zum Einsatz. Er gelangte 2008 als Leihgabe an das Technikmuseum Pütnitz.

Gleise



Gleise

Dank der Spurweite von 6,5 mm, können alle unsere Fahrzeuge auf handelsüblichem Spur-Z Gleismaterial eingesetzt werden.

Der Selbstbau von Finescale-Gleisen ist nicht jedermanns Sache. Deshalb haben wir uns entschlossen ein einfaches zu verarbeitendes Gleissystem für die Spurweite Nm zu entwickeln.

Komplexe Elemente wie Weichen bieten wir als Fertigmodelle an. Gerade und gebogene Gleise können Sie sich einfach aus den angebotenen Schwellenbändern und Gleisprofilen selber herstellen. Im Bahnhofsbereich empfehlen wir die Verwenung der Gegenbögen für weichen, für ein exakteres Arbeiten und spannungsfreies Verlegen der Gleise.

Wir verwenden für unsere Gleise ein Code 60 Schienenprofil. Auf diesem können alle Spur-Z und N Fahrzeuge mit Radsätzen gemäß NEM 310 verkehren. Die Gleise können mit dem Untergrund verklebt oder genagelt werden. Für diesen Fall befinden sich an der Unterseite der Schwellen vorbereitete Bohrungen. Diese können mit einem kleinen Dorn durchstochen werden.

Nm-9001



Schienenprofil, 1 Stück

1 Stück, Länge 609 mm
Schienenprofil Code 60 zur Verwendung mit den LEMISO Schwellenbändern (Art. Nr. 9101, 9102, 9103, 9104).

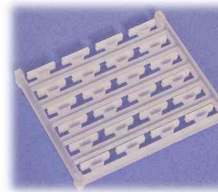
Nm-9002



Schienenverbinder, 24 Stück

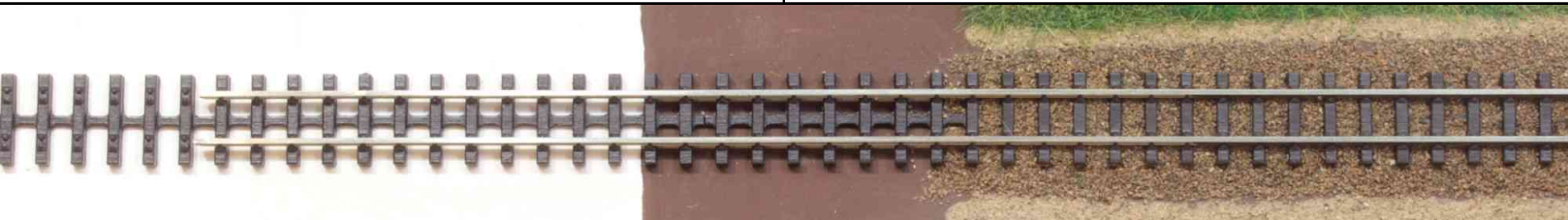
24 Schienenverbinder aus Stahl

Nm-9003



Isolierverbinder

24 Stück Isolier-Schienenverbinder



Schwellenbänder



Nm-9102



Schwellenband Nm, 5 x 110 mm

Schwellenband für Nm Gleis (6,5 mm), ohne Schienenprofil, flexibel
Es kann das das Schienenprofil Art. Nr. 9001 eingezogen werden.



Nm-9108



Schwellenband Beton Nm, 5 x 110 mm

Schwellenband für Nm Gleis mit Betonschwellen (6,5 mm), ohne Schienenprofil, flexibel
Es kann das das Schienenprofil Art. Nr. 9001 eingezogen werden.
Einseitig befinden sich Aussparungen für Schienverbinder zum Anschluß an Weichen oder zum Platzieren der Verbinder.



Nm-9109



Schwellenband Stahl Nm, 5 x 110 mm

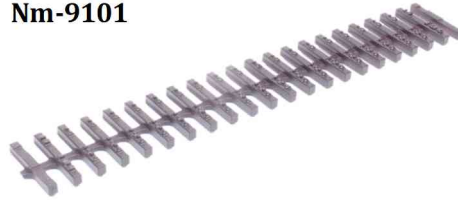
Schwellenband für Nm Gleis mit Y-Stahlschwellen (6,5 mm), ohne Schienenprofil, flexibel
Es kann das das Schienenprofil Art. Nr. 9001 eingezogen werden.
Einseitig befinden sich Aussparungen für Schienverbinder zum Anschluß an Weichen oder zum Platzieren der Verbinder.



