



1:160

Nm



Das Schmalspurbahn Programm der

**LEMISO**  **WERKE**

Januar 2022

Gesamtprogramm Nm 2022

# 2022



Liebe Modellbahnfreunde der schmalen Spur im Maßstab 1 zu 160,

vor einem Jahr haben wir unser Nm-Programm mit 60 Artikeln gestartet. Wir freuen uns, Ihnen mit diesem Katalog insgesamt 110 Artikel anbieten zu können. Dabei 17 Neuheiten. Insgesamt sind aktuell 12 Triebfahrzeuge, 58 Wagen und 40 Artikel zum Gleissortiment im Angebot.

Neu ab Januar ist die Neubaulokomotive BR 99.23-24 der Harzer Bahnen, dazu vier Rekowagen der DR. Für die Liebhaber der Epoche 1 haben wir jetzt auch einen Zug der Nordhausen-Wernigeroder-Eisenbahn im Angebot. Sowie zwei Traditionswagen des Mollis.

Das Schwellenband für das LEMISO Gleissystem ist jetzt auch in Betonschwellen- und Y-Stahlschwellenoptik erhältlich.

Gern realisieren wir auch individuelle Kundenwünsche bezüglich der Farbgebung oder Formvarianten unserer Modelle. So entstanden z.B. bereits Epoche 2 Modelle der Mollis-Lok und der BR 99.22. Schreiben Sie uns einfach!

Und nun viel Freude mit unserem neuen Katalog.

Ihr Team der LEMISO – WERKE.





2022



# 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 dem 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 Döberan 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.

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

Länge 65 mm

## 2121-Nm Dampflokom BR 99.32 DR, Epoche 4



## 2123-Nm Dampflokom BR 99.32 Mecklenburgische Bäderbahn Molli, Epoche 6





## 2321-Nm



Länge: 61 mm  
Betriebsnummer 996-003

## Post/ Gepäckwagen DR, Epoche 3/4

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.

## 2211-Nm



Länge: 73 mm  
Betriebsnummer 990-206

## Altbau-Personenwagen mit Oberlicht

### DR, Epoche 3/4

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 in Museen im Einsatz bei der Bäderbahn Mollri.

## 2221-Nm



Länge: 73 mm  
Betriebsnummer 990-310

## Altbau-Personenwagen

### DR, Epoche 3/4

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

## 2231-Nm



Länge: 73 mm  
Betriebsnummer 990-313

## Altbau-Personenwagen mit Tonnendach

### DR, Epoche 3/4

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





**2212-Nm**

## Historischer Wagen 17 MBB, Epoche 6

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.



Länge: 73 mm

**2213-Nm**

## Historischer Wagen 14 MBB, Epoche 6

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.



Länge: 73 mm

**2241-Nm**



Länge: 73 mm  
Betriebsnummer 990-003

**2311-Nm**



Länge: 62 mm  
Betriebsnummer 996-004

**2331-Nm**



Länge: 62 mm  
Betriebsnummer 996-004

## Einheits-Personenwagen DR, Epoche 3/4

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

## Einheits-Post/Gepäckwagen DR, Epoche 3

Passend zu den 4 Einheits-Personenwagen des Jahres 1930 lieferte die Waggonfabrik Wismar 1933 auch einen Post- und Gepäckwagen.

## Einheits-Gepäckwagen DR, Epoche 4

1975 wurde der Einheits-Post/Gepäckwagen umgebaut. Es wurde das Postabteil entfernt, zugehörige Türen und Fenster verschlossen. Die Lackierung wurde dabei von vorher zweifarbig in einfarbigrot geändert. 1982 wurde der Wagen dann komplett rekonstruiert und erhielt eine offene Bühne.



Foto: Robert Dröse

## 2252-Nm

### Reko-Personenwagen mit Stahldach MBB, Epoche 6

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



Länge: 73 mm  
Betriebsnummer 990-102

## 2262-Nm

### Reko-Personenwagen mit Holzdach MBB, Epoche 6

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



Länge: 73 mm  
Betriebsnummer 990-310





## 2272-Nm



Länge: 73 mm  
Betriebsnummer 990-304

## Reko-Personenwagen mit Traglastenabteil MBB, Epoche 6

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 zweiseitigen Traglastenwagen erfolgte im Jahr 2000.

## 2282-Nm



Länge: 73 mm  
Betriebsnummer 990-316

## Salonwagen MBB, Epoche 6

Dieser Wagen war ursprünglich ein gedeckter Güterwagen und wurde 1927 von der Waggonfabrik Wismar geliefert. Nach Einstellung des 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. Der Rahmen wurde dabei verlängert. Eine Erneuerung der Inneneinrichtung mit nunmehr 28 Sitzplätzen erfolgte 1998/99.

## 2263-Nm



Länge: 67 mm  
Betriebs-Nr. 990-210

## Reko-Personenwagen, 5 Fenster MBB, Epoche 6

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

## 2273-Nm



Länge: 73 mm  
Betriebs-Nr. 990-210

## Reko-Personenwagen mit Traglastenabteil MBB, Epoche 6

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

## 2352-Nm



Länge: 96 mm  
Betriebs-Nr. 996-006

## Großraum Gepäckwagen MBB, Epoche 6

Dieser Wagen ist einer von 2 Großraumgepäckwagen mit Rollstuhlabteil. Er wurde 2008 vom Dampflokwerk Meiningen für den Molln gebaut.

## 2292-Nm



Länge: 73 mm  
Betriebs-Nr. 990-315

## Reko-Personenwagen mit Tonnendach MBB, Epoche 6

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

## 2293-Nm



Länge: 73 mm  
Betriebs-Nr. 990-312

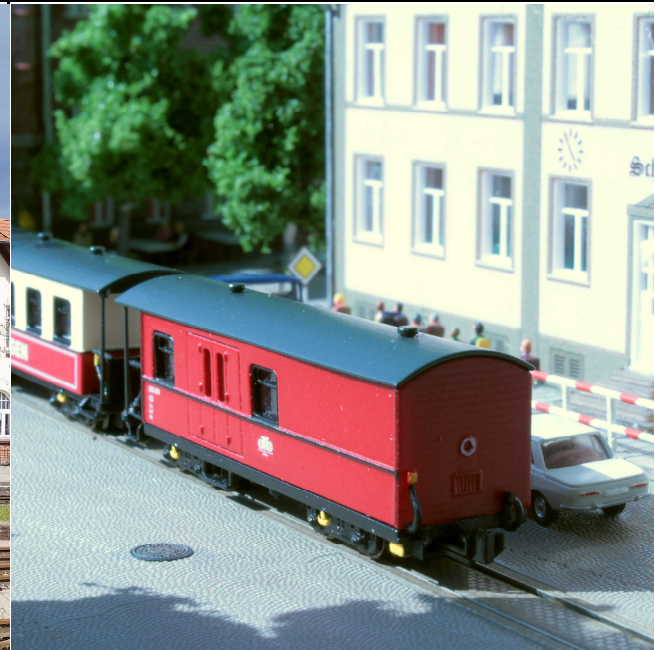
## Reko-Personenwagen mit Tonnendach MBB, Epoche 6

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





Foto: Robert Dröse



2342-Nm

### Gepäckwagen MBB, Epoche 6

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.



Länge 64,5 mm Betriebsnummer 996-004





## 2411-Nm



Länge: 59 mm  
Betriebs-Nr. 98-01-59

## 2421-Nm



Länge: 60 mm  
Betriebs-Nr. 98-02-04

### geschlossener Güterwagen DR, Epoche 3/4

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.

### geschlossener Güterwagen mit Bühne DR, Epoche 3/4

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.

## 2431-Nm



Länge: 55 mm  
Betriebs-Nr. 98-02-55

## 2441-Nm



Länge: 60 mm  
Betriebs-Nr. 98-02-52

## 2451-Nm



Länge: 60 mm  
Betriebs-Nr. 98-03-02

### offener Güterwagen DR, Epoche 3/4

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

### offener Güterwagen mit Bühne DR, Epoche 3/4

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.

