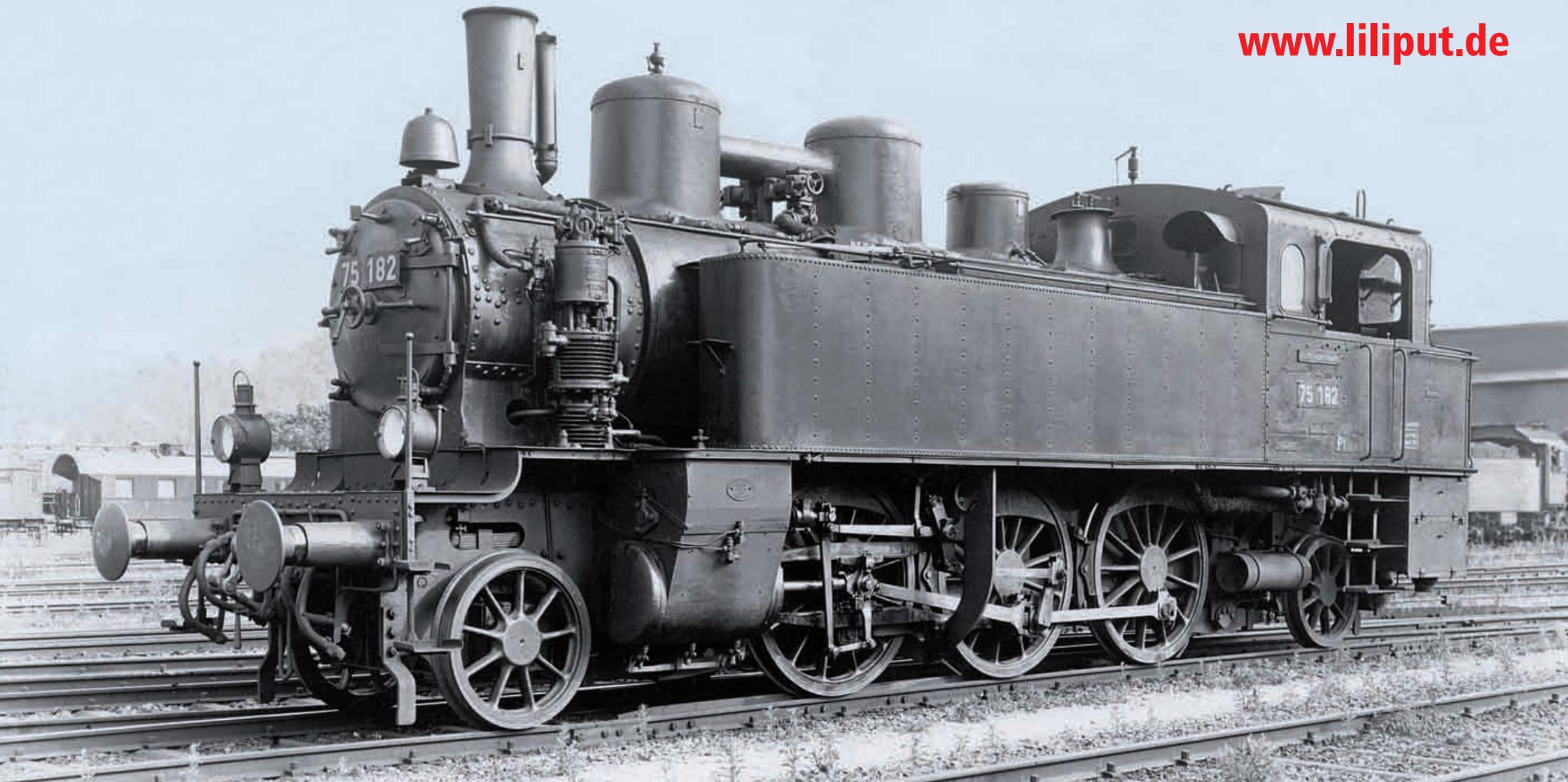


2012 Neuheiten · New items



LILIPUT

www.liliput.de



Die Welt der Modelleisenbahn

H0 / H0e / N / Gartenbahn

Limitierte Auflage: Stromlinien-Schnellzuglokomotive Baureihe 05 mit Frontführerstand

*Mit eingebautem Sound-Decoder und Lautsprecher. Gehäuse aus Metalldruckguss. Auslieferung in hochwertiger Holzkiste.
Installed sound decoder and loud speaker. Presented in a wooden box.*



Mit loktypischen Geräuschen: Turbogebläse zur Kohlenstaubfeuerung • Lok- und Schaffnerpfeif Kurvenquietschen • Bremsgeräusche • viele weitere Geräusche

L131542



Stromlinien-Schnellzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 05, Lok-Nr. 05 003, DR, Epoche II

Gehäuse, Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metall-druckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, Haftreifen, **mit eingebautem Sound-Decoder (21-polig, ESU) und Lautsprecher**, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 am Tender, für Rauchgenerator vorbereitet (über Decoder schaltbar), **ein-/ausschaltbares Dreilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd**, empf. Mindestradius 360 mm, LüP 310 mm.

L131543



Stromlinien-Schnellzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 05, Lok-Nr. 05 003, DR, Epoche II

für das **Mittelleiter-Wechselstromsystem**. Ein-/ ausschaltbare **Spitzenbeleuchtung**. **Wechselstrom-Räder nach NEM 340**. Im Übrigen identisch mit L131542.

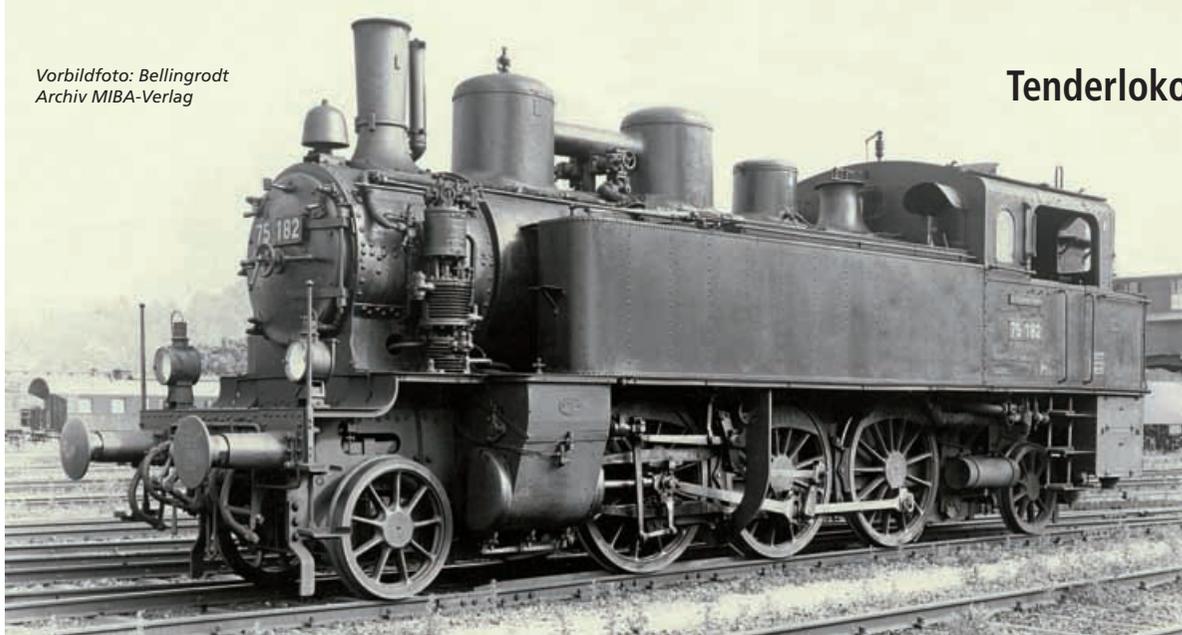
Streamlined express locomotive with tender, class 05, Loco-No. 05 003, DR, Epoch II

Body, chassis, rods and wheels of die cast metal, 5-pole, skew-wound motor with flywheel, drive unit in tender, traction tyres, **with installed sound-decoder (21-pin, ESU) and loud speaker**, coupling shaft as per NEM 362 on tender end, can take a smoke generator (switchable from the decoder), **triple headlights LED can be turned on/off alternating with the direction of travel**, recommended minimum radius 360 mm, l.o.b.: 310 mm.

Streamlined express locomotive with tender, class 05, Loco-No. 05 003, DR, Epoch II

for the **three rail AC system**. With fitted digital decoder (21-pole, ESU). Headlights can be turned on/off. **Standard NEM 340 AC wheels**. Otherwise identical to L131542.





L131181 Tenderlokomotive, Baureihe 75¹⁻³ Bad VI b, DRG, Epoche II



Gehäuse, Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Haftreifen, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder, vorbereitet für Lautsprechereinbau, Kurzkuppelungsmechanik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, für Rauchgenerator vorbereitet, Zweilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LüP 135 mm.

Tank locomotive, class 75¹⁻³ Bad VI b, DRG, Epoch II

Body, chassis and wheels of die cast metal, 5-pole, skew-wound motor with flywheel, traction tyres, digital interface for plug-in 21 pole decoder, prepared for loud speaker installation, coupling shaft as per NEM 362, prepared for smoke generator, double headlights LED alternating with the direction of travel, recommended minimum radius 360 mm, i.o.b.: 135 mm.

L131186 Tenderlokomotive, Baureihe 75¹⁻³ Bad VI b, DRG, Epoche II



für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Ein-/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung. Wechselstromräder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L131181.

Tank locomotive, class 75¹⁻³ Bad VI b, DRG, Epoch II for the three rail AC system. With fitted digital decoder (21-pole, ESU). Headlights can be turned on/off. Standard NEM 340 AC wheels. Otherwise identical to L131181.

L131182 Tenderlokomotive, Baureihe 75¹⁻³, ehemalige Bad VI b, DB, Epoche III



Dreilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd. Weitere epochentypische Änderungen und Beschriftungen gegenüber dem Modell L131181 nachgebildet. Im Übrigen identisch mit L131181.

Tank locomotive, class 75¹⁻³, former Bad VI b, DB, Epoch III Triple LED headlights alternating with the direction of travel. Modifications and inscriptions relating to the epoch in comparison to model L131181 have been taken into consideration. Otherwise identical to L131181.

L131187 Tenderlokomotive, Baureihe 75¹⁻³, ehemalige Bad VI b, DB, Epoche III



für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Ein-/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung. Wechselstromräder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L131181 bzw. L131182.

Tank locomotive, class 75¹⁻³, former Bad VI b, DB, Epoch III for the three rail AC system. With fitted digital decoder (21-pole, ESU). Headlights can be turned on/off. Standard NEM 340 AC wheels. Otherwise identical to L131181 respectively L131182.

Die Badische VI b war die erste deutsche Tenderlokomotive mit der Achsfolge 1'C1'. Sie wurde von Maffei für die Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen entwickelt, um den Betrieb unter anderem auf der Höllentalbahn zu verbessern. 1900 wurden 15 Exemplare noch als Nassdampfmaschinen in Dienst gestellt. Bis 1908 folgten weitere acht Serien mit etwa 100 Maschinen. Auffallend an diesen Loks war das Verbindungsrohr zwischen den beiden Dampfdomen. Mit ihren 540 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h war sie für den Dienst auf Hauptstrecken bald zu schwach und wurde nach und nach von der stärkeren, sowie schnelleren und auch um ca. 1000 mm längeren Nachfolgerin, der Reihe VI c, verdrängt. Aber trotz alledem oder gerade deshalb verteilten sich diese Maschinen allmählich über ganz Deutschland. Von den 131 Lokomotiven wurden 122 von der Deutschen Reichsbahn übernommen und in die Baureihe 751-3 eingeordnet. In den Jahren 1921 und 1923 wurden nochmals weitere 42 Lokomotiven geliefert. In den Bestand der Deutschen Bundesbahn gelangten 117 Fahrzeuge. 1962 wurde mit der 75 299 schließlich auch die letzte Vertreterin dieser Maschinen ausgemustert. Die Deutsche Reichsbahn im Gebiet der DDR beheimatete sieben Maschinen, die bis 1965 ausgemustert wurden.

Komplette Neukonstruktion

Modell einer Lokomotive der Baureihe 75¹⁻³
Modell ähnlich späterem Liliput-Modell



The Baden VI b was the first German tender locomotive with the axle sequence 1'C1'. It was developed by Maffei for the Grand Ducal Baden State Railways in order to improve operations for example on the Höllen railway route. In 1900 there were still 15 serving as saturated steam locomotives. Another eight blocks of about 100 locomotives followed till 1908. Noteworthy on these locos was the connection pipe between the two steam domes. Generating 540 hp and a top speed of 80 km/h it soon became too weak for service on the main line routes and was gradually replaced by the more powerful, faster and also approximately 1000 mm longer successor the Class VIc. However, despite everything, or perhaps precisely because of this, the locomotives slowly became distributed throughout Germany. Of the 131 locomotives, 122 were taken on by the German State Railway and assigned the Class 75¹⁻³. Between 1921 and 1923 another block of 42 locomotives was delivered. The German Federal Railways obtained 117 of the vehicles. 1962 saw the last representative of this locomotive, the 75 299, finally withdrawn from service. Seven locos served with the German State Railways in Eastern Germany until finally decommissioned by 1965.

Güterzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 56²⁻⁸, DR, Epoche III

L131563



Güterzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 56²⁻⁸, Lok-Nr. 56 765, DR, Epoche III

Gehäuse, Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Haftreifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder, vorbereitet für Lautsprechereinbau, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Zweilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, für Rauchgenerator vorbereitet, empf. Mindestradius 360 mm, LüP 210 mm.

