



LILIPUT

**Neuheiten
New Items
2011**



**Modelleisenbahnen
H0 / H0e / N / Gartenbahn**

Elektrolokomotive, Baureihe E44, DRG, Epoche II

Weitere Informationen
zum Gleichstrommodell
und zum Vorbild dieser Lok
finden Sie im aktuellen
Liliput-Katalog auf Seite 32



L132545



Elektrolokomotive Baureihe E44, Nr. 44 103, DRG, Epoche II
für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Ein-/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung. Wechselstromräder nach NEM 340. Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Haftreifen, umschaltbar auf Oberleitung, Kurzkupplung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Zweilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LÜP 155 mm.

Electric locomotive class E44, No. 44 103, DRG, Epoch II
for the three rail AC system. With fitted digital decoder (21-pin, ESU). Headlights can be turned on/off. Alternating current wheels as per NEM 340. Running gear and wheels of die cast metal, 5-pin skew wound motor with flywheel, traction tyres, switchable to overhead line, close coupler, coupler pocket as per NEM 362, double light LED headlight with alternating direction of travel, recommended minimum radius 360 mm, length over buffers 155 mm.

Ellok, Baureihe E44.5, DB, Epoche III

L132544

Elektrolokomotive Baureihe E44.5, Nr. E44 505, DB, Epoche III

Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Haftreifen, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder, umschaltbar auf Oberleitung, Kurzkupplung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Dreilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LÜP 155 mm.

Electric locomotive class E44.5, No. E44 505, DB, Epoch III

Running gear and wheels of die cast metal, 5-pin skew wound motor with flywheel, traction tyres, digital interface for plug-in 21 pole decoder, switchable to overhead line, close coupler, coupler pocket as per NEM 362, triple light LED headlight with alternating direction of travel, recommended minimum radius 360 mm, length over buffers 155 mm.

L132549



Baureihe E44.5, Nr. E44 505, DB, Epoche III
für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Ein-/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung. Wechselstromräder nach NEM 340. Im übrigen identisch mit L132544.

Class E44.5, No. E44 505, DB, Epoch III
for the three rail AC system. With fitted digital decoder (21-pin, ESU). Headlights can be turned on/off. Alternating current wheels as per NEM 340. Otherwise identical to L132544.



Die Modelle der E 44.5 sind im Detail den einzelnen Epochen exakt nachgebildet. In der Ursprungsausführung ab 1933 hatten die Loks den Dachstromabnehmer mit dem Einfachschleifstück. Deshalb musste immer mit zwei Pantografen gefahren werden. Auch war für jedes Rad ein Sandkasten montiert. Bei der DB erhielten die Loks zunächst das dritte Spitzenlicht und an den Drehgestellen wurden teilweise die Sandkästen abgebaut, um Platz für moderne Zugsicherungseinrichtungen zu haben. In der Epoche IV wurden dann auch die DRG-Lampen ausgetauscht. Auch erhielten dann die Loks systematisch die Dachstromabnehmer mit der Doppelwippe, so dass dann nur mit einem Pantografen gefahren werden konnte.



The E44.5 models are exact replicas of the individual epochs. In the original 1933 design the locomotives had a pantograph with a simply slider element. This was why the locomotive always required two pantographs during travel. Also, a sand box was fitted for every wheel. It was the DB which first added the third head light and removed some of the sand boxes from the bogies to create space for modern train securing mechanisms. Later, during Epoch IV, the DRG lights were replaced for the smaller DB lights. The locomotives were then systematically fitted with pantographs with two collectors so that only one pantograph was then required for locomotion.

Zu diesem Lokmodell passen die neuen Schnellzugwagen auf der Seite 12 / 13 in diesem Neuheiten-Prospekt

L132543

Elektrolokomotive Baureihe E44.5, Nr. 144 505-5, DB, Epoche IV

Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Haftreifen, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder, umschaltbar auf Oberleitung, Kurzkupplung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Dreilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LüP 155 mm.

Electric locomotive class E44.5, No. 144 505-5, DB, Epoch IV

Running gear and wheels of die cast metal, 5-pin skew wound motor with flywheel, traction tyres, digital interface for plug-in 21 pole decoder, switchable to overhead line, close coupler, coupler pocket as per NEM 362, triple light LED headlight with alternating direction of travel, recommended minimum radius 360 mm, length over buffers 155 mm.

L132548



Baureihe E44.5, Nr. 144 505-5, DB, Epoche IV

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Ein-/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung. Wechselstromräder nach NEM 340. Im übrigen identisch mit L132543.

Class E44.5, No. 144 505-5, DB, Epoch IV

for the three rail AC system. With fitted digital decoder (21-pin, ESU). Headlights can be turned on/off. Alternating current wheels as per NEM 340. Otherwise identical to L132543.

Diesellokomotive Baureihe 217, DB, Epoche V



Vorbildfoto: Archiv Liliput

L132006

Neukonstruktion

New Construction

Diesellokomotive Baureihe 217, Lok-Nr. 217 014-0, DB, Epoche V

Fahrgestell 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 188 mm.

Diesel locomotive Class 217, Loco No. 217 014-0, DB, Epoch V

Running gear and wheels of die cast metal, 5-pin skew wound motor with flywheel, traction tyres, digital interface for plug-in 21 pole decoder, close coupler, coupler pocket as per NEM 362, triple light LED headlight signal with alternating direction of travel, length over buffers 188 mm.

L132016



Neukonstruktion

New Construction

Baureihe 217, Lok-Nr. 217 014-0, DB, Epoche V

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Ein-/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung. Wechselstromräder nach NEM 340. Im übrigen identisch mit L132006.

Class 217, Loco No. 217 014-0, DB, Epoch V

for the three rail AC system. With fitted digital decoder (21-pin, ESU). Headlights can be turned on/off. Alternating current wheels as per NEM 340. Otherwise identical to L132006.

Zu den Baureihen 217 und 225:

Anfang der fünfziger Jahre begann die DB ein Typenprogramm für Streckendiesellokomotiven für den mittelschweren Reise- und Güterzugdienst aufzustellen. Zu diesem Zeitpunkt standen nur Großdieselmotoren mit 1600 PS zur Verfügung. So entstand die V 160 (später als Baureihe 216 bezeichnet) mit der noch damals notwendigen Dampfheizanlage. Während der Serienauslieferung dieser Baureihe entwickelte die Industrie einen stärkeren Motor mit 1900 PS. Diese Motoren wurden in eine neue Baureihe 215 eingebaut. Diese Lok war um 400 mm länger als die V 160. Etwa zeitgleich mit der Baureihe 215 und bedingt durch den Rückgang der Dampftraktion wurde eine Diesellok mit elektrischer Heizanlage gefordert. Es entstand die V 162, ab 1968 nach dem neuen Nummernschema als **Baureihe 217** bezeichnet, mit insgesamt 15 Maschinen. In diesen Jahren stellte MAN und Maybach-Mercedes einen noch stärkeren Motor mit 2500 PS vor. Mit diesem Motor wurde die Universal-Großdiesellokomotive, die Baureihe 218, als letztes Glied in der Reihe der V 160-Familie erstellt. Bis auf die V 160 haben alle Dieselloks eine einheitliche Länge über Puffer von 16.400 mm und einen einheitlichen Aufbau. Nur die Dachpartie weicht von Baureihe zu Baureihe ab. Von 2001 bis 2003 wurden 68 Lokomotiven der Baureihe 215 umgebaut oder umgezeichnet und erhielten die neue **Baureihenbezeichnung 225**.