### offener Güterwagen mit Bremserhaus DR, Epoche 3/4

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-Cafe als Terrasse aufgestellt. Heute verkehrt der Wagen aufgearbeitet im historischen Güterzug des Molli.



# Bäderbahn Molli





### 1111-Nm Dampflokk BR 99.22 DR, Epoche 3/5

Die DRG ließ zur Ablösung älterer preußischer Lokomotiven die Baureihe 99.22 konzipieren, zu ihrer Zeit die stärkste deutsche Schmalspurlokomotive. Geliefert wurden 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 Betriebsstellung 1966 auf ihrer Stammstrecke und kam danach im Harz zum Einsatz. Nach ihrem Vorbild wurden ab 1953 die Neubaulokomotiven 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, Glockenanker motor mit  
Schwungmasse, 3-Licht Spitzensignal  
vorne, analoges Modell, keine  
Digitalschnittstelle. Empfehlener  
Mindestradius 195 mm.

Länge: 75 mm  
Betriebsnummer 99 222

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 Modell nachgestellt werden können. Die LEMISO-WERKE bieten Ihnen hierfür die Möglichkeit. Personennverkehr, Güterverkehr mit schmalspurigen Wagen, Rollbock- und Rollwagenverkehr bis hin zum Einsatz eines Schneepfluges.

Viel Vergnügen auf den folgenden Seiten!







### 1151-Nm Dampflokk BR 99.23-24 DR, Epoche 3/5

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 Restfeuerung 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, Glockenanker motor mit  
Schwungmasse, 3-Licht Spitzensignal  
vorn und hinten, mit der Fahrtrichtung  
wechselnd,  
analoges Modell, keine  
Digitalschnittstelle. Empfehlener  
Mindestradius 195 mm.

Länge: 75 mm  
Betriebsnummer: 99 7241-5





## Diesellok BR 199.8

### DR, Epoche 4/5

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-achsrig 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. Aktuell sind noch 3 dieser Fahrzeuge betriebsfähig bei der HSB.

## 1121-Nm



Modell der Diesellokomotive Baureihe 199.8 der Deutschen Reichsbahn. Epoche 4/5. Graues Fahrwerk.

## 1122-Nm



Modell der Diesellokomotive Baureihe 199.8 der HSB. Epoche 5. Schwarzes Fahrwerk.

## 1131-Nm



Modell der Diesellokomotive Baureihe 199.8 der HSB. Epoche 5. Schwarzes Fahrwerk. Ausführung mit beidseitigen Puffern und Regelspurkupplungen, um direkt an auf Rollböcken verladene Wagen kuppeln zu können.



## alle Modelle ...

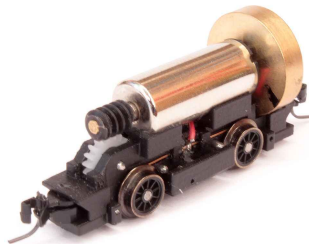
Antrieb auf 4 Achsen, Stromabnahme 8 Räder, Glockenankermotor mit Schwungmasse, beidseitiges 3-Licht Spitzensignal rot/weiß mit der Fahrtrichtung wechselnd, analoges Modell, Digitalschnittstelle nach NEM 651. Empfohlener Mindestradius 195 mm.



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

Antrieb auf 2 Achsen, Stromabnahme 4 Räder, Glockenankermotor mit Schwungmasse, Gehäuse aus Messingguß. Analoges Modell. Keine Digitalschnittstelle.

Länge: 42 mm



## 1141-Nm



### Rangierlok Kö II HSB, Epoche 5

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.



## 1142-Nm



### Rangierlok Kö II DR, Epoche 4

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.





## 1212-Nm

### Altbau Personenwagen DR, Epoche 3

Wie Artikel Nummer 1211-Nm,  
jedoch in grüner Farbgebung der  
Epoche 3.



Länge: 80 mm  
Betriebs-Nr. 900-477

## 1312-Nm

### Altbau Gepäckwagen DR, Epoche 3

Wie Artikel Nummer 1311-Nm,  
jedoch in grüner Farbgebung der  
Epoche 3.



Länge: 80 mm  
Betriebs-Nr. 902-303

## 1211-Nm



Länge: 80 mm  
Betriebs-Nr. 900-477

## 1311-Nm



Länge: 80 mm  
Betriebs-Nr. 902-303

## 1313-Nm



Länge: 80 mm  
Betriebs-Nr. 902-303

### Altbau Personenwagen DR, Epoche 4

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.

### Altbau Gepäckwagen DR, Epoche 4

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.

### Altbau Gepäckwagen DR, Epoche 4

Wie Artikel Nummer 1311-Nm,  
jedoch in roter Farbgebung seit  
etwa 1978.





## 1331-Nm

## Gepäckwagen DR, Epoche 5



Länge: 47 mm  
Betriebs-Nr. 905-151

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

## 1221-Nm



Länge: 78 mm  
Betriebs-Nr. 900-500

## Reko-Personenwagen DR, Epoche 5

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.

## 1231-Nm



Länge: 91 mm  
Betriebs-Nr. 900-211

## Reko-Personenwagen DR, Epoche 5

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 Spreealdbahn und 1970 in den Harz. 1984 wurde er rekonstruiert und erhielt sein heutiges Aussehen.

## 1321-Nm



Länge: 91 mm  
Betriebs-Nr. 902-201

## Gepäckwagen DR, Epoche 5

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, behielt dabei jedoch seine ursprüngliche Dachform.



### 1411-Nm



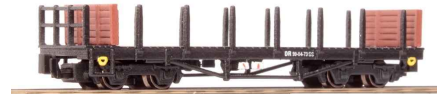
Länge: 67 mm  
Betriebs-Nr. 99-02-51

### geschlossener Güterwagen

**DR, Epoche 3/4**

Gedeckter Güterwagen der Eisenbahnen im Harz.

### 1421-Nm



Länge: 67 mm  
Betriebs-Nr. 99-04-73

### Rungenwagen

**DR, Epoche 3/4**

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.

### 1441-Nm



Länge: 67 mm  
Betriebs-Nr. 99-03-87

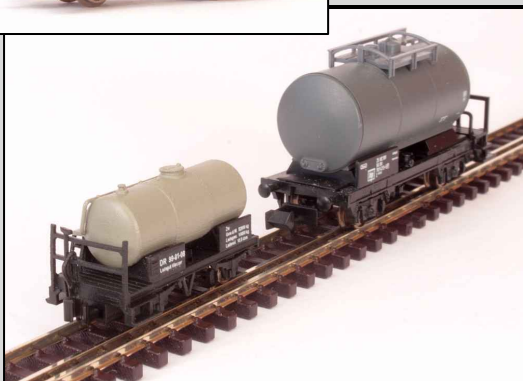
### offener Güterwagen

**DR, Epoche 3/4**

Offener Güterwagen der Eisenbahnen im Harz.



unser Kleinster ☺



**1481-Nm**



Länge: 35 mm Betriebs-Nr. 99-01-08

**Kesselwagen  
DR, Epoche 3**

Dieser Wagen wurde 1915 für die Selketalbahn 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.

**1482-Nm**



Länge: 46 mm  
Betriebs-Nr. 99-03-27

**1483-Nm**



Länge: 49 mm  
Betriebs-Nr. 905-153[T]

**1484-Nm**



Länge: 49 mm  
Betriebs-Nr. 99-02-05

**1486-Nm**



Länge: 83 mm  
Betriebs-Nr. 99-04-19 / 99\_04-06

**offener Güterwagen**

**DR, Epoche 3**

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

**Packwagen**

**DR, Epoche 3**

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.

**gedeckter Güterwagen**

**DR, Epoche 3**

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.