Schwellenbänder



Nm-9101

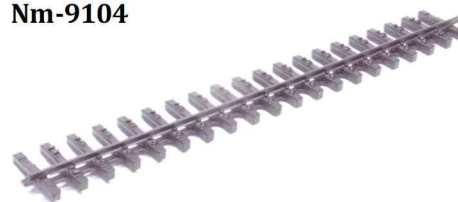


Schwellenband 3-Schienen Gleis, 5 x 110mm

Schwellenband für 3-Schienen Gleis (N/Nm), ohne Schienenprofil, flexibel.
Es kann das das Schienenprofil Art. Nr. 9001 eingezogen werden.



Nm-9104



Schwellenband Nm Zwangsschiene, 5 x 110 mm

Schwellenband für Nm Gleis (6,5 mm) mit Zwangsschiene, ohne Schienenprofil, flexibel.
Es kann das das Schienenprofil Art. Nr. 9001 eingezogen werden.



Nm-9103



Schwellenband N, 5 x 110 mm

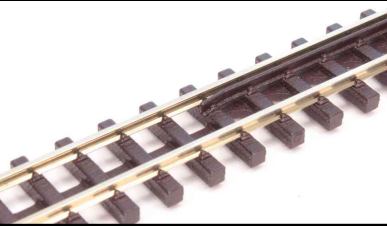
Schwellenband für N Gleis (9 mm), ohne Schienenprofil, flexibel.
Es kann das das Schienenprofil Art. Nr. 9001 eingezogen werden.



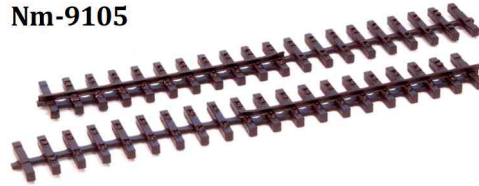
Gleise



Schwellenbänder

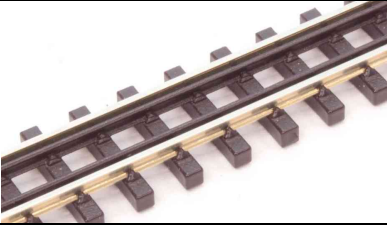


Nm-9105

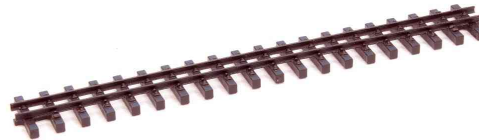


Schwellenband Nm mit Zwangsschiene, Endstück, 2x110 mm

Schwellenband für Nm Gleis (6,5 mm) mit Zwangsschiene links und rechts endend. Zur Kombination mit dem Schwellenband 9104 welche in Gleisbögen zur Anwendung kommen können. 2 Stück, ohne Schienenprofil, flexibel. Es kann das Schienenprofil Art. Nr. 9001 eingezogen werden.

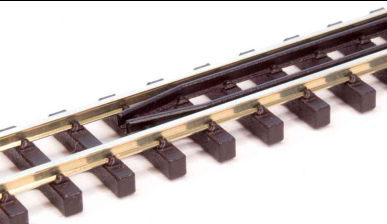


Nm-9106



Schwellenband Nm mit Fangschienen, 2 x 110 mm

Schwellenband für Nm Gleis (6,5 mm) mit Fangschienen, zur Darstellung von Gleisen im Brückenbereich. 2 Stück, starr, ohne Schienenprofil. Es kann das Schienenprofil Art. Nr. 9001 eingezogen werden.

