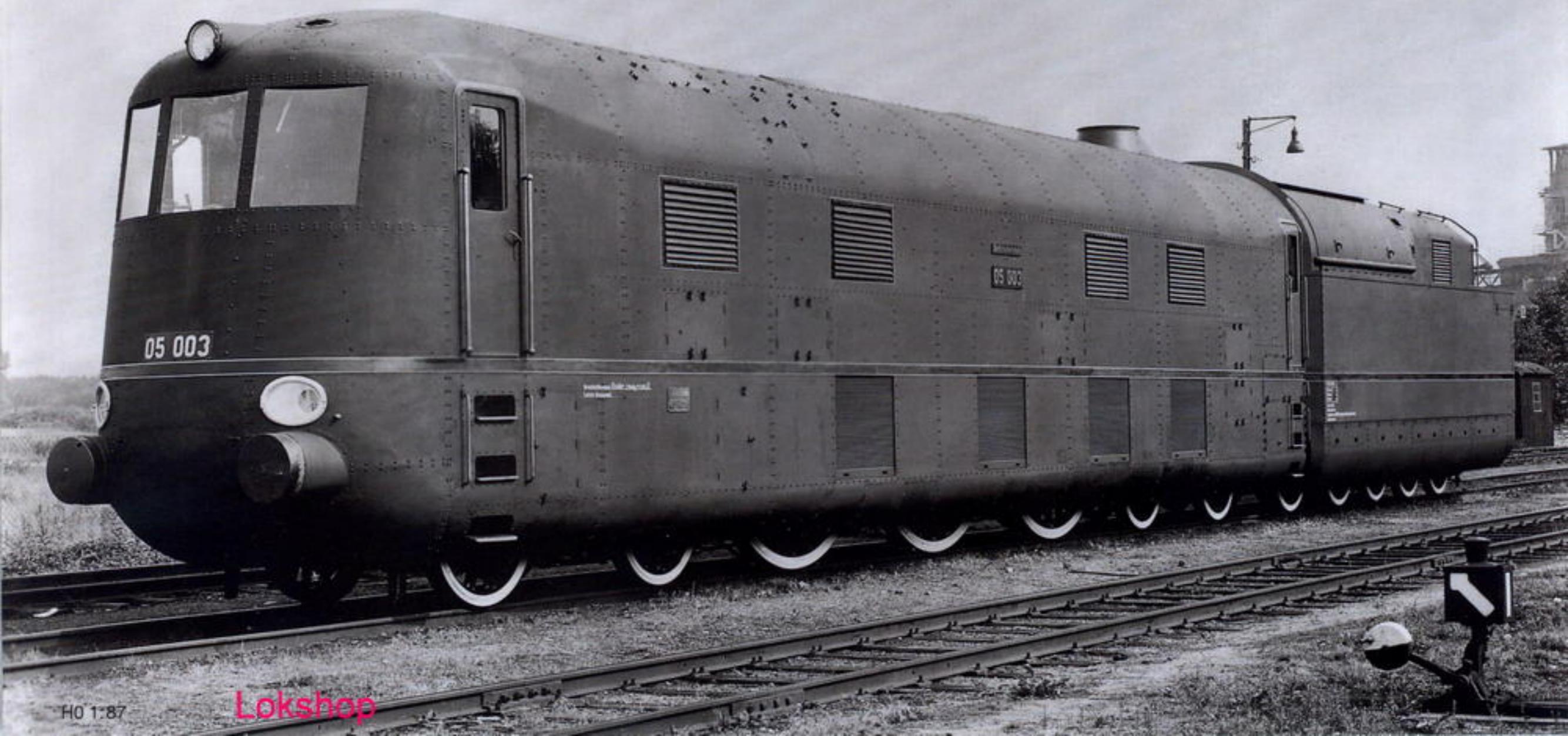




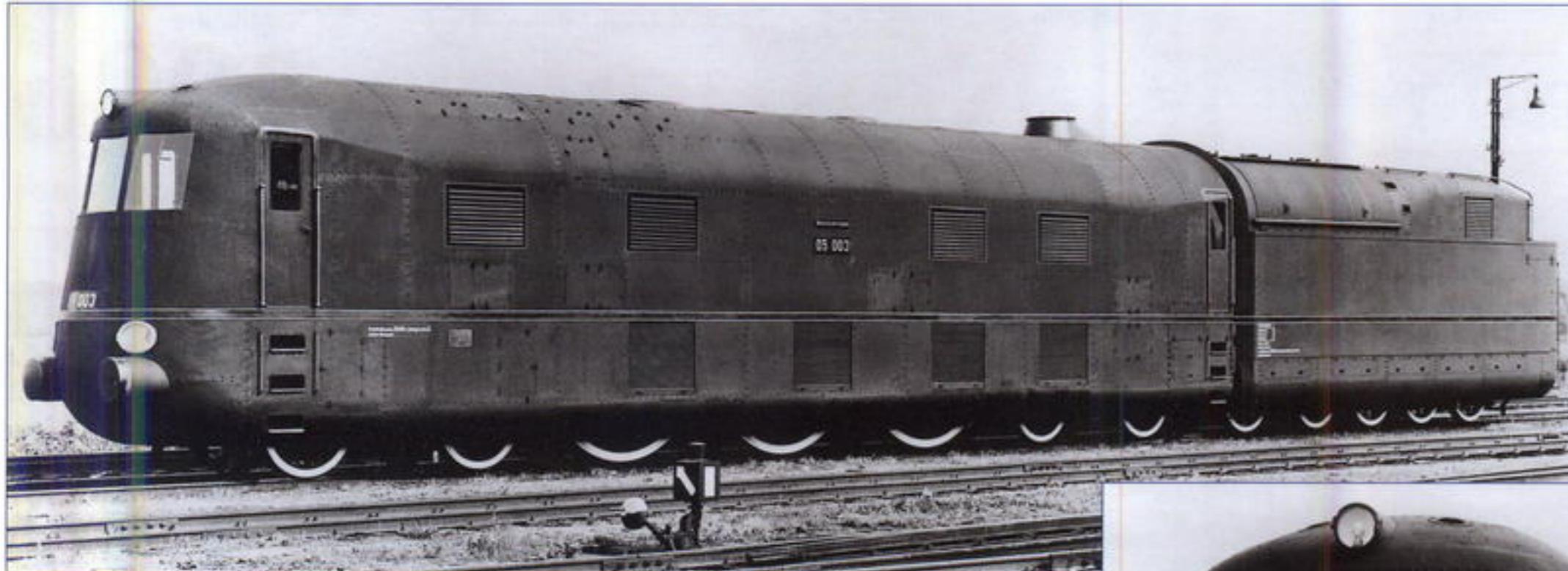
L I L I P U T

Neuheiten 2006

Modelleisenbahnen H0 und H0e im Maßstab 1:87



Schlepptenderlok Baureihe 05



Da sich die Baureihe 05 003 auch im Fahrwerk von den beiden Loks Baureihe 05001 und 002 unterscheidet ist dieses Modell eine komplette Neukonstruktion.

Titel- und Vorbildfotos:
Sammlung Dr. B. Rampp

Die beiden Baumusterlokomotiven 05 001 und 05 002 wurden auf konventionelle Art konzipiert, wobei sich der damalige Bauartdezernent Wagner gegen den zuständigen Mann in der Hauptverwaltung Friedrich Fuchs durchsetzen konnte. Fuchs hielt einen Frontführerestand bei den hohen Geschwindigkeiten bis max. 175 km/h für die Streckenbeobachtung für erforderlich. So wurde als Kompromiss eine dritte Maschine in Auftrag gegeben. Wegen des weiten Weges vom Tender zur Feuerbüchse vorne konnte keine Steinkohle verwendet werden. Es war zu wählen zwischen Öl und Kohlenstaub, wobei Öl aus Gründen der schwierigen Beschaffung ausschied. Steinkohlenstaub war aber durch die zahlreichen Bergwerke im Ruhrgebiet vorhanden. Am 22. Juli 1937 wurde die 05 003 der Öffentlichkeit vorgestellt: zur 100-Jahrfeier der Firma Borsig und ebenfalls im roten Farbkleid wie Ihre Schwester-Loks.

L131540

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

Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, Hafstreifen, **digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder**, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 am Tender, für Rauchgenerator vorbereitet, Zweilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LüP 310 mm.

L131541

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

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Wechselstromräder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L131540.

