

Neuheiten 2014



**TRAIN LINE 45**®

Made in Germany

# Gartenbahnen für den Innen- und Außenbereich

Besuchen Sie unseren  
**Train Line  
Store**  
in Wernigerode (Harz)



# HSB Dampflokomotive 99 5902

Die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft (NWE) reichte mit den Nummern 11 bis 22 zwölf Mallet-Lokomotiven in ihren Bestand ein. Ab 1950 wurden die Lokomotiven durch die Deutsche Reichsbahn als Baureihe 99.590 bezeichnet.

Bereits 1897 wurde die zweite Baureihe für die NWE von Arnold Jung in Jungenthal gebaut. Es waren Lokomotiven der Bauart Mallet. Die NWE reichte die erste Lok als NWE 11 ein. Sehr schnell wuchs der Bestand auf zwölf Loks, davon wurden neun von Jung und drei von der Mecklenburgische Maschinen- und Waggonbau AG in Güstrow gebaut. Die Lokomotiven waren sehr zuverlässig. Im ersten Weltkrieg mussten sechs Loks (darunter alle Loks aus Güstrow) an die Heeresfeldbahnen abgegeben werden. Sie kamen von ihrem Einsatz dort nie wieder zurück. 1927 verunglückte eine Lok (NWE 12II) im Thumkulenthal. Die Lok, ein Personenwagen und der Packwagen wurden so schwer beschädigt, dass sie an Ort und Stelle zerlegt werden mussten.

Mitte der 1950er Jahre kamen die „Neubauloks“ (99.23–24) zur Harzquerbahn. Ab da wurden die Mallet-Lokomotiven nicht mehr benötigt und kamen zur Selketalbahn. Zwei Mallet-Lokomotiven wurden verschrottet: 99 5905 im Jahr 1975 und 99 5904 im Jahr 1990. Die anderen drei Loks blieben im Bestand. 99 5901 und 99 5903 wurden wieder im historischen Grün mit gelben Verzierungen lackiert. Außerdem bekamen sie wieder ihre historischen Nummern: NWE 11 und NWE 13II. Lok 99 5902 besaß bei der NWE zuletzt die Bezeichnung NWE 12III und ist mit grüner Lackierung unterwegs. Die 99 5903 wurde nach Ablauf aller von der Wartung zurückgestellt.

Der aktuelle Fahrzeugbestand der Harzer Schmalspurbahnen:

- 99 5901 für Sonderzüge bereit
- 99 5902 für Sonderzüge bereit

Quelle Wikipedia

Die Abbildung zeigt das Vorbild des zukünftigen Modells.



# Lokomotiven



## HSB Dampflokomotive 99 5901 und 99 5902

Die Train Line-Modelle sind maßstäblich umgesetzt und sind mit zwei zugstarken Bühlermotoren ausgestattet. Ein Haftreifen sorgt für eine außerordentlich gute Zugkraft. Das Modell der 99 5902 erhält die authentische grüne Lackierung. Der typische Kohlekasten wird aus Holz nachgebildet.



2011001 HSB Mallet 99 5901



2011101 HSB Mallet 99 5902



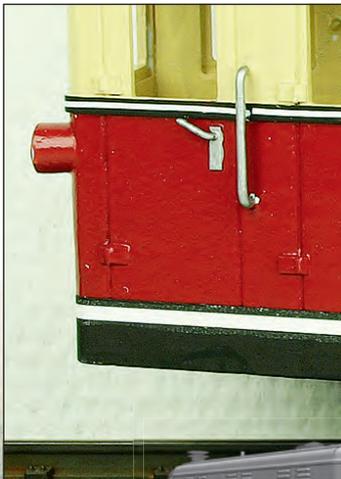
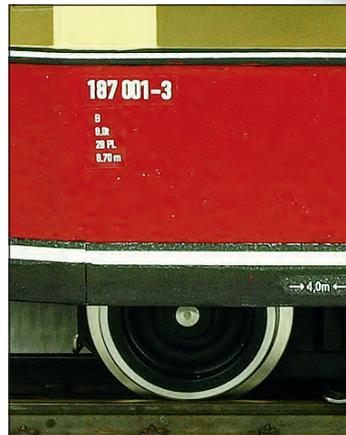
2011002 HSB Mallet 99 5901



2011102 HSB Mallet 99 5902



## HSB Triebwagen T1 187-001



2030000  
HSB Triebwagen T1



2030002  
HSB Triebwagen T1



Das Train Line Modell aus Luran S erhält zwei beweglich aufgehängte Antriebsachsen, die jeweils separat angetrieben werden. Der Innenraum wird serienmäßig mit einer LED-Leiste beleuchtet. Die Außenbeleuchtung wechselt in Fahrrichtung. Die Fenster werden mit den typischen Gardinen ausgestattet.