In the early fifties the DB began putting together a type programme for line diesel locomotives intended for intermediate passenger and goods services. At this point in time the only diesel engines available were large 1600 hp ones. The result was the V 160 with the steam heating system still necessary at the time. While the series was undergoing delivery, an even stronger engine with 1900 hp was developed. These engines were fitted in the new V 215 class. This locomotive was 400 mm longer than the V 160. At around the same time as the V 215, the withdrawal of steam traction necessitated diesel locomotive with electric heating system. The result was the V 217 with a total of 15 machines. At this time MAN and Maybach-Mercedes presented an even more powerful engine generating 2500 hp. This engine heralded the arrival of the universal large diesel locomotive, the V 218, as the last member link in the V160 family. Apart from the V160 all the diesel locomotives have a standard length over the buffers of 16,400 mm and a standardised construction. Only the roof section deviated from class to class. Remotorisation saw the development of the BR 225 from the Class 225.



Vorbildfoto: Martin Kramer

L132003

Neukonstruktion

New Construction

Diesellokomotive Baureihe 225, Lok-Nr. 225 032-2, RAILION, DB Logistics, Epoche V

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

Diesel locomotive Class 225, Loco No. 225 032-2, RAILION, DB logistics, Epoch V

Running gear and wheels of die cast metal, 5-pin skew wound motor with fly-wheel, traction tyres, digital interface for plug-in 21 pole decoder, close coupler, coupler pocket as per NEM 362, triple light LED headlight signal with alternating direction of travel, length over buffers 188 mm.

L132013



Neukonstruktion

New Construction

Baureihe 225, Lok-Nr. 225 032-2, RAILION, DB Logistics, Epoche V

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Ein-/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung. Wechselstromräder nach NEM 340. Im übrigen identisch mit L132003.

Class 225, Loco No. 225 032-2, RAILION, DB Logistics, Epoch V

for the three rail AC system. With fitted digital decoder (21-pin, ESU). Headlights can be turned on/off. Alternating current wheels as per NEM 340. Otherwise identical to L132003.

Gleisstopfmaschine (Oberbaufahrzeuge)



L136114

Gleisstopfmaschine, Plasser & Theurer, DBG, Epoche V
Fahrzeug der „Deutsche Bahn Gleisbau GmbH“, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, 2 Haftreifen, Federpuffer, Kurzkupplung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, LüP 201 mm.

Tamping machine, Plasser & Theurer, DBG, Epoch V

Track vehicle of Deutsche Bahn Gleisbau, 5-pin skew wound motor with flywheel, 2 traction tyres, spring buffer, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, length over buffers 201 mm.

Aus Gründen der Sicherheit und auch des Fahrkomforts müssen beim Vorbild die Gleise regelmäßig überprüft und dann auch überarbeitet werden. Lange Zeit war dies harte Knochenarbeit von Gleisbauarbeitern. Erst mit der Erfindung der Gleisstopfmaschine wurde diese Arbeit erleichtert und auch beschleunigt. Das Liliput-Modell stellt eine sogenannte Zweischwellen-Gleisstopfmaschine der Firma Plasser und Theurer dar. Mit diesem Oberbaufahrzeug können ca. 1000 Meter Gleis in einer Stunde bearbeitet werden. Geliefert wurde diese Maschine an viele Bahngesellschaften und an private Gleisbaufirmen.

For safety reasons as well as comfort the tracks have to be checked regularly and then repaired. For a long time this was physically hard work for track workers. Only when the tamping machine was invented was this work made easier and faster. The Liliput model is of a so-called double sleeper tamping machine made by the Plasser und Theurer company. This track vehicle can work about 1000 metres of track in an hour. A number of rail companies and private track building companies have bought these machines.

L136113

Gleisstopfmaschine, Plasser&Theurer, DR, Epoche IV
5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, 2 Haftreifen, Federpuffer, Kurzkupplung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, LüP 201 mm.

Tamping machine, Plasser&Theurer, DR, Epoch IV

5-pin skew wound motor with flywheel, 2 traction tyres, spring buffer, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, length over buffers 201 mm.



Fahrzeug ähnlich späterem Modell. Abbildung gegenüber dem Modell L136114 verkleinert

LILIPUT NEUHEITEN 2011 HO 1:87

Diesel-Gepäcktriebwagen VT 69 900, DB, Epoche III



Vorbildfoto: Dr. Rolf Brüning

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

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

L133032

Neukonstruktion

New Construction

Diesel-Gepäcktriebwagen, VT 69 900, DB, Epoche III

Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungrad, Haftreifen, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder, Kurzkupplung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LÜP 242 mm.

Diesel baggage railcar, VT 69 900, DB, Epoch III

Running gear and wheels of die cast metal, 5-pin skew wound motor with flywheel, traction tyres, digital interface for plug-in 21 pole decoder, close coupler, coupler pocket as per NEM 362, LED headlight signal with alternating direction of travel, recommended minimum radius 360 mm, length over buffers 242 mm.

L133037



Neukonstruktion

New Construction

VT 69 900, DB, Epoche III

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem. Mit eingebautem Digital-Decoder (21-polig, ESU). Ein-/ ausschaltbare Spitzenbeleuchtung. Wechselstromräder nach NEM 340. Im übrigen identisch mit L133032.

VT 69 900, DB, Epoch III

for the three rail AC system. With fitted digital decoder (21-pin, ESU). Headlights can be turned on/off. Alternating current wheels as per NEM 340. Otherwise identical to L133032.



Diesellokomotiven, Reihe 2060, Epoche V/VI



L132472

Diesellokomotive, Reihe 2060, Lok-Nr. X260 012-0, ÖBB Railjet, Epoche V/VI

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

Diesel locomotive 2060 series, Loco No. X260 012-0, ÖBB Railjet, Epoch V/VI

Running gear and wheels of die cast metal, 5-pin skew wound motor with flywheel, exchangeable axle with a traction tyre for greater traction is included, digital interface as per NEM 652, coupler pocket as per NEM 362, three-light LED headlight signal alternating with the direction of travel, length over buffers 76 mm.



L132474

Diesellokomotive, Reihe 2060, Lok-Nr. 2060.04, ÖBB, Epoche III

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

Diesel locomotive 2060 series, Loco No. 2060.04, ÖBB, Epoch III

Running gear and wheels of die cast metal, 5-pin skew wound motor with flywheel, exchangeable axle with a traction tyre for greater traction is included, digital interface as per NEM 652, coupler pocket as per NEM 362, dual light LED headlight alternating with the direction of travel, length over buffers 76 mm.

L132473

Diesellokomotive, Reihe 2060, Lok-Nr. 2060.14, ÖBB, Epoche IV

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

Diesel locomotive 2060 series, Loco No. 2060.14, ÖBB, Epoch V

Running gear and wheels of die cast metal, 5-pin skew wound motor with flywheel, exchangeable axle with a traction tyre for greater traction is included, digital interface as per NEM 652, coupler pocket as per NEM 362, three-light LED headlight signal alternating with the direction of travel, length over buffers 76 mm.





Elektrischer Doppelstocktriebzug, 4-teilig, Typ KISS, Westbahn, Epoche VI



Design-Studie Westbahn

L133926

Neukonstruktion

New Construction

Elektrischer Doppelstocktriebzug, 4-teilig, Typ KISS, Westbahn, Epoche VI

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

Electric double decker rail car 4-units Type KISS, Westbahn, Epoch VI

Running gear in driven parts of die cast metal, 5-pin skew wound motor with flywheel, 1 motor in each drive car front as in the original, switchable to overhead line, switchable stop function, on/off LED interior lighting, traction tyres, power conducting close coupler kinematics between the carriages, digital interface for plug-in 21 pole decoder, prepared for loud speaker installation, triple light LED headlight white/red alternating, length over buffers 1150 mm.

