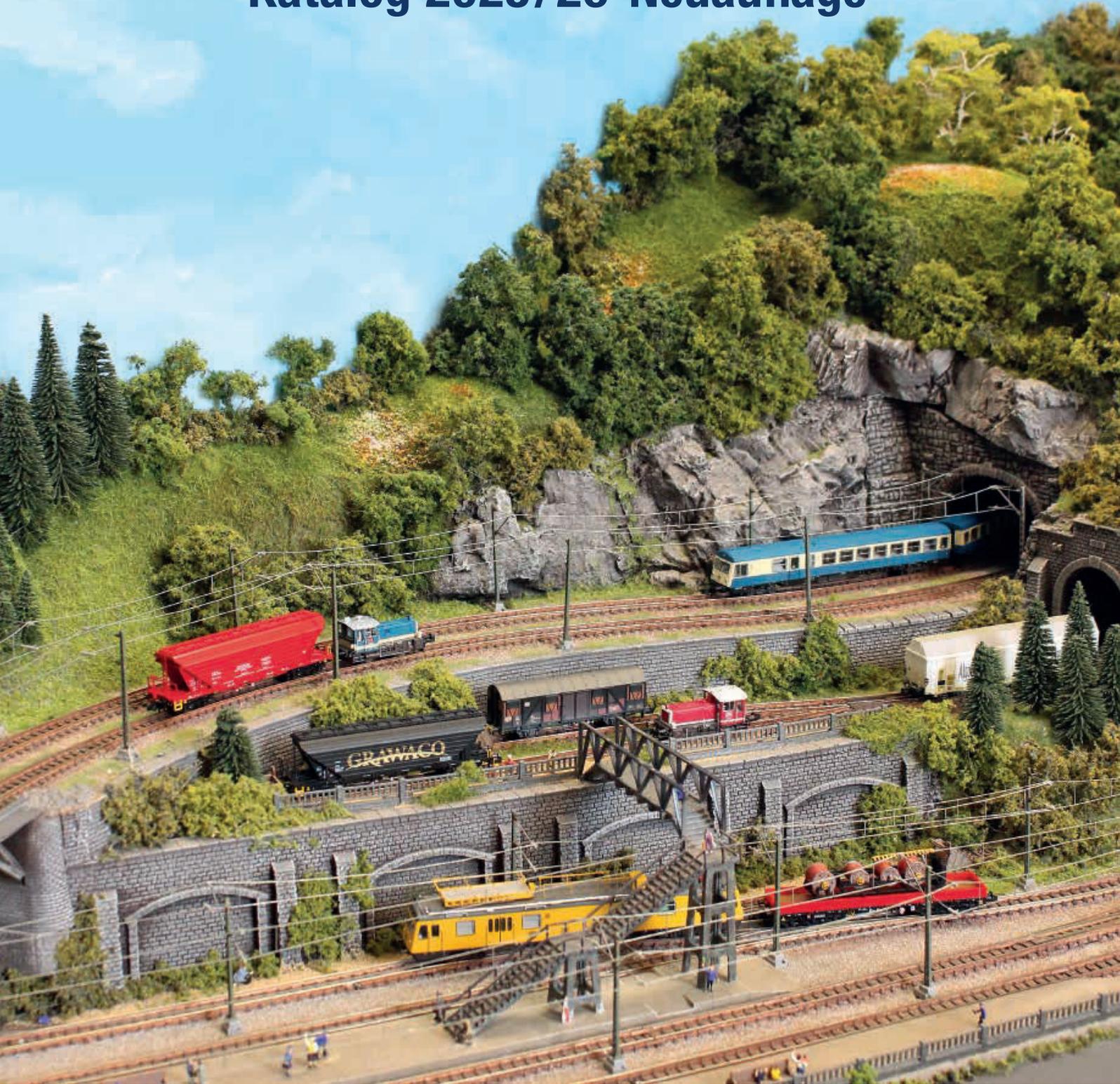


LILIPUT

Die Welt der Modelleisenbahn

Katalog 2025/26 Neuauflage



H0

H0e

N

www.liliput.de



Foto: © Karl Gebele

Liebe Modellbahnfreunde,

Sie halten hier die Neuauflage des LILIPUT-Kataloges für 2025/26 in den Händen. Er beinhaltet sowohl alle neuen Artikel seit dem letzten Katalog 2023/24 als auch alle Neuheiten für 2025. Aufgrund des großen Zuspruchs zu unserem Katalog ist eine zweite Auflage für 2025 notwendig geworden. Wir haben die Gelegenheit genutzt, in dieser Auflage weitere Neuheiten für 2025 vorzustellen, sie finden diese auf insgesamt 7 Seiten, verteilt im Katalog, für die Spurweiten H0 und N. Wir folgen dabei unserem Prinzip, Neuheiten vorzustellen, wenn sie in absehbarer Zeit lieferbar sind. Sie können die Neuheiten ab sofort bei dem Händler Ihres Vertrauens bestellen, wir liefern sie in wenigen Wochen aus. Besuchen Sie auch unsere Homepage www.liliput.de, hier finden Sie Neuheiten, Sortimentsartikel und Zubehör für die Spurweiten H0, H0e und N und vieles Mehr.

Selbstverständlich haben wir für Sie auch in diesem Katalog wie immer alle Neuheiten zum schnellen Auffinden eindeutig gekennzeichnet. Es sind insgesamt drei Symbole, die auf eine Neuheit aufmerksam machen:

NEUHEIT 2025 = Neuheit 2025

 = komplette Neukonstruktion oder Formvariante

 = neue Farbvariante

Ebenso wie immer in unseren Katalogen sind außerdem die wichtigsten Modell-Merkmale bzw. deren technische Spezifikationen übersichtlich anhand von Symbolen dargestellt, die Sie bei den Fahrzeugen finden. Die Übersicht der Symbole sehen Sie auf der praktischen Ausklapp-Seite am Ende dieses Kataloges.

Wir hoffen wie immer sehr, dass sich unsere Bemühungen gelohnt haben und wir mit der Neuheiten-Auswahl seit dem letzten Katalog für jeden Geschmack, für jede Epoche und auch für Ihre Spurweite etwas Passendes gefunden haben. Falls nicht: Schreiben Sie uns einfach und richten Sie Ihren Modell-Wunsch an unser Produkt-Management.

Wir nehmen Ihren Wunsch dann in unsere Wunsch-Liste mit auf und werden versuchen, auch in den kommenden Jahren so viele Wunsch-Modelle zu realisieren, wie es uns möglich ist. Das können wir Ihnen versprechen.

Lassen Sie sich überraschen, welche vorläufigen Neuheiten wir uns diesmal für Sie überlegt haben und blättern Sie diesen Katalog in Ruhe durch. Wir sind uns sicher, Sie werden beim Blättern fündig und entdecken etwas Brauchbares für Ihr Hobby Modellbahn, bei dem wir Ihnen auch heuer von Herzen viel Freude und Entspannung wünschen.

Und wenn Sie Material für die Landschafts-Gestaltung benötigen, dann schauen Sie sich doch einmal die riesige Zubehör-Produktpalette von WOODLAND SCENICS an (siehe auch Seiten 148 bis 151) – entweder im Internet oder im umfangreichen deutschen WOODLAND-Katalog. Hier finden Sie alles, was das Herz begehrt, wenn es darum geht, Ihre Modellbahn „zum Leben zu erwecken“. Fragen Sie Ihren Fachhändler danach!

Ihr BACHMANN- /LILIPUT-Team

Inhaltsübersicht

Epochendarstellung	4
Eisenbahnverwaltungen	4

Spurweite H0	H0
Triebfahrzeuge	5–31
Personenwagen	32–35
Güterwagen	36–50
Militärfahrzeuge	51–55
Lastkraftwagen	56–57
Gebäude/Zubehör	58–62

Spurweite H0e	H0e
Triebfahrzeuge	63–69
Personenwagen/Güterwagen	70–86
Gebäude/Zubehör	87–88

Spurweite N	N
Triebfahrzeuge	89–105
Personenwagen	106–107
Güterwagen	108–141
Zubehör	142–146

Weiteres Zubehör	
Gartenbahn	147
WOODLAND SCENICS	148–151

Symbol-Erklärungen	152
(Aufklappseite)	
Service-Hinweise	153
(Rückseite der Aufklappseite)	

LILIPUT bedankt sich hiermit ganz herzlich bei Karl Gebele für die tollen Anlagenfotos und bei allen, die durch ihre Hilfe oder ihre Fotos zur rechtzeitigen Fertigstellung dieses Kataloges beigetragen haben und die auch diesmal trotz allen Widrigkeiten Unmögliches möglich gemacht haben.

Bahn-Epochen

Die Eisenbahnepochen geben an, welcher Zeit, historisch gesehen, ein Fahrzeug zuzuordnen ist. Über Jahre hinweg änderten sich oft die Organisationsformen der Eisenbahnverwaltungen und damit auch das Erscheinungsbild der Lokomotiven und Wagen. Durch diese Epochendarstellung können Sie sich leichter orientieren, welche Modelle vom Vorbild her bei den deutschen Bahnen zueinander passen. Bei Bahnen anderer Länder gelten teilweise abweichende Einteilungen.

Epoche I 1835–1920

I

Diese Epoche beschreibt die Zeit der Länderbahnen von 1835 bis etwa 1920. Deutschland war bis zum Zusammenbruch der Monarchien in Kleinstaaten mit eigenen Bahnverwaltungen aufgeteilt. Fast jede Bahnverwaltung verfolgte ihre eigenen Konstruktionen beim Lokomotiv- und Wagenbau. Die Fahrzeuge hatten teilweise ein charakteristisches farbliches Erscheinungsbild.

Epoche II 1920–1948

II

Mit Gründung der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft wurden die Bahnverwaltungen Deutschlands zusammengefasst. Einheitliche Lokomotiv- und Wagenbeschaffungsprogramme wurden begonnen, die zur Entwicklung der Einheitsbaureihen führten. Unter die Epoche II fallen die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (1920 bis 1937), die im Allgemeinen mit DRG abgekürzt wird, aber auch die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn (1937 bis 1945), für die das Kürzel DRB steht.

Epoche III 1949–1968 (DB) bzw. 1970 (DR)

III

Gründung der DB in Westdeutschland und der DR in Ostdeutschland. In dieser Zeit waren Lokomotiven aus der Länderbahnzeit, der Reichsbahnzeit und Neukonstruktionen der 50er- und 60er-Jahre auf den Schienen beider Verwaltungen unterwegs. Neue stärkere Diesel- und Elektrolokomotiven wurden entwickelt.

Epoche IV 1968–1990

IV

In dieser Zeit entstand die europaweit einheitliche computergerechte „UIC“-Beschriftung der Fahrzeuge. Dampflokomotiven wurden nach und nach ausgemustert, waren aber speziell in der DDR noch lange im Einsatz.

Epoche V 1990–2007

V

Die Neuzeit der modernen Bahn begann. Die Verkehrsmittel der Bahn erhielten neue Farbgebungen. Die Deutsche Reichsbahn und die Deutsche Bundesbahn wurden in Schritten zur Deutschen Bahn AG vereint. Viele Privatbahngesellschaften werden gegründet.

Epoche VI 2007–heute

VI

Im Herbst 2007 wurde beim MOROP-Kongress die NEM 806 D „Eisenbahn-Epochen in Deutschland“ um die Epoche VI erweitert. Im Hinblick auf die länderübergreifende Liberalisierung des Schienenverkehrs in Europa wurde ein neues UIC- bzw. TSI-Nummernschema mit 12-stelligen Computernummern festgelegt, allerdings ohne einheitlich gestaltete Erkennungsanschriften. Damit wurde dem zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehr von Triebfahrzeugen Rechnung getragen. Im Übrigen ergibt sich nicht immer eine exakte Abgrenzung zur vorangegangenen Epoche, auf die eine Reihe der angeführten Kriterien auch zutreffen. Die neue Epoche ist geprägt von immer mehr privaten Verkehrsunternehmen. Der Personenverkehr erfolgt weitgehend nur noch durch Triebwagen oder Wendezüge mit einem uneinheitlichen Erscheinungsbild.

Eisenbahnverwaltungen

Die Kurzbezeichnung der Bahngesellschaften finden Sie auch bei den jeweiligen Modellen. Zusammen mit den Epochenangaben lassen sich somit vorbildgerechte Züge zusammenstellen. Die jüngeren Epochen lassen sich allerdings nicht mehr so eindeutig trennen, so dass ohne Weiteres auch epochenübergreifende Fahrzeugkombinationen auf einer Anlage denkbar sind. Nachfolgend einige der wichtigsten Bahngesellschaften.

Deutschland

K.P.E.V.	Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung, Epoche I
DRG	Deutsche Reichsbahn Gesellschaft 1924–1937, Epoche II
DR (DRB)	Deutsche Reichsbahn 1937–1945, Epoche II
DR (Ost)	Deutsche Reichsbahn 1945–1994, Epoche III-V
DB	Deutsche Bundesbahn 1949–1994, Epoche III/IV
DB AG	Deutsche Bahn AG ab 1994, Epoche V/VI
HSB	Harzer Schmalspurbahnen, Epoche V/VI
NVAG	Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG, Epoche III-V
RSE	Rhein-Sieg-Eisenbahn AG (frühere Brölthaler Eisenbahn-Actien-Gesellschaft), Epoche III/IV
ODEG	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, Epoche VI
WFB	Westfalenbahn, Epoche VI

Österreich

BBÖ	Bundesbahnen Österreich ab 1921
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen ab 1947
SLB	Salzburger Lokalbahn
STB	Steyrtalbahn
StLB	Steiermärkische Landesbahnen
WSTBA	WESTbahn
ZB	Zillertalbahn

Schweiz

SBB/	Schweizerische Bundesbahnen/
CFF/	Chemins de Fer Fédéraux Suisses/
FFS	Ferrovie Federali Svizzere
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon Bahn

Frankreich

SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français (Französische Nationale Eisenbahngesellschaft)
------	---

Belgien

NMBS/	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen/
SNCB	Société Nationale des Chemins de fer Belges

Niederlande

NS	Nederlandse Spoorwegen (Niederländische Staatsbahnen)
----	--

Italien

FS	Ferrovie dello Stato Italiane (Italienische Staatseisenbahnen)
----	---

Luxemburg

CFL	Chemins de Fer Luxembourgeois (Luxemburger Staatseisenbahnen)
-----	--

H0

Der am meisten verbreitete Maßstab

Mit den H0-Modellen von LILIPUT lassen sich viele Modelleisenbahn-Themen realisieren. Im Maßstab 1:87 stellen wir Ihnen ein reichliches Angebot an Modellen verschiedener Epochen zur Verfügung, seien es Dampf-, Diesel-, Elektroloks oder Triebwagen. Dazu gibt es eine entsprechende Auswahl an Personen- und Güterwagen.



Foto: © Karl Gebele

Baureihe 42

1943 wurde die schwere Kriegslok der Baureihe 42 mit 17 t Achsdruck entwickelt. Sie war für den Einsatz in Österreich vorgesehen, aber auch in okkupierten Gebieten, in denen es der Oberbau zuließ. Von geplanten 8000 Loks wurden letztlich etwas über 860 Stück hergestellt. Sie wurden bei der DB bis 1960 und bei der DR bis etwa 1970 eingesetzt.

Foto: © National Archives, Slg. Brian Rampp

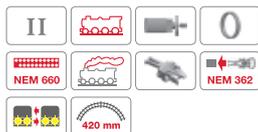


L131503



Die 42 1486 ist eine der wenigen 42er, bei der durch alte Fotos dieser vielleicht für manchen etwas seltsam anmutende Winter-Tarnanstrich belegt und überliefert wurde.

Güterzug-Dampflokomotive mit Schlepptender, Baureihe 42 der DRB („Kriegslokomotive“), Betriebs-Nr. 42 1486 mit Winter-Tarnanstrich, Federpuffer an Lok und Tender, LÜP 268 mm.



- Fahrgestell, Gestänge, Räder und Tender aus Metalldruckguss
- Tarnlichter und Schlotabdeckung
- Beleuchtete Feuerbüchse

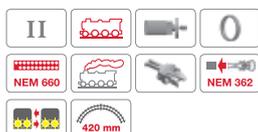
L131504



Die meisten deutschen Lokomotiven wurden zum Kriegsende von den alliierten Streitkräften beschlagnahmt und entsprechend verteilt bzw. zugeordnet. Die 42 547 gehörte den Briten, was vorne auf der Rauchkammertür und auch auf den Führerhaus-Seiten angeschrieben stand.



Güterzug-Dampflokomotive mit Schlepptender, Baureihe 42 („Kriegslokomotive“), Betriebs-Nr. 42 547, mit Aufschriften „Allied Forces – British“, Federpuffer an Lok und Tender, LÜP 268 mm.



- Fahrgestell, Gestänge, Räder und Tender aus Metalldruckguss
- „Normale“ Lichter
- Beleuchtete Feuerbüchse

L131507

GEALTERT

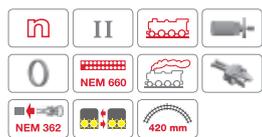
NEUHEIT 2025



Nur wenige Tage nach Kriegsende im Mai 1945, der sogenannten „Stunde 0“ begann der Aufbau des zerstörten Deutschlands und Europa. Alle Fahrzeuge, die noch betriebsbereit waren, wurden genutzt um die Züge auf dem beschädigten Schienennetz wieder in Fahrt zu bringen. Die neuen Staatsbahnen waren noch nicht gegründet und so wurden alle verfügbaren Lokomotiven zum Laufen gebracht.

Unser Modell zeigt den Betriebszustand der Baureihe 42 mit ursprünglicher Wintertarnung, verschmutzt und rostig, aber betriebsbereit. Es ist die Übergangszeit von der Epoche II in die Epoche III.

Güterzug-Dampflokomotive mit Schlepptender, Baureihe 42, Betriebs-Nr. 42 1486, handgealtert mit zusätzlichen Rostfleckenimitaten, Federpuffer an Lok und Tender, Lüp 268 mm.



Kessel-Ausschnitt mit realistischer Verwitterung



- Fahrgestell, Gestänge, Räder und Tender aus Metalldruckguss
- Gebrauchsspuren und rostige Stellen handgealtert
- Tarnlichter und Schlotabdeckung
- Beleuchtete Feuerbüchse

L131508

GEALTERT

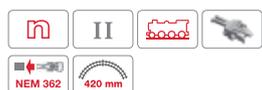
NEUHEIT 2025



Nach Einstellung der Kampfhandlungen am Ende des zweiten Weltkrieges 1945 in Europa fanden sich überall kriegsbeschädigte Lokomotiven, die nicht mehr in Betrieb genommen werden konnten. Lange vor ihrer Verschrottung wurden sie gesammelt und geprüft, ob sie mit vertretbarem Aufwand repariert werden konnten oder verschrottet werden sollten. Vielerorts wurden in ganz Europa Lokomotiven an ihre ursprüngliche Besitzer zurückgegeben.

Unser Modell zeigt eine stark beschädigte Güterzuglok der Baureihe 42 mit Einschusslöchern, stark verrostet und verschmutzt, kaputten Scheiben und fehlenden Teilen. Sie wird ihre letzte Reise zum Schrottplatz nicht mehr mit eigener Kraft antreten.

Güterzug-Dampflokomotive mit Schlepptender, Baureihe 42, Betriebs-Nr. 42 1486, handgealtert, handgerostet, ohne Antrieb, ohne Beleuchtung, ohne Elektronik, Lüp 268 mm.



Kessel-Ausschnitt mit stark fortgeschrittener Verwitterung



- Fahrgestell, Gestänge, Räder und Tender aus Metalldruckguss
- Gebrauchsspuren und rostige Stellen handgealtert
- Spezialeffekte „Einschusslöcher“ und „gesplitterte Fenster“

Baureihe 52

Nach den ersten Kriegsjahren verlangten die immer länger werdenden Transportwege und auch die Verluste an Dampflokomotiven des sich doch länger hinziehenden Krieges nach neuen, besseren Lok-Konstruktionen. Für eine dieser neuen Konstruktionen wurde als Basis die leichte Baureihe 50 mit nur 15 t Achsdruck ausgewählt. Sie wurde stark entfeinert, bekam einen größeren Tender und für die russischen Weiten mit den wenigen Wasseraufnahme-Stellen baute man 137 Loks mit Kondensender zur Rückgewinnung von Wasser.

Mit fast 6300 Stück ist diese von fast allen Lokomotiv-Fabriken Europas gebaute Baureihe 52 die meistgebaute Dampflokomotive der Welt. Die bei der DB verbliebenen Loks wurden bis 1963 ausgemustert, die DR hingegen modernisierte viele Loks in unterschiedlichen Varianten, die dann bis in die 80er-Jahre noch im Einsatz waren. Etliche davon werden noch heute museal erhalten. Die aktuellen LILIPUT-Modelle sind gegenüber früheren Auflagen technisch überarbeitet.



Foto: © Brian Rampp

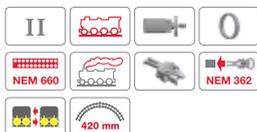
L131524



Viele Kriegslokomotiven der Baureihe 42 und 52 wurden seinerzeit mit den unterschiedlichsten „Tarnlackierungen“ versehen – je nach Jahreszeit und Einsatzgebiet. Im Museum Sinsheim war die dort beheimatete 52er als „52 3109“ lange Zeit zur Demonstration mit diesem Winter-Tarnanstrich versehen, allerdings mit anderem Tender und anderer Ausstattung.

Güterzug-Dampflokomotive mit Schlepptender, Baureihe 52 der DRB („Kriegslokomotive“), Betriebs-Nr. 52 3109 mit Winter-Tarnanstrich, Federpuffer an Lok und Tender, Lüp 268 mm.

- Fahrgestell, Gestänge, Räder und Tender aus Metalldruckguss
- Tarnlichter und Schlotabdeckung
- Beleuchtete Feuerbüchse



Baureihe 84

Für die auf Normalspur umgestellte Strecke Heidenau-Altenberg (Müglitztalbahn) waren neue Lokomotiven erforderlich, die die engen Radien und die starken Steigungen bewältigen konnten. Als Probeloks lieferten zum Jahreswechsel 1935/1936 die beiden Firmen Schwartzkopff in Berlin die 84 001 und 84 002 sowie Orenstein und Koppel die 84 003 und 84 004. Erstere waren 3-Zylinder-Maschinen mit den speziellen Schwartzkopff-Lenkgestellen. Sie bewährten sich im Gegensatz zu den beiden O & K-Loks, die ein 2-Zylinder-Triebwerk und Luttermöller-Endachsen besaßen, sehr gut, so dass nach der Erprobungsphase acht weitere Loks bei Schwartzkopff bestellt wurden.

Die Serienloks 84 005 bis 84 012 wurden auf Basis der 84 001 gebaut. 84 009 unterschied sich allerdings von den anderen Loks durch ein geändertes Führerhausdach und eine nun geschlossene Frontschürze unterhalb der Rauchkammertür. Zu Beginn ihrer Laufbahn waren alle 84er im Bw Dresden-Altstadt beheimatet. Bedauerlicherweise wurde keine der schönen Maschinen erhalten, als letzte wurde 84 008 Ende der 60er-Jahre ausgemustert und verschrottet.



Foto: © Alfred Fordon

L131203

Tenderlokomotive,
Baureihe 84 der DRB,
Betriebs-Nr. 84 009,
Betriebszustand 1936,
LüP 179 mm.

- Fahrgestell und Gestänge aus Metalldruckguss
- Vorbereitet zum Einbau eines Rauchgenerators



Reihe 378 / 93 der BBÖ / ÖBB – Die wohl bekannteste Tenderlokomotive Österreichs

In den 20er-Jahren beauftragte die BBÖ die Lokomotivfabrik Floridsdorf mit der Herstellung einer Heißdampf-Tenderlok, die als Nebenbahn-Lokomotive eingesetzt werden sollte. Sie sollte mehr Leistung als bisherige Baureihen bringen und diese nach und nach ersetzen. Zudem sollten die wesentlichen Bauteile mit der sich gleichzeitig in der Entwicklung befindlichen Vershub-Lokomotive der Reihe 478 kompatibel sein. Man begann ab 1926 mit der Serienfertigung der Lok, ohne dass ein Prototyp gefertigt worden war, und baute bis 1931 insgesamt 167 Stück der neuen Maschinen mit der Reihen-Bezeichnung 378.

Seit ihrer Indienststellung prägte die Baureihe 378 mit der Achsformel 1'D1' das Bild der Tenderlokomotiven in Österreich entscheidend mit. Auf fast allen österreichischen Nebenstrecken waren die Loks hauptsächlich im Personenverkehr im Einsatz und daher bis zum Ende des Dampfbetriebes schier unentbehrlich.



Foto: © Peter Kuderna

Die Deutsche Reichsbahn benannte die Reihen-Bezeichnung später um in die Baureihe 93. Diese Bezeichnung behielt sie auch danach bei der ÖBB bei, 128 Lokomotiven wurden in den österreichischen Fahrzeugpark übernommen. 1957/58 wurden 72 Loks mit Giesl-Flachejektoren ausgerüstet, wodurch die Leistung von 875 auf fast 1000 PS gesteigert werden konnte.

Die Loks waren die letzten Normalspur-Dampfloks im Bestand der ÖBB. Der planmäßige Dampfbetrieb auf Normalspuren der ÖBB endete zum Jahreschluss 1976, doch einige der Loks wurden als „strategische Reserve“ sogar noch bis 1982 erhalten. Es sind etliche Fahrzeuge museal erhalten geblieben, einige davon dampfen sogar heute noch zur Freude vieler Dampflokliebhaber bei Vereinen und Sonderfahrten.

L131406



Tenderlokomotive, Reihe 93.13 der ÖBB, ehemalige Reihe 378 der BBÖ, Betriebs-Nr. 93.1447 mit Giesl-Ejektor, Betriebszustand um 1970, LüP 137 mm.

- Mit Giesl-Ejektor
- Rot ausgelegte Treibstangen



L131407



Die 378.04 gehört zur ersten Serie der Reihe 378, die ursprünglich mit normalem Rundschlot ausgeliefert wurde.

Tenderlokomotive, Reihe 378 der BBÖ, Betriebs-Nr. 378.04 mit Rundschlot, Betriebszustand um 1930, LüP 137 mm.

- Beidseitig nach vorn gezogene Wasserkästen



L131408

GEALTERT

NEUHEIT 2025

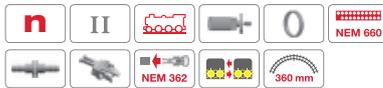


Tenderlokomotive, Reihe 378 der BBÖ,
Betriebs-Nr. 378.161, mit Rundsclot,
Betriebszustand um 1934, LüP 137 mm.

- *Beidseitig nach vorn gezogene Wasserkästen*
- *Erstmals komplett mit Speichenrädern*
- *Rot ausgelegte Treibstangen*
- *Leicht gealtert*



Abbildung zeigt Fotomontage



L131409



Einige der 378er bekamen zur besseren Fotografierbarkeit einen so genannten Fotografieranstrich in Grau, bevor sie dann schwarz lackiert in Dienst gestellt wurden – so auch die 378.27.

Tenderlokomotive, Reihe 378 der BBÖ,
Betriebs-Nr. 378.27 mit Rundsclot,
Betriebszustand 1927, LüP 137 mm.

- *Beidseitig nach vorn gezogene Wasserkästen*



L131411

GEALTERT

NEUHEIT 2025



Tenderlokomotive, Reihe 93 der ÖBB,
Betriebs-Nr. 93.1357, mit Rundsclot,
Betriebszustand um 1968, LüP 137 mm.

- *Beidseitig nach vorn gezogene Wasserkästen*
- *Vor- und Nachläufer als Speichenräder*
- *Rot ausgelegte Treibstangen*
- *Leicht gealtert*



Abbildung zeigt Fotomontage



L131412

NEUHEIT 2025



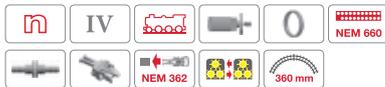
Die Lok 93 der StLB (Steiermärkische Landesbahn) wurde im Jahr 1966 von der ÖBB gekauft. Der Tendaraufbau wurde entfernt und die Lok bekam einen neuen Anstrich mit Zierlinien und roten Radscheiben. Die im Jahr 1928 unter der Fabriknummer 2980 von der WLF hergestellte Lok war zuvor bei der BBÖ als 378.120 und unter der DRB/ÖBB als 93.1420 unterwegs. Ihr Einsatzgebiet bei der StLB war in erster Linie die Strecke Gleisdorf – Weiz. Sie wurde 1987 an die Fa. Brenner & Brenner abgegeben, seit 2011 gehört sie dem NLB (Verein Neue Landesbahn).

Tenderlokomotive, Lok 93 der StLB, ehemalige 93.1420 der ÖBB, mit Rundschlot, Betriebszustand 1978, Lüp 137 mm.

- Rot ausgelegte Treibstangen



Abbildung zeigt Fotomontage



L131413

NEUHEIT 2025

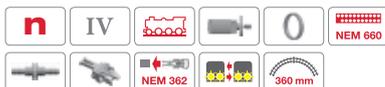


Tenderlokomotive, Reihe 93 der ÖBB, Betriebs-Nr. 93.1403, mit Giesl-Ejektor, Betriebszustand um 1982, Lüp 137 mm.

- Mit Giesl-Ejektor
- Erstmals komplett mit Speichenrädern
- Rot ausgelegte Treibstangen



Abbildung zeigt Fotomontage



Graz-Köflacher Bahn

In den 1970er-Jahren wurden die Strecken der Graz-Köflacher Bahn (GKB) vermehrt zum Anziehungspunkt für Eisenbahnliebhaber und -fotografen, da die GKB eine der letzten Bahnverwaltungen in Österreich war, die im Rangier- und Verschubdienst sowie teilweise noch im Streckendienst Dampflokomotiven einsetzte. So blieb, betreut vom Verein „Steirische Eisenbahnfreunde“ (StEF), der in enger Zusammenarbeit mit der GKB steht, die Dampflokomotive 671 (Baureihe 29), Baujahr 1860 und damit eine der ältesten betriebsfähigen und die dienst-älteste Dampflokomotive der Welt, erhalten. Sie ist 2004 unter Denkmalschutz gestellt worden.

L131963



Schlepptenderlokomotive 677 der Graz-Köflacher Bahn, Lüp 166 mm.

- Dampflokomotive mit hohem Kohlenkastenaufbau am Tender



Reihe 2060 der ÖBB – die universelle Diesel-Verschublokomotive

Die Reihe 2060 wurde von den Jenbacher Werken (JW) von 1954 bis 1962 in mehreren Bauweisen für die ÖBB gebaut, um die älteren und unwirtschaftlich gewordenen Dampflokomotiven im leichten Verschub-Dienst in Bahnhöfen zu ersetzen. In den ersten Jahren wurde sie allerdings auch im leichten Streckendienst eingesetzt.

Obwohl die Lok mit ihren gerade mal 200 PS eigentlich zu schwach war, wurden dennoch 100 Stück an die ÖBB und weitere 45 Loks in die ehemalige UdSSR geliefert. Ab der Betriebs-Nummer 2060.81 erhielt die Lok wesentliche Verbesserungen und wurde nun bereits ab Werk in Blutorange anstatt in Tannengrün ausgeliefert.

Bis zur 2060.73 bestand eine Besonderheit der bis zu 60 km/h schnellen Lok darin, dass im Tandembetrieb zwei Maschinen mit den Führerständen zueinander mit einer Tandemwelle gekoppelt werden konnten. Dies war jedoch relativ umständlich und wurde nur in den ersten Jahren genutzt.

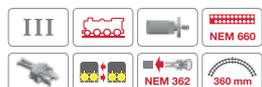
Obwohl mittlerweile die Hälfte der Loks verschrottet ist, kann man die „Arbeitstiere“ noch immer bei der ÖBB und bei der ÖGEG bei Verschub-Arbeiten oder vor Museumszügen und bei verschiedenen Eisenbahngesellschaften oder Privatbahnen im Betrieb erleben.



Foto: © H. + W. Brutzer

L132460

Diesel-Verschublokomotive,
Reihe 2060 der ÖBB,
Betriebs-Nr. 2060.08,
Zf Jenbach, tannengrün,
Betriebszustand 1961,
LüP 76 mm.



- Austauschachse mit einem Haftreifen für eine höhere Zugkraft liegt bei



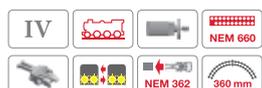
L132482

Wie Artikel L132460,
jedoch für
Wechselstrombetrieb.



L132461

Diesel-Verschublokomotive,
Reihe 2060 der ÖBB,
Betriebs-Nr. 2060 067-2,
Zf St. Pölten, blutorange,
Betriebszustand 1982,
LüP 76 mm.



- Austauschachse mit einem Haftreifen für eine höhere Zugkraft liegt bei



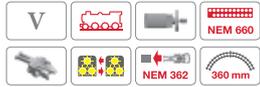
L132483

Wie Artikel L132461,
jedoch für
Wechselstrombetrieb.



L132462

Diesel-Verschublokomotive, Reihe 2060 der ÖBB, Betriebs-Nr. 2060 079-7, Zf Wels, verkehrsrötlich mit „Pflatsch“, Betriebszustand 2000, Lüp 76 mm.



• Austauschachse mit einem Haftreifen für eine höhere Zugkraft liegt bei

L132484

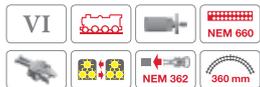
Wie Artikel L132462, jedoch für Wechselstrombetrieb.



L132463

Die Gmundner Zementwerke besitzen seit 1939 eine normalspurige Werksbahn, die das Werk mit dem Bahnhof Gmunden verbindet. Auf deren Gleisen werden derzeit jährlich etwa 375.000 Tonnen Zement nach Gmunden und von dort aus von Rail Cargo Austria weitertransportiert. 1994 wurde die Lok 2060.023 von der ÖBB übernommen und nach diversen Umbauarbeiten bis zum Jahr 2014 als Lok 7 eingesetzt. Heute erledigt alle Werks-Verschub-Aufgaben ein Rangier-Roboter.

Diesel-Verschublokomotive, Lok 7 des Gmundner Zementwerkes (ex 2060.023 der ÖBB), Betriebszustand ca. 2011, Lüp 76 mm.



• Austauschachse mit einem Haftreifen für eine höhere Zugkraft liegt bei

L132485

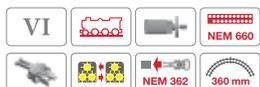
Wie Artikel L132463, jedoch für Wechselstrombetrieb.



L132464

Hinter der RPS (Rail Professionals Stütz) verbarg sich eigentlich der tschechische Kombioperateur Metrans, der in Tschechien und Deutschland als eigenständige EVU fungiert. Die Triebfahrzeuge der RPS wurden von Metrans gekauft und der RPS zur Verfügung gestellt. Mittlerweile gibt es durch neue Strukturen bei Metrans die RPS nicht mehr, dafür aber die Pro-Lok GmbH (PLOK) und die METRANS Railprofi Austria (RPA), beide mit derselben Geschäftsführung.

Diesel-Verschublokomotive, Reihe 2060 der RPS, Betriebs-Nr. 2060 082-1, Betriebszustand 2014, Lüp 76 mm.



• Austauschachse mit einem Haftreifen für eine höhere Zugkraft liegt bei

L132486

Wie Artikel L132464, jedoch für Wechselstrombetrieb.



Foto: © Karl Gebele

Baureihe E 10/Baureihe 110

Die E10 001 wurde im August 1952 ausgeliefert und war 1953 auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München zu sehen. Nach ihrer Ummummerierung in 110 001-5 war sie in den letzten Jahren hauptsächlich vor Nahverkehrszügen oder Güterzügen eingesetzt. Diese Lokomotiven haben mehr als vier Jahrzehnte das Erscheinungsbild der DB geprägt. Die Ausmusterung der Lok erfolgte 1975.

L132522

Elektrolokomotive,
Baureihe 110 der DB,
Vorserienlok,
Betriebs-Nr. 110 001-5,
LüP 185 mm.

- Dreilicht-LED-Spitzenignal
- Stirnfenster mit Heihscheiben
- Umschaltbar auf Oberleitung
- Indusi



Silberfarbene Seitenlüfter und vorbildgerechte Dachstromabnehmer mit einer Diagonaltreibe und einem Zweifachschleifstück.

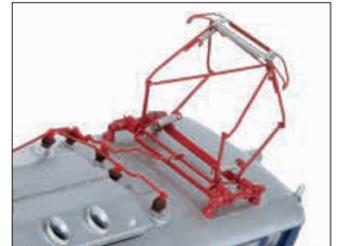


Foto: © Gabi Brandl

Motordraisinen / Motorbahnwagen

Ab 1957 wurden vom ÖBB-eigenen Werk Wörth bei St. Pölten/Niederösterreich motorisierte Bahndienstwagen der Baureihe X 625 bzw. X 626 in großer Stückzahl gebaut. Diese „Motordraisinen“ oder auch „Motorbahnwagen“ genannten Fahrzeuge wurden und werden auch heute noch hauptsächlich im Streckendienst eingesetzt. Sie waren bzw. sind in verschiedenen Ausführungen mit unterschiedlichen Beiwagen bzw. Bahndienst-Flachwagen auf nahezu allen Bahnhöfen Österreichs anzutreffen – sowohl auf Normalspur- als auch auf Schmalspur-Gleisen. Auch bei vielen Privat- und Museumsbahnen sind sie im Einsatz.

Der Unterschied zwischen den Baureihen X 625 und X 626 ist der Einbau eines stärkeren Motors beim X 626. Da die Fahrzeuge in Normalspur-Ausführung bei Bedarf auch zur Beförderung von maximal zwei Güterwagen fähig sind, sind diese neben einer Mittelpuffer-Kupplung auch mit einer normalen Zug- und Stoßvorrichtung ausgestattet. Die Fahrzeuge für die Schmalspur besitzen nur die Mittelpuffer-Kupplung. Ausnahmen gibt es allerdings bei ehemaligen Normalspur-Draisinen, die im Nachhinein auf 760 mm Spurweite umgespurt wurden, viele davon sind auf Museumsbahnen unterwegs. Die Höchstgeschwindigkeit aller Fahrzeuge beträgt 50 bis 60 km/h.

L133041

Draisinen-Steuerwagen,
„Österreichisches Rotes Kreuz“
(X 501.6113), Betriebszustand um 2014,
Mittelpuffer-Imitation, Kupplungshaken,
Kuppelstangen liegen bei, LüP 61 mm.

Der X 501.6113 mit der Werbung für das Österreichische Rote Kreuz wurde als erster Draisinen-Steuerwagen Österreichs aus der ehemaligen Motordraisine X 626.113 umgebaut und in Asparn an der Zaya in Betrieb genommen. Er ist durch eine Hauptluftbehälterleitung mit einem Triebfahrzeug verbunden und verkehrt z. B. zwischen Mistelbach und Asparn/Zaya beim Zayataler Schienentaxi.



L133042

Motordraisine, VT 95
(ehemals X 626.217) der STB,
Betriebszustand 2018,
Mittelpuffer-Imitation,
Kupplungshaken, Kuppelstangen
liegen bei, LüP 61 mm.

Der VT 95 der STB (Steyrtalbahn) wurde aus dem Motorbahnwagen X 626.217 im Jahr 2015 auf Schmalspur-Betrieb umgespurt und verkehrt seither in den Farben der alten DB-Schienenbusse auf der Steyrtalbahn. Wir finden, er macht in diesem Design aber auch als Normalspur-Version eine gute Figur!



L235182

Flachwagen der ÖBB
ohne Seitenborde,
passend zu allen Motordraisinen/
Motorbahnwagen, Lük 57 mm.