Die Gernrode Harzgeroder Eisenbahn (GHE) beschaffte diesen Triebwagen, um die den Personenverkehr auf der Selketalbahn rationeller zu gestalten. Sein Haupteinsatzgebiet waren die Strecken zwischen Alexisbad und Harzgerode sowie Alexisbad und Stiege. Obwohl sich das Fahrzeug bewährte und seine Aufgaben erfüllte, blieb der Triebwagen bei der GHE ein Einzelstück.

Während des zweiten Weltkriegs wurde die Beschaffung von Diesel für die GHE zunehmend schwerer, so dass der Triebwagen schließlich 1943 konserviert im Lokschuppen des Bahnhofes Eisfelder Talmühle abgestellt wurde. Als die sowjetische Militärbehörde die Demontage der Selketalbahn als Reparation forderte, fehlte der nun schon einige Zeit abgestellte Triebwagen in der Bestandsliste. Möglicherweise auch diesem Umstand ist es zu verdanken, dass er im Gegensatz zum anderen Rollmaterial nicht abtransportiert wurde.

Nach der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn wurde er als VT 133 522 bezeichnet und übernahm den Verkehr auf dem verbliebenen Reststück der Selketalbahn zwischen Eisfelder Talmühle und Hasselfelde. Später kam er wieder auf seiner Stammstrecke zwischen Gernrode nach Straßberg (Harz) zum Einsatz. Mit seinen 34 Sitz- und zehn Stehplätzen war der Triebwagen allerdings einfach zu klein und er dient ohne Sitze nur noch als Gerätewagen. 1972 erhielt er von der Deutschen Reichsbahn die auch noch heute gültige Fahrzeugnummer 187 001.

Im Jahr 1988 wurde damit begonnen, den Triebwagen wieder herzurichten. 2001 erhielt er einen neuen Motor, wie er im LKW W50 verwendet wird. Die Harzer Schmalspurbahnen stellten den Triebwagen 2007 von der Ausbesserung zurück. Erst 2010, nach einem zweijährigen Aufenthalt im Dampflokwerk Meiningen, kehrte der T1 auch mit einer anderen Lackierung wieder in den Einsatzpark zurück. Im Bahnbetriebswerk Wernigerode Westerntor wurde anschließend eine Sicherheitsfahrerschaltung eingebaut – seitdem kann er auch ohne Beimann betrieben werden.

Der T1 wird durch die HSB ausschließlich im Sonderverkehr eingesetzt.

Quelle: Wikipedia

Die Abbildung zeigt ein Handmuster des zukünftigen Modells, welches mit kompletter Inneneinrichtung gefertigt wird.



# HSB Dampflokomotiven 99 6101 und 99 6102



Die beiden an die Heerestechnische Prüfungsanstalt gelieferten Maschinen kamen 1917 (Heißdampflok) und 1921 (Nassdampflok) zur Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn als Nr. 6 und 7. Die Nr. 7 tat zuvor als Lok 15 bei der Nassauischen Kleinbahn Dienst.

Bis in die 1980er Jahre des 20. Jahrhunderts wurden beide Maschinen durch die Deutsche Reichsbahn, zuletzt im Rollbockverkehr, um Wernigerode eingesetzt. Durch sie erhielten die Loks nach der Verstaatlichung auch die neuen Nummern. Trotz Abstellung übernahm die Harzer Schmalspurbahn beide Maschinen.

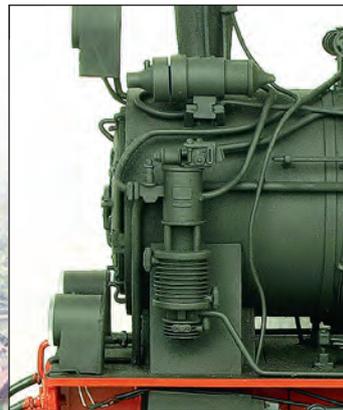
- Die Lok 99 6101, ehemals Nr. 6, ist heute dem Verein „Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen e.V.“ zur Pflege übergeben. Sie ist betriebsfähig.
- Die Lok 99 6102, ehemals Nr. 7, ist heute dem „Freundeskreis Selketalbahn e.V.“ zur Pflege übergeben.

