



LILIPUT

H0/H0e

2006



Lokshop



Liebe Modellbahnfreunde,

Sie werden feststellen, dass dieser LILIPUT - Katalog gegenüber den Vorjahresausgaben an Umfang zugelegt hat.

Zum einen liegt das daran, dass wir im Laufe des Jahres 2005 eine ungewöhnlich große Anzahl an Neuheiten ausliefern konnten, die in die aktuelle Ausgabe eingearbeitet wurden.

Als wichtige Beispiele seien weitere Versionen der **Baureihen 75 und 84** oder die **A 3/5** aus der Schweiz bei den Lokomotiven, die **Altenberger Wagen** bei den Personen- und diverse **Kesselwagen, Pferdetransportwagen** oder auch der „**DUJARDIN**“ bei den Güterwagen genannt.

Ebenfalls eingefügt wurden einige mit Erscheinen dieses Katalogs zeitgleich vorgestellte „**Herbstneuheiten 2005**“, diesmal überwiegend Sonderserien für Österreich, die in begrenztem Umfang auch in Deutschland erhältlich sind.

Natürlich sind aber auch einige Modelle, die über einen längeren Zeitraum im Programm geführt wurden und jetzt ausverkauft sind, entfallen.

Wir befassen uns auch ständig damit, den Katalog für Sie als Leser und Anwender weiter zu verbessern und interessanter zu gestalten. Als Resultat finden Sie eine Reihe zusätzlicher informativer Ausführungen zur **Historie der Eisenbahn**, zum **Vorbild** der Modelle, zu möglichen **Zugzusammenstellungen** oder über **technische Details**. Auch dadurch hat sich ein größerer Platzbedarf ergeben.

Ihre besondere Aufmerksamkeit wollen wir auf die in Zukunft von LILIPUT bei Neukonstruktionen verwendete **21-polige Schnittstelle** lenken.

Gegenüber der bisher allgemein üblichen 8-poligen bietet diese Schnittstelle erhebliche Vorteile. So ist es bspw. möglich, den entsprechenden Decoder platzsparend ohne Kabel direkt im Basisstecker anzubringen. Auch die Sound-Installation lässt sich dadurch ohne weitere Montagearbeiten realisieren (siehe weitere Hinweise auf Seite 106 dieses Kataloges).

Die erste serienmäßig mit der neuen Schnittstelle ausgerüstete Lokomotive wird die im Frühjahr 2006 zur Auslieferung kommende **BR 92** sein.

Bei der Lektüre dieses Kataloges sowie beim Hobby „Modellbahn“ überhaupt wünschen wir Ihnen viel Vergnügen!

Ihr
BACHMANN - LILIPUT Team

Lokshop

Inhaltsübersicht	Seite
Inhaltsverzeichnis und Vorwort	3
Epochen	4
Eisenbahnverwaltungen	5
H0	
Dampflokomotiven	6 – 23
Dampfspeicherlokomotiven	24 / 25
Gleisstopfmaschinen	26 / 27
Diesellokomotiven	26 / 27
Triebwagen	28 – 36
Elektrische Triebzüge	34 / 35, 36
Elektrische Lokomotiven	37
Militärzüge	38 – 41
Zugzusammenstellungen	42
Personenwagen deutscher Bahnverwaltungen	43 – 71
Personenwagen ausländischer Bahnverwaltungen	72 – 81
 Bahndienstfahrzeuge	 82 – 84
 Güterwagen deutscher Bahnverwaltungen	 85 – 98
Güterwagen ausländischer Bahnverwaltungen	99 – 105
 Ersatzteile und Zubehör für H0	 106
21-polige Schnittstelle	106
H0e	
Fahrzeuge deutscher Bahngesellschaften	107 / 108
Fahrzeuge österreichischer Bahnen	109
Fahrzeuge Zillertal-Bahn	110 / 111
Fahrzeuge der Steiermärkischen Landesbahn	112
Fahrzeuge der Bregenzerwald-Museumsbahn	112
Fahrzeuge diverser Länderbahnen	113
 Ersatzteile und Zubehör für H0e	 113
 Artikelverzeichnis	 114
Auslandsvertretungen	115

Eisenbahnverwaltungen (Beispiele)

Land	Symbol	Bahngesellschaft	Epoche
D	Baden	Badische Staatsbahn	I
	K.P.E.V.	Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung	I
	K.P.u.G.H.St.E.	Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Staatseisenbahn	I
	DRG/ DR (DRB)	Deutsche Reichsbahn Gesellschaft/ Deutsche Reichsbahn	II II
	DB	Deutsche Bundesbahn 1945 - 1994	III/IV
	DB	Deutsche Bahn AG ab 1994	V
DDR	DR	Deutsche Reichsbahn 1945 - 1994	III/IV
A	BBÖ	Österreichische Bundesbahnen bis 1938 und von 1945 bis 1955	
	ÖBB	Österreichische Bundesbahnen ab 1956	
	STLB	Steiermärkische Landesbahn	
	SKGLB	Salzkammergut Lokalbahn	
	ZB	Zillertalbahn	
CH	SBB/CFF/FFS	Schweizerische Bundesbahnen / Chemins de fer Fédéraux Suisses / Ferrovie Ferderali Svizzere	
	BLS	Bern-Lötschberg-Simplon Bahn	
	SOB	Südostbahn	
F	SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français / Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen	
I	FS	Ferrovie dello Stato / Italienische Staatsbahnen	
NL	NS	Nederlandse Spoorwegen / Niederländische Staatsbahn	



Epochen bei den deutschen Bahnen

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



Epoche I

1835 bis ca. 1920

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



Epoche II

1920 bis 1948

Mit Gründung der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft wurden die Bahnverwaltungen Deutschlands zusammengefasst. Einheitliche Lokomotiv- und Wagenbeschaffungsprogramme wurden begonnen, die zur Entwicklung der Einheitsbaureihen führten.



Epoche III

1949 bis 1968 (DB) bzw. 1970 (DR)

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



Epoche IV

1968 bis 1990

In dieser Zeit entstanden die europaweit einheitliche computergerechte „UIC“-Beschriftung der Fahrzeuge.



Epoche V

1990 bis heute

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

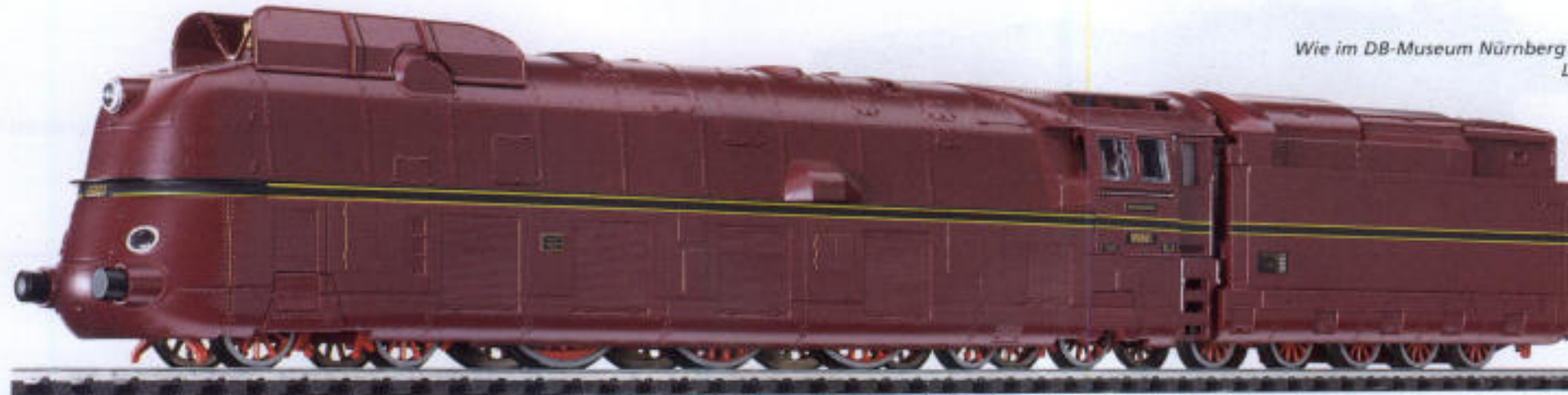


L111103 Stromlinien-Schnellzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 01¹⁰, DR, Epoche II

Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, 4 Haftreifen, Kurzkuppung zwischen Lok und Tender, Federpuffer an Lok und Tender, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 am Tender, für Rauchgenerator vorbereitet, Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 415 mm, LÜP 290 mm.

Das Vorbild des Liliput-Modells, die 01 1062, wurde von der Berliner Maschinenbau AG, vormals Schwartzkopff, gebaut und am 18.03.1940 abgenommen. Bis zum 25.01.1943 war sie im BW Berlin Anhalter Bahnhof beheimatet. Nach einem Aufenthalt von 15 Monaten im BW Breslau Hbf. kam sie noch vor Kriegsende zur RBD Hannover, dann ab 01.11.1947 zur RBD Kassel. Die Stromlinienverkleidung wurde sehr bald entfernt; sie hatte bei den damals möglichen Geschwindigkeiten von ca. 100 km/h keine Bedeutung. Am 25.02.1954 erhielt die Lok einen neuen Kessel im AW Braunschweig (Hersteller: Henschel & Sohn). Sie gehörte zu den 21 Loks, die nicht auf Ölhauptfeuerung umgestellt wurden. Ab 15.04.1970 war sie im BW Rheine/Westf. beheimatet und wurde dort am 12.04.1973 ausgemustert.

Die sensationellen Erfolge des Schnelltriebwagens SVT 877 („Fliegender Hamburger“) ab 1933 spornten die Dampflokomotivkonstrukteure an, gleiches mit der klassischen „Zugmaschine“ zu erreichen. Weil für diese Forderungen noch keine Erfahrungswerte vorlagen, schlugen die Lok-Hersteller stark divergierende Modelle vor. Schließlich erhielten die Borsig Lokomotiv-Werke, Berlin, den Auftrag zum Bau von zwei Prototypen. Im März bzw. Mai 1935, dem Jubiläumsjahr der deutschen Eisenbahnen, wurden die beiden Exemplare ausgeliefert. Das Drillingstriebwerk mit 2300 mm hohen Treibrädern sorgte für einen ruhigen Lauf auch bei den sehr hohen Geschwindigkeiten von 175 km/h. Bei einer Pressevorstellungsfahrt am 11.5.1936 erreichte die 05 002 auf dem Abschnitt zwischen Hamburg und Berlin die Weltrekordgeschwindigkeit von 200,4 km/h. Heute ist die originalgetreu restaurierte Schwestermaschine, die 05 001, im Nürnberger DB-Museum zu bewundern.



Wie im DB-Museum Nürnberg in roter Ursprungs-Farbgebung, Artikel L100593 mit eingebautem ESU-Lok-Pilot

L100523 Stromlinien-Schnellzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 05 001, DR, Epoche II

Fahrgestell, Gestänge, Räder und Tender aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, 4 Haftreifen, Kurzkuppung zwischen Lok und Tender, Federpuffer an Lok und Tender, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 am Tender, mit eingebautem Rauchgenerator, Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 415 mm, LÜP 313 mm.

L100593 Baureihe 05 001, DR, Epoche II DIGITAL

Mit eingebautem Digital-Decoder. Bei Digitalbetrieb ein-/ausschaltbare Dreilicht-Spitzensignale und schaltbarer Rauchgenerator. Im Übrigen identisch wie L100523.





L100513

Stromlinien-Schnellzuglokomotive mit Schlepptender Baureihe 05 002, DR, Epoche II

Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, 4 Haftreifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Federpuffer an Lok und Tender, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 am Tender, für Rauchgenerator vorbereitet, Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 415 mm, LÜP 313 mm.

vergrößerte Abbildung



L110501

Schnellzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 05, DB, Epoche III

Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, 4 Haftreifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Federpuffer an Lok und Tender, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 am Tender, für Rauchgenerator vorbereitet, Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 415 mm, LÜP 313 mm.

L110591

Baureihe 05, DB, Epoche III **DIGITAL**

Mit eingebautem Digital-Decoder. Bei Digitalbetrieb ein/ausschaltbare Zweilicht-Spitzenbeleuchtung und schaltbarer Rauchgenerator. Im Übrigen identisch wie L110501.



Schnellzuglokomotiven Baureihe 18³

In schwarzer Farbgebung mit silberfarbigen Schildern,
die Räder sind vorbildentsprechend braun



L104030

Schnellzuglokomotive mit Schlepptender, Badische IVh 64, Epoche I

Fahrgestell, Gestänge, Räder und Tender aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, 2 Haftreifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Federpuffer an Lok und Tender, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 am Tender, für Rauchgenerator vorbereitet, Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 415 mm, LÜP 268 mm.

Neben der bayerischen 5316 kamen auch die 20 Maschinen der badischen IV h aus dem Hause Maffei in München. Die Badische Staatsbahn benötigte sie für die Schnellzugleistungen auf der Oberrheinstrecke. Als dem Bw Offenburg neue 01-er zugeteilt wurden, versetzte man die edlen Renner nach Wiesbaden und Koblenz, später alle nach Bremen Hbf. Während der letzten Kriegsmomente wurden sie außerhalb Bremens abgestellt, lediglich die 18 326 wurde nach 1944 nach Bombentreffern ausgemustert.

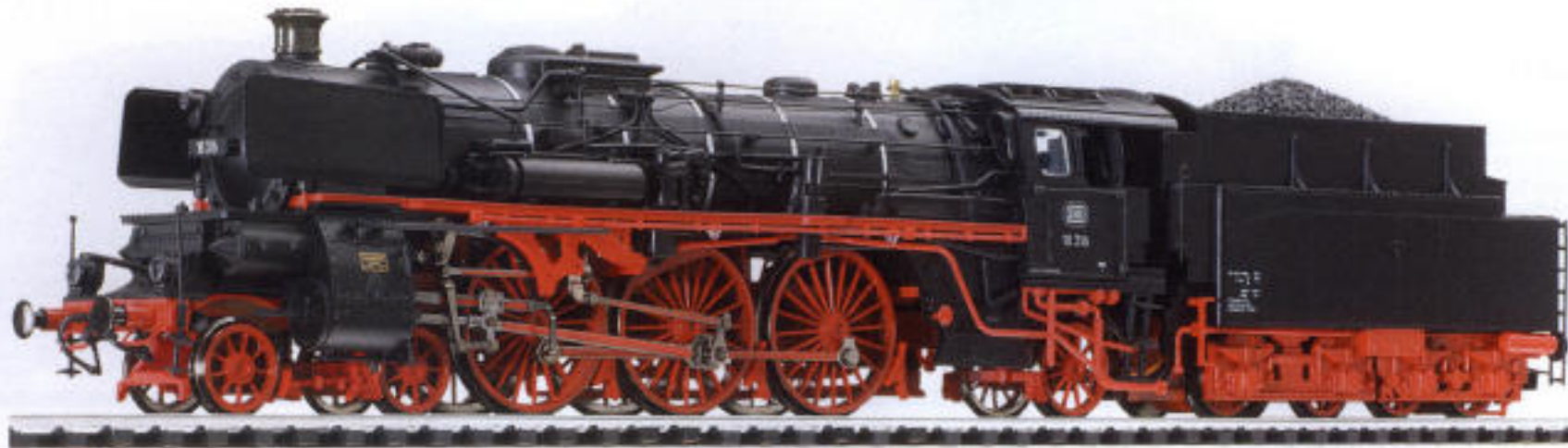
1948 wurde die Serie ausgemustert außer 18 316, 18 319 und 18 323, die von dem Lok-Versuchsanstalt Minden/Westfalen für dessen Probefahrten wegen der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h benötigt wurden. 1956 war 18 323 an die ÖBB verliehen, um sie für Probefahrten des neuen ET 4042 einzusetzen. Es sollten neue Stromabnehmer getestet werden. Dabei wurden Geschwindigkeiten bis 156 km/h erreicht. Es wurden 12 Fahrten mit einer Sollgeschwindigkeit von 160 km/h durchgeführt. Dabei stellte die 18 316 „so nebenbei“ einen Geschwindigkeits-Rekord von 162 km/h auf. Eine Rekordgeschwindigkeit für deutsche Schnellzuglokomotiven der Länderbauart.



L104003

Schnellzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 18³, DRG, Epoche II

Fahrgestell, Gestänge, Räder und Tender aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, 2 Haftreifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Federpuffer an Lok und Tender, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 am Tender, für Rauchgenerator vorbereitet, Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 415 mm, LÜP 268 mm.


L 104001
Schnellzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 18³, DB, Epoche III

Fahrgestell, Gestänge, Räder und Tender aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, 2 Haftreifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Federpuffer an Lok und Tender, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 am Tender, für Rauchgenerator vorbereitet, Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 415 mm, LÖP 268 mm.

Mit langem Kessel, einmaliger Versuchskessel der DB, Museumslok, Epoche III / V


L 104021
Schnellzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 18³, DB, Epoche III / V

Fahrgestell, Gestänge, Räder und Tender aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, 2 Haftreifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Federpuffer an Lok und Tender, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 am Tender, für Rauchgenerator vorbereitet, Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 415 mm, LÖP 268 mm.

1955 erhielt die 18 316 den Kessel der 18 319 mit der verlängerten Rauchkammer wegen der eingebauten modifizierten Gegendampf-Gegendruckbremse. Das Modell entspricht diesem Zustand des Vorbilds, das am 10.7.1969 endgültig ausgemustert wurde.

Güterzuglokomotiven Baureihe 42

L104223

Güterzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 42, DR, Epoche II

Fahrgestell, Gestänge, Tender und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, 4 Haftreifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Federpuffer an Lok und Tender, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 am Tender, für Rauchgenerator vorbereitet, Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 415 mm, LÜP 268 mm.

Zugverband, siehe Seite 40/41



Tarnanstrich mit Splitterschutz, mit beleuchteter Feuerbüchse und abgedunkelten Loklaternen

L104202

Güterzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 42, DR, Epoche III

Fahrgestell, Gestänge, Räder und Tender aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, 4 Haftreifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Federpuffer an Lok und Tender, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 am Tender, für Rauchgenerator vorbereitet, Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 415 mm, LÜP 268 mm.



Mit beleuchteter Feuerbüchse

vergrößerte Abbildung



L104201

Güterzuglokomotive mit Schlepptender Baureihe 42, DB, Epoche III

Fahrgestell, Gestänge, Räder und Tender aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, 4 Haftreifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Federpuffer an Lok und Tender, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 am Tender, für Rauchgenerator vorbereitet, Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 415 mm, LÜP 268 mm.

Mit beleuchteter Feuerbüchse

Güterzuglokomotiven Baureihe 45

Für den immer wichtiger werdenden Eilgüterzug-Sektor mit Geschwindigkeiten über 80 km/h fehlte im ersten Dampflokprogramm der Deutschen Reichsbahn eine entsprechende Type. Sie wurde erst 1936/37 in Auftrag gegeben. Aus den von der Industrie angebotenen Vorschlägen wurde die 1'E1'h3-Variante realisiert. Nach zwei Probeloks, die von der Lok-Versuchsanstalt Berlin ausgiebig getestet wurden, baute Henschel & Sohn, Kassel, weitere 26 Stück. Ursprünglich sollten 350 Maschinen gebaut werden, doch die Erfordernisse des 2. Weltkrieges setzten andere Prioritäten. Nach dem Zusammenbruch waren alle außer der 024 im Bw Würzburg beheimatet. Ein Teil der Lokomotiven wurde neu bekesselt. Die 45011 kam u. a. ohne große Änderungen zur Lokversuchsanstalt Göttingen.



L104503

Güterzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 45, DR, Epoche II

Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, Haftreifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Federpuffer an Lok und Tender, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 an Lok und Tender, für Rauchgenerator vorbereitet, Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 415 mm, LÜP 295 mm.

L104593

Baureihe 45, DR, Ep. II DIGITAL

Mit eingebautem Digital-Decoder. Bei Digitalbetrieb ein-/ ausschaltbare Zweilicht-Spitzensignale und schaltbarer Rauchgenerator. Im Übrigen identisch wie L104503.



L104501

Güterzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 45, DB, Epoche III

Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, Haftreifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Federpuffer an Lok und Tender, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 an Lok und Tender, für Rauchgenerator vorbereitet, Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 415 mm, LÜP 295 mm.

L104591

Baureihe 45, DB, Epoche III DIGITAL

Mit eingebautem Digital-Decoder. Bei Digitalbetrieb ein-/ ausschaltbare Zweilicht-Spitzensignale und schaltbarer Rauchgenerator. Im Übrigen identisch wie L104501.



Die Baureihe 45 fuhr, wie dieses Bild zeigt, auch vor Reisezügen. In den Monaten Juni/Juli 1951 waren sie sogar im Schnellzugverkehr eingesetzt.

Güterzuglokomotiven Baureihe 52

Für den enormen Streckengewinn, den die Deutsche Reichsbahn Anfang der vierziger Jahre erfuhr, mußten schnell Dampflokomotiven und auch Wagen verfügbar sein. Als Ausgangstyp für diese Dampflokomotiven wählte man die Baureihe 50, eine leistungsstarke Güterzuglokomotive mit 15 t Achsdruck. Damit war sie auch auf leichten Nebenstrecken einsetzbar. Um Stahl zu sparen, wurde sie stark vereinfacht gebaut und als Baureihe 52 eingesetzt.

Mit über 6700 Stück ist diese als Baureihe 52 bezeichnete, von fast allen Lokomotivfabriken in Europa gebaute Type, die meistgebaute Dampflok der Welt. Die bei der DB verbliebenen Loks wurden bis 1963 ausgemustert. Die DR (ehemalige DDR) modernisierte dagegen viele in verschiedenen Varianten, die dann bis in die 80-er Jahre noch im Einsatz waren.

Viele werden heute museal erhalten, von der Originalausführung die 52 6666.

L105201

Güterzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 52, DB, Epoche III a

Fahrgestell, Gestänge, Räder und Tender aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, 4 Haftreifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Federpuffer an Lok und Tender, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 am Tender, für Rauchgenerator vorbereitet, Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf, Mindestradius 415 mm, LÜP 268 mm.

Mit beleuchteter Feuerbüchse



Mit beleuchteter Feuerbüchse



L105202

Güterzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 52, DR, Epoche III

Fahrgestell, Gestänge, Räder und Tender aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, 4 Haftreifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Federpuffer an Lok und Tender, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 am Tender, für Rauchgenerator vorbereitet, Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf, Mindestradius 415 mm, LÜP 268 mm.



Das Detailfoto zeigt die beleuchtete Feuerbüchse, mit denen die LILIPUT-Modelle der Baureihen 42 (siehe Seite 10) und 52 ausgestattet sind

Güterzuglokomotiven Baureihe 52 mit „Rekokessel“

Die nach dem Krieg bei der DR verbliebenen Lokomotiven der BR 52 erhielten im Rahmen eines Umbauprogramms den Neubaukessel der BR 50. Es wurden insgesamt 200 Lokomotiven vom Raw Stendal umgebaut. Diese Loks erhielten die Betriebsnummern 52 8001 bis 52 8200. Die 52 8134 war 1994 die letzte Lokomotive die ausgemustert wurde. Die 52 8141 ist als Museumslok erhalten geblieben.

Mit beleuchteter Feuerbüchse



L105212

Güterzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 52⁰⁰ „Rekokessel“, DR, Epoche III

Fahrgestell, Gestänge, Räder und Tender aus Metall-druckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, 4 Haftreifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Federpuffer an Lok und Tender, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 am Tender, für Rauchgenerator vorbereitet, Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 415 mm, LÜP 268 mm.

Mit beleuchteter Feuerbüchse



L105232

Güterzuglokomotive mit Schlepptender Baureihe 52⁰⁰ „Rekokessel“, DR, Epoche IV

Fahrgestell, Gestänge, Tender und Räder aus Metall-druckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, 4 Haftreifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Federpuffer an Lok und Tender, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 am Tender, für Rauchgenerator vorbereitet, Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 415 mm, LÜP 268 mm.

Mit beleuchteter Feuerbüchse



Die 52 8134 war 1994 die letzte Lokomotive die ausgemustert wurde.
Die 52 8141 ist als Museumslok erhalten geblieben.

L105222

Güterzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 52⁰⁰ „Rekokessel“, DR, Epoche V(M)

Fahrgestell, Gestänge, Räder und Tender aus Metall-druckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, 4 Haftreifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Federpuffer an Lok und Tender, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 am Tender, für Rauchgenerator vorbereitet, Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 415 mm, LÜP 268 mm.

Tenderlokomotiven Baureihe 62

Von den 15 Exemplaren der Baureihe 62 waren 1928/29 bei der Auslieferung 7 Stück an die RBD Wuppertal und 8 an die RBD Erfurt gegangen. Sie sollten leichte Schnellzüge und die beschleunigten Personenzüge über kurze Strecken ziehen. Dies verlangte ein symmetrisches Laufwerk (2'C2'), um in beiden Richtungen 100 km/h schnell zu sein, und den höchstzulässigen Achsdruck von 20,3 t. Die Wuppertaler Loks waren nach dem Krieg von den Betriebswerken Düsseldorf, Dortmund, Essen und Krefeld vor Nahverkehrszügen eingesetzt. Als Splittergattung (unter 20 Stück) schieden sie bis 1956 aus. Auch die für museale Erhaltung im DB-Ausbesserungswerk Schwerte hinterstellte 62 003 wurde zerlegt.

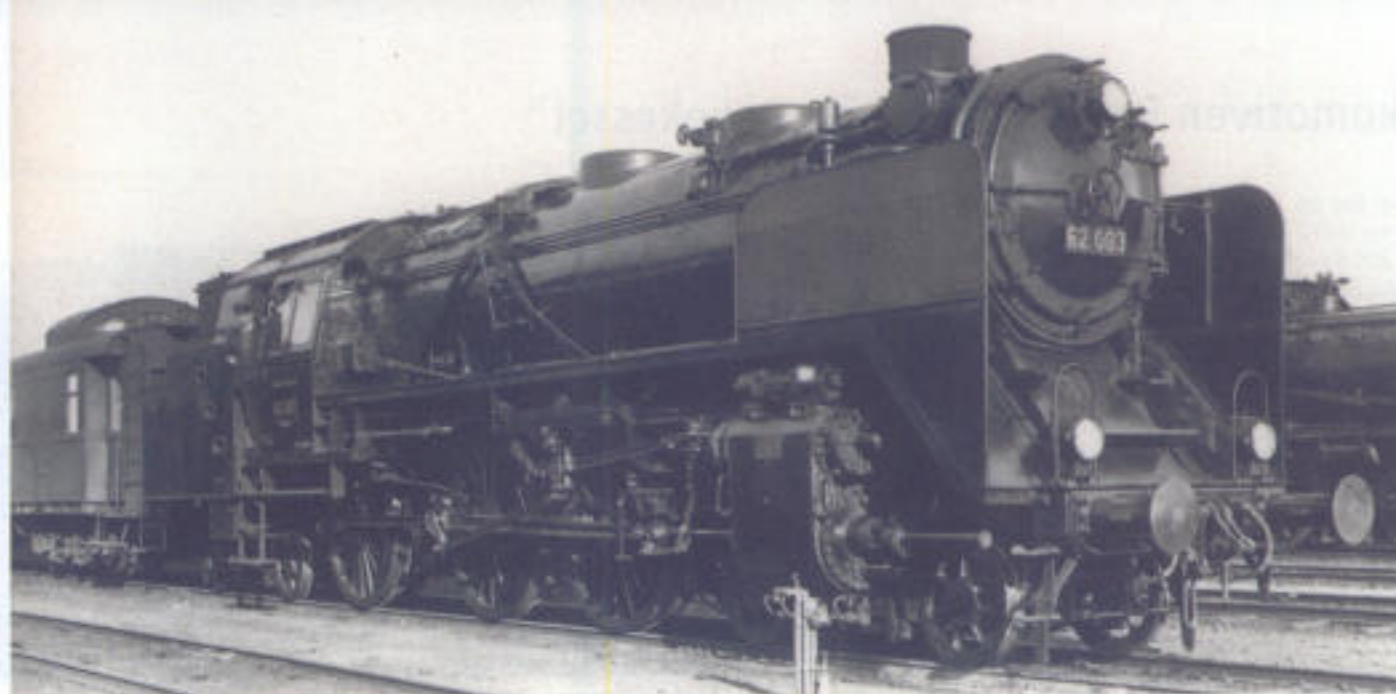


Foto: Sammlung Horst Obermayer

*Triebwerksbeleuchtung im Stand zuschaltbar,
Rauchkammertür zum Öffnen*



L106203

Tenderlokomotive, Baureihe 62, DRG, Epoche II

Gehäuse, Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LÖP 197 mm.



*Triebwerksbeleuchtung im Stand zuschaltbar,
Rauchkammertür zum Öffnen*



Alle LILIPUT-Lokomotiven der Baureihe 62 haben eine Triebwerksbeleuchtung, die im Stand zuschaltbar ist und eine Rauchkammertür zum Öffnen



L106211

Tenderlokomotive, Baureihe 62, DB, Epoche III

Gehäuse, Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LÜP 197 mm.

*Triebwerksbeleuchtung im Stand zuschaltbar,
Rauchkammertür zum Öffnen*



L106222

Tenderlokomotive, Baureihe 62, DR, Epoche IV

Gehäuse, Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LÜP 197 mm.

Bei der Deutschen Reichsbahn (Ost) wurden 8 Lokomotiven ab 1967 beim Bahnbetriebswerk Wittenberge konzentriert eingesetzt. Eine, die 62 015, überlebte und ist heute als Traditionslokomotive auf den Gleisen der DB AG vor unterschiedlichen Nostalgiezügen zu bewundern.



Tenderlokomotiven Baureihe 75¹⁰

Von 1914 bis 1921 erhielt die Badische Eisenbahnverwaltung insgesamt 135 Lokomotiven vom Typ VI c in neun Lieferungen. Bei diesen einzelnen Lieferungen gab es geringfügige Unterschiede, so wurde z.B. eine Speisewasservorwärmanlage ab der 2. Serie eingebaut, die Kupferfeuerbüchse wurde durch eine Stahlfeuerbüchse ersetzt und die letzten zwei Serien (1920 und 1921) erhielten einen verstärkten Rahmen, dadurch auch ein höheres Dienstgewicht bzw. Reibungsgewicht und wurden deshalb als Baureihe 75¹⁰⁻¹¹ bezeichnet.

107 Lokomotiven gingen zur DRG über. Hier erfuhren sie Änderungen und Modernisierungen (z.B. eine elektrische Beleuchtung).



Nachgebildete Petroleumlampen

Nach 1945 wurden diverse Änderungen an den Loks vorgenommen: Umstellung auf elektrische Beleuchtung, Vergrößerung des Kohlenkastens, um nur einige zu nennen. LILIPUT hat die Änderungen im Modell nachgebildet, wie die beiden Detailfotos zeigen.



L131001

Tenderlokomotive, Serie VI c, Badische Staatseisenbahn, Epoche I

Ausführung in blauer Sonderlackierung, Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LÜP 146 mm.

**L131002:
DRG**



**L131005:
DB**



**L131002
NEU**

Tenderlokomotive, Baureihe 75¹, DRG, Epoche II

Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, für Rauchgenerator vorbereitet, Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LÜP 146 mm.