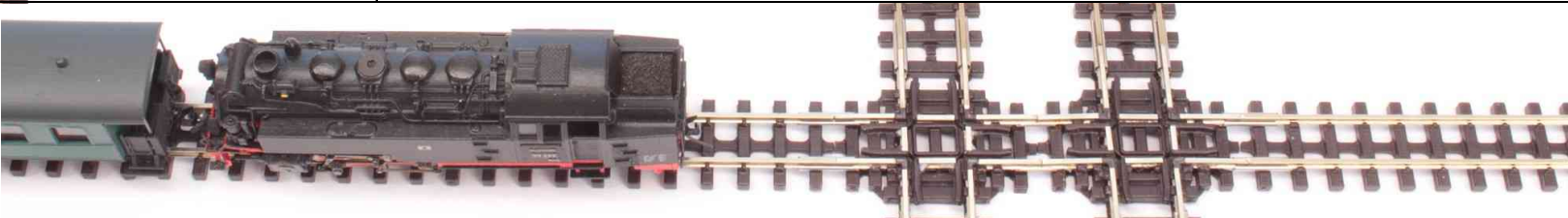


Nm-9107



Schwellenband Nm mit Fangschienen, Endstück, 2x110 mm

Schwellenband für Nm Gleis (6,5 mm) mit Fangschienen, Endstück, starr. Zur Kombination mit dem Schwellenband 9106 oder von Gleisen im Bereich von Bahnübergängen. Im Bereich der Fangschienen ist das Schwellenband starr. 2 Stück, ohne Schienenprofil. Es kann das Schienenprofil Art. Nr. 9001 eingezogen werden.



Straßengleis

Eines der bekanntesten Merkmale der Schmalspurbahn Molli ist die Ortsdurchfahrt in Bad Doberan. Aber auch im Harz verkehrt die Bahn stellenweise im Straßenbereich. Dafür bieten wir hier verschiedene Formstücke an, in welche unsere Gleisprofile eingezogen werden können. Sie brauchen sich dann lediglich noch um die benachbarte Pflasterung kümmern. Aber auch Bahnübergänge lassen sich mit Hilfe dieser Elemente einfach und vorbildgerecht gestalten.

Nm-9111



**Pflastergleis gerade,
110 mm, 2 Stück**

2 Stück gerade Pflasterbettungen für Straßengleis ohne Schienenprofile. Es kann das Schienenprofil Art. Nr. 9001 eingezogen werden. Länge je 110 mm. Breite 16 mm.

Nm-9112



**Pflastergleis gebogen,
R=300mm, 15°, 2 Stück**

2 Stück gebogene Pflasterbettungen für Straßengleis ohne Schienenprofile. Es kann das Schienenprofil Art. Nr. 9001 eingezogen werden. Radius 300 mm, 15°, Breite 16 mm.

Nm-9121



**Betongleis gerade,
110 mm, 2 Stück**

2 Stück gerade Betonplatten Bettungen für Straßengleis ohne Schienenprofile. Es kann das Schienenprofil Art. Nr. 9001 eingezogen werden. Länge je 110 mm. Breite 16 mm.

Nm-9122



**Betongleis gebogen,
R=300mm, 15°, 2 Stück**

2 Stück gebogene Betonplatten Bettungen für Straßengleis ohne Schienenprofile. Es kann das Schienenprofil Art. Nr. 9001 eingezogen werden. Radius 300 mm 15°, Breite 16 mm.

Weichen

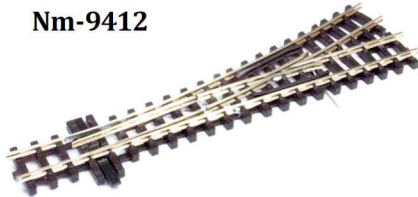
Nm-9411



Weiche rechts

Rechtsweiche Nm. Länge 110 mm.
Abzweigwinkel 15°.

Nm-9412



Weiche links

Linksweiche Nm. Länge 110 mm.
Abzweigwinkel 15°.

Nm-9421



**Weiche Abzweig
Schmalspur rechts**

Weichenabzweig Schmalspur vom
Dreischienengleis nach rechts.
Einbaufertiges Komplettmodell.
Länge 110 mm. Abzweigwinkel 15°.