Die Abbildungen zeigen ein Handmuster des zukünftigen Modells.



## Lokomotiven

**TRAIN LINE 45**®



2012001 HSB C-Kuppler 99 6101



2012002 HSB C-Kuppler 99 6101



2012101 HSB C-Kuppler 99 6102



2012102 HSB C-Kuppler 99 6102



Das Train Line Modell aus Luran S erhält einen zugstarken Bühler-Motor. Die Radreifen werden wie bei allen Train Line-Modellen aus Edelstahl gefertigt. Das Modell ist serienmäßig mit einem gepulsten Verdampfer ausgerüstet.

## RhB Ge 4/6 Das Modell zum 100. Geburtstag

Anlässlich der Eröffnung der Bahnstrecke Samedan–Scuol 1913 benötigte die Rhätische Bahn eine Reihe leistungsfähiger Elektrolomomotiven. Da das dort angewendete Wechselstromsystem noch in den Kinderschuhen steckte, beauftragte man eine Reihe von Elektrokonzernen mit dem Bau der Loks, um so die ideale Bauweise zu finden. Der mechanische Teil aller Lokomotiven wurde durch die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) gefertigt.

Als erste Lok traf die Nr. 351 mit einer elektrischen Ausrüstung der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) im Dezember 1912 in Graubünden ein, sie war somit die erste Elektrolok der RhB. Eine baugleiche Schwesterlok mit der Nummer 352 folgte im Februar 1913. Als dritte Lok folgte 1913 die Nr. 391, die von SLM und AEG gebaut wurde. Als vorerst letzte Lok wurde die von der BBC ausgerüstete Nr. 301 im Juni 1913 in Betrieb genommen. 1918 übernahm die RhB eine weitere Lok mit der Nummer 302, die von der BBC 1914 auf eigene Rechnung als Ausstellungstück gebaut worden war.

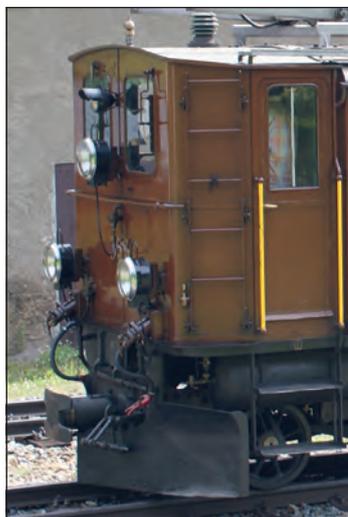
Die Versuchsfahrten hatten in der Zwischenzeit gezeigt, dass sich die Konstruktion der MFO am besten für die Bedürfnisse der RhB eignete. Folglich wurde eine Serie von drei geringfügig verstärkten Lokomotiven mit den Nummern 353 bis 355 in Auftrag gegeben.

Der erste Weltkrieg machte weitere Neuanschaffungen unmöglich, so dass keine weiteren Ge 4/6 gebaut wurden. Erst 1921 erreichten weitere Elektroloks die RhB, nun aber in Form der leistungsstärkeren Ge 6/6 I. Die Ge 4/6 wurden in der Folgezeit im leichten und mittleren Personen- und Güterverkehr auf dem gesamten Die Lok wurde zum Ersatzteilspender und ging 1971 in die Verschrottung – die Ge 4/6 Nr. 302 folgte fünf Jahre später.

Die Lieferung der ersten Ge 4/4 II bedeutete 1973 das Aus für die Loks 351 und 352, die Loks 354 und 355 landeten 1982 bzw. 1984 auf den Schrott, während die Nr. 353 als Museumsfahrzeug erhalten blieb. Die AEG-Lok 391 war bereits 1973 ausgemustert worden, blieb jedoch bis 1980 bei der RhB. Sie wurde an die AEG zurückgegeben und kann heute im Deutschen Technikmuseum Berlin besichtigt werden.

Die Museumslok 353, die 2004 ihr 90. Dienstjubiläum feiern konnte, ist nach wie vor regelmäßig mit Museumszügen im Einsatz.

Die Abbildungen zeigen das Vorbild des zukünftigen Modells.