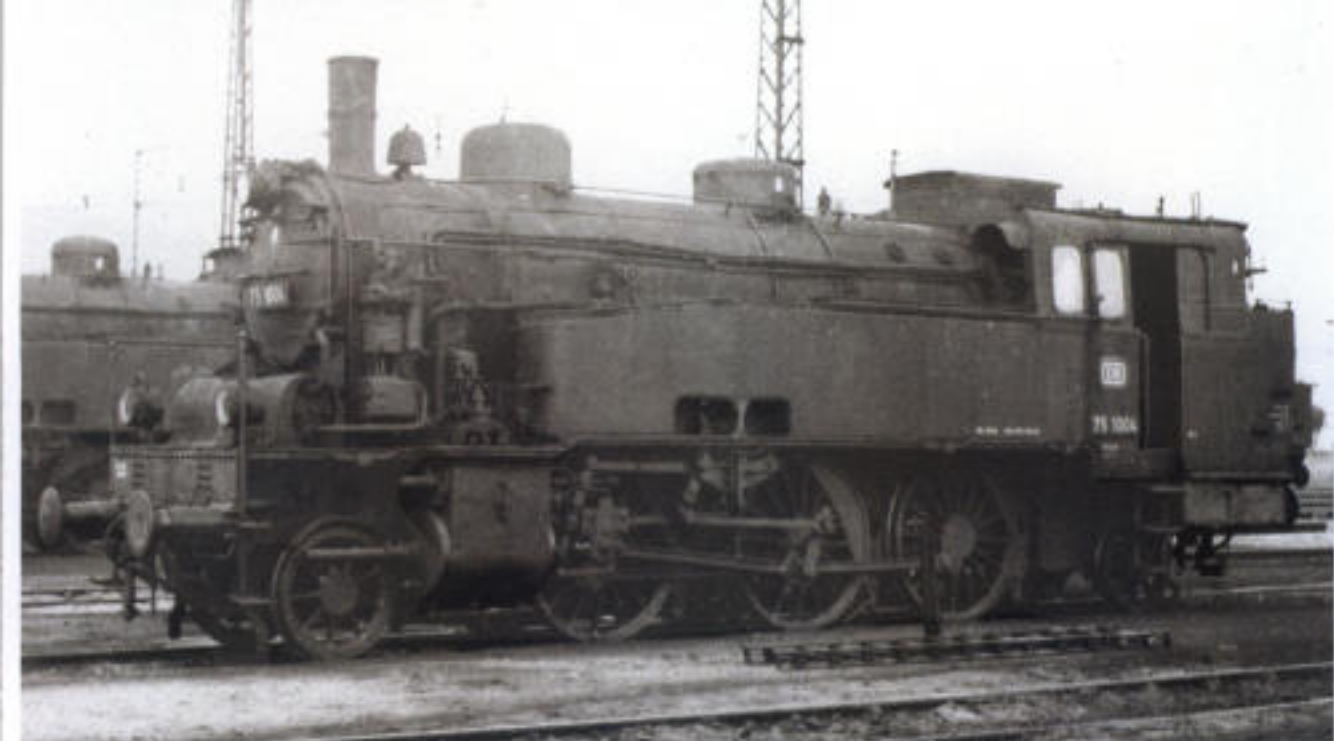
**L131022
NEU**

Tenderlokomotive, Baureihe 75¹, DRG, Epoche II DIGITAL
Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU). Bei Digitalbetrieb ein-/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung und schaltbarer Rauchgenerator. Im Übrigen identisch mit L131002.

**L131012
NEU**

Tenderlokomotive, Baureihe 75¹, DRG, Epoche II,

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem
Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU). Wechselstrom-Räder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L131022.



Das Vorbildfoto (Sammlung Horst Obermayer) von 1960 zeigt die 75 1004 wartend auf ihren Einsatz im Bw Karlsruhe

Die 75 1118 wurde als letzte DB-Lok im Jahre 1967 ausgemustert, aber zunächst bei der TU Karlsruhe hinterstellt. Später wurde sie dann im DGEG-Museum in Neustadt/Weinstraße ausgestellt. Mittlerweile konnte sie dank vieler Sponsoren reaktiviert werden und ist auf Strecken der Ulmer Eisenbahnfreunde vor unterschiedlichen Museumszügen im Einsatz.



L131005

Tenderlokomotive, Baureihe 75¹⁰, DB, Epoche III

Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, für Rauchgenerator vorbereitet, Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LÖP 146 mm.

L131025

NEU



Baureihe 75¹⁰, DB, Epoche III DIGITAL

Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU). Bei Digitalbetrieb ein-/ausschaltbare Dreilicht-Spitzenbeleuchtung und schaltbarer Rauchgenerator. Im Übrigen identisch wie L131005.

L131015

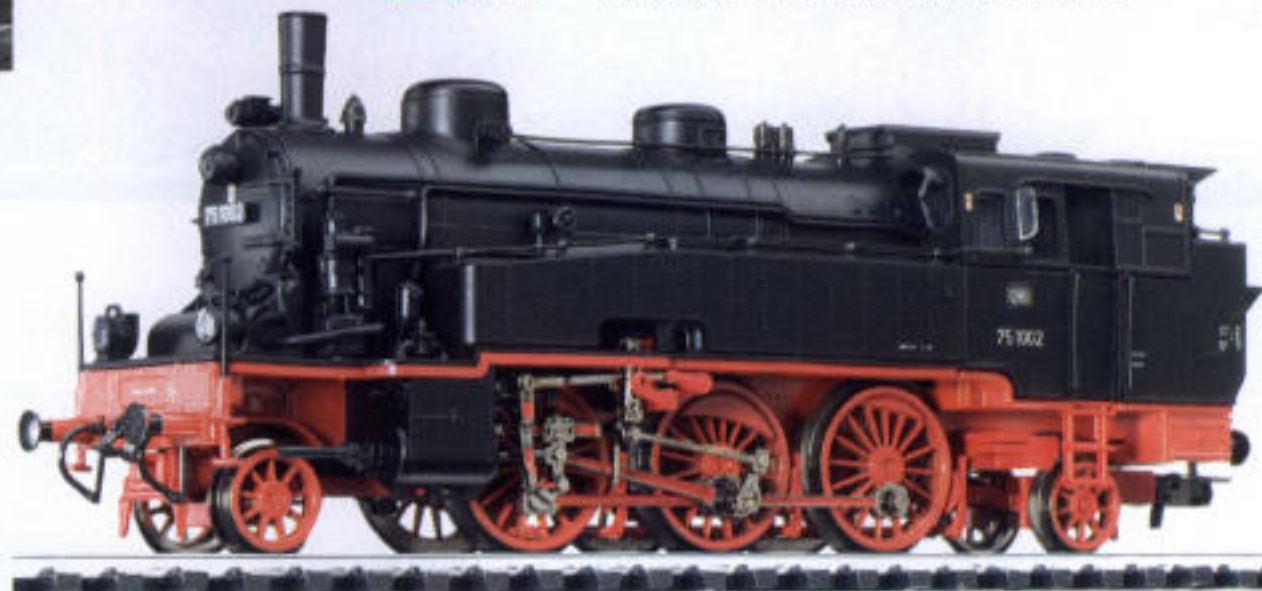
NEU



Baureihe 75¹⁰, DB, Epoche III

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem

Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU). Wechselstrom-Räder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L131025.

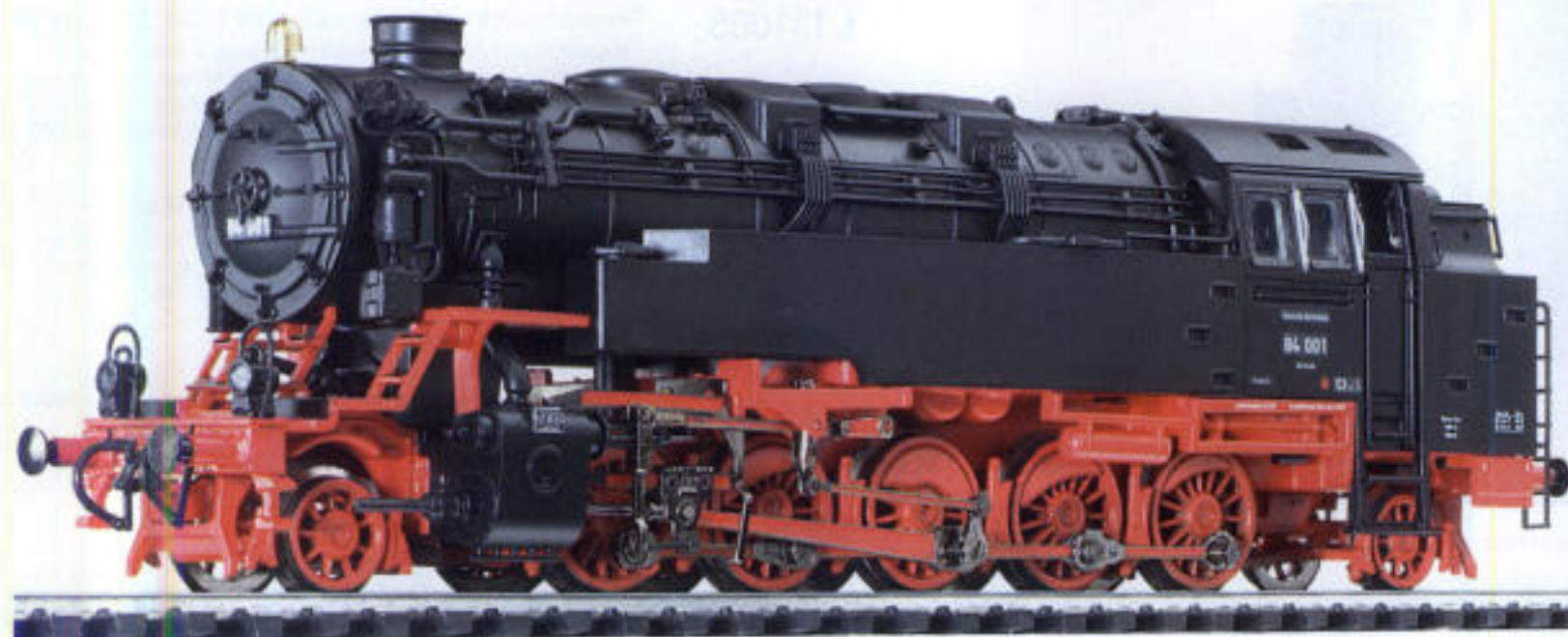


L131006

Tenderlokomotive, Baureihe 75¹⁰, DR, Epoche III

Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, für Rauchgenerator vorbereitet, Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LÖP 146 mm.

Tenderlokomotiven Baureihe 84



Die Abbildung zeigt das Lokmodell L131200 und die Detailgenauigkeit sowie die feine Bedruckung – sogar der Pufferbohle

Das Modell der Baureihe 84 in der Epoche III besitzt eine geänderte Beschriftung und einen anderen Kohlenkasten-Aufbau als das der Epoche II

L131200

Tenderlokomotive Baureihe 84, DRG, Epoche II

Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, digitale Schnittstelle nach NEM 652, vorbereitet zum Einbau eines Rauchgenerators, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Zweiflicht-Spitzenlicht mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LÜP 179 mm.

L131218

NEU



Baureihe 84, DRG, Epoche II DIGITAL

Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU).

Bei Digitalbetrieb ein-/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung und schaltbarer Rauchgenerator. Im Übrigen identisch mit L131200.

L131208

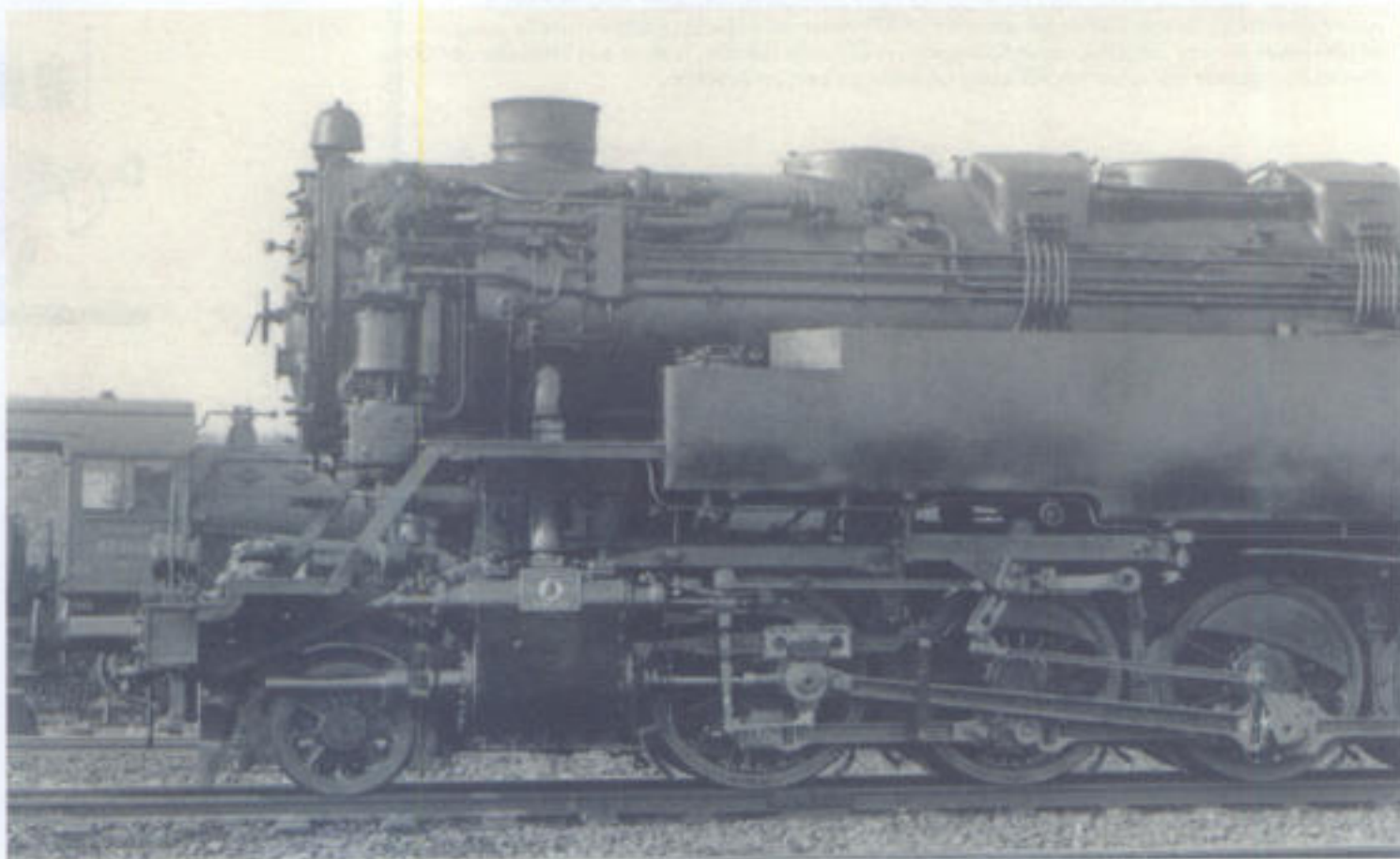
NEU



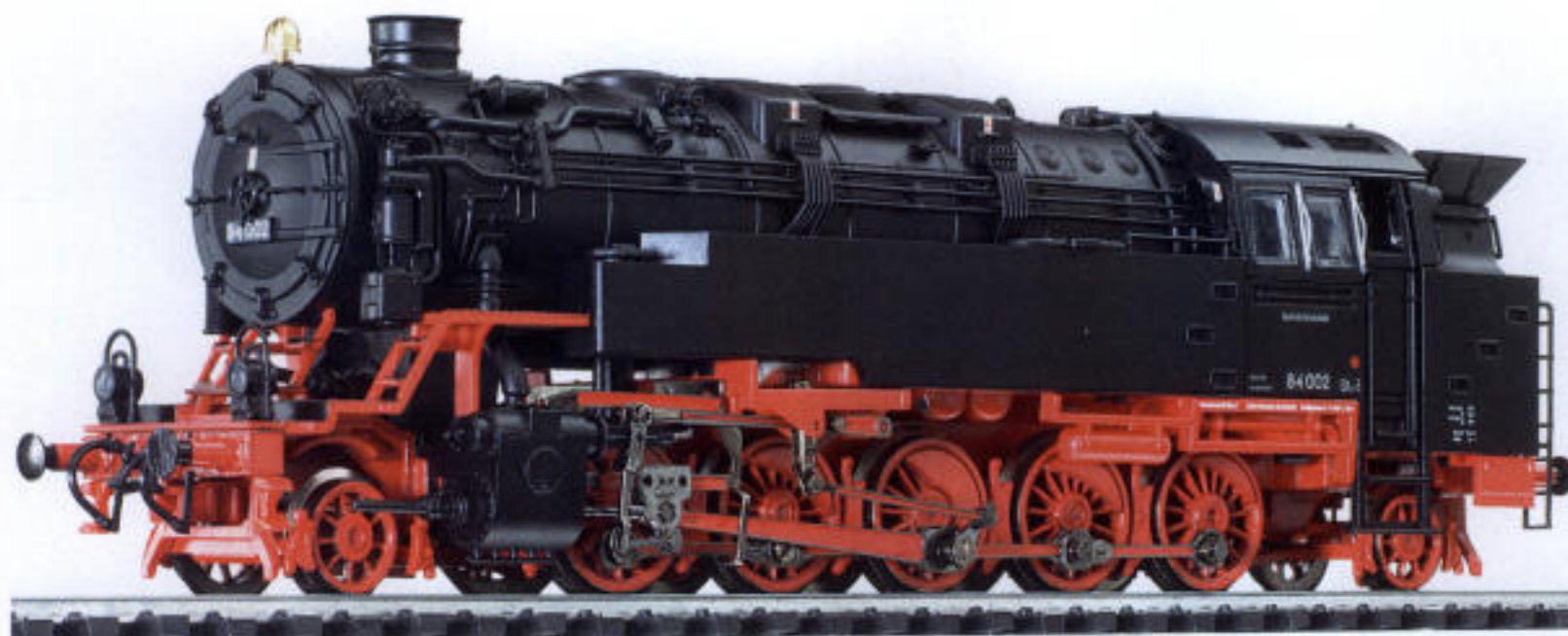
Baureihe 84, DRG, Epoche II,

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem

Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU). Wechselstrom-Räder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L131218.



Vorbildfoto:
Sammlung DB



L131201 NEU

Tenderlokomotive Baureihe 84, DR, Ep III
Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, digitale Schnittstelle nach NEM 652, vorbereitet zum Einbau eines Rauchgenerators, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LÜP 179 mm.

L131219 NEU

Baureihe 84, DR, Epoche III DIGITAL
Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU). Bei Digitalbetrieb ein-/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung und schaltbarer Rauchgenerator. Im Übrigen identisch mit L131201.

L131209 NEU

Baureihe 84, DR, Epoche III
für das Mittelleiter-Wechselstromsystem
Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU). Wechselstrom-Räder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L131219.



Für die auf Normalspur umgestellte Strecke Heidenau-Altenberg (Müglitztalbahn) waren neue Lokomotiven erforderlich. Die immer noch engen Radien und starken Steigungen konnten die vorhandenen Lokomotiven nicht bewältigen. So wurden bei zwei Lokfabriken jeweils zwei Probeloks bestellt. Zum Jahreswechsel 1935/36 lieferten Schwartzkopff in Berlin die 001 und 002, Orenstein und Koppel die 003 und 004. Erstere waren 3-Zy-

linder-Maschinen mit den speziellen Schwartzkopff Lenkgestellen. Sie bewährten sich im Gegensatz zu den beiden O&K-Loks, die ein 2-Zylindertriebwerk und Luttermöller-Endachsen besaßen, sehr gut, so dass im Anschluß an die Erprobungsphase acht weitere Loks bei Schwartzkopff bestellt wurden. Als letzte wurde die 84 008 Ende der sechziger Jahre ausgemustert.



Optimal passen zu den Lokomotiven der Baureihe 84 die „Altenberger“. Erste Handmuster dieser Modelle sehen Sie auf Seite 52

Tenderlokomotive Baureihe 91

Die ab 1892 gebauten C 1' und 1' C-Güterzugloks erfüllten nicht die an sie gestellten Anforderungen der K.P.E.V.

Erst die daraufhin neuentwickelte 4. Version, die T9', wurde zum Erfolg. Mit ihren 1350 mm großen Treibrädern schaffte sie eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h, was sie zum Einsatz vor Nebenbahnpersonenzügen befähigte. Mit 2200 gebauten Exemplaren u. a. auch für Württemberg, die Saarbahnen und viele deutsche Privatbahnen war sie hinter der preußischen T3 die meistgebaute Tenderlok in Deutschland.



L109120

Tenderlokomotive Preußische T9', Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Staatseisenbahn, Epoche I

Gehäuse, Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schrägenuteter Motor mit Schwungmasse, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, Federpuffer, LÜP 123 mm.

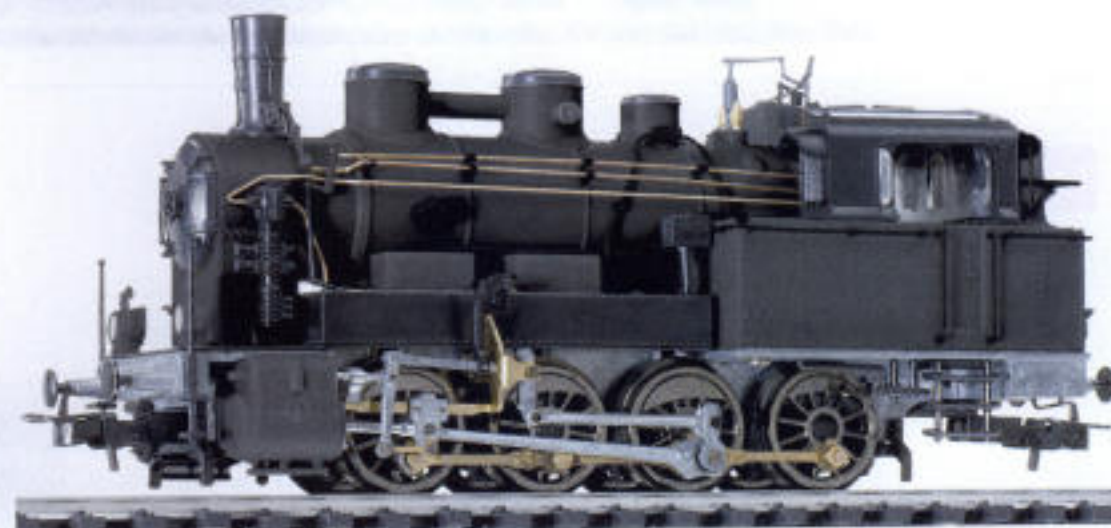
Die sog. „Langenschwalbacher“ sind die passenden Wagen für diese beliebte Länderbahnlok, siehe dazu auch Seite 42 mit Abbildungen verschiedener Züge



Tenderlokomotive Baureihe 92

Die Badische Staatsbahn beschaffte von 1907 bis 1921 in sieben Bauserien insgesamt 98 D-gekuppelte Lokomotiven der Gattung Xb für den Rangier- und Güterzugdienst. Das Erscheinungsbild der Maschinen war charakterisiert durch den T-förmigen, teils in den Rahmen eintauchenden Wasserkasten und das Verbindungsrohr zwischen den Domen. Die Xb bildeten den Schlusspunkt der Entwicklung badischer Rangierlokomotiven. Sie bewährten sich so gut, dass die Deutschen Reichsbahn noch 90 Exemplare als Baureihe 92²⁻³ in ihren Bestand übernahm. Einsatzgebiet war zunächst die Reichsbahndirektion Karlsruhe, spätere Beheimatungen erfolgten in Offenburg, Freiburg und Haltingen. Die Deutsche Bundesbahn übernahm noch knapp 80 Lokomotiven in ihren Bestand und setzte sie in den Bw Basel (bad. Bf), Freiburg, Heidelberg, Karlsruhe, Mannheim, Offenburg und Villingen ein. In den 50-er Jahren setzte verstärkt die Ausmusterung ein; 1959 waren noch 47 und im Jahr 1963 noch 13 Lokomotiven im Bestand. Als letzte Maschine der DB wurde 92 319 am 25.4.1966 ausgemustert. Auch bei der DR gab es zwei badische Xb: 92 214 fand sich bei Kriegsende im Bw Hoyerswerda wieder, 92 310 stand bis 1955 im Bw Aschersleben im Einsatz.

Lieferbar Anfang 2006



Handmuster aus Formteilen

L131352

Tenderlokomotive Baureihe 92²⁻³, ehemalige badische Xb, DRG, Epoche II

Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder (s. S. 106), Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, LÜP 123 mm.

L131372

NEU

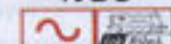


Baureihe 92²⁻³, ehemalige badische Xb, DRG, Epoche II DIGITAL

Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Bei Digitalbetrieb ein/ausschaltbare Spitzenbeleuchtung und schaltbarer Rauchgenerator. Im Übrigen identisch mit L131352.

L131362

NEU



Baureihe 92²⁻³, ehemalige badische Xb, DRG, Epoche II für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Wechselstrom-Räder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L131372.

Vorbildfoto:
Sammlung Horst Obermayer



Holländische Dampflokomotive

Im Jahre 1946 wurden 22 Maschinen dieses Typs von der SBB nach Holland verkauft. Sie fuhren bei der Niederländischen Staatsbahn (NS) unter der Nummer NS 3501-22 weiter.



L131999

Schlepptenderlokomotive Reihe 35, NS, Epoche III

Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahmen nach NEM 362, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LÜP 215 mm.



Schweizer Dampflokomotiven

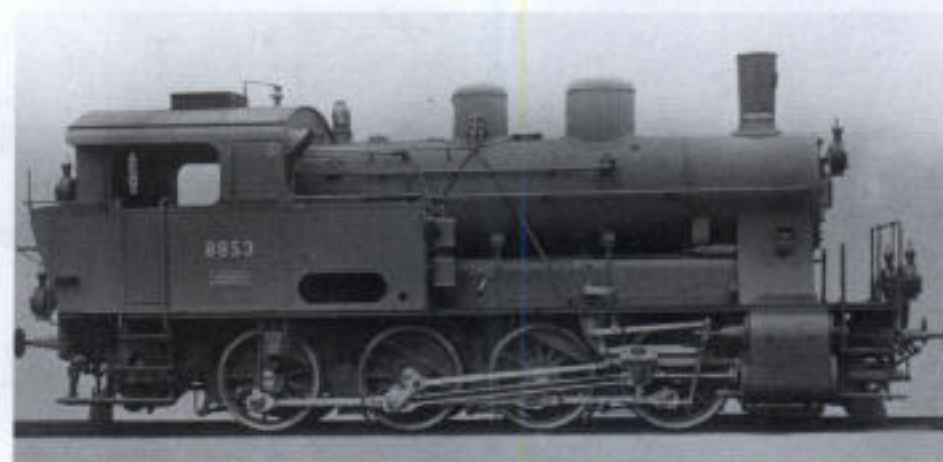
L131390
NEU

Tenderlokomotive, Baureihe E 4/4, Nr. 8853, SBB, Epoche II

Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder (s. S. 106), Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, LÜP 123 mm.

L131395
NEU

Baureihe E 4/4, Nr. 8853, SBB, Epoche II für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Wechselstrom-Räder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L131390.



Mit den 1914 vorgestellten Probelokomotiven 8801 und 8802 der Baureihe E 4/4 war die SBB zufrieden und bestellte weitere 6 Maschinen, die im Jahr 1915 ausgeliefert wurden. Das Dienstgewicht der Lok betrug 56,0 t, was einem Achsdruck von nur 14 t entspricht. Damit war sie für leichten Rangierdienst in großen Bahnhöfen und auf Grund der erreichbaren Geschwindigkeit von 60 km/h auch für den Streckendienst, insbesondere vor leichten Güterzügen geeignet. Dass es sich insgesamt um eine gelungene Konstruktion handelte, beweist die lange Einsatzzeit über einen Zeitraum von 50 Jahren.

Die letzte Lok wurde erst 1965 ausgemustert. Die wichtigsten Einsatz-Betriebswerke waren Basel, Genf und Zürich.





Bis 1909 ließ die SBB Schnellzug-Nassdampflokomotiven bauen. Die letzte war die Nr. 809 der Serie A 3/5 (701-809). Nach zwei ersten Probeloks im Jahr 1907 erschienen bereits 1910 Heissdampflokomotiven der 600er-Serie, ebenfalls als A 3/5 bezeichnet. Gebaut von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur erreichten diese Vierzylinder-Schnellzuglokomotiven bei einem Gewicht von 115 t eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und wurden vor hochwertigen Schnellzügen, aber auch vor Regionalzügen eingesetzt. Bis 1915 wurden 49 Maschinen gebaut, die sich auf die Betriebswerkstätten Yverdon, Biel und Zürich verteilten. Von letzteren waren fünf auf der Gotthardstrecke zufriedenstellend im Einsatz. Die fortschreitende Elektrifizierung machte die stolzen Maschinen jedoch bald arbeitslos. So wurde die erste (Nr. 620) bereits 1934 ausgemustert. Bis 1946 schrumpfte die Zahl weiter und da Holland großen Bedarf hatte, wurden die letzten 22 Maschinen an die NS verkauft. Das dortige Personal hatte jedoch mangels einschlägiger Erfahrungen Schwierigkeiten mit der Unterhaltung und Pflege der Lokomotiven und so wurde 1952 die letzte als NS 3506 (ex SBB 606) ausgemustert. Leider wurde kein Exemplar museal erhalten.

L131980

Schlepptenderlokomotive A 3/5-613, SBB, Epoche II

Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Dreilicht-Spitzen-signal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LÜP 215 mm.

L131985

Schlepptenderlokomotive A 3/5-613, SBB, Epoche II

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU). Bei Digitalbetrieb ein-/ ausschaltbare Dreilicht-Spitzenbeleuchtung. Im Übrigen identisch wie L131980.

**L131981
NEU**

Schlepptenderlokomotive A 3/5-621, SBB, Epoche II

Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Dreilicht-Spitzen-signal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LÜP 215 mm.

vergrößerte Abbildung



Dampfspeicherlokomotiven

Vorbildgerecht mit aufgesetztem dritten Oberlicht



Henschel hatte bereits in den 30-er Jahren ein Standardprogramm von Dampfspeicherloks. Standardisiert waren Loks mit zwei, drei und vier Treibachsen, sogenannte B-, C- und D-Kuppler. Der B-Kuppler, den LILIPUT hier vorstellt, wurde bis in die 50-er Jahre gebaut. Die Lok mit der Fabriknummer 28396/1947 war bei der Zuckerfabrik Eisdorf in Betrieb.

Vorbildgerechte Anordnung der Dreilicht-Spitzenbeleuchtung, sowie andere Kesselaufbauten als bei Artikel L102901.



Foto: H.-J. Möllenbeck

L102901

Dampfspeicherlokomotive, Bauart Henschel B-fl12/2,5, Epoche IV/V
Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, vorbildgerechte Lackierung und Bedruckung, Dreilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, LÜP 99,2 mm.

L102971
NEU



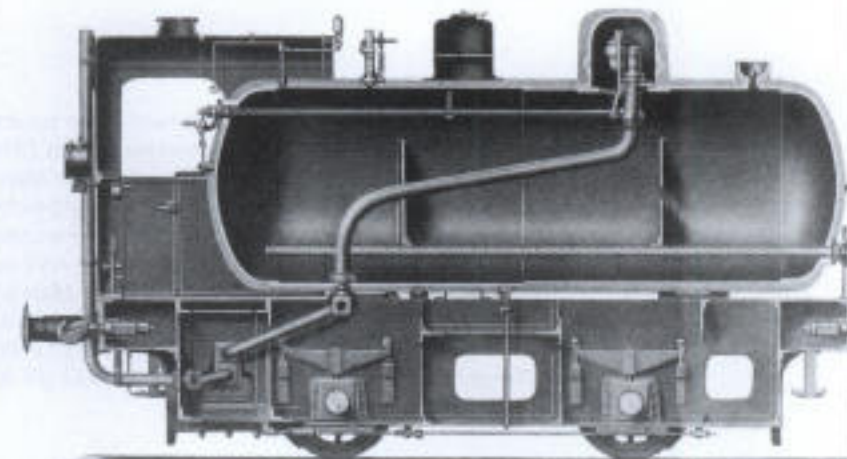
Bauart Henschel B-fl12/2,5, Epoche IV/V DIGITAL
Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU). Bei Digitalbetrieb ein/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung. Im Übrigen identisch mit L102901.