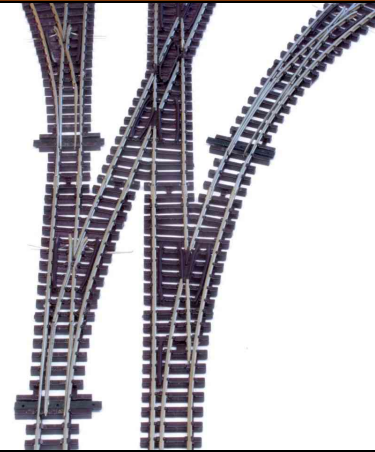
Nm-9422



**Weiche Abzweig
Schmalspur links**

Weichenabzweig Schmalspur vom
Dreischienengleis nach links.
Einbaufertiges Komplettmodell.
Länge 110 mm. Abzweigwinkel 15°.

Wie alle unsere Produkte, sind auch unsere Weichen als Fertigmodelle erhältlich. Alle Weichen besitzen ein polarisiertes Herzstück, welches durch einen externen Schalter mit Spannung versorgt werden muss. Für die Verbindung der Herzstückgleise zur übrigen Anlage verwenden Sie daher Isolier-Schienenverbinder. Als Weichenantrieb empfehlen wir motorische Antriebe mit Schaltkontakt. Verwenden sie einen flexiblen Stelldraht, um die Zungenmechanik nicht zu überlasten. Die Spannungsversorgung der Weichenzungen erfolgt über eine Lötverbindung zur Backenschiene. Die Zungenschienen sind vom Herzstück elektrisch getrennt.



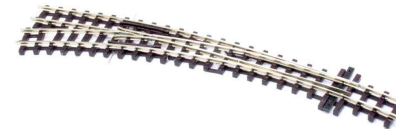
Nm-9431



Bogenweiche rechts

Bogenweiche Nm rechts.
Einbaufertiges Komplettmodell.
Radius 330/220 mm.

Nm-9432



Bogenweiche links

Bogenweiche Nm links.
Einbaufertiges Komplettmodell.
Radius 330/220 mm.

Elemente 3-Schienengleis

Auf Bahnhöfen, in denen Gleise verschiedene Spurweiten aufeinandertreffen, werden mitunter Dreischienengleise verwendet. Dies um Bahnsteige mit Fahrzeugen der beiden Spurweiten gemeinsam zu benutzen. Oder aber auch um nahe gelegene Anschlussgleise mittels nur einer Gleistrasse zu bedienen, um die Güter nicht umladen zu müssen. Für die Nachbildung solcher Szenen bieten wir Ihnen hier einige Elemente an.



Nm-9311



Gleiswechsel rechts-links

Gleiswechsel für 3-Schienen Gleis von der rechten auf die linke Gleisseite (in Fahrtrichtung). Einbaufertiges Komplettmodell. Länge 110 mm.

Nm-9312



Gleiswechsel links-rechts

Gleiswechsel für 3-Schienen Gleis von der linken auf die rechte Gleisseite (in Fahrtrichtung). Einbaufertiges Komplettmodell. Länge 110 mm.

Nm-9321



Abzweig Schmalspur rechts

Abzweig Schmalspur- vom 3-Schienenngleis nach links. Typ A. Einbaufertiges Komplettmodell. Länge 110 mm. Abzweigwinkel 15°.

Nm-9322



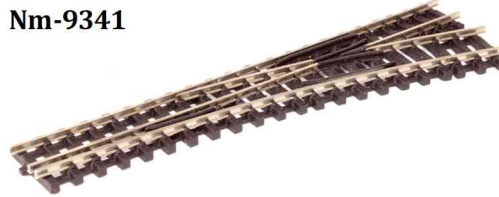
Abzweig Schmalspur links

Abzweig Schmalspur- vom 3-Schienenngleis nach rechts. Typ A. Einbaufertiges Komplettmodell. Länge 110 mm. Abzweigwinkel 15°.

Elemente 3-Schienenngleis



Nm-9341



Abzweig Normalspur Typ A, rechts

Abzweig Normalspur- vom 3-Schienenngleis nach rechts. Typ A. Einbaufertiges Kompletmodell. Länge 110 mm. Abzweigwinkel 15°.

Nm-9342



Abzweig Normalspur Typ A, links

Abzweig Normalspur- vom 3-Schienenngleis nach links. Typ A. Einbaufertiges Kompletmodell. Länge 110 mm. Abzweigwinkel 15°.