2050000 – RhB Eilok Ge 4/6 353



2050002 – RhB Eilok Ge 4/6 353



Das Train Line Modell aus Luran 5 Kunststoff erhält zwei zugstarke Bühlermotore, alle vier Achsen sind angetrieben. Die Radreifen sind aus Edelstahl gefertigt. Das Modell fährt durch den Radius R1 (60 cm) und das Fahrtlicht wechselt zusammen mit der Führerstandsbeleuchtung passend zur Fahrtrichtung.



## TRAIN LINE 45<sup>®</sup>

3630700 HSB Wagenset, bestehend aus den abgebildeten Wagen:



Wagen 1 - 902-303



Wagen 2 - 900-458



Wagen 3 - 900-456



Wagen 4 - 900-460

Die Wagen 5 bis 9 werden das Train Line-Programm zukünftig weiter abrunden.

## HSB-Traditionszug

Die HSB nutzt den Traditionszug, welcher auch „Oldtimerzug“ genannt wird, im wöchentlichen Zugverkehr und zu besonderen Anlässen. Der Zug ist in Doppeltraktion bespannt mit den Mallet-Lokomotiven 99 5901 und 99 5902.

Der vorhandene Wagenpark besteht aus neun Wagen, wobei meist vier bis fünf Wagen den Zug bilden. Die Wagen sind in dunklem Grün lackiert und mit passenden Bänken ausgestattet.

Die Train Line-Wagenmodelle sind komplette Neukonstruktionen. Die verschiedenen Dachformen werden entsprechend der Vorbilder ebenso berücksichtigt wie die unterschiedlichen Fenstereinteilungen. Die Inneneinrichtung wird an das Original angelehnt. Eine Innenbeleuchtung ist nachträglich einbaubar.

Die Wagen erhalten serienmäßig Metallradsätze und werden in durchgefärbtem Luran S Kunststoff gefertigt. Durch die anschließende Lackierung erhalten die Wagen eine seidenmatte Oberfläche.

## Signal

3080000 – HSB Signal

Im Zuge der deutschen Wiedervereinigung entstand die Notwendigkeit, die in Ost und West unterschiedlichen Signalsysteme zu vereinheitlichen. Das im Westen übliche H/V-Signalsystem und das in der DDR verwendete HI-Signalsystem waren allerdings nicht kompatibel miteinander, sodass eine kurzfristige Umstellung aller Signale in einem Teil Deutschlands unmöglich war. Weil sich durch kleinere Blockabstände zudem an einem Mast montierte Haupt- und Vorsignale häuften, beschlossen die Vorstände von Bundes- und Reichsbahn 1991 die Einführung eines neuen, mit den bestehenden Signalen kompatiblen Signalsystems.

Der erste mit Ks-Signalen ausgestattete Streckenabschnitt Magdeburg–Sudenburg–Marienborn wurde 1993 innerhalb des Steuerbezirkes des elektronischen Stellwerkes Eilsleben auf das neue Signalsystem umgestellt.

Das Train Line Signal zeigt das heutige KS Signal bei der HSB. Der Lichtkopf ist mit LEDs ausgerüstet, die im Fuß angeschlossen werden können.





## WLAN-Steuerung

Die Train Control WLAN-Steuerung ist eine konsequente Fortsetzung und Weiterentwicklung des Train Control Funksteuerungs-Systems.

Im neuen WLAN-System sind alle Komponenten aufeinander abgestimmt. So können neben Lokomotiven auch Weichen, Signale, Blockstellen, Lichter, Drehscheiben und vieles mehr gesteuert und geschaltet werden.

Auf einem handelsüblichen „Raspberry Pi“-Miniatur-PC wird eine Zusatzplatine aufgesteckt, auf der verschiedene Anschlussmöglichkeiten vereint sind. Durch den Einsatz von robusten Schraubklemmen ist der Anschluss der Lok-Elektronik einfach und ohne Lötarbeiten möglich.

Ihr Smartphone wird zur Steuerungszentrale. Hierauf wird eine APP installiert, die alle Fahr- und Schaltbefehle zu den WLAN-Decodern sendet und auch Informationen empfangen kann.

Train Line Gartenbahnen bietet verschiedene Decoder-Pakete an, womit man das WLAN-System individuell zusammenstellen kann.



Ihr Smartphone übernimmt die Arbeit des Handsteuergerätes.