L102991
NEU



Bauart Henschel B-fl12/2,5, Epoche IV/V, für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU). Wechselstrom-Räder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L102971.

Diese Lok war bei der Firma „Gewerkschaft Erdölraffinerie Emsland“ (GEE) in Betrieb



Schnittbild einer Dampfspeicherlok, Henschel, Sfg. Pokschewinski

Überall, wo Dampf in entsprechender Menge erzeugt wird und man ein wirtschaftlich und einfach zu bedienendes Zugförderungsmittel benötigt, ist eine Dampfspeicherlokomotive die praktikabelste Lösung. Auch die Möglichkeit, sie an explosionsgefährlichen Stellen einsetzen zu können, spricht für die Dampfspeicherlokomotive. Der Hauptbestandteil einer Dampfspeicherlok ist der mit Wasser gefüllte, druckdichte Kessel. Dem Kesselwasser wird unter Druck von Befüllungsstationen Dampf zugeführt. Dieser Dampf erzeugt im Wasser Wärme, die auch dort gespeichert wird und durch den entstehenden Überdruck als Energie genutzt werden kann. Dabei bestimmen die Größe des Kessels und der Fülldruck die Nutzungszeit und die Kraftmenge der Lok.

(Fortsetzung siehe Nebenseite)

L102902
NEU

Dampfspeicherlokomotive, Bauart Henschel B-fl12/2,5 GEE 3, Epoche IV/V

Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, vorbildgerechte Lackierung und Bedruckung, Dreilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, LÜP 99,2 mm.

L102972
NEU



Bauart Henschel B-fl12/2,5 GEE 3, Epoche IV/V DIGITAL

Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU). Bei Digitalbetrieb ein/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung. Im Übrigen identisch mit L102902.

L102992
NEU



Bauart Henschel B-fl12/2,5 GEE 3, Epoche IV/V für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU). Wechselstrom-Räder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L102902.

die feuerlosen Lokomotiven



L 103000

Dampfspeicherlokomotive, Bauart Meiningen Typ C, Epoche V

Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit gekapseltem Getriebe, vorbildgetreue Geschwindigkeiten, Federpuffer, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, vorbereitet für den Einbau eines Digital-Decoders, LÜP 111 mm.

Das Vorbild des Modells der Bauart Meiningen Typ C hat bei einem Dienstgewicht von ca. 50 t, einem Wasserinhalt von 18 m³, einem Dampfinhalt von 3 m³ im Kessel und einem Dampfdruck von 20 kPa/cm² eine Zugkraft von 94 kN. Nach 20 Minuten des Befüllens, ist der Typ C in der Lage, ein bis zwei beladene Güterwagen zwei Stunden auf ebener Strecke zu rangieren. Und dies bei einer maximalen Geschwindigkeit von ca. 30 km/h.

Als zu Beginn der 80-er Jahre in der DDR eine immer größere Verteuerung der Erdölprodukte einsetzte, wollte man in Industriebetrieben, in denen es technisch möglich war, Diesellokomotiven durch Dampfspeicherloks ersetzen. Von 1984 bis 1988 wurden 202 Maschinen als identischer Nachbau des Babelsberger Typs C durch das Ausbesserungswerk Meiningen gefertigt. Die erste Lokomotive wurde am 20. Februar 1984 im VEB Schwermaschinenbau Lauchhammer in Betrieb genommen. Die beiden letzten Loks gelangten im August 1988 in die damalige CSSR. Außerdem baute der VEB Lokomotivbau Karl Marx ca. 150 Stück in der Zeit von 1952 bis 1961 und 80 Stück in der Zeit von 1969 bis 1970.

Meininger Dampfspeicherlokomotiven sind nach der Vereinigung von BRD und DDR auch in andere Länder gelangt. Einigen dieser feuerlosen Lokomotiven kann man noch bei der Arbeit zusehen oder sie als Denkmal vor einem Werkstor betrachten.

Das Vorbild der LILIPUT-Lok wartet im Großkraftwerk Mannheim auf ihren nächsten Einsatz.



Foto: W. Kilian



L 103020

Dampfspeicherlokomotive, Bauart Meiningen Typ C Großkraftwerk Mannheim, Epoche V

Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit gekapseltem Getriebe, vorbildgetreue Geschwindigkeiten, Federpuffer, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, vorbereitet für den Einbau eines Digital-Decoders, LÜP 111 mm.



Die Dampfspeicherlok fährt einen mit Kerosin beladenen Kesselwagenverband ins Depot. Da Kerosin leicht entflammbar ist (Flammpunkt 38° C), ist die Dampfspeicherlok ideal zum Rangieren geeignet.

MAK-Diesellokomotiven

L102401

MAK-Diesellokomotive, Häfen Güter Köln (HGK), Epoche V

Chassis und Räder aus Metalldruckguss, Hochleistungsmotor mit Schwungmasse und Kardantrieb auf beide Drehgestelle, je Drehgestell über einen Haftreifen, Federpuffer, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, Abdeckungen für die Nachbildung der Original-Schraubenkupplung sind alternativ anbringbar, empf. Mindestradius 360 mm, LÜP 149 mm.



L102461

MAK-Diesellokomotive, RAILION, Epoche V

Im Übrigen technisch identisch mit L102401.



L102404

MAK-Diesellokomotive, SBB, Epoche V

Im Übrigen technisch identisch mit L102401.



Gleisstopfmaschine (Oberbaufahrzeuge)



L136110

Motorsierte Gleisstopfmaschine, DB, Epoche IV

Die Gleisstopfmaschine ist ein wichtiges Fahrzeug für den Betrieb der Eisenbahn. Sie wird eingesetzt, um die Gleise zu stopfen und zu warten. Die Maschine ist mit einem Motor angetrieben und hat eine Länge von ca. 10 m. Sie ist in der Epoche IV der Eisenbahnmodellbau-Skala 1:87 erhältlich.

Diesellokomotive



L132489
NEU

Diesellokomotive, OMV-Werkslok 9, Epoche V

Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Austauschachse mit einem Haftreifen für eine noch höhere Zugkraft liegt bei, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, LÖP 76 mm.

L132469
NEU

OMV-Werkslok 9, Epoche V DIGITAL

Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU). Bei Digitalbetrieb ein-/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung. Im Übrigen identisch mit L132489.

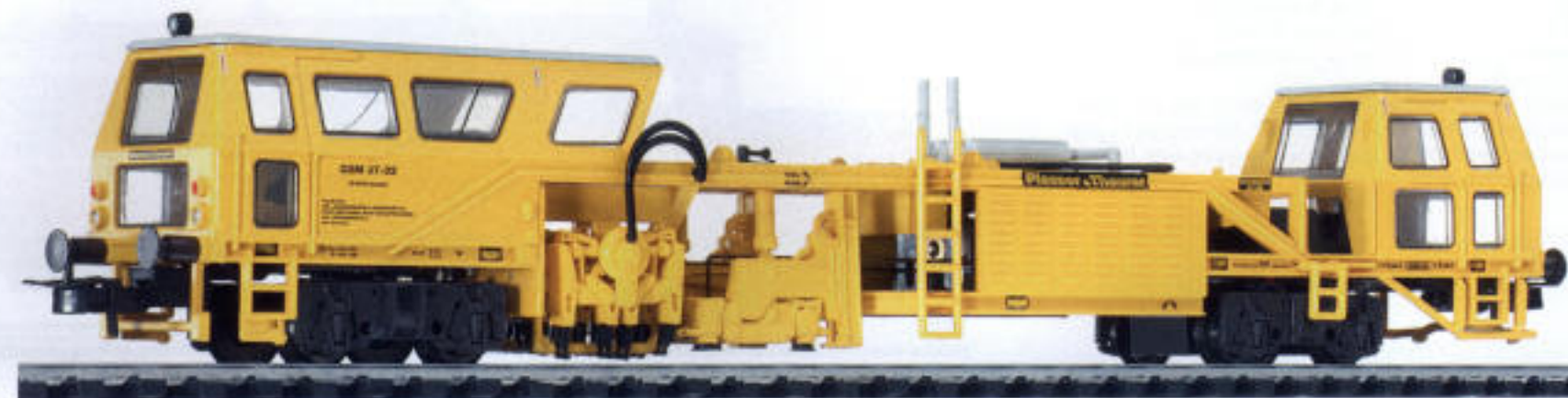
L132479
NEU

OMV-Werkslok 9, Epoche V, für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU). Wechselstrom-Räder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L132469.



Wie die Abbildung zeigt paßt die Lok sehr gut zu dem Kesselwagen-Set L230797 (Neuheit 2005) oder auch zu dem 4-achsigen Kesselwagen L225841 (ebenfalls Neuheit 2005)

Gleisstopfmaschine (Oberbaufahrzeuge)



L136112

Motorisierte Gleisstopfmaschine DR, Epoche IV

Viele Details, originalgetreue Beschriftung, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, 2 Haftreifen, Federpuffer, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, LÖP 201 mm.

Akku-Triebwagen



L112700

Akku-Triebwagen Bauart Wittfeld, KPEV, Epoche I

5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, 2 Haftreifen, Federpuffer, Kurzkupplung zwischen den beiden Wagen, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, LÜP 300 mm.

vergrößerte Abbildung

Wittfeld Akku-Triebwagen:

Das geringe Verkehrsaufkommen zu Beginn des 20. Jahrhunderts auf vielen preußischen Nebenbahnstrecken rechtfertigte nicht den Einsatz von Dampfzügen.

Als Alternative entwickelte der Geheime Oberbau- rat Gustav Wittfeld diesen zweiteiligen Triebwagen. Die eine Hälfte hatte ein 2. und ein 3. Klasse-Abteil, die andere war für die 4. Klasse eingerichtet. Das Konzept hatte sich bewährt, denn es wurden bis 1914 insgesamt 184 zwei- und dreiteilige Einheiten beschafft.

Nach dem 2. Weltkrieg modernisierte die DB einen Großteil der bei ihr verbliebenen Fahrzeuge in den Jahren 1948–1952. Die letzten wurden erst 1963/64 ausgemustert.



L112703

Akku-Triebwagen Bauart Wittfeld, DRG, Epoche II

5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, 2 Haftreifen, Federpuffer, Kurzkupplung zwischen den beiden Wagen, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, LÜP 300 mm.



L112701

Akku-Triebwagen ETA 177, DB, Epoche III

5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, 2 Haftreifen, Federpuffer, Kurzkupplung zwischen den beiden Wagen, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, LÜP 300 mm.

L112791
NEU



Akku-Triebwagen ETA 177, DB, Epoche III, für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU). Wechselstrom-Räder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L112701.

Dreiteiliger Akku-Triebwagen



Retuschiertes
Vorbildfoto

Voraussichtlich lieferbar Ende 2006

Der ETA 178 051 war der einzige bei der DB eingesetzte 3-teilige Wittfeld-Triebwagen

Zur Vergrößerung des Platzangebots wurden 1913/14 acht Einheiten mit einem „Einschalteil“, somit also dreiteilige Einheiten beschafft. Diese besaßen neben 3.Klasse-Plätzen auch Abteile für Post und Gepäck. Im Gegensatz zu den zwei-teiligen Ausführungen wirkten die Motoren auf die beiden Achsen des Mittelteils. Während die sechs langen und ein kurzes Mittelteil teils durch Kriegseinwirkungen, teils durch Umbauten der DDR-Reichsbahn ausschieden, verblieb der 1948 umgebaute ETA 178 051 bei der DB. Bis zu seiner Ausmusterung 1960 war er im Bw Duisburg beheimatet.

L133512

Akku-Triebwagen ETA 178 051 mit kurzem Mittelwagen, DB, Epoche III

Vorbildgerecht fest verbundene Triebwageneinheit, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungrad, 2 Haftreifen, Kurzkupplungskinematik zwischen den Wagen und an beiden Enden, **digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder (s. S. 106)**, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Spitzenbeleuchtung weiß/rot, LÜP 412 mm.

L133527



Akku-Triebwagen ETA 178 051 mit kurzem Mittelwagen, DB, Epoche III DIGITAL

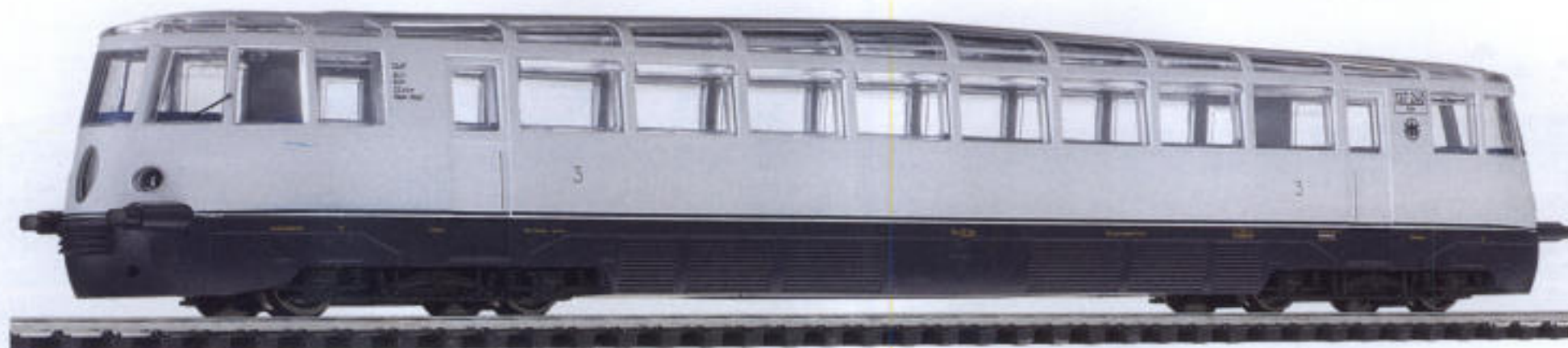
Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Bei Digitalbetrieb ein-/aus-schaltbare LED-Spitzenbeleuchtung weiß/rot und **schaltbare Innenbeleuchtung**. Im Übrigen identisch mit L133512.

L133517



Akku-Triebwagen ETA 178 051 mit kurzem Mittelwagen, DB, Epoche III

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Wechselstrom-Räder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L133527.



L112803

Diesel-Aussichtstriebwagen VT 137 240, DRG, Epoche II

Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb über Kardan auf beide Drehgestelle, 2 Haftreifen, digitale Schnittstelle nach NEM 652, LED-Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung weiß/rot wechselnd, LÜP 257 mm.

L112893

NEU



Diesel-Aussichtstriebwagen VT 137 240, DRG, Epoche II

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU). Ein-/ ausschaltbare Zweilicht-Spitzenbeleuchtung weiß/rot. Wechselstrom-Räder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L112803.



L112813
NEU

Diesel-Aussichtstriebwagen VT 137 463, DR, Epoche II

Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb über Kardan auf beide Drehgestelle, 2 Haftreifen, digitale Schnittstelle nach NEM 652, LED-Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung weiß/rot wechselnd, LÜP 257 mm.

L112873
NEU



VT 137 463, DR, Epoche II

Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU). Bei Digitalbetrieb ein-/ ausschaltbare Zweilicht-Spitzenbeleuchtung weiß/rot. Im Übrigen identisch mit L112813.

L112883
NEU



VT 137 463, DR, Epoche II

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU). Ein-/ ausschaltbare Zweilicht-Spitzenbeleuchtung weiß/rot. Wechselstrom-Räder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L112873.

Das Vorbild der Aussichtstriebwagen:

Nach dem großen Erfolg der beiden „Gläsernen Züge“ ET 91 beschaffte die DRG für nicht elektrifizierte Strecken drei Diesel-Aussichtstriebwagen. Der VT 137 240 wurde 1936 ausgeliefert, VT 137 462-463 im Jahre 1939. Nach dem Krieg konnte die DB noch zwei Aussichtstriebwagen übernehmen und reichte sie als VT 90 500 und 501 ein. Der VT 90 501 erhielt einen weinroten Anstrich.



L112803



L112813



L112801

Im Gegensatz zur DRG-Version besitzt der VT 137 463 nicht nur eine andere Beschriftung, sondern auch geschlossene Oberlichtfenster auf den beiden Fahrerseiten und unterscheidet sich bei der Dachform auch von der DB-Ausführung. Auch die Scheibenwischer sind vorbildgerecht unterschiedlich angebracht.



L112801

Diesel-Aussichtstriebwagen VT 90 501, DB, Epoche III
 Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungrad, Antrieb über Kardan auf beide Drehgestelle, 2 Haftreifen, digitale Schnittstelle nach NEM 652, LED-Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung weiß/rot wechselnd, LUP 257 mm.

L112891



VT 90 501, DB, Epoche III
 für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU). Ein-/ ausschaltbare Dreilicht-Spitzenbeleuchtung weiß/rot. Wechselstrom-Räder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L112801.

Triebwagen und Steuerwagen

In den Jahren 1935-37 beschaffte die Deutsche Reichsbahn insgesamt 79 Triebwagen gleicher äußerer Form, aber unterschiedlicher technischer Ausrüstung. Sie waren für den Einsatz auf Haupt und Nebenbahnen bestimmt, deshalb auch mit unterschiedlichen Höchstgeschwindigkeiten von 110 km/h bzw. 90 km/h. Der Antrieb war diesel-elektrisch, außer VT 137 271, die versuchsweise mit diesel-hydraulischem Antrieb versehen waren. Von den 27 bei der DB verbliebenen wurden 6 auf diesel-hydraulischen Antrieb umgebaut und als VT 25 5 bezeichnet.



L112513

Zweiteiliger Dieselelektrischer-Triebwagen mit Motorwagen VT 137 099 und Steuerwagen VS 145 135, DRG, Epoche II

Vorbildgerechte Inneneinrichtung, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, 2 Haftreifen, Federpuffer, Innenbeleuchtung ein- und ausschaltbar, digitale Schnittstelle im Motor- und Steuerwagen nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Spitzensignal mit der Fahrtrichtung weiß/rot wechselnd, LÜP der Einzelwagen 247 mm.



L112501

Zweiteiliger Dieselhydraulischer-Triebwagen mit Motorwagen VT 25 502 und Steuerwagen VS 145 148, DB, Epoche III

Vorbildgerechte Inneneinrichtung, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, 2 Haftreifen, Federpuffer, Innenbeleuchtung ein- und ausschaltbar, digitale Schnittstelle im Motor- und Steuerwagen nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Spitzensignal mit der Fahrtrichtung weiß/rot wechselnd, LÜP der Einzelwagen 247 mm.

Das Mitte der dreißiger Jahre begonnene Schnelltriebwagen-System mit dem Ausgangspunkt Berlin wurde von der Geschäftswelt sehr gut angenommen. Die ersten noch zweiteiligen Einheiten mit nur 2. Klasse-Abteilen und einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h konnten bald die steigende Nachfrage nicht erfüllen. So wurden 1936 bei den Linke-Hofmann-Werken Dresden die ersten dreiteiligen Einheiten bestellt. Aus wartungstechnischen Überlegungen ging man dabei aber vom Einbau der Jakobsdrehge-

stelle ab, so dass die Triebwagen leichter trennbar waren. Dadurch erhöhte sich das Gesamtgewicht und es mussten nun stärkere Motoren (2 x 600 PS) eingebaut werden, um die Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zu erreichen.

Und noch ein positives Ergebnis für die Reisenden: es gab wieder einen Speiseraum. Die bei der DB verbliebenen Einheiten wurden nach ihrer Aufarbeitung zunächst von den alliierten Streitkräften beschlagnahmt. Zwei

Triebwagen wurden 1951 von diesel-elektrischen auf diesel-hydraulischen Antrieb umgebaut. Nach Ausmusterung der Serie in den Jahren 1958 und 1959 (Neubaufahrzeuge VT 08^a und VT 11^a ersetzen die schon sehr schad-anfälligen Vorkriegs-VTs) gingen sie im Tausch gegen Kirow-Kräne in die Reichsbahn der DDR, die sie wieder aufarbeitete und im internationalen Fernverkehr einsetzte.



L112601

Dreiteiliger Diesel-Schnelltriebwagen VT 06 108 „Rheinblitz“, DB, Epoche III

Im Übrigen technisch identisch mit L112603.

„Rheinblitz“





L112502

Zweiteiliger Dieselelektrischer-Triebwagen mit Motorwagen VT 137 198 und Steuerwagen VS 145 112, DR, Epoche III

Vorbildgerechte Inneneinrichtung, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, 2 Haftreifen, Federpuffer, Innenbeleuchtung ein- und ausschaltbar, digitale Schnittstelle im Motor- und Steuerwagen nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Spitzensignal mit der Fahrtrichtung weiß/rot wechselnd, LÜP der Einzelwagen 247 mm.



Die Wagen L332501 und L332502 sind unmotorisierte Ergänzungswagen für L112501 und L112502



L332501

Steuerwagen VS 145 141 (unmotorisiert), DB, Ep. III

Vorbildgerechte Inneneinrichtung, Federpuffer, Innenbeleuchtung ein- und ausschaltbar, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Spitzensignal mit der Fahrtrichtung weiß/rot wechselnd, LÜP 247 mm.

L332502

Steuerwagen VS 145 137 (unmotorisiert), DR, Ep. III

Vorbildgerechte Inneneinrichtung, Federpuffer, Innenbeleuchtung ein- und ausschaltbar, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Spitzensignal mit der Fahrtrichtung weiß/rot wechselnd, LÜP 247 mm.

Berühmte Züge der Bahn – Dieselschnelltriebwagen SVT

„Fliegender Kölner“



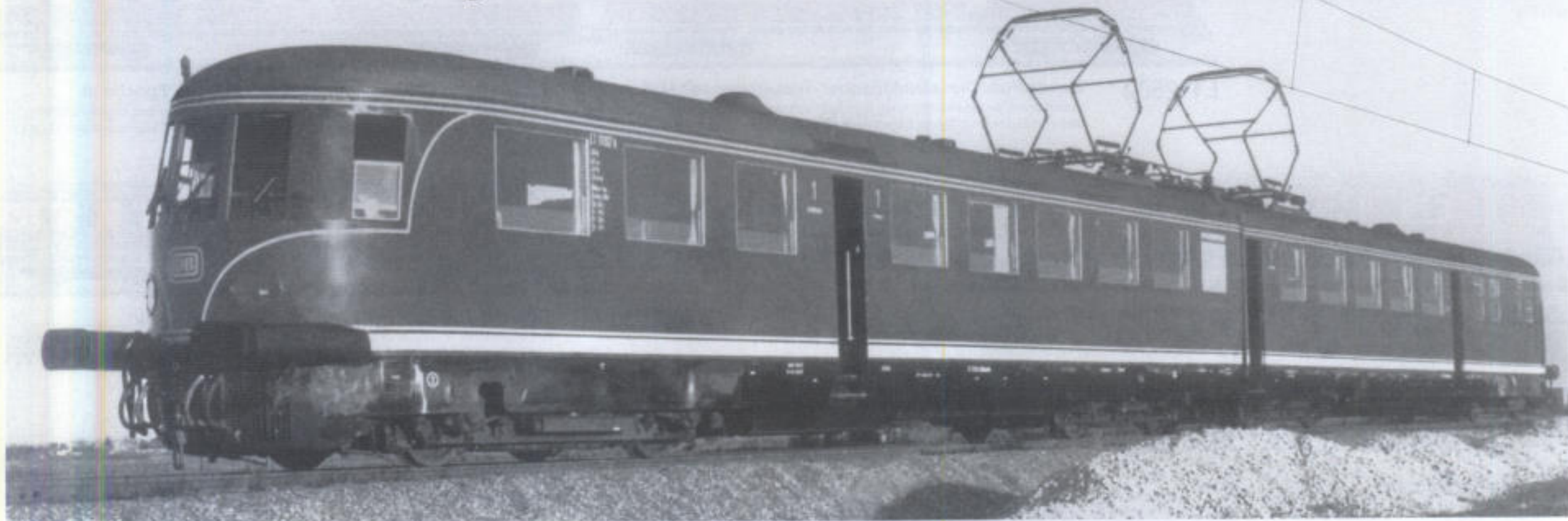
L112603

Dreiteiliger Diesel-Schnelltriebwagen SVT 137 851 „Fliegender Kölner“, DR, Epoche II

Inneneinrichtung, Nachbildung der Scharfenbergkupplung, enger Wagenabstand durch Spezialkupplung, beweglicher Lüfter auf dem Dach, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, 4 Haftreifen, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Spitzensignal mit der Fahrtrichtung weiß/rot wechselnd, LÜK 813 mm.



Elektrischer Triebwagen ET 11



Das Vorbildfoto zeigt den ET 11 in der Zeit vor April 1958, Foto Dr. Scheingraber

L133543
NEU

Elektrischer Triebzug ET 11, DB, Epoche III

Vorbildgerecht fest verbundene Triebwageneinheit, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, 2 Haftreifen, Kurzkupplungskinematik zwischen den Wagen und an beiden Enden, **digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder** (s. S. 106), Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Dreifach-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung weiß/rot wechselnd, LÜP 508 mm.

L133563
NEU



Elektrischer Triebzug ET 11, DB, Epoche III DIGITAL

Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Bei Digitalbetrieb ein-/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung weiß/rot und **schaltbare Innenbeleuchtung**. Im Übrigen identisch mit L133543.

L133553
NEU



Elektrischer Triebzug ET 11, DB, Epoche III

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Wechselstrom-Räder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L133563.

Voraussichtlich lieferbar Ende 2006

Abbildung: Stereolithografie-Muster basierend auf CAD-Daten



Für das geplante Schnellverkehrsnetz der Deutschen Reichsbahn mit Berlin als Zentrum wurden immer neue, dem jeweiligen Bedarf angepasste Diesellokomotiven angeschafft. Um später, nach einer Elektrifizierung der Hauptstrecken, mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen dem Geschäftspublikum einen gleichwertigen oder sogar besseren Dienst anbieten zu können, gab die Deutsche Reichsbahn 1934 an die Firmen Maschinenfabrik Esslingen und MAN Nürnberg den Entwicklungsauftrag für drei Versuchstriebwagen. Sie sollten auf der Strecke München-Augsburg-Stuttgart eingesetzt werden, die schon durchgehend elektrifiziert war. Ein Triebwagen ist heute noch im Museum der DGEG in Neustadt/Weinstraße zu besichtigen.



Vorbildfoto Sammlung B. Rapp



Elektrische Triebwagen

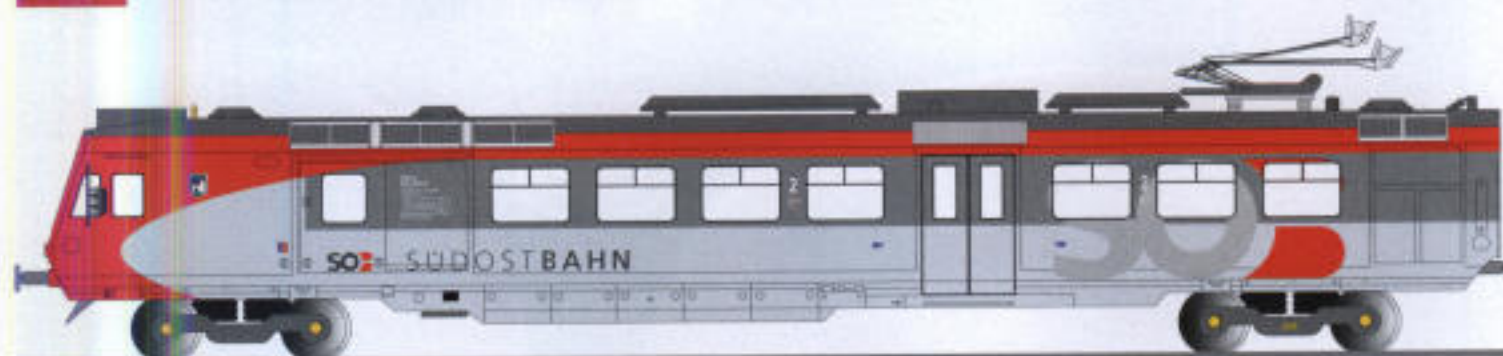
L114415
NEU

Elektrischer Nahverkehrszug, „Montafonerbahn“, Epoche V

BD 4 ET 10.108 und B 4 ES 10.208. Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, 2 Haftreifen, Federpuffer, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 zwischen den Wagen, kurz-kuppelbar, Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung weiß/rot wechselnd, LÖP 580mm.



Elektrische Triebwagen



L114424

ohne Abbildung

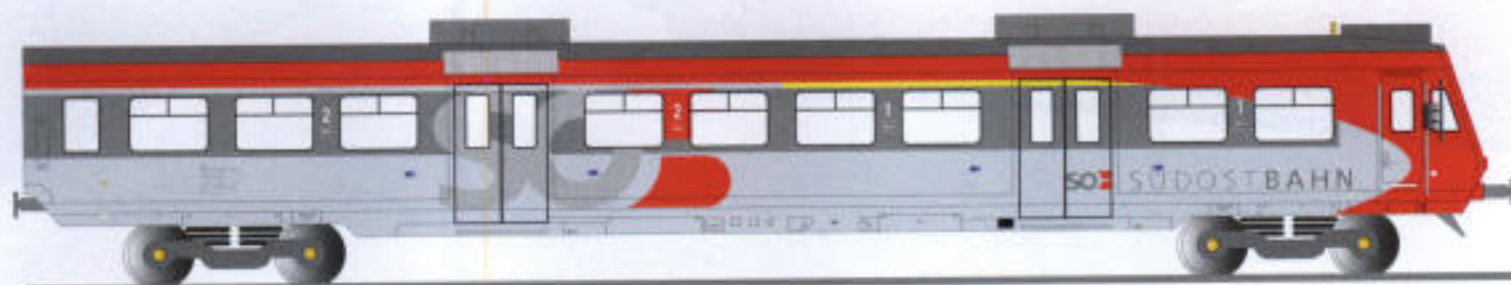
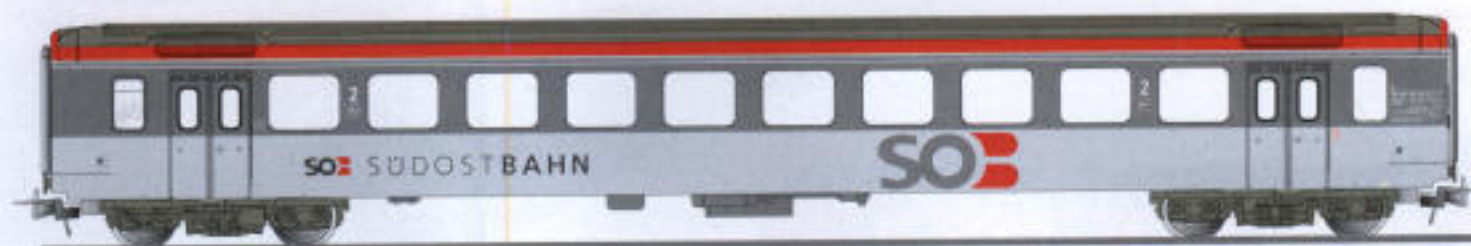
Elektrischer Nahverkehrszug, SÜDOSTBAHN, Epoche V

RBD 566 400-8 und ABt 50 47 39 35 900-9 aus dem Jahr 1995. Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb, LÖP 580 mm.