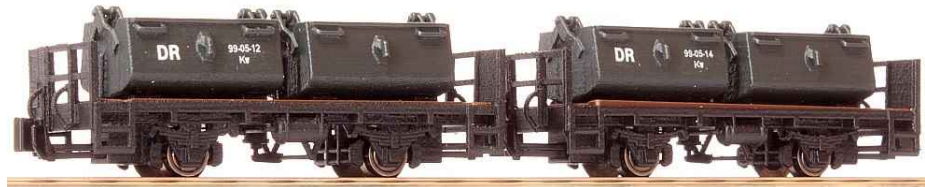
**Drehschemelwagen**

**DR, Epoche 3**

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



1485-Nm



Länge: 44 mm Betriebs-Nr. 99-05-12 / 99-05-14

## Steinkübelwagen DR, Epoche 3

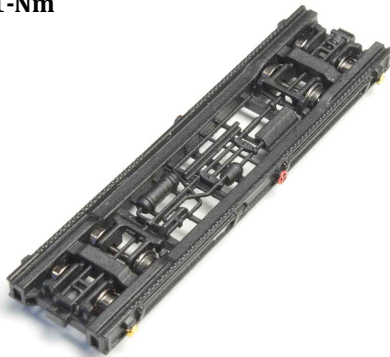
Die Vorbilder dieser Wagen wurden 1929/1930 in den Werkstätten der NWE gebaut und mit Kübeln der Firma Krupp bestückt. Benötigt wurden die Wagen zum Abtransport des Schotters aus den Steinbrüchen nahe des Bahnhofes Eisfelder Talmühle. Nach Einführung des Rollwagenverkehrs wurden alle Wagen verschrottet.

Set aus 2 Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern.





1431-Nm



## Rollwagen DR, Epoche 4/5

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

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.

Länge: 60 mm Betriebs-Nr. 99-06-32

1451-Nm



## Zwischenwagen Rollbock, 2er Set DR, Epoche 3

Set aus 2 Zwischenwagen für den Rollbockbetrieb. Im Original besaßen diese Fahrzeuge an jedem Wagende eine Kuppelrichtung für Schmalspur- und eine für Regelpurfahrzeuge. 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.

LüP: 39 mm

1461-Nm



## Zwischenwagen 3-Schienengleis, 2er Set DR, Epoche 3

Set aus 2 Zwischenwagen für den Verschub von normalspurigen Wagen mit Schmalspurlokomotiven auf Dreischiengleis. Im Original besaßen diese Fahrzeuge an jedem Wagende eine Kuppelrichtung für Schmalspur- und eine für Regelpurfahrzeuge. Dabei war die Normalspurkupplung auf einer Seite erhöht für den Rollbockverkehr. Auf der anderen Seite war sie auf normaler Höhe aber seitlich versetzt, um auf dem unsymmetrischen Dreischiengleis mittig an Normalspurwagen zu koppeln. Eine Einheit Normalspurwagen wurde an beiden Enden mit je einem Zwischenwagen gekuppelt und konnte somit von schmalspurigen Lokomotiven im Bereich der Dreischiengleise freizügig bewegt werden. Unsere Modelle weisen auf eine Seite eine seitenversetzte 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.





# Bahnen im Harz



# Nordhausen Wernigeroder Eisenbahn



Die Schmalspurbahnen im Harz bestanden anfänglich bis nach dem 2. Weltkrieg aus 3 getrennten Bahngesellschaften. 1887 wurde das erste Teilstück der Gernrode-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 (SHE) nahm den Betrieb auf ihrem 1899 auf.

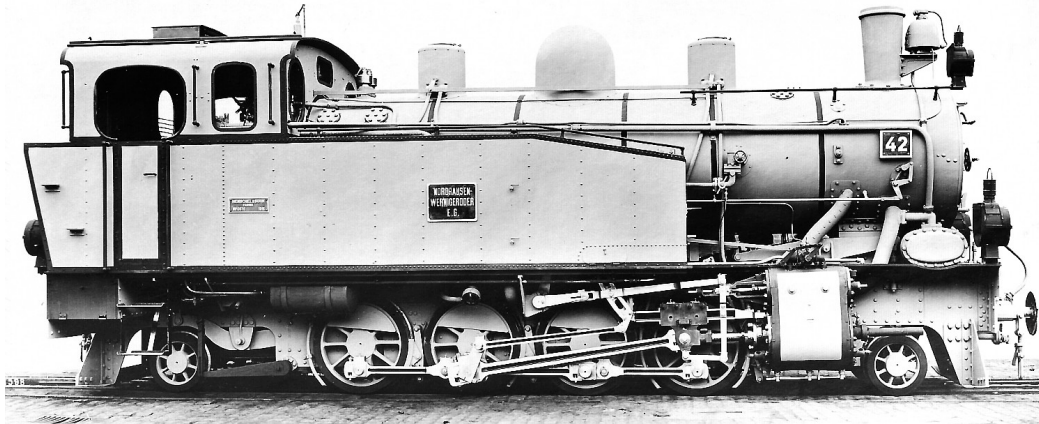
Alle drei Bahnen entwickelten sich anfänglich durch den entstehenden Tourismus gut. Auch die Probleme in Folge des ersten Weltkrieges konnten bewältigt werden.

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 5 verschiedenen Wagen. Es ist vorgesehen das Programm an dieser Stelle weiter auszubauen.







Werksaufnahme Henschel

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 gelenkigem Triebwerk.

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.

**5111**  
**Lokomotive 42**  
NWE, Epoche 1



Antrieb auf 4 Achsen,  
Stromabnahme 4 Räder,  
Glockenankermotor,  
2-Licht Spitzensignal, mit der  
Fahrrichtung wechselnd,  
analoges Modell, keine  
Digitalschnittstelle.  
Empfohlener Mindestradius  
195 mm.  
Länge 65 mm





**5221-Nm**

Länge: 73 mm  
Wagen Nr. 51

**5231-Nm**

Länge: 73 mm  
Wagen Nr. 101

**5241-Nm**

Länge: 73 mm  
Wagen Nr. 3

**Personenwagen C4i****NWE, Epoche 1**

Die Wagen 51 - 55 besaßen 3 Abteile je 16 Plätze der 3. Klasse. Bereits 1897 von der Waggon-fabrik 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. Die anderen 3 Wagen wurden in den 1980er Jahren rekonstruiert. Das Vorbild unseres Wagen Nr. 51 trägt heute bei der HSB die Nummer 990-451.

**Personenwagen C4i****NWE, Epoche 1**

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.

**Personenwagen BC4i****NWE, Epoche 1**

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.



**5311-Nm**



Länge: 69 mm  
Wagen Nr. 163

### Post/ Gepäckwagen NWE, Epoche 1

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



**5251-Nm**



Länge: 69 mm  
Wagen Nr. 202

### Sommerwagen NWE, Epoche 1

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.



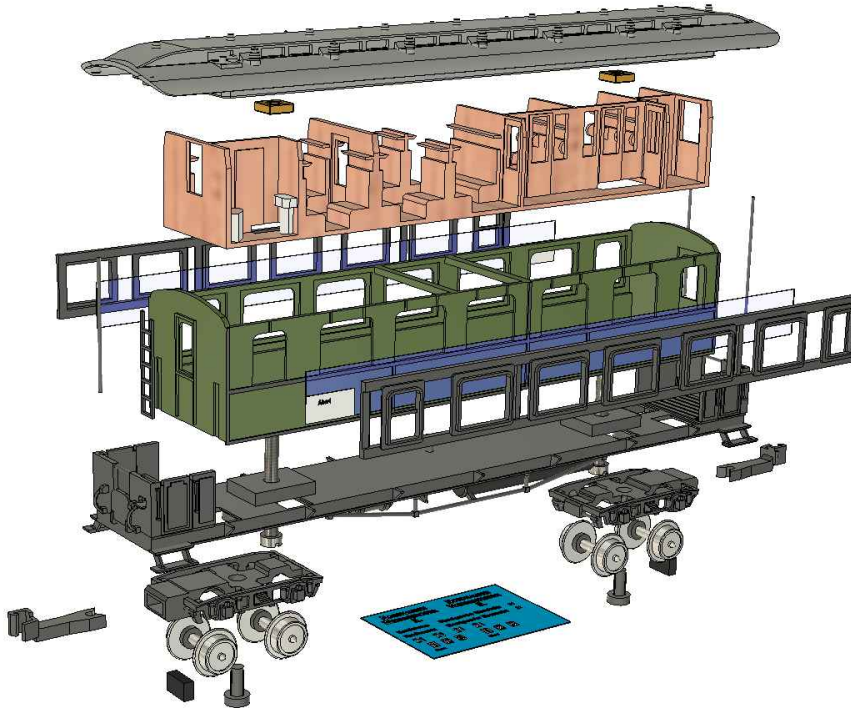
Alle Abbildungen dieser Seite: Werksaufnahmen Waggonfabrik Görlitz



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 beigestellt.

