

## Neues für 2019

Deutsche Reichsbahn (DR) VT 133 506 Wismar-Bus Typ B  
 Deutsche Reichsbahn (DR) VT 133 507 Wismar-Bus Typ B  
 Deutsche Reichsbahn (DR) VT 133 513 Wismar-Bus Typ B



HO 1:87

Exklusives Handarbeitsmodell in  
 limitierter Auflage von je 200 Stück

Fertigmodell oder Bausatz

Bausatz mit fahrfertig montiertem  
 Metallfahwerk  
 fertiges Kunststoffgehäuse mit Dach  
 Anbauteile in Weißmetall- und  
 Messingbauweise in hochdetaillierter  
 Nachbildung;  
 Dachgepäckträger, Aufstiegsleiter und  
 Drehtüren in Messing-Ätzbauweise;  
 Inneneinrichtung und freier Fenster-  
 durchblick.  
 5-poliger Motor mit Schwungrad  
 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  
 Klebtechnik.

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

DR VT 133 506 Wismar-Bus Typ B  
 DR VT 133 507 Wismar-Bus Typ B  
 DR VT 133 513 Wismar-Bus Typ B  
 1435 mm

Die Deutsche Reichsbahn (DR) 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 (Bildmitte), aus dem T 1021 der VT 133 506  
 (links) und aus dem T 1022 der VT 133 507 (rechts). Alle 3 Fahrzeuge wurden von der  
 Waggonfabrik Wismar gebaut und gehören zum 2935 mm breitem Typ Hannover B mit  
 achteckigem Wagenkasten. VT 133 513 besitzt - als einer von nur 3 Wismar-Bussen  
 überhaupt - Drehtüren. Der Achsstand beträgt nur 3500 mm, bei den VT 133 506  
 und 507 sind es 4000 mm. Eine Toilette ist zugunsten einer größeren Nutzfläche  
 nicht vorhanden. Der Dachgepäckträger mit Läutwerk und beidseitiger typischer  
 Doppelstiegleiter gehören zum Standard. Gepäckkörbe an den Motorvorbauten  
 waren nie montiert. Die DR baute je 2 neue 50-PS-Phänomen-Dieselmotoren  
 inklusive neuem Kühler in die erforderlicher Weise leicht geänderten Vorbauten ein.  
 Die normalspurigen Wismar Busse verkehrten bis zum Ende der  
 Sechziger Jahre und wurden nach einigen Jahren Standzeit abgebrochen.

HO 16,5 mm

			Euro
1280/16	DR VT 133 506 Wismar-Bus	Bausatz	269
1280/26	DR VT 133 506 Wismar-Bus	Fertigmodell rot/beige	569
1281/16	DR VT 133 507 Wismar-Bus	Bausatz	269
1281/26	DR VT 133 507 Wismar-Bus	Fertigmodell rot/beige	569
1284/16	DR VT 133 513 Wismar-Bus (mit Drehtüren)	Bausatz	269
1284/26	DR VT 133 513 Wismar-Bus (mit Drehtüren)	Fertigmodell rot/beige	569

Vorbestellpreise gelten bis zur Auslieferung

Sylter Verkehrsgesellschaft Dieseltriebwagen T 27  
 Kreisbahn Emden-Pewsum-Greetsiel Dieseltriebwagen T 54  
 Kreisbahn Emden-Pewsum-Greetsiel Dieseltriebwagen T 54 Umbauversion



Foto: Ludger Kenning

H0m - HOe 1:87

Exklusives Handarbeitsmodell in  
 limitierter Auflage

Fertigmodell oder Bausatz

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. 50 km/h; Stromabnahme von allen Rädern; RP 25-Radsätze;  
 Für den Einbau eines Digitaldecoders ist ein Fach mit verschraubten Deckel im Unterboden vorgesehen;  
 Verdeckte Kabelführungen unter den Sitzleisten; vorbereitet für individuellen Beleuchtungseinbau;  
 Funktionsfähige Originalkupplungen und Modellkuppelhaken liegen bei;  
 kleinster befahrbarer Radius:  
 H0m 340 mm, HOe 340 mm  
 Zurüstteile sind nicht erforderlich.  
 Montage in Kleb- oder Löttechnik  
 Zeitaufwand für die Erstellung eines fertigen Modells aus diesem Bausatz je nach Variante zwischen 18 und 20 Stunden

SVG Dieseltriebwagen T 27  
 EPG Dieseltriebwagen T 54

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 Kreisbahn Emden-Pewsum-Greetsiel lief der Triebwagen unter der Bezeichnung T 54.  
 Die ständig dem Nordseewind ausgesetzten in undichten gefassten Frontfenster verrotteten schnell. Folglich wurde Abhilfe mit neuen Frontblechen und je 2 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.

Vorbestellpreise gültig bis 30. September 2019

H0m	HOe		EURO
1261/12	1261/09	SVG Dieseltriebwagen T 27	Bausatz 329
1261/22	1261/29	SVG Dieseltriebwagen T 27	Fertigmodell 769
1262/12	1262/09	EPG Dieseltriebwagen T 54	Bausatz 329
1262/22	1262/29	EPG Dieseltriebwagen T 54	Fertigmodell 769
1263/12	1263/09	EPG Dieseltriebwagen T 54 Umbau	Bausatz 329
1263/22	1263/29	EPG Dieseltriebwagen T 54 Umbau	Fertigmodell 769

## Neues für 2019

### Deutsche Reichsbahn / Deutsche Bundesbahn Bottwartalbahn Kranwagen 401 - 403



Foto: Ludger Kenning

H0m - HOe 1:87

Exklusives Handarbeitsmodell in  
limiterter Auflage

Bausatz und Fertigmodell

Modell in Weißmetall- und Messing-  
bauweise in hochdetaillierter Nach-  
bildung.

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, H0m 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.

Deutsche Reichsbahn / Deutsche Bundesbahn  
Bottwartalbahn Kranwagen 401 - 403

Kranwagen dieses Typs sind seit Ende des 19. Jahrhunderts 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 Trag-  
fähigkeit zwischen 0,5 und 1,5 t.

Die Bottwartalbahn erhielt 1894 zwei Kranwagen mit den Nummern 401 und 402.  
Ein dritter Wagen folgte 1902 mit der Nummer 403.

Die Wagen wurden stets als mobile Stationskräne im Güterladungsverkehr  
verwendet. Folglich sind auch keine Schutzwagen vorhanden gewesen.

Vorbestellpreise gültig bis 31. März 2018

H0m	HOe		EURO
1065/12	1065/09	DR / DB Bottwartalbahn Kranwagen 401-403 Bausatz	77
1065/22	1065/29	DR / DB Bottwartalbahn Kranwagen 401-403 Fertigmodell	275

Die noch ausstehenden Neuheiten aus den Vorjahren werden Modell  
für Modell konstruiert und produziert.

Der Bestellreihenfolge entsprechend wird ausgeliefert.

Unsere Internet-Seiten informieren über den jeweils aktuellen Sachstand.