L114504
NEU

Dreiteiliger elektrischer Nahverkehrszug, „SÜDOSTBAHN“, Epoche V

RBD 566 080-8, B 50 48 20-35 312-7 und ABt 50 48 29-35 180-9. Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, 2 Haftreifen, Federpuffer, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 zwischen den Wagen, kurz-kuppelbar, Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung weiß/rot wechselnd, LÖP ca. 850 mm.





*Ae 4/7 in der Ursprungsfarbegebung,
umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb*



Zum Vorbild von Ae 4/7 10901-11027:

Die 127 Lokomotiven, von SLM gebaut, wurden von 1927 bis 1935 in Dienst gestellt und waren bis Mitte der neunziger Jahre im Einsatz. Sie sind der Inbegriff des schweizerischen Lokomotivbaus der zwanziger Jahre. Nach außen erscheinen die 127 Ae 4/7 als einheitliche Serie. In der Konstruktion gibt es aber wesentliche Unterschiede. Die größten Abweichungen bestehen in der Steuerung, was die Einteilung in drei Typen erlaubt. Zudem wurden in den sechziger Jahren gewisse Maschinen auf die Vielfachsteuerung umgebaut und zusätzlich mit seitlichen Lüftungsgittern versehen. Die Lokomotiven Ae 4/7 10948 - 10951 erhielten ÖBB-Stromabnehmerwippen und zogen internationale Reisezüge über Bregenz bis Lindau. Die Lok 10976 gehört zum historischen Park der SBB.

L114724

Elektrolokomotive 10902, SBB, Epoche II

Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Federpuffer, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, LÜP 192 mm.

*Mit Düsenlüftergitter und Séchéron-Vielfachsteuerung, umschaltbar
auf Oberleitungsbetrieb*



*Die verkleinerte Abbildung zeigt die
Lok L114714 von der anderen Seite*

L114714

Elektrolokomotive 11015, SBB, Epoche IV

Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Federpuffer, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, LÜP 192 mm.

vergrößerte Abbildung



Militärfahrzeuge



L225333
NEU

Hilfs-Lazarettwagen, DR, Epoche II

Oppeln Grhs 25 199. Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÖP 103 mm.



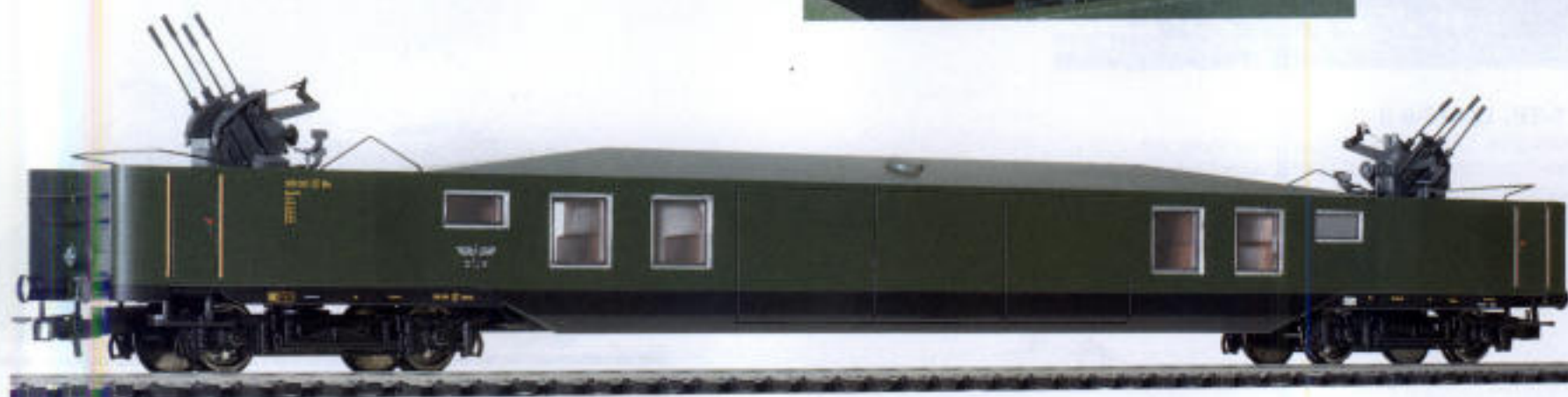
Detailfoto der Flakkanone, mit Figur als Gestaltungsvorschlag



Panzerspähzüge

In den letzten Jahren des Zweiten Weltkriegs entstanden bei Steyr (Österreich) noch selbstfahrende leichte Panzerspähwagen. Auf einer Grundkonstruktion waren verschiedene Wagentypen aufgebaut, wie zum Beispiel Kommandowagen, Mannschaftswagen oder Kanonenwagen.

Meist fuhren diese unterschiedlichen Typen zu einem Zugverband vereint. Da sich immer 2 Mannschaftswagen im Verband befanden, bestand ein solcher zumindest aus einer 4er-, überwiegend sogar aus einer 8er-Einheit. Diese Konfiguration kann mit den LILIPUT-Modellen authentisch durch Zusammenstellen der Sets 1+2 sowie der Sets 3+4 nachgebildet werden. Die einzelnen Wagen weisen dann im kompletten Verband die Nummern 1-8 auf.

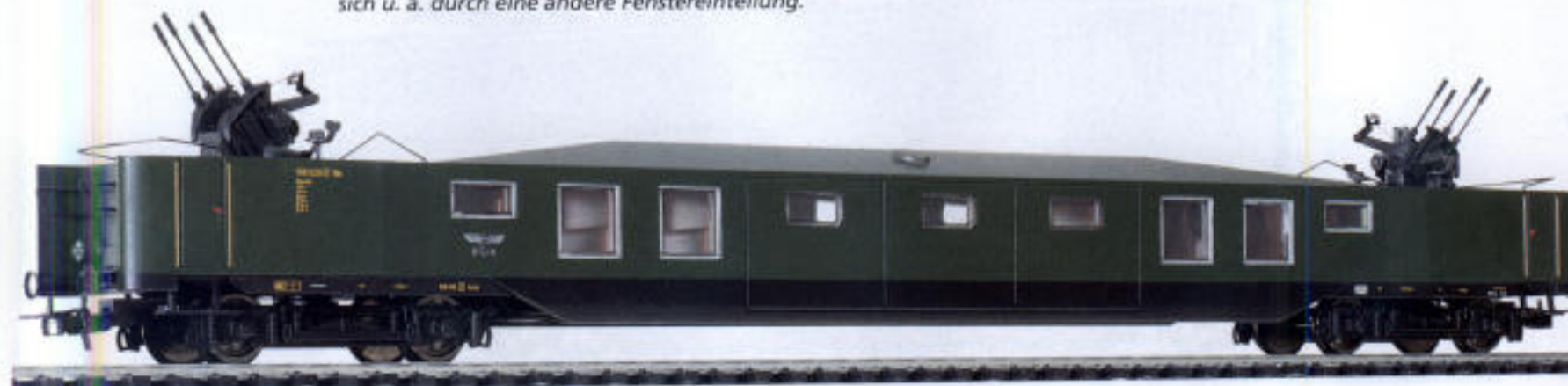


L336610

Flakwagen SdPI 4i, DR, Epoche II

919001 P
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, LÖP 299 mm.

Ideal passend zum Reichsregierungszug. Mindestens zwei dieser Wagen fuhren in jedem Regierungszug (siehe Seite 54/55), später auch in Militärzügen, zur Sicherung mit. Die beiden Flakwagen unterscheiden sich u. a. durch eine andere Fenstereinteilung.



L336611
NEU

Flakwagen SdPI 4i, DR, Epoche II

918 039 Bin
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, LÖP 299 mm.



L136500

Panzerspähzug Set 1, DR, Epoche II

Bestehend aus 1 Kommandowagen mit 5-poligem Motor und 1 Mannschaftswagen (Wagen-Nr. 1+2). Stromaufnahme über alle vier Räder, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 hinter der abnehmbaren „Panzerung“, beiliegende Spezialkupplung für geschlossene „Panzerung“, LÜP 65 mm pro Wagen. Austauschachse mit einem Haftreifen für eine noch höhere Zugkraft liegt bei.

L136501

Panzerspähzug Set 2, DR, Epoche II

Ergänzung zu Set 1, bestehend aus Mannschafts- und Kanonenwagen (Wagen-Nr. 3+4), Kupplungsaufnahme nach NEM 362 hinter der abnehmbaren „Panzerung“, beiliegende Spezialkupplung für geschlossene „Panzerung“, LÜP 65 mm pro Wagen.

L136505
NEU

Panzerspähzug Set 1, DR, Epoche II,

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU). Wechselstrom-Räder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L136500.

L136506
NEU

Panzerspähzug Set 2, DR, Epoche II,

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Wechselstrom-Räder nach NEM 340. Bestehend aus 1 Mannschafts- und 1 Kanonenwagen. Im Übrigen identisch mit L136501.



Set 1,
Wagen-Nr. 1 und 2



Set 2,
Wagen-Nr. 3 und 4

L136502
NEU

Panzerspähzug Set 3, DR, Epoche II

Bestehend aus 1 Kommandowagen mit 5-poligem Motor und 1 Mannschaftswagen (Wagen-Nr. 5+6). Im Übrigen identisch mit L136500, jedoch mit anderen Wagen-Nummern.

L136503
NEU

Panzerspähzug Set 4, DR, Epoche II

Ergänzung zu Set 3, bestehend aus Mannschafts- und Kanonenwagen (Wagen-Nr. 3+4), Kupplungsaufnahme nach NEM 362 hinter der abnehmbaren „Panzerung“, beiliegende Spezialkupplung für geschlossene „Panzerung“, LÜP 65 mm pro Wagen.

L136512
NEU

Panzerspähzug Set 3, DR, Epoche II
Mit eingebautem Digital-Decoder (ESU). Im Übrigen identisch mit L136502, jedoch digital.



Set 3,
Wagen-Nr. 5 und 6



Set 4,
Wagen-Nr. 7 und 8



L104223

Güterzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 42, DR, Epoche II

Fahrgestell, Gestänge, Tender und Räder aus Metall-druckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, 4 Haftreifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Federpuffer an Lok und Tender, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 am Tender, für Rauchgenerator vorbereitet, Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 415 mm, LÜP 268 mm.

L104223

L225393

L221693

L240000



L327398
NEU

Personenwagen 3. Klasse, DR, Epoche II

Ci 203 174 Wn Ö mit Tarnanstrich
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 132 mm.



L327399
NEU

Personenwagen 2. Klasse, DR, Epoche II

Bi 201 741 Wn Ö mit Tarnanstrich
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 132 mm.



L336615
NEU

Flakwagen SdPI 4i, DR, Epoche II

918 001 Bln, mit Tarnanstrich
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, LÜP 299 mm.

Militärfahrzeuge im Tarnanstrich



L221493



L221493 Gedeckter Güterwagen, DR, Epoche II
Stettin 41 227, mit Bremserhaus und im Tarnanstrich
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM
362, Federpuffer, LÜP 107 mm.



L225393 Gedeckter Güterwagen, DR, Epoche II
Oppeln 26 187, im Tarnanstrich
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM
362, Federpuffer, LÜP 107 mm.

L240033

Zwei Flachwagen, DR, Epoche II
12 108 und 12 109 – beladen mit einer Me 109E des Jagdgeschwaders 26
Details, siehe Seite 91



L221693 Offener Güterwagen, DR, Epoche II
Linz 19 104, im Tarnanstrich
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM
362, Federpuffer, LÜP 116 mm.



L221797 Offener Güterwagen, DR, Epoche II
NEU Villach 3 049 Ommru, mit Tarnanstrich
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM
362, Federpuffer, LÜP 116 mm.



L221798 Offener Güterwagen, DR, Epoche II
NEU Villach 13 507 Ommru mit Bremserhaus und im Tarnan-
strich, Fahrgestell aus Metall, Kurzkupplungskinematik, Kupp-
lungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 125 mm.



L136504
NEU

**Panzerzug Set im Tarnan-
strich, DR, Epoche II**

Bestehend aus 1 Kommandowagen mit 5-
poligem Motor, 2 Mannschafts- und 1
Kanonenwagen (entspricht Set 1 und 2
mit den Wagen-Nummern 1-4), Stromauf-
nahme jeweils über alle vier Räder, Kupp-
lungsaufnahme nach NEM 362 hinter der
abnehmbaren „Panzerung“, beiliegende
Spezialkupplung für geschlossene „Pan-
zerung“, LÜP 65 mm pro Wagen. Aus-
tauschachse mit einem Haftreifen für eine
noch höhere Zugkraft liegt bei.

Allgemeiner Hinweis zu Panzerzügen siehe Seite 38

Zugzusammenstellungen (Beispiele nach Epochen)

Epoche I K.P.u.G.H.St.E.



Epoche II DRG



Epoche II DRG



Epoche II DR



Epoche III DB



Epoche III DB



Epoche III DB



Epoche III DB



Epoche IV DR



Epoche V



H0 1:87

Personenwagen „Langenschwalbacher“ der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahn, Epoche I



L381200
NEU

Gepäck/Postwagen, K.P. u. G.H.St.E., Epoche I

Bauart P Post Mainz 4993

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 143 mm.

Die Bau- und Betriebsgeschichte der Aartalbahn

Vor mehr als 100 Jahren, am 15. November 1889, wurde von Wiesbaden aus eine Eisenbahnstrecke eröffnet, die in die Geschichte des Bahnbaus als „Langenschwalbacher Bahn“ eingegangen ist.

Bereits 1845, also gerade ein Jahrzehnt nach Eröffnung der ersten Eisenbahn in Deutschland, waren Pläne zur Erschließung des Westtaunus durch eine Aartalbahn diskutiert worden. 1868 griff die preußische Regierung das Projekt auf und 1870 entstand zunächst eine Stichbahn von Diez aus in das untere Aartal. Der zweite Abschnitt brachte 1889 die Verbindung zwischen Wiesbaden und Langenschwalbach, fünf Jahre später wurde das mittlere Aartal erschlossen. Der Eisenbahningenieur Hilf konzipierte die geniale Trassierung über die Eiserne Hand (421m über NN), die ohne aufwendige Tunnel- und Viaduktbauten auskam und diese Taunusquerbahn zugleich zur steilsten Bahnstrecke im Deutschen Reich machte.

Wegen der engen Kurven und enormen Steigungen (ca. 1:30) mussten geeignete Tenderlokomotiven sowie extrem leichte und kurzachsige Personenwagen (sogenannte Langenschwalbacher) entwickelt werden. Eine bedeutsame Rolle spielte die Langenschwalbacher Bahn schließlich in der Verkehrs- und Sozialgeschichte des Nassauer Landes als Bäderbahn zwischen der Weltkulturstadt Wiesbaden und dem Heilbad Langenschwalbach.



L381500
NEU

Personenwagen 2./3. Klasse, K.P. u. G.H.St.E., Epoche I

Bauart BCCi Mainz 1423

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 143 mm.



L381800
NEU

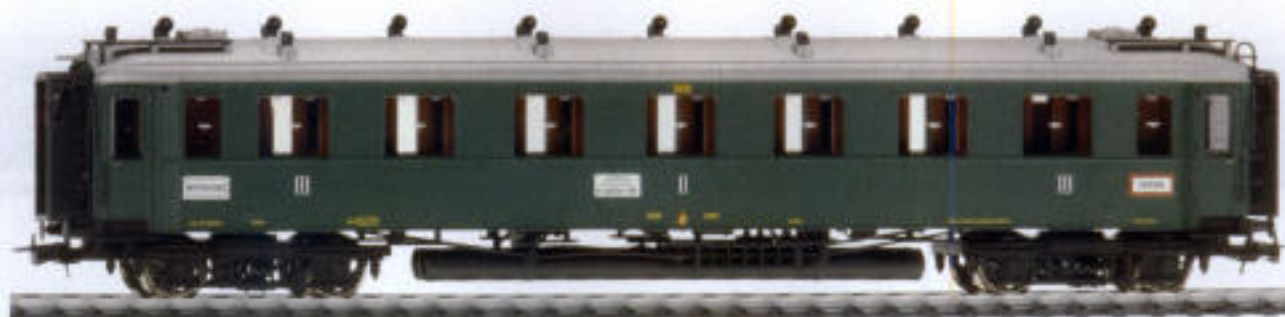
Personenwagen 3./4. Klasse, K.P. u. G.H.St.E., Epoche I

Bauart CDDi, Mainz 2652

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 143 mm.

Schnellzugwagen der Großherzoglichen Badischen Staatseisenbahn, Epoche I

Von 1894 bis 1922 bauten die Badener insgesamt nur 203 Drehgestellwagen, nämlich 6 reine A4ü, 59 AB4ü, 10 AB6ü, 27 ABC4ü und 101 C4ü. Dabei fällt auf, dass die Hälfte der Sitzwagen den Reisenden 1. Klasse bzw. 1. und 2. Klasse-Abteile anbieten, woraus entnommen werden kann, dass in Baden ein durchaus vornehmer Reisepublikum unterwegs war. Die letzten D-Zugwagen wurden erst 1959/60 ausgemustert.



L384600

Schnellzugwagen 1./2. Klasse, Baden, Epoche I

Bauart Blatt 13 ABÜ 13900 (um 1910)
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Speichenräder, Stangen-Federpuffer, LÜP 223 mm.



L384700

Schnellzugwagen 3. Klasse, Baden, Epoche I

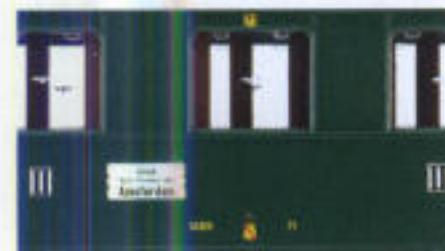
Bauart Blatt 20 111b CCÜ 14015 (um 1910), weitere technische Angaben wie L384600.



L384710

Schnellzugwagen 3. Klasse, Baden, Epoche I

Bauart Blatt 20 111b CCÜ 14028 (um 1910), weitere technische Angaben wie L384600.



L384800

Schnellzugwagen 1./2./3. Klasse, Baden, Epoche I

Bauart Blatt 16 79c ABCC ü 71 (um 1910)
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Speichenräder, Stangen-Federpuffer, LÜP 223 mm.

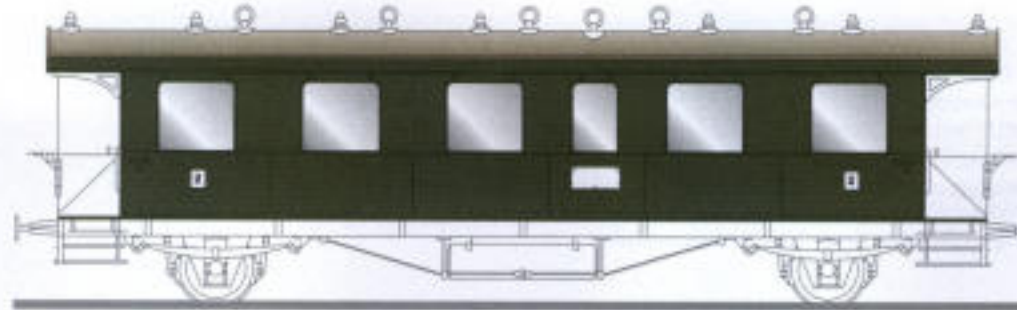


L384900

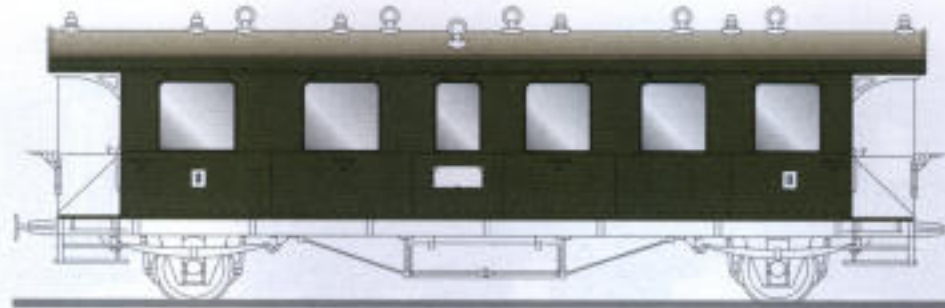
Schnellzug-Gepäckwagen, Baden, Epoche I

Bauart Blatt 113 133d PPÜ 14533 (um 1910)
Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Speichenräder, Stangen-Federpuffer, LÜP 213 mm.

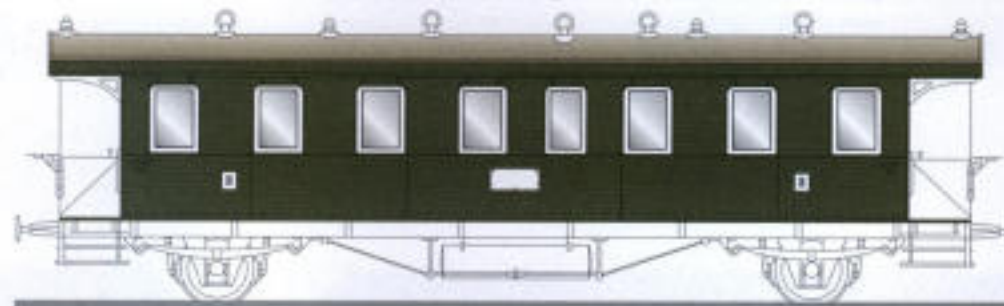
Personenwagen der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG), Epoche II


L334000
Personenwagen 2. Klasse, DRG, Epoche II
Bauart BI Bad 12

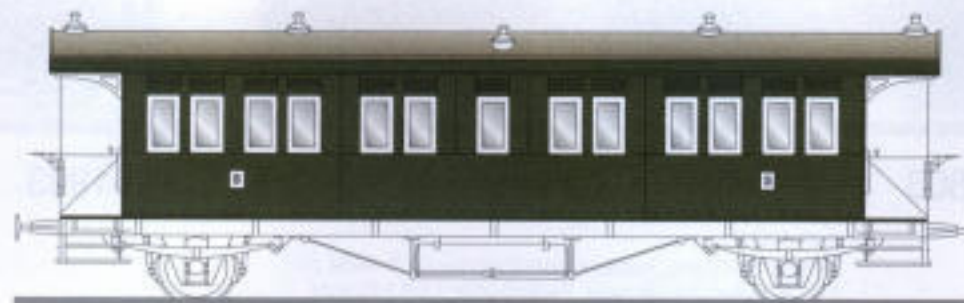
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, vorbereitet für Innenbeleuchtung, LÜP 160 mm.


L334001
Personenwagen 2./3. Klasse, DRG, Epoche II
Bauart BCI Bad 11

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, vorbereitet für Innenbeleuchtung, LÜP 148 mm.


L334002
Personenwagen 3. Klasse, DRG, Epoche II
Bauart CI Bad 11

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, vorbereitet für Innenbeleuchtung, LÜP 157 mm.


L334003
Personenwagen 3. Klasse, DRG, Epoche II
Bauart CI Bad 01

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, vorbereitet für Innenbeleuchtung, LÜP 151 mm.

Die Abbildungen sind
colorierte Vorbildzeichnungen



L381203

Post-Packwagen, DRG, Epoche II
 Bauart Langenschwalbacher Pw Post4i Pr 11,
 Nr. 101976 (um 1931)
 Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskine-
 matik, Federpuffer, LÜP 137 mm.



Die DRG hat diverse Personenwagen aus der Länderbahnzeit übernommen. LILIPUT hat die „Langenschwalbacher“ in verschiedenen Epochen nachgebildet. Dabei handelt es sich nicht nur um Umlackierungen, sondern auch um unterschiedliche Fahrzeuge. Die Vorbilder für die Modelle auf dieser Seite sind der Epoche II (Anfang der Dreißiger Jahre) zuzuordnen.



L381503

Personenwagen 2./3. Klasse, DRG, Epoche II
 Bauart Langenschwalbacher BC4i Pr 11, Nr. 35 966
 (um 1932)
 Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362,
 Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 143 mm.



L381603

Personenwagen 2./3. Klasse, DRG, Epoche II
 Bauart Langenschwalbacher BC4i Pr 09, Nr. 35 909
 (um 1932)
 Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362,
 Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 143 mm.



L381703

Personenwagen 3. Klasse, DRG, Epoche II
 Bauart Langenschwalbacher C4i Pr 11, Nr. 79867
 (um 1932)
 Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362,
 Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 143 mm.



L381803

Personenwagen 3. Klasse, DRG, Epoche II
 Bauart Langenschwalbacher C4itr Pr 12, Nr. 79936
 (um 1932)
 Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362,
 Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 143 mm.



L381903

Personenwagen 3. Klasse, DRG, Epoche II
 Bauart Langenschwalbacher C4itr Pr 11, Nr. 79847
 (um 1932)
 Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362,
 Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 143 mm.

Schnellzugwagen der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG), Epoche II

L384603

Schnellzugwagen 1./2. Klasse, DRG, Epoche II
 Badische Bauart AB4ü Bad 01, Nr. 13 172 Karlsruhe (um1932)
 Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Stangen-Federpuffer, LÜP 223 mm.



L384703

Schnellzugwagen 3. Klasse, DRG, Epoche II
 Badische Bauart C4ü Bad 07, Nr. 17 626 Karlsruhe (um1932)
 Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Stangen-Federpuffer, LÜP 223 mm.



L384713

Schnellzugwagen 3. Klasse, DRG, Epoche II
 Badische Bauart C4ü Bad 07, Nr. 18 952 Karlsruhe (um1932). Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Stangen-Federpuffer, LÜP 223 mm.



L384803

Schnellzugwagen 1./2./3. Klasse, DRG, Epoche II.
 Badische Bauart ABC4ü Bad 06, Nr. 14 575 Karlsruhe (um 1932). Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Stangen-Federpuffer, LÜP 223 mm.

L384903

Gepäckwagen, DRG, Epoche II
 Badische Bauart Pw4ü Bad 06, Nr. 107 891 Karlsruhe (um 1932)
 Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Stangen-Federpuffer, LÜP 213 mm.



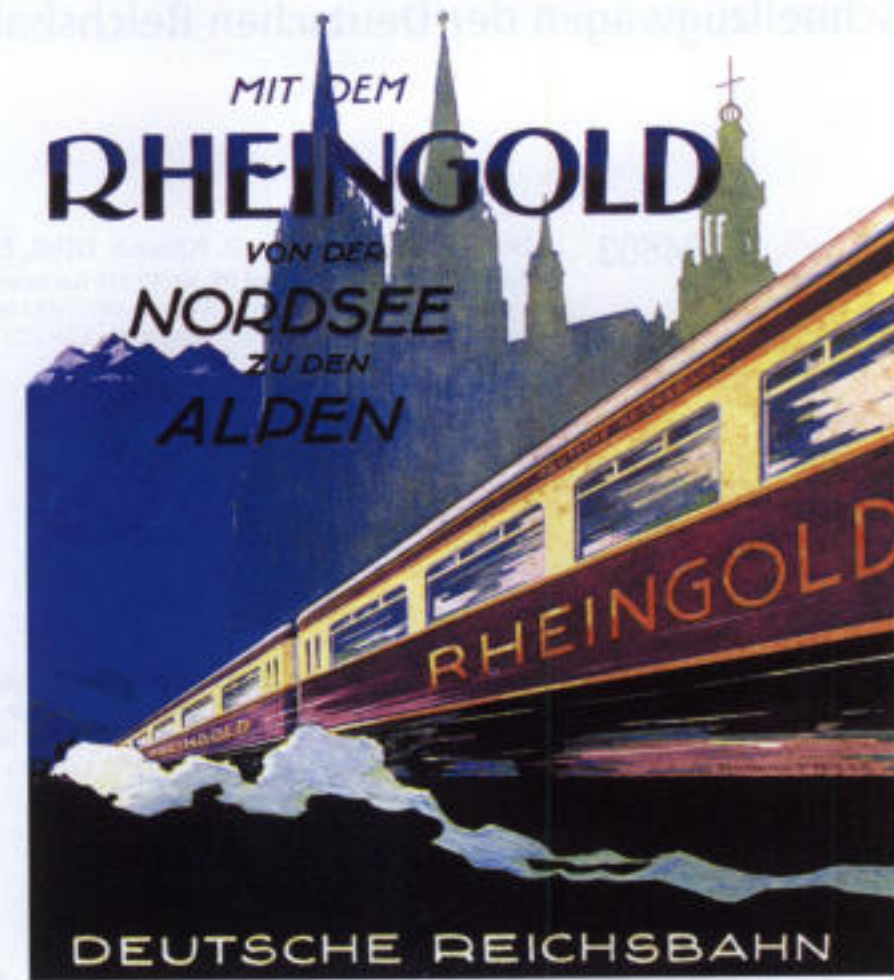
Rheingoldzug der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG), Epoche II

Wissenswertes über den Rheingoldzug:

Als zum Sommerfahrplanwechsel 1928, also zu Beginn der Reisezeit, die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft diesen Luxuszug einsetzte, begann eine neue Reisekultur auf deutschen Schienen. Der noble Reiseverkehr von England in die Schweiz und weiter nach Italien sollte auch durch Deutschland am romantischen Rhein entlang gehen. Die DRG ließ zu diesem Zweck extra neue Wagen mit nur 1. oder 2. Klasse-Plätzen bauen. In exquisiter Polsterausstattung wurde erstmalig ein Service am Platz aus einer kleinen Küche, jeweils für nur 2 Wagen, dem vornehmen Reisepublikum angeboten. Daraus erklärt sich die immer gerade Anzahl der Wagen im „Rheingold“ (Pärchen).

Bis 1936 mussten laut Fahrdienstvorschrift hinter Lokomotiven „Schutzwagen“ laufen, in der Regel ein Packwagen, weil der erste Wagen nicht mit Reisenden besetzt werden durfte. Das erklärt die auf Darstellungen aus der Zeit ungewöhnlichen Zugkompositionen. Einige „Rheingold“-Sitzwagen sind noch vorhanden und werden von einem Verein in Köln gepflegt und für hochwertige Sonderfahrten eingesetzt.

Passend zu diesen Wagen ist die Schnellzuglokomotive der Baureihe 18', Artikel L104003 auf Seite 8



L382003

Wagen-Set „Rheingold“, fünfteilig, DRG, Epoche II

Bestehend aus einem Gepäckwagen 105 003, zwei Salonwagen 1. Klasse 10 508, 10 501 und zwei Salonwagen 2. Klasse 10 714, 10 705 (Ausführung jeweils einmal mit und ohne Küche). Detaillierte Inneneinrichtung, Innenbeleuchtung, Tischlampen aus Messing, geprägte Wagenkastenanschriften, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP des Wagensets: 1306 mm.

Zusatzwagen zum Rheingoldzug



L382303

Salonwagen „Rheingold“, 1. Klasse, DRG, Epoche II

Nr. 10504 Köln, Bauart SA40-28

Detaillierte Inneneinrichtung, Innenbeleuchtung, Tischlampen aus Messing, geprägte Wagenkastenanschriften, exakte Nachbildung der Eigentümerwappen und Wagennummern, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 270 mm.



L382503

Salonwagen „Rheingold“, 2. Klasse, DRG, Epoche II

Nr. 10716 Köln, Bauart SB40-28

Detaillierte Inneneinrichtung, Innenbeleuchtung, Tischlampen aus Messing, geprägte Wagenkastenanschriften, exakte Nachbildung der Eigentümerwappen und Wagennummern, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 270 mm.



** Der „Rheingold“ fuhr 1936 mit einem zweiten Gepäckwagen, der als Schutzwagen an der Zugspitze oder am Schluß des Zuges eingereiht war.*



***L382103**

Gepäckwagen „Rheingold“, DRG, Epoche II

Nr. 105001 Köln, Bauart SPw40-28

Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 226 mm.

Schnellzugwagen der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG), Epoche II

„28-er“ Wagen

L384103

Schnellzugwagen 1. Klasse, DRG, Epoche II

Bauart A40-28.
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme
nach NEM 362, Kurzkupplungskine-
matik, Federpuffer, LÖP 250 mm.