Goods train locomotive with tender, class 56²⁻⁸, Loco-No. 56 765, DR, Epoch III

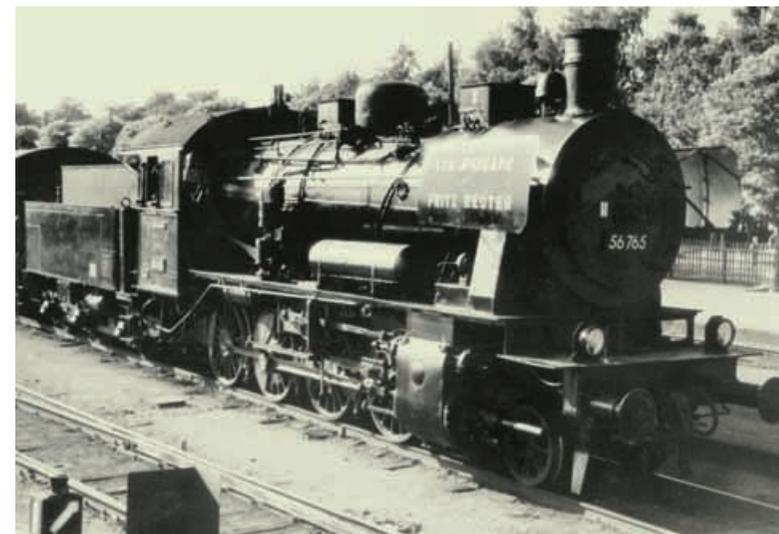
Body, chassis, rods and wheels of die cast metal, 5 pole, skew-wound motor with flywheel, traction tyres, close coupler between locomotive and tender, digital interface for plug-in 21-pin decoder, prepared for loud speaker installation, coupling shaft as per NEM 362, double headlights LED alternating with the direction of travel, recommended minimum radius 360 mm, l.o.b.: 210 mm.

Mit beschrifteten Windleitblechen



Eine Besonderheit im Bestand der DR war die 56 765, mit 3-domigem Kessel, davon einer mit versetztem Sandkasten, ohne Oberflächenvorwärmer und mit rundem Führerhaus. Die Windleitbleche der Bauart Witte waren nur an den Lokomotiven des Bw Heringsdorf auf der Insel Usedom anzutreffen.

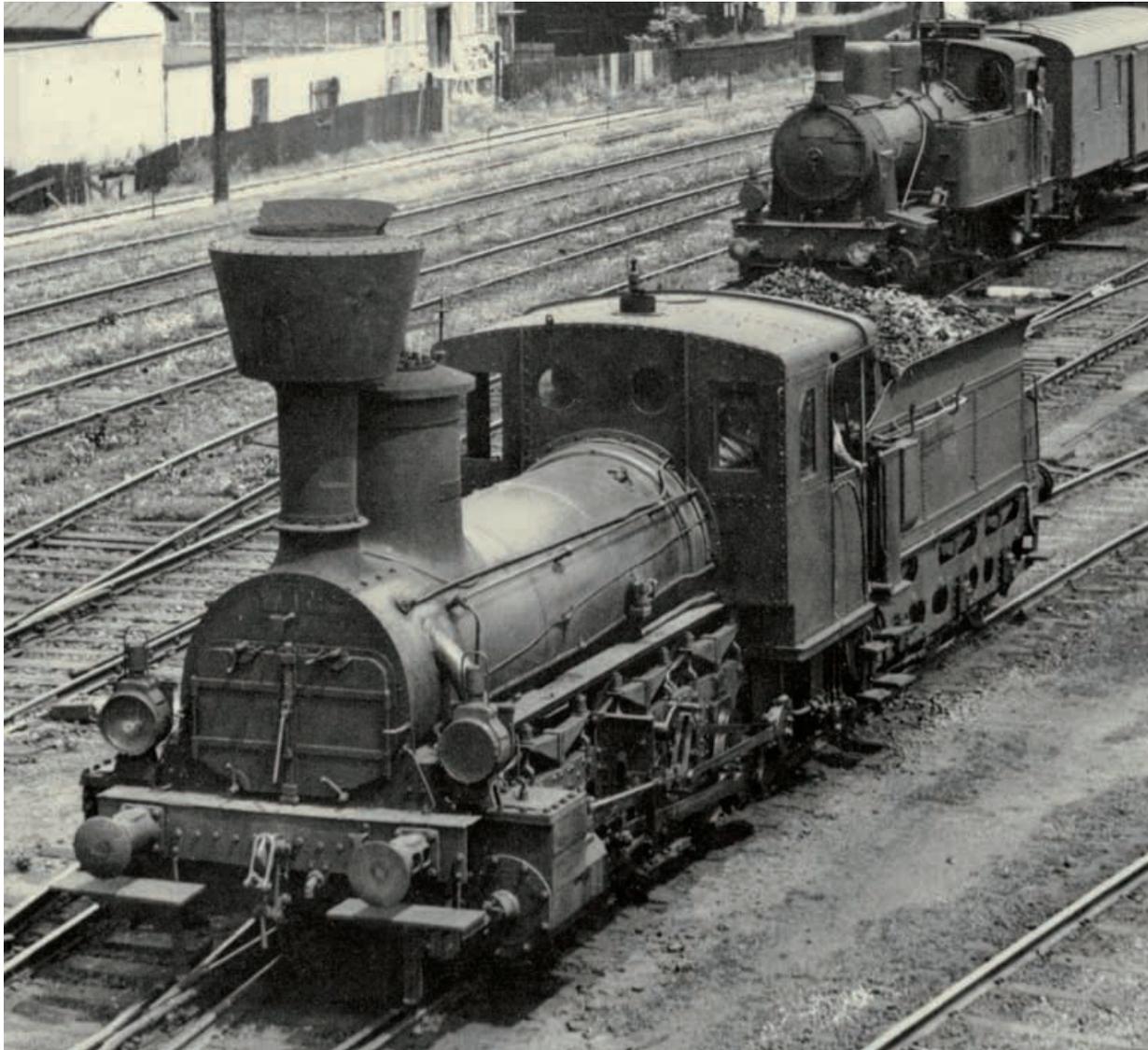
A feature of the rolling stock in Eastern Germany was the 56 765, with a three dome boiler and offset sand box without surface prewarmer and round cabin. The smoke deflectors of the Witte type were only found on the locomotives of the Heringsdorf depot on the island of Usedom.



Vorbildfoto:
Sammlung Dieter Wünschmann

Fritz Reuter war der mecklenburgische Heimatdichter des 19. Jahrhunderts. Er war nicht nur ein hervorragender und weithin bekannter Literat, sondern auch ein politisch aufgeklärter und fortschrittlicher Mensch. Zu seinen Hauptwerken gehört „Ut de Franzosentid“.

Fritz Reuter was the rural poet of the 19th century in Mecklenburg. He was not only an excellent and well known literary artist, but also politically enlightened and progressive. His major works included "Ut de Franzosentid".



Vorbildfoto:
Helmut Griebel

Für die „k.k. priv. südliche Staatseisenbahn-Gesellschaft“ wurden von der Lokomotivfabrik StEG ab 1860 mehr als 200 Exemplare von 3-achsigen Güterzuglokomotiven geliefert, welche bei dieser unter der Reihenbezeichnung 29 geführt wurden. Unter den ersten, 1860 abgelieferten Lokomotiven befand sich auch die heutige, seit 1925 bei der Graz-Köflacher-Bahn (GKB) beheimatete und betriebsfähig erhaltene Lok 671. Sie gilt als älteste betriebsfähig erhaltene Dampflokomotive der Welt, die – abgesehen von Instandhaltungsarbeiten – ununterbrochen im Einsatz stand. Die „671“ steht unter Denkmalschutz und wird auch heute noch vor Sonderzügen eingesetzt. Im Laufe ihrer inzwischen 151-jährigen Betriebsgeschichte wechselte sie zur BBÖ unter der Reihenbezeichnung 49 und in der Ära der Deutschen Reichsbahn erhielt sie die Baureihenbezeichnung 53.71.

Komplette Neukonstruktion

L131962     

Schleppenderlok, Baureihe 53.71, Lok-Nr. 53 7116, DR, Epoche II

Gehäuse, Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb in der Lokomotive, Haftreifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder, vorbereitet für Lautsprechereinbau, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Zweifach-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, für Rauchgenerator vorbereitet, empf. Mindestradius 360 mm, LüP 166 mm.

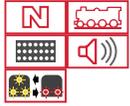
Locomotive with tender, class 53.71, Loco-No. 53 7116, DR, Epoch II

Body, chassis, rods and wheels of die cast metal, 5 pole, skew-wound motor with flywheel, traction tyres, close coupler between locomotive and tender, digital interface for plug-in 21-pin decoder, prepared for loud speaker installation, coupling shaft as per NEM 362, double headlights LED alternating with the direction of travel, can take a smoke generator, recommended minimum radius 360 mm, l.o.b.: 166 mm.

From 1860 onwards the "k.k. private Southern State Railway Company" received more than 200 3-axle goods locomotives from the locomotive factory StEG and gave them the class designation 29. Among the first locomotives delivered in 1860 was loco 671, which has been in service with the Graz-Köflacher-Bahn (GKB) since 1925 and is still in running condition today. It is considered the oldest operating steam locomotive in the world, which – apart from maintenance work – has been in uninterrupted service. The "671" has protected status and is only deployed these days as part of special trains. Over the course of its 151 year service history it changed to the BBÖ under the class designation 49 and in the German State Railway era received the class designation 53.71.

Diesellokomotive Baureihe 219, DB, Epoche IV

L132023



Diesellokomotive Baureihe 219, Lok-Nr. 219 001-5, DB, Epoche IV

Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schrägenuteter Motor mit Schwungmasse, Haftreifen, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Dreilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LÜP 188 mm.

L132033



Diesellokomotive Baureihe 219, Lok-Nr. 219 001-5, DB, Epoche IV

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Ein-/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung. Wechselstromräder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L132023.

L132024



Diesellokomotive Baureihe 219, Lok-Nr. 219 001-5, DB, Epoche IV

Mit eingebautem Lautsprecher und Sound-Decoder (21-polig, ESU). Ein-/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung. Im Übrigen identisch mit L132023.

L132034



Diesellokomotive Baureihe 219, Lok-Nr. 219 001-5, DB, Epoche IV

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Lautsprecher und Sound-Decoder (21-polig, ESU). Ein-/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung. Wechselstromräder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L132023.

Diesel locomotive class 219, Loco-No. 219 001-5, DB, Epoch IV

Chassis and wheels of die cast metal, 5 pole, skew-wound motor with flywheel, traction tyres, digital interface for plug-in 21-pin decoder, close coupling, coupling shaft as per NEM 362, triple headlights LED alternating with the direction of travel, recommended minimum radius 360 mm, i.o.b.: 188 mm.

Diesel locomotive class 219, Loco-No. 219 001-5, DB, Epoch IV

for the three rail AC system. With fitted digital decoder (21-pole, ESU). Headlights can be turned on/off. Standard NEM 340 AC wheels. Otherwise identical to L132023.

Diesel locomotive class 219, Loco-No. 219 001-5, DB, Epoch IV

With fitted loud speaker and sound decoder (21-pole, ESU). Headlights can be turned on/off. Otherwise identical to L132023.

Diesel locomotive class 219, Loco-No. 219 001-5, DB, Epoch IV

for the three rail AC system. With fitted digital decoder (21-pole, ESU). Headlights can be turned on/off. Standard NEM 340 AC wheels. Otherwise identical to L132023.

Gasturbinenaufsatz am Modell nachgebildet



Vorbildfoto: Evert Heusinkveld

Die Baureihe V 169 001 – ab 1968 bei der DB als 219 001-5 bezeichnet – war eine weitere Maschine mit elektrischer Zugheizung, die 1965 als Weiterentwicklung aus der V 160 entstand. Die V 169 war der Prototyp für Diesellokomotiven mit einer Gasturbine als Zusatzantrieb. Sie war bei der DB für den Einsatz auf bergigen Strecken vorgesehen. Die Gasturbine, die mit Dieselkraftstoff betrieben wurde, sollte zusätzliche Antriebskraft zum Anfahren von schweren Zügen oder auf Steigungen bereitstellen. Den Generator für die Heizung mit einer Zapfwelle aus dem Strömungsgetriebe anzutreiben, hat sich bei der V 169 bewährt und wurde für die späteren Serienlokomotiven der Baureihen 218 und 210 übernommen. Ebenso wurde die grundsätzliche Brauchbarkeit des Zusatzantriebs mit Gasturbine bewiesen. Dieser Antrieb wurde später analog in den Serienloks mit Gasturbine der Baureihe 210 angewendet.

The class V 169 001 – from 1968 designated as 219 001-5 by German Railways – was another locomotive with electrical train heating that was a further development of the V 160. The V 169 became the prototype for diesel locomotives with a gas turbine as an ancillary drive unit. German Railways intended to operate it on mountain routes. The gas turbine ran on diesel fuel and was meant to provide additional traction to handle heavy trains or when negotiating inclines. The generator for the heating with a power takeoff was powered by the fluid transmission and proved its worth on the V 169, being used for the later series locomotives on the classes 218 and 210. It also demonstrated the fundamental utility of the ancillary drive combined with a gas turbine. This drive was later used analogously in the series locos with gas turbine on the Class 210.



Modell einer Lok der Baureihe 219. Ähnliche Abbildung zu späterem Liliput-Modell.