- Chassis bzw. Bordwände aus Metall
- Kupplungsstange liegt bei

L235183

Flachwagen der ÖBB mit Aluminium-Seiten-
borden, passend zu allen Motordraisinen/
Motorbahnwagen, Lük 57 mm.



Dieseltriebwagen, Reihe 5146 / 6546 der ÖBB

Für den Nahverkehr auf Haupt- und Nebenbahnen wurden von der ÖBB die Dieseltriebwagen der Reihe 5146 beschafft. Diese Triebwagen wurden zwischen 1959 und 1961 von Simmering-Graz-Pauker (SGP) gebaut. Sie versahen zusammen mit den Steuerwagen der Reihe 6546 und manchmal mit Zwischenwagen auf nichtelektrifizierten Strecken in Niederösterreich ihren Dienst. Verschiedene Umbauten wurden durch Änderungen der Reihen-Bezeichnung dokumentiert (5146.1 ff bzw. 5146.2 ff). Die Höchstgeschwindigkeit betrug 100 km/h. Ab 1987 wurden die in die Jahre gekommenen Triebwagen nach und nach von der neuen Reihe 5047 abgelöst, 1997 wurde der letzte ausgemustert. Der 5146.205 wurde an die Südburgenländische Regionalbahn (SRB), die beiden Triebwagen 5146.203 und 5146.206 an die Raab-Ödenburger Eisenbahn (GySEV) verkauft. Einige Fahrzeuge sind museal erhalten geblieben.

L133130

Dieseltriebwagen, Reihe 5146 der ÖBB, ultramarinblau/elfenbein mit elfenbein-farbigem Dach und „Pflatsch“,

Betriebs-Nr. 5146.202, Betriebszustand 1988, LÜP 282 mm.

- *Schlusslicht und Innenbeleuchtung digital und analog schaltbar*



L133131

Dieseltriebwagen, Reihe 5146 der ÖBB mit Steuerwagen der Reihe 6546, ultramarinblau/elfenbein mit „Pflatsch“,

Betriebs-Nrn. 5146 204-2 und 6546 208-7, Betriebszustand ca. 1991, LÜP 282 mm und 264 mm.

- *Schlusslicht und Innenbeleuchtung beim Triebwagen digital und analog schaltbar*
- *Wechselnde Stirnbeleuchtung beim Steuerwagen digital schaltbar*



Foto: © Karl Gebele

Baureihe 614

1971 ließ die DB zwei Prototypen der Baureihe 614 entwickeln. Diese speziell für den Bezirks- und Regionalverkehr konzipierten Diesetriebzüge – eine Weiterentwicklung der Baureihe 624/634 – bekamen einen nach oben etwas verjüngten Wagenkasten, weil eine so genannte „gleisbogenabhängige Wagenkastensteuerung (GSt)“ eingebaut werden sollte. Dies gab dem Triebzug seine typische Form. Da die GSt aber letztlich nichts brachte, wurde bei den zwischen 1973 und 1977 gelieferten 40 Serienfahrzeugen darauf verzichtet – die Gehäuseform jedoch blieb.

MAN fertigte für 25 Einheiten die Mittelwagen, während die Waggonfabrik Uerdingen die mit je einem 330-kW- oder später 367-kW-Motor ausgerüsteten Triebwagen dazu herstellte. Die letzten 15 Garnituren (ab 1975) wurden dann komplett bei MAN gefertigt. Zwar waren die Triebzüge als 3-teilige Einheiten konzipiert (204 Plätze in der zweiten und 2 x 12 Plätze in der ersten Klasse), sie wurden aber mehrfachtraktionsfähig ausgeführt und – gerade in der Anfangszeit – gelegentlich auch 4-teilig mit einem zusätzlichen Mittelwagen gefahren. Eine Mehrfachtraktion hingegen war eher eine Seltenheit, in späteren Jahren gab es fast gar keine mehr.

Die ersten 25 Einheiten wurden dem Bw Nürnberg zugeteilt, von wo aus die Triebzüge auf allen nicht elektrifizierten Strecken Frankens und der Oberpfalz eingesetzt wurden. Typische Farbgebung war damals die „Pop“-Lackierung Blutorange/Kieselgrau. Die letzten 15 Züge – mittlerweile allerdings in der Farbgebung Ozeanblau/Elfenbein – wurden im Bw Braunschweig stationiert, von wo aus sie auf den Strecken z.B. nach Paderborn, Göttingen, Münster oder Bielefeld eingesetzt wurden. Auch auf der Heidebahn von Buchholz über Soltau nach Hannover konnte man sie am Ende Ihrer Einsatzzeit beobachten.

Die meisten Fahrzeuge wurden später in Minttürkis/Lichtgrau lackiert und am Ende fast ausschließlich in Verkehrsrot. Im Zuge einer Teilmodernisierung erhielten etliche Einheiten einen stärkeren (448 kW) Motor. Fast alle der von der DB AG zuletzt in Nürnberg und Braunschweig stationierten Fahrzeuge wurden am Ende noch einmal modernisiert, z.B. fiel das Gepäckabteil weg, die Fenster wurden gegen andere ersetzt und ein Fenster kam hinzu. Selbstverständlich wurden diese gehäusespezifischen Änderungen auch bei den LILIPUT-Modellen berücksichtigt!

Am 15. Februar 2011 – nach einer Einsatzzeit der Baureihe von genau 40 Jahren – wurde die letzte betriebsfähige Einheit, die seit ihrer Ablieferung 1973 in Nürnberg stationiert war und sogar noch die „Pop“-Lackierung besaß (614 005/006 und 914 003), dem DB-Museum in Nürnberg überstellt. Sie steht nun für Sonderfahrten zur Verfügung.



Foto: © Karl Gebele

L133167



Unser in Nürnberg stationiertes Vorbild mit der Zugzielanzeige „Neuhaus (Peg.)“ wurde im November 1973 ausgeliefert und war von Beginn an in Nürnberg stationiert. Der Zug befuhr sämtliche fränkische Bahnstrecken, u.a. auch als Regionalzug R3 auf der 50,7 km langen, nicht elektrifizierten Hauptbahn-Strecke von Nürnberg über Hersbruck nach Neuhaus an der Pegnitz (aktuelle DB-Kursbuchstrecke 860), die durch die malerische Fränkische Schweiz führt und sehr kurvenreich ist. Die Strecke wurde mittlerweile weiter ausgebaut und führt bis nach Tschechien. Der Zug wurde 1998 in Verkehrsrot umlackiert und im März 2008 ausgemustert.

Diesellokomotive, Baureihe 614/914 der DB AG, 3-teilig, blutorange / kieselgrau, Betriebszustand 1994, Zugzielanzeige „Neuhaus (Peg.)“, Betriebs-Nrn. 614 011-5, 614 012-3 und 914 006-2, LüP gesamt 913 mm.

- Ursprungs-Ausführung mit Ausstell-Fenstern und Gepäck-Abteil
- Beide Enddrehgestelle angetrieben (2 Motoren)
- DB AG-Logo groß



L133177 Wie Artikel L133167, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133167:           

L133177:     

L133168



Unser in Nürnberg stationiertes und im August/September 1973 ausgeliefertes Vorbild mit der Zugzielanzeige „Cadolzburg“ fuhr auf vielen fränkischen Bahnstrecken, zuletzt u.a. als Regionalzug R 11 auf der Rangau-Bahn, einer beschaulichen, 12,9 km langen nichtelektrifizierten Regionalbahn von Fürth/Bay. über Zirndorf nach Cadolzburg (aktuelle DB-Kursbuchstrecke 808), die kurz nach dem Haltepunkt Dambach auf einer langen Stahlbrücke den Main-Donau-Kanal überquert. Diese 3er-Garnitur ist die einzige, die bis zuletzt ihre Ursprungs-Lackierung behielt – sie steht heute in gutem Zustand im Nürnberger DB-Museum.

Diesellokomotive, Baureihe 614/914 der DB AG, 3-teilig, blutorange / kieselgrau, Betriebszustand 2008, Zugzielanzeige „Cadolzburg“, Betriebs-Nrn. 614 005-7, 614 006-5 und 914 003-9, LüP gesamt 913 mm.

- Umgebaute Ausführung mit neuen Fenstern und ohne Gepäck-Abteil
- Beide Enddrehgestelle angetrieben (2 Motoren)
- DB AG-Logo klein



L133178 Wie Artikel L133168, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133168:           

L133178:     

L133169



Unser in Nürnberg stationiertes Vorbild mit der Zugzielanzeige „Bad Kissingen“ wurde im Oktober 1973 ausgeliefert. Er befuhr viele fränkische und oberpfälzische Strecken, u.a. als RB auf der 47 km langen, eingleisigen und nicht elektrifizierten Nebenbahn (früher Hauptbahn) von Gemünden nach Bad Kissingen (DB-Kursbuchstrecke 803), die auch „Fränkische Saaletalbahn“ genannt wird. Die Strecke folgt im Wesentlichen der Saale. Der Zug wurde 1999 in Verkehrsrot umlackiert und im November 2010 (der Zwischenwagen 914 012-0 bereits im Januar 2007) ausgemustert.

Diesellokomotive, Baureihe 614/914 der DB, 3-teilig, blutorange / kieselgrau, Betriebszustand 1986, Zugzielanzeige „Bad Kissingen“, Betriebs-Nrn. 614 007-3, 614 008-1 und 914 012-0, LüP gesamt 913 mm.

- Ursprungs-Ausführung mit Ausstell-Fenstern und Gepäck-Abteil
- Beide Enddrehgestelle angetrieben (2 Motoren)
- DB-Logo



L133179 Wie Artikel L133169, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133169:           

L133179:     

Baureihe 628.0

Anfang der 70er-Jahre begann das Bundesbahn-Zentralamt München in Zusammenarbeit mit der Waggonfabrik Uerdingen damit, einen Nachfolger für die Uerdinger Schienenbusse (VT 95 – VT 98) zu konzipieren. Die neue Baureihe sollte die Schienenbusse und die Akku-Triebwagen der BR 515 ersetzen. Die Fahrzeuge sollten auch auf Hauptbahnen einsetzbar, aber in punkto Betriebskosten nicht teurer als ein Schienenbus sein.

1974 stellten die Waggonfabrik Uerdingen dann zusammen mit MaK die Prototypen der zweiteiligen Baureihe 628.0 und der einteiligen Variante BR 627 vor. Im Unterschied zu allen späteren Serien der Baureihe 628 waren bei den 628.0 und den 627 die Seitenwände unterhalb der Fenster gesickt. Einige Einheiten kamen zum Bw Braunschweig und von dort auf die nicht elektrifizierten Strecken im Harz und im Weserbergland. Die übrigen wurden im Bw Kempten (Allgäu) stationiert, wohin ihnen die Braunschweiger 628.0 im Juni 1980 folgten. Von dort aus waren sie bis Ende 2002 auf sämtlichen Strecken im Allgäu im Einsatz. 1985 wurden die Scharfenberg-Kupplungen der Fahrzeuge durch Pufferbohlen ersetzt. Ab 2003 befuhren sie nur noch die Außerfernbahn, im Januar 2005 wurde das letzte Fahrzeug (628 008/018) abgestellt. Einige wurden verschrottet, andere nach Polen verkauft.

Trotz langer Erprobung und guter Bewährung des 628.0 kam es jedoch nicht zu einer größeren Serienfertigung, da von politischer Seite der Schienenpersonennahverkehr gerade neu bewertet wurde und es unklar war, wie viele Fahrzeuge überhaupt noch gebraucht wurden. Erst einige Jahre später entschloss man sich dazu, die Baureihe 628 weiterzuführen. Es entstanden nach und nach die Baureihen 628.1 und daraus später 628.2 und 628.4, deren Erfolgsgeschichte als Retter der Nebenbahnen hinlänglich bekannt ist...

Ausstattungsmerkmale der Baureihe 628.0:

- *Stromaufnahme von allen 16 Rädern*
- *Stopp-Funktion: im Analogbetrieb Stromaufnahme über 8 Räder der führenden Einheit, schaltbar*
- *Eingebaute Innenbeleuchtung schaltbar*
- *Führerstandbeleuchtung schaltbar*
- *Antrieb auf 4 Räder, davon 2 mit Haftreifen*
- *Beide Fahrzeugteile kurzgekuppelt*
- *Lautsprecher für Sound bereits eingebaut*



Foto: © Karl Gebele

L133215



Unser Vorbild mit der Zugzielanzeige „Lindau“ ist der zweite nach Kempten gelieferte VT 628.0, der am 24.06.1974 abgenommen wurde. Er fuhr u. a. auf der Bahnstrecke Kempten – Lindau, einem Teil der Bayerischen Allgäu-Bahn (klassische Allgäu-Bahn, aktuelle DB-Kursbuchstrecke 970). Die etwa 90 km lange Strecke führt durch eine malerische Landschaft von Kempten bis an den Bodensee.

Diesetriebzug, 2-teilig, Baureihe 628.0 der DB, ozeanblau / beige mit Scharfenberg-Kupplungen, Betriebs-Nrn. 628 001-0/628 011-9, Betriebszustand 1974, Lük 511 mm.



Foto: © BBC, Bildarchiv LILIPUT



• DB-Logo blau



L133217



Unser Vorbild mit der Zugzielanzeige „Augsburg“ ist einer der von Beginn an in Kempten stationierten VT 628.0, die im Mai 1985 ihre Scharfenberg-Kupplungen zugunsten herkömmlicher Zug- und Stoßvorrichtungen verloren und hierfür eine Pufferbohle angebaut bekamen. Er wurde am 08.11.1974 abgenommen und fuhr u. a. auf der knapp 40 km langen, nicht elektrifizierten zweigleisigen Bahnstrecke Augsburg – Buchloe (aktuelle DB-Kursbuchstrecke 971).

Diesetriebzug, 2-teilig, Baureihe 628.0 der DB, ozeanblau / beige mit Pufferbohlen, Betriebs-Nrn. 628 008-5/628 018-4, Betriebszustand 1989, Lüp 523 mm.



Foto: © H.+W. Brutzer



• DB-Logo graubraun



Stadler FLIRT

Der Stadler FLIRT (**F**linker **L**eichter **I**nnovativer **R**egional-**T**riebzug) ist ein elektrischer Niederflur-Triebzug des Schweizer Herstellers Stadler Rail, konstruiert speziell für den Regional- und S-Bahn-Verkehr. Neben den vollelektrischen Triebzügen werden aber auch Einheiten mit dieselelektrischem und Zweikraftantrieb sowie seit 2018 auch eine akkubetriebene Variante angeboten. Die Fahrzeuge sind für unterschiedliche Geschwindigkeiten konzipiert, so dass sie auch für den Fernverkehr geeignet sind. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 160, bei der zweiteiligen Variante bei 140 km/h. Der gesamte Passagierraum der Züge ist barrierefrei und stufenlos begehbar. Große Türen und ausfahrbare Schiebetritte ermöglichen ein schnelles und bequemes Ein- und Aussteigen. In den Eingangsbereichen befinden sich großzügig gestaltete Multifunktionsabteile für Fahrräder, Rollstühle und Kinderwagen. Für Rollstuhlfahrende besitzt der FLIRT Hublifte oder Rampen.

Die Basis-Version des FLIRT wurde für die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) unter der Bezeichnung RABe 523 entwickelt. Weitere SBB-Varianten sind RABe 521, RABe 522 und RABe 524. Die Triebzüge wurden jedoch auch in andere Länder und sehr viele Bahnunternehmen verkauft, so dass weltweit mehr als 2500 FLIRT unterwegs sind.



Foto: © Mirko Schmidt

FLIRT der WestfalenBahn

Die WestfalenBahn GmbH (WFB) ist ein 2005 gegründetes deutsches Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Bielefeld, das sich heute im Besitz der Berliner Abellio GmbH befindet. Auf dem 300 Kilometer langen Streckennetz werden u.a. 14 dreiteilige elektrische Triebwagen des Typs FLIRT von Stadler eingesetzt. Die Züge erreichen auf den Strecken Osnabrück – Münster und Herford – Bielefeld ihre Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, auf den restlichen Strecken wird mit maximal 140 km/h gefahren. Die 2007 beschafften FLIRT-Triebwagen, welche bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 im Teutoburger-Wald-Netz eingesetzt waren, hat der neue Betreiber Eurobahn übernommen. Die Züge werden seither nach und nach im Innen- und Außendesign angepasst.

L133862

NEUHEIT 2025



3-teiliger elektrischer Triebzug, Typ FLIRT der WestfalenBahn, Zug-Nr. ET 004, Betriebs-Nrn. 0427 112-8, 0827 112-4 und 0427 612-7 D-WFB, Zugzielanzeige „RB66 Münster Hbf“, Betriebszustand 2008, Lük gesamt 664 mm.

- Vorbildgerecht je 1 Motor in jedem Triebkopf
- Umschaltbar auf Oberleitung
- Stopp-Funktion schaltbar



L133867

Wie Artikel L133862, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133862:           

L133867:    

FLIRT RABe 521 017 der SBB-CFF

Im Herbst 2018 nahm der Campus der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) mit 3700 Studierenden und 800 Mitarbeitenden den Betrieb auf. Damit nicht alle gleichzeitig nach Muttenz fahren müssen, begannen die Vorlesungen für rund ein Drittel von ihnen jeweils etwas später. Um diese Studentinnen und Studenten nicht zu benachteiligen und um den Pendlerverkehr zu entlasten, ermöglichten es die SBB, dass seither zwei entsprechende InterRegio-Züge in Muttenz halten. Als nach außen sichtbarer Werbeträger der Partnerschaft zwischen Bahnunternehmen und Hochschule wurde der RABe 521 017 mit Werbung für die Fachhochschule versehen und auf den Namen „Muttenz“ getauft.

L133863

NEUHEIT 2025



4-teiliger elektrischer Triebzug, Typ RABe 521 (FLIRT) der SBB-CFF, Zug Nummer 521 017, Zugzielanzeige „S3 Basel SBB“, Betriebszustand 2024, Lük gesamt 843 mm.

- Vorbildgerecht je 1 Motor in jedem Triebkopf
- Umschaltbar auf Oberleitung
- Stopp-Funktion schaltbar



L133868

Wie Artikel L133863, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133863:            

L133868:      

Stadler KISS

Der KISS (**K**omfortabler **I**nnovativer **S**purstarker **S**-Bahn-Zug) ist ein elektrischer Doppelstock-Triebzug des Schweizer Herstellers Stadler Rail für Normal- und Breitspur. Er wurde von 2008 bis 2010 unter dem Namen „Stadler Dosto“ (Doppelstock) entwickelt und ist seit 2011 mittlerweile in mehreren Serien an die verschiedensten Eisenbahn-Verkehrsunternehmen in 48 Ländern verkauft worden – er fährt dort unter den unterschiedlichsten Bezeichnungen. Das Fahrzeug ist zwar als zwei- bis achteilige Zugeinheit vorgesehen, wurde jedoch bisher nur als drei-, vier-, sechs und siebenteilige Version gebaut. Es gibt den KISS 160 (160 km/h) für den Regionalverkehr und den KISS 200 (200 km/h) für den Fernverkehr.

Der Antrieb des KISS stammt vom GTW und FLIRT, wobei die Leistung auf 750 kW gesteigert wurde. Auch die Triebdrehgestelle wurden vom FLIRT übernommen. Ziel der Entwicklung war es, einen Triebzug mit einer höheren Leistung als eine Lokomotive zu bekommen. Durch die Verwendung einheitlicher Baugruppen für die einzelnen Produktfamilien können individuelle Wünsche von Kunden berücksichtigt werden.

Das Fahrzeug kann für unterschiedliche Bahnsteighöhen optimiert werden. Durch die Verlegung der Hochspannungsleitung durch alle Wagen kann eine Triebzugeinheit mit nur einem angelegten Stromabnehmer verkehren und die Stromabnehmer können sich sowohl auf den beiden angetriebenen Endwagen als auch auf den Zwischenwagen befinden.



KISS als IC der DB AG

2019 verkaufte die österreichische Westbahn ihre KISS-Züge in zwei Tranchen an die DB Fernverkehr, die von Stadler für den Betrieb in Deutschland, Österreich und der Schweiz umgebaut wurden und seit Frühjahr 2020 auf den neuen Intercity-Linien zwischen Dresden – Berlin – Rostock im Einsatz sind. Die Züge behalten bei der DB AG ihre Fahrzeugnummern – Baureihe 4110 bei den Viertelern und 4010 bei den Sechsteilern. Sie sind nach wie vor in der Schweiz zugelassen (CH-DB). Die Höchstgeschwindigkeit blieb zunächst auf 160 km/h beschränkt, seit 2020 können aber in Deutschland und Österreich wieder 200 km/h gefahren werden. Unser Modell zeigt exakt die 4-teilige Variante mit den entsprechenden Modifikationen.

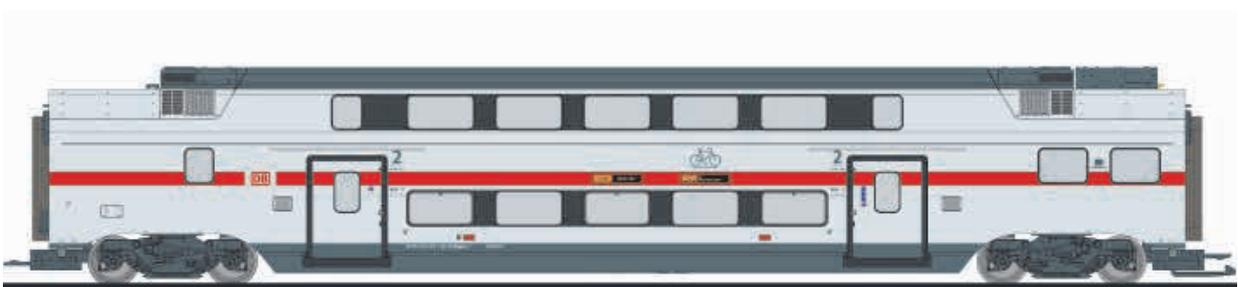
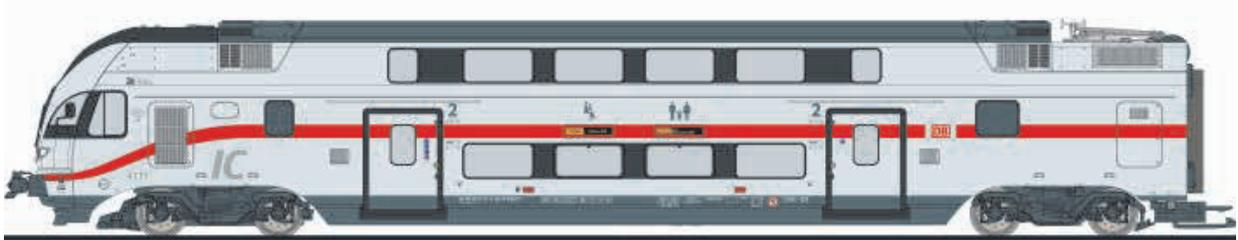
L133850

NEUHEIT 2025



4-teiliger elektrischer Doppelstock-Triebzug, Typ KISS der DB AG für den IC-Verkehr, Zug Nummer 4111, Betriebs-Nrn. 4110 111-0, 4110 411-4, 4110 511-1 und 4110 611-9 CH-DB, Zugzielanzeige „Berlin Hbf“ – „via Regensburg Hbf“, Betriebszustand 2023, Lük gesamt 1160 mm.

- Variante mit Umbauten/Modifikationen, einflügelige Außentüren
- Vorbildgerecht je 1 Motor in jedem Triebkopf
- Umschaltbar auf Oberleitung
- Stopp-Funktion schaltbar



Abbildungen zeigen Beschriftungs-Vorlagen

L133855

Wie Artikel L133850, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133850:           

L133855:     

KISS der ODEG

Die ODEG (Ostdeutsche Eisenbahn GmbH) bestellte 2010 insgesamt 16 vierteilige Stadler Doppelstock-Züge, die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 im Berlin-Brandenburger Regionalverkehr zum Einsatz kommen sollten, aber erst ab März 2013 zum Einsatz kommen konnten. Die vier Wagen der Züge sind unterschiedlich aufgebaut und erfahren seit März 2020 ein Re-Design des inneren Aufbaus, z.B. bestehen die Böden nun zu 80% aus recycling-fähigem Material, die Sitze der 2. Klasse werden bequemer und erhalten lederbezogene Kopfstützen und es werden WLAN-Router eingebaut.

L133853

NEUHEIT 2025



4-teiliger elektrischer Doppelstock-Triebzug, Typ KISS der ODEG (Ostdeutsche Eisenbahn GmbH), Zug Nummer ET 445.104, Betriebs-Nrn. 0445 104-3, 0446-104-2, 0446-604-1 und 0445 604-2 D-ODEG, Zugzielanzeige „RE8 Wismar“, Betriebszustand 2021, Lük gesamt 1175 mm.

- Vorbildgerecht je 1 Motor in jedem Triebkopf
- Umschaltbar auf Oberleitung



Abbildungen zeigen Beschriftungs-Vorlagen

L133858

Wie Artikel L133853, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133853:           

L133858:     

KISS der CFL

Die CFL (Chemins de Fer Luxembourgeois) bestellten 2010 insgesamt acht Stadler KISS, die erst ab Dezember 2014 im Verkehr zwischen Luxembourg Ville und Koblenz als RE11 zum Einsatz kamen. Die 2-teiligen Einheiten fahren sogar teilweise in Mehrfachtraktion mit den einstöckigen FLIRTs der DB Regio Südwest – was in dieser Kombination europaweit einmalig ist. Die CFL-KISS sind sowohl mit dem in Deutschland üblichen Zugbeeinflussungssystem PZB 90 als auch mit dem in Luxemburg genutzten ETCS Level 1 ausgestattet. Im Jahr 2017 lieferte Stadler nochmals elf 3-teilige KISS an die CFL.

L133860

NEUHEIT 2025



3-teiliger elektrischer Doppelstock-Triebzug, Typ KISS der CFL (Chemins de Fer Luxembourgeois), Zug Nummer 2319, Betriebs-Nrn. 0023 191-8, 0023 193-4 und 0023 192-6 L-CFL, Zugzielanzeige „RE11 LUXEMBOURG“, Betriebszustand 2017, Lük gesamt 891 mm.

- Vorbildgerecht je 1 Motor in jedem Triebkopf
- Umschaltbar auf Oberleitung



Abbildungen zeigen Beschriftungs-Vorlagen

L133865

Wie Artikel L133860, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133860:            

L133865:     

KISS der WESTbahn

Die österreichische WESTbahn nahm 2011 sieben Stadler KISS einer 6-teiligen Fernverkehrs-Variante in Betrieb, bei denen die Höchstgeschwindigkeit 200 km/h betrug. Da sich bei Zugbegegnungen mehrfach die Verankerungen der Türen gelockert hatten, wurde die Höchstgeschwindigkeit zunächst auf 160 km/h herabgesetzt, bis die Türen überarbeitet und der höheren Geschwindigkeit angepasst waren. Die vier Mittelwagen sind mit je einem Cafébereich über einem Drehgestell ausgestattet, über dem anderen Drehgestell liegen je zwei Toiletten, während im Wagen 400 eine große Universaltoilette für Personen mit eingeschränkter Mobilität vorhanden ist. In den Endwagen befinden sich Sitzgruppen mit großen Tischen. Unser Modell zeigt exakt diese 6-teilige Variante des WESTbahn-KISS.

L133864

NEUHEIT 2025



6-teiliger elektrischer Doppelstock-Triebzug, Typ KISS der WESTbahn, Zug Nummer 4010 003, Betriebs-Nrn. 4010 103-8, 4010 203-6, 4010 303-4, 4010 403-2, 4010 503-9 und 4010 603-7 CH-WSTBA, Zugzielanzeige „Salzburg“ – nächste Station „Linz“, Betriebszustand 2012, Lük gesamt 1730 mm.

- Ursprüngliche Variante ohne Umbauten
- Vorbildgerecht je 1 Motor in jedem Triebkopf
- Umschaltbar auf Oberleitung
- Stopp-Funktion schaltbar



Abbildungen zeigen Beschriftungs-Vorlagen

L133869

Wie Artikel L133864, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133864:           

L133869:    

Baureihe 704

Die fünf zwischen 1977 und 1978 ausgelieferten Turmtriebwagen der Baureihe 704 wurden als Nachfolger der Baureihe 701/702 auf Basis der Triebwagen-Baureihe 627.0/628.0 entwickelt. Die zweimotorigen Fahrzeuge waren 140 km/h schnell und konnten bei 5‰ mit Anhängelast noch 100 km/h erreichen. Damit waren sie rasch am Einsatzort und durch ihre hervorragende technische Ausstattung überall einsetzbar. Oft waren sie auch mit Fahrleitungsbauwagen oder zusätzlichen Gerätewagen unterwegs. Sie wechselten während ihrer über 30-jährigen Einsatzzeit – z.B. je nach Arbeitslage und zeitlicher Länge von Großbaustellen im Schienennetz – mehrfach die Bw's, in denen sie stationiert waren, so dass sie von dort aus praktisch überall in Deutschland schnell eingesetzt werden konnten.

Da die Bediensteten anfangs oftmals durch die Motorabgase beeinträchtigt wurden, bekamen die 704er 1986 neue, schadstoffärmere Motoren. Außerdem verlegte man Abgasleitungen links und rechts am Dach entlang, durch die man – je nach Wind- und Luftverhältnis – die Abgase ferngesteuert in die Wunschrichtung ableiten konnte. Weil seit dem Ausscheiden der Baureihe 627.0 und 628.0 bald keine Ersatzteilbeschaffung mehr möglich war, wurden die Turmtriebwagen bis 2012 abgestellt und in Cottbus gesammelt. Sie standen dort einige Jahre zum Verkauf, fanden aber keinen Käufer. Das noch am längsten betriebsfähige Fahrzeug war der 704 002-5, der im Januar 2012 von seinem letzten Einsatz-Bw Ludwigshafen nach Karlsruhe und dann weiter nach Cottbus überführt wurde. Leider wurden alle fünf Turmtriebwagen zerlegt und es ist keiner museal erhalten geblieben.

Ausstattungsmerkmale BR 704:

- Stromaufnahme von allen Rädern
- Innen- und Außenbeleuchtung schaltbar
- Führerstandbeleuchtung schaltbar
- Antrieb auf 4 Räder, davon 2 mit Haftreifen
- Licht einseitig abschaltbar
- Lautsprecher für Sound bereits eingebaut
- Arbeitsbühne schwenkbar, Geländer umklappbar



Foto: © Martin Knaden/MIBA



Foto: © Karl Gebele

L133240



Unser Vorbild ist der als zweites Exemplar hergestellte Turmtriebwagen der Baureihe 704, der am 6. Februar 1978 an das Bw Karlsruhe ausgeliefert wurde. Dort verblieb er bis zum Juni 1991, bevor er – immer noch dem Bw Karlsruhe zugehörend – bis Dezember 2002 an die Einsatzstelle Mannheim „ausgeliehen“ wurde und danach bis zu seiner Abstellung insgesamt viermal das Einsatz-Bw wechselte.

Turmtriebwagen, Baureihe 704 der DB,
Betriebs-Nr. 704 002-5, Betriebszustand 1987,
Bw Karlsruhe, LüP 269 mm.



L133241



Unser Vorbild wurde am 11. April 1978 als viertes Fahrzeug der Baureihe 704 ins Bw Osnabrück geliefert, wo es bis November 1986 beheimatet war. Danach wurde der Turmtriebwagen ins Bw Würzburg umstationiert, in dem er – nach einem „Abstecher“ ins Bw Nürnberg 2 von Februar 2004 bis August 2006 – bis zu seiner Ausmusterung auch geblieben ist.

Turmtriebwagen, Baureihe 704 der DB AG,
Betriebs-Nr. 704 004-1, Betriebszustand 1996,
Bw Würzburg, LüP 269 mm.



Österreichische Personenwagen

Die österreichischen Personenwagen der Serie Be und Ce wurden viele Jahre in allen BBÖ/ÖBB-Fernpersonenzügen der Epochen II und III eingesetzt.

L330516



4-teiliges Set, 2-achsige Personenwagen der ÖBB, bestehend aus drei unterschiedlichen Wagen der 2. Klasse (Serie Be), sowie einem Bahnpostwagen, Betriebszustand ca. 1958, LüP je Wagen 126 mm.

- Mit Scheibenrädern
- Geschlossene Plattformen



L330517



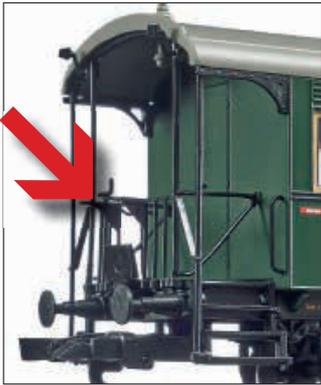
4-teiliges Set, 2-achsige Personenwagen der BBÖ, bestehend aus einem Wagen der 2. Klasse (Serie Be), zwei verschiedenen Wagen der 3. Klasse (Serie Ce) sowie einem Bahnpostwagen, Betriebszustand ca. 1936, LüP je Wagen 126 mm.

- Mit Speichenrädern
- Geschlossene Plattformen



Foto: © Karl Gebele

Bei den Personenwagen der Badischen Staatsbahn gab es ältere (z.B. Ci Bad 01) und neuere Bauarten. Die Wagen der letzten Bauserie galten als die besten ihrer Art, sie unterschieden sich von den älteren durch große Fenster pro Abteil im Gegensatz zu den Doppelfenstern ihrer Vorgänger. Von den älteren Wagen wurden insgesamt 469 Stück gebaut, von den letzten der neueren Bauart insgesamt 100 Stück. Die Wagen waren zwar sehr robust konstruiert worden, doch mussten sie dennoch zwangsweise bis 1963 ausgemustert werden, da das so genannte „Holzverbot“ (der Wagenkästen) ihr Weiterleben verhinderte.



• Alle Wagen mit klappbaren Übergangsböden und Speichenrädern

1. Betriebsnummer

2. Betriebsnummer

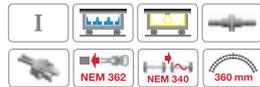
L334100

Personenwagen,
2. Klasse, Bauart Bi bad 12,
Betriebs-Nr. 1229,
LüP 157 mm.



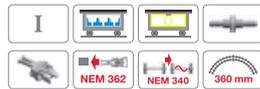
L334101

Personenwagen,
2./3. Klasse, Bauart BCi bad 11,
Betriebs-Nr. 1420,
LüP 157 mm.



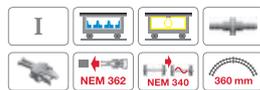
L334102

Personenwagen,
3. Klasse, Bauart Ci bad 01,
Betriebs-Nr. 13717,
LüP 157 mm.



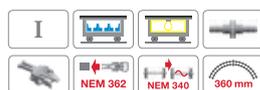
L334103

Personenwagen,
4. Klasse, Bauart Di bad 11,
Betriebs-Nr. 13500,
LüP 157 mm.



L334104

Personenwagen,
4. Klasse, Bauart Di bad 11,
Betriebs-Nr. 13590,
LüP 157 mm.



Schürzenwagen

L334592

Schürzenwagen
1./2. Kl. der SNCF,
Betriebs-Nr.
50 87 38-20 153-4,
Federpuffer,
LüP 240 mm.



L334593

Schürzenwagen
2. Klasse der SNCF,
Betriebs-Nr.
50 87 29-20 007-3,
Federpuffer,
LüP 240 mm.



1. Betriebsnummer

L334594

Schürzenwagen
2. Klasse der SNCF,
Betriebs-Nr.
50 87 29-20 008-1,
Federpuffer,
LüP 240 mm.



2. Betriebsnummer



Foto: © Karl Gebele

Güterzugbegleitwagen

Die Güterzugbegleitwagen (Dienstwagen) der Gattung Pwgs führen nicht nur in Güterzügen für die Beförderung und den Aufenthalt der Verschubmannschaft, sondern fallweise auch als Gepäckwagen in Personenzügen auf Haupt- und Nebenbahnen.

L334611



Zweiachsiger Güterzugbegleitwagen (Dienstwagen), Gattung Pwgs der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), tannengrüne Farbgebung, Betriebs-Nr. 78 139, Federpuffer, Lüp 102 mm.



L334612



Zweiachsiger Dienstgüterwagen der Graz-Köflacher Bahn (GKB), graue Farbgebung, Betriebs-Nr. Dg 121, Federpuffer, Lüp 102 mm.



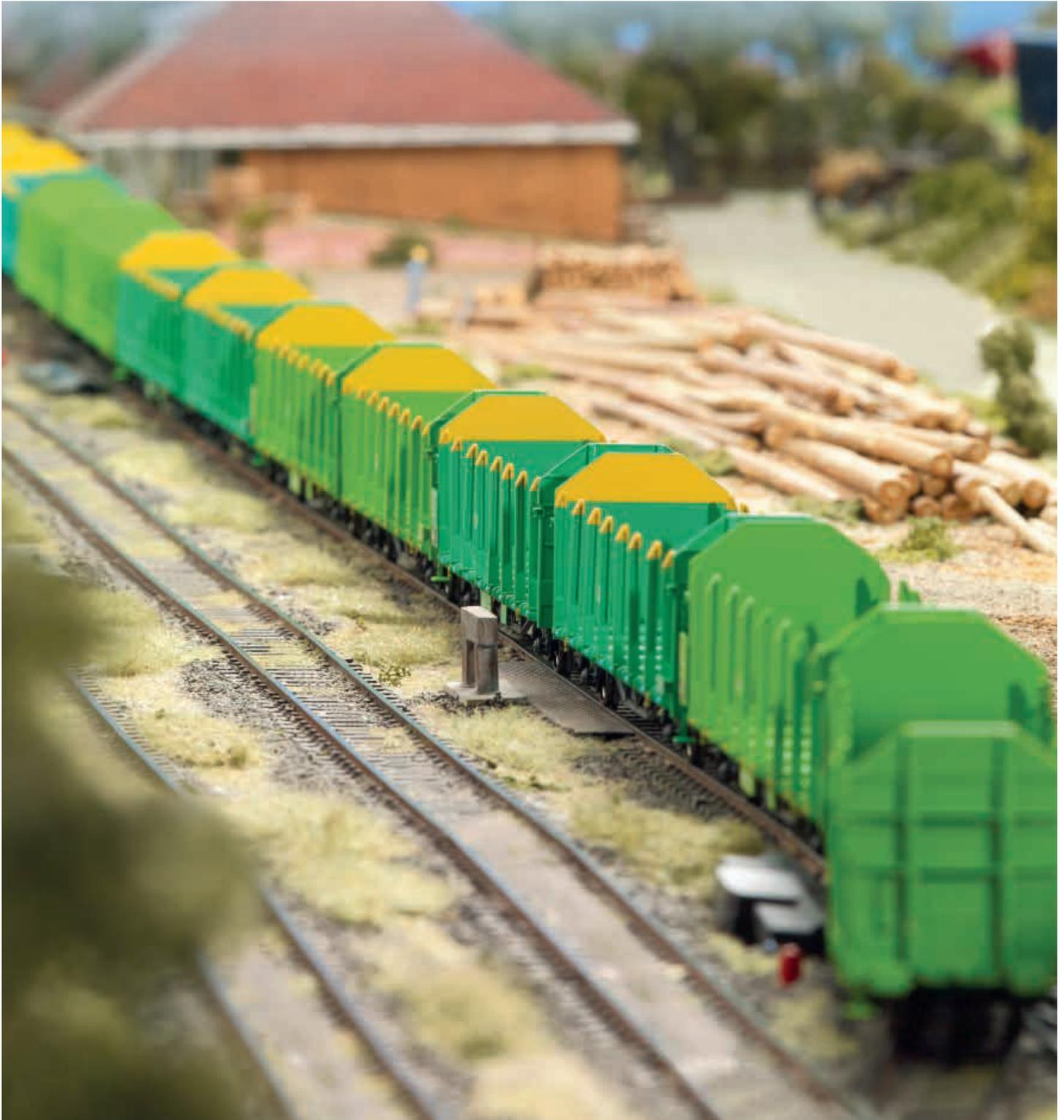
Foto: © Karl Gebele

Holztransportwagen, Bauart Laaps⁵⁶⁵

Die in Deutschland als Laaps⁵⁶⁵ bezeichneten zweiteiligen Wageneinheiten wurden bis 2006 in Frankreich im Auftrag der VTG France in größeren Stückzahlen aus Hbis-Wagen der SNCB umgebaut. Die fest gekuppelten Wagenpaare sind ausschließlich für den Transport von Rund- oder Schnittholz vorgesehen und besitzen seitlich fest installierte Spannvorrichtungen zur Ladungssicherung.