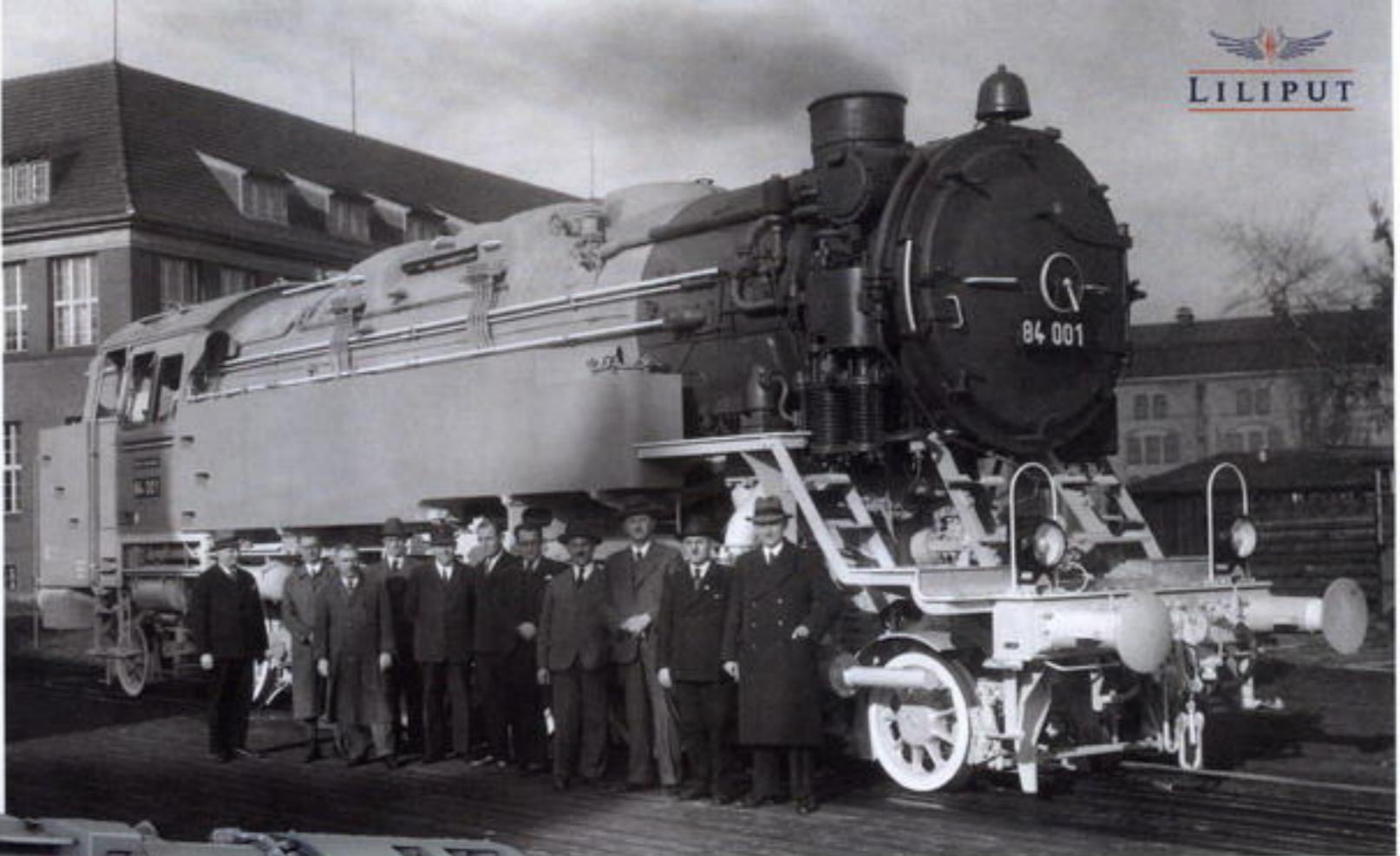




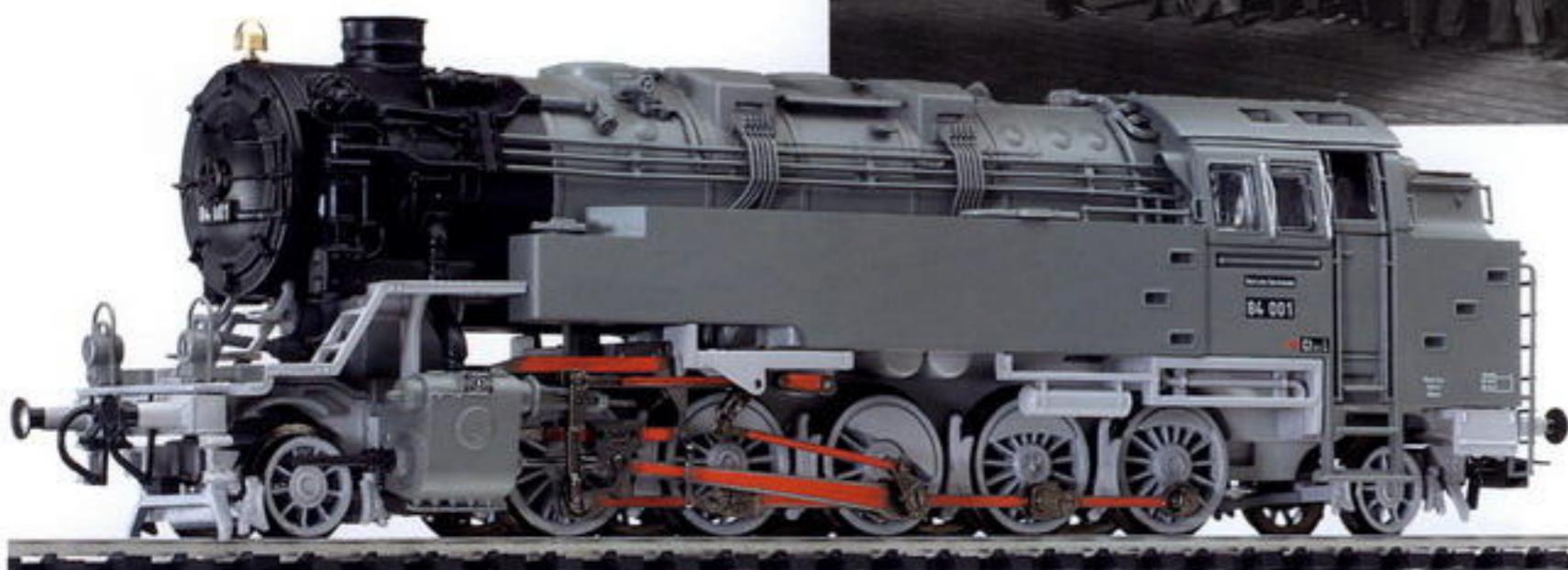
LILIPUT

Tenderlok Baureihe 84

Seit etwa ab 1919 wurden Dampflokomotiven vor Übergabe an den Besteller mit einem sogenannten Fotoanstrich fotografiert, nicht nur zum Zwecke um excellente Fotos für Werbeprospekte zu erhalten, sondern um auch das Fahrzeug plastischer erscheinen zu lassen. Dabei wird der Lokkörper grau, Schornstein-Rauchkammer-Zylinder schwarz gestrichen, Fahrwerksteile hellgrau und die Gestängeteile rot. Der Besteller, in der Regel damals die Deutsche Reichsbahn, übernimmt die Fahrzeuge aber im vorgeschriebenen Regelanstrich.