Nm-9343



Abzweig Normalspur Typ B, rechts

Abzweig Normalspur- vom 3-Schienenngleis nach rechts. Typ B. Einbaufertiges Kompletmodell. Länge 110 mm. Abzweigwinkel 15°.

Nm-9344



Abzweig Normalspur Typ B, links

Abzweig Normalspur- vom 3-Schienenngleis nach links. Typ B. Einbaufertiges Kompletmodell. Länge 110 mm. Abzweigwinkel 15°.

Kreuzungen



Nm-9331

Kreuzung N/Nm rechts-links

Kreuzung N/Nm, Schmalspurgleis von rechts nach links kreuzend. Einbaufertiges Komplettmodell. Länge 130 mm. Kreuzungswinkel 15°

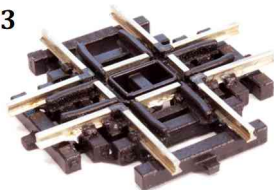


Nm-9332

Kreuzung N/Nm links-rechts

Kreuzung N/Nm, Schmalspurgleis von links nach rechts kreuzend. Einbaufertiges Komplettmodell. Länge 130 mm. Kreuzungswinkel 15°

Nm-9333



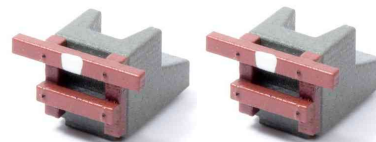
Kreuzung N/Nm, 90°

Kreuzung N/Nm, 90°. Einbaufertiges Komplettmodell. Länge 31 x 31 mm.



Prellböcke

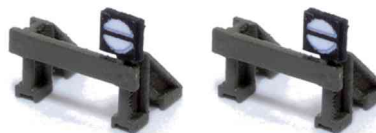
Nm-9203



Betonprellbock HSB, 2 Stück

Betonprellbock bei den Harzer Schmalspurbahnen. Lackiertes Fertigmodell zum Aufkleben auf das Gleis (6,5 mm Spurweite).

Nm-9204



Stahlprellbock Molli, 2 Stück

Stahlprellbock bei der Schmalspurbahn Molli. Lackiertes Fertigmodell zum Aufkleben auf das Gleis (6,5 mm Spurweite).



Gegenbögen

Die neu ins Programm aufgenommenen Gegenbögen mit einem Winkel von 15° erleichtern die Verlegung von Gleisen im Bahnhofsbereich und erlauben somit ein exakteres Arbeiten.

Der Parallelgleisabstand von 31 mm ergibt sich bei der gegenüberliegenden Montage von Weichen.

Passgenau für den Einsatz unserer Untersuchungsgruben im Auhagen-Loksuppen ist der Gegenbogen für einen Parallelgleisabstand von 36 mm.

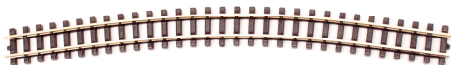
Nm-9504



Gegenbogen Weiche, 31 mm Abstand

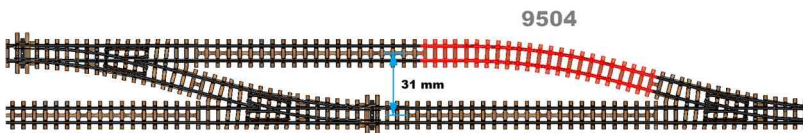
Abzweigwinkel 15°. In Verbindung mit unseren Weichen und Abzweigen stellt sich ein Parallelgleisabstand von 31 mm ein.

Nm-9505



Gegenbogen Weiche, 36 mm Abstand

Abzweigwinkel 15°. In Verbindung mit unseren Weichen und Abzweigen stellt sich ein Parallelgleisabstand von 36 mm ein.