Die grün lackierten Wagen wurden von Beginn an von der Firma Railtrans eingesetzt (eingestellt bei der SNCF oder SNCB), 2005 von der Firma On Rail übernommen und danach auch langfristig an verschiedene europäische Bahngesellschaften vermietet. Im Bestand der DB AG bzw. Railion Deutschland waren 2007 noch 100 Einheiten, 2012 jedoch nur noch 20 Einheiten.

Da man bei Ausbesserungen oder Neulackierungen in den verschiedenen Ländern den ursprünglichen grünen Original-Lack nicht mehr zur Verfügung hatte, nahm man hierfür entsprechend ähnliche Grüntöne, so dass man mittlerweile in Ganzzügen dieser Wagen – je nach Einsteller-Land – oft ein recht interessantes „grünes Mischmasch“ vorfindet.



L235245

NEUHEIT 2025



Rungenwagen-Einheit für Holztransport, bestehend aus 2 Wagen, Bauart Laaps⁵⁶⁵ der DB AG, Betriebs-Nr. 21 RIV 80 D-DB 4309 093-3, LüP gesamt 327 mm.

- Eine Kuppelstange zum Kuppeln der Einheit liegt bei. Es kann aber auch eine Standard-Steckkupplung nach NEM verwendet werden.



Abbildung zeigt Fotomontage

L235246

NEUHEIT 2025



Rungenwagen-Einheit für Holztransport, bestehend aus 2 Wagen, Bauart Laaps der ÖBB, Betriebs-Nr. 21 RIV 81 ÖBB 430 9 029-6, LüP gesamt 327 mm.

- Eine Kuppelstange zum Kuppeln der Einheit liegt bei. Es kann aber auch eine Standard-Steckkupplung nach NEM verwendet werden.



Abbildung zeigt Fotomontage

L235247

NEUHEIT 2025



Rungenwagen-Einheit für Holztransport, bestehend aus 2 Wagen, Bauart Laaps der VTG France, zugelassen in Deutschland, Betriebs-Nr. 27 RIV 80 D-VTGF 4309 070-5, LüP gesamt 327 mm.

- Eine Kuppelstange zum Kuppeln der Einheit liegt bei. Es kann aber auch eine Standard-Steckkupplung nach NEM verwendet werden.



Abbildung zeigt Fotomontage

Behältertragwagen / Containertragwagen, Bauart Lgjs⁵⁷¹ / Lss-y⁵⁷¹

In den 60er-Jahren wurden Großbehälter (= Container) besonders für den Überseeverkehr gefordert. Dafür mussten neue Tragwagen gebaut werden, so zum Beispiel der Lgjs^{571.1}, welcher als Vorbild für unser Modell gedient hat.

1974 wurden 150 Stück dieses Wagentyps an die DB abgeliefert. In insgesamt sechs Bauserien wurden von 1970 bis 1980 knapp 700 Wagen dieses Typs in Dienst gestellt, die letzten wurden etwa 1997 ausgemustert.

Ihr langer Achsstand von 10,00 m bei einer LüP von 17,10 m ließ den Einsatz im RIV-Verkehr nicht zu. Die Ladelänge von 14,60 m erlaubte die Beladung mit zwei 20-Fuß-Containern, einem 40-Fuß-Container oder auch zwei LKW-Wechselpritschen.

L235223



Containertragwagen,
Bauart Lgjs⁵⁷¹ der DB,
Betriebszustand 1987,
Betriebs-Nr. 440 4 621-1,
LüP 196,5 mm.

- Mit Wechselpritschen der Firma Vaillant



L235224



Containertragwagen,
Bauart Lgjs⁵⁷¹ der DB,
Betriebszustand 1979,
Betriebs-Nr. 440 4 668-7,
LüP 196,5 mm.

- Mit Wechselpritschen der Spedition Moll



Spezial-Transportwagen für Fahrzeuge der ÖBB und SLB

L235782



Transportwagen der SLB,
Betriebs-Nr. 977 0 001-2,
LüP 152 mm.

- Alle Transportwagen sind weitgehend in Metallbauweise gefertigt. Somit haben sie auch unbeladen sichere Laufeigenschaften.

- Mit „Gräf & Stift“-Omnibus als Ladegut



L235784



Transportwagen der ÖBB,
Betriebs-Nr. 977 0 000-4,
LüP 152 mm.

- Mit „Gräf & Stift“-ÖBB-Bahnbus als Ladegut



L235785



Transportwagen der SLB,
Betriebs-Nr. 977 0 001-2,
LüP 152 mm.

- Mit „Gräf & Stift“-Bus der Salzburger Stadtwerke als Ladegut



Monotank-Anhänger der Firma Strüver

Die Firma Ad. Strüver wurde im Jahre 1893 als Im- und Exportheus in Hamburg gegründet. Sehr schnell spezialisierte sich die Firma auf die Produktion technischer Erzeugnisse, so ab 1938 kleine Lokomotiven und ab 1951 Diesellaggregate und Tankwagen. Im Jahre 1961 kam Strüver mit dem eingetragenen Monotank-Anhänger unter der Bezeichnung „Strüver Monotank“ auf den Markt, der zur damaligen Zeit innovativ für den Straßentransport von Milch und Kraftstoffen war. Strüver Tankanhänger und -auflieger wurden bis 1993 produziert.

Das Vorbild unseres Modells ist einer der frühen Monotank-Aufliegertypen aus dem Jahre 1961. Es hat in Österreich überlebt und wurde mustergültig restauriert. Wir haben unsere Spezialtransportwagen mit Strüver-Tankaufliegern beladen, welche bedruckt sind in den Farben einiger Mineralölfirmen sowie einer Molkerei aus dem Jahre 1957, die in dieser Form noch jahrelang in Betrieb waren.



Foto: © Archiv Eisenbahnfreunde Kirchhain

L235793

NEUHEIT 2025



Transportwagen der ÖBB,
Betriebs-Nr. 977 0 000-4,
LüP 152 mm.

- Mit Strüver Tankauflieger „ARAL“ als Ladegut



Abbildung zeigt Beschriftungs-Vorlage

L235788

NEUHEIT 2025



Transportwagen der ÖBB,
Betriebs-Nr. 977 0 000-4,
LüP 152 mm.

- Mit Strüver Tankauflieger „ELAN“
als Ladegut



Abbildung zeigt Beschriftungs-Vorlage

L235789

NEUHEIT 2025



Transportwagen der ÖBB,
Betriebs-Nr. 977 0 000-4,
LüP 152 mm.

- Mit Strüver Tankauflieger
„Österreichische Mineralölverwaltung“
als Ladegut



Abbildung zeigt Beschriftungs-Vorlage

L235790

NEUHEIT 2025



Transportwagen der ÖBB,
Betriebs-Nr. 977 0 000-4,
LüP 152 mm.

- Mit Strüver Tankauflieger „Turmöl“
als Ladegut



Abbildung zeigt Beschriftungs-Vorlage

L235792

NEUHEIT 2025



Transportwagen der ÖBB,
Betriebs-Nr. 977 0 000-4,
LüP 152 mm.

- Mit Strüver Tankauflieger
„LANDFRISCH MOLKEREI“
als Ladegut



Abbildung zeigt Beschriftungs-Vorlage

Schwerlast-Flachwagen, Bauart SSyms Köln / SSym 46 / Sa⁷⁰⁵ / Sammp⁷⁰⁵

Zwischen 1942 und 1944 beschaffte die DRB 6-achsige Schwerlast-Flachwagen für den Transport von Panzern, die bis zu 80 Tonnen Gewicht tragen konnten. Die Wagen wurden als SSyms Köln bezeichnet. Im Zweiten Weltkrieg wurden diese Wagen überallhin zerstreut, über 300 Wagen kamen danach zur DB und wurden als SSym 46 eingereiht. Hier dienten sie überwiegend dem Brammentransport und wurden 1964 zu Sa⁷⁰⁵ umgezeichnet. Erst als ab 1983 neuere Wagen für den Brammentransport zur Verfügung standen, wurden die inzwischen als Sammp⁷⁰⁵ bezeichneten Wagen nach und nach ausgemustert – eine Handvoll der Wagen war noch zu Beginn der Epoche V im Bestand der DB AG.

L235746

NEUHEIT 2025



Schwerlast-Transportwagen,
6-achsig, Bauart Sa⁷⁰⁵ der DB,
Betriebs-Nr. 21 80 480 0 098-6,
LüP 152 mm.

- Abklappbares Geländer
- Rungen zum Aufstecken



L235747

GEALTERT

NEUHEIT 2025



Schwerlast-Transportwagen,
6-achsig, Bauart Sammp⁷⁰⁵ der DB AG,
Betriebs-Nr. 21 80 482 1 054-4,
LüP 152 mm.

- Abklappbares Geländer
- Mit Ausbesserungsflecken



L235748

NEUHEIT 2025



Schwerlast-Transportwagen,
6-achsig, Bauart Sammp der Bundeswehr,
eingestellt bei der DB,
Betriebs-Nr. 33 80 480 1 539-4 [P](#),
LüP 152 mm.

- Abklappbares Geländer
- Rungen zum Aufstecken



L235749

GEALTERT

NEUHEIT 2025



Schwerlast-Transportwagen,
6-achsig, Bauart Salmmp der StLB
(Steiermärkische Landesbahnen),
Betriebs-Nr. 82 34 482 8 001-1,
LüP 152 mm.

- Abklappbares Geländer
- Mit Ausbesserungsflecken



L230171

NEUHEIT 2025



1978 ließ die Firma THYSSEN aus ehemaligen SSym 46 insgesamt 26 Wagen für den Coiltransport mit Coilmulden und dreiteiligen Stahlhauben ausstatten, die für den firmeneigenen Coiltransport verwendet und bei der DB eingestell wurden.

2-teiliges Set Schwerlast-Transportwagen für Coils, „THYSSEN“, 6-achsig, Umbau aus ex. Bauart SSym 46, eingestell bei der DB, Betriebs-Nrn. 20 80 046 7 206-8  und 20 80 046 7 211-8 , Lüp je Wagen 152 mm.



• Verschiebbare Hauben



Abbildung zeigt Fotomontage



Foto © SEAG, Sammlung Westermann

L235799

NEUHEIT 2025



Die polnische PKP übernahm für ihre Coiltransporte zunächst u. a. die alten „Thyssen“-Wagen und reihte sie unter der Bezeichnung Simms ein, bevor speziell für den immer umfangreicheren Coiltransport neue Wagen aus anderen, verschiedenen zweiachsigen Wagen umgebaut bzw. später ganz neu gebaut wurden.

Schwerlast-Transportwagen für Coils, 6-achsig, Bauart Simms der PKP, Betriebs-Nr. 31 51 454 4 367-6, Lüp 152 mm.

• Verschiebbare Hauben



Abbildung zeigt Fotomontage



L230169



Vor über 40 Jahren hatte das Hartsteinwerk Kitzbühel (HWK) mehr als 40 eigene Schotterwagen mit dem markanten, seitlich aufgedruckten Schriftzug in Betrieb, die bei der ÖBB eingestellt waren. Da im Hartsteinwerk Kitzbühel vor allen Dingen Schotter für die Bahn sowie Kies und Sand produziert werden, waren die Wagen in erster Linie für den Transport dieser Erzeugnisse nach ganz Europa im Einsatz.

3-teiliges Schotterwagen-Set, „Hartsteinwerk Kitzbühel“,
Betriebs-Nrn. 067 8 003-2 [P], 067 8 006-5 [P] und 067 8 007-3 [P],
eingestellt bei der ÖBB, Lüp je Wagen 133 mm.



Fährbootwagen

Um die zwischen England und dem Festland bestehende Fährbootverbindung Zeebrügge-Harwich auch für den direkten Gütertausch mit der Eisenbahn ohne Umladung zwischen Deutschland und England nutzbar zu machen, hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft sich veranlasst gesehen, für diesen Verkehr besondere Güterwagen zu beschaffen, deren Bauart den Bestimmungen sowohl der Festlandsbahnen als auch der englischen Bahnen entspricht. Sie sind im Lichtraumprofil schmaler, dafür aber andererseits länger als die gewöhnlichen Güterwagen und haben außerdem nach den englischen Vorschriften eine seitliche Rangierbremse. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft besaß in ihrem Güterwagenpark 300 gedeckte und 15 Rungen-Fährbootwagen. Auf Grund besonderer Vereinbarungen verkehrten diese Wagen auch zwischen England einerseits und der Tschechoslowakei, Österreich-Ungarn und der Schweiz andererseits. Der Fährbootverkehr von und nach England hatte sich sehr günstig entwickelt.

L231132



Gedeckter Fährbootwagen,
Privatwagen „HANNOVER PAPIER“,
Betriebs-Nr. 214 0 250-6 [P],
Lüp 142 mm.

- Korrekt kleineres englisches Lichtraumprofil
- Verschiedene Bremssysteme am Fahrzeug
- Verstellbare Lüftungsklappen aus Metall



Großräumige Güterwagen, Bauart Hbbks / Hbks

Ab Mitte der 1960er- bis Ende der 1970er-Jahre produzierte TALBOT in seiner Waggonfabrik in Aachen einen großräumigen Güterwagen, der speziell für die Beförderung leichter, aber sperriger Gegenstände wie z. B. Dämmstoffe, Matratzen, Glasteile oder Autoreifen konzipiert war. Deshalb wurden die Wagen im Bahnjargon gerne auch „Schaumstoffwagen“ oder „Wattewagen“ genannt. Es wurden einige hundert Wagen hergestellt, ein paar auch für das europäische Ausland.

Etliche Firmen, die solche Güter zu befördern hatten, beschafften sich diese Wagen selbst bei TALBOT und stellten sie dann als Privatwagen bei der DB ein. Weiterhin kauften Waggon-Vermiet-Firmen wie Sogefa oder auch EVA größere Mengen dieser Spezial-Wagen und vermieteten sie dann unterschiedlich lange an Firmen, die sie sich nicht selbst kaufen wollten oder konnten. Diese waren dann nur zeitweise oder auch gar nicht mit Werbeaufschriften versehen – je nach Nutzungsdauer und -art.

Es gab die Wagen in drei unterschiedlichen Längen (LüP 16,74 m, 15,88 m oder 14,99 m), was die Fertigung je nach Kunden-Wunsch ermöglichte – eine Art „Baukastensystem“ des gesickten Wagenkasten-Aufbaus machte dies möglich. Dabei blieb die Basis des Untergestells nahezu gleich und der Achsabstand war immer derselbe. Auch die Türen-Sektion war bei allen Wagen gleich. Diese konnte durch eine waagerechte, nach unten verschwenkbare Klappe und zwei große, darüberliegende Drehtüren sehr weit geöffnet werden. Lediglich das breite Abschlussblech am Wagenboden unter den Türen war je nach Wagen in unterschiedlichen Neigungen angeschweißt – von gerade bis ganz schräg war alles möglich. Auch die beiden Zugwinkel der unteren Klappe hatten unterschiedliche Größen und Dicken und die runden Türstopper waren mal an den Türen und mal an den Sicken befestigt.

Die Besonderheit dieser Wagen war, dass sie nahezu komplett das Lichtraumprofil der Bahn ausnutzten. Das bedeutet, sie wirkten mit ihren weit heruntergezogenen Seitenwänden, den in Wagenmitte noch weiter heruntergezogenen Böden und dem trapezförmigen, hohen Dach im Zugverbund wesentlich größer und „wuchtiger“ als normale Güterwagen und fielen daher optisch sofort auf.

Allerdings gab es auch Ganzzüge mit nur solchen Wagen – der bekannteste davon ist wohl der Zug mit „G+H Isover“-Beschriftung, denn die Grünzweig- und Hartmann GmbH hatte über 100 Waggons dieses Typs im Bestand, die zunächst die „SILLAN“- und später dann die „Isover“-Werbung trugen. Sie fuhren – am Ende mit dem aktuellen Logo – sogar bis weit in die Epoche V hinein. Mit der Werbung z. B. von Metzeler, Rockwool, Dunlop / Dunlopillo, Greiner, Pelz-Watte und Europlastic waren jeweils gleich mehrere dieser Wagen bei der DB eingestellt, während viele andere Werbe-Beschriftungen Einzelgänger blieben.

LILIPUT stellt die Modelle dieser großräumigen Güterwagen absolut vorbildgerecht in allen drei Längen her, so dass jede der Varianten immer dem konkreten Vorbild entspricht.

- Vorbildgerecht in 3 verschiedenen Längen
- Lenkachsen für optimale Kurvenfahrt



Abbildung zeigt CAD-Zeichnungen

L230159



3-teiliges Set großräumige Güterwagen, Bauart Hbbks, „G+H ISOVER“, eingestellt bei der DB AG, Betriebszustand 1992, Betriebs-Nrn. 232 0 019-1 [P], 232 0 048-0 [P] und 232 0 064-7 [P], Lüp je Wagen 192 mm.

Die Vorbilder unseres Sets gehören zu einer Flotte von über 100 Wagen, die die Firma Grünzweig + Hartmann mit der bekannten „ISOVER“-Werbung europaweit sogar in Ganzzügen einsetzte. Die in Speyer oder Düsseldorf-Derendorf stationierten Wagen waren fast so bekannt wie ihr Ladegut.

- Lange Ausführung der Wagen



Foto: © Martin Mast

L230161



2-teiliges Set großräumige Güterwagen, Bauart Hbbks, „METZELER“, eingestellt bei der DB, Betriebszustand 1976, Betriebs-Nrn. 022 0 360-1 [P] und 022 0 368-4 [P], Lüp je Wagen 183 mm.

Anfang der 70er-Jahre vermietete die SOGEFA WAGGONVERMIETUNGS GMBH an die METZELER GUMMIWERKE AG etwa 20 Stück der blauen Wagen, die seinerzeit in ganz Deutschland zu sehen waren, da der deutsche Hersteller von Motorradreifen seine Waren überallhin lieferte. Alle Wagen waren in Düsseldorf-Derendorf stationiert.

- Mittellange Ausführung der Wagen
- Vorbildgerecht übermalte Bremsecken bei einem der Wagen



L235800

Großräumiger Güterwagen, Bauart Hbbks, „AlgoStat“, eingestellt bei der DB, Betriebszustand ca. 1970, Betriebs-Nr. 022 0 000-3 [P], LüP 192 mm.

- Lange Ausführung des Wagens

GEALERT



Das Vorbild unseres Wagens war ein Einzelstück. Er gehörte der 1964 gegründeten AlgoStat GmbH & Co KG, einer Firma, die zu dieser Zeit Dämmstoffe (Hartschaum-Isolierung) herstellte. Beheimatet war der Wagen im Bahnhof Celle.



L235803

Großräumiger Güterwagen, Bauart Hbbks, „Grünzweig + Hartmann“, eingestellt bei der DB, Betriebszustand 1966, Betriebs-Nr. 576 982 [P], LüP 192 mm.

- Lange Ausführung des Wagens



Der Wagenhersteller TALBOT begann gleich nach der Fertigstellung der ersten Wagen dieser Art, die ersten 20 Stück an die Firma Grünzweig + Hartmann auszuliefern. In den ersten ca. 6 Monaten waren die Wagen noch jungfräulich weiß lackiert und trugen noch keine Werbung. Allerdings war der Eigentümer bereits angeschrieben und auch das Ladegut: „Sillan“. Stationiert waren sie in Ludwigshafen oder in Speyer.



L235805

Großräumiger Güterwagen, Bauart Hbbks, „OTTO Reitbodensysteme“, eingestellt bei der DB AG, Betriebszustand 1992, Betriebs-Nr. 232 0 136-6 [P], LüP 192 mm.

- Lange Ausführung des Wagens
- Leicht gealtert

GEALERT



Das Vorbild unseres Wagens wurde von der Firma OTTO Sport International GmbH genutzt, einem der weltweit führenden Unternehmen im Reitbodenbau mit Sitz in Altdorf-Ludersheim. Der Wagen transportierte fast ausschließlich Kunststoff-Lochmatten, welche die Basis für Reitböden bilden. Beheimatet war der Wagen in Feucht.



L235808

Großräumiger Güterwagen, Bauart Hbks, „Schaumstoffe greiner“, eingestellt bei der DB, Betriebszustand ca. 1979, Betriebs-Nr. 022 0 356-9 [P], LüP 172 mm.

- Kurze Ausführung des Wagens



Das Vorbild unseres Wagens war einer von ein paar Exemplaren mit dieser Werbung. Besitzer war die SOGEFA Waggonvermietungs GmbH mit Sitz in Düsseldorf, vermietet war er an die Firma Greiner, die in Deutschland und Österreich verschiedenste Schaumstoffe herstellt. Heimatbahnhof war Düsseldorf-Derendorf.



L235809

Großräumiger Güterwagen,
Bauart Hbbs, „Lithosan“,
eingestellt bei der DB,
Betriebszustand 1972,
Betriebs-Nr. 022 0 785-9 [P],
LüP 172 mm.

- Kurze Ausführung des Wagens



Die Dortmunder Firma Hermann Habs kaufte Anfang der 70er-Jahre einen der kurzen Wagen zum Transport der firmeneigenen Produkte der Marke Lithosan innerhalb Deutschlands. Nach ein paar Jahren wurde der Wagen allerdings wieder verkauft. Die Firma war spezialisiert auf chemische Stein-Reinigung und Isolierung von Klinkerbauten. Stationiert war der Wagen in Dortmund.



L235814

Großräumiger Güterwagen,
Bauart Hbbs, „Rockwool“,
eingestellt bei der DB,
Betriebszustand 1980,
Betriebs-Nr. 232 0 003-4 [P],
LüP 183 mm.

- Mittellange Ausführung des Wagens



Das Vorbild unseres Wagens war einer von mehreren Wagen mit dieser Werbung. Besitzer der Wagen war die Deutsche Rockwool GmbH mit Sitz in Gladbeck, für die der Wagen sehr auffällig Werbung machte. Er war beheimatet im Bahnhof Gladbeck West.



L235815

Großräumiger Güterwagen,
Bauart Hbbs, SOGEFA,
eingestellt bei der DB,
Betriebszustand 1988,
Betriebs-Nr. 232 0 145-3 [P],
LüP 183 mm.

- Mittellange Ausführung des Wagens



Die SOGEFA WAGGONVERMIETUNGS GMBH vermietete sowohl komplett weiße als auch blau lackierte Wagen an verschiedene Firmen. Doch nicht alle Firmen ließen auf den Wagen Werbung anbringen – besonders dann nicht, wenn der Wagen nur für kurze Zeit angemietet wurde. Unser Modell stellt einen dieser neutralen blauen Wagen dar. Beheimatet waren die Wagen alle in Düsseldorf-Derendorf.



Foto: © Karl Gebele

2-achsige Kesselwagen

Mitte der 30er-Jahre wurden die ersten geschweißten Kesselwagen gebaut. Diese Wagen hatten ein in Anlehnung an offene Wagen entwickeltes Untergestell mit einer einheitlichen LüP von 8,80 m und 4,50 m Achsstand. Auf diese Untergestelle wurden Ein- oder Mehrkammerkessel mit ca. 20 bis 22 m³ (ggf. mit Isolierung), später auch bis zu 27 m³ Inhalt gesetzt. Weiterhin gab es auf gleichem Untergestell zahlreiche Varianten von Chemie-Kesselwagen mit einem Volumen von etwa 10 bis 16 m³. Die Wagen wurden in großen Stückzahlen beschafft und prägten über Jahrzehnte das Bild der Güterzüge. Die letzten wurden – inzwischen mit Rollenlager-Radsätzen ausgerüstet – erst Ende der 90er-Jahre ausgemustert.



L235350

2-achsiger Kesselwagen, „ARAL“, Betriebs-Nr. 503 744 [P], eingestellt bei der DB, LüP 101 mm.



• Mit 267-hl-Kessel

L235354

2-achsiger Kesselwagen, „HALTERMANN“, Betriebs-Nr. 000 3 283-7 [P], eingestellt bei der DB, LüP 101 mm.



• Mit 267-hl-Kessel

L235356

2-achsiger Kesselwagen, „D.A.P.G.“ (Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft Hamburg), Betriebs-Nr. 525 180 [P] Hamburg, eingestellt bei der DRB, LüP 101 mm.



• Mit 200-hl-Kessel

L235360

2-achsiger Kesselwagen, „ETRA AG ZÜRICH“, Betriebs-Nr. 072 4 210-3 [P], eingestellt bei der SBB-CFF, LüP 101 mm.



• Mit 267-hl-Kessel

L235392

2-achsiger Chemieesselwagen, „Kali-Chemie AG Hannover“, Betriebs-Nr. 566 033 [P], eingestellt bei der DB, LüP 101 mm.



• Mit 115-hl-Kessel

4-achsige Kesselwagen

Ab 1941 wurden etwa 1400 Leichtbau-Drehgestell-Kesselwagen der **Bauart Deutz** gebaut und bei der DRG eingestellt. Im Zweiten Weltkrieg waren jedoch gewaltige Mengen an Kraftstoff von Deutschland aus zu den vielen Frontabschnitten zu transportieren. Deshalb wurden von verschiedenen Hersteller-Firmen ab 1942 Probserien eines neuen Einheits-Drehgestell-Wagens gebaut und geliefert.

In Serie wurden daraufhin von 1943 bis 1947 etwa 1300 Wagen dieser **Einheits-Bauart** mit 480 hl und 630 hl Tankinhalt produziert, die der Deutzer Bauart in vielen Punkten ähnlich sind. Die letzten Wagen wurden direkt an die Deutsche Shell geliefert. Nach Kriegsende befanden sich beide Bauarten in ganz Europa im Einsatz und fuhren bis in die Epoche V hinein. Im Ausland fahren sie z.T. heute noch, in Deutschland sind sie z.B. noch als Dienstwagen oder Wasserwagen zu finden.

L230167



Die Kesselwagen 972 3 009-4 und 972 3 105-0 – jeweils Baujahr 1943 – waren ursprünglich Bestandteile des im Bw Seelze beheimateten Wasserversorgungszuges Nr. 10, sie bildeten die Löschwasser-Reserve bei erhöhter Waldbrandgefahr. Beide Wagen wurden im AW Paderborn im Mai/Juni 1991 gelb umlackiert und für den ab 1992 im Rbf Seelze stationierten Feuerlöschzug „Wilhelm Köhler“ als Wasserwagen umgerüstet. Seinen Namen erhielt dieser Zug nach dem ehemaligen Leiter der Bahnfeuerwehr des Aw Leinhausen, Wilhelm Köhler.

Der komplette Zug bestand aus diesen beiden Wasserwagen und einem Löschmittelwagen (aus einem der früheren Tunnelrettungszüge), der mit Pumpen ausgestattet und mittig zwischen beiden angeordnet war. So konnte bei Bränden entlang der Schiene oder bei Waldbränden auf je 48.000 Liter Wasser in den Wasserwagen und 20.000 Liter im Löschmittelwagen gleichzeitig zugegriffen werden. Die letzte HU erhielten beide Wagen 1997, im Jahr 2000 wurden sie ausgemustert und befinden sich seitdem bei der Bundesschule des THW in Hoya, wo sie zu Übungszwecken verwendet werden.

2-teiliges Set „Löschzug Wilhelm Köhler“, bestehend aus zwei 4-achsigen Kesselwagen der DB AG, Ausführung als Wasserwagen, Deutzer Bauart, Betriebs-Nrn. 972 3 009-4 und 972 3 105-0, Betriebszustand 1992, Lüp je Wagen 145 mm.

- Mit 480-hl-Kessel



Original-Foto



L235965



4-achsiger Kesselwagen, Bauart Uahw ZZw der DR, Einheits-Bauart, Betriebs-Nr. 725 1027-8, Betriebszustand 1969, Lüp 145 mm.

- Mit 480-hl-Kessel



L235966



4-achsiger Kesselwagen, „Fuchs Mineralölwerk GmbH Mannheim“, Einheits-Bauart, Betriebs-Nr. 774 3 125-6 [P], eingestellt bei der DB, LüP 145 mm.

- Mit 630-hl-Kessel



L235972



4-achsiger Kesselwagen, „Ambrosoli & Villa Domodossola“, Einheits-Bauart, Betriebs-Nr. 506 700 [P], eingestellt bei der FS, Betriebszustand ca. 1960, LüP 145 mm.

- Mit 480-hl-Kessel



L235985



4-achsiger Kesselwagen, „Österreichische Mineralölverwaltung Wien“, Deutzer Bauart, Betriebs-Nr. 537 383 [P], eingestellt bei der ÖBB, LüP 145 mm.

- Mit 630-hl-Kessel



L235986



4-achsiger Kesselwagen, „VTG“, Einheits-Bauart, Betriebs-Nr. 075 0 080-2 [P], eingestellt bei der DB, Betriebszustand ca. 1988, LüP 145 mm.

- Mit 630-hl-Kessel





Foto: © Karl Gebele

Truppen-Transport

Die Bahn spielte schon immer eine nicht unerhebliche Rolle beim Transport von Truppen. So wurden Soldaten und Offiziere mit den verschiedensten, oft schnell (und auch oft provisorisch) aus vorhandenem Wagen-Material umgebauten oder auch nur umlackierten Transportzügen an die Front gebracht. Teilweise waren diese Züge auch mit Tarnlackierungen unterwegs.

L130002



4-teiliges Zug-Set „Truppen-Transport“ der DRB, bestehend aus einer Schlepptender-Lokomotive, einem Transport-Wagen für Offiziere und zwei Mannschaftstransport-Wagen, alle Fahrzeuge mit Tarnanstrich. Lüp des Zuges ca. 1002 mm.

Ausstattungsmerkmale der Lokomotive:

- Fahrgestell, Gestänge, Räder und Tender aus Metalldruckguss
- Tarnlichter und Schlotabdeckung
- Tarnanstrich und seitliche Tarnplatten
- Beleuchtete Feuerbüchse

Die Fahrzeuge in diesem Set sind nicht einzeln erhältlich.

Dampflokomotive mit Schlepptender, Baureihe 42 (Kriegslokomotive), Betriebs-Nr. 42 1701 der DRB mit Tarnanstrich, Lüp 268 mm.



Personenwagen (Schürzenwagen) 1./2. Klasse, umfunktioniert als Transport-Wagen für Offiziere, Betriebs-Nr. 11 647 Berlin der DRB mit Tarnanstrich, Lüp 247 mm.



Personenwagen 3. Klasse, umfunktioniert als Mannschaftstransport-Wagen, Betriebs-Nr. 16 341 Berlin der DRB mit Tarnanstrich, Lüp 247 mm.



Personenwagen 3. Klasse, umfunktioniert als Mannschaftstransport-Wagen, Betriebs-Nr. 72 082 Berlin der DRB mit Tarnanstrich, Lüp 240 mm.



L33600



Personenwagen (Schürzenwagen)
1./2. Klasse, umfunktioniert als
Transport-Wagen für Offiziere,
Betriebs-Nr. 11 648 Berlin der DRB
mit Tarnanstrich, LüP 247 mm.



L33601



Personenwagen 3. Klasse, umfunktioniert
als Mannschaftstransport-Wagen,
Betriebs-Nr. 16 342 Berlin der DRB
mit Tarnanstrich, LüP 247 mm.



L33602



Personenwagen 3. Klasse, umfunktioniert
als Mannschaftstransport-Wagen,
Betriebs-Nr. 72 081 Berlin der DRB
mit Tarnanstrich, LüP 240 mm.



Foto: © Karl Gebele

Auch das Militär nutzt(e) allzeit die Bahn

Unsere Militärwagen passen in der Farbgebung des Tarnanstrichs sowie der Ausführung nicht nur optimal zueinander, sondern sie passen ebenso perfekt zu den bereits in den letzten Jahren gelieferten Waggons mit dieser Art des Tarnanstrichs.

L235280



Offener Wagen, Bauart Ommru (Villach) der DRB, mit Tarnanstrich, Lüp 116 mm.

• *Griffe zum Einstecken liegen bei*



L235281



Offener Wagen, Bauart Ommru (Villach) der DRB, mit Bremserhaus, mit Tarnanstrich, Lüp 125 mm.

• *Griffe zum Einstecken liegen bei*



Foto: © Karl Gebele

L235282

Offener Wagen, Bauart Omm (Linz) der DRB, mit Tarnanstrich, Lüp 116 mm.



- *Griffe zum Einstecken liegen bei*



L230170

2-teiliges Set, 6-achsige Schwerlast-Transportwagen SSyms der DRB, beladen mit Transport-Kisten in Tarnanstrich, Betriebs-Nrn. 14 532 und 14 536, Lüp je Wagen 152 mm.



- *Abklappbares Geländer*



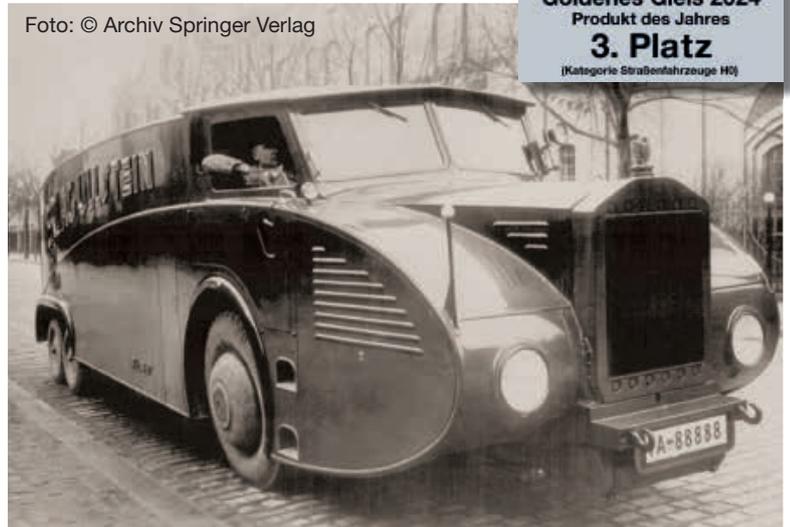
Rumpler-LKW

Im Jahr 1930 stellte Edmund Rumpler, ein österreichischer Flugzeug- und Automobilkonstrukteur und Erfinder mit deutscher Staatsangehörigkeit, zusammen mit dem Karosseriebauer Gottfried Lindner in Ammendorf, dem Ambi-Budd-Presswerk in Johannisthal und dem Berliner Karosseriehersteller Luchterhand & Freytag in Berlin-Tempelhof zwei futuristische Stromlinien-LKW als Einzelstücke her. Das Design der Karosserie stammte zwar von Cucuel und Offelsmeyer, dennoch wurden die Fahrzeuge als „Rumpler-LKW“ bekannt, da Rumpler sich lange Zeit mit dem Vorderradantrieb befasst (1907 patentiert) und 1903 die erste angetriebene Schwingachse (Pendelachse) erfunden hatte. Das Fahrgestell bzw. der Antrieb stammte von ihm. Edmund Rumpler (1872–1940) gehört zu den wohl aktivsten Ingenieuren Deutschlands.

Beide LKW wurden exklusiv für das Berliner Verlagshaus Ullstein gebaut, welches damit der Konkurrenz weit voraus war und die Zeitungen besonders schnell bis Magdeburg, Dessau und die Ostseebäder zu den verschiedenen Verteilstellen bringen konnte. Diese beiden Dreiachs-LKW mit „Vornantrieb“ und 5 Tonnen Nutzlast, die sich äußerlich lediglich in Details unterschieden, fanden damit Eingang in die Geschichte der Nutzfahrzeugindustrie. Rumpler musste damals die Bezeichnung „Vornantrieb“ verwenden, weil der Name „Frontantrieb“ zu jener Zeit ein Patent-Name von DKW war.

Der erste LKW Typ RuV 29 hatte einen Maybach-Sechszylinder-Motor mit 90 PS. Der zweite Rumpler-LKW Typ RuV 31 besaß einen Zwölfzylinder-V-Motor mit 150 PS und war damit 100 km/h schnell. Der Reifenhersteller Continental hatte dafür extra Spezial-Reifen entwickelt, die für diese Geschwindigkeiten geeignet waren. Beide LKW hatten ein Doppelkardangelenke, das die Kraft auf die großen Vorderräder übertrug. Die hinteren Doppellräder waren in Waagenbalken-Bauweise hergestellt. Die Fahrzeuge wurden vom Ullstein-Verlag bis 1942/43 eingesetzt, 1943 wurden beide durch einen Bombenangriff zerstört.

Foto: © Archiv Springer Verlag



L937491



Rumpler-LKW RuV 31, dunkelblau, letzte Lackierung bis 1942 (Kühlergrill blau, Dach hellgrau).



Variante mit Türen am Heck

L937492



Rumpler-LKW RuV 31, dunkelblau, Lackierung bei Ablieferung (Kühlergrill gold, Dach schwarz).



Variante mit Türen am Heck

L937493

Rumpler-LKW RuV 31, silber-metall, ohne Lackierung und Aufdrucke, Zustand bei der Erprobung.



Variante mit Türen am Heck

L937494

Rumpler-LKW RuV 29, Versuchs-Anstrich rot, ohne Aufdrucke. Die rote Versuchs-Lackierung gefiel dem Verlagshaus Ullstein nicht, weshalb das Fahrzeug dann umlackiert wurde.



Variante mit Rolltor am Heck

L937495

Rumpler-LKW RuV 29, grün, letzte Lackierung bis 1942 (Kühlergrill grün, Dach hellgrau).



Variante mit Rolltor am Heck

L937496

Rumpler-LKW RuV 29, grün, Lackierung bei Ablieferung (Kühlergrill gold, Dach schwarz).



Variante mit Rolltor am Heck

Schlüsselfertig – Gebäude für Ihre Anlage

Unsere LILIPUT-Gebäude sind bereits fix und fertig lackiert und realistisch gestaltet für den direkten Einsatz auf Ihrer Anlage. Durch teilweise beiliegende Beschriftungsbögen zum Ausschneiden können Sie selbst bestimmen, wie und wo Ihre Gebäude beschriftet werden – auch individuelle, selbstgestaltete Beschriftungen sind somit möglich. Dadurch sind Ihrer Fantasie und den Einsatzmöglichkeiten kaum noch Grenzen gesetzt.

L937000

Zeitungskiosk

Typischer kleiner Zeitungskiosk, wie er überall vorkommen kann – sowohl in der Großstadt als auch in eher ländlichen Gegenden. Einsetzbar von Epoche III bis heute. Beschriftungsbogen mit verschiedenen Zeitungs- und Zeitschriften-Motiven liegt bei (ab Epoche IV). Abmessungen ca. (B x T x H) 58 x 78 x 51 mm.



Möglichkeit 1



Möglichkeit 2

L937001

Imbiss-Bude / Döner-Stand

Typische kleine Verkaufs-Bude, wie sie überall vorkommen kann – sowohl in der Großstadt als auch in eher ländlichen Gegenden. Einsetzbar von Epoche III bis heute. Beschriftungsbogen mit Motiven als Imbiss-Bude oder als Döner-Stand liegt bei (ab Epoche IV). Abmessungen ca. (B x T x H) 30 x 28 x 40 mm.