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.





Jedes dieser Modelle wird von Hand aus 30 Einzelteilen montiert.

Insgesamt sind 20 Decals aufzubringen.

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

### 5211-Nm Personenwagen ABC4i, NWE, Epoche 1



Länge: 92 mm



4111-Nm

## Schienenbus T1 Borkumer Kleinbahn, Epoche 6

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.

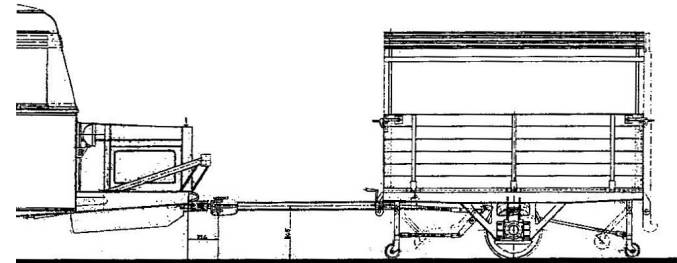


Länge: 72 mm

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



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 dennoch einen *"Spezial Anhänger für 1.000 mm Spur"* an.



Zeichnung: Waggonfabrik Wismar

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 oder gebaut wurde, wir haben uns dennoch entschlossen dieses kleine Zubehör im Modell umzusetzen.

4411-Nm

**Gepäckbeiwagen  
(ohne Vorbild)**

Beiwagen zu unsern Triebwagen T1 der Borkumer Kleinbahn



4112-Nm

**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.



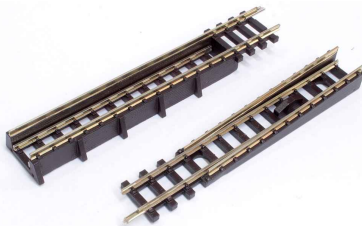
Länge 72 mm



# Rollbockgrube



9201-Nm



## Rollbockgrube Basis

Rollbockgrube Spur N/Nm. Geeignet zum vollautomatischen Verladen von 2-achsigen Spur N Wagen auf die LEMISO Rollböcke (Art.-Nr. 1471-Nm). Optimiert für Verwendung von Spur N Radsätzen mit ca. 0,9 mm Spurkranzhöhe (herkömmliche Industrie modelle) und Spur N Standard Kupplungsklaue. 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" (Art.-Nr. 9202-Nm). Automatisches Entkuppeln der schiebenden Lokomotive beim Be- und Entladen unter Verwendung beiliegender Neodym Magnete. Einbaufertiges Komplettmodell, Gesamtlänge 169 mm.

9202-Nm



## 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 Zweiachser. Jeweils in der Ebene. Einbaufertiges Komplettmodell, Länge 68 mm.



# Rollbock



1471-Nm

## Rollbock, 4 Stück

Set aus 4 Rollbockwagen zum vollautomatischen Betrieb mit unserer Rollbockgrube (Art.-Nr. 9201-Nm). 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

## Transportwagen U

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.

## 3411-Nm Transportwagen U DR, Epoche 3/4



LüP 79 mm

## 3413-Nm Transportwagen U DB, Epoche 3/4



LüP 79 mm

## 3421-Nm



## Transportwagen RS DR, Epoche 3/4

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.

## 3431-Nm



## Schneepflug HSB

### DR, Epoche4/5

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



## 3432-Nm



## Schneepflug Moll

### DR, Epoche4/5

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

Die Modelle besitzen an jeder Stirnseite 2 Scheinwerfer, beleuchtet mit warmweißen LED mit der Fahrtrichtung wechselnd. Zur flackerfreien Beleuchtung sind Pufferkondensatoren enthalten. Nicht geeignet für den Betrieb mit digitalen Systemen.

# 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.

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.



## 9001-Nm



## Schienenprofile

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

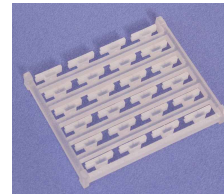
## 9002-Nm



## Schienenverbinder

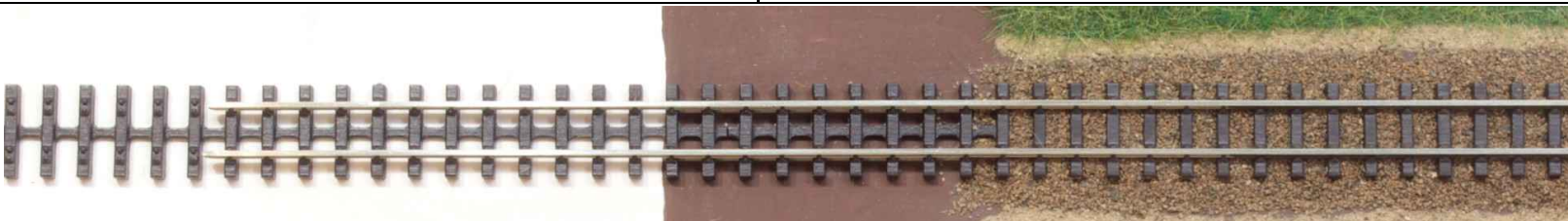
Schienenverbinder Neusilber. 24 Stück

## 9003-Nm



## Isolierverbinder

Isolier-Schienenverbinder. 24 Stück





# Schwellenbänder



9102-Nm



## Schwellenband für Nm-Gleis (6,5 mm)

Schwellenband für Gleise mit Holzschwellen.

5 Stück, je 110 mm, flexibel  
Es kann das Schienenprofil Art. Nr. 9001-Nm eingezogen werden.



9108-Nm



## Schwellenband Beton für Nm-Gleis (6,5 mm)

Schwellenband für Gleise mit Betonschwellen.

5 Stück, je 110 mm, flexibel  
Es kann das Schienenprofil Art. Nr. 9001-Nm eingezogen werden.



9109-Nm



## Schwellenband Stahl für Nm-Gleis (6,5 mm)

Schwellenband für Gleise mit Y-Stahlschwellen

5 Stück, je 110 mm, flexibel  
Es kann das Schienenprofil Art. Nr. 9001-Nm eingezogen werden.



# Schwellenbänder



9101-Nm

## Schwellenband für 3-Schiengleis

5 Stück, je 110 mm, flexibel  
Es kann das Schienenprofil Art. Nr. 9001-Nm eingezogen werden.



9104-Nm

## Schwellenband für Nm-Gleis mit Zwangsschiene

5 Stück, je 110 mm, flexibel  
Es kann das Schienenprofil Art. Nr. 9001-Nm eingezogen werden.



9103-Nm

## Schwellenband für N-Gleis (9 mm)

5 Stück, je 110 mm, flexibel  
Es kann das Schienenprofil Art. Nr. 9001-Nm eingezogen werden.



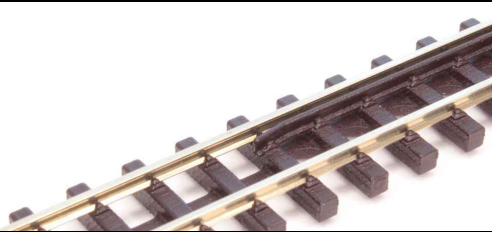


# Gleise

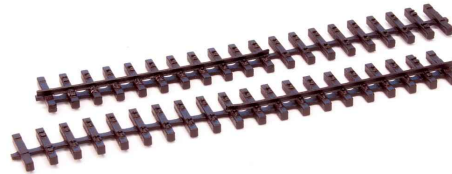




# Schwellenbänder



**9105-Nm**



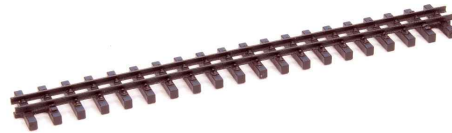
## **Schwellenband Nm mit Zwangsschiene, Endstück, 2 x 110 mm**

Schwellenband für Nm Gleis (6,5 mm) mit Zwangsschiene links und rechts endend. Zur Kombination mit dem Schwellenband 9104-Nm welche in Gleisbögen zur Anwendung kommen können. 2 Stück, ohne Schienenprofil, flexibel.