L382703

Speisewagen MITROPA, einge- stellt bei der DRG, Epoche II

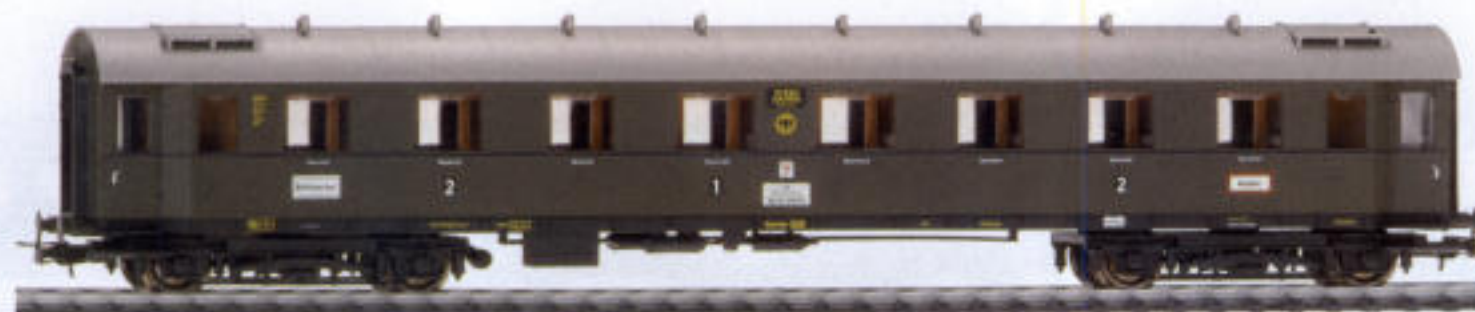
Bauart WR40-34
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme
nach NEM 362, Kurzkupplungskine-
matik, Federpuffer, LÖP 270 mm.



L384203

Schnellzugwagen 1./2. Klasse, DRG, Epoche II

Bauart AB40-28
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme
nach NEM 362, Kurzkupplungskine-
matik, Federpuffer, LÖP 250 mm.



Mit dem Bau der 28-er D-Zugwagen begann bei der Deutschen Reichsbahn die ausschließliche Verwen-
dung von Stahl bei der Herstellung von Reisezugwa-
gen. Die bei Eisenbahnunfällen immer wieder ge-
machte Erfahrung, dass durch splitternde Holzbauteile
mehr Reisende verletzt worden sind als durch
den eigentlichen Unfall, veranlassten das Eisenbahn-
Zentralamt in Berlin, nur noch Ganzstahlbauarten zu
bestellen. Dadurch war es außerdem möglich, durch
Verwendung genormter, handelsüblicher Profile, Ge-
wicht und Kosten zu senken. Beispielsweise konnten
so für alle Wagenbauarten gleiche Untergestelle ver-
wendet werden, deren Querträger sich nur den unter-
schiedlichen Abteiltiefen der drei Wagenklassen anzu-
passen hatten.

Schlafwagen-Set der MITROPA, Epoche II





L384303

**Schnellzugwagen 3. Klasse,
DRG, Epoche II**

Bauart C40-28

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme
nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik,
Federpuffer, LÜP 250 mm.

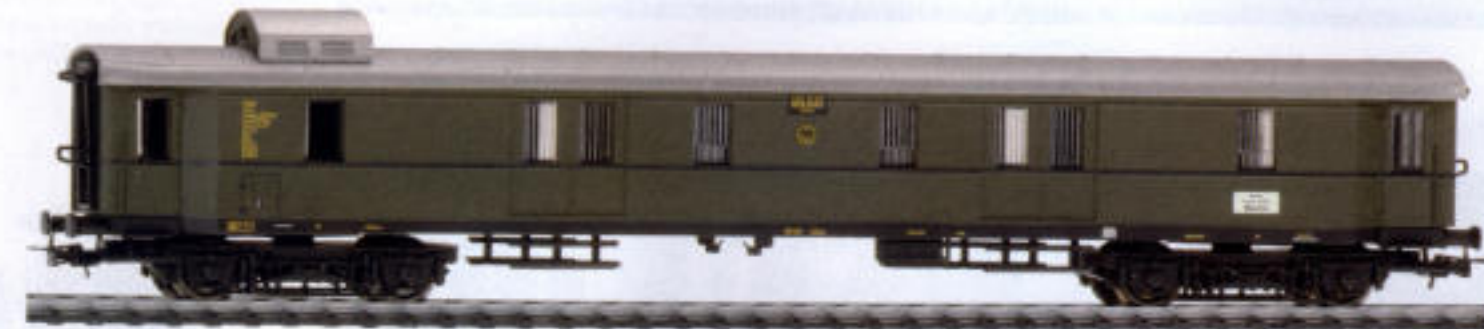


L384503

**Schnellzugwagen 1./2./3. Klasse,
DRG, Epoche II**

Bauart ABC40-28

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach
NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Feder-
puffer, LÜP 250 mm.



L383913

Gepäckwagen, DRG, Epoche II

Bauart Pw40-36

Kupplungsaufnahme nach NEM 362,
Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP
249 mm.



L382803

**Schlafwagen-Set 2teilig
MITROPA, eingestellt bei der
DRG, Epoche II**

Bauart WL40 22 629 und 22 647

Bauart 28.

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme
nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik,
Federpuffer, LÜP 250 mm, LÜP 270 mm je
Wagen.

Personenwagen Heidenau-Altenberg der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG), Epoche II



L334500

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

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, vorbereitet zum Einbau einer Innenbeleuchtung, LÖP 211 mm.

Nach dem Umbau der Müglitztalbahn von Schmalspur auf Normalspur beschaffte die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft 1935 spezielle Personenwagen. Gegenüber den bereits vorhandenen Wagen erhielten die Personenwagen der Bauart „Heidenau-Altenberg“ mehr Türen, dadurch konnten die Aufenthaltszeiten auf den Stationen verkürzt werden. In jedem 3. Klasse Wagen war ein Abteil für Traglasten, so dass ein Gepäckwagen eingespart wurde. Ein Traglastenabteil pro Zug wurde als Dienstabteil genutzt.

Die Wagen sind für Innenbeleuchtung vorbereitet

L334501

Personenwagen 3. Klasse mit Traglastenabteil, DRG, Epoche II

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, vorbereitet zum Einbau einer Innenbeleuchtung, LÖP 222 mm.

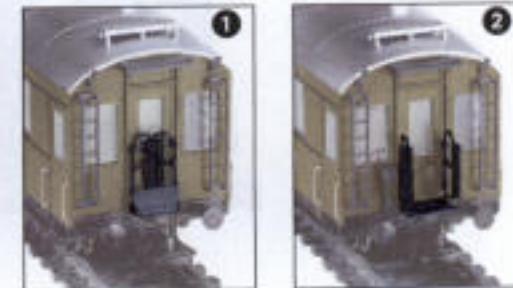


Bild 1 zeigt den Personenwagen mit eingeklapptem Übergangsgitter, während bei Bild 2 das Übergangsgitter ausgeklappt ist.

L334502

Personenwagen 3. Klasse mit Dienstabteil, DRG, Epoche II

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, vorbereitet zum Einbau einer Innenbeleuchtung, LÖP 222 mm.



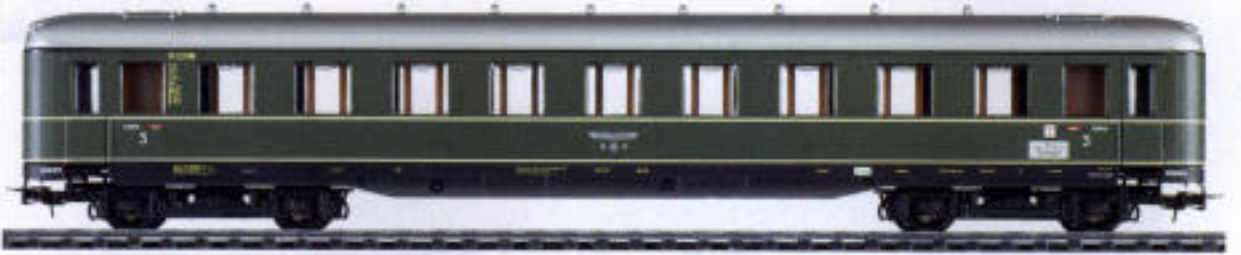
Schnellzugwagen der Deutschen Reichsbahn (DR), Epoche II

Zur Geschichte der Schürzenwagen:

Um 1935 sollten auch die Dampfzüge schneller werden und einen höheren Reisekomfort bieten. Den Anfang machte der Henschel-Wegmann-Zug zwischen Dresden und Berlin. Mit Versuchen im Windkanal zur Reduzierung des Luftwiderstandes, Herrichten der Strecken und Vergrößerung des Vorsignalabstands auf 1000 m zum Hauptsignal konnten jetzt die passenden Wagen für hohe Geschwindigkeiten gebaut werden: die „Schürzenwagen“. Äußeres Kennzeichen waren die weit über die Puffer gezogene Außenhaut, die mit dieser bündig abschließenden Fenster und Türen sowie die tief heruntergezogene Außenhaut zwischen den Drehgestellen. Auch Schlaf- und Speisewagen, sowie Post- und Gepäckwagen hat die Bahn bauen lassen, so dass stilreine Züge möglich waren.


L383203
D-Zugwagen 1./2. Klasse, DR, Epoche II

Bauart AB40-38 (um 1939). Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkuppelungsmechanik, Federpuffer, LÜP 247 mm.


L383303
D-Zugwagen 3. Klasse, DR, Epoche II

Bauart C40-38 (um 1939). Weitere technische Angaben wie L383203, LÜP 240 mm.


L383403
D-Zugwagen 2./3. Klasse, DR, Epoche II

Bauart BC40-38 (um 1939). Weitere technische Angaben wie L383203, LÜP 240 mm.


L383603
Speisewagen der MITROPA, eingestellt bei der DR, Epoche II

Bauart WR40 (um 1939). Weitere technische Angaben wie L383203, LÜP 262 mm.


L383703
Schlafwagen der MITROPA, eingestellt bei der DR, Epoche II

Bauart WL40 (um 1939). Weitere technische Angaben wie L383203, LÜP 264 mm.


L383803
Bahnpostwagen, eingestellt bei der DR, Epoche II

Bauart Post40 (um 1939). Weitere technische Angaben wie L383203, LÜP 255 mm.


L383503
D-Zugwagen 1./2./3. Klasse, DR, Epoche II

Bauart ABC40-38 (um 1939). Weitere technische Angaben wie L383203, LÜP 240 mm.



L111103

L336610

Die Reichsregierung ließ im Jahre 1933 eigens eine Reihe von Speise-, Salon- und Begleitwagen bauen. In den Jahren zwischen 1934 und 1943 wurden nicht weniger als vierzig Wagen hergestellt.

Nachbildung des Schalldämpfers auf dem Dach



L385203

Maschinenpackwagen des Reichsregierungszuges, DR, Epoche II

105 546 Bln. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 249 mm. Dieser Wagen diente zur Energieversorgung des Reichsregierungszuges



L385113

Speisewagen der Reichsregierung, DR, Epoche II

1162. Inneneinrichtung, Dachantenne, Kupplungsaufnahme nach NEM, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 264 mm.



L383003

Salon-Pressewagen des Reichsregierungszuges, DR, Epoche II

10 251 Bln. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 276 mm.



L384313

Beraterwagen III des Reichsregierungszuges, DR, Epoche II

16 386 Bln. Inneneinrichtung, Dachantenne, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 250 mm. Ehemaliger D-Zugwagen 3. Klasse

Reichsregierungszug

Im Zugverband führen einer oder mehrere Schlafwagen der MITROPA (Liliput-Art. L383703) und bei Bedarf Speisewagen der MITROPA (Liliput-Art. L383603) mit



L385103

L385403

L383603

L383003

L385113

L384313

L385303

L336610

L336610

Flakwagen SdPI 4i, DR, Epoche II

919001 P Weitere technische Details wie L336611, LÜP 299 mm. Siehe auch Seite 38.



Nach einer Sondervorschrift waren die Flakwagen nicht nur am Anfang und Ende eines Zuges eingesetzt, sondern konnten auch vor der Lokomotive fahren.



L336611
NEU

Flakwagen SdPI 4i, DR, Epoche II

919001 P Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 299 mm. Siehe auch Seite 38.

Dieser Wagen hat eine andere Betriebs-Nummer und eine andere Fenstereinteilung als der Wagen L336610.

L385403

Salonspeisewagen des Reichsregierungszuges, DR, Epoche II

10 241 Bln. Inneneinrichtung, Dachantenne, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 270 mm.



L385103

Salonwagen für den Reichsmarschall der Reichsregierung, DR, Epoche II

10 205 Bln. Inneneinrichtung mit Bad, Toilette und Möbeln, Dachantenne, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 270 mm.



Mit Dachantenne und Auffahrrampe



L385303

Autotransportwagen des Reichsregierungszuges, DR, Epoche II

10 291 Bln. Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 270 mm. Der Wagen hat serienmäßig aufklappbare Türen an den Frontseiten und eine Auffahrrampe

Auto und Figur nicht im Lieferumfang enthalten



Ergänzungswagen für den Reichsregierungszug

L383613

Sendewagen für schweres Funkfeuer, DR, Epoche II

Inneneinrichtung, Dachantenne, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 270 mm.



Sendewagen

Fahrzeuge der US-Streitkräfte in Deutschland



United States Army
Transport Corps



L352010 **USTC-Set 2 teilig, Epoche III**

Lieferumfang: RC 131 (Railway Coach) des USTC und ein Wagen des US Constabulary (nordamerikanische Militärpolizei) für den Truppentransport zwischen Bremerhaven, Berlin und Süddeutschland von 1945 bis ca. 1955. Originalgetreue Wiedergabe der von der US Armee beschlagnahmten DR-Schürzenwagen, auch die Fenster und Türen sind in der für die damaligen Zeit typischen Art bedruckt, Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP jeweils 240 mm.

Fahrzeuge der Britischen Armee in Deutschland



Royal Corps of Transport



↑
L350041

Reisezugwagen-Set 2-teilig der Britischen Rheinarmerie, Epoche III

Lieferumfang: Maschinenwagen 105 730 und Speisewagen 900 566 der Britischen Rheinarmerie für Fahrten von und nach Westberlin. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 238 und 248 mm.

↓
L350081

Reisezugwagen-Set BAOR, 2-teilig, Epoche III

Lieferumfang: Eilzugwagen 973 178 und 973 016 der BAOR aus der Zeit des „Kalten Krieges“ für Truppentransporte von und nach Westberlin. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP jeweils 238 mm.



Personenwagen der Deutschen Bundesbahn (DB), Epoche III

„Langenschwalbacher“



Zur Geschichte der „Langenschwalbacher“ vergleiche Seite 43



L381291 Post-Packwagen, DB, Epoche III
Bauart Langenschwalbacher LPw Post 4i (0101 979 Ffm),
Pw Post 4i Pr11 (um 1958)
Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik,
Federpuffer, LÜP 137 mm.



L381591 Personenwagen 2. Klasse, DB, Epoche III
Bauart Langenschwalbacher LB4i (035 923 Ffm), BC4i Pr11 (um 1959)
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 143 mm.



L381791 Personenwagen 2. Klasse, DB, Epoche III
Bauart Langenschwalbacher LB4i (079 871 Ffm), C4i Pr11 (um 1959)
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 143 mm.



L381991 Personenwagen 2. Klasse, DB, Epoche III
Bauart Langenschwalbacher LB4itr (079 908 Ffm), C4itr Pr11 (um 1959)
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 143 mm.



Personenwagen-Set der Deutschen Bundesbahn (DB), Epoche III

„Langenschwalbacher“

L351011 Personenzugwagen-Set „Langenschwalbacher“ 4-teilig, DB, Epoche III

Diese Garnitur besteht aus dem 2. Klasse Wagen LB4itr Pr11 (079 895 Ffm), dem 1./2. Klasse Wagen LAB4i Pr09 (035 959 Ffm), dem 2. Klasse Wagen LB4i Pr11 (079 887 Ffm) und dem 2. Klasse Wagen LB4itr Pr11 (079 890 Ffm). Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP jeweils 143 mm.

Mit anderen Wagen als den oben abgebildeten „Langenschwalbachern“, die Wagen aus dem Set sind nicht einzeln erhältlich



Schnellzugwagen der Deutschen Bundesbahn (DB), Epoche III

„50-er Jahre“

Zur Geschichte der Schnellzugwagen „Badischer Bauart“ siehe Seite 44

L384601

D-Zugwagen 1. Klasse, DB, Epoche III
Badische Bauart, Wagen-Nr. 013 172 Kar (um 1956)
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362,
Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 223 mm.



L384801

D-Zugwagen 1./2. Klasse, DB, Epoche III
Badische Bauart, Wagen-Nr. 15 805 Kar (um 1956)
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362,
Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 223 mm.



L384701

D-Zugwagen 2. Klasse, DB, Epoche III
Bad. Bauart, Wagen-Nr. 19 781 (ex 18 952) Kar (um 1956)
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362,
Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 223 mm.



L384901

Gepäckwagen, DB, Epoche III
Badische Bauart, Wagen-Nr. 107 891 Kar (um 1956)
Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskine-
matik, Federpuffer, LÜP 213 mm.





Die Zuggarnitur „Dompfeil“ bestand aus nur drei Wagen, zwei Wagen 2. Klasse und einem Halbspeisewagen. Da es vorkam, dass 2. Klasse-Wagen fehlten, wurde mit Hilfe einer drehbaren Abdeckscheibe die 1. Wagenklassen-Ziffer einfach abgedeckt und so aus einem AB-Wagen ein B-Wagen gemacht. LILIPUT hat dies beim Wagenmodell L384211 nachgebildet.

L384211

F-Zugwagen 1./2.Klasse, DB, Epoche III

Bauart AB40e-28/52 (11 345 Han)
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 250 mm.



L384411

F-Zugwagen 2.Klasse, DB, Epoche III

Bauart B40e-30/52 (15 023 Han)
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 250 mm.



L384511

F-Zug-Halbspeisewagen, DB, Epoche III

Bauart ABR40e-29/52 (11 437 Köll)
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 250 mm.

Reisezugwagen der Deutschen Bundesbahn (DB), Epoche III

„60-er Jahre“

Mit windschnittiger Zugführerkabine

L383981

Packwagen, DB, Epoche III

Bauart Pw4üe-37/51 105 648 Ksl. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 250 mm.



L328791

Eilzugwagen 1./2. Klasse, DB, Epoche III

Bauart AB4yswe-31/55 33 368 Wt. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 238 mm.



L328681

Eilzugwagen 2. Klasse, DB, Epoche III

Bauart B4ywe-30/50 72 621 Wt. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 238 mm.



L384391

Eilzugwagen 2. Klasse, DB, Epoche III

Bauart B4üwe-28/51 16 242 Ksl. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 247 mm.

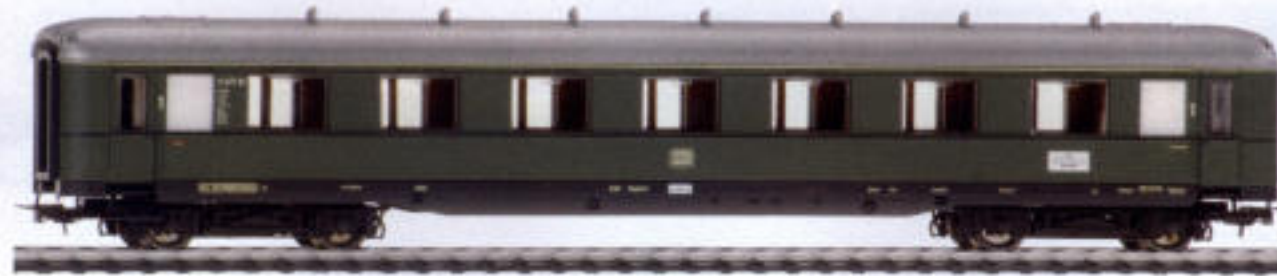


L328691

Eilzugwagen 2. Klasse, DB, Epoche III

Bauart B4ye-30/50 72 886 Ksl. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 238 mm.

Reisezugwagen der Deutschen Bundesbahn (DB), Epoche III „60-er Jahre“



L383191

D-Zugwagen 1. Klasse, DB, Epoche III

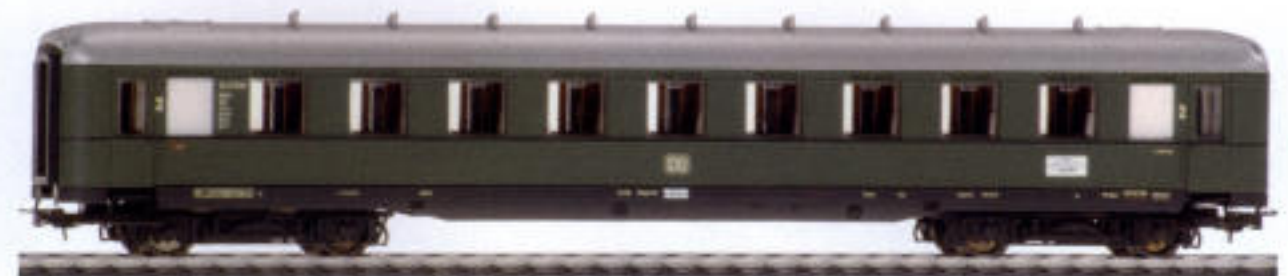
Bauart A4üe-38/53, 11671 Wt
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 243 mm.



L383491

D-Zugwagen 1./ 2. Klasse, DB, Epoche III

Bauart AB4üwe-39/51, 14 620 Wt. Weitere Angaben wie L383191, LÜP 240 mm.



L383391

D-Zugwagen 2. Klasse, DB, Epoche III

Bauart B4üwe-38/53, 17 476 Wt. Weitere Angaben wie L383191, LÜP 240 mm.



L383691

Speisewagen, DSG, eingestellt bei der DB, Epoche III

Bauart WR4üe-39, 1173 P.
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 262 mm.



L383891

Bahnpostwagen, eingestellt bei der DB, Epoche III

Bauart Post4e-al/21 Wagen-Nr. 6 4783 K&L. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 255 mm.



L383991

Gepäckwagen, DB, Epoche III

Bauart D4üe-37, 105 691 Wt. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 249 mm.

Reisezugwagen der Deutschen Bundesbahn (DB), Epoche III



L350051

F-Zugwagen-Set 5-teilig DB, Epoche III

Lieferumfang: 1/2. Klasse Wagen mit den Wagen-Nummern 11 367, 11 365, 11 418, 11 515 und Speisewagen 1230 P (ex „Rheingold“). LÖP insgesamt 1263 mm.

Technische Beschreibung der Wagen auf den beiden Seiten:
Alle Wagen haben Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik und Federpuffer.

„Adenauer-Zug“ in den „60-er Jahren“



Bundestkanzler Adenauer unterwegs im Jahre 1961 auf Wahlkampf-Tour in dem nach ihm benannten „Adenauer-Zug“



L383011

D-Zugwagen 1. Klasse, DB, Epoche III

11 710, Begleiterwagen für die Vertreter der Presse bei Adenauers Wahlkampfreisen. LÖP 276 mm.



L385101

Salonwagen „Bundestkanzler Adenauer“, DB, Epoche III

Sal 40e-37, 10 205 KöI, dieser Wagen wurde Bundestkanzler Adenauer zu seinen Reisen zur Verfügung gestellt. LÖP 270 mm.

Mit Dachantenne



L383701

Schlafwagen, Bauart 22084, DSG, eingestellt bei der DB, Epoche III

WL40e 22 084 P, an den Zielorten der Wahlkampfreisen wurde in dem Schlafwagen übernachtet. LÖP 264 mm.



L385401

Salonspeisewagen, DB, Epoche III

Bauart Sal 40e-37/46/54, 10 241 KöI, LÖP 270 mm.



Schlafwagen-Set der Deutschen Schlaf- und Speisewagen Gesellschaft (DSG)



L382801

Schlafwagen-Set 2-teilig der DSG, eingestellt bei der DB, Epoche III

Lieferumfang: zwei Schlafwagen WLAB40ke 30 205 und 30 210 der Deutschen Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft. LÜP 270 mm je Wagen.

Mit Dachantenne



L385301

Autotransportwagen, DB, Epoche III

Sdr Pw40e-39 10 293 Ffm, hierin wurde Adenauers „Staatskarosse“ transportiert. LÜP 276 mm.



L382701

Speisewagen, DSG, eingestellt bei der DB, Epoche III

WR40 1086 P, der Wagen wurde als Bewirtungsraum während der Reise genutzt. LÜP 270 mm.

Exakte Wiedergabe eines ehemaligen „Rheingold“-Gepäckwagens aus dem Jahr 1928



L382901

Gesellschaftswagen, DB, Epoche III

WG40ke-28/50, 10 801 (ex „Rheingold“), der Wagen wurde als Versammlungsraum beim Wahlkampf genutzt. LÜP 270 mm.



L382101

Gepäckwagen, DB, Epoche III

105 001 Köf, der Wagen diente während des Wahlkampfs als Vorratslager. LÜP 226 mm.

Eilzugwagen der Deutschen Bundesbahn (DB), Epoche IV

L328701

Eilzugwagen 1./2. Klasse, DB, Epoche IV

Bauart ABysesm 50 80 38-11 628-3
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme
nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik,
Federpuffer, LÖP 238 mm.



L328501

Eilzugwagen 2. Klasse, DB, Epoche IV

Bauart Byesm 50 80 29-13 226-5. Im Übrigen identisch mit L328701, LÖP 238 mm.



L328601

Eilzugwagen 2. Klasse, DB, Epoche IV

Bauart Byesm 50 80 29-13 508-6. Im Übrigen identisch mit L328701, LÖP 238 mm.

L328401

Eilzugwagen mit Speiseraum, DB, Epoche IV

Bauart BRyesm 50 80 85-53 022-0
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme
nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik,
Federpuffer, LÖP 238 mm.



L328901

Gepäckwagen, DB, Epoche IV

Bauart DÜesm 50 80 92-43 209-7
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme
nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik,
Federpuffer, LÖP 248 mm.



Reisezugwagen der DB, Epoche IV

L383351
NEU

**D-Zugwagen 2. Klasse, DB,
Epoche IV**

Bauart B4üwe-38/53
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme
nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik,
LüP 240 mm.



L383451
NEU

**D-Zugwagen 1./2. Klasse, DB,
Epoche IV**

Bauart AB4üwe-39/51
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme
nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik,
LüP 240 mm.



L384551
NEU

**Halbspeisewagen, DB,
Epoche IV**

Bauart AR4üe 84-43 203
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme
nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik,
LüP 250 mm.

L383355
NEU

**D-Zugwagen 2. Klasse, DB,
Epoche IV**

Bauart B4üwe-38/53
Mit eingebauter LED-Zugschlussbe-
leuchtung. Inneneinrichtung, Kupplungs-
aufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungs-
kinematik, LüP 240 mm.

Alle Wagen auf dieser Seite sind
Handmuster in nicht endgültiger
Ausführung



Mit LED-Zugschlussbeleuchtung

L329203

Gepäck-Postwagen, DRG, Epoche II

Bauart Pw Post40-28

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 254 mm.

Passend zu den Wagen auf S. 50/51



L383803

Bahnpostwagen, eingestellt bei der DR, Epoche II

Bauart Post40, Wagen-Nr. 5180 Bln

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 255 mm.

Passend zu den Wagen auf Seite 53



L329253
NEU

Gepäck-Postwagen, DB, Epoche III

Bauart Pw Post 40-28, 100 001 Han
Mit Zugführerkanzel, Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, LÜP 254 mm.

Passend zu den Wagen auf Seite 60



L383891

Bahnpostwagen, eingestellt bei der DB, Epoche III

Bauart Post4e-al/21 Wagen-Nr. 6 4783 Köl

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 255 mm.

Passend zu den Wagen auf Seite 61



Postwagen verschiedener Epochen

Das Privileg der Personen-, Brief- und Paketbeförderung lag bei den Postverwaltungen der einzelnen deutschen Staaten, als am 07. Dezember 1835 ein neues, schnelles Verkehrsmittel zwischen Nürnberg und Fürth auftauchte und damit das Ende dieser Privilegien zu kommen schien.

Natürlich war das Reisen mit dem Zuge bequemer, schneller und auch billiger, aber es dauerte noch etwa 70 Jahre, bis die letzte Postkutschenroute eingestellt wurde: in der Regel war es die Umstellung auf Kraftomnibusbetrieb. Anders bei der Brief- und Paketbeförderung. Hier nutzte man sehr schnell die Vorteile der Bahn: die ersten Transporte erfolgten schon 1836 zwischen Nürnberg und Fürth auf der Ludwigseisenbahn und durch die Eröffnung der Staatseisenbahnen in Preußen, Bayern, Baden und Württemberg geschah es auch dort fast zeitgleich. Die Transportmengen wuchsen sehr rasch, so dass diese nicht mehr nur „beigegeben“ werden konnten. Es mussten eigene Wagen gestellt werden. Zunächst wurden Flachwagen, damals „Plateauwagen“ genannt, benutzt, auf die dann der Pferdepostwagen teils mit, teils ohne Fahrwerk, umgeladen wurde (Fortsetzung siehe Nebenseite).

Foto zeigt ein Handmuster in nicht endgültiger Ausführung

Postwagen verschiedener Epochen

(Fortsetzung von Nebenseite)

Hier war also der Ursprung des modernen Huckepackverkehrs zu finden. Dieses Verfahren endete schon bald. Ab 1846 durften in Preußen keine „Landstraßen-Postwagen“ auf Plateauwagen befördert werden. Die Post musste „richtige“ Fahrzeuge beschaffen. Das tat sie bereits seit dem 1.11.1841 in Preußen (Strecke Berlin-Leipzig), Sachsen 1843 auf der Strecke Leipzig-Dresden und Bayern 1844 auf der durchgehend befahrbaren Ludwig-Nord-Südbahn von Lindau über Augsburg-Nürnberg-Bamberg-Hof nach Sachsen.

Diese ersten Wagen dienten nur der Beförderung von A nach B, waren relativ kurz, nur 5-7 m lang, sehr klobig konstruiert. Das änderte sich mit der fortschreitenden Technikanwendung. Die Wagen wurden länger, obwohl immer noch 2- oder 3-achsig, aber formstabiler.

Bald wurde auch eine neue Form geschaffen: die „ambulante Brief-Expedition“ in den Zügen, d.h. die mitfahrenden Postbeamten sortierten die Briefe während der Fahrt, nahmen Briefbeutel an und gaben an den Poststationen die entsprechenden aus. Dieses Verfahren begann in Baden am 1. April 1848 auf der Strecke Heidelberg-Karlsruhe-Singen (-Basel). Ein Jahr später folgte Preußen (1. Mai 1849), Bayern erst 1851, Württemberg 1852.

Mit dem Umfang der zu bewältigenden Sendungen, der allgemeinen Länge der Personenzüge und der Leistungsfähigkeiten der Lokomotiven wuchsen auch die Wagen. Schon bald mussten Drehgestellwagen beschafft werden und aus den ersten kurzen Holzwägelchen von 5-7 m LÜP wurden 26,4 m lange und für Höchstgeschwindigkeit 200 km/h zugelassene Fahrzeuge.

Die letzten Bahnpostwagen wurden 1973 bei der Deutschen Bundespost und 1976 bei der Deutschen Post der DDR beschafft. Und Ironie des Schicksals: der letzte überhaupt beschaffte Wagentyp war wieder ein Güterwagen der Gattung 2 ss-t/13, entwickelt von der Deutschen Post der DDR und am 10.06.1991 in Betrieb genommen.