L937002

Haltestellen-Wartehäuschen

Typisches Wartehäuschen mit Holzwänden, Dielenboden und Sitzbank, wie es überall vorkommen kann – sowohl in der Großstadt als auch in ländlichen Gegenden. Einsetzbar sowohl als Bus-, Straßenbahn/Tram- oder auch als Bahn-Haltestellenhäuschen von Epoche III bis heute. Beschriftungsbogen mit Abfahrts- und Ankunftszeiten-Tafeln liegt bei (ab Epoche IV). Abmessungen ca. (B x T x H) 42 x 25 x 35 mm.



L937005

Lande- und Badesteg, 2 Stück

Nahezu an jedem See oder größerem Weiher bzw. stehendem Gewässer findet man sie: Hölzerne Stege, auf denen man vom Ufer entweder zum Boot gelangen kann oder die man einfach nur zum Baden oder Angeln nutzt. Einsetzbar für alle Epochen. Abmessungen ca. (B x T x H) 120 x 12 x 7,7 mm.



L937010

Kleine Schweizer Haltestelle

Typisches Wartehäuschen mit Holzwänden und Vorbau, wie man es überall in der Schweiz, aber auch in anderen ländlichen Gegenden Deutschlands und Österreichs finden kann. Einsetzbar sowohl als Bus-, Tram- oder Bahn-Haltestelle von Epoche III bis heute. Drei Tafeln mit Stationsnamen D/F/I liegen bei.

Abmessungen ca. (B x T x H) 70 x 50 x 45 mm.



L937007

Bahnhof Fügen, Zillertalbahn, Österreich – Bahnhofsgebäude

Der Bahnhof Fügen ist sicher bei vielen Österreich-Urlaubern ebenso bekannt wie bei den Anwohnern der Region. Das Gebäude zeigt den aktuellen Zustand des Bahnhofes, ist aber (mit anderer Werbung) einsetzbar von Epoche IV bis heute. Auch als einzelnes Haus oder für andere Zwecke verwendbar! Decals zur Beschriftung der Werbetafeln liegen bei.

Abmessungen ca. (B x T x H) 140 x 145 x 112 mm.



L937008

Bahnhof Fügen, Zillertalbahn, Österreich – Nebengebäude

Der Bahnhof Fügen ist sicher bei vielen Österreich-Urlaubern ebenso bekannt wie bei den Anwohnern der Region. Das Nebengebäude zeigt den aktuellen Zustand, ist aber (mit anderer Werbung) einsetzbar von Epoche IV bis heute. Auch als Lagerhaus oder für andere Zwecke verwendbar! Decals zur Beschriftung der Werbetafeln liegen bei.

Abmessungen ca. (B x T x H) 210 x 96 x 64 mm.



Abbildung des kompletten Bahnhofs Fügen, gebildet aus L937007 und L937008



L937401

Ladegut: Stahlplatten

2 Stück, gealtert, angerostete Optik, mit unterschiedlich farbigen Verzurrbändern. Fertig zum Einsatz auf Coiltransportwagen, aber auch geeignet für andere Flach- oder Rungenwagen.
Abmessungen: je ca. (L x B x H) 141,5 x 27,6 x 6,9 mm.



L939200

Stromabnehmer DBS 54, rot



Sehr filigran gearbeiteter Stromabnehmer zur Verwendung an Fahrzeugen aller Marken. Eine Anleitung zur Montage sowie eine Bohrschablone liegen bei. Mit Isolatoren.

L939201

Stromabnehmer DBS 54, grau



In der Regel sind alle LILIPUT-Modelle bereits mit montierten Standardteilen ausgestattet bzw. liegen diese in der Packung bei, so dass keine Zurüstung von weiteren Teilen erfolgen muss. Sollten Sie jedoch verlorene oder beschädigte Teile ersetzen wollen, finden Sie nachfolgend einige Zubehör- und Zurüstteile für Ihren Bedarf.

Kupplungen / Stabfedern

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Inhalt / Stück
L939100		Bügelkupplung für NEM-Schacht	2
L939101			50
L939104		Kurzkupplung für NEM-Schacht	2
L939105			50
L939108		Kuppelstange für NEM-Schacht	50
L939109			5
L939110		Kupplungsschacht (z.B. für Baureihen 18 / 42 / 52 / 91)	1
L939112	ohne	Kupplungsschacht (für kleine Loks mit Bügelkupplung)	2
L939130		Kurzkupplungsdeichsel, Typ 1	2
L939131		Kurzkupplungsdeichsel, Typ 2	2
L939132		Kurzkupplungsdeichsel, Typ 3	2
L939150		Stabfeder 27 mm	10
L939151		Stabfeder 25 mm	10
L939152		Stabfeder 23 mm	10

Kupplungshaken und Bremsschläuche

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Farbe	Inhalt / Stück
L939870		Pufferbohlen-Steckteile Set lang	schwarz	1
L939871		Pufferbohlen-Steckteile Set kurz	schwarz	1

Drehgestell-Haltebolzen

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Farbe	Inhalt / Stück
L939600		Drehgestell-Haltebolzen	schwarz	4

Haftreifen

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Durchmesser	Inhalt / Stück
L939380		Haftreifen	9,8 mm	4
L939382		Haftreifen	10,5 mm	4
L939383		Haftreifen	8,8 mm	4
L939385		Haftreifen	15,0 mm	4

Innenbeleuchtung mit LEDs

Für einige 4-achsige Personenwagen bietet LILIPUT eine LED-Innenbeleuchtung an, die mit vier Radkontakten, vier Kontaktbügeln und mit Flacker-schutz durch einen eingebauten Kondensator ausgestattet ist. Die gelben LEDs geben ein vorbildgerechtes Glühlampenlicht (vorwiegend für Wagen der Epochen II bis III), die weißen LEDs ein vorbildgerechtes Neonlampenlicht (vorwiegend für Wagen der Epochen IV bis VI) wieder. Die Innenbeleuchtungen sind für alle üblichen Modellbahn-Stromsysteme geeignet und können auch in Fahrzeuge bestimmter anderer Hersteller installiert werden.



Gelbe LEDs für Drehgestell-Wagen

L938941

Innenbeleuchtung, mit gelben LEDs für Drehgestell-Wagen, Leuchtstab 150 mm lang, „Glühlampenlicht-Effekt“.

L938940

Innenbeleuchtung, mit gelben LEDs für Drehgestell-Wagen, Leuchtstab 175 mm lang, „Glühlampenlicht-Effekt“.

Weißer LEDs für Drehgestell-Wagen

L938946

Innenbeleuchtung, mit weißen LEDs für Drehgestell-Wagen, Leuchtstab 150 mm lang, „Neonlampenlicht-Effekt“.

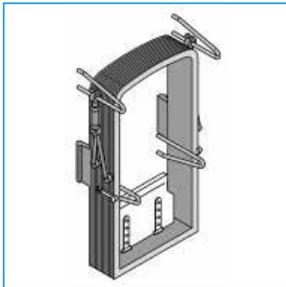
Brückenstecker (ohne Abbildung)

L938002 Brückenstecker für 21-polige Schnittstelle nach NEM 660, universell verwendbar.

L938003 Brückenstecker für 21-polige Schnittstelle nach NEM 660, mit „Entblitz-Schaltung“.

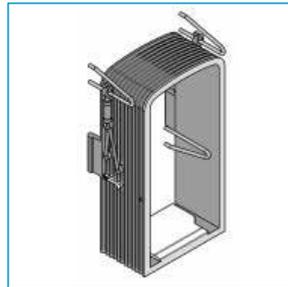
L938005 Brückenstecker für 6-polige Schnittstelle nach NEM 651, universell verwendbar.

Austausch-Faltenbalg



L939930

Faltenbalg eingezogen, Inhalt 1 Stück.



L939931

Faltenbalg ausgezogen, Inhalt 1 Stück.

Reinigungsfilz

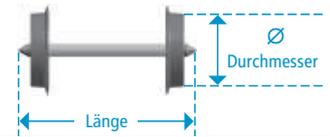


L939990

Reinigungsfilz zum Austauschen für Schienenreinigungs-Set L939980, Packungsinhalt 3 Stück.

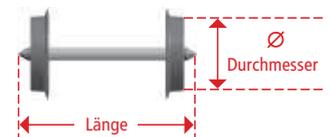
Puffer zum Austauschen

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Maße	Farbe	Form	Inhalt / Stück
L939881		Hülsenpuffer-Set	Ø 4,3 mm, Schaft 2,2 mm	schwarz	rund	2 x flach, 2 x gewölbt
L939882		Stangenpuffer-Set	Ø 4,3 mm, Schaft 1,2 mm	schwarz	rund	2 x flach, 2 x gewölbt
L939885		Puffer-Set	5 x 4 mm	schwarz	rechteckig	4 x flach
L939886		Puffer-Set	5,2 x 3,8 mm	schwarz	rechteckig	4 x flach
L939890		Puffer-Set	6,36 x 3,36 mm	schwarz	abgeflacht mit Schräge	4 x flach



Wagen-Radsätze für den Einsatz im Gleichstrom-Betrieb

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Länge	Durchmesser	Norm	Inhalt / Stück
L939300		Scheibenradsatz isoliert	24,7 mm	10,8 mm	NEM 311	2
L939301						50
L939304		Speichenradsatz isoliert	24,7 mm	10,5 mm	NEM 311	2
L939305						50
L939306		Scheibenradsatz isoliert	24,7 mm	9,0 mm	NEM 311	2
L939307						50
L939308		Scheibenradsatz isoliert	23,2 mm	10,8 mm	NEM 311	2
L939309						50
L939312		Scheibenradsatz isoliert, für Großraum-Güterwagen	24,7 mm	8,4 mm	NEM 311	2
L939360		Scheibenradsatz isoliert, mit niedrigem Spurkranz	24,7 mm	10,8 mm	NEM 311.1	2
L939361						50
L939364		Speichenradsatz isoliert, mit niedrigem Spurkranz	24,7 mm	10,5 mm	NEM 311.1	2
L939365						50
L939368		Scheibenradsatz isoliert, mit niedrigem Spurkranz	23,2 mm	10,8 mm	NEM 311.1	2
L939369						50



Wagen-Radsätze für das Wechselstrom-System

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Länge	Durchmesser	Norm	Inhalt / Stück
L939330		Wechselstrom-Scheibenradsatz	24,7 mm	10,8 mm	NEM 340	2
L939331						50
L939332		Wechselstrom-Scheibenradsatz	23,2 mm	10,8 mm	NEM 340	2
L939333						50
L939334		Wechselstrom-Speichenradsatz	24,7 mm	10,5 mm	NEM 340	2
L939335						50
L939336		Wechselstrom-Scheibenradsatz	24,7 mm	9,0 mm	NEM 340	2
L939337						50

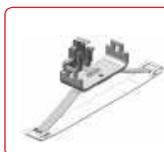
Schleifer und Halter für Wechselstrom-Fahrzeuge



L938991
Mittelkontakt-Schleifer für Triebfahrzeuge.



L938993
Mittelkontakt-Schleifer für Versionen des Turmtriebwagens.

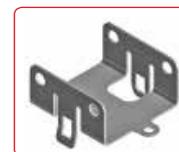


L938996
Mittelkontakt-Schleifer für Drehgestellwagen. Geeignet auch für Drehgestellwagen anderer Hersteller.

Zur Ergänzung der nachrüstbaren Innenbeleuchtung oder der bereits eingebauten Zugschlussbeleuchtung



L938998
Halter Typ 1 für Mittelkontakt-Schleifer.



L938999
Halter Typ 2 für Mittelkontakt-Schleifer.



L938997
Halter Typ 3 für Mittelkontakt-Schleifer.

H0e

Großer Maßstab auf schmaler Spur

Geringere Spurweite, kleinere und leichtere Fahrzeuge, sparsamere Dimensionierung des Oberbaus: Argumente für den Bau von Schmalspurbahnen, deren Bau und Unterhalt einfacher gehalten und somit preisgünstiger zu betreiben sind.

Neben diesen Kostenfaktoren ermöglicht es die Schmalspur auch, topographisch interessante Gebiete zu erschließen. Viele Bahnen, z.B. in Sachsen, in Österreich oder der Schweiz erreichen noch heute Gebiete in Tälern oder Gegenden, die Normalspurbahnen verschlossen geblieben wären.



Foto: © Karl Gebele

Dampflokomotiven Typ U

Die Reihe U war ursprünglich eine Schmalspur-Dampflokomotive der k.k. Österreichischen Staatsbahnen (kkStB) für 760 mm Spurweite. Sie gehört zu den meistgebauten Schmalspur-Lokomotiven Europas. Die Loks bewährten sich so gut, dass sie von nahezu allen Betreibern schmalspuriger Bahnstrecken Österreichs in großer Stückzahl beschafft und von mehreren Lokomotiv-Fabriken gebaut wurden.

Das letzte Exemplar der Reihe U wurde erst 1922 für die StLB gebaut, als schon längst modernere Lokomotiv-Typen existierten. Jene Lokomotiven der Reihe U, die bis nach dem Zweiten Weltkrieg in den Besitz der ÖBB übergingen, erhielten ab 1953 die Reihenbezeichnung 298 mit zweistelligen Ordnungsnummern.

Auf Grund ihrer großen Stückzahl sind heute noch zahlreiche Maschinen dieses Typs bei Museums- und Touristikbahnen betriebsfähig erhalten. Einige Exemplare wurden auch als Lokomotiv-Denkmäler aufgestellt.

L141471

Unsere Epoche-III-Version der Lok Nummer 1 der Zillertalbahn ist im selben Zeitraum angesiedelt wie unsere 2-achsigen Personenwagen dieser Epoche. Sie können mit den braunen Wagen (die Sie weiter hinten finden) und dieser Lok bereits einen schönen Zug bilden.

Tenderlokomotive, Typ U, Lok Nummer 1 „RAIMUND“ der Zillertalbahn, LÜK 92 mm.



L141474

Die Lok 3 der Niederösterreichischen Landesbahnen wurde 1902 kurz vor der Indienststellung bei den Waldviertler Schmalspurbahnen von Krauss Linz im Fotografieranstrich vor die Werktole gefahren, damit der Fotograf ein optimales Werkfoto machen konnte. Unser Modell gibt exakt diesen Anstrich wieder. Später bekam die Lokomotive die Bezeichnung U 7.

Tenderlokomotive, Typ U, Lok 3 der NÖLB (Niederösterreichische Landesbahnen), Fotografieranstrich, Betriebszustand 1902, LÜK 92 mm.



L141477

Die U 43 der Murtalbahn ist eine Lokomotive, die seit jeher der STLB gehört. Sie verkehrte von Anfang an auf der „Murtalbahnhof Unzmarkt – Mauterndorf“, wie die Bahn hieß, nachdem sie nicht mehr durch die k.k. Staatsbahnen, sondern von den Steiermärkischen Landesbahnen verwaltet wurde. Später wurde die Bahn übrigens auch eine Zeit lang „Gauereisenbahn“ genannt.

Nach dem Ersten Weltkrieg musste die Lok 1914 an die Bosnischen Landesbahnen abgegeben werden, kam aber 1918 wieder zur Murtalbahnhof zurück. Nach dem Krieg wurde die Maschine (insbesondere bei der Talfahrt) teilweise mit Holz oder sogar Torf gefeuert – doch sie hat alle Widrigkeiten bis heute überlebt!

Tenderlokomotive, Typ U, Betriebs-Nr. U.43 der Murtalbahnhof, Betriebszustand 1977, LÜK 92 mm.



L141473

Tenderlokomotive, Typ U, Betriebs-Nr. 298.25
der Steyrtalbahn, Betriebszustand 1968,
Lük 92 mm.



Foto: © Alfred Luft

L141476

Die Lok mit der Nummer 298.05 passt sehr gut zu den ÖBB-Schmalspurwagen des LILIPUT-Programms, denn sie fuhr als U 25 bzw. 298.05 nicht nur im Steyrtal, sondern war auch auf anderen Schmalspurbahnen Österreichs unterwegs. Sie fährt heute wieder als Museumslok im Steyrtal.

Tenderlokomotive, Typ U, Betriebs-Nr. 298.05
der Steyrtalbahn, Betriebszustand 1967, Lük 92 mm.



Gmeinder D 75 BB-SE

Speziell für die Zillertalbahnen wurden von der Gmeinder Lokomotivenfabrik GmbH vier Diesellokomotiven vom Typ D 75 BB-SE entwickelt und ab 2004 ausgeliefert. Sie wurden dort unter der Bezeichnungen D13 bis D16 geführt. Drei weitere dieser Maschinen gingen an die Pinzgauer Lokalbahn (SLB), deren Bezeichnungen waren Vs81, Vs82 und Vs83. Die letzte Lok rollte im Mai 2012 aus der Werkshalle von Gmeinder. Die Vs81 wurde zunächst bei der ÖBB als Reihe 2096 eingereiht und als 2096 001-0 bezeichnet, fuhr aber dann nicht mehr im Regeldienst, sondern wurde von der Salzburg AG übernommen. Im Jahr 2018 wurde die D13 der Zillertalbahnen an die Pinzgauer Lokalbahn verkauft und dort als Vs84 eingereiht.

Die bei der Zillertalbahnen intern liebevoll „Lupo“ genannten Lokomotiven werden sowohl vor Personen- und Güterzügen als auch im Rangierdienst eingesetzt, sie besitzen zwei Endführerstände sowie eine Wendezugsteuerung. Bei Bedarf können sie mit Meterspur- oder Regelspurdrehgestellen ausgerüstet werden. Die Leistung der Loks beträgt 746 kW (1.040 PS), die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 80 km/h. Für den Rangierdienst sind sie mit einer Funkfernsteuerungsanlage ausgestattet.

L142110



Die Vs83 der SLB wurde im Juni 2012 auf der Pinzgauer Lokalbahn in Betrieb genommen und wirbt seither für den Nationalpark Hohe Tauern.

Diesellokomotive Vs83 der Pinzgauer Lokalbahn, mit Werbung „Nationalpark Hohe Tauern“, Lük 163 mm.

- LED-Lichtwechsel weiß/rot



L142112



Die Vs84 der SLB wurde im Jahr 2018 von der Zillertalbahnen übernommen. Sie bekam Ende 2022 eine neue Lackierung und im Februar 2023 einen zusätzlichen Schriftzug „OBERPINZGAU“.

Diesellokomotive Vs84 der Pinzgauer Lokalbahn (SLB), Lük 163 mm.

- LED-Lichtwechsel weiß/rot



L142104



Das Vorbild unserer Lok fuhr bis vor kurzem einige Jahre lang mit genau dieser Beschriftung auf der Zillertalbahnen, die Werbung ist allerdings später mit einer englischen Ergänzung versehen bzw. geändert worden.

Diesellokomotive D14 der Zillertalbahnen, mit Werbung „NEUE PENKENBAHN“, Lük 163 mm.

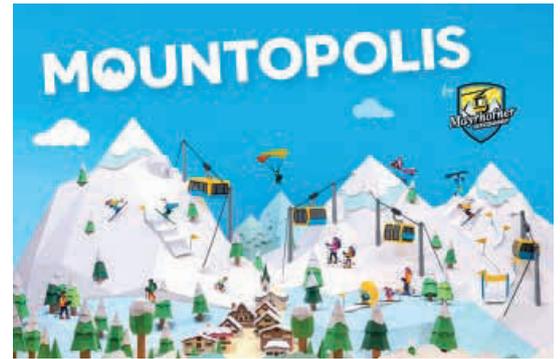
- LED-Lichtwechsel weiß/rot



MOUNTOPOLIS

Unter dem klingenden Namen MOUNTOPOLIS, eingebettet in eine farbenfrohe und ausdrucksstarke Bildwelt, agiert die neue Wort-Bild-Marke als Erlebnisdachmarke der Mayrhofner Bergbahnen AG. Auf deren Website wird dem Gast unter diesem Namen spielerisch die alpin-touristische Angebotsvielfalt der Mayrhofner Bergbahnen AG serviert.

Seit 2022 fahren im Zillertal deshalb in den nächsten Jahren zwei „Winter-Loks“ und eine „Sommer-Lok“ durch das Tal – jeweils mit der „MOUNTOPOLIS“-Werbung der Mayrhofner Bergbahnen versehen.



L142111

Diesellokomotive D16 der Zillertalbahn, mit Werbung „MOUNTOPOLIS“ (Winter), Lük 163 mm.



Foto: © Günter Denoth



• LED-Lichtwechsel weiß/rot



Abbildung zeigt andere Seite der Lok

L142113

Diesellokomotive D15 der Zillertalbahn, mit Werbung „MOUNTOPOLIS“ (Sommer), Lük 163 mm.

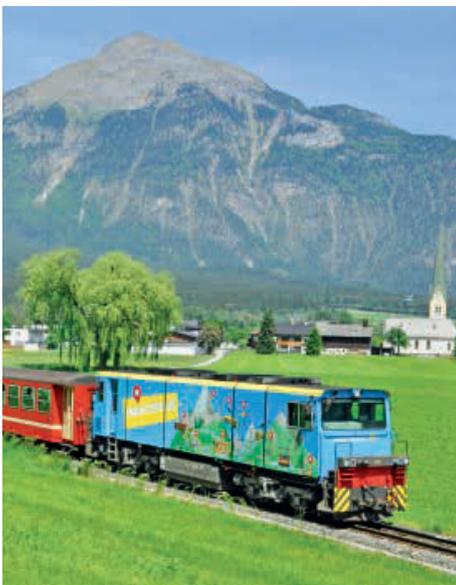


Foto: © Günter Denoth



• LED-Lichtwechsel weiß/rot



Abbildung zeigt andere Seite der Lok

Dampfzug der Murtalbahn

Im Jahr 1894 wurde die 76,1 km lange Schmalspurbahn von Unzmarkt nach Mauterndorf – wegen des namensgebenden Flusses auch „Murtalbahn“ genannt – eröffnet. Sie ist heute der Steiermarkbahn (StB) bzw. den Steiermärkischen Landesbahnen zugeordnet und gehört so selbstverständlich zur Region Murau wie z.B. das Murauer Bier. Einerseits ist sie das öffentliche Verkehrsmittel vor Ort. Andererseits hat der historische Dampfzug, der eine längst vergangene Eisenbahnepoche auf den Schmalspurgleisen im Oberen Murtal erfreulich wiederbelebt, einen großen Wiedererkennungswert. Von Anfang an waren die Dampfloks der Reihe „U“ auf der Strecke unterwegs. Die ab dem Jahr 2019 neu gestalteten und umfassend renovierten blauen Wagen verkehren heute mit verschiedenen Dampfloks entlang der Mur zwischen Unzmarkt, Murau (Steiermark) und Tamsweg (Salzburg) und sorgen dort für ein großartiges Dampfzug-Erlebnis. Dabei gibt es z.B. in Tamsweg, in Stadl an der Mur und in Unzmarkt entsprechende Zwischenaufenthalte, bei denen viele Angebote für Touristen und Interessierte wahrgenommen werden können.



Foto: © Heribert Fladerer

L140910



6-teiliges Zugset „Dampfzug der Murtalbahn“, bestehend aus der Dampflokomotive U 11, einem Salonwagen Ba 73, einem Barwagen WR 52, zwei Personenwagen Ba 70 und Ba 71 sowie einem Dienstwagen Dm 84. Betriebszustand 2022. Gesamtlänge des Zuges (LüK) ca. 745 mm.

Die Fahrzeuge in diesem Set sind nicht einzeln erhältlich.



Motordraisinen / Motorbahnwagen

Ab 1957 wurden vom ÖBB-eigenen Werk Wörth bei St. Pölten/Niederösterreich motorisierte Bahndienstwagen der Baureihe X 625 bzw. X 626 in großer Stückzahl gebaut. Diese „Motordraisinen“ oder auch „Motorbahnwagen“ genannten Fahrzeuge wurden und werden auch heute noch hauptsächlich im Streckendienst eingesetzt. Sie waren bzw. sind in verschiedenen Ausführungen mit unterschiedlichen Beiwagen bzw. Bahndienst-Flachwagen auf nahezu allen Bahnhöfen Österreichs anzutreffen – sowohl auf Normalspur- als auch auf Schmalspur-Gleisen. Auch bei vielen Privat- und Museumsbahnen sind sie im Einsatz.

Der Unterschied zwischen den Baureihen X 625 und X 626 ist der Einbau eines stärkeren Motors beim X 626. Da die Fahrzeuge in Normalspur-Ausführung bei Bedarf auch zur Beförderung von maximal zwei Güterwagen fähig sind, sind diese neben einer Mittelpuffer-Kupplung auch mit einer normalen Zug- und Stoßvorrichtung ausgestattet. Die Fahrzeuge für die Schmalspur besitzen nur die Mittelpuffer-Kupplung. Ausnahmen gibt es allerdings bei ehemaligen Normalspur-Draisinen, die im Nachhinein auf 760 mm Spurweite umgespurt wurden, viele davon sind auf Museumsbahnen unterwegs. Die Höchstgeschwindigkeit aller Fahrzeuge beträgt 50 bis 60 km/h.



Foto: © Karl Gebele

L143002

Die Motordraisine OB1 der NÖVOG ist aktuell in Gmünd stationiert und wird in erster Linie auf der Waldviertelbahn eingesetzt.

Motordraisine, OB1 Gmünd der NÖVOG, Betriebszustand 2018, Lük 61 mm.

- *Verschiedene Kuppelstangen liegen bei*



L245182

Flachwagen der ÖBB ohne Seitenborde, passend zu allen Motordraisinen / Motorbahnwagen, Lük 57 mm.

- *Passend zu allen bisher erschienenen HOe-Motordraisinen / -Motorbahnwagen*
- *Chassis bzw. Bordwände aus Metall*
- *Kuppelstangen liegen bei*



L245183

Flachwagen der ÖBB mit Aluminium-Seitenborden, passend zu allen Motordraisinen / Motorbahnwagen, Lük 57 mm.



Die Zillertalbahn

Von Jenbach im Inntal aus folgt die Zillertalbahn dem Flusslauf des Ziller bis zu dem 32 km weit entfernten Mayrhofen. Die im Jahre 1902 eröffnete Schmalspurbahn schuf bereits in den ersten Betriebsjahren die wirtschaftlichen Existenzgrundlagen für die Bewohner der Ortschaften im Zillertal.

Heute ist die Zillertalbahn zu einer echten Fremdenverkehrs-Bahn geworden, die weit über die Grenzen Österreichs hinaus bekannt und beliebt geworden ist. Auch im Güterverkehr waren die Leistungen dieser Bahn über viele Jahre hinweg recht beachtlich – neben eigenen Güterwagen erfolgte der Transport von normalspurigen Güterwagen dabei stets über entsprechende Rollwagen. In jüngster Zeit wurden viele dieser Rollwagen zu Holztransportwagen umgebaut.

Zur Bewältigung der vielen Leistungen besitzt die Zillertalbahn für den Personen- und Güterverkehr verschiedene Triebwagen, Dieselloks und Diesel-Rangierloks sowie für den Nostalgieverkehr auch noch die guten alten Dampfloks. Außerdem gibt es neben modernen Wendezugwagen noch die alten 2-achsigen und 4-achsigen Personenwagen für den beim Publikum sehr beliebten Dampfzug-Betrieb, die sich aus verschiedenen Bauarten zusammensetzen.



Foto: © Günter Denoth

Die 2-achsigen Personenwagen der Zillertalbahn, Epoche III

Die Zillertalbahn beschaffte in den Jahren 1900 bis 1903 (Nachlieferung 1914) verschiedene Varianten der klassischen, achtfenstrigen Schmalspur-Lokalbahn-Personenwagen, die viele altösterreichische Lokalbahnen prägten. Im Laufe der Zeit erfuhren die ursprünglich holzverlatteten Fahrzeuge einige Umbauten. So wurden unter anderem die Wagen Bi/s 12, 13, 15, 18 sowie Abi/s 2 und 3 (und später noch der Bi/s 20) mit einer Blechverkleidung versehen und bekamen Alu-Fensterrahmen, womit sich ihr Erscheinungsbild deutlich veränderte.

Die LILIPUT-Modelle zeigen diese Wagen im Zustand der Epoche IIIb in rehbrauner Zillertalbahn-Lackierung und alter Beschriftung, wie sie in den 60er-Jahren noch planmäßig im Zillertal im Einsatz standen. Die passende Lokomotive finden Sie unter der Artikelnummer L141471. Interessanterweise erhielten die Wagen verschiedene Brauntöne, welche auch im Modell umgesetzt wurden. Später wurden die Fahrzeuge – anfänglich noch im alten Anstrich – dem nostalgischen Dampfzug der Zillertalbahn zugeteilt. Sie sind mit neuer Lackierung und Beschriftung heute noch im Zillertal unterwegs. Auch diese Ausführungen finden Sie im LILIPUT-Programm.

L340018



3-teiliges Zugset der Zillertalbahn, bestehend aus einem 2-achsigen Personenwagen Bi/s 14, einem 2-achsigen Personenwagen Bi/s 16 und einem gedeckten Güterwagen Gwk/s 101, Lük je Wagen 97 mm (Personenwagen) bzw. 86 mm (Güterwagen).



• *Bretterwände und Speichenräder*



L340020



3-teiliges Zugset der Zillertalbahn, bestehend aus einem 2-achsigen Personenwagen Bi/s 17, einem 2-achsigen Personenwagen Bi/s 20 und einem 2-achsigen Dienstwagen PF/s 51, Lük je Wagen 97 mm.



• *Bretterwände und Speichenräder*



Foto: © Harald Nave

L344361

Personenwagen ABi/s 2 der Zillertalbahn,
LüK 97 mm.

- *Speichenräder*



L344362

Personenwagen Bi/s 13 der Zillertalbahn,
LüK 97 mm.

- *Speichenräder*



L344363

Personenwagen ABi/s 1 der Zillertalbahn,
LüK 97 mm.

- *Speichenräder*



L344364

Personenwagen Bi/s 27 der Zillertalbahn,
LüK 97 mm.

- *Speichenräder*



Die 2-achsigen Personenwagen der Zillertalbahn, Epoche VI

Alle 2-achsigen Personenwagen der Zillertalbahn wurden – anfänglich noch im alten Anstrich – für den authentischen Touristik-Dampfbetrieb dem nostalgischen Dampfzug der Zillertalbahn zugeteilt. Sie sind mit neuer Lackierung und Beschriftung deshalb heute noch im Zillertal unterwegs. Zur Bildung eines kompletten Epoche-VI-Zuges der Zillertalbahn finden Sie im Folgenden eine große Auswahl der entsprechenden Wagen. Eine Abweichung der Farbtöne der Dächer ist absolut vorbildgerecht!

L344350

Personenwagen Bi der Zillertalbahn,
Betriebs-Nr. B 15 „Gemeinde Jenbach“,
LüK 97 mm.



L344351

Personenwagen Bi der Zillertalbahn,
Betriebs-Nr. B 18 „Gemeinde Fügen“,
LüK 97 mm.



L344352

Personenwagen Bi der Zillertalbahn,
Betriebs-Nr. B 13 „Gemeinde
Mayrhofen“, LüK 97 mm.



L344357

Personenwagen Bi der Zillertalbahn,
Betriebs-Nr. B 20 „Gemeinde Aschau“,
LüK 97 mm.

- Mit Aufschrift „Kinderwagen“
- Wie beim Vorbild mit Verbretterung unter dem Dach



L344358

Personenwagen Bi der Zillertalbahn,
Betriebs-Nr. B 12 „Gemeinde Ried“,
LüK 97 mm.



L344359

Personenwagen ABi der Zillertalbahn,
Betriebs-Nr. AB 3 „Gemeinde Finkenberg“,
LüK 97 mm.



L344360

Personenwagen ABi der Zillertalbahn,
Betriebs-Nr. AB 2 „Gemeinde Uderns“,
LüK 97 mm.



L344365

Personenwagen Bi der Zillertalbahn,
Betriebs-Nr. B 25 „Gemeinde Tux“
(WC-Wagen), Lük 97 mm.



L344366

Personenwagen ABi der Zillertalbahn,
Betriebs-Nr. AB 1 „Ramsau / Hippach“,
Lük 97 mm.



L344367

Personenwagen Bi der Zillertalbahn,
Betriebs-Nr. B 24 „Gemeinde Strass“,
Lük 97 mm.



Foto: © Karl Gebele

Die 4-achsigen Personenwagen der Zillertalbahn

Die 4-achsigen Personenwagen der Zillertalbahn, die in den Jahren nach dem Krieg neue Aufbaukästen aus Stahl in Spantenbauweise bekamen, erhielten im Laufe der Jahre bis heute etliche, recht unterschiedliche Anstriche.

Foto: © Harald Nave



L340507



2-teiliges Set, 4-achsige Personenwagen, B4ip/s 30 und B4ip/s 31 der Zillertalbahn, braun, Lük je Wagen 139 mm.

- *Passend zu den 2-achsigen braunen Zillertalbahn-Wagen auf den Seiten zuvor*



L340508



2-teiliges Set, 4-achsige Personenwagen, B4ip/s 30 und B4ip/s 31 der Zillertalbahn, rot/creme (blutorange/hellelfenbein), Lük je Wagen 139 mm.

- *Diese Version der Epoche IV gab es bisher noch nicht als LILIPUT-Modell*



L344556



4-achsiger Personenwagen, B4 31 der Zillertalbahn, rot, Lük 139 mm.

- *Aktuelle Epoche-VI-Version*
- *Passend zu den 2-achsigen roten Zillertalbahn-Wagen auf den Seiten zuvor*



L344557



4-achsiger Personenwagen, B4 30 der Zillertalbahn, rot, Lük 139 mm.

- *Aktuelle Epoche-VI-Version*
- *Passend zu den 2-achsigen roten Zillertalbahn-Wagen auf den Seiten zuvor*



L344432

Maschinenwagen P 52
(ehemaliger Gepäckwagen)
der Zillertalbahn, Lük 97 mm.

- *Passend zu den roten Personenwagen der Epoche VI*



L245014

Güterwagen Gw 102,
„Velowagen“ der Zillertalbahn,
Lük 86 mm.



NEUHEIT 2025



Abbildung zeigt Fotomontage

L245010

Mit diesem Wagen können Sie die Zillertalbahn-Wagen der Epoche III perfekt ergänzen. Die Güterwagen waren nämlich nicht nur braun, sondern gelegentlich auch grau lackiert.

Güterwagen Gw/s 104
der Zillertalbahn,
Lük 86 mm.

- *Speichenräder*



L245013

Güterwagen Gw/s 200 (ex. 10 050)
der Bregenzerwaldbahn,
Lük 86 mm.



NEUHEIT 2025



Abbildung zeigt Fotomontage

Die Steyrtalbahn

Die Steyrtalbahn ist die älteste 760-mm-Schmalspurbahn Österreichs. Sie war eine Privatbahn und wurde 1940 verstaatlicht. Bis zu ihrer Übernahme als Museumsbahn durch die ÖGEG hat sie als einst wichtige Verbindung der Ennstalstrecke von der alten Eisenstadt Steyr zur Pyhrnbahn eine bewegte Geschichte hinter sich.

Die Lokalbahn, die seit dem Jahr 1909 einmal von Steyr bis nach Klaus geführt hat, wurde seit 1933 in mehreren Schritten immer weiter stillgelegt, bis letztlich im Jahr 1982 nur noch der Streckenabschnitt von Steyr bis nach Grünburg übrig blieb. Diese Strecke wurde durch die ÖGEG nach längeren Verhandlungen erworben und seit 1985 wird sie wieder als Museumsbahn mit Dampfzügen betrieben.

Beginnend am Lokalbahnhof in Steyr, der etwa 20 Fußminuten vom ÖBB-Bahnhof Steyr entfernt ist, führt die Strecke zunächst durch Wiesen und unberührte Aulandschaften durch ein sehr reizvolles Tal und über eine große stählerne Bogenbrücke, bis sie nach etlichen Zwischenhalten in Grünburg endet. Für die Fahrgäste und Touristen gibt es genügend Möglichkeiten, sich unterwegs umzuschauen und Museen, gutbürgerliche Gaststätten und andere Sehenswürdigkeiten zu besuchen. Wer sein Fahrrad mitnimmt, kann den Steyrtal-Radweg (ehemalige Bahntrasse) nutzen und z.B. bis nach Klaus fahren.



Foto: © Alfred Luft

L344436



Postwagen F/s 8460 der Steyrtalbahn,
LüK 97 mm.



- *Passend dazu:*
Dampflok der Steyrtalbahn,
Artikelnummer
L141473,
L141476



L344438



Dienstwagen Di/s 6503 der Steyrtalbahn,
LüK 97 mm.



L245011

NEUHEIT 2025



Güterwagen Gw/s 10 070 der Steyrtalbahn,
LüK 86 mm.



Abbildung zeigt Fotomontage

- *Speichenräder*
- *Passend dazu:*
Dampflok der Steyrtalbahn,
Artikelnummer
L141473,
L141476



L245012

NEUHEIT 2025



Güterwagen Gw/s 10 239 der Steyrtalbahn,
LüK 86 mm.



Abbildung zeigt Fotomontage



Foto: © Claus Möhrke

Schmalspur-Personenwagen der Waldviertelbahn

Die Waldviertelbahn bzw. die Waldviertler Schmalspurbahnen sind ein Netz von drei zusammenhängenden Eisenbahnstrecken, die von Gmünd in Niederösterreich aus das nordwestliche Waldviertel auf den Strecken nach Litschau, Heidenreichstein und Groß Gerungs erschließen. Die rund 120 Jahre alte Bahnstrecke wird heute nur noch touristisch genutzt und von der NÖVOG bzw. einem Eisenbahnverein seit Januar 2012 mit eigenem Personal betrieben. Die Nostalgiegarnitur, gezogen von einer Dampf- oder Diesellok, beinhaltet ein Jausenwagerl und bietet eine besondere nostalgische Atmosphäre.

Auf dieser Doppelseite finden Sie die Wagenreihe der Waldviertelbahn in der aktuellen Epoche-VI-Ausführung. Die LILIPUT-Modelle sind genau wie beim Vorbild auf einer Seite lediglich mit der Wagenummer versehen, während auf der anderen Wagenseite die kompletten bahntechnischen Anschriften vorhanden sind. Dies ist also absolut vorbildgerecht und kein Druckfehler!

L344380



Personenwagen Bi/s der Waldviertelbahn,
Betriebs-Nr. 910, Lük 97 mm.



L344381



Personenwagen Bi/s der Waldviertelbahn,
Betriebs-Nr. 911, Lük 97 mm.





L344382

Personenwagen Bi/s der Waldviertelbahn,
Betriebs-Nr. 913, Lük 97 mm.



L344383

Personenwagen Bi/s der Waldviertelbahn,
Betriebs-Nr. 901 „Jausenstüberl“,
Lük 97 mm.



L344384

Personenwagen Bi/s der Waldviertelbahn,
Betriebs-Nr. 909, Lük 97 mm.





Foto: © Manfred Böbel

L344385

Personenwagen Bi/s der Waldviertelbahn,
Betriebs-Nr. 912, Lük 97 mm.



L344386

Personenwagen Bi/s der Waldviertelbahn,
Betriebs-Nr. 916 „KINDERSPIELWAGGON“,
Lük 97 mm.





L344387

Personenwagen Bi/s der Waldviertelbahn,
Betriebs-Nr. 917, Lük 97 mm.

- *Speichenräder*



L344433

Dienstwagen Di/s der Waldviertelbahn,
Betriebs-Nr. 6505, Lük 97 mm.



Schmalspur-Personenwagen der ÖBB

Für den Zugverkehr auf den österreichischen Schmalspurstrecken setzte und setzt die ÖBB 2-achsige und 4-achsige Personenwagen ein.