Mittelwagen-Set, 2-teilig, Typ KISS, Westbahn, Epoche VI



Die Firma Stadler wird im Jahre 2011 insgesamt 7 sechsteilige Züge an die Westbahn Management GmbH in Österreich liefern. Die Westbahn wird im Dezember 2011 den Betrieb zwischen Wien und Salzburg mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h aufnehmen. Der 150 Meter lange Doppelstock-Zug entspricht dem Komfort des 1.Klasse-Standards, alle Zwischenwagen haben ein Bistro. Jeder Zug wird mit 6 Zugbegleitern besetzt, die sich um den Ticketverkauf und den „Rundumservice“ bemühen. Zu einem späteren Zeitpunkt soll der Zug bis München fahren.

L133927

Neukonstruktion

New Construction

Mittelwagen-Set, 2-teilig, Typ KISS, Westbahn, Epoche VI

Zur Ergänzung für einen vorbildgerechten 6-teiligen Westbahn-KISS-Triebzug. Verlängert den Triebzug um 575 mm. Abschaltbare LED-Innenbeleuchtung, stromführende Kurzkupplungskinematik zwischen den Wagen.

Middle carriage set, 2-part, Type KISS, Westbahn, Epoch VI

Additional set to make up a 6-part Westbahn-KISS-rail car as in the original. Lengthens the rail car by 575 mm. LED interior lighting can be switched on and off, power conducting close coupler kinematics between the carriages.

Packwagen, Deutsche Reichsbahn (DR), Epoche III

L334404

Packwagen, DR, Epoche III

Pw3 720-285

Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, LÜP 148 mm.

Baggage van, DR, Epoch III

Pw3 720-285

Interior, coupler pocket as per NEM 362, close coupler kinematics, length over buffers 148 mm.



Personenwagen, Deutsche Reichsbahn (DR), Epoche III

Mit Traglastenabteil



L334041

Personenwagen, 2. Klasse, DR, Epoche III

Bp 540-364, Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, vorbereitet für Innenbeleuchtung L38951, LÜP 160 mm.

Passenger carriage, 2nd class, DR, Epoch III

Bp 540-364, interior, coupler pocket as per NEM 362, close coupler kinematics, prepared for interior lighting L38951, length over buffers 160 mm.



L334042

Personenwagen, 2. Klasse, DR, Epoche III

Btr 540-325, mit Traglastenabteil, Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, vorbereitet für Innenbeleuchtung L38951, LÜP 160 mm.

Personenwagen, Deutsche Reichsbahn (DR), Epoche III

L334040

Personenwagen, 2. Klasse, DR, Epoche III

Bp, 541-205, Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, vorbereitet für Innenbeleuchtung L38951, LüP 160 mm.

Passenger carriage, 2nd class, DR, Epoch III

Bp, 541-205, interior, coupler pocket as per NEM 362, close coupler kinematics, prepared for interior lighting L38951, length over buffers 160 mm.



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



Passenger carriage, 2nd class, DR, Epoch III

Btr 540-325, with load compartment, interior, coupler pocket as per NEM 362, close coupler kinematics, prepared for interior lighting L38951, length over buffers 160 mm.

Die in der ehemaligen DDR im Nahverkehr eingesetzten Reisezugwagen erhielten bei der Reichsbahn neue Wagennummern. Die Einteilung erfolgte nach einem in der DDR angelegten Nummernsystem. Außerdem gab es nur noch die 2. Wagenklasse, so dass die anderen Klassenbezeichnungen an den Wagen wegfallen konnten.



Mit eingebauter LED-Zugschlussbeleuchtung

L334043

Personenwagen, 2. Klasse, DR, Epoche III

B 541-260, Inneneinrichtung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Kurzkupplungskinematik, vorbereitet für Innenbeleuchtung L38951, mit eingebauter LED-Zugschlussbeleuchtung, LüP 160 mm.

Passenger carriage, 2nd class, DR, Epoch III

B 541-260, interior, coupler pocket as per NEM 362, close coupler kinematics, prepared for interior lighting L38951, with installed LED rear light, length over buffers 160 mm.

Packwagen, Deutsche Bundesbahn (DB), Epoche IV

Eine passende Lok zu diesen Wagen ist die Elektrolokomotive der Baureihe 44.5 (L132543 / L132548) auf der Seite 3 in diesem Neuheiten-Prospekt

The KARWENDEL EXPRESS carriages L334539-41, L334548, L334557 have been designed so that the baggage van and the express train carriage L334548 have an inserted corridor connection at one end; the ends of all other carriages have retracted corridor connections. This ensures a unified appearance without requiring the model railway enthusiast to convert corridor connections.

L334557

Packwagen, DB, Epoche IV

Düe 927, 51 80 92-43 072-8, Inneneinrichtung, Kurzkupplungs kinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, vorbereitet für Innenbeleuchtung L38940, LüP 226 mm.

Baggage van, DB, Epoch IV

Düe 927, 51 80 92-43 072-8, interior, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, prepared for interior lighting L38940. Length over buffers 226 mm.



Schnellzugwagen, Deutsche Bundesbahn (DB), Epoche IV



L334539

Schnellzugwagen, 1. Klasse, DB Epoche IV

Bayerische Bauart, Aye 602, 50 80 18-43 099-3 Inneneinrichtung, Kurzkupplungs kinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, vorbereitet für Innenbeleuchtung L38940, LüP 239 mm.

Express train carriage, 1st class, DB, Epoch IV

Bavarian design Aye 602 50 80 18-43 099-3 interior, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, prepared for interior lighting L38940, length over buffers 239 mm.

L334540

Schnellzugwagen, 2. Klasse, DB, Epoche IV

Bayerische Bauart, Bye 654, 50 80 29-13 020-2 Inneneinrichtung, Kurzkupplungs kinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, vorbereitet für Innenbeleuchtung L38940, LüP 239 mm.

Schnellzugwagen, Deutsche Bundesbahn (DB), Epoche IV



Mit eingebauter LED-Zugschlussbeleuchtung

L334548

Schnellzugwagen, 2. Klasse, DB, Epoche IV
 Bayerische Bauart, Bye 654, 50 80 29-13 022-8, Inneneinrichtung, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, vorbereitet für Innenbeleuchtung L38940, mit eingebauter LED-Zugschlussbeleuchtung, LÜP 239 mm.

Express train carriage, 2nd class, DB, Epoch IV
 Bavarian design Bye 654 50 80 29-13,022-8, interior, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, prepared for interior lighting L38940, with installed LED rear light, length over buffers 239 mm.

Die KARWENDELEXPRESS-Wagen L334539-41 sowie L334548 und L334557 sind so gestaltet, dass jeweils der Packwagen und der Schnellzugwagen L334548 an einem Ende einen eingeschobenen Faltenbalg haben, an allen anderen Wagenenden aller

Wagen sind ausgezogene Faltenbälge montiert. Damit ergibt sich ein geschlossenes Wagenbild, ohne dass vom Modellbahner die Faltenbälge ummontiert werden müssen.



Express train carriage, 2nd class, DB, Epoch IV
 Bavarian design Bye 654 50 80 29-13,020-2 interior, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, prepared for interior lighting L38940, length over buffers 239 mm.