Diesellokomotive Baureihe 753, DB, Epoche V

Am 28. April 1989 wurden die beiden Prototyplokomotiven der Diesellokbaureihe 217 001 und 217 002 offiziell zu Bahndienstfahrzeugen für den innerdienstlichen Zweck erklärt, womit eine Änderung der Nummern in 753 001 und 753 002 erfolgte. Beide

Lokomotiven waren bereits seit 1974 häufig für Test- und Messfahrten im Zusammenhang mit der Erprobung von Fahrzeugen herangezogen worden, um zum Beispiel als Bremslokomotive zu fungieren. Die Umbenennung hatte daher rein formellen Charakter.

L132029



Diesellokomotive Baureihe 753, Lok-Nr. 753 002-5, DB, Epoche V

Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Haftreifen, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder, Kurzkupplungs kinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Dreilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LÜP 188 mm.

Diesel locomotive class 753, Loco-No. 753 002-5, DB, Epoch V

Chassis and wheels of die cast metal, 5 pole, skew-wound motor with flywheel, traction tyres, digital interface for plug-in 21-pin decoder, close coupling, coupling shaft as per NEM 362, triple headlights LED alternating with the direction of travel, recommended minimum radius 360 mm, l.o.b.: 188 mm.

L132039



Diesellokomotive Baureihe 753, Lok-Nr. 753 002-5, DB, Epoche V

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Ein-/ aus-schaltbare Spitzenbeleuchtung. Wechselstromräder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L132029.

Diesel locomotive class 753, Loco-No. 753 002-5, DB, Epoch V

for the three rail AC system. With fitted digital decoder (21-pole, ESU). Headlights can be turned on/off. Standard NEM 340 AC wheels. Otherwise identical to L132029.



Vorbildfoto: Copyright © Jens Kolbe

On 28th April 1989 the two prototype locomotives of the diesel loco class 217 001 and 217 002 were officially declared as service vehicles for internal purposes, a change in the numbers being effected to 753 001 and 753 002. Both locomotives have already

called on since 1974 for test and measuring purposes in connection with the testing of vehicles and have acted, for example, as a braking locomotive. The renaming thus had a purely formal character.

Diesel-Gepäcktriebwagen Epoche II



Vorbildfoto: Sammlung Helmut Brinker. Original von Carl Bellingrodt, 16.3.1938, Bahnhof Kreuzberg/Ahr. Die Beschriftung des abgebildeten Fahrzeugs entspricht nur teilweise dem späteren Liliput-Serienmodell.

L133031



Diesel-Gepäcktriebwagen VT 10 002, DR, Epoche II

Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Haftreifen, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Zweilicht-LED-Spitzenignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LüP 242 mm.

Diesel baggage railcar VT 10 002, DR, Epoch II

Chassis and wheels of die cast metal, 5 pole, skew-wound motor with flywheel, traction tyres, digital interface for plug-in 21-pin decoder, close coupling, coupling shaft as per NEM 362, double headlights LED alternating with the direction of travel, recommended minimum radius 360 mm, l.o.b.: 242 mm.

Im Jahre 1930 beschaffte die Deutsche Reichsbahngesellschaft drei Güter-Triebwagen mit den Betriebsnummern 10 001 bis 10 003. Sie wurden vorzugsweise im Stückgut-Schnellverkehr eingesetzt. Die zunächst rotbraun lackierten Wagen hatten dasselbe Antriebskonzept wie z.B. die Triebwagen VT 857-859, die auch bei der Waggonfabrik Wismar hergestellt wurden. Die Wagen waren mit einem Triebdrehgestell und einem Laufdrehgestell ausgestattet. Der Motor war mit dem Getriebe direkt auf dem Drehgestell montiert. Die Kraftübertragung erfolgte mit Kuppelstange und Blindwelle. Zur DB kamen noch alle drei Triebwagen und wurden als VT 69 900-902 bezeichnet. Im Jahre 1962 wurde der letzte Triebwagen ausgemustert.

L133036



Diesel-Gepäcktriebwagen VT 10 002, DR, Epoche II

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Ein-/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung. Wechselstromräder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L133031.

Diesel baggage railcar VT 10 002, DR, Epoch II

for the three rail AC system. With fitted digital decoder (21-pole, ESU). Headlights can be turned on/off. Standard NEM 340 AC wheels. Otherwise identical to L133031.

In 1930, the German Imperial Railway Company procured three goods railcars with the fleet numbers 10 001-10 003. They were earmarked predominantly for fast transport of general cargo. Initially given a red brown livery, the cars had the same drive concept as, for example, the railcar in the VT 857-859 class, which was also manufactured by the carriage factory in Wismar. The cars were fitted with a traction bogie and an unpowered bogie. The engine was fitted with the gears directly on the bogie. The power transmission was effected by means of coupling rod and jack-shaft. All three railcars came to the DB and were re-designated VT 69 900-902. The last railcar was decommissioned in 1962.

Ellok Baureihe E 10, erste Vorserienlok

Die E 10 001, Vorbild für das Liliput Modell, wurde am 23.8.1952 ausgeliefert. Nach intensiven Erprobungen wurde diese Lok am 3.1.1953 dem Verkehr übergeben und zunächst beim Bw München Hbf beheimatet. Die Lok war auch auf der Deutschen Verkehrsausstellung 1953 in München zu sehen. Bis zum 22.2.1955 war sie in München, dann kam sie zum Bw Nürnberg Hbf, wo sie bis zu ihrer Ausmusterung am 26.6.1975 blieb. In den letzten Jahren war sie hauptsächlich vor Nahverkehrszügen, aber auch vor Güterzügen zu sehen.

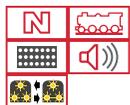
Die E 10 001 ist die Basis für die späteren Serienloks E 10, E 40 und E 41. Bedauerlicherweise wurde die E 10 001 im AW Kassel zerlegt. Diese Loks haben mehr als vier Jahrzehnte das Erscheinungsbild der DB geprägt.

The E 10 001, on which the Liliput model is based, was delivered on 23rd August 1952. Following intensive testing the locomotive entered service on 3rd January 1953 and was initially housed at Bw Munich Hbf. The locomotive was also on display at the German Transport Exhibition in Munich in 1953. It stayed in Munich until 22nd February 1955 when it moved to the Bw Nürnberg Hbf, also the place of its withdrawal from service on 26th June 1975. In its final years it was mainly deployed for local passenger trains, but also goods train traffic. Unfortunately the E 10 001 was broken up at Aw Kassel. The E 10 001 is the basis for the later series locomotives E 10, E 40 and E 41.

Unterschied zum bisherigen Liliput Modell L132520: Dreilicht-Spitzensignal, Pufferwarnanstriche, Indusi, grau-aluminiumfarbenedes Dach, überarbeitete Drehgestellblenden und Heizscheiben.



L132521



Elektrolokomotive Baureihe E 10, Lok-Nr. 10001, DB, Epoche III

Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schrägenuteter Motor mit Schwungmasse, Haftreifen, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder, umschaltbar auf Oberleitung, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Dreilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LÜP 185 mm.

Electric locomotive class E 10, Loco-No. 10 001, DB, Epoch III

Chassis and wheels of die cast metal, 5 pole, skew-wound motor with flywheel, traction tyres, digital interface for plug-in 21-pin decoder, switchable to overhead line, close coupling, coupling shaft as per NEM 362, triple headlights LED alternating with the direction of travel, recommended minimum radius 360 mm, l.o.b.: 185 mm.

L132526



Elektrolokomotive Baureihe E 10, Lok-Nr. 10001, DB, Epoche III

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Ein-/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung. Wechselstromräder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L132521.

Electric locomotive class E 10, Loco-No. 10 001, DB, Epoch III

for the three rail AC system. With fitted digital decoder (21-pole, ESU). Headlights can be turned on/off. Standard NEM 340 AC wheels. Otherwise identical to L132521.



Schleptenderlokomotiven A 3/5-700



Knapp ein Jahr vor der Verstaatlichung der Privatbahnen konnte die JS (Jura-Simplon Bahn) 1902 ihre zwei A 3/5 231 und 232 in Betrieb nehmen. Die von SLM gebauten Loks Nr. 703 bis 809 wurden zwischen 1904 und 1909 an die SBB geliefert. Zwei weitere Maschinen Nr. 810 und 811 folgten 1913 mit Brotankessel. Die Loks wurden mit 4- oder 3-achsigen Tender geliefert. Die formschönen Heißdampf-Vierzylinder-Verbundloks waren beim Lokpersonal dank der ruhigen „De Glehn“-Laufeigenschaften sehr beliebt und sowohl vor Schnellzügen wie vor Güterzügen anzutreffen. Die letzten Loks wurden Ende der 50-er Jahre ausgemustert. Eine Lok blieb der Nachwelt erhalten. Die A 3/5-705 der SBB Historic: Mit einer Leistung von 1360 PS, einem Gewicht von 106 t und einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h trifft man sie heute noch vor Sonderzügen.

L131972



Schleptenderlokomotive, A 3/5-700, Lok-Nr. 705, SBB, Museumslok, Epoche V

Gehäuse, Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggewundener Motor mit Schwungmasse, Antrieb in der Lok, Haftreifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder, vorbereitet für Lautsprechereinbau, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Dreilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, für Rauchgenerator vorbereitet, empf. Mindestradius 360 mm, LÜP 217 mm.

Steam locomotive with tender, A3/5-700, Loco-No. 705, SBB, museum loco, Epoch V

Body, chassis and wheels of die cast metal, 5-pole, skew-wound motor with flywheel, traction tyres, close coupler between loco and tender, digital interface for plug-in 21 pole decoder, prepared for loud speaker installation, coupling shaft as per NEM 362, triple headlights LED alternating with the direction of travel, prepared for smoke generator, recommended minimum radius 360 mm, i.o.b.: 217 mm.



L131977



Schlepptenderlokomotive, A3/5-700, Lok Nr. 705, SBB, Museumslok, Ep. V für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Ein-/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung Wechselstromräder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L131972.

Steam locomotive with tender, A3/5-700, Loco-No. 705, SBB, museum loco, Ep. V for the three rail AC system. With fitted digital decoder (21-pole, ESU). Headlights can be turned on/off. Standard NEM 340 AC wheels. Otherwise identical to L131972.



Elektrischer Regional-Triebwagen, RABe, Typ FLIRT

L133999



Elektrischer Regional-Triebwagen, RABe 524, Typ FLIRT, SBB-CFF UNIRESO, 4-teilig, Epoche VI

Fahrgestell in den angetriebenen Einheiten aus Metall-druckguss, **zwei 5-polige, schräggenutete Motoren mit Schwungmasse**, jeweils 1 Motor vorbildgerecht in jedem Triebkopf vorn und hinten, umschaltbar auf Oberleitung, einschaltbare Stop-Funktion, Haftreifen, Kurzkupplungs-kinematik zwischen den Wagen, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder, vorbereitet für Lautsprecher-einbau, Dreilicht-LED-Spitzensignal weiß/rot wechselnd, **mit abschaltbarer LED-Innenbeleuchtung**, LüP 851 mm (Mittelpuffer).

Electric regional railcar, RABe 524, type FLIRT, SBB-CFF UNIRESO, 4 units, Epoch VI

Chassis in driven units of die cast metal, **two 5-pole, skew-wound motor with flywheel**, 1 motor in every drive car front and rear as in the original, switchable to overhead line, switchable stop function, traction tyres, close coupling kinematics between the coaches, digital interface for plug-in 21-pin decoder, prepared for loud speaker installation, triple headlights LED alternating with the direction of travel, white/red, **installed interior lighting can be turned on/off**, l.o.b.: 851 mm (central buffer).



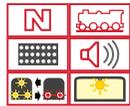
Nahverkehrs-Pendelzug-Set, Glarner Sprinter, 3-teilig



L133941

Nahverkehrs-Pendelzug, Typ DOMINO, Glarner Sprinter, 3-teilig, Epoche V

Das Set besteht aus 1 Triebwagen RBDc 560 NPZ, 1 Zwischenwagen B ohne WC und 1 Steuerwagen At NPZ. Fahrgestell in den angetriebenen Einheiten aus Metalldruckguss, **zwei 5-polige, schräggenutete Motoren mit Schwungmasse**, umschaltbar auf Oberleitung, einschaltbare Stop-Funktion, Haftreifen, stromführende Kurzkupplungskinematik zwischen den Wagen, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder, vorbereitet für Lautsprechereinbau, Dreilicht-LED-Spitzen-signal weiß/rot wechselnd, **mit abschaltbarer LED-Innenbeleuchtung**, LüP 859 mm.



Suburban commuter train, type DOMINO, Glarner Sprinter, 3 units, Epoch V

The set consists of 1 rail car RBDc 560 NPZ, 1 intermediate coach B without WC and 1 control cab At NPZ. Chassis in driven units of die-cast metal, **two 5 pole, skew-wound motor with flywheel**, switchable to overhead line, switchable stop function, traction tyres, power close coupling kinematics between the coaches, digital port for plug-in 21-pin decoder, prepared for loud speaker installation, triple headlights LED alternating with the direction of travel, white/red, **installed interior lighting can be turned on/off**, i.o.b.: 859 mm.