L340505



*Es handelt sich bei diesem Set um folgende Wagen-Ausführungen und Betriebs-Nummern:
 Personenwagen Bi/s, Betriebs-Nr. 3858 mit Tonnendach und Metallfenstern (Ganz-Fenster).
 Personenwagen Bi/s, Betriebs-Nr. 3667 mit Haubendach und Holzfenstern.
 Personenwagen Bi/s, Betriebs-Nr. 3885 mit Tonnendach und Metallfenstern (Halb-Fenster).
 Dienstwagen Di/s, Betriebs-Nr. 6503.*

4-teiliges Personenwagen-Set der ÖBB,
 bestehend aus drei 2-achsigen
 Personenwagen und einem Dienstwagen,
 Lük je Wagen 97 mm.

• *Passende Loks: L141476, L141477*



L340506



*Es handelt sich bei diesem Set um folgende Wagen-Ausführungen und Betriebs-Nummern:
 Personenwagen Bi/s, Betriebs-Nr. 3612 mit Tonnendach und Holzfenstern.
 Personenwagen Bi/s, Betriebs-Nr. 3614 mit Tonnendach und Holzfenstern.
 Personenwagen Bi/s, Betriebs-Nr. 3695 mit Haubendach und Holzfenstern.
 Packwagen D/s, Betriebs-Nr. 6407.*

4-teiliges Personenwagen-Set der ÖBB,
 bestehend aus drei 2-achsigen
 Personenwagen und einem Packwagen,
 Lük je Wagen 97 mm.

• *Passende Loks: L141476, L141477*
 • *Perfekte Ergänzung zum Set L340505!*



L344555

4-achsiger Personenwagen,
2. Klasse,
Bauart B4ipho/s der ÖBB,
Betriebs-Nr. 3016,
LüK 139 mm.

- *Passende Loks: L141476, L141477*
- *Passend zu den 2-achsigen Personenwagen der ÖBB*



L344430

Packwagen D/s der ÖBB,
Betriebs-Nr. 6408,
LüK 97 mm.

- *Passend zu den 2-achsigen Personenwagen der ÖBB*



L344431

Dienstwagen Di/s der ÖBB,
Betriebs-Nr. 6501,
LüK 97 mm.



L344434

Dienstwagen Diho/s der ÖBB,
braune Farbgebung,
Betriebs-Nr. 6507-3,
Betriebszustand 1984,
LüK 97 mm.



Die Öchsle-Bahn

Die am 29. November 1899 eröffnete 750-mm-Bahn von Ochsenhausen nach Warthausen (19 km) war eine von fünf Schmalspurstrecken der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen (kurz K.W.St.E.). Im Jahr 1900 wurde eine 3,2 km lange Verlängerung bis nach Biberach (Riß) in Betrieb genommen. Von Anfang an wurden in Warthausen normalspurige Güterwagen auf Rollböcke verladen, um sie auf der schmalen Spur weiterzubefördern. Das Öchsle wurde rege in Anspruch genommen und entwickelte sich zu einer aus dem Alltag nicht mehr wegzudenkenden Institution.

Nach dem Zweiten Weltkrieg begann der „Stern“ der Bahn jedoch zu sinken. Zum 31. Mai 1964 wurde der zuletzt stark rückläufige Reiseverkehr auf der Gesamtstrecke eingestellt. Das Kühlschrankwerk der Firma Liebherr in Ochsenhausen sicherte jedoch den Weiterbetrieb im Güterverkehr nach Warthausen für fast 20 Jahre. Am 31. März 1983 stellte die Deutsche Bundesbahn ihre letzte auf dem Festland befindliche Schmalspurbahn ein.

1984 formierte sich der Öchsle Schmalspurbahn e.V., der die Strecke als technisches Denkmal erhalten wollte. Es wurden dafür Fahrzeuge aus Polen, Österreich und der Schweiz beschafft und am 29. Juni 1985 fuhr der erste Museumszug über die Strecke. Für den Betrieb war zuvor von Vereinsmitgliedern die Öchsle Schmalspurbahn GmbH gegründet worden. Zwischen Ende 1991 und der Reaktivierung 1996 durch die Öchsle Bahn AG bzw. der Eisenbahn-Betriebsgesellschaft Ochsenhausen GmbH musste der Verkehr eine Zeit lang eingestellt werden. Heute verkehrt das Öchsle alle Sonntage und an bestimmten anderen Tagen, die der Website zu entnehmen sind. Eine Fahrt mit der Öchsle-Bahn lohnt sich definitiv – pro Jahr besuchen bis zu 50.000 Fahrgäste das Öchsle!



Foto: © Gerhard Baum

L340500



Unser Set stellt die derzeitige Version der Öchslebahn-Wagen dar.

Übrigens: Wussten Sie, dass bei der Öchslebahn alle Bahnsteige immer auf derselben Seite liegen und deshalb die Zuglaufschilder nur auf einer Wagenseite benötigt werden? Es ist also kein Druckfehler, wenn das auch im Modell so ist!

3-teiliges Personenwagen-Set „Öchsle“, bestehend aus 3 historischen Wagen der Öchslebahn mit den Betriebs-Nrn. KBi 3692, KBi 3694 und KBi 3724, Lük je Wagen 97 mm.



L937007

Bahnhof Fügen, Zillertalbahn, Österreich – Bahnhofsgebäude

Der Bahnhof Fügen ist sicher bei vielen Österreich-Urlaubern ebenso bekannt wie bei den Anwohnern der Region. Das Gebäude zeigt den aktuellen Zustand des Bahnhofes, ist aber (mit anderer Werbung) einsetzbar von Epoche IV bis heute. Auch als einzelnes Haus oder für andere Zwecke verwendbar! Decals zur Beschriftung der Werbetafeln liegen bei.

Abmessungen ca. (B x T x H) 140 x 145 x 112 mm.



L937008

Bahnhof Fügen, Zillertalbahn, Österreich – Nebengebäude

Der Bahnhof Fügen ist sicher bei vielen Österreich-Urlaubern ebenso bekannt wie bei den Anwohnern der Region. Das Nebengebäude zeigt den aktuellen Zustand, ist aber (mit anderer Werbung) einsetzbar von Epoche IV bis heute. Auch als Lagerhaus oder für andere Zwecke verwendbar! Decals zur Beschriftung der Werbetafeln liegen bei.

Abmessungen ca. (B x T x H) 210 x 96 x 64 mm.



Abbildung des kompletten Bahnhofs Fügen, gebildet aus L937007 und L937008



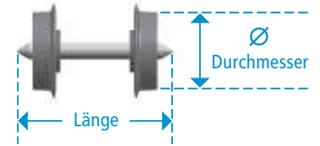
L947010

Für die Nachrüstung vieler älterer 2-achsiger Personenwagen von LILIPUT bieten wir auf vielfachen Kundenwunsch die Webasto-Heizungstanks zur Selbstmontage an.

Webasto-Heizungstank zur Anbringung an älteren LILIPUT-H0e-Personenwagen.



Wagen-Radsätze



Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Durchmesser	Länge	Norm	Radsatz	Inhalt / Stück
L949300		Radsatz	7,5 mm	14,7 mm	NEM 311	Scheibenradsatz	2
L949301							50
L949302		Radsatz	7,0 mm	14,7 mm	NEM 311	Speichenradsatz für Güterwagen	2
L949303							50
L949304		Radsatz	7,5 mm	14,7 mm	NEM 311	Speichenradsatz für Personenwagen	2
L949305							50

Kupplungen

Alle LILIPUT-Schmalspur-Fahrzeuge werden in der Regel mit einer Kupplungsaufnahme nach NEM 355 ausgestattet und mit dem Standard-H0e-Kupplungskopf ausgeliefert. Die Aufnahme nach NEM 355 gestattet einen Tausch mit handelsüblichen N-Kupplungsköpfen.

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Norm	Inhalt / Stück
L949130		Kupplungsschacht	NEM 355	4
L949135		Kupplungsdeichsel	NEM 355	4
L949140		Haltebolzen für Kupplungsdeichsel		10
L949141		Haltebolzen für Kupplungsschacht		10
L949110		Kuppelleisen für Bosna-Kupplung		5
L949100		Bügelkupplung	NEM 355	2
L949101				50
L949112		Kuppelstange 15 mm	NEM 355	5
L949115		Kupplungshaken	NEM 355	10
L949116				50
L949120		Kadee Kupplung	NEM 355	2
L949121				50

N

Klein, aber fein!

Wussten Sie eigentlich, dass N-Modelle inzwischen fast so detailliert sind wie H0-Modelle? Oder dass Sie auf der gleichen Fläche in der Spurweite N ca. viermal so viel „Anlage“ unterbringen wie bei H0? Wohl auch deshalb steigt die Beliebtheit dieser Spurweite immer mehr und die Produktpalette für den Maßstab 1:160 wächst ständig um neue, interessante Modelle, welche die N-Anlage beleben und bereichern.

Sicher ist bei unseren LILIPUT-N-Fahrzeugen auch für Ihren Geschmack und für Ihre Epoche etwas dabei.

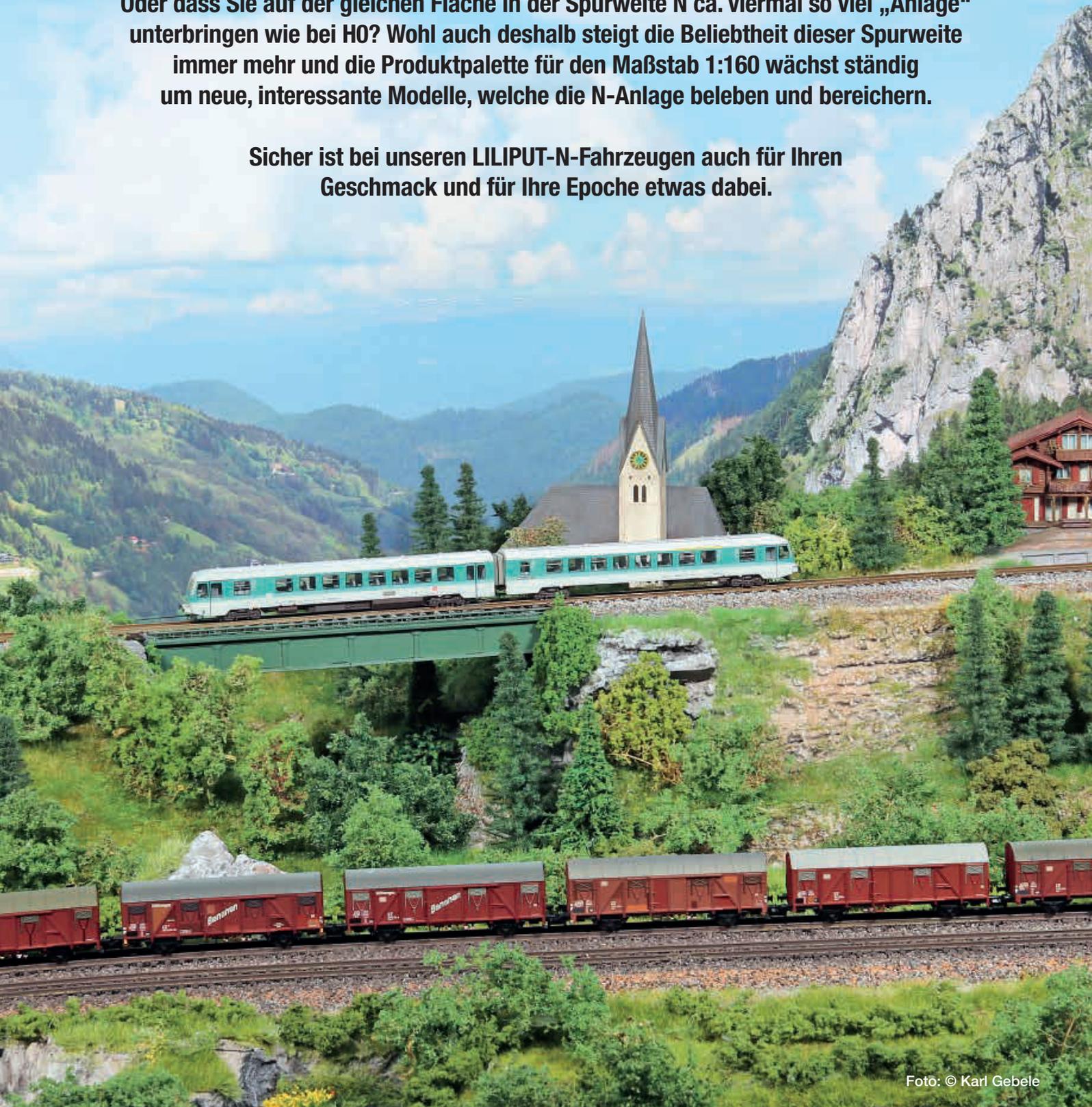


Foto: © Karl Gebele

Bauart Meiningen Typ C

Das Vorbild des Modells der Bauart Meiningen Typ C hat bei einem Dienstgewicht von ca. 50 t, einem Wasserinhalt von 18 m³, einem Dampfinhalt von 3 m³ im Kessel und einem Dampfdruck von 20 kp/cm² eine Zugkraft von 94 kN. Nach 20 Minuten des Befüllens ist der Typ C in der Lage, mehrere beladene Güterwagen längere Zeit auf ebener Strecke zu rangieren. Und dies bei einer maximalen Geschwindigkeit von ca. 30 km/h. Als zu Beginn der 80er-Jahre in der DDR eine immer größere Verteuerung der Erdölprodukte einsetzte, wollte man in Industriebetrieben, in denen es technisch möglich war, Diesellokomotiven durch Dampfspeicherloks ersetzen.

Von 1984 bis 1988 wurden 202 Maschinen als identischer Nachbau des Babelsberger Typs C durch das Ausbesserungswerk Meiningen gefertigt. Die erste Lokomotive wurde am 20. Februar 1984 im VEB Schwermaschinenbau Lauchhammer in Betrieb genommen. Die beiden letzten Loks gelangten im August 1988 in die damalige CSSR. Außerdem baute der VEB Lokomotivbau Karl Marx ca. 150 Stück in der Zeit von 1952 bis 1961 und 80 Stück in der Zeit von 1969 bis 1970.

Meininger Dampfspeicherlokomotiven sind nach der Vereinigung von BRD und DDR auch in andere Länder gelangt. Einigen dieser feuerlosen Lokomotiven kann man noch bei der Arbeit zusehen oder sie als Denkmal vor einem Werkstor betrachten. Überall, wo Dampf in entsprechender Menge erzeugt wird und man ein wirtschaftlich und einfach zu bedienendes Zugfördermittel benötigt, ist eine Dampfspeicherlokomotive die praktikabelste Lösung. Auch die Möglichkeit, sie an explosionsgefährlichen Stellen einsetzen zu können, spricht für die Dampfspeicherlokomotive.

Der Hauptbestandteil einer Dampfspeicherlok ist der mit heißem Wasser gefüllte, druckdichte Kessel. Dem Kesselwasser wird unter Druck an entsprechenden Befüllungsstationen Dampf zugeführt. Dieser Dampf erzeugt im Wasser weiteren Dampf, der durch den entstehenden Überdruck als Energieträger genutzt werden kann. Dabei bestimmen die Größe des Kessels und der Fülldruck die Nutzungszeit und die Leistung der Lok.



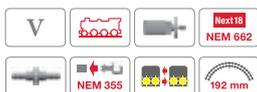
L161001

Dampfspeicherlokomotive,
Bauart Meiningen Typ C,
Museumslok Dresden,
LüP 60,5 mm.



L161003

Dampfspeicherlokomotive,
Bauart Meiningen Typ C,
UK 5 Wesseling,
LüP 60,5 mm.



Die Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe III (Köf 10 und 11 bzw. Baureihen 331, 332, 333 und 335)

Die Leistungsgruppe III wurde 1956 von der Deutschen Bundesbahn für Kleinloks mit einer Leistung von mehr als 150 PS eingeführt, da es Bedarf an stärkeren Kleinlokomotiven gab, die auch im Übergabedienst vor schwereren Güterzügen eingesetzt werden konnten. So entstanden die 45 km/h schnellen Kleinloks mit den Baureihenbezeichnungen Köf 10, Köf 11 bzw. später BR 331, 332, 333 und 335, die von den Gleisen der DB seit Ende der 50er-Jahre nicht mehr wegzudenken sind und die auch noch heute bei sehr vielen Industrie- und Werkbahnen im In- und Ausland unermüdlich im Einsatz stehen.

Köf 10/11 bzw. Baureihe 331/332

Die Firma Gmeinder entwickelte zunächst acht Prototyploks, darunter jeweils drei Köf 10 (später BR 331) und Köf 11. Die Leistungsübertragung erfolgte über Ketten, was sich bereits zuvor bewährt hatte. Die DB entschied sich zur Beschaffung der 240 PS starken Köf 11, der späteren Baureihe 332. Es wurden insgesamt 312 Serienloks beschafft. Die erste Bauserie bis zur Köf 11 036 wies noch die alten Einheitsloklaternen der DB auf, ab der Köf 11 037 wurden neue, fest eingebaute Lampen verwendet. Am Bau der Köf 11 waren neben Gmeinder noch die Lokfabriken Jung Jungenthal und Orenstein & Koppel beteiligt. Ab 1990 wurden die Maschinen durch den Rückgang des Güter- und vor allem Rangierverkehrs auf der Schiene nach und nach abgestellt, als letzte ist im Jahr 2002 die 332 262 offiziell aus dem Bestand der DB ausgeschieden. Eine sehr große Anzahl dieser Maschinen fand aber neue Aufgaben bei Privat- und Industriebahnen oder auch bei Museumsbahnen, bei denen sie immer noch im Einsatz sind.

Baureihe 333

Allerdings entwickelte Gmeinder die Loks noch während der laufenden Produktion weiter und sie bekamen einen Gelenkwellenantrieb. Diese Maschinen, die sich äußerlich nicht von ihren Vorgängern unterschieden, wurden ab 1968 bis zur Ordnungsnummer 101 unter der neuen Baureihenbezeichnung 333 ausgeliefert. Nach vierjähriger Lieferpause wurden zwischen 1973 und 1977 weitere 150 Loks der Reihe 333 beschafft (ab Nummern 333 102), die sich nun aber optisch durch eine neue, verbesserte Kühleranlage deutlich von den früheren Loks unterschieden. Insgesamt wurden 251 Loks der Baureihe 333 in Dienst gestellt, an deren Bau ebenfalls die drei Firmen Gmeinder, Jung und Orenstein & Koppel beteiligt waren. Im Februar 1978 endete die Beschaffung von Kleinlokomotiven durch die DB. Es wurden insgesamt 571 Maschinen gebaut, die sich alle sehr gut bewährten.

Baureihe 335

Ab Ende der achtziger Jahre wurde ein Großteil der Loks mit Funkfernsteuerung ausgerüstet, um Personaleinsparungen zu ermöglichen. Diese Loks erhielten die neue Baureihenbezeichnung 335. Im Jahr 2003 wurde allerdings bei einigen 335 die Funkfernsteuerung wieder stillgelegt, da man sie nun nicht mehr benötigte. Etliche 335er sind noch heute bei der DB AG im Einsatz, teilweise wieder ohne Funkfernsteuerung als BR 333.



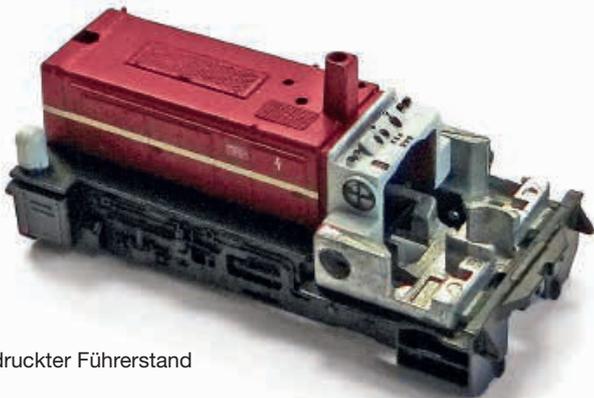
Foto: © H.+ W. Brutzer

Die Technik

Fahrwerk und Gehäuse der Modelle bestehen bis auf wenige Ausnahmen aus Metall, um möglichst viel Gewicht zu erreichen. Besonders hoher Wert wurde auf optimale Stromaufnahme gelegt, damit die Lok auch im Kriechgang rangieren kann. So ist die Lok z.B. mit einer so genannten Pendelachse (in Insider-Kreisen auch „Klapperachse“ genannt) ausgestattet. Trotzdem ist es durch den sehr engen Achsstand der Lok möglich, dass bei bestimmten Weichen ein Rad einmal keinen Kontakt geben kann, weil es gerade „in der Luft hängt“. Dies ist kein Fehler und technisch unvermeidbar. In der Regel helfen aber die integrierte Schwungmasse und die Elektronik über solche Problemstellen oder über kleine Schmutzpartikel auf den Gleisen hinweg.

Als Motor verwenden wir den bereits in der Dampfspeicherlok bewährten Glockenanker-Motor, der sicherlich das Seine dazu tut, damit die Lok leise und sichere Fahreigenschaften hat. In Sachen Antrieb sind wir auf Grund der Größe der Lok neue Wege gegangen: Der Riemenantrieb ist kräftig und sehr leise!

Die Lok ist ab Werk mit einem integrierten Decoder von ESU ausgestattet, der dem LokPilot Micro entspricht. Dieser ist in der Lage, die Lok auch im Analogbetrieb weich anzufahren und auch ausreichend langsam zu steuern – man muss dazu lediglich den Trafo/das Steuergerät ein bisschen „weiter aufdrehen“ als gewohnt. Insofern ist die Lok also auch analog-tauglich.



Bedruckter Führerstand

Die Optik

Bei der Einhaltung der Abmessungen und der Details wurde größter Wert auf Vorbildtreue gelegt – so erhält z.B. jede Variante exakt die Lampenform (alt oder neu), die Dachausrüstung oder auch die Führerhaus-Rückseite, die auch das Vorbild im entsprechend gewählten Zeitraum hat bzw. hatte. Allein bei der Dachausrüstung gibt es zahlreiche Möglichkeiten durch verschieden große Dachluken oder verschiedene Dachantennen sowie deren Position auf dem Dach. Auf der Führerhaus-Rückseite gibt es je nach Lok entweder eine glatte Führerhaus-Rückwand oder verschiedene, durch die technische Ausrüstung bedingte Kästen. Auch die Leitungsführung, die seitlichen Griffstangen und ein seitlicher Tank können variieren.

Trotz der Winzigkeit des Modells sind alle filigranen Details vorhanden. Die seitlichen Trittroste sind durchbrochen in feiner Metall-Ätztechnik ausgeführt, die optisch markanten Durchbrüche im Fahrwerk sind vorhanden, ein Bedienpult im Führerhaus ist angedeutet. Ein Pufferbohlen-Zurüstsatz liegt jeder Lok bei, mit dem sich die Leitungen und der Kupplungshaken bei Bedarf bzw. für den Einsatz in der Vitrine zurüsten lassen. Bei den Modellen, bei denen das Vorbild eine automatische Rangierkupplung besitzt, ist eine solche Kupplung für möglichst große optische Vorbildtreue bereits montiert und abnehmbar.

Die elektronische Kupplung

Das absolute Highlight der Lok ist die von LILIPUT entwickelte Funktion, die jede digitale Rangierlok der Zukunft braucht: **Die elektronische Kupplung**. Damit kann mittels Decoder und Funktionstasten am digitalen Steuergerät bzw. an der Zentrale auf beiden Seiten der Lok die Kupplung an jeder beliebigen Stelle auf der Anlage angehoben und somit ein Zug oder auch nur ein einzelner Wagen entkuppelt werden. Im Analogbetrieb ist die elektronische Kupplung ohne Funktion.

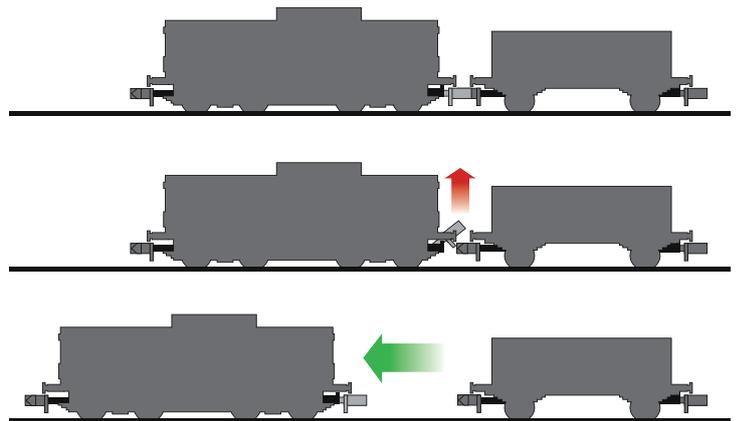
Vorteil Nummer Eins:

Die elektronische Kupplung ist zwar fest in die Lok eingebaut, trotzdem besitzt sie beidseitig Kupplungsaufnahmen nach NEM 355, so dass (bei Analog-Betrieb und somit Nichtnutzung der elektronischen Entkuppelungs-Funktion) sowohl eine Standard-Kupplung als auch Kupplungen anderer Hersteller nach NEM in den Kupplungsschacht eingesteckt werden können.

Vorteil Nummer Zwei:

Die elektronische Kupplung funktioniert sowohl mit der Standard-Kupplung als auch mit der Fleischmann Profi-Kupplung®. Es liegt der Lok hierfür ein spezieller Kupplungskopf für das Entkuppeln mit der Profi-Kupplung bei, während der Kupplungskopf für das Entkuppeln mit der Standard-Kupplung bereits eingesteckt ist. Adapter für weitere Kupplungen sind in Vorbereitung.

Und so funktioniert die elektronische Kupplung:



Entkuppeln („Kupplungs-Walzer“):

Sie stellen an Ihrer Digital-Zentrale bzw. dem digitalen Fahrregler zuerst die Richtung ein, in die die Lok entkuppeln soll – oder fahren Sie dorthin, wo entkuppelt werden soll. Sie bringen die Lok zum Stehen und drücken F1. Die Lok entkuppelt in Fahrtrichtung hinten, indem sie ein Stück zurücksetzt, die Kupplung hebt und sich dann ein Stück vom entkuppelten Wagen entfernt, siehe Abbildung. Sie drücken erneut F1, fertig!

Ankuppeln (gilt nur für Standard-Kupplung):

Damit auch einzelne Wagen problemlos an die Lok angekuppelt werden können, ohne „davonzufahren“, fahren Sie einfach auf den anzukuppelnden Wagen zu und drücken kurz vorher F2. Die Lok hebt die in Fahrtrichtung vorn liegende Kupplung und kuppelt an den Wagen an. Sie drücken erneut F2, fertig!

Für beide Funktionen gilt: Falls Sie einmal versehentlich zu lange oder zu oft auf die Funktionstaste für die Kupplung drücken oder vergessen, sie wieder auszuschalten, schaltet der Decoder automatisch ab, um die Magnetspulen vor Überhitzung zu schützen. Nach einer Abkühlzeit ist ein Betätigen der Kupplung dann wieder möglich.

Diesel-Rangierlokomotiven

L162585
NEUHEIT 2025


Das Vorbild unseres Modells wurde 1963 bei der Fa. Gmeinder unter der Nummer 6257 gebaut. Am 03.09.1963 erfolgte die Abnahme durch die Deutsche Bundesbahn in purpurroter Lackierung mit der Bezeichnung Köf 11 056.

Zum 01.01.1968 erfolgte die Umzeichnung in 332 056-1 und bereits am 31.12.1993 die Ausmusterung in Mannheim. Dort war sie lange bis zur Verschrottung im August 2000 abgestellt.

Diesel-Rangierlokomotive für Digital- und Analogbetrieb, Typ Köf 11 der DB, Betriebs-Nr. Köf 11 056, purpurrot, Betriebszustand 1964, LüP 49 mm.

• Variante mit neuer Lampenform


L162587
NEUHEIT 2025


Am 26.08.1969 erfolgte die Abnahme der 333 057-8 durch die Deutsche Bundesbahn, welche im gleichen Jahr von Gmeinder unter der Nummer 5453 gebaut wurde, bereits in der Epoche IV-Beschriftung.

Im Jahre 1994 wurde die Lok im Rahmen einer fälligen Hauptuntersuchung in das Farbschema Orientrot/Lichtgrau umlackiert. Am 21.12.1995, nach der Ausrüstung einer Funkfernsteuerung, folgte die Umzeichnung in 335 057-6. Nach einigen Jahren gelangte sie 2005 zu InfraServ Logistics GmbH und bekam einen grünen Anstrich.

Diesel-Rangierlokomotive für Digital- und Analogbetrieb, Baureihe 333 der DB, Betriebs-Nr. 333 057-8, purpurrot, Betriebszustand 1982, LüP 49 mm.

• Variante mit neuer Lampenform


L162590
NEUHEIT 2025


Im Jahre 1964 wurde die Lok Köf 11 122 von O&K unter der Nummer 26359 gebaut und am 08.09.1964 von der Deutschen Bundesbahn abgenommen.

Zum 01.01.1968 wurde die Lok in 332 122-1 umgezeichnet. Ursprünglich in purpurrot lackiert erfolgte im Jahre 1983 die Umlackierung auf das damals aktuelle Farbschema Ozeanblau/Elfenbein, im Ausbesserungswerk Bremen. Am 30.11.1995 erfolgte die Ausmusterung beim Bw Hamburg-Wilhelmsburg, 1998 dann die Verschrottung.

Diesel-Rangierlokomotive für Digital- und Analogbetrieb, Baureihe 332 der DB, Betriebs-Nr. 332 122-1, ozeanblau/elfenbein, Betriebszustand 1984, LüP 49 mm.

• Variante mit neuer Lampenform



L162593



Die Lok mit der Betriebsnummer 332 021-5 wurde als Köf 11 021 mit der Fabriknummer 5258 von Gmeinder 1962 ausgeliefert und am 01.12.1962 abgenommen.

Am 01.01.1968 wurde sie in 332 021-5 umgezeichnet. Bis 1981 war sie im Bw Stuttgart stationiert, bis 1987 in Kornwestheim, bis 1997 im Bw Singen und ab 1997 wieder im Bw Kornwestheim. Den Anstrich in Orientrot/Lichtgrau bekam sie im Juli 1991.

Diesel-Rangierlokomotive für Digital- und Analogbetrieb, Baureihe 332 der DB AG, Betriebs-Nr. 332 021-5, orientrot / lichtgrau, Betriebszustand 1991, LüP 49 mm.

- Variante mit alter Lampenform



L162597

NEUHEIT 2025



Am 05.10.1968 erfolgte die Abnahme der 333 016-4 durch die Deutsche Bundesbahn, welche im gleichen Jahr von der Lokomotivfabrik Jung unter der Nummer 14056 gebaut wurde, bereits in der Epoche IV-Beschriftung.

Im Jahre 1992 wurde die Lok im Rahmen einer fälligen Hauptuntersuchung in das Farbschema Orientrot/Lichtgrau umlackiert. 8 Jahre später, im Jahre 2000, folgte das heute noch gültige Farbkonzept Verkehrsrot/Basaltgrau. Nach einem Unfall in Oberhausen im Jahre 2003 wurde die Lok am 02.02.2004 ausgemustert und im Oktober des gleichen Jahres verschrottet.

Diesel-Rangierlokomotive für Digital- und Analogbetrieb, Baureihe 333 der DB Cargo AG, Betriebs-Nr. 333 016-4, verkehrsrot / basaltgrau, Betriebszustand 2001, LüP 49 mm.

- Variante mit neuer Lampenform



L162601



Die Lok mit der Betriebsnummer 332 013-2 wurde als Köf 11 013 mit der Fabriknummer 26308 von O&K im Januar 1963 ausgeliefert und am 17.01.1963 abgenommen.

Am 01.01.1968 wurde sie in 332 013-2 umgezeichnet. Bis 1998 war sie im Bw Gremberg und bis zu Ihrer Ausmusterung 1999 in Saarbrücken stationiert. Danach ging sie an die Deutsche Gleisbau GmbH und gehört heute der DB Bahnbau Gruppe. Den gelben Anstrich bekam sie im März 2002.

Diesel-Rangierlokomotive für Digital- und Analogbetrieb, Baureihe 332 der DBG, Betriebs-Nr. 332 013-2, gelb / blau, Betriebszustand 2003, LüP 49 mm.

- Variante mit alter Lampenform



L162606

NEUHEIT 2025



Im Jahre 1966 wurde die Lok Köf 11 240 von Gmeinder unter der Nummer 5406 gebaut und am 01.07.1966 von der Deutschen Bundesbahn abgenommen.

Zum 01.01.1968 wurde die Lok in 332 240-1 umgezeichnet. Bis 29.09.1988 war sie im Bw Krefeld stationiert, wechselte danach ins Bw Gremberg und kam am 31.10.1989 wieder nach Krefeld zurück. Von 1992 bis November 1997 im Bw Mönchengladbach aktiv, folgte am 10.06.1998 die Ausmusterung im Bw Gremberg. Am 03.02.2009 bekam sie bei InfraServ in Wiesbaden den aktuellen grünen Anstrich. Die NVR-Nummer erhielt sie 2011.

Diesel-Rangierlokomotive für Digital- und Analogbetrieb, Baureihe 335, „Kübler Spedition“, Betriebs-Nr. 98 80 3332 240-1D-PBE, Betriebszustand 2012, LüP 49 mm.

- Variante mit neuer Lampenform



L162607



Die auffallend bunt lackierte und in Harpstedt stationierte Lok 10 der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn (DHE) ist im Wesentlichen rund um das Margarinewerk in Delmenhorst-Süd eingesetzt und verschiebt dort in erster Linie Güterzüge. Sie wurde als Köf 11 028 mit der Fabriknummer 5266 von Gmeinder am 1. April 1963 ausgeliefert und am 10.04.1963 abgenommen.

Am 01.01.1968 wurde sie in 332 028-0 umgezeichnet. Sie war bis 1994 im Bw Würzburg, bis 1995 in Göttingen und bis zu Ihrer Ausmusterung im Dezember 1998 im Bw Braunschweig stationiert. 1999 wurde sie an die MWB (Mittelweserbahn) und im November 2003 an die DHE verkauft. Dort erhielt sie 2007 die NVR-Nummer.

Diesel-Rangierlokomotive für Digital- und Analogbetrieb, Lok 10 der DHE, ehemalige Baureihe 332, Betriebs-Nr. 98 80 3332 028-0 D-DHE, Betriebszustand 2014, LüP 49 mm.

- Variante mit alter Lampenform



L162608

NEUHEIT 2025



Hinter der Lok V 245 der Mittelweserbahn verbirgt sich die ehemalige Lok Köf 11 028, welche am 01.04.1963 an die Deutsche Bundesbahn ausgeliefert wurde. Erbaut wurde sie von der Fa. Gmeinder im gleichen Jahr.

Am 01.01.1968 erfolgte die Umzeichnung in 332 028-0. Im April 1999 wurde die Lok an die Mittelweserbahn GmbH in Bruchhausen-Vilsen abgegeben, hauptunter-sucht und in der dargestellten blau-gelben Farbe lackiert. Im November 2003 gab die MWB die Lok an die Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH ab, welche sie als Lok 10 noch heute einsetzt.

Diesel-Rangierlokomotive für Digital- und Analogbetrieb, Baureihe 332 der MWB, Betriebs-Nr. V 245, enzianblau / gelb, Betriebszustand 2001, LüP 49 mm.

- Variante mit alter Lampenform

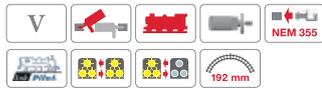


L162621

Die Lok Nummer 507 der in Gaggenau ansässigen Recycling-Firma „Gerhard Lang Recycling GmbH & Co. KG“ wurde von Lang im Jahr 1999 käuflich erworben, nachdem die ehemalige 332 035-5 im März 1999 von der DB ausgemustert worden war.

Die Lok wurde ursprünglich als Köf 11 035 im März 1963 an die DB geliefert und am 18.03.1963 abgenommen. Ab 01.01.1968 gehörte sie zum Bw Kaiserslautern, ab 1983 zum Aw und ab 1987 wieder zum Bw Kaiserslautern, ab 1989 zum Bw Singen und ab 1996 bis zuletzt zum Bw Offenburg. Nach einem Unfall im Jahr 2015 wurde die Lok 2017 von Lang verkauft.

Diesel-Rangierlokomotive für Digital- und Analogbetrieb, ehemalige Baureihe 332, Betriebs-Nr. 507 der Gerhard Lang Recycling, Betriebszustand 2007, LüP 49 mm.



Sondermodell in limitierter Auflage!



Foto: © H.+W. Brutzer

• Variante mit alter Lampenform



L162630

Die „CAT 3406“ wurde von der französischen TSO 2004 und 2005 in Nigeria eingesetzt. Sie wurde als Köf 11 180 mit der Fabriknummer 13793 von Jung im August 1964 ausgeliefert und am 03.09.1964 abgenommen.

Am 01.01.1968 wurde sie in 332 035-5 umgezeichnet. Sie war im Bw Nürnberg 2 und in Würzburg stationiert. Im Dezember 1993 wurde sie ausgemustert und um 2000 an die französische TSO (Travaux Du Sud Ouest SA) verkauft. Die Lok ist in neuer Lackierung noch heute in Mézy-Moulins/Frankreich im Einsatz.

Diesel-Rangierlokomotive für Digital- und Analogbetrieb, ehemalige Baureihe 332, Betriebs-Nr. CAT 3406 der französischen TSO, Betriebszustand 2005, LüP 49 mm.



Sondermodell in limitierter Auflage!



Foto: © Dailen Simex

• Variante mit neuer Lampenform



Baureihe 628.0

Anfang der 70er-Jahre begann das Bundesbahn-Zentralamt München in Zusammenarbeit mit der Waggonfabrik Uerdingen damit, einen Nachfolger für die Uerdinger Schienenbusse (VT 95 – VT 98) zu konzipieren. Die neue Baureihe sollte die Schienenbusse und die Akku-Triebwagen der BR 515 ersetzen. Die Fahrzeuge sollten auch auf Hauptbahnen einsetzbar, aber in punkto Betriebskosten nicht teurer als ein Schienenbus sein.

1974 stellten die Waggonfabrik Uerdingen dann zusammen mit MaK die Prototypen der zweiteiligen Baureihe 628.0 und der einteiligen Variante BR 627 vor. Im Unterschied zu allen späteren Serien der Baureihe 628 waren bei den 628.0 und den 627 die Seitenwände unterhalb der Fenster gesickt. Einige Einheiten kamen zum Bw Braunschweig und von dort auf die nicht elektrifizierten Strecken im Harz und im Weserbergland. Die übrigen wurden im Bw Kempten (Allgäu) stationiert, wohin ihnen die Braunschweiger 628.0 im Juni 1980 folgten. Von dort aus waren sie bis Ende 2002 auf sämtlichen Strecken im Allgäu im Einsatz. 1985 wurden die Scharfenberg-Kupplungen der Fahrzeuge durch Pufferbohlen ersetzt. Ab 2003 befuhren sie nur noch die Außerfernbahn, im Januar 2005 wurde das letzte Fahrzeug (628 008/018) abgestellt. Einige wurden verschrottet, andere nach Polen verkauft.

Trotz langer Erprobung und guter Bewährung des 628.0 kam es jedoch nicht zu einer größeren Serienfertigung, da von politischer Seite der Schienenpersonennahverkehr gerade neu bewertet wurde und es unklar war, wie viele Fahrzeuge überhaupt noch gebraucht wurden. Erst einige Jahre später entschloss man sich dazu, die Baureihe 628 weiterzuführen. Es entstanden nach und nach die Baureihen 628.1 und daraus später 628.2 und 628.4, deren Erfolgsgeschichte als Retter der Nebenbahnen hinlänglich bekannt ist...