Vorbildfoto:
A. Gottwaldt

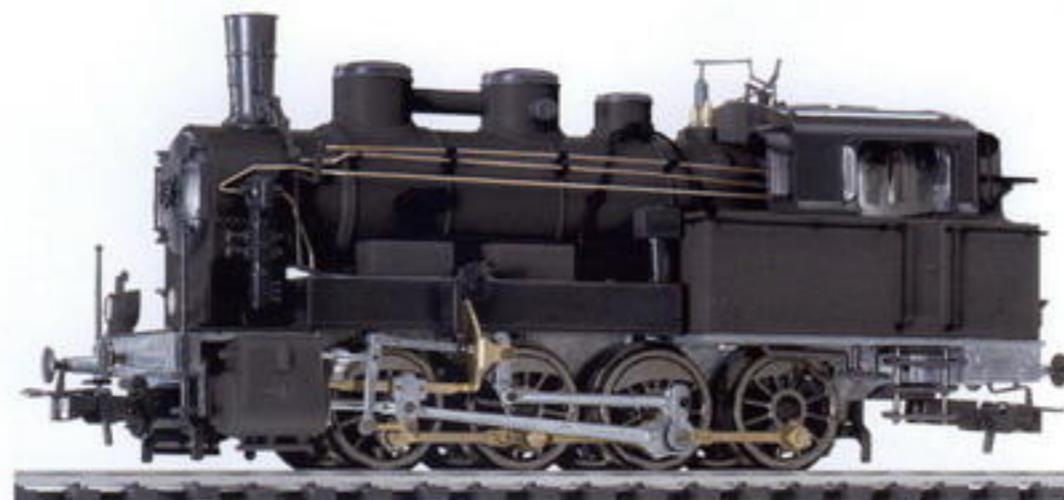


L131202

Tenderlokomotive Baureihe 84, DRG, Epoche II
im Fotoanstrich

Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggelenkter Motor mit Schwungmasse, Hafstreifen, digitale Schnittstelle nach NEM 652, vorbereitet zum Einbau eines Rauchgenerators, Kurzkupplung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Zweilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LÜP 179 mm.

Tenderlok Baureihe 92



Handmuster aus Formteilen

L131354

Tenderlokomotive Baureihe 92²⁻³, ehemalige
badische Xb, DB, Epoche III

Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss,
5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse,
Haftreifen, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen
Decoder, Kurzkupplung, Kupplungsaufnahme nach
NEM 362, Dreilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung
wechselnd, LüP 123 mm.

L131364



Tenderlokomotive Baureihe 92²⁻³, ehemalige
badische Xb, DB, Epoche III

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit einge-
bautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Wechsel-
stromräder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit
L131354.



Französische Schlepptenderlok Baureihe 140 C

Vorbildfoto mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift „Le Train“

L101461

Güterzuglok Baureihe 140 C 6 mit Schlepp- tender 18 B 628 SNCF Epoche III

Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-
poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Haft-
reifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, digitale
Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder, Kupplungs-
aufnahme nach NEM 362, Zweilicht-Spitzensignal mit der
Fahrtrichtung wechselnd, Empf. Mindestradius
360 mm, LüP 220 mm.



L101462

Güterzuglok Baureihe 140 C 12 mit Schlepp- tender 18 C 19 SNCF Epoche III

Im Übrigen identisch mit L101461.

Tenderlok Baureihe 93 DR und ÖBB

Der Erste Weltkrieg mit seinen Folgeerscheinungen machten in Österreich eine Neuordnung des überalterten Fahrzeugparkes erforderlich. Für den Betrieb auf den vielen Nebenbahnen wurde eine neue 60 km/h schnelle 1'D'1-Lok entwickelt. Sie sollte im Personen- und Güterverkehr gleichermassen einsatzfähig sein. Aber erst 1927 kam es zur Auslieferung der ersten Maschine. Diese Loks wurden als 378.01 bis 378.167 bezeichnet (in der Reichsbahnzeit mit 93 1301 - 93 1467). Bei der ÖBB behielten die Maschinen ihre Nummer, nur die Schreibweise änderte sich (93.1301). Am 20.9.1982 wurde die 93.1326 als letzte Lok ausgemustert. Mehrere Loks sind als Museumslok erhalten geblieben, so z.B. bei der Tegernseebahn und der Wutachtalbahn.



Vorbildfoto Griebl

L131400

**Tenderlokomotive Baureihe 93.13, DR,
Epoche II**

ehemalige Reihe 378 der BBÖ

Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Hafltreifen, **digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder**, Kurzkupplung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Zweilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, LÜP 137 mm.

L131410



**Tenderlokomotive Baureihe 93.13, DR,
Epoche II**

ehemalige Reihe 378 der BBÖ

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Wechselstromräder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L131400.

L131401

**Tenderlokomotive Reihe 93 1359, ÖBB,
Epoche III**

Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Hafltreifen, **digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder**, Kurzkupplung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Zweilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, LÜP 137 mm.

L131402

**Tenderlokomotive Reihe 93 1305, mit
Gießl-Injector, ÖBB, Epoche III**

Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Hafltreifen, **digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder**, Kurzkupplung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Zweilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, LÜP 137 mm.