Mit Oberlichtaufbau und LED-Zugschlussbeleuchtung



L329356
NEU

Gepäck-Postwagen, DB, Epoche III

Mit eingebauter LED-Zugschlussbeleuchtung, Bauart Pw Post 4üe 100 003 Han
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, LÜP 254 mm.

Mit Oberlichtaufbau und LED-Zugschlussbeleuchtung



L329355
NEU

Gepäck-Postwagen, DB, Epoche IV

Mit eingebauter LED-Zugschlussbeleuchtung, Bauart D Post üe-91-43 003
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, LÜP 254 mm.

Mit Oberlichtaufbau



L329351
NEU

Gepäck-Postwagen, DB, Epoche IV

Bauart D Post üe 91-43 002
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, LÜP 254 mm.

Fotos dieser Seite zeigen Handmuster in nicht endgültigen Ausführungen

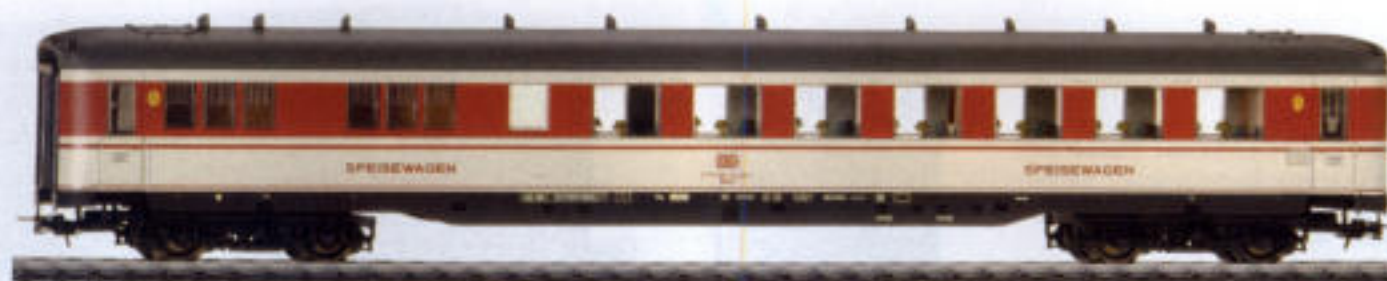
Speisewagen

L383621

Speisewagen, DB, Epoche IV

Bauart WRüghTM 51 80 88-40 219-4

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 270 mm.



Salonwagen

L385121

Salonwagen, DB, Epoche V

Bauart Sal40-38/48/58, 51 80 88-80 308-5

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 270 mm.



Museumsfahrzeuge

L382712

Speisewagen MITROPA, Epoche V

P 1108 WR40 (51 50 88-10 054-1), eingestellt im Traditions-Eilzug Zwickau der DR

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 270 mm.

Museums-Speisewagen MITROPA eingestellt im Traditions-Eilzug der DR in Zwickau



*Haus der Geschichte
der Bundesrepublik
Deutschland*

L385111

Salonwagen, DB, Epoche IV

51 80 89-80 305-1 (ehem. Salonwagen 10 205 Köf), aus dem Jahr 1990.

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 268 mm.

Museums-Salonwagen, originalgetreue Nachbildung des Salonwagens im Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland in Bonn.





L384011
NEU

Kanzelwagen ozeanblau-beige, DB, Epoche IV
WGü 89-43 500

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 240 mm.

vergrößerte
Abbildung

Museumsfahrzeuge



DB Museum
Verkehrsmuseum Nürnberg



L384001

Aussichtskanzelwagen, DB, Epoche V

11 700 (51 80 89-53 901-0), der DB, als Salonwagen des DB-Museum Nürnberg.

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 240 mm.

Dieser Salonwagen wurde mehrere Jahre im bekannten Fernschnellzug „Blauer Enzian“ eingesetzt. Bei der anschließenden Verwendung als Gesellschaftswagen wurde er mehrfach umlackiert, erhielt aber 1992 seine ursprüngliche Farbe zurück.



L350011

Museumszug 5-tlg des DB-Museum Nürnberg, Epoche V(M)

Lieferumfang: 2. Klasse Wagen 14 470 (51 80 29-40 202-2), Speisewagen 1146 P (51 80 88-80 146-0), 2. Klasse Wagen 73 633 (51 80 28-43 270-7), 1/2. Klasse Wagen 33 375 (51 80 38-43 691-2) und 1. Klasse Wagen 11 540 (51 80 17-40 005-3). Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP insgesamt 1250 mm.



Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn Ost (DR), Epoche III

„50-er Jahre“, ehemalige DDR

Nach der Teilung Deutschlands als Ergebnis des Zweiten Weltkriegs behielten, trotz gegenteiliger Bestrebungen der Regierung in der DDR, die frühere Deutsche Reichsbahn und ebenso die MITROPA ihre traditionellen Namen und Firmensymbole.



L382702

Speisewagen der MITROPA, eingestellt bei der DR, Epoche III

Bauart WR4ü, 1072 P

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 270 mm.

L384102

D-Zugwagen 1. Klasse, DR, Epoche III

ehemalige Bauart A4ü-28 (Hapag-Lloyd), Wagen-Nr. 241-028

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 250 mm.



L384302

D-Zugwagen 2. Klasse, DR, Epoche III

ehemalige Bauart C4ü-28, Wagen-Nr. 241-228

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 250 mm.



L383302

Schlafwagen der MITROPA, eingestellt bei der DR, Epoche III

Bauart WL4ü 054-008

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 270 mm.



L384102

D-Zugwagen 1. Klasse, DR, Epoche III

ehemalige Bauart A4ü-28 (Hapag-Lloyd), Wagen-Nr. 241-028

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 250 mm.



L382802

Schlafwagen der MITROPA, eingestellt bei der DR, Epoche III

Bauart W4ü 054-017

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 270 mm.



L384312

D-Zugwagen, 2. Klasse, DR, Epoche III

Bauart C4ü-28, Wagen-Nr. 241-219

Inneneinrichtung, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 250 mm.



L383392 Eilzugwagen 2. Klasse, DR, Epoche IV
Bauart C4ü-38 (um 1970). Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 240 mm.



L384292 Eilzugwagen 1. Klasse, DR, Epoche IV
ehem. Bauart AB 4ü-28 (um 1970). Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 245 mm.



L384392 Eilzugwagen 2. Klasse, DR, Epoche IV
Bauart C4ü-28 (um 1970). Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 245 mm.



L328592 Eilzugwagen 2. Klasse, DR, Epoche IV
ehem. Bauart C4i-36 (um 1972). LÜP 238 mm. Weitere technische Details wie 384102 auf Seite 58.



L328792 Eilzugwagen 1./2.Klasse, DR, Epoche IV
ehem. Bauart BC4i-35 (um 1972). Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 238 mm.



L383892 Bahnpostwagen, DR, Epoche IV
Bauart Schürzenwagen Post e (um 1972). Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 256 mm.



Diese Wagen sind
jeweils in
zwei Zusammenstellungen
als Set lieferbar



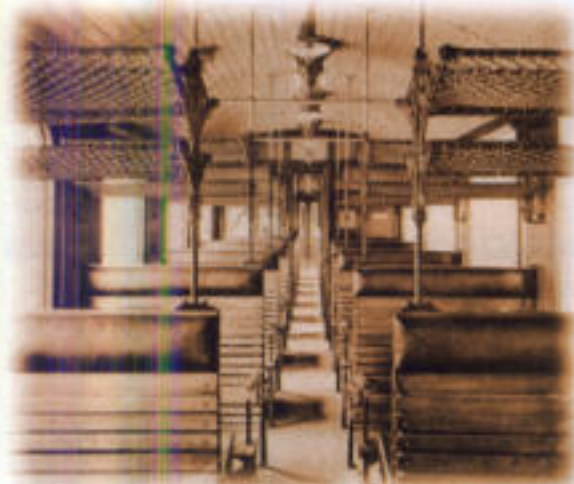
L350022 Eilzug-Wagen-Set 3-tlg., DR, Epoche IV
Lieferumfang: 1. Klasse Wagen 51 50 18-43 006-3, 2. Klasse Schürzenwagen 51 50 29-45 034-0 und 2. Klasse Wagen 51 50 20-43 143-1.



L350032 Eilzug-Wagen-Set 3-tlg., DR, Epoche IV
Lieferumfang: 1./2. Klasse Eilzugwagen 57 50 38-14 637-0, 2. Klasse Eilzugwagen 57 50 28-14 576-2 und Bahnpostwagen 5150 00-11 602-8.



Reisezugwagen SBB



L334472
NEU

Personenwagen, 2-achsig, 3. Klasse, SBB, Epoche II
C2 6086. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 170 mm.



L334483
NEU

Personenwagen, 2-achsig, 2. Klasse, SBB, Epoche II
B2 3521. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 170 mm.



L386304

Speisewagen, SBB, Epoche I/II

Innenbeleuchtung, Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 236 mm.



L334491

Gepäckwagen, 2-achsig, SBB, Epoche II

F2 17143. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 170 mm.





L334474 Personenwagen, 3-achsig, 3. Klasse, SBB, Epoche II
NEU C3 6969. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 170 mm.

L334475 Personenwagen, 3-achsig, 3. Klasse, SBB, Epoche II
 C3 6930. Weitere technische Angaben wie L334474 (ohne Abb.)



L334484 Personenwagen, 3-achsig, 2. Klasse, SBB, Epoche II
NEU B3 3790. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 170 mm.

L334485 Personenwagen, 3-achsig, 2. Klasse, SBB, Epoche II
 B3 3809. Weitere technische Angaben wie L334484 (ohne Abb.)



L334496 Gepäckwagen, 3-achsig, SBB, Epoche II
 F3 18215. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 170 mm.



L334497 Gepäckwagen, 3-achsig, SBB, Epoche II
NEU Mit geschlossenen Plattformen. F3 18315. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 170 mm.



L334477 Personenwagen, 3-achsig, 3. Klasse, SBB, Epoche II
NEU Mit geschlossenen Plattformen. C3 8492. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 170 mm.



L334482 Personenwagen, 3-achsig, 2. Klasse, SBB, Epoche II
NEU Mit geschlossenen Plattformen. B2 3875. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 170 mm.



L334487 Personenwagen, 3-achsig, 2. Klasse, SBB, Epoche II
NEU B2 3869. Weitere technische Angaben wie L334482 (ohne Abb.)



Einheitswagen EW, SBB, Epoche III - V



L334940 Personenwagen EW I, 1. Klasse, SBB, Ep. III

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, 273 mm.



L334991 Personenwagen EW I, 1. Klasse, SBB, Epoche IV

mit Gummiwulst, Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 282 mm.



L334954 Personenwagen EW I, 1./2. Klasse, SBB, Epoche V

in NPZ Farbgebung, ex B mit Außenschwingtüren, Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 282 mm.



L334970 Personenwagen EW I, 3. Klasse, SBB, Ep. III

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, 273 mm.



L334961 Personenwagen EW I, 2. Klasse, SBB, Epoche IV

mit Gummiwulst, Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 282 mm.



L334964 Personenwagen EW I, 2. Klasse, SBB, Epoche V

in NPZ Farbgebung, mit Außenschwingtüren, Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 282 mm.

L334949



Personenwagen EW I, 1. Klasse, SBB, Epoche V
in InterRegio Farbgebung, mit Außenschwingtüren, Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 282 mm.



Einheitswagen EW, SBB, Epoche V

L388884

Swiss-Express Steuerwagen EW III, SBB, Epoche V
Stirnbeleuchtung mit der Fahrtrichtung wechselnd, weiß/rot, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder (s. S. 106). Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 280 mm.



L388984

Swiss-Express Endwagen EW III, AD, 1. Klasse, SBB, Epoche V
passend zu den bereits gelieferten Wagen L388504, L388704 und L388714. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 282 mm.

L334945

Personenwagen EW I, 1. Klasse, BLS, Epoche III
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 273 mm. (Wagen ohne Abbildung, ähnlich L334956)

L334955

Personenwagen EW I, 1./2. Klasse, BLS, Epoche III
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 273 mm. (Wagen ohne Abbildung, ähnlich L334956)

L334956

Personenwagen EW I, 1./2. Klasse, BLS, Epoche IV
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 273 mm.



334956



L334965

Personenwagen EW I, 2. Klasse, BLS, Ep. III
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 273 mm.



Einheitswagen EW, BLS, Epoche III - V



L334946

Personenwagen EW I, 1. Klasse, BLS, Epoche IV
mit Gummiwulst, Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 282 mm.



L334966

Personenwagen EW I, 2. Klasse, BLS, Epoche IV
mit Gummiwulst, Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 282 mm.



Einheitswagen EW, BLS, Epoche V

Die Bern-Lötschberg-Simplon Bahn hat von der SBB die ehemaligen Swiss-Express Wagen übernommen. Diese Wagen erhalten die neue BLS NINA-Farbgebung, behalten aber die SBB Immatrikulation und werden weiterhin auf dem SBB Schienennetz bis ca. Ende 2004 eingesetzt. Man trifft also in reinen Swiss Express Kompositionen vereinzelt BLS Wagen im neuen NINA Design.



L388894

Steuerwagen EW III, BLS, Epoche V
in NINA-Farbgebung, Stirnbeleuchtung mit der Fahrtrichtung wechselnd, weiß/rot, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder (s. S. 106). Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 282 mm.



L388794

Personenwagen EW III, 1. Klasse, BLS, Epoche V

in NINA-Farbgebung, Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 282 mm.



L388594

Personenwagen EW III, 2. Klasse, BLS, Epoche V

in NINA-Farbgebung, Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 282 mm.



L388994

Endwagen EW III, AD, BLS, Epoche V

in NINA-Farbgebung, Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 282 mm.



RIC Speisewagen, Epoche V

SBB-CFF HISTORIC

L388024

RIC Speisewagen, SBB, Epoche V

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 312 mm.

Dieser Wagen ist im Besitz der SBB HISTORIC



L388614



Speisewagen „MITROPA“ Suisse, Epoche V

50 85 88-34 002, der Mitropa Suisse aus dem Jahr 1997. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 282 mm.

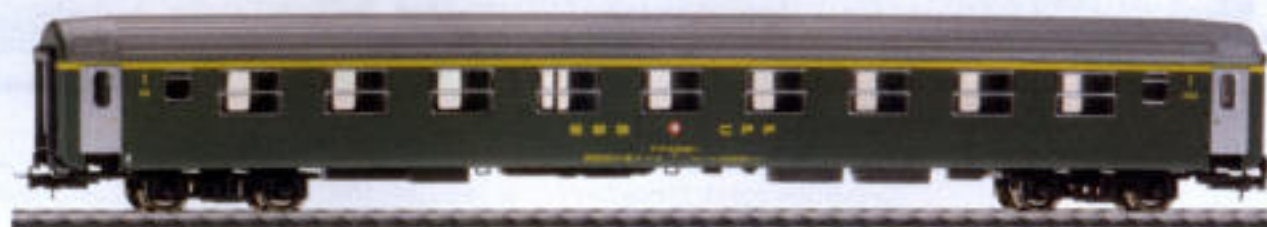


RIC Schnellzugwagen SBB, Epoche IV / V

L388114

RIC Schnellzugwagen, 1. Klasse, SBB (mit altem Logo), Epoche IV

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 303 mm.



L388254

RIC Schnellzugwagen, 2. Klasse, SBB, Epoche IV

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 303 mm.



L388004

RIC Speisewagen, SBB, Epoche IV/V

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 311 mm.



L388104

RIC Schnellzugwagen, 1. Klasse, SBB, Epoche V

Am 51 85 19-70 022-4, aus dem Jahr 1995. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 303 mm.



L388214

RIC Schnellzugwagen, 2. Klasse, SBB, Epoche V

Bm 51 85 22-70 061-7, aus dem Jahr 1995. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 303 mm.

L388204

Liegewagen „Sleeperette“, SBB, Epoche V

Bpm 51 85 29-70 155-0, aus dem Jahr 1993. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 303 mm.





Leichtstahlwagen SBB, Epoche III / IV



L350034

Leichtstahlwagen-Set 3-teilig, SBB, Epoche III

bestehend aus: Leichtstahlwagen 3. Klasse C4 6184 „Der 1000ste Leichtstahlwagen“, Leichtstahlbuffetwagen Cr4 10004 und Leichtstahlwagen 3. Klasse C4 6162, aus dem Jahr 1956. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 und Kurzkupplungs kinematik, Federpuffer, LÜP 260 mm je Wagen.



L387714

Leichtstahlwagen 2. Klasse, SBB, Epoche III

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungs kinematik, Federpuffer, LÜP 260 mm.



L387914

Leichtstahl-Gepäckwagen, SBB, Epoche III

Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungs kinematik, Federpuffer, LÜP 235 mm.



L387604

Leichtstahlwagen 2. Klasse, SBB, Epoche IV

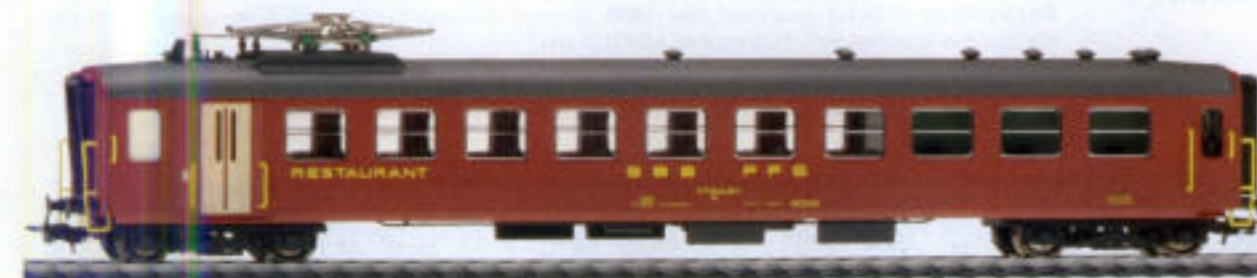
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungs kinematik, Federpuffer, LÜP 260 mm.



L387704

Leichtstahlwagen 2. Klasse, SBB, Epoche IV

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungs kinematik, Federpuffer, LÜP 260 mm.



L387504

Leichtstahlspeisewagen, SBB, Epoche IV

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungs kinematik, Federpuffer, LÜP 260 mm.



L387804

Leichtstahlwagen 1. Klasse, SBB, Epoche IV

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungs kinematik, Federpuffer, LÜP 260 mm.



L387414

Leichtstahlwagen 1./2. Klasse, SBB, Epoche V(M)

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 260 mm.



L387514

Leichtstahlspeisewagen, SBB, Epoche V(M)

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 260 mm.



L387624

Leichtstahlwagen 2. Klasse, SBB, Epoche V(M)

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 260 mm.



L387814

Leichtstahlwagen 1. Klasse, SBB, Epoche V(M)

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 260 mm.





Wagen-Set „Amor Express“, Epoche IV/V

L350124
NEU

Wagen-Set „Amor Express“ 5-teilig, Epoche IV/V

Bestehend aus einem „OLMA-Wagen“ Alphütte (Ostschweizerische Landwirtschaft und Molkerei Association „OLMA“), grün lackiert mit Original-Almauftrieb bemalt, einem „HOWA-Wagen“ (Hochzeits-Wagen, blau lackiert, einem „CARO-Wagen“ (Carrozza Romantica), rot lackiert, einem „JASS-Wagen“ (Spielsalonwagen) braun lackiert, mit Spielkarten und Symbolen bemalt und einem „NEBI-Wagen“ (Nebelspalter), gelb lackiert. LÜP je Wagen 168 mm.



Bauzug Set, SBB, Epoche II



vergrößerte Abbildung

L240094

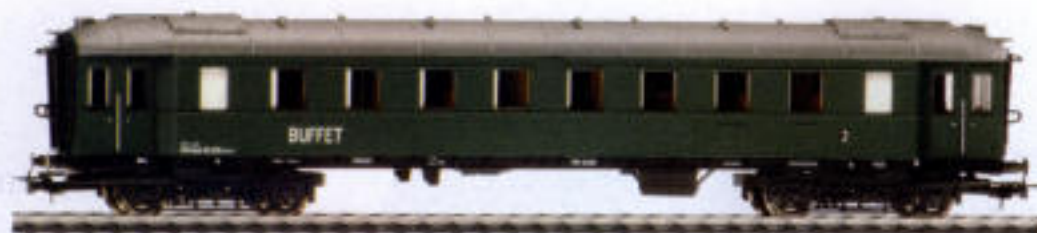
Bauzug Set 2-teilig, SBB, Epoche II

Bestehend aus einem Personerwagen Typ C2, LÜP 170 mm und einem geschlossenem Güterwagen Typ K2, LÜP 96 mm.

Lokshop



Reisezugwagen der ÖBB, Epoche III / IV



L328405 Eilzugwagen mit Buffett, ÖBB, Epoche III
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungs-
kinematik, Federpuffer, LÜP 238 mm.



L383615 Speisewagen, ÖBB, Epoche III
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362,
Kurzkupplungs-kinematik, Federpuffer, LÜP 263 mm.



L328715 Eilzugwagen 1./2. Klasse, ÖBB, Epoche III
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362,
Kurzkupplungs-kinematik, Federpuffer, LÜP 238 mm.



L328605 Eilzugwagen 2. Klasse, ÖBB, Epoche III
Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362,
Kurzkupplungs-kinematik, Federpuffer, LÜP 238 mm.



L383105 Schürzenwagen 1. Klasse, ÖBB, Epoche IV
50 81 17-70 002-3, aus dem Jahr 1985. Inneneinrichtung, Kupplungsauf-
nahme nach NEM 362, Kurzkupplungs-kinematik, Federpuffer, LÜP 247 mm.



L383305 Schürzenwagen 2. Klasse, ÖBB, Epoche IV
50 81 29-30 263-6, aus dem Jahr 1988. Inneneinrichtung, Kupplungsauf-
nahme nach NEM 362, Kurzkupplungs-kinematik, Federpuffer, LÜP 247 mm.



L388105 RIC Komfortwagen, ÖBB, Epoche IV
51 81 89-80 600-4, aus dem Jahr 1985. Inneneinrichtung, Kupplungsauf-
nahme nach NEM 362, Kurzkupplungs-kinematik, Federpuffer, LÜP 303 mm.



L383605 Salonwagen, ÖBB, Epoche V
51 81 89-40 011-3, aus dem Jahr 1992. Inneneinrichtung, Kupplungsauf-
nahme nach NEM 362, Kurzkupplungs-kinematik, Federpuffer, LÜP 263 mm.

Bahndienstfahrzeuge der Deutsche Bundesbahn (DB), Epoche III / IV



L221511

Radsatzwagen, DB, Epoche III

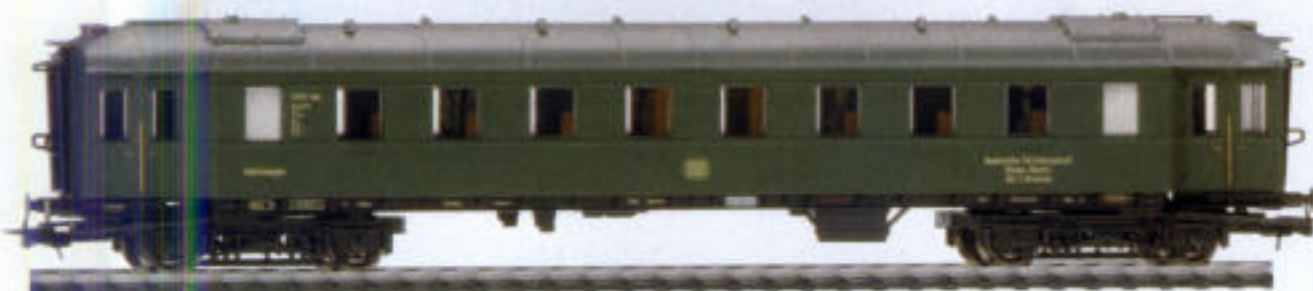
Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 115 mm.



L230921

Schneepflug, DB, Epoche III

Modell des Schneepfluges Hamburg 6421, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 136 mm.



L328511

Meßbeiwagen der Bundesbahn Versuchsanstalt Minden, DB, Epoche III

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Speichenräder, Federpuffer, LÜP 238 mm.



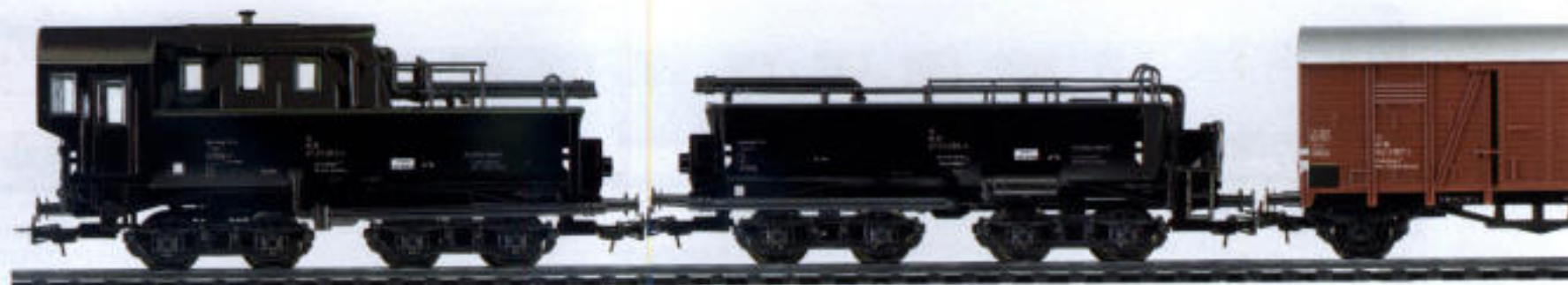
Aus frei gewordenen Wannentendern ließ die Deutsche Bundesbahn in den fünfziger Jahren mehrere Schneepflüge bauen. Diese waren in fast allen Direktionsbezirken der DB eingesetzt.

Unkrautbeseitigungszug der DB, Epoche IV

L236000

Unkrautbeseitigungszug, 4-teilig, DB, Epoche IV

Das Zug-Set besteht aus einem Sprühwagen, einem Mischwagen, einem Vorratswagen und einem Wasserwagen. Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Gesamtlänge ca. 460 mm.



Dieses Set kann durch den Wasserwagen L236490 (Schienenreinigungswagen, Seite 83) ergänzt werden.

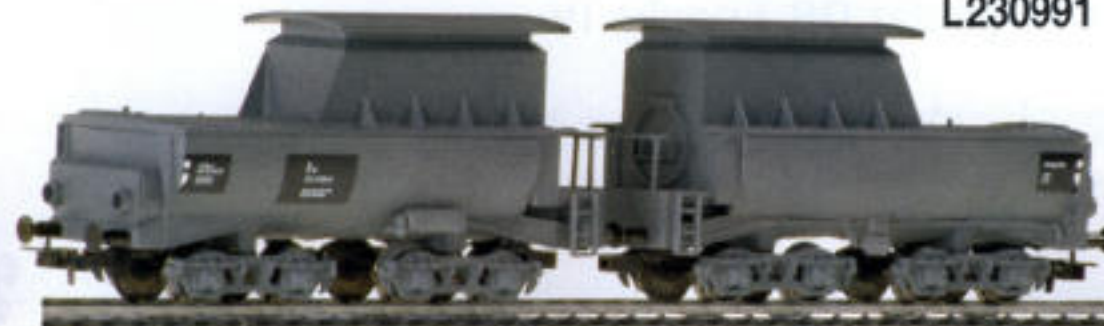
Alle Wagen dieses Unkrautbeseitigungszuges sind Handmuster

L240131**Hilfszug „Ölalarm“, DB, Epoche IV**

Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, LÜP ca. 228 mm.

Im beigestellten Güterwagen sind die für einen Unfall erforderlichen Geräte untergebracht.**L230991****Hilfstankwagen, DB, Epoche IV**

Bauart 964, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, zwischen den beiden Wagen direkt gekuppelt, Federpuffer, LÜP 232 mm.



Als Vorbild für die Modelle L230991/L240131 dienten die Wannentender der Baureihe 42 oder 52, die nach der Ausmusterung der Lokomotiven zum Hilfswagen umgebaut wurden. Solche Tender kommen zum Einsatz, wenn sich im Bahnhofsbereich ein Unfall mit beladenen Kesselwagen ereignet und beispielsweise Öl oder eine andere Flüssigkeit abgepumpt oder aufgesaugt werden muß. Üblicherweise sind die Wagen beim Vorbild in einem Rangierbahnhofsbereich oder einem großen Betriebswerk stationiert.

L225322**Bahndienstwagen, DR, Epoche IV**

Bauart Oppeln. Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 103 mm.

**L383412****Messwagen, Bundesbahn Versuchsanstalt Minden, Epoche IV**

61 80 99-60 019-0. Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 240 mm.

**Schienenreinigungs- bzw. Ergänzungswagen zum Unkrautbeseitigungszug**

Dieser Spezialwagen ergänzt den Unkrautbeseitigungszug (L236000) und dient der Sauberhaltung von Gleisanlagen. Er kann aber auch separat als Einzelwagen eingesetzt werden und im Dauereinsatz innerhalb eines Güterzuges fahren.

**L236490****Schienenreinigungswagen, DB, Epoche IV**

Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, LÜP ca. 145 mm.

Bahndienstfahrzeuge der DB, Epoche IV



L328711 Signaltechnik-Messwagen, SIGW Wuppertal, Epoche IV
60 80 99-43 085-2 Dienst4ü281. Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 238 mm.



L136110 Motorisierte Gleisstopfmaschine, DB, Epoche IV
Dieses Modell sowie eine Beschreibung der Vorbildfunktion finden Sie auf S. 26.

Bahndienstfahrzeuge der DB, Epoche V



L328731 Unterrichtswagen, DB, Epoche V
Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 238 mm.



L225399 Gerätewagen, DB, Epoche V
Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 99 mm.

L383811 Begleitwagen zum Kran „Goliath“, DB, Epoche V
Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 249 mm.



L328721 Lademaßüberschreitungs-Messwagen, ESG Schiene, Epoche V
61 80 99-40 362-7 Dienst4ü, Bauart 472, LÜ-Meßfühler aus Messing. Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 238 mm.



L225061 Leckagekesselwagen, DB, Epoche V
DB Netz-Notfalltechnik
Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 99 mm.



Güterwagen offene Bauart



L221703 Offener Güterwagen, DR, Epoche II
Villach 4 698 Ommru. Fahrgestell aus Metall, Kurzkupp-
lungsskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Feder-
puffer, LÜP 116 mm.



L221713 Offener Güterwagen, DR, Epoche II
Villach 12 208 Ommru. Fahrgestell aus Metall, Kurzkupp-
lungsskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Feder-
puffer, LÜP 125 mm.



L221723 Offener Güterwagen, DR, Epoche II
Villach 4699 Ommru, mit Kohleladung. Fahrgestell aus
Metall, Kurzkuppungsskinematik, Kupplungsschacht nach
NEM 362, Federpuffer, LÜP 116 mm.



L221601 Offener Güterwagen, DB, Epoche III
Omm 805 326. Fahrgestell aus Metall, Kurzkuppungsski-
nematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer,
LÜP 116 mm.



L221701 Offener Güterwagen, DB, Epoche III
Ommr 808 335, EUROP. Fahrgestell aus Metall, Kurz-
kuppungsskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362,
Federpuffer, LÜP 116 mm.



L221711 Offener Güterwagen, DB, Epoche III
Ommr 808 417, mit Bremserhaus. Fahrgestell aus Me-
tall, Kurzkuppungsskinematik, Kupplungsschacht nach
NEM 362, Federpuffer, LÜP 125 mm.