Ausstattungsmerkmale der Baureihe 628.0:

- Stromaufnahme von allen 16 Rädern
- Stopp-Funktion: im Analogbetrieb Stromaufnahme über 8 Räder der führenden Einheit, schaltbar
- Eingebaute Innenbeleuchtung ein- / ausschaltbar
- Antrieb auf 4 Räder, davon 2 mit Haftreifen
- Nahezu freier Durchblick durch die Fahrzeuge
- Beide Fahrzeugteile kurzgekuppelt
- Lautsprecher für Sound bereits eingebaut



Foto: © Brian Rampp

L163215



Unser Vorbild mit der Zugzielanzeige „Lindau“ ist der zweite nach Kempten gelieferte VT 628.0, der am 24.06.1974 abgenommen wurde. Er fuhr u.a. auf der Bahnstrecke Kempten – Lindau, einem Teil der Bayerischen Allgäu-Bahn (klassische Allgäu-Bahn, aktuelle DB-Kursbuchstrecke 970). Die etwa 90 km lange Strecke führt durch eine malerische Landschaft von Kempten bis an den Bodensee.

Diesetriebzug, 2-teilig, Baureihe 628.0 der DB, ozeanblau / beige mit Scharfenberg-Kupplungen, Betriebs-Nrn. 628 001-0/628 011-9, Betriebszustand 1974, Lük 278 mm.

- DB-Logo blau



Foto: © BBC, Bildarchiv LILIPUT



L163216



Unser Vorbild mit der Zugzielanzeige „Soltau“ ist der erste nach Braunschweig gelieferte VT 628, er fuhr u.a. auf der eingleisigen Bahnstrecke Hannover – Soltau, einem Teil der so genannten Heidebahn (aktuelle DB-Kursbuchstrecke 123). Die etwa 88 km lange Strecke führt durch die Nordheide.

Diesetriebzug, 2-teilig, Baureihe 628.0 der DB, ozeanblau / beige mit Scharfenberg-Kupplungen, Betriebs-Nrn. 628 004-4/628 014-3, Betriebszustand 1974, Lük 278 mm.

- DB-Logo blau



Foto: © H.+W. Brutzer



L163217



Unser Vorbild mit der Zugzielanzeige „Augsburg“ ist einer der von Beginn an in Kempten stationierten VT 628.0, die im Mai 1985 ihre Scharfenbergkupplungen zugunsten herkömmlicher Zug- und Stoßvorrichtungen verloren und hierfür eine Pufferbohle angebaut bekamen. Er wurde am 08.11.1974 abgenommen und fuhr u. a. auf der knapp 40 km langen, nicht elektrifizierten zweigleisigen Bahnstrecke Augsburg – Buchloe (aktuelle DB-Kursbuchstrecke 971).

Diesellokomotive, 2-teilig, Baureihe 628.0 der DB, ozeanblau / beige mit Pufferbohlen, Betriebs-Nr. 628 008-5 / 628 018-4, Betriebszustand 1989, Lüp 284 mm.

- DB-Logo graubraun



Foto: © H.+W. Brutzer



L163218



Unser Vorbild mit der Zugzielanzeige „Schongau“ war der zweite ursprünglich nach Braunschweig gelieferte VT 628, der dann ab Juni 1980 nach Kempten umbeheimatet wurde. Er fuhr u. a. auf der Bahnstrecke Weilheim – Schongau, auch Pfaffenwinkel-Bahn genannt (aktuelle DB-Kursbuchstrecke 962). Die etwa 24 km lange, eingleisige Nebenbahn in Oberbayern führt durch den namensgebenden Pfaffenwinkel von Weilheim über Peißenberg und Peiting nach Schongau.

Diesellokomotive, 2-teilig, Baureihe 628.0 der DB AG, ozeanblau / beige mit Pufferbohlen, Betriebs-Nr. 628 005-1 / 628 015-0, Betriebszustand 2002, Lüp 284 mm.

- DB AG-Logo rot



Foto: © H.+W. Brutzer



- Mit vorbildgerechter Darstellung der provisorisch überklebten „Raucher“-Beschriftungen

Original-Foto



Baureihe 628.4 / 928.4

Der VT 628.4 (bzw. BR 628.4) ist ein zweiteiliger Dieseltriebzug der DB bzw. DB AG, welcher aus je einem Motorwagen (BR 628) und einem Steuerwagen (BR 928) besteht. In den letzten Jahren werden auch häufiger zweiteilige Einheiten aus Motorwagen zusammengesetzt, die dann als „Powerpack“ bezeichnet werden und so universeller eingesetzt werden können, besonders auf anspruchsvollen und steigungsreichen Strecken.

Eingesetzt werden diese Triebzüge deutschlandweit im Nahverkehr auf Nebenbahnen und untergeordneten Hauptbahnen. Sie wurden in verschiedenen Bauserien von 1975 (anfänglich zusammen mit der einteiligen Variante der Baureihe 627) bis in die 90er-Jahre gebaut, gelten als Nachfolger der Schienenbusse und werden wie diese auch häufig als „Nebenbahnretter“ bezeichnet. Aufgrund ihrer hohen Stückzahl bildeten die Fahrzeuge trotz zahlreicher modernerer Nachfolgetypen sehr lange das Rückgrat des deutschen Nahverkehrs auf nicht elektrifizierten Strecken und sind z.T. auch heute noch dort anzutreffen – auch wenn sie nun immer mehr auf dem Rückzug sind und neueren Fahrzeugen Platz machen müssen.

Unser Modell stellt die letzte, „verbesserte“ Bauserie dar, also die insgesamt 309 zwischen 1992 und 1996 gebauten Triebzüge des VT 628.4 / 928.4, der im Unterschied zu seinem Vorgänger, dem VT 628.2, einen um 50 cm längeren Wagenkasten aufweist, da die hintere Einstiegstür im Gegensatz zur einteiligen Version seines Vorgängers als Doppeltür ausgeführt ist. Außerdem wurde die vordere Einstiegstür ohne unteres Fenster ausgeführt, welches beim Vorgänger noch vorhanden war. Weitere äußerlich sichtbare Unterschiede sind die nun positiven statt negativen Zugzielanzeigen sowie der frontseitige große Schneeräumer, der beim Vorgänger noch nicht vorhanden ist.

Ausstattungsmerkmale der Baureihe 628.4:

- *Stromaufnahme von allen 16 Rädern*
- *Stopp-Funktion: im Analogbetrieb Stromaufnahme über 8 Räder der führenden Einheit, schaltbar*
- *Beleuchtete Zuglaufschilder, mit Innenbeleuchtung schaltbar*
- *Eingebaute Innenbeleuchtung ein- / ausschaltbar*
- *Antrieb auf 4 Räder, davon 2 mit Haftreifen*
- *Nahezu freier Durchblick durch die Fahrzeuge*
- *Licht einseitig abschaltbar für Doppeltraktion*
- *Lautsprecher für Sound bereits eingebaut*
- *Beide Fahrzeuge kurzgekuppelt*



Foto: © Karl Gebele

L163200



Unser Vorbild 628 419-4/928 419-1 (Betriebszustand 1994) mit der Zugzielanzeige „Erfurt“ war direkt nach seiner Auslieferung im August 1993 in Hof stationiert. Er trug anfänglich noch das ältere DB-Logo. Der Zug befuhr 1994 u. a. als Regionalbahn die Bahnstrecke Sangerhausen – Erfurt, eine teils zweigleisige, damals noch nicht elektrifizierte Hauptbahn im Norden Thüringens (sowie zu einem kleinen Teil im Südwesten Sachsen-Anhalts). Sie stellt den südlichen Abschnitt der kürzesten Regionalverbindung zwischen den Hauptstädten Thüringens und Sachsen-Anhalts dar. Die DB-Kursbuchnummer der 69,7 km langen Strecke ist 595.

Diesellokomotive, 2-teilig, minttürkis/lichtgrau,
Baureihe 628.4/928.4 der DB AG,
Betriebs-Nrn. 628 419-4 und 928 419-1,
LüP 290 mm.



Foto: © Dailen Simex



L163201



Unser Vorbild 628 443-4/928 443-2 (Betriebszustand 1994) mit der Zugzielanzeige „Heidelberg“ wurde im März 1994 noch mit dem älteren DB-Logo ausgeliefert, war zunächst in Gießen stationiert und fuhr u. a. als RB 7932 auf einem Teilstück der Neckartalbahn (von Heidelberg über Eberbach und Mosbach nach Bad Friedrichshall), nämlich dem ca. 18 km langen Streckenabschnitt Heidelberg – Neckargemünd, der 1862 als Bestandteil der Badischen Odenwaldbahn entstand (aktuelle DB-Kursbuchstrecke 705).

Diesellokomotive, 2-teilig, minttürkis/lichtgrau,
Baureihe 628.4/928.4 der DB AG,
Betriebs-Nrn. 628 443-4 und 928 443-2,
LüP 290 mm.



Foto: © Dailen Simex



L163203



Unser Vorbild 628 521-7/928 521-4 mit der Zugzielanzeige „Wuppertal Hbf“, welches im Jahr 2002 in Dortmund stationiert war, bediente u.a. als Regionalbahn die zweigleisige, nicht elektrifizierte Bahnstrecke Wuppertal – Solingen, eine Hauptbahn im Bergischen Land in Nordrhein-Westfalen, die die drei bergischen Großstädte Wuppertal, Remscheid und Solingen verbindet. Die Strecke (aktuelle DB-Kursbuchstrecke 450.7) besteht aus der Durchbindung dreier ehemals unabhängiger Bahnstrecken, ist seit 2013 S-Bahn-Strecke und hat eine Länge von etwa 36 km. Einige Züge fahren von Wuppertal oder Solingen auch nur bis Remscheid, das entfernungsmäßig etwa in der Mitte liegt.

Dieseltriebzug, 2-teilig, verkehrsrot,
Baureihe 628.4/928.4 der DB AG,
Betriebs-Nrn. 628 521-7 und 928 521-4,
LüP 290 mm.



Foto: © Dailen Simex



Foto: © A. Bauer-Portner/GeraMond

L163204



Unser Vorbild, der eigens für diesen Zweck modernisierte und mit neuer Lackierung versehene 628 502/928 502 mit dem Beinamen „Keitum“ und der Zugzielanzeige „Westerland (Sylt)“ verkehrt seit 2015 als „Sylt Shuttle plus“. Diese Züge werden in Niebüll an die Autozüge des 39 km langen Sylt-Verkehrs zwischen Sylt und dem Festland an- (bzw. ab-) gekuppelt und dann als eigenständiger Zug Richtung Husum und teilweise auch nach Hamburg durchgebunden. Die Züge bieten Platz für Fahrräder und bis zu 140 Fahrgäste, sind mit einem 1.-Klasse-Abteil versehen und verkehren überwiegend halbstündlich.

Diesetriebzug, 2-teilig,
Farbschema „Sylt Shuttle plus“,
Baureihe 628.4/928.4 der DB AG,
Betriebs-Nrn. 628 502 und 928 502,
LüP 290 mm.



Foto: © Frank-Rüdiger Wilke



L163212



Seit dem 16. September 2016 fährt der 628 423/928 423 in der „Bahnland Bayern“-Beklebung mit der Werbung für die Gäubodenbahn. Dementsprechend befährt er hauptsächlich die 46 km lange Gäubodenbahn-Strecke Bogen-Straubing-Neufahrn in Niederbayern. Diese Strecke gehört zur DB RegioNetz Verkehrs GmbH und ist mit der Gäubodenbahn ein eigenes Profitcenter. An Samstagen fährt die Gäubodenbahn sogar umsteigefrei bis Salzburg, so dass der Bahnland-Bayern-Zug – auch „Rautenzug“ genannt – immer wieder mal bis nach Österreich fährt. Manchmal fährt der Rautenzug auch im Streckennetz der Südostbayernbahn, so dass man das schöne Fahrzeug gelegentlich auch in München bewundern kann. Gewartet und grundgereinigt werden die 5 Gäubodenbahn-Züge der Baureihe 628.4 bei der Südostbayernbahn in Mühldorf.

Die Idee der Beklebung entstand übrigens im Rahmen der 120-Jahr-Feier des Bahnhofs Bogen. Die weiß-blauen Rauten aus Bogen ergänzten sich wunderbar mit dem Markenauftritt der Bayerischen Eisenbahngesellschaft. Das Layout wurde in Absprache und mit Unterstützung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft kreiert.

Diesetriebzug, 2-teilig,
Baureihe 628.4/928.4 der DB AG, „Rautenzug“,
Betriebs-Nrn. 628 423 und 928 423,
LüP 290 mm.



Foto: © Josef Schuss



Baureihe 704

Die fünf zwischen 1977 und 1978 ausgelieferten Turmtriebwagen der Baureihe 704 wurden als Nachfolger der Baureihe 701 / 702 auf Basis der Triebwagen-Baureihe 627.0 / 628.0 entwickelt. Die zweimotorigen Fahrzeuge waren 140 km/h schnell und konnten bei 5‰ mit Anhängelast noch 100 km/h erreichen. Damit waren sie rasch am Einsatzort und durch ihre hervorragende technische Ausstattung überall einsetzbar. Oft waren sie auch mit Fahrleitungsbauwagen oder zusätzlichen Gerätewagen unterwegs. Sie wechselten während ihrer über 30-jährigen Einsatzzeit – z.B. je nach Arbeitslage und zeitlicher Länge von Großbaustellen im Schienennetz – mehrfach die Bw's, in denen sie stationiert waren, so dass sie von dort aus praktisch überall in Deutschland schnell eingesetzt werden konnten.

Da die Bediensteten anfangs oftmals durch die Motorabgase beeinträchtigt wurden, bekamen die 704er 1986 neue, schadstoffärmere Motoren. Außerdem verlegte man Abgasleitungen links und rechts am Dach entlang, durch die man – je nach Wind- und Luftverhältnis – die Abgase ferngesteuert in die Wunschrichtung ableiten konnte. Weil seit dem Ausscheiden der Baureihe 627.0 und 628.0 bald keine Ersatzteilbeschaffung mehr möglich war, wurden die Turmtriebwagen bis 2012 abgestellt und in Cottbus gesammelt. Sie standen dort einige Jahre zum Verkauf, fanden aber keinen Käufer. Das noch am längsten betriebsfähige Fahrzeug war der 704 002-5, der im Januar 2012 von seinem letzten Einsatz-Bw Ludwigshafen nach Karlsruhe und dann weiter nach Cottbus überführt wurde. Leider wurden alle fünf Turmtriebwagen zerlegt und es ist keiner museal erhalten geblieben.

Ausstattungsmerkmale BR 704:

- Stromaufnahme von allen Rädern
- Innen- mit Außenbeleuchtung schaltbar
- Antrieb auf 4 Räder, davon 2 mit Haftreifen
- Licht einseitig abschaltbar
- Lautsprecher für Sound bereits eingebaut
- Arbeitsbühne schwenkbar, Geländer umklappbar



Foto: © Martin Knaden/MIBA



Foto: © Rolf Köstner

L163240



Unser Vorbild ist der als zweites Exemplar hergestellte Turmtriebwagen der Baureihe 704, der am 6. Februar 1978 an das Bw Karlsruhe ausgeliefert wurde. Dort verblieb er bis zum Juni 1991, bevor er – immer noch dem Bw Karlsruhe zugehörend – bis Dezember 2002 an die Einsatzstelle Mannheim „ausgeliehen“ wurde und danach bis zu seiner Abstellung insgesamt viermal das Einsatz-Bw wechselte.

Turmtriebwagen,
Baureihe 704 der DB,
Betriebs-Nr. 704 002-5,
Betriebszustand 1987,
Bw Karlsruhe,
LüP 146 mm.



L163241



Unser Vorbild wurde am 11. April 1978 als viertes Fahrzeug der Baureihe 704 ins Bw Osnabrück geliefert, wo es bis November 1986 beheimatet war. Danach wurde der Turmtriebwagen ins Bw Würzburg umstationiert, in dem er – nach einem „Abstecher“ ins Bw Nürnberg 2 von Februar 2004 bis August 2006 – bis zu seiner Ausmusterung auch geblieben ist.

Turmtriebwagen,
Baureihe 704 der DB AG,
Betriebs-Nr. 704 004-1,
Betriebszustand 1996,
Bw Würzburg,
LüP 146 mm.



Foto: © Karl Gebele

L364534



Schnellzugwagen der DRG,
„Karwendel-Express“,
3. Klasse, C4ü Bay29,
Betriebs-Nr. 16 364 München,
LüP 130 mm.

1. Betriebsnummer



L364535



Schnellzugwagen der DRG,
„Karwendel-Express“,
3. Klasse, C4ü Bay29,
Betriebs-Nr. 16 365 München,
LüP 130 mm.

2. Betriebsnummer



L364545



Schnellzugwagen der DRG,
„Karwendel-Express“,
3. Klasse, C4ü Bay29,
Betriebs-Nr. 16 367 München,
LüP 130 mm.

3. Betriebsnummer



6-achsiger Schwerlastwagen, Bauart Sas [4850] / Sas [4860] / Samms [4860] / Samms-u⁴⁵⁴

Die Drehgestell-Flachwagen der Bauart Sas [4850] wurden Mitte der 70er-Jahre ursprünglich für die Deutsche Reichsbahn der DDR entwickelt und bei UV Arad in Rumänien gebaut. Es entstanden bis 1978 nahezu 1600 Wagen. Die Sas [4850] sollten ursprünglich sowohl Panzer transportieren als auch mit Sand beladen werden können, allerdings war die Konstruktion nicht ganz optimal und auch nach einigen Nachbesserungen war ein Transport von Panzern nur eingeschränkt möglich.

Die Wagen wurden zuerst umbezeichnet in Sas [4860] und 1980 dann in Samms [4860]. Sie sind äußerst flexibel einsetzbar, da sie unterschiedlich hoch beladen sowie jeweils mit oder ohne Seitenklappen, Stirnwandklappen oder Rungen bestückt werden können. Ausgestattet mit zwei dreiachsigen Drehgestellen der Bauart Niesky können sie auch schwere Lasten transportieren. Die Fahrzeuge sind deshalb für den regulären Güterzugdienst oder für Sondertransporte bzw. auch für den Bauzugdienst gleichermaßen geeignet und werden auch nach der Übernahme durch die DB AG als Samms-u⁴⁵⁴ noch heute eingesetzt, z.B. für Brammen- und Stahltransporte. Einige der Wagen sind auch zu Privatfirmen gelangt und versehen dort ihren Dienst hauptsächlich in Bauzügen.



Foto: © Archiv Eisenbahnfreunde Kirchhain

Ausstattungsmerkmale der Wagen:

- Sehr fein ausgeführte Rangiergriffe unter den Puffern
- Originalgetreu und fein lackierte Bremsumsteller
- Leichtgängige, aber stabile Kupplungsmechaniken
- Durchbrochene Trittroste aus feinen Ätzteilen

L260190



2-teiliges Set 6-achsige Schwerlastwagen, Bauart Sas [4850] der DR, Betriebszustand 1979, Bordwände braun, Fahrgestell schwarz, Drehgestelle schwarz, Betriebs-Nrn. 485 0186-2 und 485 1322-2, LüP je Wagen 98 mm.

- Runde Puffer



L260192



2-teiliges Set 6-achsige Schwerlastwagen, Bauart Samms [4860] der DR, Betriebszustand 1986, Bordwände, Fahrgestell und Drehgestelle braun, Betriebs-Nrn. 486 0297-5 und 486 1430-1, LüP je Wagen 98 mm.

• Eckige Puffer



L260198



2-teiliges Set 6-achsige Schwerlastwagen, Bauart Samms-u⁴⁵⁴ der DB AG, Betriebszustand 1998, Bordwände braun, Fahrgestell und Drehgestelle schwarz, Betriebs-Nrn. 486 0 054-4 und 486 1 011-3, LüP je Wagen 98 mm.

• Eckige Puffer



L260202



2-teiliges Set 6-achsige Schwerlastwagen, Bauart Samms-u⁴⁵⁴ der DB AG, Betriebszustand 2003, Bordwände verkehrsrot, Fahrgestell und Drehgestelle schwarz, Betriebs-Nrn. 486 0 511-3 und 486 6 435-9, LüP je Wagen 98 mm.

• Eckige Puffer



L265691



6-achsiger Schwerlastwagen, Bauart Samms-u⁴⁵⁴ der DGT (Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH), Betriebszustand 2010, Bordwände gelb, Fahrgestell und Drehgestelle schwarz, Betriebs-Nr. 092 3 966-6, LüP 98 mm.

• Eckige Puffer



Drehgestell-Flachwagen für Schwertransporte, Bauart SSkra Köln / SSy(s) Köln / SSy 45 / Rlmp 700 / Rlmp 651



Foto: © Werksfoto Westwaggon, Slg. Stefan Carstens

In den Jahren 1941 bis 1945 wurden insgesamt 1930 4-achsige Drehgestell-Flachwagen gebaut, die hauptsächlich für den Transport von Panzern konzipiert waren.

Die erste Serie (SSkra Köln) von 100 Stück im Jahr 1941 besaß fischbauchartig geformte Rahmen mit Ausschnitten über den Drehgestellen, fixierbare Ladeschwellen und eine Tragfähigkeit von 48,5 Tonnen. Um die Tragfähigkeit heraufzusetzen, wurden diese Wagen 1944 mit eingeschweißten Verstärkungsblechen über den Drehgestell-Aussparungen ausgestattet. Die zweite Serie von 120 Wagen (SSy Köln) besaß nun generell keine Ausschnitte über den Drehgestellen mehr, diese Wagen hatten bereits von Beginn an eine Tragfähigkeit von 52 Tonnen.

Ab 1943 wurden dann die restlichen 1660 Wagen von vier verschiedenen Herstellern gebaut, die nun ihre endgültige Form mit trapezförmigen Langträgern hatten und sich nur geringfügig in ihrer Anordnung der Bremsumstell-Vorrichtungen unterschieden.

Nach Kriegsende verblieben insgesamt über 500 Wagen in Westdeutschland. Sie wurden als SSy 45 eingereiht, die eher hinderlichen Ladeschwellen wurden entfernt und man gab einen Teil der Fahrzeuge für eine Zeit lang an das USTC (United States Transportation Corps) ab, bis von 1952 bis 1954 leicht modifizierte SSy 45 von Krupp gebaut wurden. Davon gingen 363 Stück ans USTC, 100 Stück an die F.F.A. (Forces Francaises en Allemagne) und 25 Stück an das Niederländische Heer.

Nach der Umzeichnung der DB-eigenen Wagen auf UIC-Nummern erhielten sie die Bezeichnung Rlmp 700 und wurden ab diesem Zeitpunkt nur noch ohne Rungen eingesetzt. In den Jahren 1988/89 erhielten insgesamt 653 Flachwagen neue Drehgestelle und Bremsanlagen und wurden zu Rlmp 651 umgezeichnet. Die letzten Fahrzeuge wurden von der DB AG etwa 1991 ausgemustert.

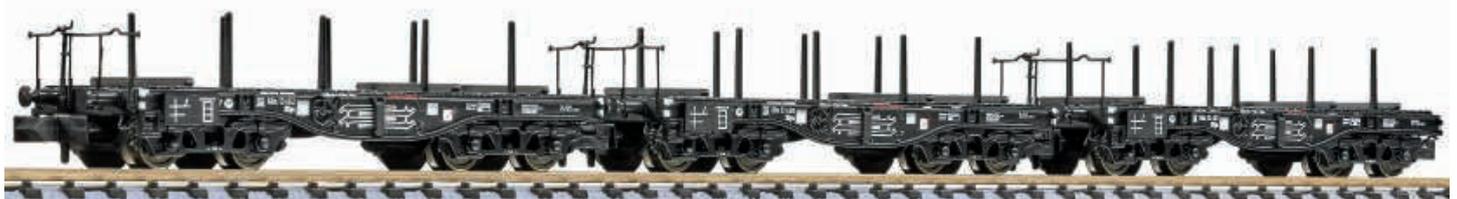
Zur DR kamen nach Kriegsende etwa 200 SSys Köln, die dort als 65-40-01 bis 65-43-99 und ab 1977 als Rlmp [3890] bezeichnet waren. Sie wurden für alle möglichen Transporte eingesetzt. Auch nach Österreich kamen einige der Wagen, wo sie u. a. beim Holztransport lange unentbehrlich waren.

L260165



3-teiliges Set Drehgestell-Flachwagen für Schwertransporte, Bauart SSys Köln der DRB, Betriebszustand 1943, Betriebs-Nrn. 13 462, 13 480 und 13 492, Lüp je Wagen 67,5 mm.

- *Fischbauch-Rahmen, Ursprungsversion*
- *Bretterboden mit Ladeschwellen*
- *Einheits-Drehgestelle Deutz*
- *4-säuliges Geländer, Rungen und Überfahrbleche beiliegend*



L260171



3-teiliges Set Drehgestell-Flachwagen für Schwertransporte, Bauart SSy Köln der DRB, Betriebszustand 1945, Betriebs-Nrn. 40 512, 40 516 und 40 519, Lüp je Wagen 67,5 mm.

- *Fischbauch-Rahmen mit Verstärkungsblechen*
- *Einheits-Drehgestelle Deutz*
- *4-säuliges Geländer, Rungen und Überfahrbleche beiliegend*



L260167

NEUHEIT 2025



3-teiliges Set Drehgestell-Flachwagen für Schwertransporte, Bauart SSy 45 der DB, Betriebszustand 1960, Betriebs-Nrn. 961 013, 961 015 und 961 019, Lüp je Wagen 67,5 mm.

- *Rahmen SSy 45 / Rlmp⁶⁵¹*
- *Einheits-Drehgestelle Deutz*
- *3-säuliges Geländer, Rungen und Überfahrbleche beiliegend*

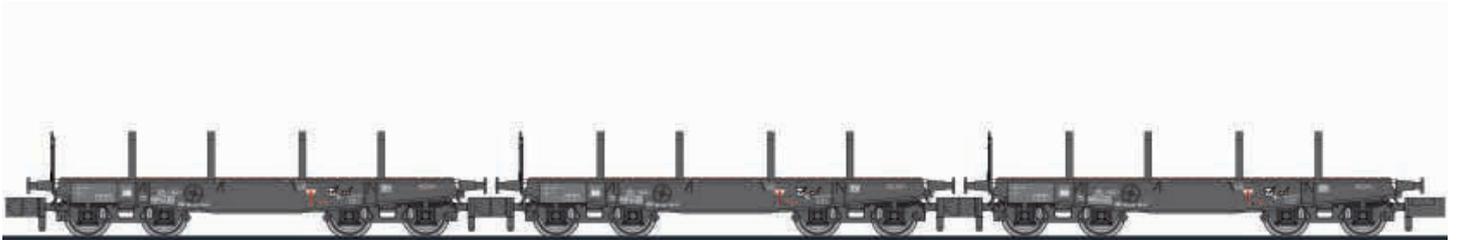


Abbildung zeigt Entwurfs-Zeichnung



L265250

NEUHEIT 2025



Drehgestell-Flachwagen für Schwertransporte, Bauart SSy der ÖBB, Betriebszustand 1978, Betriebs-Nr. 420 0 007-0, Lüp 67,5 mm.

- *Rahmen SSy 45 / Rlmp⁶⁵¹*
- *Einheits-Drehgestelle Deutz*
- *3-säuliges Geländer, Rungen und Überfahrbleche beiliegend*

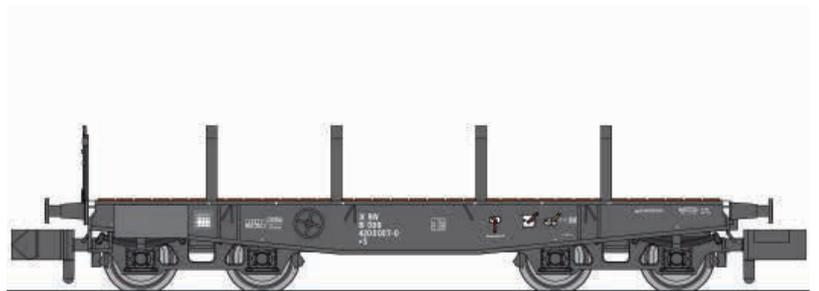


Abbildung zeigt Entwurfs-Zeichnung



L265260

Drehgestell-Flachwagen für Schwertransporte, Bauart SSy 45 der F.F.A., eingestellt bei der DB, Betriebszustand 1955, Betriebs-Nr. 961.982, Lüp 67,5 mm.

NEUHEIT 2025



- Rahmen SSy 45 / Rlmm⁶⁵¹
- Bretterboden ohne Rungen
- Einheits-Drehgestelle Deutz
- 3-säuliges Geländer und Überfahrbleche beiliegend



Abbildung zeigt Entwurfs-Zeichnung

L260169

3-teiliges Set Drehgestell-Flachwagen für Schwertransporte, Bauart SSy 45 der DRG, Betriebszustand 1944, Betriebs-Nrn. 40 320, 40 332 und 40 337, Lüp je Wagen 67,5 mm.

NEUHEIT 2025



- Rahmen SSy 45 / Rlmm⁷⁰⁰
- Einheits-Drehgestelle Deutz
- 3-säuliges Geländer, Rungen und Überfahrbleche beiliegend



Abbildung zeigt Entwurfs-Zeichnung



L265246

Drehgestell-Flachwagen für Schwertransporte, Bauart SSy der ÖBB, Betriebszustand 1962, Betriebs-Nr. 397 592, Lüp 67,5 mm.

NEUHEIT 2025



- Rahmen SSy 45 / Rlmm⁷⁰⁰
- Einheits-Drehgestelle Deutz
- 3-säuliges Geländer, Rungen und Überfahrbleche beiliegend



Abbildung zeigt Entwurfs-Zeichnung

Schwerlastwagen, Bauart SSys⁵⁵ / Rlmmmps⁶⁵⁰ / Rlmmnps⁶⁵⁰

In den Jahren 1955 bis 1956 ließ die Bundesregierung für das USATC als Nachbauten der SSy 45 insgesamt 338 Drehgestell-Flachwagen bauen, die jedoch mit einigen Änderungen ausgestattet wurden. Talbot, SEAG und DWM beteiligten sich am Bau der Wagen, die nun massive Überfahr-Konsolen, Bindeösen-Konsolen, Panzerhaken und stirnseitige massive Seilösen bekamen. Sie wurden mit Minden-Dorstfeld-Drehgestellen und generell ohne Rungen und Geländer geliefert. 1977/78 gab das USATC alle Wagen an die Bundesrepublik zurück, so dass nun die Bundeswehr 200 und die DB die restlichen Wagen erhielten, wobei sie bei der DB als Rlmmmps⁶⁵⁰ bezeichnet wurden und dort bis 1997 im Einsatz waren. Bei der Bundeswehr laufen sie zum Teil noch heute.

L260175

NEUHEIT 2025



3-teiliges Set Drehgestell-Flachwagen für Schwertransporte, Bauart Rlmmmps⁶⁵⁰ der DB, Betriebszustand 1979, Betriebs-Nrn. 398 0 096-2, 398 0 111-9 und 398 0 124-2, beladen mit gealterten Kesseln, Lüp je Wagen 67,5 mm.

- *Rahmen SSy 55 / Rlmmmps⁶⁵⁰*
- *Bretterboden ohne Rungen*
- *Drehgestelle Minden-Dorstfeld DB 931*
- *Überfahrbleche beiliegend*



Abbildung zeigt Entwurfs-Zeichnung

L265245

NEUHEIT 2025



Drehgestell-Flachwagen für Schwertransporte, Bauart SSys 55 des USATC (USA Transportation Corps), eingestellt bei der DB, Betriebszustand 1958, Betriebs-Nr. 554 689 [P], beladen mit gealtertem Kessel, Lüp 67,5 mm.

- *Rahmen SSy 55 / Rlmmmps⁶⁵⁰*
- *Bretterboden ohne Rungen*
- *Drehgestelle Minden-Dorstfeld DB 931*
- *Überfahrbleche beiliegend*



Abbildung zeigt Entwurfs-Zeichnung

Schwerlastwagen, SSy 65-50 / SSam (65.4) / Rlmp [3890]

Im Jahr 1952 wurden vom VEB LÖWA Görlitz insgesamt 303 Wagen vom Typ SSy 65-50 gebaut, um damit dem Mangel an Schwerlastwagen entgegenzuhalten. Zu Beginn waren die Wagen mit klappbaren Rungen ausgestattet, die jedoch letztendlich nicht benötigt und daher später wieder abgebaut wurden. Auch viele der Geländer wurden abgebaut. Die Fahrzeuge liefen auf Niesky-Drehgestellen und waren bei der DR bis 1990 fast vollzählig im Einsatz. Allerdings wurden danach sämtliche Wagen von der DB AG innerhalb von drei Jahren ausgemustert.



Foto: © Stefan Carstens

L260179



3-teiliges Set Schwerlastwagen, Bauart SSy 65-50 der DR, Betriebszustand 1962, Betriebs-Nrn. 65-50-09, 65-51-58 und 65-50-62, LüP je Wagen 67,5 mm.

- Niesky-Drehgestelle
- 4-säuliges Geländer und bedruckte Rungen beiliegend



L260181

NEUHEIT 2025



3-teiliges Set Schwerlastwagen, Bauart Rlmp [3890] der DR, Betriebszustand 1974, Betriebs-Nrn. 389 0733-7, 389 0802-0 und 389 0866-5, LüP je Wagen 67,5 mm.

- Niesky-Drehgestelle
- 4-säuliges Geländer beiliegend



Abbildung zeigt Entwurfs-Zeichnung

Drehgestell-Flachwagen für Panzertransporte, Bauart Rlmp der Bundeswehr

Ab dem Jahr 1971 wurden für die Bundeswehr insgesamt 200 spezielle Drehgestell-Flachwagen gebaut, die genaue Bezeichnung ist „Spezialflachwagen, vierachsig, für den Transport von Kettenfahrzeugen“. Diese Wagen besitzen feste Überfahrbleche und haben eine Tragfähigkeit von 59 Tonnen. Ursprünglich liefen sie auf Drehgestellen der Bauart 664, wurden aber später gegen Y25-Drehgestelle getauscht. Alle Wagen sind noch heute im Einsatz.



Foto: © Thomas Losh

L260177



3-teiliges Set Drehgestell-Flachwagen für Panzertransporte, Bauart Rlmp der Bundeswehr, eingestellt bei der DB AG, Betriebszustand 1997, Betriebs-Nrn. 399 4 221-8 [P], 399 4 226-7 [P] und 399 4 234-1 [P], Lüp je Wagen 67,5 mm.

• *Y25-Drehgestelle*



Dienstgüterwagen²⁰⁶ (Dgw²⁰⁶)

Aus ehemaligen SSy 45 bzw. späteren Rlmp 700/Rlmp 651 wurden von der DB in den 80er-Jahren einige spezielle Dienstgüterwagen umgebaut. Diese bekamen seitliche Geländer, frontale Auffahr-Rampen für Straßenfahrzeuge und eine Box mit elektrischen Anschlüssen spendiert, so dass sie zunächst als so genannte „Hubsteigerwagen“ für den Einsatz mit Straßenfahrzeugen mit Hubsteiger-Bühnen eingesetzt wurden, um so an Oberleitungen arbeiten zu können, wenn auf die Schnelle kein Oberleitungs- oder Turmtriebwagen besorgt werden konnte. Sie waren anfänglich schwarz oder auch braun lackiert, später dann gelb. Oftmals wurden die Wagen auch als Trommelwagen für den Einsatz mit Turmtriebwagen genutzt. Einige davon sind noch heute im Einsatz.

L265265

NEUHEIT 2025



Dienstgüterwagen²⁰⁶ der DB AG, Betriebszustand 2013, Betriebs-Nr. 972 3 113-4, Lüp 67,5 mm.

• *Y25-Drehgestelle*
• *Hochleistungs-Puffer*



Foto: © Svetlana Linberg



Behältertragwagen / Containertragwagen, Bauart Lgjs⁵⁷¹ / Lss-y⁵⁷¹

In den 60er-Jahren wurden Großbehälter (= Container) besonders für den Überseeverkehr gefordert. Dafür mussten neue Tragwagen gebaut werden, so zum Beispiel der Lgjs^{571.1}, welcher als Vorbild für unser Modell gedient hat.

1974 wurden 150 Stück dieses Wagentyps an die DB abgeliefert. In insgesamt sechs Bauserien wurden von 1970 bis 1980 knapp 700 Wagen dieses Typs in Dienst gestellt, die letzten wurden etwa 1997 ausgemustert.

Ihr langer Achsstand von 10,00 m bei einer LüP von 17,10 m ließ den Einsatz im RIV-Verkehr nicht zu. Die Ladelänge von 14,60 m erlaubte die Beladung mit zwei 20-Fuß-Containern, einem 40-Fuß-Container oder auch zwei LKW-Wechselpritschen.



Foto: © Fritz Willke, Sammlung Stefan Carstens

L265223



Containertragwagen,
Bauart Lgjs⁵⁷¹ der DB,
Betriebszustand 1987,
Betriebs-Nr. 440 4 621-1,
LüP 107 mm.

- Mit Wechselpritschen
der Firma Vaillant



L265224



Containertragwagen,
Bauart Lgjs⁵⁷¹ der DB,
Betriebszustand 1979,
Betriebs-Nr. 440 4 668-7,
LüP 107 mm.

- Mit Wechselpritschen
der Spedition Moll



Tchibo-Zug

L260112



Wagen-Set „Tchibo-Zug“: Seit jeher werden außer Kaffee auch andere Tchibo-Erzeugnisse nicht nur mit dem LKW, sondern auch mit der Bahn gefahren. Im Jahr 2005 wurde in Neumarkt/Opf. sogar ein großes Tchibo-Distributionslager in Betrieb genommen und die Firma Max Bögl fährt seit vielen Jahren einen langen Tchibo-Zug in zwei Teilen vom Neumarkter Bahnhof zum Umladen der Container ins Bögl-Werksgelände, von wo aus sie dann mit LKWs zum Tchibo-Lager gefahren werden. Dieser Zug besteht heute nur noch aus modernen Containertragwagen, die ausschließlich mit 40-Fuß-Standard- oder High-Cube-Containern beladen sind. Allerdings tragen einige Container noch immer das große, seitliche Tchibo-Logo. Unser etwas älterer Tchibo-Zug ist im Jahr 1992 angesiedelt.

3-teiliges Wagen-Set „Tchibo-Zug“, bestehend aus zwei Containertragwagen, Bauart Lgjs⁵⁷¹, beladen mit je zwei „Tchibo“-Wechselpritschen und einem gedeckten Güterwagen, Bauart Gos-uv²⁵³ mit „Tchibo“-Beschriftung. Unterschiedliche Ausführungs-Details. Betriebs-Nrn. 440 6 852-0, 440 6 905-6 und 141 4 410-7 [P], LüP je Wagen 107 bzw. 78 mm.



Foto: © Karl Gebele

Autotransportwagen der BLS, Bauart Lkls-tv / Ldt

Die rasante Entwicklung des Autoverkehrs durch den Lötschberg-Tunnel führte dazu, dass sich die BLS nach der Anschaffung einiger Vorab-Wagen dazu entschloss, spezialisierte Autotransportwagen anzuschaffen. Zwischen 1957 und 1963 wurden so 28 zweiachsige Wagen speziell für den Transport von Autos beschafft. Sie wurden zum Teil aus vorhandenen Flachwagen der BLS umgebaut, 1970 kamen noch sechs weitere Wagen aus dem Bestand der SBB hinzu. Anfänglich hatten die Wagen noch Speichenräder, doch wurden diese nach und nach bei fast allen Wagen durch Scheibenräder ersetzt. Die Fahrzeuge wurden 1967 mit einer Steuerleitung ausgestattet und bekamen – bis auf die Auffahrwagen – im Jahr 1969 zusätzliche Schutzdächer. Die als Lkls-tv bezeichneten Wagen wurden 1980 umgezeichnet in Ldt.