Es kann das das Schienenprofil Art. Nr. 900 1-Nm eingezo gen werden.



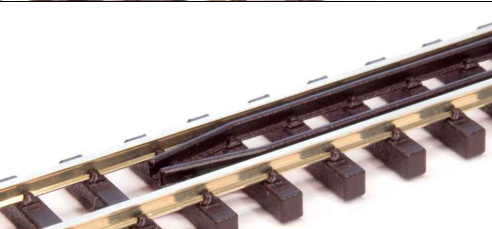
**9106-Nm**



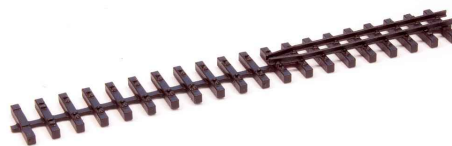
## **Schwellenband Nm mit Fangschienen, 2 x 110 mm**

Schwellenband für Nm Gleis (6,5 mm) mit Fangschienen, zur Darstellung von Gleisen im Brückenbereich. 2 Stück, starr, ohne Schienenprofil.

Es kann das das Schienenprofil Art. Nr. 900 1-Nm eingezo gen werden.



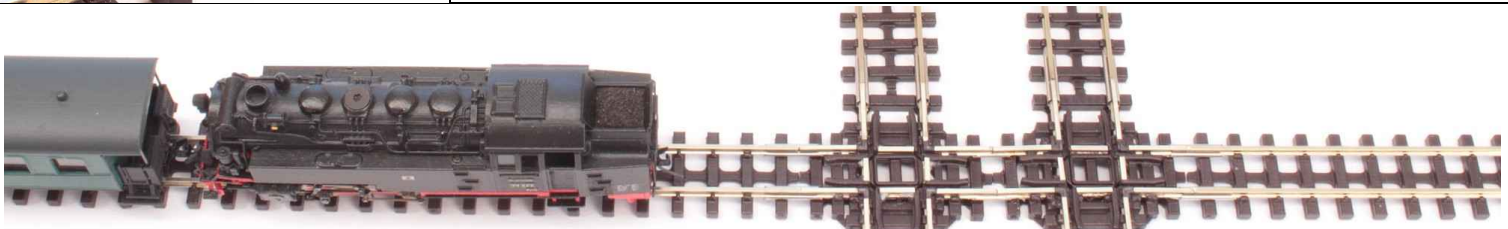
**9107-Nm**



## **Schwellenband Nm mit Fangschienen, Endstück, 2 x 110 mm**

Schwellenband für Nm Gleis (6,5 mm) mit Fangschienen, Endstück, starr. Zur Kombination mit dem Schwellenband 9106-Nm oder von Gleisen im Bereich von Bahnübergangen. Im Bereich der Fangschienen ist das Schwellenband starr. 2 Stück, ohne Schienenprofil.

Es kann das das Schienenprofil Art. Nr. 900 1-Nm eingezo gen werden.



# Straßengleis

Eines der bekanntesten Merkmale der Schmalspurbahn Molli ist die Ortsdurchfahrt in Bad Doberan. Aber auch im Harz verkehrt die Bahn stellenweise im Straßenebereich. 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.



**9111-Nm**



**Pflastergleis gerade,**

110 mm, Breite 16 mm, 2 Stück

2 gerade Pflasterbettungen für Straßengleis ohne Schienenprofile. Es kann das Schienenprofil Art. Nr. 9001-Nm eingezogen werden.

**9112-Nm**



**Pflastergleis gebogen,**

Radius 300 mm, 15°, Breite 16 mm., 2 Stück

2 gebogene Pflasterbettungen für Straßengleis ohne Schienenprofile. Es kann das Schienenprofil Art. Nr.9001-Nm eingezogen werden.

**9121-Nm**



**Betongleis gerade,**

110 mm, Breite 16 mm, 2 Stück

2 gerade Betonbettungen für Straßengleis ohne Schienenprofile. Es kann das Schienenprofil Art. Nr. 9001-Nm eingezogen werden.

**9122-Nm**



**Betongleis gebogen,**

Radius 300 mm, 15°, Breite 16 mm., 2 Stück

2 gebogene Betonbettungen für Straßengleis ohne Schienenprofile. Es kann das Schienenprofil Art. Nr.9001-Nm eingezogen werden.

# Weichen

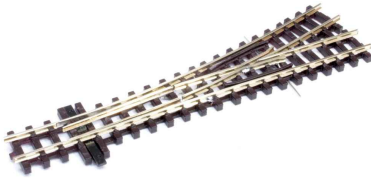
9411-Nm



**Weiche rechts**

Rechtsw eiche Nm. Länge 110 mm.  
Abzweigungswinkel 15°.

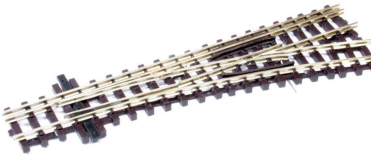
9412-Nm



**Weiche links**

Linksw eiche Nm. Länge 110 mm.  
Abzweigungswinkel 15°.

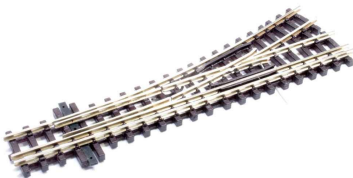
9421-Nm



**Weiche Abzweig Schmalspur rechts**

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

9422-Nm



**Weiche Abzweig Schmalspur links**

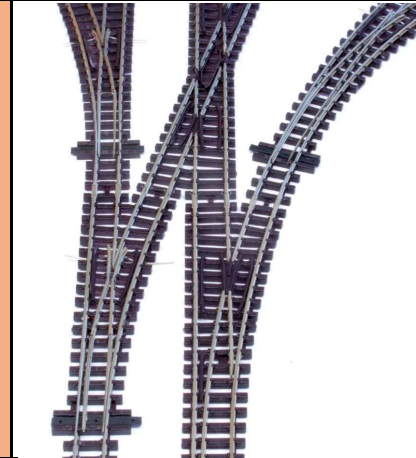
Weichenabzweig Schmalspur vom  
Dreischienengleis nach links.  
Einbaufertiges Komplettmodell.  
Länge 110 mm. Abzweigungswinkel 15°.

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 Isolierschiebverbinder. Als Weichenantriebe 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 Zungen schienen sind vom Herzstück elektrisch getrennt.



9431-Nm



**Bogenweiche rechts**

Bogenweiche Nm rechts. Radius 330/220 mm.