Adaptergleise

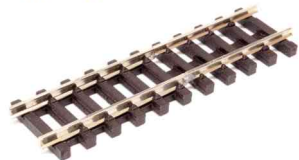
Nm-9501



Adaptergleis Fleischmann, 2 Stück

2 Adaptergleise zur Verbindung des Lemiso N-Gleises an Fleischmann Gleise. Es wurde das Gleisprofil des Fleischmann-Gleises ohne Bettung verwendet. Das Gleis kann auch an das Fleischmann Bettungsgleis angeschlossen werden. Länge: je 55 mm

Nm-9502



Adaptergleis Minitrix, 2 Stück

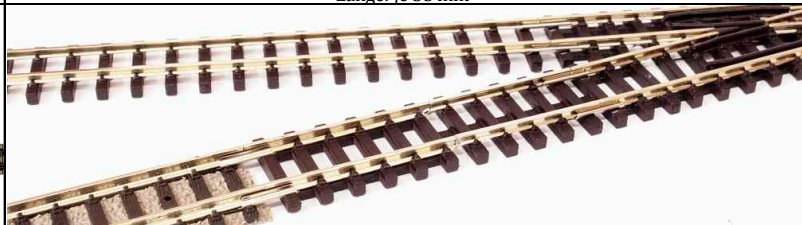
2 Adaptergleise zur Verbindung des Lemiso N-Gleises an Minitrix Gleise. Verwenden Sie bitte die Minitrix-Schienenverbinder auf der einen, die LEMISO-Schienenverbinder auf der anderen Seite. Länge: je 55 mm

Nm-9503



Adaptergleis Peco, 2 Stück

2 Adaptergleise zur Verbindung des Lemiso N-Gleises an Peco Code 55 Gleise. Verwenden Sie bitte die Peco-Schienenverbinder auf der einen, die LEMISO-Schienenverbinder auf der anderen Seite. Länge: je 55 mm



Schlacke- und Untersuchungsgruben



Unsere Schlackegrube ist der Grube in Wernigerode nachempfunden.

Alle Gruben werden ohne Schienenprofile ausgeliefert. Es kann das Schienenprofil 9001-Nm eingezogen werden.

Die Gruben können mittels LED Bauform 0602 beleuchtet werden Einfach die vorverdrahteten LED's in die entsprechenden Aufnahmen einfädeln.

Nm-9206



Schlackegrube

Schlackegrube ohne Gleisprofile, Vorbereitet zur Installation von 8 vorverdrahteten LED's Bauform 0602.

Ohne Gleisprofile.

Es kann das das Schienenprofil Art. Nr. 9001 eingezogen werden.

Nm-9205



Untersuchungsgrube

Untersuchungsgrube zum Einbau in Lokschuppen. Vorbereitet zur Installation von 4 vorverdrahteten LED's Bauform 0602.

Ohne Gleisprofile.

Es kann das das Schienenprofil Art. Nr. 9001 eingezogen werden.

Nm-9207



Set für Lokschuppen

Set bestehend aus 2 Untersuchungsgruben und einem Ausgleichsbogen für einen Parallelgleisabstand von 35 mm. Die Gruben passen maßlich genau in die Bodenplatte des Auhagen- Lokschuppens (Best. Nr. 14470). In Verbindung mit unseren Weichen stellt das beiliegende Gleis den korrekten Parallelgleisabstand her.

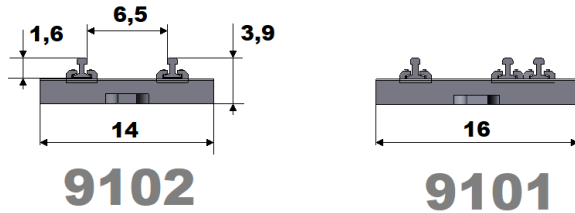


Gleisgeometrie

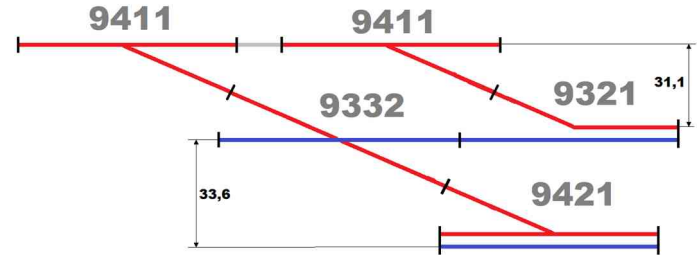
Hier finden Sie einige Angabe zur Planung Ihrer Gleisanlagen