Regional-Triebwagen FLIRT (Flinker leichter innovativer Regional-Triebzug) für die schweizerischen Bundesbahnen (SBB)

Im Juni 2004 wurde der FLIRT (Flinker leichter innovativer Regional-Triebzug) bei der Firma Stadler Rail in Bussnang, Schweiz zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgestellt. Zunächst für den Regionalverkehr in der Schweiz konzipiert entwickelt sich der FLIRT nun auch international zu einem Verkaufsschlager. Inzwischen wurde dieser Triebwagen auch nach Italien, Ungarn und hauptsächlich auch nach Deutschland an verschiedene Privatbahnen verkauft und soll ab Herbst 2006 in Deutschland zum Einsatz kommen. Im Regelfall besteht der FLIRT aus zwei Triebköpfen mit je einen Triebdrehgestell und zwei Zwischenwagen. Die „hinteren“ Ende der Triebköpfe und die Zwischenwagen sitzen auf einem Laufdrehgestell Bauart Jacobs. Aufgrund der Modulbauweise kann der Flirt auch mit unterschiedlicher Anzahl an Zwischenwagen fahren.



Die Abbildung stellt nicht das endgültige Design des Triebwagens für die Hessische Landesbahn dar.

Unmotorisierter Steuerwagen VS 145 141 Altona der DRG, passend zu dem zweiteiligen dieselelektrischen Triebzug



L332513

Steuerwagen VS 145 141 Altona (unmotorisiert),
DRG, Epoche II

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

und diverse Landesbahnen in Deutschland

L133980

Elektrischer Regional-Triebwagen, 4-teilig, der Hessischen Landesbahn (HLB), Epoche V

Typ FLIRT

Fahrgestell im angetriebenen Teil aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Hafstreifen, Kurzkupplungskinematik zwischen den Wagen und an beiden Enden, **digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder**, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Dreilicht-LED-Spitzensignal weiß/rot wechselnd, LÜP 851 mm (Mittelpuffer).

L133985

Elektrischer Regional-Triebwagen, 4-teilig, der Hessischen Landesbahn (HLB), Epoche V

Typ FLIRT

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Wechselstromräder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L133980.



L133990

Elektrischer Regional-Triebwagen, 4-teilig, SBB, Epoche V

RABe 521-523 Typ FLIRT

Fahrgestell im angetriebenen Teil aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Hafstreifen, Kurzkupplungskinematik zwischen den Wagen und an beiden Enden, **digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder**, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Dreilicht-LED-Spitzensignal weiß/rot wechselnd, LÜP 851 mm (Mittelpuffer).



L133995

Elektrischer Regional-Triebwagen, 4-teilig, SBB, Epoche V

RABe 521-523 Typ FLIRT

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Wechselstromräder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L133990

Das Foto rechts zeigt den FLIRT als S-Bahn Zug für die schweizerischen Bundesbahnen (SBB).

Militär Fahrzeuge

L136507

Panzerspähzug Set 3 (mit Antrieb), DR, Epoche II

Bestehend aus 1 Kommandowagen mit 5-poligen Motor und 1 Mannschaftswagen (Wagen-Nr. 5 + 6), Haftreifen, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 hinter der abnehmbaren „Panzerung“, beiliegende Spezialkupplung für geschlossene „Panzerung“, LÜP 65 mm pro Wagen.

Für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebauten Digital-Decoder (ESU). Wechselstromräder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L136502, Kat. 2006, S. 39.



L136508

Panzerspähzug Set 4, DR, Epoche II

Bestehend aus 1 Mannschafts- und 1 Kanonenwagen (Wagen-Nr. 7 + 8), Kupplungsaufnahme nach NEM 362 hinter der abnehmbaren „Panzerung“, beiliegende Spezialkupplung für geschlossene „Panzerung“, LÜP 65 mm pro Wagen.

Für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Wechselstromräder nach NEM 340. Im Übrigen identisch mit L136507, Kat. 2006, S. 39.



L240063

Wagensem „Behelfsmäßiger Verwundetentransportzug“, 2-teilig, DR, Epoche II

Oppeln Grhs 275 und Grhs 27078
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 103 mm pro Wagen.


L221553
Flachwagen, DR, Epoche II

Omm mit Bremserbühne – beladen mit offenen Schützenpanzer im Tarnanstrich Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 124 mm.



Je weiter die Front zu Beginn des Zweiten Weltkrieges nach Osten vorrückte, desto weiter wurden die Einsatzwege u.a. der Panzerfahrzeuge. Den Transport musste somit die Reichsbahn übernehmen. Da die Zahl der verfügbaren R- und SSym-Wagen zerstörungsbedingt abnahm, wurden in einem „Abbordeungsprogramm“ Omm-Wagen des Typs „Linz“ für diese Transporte hergerichtet. In ausgewählten Ausbesserungswerken wurden die Seiten- und Stirnwände abgebaut und für den späteren Wiederaufbau aufbewahrt. Letzteres erfolgte nur selten, dafür sind die bis in die 60er Jahre vorhandenen Flachwagen Beweis.


L221563
Flachwagen, DR, Epoche II

Omm – beladen mit geschlossenen Schützenpanzer im Tarnanstrich Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 116 mm.


L336616
Flakwagen SdPl 4i, DR, Epoche II

918 039 Bln, mit Tarnanstrich
Inneneinrichtung, Kurzkupplungskinematik, Kupp lungsaufnahme nach NEM 362, LÜP 299 mm.


Retuschiertes Handimuster

Personenwagen im Tarnanstrich

Alle Wagen auf dieser Seite sind Handmuster ohne Beschriftung in nicht endgültiger Ausführung

L328699

Wagen für Truppentransport,
3.Klasse; DR, Epoche II

im Tarnanstrich

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



L383299

Wagen für Offizierstransport,
1./2.Klasse; DR, Epoche II

im Tarnanstrich

Inneneinrichtung, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 247 mm.