L133941

L133961

L133961



Elektrischer Doppelstocktriebzug, Typ KISS, SBB-ZVV, 4-teilig, Epoche VI

L133920

Elektrischer Doppelstocktriebzug, Typ KISS, SBB-ZVV, 4-teilig, Epoche VI

Fahrgestell in den angetriebenen Einheiten aus Metalldruckguss, **zwei 5-polige, schräggenutete Motoren mit Schwungmasse**, jeweils 1 Motor vorbildgerecht in jedem Triebkopf, umschaltbar auf Oberleitung, einschaltbare Stop-Funktion, **mit abschaltbare LED-Innenbeleuchtung**, Haftreifen, stromführende Kurzkupplungskinematik zwischen den Wagen, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder, vorbereitet für Lautsprechereinbau, Dreilicht-LED-Spitzen-signal weiß/rot wechselnd, LüP 1150 mm.



L133930

Elektrischer Doppelstocktriebzug, Typ KISS, SBB-ZVV, 4-teilig, Epoche VI

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Ein-/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung. Wechselstromräder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L133920.



Electric double decker railcar, type KISS, SBB-ZVV, 4 units, Epoch VI

Chassis in driven units of die cast metal, **two 5 pole, skew-wound motor with flywheel**, in every rail car front and rear as in the original, switchable to overhead line, switchable stop function, traction tyres, power conducting close coupling kinematics between the carriages, digital interface for plug-in 21-pin decoder, prepared for loud speaker installation, triple light LED headlight white/red alternating, **installed interior lighting can be turned on/off**, i.o.b.: 1150 mm.

Electric double decker railcar, type KISS, SBB-ZVV, 4 units, Epoch VI

for the three rail AC system. With fitted digital decoder (21-pole, ESU). Headlights can be turned on/off. Standard NEM 340 AC wheels. Otherwise identical to L133920.

L133921



Mittelwagen-Set, Typ KISS, SBB-ZVV, 2-teilig, Epoche VI

Das Set ergänzt den SBB-ZVV-Triebzug L133920 oder L133930 vorbildgerecht zu einer 6-teiligen Einheit. **Abschaltbare LED-Innenbeleuchtung**, für den Betrieb auf dem Mittelleiter-Wechselstromsystem liegen Austauschradsätze nach NEM 340 bei, stromführende Kurzkupplungskinematik zwischen den Wagen, LüP 575 mm.

Middle coaches set, type KISS, SBB-ZVV, 2 units, Epoch VI

The set supplements the SBB-ZVV drive car L133920 or L133930 to form a 6-part unit as in the original. **On/off LED interior lighting**, replacement wheels as per NEM 340 are included for the operation on the three rail AC system, power conducting close coupling kinematics between the carriages, i.o.b.: 575 mm.

passend zu L133941/51: Glarner Sprinter Mittelwagen-Set, 3-teilig



L133951

Glarner Sprinter, 3-teilig, Epoche V für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Ein-/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung. Wechselstromräder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L133941.



Glarner Sprinter, 3 units, Epoch V for the three rail AC system. With fitted digital decoder (21-pole, ESU). Headlights can be turned on/off. Standard NEM 340 AC wheels. Otherwise identical to L133941.

↑ L133961



Mittelwagen-Set, Typ DOMINO, Glarner Sprinter, 3-teilig, Epoche V

Das Set ergänzt die Nahverkehrs-Pendelzüge L133941 oder L133951 und besteht aus zwei Zwischenwagen AB mit WC und einem Zwischenwagen B ohne WC. **Abschaltbare LED-Innenbeleuchtung, für den Betrieb auf dem Mittelleiter-Wechselstromsystem liegen Austauschradsätze nach NEM 340 bei, stromführende Kurzkupplungskinematik zwischen den Wagen, LüP 568 mm.**

Middle coaches set, type DOMINO, Glarner Sprinter, 3 units, Epoch V

The set supplements the suburban commuter train L133941 or L133951 and consists of 2 intermediate cars AB with WC and 1 intermediate car B without WC. **On/off LED interior lighting, replacement wheels as per NEM 340 are enclosed for the operation on the three rail AC system, power conducting close coupling kinematics between the cars, l.o.b.: 568 mm.**



L133961

L133941

L133941



Vorbildfoto: Erik Schneider

Packwagen, Deutsche Reichsbahn (DR), Epoche III

Abteilwagen unterscheiden sich gegenüber „normalen“ Personenwagen dadurch, dass jedes Abteil eine eigene Tür auf beiden Seiten des Wagens hat. Die ersten Abteilwagen im 19. Jahrhundert bestanden aus mehreren auf ein Fahrgestell gesetzten Kabinen, ähnlich den Postkutschen. Abteilwagen mit Türen für jedes Abteil, ohne Verbindung zwischen den Abteilen, wurden bis Anfang des 20. Jahrhunderts gebaut. Nachteile dieser Bauart waren, dass Reisende während der Fahrt nicht die Toilette oder den Speisewagen aufsuchen konnten und das Zugpersonal bei der Fahrkartenkontrolle außen am Trittbrett des Wagens entlangklettern musste. Unzählige zwei-, drei- und vierachsige Abteilwagen waren vor allem in Deutschland und hier insbesondere bei den Preussischen Staatseisenbahnen verbreitet.

Compartment coaches differ from "normal" passenger coaches in that each compartment has its own door on both sides of the coach. The first compartment coach in the 19th century consisted of several cabins set on a single chassis, similar to the past coach. Compartment coaches with doors for each compartment, without connection between the compartments were built up until the early 20th century. The disadvantages of this type of design were that travellers could not visit the toilet or dining car during the journey and the train crew had to climb along the running board of the coach to check tickets. Countless two, three and four-axle compartment coaches were widespread especially in Germany, and in particular in this country with the Prussian State Railway.



L334409



Packwagen, DR, Epoche III
Pw3, 720-339. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungs kinematik, LÜP 148 mm.

Baggage van, DR, Epoch III
Pw3 720-339. Interior fittings, coupling shaft as per NEM 362, close coupling kinematics, l.o.b.: 148 mm.

Personenwagen, Deutsche Reichsbahn (DR), Epoche III



L334044



Personenwagen, 2. Klasse, DR, Epoche III
Bp 541-324. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungs kinematik, vorbereitet für Innenbeleuchtung L38951, LÜP 160 mm.

Passenger carriage, 2nd class, DR, Epoch III
Bp 541-324. Interior fittings, coupling shaft as per NEM 362, close coupling kinematics, prepared for interior lighting L38951, l.o.b.: 160 mm.



L334045



Personenwagen, 2. Klasse, DR, Epoche III
Bp 540-223. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungs kinematik, vorbereitet für Innenbeleuchtung L38951, LÜP 160 mm.

Passenger carriage, 2nd class, DR, Epoch III
Bp 540-223. Interior, coupling shaft as per NEM 362, close coupling kinematics, prepared for interior lighting L38951, l.o.b.: 160 mm.



L334046

Personenwagen, 2. Klasse, DR, Epoche III

Bp 542-219. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, vorbereitet für Innenbeleuchtung L38951, LüP 160 mm.



Passenger carriage, 2nd class, DR, Epoch III

Bp 542-219. Interior fittings, coupling shaft as per NEM 362, close coupling kinematics, prepared for interior lighting L38951, l.o.b.: 160 mm.



L334048

Personenwagen, 2. Klasse, DR, Epoche III

B 541-420. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, vorbereitet für Innenbeleuchtung L38951, LüP 160 mm.



Passenger carriage, 2nd class, DR, Epoch III

B 541-420. Interior fittings, coupling shaft as per NEM 362, close coupling kinematics, prepared for interior lighting L38951, l.o.b.: 160 mm.



Mit eingebauter LED-Zugschlussbeleuchtung

L334047



Personenwagen, 2. Klasse, DR, Epoche III

Btr 541-317

Mit Zugschlusslaternen, Traglastenabteil, Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, vorbereitet für Innenbeleuchtung L38951, LüP 160 mm.

Passenger carriage, 2nd class, DR, Epoch III

Btr 541-317

With train rear lights, luggage compartment, interior fittings, coupling shaft as per NEM 362, close coupling kinematics, prepared for interior lighting L38951, l.o.b.: 160 mm.

Packwagen, Epochen II und Epoche III

Mit der Einführung der vierachsigen Eilzugwagen (siehe Artikel L334565-67) und damit verbunden längerer Zuglaufwege wurden auch größere, dreiachsige Gepäckwagen erforderlich. Deshalb wurden 1902-03 insgesamt 31 Wagen mit Faltenbalg für den Schnell- und Eilzugdienst gebaut. 1908 folgte noch eine Serie von 68 Wagen nach gleicher Skizze, aber ohne Wagenübergänge, die die kleinen, noch aus dem 19. Jahrhundert stammenden Packwagen ersetzen sollten.

Die Faltenbälge wurden wohl in den zwanziger Jahren durch Scherengitter ersetzt, denn im Umzeichnungsplan von 1930 erscheinen sie als Pw3i-Bad 02, 03. Von den 31 gebauten Wagen schied der 116566 als letzter im September 1962 aus. Einige andere erlebten eine Wiedergeburt in Form der dreiachsigen Umbauwagen.

Vorbildfoto: Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg, Stuttgart, B 85 I-202 008.



Komplette Neukonstruktion

L334416



Packwagen, DRG, Epoche II

Pw3i Bad 03. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, LüP 163 mm.

L334418



Packwagen, DB, Epoche III

Badische Bauart, Pw3i Bad 03. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, LüP 163 mm.

Baggage van, DRG, Epoch II

Pw3i Bad 03. Interior fittings, coupling shaft as per NEM 362, close coupling kinematics, l.o.b.: 163 mm.

Baggage van, DB, Epoch III

Baden design, Pw3i Bad 03. Interior fittings, coupling shaft as per NEM 362, close coupling kinematics, l.o.b.: 163 mm.

Eilzugwagen, DRG, Epoche II



L334565



Eilzugwagen, 2. Klasse, DRG, Epoche II

Badische Bauart, B4i Bad 03
Inneneinrichtung, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, vorbereitet für Innenbeleuchtung L38941, LüP 208 mm.

Express coach, 2nd class, DRG, Epoch II

Baden design, B4i Bad 03
Interior fittings, close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, prepared for interior lighting L38941, l.o.b.: 208 mm.

Wagenmodell aus ersten Formteilen

Eilzugwagen, DRG, Epoche II

The introduction of the four-axle fast train coach (see L334565-67) and the longer distances associated with this generated the need for larger, three-axle baggage wagons. Consequently, a total of 31 wagons with gangway bellows for express and fast train services were built during the period 1902-03. In 1908 a series of 68 wagons followed according to the same plans, but without wagon gangways and intended to replace the baggage wagons from the 19th century.

The gangway bellows were probably replaced in the twenties by a folding grille as in the conversion plan of 1930 they appear as Pw3i-Bad 02, 03. Of the 31 wagons built, the 116566 was the last to go in September 1962. Some other experienced a rebirth in the form of the three-axle conversion wagon.

L334566



Eilzugwagen, 2./3. Klasse, DRG, Epoche II

Badische Bauart, BC4i Bad 02. Inneneinrichtung, Kurzkupplungs kinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, vorbereitet für Innenbeleuchtung L38941, LÜP 208 mm.

Express coach, 2nd/3rd class, DRG, Epoch II

Baden design BC4i Bad 02. Interior fittings, close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, prepared for interior lighting L38941, I.o.b.: 208 mm.



Wagenmodell aus ersten Formteilen

Die badischen Eilzugwagen mit Drehgestell und offener Plattform wurden ab 1902 gebaut. Allen Wagen gemeinsam war das badische Drehgestell vom Typ 1b mit 2500 mm Achsstand. Vom B4i wurden 24, vom BC4i wurden 10 und vom C4i wurden 34 Wagen in Dienst gestellt. Ein BC4i befindet sich im DGEG-Museum Neustadt an der Weinstraße, ein C4i ist im Museum Darmstadt-Kranichstein und wartet dort auf seine Wiederaufarbeitung.

L334567



Eilzugwagen, 3. Klasse, DRG, Epoche II

Badische Bauart, C4i Bad 02
Inneneinrichtung, Kurzkupplungs kinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, vorbereitet für Innenbeleuchtung L38941, LÜP 208 mm.

Express coach, 3rd class, DRG, Epoch II

Baden design C4i Bad 02
Interior fittings, close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, prepared for interior lighting L38941, I.o.b.: 208 mm.



Wagenmodell aus ersten Formteilen

Gütertransportwagen, Epochen II bis IV

Das neue U-Boot Set hat gegenüber den bisherigen Vorgängern andere Boots- und Wagennummern sowie eine neue Beschriftung am Oberschiff. Die Farbe unterscheidet sich ebenfalls. Das neue U-Boot zeigt den Auslieferungszustand der Werft.

The new submarine has a different number to its predecessors, as well as a new lettering on its top deck. The colour is also different. The new submarine is in its delivery state fresh from the shipyard.



L240069

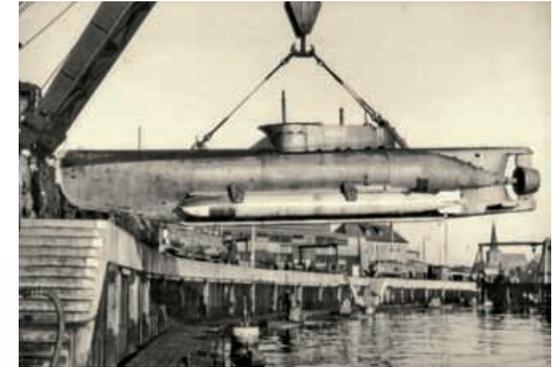
U-Boot-Transport, Wagen-Set, DR, Epoche II

Set 5 mit Schwerlastwagen SSyms Köln 14 530, beladen mit Klein-U-Boot Typ Seehund 329 und einem Flachwagen mit Bremserbühne Omm Linz 18 550, beladen mit 4 Torpedos, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Gesamtlänge: LüP 276 mm.