**NEUHEIT**

Der „Raspberry Pi“ wird durch die Train Line-Schnittstellenplatine, einer USB-WLAN-Antenne sowie einer Speicherkarte mit der Train Line-Steuerungssoftware zur multifunktionalen Steuerungseinheit für viele Anwendungen.

## WLAN Sets

6051000 Basispaket S  
1 A Motorleistung, 8 F-Ausgänge

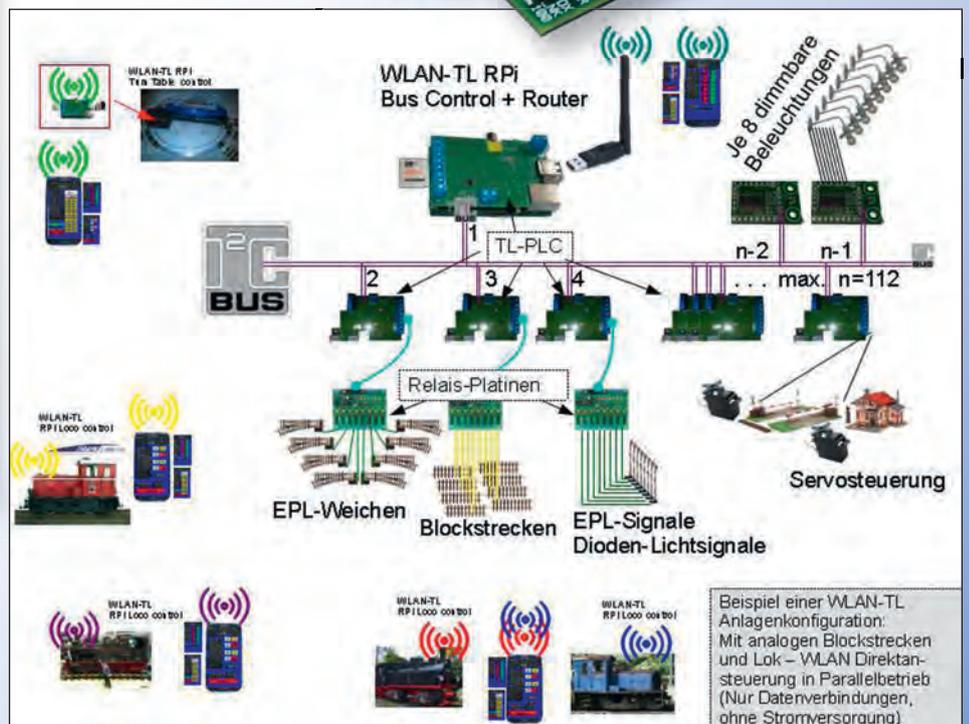
6051001 Basispaket L  
5 A Motorleistung, 8 F-Ausgänge

6051002 Basispaket XL  
5 A Motorleistung, 8 F-Ausgänge,  
2 Servo-Ausgänge, SUSI-Schnittstelle

6051003 US-Powerpaket  
10 A Motorleistung, 8 F-Ausgänge,  
2 Servo-Ausgänge, SUSI-Schnittstelle

6052001 WLAN-Funkkameraset  
für Basispakete fertig vorkonfiguriert

Durch die Basis frei verfügbarer Industriekomponenten und der kontinuierlichen Weiterentwicklung der Hardware sowie der Software steht einer zukünftigen Funktionserweiterung nichts im Weg.



Beispiel einer WLAN-TL Anlagenkonfiguration:  
Mit analogen Blockstrecken und Lok - WLAN Direktsteuerung in Parallelbetrieb (Nur Datenverbindungen, ohne Stromversorgung)



## Gleismaterial

Wir bieten unser Gleismaterial in Messing und in vernickelter Ausführung an. Das Gleis ist voll kompatibel zu den Produkten anderer Hersteller im Großbahnbereich.

Wir empfehlen den Einsatz von Schraubschienenverbindern (Art. 1020013).

## Figuren

3070010

5er Set sitzende Figuren, bemalt

3070011

5er Set sitzende Figuren, bemalt

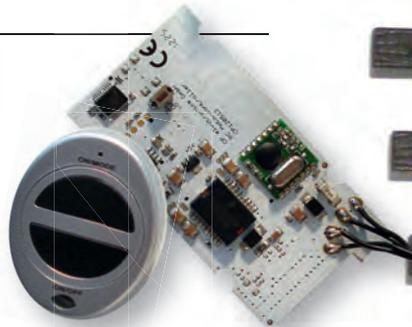
Die Sets enthalten unterschiedliche sitzende Figuren bemalt.