L384399

Wagen für Truppentransport,
3. Klasse; DR, Epoche II

im Tarnanstrich

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



Personenwagen Heidenau-Altenberg der Deutschen Reichsbahn, Epoche III



L334515

Personenwagen 2./3. Klasse, DR, Epoche III

BC4i 33 546 Dre Bauart Altenberger

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



L334516

Personenwagen 3. Klasse, DR, Epoche III

C4i 73 468 Dre Bauart Altenberger

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



L334517

Personenwagen 3. Klasse, DR, Epoche III

C4itr 73 486 Dre Bauart Altenberger

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

Personenwagen Heidenau-Altenberg der Deutschen Bundesbahn, Epoche III

L334510

Personenwagen 2./3. Klasse, DB, Ep. III

BC4i-35a 33 544 Re Bauart Altenberger

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



Handmuster in nicht endgültiger Ausführung



L334511

Personenwagen 3. Klasse, DB, Epoche III

C4i-35a 73 491 Re Bauart Altenberger. Inneneinrichtung, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, vorbereitet zum Einbau einer Innenbeleuchtung, LÜP 222 mm.

Museumswagen „Müglitztalbahn“ Epoche V (M)

L334519

Museumswagen Müglitztalbahn 3. Klasse, Epoche V (M)

C4i 73 413 Dre Bauart Altenberger

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



L334508 ohne Abb.

Personenwagen 2./3. Klasse, BBÖ, Epoche III

BC4i-35a 33 565

Bauart Altenberger

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

L334509 ohne Abb.

Personenwagen 3. Klasse, BBÖ, Epoche III

C4i-35a 73 477

Bauart Altenberger

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

Personenwagen der B & B, Blue Train, Epoche V

Die Firma B & B (Dampflokomotiven Betriebsgesellschaft m.b.H.) hat in den letzten 20 Jahren einige hundert Sonderzüge mit großem Erfolg in Österreich und in das benachbarte Ausland geführt. Für diese Fahrten stehen heute – mit entsprechenden Wagongarnituren - 9 fahrbereite Dampflokomotiven, von der kleinen Lokalbahnmaschine bis hin zu den riesigen Schnellzug-Lokomotiven, die am Ende der Dampflokentwicklung standen, zur Verfügung. Waren es in den Anfangsjahren noch hauptsächlich Fahrten in den Nahbereich von Wien und St. Pölten, so hat sich in den letzten Jahren, dank der leistungsfähigeren Lokomotiven, beispielsweise der 919.138 und der 33.132, immer mehr ein „Nostalgie-Stadtetourismus“ entwickelt. Budapest, Prag, Budweis/Krumau, Venedig, Triest, aber auch weiter entfernte Destinationen, wie z.B. Amsterdam, zählen zu den angefahrenen Zielen.

L328625
Tanzsalonwagen B & B, Blue Train, Ep. V

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


L328725
Salonwagen B & B, Blue Train, Epoche V

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


L328925
Packwagen B & B, Blue Train, Epoche V

Inneneinrichtung, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 248 mm.

Liegewagen ÖBB, Epoche V

L388345

Liegewagen, ÖBB, in neuer grauer Farbgebung, Epoche V

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



Vorbildfoto



Personenwagen SBB und SOB

L334969

Personenwagen EW I, 2.Klasse, „Zugkraft Aargau“, Epoche V

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, LÜP 282 mm.

Abbildungen der textlich aufgeführten Fahrzeuge siehe Neuheitenprospekt Schweiz 2006

L350134

Personenwagen-Set „150 Jahre JURA-SIMPLON-Bahn“, beinhaltet drei Oldtimer-Wagen Typ B und C mit offener Plattform, LÜP 170 mm pro Wagen.

Das Set wird aus Anlass des 150 Jahre-Jubiläums der Jura-Simplon-Bahn hergestellt.

L386314

Oldtimer Club-Speisewagen, Typ BR4ü, SOB, Epoche V Museumswagen.

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

L388125

Begleitwagen „HUPAC“, SBB, Epoche V

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



Handmuster



Personenwagen SBB und BLS

L388554	Swiss-Express-Wagen EW III, 1. Klasse, SBB, Epoche IV /V Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, mit neuer Betriebsnummer, LÜP 282 mm.	L388754	Swiss-Express-Wagen EW III, 2. Klasse, SBB, Epoche IV /V Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Federpuffer, mit neuer Betriebsnummer, LÜP 282 mm.
L388885	Swiss-Express-Steuerwagen EW III, SBB, Epoche IV /V Für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebauten Digital-Decoder (21-polig, ESU), Stirnbeleuchtung mit der Fahrtrichtung wechselnd, weiß/rot. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Wechselstromräder nach NEM 340, LÜP 280 mm. Im Übrigen identisch mit L388884.	L388895	Steuerwagen EW III, BLS, Epoche IV Für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebauten Digital-Decoder (21-polig, ESU), Stirnbeleuchtung mit der Fahrtrichtung wechselnd, weiß/rot. Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, Wechselstromräder nach NEM 340, LÜP 280 mm. Im Übrigen identisch mit L388894.