L334541

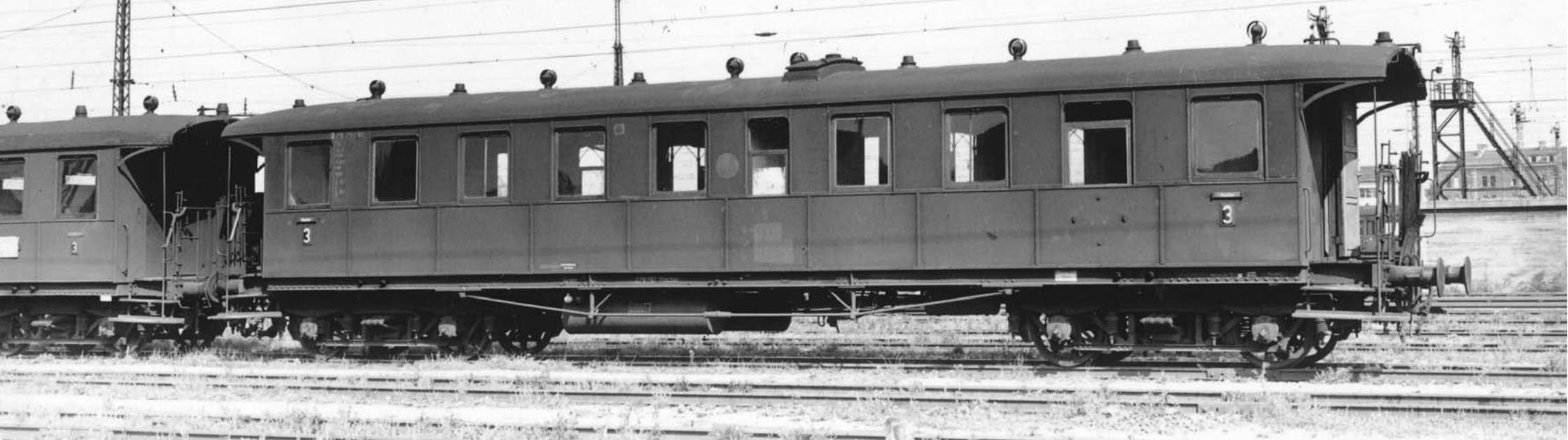
Schnellzugwagen, 2. Klasse, DB, Epoche IV
 Bayerische Bauart, Bye 654, 50 80 29-13 021-0, Inneneinrichtung, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, vorbereitet für Innenbeleuchtung L38940, LÜP 239 mm.

Express train carriage, 2nd class, DB, Epoch IV
 Bavarian design Bye 654 50 80 29-13,021-0, interior, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, prepared for interior lighting L38940, length over buffers 239 mm.

Eilzugwagen, Deutsche Bundesbahn (DB), Epoche III

Die badischen Eilzugwagen mit Drehgestell und offener Plattform wurden ab 1902 gebaut. Liliput hat aus einer Vielzahl von möglichen Wagen einen B4i von 1903, einen BC4i von 1902 und einen C4i von 1902 ausgewählt. Der B4i und der BC4i hatten in der Ursprungsausführung auch Abteile der 1.Klasse. Diese wurden aber in den Zwanziger Jahren in Abteile der 2.Klasse umgewandelt. Allen Wagen

gemeinsam war das badische Drehgestell vom Typ 1b mit 2500mm Achsstand. Vom B4i wurden 24, vom BC4i wurden 10 und vom C4i wurden 34 Wagen in Dienst gestellt. Bis 1958 wurden alle Wagen ausgemustert. Ein BC4i befindet sich im DGEG-Museum Neustadt an der Weinstraße, ein C4i ist im Museum Darmstadt-Kranichstein und wartet dort auf seine Wiederaufarbeitung.



Dr. Günther Scheingraber, Archiv Carl Bellingrodt / EK-Verlag

L334570

Eilzugzugwagen, 2. Klasse, DB, Epoche III

Neukonstruktion

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

New Construction

Fast train carriage , 2nd class, DB, Epoch III

Baden design B4i Bad 03 interior
coupler pocket as per NEM 362, close coupler
kinematics, prepared for interior lighting L38941,
length over buffers 208 mm.

L334571

Eilzugwagen, 2./3. Klasse, DB, Epoche III

Neukonstruktion

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

New Construction

Fast train carriage , 2nd/3rd class, DB, Epoch III

Baden design BC4i Bad 02 interior
close coupler kinematics, coupler pocket as per
NEM 362, prepared for interior lighting L38941,
length over buffers 208 mm.

L334572

Eilzugwagen, 3. Klasse, DB, Epoche III

Neukonstruktion

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

New Construction

Fast train carriage, 3rd class, DB, Epoch III

Baden design C4i Bad 02 interior
close coupler kinematics, coupler pocket as per
NEM 362, prepared for interior lighting L38941,
length over buffers 208 mm.

The first Baden fast train coaches with bogie and open platform were built in 1902. LILIPUT has selected from the multitude of possible coaches a B4i from 1903, a BC4i from 1902 and a C4i from 1902. In their original versions the B4i and BC4i also had 1st class compartments. However, these were transformed in the twenties into 2nd class compartments. All carriage

had in common the Baden type 1b bogie with a 2500 mm wheelbase. 24 carriages of the B4i, 10 of the BC4i and 34 of the C4i were put into service. All the carriages were withdrawn by 1958. A BC4i can be found in the DGEG Museum in Neustadt in Weinstraße; a C4i is in the museum in Darmstadt-Kranichstein awaiting renovation.

L221233

Schwerlasttransporter, DR, Epoche III
SSyms, 65-60-27
 Abklappbares Bremsergeländer, Rungen zum Aufstecken, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Federpuffer, LÜP 152 mm.

Heavy load transporter, DR, Epoch III
SSyms, 65-60-27
 Fold away brake rail, insertable stakes, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, spring buffer, length over buffers 152 mm.

L221562

Flachwagen, DB, Epoche III
Xflm, 477 014
 Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 116 mm.

Flat bed wagon, DB, Epoch III
Xflm 477 014
 Close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, length over buffers 116 mm.



L221233: Wagen mit neuer Betriebs-Nummer



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

L230902

Schneepflug, Hannover 6415, DB, Epoche III
 Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Länge mit Pflug 136 mm.

Snow plough, Hannover 6415, DB, Epoch III
 Coupler pocket as per NEM 362, length with plough 136 mm.

Schneepflug, DB, Epoche III



Güterwagen in Austauschbauart, DR, Epoche III

Als 1910 der „Deutsche Staatsbahnwagen Verband“ von den vielen Länderbahnen in Deutschland gegründet wurde, begann eine Phase der Vereinheitlichung der einzelnen Bauteile eines Güterwagens. So zum Beispiel Radsatzhalter, Radsatzlager, Puffer, Federn u.s.w. Analog zu den preußischen Musterblättern wurden solche für die Verbandsbauart erstellt. Nach dem Ersten Weltkrieg und der Bildung der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft wurde dieses Bestreben in Zusammenarbeit mit der deutschen Industrie verstärkt fortgesetzt. Die Zahl der austauschfähigen Bauteile wurden konsequent erhöht, so daß beschädigte Güterwagen durch den Tausch mit anderen genormten Ersatzteilen innerhalb kürzester Frist wieder dem Verkehr übergeben werden konnten. Kennzeichen der Austauschbauart war zum Beispiel bei den gedeckten Wagen das hochgewölbte Dach. Durch Einführung der durchgehenden Druckluftbremse konnten die Bremserhäuser nun auch direkt auf das Fahrgestell gesetzt werden.



L235014 Offener Güterwagen, DR, Epoche III
Omu, 41-23-46, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LüP 104 mm.

Open goods wagon, DR, Epoch III
Omu, 41-23-46, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, Length over buffers 104 mm.

When the "German State Rail Van Association" was founded in 1910 by the many regional railways in Germany, it started a phase of standardisation of the individual components of a goods van. This meant, for example, that bogie mounts, bogie bearings, buffers, springs etc, similar to the Prussian style were produced for the association design. After the First World War and the formation of the Deutsche Reichsbahn Gesellschaft, this endeavour was strongly intensified in cooperation with German industry. The percentage of exchangeable components was systematically increased so that damaged goods vans could be put back into service again in the shortest possible time by exchanging with other standardised spare parts. Features of the exchange type was, for example, the highly arched roof on enclosed vans. The introduction of compressed air brakes throughout enabled the brake housings to now be set directly over the chassis.



L235093 Geschlossener Güterwagen mit Bremserhaus, DR, Epoche III
Gr 04-78-53, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LüP 112 mm.

Enclosed goods wagon with brakeman's cab, DR, Epoch III
Gr 04-78-53, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, Length over buffers 112 mm.