■ Normalspur (9 mm)
 ■ Schmalspur (6,5 mm)

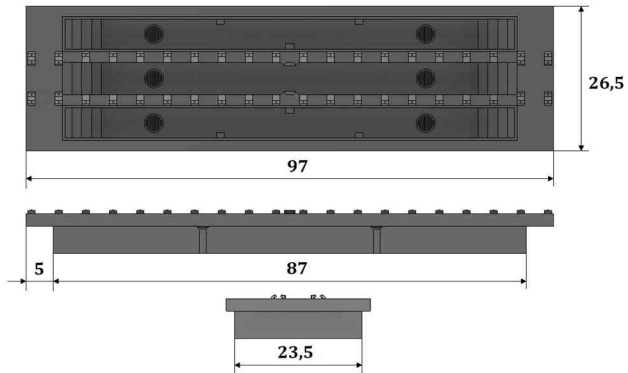
Querschnitt der Gleise



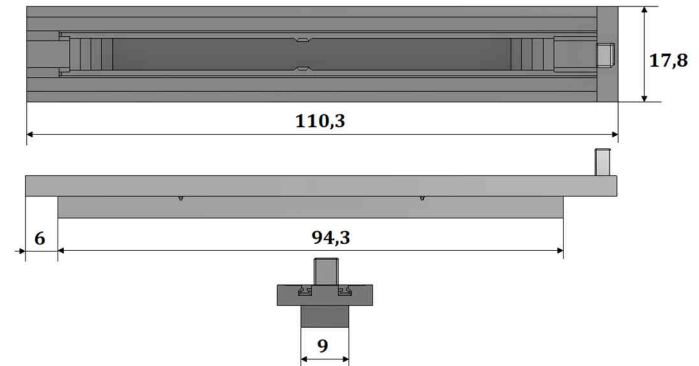
Parallelgleisabstände



Schlackegrube

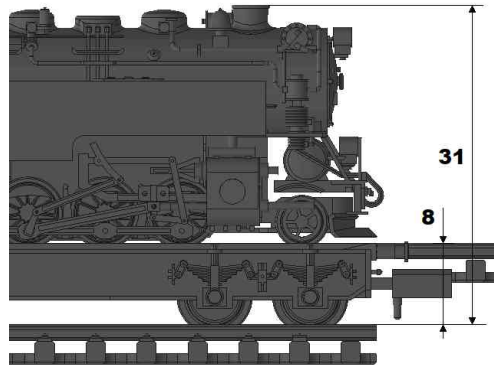
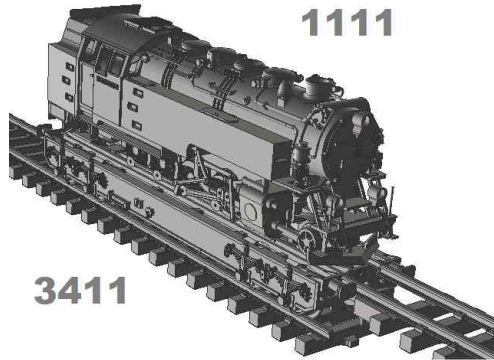