L221712 Offener Güterwagen, DR, Epoche III
Ommr 43-73-99, mit Bremserhaus. Fahrgestell aus Me-
tall, Kurzkuppungsskinematik, Kupplungsschacht nach
NEM 362, Federpuffer, LÜP 125 mm.

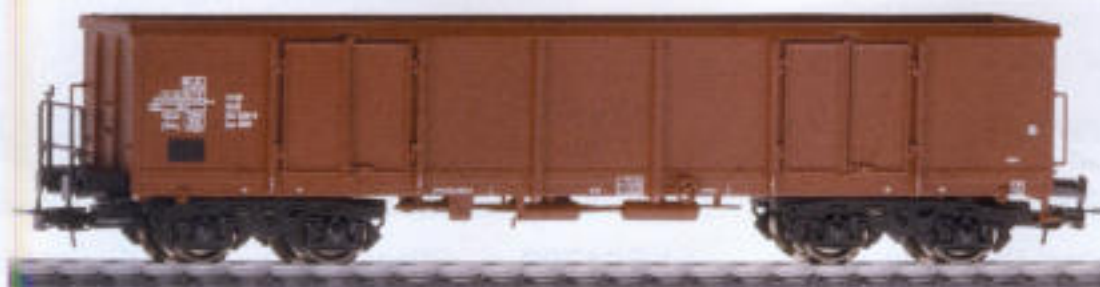


L221732 Offener Güterwagen, DR, Epoche III
Ommru 43-18-07, mit Kohleladung. Fahrgestell aus Me-
tall, Kurzkuppungsskinematik, Kupplungsschacht nach
NEM 362, Federpuffer, LÜP 116 mm.



L221722 Offener Güterwagen, DB / DR, Epoche IV
Es Nr. 514 9 436-0 – zur dauernden Ausleihe an die DR
vermietet. Fahrgestell aus Metall, Kurzkuppungsskinematik,
Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 116 mm.

Güterwagen offene Bauart



L224402

Offener Güterwagen, DR, Epoche IV

Eaos Nr. 594 9 258-9, mit Bremserbühne, Ladetüren zum Öffnen. Kurzkupplungskinematik, Kuppungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÖP 167 mm.

Bei allen Eaos-Modellen sind die Ladetüren zum Öffnen



L224431

Offener Güterwagen, DB, Epoche V

Eaos Nr. 534 3 724-0, Ladetüren zum Öffnen. Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, LÖP 162 mm.



L224441

Offener Güterwagen, DB, Epoche V

Eaos Nr. 534 2 549-2 mit Bremserbühne, Ladetüren zum Öffnen. Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, LÖP 167 mm.



Gedekte Güterwagen

L224800

Bierwagen der Brauerei Bilger, Baden, Epoche I
Privatwagen 120 056, eingestellt bei der Badischen Staatsbahn. Kurzkupplungskinematik, Kuppungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 96 mm.



L224801

Weinwagen des Weingutes Menzer, Baden Epoche I,
Privatwagen 502 834, eingestellt bei der Badischen Staatsbahn. Kurzkupplungskinematik, Kuppungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 96 mm.

L224802 NEU

Fleischtransportwagen der Metzgerei Hensel, Baden, Epoche I
Privatwagen 21 001, eingestellt bei der Badischen Staatsbahn. Kurzkupplungskinematik, Kuppungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 96 mm.



L224803 NEU

Bierwagen der Brauerei Ganter, Baden, Epoche I
Privatwagen 546 803, eingestellt bei der Badischen Staatsbahn. Kurzkupplungskinematik, Kuppungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 96 mm.



L221403

Kühlwagen Spalter Bier, Epoche II

Bauart Karlsruhe 522 998 P München, mit Bremserhaus, eingestellt bei der DRG. Kurzkupplungskinematik, Kuppungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 107 mm.

Gedekte Güterwagen



L221401 Gedeckter Güterwagen, DB, Epoche III
G02 Nr. 100 684, mit Bremserhaus.
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM
362, Federpuffer, LÜP 107 mm.



L225313 Gedeckter Güterwagen, DR, Epoche II
Oppeln 17 999 Grhs – für die Heeresversuchsanstalt
Peenemünde – aus dem Jahr 1939.
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM
362, Federpuffer, LÜP 103 mm.



L225301 Gedeckter Güterwagen, DB, Epoche III
Gmrhs 30227 166 – aus dem Jahr 1960.
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM
362, Federpuffer, LÜP 103 mm.



L225311 Gedeckter Güterwagen EUROP, DB, Epoche III
Gmrhs 30235 914
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM
362, Federpuffer, LÜP 103 mm.



L225332 Gedeckter Güterwagen, DR, Epoche III
07-54-99 Mrhs – zum Transport bewaffneter Organe der
DDR – aus dem Jahr 1953.
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM
362, Federpuffer, LÜP 103 mm.



L225312 Gedeckter Güterwagen, DR, Epoche III
Oppeln 17-42-28 – für Lebensmitteltransporte – aus
dem Jahr 1960.
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM
362, Federpuffer, LÜP 103 mm.



L222799 Privatwagen, Epoche V
Gbs, DB leasing Rent a Wagon, neutral für Werbeauf-
drucke, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht
nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 103 mm.

Güter-Gepäckwagen

Vorbildgerecht mit Dachgasleitung und Gasbehälter in der Epoche I und II



L235000
NEU

Güter-Gepäckwagen, Baden, Epoche I
Baden 15 335

Vorbildgerecht mit Dachgasleitung und Gasbehälter. Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 107 mm.

Hunde ab einer gewissen Größe durften zwar mit auf die Reise genommen, jedoch nicht in den Abteilen mitgeführt werden. Für diese Beförderungsfälle hatte die Bahnverwaltung aber vorgesorgt durch die Einrichtung **spezieller Hundeabteile** in den Gepäckwagen. Es gab dafür auch eine besondere Hundefahrkarte. Diese Regelung galt allerdings nicht für Blinden- und Föhrhunde.



L235001

Güter-Gepäckwagen, DRG, Epoche II
Bauart: Pwg Bad 21

Vorbildgerecht mit Dachgasleitung und Gasbehälter. Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 107 mm.

Vorbildgerecht
mit Anschlussdosen



In Anlehnung an den 2-achsigen Gepäckwagen Pw Bad 16 wurden im Jahr 1921 20 Stück Gepäckwagen Pwg 21 beschafft. Dieser war gegenüber seinem Vorbild kürzer, im Dienstabteil sogar identisch. Der Pwg 21 war für den Einsatz in Güter-, sowie in Personenzügen vorgesehen.



L235003
NEU

Güter-Gepäckwagen, DB, Epoche III

Bauart: Pwg Bad 21

Vorbildgerecht mit stirnseitiger Anschlussdose. Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 107 mm.

Pferdetransportwagen

Ab dem Jahr 1907 beschaffte die KPEV Transportwagen für Pferde. Im Wagen waren 2 Stallräume mit je 3 Boxen. Dazwischen war ein Begleiterabteil. Die Wagen waren so ausgerüstet, dass sie in Schnellzüge eingestellt werden konnten.

L235431

3-achs. Pferdetransportwagen, DRG, Epoche II
Bauart: Gnfwl 07

Die mittlere Achse ist seitenverschiebbar, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 117 mm.



L235434
NEU

3-achs. Pferdetransportwagen, DB, Epoche III
Bauart: Gvwhs 04, 105 594

Die mittlere Achse ist seitenverschiebbar, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 117 mm.

Kühlwagen

Die zweiachsigen Kühlwagen durften nur in Zügen bis Höchstgeschwindigkeit maximal 100 km/h eingereiht werden. Damit das empfindliche Kühlgut aber noch schneller in den entfernten Empfangsbahnhöfen eintreffen kann, wurden Drehgestellwagen konstruiert, die auch D-Züge bis maximal Höchstgeschwindigkeit 120 km/h freigegeben werden konnten. 1942 war der erste Wagen (Prototyp) fertig, doch die Kriegswirtschaft erlaubte keinen Serienbau. Erst 1949 wurden 21 Wagen nachgebaut. Diese erhielten 1951 die Bezeichnung TThS 43. Und ab 1968 erhielten die letzten drei Wagen noch die UIC-Bezeichnung I achs 417. Letzte Einsätze erfolgten im Jahr 1977. Sie waren für den Transport von Fischgut und Gefriergut gebaut. Fischgut wurde mit Wassereis, Gefriergut mit Trockeneis gekühlt.



L235650
NEU

Vierachsiger Kühlwagen, DR, GGkhs, Epoche II
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 192 mm.



L235651

Vierachsiger Kühlwagen, DB, TThs 43, Epoche III
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 192 mm.

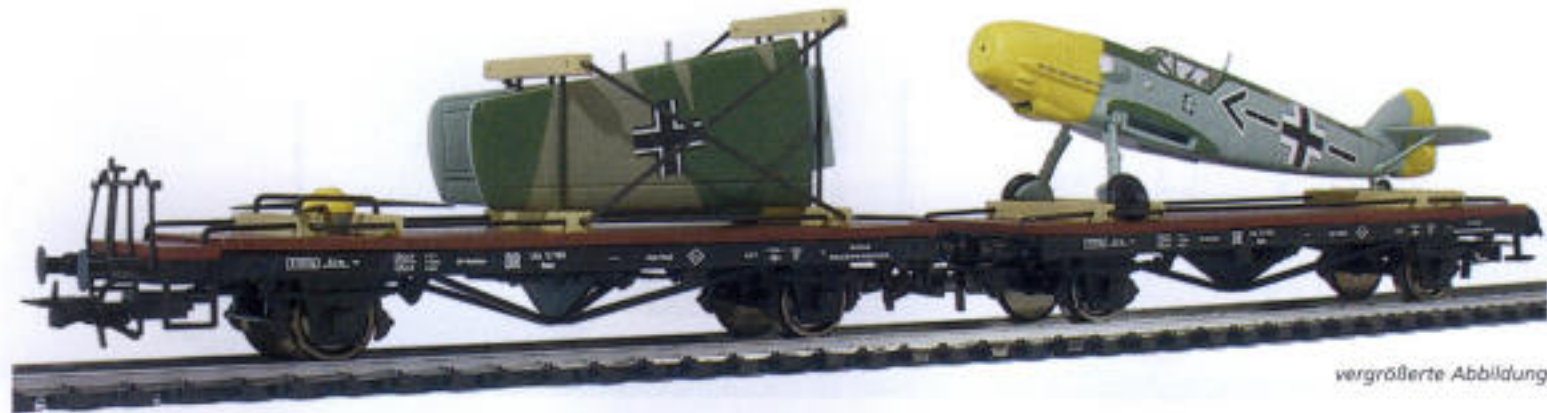


L235652
NEU

Vierachsiger Kühlwagen „Fachingen“, DB, TThs 43, Epoche IV
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 192 mm.

Plattform-Güterwagen

Ende 1938 erschienen die ersten 10 Exemplare der Nullserie der Me109E - der berühmten „Emil“. Die Serienproduktion lief Anfang 1939 an und die „Emil“ wurde nun schnell zum neuen Standardjäger der Luftwaffe. Mit dem DB 601 Motor, der eine Spitzengeschwindigkeit von 570 km/h ermöglichte, einer Dienstgipfelhöhe von 11.000 m und einer Bewaffnung von zwei Maschinenkanonen und zwei Maschinengewehren war der Jäger gut gerüstet für den Kampf gegen die Hurricane und die ersten Versionen der Spitfire. Die „Emil“ sah dann auch viele Kriegsschauplätze: sie flog gegen Polen, Frankreich, Großbritannien, in Afrika sowie am Anfang gegen die Sowjetunion bis sie schließlich ab 1941 allmählich von der F-Version abgelöst wurde.



vergrößerte Abbildung

L240033

2 Flachwagen abgebordete Linz, DR, Epoche II

12 108 und 12 109 – beladen mit einer zerlegten Me 109 E des Jagdgeschwaders 26

Fahrgestell aus Metall, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 116 und 124 mm.



L221561

Flachwagen, DB, Epoche III

476 013 Xfmmr 37

Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 116 mm.



L221551

Flachwagen, DB, Epoche III

475 887 Xfmmr 37 mit Bremserbühne

Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 124 mm.



L221502

Flachwagen, DR, Epoche IV

42 50 406 795-4 – beladen mit Wartburg 311er der Feuerwehr und der Volkspolizei aus dem Jahr 1974

Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 124 mm.



L221511

Radsatzwagen, DB, Epoche III

Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 116 mm.





L221213

Schwerlasttransporter, DR, Epoche II

Panzertransporter Köln 14 531 SSyms – aus dem Jahr 1943. Abklappbares Bremsergeländer, Rungen zum Aufstecken, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 152 mm.



Gestaltungsvorschlag:

Eine Schmalspuriok (Lilliput-Art. L170113) wird mit der großen Bahn zur Revision ins AW (Ausbesserungswerk) transportiert.



L221221
NEU

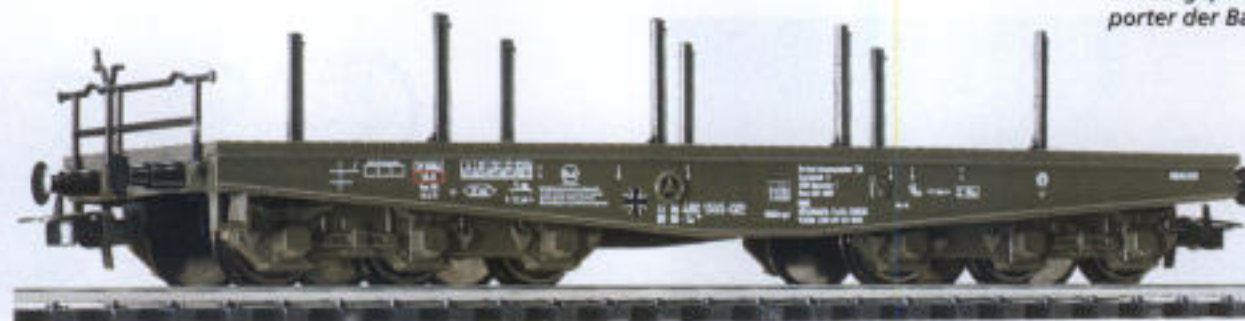
Schwerlasttransporter, DB, Epoche III

Flachwagen SSyms 46 965 173. Abklappbares Bremsergeländer, Rungen zum Aufstecken, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 152 mm.



Gestaltungsvorschlag:

Ein Bergepanzer (Modell der Firma Trident) wird mit dem Schwerlasttransporter der Bahn zu einer Übung der Bundeswehr transportiert.



L221220

Schwerlasttransporter der Bundeswehr, Epoche IV

480 1555-0 P, eingestellt bei der DB, aus dem Jahr 1976. Abklappbares Bremsergeländer, Rungen zum Aufstecken, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 152 mm.

Kesselwagen, zweiachsig



L225021 Kesselwagen BP, Epoche III
575 954 – aus dem Jahr 1960, eingestellt bei der DB. Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 99 mm.



L225101 Druckgaskesselwagen HOECHST, Epoche III
539 306 – aus dem Jahr 1961, eingestellt bei der DB. Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 99 mm.



L231301 Fährboot-Kesselwagen VTG, Epoche III
598 702 P – eingestellt bei der DB. Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 99 mm.



L225061 Leckagekesselwagen DB, Epoche V
972 3 098-7, DB Netz-Notfalltechnik
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 99 mm.



L225071 Kesselwagen der DB, Epoche V
5 589 576 P
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 99 mm.



L225081 Kesselwagen DEA, Epoche V
737 4 496-9, eingestellt bei der DB
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 99 mm.

L230797
NEU

Set mit 3 Kesselwagen OMV,
Epoche V
eingestellt bei der DB
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, LÜP je Wagen 99 mm.



Kesselwagen, dreiachsig

L235480

Öltransportwagen der „RHENANIA-OSSAG“, Epoche II

München 518 322 P mit Bremserhaus, eingestellt bei der DRG. 3-achsiger Wagen, die mittlere Achse ist seitenverschiebbar, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, LÖP 103 mm.



Vorbildfoto: Eisenbahn Magazin

L235490

Kesselwagen, „Chemische Fabrik von Heyden“, Epoche II

Dresden 550 933 P mit Bremserbühne, eingestellt bei der DR. 3-achsiger Wagen, die mittlere Achse ist seitenverschiebbar, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, LÖP 103 mm.



L235495 NEU

Weinwagen „Dujardin“, Epoche II

Köln 540 562 mit Bremserhaus, eingestellt bei der DR. 3-achsiger Wagen, die mittlere Achse ist seitenverschiebbar, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, LÖP 103 mm.



L235491 NEU

Kesselwagen, „Minol“, Epoche III

51-01-89 mit Bremserbühne, eingestellt bei der DR. 3-achsiger Wagen, die mittlere Achse ist seitenverschiebbar, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, LÖP 103 mm.



Kesselwagen, vierachsig



L235990 Kesselwagen „WIFO“, Epoche II
NEU München 917 182 P, eingestellt bei der DR. 4-achs., Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, LÖP 145 mm.

Ab 1941 wurden etwa 1400 Leichtbau-Drehgestell-Kesselwagen Deutzer Bauart (mit 63 m³ Fassungsvermögen) gebaut und bei der DR eingestellt. Weitere 1300 ähnliche Wagen der Einheitsbauart folgten von 1943 bis 1947. Die letzten wurden direkt an die deutsche Shell geliefert.



L235981 Kesselwagen „SHELL“, Epoche III
582 439 P, eingestellt bei der DB. 4-achs., Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, LÖP 145 mm.

Die Unterschiede der Kesselwagen sind:

L235990: Deutzer Bauart, 4 Kesselschüsse, glattes Drehgestell, 1 Laufbrett auf dem Kessel.

L235981: Einheitsbauart, 5 Kesselschüsse, Geschwungenes Drehgestell, 2 Laufbretter auf dem Kessel.

L225831 Kesselwagen „DEA“, Epoche V
NEU 735 6 388-4 P, eingestellt bei der DB. 4-achs., Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, LÖP 172 mm.



L225841 Kesselwagen „OMV“, Epoche V
NEU 783 2 149-8 P, eingestellt bei der DB. 4-achs., Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, LÖP 172 mm.



Eine passende Lok für diesen Wagen ist die OMV-Werkslok mit der Art.-Nr. L132489, siehe Seite 27

Selbstentladewagen



L235061
NEU

Selbstentladewagen, DB, Epoche III
637 307, Fd-z-72/Ommv 72.
Funktionsfähiges Modell, Kurzkupplungskinematik,
Kupplungsschacht nach NEM 362, LÖP 115 mm.



L235065
NEU

Selbstentladewagen, DB, Epoche IV
510 2 314-4 El-u861.
Funktionsfähiges Modell, Kurzkupplungskinematik,
Kupplungsschacht nach NEM 362, LÖP 115 mm.

L235070
NEU

Selbstentladewagen, DB, Epoche III
637 217, Fd-z-72/Ommv 72 mit Bremserbühne.
Funktionsfähiges Modell, Kurzkupplungskinematik,
Kupplungsschacht nach NEM 362, LÖP 120 mm.



Der Wagen in geöffnetem und links in geschlossenem Zustand

„Rollende Landstraße“

Detaillierte Nachbildung eines Zwischenwagens für die rollende Landstraße zum Ankuppeln der Niederflurwagen L220001. Vorbildgerecht wird an beiden Enden ein Übergangswagen eingereiht. Die Niederflurwagen L220001 haben eine Spezialkupplung und sind nur mit dem Übergangswagen L220601 einsetzbar. Jeder Wagen hat eine Länge über Kupplung von 165 mm.



L220601

Übergangswagen, DB, Epoche IV
STM 40 80 955 0 084-4 – aus dem Jahr 1980.
Vorbildgerechte Gewichte zum Abnehmen, Kurzkupplungskinematik,
Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÖP 153 mm.

L220001

Niederflurwagen, DB, Epoche IV
Saaks-zTM, 498 5 024-5 – aus dem Jahr 1969.
Länge über Kupplung 165 mm.

Fährbootwagen, Epoche III

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



L231001

Gedeckter Fährboot-Güterwagen, DB, Epoche III

212 082 Gbmhs 51 – aus dem Jahr 1953
Kupplungsschacht nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 147 mm.



L231101

Fährboot-Rungenwagen, DB, Epoche III

435 023 Rbmms 55 – aus dem Jahr 1962
Kupplungsschacht nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 144 mm.



L231141

Fährboot-Rungenwagen, DB, Epoche III

435 049 Lfs-t-55 mit Großröhren als Ladegut
Kupplungsschacht nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 144 mm.



L231131

Fährboot-Rungenwagen mit Plane, DB, Ep. III

Angemietet von der Firma Schenker. Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÖP 144 mm.



L231111

Fährboot-Rungenwagen, DB, Epoche III

435 025 Rbmms 55 – aus dem Jahr 1962.
Der Wagen ist mit zwei Whisky-Containern beladen, Kupplungsschacht nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 144 mm.



L231301

Fährboot-Kesselwagen der VTG, Epoche III

598 702 – eingestellt bei der DB – aus dem Jahr 1960. Für den Austausch von Grundstoffen für die Kunststoffherstellung, zwischen England und dem Kontinent. Kupplungsschacht nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 99 mm.



L231009

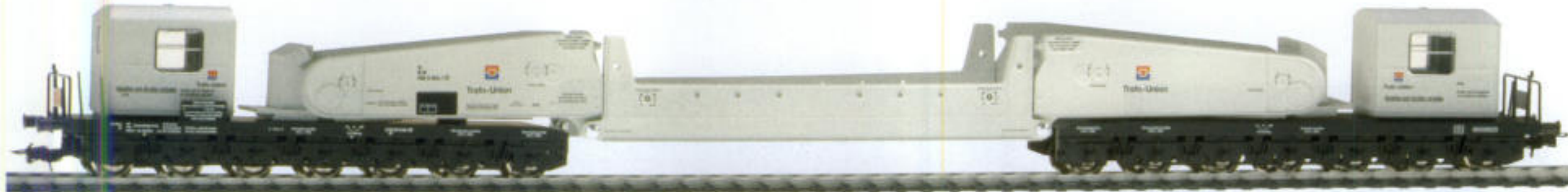
Gedeckter Fährbootwagen, TRANSFESA, Epoche III

aus dem Jahr 1959. Kupplungsschacht nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÖP 147 mm.

Schwerlasttransportwagen



Betriebsablauf Nr. 1: Leerfahrt kurzgekoppelt



Betriebsablauf Nr. 2: Fahrt mit Tiefladeeinrichtung, z. B. auch für andere Lasten



Betriebsablauf Nr. 3: Fahrt mit Großtransformator

Abbildung mit Transformator
zeigt den Lieferzustand des
Fahrzeugs

L220901

14-achs. Schwerlasttransporter, DB, Epoche IV

SS^{nr} 20 80 096 9 604-7 der Trafo-Union aus dem Jahr 1972. **Drei Betriebsabläufe sind möglich!** Vorbildgerechte Darstellung eines Großtransformatortransportes. Elefanten-Federpuffer, durch spezielle Drehgestelle sind engste Radien befahrbar, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 380 mm.

Lokshop



Güterwagen SBB

Um 1900 gab es in der Schweiz noch über 500 Bierbrauereien, die alle regional ihr Bier vermarkteten. Da die Straßen zu dieser Zeit noch sehr schlecht ausgebaut waren, haben einige der größeren Brauereien sich eigene Güterwagen für den Biertransport auf der Schiene angeschafft. Anfänglich wurden zum Transport normale Güterwagen der Bahngesellschaften zugemietet, doch schon 1873 beschaffte sich die Brauerei Löwenbräu, Burgdorf bei Bern, ein Spezialfahrzeug. Im Jahre 1913 trugen 187 Bierwagen den Schriftzug von 25 verschiedenen Brauereien. Alle diese Fahrzeuge hatten eines gemeinsam, sie waren wunderschön bemalt und die Visitenkarte der Brauerei.



L240154 NEU

Schweizer Bierwagenset, 6-teilig, Epoche II

Zum Teil mit Bremserhaus. Federpuffer, Kupplungsschächte nach NEM 362, LÜP je Wagen 96 mm.



L240054

Schweizer Bierwagenset um 1905, 6-teilig, Epoche I (ohne Abbildung)

Alle Bierwagen haben ein Sonnendach. Mit den Aufschriften Bierbrauerei Falken, Bière du Cardinal, Bière Beauregard, Brauerei zum Cardinal, Actien-Brauerei-Wyl, Actienbrauerei z. Gurten Wabern. Federpuffer, Kupplungsschächte nach NEM 362, LÜP je Wagen 96 mm.

L240104 NEU

Güterwagenset, 4-teilig, Epoche IV

4 gealterte Güterwagen K2 mit und ohne Bremserhaus. Mit Speichen- oder Scheibenrädern, Federpuffer, Kupplungsschächte nach NEM 362, LÜP je Wagen 96 mm.





Güterwagen SBB



L240064

2 Flachwagen, SBB, Epoche II

Beladen mit einer zerlegten Me 109 in Originalfarbgebung. Fahrgestell aus Metall, Kurzkupplungs- kinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 116 und 124 mm.

L225704

Panzertransporter, SBB, Epoche IV

472 2 077-8, Kurzkupplungs kinematik, Kupp- lungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 152 mm.



L225024
NEU

Weinwagen „SEVINO CHIASSO“, SBB, Epoche IV/V

Kurzkupplungs kinematik, Kupplungs- schacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 157 mm.



L224854
NEU

Gedeckter Güterwagen, SBB, Epoche II

K2, „Maggi“, Federpuffer, Kupplungs- schacht nach NEM 362, LÜP 96 mm.



L224704

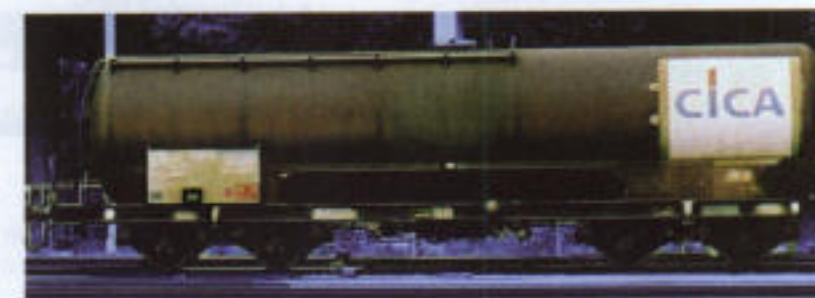
Gedeckter Güterwagen, SBB, Epoche IV

K2, 114 4 628-0 • Gklim-v. Federpuffer, Kupp- lungsschacht nach NEM 362, LÜP 96 mm.

L225896
NEU

Kesselwagen „CICA“, Epoche V

eingestellt bei der SBB. Kurzkupplungs kinematik, Kupp- lungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 172 mm.



Vorbildfoto

L225894

Kesselwagen der Eidgenössischen Alkoholverwaltung, Epoche V

785 2 222-3, eingestellt bei der SBB. Kurzkupplungs kinematik, Kupplungs- schacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 172 mm.





Schüttgutwagen SBB



L224304 Tonerdetransporter ALUSUISSE, Epoche V
932 8 902-2, eingestellt bei der SBB. Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 168 mm.



L222304 Neuschotterwagen, SBB, Epoche IV
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 174 mm.

L240085

Schotterwagen-Set, SBB, Epoche V
Xas DTI mit Aufschrift GUP und den Nummern 80 85 98 73 738-1 St. Gallen bzw. 80 85 98 73 405-7 Olten. Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP je Wagen 174 mm.



Autotransportwagen der Bern-Lötschberg-Simplon Bahn (BLS)

Für den PKW-Transport durch den Simplontunnel setzt die BLS zweiachsige Flachwagen ein. Der Wagen zum Auffahren auf den Zug ist ohne Schutzdach, die Transportwagen selbst haben einen Stahlgitter-Aufbau mit Tonnendach zum Schutz der Autos.



L235210 Auffahrwagen-Autotransportzug, BLS, Ep. V
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 157 mm.



L240075 Autotransportwagen-Set, BLS, Epoche V
bestehend aus zwei Wagen mit den Betriebs-Nr. 96-03 011-2 und 96-03 022-3. Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP je Wagen 157 mm.



Kieswagen SBB, Epoche V

L240025
NEU

Kieswagen Set „Weiacher Kies“ 2-teilig,
SBB, Epoche V

Bestehend aus 2 Kieswagen, Betriebs-Nr. 689 5 810-7
und 689 5 969-9, eingestellt bei der SBB
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM
362, Federpuffer, LÜP je Wagen 162 mm.



Den Wagen liegen Anreibe-Etiketten für individuelle Numerierung bei

Dem Wagen liegen Anreibe-Etiketten für individuelle Numerierung bei



L224614

Schüttgutwagen „Makies AG“, Epoche V

667 6 726-7, Eigentums-Nr. 48, eingestellt bei der SBB, Kurzkupplungs-
kinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 162 mm.



L224664

Schüttgutwagen „Hüntwangen AG“, Epoche V

698 5 000-5, Eigentums-Nr. 73 – aus dem Jahr 1996, eingestellt bei der SBB
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP
162 mm.



L224695

Schüttgutwagen „HOLCIM“, Epoche V

Eigentums-Nr. 81, eingestellt bei der SBB,
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer,
LÜP 162 mm.

L224696
NEU

Schüttgutwagen „HASTAG“, Epoche V

667 6 419-0, eingestellt bei der SBB
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer,
LÜP 162 mm.



Dem Wagen liegen Anreibe-Etiketten für individuelle Numerierung bei



Muldenkippwagen SBB, Epoche V



L235570

Muldenkippwagen, SBB, Epoche V

Bauart Fans-u in grauer Lackierung.

Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskine-
matik, Federpuffer, LÜP 146 mm.



L235571

Muldenkippwagen, SBB, Epoche V

Bauart Fans-u mit Aufschrift Holcim.

Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskine-
matik, Federpuffer, LÜP 146 mm.



Mehr als je zuvor spielen die Kippwagen auf dem schweizerischen Schienennetz eine wichtige Rolle. Es handelt sich dabei um Zweiseitenkipper mit zwei Mulden, bei denen sich die Mulden einzeln und unabhängig voneinander durch Teleskopzylinder kippen lassen. Als absolute Neuheit werden die neuen Kippwagen vom Typ Fans-u von Liliput in verschiedenen Farbgebungen angeboten. Wie beim Vorbild lassen sich die Mulden kippen und die Seitenklappen öffnen.



Neu:

Mit dem aktuellen Logo der BLS



L235572

Muldenkippwagen, BLS, Epoche V

Bauart Fans-u in blauer Lackierung.

Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskine-
matik, Federpuffer, LÜP 146 mm.



L235573
NEU

Muldenkippwagen, BLS, Epoche V

Bauart Fans-u in blauer Lackierung.

Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskine-
matik, Federpuffer, LÜP 146 mm.



„Rollende Landstraße“ ÖBB



L220005

Niederflurwagen, ÖBB, Epoche IV
Saaks-zTM 20 80 498 5 024-9. Länge über Kupplung 165 mm.



L220601

Übergangswagen, Epoche IV
STM 40 80 955 0 084-4 – aus dem Jahr 1980. Vorbildgerechte Gewichte zum Abnehmen, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÖP 153 mm.

Zum Ankuppeln wird ein Übergangswagen L220601 benötigt. Darstellung siehe Seite 96



L220015

Niederflurwagen, ÖBB, Epoche IV
Saaks-zTM beladen mit Brekina Modellauto Marke Henschel mit Aufdruck Schenker & Co Wien. Länge über Kupplung 165 mm.



L220015-1

Niederflurwagen, ÖBB, Epoche IV
Saaks-zTM beladen mit Brekina Modellauto-Anhänger mit Aufdruck Schenker & Co Wien. Länge über Kupplung 165 mm.