Das Boot auf dem Foto ist das U-Boot U 5049. Es wurde von der Germaniawerft in Kiel gebaut, am 21. Dezember 1944 an die Marine geliefert und mit der Übernahme offiziell in Dienst gestellt. Nach Durchlaufen des U-Boot-Abnahmekommandos in Kiel wurde es dem Lehrkommando 300 für Seehunde in Neustadt überstellt, wobei der Transport per Bahn erfolgte.

The boat in the photo is a U 5049 submarine. It was built by the Germania shipyard in Kiel, delivered to the German Navy and officially placed into service after acceptance on December 21, 1944. After passing through the submarine inspection unit in Kiel, it was assigned and shipped by rail to instructional unit 300 for Seehunde in Neustadt.



Das Vorbildfoto, der dazugehörige Text, sowie das Copyright stammen von Klaus Mattes, Autor der „Seehund-Dokumentation“

Wagon set, submarine transport, DR, Epoch II

Set 5 with heavy duty wagon SSyms Köln 14 530, loaded with small submarine of the type sea lion 329 and a flat wagon with brakeman's platform Omm Linz 18 550, loaded with 4 torpedos, close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, total l.o.b.: 276 mm.

L221214

Schwerlasttransporter der Bundeswehr, olivgrün, DB, Epoche IV

Samm 480 1538-6 Abklappbares Bremsergeland, Rungen zum Aufstecken, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Federpuffer, LüP 152 mm.



German Army heavy load transporter, olive green, DB, Epoch IV

Samm 480 1538-6 Fold away brake rail, insertable stanchions, close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, spring buffers, l.o.b.: 152 mm.

Mit neuer Betriebs-Nummer, Rungen zum Aufstecken



Mit Rungen zum Aufstecken und einem Rumppler-LKW als Ladegut

L235754 N

Flachwagen mit Bremserhaus, DRG, Epoche II

SSI 80 072 Köln mit Steckrungen und einen Rumppler-LKW IA-88795 mit der Aufschrift VERLAG ULLSTEIN als Ladegut, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, LÜP 230 mm.

Flat wagon with brakeman's cab, DRG, Epoch II

SSI 80 072 Köln with insertable stanchions and a Rumppler truck IA-88795 with the markings VERLAG ULLSTEIN as cargo, close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, i.o.b.: 230 mm.



With insertable stanchions and a Rumppler truck as cargo

Mit neuer Betriebs-Nummer, Rungen zum Aufstecken



L221216 N **Schwerlasttransporter, DR, Epoche II**

Köln 14 438
Abklappbares Bremsergeländer, Rungen zum Aufstecken, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 152 mm.

Heavy load transporter, DR, Epoch II

Köln 14 438
Fold away brake rail, insertable stakes, close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, spring buffers, i.o.b.: 152 mm.

L221217 N **Schwerlasttransporter, DR, Epoche IV**

SSamm 482 4105-7
Abklappbares Bremsergeländer, Rungen zum Aufstecken, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 152 mm.

Heavy load transporter, DR, Epoch IV

SSamm 482 4105-7
Fold away brake rail, insertable stakes, close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, spring buffers, i.o.b.: 152 mm.



Mit neuer Betriebs-Nummer, Rungen zum Aufstecken

Bierwagen, Epochen II / III

L224807



Bierwagen „Sion“, DR, Epoche II

Mit Bremserbühne, Speichenräder, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, Lüp 96 mm.

Beer wagon “Sion”, DR, Epoch II

With brakeman's platform, spoked wheels, close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, spring buffers, l.o.b.: 96 mm.



L224808



Bierwagen „Wernesgrüner“, DR, Epoche II

Mit Bremserbühne, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, Lüp 96 mm.

Beer wagon “Wernesgrüner”, DR, Epoch II

With brakeman's platform, close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, spring buffers, l.o.b.: 96 mm.



L224806



Bierwagen „Porter“, DR, Epoche II

Mit Bremserbühne, Speichenräder, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, Lüp 96 mm.

Beer wagon “Porter”, DR, Epoch II

With brakeman's platform, spoked wheels, close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, spring buffers, l.o.b.: 96 mm.



Die Wagen aus dem Set sind entweder mit Bremserbühne oder Bremserhaus ausgestattet und haben unterschiedliche Dachaufbauten (mit und ohne Sonnenschutzdach, mit und ohne Dachlaufstege)

L230118



Bierwagen-Set, Münchner Brauereien, Epoche III

Set besteht aus 4 unterschiedlichen Wagen

Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Lüp 96 mm je Wagen.

Beer wagon set, Munich breweries, Epoch III

Set consists of 4 different wagons

Close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, l.o.b.: 96 mm per wagon.



Die Kesselwagen sind komplette Neukonstruktionen

L230116 N

Kesselwagen-Set „Esso“, DB, Epoche IV
Vorkriegsbauart, geschweißter Kessel, jeweils mit Bremserbühne. Set besteht aus 2 Wagen, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LüP 101 mm je Wagen.

Tank wagon set “Esso”, DB, Epoch IV
Pre-war type, welded tank, in each case with brakeman's platform. Set consists of 2 wagons, close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, i.o.b.: 101 mm per wagon.

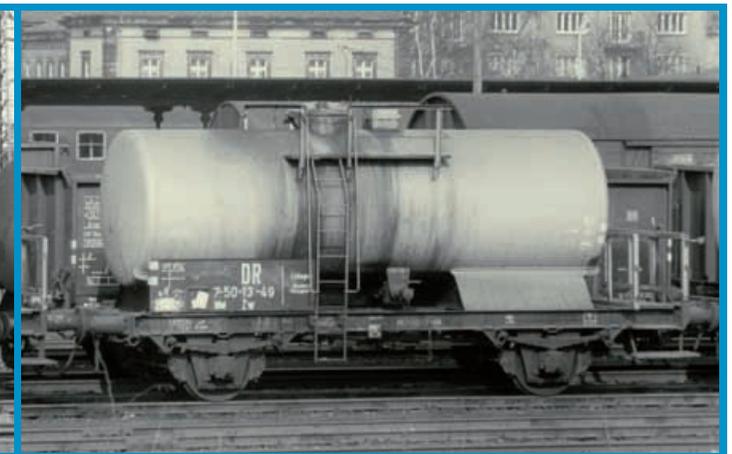
Mitte der 30-er Jahre des vorigen Jahrhunderts wurden die ersten geschweißten Kesselwagen gebaut. Diese Wagen hatten ein in Anlehnung an offene Wagen entwickeltes Untergestell mit einer einheitlichen LüP von 8,80 m und 4,50 m Achsstand. Auf diese Untergestelle wurden Ein- oder Mehrkammerkessel mit etwa 20-22 m³ (ggf. mit Isolierung), später auch bis zu 27 m³ Inhalt gesetzt. Weiterhin gab es auf gleichem Untergestell zahlreiche Varianten von Chemiekesselwagen 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 Rollenlagerradsätzen ausgerüstet, erst Ende der 90-er Jahre ausgemustert.

The first welded boiler wagons were built in the mid-thirties of the past century. These wagons were based on the chassis developed for open wagons with a common length over the buffers of 8.80 m and 4.50 wheelbase. One or multi-chambered boilers were

set on this chassis with a capacity of about 20-22 m³ (with insulation as required), later also up to 27 m³. Furthermore, there were numerous variants of chemical tank wagons based on the same chassis with a volume of between about 10 and 16 m³. The wagons were procured in large numbers and have characterised the goods train image over the centuries. The last ones, which by that time had been equipped with roller bearing wheel sets, were only decommissioned in the late nineties.

Vorbildfotos: Joachim Claus



Komplette Neukonstruktion

L230117

N

Kesselwagen-Set, DR, Epoche III
Set besteht aus 2 Wagen, ein Wagen mit Bremserhaus und einer mit Bremserbühne Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LüP 101 mm je Wagen.

Tank wagon set, DR, Epoch III
Set consists of 2 wagons, one wagon with brakeman's cab and the other with brakeman's platform Close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, i.o.b.: 101 mm per wagon.

Kesselwagen-Set mit Diesellokomotive, Epoche III



L230119



Zugpackung Kesselwagenzug, Epoche III
Diesellok V 14.03 der Raffinerie Ingolstadt, mit 3 Kesselwagen der Mineralöl-Gesellschaften „SHELL“, „ARAL“ und „ESSO“

Alle Fahrzeuge mit Kupplungsschacht nach NEM 362, Wagen mit Kurzkupplungskinematik, Gesamtlänge LÜP ca. 400 mm.

Tank wagon train set, Epoch III

Diesel loco V 14.03 of the refinery Ingolstadt with 3 tank wagons of the oil companies “SHELL”, “ARAL” and “ESSO”
All vehicles with coupling shaft as per NEM 362, wagon with close coupling kinematics, total l.o.b.: approx. 400 mm.

To page 23:



Precursors of today's containerised traffic were the medium-sized containers, so-called pa-containers. Directly after the Second World War the German State Railways procured 334 three-compartment carrying wagons and 1,000 medium-sized containers - each one as an open and closed construction as well as pa-containers for water-sensitive general cargo. Whereas in the beginning old chassis types were converted into carrying wagons, 1952 saw the new design enter service on a large scale. Almost 1900 three-compartment wagons followed from 1955 onwards with 2400 four-compartment BTms 55 as well as from 1958 also five-compartment wagons. At the same time the containers underwent further development and special containers were procured, e.g. for refrigerated cargo and various liquids. In particular, containers for general cargo and for beer were privately produced by numerous firms and painted in the company livery. The last four-compartment container carrier wagons of the German Railways were deployed until the early eighties. After this time many chassis of the now defunct wagons were converted into railway service coaches, e.g. for wheel transports. Two hired wagons, now designated as Lbms 485, were accepted by German Railways in 1994.

Schneepflug, DB, Epoche IV

Aus frei gewordenen Wannentendern ließ die Deutsche Bundesbahn in den fünfziger Jahren mehrere Schneepflüge bauen. Diese waren in fast allen Direktionsbezirken der DB eingesetzt.

The German Federal Railway had unused tub-style tenders converted into snow plows in the fifties. These were in service in almost all administrative divisions of the German Federal Railway.



L230903



Schneepflug, DB, Ep. IV
Bremen 979 4 192-9
Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Länge mit Pflug 136 mm.

Snow plough, DB, Ep. IV
Bremen 979 4 192-9
Coupling shaft as per NEM 362, length including plough 136 mm.



L230904



Schneepflug, DB, Ep. IV
München 979 4 147-4
Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Länge mit Pflug 136 mm.

Snow plough, DB, Ep. IV
Munich 979 4 147-4
Coupling shaft as per NEM 362, length including plough 136 mm.

Behältertragwagen, Epochen III / IV

Vorläufer des heutigen Containerverkehrs war der Verkehr mit Mittelcontainern, sogenannten pa-Behältern. Bereits unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg beschaffte die Deutsche Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet im Rahmen eines Großversuchs 334 dreiständige Tragwagen und 1.000 Mittelcontainer – je eine offene und geschlossene Bauart sowie pa-Behälter für nässeempfindliche Schüttgüter.

Während anfangs alte Untergestelle als Tragwagen hergerichtet wurden, begann 1952 der Neubau in großem Umfang. Knapp 1.900 dreiständige Wagen folgten ab 1955 über 2.400 vierständige BTms 55 sowie ab 1958 dann auch fünfständige Wagen. Gleichzeitig wurden die Behälter weiter entwickelt und Spezialbehälter z.B. für Gefriergut und verschieden Flüssigkeiten beschafft.

Insbesondere Behälter für Schüttgüter und für Bier wurden von zahlreichen Firmen privat beschafft und in Firmenfarben lackiert.



Vorbildfoto: Walter Hollnagel, Sammlung Stefan Carstens

Die letzten vierständigen Behältertragwagen der DB wurden bis Anfang der 80-er Jahre eingesetzt. Danach wurden viele Untergestelle der nun nicht mehr benötigten Wagen zu Bahndienstwagen, z.B. für den Radsatztransport hergerichtet. Zwei vermietete Wagen kamen, inzwischen als Lbms 485 bezeichnet, 1994 noch zur DB AG.



Vorbildfoto: Richard Krauss

Alle Fahrzeuge auf dieser Seite sind komplette Neukonstruktionen

← L235120

N

Behältertragwagen, DB, Epoche III

BT 55 mit 4 offenen Behältern Eoskrt 021
Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungs-kinematik, Lüp 126 mm.

Container carrier wagon, DB, Epoch III

BT 55 with 4 open containers Eoskrt 021
Coupling shaft as per NEM 362, close coupling kinematics, l.o.b.: 126 mm.

Vorbildfoto:
Joachim Claus



← L235125

N

Behältertragwagen, DB, Epoche III

BT 55 mit Bremserbühne und 4 Behältern Efvkr 421
Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungs-kinematik, Lüp 132 mm.

Container carrier wagon, DB, Epoch III

BT 55 with brakeman's platform, 4 containers Efvkr 421
Coupling shaft as per NEM 362, close coupling kinematics, l.o.b.: 132 mm.

L235130

N

ohne Abb.

Behältertragwagen, DB, Epoche IV

LBs 584 mit 4 ovalen Behältern Edzkr 571
Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungs-kinematik, Lüp 126 mm.

Container carrier wagon, DB, Epoch IV

LBs 584 with 4 oval containers Edzkr 571
Coupling shaft as per NEM 362, close coupling kinematics, l.o.b.: 126 mm.