L235109 Verschlagwagen mit Bremserhaus, DR, Epoche III
V 23-01-34, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LüP 112 mm.

Cattle wagon with brakeman's cab, DR, Epoch III
V 23-01-34, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, Length over buffers 112 mm.

Im Wageninnern sind die 6 Verschläge nachgebildet

Güterwagen in Austauschbauart, DB, Epoche III



L235022 Offener Güterwagen mit Bremserhaus, DB, Epoche III
 Om 21, 752 017, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 112 mm.
 Open goods wagon with brakeman's cab, DB, Epoch III
 Om 21 753 017, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, Length over buffers 112 mm.



L235095 Geschlossener Güterwagen mit Bremserbühne, DB, Epoche III
 Gr 20, 150 681, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 112 mm.
 Closed goods wagon with brakeman's platform, DB, Epoch III
 Gr 20 150 681, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, Length over buffers 112 mm.

L235106

Verschlagwagen mit Bremserhaus, DB, Epoche III

Vr 331 044, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 112 mm.

Cattle wagon with brakeman's cab, DB, Epoch III

Vr 331 044, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, Length over buffers 112 mm.

Im Wageninnern sind die 6 Verschläge nachgebildet



Verschlagwagen

Zum Transport von Kleinvieh wie Schweinen, Schafen, Ziegen, aber auch Geflügel wurden gedeckte Wagen mit durchbrochenen Wänden zur besseren Durchlüftung gebaut. Außerdem wurden mittels Zwischenböden und Verschlagtrennwänden der Wageninnenraum in sechs Abteile unterteilt. Dadurch konnten zur besseren Auslastung eines Wagens zum Beispiel Schweine und Schafe gleichzeitig transportiert oder auch das Vieh verschiedener Besitzer getrennt gehalten werden. Anfang der 60er Jahre wurde die Wagen ausgemustert oder Teile für den neuen Wagen Vlmms 63 verwendet.



Flachwagen, Epoche III / IV

L235752

**Flachwagen mit Bremserhaus,
DR, Epoche III**
SSI, 65-81-76
Mit Steckungen, Kurzkupplungs-
kinematik, Kupplungsschacht
nach NEM 362, LüP
230 mm.

**Flat bed wagon with brake-
man's cab, DR, Epoch III**
SSI, 65-81-76
With stanchions, close coupler
kinematics, coupler pocket
as per NEM 362, length over
buffers 230 mm.

Steckerungen zum Abnehmen



Mit abnehmbaren Kisten als Ladegut

L235753

**Flachwagen mit Bremserbühne,
DB, Epoche IV**
SSIm 25, 382 0 886-2
Mit Steckungen und Kisten als
Ladegut, Kurzkupplungs-
kinematik, Kupplungs-
schacht nach NEM 362, LüP
230 mm.

**Flat bed wagon with brake plat-
form, DB, Epoch IV**
SSIm 25, 382 0 886-2
With stanchions and boxes as
cargo, close coupler
kinematics, coupler pocket
as per NEM 362, length over
buffers 230 mm.



6-achsige Transportwagen für Blechcoils, Epoche IV / V

L235767

Transportwagen für Blechcoils, DB, Epoche IV / V

6-achsige, Sahmms 711, 486 9 087-5
Mit Drehungen und Röhren als Ladegut, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LüP 188 mm.

Transport wagon for coiled steel, DB, Epoch IV / V

6 axles, Sahmms 711, 486 9 087-5
With swivel rungs and pipes as freight, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, length over buffers 188 mm.

Mit Röhren als Ladegut



Mit GPS-Antenne



L235773

Transportwagen für Blechcoils mit roter Schiebepanenhaube und GPS-Antenne, DB, Epoche IV / V

6-achsige, Sahimms 901, 487 7 143-6
Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LüP 188 mm.

Transport wagon for coiled steel with red sliding tarpaulin hood and GPS antenna, DB, Epoch IV / V

6 axles, Sahimms 901, 487 7,143-6
Close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, length over buffers 188 mm.

3-achsige Kesselwagen, Epoche II / III

L235499

Kesselwagen mit Bremserbühne, „B.B.O.-ORION“, Epoche III

Hannover 565 327 , eingestellt bei der DB

Mit 290 hl Kessel, 3-achsrig, die mittlere Achse ist seitenverschiebbar, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 112 mm.

Tank wagon with brakeman's platform, “B.B.O.-ORION”, Epoch III,

Hannover 565 327 , in service of the DB

With 290 hl tank, 3-axes, the central axle can be moved laterally, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, length over buffers 112 mm.



Mit 290 hl Kessel

Mit 180 hl Kessel



L235485

Kesselwagen mit Bremserhaus, „Derop“, Epoche II

Hannover 565 385 , eingest. bei der DRG

Mit 180 hl Kessel und Bremserhaus, 3-achsrig, die mittlere Achse ist seitenverschiebbar, Speichenräder, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 112 mm.

Wagendarstellung aus CAD-Daten

Tank wagon with brakeman's cab, “Derop”, Epoch II

Hannover 565,385 , in service of the DRG

with 180 hl tank and brakeman's cab, 3-axes, the central axle can be moved laterally, spoke wheels, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, length over buffers 112 mm.

Mit 290 hl Kessel



L235498

Kesselwagen mit Bremserhaus, „Oelmühle Kallen“, Epoche II

Köln 537 301 , eingestellt bei der DR

Mit 290 hl Kessel, 3-achsrig, die mittlere Achse ist seitenverschiebbar, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LÜP 112 mm.

Tank wagon with brakeman's cab, “Oelmühle Kallen”, Epoch II

Köln 537,301 , in service of the DR

With 290 hl tank, 3 axes, the central axle can be moved laterally, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, length over buffers 112 mm.



Für den Transport von Braunkohlenstaub wurden bei der Firma FELDBINDER 145 vierachsige Silowagen vom Typ Uacns bestellt. Bei einem Fassungsvermögen von 128 m³ können diese Wagen bis zu 69,7 t Staub aufnehmen. Die Wagen sind mit den neu konstruierten Drehgestellen vom Typ Y25 Lsif-C ausgestattet. Unter anderem wurden die Wagen an die Firmen ERMEWA, RSB Logistics und VATTENFALL geliefert.

Vorbildfoto: Feldbinder

L235870

Silowagen für Staubguttransport, „Feldbinder“, DB, Epoche V Uacns

Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LüP 240 mm.

Neukonstruktion

New Construction

Silo wagon for powder transport, „Feldbinder“, DB, Epoch V Uacns

Close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, length o. b. 240 mm.

145 four-axle silo wagons of the type Uacns were ordered from the FELDBINDER company for the transport of lignite dust. With a capacity of 128 m³ the wagons could carry up to 69.7 t dust. The wagons are fitted with the newly designed bogie of the type Y25 Lsif-C. The wagons were delivered to various companies including ERMEWA, RSB Logistics and VATTENFALL.



L235871

Neukonstruktion

Silowagen für Staubguttransport, „Ermewa“, DB, Epoche V Uacns

Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LüP 240 mm.

New Construction

Silo wagon for powder transport, „Ermewa“, DB, Epoch V Uacns

Close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, length over buffers 240 mm.