Güterwagen ÖBB



L221505

Behältertragwagen, ÖBB, Epoche III
Mit 4 Milch-Containern. Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÖP 115 mm.



L238405

16-achs. Schwerlasttransporter, ÖBB, Epoche IV
20 81 096 9 160-9 – aus dem Jahr 1976. Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÖP 292 mm.



Güterwagen BBÖ/ÖBB

Die 3 Bierwagen sind Sonderserie für Österreich. In Deutschland sind sie nur in begrenztem Umfang erhältlich



L224881
NEU

Bierwagen „Stiegl Bier“,
BBÖ, Epoche III
K2. Federpuffer, Kupplungsschächte
nach NEM 362, LÜP 96 mm.



L224883
NEU

Bierwagen „Hirter“, BBÖ,
Epoche III
K2. Federpuffer, Kupplungsschächte
nach NEM 362, LÜP 96 mm.



L224882
NEU

Bierwagen „Zwettler“, BBÖ,
Epoche III
K2. Federpuffer, Kupplungsschächte
nach NEM 362, LÜP 96 mm.



L221615

Offener Güterwagen, ÖBB, Epoche III
Ommr 662 158 - aus dem Jahr 1958. Fahrgestell
aus Metall, Kurzkupplungskinematik, Kupplungs-
schacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 125 mm.



L221705

Offener Güterwagen, ÖBB, Epoche III
Omm 760 758 - aus dem Jahr 1958. Fahrgestell
aus Metall, Kurzkupplungskinematik, Kupplungs-
schacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 116 mm.



L221715

Offener Güterwagen, ÖBB, Epoche III
Mit Bremserhaus Omm 760 521 - von 1958. Fahrges-
tell aus Metall, Kurzkupplungskinematik, Kupplungs-
schacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 125 mm.



Güterwagen FS



L238400

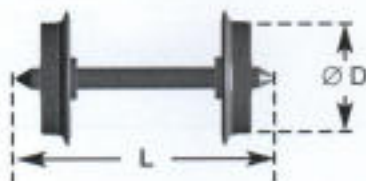
16-achs. Schwerlasttransporter, FS, Epoche IV
Beladen mit einem Kessel der Firma BADONI-LECCO. Kupp-
lungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 292 mm.

Austausch-Puffer

Artikel-Nr.	Bezeichnung	Inhalt / Stück
L524400	Federpuffer – rechteckig, schwarz	2 flach, 2 gewölbt
L524401	Federpuffer – rechteckig, braun	2 flach, 2 gewölbt
L525300	Federpuffer – rund, schwarz	2 flach, 2 gewölbt
L525303	Federpuffer – rund, schwarz/weiß	2 flach, 2 gewölbt

Wagen-Radsätze für den Einsatz auf Gleisen mit Gleichstrombetrieb

Artikel-Nr.	D Durchmesser	L Länge	DC = Gleichstrom	Norm	Radsatz	Inhalt Stück
L587402	10,8 mm	24,6 mm	DC =	NEM 311	Scheibenrad	2
L587450	10,8 mm	24,6 mm	DC =	NEM 311	Scheibenrad	50
neu: L39304 bisher: L524700	10,5 mm	24,6 mm	DC =	NEM 311	Speichenrad	2
L520002	10,8 mm	24,6 mm	DC =	NEM 311.1	Scheibenrad niedriger Spurkranz	2
L520050	10,8 mm	24,6 mm	DC =	NEM 311.1	Scheibenrad niedriger Spurkranz	50

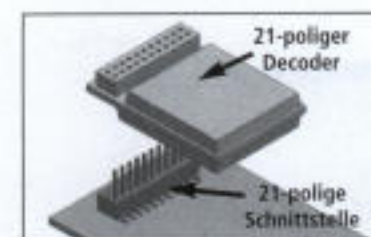


Wagen-Radsätze für den Einsatz auf Gleisen mit Wechselstrombetrieb

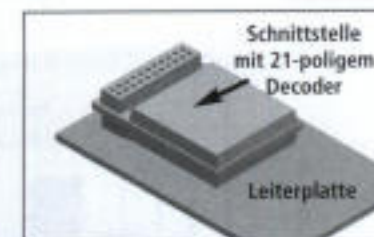
Artikel-Nr.	D Durchmesser	L Länge	AC ~ Wechselstrom	Radsatz	Inhalt Stück
L510002	10,8 mm	24,6 mm	AC ~	Scheibenrad hoher Spurkranz	2
L510050	10,8 mm	24,6 mm	AC ~	Scheibenrad hoher Spurkranz	50
L586001	10,8 mm	23,2 mm	AC ~	Scheibenrad hoher Spurkranz	4
L589001	10,5 mm	24,6 mm	AC ~	Speichenrad hoher Spurkranz	8
L589002	9,0 mm	24,6 mm	AC ~	Scheibenrad hoher Spurkranz	8

21-poliger Decoder

Neukonstruktionen (Triebfahrzeuge, Steuerwagen) werden bei LILIPUT ab dem Jahr 2006 mit einer 21-poligen Schnittstelle ausgestattet. Diese Schnittstelle gestattet beim Einbau ein platzsparendes Montieren des Decoders **ohne Kabel** direkt auf den Basisstecker, erfordert allerdings auch einen dazu passenden neuen Decoder mit 21-poliger Buchsenleiste. Ein solcher Decoder (von verschiedenen Herstellern) ist bei Ihrem Händler erhältlich. Auch ein Sounddecoder lässt sich nun ohne zusätzliche Lötarbeiten direkt in diese Schnittstelle stecken.



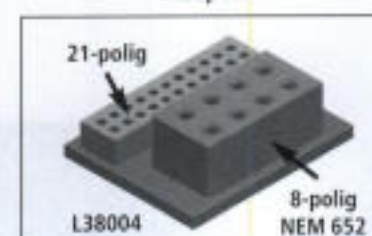
Decoder vor der Montage



Montierter Decoder

Für Modellbahner, die noch einen 8-poligen Decoder mit der Schnittstelle nach NEM 652 verwenden wollen, bietet LILIPUT einen Adapter unter der Artikel-Nummer L38004 an.

Adapter

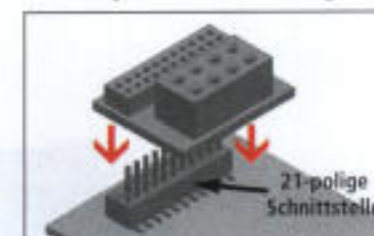


**L38004
NEU**

Adapter

zum Anschluß von 8-poligen Decodern mit einer Schnittstelle nach NEM 652 auf einer 21-poligen Schnittstelle

Adapter vor der Montage



Zubehör für Wechselstromfahrzeuge

<p>L38991 Mittelkontakt-Schleifer</p>	<p>L38998 Halter Typ 1 für Mittelkontakt-Schleifer</p>	<p>L38999 Halter Typ 2 für Mittelkontakt-Schleifer</p>
---	--	--

Kupplungen

L550000	Bügelkupplung für NEM-Schacht		Inhalt: 10 Stück
NEU L39109	Kuppelstange für NEM-Schacht		Inhalt: 5 Stück (geeignet für sog. Ganzzüge)
L551000	NEM-Schacht für amerikanische Modelle ohne Abbildung		2 x NEM-Schacht, 2 x Abdeckplatten, 2 x Schrauben
L550100	Kupplungsimitationen ohne Abbildung		Inhalt: 4 Stück
L514700	Voll bewegliche Schraubenkupplung aus Metall ohne Abbildung		Inhalt: 4 Stück



L170703

Diesellokomotive, DR, Epoche II

Betr. Nr. 137 340 mit Reichsadler. Fahrgestell aus Metalldruckguss, Antrieb über 5-poligen, schräggenuteten Motor mit Schwungmasse auf beide Antriebsachsen, LÜP 130 mm.



L170113

Tenderlokomotive, DR, Epoche II

Bauart U, Baureihe 99 7813 mit Reichsadler Fahrgestell, Räder und Gestänge aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, LÜP 89 mm.

Zum Vorbild der Rollwagen:

Um das aufwendige Umladen der Güter von Normalspurwagen auf Schmalspurwagen zu vermeiden werden Rollwagen eingesetzt. Mit diesen können Normalspurfahrzeuge auf Schmalspurgleisen transportiert werden. Der Rollwagen besteht aus einem Außenrahmen, der gleichzeitig das Normalspurgleis zum Transport der Wagen bildet. Der Rahmen ist als Leiterraum ausgeführt. Zwischen den Längsträgern liegen die Drehgestelle und die Bremsaggregate. Zum Beladen werden die Rollwagen zusammengeschoben. Die Normalspurwagen können über eine Rampe von einer Normalspurlok auf die flachen Schmalspurwagen geschoben werden. Auf diese Art können auch Drehgestellwagen transportiert werden.

Die Fixierung der Normalspurwagen erfolgt durch Bremsklötze, die Rollwagen werden mit unterschiedlich langen Kuppelstangen verbunden. In den Jahren 1950 bis 1968 wurden von der ÖBB 51 und von der Zillertalbahn 7 Rollwagen beschafft.



L291901

Rollwagen „neutral“, Epoche IV-V

WW 134 s. Fahrgestell aus Metalldruckguss, schwarz, Länge 108 mm.

L371003
NEU

Gepäckwagen, DR, Epoche II
Pwism 811 Li Ö, LÜP 96 mm.



L370413
NEU

Personenwagen 2./3. Kl., DR, Epoche II
BCism 259 Li Ö, Haubendach, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.



L370423
NEU

Personenwagen 3. Klasse, DR, Epoche II
Cism 480 Li Ö, Haubendach, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.



L370503
NEU

Personenwagen 3. Klasse, DR, Epoche II
Cism 391 Li Ö, Tonnendach, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.





Diverse Länderbahnen

L170701

Diesellokomotive Öchslebahn, Epoche V
Betr. Nr. 137 343, ex ÖBB 2091

Fahrgestell aus Metalldruckguss, Antrieb über 5-poligen, schräggenuteten Motor mit Schwungmasse auf beide Antriebsachsen, LÜP 130 mm.



L344250

Personenwagen 2. Klasse, Öchslebahn, Epoche V
KBi 3692 Stg. Haubendach, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.



L344251

Personenwagen 2. Klasse, Öchslebahn, Epoche V
KBi 3694 Stg. Haubendach, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.



L344252

Personenwagen 2. Klasse, Öchslebahn, Epoche V
KBi 3724 Stg. Haubendach, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.

Mit der Artikel-Nummer **L370001** sind die drei oben abgebildeten Personenwagen auch als Set lieferbar

Öchslebahn

Alles begann 1899 ...

Gemächlich zockelt es durch Wiesen und Wälder und weckt Erinnerungen an vergangene Zeiten: das „Öchsle“, wie eine der letzten noch erhaltenen Schmalspurbahnen in Baden-Württemberg liebevoll genannt wird. Die 750mm-Bahn zwischen Ochsenhausen und Warthausen bei Biberach war eine von fünf Schmalspurbahnen der Königlich Württembergischen Staatsbahnen...

Diese Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 750 mm führte vom an der Südbahn von Ulm nach Friedrichshafen gelegenen Biberach nach Ochsenhausen. 1899 wurde der Hauptteil der Strecke von Warthausen bis Biberach eröffnet, dem dann 1900 noch die parallel zur Südbahn verlaufende Verlängerung bis Biberach folgte. In diesem Streckenabschnitt befand sich auch die betrieblich interessante Kreuzung zwischen der Schmalspurbahn und der Südbahnstrecke. Der zunehmende Individualverkehr führte dann 1964 zur Einstellung des zuletzt sehr spärlichen Personenverkehrs. Da sich die Schemelanlage für den Rollbockverkehr von Beginn an in Warthausen befand, war der Streckenabschnitt zwischen Biberach und Warthausen entbehrlich geworden und wurde daraufhin abgebaut. Der Güterverkehr hatte weiterhin einen beträchtlichen Umfang, was hauptsächlich auf den Hauptkunden der Bahn, die Firma Liebherr in Ochsenhausen, zurückzuführen war. Täglich fuhr ein Zugpaar mit bis zu 10 aufgebockten Güterwagen über die Strecke. 1983 wurde der Güterverkehr eingestellt, und diese Strecke als letzte Schmalspurbahn der Deutschen Bundesbahn auf dem Festland stillgelegt. Die Strecke wurde jedoch nicht abgebaut, und wird inzwischen wieder als Museumsbahn betrieben.

Döllnitzbahn

L170702

Diesellokomotive Döllnitzbahn, Epoche V
Betr. Nr. 199 030-8, ex ÖBB 2091.010

Fahrgestell aus Metalldruckguss, Antrieb über 5-poligen, schräggenuteten Motor mit Schwungmasse auf beide Antriebsachsen, LÜP 130 mm.





Zur Tenderlok L141490

Die technische Weiterentwicklung der Reihe U ist die Reihe Uh, die bei der ÖBB als Baureihe 498 eingestuft ist. Diese stärkere Zweizylinder-Heißdampfmaschine der Bauart C1h2t leistet 247 PS. Eine derartige Loktype war wegen des zunehmenden Rollwagenbetriebes zum Transport normalspuriger Güterwagen notwendig geworden. 1928/30 wurden die ersten sechs Lokomotiven an die Ybbstalbahn, die Bregenzerwaldbahn und die Krimmler-Bahn geliefert. Außerdem erhielt 1930 die Zillertalbahn eine Uh, die Lok Nr. 5. Im Jahre 1931 kamen noch je eine Maschine zur Krimmler- und zur Mariazeller-Bahn. Bei dieser Loktype liegt der Kessel höher als bei der Reihe U (2010 mm über Schienenoberkante). Die kürzeren seitlichen Wasserkästen können bis zu 3 m³ Wasser fassen und der an der Führerhausrückwand angebaute Kohlenkasten nimmt 1,3t Kohle auf. Die rund 28,1 t schwere und 8020 mm lange Maschine erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Auch heute noch trifft man diese Schmalspurdampflokomotive auf der Zillertalbahn als Lok Nr. 5 „Gerlos“ und auf verschiedenen ehemaligen ÖBB-Strecken als Museumslok Reihe 498 an.



Handmuster aus Formteilen

L141490

Tenderlokomotive, ÖBB, Epoche III
Bauart Uh, Reihe 498

Fahrgestell, Räder und Gestänge aus Metalldruckguss, 5-poliger schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, LÜP 92 mm.



L170715

Diesellokomotive ÖBB, Epoche V
Betr. Nr. 2091 002-2

Fahrgestell aus Metalldruckguss, Antrieb über 5-poligen, schräggenuteten Motor mit Schwungmasse auf beide Antriebsachsen, LÜP 130 mm.

L370315

Personenwagen 2. Klasse, ÖBB, Epoche V

„St. Martin“, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.



L371225

Personenwagen 2. Klasse, ÖBB, Epoche V

Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.

L376925

Dienst-/Gepäckwagen, ÖBB, Epoche V

Di/s 6502-4, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.



L245000

Offener Güterwagen, ÖBB, Epoche III-V

Ow/s 60003, LÜP 89 mm.





Zillertalbahn

Die Zillertalbahn - ein Zug, den Sie nicht verpassen sollten! Die Bahn brachte damals dem Tal den wirtschaftlichen Aufschwung und hat heute immer noch Bedeutung für den Regionalverkehr. Einheimische nutzen die Bahn für die Fahrt zur Arbeitsstätte, Touristen erleben mit der Bahn die zauberhafte Landschaft und die Industrie benötigt die Bahn zum Transport ihrer Güter. Die Strecke ist rund 32 km lang, die Gleise sind 760 mm breit. Darauf fahren moderne Diesellokomotiven, die von Jenbach im Inntal bis Mayerhofen eine knappe Stunde benötigen und dabei vierzehn Bahnhöfe und Haltestellen zwischen Jenbach und Mayrhofen bedienen. Etwas länger brauchen die nostalgischen Dampflokomotiven für die Strecke. Und der Güterverkehr wird mit Regelspur-Güterwagen auf 760 mm - Rollböcken abgewickelt, wobei in erster Linie die Holzindustrie bedient wird.



L170110

Tenderlokomotive, Zillertalbahn, Epoche V(M)

Bauart U, Lok Nr. 1

Fahrgestell, Räder und Gestänge aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, LÜP 89 mm.



Vorbildfoto: Zillertalbahn



Handmuster aus
Formteilen

L141491

Tenderlokomotive, Zillertalbahn, Epoche V

Bauart Uh, Lok Nr. 5 „Gerlos“

Fahrgestell, Räder und Gestänge aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, LÜP 92 mm.



Vorbildfoto:
Zillertalbahn

Zur Geschichte der Lok siehe Seite 109



L371000

Gepäckwagen, ZB, Epoche IV-V

F 52/s, LÜP 96 mm.



L370300

Personenwagen 2. Kl., ZB, Epoche V

AB 1 „Ramsau/Hippach“, Tonnendach, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.



L370410

Buffetwagen, ZB, Epoche V

B 28 „Gemeinde Zell/Ziller“, Haubendach, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.



L371235

Personenwagen 2. Kl., ZB, Epoche V

B 24 „Gemeinde Strass“, Tonnendach, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.

L291911

Rollwagen, ZB, Epoche V

WW 350, Fahrgestell aus Metalldruckguss, grau, Länge 108 mm.



L245001

Offener Güterwagen, ZB, Ep. III-V

Ow/s 217, LÜP 89 mm.

L245091

Gedeckter Güterwagen, ZB, Ep. III-V

Gwk/s 106, LÜP 89 mm.





Jetzt können Sie in H0e
einen Originalzug der Zillertalbahn nachbilden

Vorbildfoto:
Zillertalbahn



Der Fassl'wagen:

Eine besondere Attraktion auf österreichischen Schmalspurgleisen ist der zweiachsige Fassl'wagen. Seinen Namen verdankt der Wagen einem montierten großen Fass, in dem sich ein Tisch und Bänke befinden. Der andere Teil des Fahrzeuges besteht aus einer Wirtshütte mit einer Bierstheke. Der Wagen wurde zunächst an die Steyrtalbahn als Büffet w/s 5999 geliefert. Nach Stilllegung der Strecke gelangte das Einzelstück zur Zillertalbahn. Hier wurde er optisch mit Werbung der Brauerei „Zillertaler Bier“ aufgewertet und steht für Sonderfahrten zur Verfügung.



L378000

„Fassl'wagen“, ZB, Epoche V. Modell des Fassl'wagens B 29 im aktuellen Erscheinungsbild, LÜP 96 mm.

L370453

Personenwagen 2. Kl., ZB, Ep. V B 23 „Gemeinde Schlitters“. Inneneinrichtung, Haubendach, LÜP 96 mm.

L370353: Sonderserie für Österreich, in Deutschland nur in begrenztem Umfang erhältlich



L375555
NEU

Gesellschaftswagen, ZB, Epoche V. B4 47, „Kristall“, Inneneinrichtung, LÜP 139 mm.



Vorbildfoto:
Zillertalbahn



L371111
NEU

Personenwagen 1/2. Kl., ZB, Ep. V AB2, „Uderns“, Tonnendach, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.



L371112
NEU

Personenwagen 2. Kl., ZB, Ep. V B12, „Ried“, Tonnendach, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.



L371113
NEU

Personenwagen 2. Kl., ZB, Ep. V B18, „Fügen“, Tonnendach, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.



L371114
NEU

Personenwagen 2. Kl., ZB, Ep. V B20, „Aschau“, Tonnendach, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.

L370353
NEU

Personenwagen 2. Kl., ZB, Epoche V B 26. Inneneinrichtung, Tonnendach, LÜP 96 mm.

L371011
NEU

Maschinenwagen, ZB, Epoche V F 52, LÜP 96 mm.



H0e Schmalspur



Steiermärkische Landesbahn und Bregenzerwald-Museumsbahn

L170140

Tenderlokomotive, Steiermärkische Landesbahn, Epoche III

Bauart U, Lok U 40, mit roten Zierlinien

Fahrgestell, Räder und Gestänge aus Metalldruckguß, 5-poliger schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, LÜP 89 mm.



Die feierliche Eröffnung der Murtalbahn machte den 9. Oktober 1894 zu einem besonderen Freudentag für die Bewohner des Lungaus. Die Strecke zwischen Unzmarkt (Steiermark) und Mauterndorf (Salzburg) hat eine Länge von 76,1 Kilometern und wurde in einer Rekordzeit von 316 Tagen erbaut. 3 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 234 Metern mußten geschlagen werden und 10.000 Tonnen Eisen wurden für Schienen und Brücken verarbeitet. Mehr als 2.700 Arbeiter waren gleichzeitig beschäftigt.



L177710

Zugpackung „Murtal“ der Steiermärkischen Landesbahn, Epoche V(M)

Bestehend aus der Dampflok U 43 mit roten Zierlinien, den Personenwagen BA 71 und BA 75 sowie dem Barwagen WR 52, LÜP 139 mm je Wagen.



L344390

Personenwagen, 3. Klasse, BWB, Epoche V
Ci/s 107, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.



L344391

Personenwagen, 3. Klasse, BWB, Epoche V
Ci/s 109, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.



L344392

Personenwagen, 3. Klasse, BWB, Epoche V
Ci/s 110, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.



L344393

Personenwagen, 3. Klasse, BWB, Epoche V
Ci/s 111, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.

*Diese Wagen wurden von der
Bregenzerwald-Museumsbahn (BWB)
modernisiert und
sind aktuell im Einsatz.*



L344394

Personenwagen, 3. Klasse, BWB, Epoche V
Ci/s 108 „Wälderschenke“. Inneneinr., LÜP 96 mm.



Diverse Länderbahnen

L375510

Personenwagen 3. Klasse, Salzammergut Lokalbahn, Epoche III - V
C/s 203, Inneneinrichtung, LÜP 139 mm.



Die Salzammergut Lokalbahn zwischen Salzburg und Bad Ischl

Pläne für eine Bahnverbindung zwischen Salzburg und Bad Ischl gab es bereits kurz nach der Fertigstellung der heutigen Westbahnstrecke zwischen Wien und Salzburg im Jahr 1860. Vor allem der aufkommende Fremdenverkehr im Salzammergut wirkte als Motor für die Bahnidee. Ing. Wilhelm Michel und der Bauunternehmer Stern & Hafferl in Wien erlangten 1890 von Kaiser Franz Joseph I. eine Konzession zum Bauen und Betreiben einer schmalspurigen Lokalbahn von Ischl über Strobl, St. Gilgen und Mondsee nach Salzburg.

Sonderserie Österreich: in Deutschland nur in begrenztem Umfang erhältlich



L370451

Speisewagen, Waldviertelbahn, Epoche V
„Speisewagen“, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.



L370550

Barwagen, Pinzgauerbahn, Epoche V
5902-7, „Pinzgasschenke“, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.



L370452
NEU

Personenwagen, 3. Klasse, Epoche V
„Pinzgauerbahn“, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.

L344399

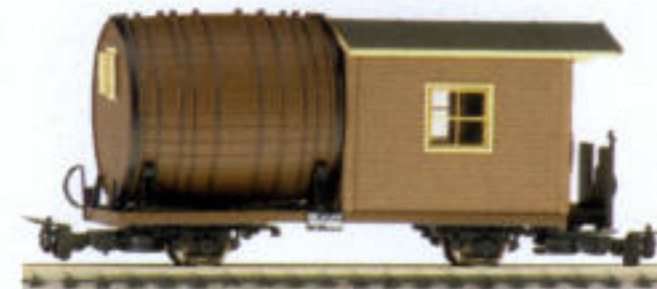
Personenwagen, 3. Klasse, Epoche V
C60, „Club 760“, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.

L370351

Personenwagen, 2. Klasse, Epoche V
Bl/s 3863-3, „Kuenringertaverne“, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.

L378010

„Fassl'wagen“, Steyrtalbahn, Epoche III
Modell des Fassl'wagens, Büffet w/s 5999 im Ursprungszustand bei der Steyrtalbahn, LÜP 96 mm.



Zubehör H0e

Wagen-Radsätze für H0e



Artikel-Nr.	D Durchmesser	L Länge	DC = Gleichstrom	Norm	Radsatz	Inhalt Stück
L49300	7,5 mm	14,7 mm	DC =	NEM 311	Scheibenrad	2

Kupplungen für H0e

Artikel-Nr.	Bezeichnung	Inhalt / Stück
L570000	Bosna-Bügelkupplungs-Set für Zweiachser	4
L571000	Bosna Bügelkupplungs-Set für Vierachser (Drehgestell)	4
L572000	Kuppeleisen für Bosna-Bügelkupplung	5

Artikelverzeichnis H0 und H0e

H0-Lokomotiven und Triebfahrzeuge	
Artikel-Nr.	Seite
L 100513	7
L 100523	6
L 100593	6
L 102901	24
L 102902	24
L 102971	24
L 102972	24
L 102991	24
L 102992	24
L 103000	25
L 103020	25
L 104001	9
L 104003	8
L 104021	9
L 104030	8
L 104201	10
L 104202	10
L 104223	10, 40
L 104501	11
L 104503	11
L 104591	11
L 104593	11
L 105201	12
L 105202	12
L 105212	13
L 105222	13
L 105232	13
L 106203	14
L 106211	15
L 106222	15
L 109120	20
L 110501	7
L 110591	7
L 111103	6, 54
L 112401	26
L 112404	26
L 112461	26
L 112501	32
L 112502	33
L 112513	32
L 112601	32/33
L 112603	32/33
L 112700	28
L 112701	28
L 112703	28
L 112791	28
L 112801	31
L 112803	30
L 112813	30
L 112873	30
L 112883	30
L 112891	31
L 112893	30
L 114415	36
L 114424	36
L 114504	36
L 114714	37
L 114724	37
L 131001	16
L 131002	16
L 131005	17

H0-Güterwagen	
Artikel-Nr.	Seite
L 131006	17
L 131012	16
L 131015	17
L 131022	16
L 131025	17
L 131200	18
L 131201	19
L 131208	18
L 131209	19
L 131218	18
L 131219	19
L 131352	21
L 131362	21
L 131372	21
L 131390	22
L 131395	22
L 131980	23
L 131981	23
L 131985	23
L 131999	22
L 132469	27
L 132479	27
L 132489	27
L 133512	29
L 133517	29
L 133527	29
L 133543	34/35
L 133553	34/35
L 133563	34/35
L 136110	26, 84
L 136112	27
L 136500	39
L 136501	39
L 136502	39
L 136503	39
L 136504	41
L 136505	39
L 136506	39
L 136512	39

Artikel-Nr.	Seite
L 225024	100
L 225061	84, 93
L 225071	93
L 225081	93
L 225101	93
L 225301	88
L 225311	88
L 225312	88
L 225313	88
L 225322	83
L 225332	88
L 225333	38
L 225393	41
L 225399	84
L 225704	100
L 225831	95
L 225841	95
L 225894	100
L 225896	100
L 230797	93
L 230921	82
L 230991	83
L 231001	97
L 231009	97
L 231101	97
L 231111	97
L 231131	97
L 231141	97
L 231301	93, 97
L 235000	89
L 235001	89
L 235003	89
L 235061	96
L 235065	96
L 235070	96
L 235210	101
L 235431	89
L 235434	89
L 235480	94
L 235490	94
L 235491	94
L 235495	94
L 235570	103
L 235571	103
L 235572	103
L 235573	103
L 235650	90
L 235651	90
L 235652	90
L 235981	95
L 235990	95
L 236000	82/83
L 236490	83
L 238400	105
L 238405	104

H0-Güterwagen-Sets	
Artikel-Nr.	Seite
L 230797	93
L 236000	82/83
L 240025	102
L 240033	41, 91
L 240054	99
L 240064	100
L 240075	101
L 240085	101
L 240094	80
L 240104	99
L 240131	83
L 240154	99

H0-Personenwagen	
Artikel-Nr.	Seite
L 327398	40
L 327399	40
L 328401	64
L 328405	81
L 328501	64
L 328511	82
L 328592	71
L 328601	64
L 328605	81
L 328681	60
L 328691	60
L 328701	64
L 328711	84
L 328715	81
L 328721	84
L 328731	84
L 328791	60
L 328792	71
L 328901	64
L 329203	66
L 329253	66
L 329351	67
L 329355	67
L 329356	67
L 332501	33
L 332502	33
L 334000	45
L 334001	45
L 334002	45
L 334003	45
L 334472	72
L 334474	73
L 334475	73
L 334477	73
L 334482	73
L 334483	72
L 334484	73
L 334485	73
L 334487	73
L 334491	72
L 334496	73
L 334497	73
L 334500	52
L 334501	52
L 334502	52
L 334940	74
L 334945	75
L 334946	75
L 334949	74
L 334954	74
L 334955	75
L 334956	75
L 334961	74
L 334964	74
L 334965	75
L 334966	75
L 334970	74
L 334991	74
L 336610	38, 55
L 336611	38, 55
L 336615	40

H0-Personenwagen-Sets	
Artikel-Nr.	Seite
L 384211	59
L 384292	71
L 384302	70
L 384303	51
L 384312	70
L 384313	54
L 384391	60
L 384392	71
L 384411	59
L 384503	51
L 384511	59
L 384551	65
L 384600	44
L 384601	58
L 384603	47
L 384700	44
L 384701	58
L 384703	47
L 384710	44
L 384713	47
L 384800	44
L 384801	58
L 384803	47
L 384900	44
L 384901	58
L 384903	47
L 385101	62
L 385103	55
L 385111	68
L 385113	54
L 385121	68
L 385203	54
L 385301	63
L 385303	55
L 385401	62
L 385403	55
L 386304	72
L 387414	79
L 387504	78
L 387514	79
L 387604	78
L 387624	79
L 387704	78
L 387714	78
L 387804	78
L 387814	79
L 387914	78
L 388004	77
L 388024	76
L 388104	77
L 388105	81
L 388114	77
L 388204	77
L 388214	77
L 388254	77
L 388594	76
L 388614	76
L 388794	76
L 388884	75
L 388894	76
L 388984	75
L 388994	76

H0-Personenwagen-Sets	
Artikel-Nr.	Seite
L 350011	69
L 350022	71
L 350032	71
L 350034	78
L 350041	56
L 350051	62/63
L 350081	56
L 350124	80
L 351011	57
L 352010	56
L 382003	48/49
L 382801	63
L 382803	50

H0-Zubehör	
Artikel-Nr.	Seite
L 38004	106
L 38991	106
L 38998	106
L 38999	106
L 39109	106
L 510002	106
L 510050	106
L 514700	106
L 520002	106
L 520050	106
L 524400	106
L 524401	106
L 524700	106
L 39304	106
L 525300	106
L 525303	106
L 550000	106
L 550100	106
L 551000	106
L 586001	106
L 587402	106
L 587450	106
L 589001	106
L 589002	106

H0e	
Artikel-Nr.	Seite
L 141490	109
L 141491	110
L 170110	110
L 170113	107
L 170140	112
L 170701	108
L 170702	108
L 170703	107
L 170715	109
L 177710 Set	112
L 245000	109
L 245001	110
L 245091	110
L 291901	107
L 291911	110
L 344250	108
L 344251	108
L 344252	108
L 344390	112
L 344391	112
L 344392	112
L 344393	112
L 344394	112
L 344399	113
L 370001	108
L 370300	110
L 370315	109
L 370351	113
L 370353	111
L 370410	110
L 370413	107
L 370423	107
L 370451	113
L 370452	113
L 370453	111
L 370503	107
L 370550	113
L 371000 Set	110
L 371003	107
L 371011	111
L 371111	111
L 371112	111
L 371113	111
L 371114	111
L 371225	109
L 371235	110
L 375510	113
L 375555	111
L 376925	109
L 378000	111
L 378010	113

H0e-Zubehör	
Artikel-Nr.	Seite
L 49300	113
L 570000	113
L 571000	113
L 572000	113