9432-Nm



**Bogenweiche links**

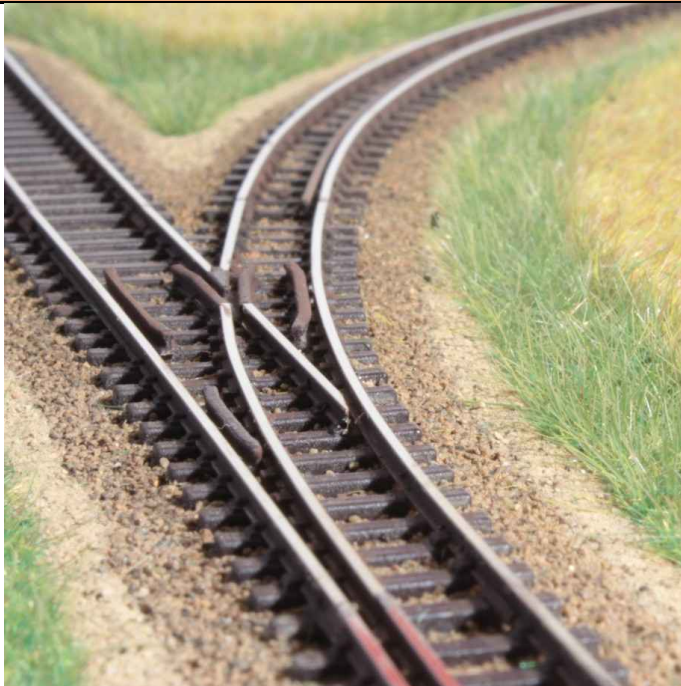
Bogenweiche Nm links. Radius 330/220 mm.



# Elemente 3-Schienenengleis

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.



**9311-Nm**



**Gleiswechsel rechts – links**

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

**9312-Nm**



**Gleiswechsel rechts – links**

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

**9321-Nm**



**Abzweig Schmalspur rechts**

Abzweig Schmalspur- vom Normalspurgleis nach rechts. Einbaufertiges Komplettmodell. Länge 110 mm. Abzweigwinkel 15°.

**9322-Nm**



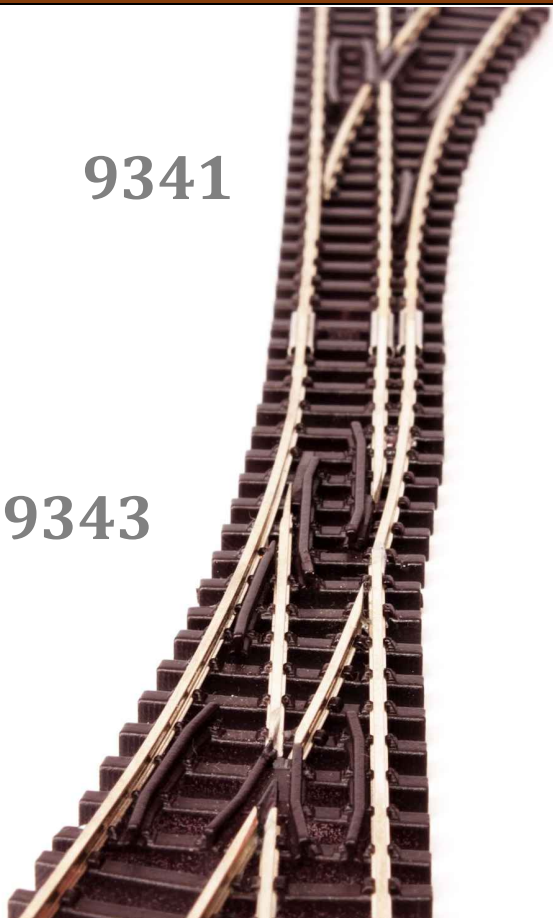
**Abzweig Schmalspur links**

Abzweig Schmalspur- vom Normalspurgleis nach links. Einbaufertiges Komplettmodell. Länge 110 mm. Abzweigwinkel 15°.

# Elemente 3-Schienenengleis

9341

9343



9341-Nm



**Abzweig Normalspur rechts, Typ A**

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

9342-Nm



**Abzweig Normalspur links, Typ A**

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

9343-Nm



**Abzweig Normalspur rechts, Typ B**

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

9344-Nm



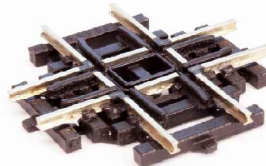
**Abzweig Normalspur links, Typ B**

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

# Kreuzung 90° N / Nm



9333-Nm



**Kreuzung N/Nm, 90°**

einbaufertiges Kompletmodell  
Abmessung: 31 x 31 mm



# Kreuzung 15° N / Nm

9331-Nm



**Kreuzung N/Nm, rechts-links**

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

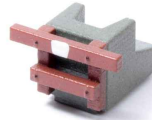
9332-Nm



**Kreuzung N/Nm, links-rechts**

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

9203-Nm



**Betonprellbock HSB**

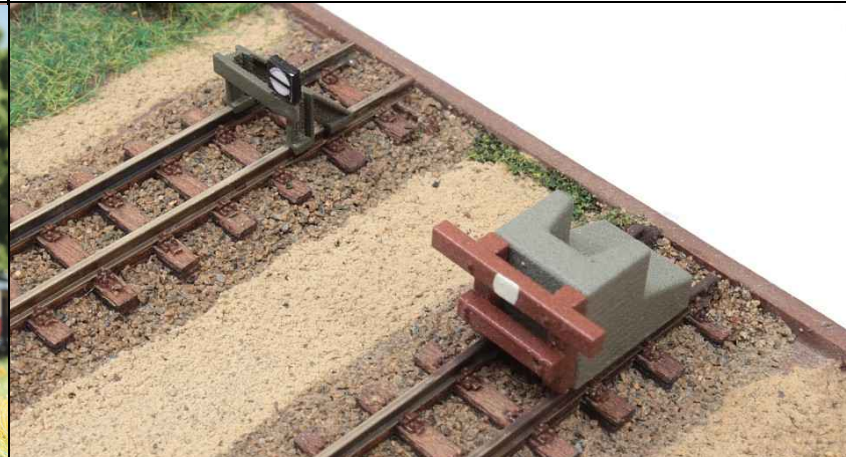
Betonprellbock bei den Harzer Schmalspurbahnen. Lackiertes Fertigmodell zum Aufkleben auf das Gleis (6,5 mm Spurweite).

9204-Nm



**Stahlprellbock Molli, 2 Stück**

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



# Adaptergleise

Übergang zu Fleischmann-Gleisen



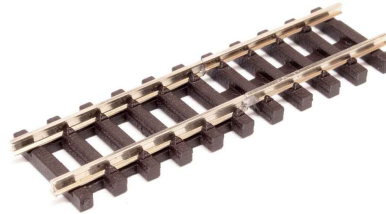
Übergang zu Peco Code 55 Gleisen



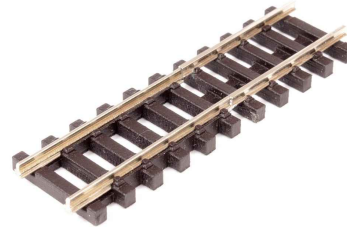
9501-Nm



9502-Nm



9503-Nm



## 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. Verwenden Sie dann bitte die entsprechenden breiteren Gleisverbinder.

Länge: je 55 mm

## Adaptergleis Minitrix, 2 Stück

2 Adaptergleise zur Verbindung des Lemiso N-Gleises an Minitrix-Gleise. Verwenden Sie bitte die Minitrix-Schieneverbinder auf der einen, die LEMISO-Schieneverbinder auf der anderen Seite.