## EASY Train Control

Mit dem Easy Train Control können Sie auf einfachste Art Ihre Modellbahn funkgesteuert betreiben.

Der Empfängerbaustein kann zwischen Trafo und Gleis oder direkt in die Lok eingebaut werden. 12 V- 24 V Gleichspannung können direkt eingespeist werden.

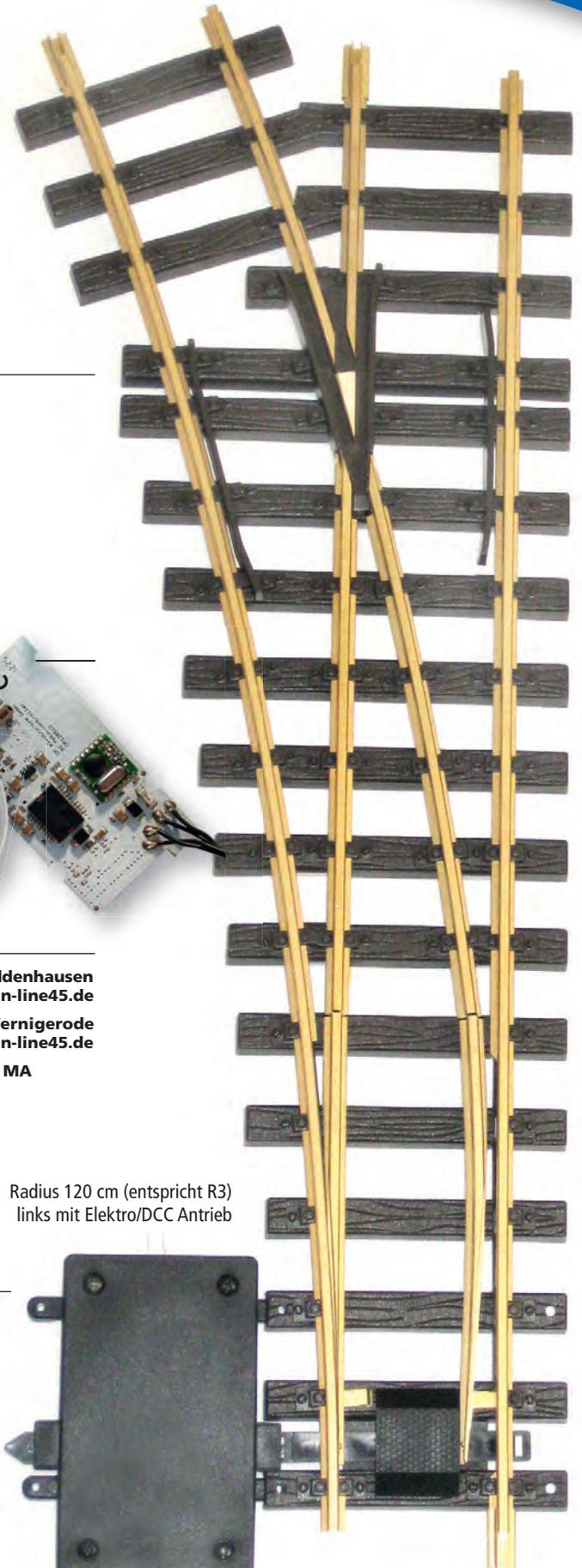
Auch AKKU-Fahrbetrieb ist möglich.



Weitere Infos: Train Line Gartenbahnen GmbH · Schulstraße 39 · D-32120 Hiddenhausen  
Telefon: DE 05223 6530789 · Internet: [www.train-line45.de](http://www.train-line45.de) · E-Mail: [info@train-line45.de](mailto:info@train-line45.de)

Train Line Store in Wernigerode (Harz) · Minslebener Straße 33 · 38855 Wernigerode  
Informationen zu den Öffnungszeiten erhalten Sie im Internet unter [www.train-line45.de](http://www.train-line45.de)

Vertrieb Nordamerika: Train-Li-USA LLC · 3 Kensington Way · USA-01568 Upton · MA



Radius 120 cm (entspricht R3)  
links mit Elektro/DCC Antrieb

## Zeichenerklärung

-  2 Anzahl der Motoren
-  Sound
-  Schnittstelle
-  Decoder
-  Anzahl der Lichter
-  Anzahl der Haftreifen