Untersuchungsgrube

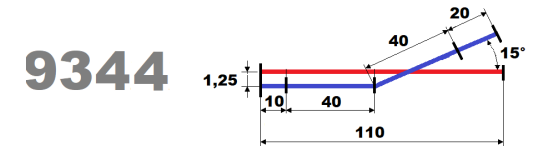
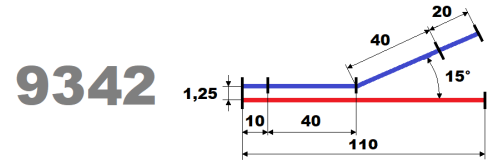
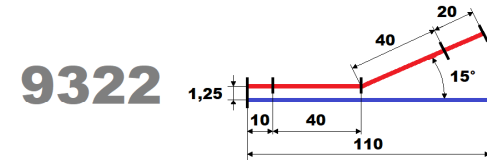
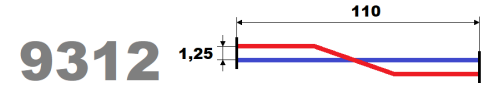
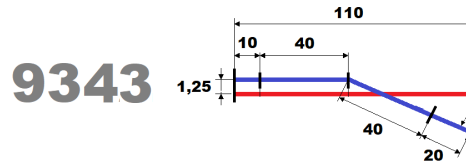
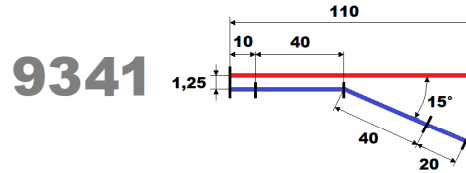
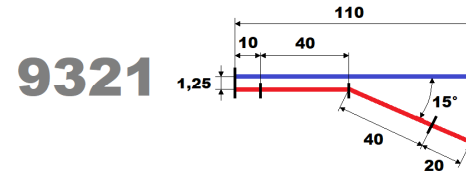
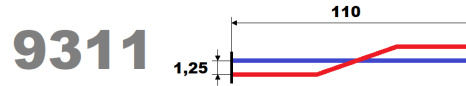


Gleisgeometrie

Rampe Transportwagen



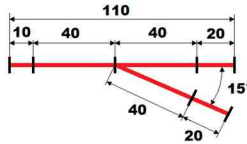
Gleiselemente



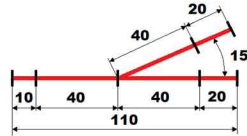
Gleisgeometrie

Gleiselemente

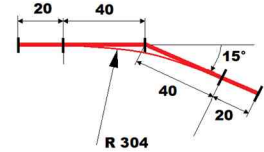
9411



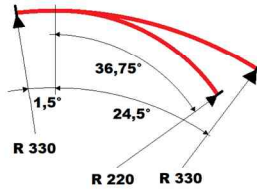
9412



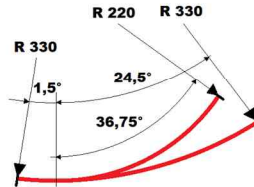
9504



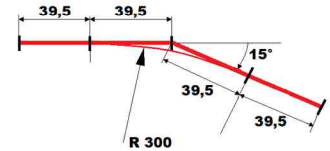
9431



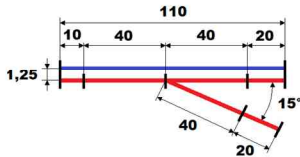
9432



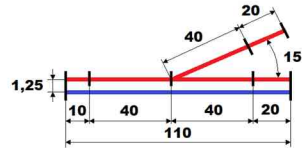
9505



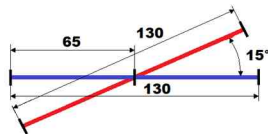
9421



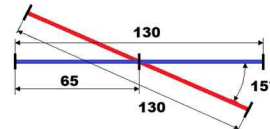
9422



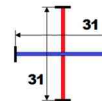
9331



9332

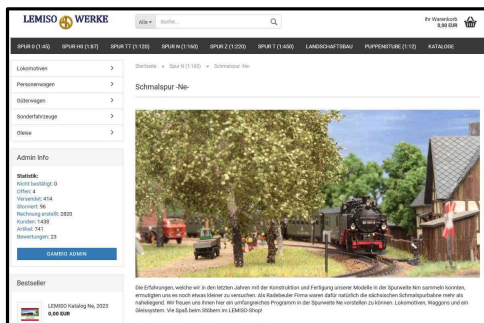


9333



Alle Artikel sind in unserem Webshop erhältlich.
Besuchen Sie uns auf:

www.lemiso.de



Entdecken Sie dort auch unser Angebot an Figuren, Gebäuden,
Landschaftsbauartikeln, Gleisen und Fahrzeugen in den Spurweiten
T (1:450) bis 0 (1:45).

Impressum:

LEMISO - WERKE

Meißner Straße 307
01445 Radebeul

Tel. 0176 64123156
E-Mail info@lemiso.de
Internet: www.lemiso.de

Vertretungsberechtigter Geschäftsführer:
Stephan Lehmann

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE252608941



LEMISO  WERKE