Die meisten der Wagen hatten zunächst einen braunen Anstrich, die seitlichen Dachträger wurden gelb gestrichen. Kurzzeitig hatten ein paar der später hinzugekommenen Wagen ein schwarzes Fahrwerk, die Platzierung der Beschriftung war nicht bei allen Wagen einheitlich. Ab ca. 1970 wurden dann alle Wagen einheitlich in Grau lackiert, zunächst mit dunkelgrauem Fahrwerk, später in komplett hellem Grau. Durch die ständigen Tunnel-Fahrten waren die Wagen sehr starker Verschmutzung ausgesetzt. Sie sahen daher bis zuletzt sehr verwittert aus und überall kam die ursprüngliche Lackierung durch den Rost und Schmutz wieder zum Vorschein. Die letzten Wagen wurden 2004 ausrangiert.

Ausstattungsmerkmale der Wagen:

- Stirnwände abklappbar, um Autoverlade-Situation darstellen zu können
- Bei den Wagen mit Dach sehr feine, als Ätzteile ausgeführte seitliche Dachträger
- Leichtgängige, aber stabile Kupplungsmechaniken
- Kuppelstangen liegen bei

L260126

GEALERT



4-teiliges Set 2-achsige Autotransportwagen, Bauart Lkls-tv der BLS, bestehend aus einem Auffahrwagen und drei Wagen mit Dach, Betriebszustand 1969, Betriebs-Nrn. 406 3 003-9 (Auffahrwagen), 406 3 013-8, 406 3 016-2 und 406 3 020-4, Lüp je Wagen 86 mm.



L260127

GEALERT



4-teiliges Set 2-achsige Autotransportwagen, Bauart Lkls-tv der BLS, bestehend aus einem Auffahrwagen und drei Wagen mit Dach, Betriebszustand 1969, Betriebs-Nrn. 406 3 000-6 (Auffahrwagen), 406 3 007-1, 406 3 011-3 und 406 3 019-6, Lüp je Wagen 86 mm.



Großräumige Güterwagen, Bauart Hbbks / Hbks

Ab Mitte der 1960er- bis Ende der 1970er-Jahre produzierte TALBOT in seiner Waggonfabrik in Aachen einen großräumigen Güterwagen, der speziell für die Beförderung leichter, aber sperriger Gegenstände wie z. B. Dämmstoffe, Matratzen, Glasteile oder Autoreifen konzipiert war. Deshalb wurden die Wagen im Bahnjargon gerne auch „Schaumstoffwagen“ oder „Wattewagen“ genannt. Es wurden einige hundert Wagen hergestellt, ein paar auch für das europäische Ausland.

Etliche Firmen, die solche Güter zu befördern hatten, beschafften sich diese Wagen selbst bei TALBOT und stellten sie dann als Privatwagen bei der DB ein. Weiterhin kauften Waggon-Vermiet-Firmen wie Sogefa oder auch EVA größere Mengen dieser Spezial-Wagen und vermieteten sie dann unterschiedlich lange an Firmen, die sie sich nicht selbst kaufen wollten oder konnten. Diese waren dann nur zeitweise oder auch gar nicht mit Werbeaufschriften versehen – je nach Nutzungsdauer und -art.

Es gab die Wagen in drei unterschiedlichen Längen (LüP 16,74 m, 15,88 m oder 14,99 m), was die Fertigung je nach Kunden-Wunsch ermöglichte – eine Art „Baukastensystem“ des gesickten Wagenkasten-Aufbaus machte dies möglich. Dabei blieb die Basis des Untergestells nahezu gleich und der Achsabstand war immer derselbe. Auch die Türen-Sektion war bei allen Wagen gleich. Diese konnte durch eine waagerechte, nach unten verschwenkbare Klappe und zwei große, darüberliegende Drehtüren sehr weit geöffnet werden. Lediglich das breite Abschlussblech am Wagenboden unter den Türen war je nach Wagen in unterschiedlichen Neigungen angeschweißt – von gerade bis ganz schräg war alles möglich. Auch die beiden Zugwinkel der unteren Klappe hatten unterschiedliche Größen und Dicken und die runden Türstopper waren mal an den Türen und mal an den Sicken befestigt.

Die Besonderheit dieser Wagen war, dass sie nahezu komplett das Lichtraumprofil der Bahn ausnutzten. Das bedeutet, sie wirkten mit ihren weit heruntergezogenen Seitenwänden, den in Wagenmitte noch weiter heruntergezogenen Böden und dem trapezförmigen, hohen Dach im Zugverbund wesentlich größer und „wuchtiger“ als normale Güterwagen und fielen daher optisch sofort auf.

Allerdings gab es auch Ganzzüge mit nur solchen Wagen – der bekannteste davon ist wohl der Zug mit „G+H Isover“-Beschriftung, denn die Grünzweig- und Hartmann GmbH hatte über 100 Waggons dieses Typs im Bestand, die zunächst die „SILLAN“- und später dann die „Isover“-Werbung trugen. Sie fuhren – am Ende mit dem aktuellen Logo – sogar bis weit in die Epoche V hinein. Mit der Werbung z. B. von Metzeler, Rockwool, Dunlop / Dunlopillo, Greiner, Pelz-Watte und Europlastic waren jeweils gleich mehrere dieser Wagen bei der DB eingestellt, während viele andere Werbe-Beschriftungen Einzelgänger blieben.

LILIPUT stellt die Modelle dieser großräumigen Güterwagen absolut vorbildgerecht in allen drei Längen her, so dass jede der Varianten immer dem konkreten Vorbild entspricht.

Ausstattungsmerkmale Bauart Hbbks / Hbks:

- Vorbildgerecht in 3 verschiedenen Längen
- Sehr feine, separat angesetzte Handgriffe
- Sehr fein ausgeführte Rangierergriffe unter den Puffern
- Originalgetreu und fein lackierte Bremsumsteller
- Maßstäbliche Puffer mit Nachbildung der Oberflächen-Struktur
- Leichtgängige, aber stabile Kupplungsmechaniken
- Servicefreundlich durch Schraubverbindung zwischen Chassis und Gehäuse

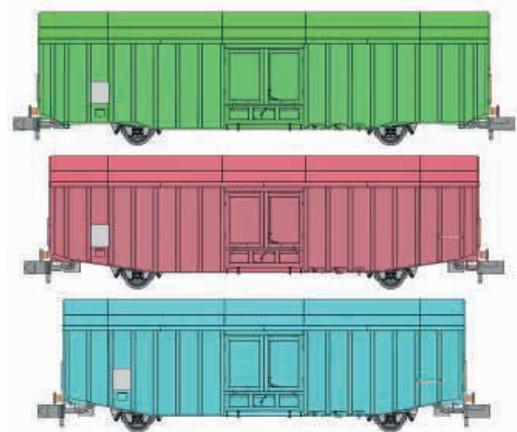


Abbildung zeigt CAD-Zeichnungen

L260157



2-teiliges Set großräumige Güterwagen, Bauart Hbbks, „Isover“, eingestellt bei der DB AG, Betriebszustand 1996, Betriebs-Nrn. 232 0 087-8 [P] und 232 0 093-6 [P], LüP je Wagen 104,5 mm.

Die Vorbilder unseres Sets stellen zwei der letzten von zu dieser Zeit bereits in die Jahre gekommenen Wagen dar, die ursprünglich der Firma Grünzweig + Hartmann (G+H) gehörten. G+H und deren Marke „Isover“ wurden bereits in den 70er-Jahren von Saint-Gobain übernommen und den Wagen wurde am Ende nochmals eine letzte optische Überarbeitung zuteil. So fuhren sie mit dem neuen „Isover“-Logo noch bis weit in die Epoche V hinein, beheimatet waren sie in Speyer Hbf.

- Lange Ausführung der Wagen



L260159

3-teiliges Set großräumige Güterwagen, Bauart Hbbks, „G+H ISOVER“, eingestellt bei der DB AG, Betriebszustand 1992, Betriebs-Nrn. 232 0 019-1 [P], 232 0 048-0 [P] und 232 0 064-7 [P], LüP je Wagen 104,5 mm.

Die Vorbilder unseres Sets gehören zu einer Flotte von über 100 Wagen, die die Firma Grünzweig + Hartmann mit der bekannten „ISOVER“-Werbung europaweit sogar in Ganzzügen einsetzte. Die in Speyer oder Düsseldorf-Derendorf stationierten Wagen waren fast so bekannt wie ihr Ladegut.



- *Lange Ausführung der Wagen*



Foto: © Martin Mast

L260161

2-teiliges Set großräumige Güterwagen, Bauart Hbbks, „METZELER“, eingestellt bei der DB, Betriebszustand 1976, Betriebs-Nrn. 022 0 360-1 [P] und 022 0 368-4 [P], LüP je Wagen 99,6 mm.

Anfang der 70er-Jahre vermietete die SOGEFA WAGGONVERMIETUNGS GMBH an die METZELER GUMMIWERKE AG etwa 20 Stück der blauen Wagen, die seinerzeit in ganz Deutschland zu sehen waren, da der deutsche Hersteller von Motorradreifen seine Waren überallhin lieferte. Alle Wagen waren in Düsseldorf-Derendorf stationiert.



- *Mittellange Ausführung der Wagen*
- *Vorbildgerecht übermalte Bremssecken bei einem der Wagen*



Großräumige Güterwagen

L265800

Großräumiger Güterwagen, Bauart Hbbks, „AlgoStat“, eingestellt bei der DB, Betriebszustand ca. 1970, Betriebs-Nr. 022 0 000-3 [P], LüP 104,5 mm.

Das Vorbild unseres Wagens war ein Einzelstück. Er gehörte der 1964 gegründeten AlgoStat GmbH & Co KG, einer Firma, die zu dieser Zeit Dämmstoffe (Hartschaum-Isolierung) herstellte. Beheimatet war der Wagen im Bahnhof Celle.



• Lange Ausführung des Wagens

GEALERT

L265801

Großräumiger Güterwagen, Bauart Hbbks, „GLASFASER“, eingestellt bei der DB, Betriebszustand 1967, Betriebs-Nr. 536 181 [P], LüP 104,5 mm.

Das Vorbild unseres Wagens war einer von 20 Wagen, die der Glaswatte Gesellschaft m.b.H. in Bergisch-Gladbach gehörten. Er war mit dieser aufgedruckten Werbung jedoch ein Einzelstück und fuhr Werbung für deren Vertriebs-Firma, die GLASFASER Gesellschaft m.b.H. in Düsseldorf.



• Lange Ausführung des Wagens


L265803

Großräumiger Güterwagen, Bauart Hbbks, „Grünzweig + Hartmann“, eingestellt bei der DB, Betriebszustand 1966, Betriebs-Nr. 576 982 [P], LüP 104,5 mm.

Der Wagenhersteller TALBOT begann gleich nach der Fertigstellung der ersten Wagen dieser Art, die ersten 20 Stück an die Firma Grünzweig + Hartmann auszuliefern. In den ersten ca. 6 Monaten waren die Wagen noch jungfräulich weiß lackiert und trugen noch keine Werbung. Allerdings war der Eigentümer bereits angeschrieben und auch das Ladegut: „Sillan“. Stationiert waren sie in Ludwigshafen oder in Speyer.



• Lange Ausführung des Wagens


L265805

Großräumiger Güterwagen, Bauart Hbbks, „OTTO Reitbodensysteme“, eingestellt bei der DB AG, Betriebszustand 1992, Betriebs-Nr. 232 0 136-6 [P], LüP 104,5 mm.

Das Vorbild unseres Wagens wurde von der Firma OTTO Sport International GmbH genutzt, einem der weltweit führenden Unternehmen im Reitbodenbau mit Sitz in Altdorf-Ludersheim. Der Wagen transportierte fast ausschließlich Kunststoff-Lochmatten, welche die Basis für Reitböden bilden. Beheimatet war der Wagen in Feucht.



• Lange Ausführung des Wagens
• Leicht gealtert

GEALERT


L265806

Großräumiger Güterwagen, Bauart Hbks, „EUROPLASTIC“, eingestellt bei der DB, Betriebszustand 1974, Betriebs-Nr. 022 0 783-4 [P], LüP 93,6 mm.

- Kurze Ausführung des Wagens



Das Vorbild unseres Wagens war ein Einzel-Exemplar mit dieser Werbung und in dieser Ausführung. Besitzer war die EVA (Eisenbahn Verkehrsmittel Aktiengesellschaft) mit Sitz in Düsseldorf, vermietet war er an die Firma Europlastic Pahl & Pahl GmbH & Co. KG, ebenfalls in Düsseldorf. Es fuhren zwar auch noch ein paar weitere, nahezu baugleiche Wagen für diese Firma, die allerdings eine mittellange Version des Wagens in Sonderausführung mit öffnungsfähigem Hub-/Schiebedach waren.



L265807

Großräumiger Güterwagen, Bauart Hbks, „pelz-watte“, eingestellt bei der DB, Betriebszustand 1974, Betriebs-Nr. 022 0 779-2 [P], LüP 93,6 mm.

- Kurze Ausführung des Wagens



Das Vorbild unseres Wagens war einer von ein paar Exemplaren mit dieser Werbung. Besitzer war die EVA (Eisenbahn Verkehrsmittel Aktiengesellschaft) mit Sitz in Düsseldorf, vermietet war er an die Firma Willy Pelz GmbH & Co KG in Wahlstedt.



L265808

Großräumiger Güterwagen, Bauart Hbks, „Schaumstoffe greiner“, eingestellt bei der DB, Betriebszustand ca. 1979, Betriebs-Nr. 022 0 356-9 [P], LüP 93,6 mm.

- Kurze Ausführung des Wagens



Das Vorbild unseres Wagens war einer von ein paar Exemplaren mit dieser Werbung. Besitzer war die SOGEFA Waggonvermietungs GmbH mit Sitz in Düsseldorf, vermietet war er an die Firma Greiner, die in Deutschland und Österreich verschiedenste Schaumstoffe herstellt. Heimatbahnhof war Düsseldorf-Derendorf.



L265809

Großräumiger Güterwagen, Bauart Hbks, „Lithosan“, eingestellt bei der DB, Betriebszustand 1972, Betriebs-Nr. 022 0 785-9 [P], LüP 93,6 mm.

- Kurze Ausführung des Wagens



Die Dortmunder Firma Hermann Habs kaufte Anfang der 70er-Jahre einen der kurzen Wagen zum Transport der firmeneigenen Produkte der Marke Lithosan innerhalb Deutschlands. Nach ein paar Jahren wurde der Wagen allerdings wieder verkauft. Die Firma war spezialisiert auf chemische Stein-Reinigung und Isolierung von Klinkerbauten. Stationiert war der Wagen in Dortmund.



L265813

Großräumiger Güterwagen, Bauart Hbbks, „RHEINHOLD & MAHLA“, eingestellt bei der DB, Betriebszustand 1972, Betriebs-Nr. 022 0 499-7 [P], LüP 99,6 mm.

- *Mittellange Ausführung des Wagens*

Das Vorbild unseres Wagens war ein Einzelstück. Besitzer war die Firma Rheinhold & Mahla GmbH mit Stammsitz in Mannheim, deren auffällige Werbung er auch trug. Beheimatet war er allerdings in Düsseldorf-Reisholz, wo die Firma eine ihrer Zweigniederlassungen unterhielt, die sich in Bahnhofsnähe befand.



L265814

Großräumiger Güterwagen, Bauart Hbbks, „Rockwool“, eingestellt bei der DB, Betriebszustand 1980, Betriebs-Nr. 232 0 003-4 [P], LüP 99,6 mm.

- *Mittellange Ausführung des Wagens*

Das Vorbild unseres Wagens war einer von mehreren Wagen mit dieser Werbung. Besitzer der Wagen war die Deutsche Rockwool GmbH mit Sitz in Gladbeck, für die der Wagen sehr auffällig Werbung machte. Er war beheimatet im Bahnhof Gladbeck West.



L265815

Großräumiger Güterwagen, Bauart Hbbks, SOGEFA, eingestellt bei der DB, Betriebszustand 1988, Betriebs-Nr. 232 0 145-3 [P], LüP 99,6 mm.

- *Mittellange Ausführung des Wagens*

Die SOGEFA WAGGONVERMIETUNGS GMBH vermietete sowohl komplett weiße als auch blau lackierte Wagen an verschiedene Firmen. Doch nicht alle Firmen liebten auf den Wagen Werbung anbringen – besonders dann nicht, wenn der Wagen nur für kurze Zeit angemietet wurde. Unser Modell stellt einen dieser neutralen blauen Wagen dar. Beheimatet waren die Wagen alle in Düsseldorf-Derendorf.

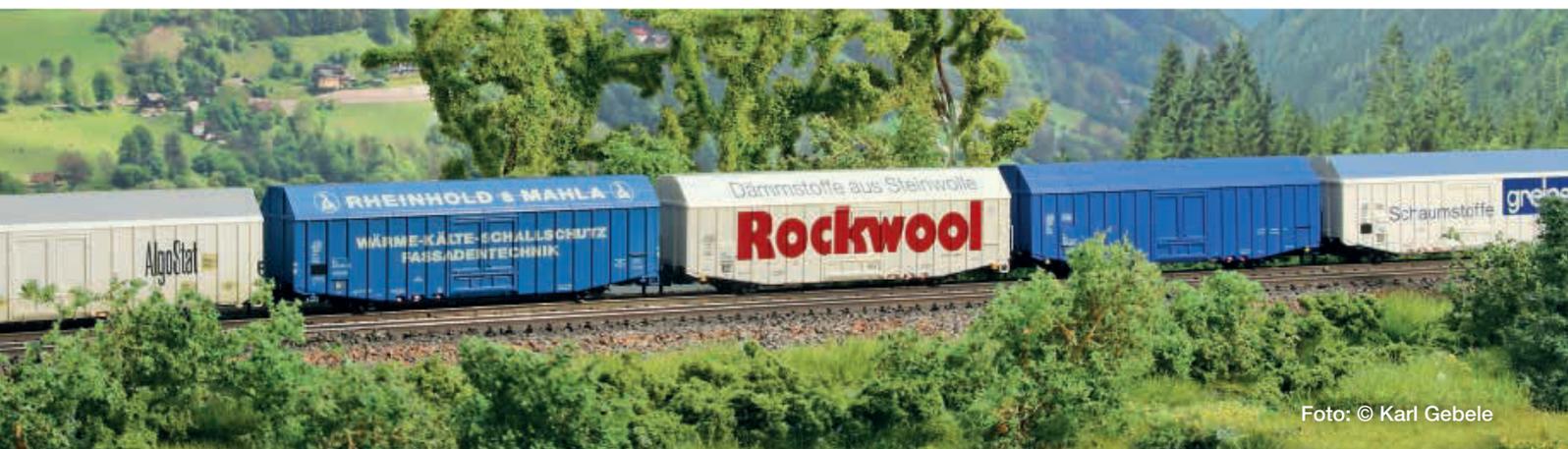


Foto: © Karl Gebele



Foto: © A. Bauer-Portner/VGBahn GmbH

Gedekte Güterwagen, Bauart Glmhs 50 / Gbs²⁴⁵ / Gos²⁴⁵

Der Glmhs 50 bzw. Glmehs 50 ist ein gedeckter Güterwagen der Regelbauart. Er wurde von der DB zwischen 1953 und 1960 in einer Anzahl von weit über 12.000 Stück beschafft und ist einer der meistgebauten gedeckten Güterwagen Deutschlands. Er diente zur Beförderung von Gütern aller Art, die nicht den Witterungseinflüssen ausgesetzt werden durften. Somit kann man ihn getrost als so genannten „Brot- und Butter-Wagen“ bezeichnen, der in nahezu allen Güterzügen der Epochen III bis V zum Einsatz kam und oft in Ganzzügen – auch z. B. zusammen mit Gs- und anderen Gbs-Wagen – gefahren wurde.

Die ersten Wagen hatten noch Wände aus Kiefern- und Fichtenholzbreitern, die Ausführungen ab 1954 dann kunstharzverleimte Sperrholzplatten. Etwa ein Drittel der Wagen besaß einen Handbremsstand mit Bremserhaus. In den 70er-Jahren wurden alle verbretterten Wagen nach und nach mit den Sperrholzplatten umgerüstet und die Bremserhäuser wurden entfernt.

Der Wagen entsprach dem üblichen G-Wagen-Standard, er ist mit seiner LüP von 12.500 mm zwischen dem kürzeren Gs (LüP 10.580 mm) und dem längeren Gbs (LüP 14.020 mm) angesiedelt. Er wurde im Laufe der Jahre ein paar Mal umbenannt und umnummeriert. So erhielt er 1965 je nach Ausführung u. a. die Bezeichnungen Gbs²⁴⁵, Gbrs²⁴⁵ bzw. Gbrs-v²⁴⁵, ab 1980 dann z.B. Gos²⁴⁵ und Gos-uv²⁴⁵.

Auf Grund verschiedener Wagen-Hersteller gibt es beim Original minimale Unterschiede in den Ausführungen, auch wurden viele dieser Fahrzeuge an private Firmen verkauft, so dass es sowohl bei der DB als auch bei privaten Wagen eine Vielzahl an Werbe-Beschriftungen und -Lackierungen gab. Auch als Bahndienstwagen wurde das Fahrzeug eingesetzt. Charakteristisch waren die Leichtmetalldächer mit 13 Spriegeln und die je vier seitlichen, verschließbaren Lüftungsöffnungen. Anfang der 80er-Jahre wurden etliche Wagen an die DR verkauft, bei der zu dieser Zeit Güterwagen-Mangel herrschte. Die letzten Wagen dieser Bauart wurden bei der DB AG im Jahr 2000 ausgemustert.

Ausstattungsmerkmale Bauart Glmhs 50 / Gbs²⁴⁵ / Gos²⁴⁵:

- Teilweise unterschiedliche Bühnengeländer (eine mit „normalem“ Geländer, wie sie die meisten Wagen zu Beginn hatten und eine mit zwei zusätzlichen Verstärkungsstangen am Geländer, wie sie viele Wagen sogar später nachträglich angeschweißt bekamen)
- Sehr feine Bühnengeländer
- Sehr feine, separat angesetzte Handgriffe
- Sehr fein ausgeführte Rangierergriffe unter den Puffern
- Hohe Bodendetaillierung durch Nachbildung der Bremsgestänge
- Originalgetreu und fein lackierte Bremsumsteller
- Filigrane seitliche Trittstufen
- Nachbildung der Umschlag-Kanten an den Front-Enden der Dächer
- Maßstäbliche Steckpuffer aus Metall, je nach Ausführung Hochleistungs-Puffer
- Sehr feine Nachbildung der Bühnenoberflächen-Blechstruktur
- Servicefreundlich durch Schraubverbindung zwischen Chassis und Gehäuse
- Abnehmbares Dach
- Leichtgängige, aber stabile Kupplungsmechaniken



Foto: © MIBA-Verlag

Unterschiedliche Bühnengeländer

L260146



3-teiliges Set gedeckte Güterwagen, Bauart Gmhs 50 der DB, Ausführung mit Bretterwänden und Bremserhaus, Betriebszustand 1956. Unterschiedliche Ausführungs-Details. Betriebs-Nrn. 201 252, 201 335 und 201 501, Lüp je Wagen 81 mm.

- Mit Bretterwänden
- Mit Bremserhaus



L260147



3-teiliges Set gedeckte Güterwagen, Bauart Gbs²⁴⁵ der DB, Ausführung mit Bretterwänden und Bremserbühne, Betriebszustand 1970. Unterschiedliche Ausführungs-Details. Betriebs-Nrn. 151 7 202-4, 151 7 213-1 und 151 7 226-3, Lüp je Wagen 81 mm.

- Mit Bretterwänden
- Mit Bremserbühne



L265041

GEALERT



Einige Gmhs 50 der DB wurden von Anfang an als Bahndienstfahrzeuge gebaut und grün lackiert. Der Gerätewagen München 6719 war im Rangierbahnhof München-Nord stationiert.

Gerätewagen der DB, Bauart Gmhs 50, Betriebszustand 1958, Betriebs-Nr. München 6719, Lüp 78 mm.

- Mit Bretterwänden
- Ohne Bühne
- Leicht gealtert



L265061

GEALERT



In den 80er- und 90er-Jahren besaß die in Deutschland sehr bekannte „C & A“-Kette einige eigene Güterwagen der Bauart Gos²⁴⁵, in denen Textilien aller Art transportiert wurden. Sie waren im Bahnhof Rheydt stationiert und trugen z.T. die Eigentümeranschriften auf der rechten Seite angeschrieben. Da sie nicht besonders gut gepflegt wurden, ist auch das LILIPUT-Modell entsprechend stark gealtert.

Gedeckter Güterwagen, Bauart Gos²⁴⁵ der Firma „C&A Brenninkmeyer“, eingestellt bei der DB, Betriebszustand 1989, Betriebs-Nr. 140 3 185-9 [P], Lüp 78 mm.

- Mit glatten Wänden
- Ohne Bühne
- Stark gealtert und mit Ausbesserungsflecken



L265050

Sondermodell in limitierter Auflage!

GEALERT



Der markante rote Güterwagen mit der Nudel-Werbung des Münsinger Herstellers „Tress“ steht seit 2010 als bekannter Bahnhofswagen im Bahnhof Münsingen, der einstmals große Bedeutung im Güterverkehr hatte. Es ist der 1954 gebaute und mit Verzurrhaken ausgestattete ehemalige Nachkriegswagen Glmhs 50-79 107. Diesen hat die SAB (Schwäbische Alb-Bahn) 2010 mit drei weiteren Wagen dieser Bauart von der DB AG übernommen. Auf der SAB werden seit der Wiedereinführung des Schienengüterverkehrs im Jahr 2010 auf der Strecke Münsingen – Schelkingen jährlich rund 10.000 Tonnen Fracht befördert.

Gedekelter Güterwagen,
Bauart Gbs 245, „Tress“,
Bahnhofswagen Münsingen,
Betriebszustand ca. 2012,
Betriebs-Nr. 201 905,
LüP 78 mm.



- Mit glatten Wänden
- Ohne Bühne
- Leicht gealtert



Bauart Gmmhs 57 / Gbs²⁵³ bzw. Gos²⁵³

Ab 1960 wurden für die DB etwa 1300 Güterwagen der Bauart Gmmhs 57 gebaut. Diese gedeckten Wagen sind eine Weiterentwicklung des Glmhs 50 und unterscheiden sich neben einigen Kleinigkeiten hauptsächlich durch die Seilanker von ihrem Vorgänger, der keine Seilanker, sondern UIC-Seilösen besitzt. Die Fahrzeuge, die übergangsweise auch als Hbrs-57 beschriftet waren, hatten konstruktionsbedingt höhere Achslasten und wurden in späteren Jahren oft als Expressgutwagen eingesetzt. Die letzten Wagen dieser Bauart wurden 2005 ausgemustert.

Das LILIPUT-Modell unterscheidet sich von dem des Glmhs 50 / Gbs²⁴⁵ nicht nur durch die Seilanker, sondern auch durch zusätzliche Verstärkungs-Eisen neben den Lüfterschiebern, andere Türstopper, andere seitliche Trittstufen sowie eine andere Position der Rangierergriffe (frontal statt seitlich).



Foto: © Fritz Willke, Sammlung Stefan Carstens

L265056

Gedekter Güterwagen,
Bauart Gos-uv²⁵³ der DB AG,
Betriebszustand 1996,
Betriebs-Nr. 141 4 643-3,
LüP 78 mm.

GEALERT



- Ohne Bühne
- Hochleistungs-Puffer
- Gealert und mit Ausbesserungsflecken



L265045

Gedekter Güterwagen,
Bauart Gbs²⁵³ „EDUSCHO“,
eingestellt bei der DB,
Betriebs-Nr. 152 8 654-3 [P],
LüP 78 mm.

Sondermodell in limitierter Auflage!

GEALERT



- Ohne Bühne
- Leicht gealert



L260152

Sondermodell in limitierter Auflage!

GEALERT



Wagen-Set „Hochprozentiges“: In Güterwagen der Bauart Gos-uv²⁵³ wurden unter anderem auch „hochprozentige“ Güter transportiert. Besonders bekannt wurde z.B. der „Doornkaat“-Wagen der MKO e.V. durch seine auffällige, von der Firma Berentzen gesponserte Lackierung (siehe Vorbildfoto). Er war im früheren Bf Norden stationiert und wurde hauptsächlich in Museumszügen eingesetzt.

3-teiliges Set „Hochprozentiges“, bestehend aus drei gedeckten Güterwagen „Doornkaat“, „Jägermeister“ und „Scharlachberg“, Bauart Gos-uv²⁵³. Unterschiedliche Ausführungs-Details. Betriebs-Nrn. MKO-022, 141 4 516-6 [P] und 141 4 851-7 [P], LüP je Wagen 81 bzw. 78 mm.



- Ein Wagen mit Bremserbühne, zwei Wagen ohne Bühne
- Zwei Wagen mit Hochleistungs-Puffern
- Leicht gealert



Bauart Tno(meh)s 59 / Ibbpls³⁹³ bzw. Ibbpls³⁹⁵

Von 1955 bis 1958 baute die DB über 600 gedeckte Güterwagen der Bauart Glmehs 50 zu Wärmeschutzwagen um. 1955 bis 1957 baute man die ersten 175 Tnohs 59 (später Ibbpls³⁹³), 1957 bis 58 folgte eine 476 Waggons umfassende zweite Serie mit höherem Ladegewicht, die später als Ibbpls³⁹⁵ umgezeichnet wurden. Innen mit Styropor isoliert, außen mit Hartfaserplatten abgedeckt, mit zusätzlichen Isolier- / Dreh-türen ausgestattet (hinter den äußeren Schiebetüren) und mit verschlossenen und isolierten Lüftern versehen wurden diese Wagen sowohl bei der DB als auch als Privatwagen eingesetzt. Es gab im Inneren u. a. Aufhängevorrichtungen für spezielle Öfen. Die allermeisten von ihnen versahen als Kühlwagen für den Bananentransport ihren Dienst, behielten aber im Gegensatz zu anderen Kühlwagen ihre braune Lackierung. Diese Wagen, von denen einige wenige eine Bremserbühne besaßen, bekamen den Schriftzug „Bananen“ groß auf die Türen geschrieben. Die letzten Wagen wurden 1980 ausgemustert.



Foto: © Elvis Müller

L260143



3-teiliges Set Wärmeschutzwagen „Bananen“, Betriebszustand 1961. Unterschiedliche Ausführungs-Details. Zwei Wagen Bauart Tnohs 59 der DB, Betriebs-Nrn. 328 994 und 329 007 sowie ein Privatwagen, eingestellt bei der DB, Betriebs-Nr. 568 321 [P], LüP je Wagen 81 bzw. 78 mm.

- Ein Wagen mit Bremserbühne, zwei Wagen ohne Bühne



L260144

GEALERT



3-teiliges Set Wärmeschutzwagen „Bananen“, Betriebszustand 1977. Unterschiedliche Ausführungs-Details. Zwei Wagen Bauart Ibbpls³⁹⁵ der DB, Betriebs-Nrn. 805 8 182-0, 805 8 277-8 und ein Privatwagen, eingestellt bei der DB, Betriebs-Nr. 805 8 398-2 [P], LüP je Wagen 78 mm.

- Ohne Bühne
- Leicht gealtert und teilweise mit Ausbesserungsflecken



Bauart Vmms 63 / Hbes³⁵⁸ / Hes³⁵⁸

Die 650 Fahrzeuge des zweiachsigen Verschlagwagens Vmms 63 bzw. Vimmehs 63 wurden zwischen 1960 und 1962 für die DB gebaut, einen Versuchswagen ohne Sprengwerk gab es bereits 1959. Viele Wagenteile bestanden aus zerlegten Verschlagwagen älterer Bauart. Die fast ausschließlich für den Transport von Kleinvieh konzipierten Fahrzeuge wurden auf Grund ihres Zwischenbodens aber oft auch mit Obst und Gemüse beladen. Etwa die Hälfte besaß eine Bremserbühne. Zwischen 1961 und 1968 trugen die Wagen die „Übergangs“-Bezeichnung Hbes-63 Vmms, 1969 wurden sie in Hbes³⁵⁸ bzw. Hbers³⁵⁸ umbenannt, ab 1980 dann in Hes³⁵⁸, wo auch nochmals eine Ummummerierung erfolgte. Einige wurden später zu Gos²⁴⁵ umgebaut, die letzten Hbes³⁵⁸ wurden Anfang der 90er-Jahre ausgemustert.



L260134



3-teiliges Set Verschlagwagen, Bauart Hbes-63 Vmms der DB, mit Bremserbühne, Betriebszustand 1961. Unterschiedliche Ausführungs-Details. Betriebs-Nrn. 332 276, 332 298 und 332 308, Lüp je Wagen 81 mm.

• Mit Bühne



L260135



3-teiliges Set Verschlagwagen, Bauart Hbes³⁵⁸ der DB, mit Bremserbühne, Betriebszustand 1970. Unterschiedliche Ausführungs-Details. Betriebs-Nrn. 211 3 088-3, 211 3 120-4 und 211 3 209-5, Lüp je Wagen 81 mm.

• Mit Bühne



L260140



3-teiliges Set Verschlagwagen, Bauart Vmms 63 der DB, ohne Bühne, Betriebszustand 1960. Unterschiedliche Ausführungs-Details. Betriebs-Nrn. 332 362, 332 389 und 332 405, Lüp je Wagen 78 mm.

• Ohne Bühne



L260141



3-teiliges Set Verschlagwagen, Bauart Hbers³⁵⁸/Hbes³⁵⁸ der DB, ohne Bühne, Betriebszustand 1972. Unterschiedliche Ausführungs-Details. Betriebs-Nrn. 211 4 153-4, 211 4 189-2 und 211 4 230-0, Lüp je Wagen 78 mm.

• Ohne Bühne



Besondere und umgebaute gedeckte Güterwagen

Oft kam und kommt es vor, dass vorhandene Güterwagen in Teilen umgebaut oder z.B. auch mit anderen Dächern ausgestattet werden. Auf dieser Seite finden Sie Modelle solcher Wagen.

L260153

GEALERT



Wagen-Set „NVAG“:

Die NVAG (Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG) trug ihren Namen seit 1965 und übernahm im Jahr 1995 die Güterabfertigung der Deutschen Bahn AG in Niebüll. An ihrer Entstehung waren das Land Schleswig-Holstein, der Kreis Nordfriesland und die Stadt Wyk auf Föhr beteiligt. Die NVAG besaß u.a. sieben eigene, z.T. von der CFL gemietete gedeckte Güterwagen und engagierte sich außerdem im Busverkehr und Schienen- und Straßengüterverkehr. Im Jahr 2003 musste die Firma Konkurs anmelden, der Bahnbetrieb wurde von der NEG übernommen.

3-teiliges Set „NVAG“, bestehend aus drei gedeckten Güterwagen G20, G24 und G25 der NVAG mit unterschiedlichen Ausführungs-Details, Betriebszustand ca. 2001. Lüp je Wagen 78 bzw. 81 mm.

- Mit glatten Wänden, glattem Dach und Sprengwerk
- Unterschiedliche Wagenkästen mit Verzurrhaken oder -ösen
- Ein Wagen mit Bremserbühne, zwei Wagen ohne Bühne
- Leicht gealtert



L265040

GEALERT



Die bekannte Kulmbacher Mönchshof-Brauerei hatte in ihrer Glanzzeit etliche eigene Kühlwagen sowie zu Kühlwagen umgebaute Güterwagen in ihrem Besitz. Doch so bunt die Wagenmischung von z.B. ursprünglichen lbs, lbpls, Ichrs, Glmhs oder Hbis auch war – zwei Dinge hatten sie alle gemeinsam: Die typische blaue Farbe und den markanten, großen weißen Schriftzug auf den Seiten.

Gedekelter Güterwagen, Kühlwagen-Umbau, „Kulmbacher Mönchshof-Bräu“, eingestellt bei der DB, Betriebszustand ca. 1977, Betriebs-Nr. 083 4 971-0 , Lüp 81 mm.



- Mit Bretterwänden, glattem Dach und Sprengwerk
- Mit Bremserbühne
- Leicht gealtert



L265034

GEALERT



Viele gedeckte Güterwagen der DB wurden umgebaut oder /und anderen Zwecken zugeführt, wenn sie keine Verwendung mehr fanden. Bei dem Bahndienstwagen der DGT (Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH) handelt es sich um einen ehemaligen, älteren Gbs²⁴⁵, dem man nachträglich Verzurrhaken und ein glattes Dach spendierte. Der Wagen war im Bahnhof Königsborn beheimatet und bekam seine letzte Revision im Jahr 2011.

Gerätewagen der DGT, Maschinenpool der Deutschen Bahngruppe, ehem. Gbs²⁴⁵, Betriebszustand 2004, Betriebs-Nr. 092 3 253-9 , Lüp 78 mm.

- Mit glatten Wänden
- Ohne Bühne
- Leicht gealtert



4-achsiger Kühlwagen, Bauart TThs 43 (Berlin) / lachs⁴¹⁷

1942 sollten für den Gefriergut-Transport neue 4-achsige Kühlwagen entwickelt werden, mit Korbbogendach und Dacheisluken. Die ersten Prototypen hatten ein Ladegewicht von 36 Tonnen, ihre Ladelänge betrug zweimal 5.930 mm, die Länge über Puffer 16.700 mm. Die Fahrzeuge waren für eine Geschwindigkeit bis 120 km/h zugelassen. Durch den Krieg unterbrochen, wurde erst im Jahr 1949 wieder an den Wagen weitergebaut. Letztendlich entstanden allerdings lediglich 21 Wagen, deren Konstruktion über quer im Dach eingebaute Eisbehälter mit beidseitigen Ladeluken im Dach verfügte. Für den Transport von Gefriergut wurden die Eisbehälter im Dach mit Trockeneis beschickt, während man bei Frisch-Transporten über die in den Stirnwänden der beiden Kühlräume befindlichen und mit Wassereis gefüllten Behälter kühlen konnte.

Diesen 4-achsigen Exoten unter den Kühlwagen mit der Gattungsbezeichnung TThs Berlin 4002 bis 4022 war keine sehr lange Einsatzzeit beschieden – ein Großteil der bei der DB ab 1951 als TThs 43 geführten Fahrzeuge wurde bereits 1963 ausgemustert und nur wenige schafften es bis in die Epoche IV, wo sie bis 1977 ausgemustert wurden oder mit der Bezeichnung lachs⁴¹⁷ nur noch einige Jahre für diverse Getränke-Hersteller unterwegs waren.

L265650



Damit Güterwagen von und nach Westberlin verkehren konnten und nicht von der DR (DDR) zurückgewiesen wurden, sah sich die noch junge DB gezwungen, diese Wagen mit „DR Brit.-US-Zone“ zu kennzeichnen. Diese Anschriften blieben teilweise bis Mitte 1956 auf den Wagen.

4-achsiger Kühlwagen,
Bauart TThs Berlin der DB,
Beschriftung „DR Brit.-US-Zone“,
Betriebszustand 1950,
Betriebs-Nr. 4008, Lüp 103 mm.



L265652

GEALERT



Der Wagen mit der Betriebs-Nr. 864 0 000-3 fuhr nach einigen Umbauten zusammen mit einem weiteren Wagen seiner Art noch bis Ende der 80er-Jahre für „STAATLICH FACHINGEN“, er war stationiert im Bf Fachingen.

- Gealert und mit Ausbesserungsflecken
- Vorbildgerecht übermalte Bremsecken

4-achsiger Kühlwagen,
Bauart lachs⁴¹⁷, „STAATL. FACHINGEN“,
eingestellt bei der DB,
Betriebszustand 1983,
Betriebs-Nr. 864 0 000-3 [P],
Lüp 103 mm.



L265653



4-achsiger Kühlwagen,
Bauart TThs 43 der DB,
„TRANSTHERMOS“,
Betriebszustand 1961,
Betriebs-Nr. 308 109,
Lüp 103 mm.