Vorbildfoto: Archiv Liliput

4-achsige Kesselwagen, Epoche III - V

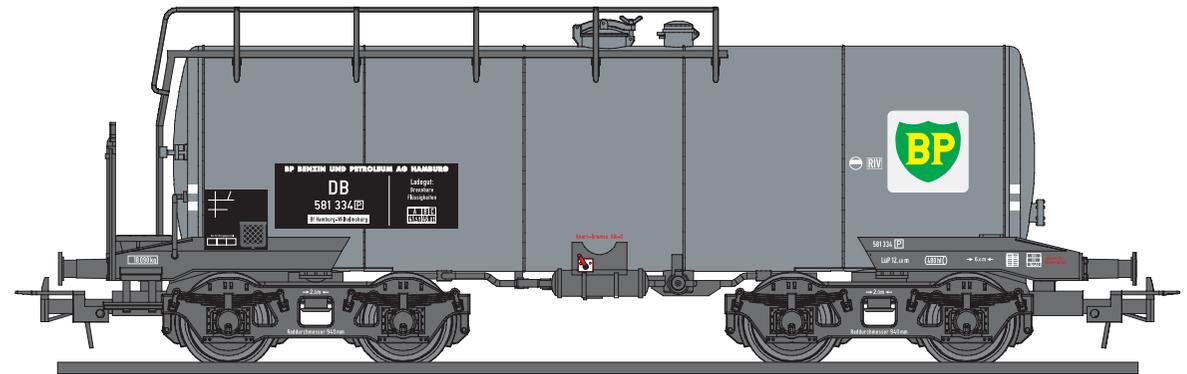
L235962

Kesselwagen „BP“, Epoche III

Einheitsbauart, 581 334 [P], eingestellt bei der DB. Mit 480 hl Kessel, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Lüp 145 mm.

Tank wagon „BP“, Epoch III

Standard type, 581 334 [P], in service of the DB. With 480 hl tank, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, length over buffers 145 mm.



Mit 480 hl Kessel

Wagendarstellung aus CAD-Daten



Mit 480 hl Kessel

L235971

Kesselwagen „VTG-CASTROL“, Epoche IV

Bauart Deutz, 006 1 429-5 [P], eingestellt bei der DB
Mit 480 hl Kessel, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Lüp 145 mm.

Tank wagon „VTG-CASTROL“, Epoch IV

Deutz type, 006 1 429-5 [P], in service of the DB
With 480 hl tank, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, length over buffers 145 mm.

L235996

Kesselwagen „ARAL“, Epoche IV / V

Bauart Deutz, 774 3 128-0 [P], eingestellt bei der DB
Mit 630 hl Kessel, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Lüp 145 mm.

Tank wagon „ARAL“, DB, Epoch IV / V

Deutz type, 774 3 128-0 [P], in service of the DB
With 630 hl tank, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, length over buffers 145 mm.



Mit 630 hl Kessel



Güterwagen, Schweiz

L223022

Kühlwagen „Bell“, Epoche III
Pd 553 017 , eingestellt bei der SBB-CFF, mit Bremserbühne und Dachlaufstegen, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LüP 102 mm.

Refrigerator wagon with brakeman's platform, „Bell“, Epoch III

Pd 553 017 , in service of the SBB-CFF, with brakeman's platform and roof rungs, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, length over buffers 102 mm.



Vorbildfotos: Archiv Arwico



L224699

Schüttgutwagen „WEIACHER KIES“, Epoche IV

21 85 065 8 040-4, eingestellt bei der SBB-CFF, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LüP 162 mm.

Gravel wagon „WEIACHER KIES“, Epoch IV

21 85 065 8 040-4, in service of the SBB, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, length over buffers 162 mm.

Wagen mit neuer Betriebs-Nummer

L240037

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

Mit Postcontainern beladen, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 362, LüP 199 mm je Wagen.

2-wagon set, Swiss Post container wagon, Epoch V

Set 3 loaded with post containers, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, length over buffers 199 mm per wagon.



L240037 / L240038: Die Wagen sind mit vorbildentsprechenden Postcontainern beladen. Set III und IV haben andere Betriebs-Nummern und Beschriftungen gegenüber den früheren Sets

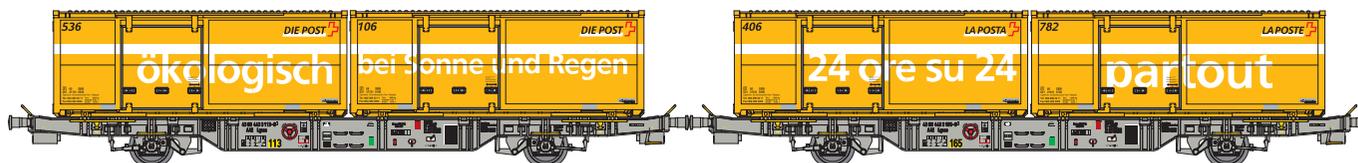
L240038

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

Mit anderer Beschriftung. Ansonsten wie L240037.

Set 4 with 2-wagon set, Swiss Post container wagon, Epoch V

With a different lettering. Otherwise as per L240037.



U-Boot-Transportwagen Set IV



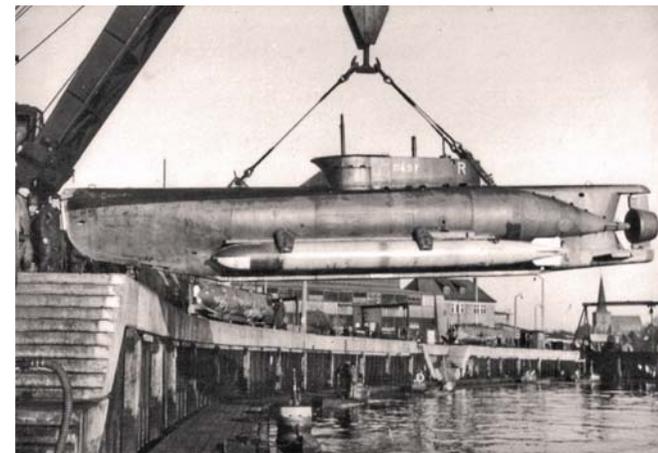
L240068

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

Set 4 mit Schwerlastwagen SSyms Köln 14 529, beladen mit Klein-U-Boot Typ Seehund 329 und einem Flachwagen mit Bremserbühne Omm Linz 18 344, beladen mit 4 Torpedos, Kurzkuppelungsmechanik, Kupplungsschacht nach NEM 362, Gesamtlänge: LÜP 276 mm.

Wagon set IV, submarine transport, DR, Epoch II

Set with heavy duty wagon SSyms Cologne 14 529, loaded with small submarine of the type sea lion 329 and a flat wagon with brakeman's platform Omm Linz 18 344, loaded with 4 torpedoes, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 362, Total length over buffers 276 mm.



Das Boot auf dem Foto ist U 5049. Das Boot wurde von der Germaniawerft in Kiel gebaut und am 21. Dezember 1944 an die Marine geliefert und mit der Übernahme offiziell in Dienst gestellt. Nach Durchlaufen des U-Boot-Abnahmekommandos in Kiel wurde es dem Lehrkommando 300 für Seehunde in Neustadt überstellt, wobei der Transport per Bahn erfolgte. Beim Lehrkommando 300 wurde es als Ausbildungsboot mit wechselnden Besatzungen eingesetzt, weil stets mehr Lehrgangsteilnehmer dort waren, als Boote vorhanden. In einem Fall aber wissen wir etwas mehr: am 19. Februar 1945 war es zu einer Langstreckenübung in der Lübecker Bucht eingesetzt. Insgesamt nahmen an dieser drei Tage dauernden Einsatzübungsfahrt 14 Boote teil. Es ist davon auszugehen, dass das Boot den Krieg überlebt hat und im Mai oder Juni 1945 von Eckernförde oder Suhrendorf aus verschrottet worden ist. Das Foto zeigt das Boot am Kran mit Übungstorpedos bewaffnet. Die aufgemalten Kennungen wurden bei der genannten Langstreckenübung verwendet. Auf dem Bild sind noch weitere Boote im Wasser zu sehen, die z.T. den typischen orangefarbenen Streifen um den Turmaufbau tragen, das Zeichen, das bei U-Booten üblicherweise für Boote verwendet wurde, die sich mit ihren Besatzungen in der abschließenden Gefechtsausbildung befanden.