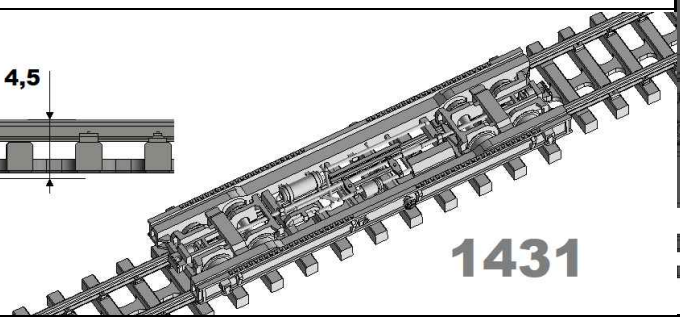
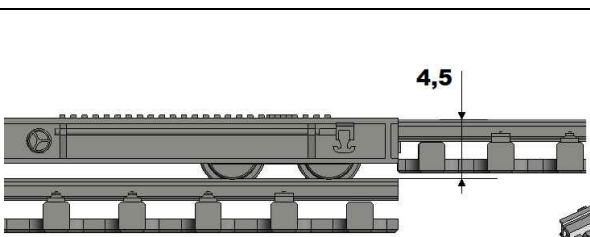
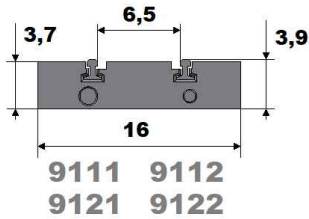
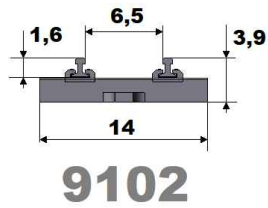
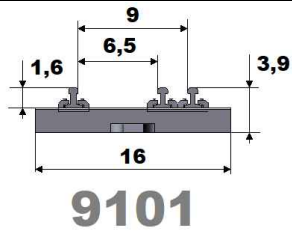
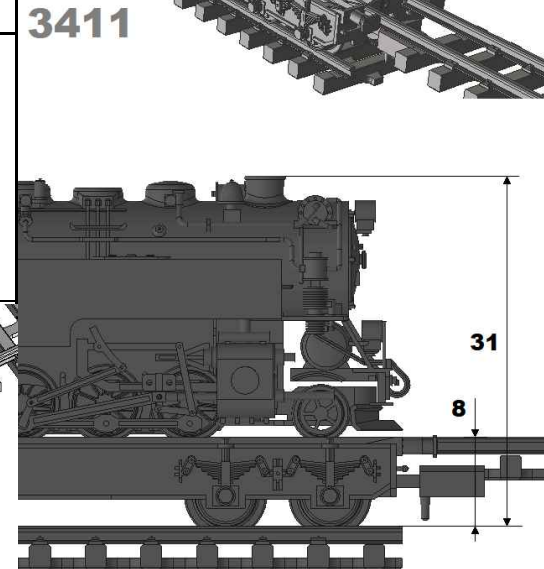
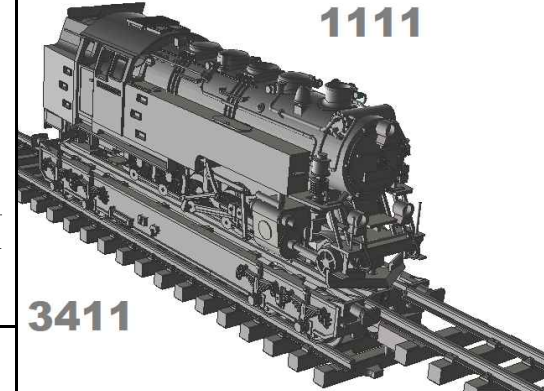
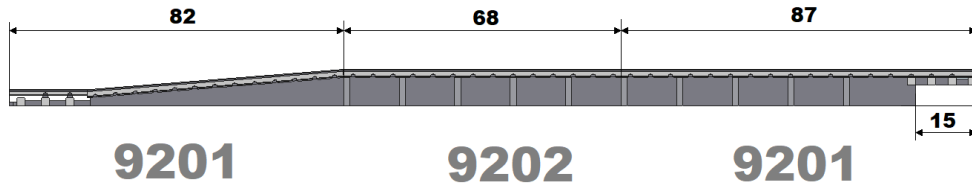
Länge: je 55 mm

## Adaptergleis Peco Code 55, 2 Stück

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

Länge: je 55 mm

# Abmessungen der Gleise

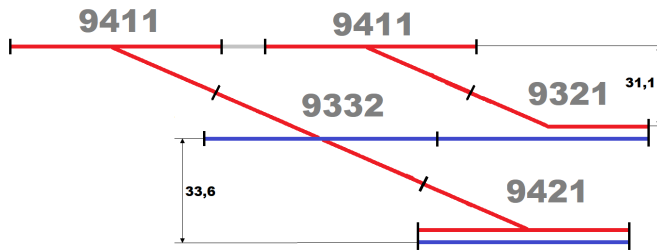




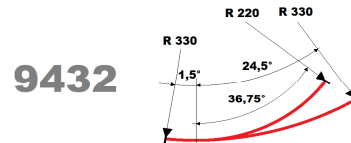
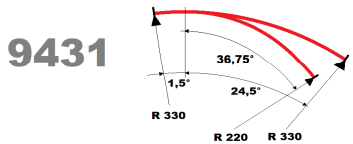
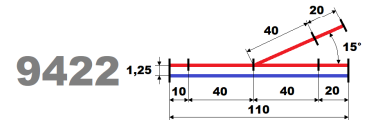
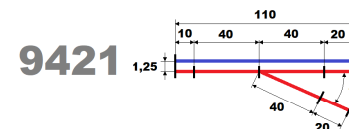
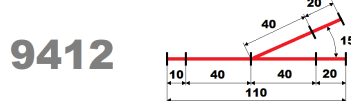
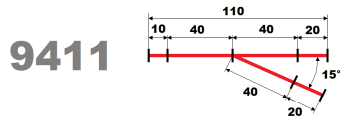
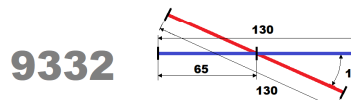
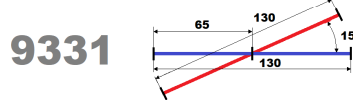
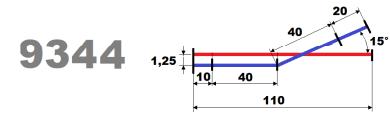
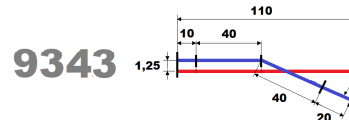
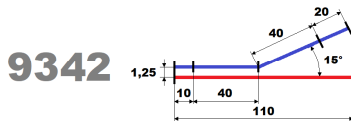
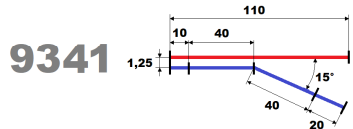
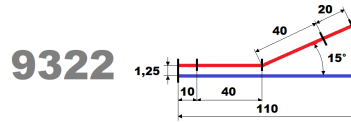
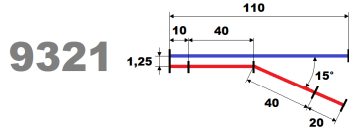
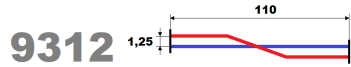
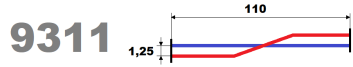
# Gleisgeometrie

Hier finden Sie für Ihre Planung Angaben zur Gleisgeometrie unseres Programms.

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



# Gleisgeometrie



# Sonderanfertigungen

Gern realisieren wir auch individuelle Kundenwünsche bezüglich der Farbgebung oder Formvarianten unserer Modelle. So entstanden z.B. bereits Epoche 2 Modelle der Molli-Lok und der BR 99.22. Schreiben Sie uns einfach!



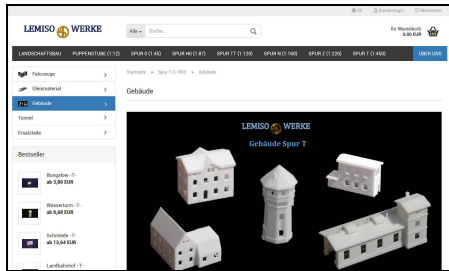


# Sonderanfertigungen



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)

#### Hinweise:

Die Modelle wurden im 3D Druckverfahren hergestellt und besitzen daher nicht die Festigkeit vergleichbarer Spritzguss-Modelle.

Maximale Lagertemperatur 45°C

Setzen sie die Modelle möglichst nicht direkter Sonnenstrahlung aus.