4-achsiger Selbstentladewagen für Schüttgüter, speziell für Getreide, Bauart Uagpps

Die 4-achsigen, mit Y25-Drehgestellen ausgestatteten Uagpps wurden speziell für den Transport von nässe-empfindlichen hygroskopischen Schüttgütern (Granulate) entwickelt, also z.B. für Getreide wie Raps, Sonnenblumenkerne, Weizen, Mais oder Sojabohnen. Einige werden aber auch mit chemischen Düngemitteln beladen. Das Ladevolumen beträgt zumeist ca. 80 m³. Die Wagen besitzen einen Innenanstrich, der für Lebensmittel geeignet ist. Die Wagen-Konstruktion ermöglicht eine Öffnung der Schiebedächer für die Beladung per Schütt-Trichter von oben oder auch für eine Beladung vom Boden aus. Die Schwerkraft-Entladung geschieht schlagartig gleismittig über drei Paare von Schütt-Vorrichtungen, die durch Drehen des Bedienungs-Mechanismus an der Wagenseite gesteuert werden, in den Raum unter den Wagen. Die Schütt-Vorrichtungen sind entweder mit Verschluss-Klappen oder Schiebern ausgerüstet, für die Öffnung ist eine Eisenstange nötig.

Diese sehr robusten Getreidewagen sieht man in ganz Europa fahren, sehr oft auch in Ganzzügen. Die ersten Exemplare wurden in den 80er-Jahren für Bulgarien gebaut. Seitdem wuchs die Zahl an (z.B. von Transwagon Burgas, Fauvet Girel oder Kolowag) gebauten Wagen stetig – hauptsächlich für osteuropäische Länder. Viele Uagpps wechseln sehr oft den Besitzer und sie werden inzwischen in häufig wechselnden Lackierungen von unzähligen europäischen Firmen eingesetzt – entweder aus eigenem Bestand oder als Leihfahrzeuge. Sie fahren sogar sehr oft noch lange mit den Logos der vorherigen Besitzer oder Betreiber. Dementsprechend bunte Züge können auch auf der Modellbahn-Anlage zusammengestellt werden.



Muster aus ersten Formteilen

L265900

NEUHEIT 2025



Selbstentladewagen für Schüttgüter, 4-achsig, Bauart Uagpps, „WAGONS MAINTENANCE“, eingestellt von Wagons Maintenance in den Niederlanden, Betriebs-Nr. 934 5 030-2, Betriebszustand 2021, LüP 96 mm.

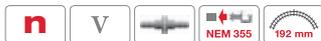


L265901

NEUHEIT 2025



Selbstentladewagen für Schüttgüter, 4-achsig, Bauart Uagpps, „Burgt EUROTREIN“, eingestellt von Loko Trans in der Slowakei, Betriebs-Nr. 933 5 047-2 [P], Betriebszustand 2006, LüP 96 mm.

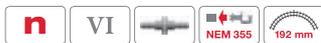


L265902

NEUHEIT 2025



Selbstentladewagen für Schüttgüter, 4-achsig, Bauart Uagpps, „NPE“, eingestellt von Wagon Care in den Niederlanden, Betriebs-Nr. 9345 036-4 [P], Betriebszustand 2013, LüP 96 mm.



L265903

NEUHEIT 2025



Selbstentladewagen für Schüttgüter, 4-achsig, Bauart Uagpps, „Loko Trans“, eingestellt von Loko Trans in Tschechien, Betriebs-Nr. 934 3 053-2 [P], Betriebszustand 2006, LüP 96 mm.



L260220

NEUHEIT 2025



2-teiliges Set Selbstentladewagen für Schüttgüter, 4-achsig, Bauart Uagpps der BDZ (Bulgarische Staatseisenbahn), Betriebs-Nrn. 9338 885-8 und 9338 897-3, Betriebszustand 2006, LüP je Wagen 96 mm.

• Vorbildgerecht unterschiedliche Farbausführungen



L260221

NEUHEIT 2025



2-teiliges Set Selbstentladewagen für Schüttgüter, 4-achsig, Bauart Uagpps, „WAGON CARE“, eingestellt von Loko Trans in der Slowakei, Betriebs-Nrn. 933 5 116-5 [P] und 933 5 128-0 [P], Betriebszustand 2007, LüP je Wagen 96 mm.



L260222

NEUHEIT 2025



2-teiliges Set Selbstentladewagen für Schüttgüter, 4-achsig, Bauart Uagpps, „RAIL 4 CHEM/Loko Trans“, eingestellt von Loko Trans in der Slowakei, Betriebs-Nrn. 933 5 009-2 [P] und 933 5 018-3 [P], Betriebszustand 2006, LüP je Wagen 96 mm.

• Vorbildgerecht unterschiedliche Farbausführungen



L260223

NEUHEIT 2025



2-teiliges Set Selbstentladewagen für Schüttgüter, 4-achsig, Bauart Uagpps der BDZ (Bulgarische Staatseisenbahn), Betriebs-Nrn. 933 9 242-1 und 933 9 244-7, Betriebszustand 2006, LüP je Wagen 96 mm.

• Vorbildgerecht unterschiedliche Farbausführungen



L260224

NEUHEIT 2025



2-teiliges Set Selbstentladewagen für Schüttgüter, 4-achsig, Bauart Uagpps „GRAWACO“, eingestellt von Wagon Care in den Niederlanden, Betriebs-Nrn. 9345 011-2 und 9345 029-4, Betriebszustand 2012, LüP je Wagen 96 mm.



L260229

NEUHEIT 2025



2-teiliges Set Selbstentladewagen für Schüttgüter, 4-achsig, Bauart Uagpps „NACCO“, eingestellt von der Naccorail in Deutschland, Betriebs-Nrn. 9338 097-0 [P] und 9338 171-3 [P], Betriebszustand 2010, LüP je Wagen 96 mm.



4-achsige Kesselwagen

Ab 1941 wurden etwa 1400 Leichtbau-Drehgestell-Kesselwagen der Bauart Deutz gebaut und bei der DRG eingestellt. Im Zweiten Weltkrieg waren jedoch gewaltige Mengen an Kraftstoff von Deutschland aus zu den vielen Frontabschnitten zu transportieren. Deshalb wurden von verschiedenen Hersteller-Firmen ab 1942 Probserien eines neuen Einheits-Drehgestell-Wagens gebaut und geliefert.

In Serie wurden daraufhin von 1943 bis 1947 etwa 1300 Wagen dieser Einheits-Bauart mit 480 hl und 630 hl Tankinhalt produziert, die der Deutzer Bauart in vielen Punkten ähnlich sind. Die letzten Wagen wurden direkt an die Deutsche Shell geliefert. Nach Kriegsende befanden sich beide Bauarten in ganz Europa im Einsatz und fuhren bis in die Epoche V hinein. Im Ausland fahren sie z. T. heute noch, in Deutschland sind sie z. B. noch als Dienstwagen oder Wasserwagen zu finden.

L260114



Die Kesselwagen 972 3 009-4 und 972 3 105-0 – jeweils Baujahr 1943 – waren ursprünglich Bestandteile des im Bw Seelze beheimateten Wasserversorgungszuges Nr. 10, sie bildeten die Löschwasser-Reserve bei erhöhter Waldbrandgefahr. Beide Wagen wurden im AW Paderborn im Mai/Juni 1991 gelb umlackiert und für den ab 1992 im Rbf Seelze stationierten Feuerlöschzug „Wilhelm Köhler“ als Wasserwagen umgerüstet. Seinen Namen erhielt dieser Zug nach dem ehemaligen Leiter der Bahnfeuerwehr des Aw Leinhausen, Wilhelm Köhler.

Der komplette Zug bestand aus diesen beiden Wasserwagen und einem Löschmittelwagen (aus einem der früheren Tunnelrettungszüge), der mit Pumpen ausgestattet und mittig zwischen beiden angeordnet war. So konnte bei Bränden entlang der Schiene oder bei Waldbränden auf je 48.000 Liter Wasser in den Wasserwagen und 20.000 Liter im Löschmittelwagen gleichzeitig zugegriffen werden. Die letzte HU erhielten beide Wagen 1997, im Jahr 2000 wurden sie ausgemustert und befinden sich seitdem bei der Bundesschule des THW in Hoya, wo sie zu Übungszwecken verwendet werden.

2-teiliges Set „Löschzug Wilhelm Köhler“, bestehend aus zwei 4-achsigen Kesselwagen der DB AG, Ausführung als Wasserwagen, Deutzer Bauart, Betriebs-Nrn. 972 3 009-4 und 972 3 105-0, Betriebszustand 1992, Lüp je Wagen 75 mm.

- Mit 480-hl-Kessel



Original-Foto



L260116



2-teiliges Set, bestehend aus zwei 4-achsigen Kesselwagen der NS (Niederländische Staatsbahn), Einheits-Bauart, Betriebs-Nrn. 500 804 [P] und 500 814 [P], Betriebszustand 1952, Lüp je Wagen 78 mm.

- Mit 480-hl-Kessel



L260115

GEALERT



Die Schweizer Bundes-Tankanlagen Zollikofen (B.T.A.) besaßen nach dem Krieg neben den eigenen 4-achsigen Kesselwagen der Einheits- und der Deutzer Bauart auch ehemalige DRB-Wagen, die allerdings in den 50er-Jahren auf Grund schlechter Erfahrungen hinsichtlich genügender Festigkeit in bestimmten Bereichen umfassend verstärkt wurden. Einige wurden dabei komplett neu lackiert, andere jedoch nur teilweise. Unser Set stellt zwei solche Wagen dar.

2-teiliges Kesselwagen-Set „BTA“, eingestellt bei der SBB-CFF, bestehend aus einem 4-achsigen Kesselwagen, Deutzer Bauart, Betriebs-Nr. 531077 [P] und einem 4-achsigen Kesselwagen, Einheits-Bauart, Betriebs-Nr. 531051 [P], Betriebszustand 1958, LüP je Wagen 78 mm.

- Mit 630-hl-Kessel
- Verwitterter Betriebszustand



L265965



4-achsiger Kesselwagen,
Bauart Uahw ZZw der DR,
Einheits-Bauart,
Betriebs-Nr. 725 1027-8,
Betriebszustand 1969,
LüP 78 mm.

- Mit 480-hl-Kessel



L265966



4-achsiger Kesselwagen,
„Fuchs Mineralölwerk GmbH Mannheim“,
Einheits-Bauart,
Betriebs-Nr. 774 3 125-6 [P],
eingestellt bei der DB,
Betriebszustand 1979,
LüP 78 mm.

- Mit 630-hl-Kessel



L265973



4-achsiger Kesselwagen,
„Ambrosoli & Villa Domodossola“,
Einheits-Bauart,
Betriebs-Nr. 506 700 [P],
eingestellt bei der FS,
Betriebszustand ca. 1960,
LüP 78 mm.

• Mit 480-*hl*-Kessel



L265974



4-achsiger Kesselwagen,
„AVIA“, Einheits-Bauart,
Betriebs-Nr. 075 0 025-2 [P],
eingestellt bei der SBB-CFF,
Betriebszustand ca. 1972,
LüP 78 mm.

• Mit 480-*hl*-Kessel



Separat montiertes
Firmenschild



Foto: © Karl Gebele

L265985

4-achsiger Kesselwagen,
„Österreichische Mineralölverwaltung Wien“,
Deutzer Bauart, Betriebs-Nr. 537 383 [P],
eingestellt bei der ÖBB,
Betriebszustand ca. 1962,
LüP 78 mm.

- Mit 630-*hl*-Kessel



L265986

4-achsiger Kesselwagen,
„VTG“, Einheits-Bauart,
Betriebs-Nr. 075 0 080-2 [P],
eingestellt bei der DB,
Betriebszustand ca. 1988,
LüP 78 mm.

- Mit 630-*hl*-Kessel





Umbau-Bahndienstwagen

Ab 1970 wurden bei der DB moderne Bahndienstwagen benötigt. Mangels zuvor verwendeter geeigneter Personen-Spenderwagen wurde auf die in großer Anzahl vorhandenen Fahrgestelle der Güterwagen-Bauart Gbs²⁴⁵ zurückgegriffen. Es blieb aber am Ende beim Umbau einer Kleinserie von insgesamt 58 Wagen. Gebaut wurden (u.a. im DB-Ausbesserungswerk Offenburg) ein Bürowagen der Bauart 412, 17 Wohn-Schlafwagen der Bauart 433, 14 Wohn-Schlafwagen der Bauart 434, 22 Wohn-Werkstattwagen der Bauart 440 sowie je ein Aufenthaltswagen (Bauart 450), ein Küchenwagen (Bauart 505), ein Küchenbeiwagen (Bauart 519) und ein Aufenthalts-Umkleidewagen (Bauart 583). Die meisten der Wagen stehen heute noch im Dienst, teilweise auch bei Privatfirmen.

L265039

Umbau-Bahndienstwagen,
Bauart Bürowagen⁴¹² der DB,
ozeanblau,
Betriebszustand 1987,
Betriebs-Nr. 956 0 008-1,
LüP 78 mm.

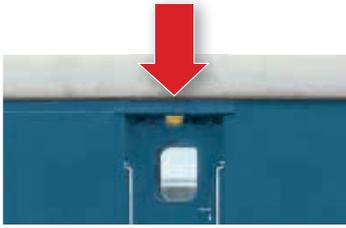


Die beiden Abbildungen zeigen die unterschiedlichen Seiten des Modells.



Für alle Umbau-Bahndienstwagen gilt:

LEDs eingebaut



Praktisch: Als Lampen sind über den Einstiegstüren bereits warm-weiße LEDs eingesetzt (und im Innern befindet sich eine anschlussfertige Beleuchtungsplatine), die der geschickte Bastler als Außenbeleuchtung für den nachts an der Baustelle abgestellten Wagen nutzen kann. Die Platine muss nur noch angeschlossen werden.

Jalousien beiliegend



Zur Darstellung unterschiedlicher Betriebs-Situationen liegen den Umbau-Bahndienstwagen zehn Jalousien bei, 5 Stück im geschlossenen und 5 Stück im halb geschlossenen Zustand. Diese können in die Fenster-Ausschnitte eingedrückt werden. So kann das Modell – ganz wie beim Vorbild – mit ganz geöffneten, mit teils halb oder ganz geschlossenen oder (z.B. im abgestellten Zustand) auch mit komplett geschlossenen Jalousien dargestellt bzw. eingesetzt werden, wobei das Toilettenfenster sowie beim Vorbild als auch beim Modell generell keine Jalousie besitzt.

L265051

Umbau-Bahndienstwagen, Bauart Wohnschlafwagen⁴³³ der DB Bahnbau, ozeanblau, Betriebszustand 1999, Betriebs-Nr. 956 0 015-6, LüP 78 mm.



L265054

Umbau-Bahndienstwagen, Bauart Wohnschlafwagen⁴³³ der Schwebbau GmbH & Co. KG, Betriebszustand 2004, Betriebs-Nr. 092 3 740-5, LüP 78 mm.



L265058

Umbau-Bahndienstwagen, Bauart Wohnschlafwagen⁴³³ der DB, ozeanblau, Betriebszustand 1988, Betriebs-Nr. 956 0 038-8, LüP 78 mm.



L265063

Die RWE Energy AG entstand bei der Umstrukturierung des RWE-Konzerns im Oktober 2003. Durch sie wurde u. a. der Betrieb der ihr zugehörigen Netze von Strom, Gas und Wasser in den Regionen koordiniert. Hauptsitz war Dortmund, die dem Unternehmen untergeordnete RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH unterhielt u. a. den Privat-Bauwagen mit der Betriebs-Nr. 092 3 040-0.

Umbau-Bahndienstwagen, Ausführung als Privat-Bauwagen der RWE, Betriebszustand 2006, Betriebs-Nr. 092 3 040-0 [P], eingestellt bei der DB AG, LüP 78 mm.



Schlüsselfertig – Gebäude für Ihre Anlage

Unsere LILIPUT-Gebäude sind bereits fix und fertig lackiert und realistisch gestaltet für den direkten Einsatz auf Ihrer Anlage. Durch teilweise beiliegende Beschriftungsbögen zum Ausschneiden können Sie selbst bestimmen, wie und wo Ihre Gebäude beschriftet werden – auch individuelle, selbstgestaltete Beschriftungen sind somit möglich. Dadurch sind Ihrer Fantasie und den Einsatzmöglichkeiten kaum noch Grenzen gesetzt.

L967001

Imbiss-Bude / Döner-Stand

Typische kleine Verkaufs-Bude, wie sie überall vorkommen kann – sowohl in der Großstadt als auch in eher ländlichen Gegenden. Einsetzbar von Epoche III bis heute. Beschriftungsbogen mit Motiven als Imbiss-Bude oder als Döner-Stand liegt bei (ab Epoche IV).

Abmessungen ca. (B x T x H) 16,5 x 15 x 22 mm.



L967003

Gleiswaage

Kleine Holzhütte als Gleiswaage nach österreichischem Vorbild, mit separatem Übergangsteil zum Gleis, so dass die Hütte auch für andere Zwecke eingesetzt werden kann, z.B. als Gartenhütte usw. – nicht nur für Österreich! Ein Signalmast mit Signal zum Aufstecken nach österreichischem Vorbild liegt als feines Ätzteil bei und kann je nach Wunsch lackiert werden. Einsetzbar von Epoche II bis heute, je nachdem, ob das Signal eingesetzt wird oder nicht.

Abmessungen Hütte ca. (B x T x H) 23 x 18 x 27 mm (mit Signal).

Abmessungen Steg ca. (B x T x H) 28 x 6 x 2 mm.



L967005

Lande- und Badesteg, 2 Stück

Nahezu an jedem See oder größerem Weiher bzw. stehendem Gewässer findet man sie: Hölzerne Stege, auf denen man vom Ufer entweder zum Boot gelangen kann oder die man einfach nur zum Baden oder Angeln nutzt. Einsetzbar für alle Epochen.

Abmessungen ca. (B x T x H) 64,8 x 6,5 x 4,2 mm.



L967007

Bahnhof Fügen, Zillertalbahn, Österreich – Bahnhofsgebäude

Der Bahnhof Fügen ist sicher bei vielen Österreich-Urlaubern ebenso bekannt wie bei den Anwohnern der Region. Das Gebäude zeigt den aktuellen Zustand des Bahnhofes, ist aber (mit anderer Werbung) einsetzbar von Epoche IV bis heute. Auch als einzelnes Haus oder für andere Zwecke verwendbar! Decals zur Beschriftung der Werbetafeln liegen bei.

Abmessungen ca. (B x T x H) 75,6 x 78,3 x 60,5 mm.



L967008

Bahnhof Fügen, Zillertalbahn, Österreich – Nebengebäude

Der Bahnhof Fügen ist sicher bei vielen Österreich-Urlaubern ebenso bekannt wie bei den Anwohnern der Region. Das Nebengebäude zeigt den aktuellen Zustand, ist aber (mit anderer Werbung) einsetzbar von Epoche IV bis heute. Auch als Lagerhaus oder für andere Zwecke verwendbar! Decals zur Beschriftung der Werbetafeln liegen bei.

Abmessungen ca. (B x T x H) 113,4 x 51,8 x 34,6 mm.



Abbildung des kompletten Bahnhofs Fügen, gebildet aus L967007 und L967008



L967012

Ladegut: Kessel, gealtert

Geeignet z.B. zum Einsatz auf Flach- oder Schwerlastwagen.
Abmessungen: ca. (L x B x H) 38 x 18 x 19 mm.



NEUHEIT 2025

GEALTERT

Abbildung zeigt Deko-Muster

L967401

Ladegut: Stahlplatten

2 Stück, gealtert, angerostete Optik, mit unterschiedlich farbigen Verzurrbändern. Fertig zum Einsatz auf Coiltransportwagen, aber auch geeignet für andere Flach- oder Rungenwagen.
Abmessungen: je ca. (L x B x H) 77,6 x 15,2 x 4 mm.



GEALTERT

L967400

Ladegut: Maybach-Panzermotoren

6 Stück, gealtert. Fertig zum Einsatz auf Flach- oder Rungenwagen.
Abmessungen: je ca. (L x B x H) 10,1 x 6,9 x 9 mm.



GEALTERT

Stromabnehmer DBS 54

Die Stromabnehmer (gemeinhin auch „Pantographen“ genannt) mit der Bezeichnung **DBS 54 (Doppelschleifstück-Bahn-Stromabnehmer, Entwicklungsjahr 1954)** wurden bei der DB in verschiedenen Varianten mit kleinen Änderungen bei vielen Elektrolokomotiven und auch als Prüfstromabnehmer bei Bahndienstfahrzeugen verwendet. Mit ihnen ist beim Vorbild ein Betrieb (mit einem Stromabnehmer) bis 160 km/h möglich.

Der 275 kg schwere DBS 54 besteht aus einem Grundrahmen, der mit Hilfe von vier Isolatoren am Lokomotivdach befestigt ist. Auf der linken und rechten Seite des Grundrahmens sitzt je eine Schere. Wälzlager (mit Kupferdrähten überbrückt) sorgen für die zur Höhenregulierung nötige Beweglichkeit. Auf den Scheren sitzt eine federnd gelagerte Wippe mit zwei Schleifstücken. Zum Heben und Senken besitzt er Federn, für die Schleifstücke wird Hartkohle verwendet.

Im Normalbetrieb wird jeweils der hintere Stromabnehmer der Lok benutzt. Der vordere Stromabnehmer wird dann eingesetzt, wenn hinter der Lok Wagen laufen, die durch Funkenflug gefährdet sind (z. B. Kesselwagen mit Benzin, Gas u. a.) oder solche, die Güter befördern, die möglichst wenig verschmutzt werden sollen (z. B. Autotransportwagen). Bei Doppeltraktion dürfen nur die jeweils äußeren Stromabnehmer benutzt werden, um den Druck auf die Fahrleitung besser zu verteilen.

Verwendbar sind die Stromabnehmer DBS 54 u.a. bei E 10, BR 103 (i.d.R. kurze Version), BR 112 (112 485 bis 504), BR 140, BR 141, BR 701/702, BR 704 und anderen.

L969200

Stromabnehmer DBS 54, rot



L969201

Stromabnehmer DBS 54, grau



Sehr filigran gearbeiteter Stromabnehmer zur Verwendung an Fahrzeugen aller Marken. Eine Anleitung zur Montage sowie eine Bohrschablone liegen bei.
Mit Isolatoren.
Ohne elektrische Funktion.

L967997

Klarsichtbox für N-Fahrzeuge, kurz

Universal-Klarsichtbox für Spur-N-Fahrzeuge. Mit Unterteil und Deckel sowie neutralem LILIPUT-Karton-Einschieber. Universal-Inlay aus schwarzem Hartschaum-Material, bestehend aus dünnem Bodenteil und dickem Oberteil zum Selbstzuschneiden.

L967997:

Abmessungen ca. (L x B x H) 161 x 62 x 33 mm.

Box komplett mit Einschieber



Box ohne Einschieber

L967998

Klarsichtbox für N-Fahrzeuge, lang

L967998:

Abmessungen ca. (L x B x H) 222 x 62 x 33 mm.

Box komplett mit Einschieber



Box ohne Einschieber

L969870

Universal-Zurüst-Set für Pufferbohlen

Endlich gibt es ein Universal-Zurüst-Set für Spur-N-Fahrzeuge jeglicher Art, das keine Wünsche mehr offen lässt! An einem Kunststoff-Spritzling finden Sie alle Teile, Leitungen und Haken, die zum Zurüsten der Pufferbohlen von Loks, Triebfahrzeugen und Wagen benötigt werden. Das Set ist (mit kleinen Kompromissen) für alle Epochen von Epoche II bis heute verwendbar.

Im Set enthaltene Teile:



Allen künftigen LILIPUT-N-Triebfahrzeugen liegt dieses Set automatisch bei. Für alle, die sich ihre Pufferbohlen von Loks und Wagen selbst zurüsten wollen, liegt eine Information bei, welchen Durchmesser die entsprechenden Bohrungen in der Pufferbohle haben müssen. Durch entsprechende Formgebung halten die Teile dann nach dem Einstecken entsprechend in der Bohrung und sollten von hinten mit einem flüssigen, geeigneten Kleber verklebt werden.

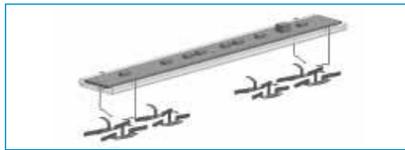
Innenbeleuchtungen für LILIPUT-Personenwagen



Für N-Personenwagen bietet LILIPUT eine LED-Innenbeleuchtung an, die mit vier Radkontakten, vier Kontaktbügeln und mit Flackerschutz durch einen eingebauten Kondensator ausgestattet ist. Die gelben LEDs geben ein vorbildgerechtes Glühlampenlicht (vorwiegend für Wagen der Epochen II bis III), die weißen LEDs geben ein vorbildgerechtes Neonlampenlicht (vorwiegend für Wagen der Epochen IV bis VI) wieder.

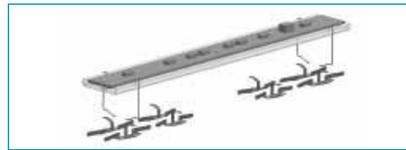
L968940 Gelbe LEDs für Drehgestell-Wagen

Innenbeleuchtung, mit gelben LEDs für Wagen mit Drehgestellen, Leuchtstab 100 mm lang, „Glühlampenlicht-Effekt“.



L968945 Weiße LEDs für Drehgestell-Wagen

Innenbeleuchtung, mit weißen LEDs für Wagen mit Drehgestellen, Leuchtstab 100 mm lang, „Neonlampenlicht-Effekt“.



Haftreifen

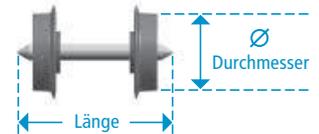
Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Durchmesser	Inhalt / Stück
L969380		Haftreifen	4,1 mm	4
L969381		Haftreifen	7,6 mm	4
L969382		Haftreifen	5,5 mm	4
L969383		Haftreifen	4,4 mm	4

Faltenbalg (für alle bisherigen Schnellzug-/Packwagen in Spurweite N)

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Farbe	Inhalt / Stück
L969930		Faltenbalg eingezogen	schwarz	1
L969931		Faltenbalg ausgezogen	schwarz	1

Drehgestell-Haltebolzen

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Farbe	Inhalt / Stück
L969600		Drehgestell-Haltebolzen	schwarz	4



Wagen-Radsätze

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Durchmesser	Länge	Norm	Inhalt / Stück
L969300		Scheibenradsatz, niedrig	5,6 mm	14,7 mm	NEM 311.1	2
L969301		Spurkranzhöhe 0,55 mm				50
L969304		Speichenradsatz, standard	5,6 mm	14,7 mm	NEM 311	2
L969305		Spurkranzhöhe 0,8 mm				50
L969310		Scheibenradsatz, standard	5,6 mm	14,7 mm	NEM 311	2
L969311		Spurkranzhöhe 0,8 mm				50
L969312		Scheibenradsatz für Großraumgüterwagen	4,55 mm	14,7 mm	NEM 311	2

Kupplungen / Stabfedern

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Norm	Inhalt / Stück
L969100		N-Standard Kupplungskopf	NEM 357	5
L969101				50
L969130		N-Kurzkupplungsdeichsel Typ 1 mit Kupplungsaufnahme	NEM 355	2
L969150		N-Stabfeder 15 mm für Kurzkupplungsdeichsel	-	10

Brückenstecker

L968002	L968003
	
Standard-Brückenstecker für Next18-Schnittstelle	Brückenstecker für Next18-Schnittstelle mit Schaltung zum Vermeiden von „LED-Blitzen“

Puffer zum Austauschen

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Maße	Farbe	Form	Inhalt / Stück
L969881		Hülsenpuffer-Set	Ø 2,4 mm	schwarz	rund	2 x flach, 2 x gewölbt
L969882		Stangenpuffer-Set	Ø 2,4 mm	schwarz	rund	2 x flach, 2 x gewölbt
L969885		Puffer-Set	2,7 mm x 2,2 mm	schwarz	eckig	4 x flach



Foto: © Peter Meier



L999300

Metall-Scheibenradsatz

Inhalt: 4 Metall-Scheibenradsätze, Ø 31,4 mm.
Zum Austausch der Radsätze von anderen
Fabrikaten nach NEM 313.



L999304

Metall-Speichenradsatz

Inhalt: 4 Metall-Speichenradsätze, Ø 31,4 mm.
Zum Austausch der Radsätze von anderen
Fabrikaten nach NEM 313.



L999100

Standard-Kupplungskopf

Inhalt: 1 Kupplung komplett.
Zum Austausch von
Klauenkupplungen.

Liebe Modellbaufreunde,

was gibt es Schöneres als sich seine „kleine Welt“ zu schaffen? Planungsgeschick und Kreativität sind gefragt wenn es darum geht, eine Modellbahnanlage oder ein Diorama „zum Leben zu erwecken“. WOODLAND SCENICS bietet für die unterschiedlichen Baugrößen und Maßstäbe eine Palette an vielfältigen und kreativen Produkten um Ihre Züge, Fahrzeuge und Figuren wirkungsvoll in äußerst realistisch wirkenden Landschaften in Szene zu setzen. Gestalten Sie Landschaften, Seen, Flüsse und Wege nach Ihren eigenen Vorstellungen. Anregungen dazu finden Sie auf den nächsten drei Seiten.

Ihrer Phantasie sind hierbei keine Grenzen gesetzt, wenn z.B. die Fahrzeuge Ihrer Modelleisenbahnanlage durch Landschaften mit saftigen Wiesen, endlosen Wäldern oder steilen Gebirgen mit reißenden Bächen fahren.

WOODLAND SCENICS wartet hier mit einem umfangreichen Programm auf. Bestellen Sie einfach den aktuellen Katalog bei Ihrem Fachhändler und sehen Sie selbst, welche tollen Möglichkeiten zur Landschaftsgestaltung Ihnen WOODLAND SCENICS bietet.



Scenic Accents®

Scenic Accents von WOODLAND SCENICS komplettiert Ihre Anlagen durch handbemalte, detaillierte Figuren für verschiedene Spurgrößen. Die Figuren bringen Leben in die Landschaft und sind ein echter Hingucker. Die Neuheiten in diesem Jahr umfassen sowohl verschiedene Tiere (Ziegen, eine Schafherde, Vögel und Nester, Enten und Schwäne, Gänse und Hühner, ein Hunderudel sowie Hunde und Katzen) als auch saisonale Aktivitäten wie rodelnde Kinder oder Badende am Strand. Zum Befestigen empfehlen wir den Scenics Accents Kleber.



Built-&-Ready

Die Gebäude der Built-&-Ready-Serie sind hochdetailliert und handbemalt. Durch fein ausgearbeitetes Inventar und Zubehör entstehen realistische Miniaturen. Einige Gebäude besitzen zusätzliche Funktionen und Eigenschaften wie z. B. Just Plug-Funktionen (siehe Seite 151).



Das „Moonlight Motor Court“ (oben) – ein Modell, welches in 3 Spurgrößen erhältlich ist – besteht aus 4 Gebäuden und dem Werbeschild an der Straße. Die Gebäude sind sowohl im Außenbereich reichlich ausgestattet als auch jeweils im Innenraum detailliert ausgearbeitet.

Die „Cozy Cabin“ (unten) zeichnet sich durch sehr hohe Detaillierung aus. Die Beleuchtung ist vorinstalliert, ein Bärenfell vor dem prasselnden Kaminfeuer, Jagdgewehr und -Trophäen, Schaukelstuhl, Zinngeschirr und weitere Accessoires erzeugen eine gemütliche Atmosphäre.



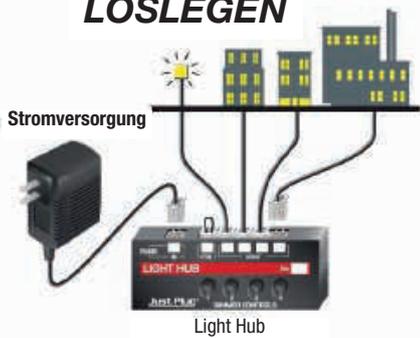


Just Plug

Lassen Sie Ihre Anlage und Dioramen erstrahlen – Just Plug bietet eine einfache und schnelle Lösung für realistische Beleuchtungen. Das modulare System lässt sich kombinieren und erweitern und ermöglicht es, Lampen, Gebäude, Autos, Ampeln usw. leuchten zu lassen.

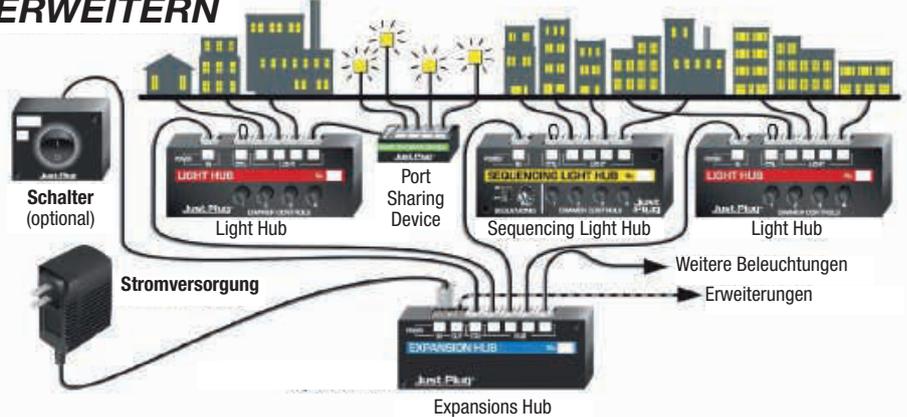


LOSLEGEN



Mit dem Just Plug Netzteil (oder entsprechender Stromversorgung) können Sie die Verteiler betreiben

ERWEITERN



WOODLAND SCENICS feiert 50-jähriges Jubiläum!

Bereits seit 1975 liefert WOODLAND SCENICS nun schon Zubehör für den Landschaftsbau in bester Qualität.

WOODLAND SCENICS bietet Ihnen die besten Möglichkeiten, Ihre Anlagen und Dioramen vielfältig und realitätsnah nach Ihren Wünschen zu gestalten.

Besuchen Sie die WOODLAND SCENICS Homepage oder den YouTube-Kanal mit vielen Anleitungen und Tipps, damit Ihr Projekt gelingt.



Die Bedeutung der Symbole

	Spurweite H0 1 : 87		Gleichstrom-Fahrzeug mit eingebautem ESU Digital-Decoder
	Spurweite H0e 1 : 87		Empfohlener Mindestradius 204 mm (H0)
	Spurweite N 1 : 160		Empfohlener Mindestradius 360 mm (H0)
	Gartenbahn		Empfohlener Mindestradius 420 mm (H0)
	Epoche (Beispiel Epoche VI)		Empfohlener Mindestradius 192 mm (N)
	Neukonstruktion/Formvariante		Empfohlener Mindestradius 225 mm (N)
	Neue Farbvariante		Zweilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd
	Fahrzeug-Gehäuse aus Metalldruckguss		Dreilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd
	Fahrzeug teilweise aus Metalldruckguss		Dreilicht/Zweilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd
	Motor mit Schwungrad		Zweilicht-LED-Spitzensignal weiß / rot mit der Fahrtrichtung wechselnd
	Haftreifen		Dreilicht-LED-Spitzensignal weiß / rot mit der Fahrtrichtung wechselnd
	Vorbereitet für den Einbau eines Rauchgenerators		Ein- / ausschaltbare Zweilicht-LED-Spitzensignalbeleuchtung
	Digitale Schnittstelle (6-polig, nach NEM 651)		Ein- / ausschaltbare Dreilicht-LED-Spitzensignalbeleuchtung
	Digitale Schnittstelle (8-polig, nach NEM 652)		Zweilicht-LED-Spitzensignal (Dauerlicht)
	Digitale Schnittstelle (21-polig, nach NEM 660)		Dreilicht-LED-Spitzensignal (Dauerlicht)
	Digitale Schnittstelle (Next18, nach NEM 662)		Mit Inneneinrichtung
	Vorbereitet für den Einbau von Sound-Decoder und Lautsprecher		Vorbereitet für den Einbau einer Innenbeleuchtung
	Sound-Decoder und Lautsprecher eingebaut		Eingebaute Innenbeleuchtung, bei Triebwagen ein- / ausschaltbar
	Elektrisch leitende Kurzkupplungskinematik zwischen Lok/Tender bzw. Triebzüge		Eingebaute Zugschlussbeleuchtung
	Elektronische Kupplung		Austausch-Radsätze für Wechselstrom-Betrieb optional bei LILIPUT erhältlich
	Kurzkupplungskinematik		Fahrzeug für Wechselstrombetrieb
	LILIPUT-Kurzkupplung		Wechselstrom-Fahrzeug mit eingebautem ESU Digital-Decoder
	Kupplungsaufnahme nach NEM 362		Fahrzeug mit Wechselstrom-Radsatz nach NEM 340 ausgestattet
	Kupplungsaufnahme nach NEM 355		Volle Funktionalität für Märklin M-Gleis nicht garantiert



LILIPUT

Die Welt der Modelleisenbahn

 **Symbol-Erklärungen finden Sie auf der Innenseite**

Wichtige Information! LILIPUT-Ersatzteil- und Reparatur-Service

Liebe Modellbahner und LILIPUT-Kunden,

bitte wenden Sie sich für Ersatzteile und Reparaturen Ihrer LILIPUT-Modelle an folgende Adresse:

LILIPUT-Service
Robert-Stolz-Str. 6
D - 85591 Vaterstetten
Tel: +49 (0) 81 06 / 30 32 96
Fax: +49 (0) 81 06 / 37 99 695
E-Mail: info@liliput-ersatzteile.de
Shop: www.liliput-ersatzteile.de

Sie erreichen die freundlichen Mitarbeiter des LILIPUT-Service telefonisch:
Mo., Mi., Do., Fr. jeweils von 8.00 bis 16.00 und Di. von 17.00 bis 19.00 Uhr.

Wir möchten Sie herzlichst bitten, Ihre Ersatzteil-Bestellung oder Ihren Reparatur-Auftrag ausschließlich dorthin zu richten. Sie erhalten ausschließlich von dort Ersatzteile und/oder Reparaturen der Marke LILIPUT, da in Altdorf kein Service-Mitarbeiter zur Verfügung steht, der Ihren Auftrag entgegennehmen kann. Wir bitten hierfür um Ihr Verständnis.

Die Abrechnung an Sie erfolgt dann direkt über den LILIPUT-Service. Natürlich steht Ihnen unser LILIPUT-Service bei technischen Rückfragen ebenso gerne zur Verfügung.

Selbstverständlich können Sie sich nach wie vor auch an Ihren Fachhändler wenden, der dann eine Reparatur für Sie abwickeln kann oder Ersatzteile nach korrekter Angabe Ihrer Ersatzteil-Nummern für Sie bestellen kann.

Bei Umtausch oder Reparaturen im Rahmen von Garantie- bzw. Gewährleistungsfällen wenden Sie sich bitte ausschließlich an Ihren Fachhändler.

Vielen Dank für Ihr Verständnis,

Ihr BACHMANN- / LILIPUT-Team aus Altdorf



LILIPUT

Die Welt der Modelleisenbahn

Fragen Sie Ihren Händler nach weiterem Informations-Material der Marken von Bachmann Europe Plc oder fordern Sie dieses direkt bei uns an.

Ihr Fachhändler:



5 026368 2025 16

L020251 · Kostenlos



BACHMANN
Europe plc
Quality Since 1833

Bachmann Europe Plc · Niederlassung Deutschland · Am Umspannwerk 5 · 90518 Altdorf bei Nürnberg
Tel: +49 (0) 91 87/97 22 - 0 · Fax: +49 (0) 91 87/97 22 22 · www.liliput.de · bachmann@liliput.de

Änderungen, Liefermöglichkeiten und alle Rechte vorbehalten. Daten, Maßangaben und Abbildungen ohne Gewähr. Nachdruck, auch auszugsweise verboten.
Printed in Germany. Copyright Bachmann Europe Plc, Niederlassung Deutschland.