Das neue U-Boot hat gegenüber den bisherigen Vorgängern eine andere Bootnummer, sowie eine Seetarnung am Oberschiff. Die Farbe unterscheidet sich ebenfalls. Das neue U-Boot zeigt den Auslieferungszustand der Werft.

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

H0-Zugpackung „WIEBE Bauzugset“, Epoche V

Limitierte Sonderserie H0

Die europaweit agierende Unternehmensgruppe Wiebe bietet ein breites Leistungsspektrum speziell in Bereichen der Bauindustrie an, das u.a. Gleisbau, Hoch- und Ingenieurbau, schlüsselfertige Bauten, Projektentwicklung, Bausanierung und Baustellenlogistik umfasst. „Wiebe Gleisbau“ liefert komplette Bauleistungen wie Neubau, Umbau und Instandhaltung von Gleis-, Bahnsteig- und Weichenanlagen, bis hin zum Bau kompletter Eisenbahnverkehrsanlagen. Das Unternehmen verfügt über einen großen Maschinenpark mit Reinigungsmaschinen, Umbauzügen, Lokomotiven und modernsten Hochleistungsgleisbaumaschinen und war bspw. am Bau der ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecken Köln – Frankfurt sowie Hannover – Berlin beteiligt.

Limited Edition H0

The Wiebe corporate group operates throughout Europe and offers a wide range of services especially tailored to the construction industry including track construction, civil engineering, turn-key facilities, project development, building renovation and construction site logistics. “Wiebe Track Construction” provides all-round construction services such as new laying, renewal, maintenance and repair of track, platforms and points and extends to the construction of entire railway transport facilities. The company maintains a large fleet of machines with cleaning machine, conversion trains, locomotives and ultramodern high performance track laying equipment, and was, for example, involved in the construction of the ICE high speed routes Cologne - Frankfurt and Hanover - Berlin.



Zugdarstellung aus CAD-Daten

L230103 Sonderserie

Zugpackung Bauzug „WIEBE“, Epoche V
Diesellok V 15 mit Gerätewagen, Flachwagen mit Kran und offenem Wagen mit Schotterladung.
Alle Fahrzeuge mit Kupplungsschacht nach NEM 362, Gesamtlänge ü.P. ca. 420 mm.

Set “WIEBE” track maintenance, Epoch V
Diesel locomotive V15 with equipment wagon, flat bed wagon with crane and open wagon laden with gravel.
All vehicles with coupler pocket as per NEM 362, total length over buffers approx. 420 mm.

Tenderlokomotive, Typ Uh, BWB

Komplett überarbeitete Lokomotive, siehe Information unten



L141498 Tenderlokomotive, Typ Uh, Lok 102, Bregenzerwald-Museumsbahn, Epoche V

Fahrgestell, Räder und Gestänge aus Metalldruckguss, 5-poliger schrägenuteter Motor mit Schwungmasse, **digitale Schnittstelle NEM 651** für steckbaren 6-poligen Decoder, **LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd**, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, LÜK 92 mm.

Tender locomotive, Type Uh, Loco 102, Bregenzerwald-Museumsbahn, Epoch V

Running gear, wheels and connecting rods of die-cast metal, 5-pin skew-wound motor with flywheel, **digital interface for plug-in 6 pole decoder**, **LED headlight with alternating direction of travel**, coupler pocket as per NEM 355, length over couplings 92 mm.

Bei den neuen Lok-Modellen vom Typ Uh (L141495 bis L141498) ist das Fahrgestell komplett überarbeitet. Der Rahmen ist im Bereich der Nachlaufachse vorbildgerecht angepasst. Zur Verbesserung der Fahreigenschaften sind die Achsen der Treibräder nun in Bronzebuchsen gelagert. Außerdem erhalten die Lokomotiven eine 6-polige Schnittstelle NEM 651 sowie ein LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd.

Die Abbildungen der Lokomotiven auf den Seiten 26 bis 29 in diesem Prospekt zeigen die Vorläufermodelle des Typs Uh.

The running gear has been completely reworked on the locomotive models L141495 and L141498. To improve the running properties, the axles of the driving wheels have now been mounted in bronze sleeves. The locomotives have also been fitted with a 6-pin interface NEM 651 as well as a LED headlight signal alternating with the direction of travel.

Postwagen, Bregenzerwald-Museumsbahn

1932 wurden für die Mariazellerbahn drei 3-achsige Gepäckwagen von der Grazer Waggonfabrik gebaut. 1966 wurden diese Wagen unter Erhalt des Fahrwerkes zu Postwagen mit einem neuen Wagenkasten umgebaut und gehörten nun zum Eigentum der Österreichischen Post. Alle Wagen blieben als Museumswagen erhalten.

In 1932 the 3-axle baggage car was built for Mariazeller Railway by the wagon factory in Graz. In 1966 these cars were converted into mail cars with a new bodshell and are now the property of the Austrian Postal Service. All have been retained as museum pieces.

L344405 Postwagen, Bregenzerwald-Museumsbahn, Epoche III F3ho/s 8500, 3-achsig, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, LÜK 111 mm.

Neukonstruktion

New Construction

Baggage van, Bregenzerwald-Museumsbahn, Epoch III F3ho/s 8500, 3-axes, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 355, length over couplings 111 mm.



Vorbildfoto: Walter Schober

Tenderlokomotive, Typ Uh, ÖBB

Komplett überarbeitete Lok, siehe Seite 26 unten; mit neuer Betriebs-Nummer



L141495 Tenderlokomotive, Typ Uh, Reihe 498, Lok Nr. 498.08, ÖBB, Epoche III

Fahrgestell, Räder und Gestänge aus Metalldruckguss, 5-poliger schräggewundener Motor mit Schwungrad, **digitale Schnittstelle NEM 651 für steckbaren 6-poligen Decoder**, **LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd**, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, LÜK 92 mm.

Tender locomotive, Type Uh, class 498, Loco No. 498.08, ÖBB, Epoch III

Running gear, wheels and connecting rods of die-cast metal, 5-pin skew-wound motor with flywheel, **digital interface for plug-in 6 pole decoder**, **LED headlight with alternating direction of travel**, coupler pocket as per NEM 355, length over couplings 92 mm.

L245406

Neukonstruktion New Construction

Offener Güterwagen, ÖBB, Epoche IV

Olm, mit Holzstützen, 3-achsig, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, LÜK 111 mm.

Open goods wagon, ÖBB, Epoch IV

Olm, with wood stanchions, 3-axes, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 355, length over couplings 111 mm.



3-achsige Güterwagen, ÖBB



L245401 Offener Güterwagen, ÖBB, Epoche IV

Olm, mit Stahlstützen, 3-achsig, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, LÜK 111 mm.

Neukonstruktion

Open goods wagon, ÖBB, Epoch IV

Olm, with steel stanchions, 3-axes, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 355, length over couplings 111 mm.

New Construction

Alle Vorbildfotos auf dieser Seite: Walter Schober



L245411 Flachwagen, ÖBB, Epoche IV

Jblm, mit Stahlstützen, 3-achsig, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, LÜK 111 mm.

Neukonstruktion

Flat bed wagon, ÖBB, Epoch IV

Olm, with steel stanchions, 3-axes, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 355, length over couplings 111 mm.

New Construction

3-achsige Güterwagen, DR, Epoche II

L245400

Wagen ähnlich nebenstehendem Foto

Neukonstruktion

Offener Güterwagen, DR, Epoche II
Olm, mit Stahlungen, 3-achsig, Kurzkupp-
lungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM
355, LÜK 111 mm.

New Construction

Carriage similar to the adjacent photo.

Open goods wagon, DR, Epoch II
Olm, with steel stanchions, 3-axes, close cou-
pler kinematics, coupler pocket as per NEM 355,
length over couplings 111 mm.