Güterwagen, Schweiz

Die Schotterwagen aus dem Set sind komplette Neukonstruktionen

Vorbildfoto: Archiv Arwico



Mit neuer Betriebs-Nummer, unterschiedliche Kippfunktionen

L230107

Schotterwagen-Set, SBB, Epoche V

Set besteht aus 2 Wagen
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LüP 118 mm je Wagen.



Hopper wagon set, SBB, Epoch V

Set consists of 2 wagons
Close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, l.o.b.: 118 mm per wagon.



L235581

Muldenkippwagen, „Holcim“, Epoche V

677 0 655-5 Bauart Fans-u, eingestellt bei der SBB. Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LüP 146 mm.

Tipping wagon, „Holcim“, Epoch V

677 0 655-5 type Fans-u, in service of the SBB. Close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, spring buffers, l.o.b.: 146 mm.

Mit neuer Betriebs-Nummer und mit Schotter beladen



Mit neuer Betriebs-Nummer und mit Schotter beladen

L222305

Kieswagen, SBB, Epoche IV

Xas 80 85 98 73 133-5
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LüP 174 mm.



Gravel wagon, SBB, Epoch IV

Xas 80 85 98 73 133-5
Close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, l.o.b.: 174 mm.



L222306

Kieswagen, SBB, Epoche IV

Xas 80 85 98 73 404-0
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LüP 174 mm.



Gravel wagon, SBB, Epoch IV

Xas 80 85 98 73 404-0
close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, l.o.b.: 174 mm.



Mit neuer Betriebs-Nummer, unterschiedliche Kippfunktionen



L235582



Muldenkippwagen, SBB, Epoche V
677 0 702-7 Bauart Fans-u in grauer Lackierung. Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LüP 146 mm.

Tipping wagon, SBB, Epoch V
677 702-7 type Fans-u in grey livery. Close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, spring buffers, l.o.b.: 146 mm.

Komplette Neukonstruktion

L235040



Rungenwagen, SBB, Epoche IV
Kbkm mit Holzrungen, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, LüP 138 mm.

Stanchion wagon, SBB, Epoch IV
Kbkm with wooden stanchions, coupling shaft as per NEM 362, close coupling kinematics, l.o.b.: 138 mm.



Vorbildfoto: Archiv Arwico. Die Abbildung zeigt das Vorbild für den Liliput-Artikel L235042

L223052



Geschlossener Wagen, Firma Societe Chimique, SBB-CFF, Epoche III
Pd 553 217 mit Bremserbühne und Dachlaufstegen
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LüP 102 mm.

Covered wagon, Societe Chimique, SBB-CFF, Epoch III
Pd 553 217 mit brakeman's platform and roof catwalk. Close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, l.o.b.: 102 mm.



L223053



Kühlwagen „INTERFRIGO“, SBB-CFF, Epoche III
Pd 553 219 mit Bremserbühne und Dachlaufstegen
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LüP 102 mm.

Refrigerator wagon „INTERFRIGO“, SBB-CFF, Epoch III
Pd 553 219 mit brakeman's platform and roof catwalk. Close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, l.o.b.: 102 mm.

Komplette Neukonstruktion

L235042



Rungenwagen, SBB, Epoche III
M6 mit Holzrungen und Holzkiste als Ladegut, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, LüP 138 mm.

Stanchion wagon, SBB, Epoch III
M6 with wooden stanchions and box as cargo, coupling shaft as per NEM 362, close coupling kinematics, l.o.b.: 138 mm.



Containertragwagen-Sets

Im Jahre 1999 wurden 253 Wagen von der AAE mit der Bauartbezeichnung Lgnss in Betrieb genommen. Täglich verkehren diese Wagen zwischen den großen Verteil- und Logistikzentren der Schweizer Post.

253 wagons from the AAE bearing the construction designation Lgnss entered service in 1999. These wagons are used on a daily basis linking the large distribution and logistic centres of the Swiss Postal Service.



L240039



Wagen-Set V mit 2 Containertragwagen, Schweizer Post, Epoche V

Mit 4 Postcontainern beladen
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Lüp 199 mm je Wagen.



L240042



Wagen-Set VII mit 2 Containertragwagen, Schweizer Post, Epoche V

Mit 4 Postcontainern beladen
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Lüp 199 mm je Wagen.

Wagon set VII with 2 container carrier wagons, Swiss Post, Epoch V

Loaded with 4 post containers
Close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, i.o.b.: 199 mm per wagon.

Die neuen Wagen haben andere Betriebs-Nummern, die Postcontainer sind vorbildentsprechend und mit unterschiedlichen Beschriftungen gegenüber den früheren Sets versehen

L240040



Set VI mit 1 Containertragwagen, Schweizer Post, Epoche V

Mit 4 Postcontainern sowie 10 Container-Lagergestellen
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Lüp 199 mm.

Set VI with 1 container carrier wagon, Swiss Post, Epoch V

With 4 post containers as well as 10 container storage racks
Close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, i.o.b.: 199 mm.



Transportwagen beladen mit Omnibus, Epoche IV / V



Wagon set V with 2 container carrier wagons, Swiss Post, Epoch V

Loaded with 4 post containers
Close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 362, l.o.b.: 199 mm per wagon.



Überlandlinienbus Baujahr 1962 mit 37 Sitzplätzen, Hersteller von Fahrgestell und Technik: Gräf & Stift Wien XIX. Hersteller des Aufbaus: Rohrbacher Wien XIII. Antrieb: 6-Zyl.-Viertakt-Reihen-Vorkammermotor mit 8,5 l Hubraum und 145 PS. Höchstgeschwindigkeit: 78 km/h

Die Konstruktion des Gräf & Stift Fahrgestell-typs LVT-5000 geht bereits auf das Jahr 1949 zurück. 1950 wurde ein Autobus konstruiert, der durch sein wuchtiges, sehr an amerikanische Optik angelehntes Äußeres die Produkte der damaligen Mitbewerber in den Schatten stellen sollte.

Overland bus YOM 1962 with 37 seats, manufacturer chassis and engineering: Gräf & Stift Wien XIX. Manufacturer body: Rohrbacher Wien XIII. Power plant: 6-cyl four-stroke inline prechamber engine with 8.5 l displacement and 145 hp Top speed: 78 km/h

The design of the Gräf & Stift chassis type LVT-5000 has its origins back in 1949. An omnibus was designed in 1950 that was intended to put all other competitors of the period in the shade due to its powerful appearance that was heavily influenced by American designs.



Die Wagen sind komplette Neukonstruktionen. Die Transportwagen sind jeweils mit einem unterschiedlich farbigen Omnibus beladen



L235782

N

Transportwagen, SLB, Epoche V

Beladen mit einem Gräf & Stift Omnibus in der Farbgebung blau-weiß

Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupp-lungskinematik, LüP 152 mm.

Transport wagon, SLB, Epoch V

Loaded with a Gräf & Stift omnibus in blue-white color

Close coupler as per NEM 362, close coupling kinematics, l.o.b.: 152 mm.



Vorbildfotos: Dolischo

L235783

N

Transportwagen, ÖBB, Epoche IV

Beladen mit einem Gräf & Stift Omnibus in der Farbgebung rot-elfenbein

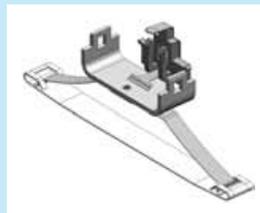
Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupp-lungskinematik, LüP 152 mm.

Transport wagon, ÖBB, Epoch IV

Loaded with a Gräf & Stift omnibus in red-ivory color

Close coupler as per NEM 362, close coupling kinematics, l.o.b.: 152 mm.

Zubehör H0 Wechselstrom



L938995

N

Mittelkontakt-Schleifer für Drehgestellwagen

Der Mittelkontakt-Schleifer dient zur Ergänzung der nachrüstbaren Innenbeleuchtung oder der bereits eingebauten Zugschlußbeleuchtung in Drehgestellwagen, wenn diese auf einer Anlage für das Mittelleiter-Wechselstromsystem eingesetzt werden. Der Schleifer eignet sich auch für die Drehgestellwagen anderer Hersteller.

Middle contact slider for interior lighting

For wagons with bogies.

Die Tenderlok erhielt gegenüber einem früheren Modell ein komplett überarbeitetes Fahrgestell

In comparison to the previous model the tender loco has a completely reworked chassis



L141484

Tenderlokomotive, Typ U, Zillertalbahn, Lok-Nr. 1, Epoche III

Fahrgestell, Räder und Gestänge aus Metalldruckguss, 5-poliger schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, LüP 92 mm.



Tank locomotive, Type U, Zillertalbahn, Loco-No. 1, Epoch III

Chassis, wheels and rods of die cast metal, 5-pole, skew-wound motor with flywheel, coupling shaft as per NEM 355, length over the buffers 92 mm.

Die Lokomotiven Typ U bewährten sich dermaßen gut, dass sie von nahezu allen Betreibern schmalspuriger Bahnstrecken Österreichs in großer Stückzahl bestellt und von mehreren Lokomotivfabriken gebaut wurden. Neben den Staatsbahnen kkStB wurde sie von den Steiermärkischen und Niederösterreichischen Landesbahnen und der Zillertal-bahn beschafft.

Aufgrund ihrer großen Stückzahl sind heute noch zahlreiche Maschinen bei Museums- und Touristikbahnen betriebsfähig im Einsatz zu erleben, einige Exemplare wurden auch als Lokomotiv-Denkmäler aufgestellt.

The locomotives type U proved to be so good that they were ordered in large numbers by virtually all operators of narrow gauge railways in Austria and were built by several locomotive factories. Apart from the state railway kkStB, they were procured by the Steiermark and Lower Austria regional railways and the Zillertal Railway.

Due to the large numbers built, working examples can frequently be encountered in museums and on tourist routes. In addition, some examples were displayed as locomotive memorials.



L344522

Steuerwagen, Vs 5, Zillertalbahn, Epoche V

Inneneinrichtung, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, Dreilicht-Spitzensignal weiß/rot mit der Fahrtrichtung wechselnd, vorbereitet für Innenbeleuchtung (abschaltbar), LÜK 212 mm.



Control coach, Vs 5, Zillertalbahn, Epoch V

Interior, close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 355, triple light headlight white/red alternating with the direction of travel, prepared for interior lighting (can be switched off), length over coupling 212 mm.



L344532

Mittelwagen, B4 35, Zillertalbahn, Epoche V

Inneneinrichtung, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, vorbereitet für Innenbeleuchtung (abschaltbar), LÜK 202 mm.



Middle coach, B4 35, Zillertalbahn, Epoch V

Interior, close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 355, prepared for interior lighting (can be switched off), length over coupling 202 mm.



Vorbildfotos: Dolischo

Die Abbildungen zeigen die unterschiedlichen Bezeichnungen der jeweiligen Lok-Seite

L142109

Diesellokomotive, D16, Zillertalbahnhof, Epoche VI

Fahrgestell aus Metalldruckguss, 5-poliger schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Haftreifen, Stromabnahme von allen 8 Rädern, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder, vorbereitet für Lautsprecherbau, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, Dreilicht-Spitzensignal weiß/rot mit der Fahrtrichtung wechselnd, das Spitzenlicht kann am Lokende zu den Wagen hin abgeschaltet werden, LÜK 163 mm.



Diesel locomotive, D16, Zillertalbahnhof, Epoch VI

Chassis of die cast metal, 5 pole, skew-wound motor with flywheel, traction tyres, power pick-up by all 8 wheels, digital interface for plug-in 21-pin decoder, prepared for loud speaker installation, close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 355, triple headlights LED white/red alternating with direction of travel, the headlight can be switched off at the locomotive end facing the carriages, length over coupling 163 mm.

Die Lokomotive D16 wurde als letzte der 2. Bauserie bei der Zillertalbahnhof am 3.7.2007 abgeliefert und am 16.7.2007 nach der Abnahme durch die Behörde in Betrieb genommen. Die Lokomotive war bis zum 21.3.2011 in den „Hausfarben“ der Zillertalbahnhof lackiert und bekam dann im März 2011 eine Vollflächenwerbung der „Mayrhofner Bergbahnen“, die sie planmäßig bis 2014 tragen soll. Die Lokomotive bewirbt mit ihrem „Adler“ die Greifvogelvorführungen am Ahorn in Mayrhofen, die in den Sommermonaten regelmäßig stattfinden und für regen Besucherandrang sorgen. Somit bewirbt die Lok für ein Unternehmen im eigenen Tal.

The locomotive D16 was the last of the 2 construction series delivered to the Zillertalbahnhof on 3rd July 2007 and put into service on 16th July 2007 after passing final inspection by the authorities. The locomotive bore the livery colours of the Zillertalbahnhof until 21st March 2011 and then received in March 2011 a full surface advertisement for the “Mayrhofner Bergbahnen” that it was to carry until 2014. The “eagle” of the locomotive advertised the birds of prey demonstrations on the Ahorn in Mayrhofen, which take place regularly during the summer months and are very popular with visitors. It saw the loco advertising a company from its own valley.



Das LILIPUT-Modell ist die Nachbildung einer der vier von der Gmeinder Lokomotivenfabrik GmbH speziell für die Zillertalbahnhof entwickelten und ab 2004 gelieferten neuen Diesellokomotiven vom Typ D 75 BB-SE, die unter der Bezeichnung D13, D14, D15 und D16 geführt werden.

The LILIPUT model is a replica of one of the four new type D 75 BB-SE diesel locos developed especially for the “Zillertalbahnhof” by Gmeinder Lokomotivenfabrik GmbH, of which delivery began in 2004 and which were given the operating numbers D13 - D16.