Güterwagen SBB und BLS

L223000	Kühlwagen der Firma BELL, SBB, Epoche II Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 96 mm.	L225897	Weinwagen „SEVINO/DANZAS“ 4-achs., SBB, Epoche IV-V Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 172 mm.
L224760	Gedeckter Güterwagen K2 mit Bremserhaus, SBB, Epoche II In grauer Farbgebung, Federpuffer, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 96 mm.	L240076	Autotransportwagen-Set, BLS Epoche IV Set Nr. 3 mit neuen Betriebsnummern bestehend aus zwei Wagen mit den Betriebs-Nr. 96-03022-3 und 96-03011-2, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 157 mm pro Wagen.
L224761	Gedeckter Güterwagen K2 mit Bremserhaus, SBB, Epoche III In roter Farbgebung für Eilgutsendungen, Federpuffer, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 96 mm.	L240086	Schotterwagen-Set, BLS, Epoche V bestehend aus zwei Wagen, Federpuffer, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 174 mm pro Wagen.
L224852	Bierwagen „Brauerei WARTECK, Basel“, SBB, Epoche II Federpuffer, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 96 mm. Passend zum Bierwagensem Set L240154.	L240160	Kesselwagen-Set, SBB, Epoche III Bauart Einheitswagen und Deutz, 4-achs., Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 145 mm pro Wagen.
		L240161	Kesselwagen-Set, SBB, Epoche III Bauart Einheitswagen und Deutz 4-achs., Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 145 mm pro Wagen. Farb- und Beschriftungsversion zum Set L240160.

Güterwagen verschiedener Epochen

L235430

3-achs. Pferdetransportwagen, KPEV, Epoche I

Bauart: Gnfwl Halle 4002

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



L235002

Packwagen, DR, Epoche II

Bauart: Pwg Bad 21

Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 107 mm.

L235653

Vierachsiger Kühlwagen „Transthermos“, DB, Epoche III

308 109 TThs43

Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 192 mm.



Um 1950 fanden Bestrebungen von Deutscher Bundesbahn, der Kühlhauswirtschaft und Speditionsgewerbe statt, eine Transportkette für wärme- und kälteempfindliche Güter zu etablieren. Der Transport von Obst, Gemüse, aber auch Milch und deren Produkte verlangten reine sorgfältige Behandlung vom Erzeuger bzw. Hafen zum Kunden. Als Ergebnis wurde die Transthermos GmbH mit Sitz in Hamburg, Bremen und München am 17. Januar 1950 gegründet. Zu den Aufgaben der Firma gehörte zum Beispiel die Überwachung des Transportes und die erforderliche Unterwegsbeeisung. Transthermos hatte eigene Kühlwagen, mietete aber auch von der DB welche an. Auf den Höhepunkt des Schienengeschäfts, Mitte der 60er Jahre, besaß Transthermos etwa 650 Wagen. Ab 1960 wurde auf Wunsch der Kunden auch ein Straßen-Service eingerichtet, der heute ausschliesslich betrieben wird.

Güterwagen verschiedener Epochen

L221521

**BT-Privatwagen, Augustiner-Bräu,
eingestellt bei der DB, Epoche III**

Mit 4 Bier-Containern, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 115 mm.



Selbstentladewagen in geöffnetem Zustand



L221222 Schwerlasttransporter, DR, Epoche IV

SSamm 482 4017-4. Abklappbares Bremsergeländer, Rungen zum Aufstecken, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 152 mm.



L235075

Selbstentladewagen, DB, Epoche IV

510 2 039-7 El-u 061 mit Bremserbühne

Funktionsfähiges Modell, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 120 mm.

 **ÖBB, Epoche IV**

L221225

Schwerlasttransporter, ÖBB, Epoche IV

Sa-y 480 0002-5

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



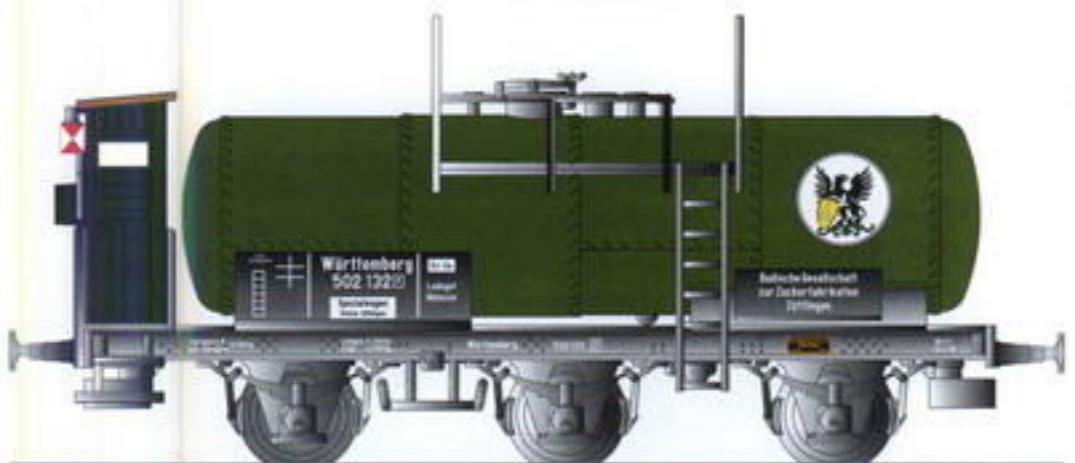
Drei- und vierachsige Kesselwagen

L235496

Weinwagen „Dujardin“, Epoche II

Köln 540 564 P, aus dem Jahr 1925, mit Bremserhaus, eingestellt bei der DRG.
3-achsiger Wagen, die mittlere Achse ist seitenschiebbar, Kurzkupplungskinematik, Kuppungsschacht nach NEM 362, LÜP 115 mm.