#### Impressum:

**LEMISO - WERKE**

Meißner Str. 307  
01445 Radebeul

Tel: 0176 64123 156

E-Mail: [info@lemiso.de](mailto:info@lemiso.de)

Internet: [www.lemiso.de](http://www.lemiso.de)

Vertretungsber echtinger Geschäftsführer: Ste phan Lehmann

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE25 2608941



# Preisliste

Gültig ab 1. Januar 2022  
 Inklusive 19% Mehrwertsteuer  
 Alle Preise in EURO  
 Änderungen jederzeit vorbehalten



Bahnen im Harz		
1111-Nm	Dampflok BR 99.22 DR	768,00
1121-Nm	Diesellok BR 199.8 DR	451,00
1122-Nm	Diesellok BR 199.8 HSB	451,00
1131-Nm	Diesellok BR 199.8 HSB	451,00
1141-Nm	Rangierlok Kö II HSB	403,00
1141-Nm	Rangierlok Kö II DR	403,00
1151-Nm	Dampflok BR 99.23-24 DR	805,00
1211-Nm	Altbau Personenwagen	89,00
1212-Nm	Altbau Personenwagen	83,00
1221-Nm	Reko-Personenwagen	120,00
1231-Nm	Reko-Personenwagen	130,00
1311-Nm	Altbau Gepäckwagen	89,00
1312-Nm	Altbau Gepäckwagen	83,00
1313-Nm	Altbau Gepäckwagen	83,00
1321-Nm	Gepäckwagen	126,00
1331-Nm	Gepäckwagen	81,00
1411-Nm	geschlossener Güterwagen	65,00
1421-Nm	Rungenwagen	50,00
1431-Nm	Rollwagen	44,00
1441-Nm	offener Güterwagen	51,00
1451-Nm	Zwischenwagen Rollbock, 2er Set	96,00
1461-Nm	Zwischenwagen 3-Schienengleis, 2er Set	96,00
1471-Nm	Rollbock, 4 Stück	47,00
1481-Nm	Kesselwagen	59,00
1482-Nm	offener Güterwagen	65,00
1483-Nm	Packwagen	69,00
1484-Nm	geschlossener Güterwagen	66,00
1485-Nm	Steinkübelwagen, 2 Stück	109,00
1486-Nm	Drehschmelwagen, Set	92,00

Bäderbahn Molln		
2121-Nm	Dampflok BR 99.32 DR	680,00
2123-Nm	Dampflok BR 99.32 MBB	680,00
2211-Nm	Altbau-Personenwagen mit Oberlicht	88,00
2212-Nm	Historischer Wagen 17	99,00
2213-Nm	Historischer Wagen 14	99,00
2221-Nm	Altbau-Personenwagen	88,00
2231-Nm	Altbau-Personenwagen mit Tonnendach	88,00
2241-Nm	Einheits-Personenwagen	98,00
2252-Nm	Reko-Personenwagen mit Stahldach	117,00
2262-Nm	Reko-Personenwagen mit Holzdach	117,00
2263-Nm	Reko-Personenwagen, 5 Fenster	110,00
2272-Nm	Reko-Personenwagen mit Traglastenabteil	117,00
2273-Nm	Reko-Personenwagen mit Traglastenabteil	110,00
2282-Nm	Salonwagen	117,00
2292-Nm	Reko-Personenwagen mit Tonnendach	117,00
2293-Nm	Reko-Personenwagen mit Tonnendach	117,00
2311-Nm	Einheits-Post/Gepäckwagen	88,00
2321-Nm	Post/Gepäckwagen	66,00
2331-Nm	Einheits-Gepäckwagen	84,00
2342-Nm	Reko-Gepäckwagen	106,00
2352-Nm	Großraum-Gepäckwagen	132,00
2411-Nm	geschlossener Güterwagen	67,00
2421-Nm	geschlossener Güterwagen mit Bühne	66,00
2431-Nm	offener Güterwagen	52,00
2441-Nm	offener Güterwagen mit Bühne	54,00
2451-Nm	offener Güterwagen mit Bremsenhaus	62,00



# Preisliste

Gültig ab 1. Januar 2022  
 Inklusive 19% Mehrwertsteuer  
 Alle Preise in EURO  
 Änderungen jederzeit vorbehalten



Gleise		
9001-Nm	Schienenprofile	13,00
9002-Nm	Schienenverbinder, 24 Stück	4,00
9003-Nm	Isoliervorbinder	5,00
9101-Nm	Schwellenband 3-Schienen Gleis, 5 x 110mm	34,00
9102-Nm	Schwellenband Nm, 5 x 110 mm	34,00
9103-Nm	Schwellenband N, 5 x 110 mm	34,00
9104-Nm	Schwellenband Nm Zwangsschiene, 5 x 110 mm	35,00
9105-Nm	Schwellenband Nm mit Zwangsschiene, Endstück, 2x110 mm	20,00
9106-Nm	Schwellenband Nm mit Fangschienen, 2 x 110 mm	20,00
9107-Nm	Schwellenband Nm mit Fangschienen, Endstück, 2x110 mm	20,00
9108-Nm	Schwellenband Beton Nm, 5 x 110 mm	42,00
9109-Nm	Schwellenband Stahl Nm, 5 x 110 mm	35,00
9111-Nm	Pflastergleis gerade, 110 mm, 2 Stück	31,00
9112-Nm	Pflastergleis gebogen, R=300mm, 15°, 2 Stück	27,00
9121-Nm	Betongleis gerade, 110 mm, 2 Stück	31,00
9122-Nm	Betongleis gebogen R=300mm, 15°, 2 Stück	27,00
9201-Nm	Rollbockgrube Basis	73,00
9202-Nm	Rollbockgrube Erweiterung	27,00
9203-Nm	Betonprellbock HSB, 2 Stück	18,00
9204-Nm	Stahlprellbock Molli, 2 Stück	12,00
9311-Nm	Gleiswechsel rechts-links	23,00
9312-Nm	Gleiswechsel links-rechts	23,00
9321-Nm	Abzweig Schmalspur rechts	30,00
9322-Nm	Abzweig Schmalspur links	30,00
9331-Nm	Kreuzung N/Nm rechts-links	55,00
9332-Nm	Kreuzung N/Nm links-rechts	55,00
9333-Nm	Kreuzung N/Nm, 90°	52,00
9341-Nm	Abzweig Normalspur Typ A, rechts	35,00
9342-Nm	Abzweig Normalspur Typ A, links	35,00
9343-Nm	Abzweig Normalspur Typ B, rechts	42,00
9344-Nm	Abzweig Normalspur Typ B, links	42,00

Gleise		
9411-Nm	Weiche rechts	65,00
9412-Nm	Weiche links	65,00
9421-Nm	Weiche Abzweig Schmalspur rechts	68,00
9422-Nm	Weiche Abzweig Schmalspur links	68,00
9431-Nm	Bogenweiche rechts	77,00
9432-Nm	Bogenweiche links	77,00
9501-Nm	Adaptergleis Fleischmann, 2 Stück	25,00
9502-Nm	Adaptergleis Minitrix, 2 Stück	25,00
9503-Nm	Adaptergleis Peco, 2 Stück	25,00

Sonderfahrzeuge		
3411-Nm	Transportwagen U / DR	74,00
3413-Nm	Transportwagen U / DB	74,00
3421-Nm	Transportwagen Rs (leicht)	85,00
3431-Nm	Schneepflug HSB	199,00
3432-Nm	Schneepflug Molli	199,00

Andere Kleinbahnen		
4111-Nm	Schienenbus T1, BKB	324,00
4112-Nm	Wismarer Schienenbus, Typ D	324,00
4411-Nm	Gepäckbeiwagen	33,00

NWE		
5111-Nm	Lok 42	689,00
5211-Nm	Personenwagen ABC4i	142,00
5221-Nm	Personenwagen C4i	118,00
5231-Nm	Personenwagen C4i	118,00
5241-Nm	Personenwagen BC4i	118,00
5251-Nm	Sommerwagen	105,00
5311-Nm	Post-/Gepäckwagen	112,00