L142101



Diesellokomotive, D13, Zillertalbahnhof, Epoche V

Fahrgestell aus Metalldruckguss, 5-poliger schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Haftreifen, Stromabnahme von allen 8 Rädern, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder, vorbereitet für Lautsprecherbau, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, Dreilicht-Spitzensignal weiß/rot mit der Fahrtrichtung wechselnd, das Spitzenlicht kann am Lokende zu den Wagen hin abgeschaltet werden, LÜK 163 mm.

Diesel locomotive, D13, Zillertalbahnhof, Epoch V

Chassis of die cast metal, 5 pole, skew-wound motor with flywheel, traction tyres, power pick-up by all 8 wheels, digital interface for plug-in 21-pin decoder, prepared for loud speaker installation, close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 355, triple headlights LED white/red alternating with direction of travel, the headlight can be switched off at the locomotive end facing the carriages, length over coupling 163 mm.

Maschinen- und Rollwagen

Maschinenwagen mit Liliput-Werbetafel

Auf den planmäßig verkehrenden Dampfzügen der Zillertalbahn fährt ab sofort auf der Strecke zwischen Jenbach und Mayrhofen ein Maschinenwagen mit LILIPUT-Werbetafel.

Außerhalb der Dampfzugfahrpläne fährt der Wagen auf Sonderzügen oder steht im Bahnhof Jenbach. Der Fahrplan kann auf www.zillertalbahn.at abgerufen werden.

Vorbildfoto: Zillertalbahn



L371012 Maschinenwagen, Zillertalbahn, Epoche V
F 52. Länge über Kupplung 96 mm.



Equipment wagon, Zillertalbahn, Epoch V
F 52. Length over coupling 96 mm.

L291909



Rollwagen, Zillertalbahn, Epoche V
WW 346. Kupplungsaufnahme nach NEM 355, Länge über Kupplung 108 mm.

Transport wagon, Zillertalbahn, Epoch V
WW 346. Coupling shaft as per NEM 355, length over coupling 108 mm.



L291906 Rollwagen „neutral“, Epoche III-V
WW 128 s. Kupplungsaufnahme nach NEM 355, Länge über Kupplung 108 mm.



Transport wagon „neutral“, Epoch III-V
WW 128 s. Coupling shaft as per NEM 355, length over coupling 108 mm



L291907 Rollwagen, ÖBB, Epoche V
89 711-1. Kupplungsaufnahme nach NEM 355, Länge über Kupplung 108 mm.



Transport wagon, ÖBB, Epoch V
89 711-1. Coupling shaft as per NEM 355, length over coupling 108 mm.



Elektrolokomotiven Baureihen E 44 und E 10

Zum Digitalen Decoder Next18

Liliput liefert seine neuen N-Triebfahrzeuge mit einer digitalen Steckschnittstelle für den Einbau eines Next18 Decoders aus.

Die Features des Next18 Decoders sind:

- Geringes Einbauvolumen bei hoher Funktionsdichte
- Robuste Kontakte für einfachen Ein- und Ausbau des Decoders
- Zusätzliche Funktionsausgänge



L162540



Elektrolokomotive Baureihe E 44, Lok-Nr. 44 103, DRG, Epoche II

Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Haftreifen, digitale Schnittstelle für Next18 Decoder, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, Zweilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 192 mm, LÜP 84 mm.

Electric locomotive class E 44, Loco-No. 44 103, DRG, Epoch II

Chassis and wheels of die cast metal, 5-pole skew-wound motor with flywheel, traction tyres, digital interface for Next18 decoder, coupling shaft as per NEM 355, double headlights LED alternating with direction of travel, recommended minimum radius 192 mm, l.o.b.: 84 mm.



Lokmodell aus ersten Formteilen

L162520



Elektrolokomotive Baureihe E 10, Lok-Nr. 10 001, DB, Epoche III

Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Haftreifen, digitale Schnittstelle für Next18 Decoder, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, Zweilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 192 mm, LÜP 101 mm.

Electric locomotive class E 10, Loco-No. 10 001, DB, Epoch III

Chassis and wheels of die cast metal, 5-pole skew-wound motor with flywheel, traction tyres, digital interface for Next18 decoder, coupling shaft as per NEM 355, double headlights LED alternating with direction of travel, recommended minimum radius 192 mm, l.o.b.: 101 mm.

L162522



Elektrolokomotive Baureihe E 10, Lok-Nr. 110 001-5, DB, Epoche IV

Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Haftreifen, digitale Schnittstelle für Next18 Decoder, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, Dreilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 192 mm, LÜP 101 mm.

Electric locomotive class E 10, Loco-No. 110 001-5, DB, Epoch IV

Chassis and wheels of die cast metal, 5-pole skew-wound motor with flywheel, traction tyres, digital interface for Next18 decoder, coupling shaft as per NEM 355, triple headlights LED alternating with direction of travel, recommended minimum radius 192 mm, l.o.b.: 101 mm.



Lokmodell aus ersten Formteilen

Elektrischer Regional-Triebwagen, Typ FLIRT, Epoche V

L163980



Elektrischer Regional-Triebwagen der „cantus Verkehrsgesellschaft m.b.H.“, 4-teilig, Epoche V

Fahrgestell in den angetriebenen Einheiten aus Metalldruckguss, zwei 5-polige, schräggenutete Motoren mit Schwungmassen, jeweils 1 Motor vorbildgerecht in jedem Triebkopf vorn und hinten, einschaltbare Stop-Funktion, mit abschaltbarer LED-Innenbeleuchtung, Haftreifen, Kurzkupplungs-kinematik zwischen den Wagen, digitale Schnittstelle für Next18 Decoder, Dreilicht-LED-Spitzensignal weiß/rot wechselnd, LüP 460 mm (Mittelpuffer).

L163971



Elektrischer Regional-Triebwagen, 5-teilig, Baureihe 429, Typ FLIRT, DB, Epoche V

Fahrgestell in den angetriebenen Einheiten aus Metalldruckguss, zwei 5-polige, schräggenutete Motoren mit Schwungmassen, jeweils 1 Motor vorbildgerecht in jedem Triebkopf vorn und hinten, einschaltbare Stop-Funktion, mit abschaltbarer LED-Innenbeleuchtung, Haftreifen, Kurzkupplungs-kinematik zwischen den Wagen, digitale Schnittstelle für Next18 Decoder, Dreilicht-LED-Spitzensignal weiß/rot wechselnd, LüP 560 mm.



Electric regional railcar, 5 units, class 429, type FLIRT, DB, Epoch V

Chassis in driven units of die cast metal, two 5-pole, skew-wound motors with flywheels, 1 motor in every drive car front and rear as in the original, switchable stop function, on/off LED interior lighting, traction tyres, close coupler kinematics between the coaches, digital interface for plug-in Next18 decoder, triple headlights LED alternating with the direction of travel, white/red, l.o.b.: 560 mm.



L163992



Elektr. Regional-Triebwagen, 4-teilig, RABe 526, Typ FLIRT, seehas, SBB-CFF, Epoche V

Fahrgestell in den angetriebenen Einheiten aus Metalldruckguss, zwei 5-polige, schräggenutete Motoren mit Schwungmassen, jeweils 1 Motor vorbildgerecht in jedem Triebkopf vorn und hinten, einschaltbare Stop-Funktion, mit abschaltbarer LED-Innenbeleuchtung, Haftreifen, Kurzkupplungs-kinematik zwischen den Wagen, digitale Schnittstelle für Next18 Decoder, Dreilicht-LED-Spitzensignal weiß/rot wechselnd, LüP 460 mm.

Electric regional railcar, 4 units, RABe 526, type FLIRT, seehas, SBB-CFF, Epoch V

Chassis in driven units of die cast metal, two 5-pole, skew-wound motors with flywheels, 1 motor in every drive car front and rear as in the original, switchable stop function, on/off LED interior lighting, traction tyres, close coupler kinematics between the coaches, digital interface for plug-in Next18 decoder, triple headlights LED alternating with the direction of travel, white/red, l.o.b.: 460 mm.



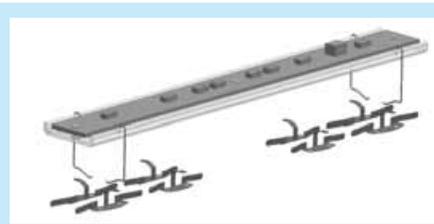


**Electric regional railcar
of the "cantus Verkehrsgesellschaft m.b.H.", 4 units, Epoch V**

Chassis in driven units of die cast metal, two 5-pole, skew-wound motors with flywheels, in every drive car front and rear as in the original, switchable stop function, on/off LED interior lighting, traction tyres, close coupling kinematics between the coaches, digital interface for Next18 decoder, triple headlights LED white/red alternating, l.o.b.: 460 mm (central-buffer).



N Zubehör



L968940 N

N Innenbeleuchtung, mit gelben LEDs

Für Wagen mit Drehgestellen, Leuchtstab 100 mm lang, „Glühlampenlicht-Effekt“.

N Interior lighting with yellow LEDs

For coaches with bogies, light stick 100 mm long "light-bulb effect".

L968945 N

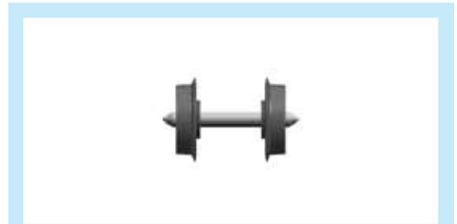
N Innenbeleuchtung, mit weißen LEDs

Für Wagen mit Drehgestellen, Leuchtstab 100 mm lang, „Neonlampenlicht-Effekt“.

N Interior lighting with white LEDs

For coaches with bogies, light stick 100 mm long "neon light effect".

N Accessories



L969310 N

N Scheiben-Radsatz

Standard, Spurkranzhöhe = 0,8 mm, d = 5,6 mm nach NEM 311. 2 Stück/Beutel.

N Disc wheel set

Standard, wheel flange height = 0.8 mm, d = 5.6 mm as per NEM 311. 2 pieces/bag.

L969311 N

N Scheiben-Radsatz

Standard, Spurkranzhöhe = 0,8 mm, d = 5,6 mm nach NEM 311. 50 Stück/Beutel.

N Disc wheel set

Standard, wheel flange height = 0.8 mm, d = 5.6 mm as per NEM 311. 50 pieces/bag.

Personen- und Güterwagen



L364530



Schnellzugwagen, „Karwendelexpress“, 2. Klasse, DRG, Epoche II
Bayerische Bauart, B4ü Bay29, 15 017 Mü Inneneinrichtung, Kurzkupplungs kinematik, Kupp-
 lungsaufnahme nach NEM 355, vorbereitet zum Einbau einer Innenbeleuchtung, LÜP 130 mm.

Express coach, „Karwendelexpress“, 2nd class, DRG, Epoch II
Bavarian type, B4ü Bay29, 15 017 Mü Interior fittings, close coupling kinematics, coupling shaft
 as per NEM 355, prepared for interior lighting, l.o.b.: 130 mm.



L364531



Schnellzugwagen, „Karwendelexpress“, 3. Klasse, DRG, Epoche II
Bayerische Bauart, C4ü Bay29, 16 363 Mü Inneneinrichtung, Kurzkupplungs kinematik, Kupp-
 lungsaufnahme nach NEM 355, vorbereitet zum Einbau einer Innenbeleuchtung, LÜP 130 mm.

Express coach, „Karwendelexpress“, 3rd class, DRG, Epoch II
Bavarian type, C4ü Bay29, 16 363 Mü Interior fittings, close coupling kinematics, coupling shaft
 as per NEM 355, prepared for interior lighting, l.o.b.: 130 mm.

L265111



Fischtransportwagen
Firma August Kraatz,
Wagen No. 7, DRG,
Epoche II

Mit Bremserhaus, Sonnen-
 schutzdach und Dachlaufste-
 gen, LÜP 56 mm.

Fish transport wagon
August Kraatz, Wagen
No. 7, DRG, Epoch II
 With brakeman's platform,
 sun shade roof and roof cat-
 walk, l.o.b.: 56 mm.

Modellabbildung
 H0



L265112



Kühlwagen „INTER-
FRIGO“, Epoche III
 Pd 553 219 Pd, mit Bremser-
 bühne, Dachlaufstegen, ein-
 gestellt bei der SBB-CFF,
 LÜP 56 mm.

Refrigerator wagon
„INTERFRIGO“ Ep. III
 Pd 553 219 Pd, with brake-
 man's platform, roof catwalk,
 in service of the SBB-CFF,
 l.o.b.: 56 mm.

Modellabbildung
 H0



Modellabbildung
 H0



*Alle N-Güterwagen sind aus-
 gerüstet mit:*

*Kurzkupplungs kinematik,
 Kupplungsaufnahme nach
 NEM 355*

*All wagons in N scale are
 equipped with:
 Close coupling kinematics,
 coupling shaft as per NEM 355*

Modellabbildung H0



L265761



Transportwagen für Blech-
coils, DB, Epoche IV / V
Sahmms 711, 486 8 334-2, 6-achsige,
 LÜP 102 mm.

Transport wagon for coiled
steel, DB, Epoch IV/V
Sahmms 711, 486 8 334-2, 6 axles,
 l.o.b.: 102 mm.



L265765



Transportwagen für Blech-
coils, DB, Epoche IV/V
Sahmms 711, 486 9 103-0, 6-achsige,
 mit Dreh-Rungen und 4 Coils als
 Ladegut, LÜP 102 mm.