Der Wagen ist in der Farbgebung aus dem Jahr 1925



Colorierte Strichzeichnung

L235482

Melassewagen „Badische Gesellschaft zur Zuckerfabrikation, Züttlingen“, Württemberg 502 132 P Epoche I

Mit Bremserhaus eingestellt bei der K.W.St.E
3-achsiger Wagen, die mittlere Achse ist seitenschiebbar, Kurzkupplungskinematik, Kuppungsschacht nach NEM 362, LÜP 115 mm.

Im württembergischen Züttlingen betrieb die „Badische Gesellschaft für Zuckerfabrikation“ seit 1838 eine Zuckerfabrik. Zum Melasetransport besaß die Zuckerfabrik zwei dreiachsige Kesselwagen, die bei der Königlich württembergischen Staatseisenbahn eingestellt waren. Beide Wagen waren in Karlsruhe erbaut worden und hatten ein Ladegewicht von 14 t.

L235980

Kesselwagen „ÖLVEREIN“, Epoche II

Posen 912 314 P, eingestellt bei der DR.
4-achs., Kurzkupplungskinematik, Kuppungsschacht nach NEM 362, LÜP 145 mm.

Aufgabe des Ölvereines war Beschaffung und Bereitstellung von Kesselwagen für den Transport von Erdöl zu den Raffinerien und der Weitertransport von Benzin und Diesel zu Armee, Luftwaffe und Marine. Mit einem eigenen Wagenpark hoffte man, stets und sofort die notwendige Wagenzahl zur rechtzeitigen Versorgung zur Verfügung zu haben.



Dampfspeicherlok „OMV“



L103040

Dampfspeicherlokomotive „OMV“, Bauart 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.



Die Lok paßt sehr gut zu dem Kesselwagen-Set L230797 (Neuheit 2005) oder auch zu dem 4-achsigen Kesselwagen L225831 (ebenfalls Neuheit 2005)

Kesselwagen „OMV“, eingestellt bei der ÖBB

L235991

Kesselwagen „OMV“, Epoche III

Bauart Deutz, 537 371 P, eingestellt bei der ÖBB

4-achs., Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 145 mm.



Vorbildfoto



L235982

Kesselwagen „OMV“ violett, Epoche III

Einheitsbauart, eingestellt bei der ÖBB

4-achs., Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 145 mm.

Vorbildfoto



L235992

Kesselwagen „OMV“ gelb, Epoche IV

Bauart Deutz, eingestellt bei der ÖBB

4-achs., Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 145 mm.

H0e Schmalspur Neuheiten 2006

Handmuster
aus Formteilen



L141492 Tenderlokomotive, BWB, Uh 102, Ep. IV-V
Bauart Uh der Bregenzer Waldbahn, Fahrgestell, Räder und Gestänge aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggrenuteter Motor mit Schwungmasse, LÜP 92 mm.

L141493 Tenderlokomotive, BR 99 828, DR, Ep. II
Bauart Uh, Fahrgestell, Räder und Gestänge aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggrenuteter Motor mit Schwungmasse, LÜP 92 mm.

L141494 Tenderlok, Reihe 498.04, ÖGEG, Epoche V
Bauart Uh, Museumslok der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Fahrgestell, Räder und Gestänge aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggrenuteter Motor mit Schwungmasse, LÜP 92 mm.

1894 lieferte die Firma Krauß in Linz an die Murtalbahn vier Lokomotiven der Reihe U. Dieser Loktyp bewährte sich bestens und so wurden von 1897 bis 1913 weitere 39 Fahrzeuge bei verschiedenen Lokalbahnen in Österreich in Dienst gestellt. Von diesen Loks wurden drei auf Heissdampf (Uh) umgebaut. 1931 wurden noch zwei Exemplare, gleich als Heissdampf, nachgebaut und 1938 erhielten die „Reichsbahn-Loks“ die Nummern 99 821 bis 825. Nach Kriegsende, bei der Neuordnung des Lokomotivbestandes der BBÖ, später ÖBB, änderte sich erneut die Nummern in 498.01 bis 498.05.



L370303 Personenwagen 2. Klasse, Waldviertelbahn „Xundsheitswelt“
Bi-s 3882, Inneneinrichtung, LÜP 96 mm.



L294213 Gedeckter Güterwagen, DR, Epoche II
Linz K 5011 Gw, LÜP 89 mm.

LILIPUT ist auf folgenden Ausstellungen vertreten:

Intermodellbau Dortmund 5. - 9. April 2006

modell-hobby-spiel, Leipzig 30. September - 3. Oktober 2006

Modellbahn, Köln 9. - 12. November 2006

Fragen Sie Ihren Händler nach entsprechendem Informationsmaterial oder fordern Sie dieses direkt in Altdorf an

Ihr Fachhändler

www.lokshop.de

www.lokshop.com

Bachmann Europe Plc
Niederlassung Deutschland
Am Umspannwerk 5
90518 Altdorf bei Nürnberg

E-mail: bachmann@liliput.de
www.liliput.de