Transport wagon for coiled
steel, DB, Epoch IV/V
Sahmms 711, 486 9 103-0, 6 axles,
 with swivel rungs and four coils as
 freight, l.o.b.: 102 mm.


L364532


Schnellzugwagen, „Karwendelexpress“, 3. Klasse, DRG, Epoche II
Bayerische Bauart, C4ü Bay29, 16 366 Mü Inneneinrichtung, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, vorbereitet zum Einbau einer Innenbeleuchtung, LÜP 130 mm.

Express coach, „Karwendelexpress“, 3rd Class, DRG, Epoch II
 Bavarian type, C4ü Bay29, 16 366 Mü Interior fittings, close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 355, prepared for interior lighting, l.o.b.: 130 mm.


L364550


Packwagen, „Karwendelexpress“, DRG, mit Küchenabteil, Epoche II
Pw4ük-29, 105 270 Mü Inneneinrichtung, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, vorbereitet zum Einbau einer Innenbeleuchtung, LÜP 123 mm.

Baggage coach, „Karwendelexpress“, DRG, with kitchen unit, Epoch II
 Pw4ük-29, 105 270 Mü Interior fittings, close coupling kinematics, coupling shaft as per NEM 355, prepared for installation of interior lighting, l.o.b.: 123 mm.

L265110


Kühlwagen „Bell“, Epoche III
Pd 91 731 P mit Bremserhaus, Sonnenschutzdach und Dachlaufstegen, eingestellt bei der SBB-CFF, LÜP 56 mm.

Refrigerator wagon „Bell“, Epoch III
Pd 91 731 P with brakeman's platform, roof catwalk, in service of the SBB-CFF, l.o.b.: 56 mm.



Modellabbildung H0


L265994


Kesselwagen „ESSO“, Epoche IV
Deutz Bauart, 33 80 005 1 288-7 P mit Bremserbühne und 630 hl Kessel, eingestellt bei der DB, LÜP 78 mm.

“ESSO” tank wagon, Epoch IV
Type Deutz, 33 80 005 1 288-7 P with brakeman's platform and 630 hl tank, in service of the DB, l.o.b.: 78 mm.

Die „Karwendelexpress“-Wagen L364530-32 und L364550 sind so gestaltet, dass jeweils der Packwagen L364550 und der Schnellzugwagen L364532 an einem Ende einen eingeschobenen Faltenbalg haben, an allen anderen Wagenenden aller Wagen sind ausgezogene Faltenbälge montiert. Damit ergibt sich ein geschlossenes Wagenbild, ohne dass vom Modellbahner die Faltenbälge ummontiert werden müssen.

The “Karwendelexpress” coaches L364530-32 and L364550 have been designed so that the baggage coach L364550 and the express train coach L364532 have an inserted corridor connection at one end; the ends of all other carriages have retracted corridor connections. This ensures a unified appearance without requiring the model railway enthusiast to convert corridor connections.

Modellabbildung H0, Wagen ähnlich späterem Modell


L265767


Transportwagen für Blechcoils, DB, Epoche IV/V
Sahmms 711, 486 9 087-5, 6-achsig, mit Dreh-Rungen und Stangen als Ladegut, LÜP 102 mm.

Transport wagon for coiled steel, DB, Epoch IV/V
Sahmms 711, 486 9 087-5, 6 axles, with swivel rungs and stakes as freight, l.o.b.: 102 mm.


L265771


Transportwagen für Blechcoils, DB, Epoche IV/V
Sahmms 901, 487 7 139-4, 6-achsig, rote Schiebeflächenhaube und GPS-Antenne, LÜP 102 mm.

Transport wagon for coiled steel, DB, Epoch IV/V
Sahmms 901, 487 7 139-4, 6 axles, red sliding tarpaulin hood and GPS antenna, l.o.b.: 102 mm.

Modellabbildung H0

Straßenbahn-Beiwagen, Epochen I und II



These were what the first generation of electric tramway carriages looked like after taking over from the horse-drawn carriage in the cities of Germany. The open platforms offered the drivers no protection in bad weather. The passengers inside sat for the most part on long benches with up to 10 people on each side. As a rule the carriages did not have any electric heating. Both driver and passengers had to wear suitable clothing to protect themselves from the weather. The maximum speed of these railcars was between about 25-30 km an hour.

L193507



Beiwagen zur Berlin Charlottenburger Strassenbahn, Epoche I/II

Spitzensignal mit der Fahrrichtung wechselnd, eingebaute Innenbeleuchtung, Metallräder, handelsübliche Kupplungen und Klauenkupplungen liegen bei.

L193505



Beiwagen zur Nürnberg-Fürther Straßenbahn, Epoche I/II

Spitzensignal mit der Fahrrichtung wechselnd, eingebaute Innenbeleuchtung, Metallräder, handelsübliche Kupplungen und Klauenkupplungen liegen bei.

Trailer for Nürnberg-Fürther tramway, Epoch I/II

Headlight alternating with the direction of travel, installed interior lighting, metal wheels, standard couplings and claw couplings included.



So haben sie ausgesehen, die Wagen der ersten Generation von elektrischen Straßenbahnen nach den Pferdebahnwagen in den Städten Deutschlands. Die offenen Plattformen boten den Fahrern keinen Schutz vor Witterungseinflüssen. Die Fahrgäste im Wageninneren saßen meist auf Längsbänken, bis zu 10 Personen auf einer Seite. In der Regel hatten die Wagen noch keine elektrische Heizung. Sowohl Fahrer als auch Fahrgäste mussten sich mit der richtigen Kleidung vor dem Wetter schützen. Die Höchstgeschwindigkeit dieser Straßenbahnzüge betrug etwa 25-30 km/h. Liliput bringt nun zur Ergänzung der Triebwagen die entsprechenden Beiwagen.



Die passenden Triebwagen für die neuen Beiwagen sind: L193500, L193501 und L193502. Oben abgebildet ist der Triebwagen L193501 mit L193506

Trailer for Berlin Charlottenburger tramway, Epoch I/II

Headlight alternating with the direction of travel, installed interior lighting, metal wheels, standard couplings and claw couplings included.



L193506



Beiwagen zur Deutschen Strassenbahn-Gesellschaft in Dresden, Epoche I/II

Spitzensignal mit der Fahrtrichtung, wechselnd, eingebaute Innenbeleuchtung, Metallräder, handelsübliche Kupplungen und Klauenkupplungen liegen bei.

Trailer for German Tramway Company in Dresden, Epoch I/II

Headlight alternating with the direction of travel, installed interior lighting, metal wheels, standard couplings and claw couplings included.



Güterwagen

L95753



Flachwagen mit Steckungen, Epoche III-V

Dem Wagen liegen erhabene Schilder von verschiedenen Bahngesellschaften zum Aufstecken bei, mit Drehgestellen und Speichenrädern, handelsübliche Kupplungen und Speichenrädern, handelsübliche Kupplungen und Klauenkupplungen liegen bei, Lük ca. 420 mm.

Flat wagon with stanchions, Epoch III-V

The wagon comes with raised plates of various railway companies for insertion, with bogies and spoked wheels, standard couplings and claw couplings included, length over coupling approx. 420 mm.



L95752 / L95753: Erhabene Schilder von verschiedenen Bahngesellschaften liegen zum Aufstecken bei. Wagen serienmäßig mit Metallrädern und handelsüblicher Kupplung.



L95988



Bierwagen „Porter“, eingestellt bei der HSB (Harzer Schmalspurbahnen), Epoche V

Gedeckter Güterwagen mit Drehgestellen und Speichenrädern, handelsübliche Kupplungen und Klauenkupplungen liegen bei, Lük ca. 420 mm.

Beer wagon "Porter", in service of the HSB (Harzer Schmalspurbahnen), Epoch V

Covered goods wagon with bogies and spoked wheels, standard couplings and claw couplings included, length over coupling approx. 420 mm.



L95987



Bierwagen „Murauer Bier“, eingestellt bei der St.L.B., Epoche III-V

Gedeckter Güterwagen mit Drehgestellen und Speichenrädern, handelsübliche Kupplungen und Klauenkupplungen liegen bei, Lük ca. 420 mm.



L95752



Flachwagen mit Steckungen und Holzstämmen als Ladegut, Epoche III-V

Dem Wagen liegen erhabene Schilder von verschiedenen Bahngesellschaften zum Aufstecken bei, mit Drehgestellen und Speichenrädern, handelsübliche Kupplungen und Klauenkupplungen liegen bei, Lük ca. 420 mm.

Flat wagon with stanchions and tree trunks as freight, Epoch III-V

The wagon comes with raised plates of various railway companies for insertion, with bogies and spoked wheels, standard couplings and claw couplings included, length over coupling approx. 420 mm.

L95986 bis L95988: Wagen serienmäßig mit Metallrädern und handelsüblicher Kupplung Dachluken und Türen zum Öffnen



Beer wagon "Murauer-Bier", in service of the St.L.B, Epoch III-V

Covered goods wagon with bogies and spoked wheels, standard couplings and claw couplings included, length over coupling approx. 420 mm.

L95986



Bierwagen „Brauerei Warteck, Basel“, eingestellt bei der SBB-CFF, Epoche III-V

Gedeckter Güterwagen mit Drehgestellen und Speichenrädern, handelsübliche Kupplungen und Klauenkupplungen liegen bei, Lük ca. 420 mm.

Beer wagon "Brauerei Warteck, Basel", in service of the SBB-CFF, Epoch III-V

Covered goods wagon with bogies and spoked wheels, standard couplings and claw couplings included, length over coupling approx. 420 mm.

Symbol-Erklärung · Explanation of symbols

	Komplette Neukonstruktion New mold		Fahrzeug für Mittelleiter-Wechselstromsystem Vehicle for AC 3-rail system
	Neue Form- oder Farbvariante New design		Mit eingebautem ESU Digital-Decoder ESU Decoder installed
	Fahrzeug-Gehäuse aus Metalldruckguss Body from die cast metal		Wechselstromräder nach NEM 340 AC wheels according to NEM 340
	Fahrzeug teilweise aus Metalldruckguss Body in parts of die cast metal		Ein-/ausschaltbare Spitzenbeleuchtung Headlights can be turned on/off
	Digitale Schnittstelle (21-polig) Digital interface (21-pole)		Spitzensignal mit Fahrtrichtung wechselnd Headlights alternating with direction of travel
	Digitale Schnittstelle (Next18) Digital interface (Next18)		Weiß/rot, mit Fahrtrichtung wechselnd White/red, alternating with direction of travel
	Sound-Decoder und Lautsprecher eingebaut Sound-decoder and loud speaker installed		Eingebaute Innenbeleuchtung Interior lighting installed
	Vorbereitet für Lautsprecher Prepared for loud speaker		Für Innenbeleuchtung vorbereitet Prepared for interior lighting
			Eingebaute Zugschlussbeleuchtung Installed train rear lights

L162540 · Elektrolokomotive Baureihe E 44 mit den Schnellzugwagen (L364530 bis L364532) des „Karwendelexpress“, DRG, Epoche II. Neue Fahrzeuge in der Spurweite N finden Sie auf den Seiten 31 bis 35 in diesem Neuheiten-Prospekt.



BACHMANN / LILIPUT ist auf folgenden Ausstellungen vertreten • BACHMANN / LILIPUT is attending the following exhibitions in Germany:

Intermodellbau, Dortmund 18.04.-22.04.2012 • modell-hobby-spiel, Leipzig 05.10.-07.10.2012 • Internationale Modellbahn-Ausstellung Köln 22.-25.11.2012

Ihr Fachhändler / Your dealer:

Weitere Modelleisenbahnen bzw. Produktlinien im Vertrieb von Bachmann Europe Plc:
Further model railways and product lines marketed by Bachmann Europe Plc:



Bachmann / Spectrum (Spur H0, N, On30, IIm (Gartenbahn), amerikanische Modelle) • **Bachmann Branch-Line** (Spur 00, englische Modelle) • **Graham Farish** (Spur N, englische Modelle) • **Bachmann China** (Spur H0, chinesische Modelle) • **Scenecraft** (Gebäudemodelle, Figuren) • **Woodland Scenics / DPM** (Anlagenbau, Gebäudemodelle) • **Aristo-Craft Trains** (Spur IIm (Gartenbahn), amerikanische Modelle)

Folgende bereits angekündigte Lok-Modelle sind in Bearbeitung und werden nach Fertigstellung ausgeliefert:

Diverse models are in the pipeline and will be delivered when completed:

L131561 / L131566 Güterzuglokomotive Baureihe 56²⁻⁸, DB, Epoche III • L132003 / L132013 Diesellok Baureihe 225 032-2, Railion, DB, Epoche V • L132006 / L132016 Diesellok Baureihe 217 014-0, DB, Epoche V • L133032 / L133037 Diesel-Gepäcktriebwagen VT 69 900, DB, Epoche III • L141495 Tenderlok Typ Uh • L162543 Elektrische Lokomotive E 44.5, Nr. 144 505-5, DB, Epoche IV

Fragen Sie Ihren Händler nach entsprechendem Informationsmaterial oder fordern Sie dieses direkt in Altdorf an / Ask your dealer for corresponding informative material

[Liliput – jetzt auch auf Facebook](#)

Bachmann Europe Plc · Niederlassung Deutschland · Am Umspannwerk 5 · 90518 Altdorf bei Nürnberg · bachmann@liliput.de · www.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
Alterations, supply possibilities and all rights reserved. Details, dimensions and illustrations are supplied without liability. Reproduction, either in whole or in part, is strictly prohibited.