L245405

Wagen ähnlich nebenstehendem Foto

Neukonstruktion

Offener Güterwagen, DR, Epoche II
Olm, mit Holzungen, 3-achsig, Kurzkupp-
lungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM
355, LÜK 111 mm.

New Construction

Carriage similar to the adjacent photo.

Open goods wagon, DR, Epoch II
Olm, with wood stanchions, 3-axes, close
coupler kinematics, coupler pocket as per NEM
355, length over couplings 111 mm.



L245410

Wagen ähnlich nebenstehendem Foto

Neukonstruktion

Flachwagen, DR, Epoche II
Jblm, mit Stahlungen, 3-achsig, Kurzkupp-
lungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM
355, LÜK 111 mm.

New Construction

Carriage similar to the adjacent photo.

Flat bed wagon, DR, Epoch II
Olm, with steel stanchions, 3-axes, close cou-
pler kinematics, coupler pocket as per NEM 355,
length over couplings 111 mm.



Alle Vorbildfotos auf dieser Seite: Walter Schober

Tenderlokomotive, Typ Uh, DR, Epoche II

Komplett überarbeitete Lok, siehe Seite 26 unten; mit neuer Betriebs-Nummer



L141496

Tenderlok, Typ Uh, Baureihe 99.8, Lok Nr. 99 825, DR, Epoche II
Fahrgestell, Räder und Gestänge aus Metalldruckguss, 5-poliger schräggenuteter
Motor mit Schwungmasse, **digitale Schnittstelle NEM 651 für steckbaren 6-poli-
gen Decoder, LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd**, Kupplungs-
aufnahme nach NEM 355, LÜK 92 mm.

Tender loco, Type Uh, class 498, Loco No. 99 825, DR, Epoch II
Running gear, wheels and connecting rods of die-cast metal, 5-pin skew-wound mo-
tor with flywheel, **digital interface for plug-in 6 pole decoder, LED headlight with
alternating direction of travel**, coupler pocket as per NEM 355, length over cou-
plings 92 mm.

H0e Zubehör

Weiteres neues H0e Zubehör finden Sie im aktuellen Katalog auf der Seite 170 / 171

L949115



H0e Kupplungshaken für NEM 355
10 Stück / Beutel

H0e coupling hooks for NEM 355
10 items / bag

L949116

Ohne Abbildung

H0e Kupplungshaken für NEM 355
50 Stück / Beutel

H0e coupling hooks for NEM 355
50 items / bag

Tenderlokomotive, Typ Uh, Zillertalbahnhof

Komplett überarbeitete Lok, siehe Seite 26 unten



L141497 Tenderlokomotive, Typ Uh, Lok 5, Zillertalbahnhof, Epoche V
 Fahrgestell, Räder und Gestänge aus Metalldruckguss, 5-poliger schräggenu-
 teter Motor mit Schwungrad, **digitale Schnittstelle NEM 651 für steckba-
 ren 6-poligen Decoder, LED-Spitzensignal mit der Fahrrichtung wech-
 selnd**, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, LÜK 92 mm.

Tender loco, Type Uh, class 498, Zillertalbahnhof, No. 5, Epoch V
 Running gear, wheels and connecting rods of die-cast metal, 5-pin skew-
 wound motor with flywheel, **digital interface for plug-in 6 pole decoder, LED
 headlight with alternating direction of travel**, coupler pocket as per NEM 355,
 length over couplings 92 mm.

3-achsiger Aussichtswagen



Vorbildfoto:
Dolicho

L344410 Aussichtswagen, Museumswagen der NÖLB (Niederösterrei-
 chische Landesbahnen), Epoche V
 3-achsiger, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, LÜK 111 mm.

Neukonstruktion

New Construction

L344411 *Ohne Abbildung. Wagen ähnlich obigem Foto*
 Aussichtswagen, SLB-Pinzgaubahn, Epoche V
 3-achsiger, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, LÜK 111 mm.

Neukonstruktion

New Construction

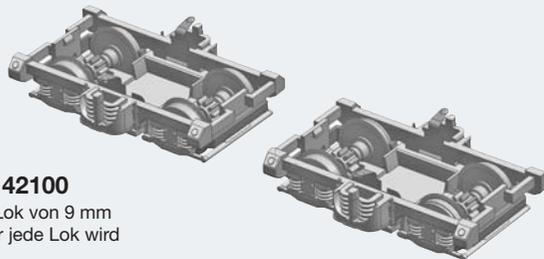
No illustration. Carriage similar to the photo above.
Dome car, SLB-Pinzgaubahn, Epoch V
 3-axles, Close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 355, l. o. c. 111 mm.

Mit diesen Drehgestellen fährt die Lok L142100 bzw. die Wagen L344520/30 auch auf H0m (Spurweite 12 mm)

L42100-250-9

Neukonstruktion

New Construction



Drehgestell-Umbausatz von H0e zu H0m für die Diesellok L142100

Dieser Umbausatz beinhaltet alle Teile um diese Lok von 9 mm
 Spurweite auf 12 mm Spurweite umzuspuren. Für jede Lok wird
 ein Set benötigt.

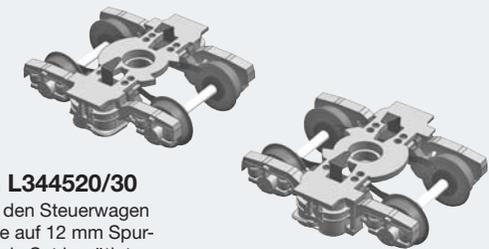
Bogie conversion set from H0e to H0m for the diesel locomotive L142100

This conversion set contains all the parts required to convert this locomotive from 9 mm gauge to 12 mm gauge. One set is required for each locomotive.

L44520-467-9

Neukonstruktion

New Construction



Drehgestell-Umbausatz von H0e zu H0m für die Wagen L344520/30

Dieser Umbausatz beinhaltet alle Teile um den Steuerwagen
 oder den Mittelwagen von 9 mm Spurweite auf 12 mm Spur-
 weite umzuspuren. Für jeden Wagen wird ein Set benötigt.

Bogie conversion set from H0e to H0m for the carriages L344520/30

This conversion set contains all the parts required to convert carriages from 9 mm gauge to 12 mm gauge. One set is required for each carriage.

Elektrolokomotive Baureihe E44.5, DB, Epoche IV



L162543

Neukonstruktion

New Construction

Elektrolokomotive Baureihe E44.5, Nr. 144 505-5, DB, Epoche IV

Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungrad, Haftreifen, 6-polige digitale Schnittstelle NEM 651, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, Dreilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 192 mm, LÜP 84 mm.

Electric locomotive class E44.5, No. 144 505-5, DB, Epoch IV

Running gear and wheels of die cast metal, 5-pin skew wound motor with flywheel, traction tyres, 6-pin digital interface NEM 651 decoder, coupler pocket as per NEM 355, triple light LED headlight with alternating direction of travel, recommended minimum radius 192 mm, Length over buffers 84 mm.

Schnellzugwagen, DB, Epoche IV



L364539

Neukonstruktion

New Construction

Schnellzugwagen, 1. Klasse, DB, Epoche IV

Bayerische Bauart, Aye 602, 50 80 18-43 099-3 Inneneinrichtung, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, LÜP 130 mm.

Express train carriage, 1st class, DB, Epoch IV

Bavarian design Aye 602 50 80 18-43 099-3 Interior, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 355, length over buffers 130 mm.



L364540

Neukonstruktion

New Construction

Schnellzugwagen, 2. Klasse, DB, Epoche IV

Bayer. Bauart, Bye 654, 50 80 29-13 020-2 Inneneinrichtung, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 355, LÜP 130 mm.

N Zubehör

Weiteres Zubehör befindet sich auf der Seite 32

L969881



N-Hülsenpuffer-Set

Pro Beutel sind zwei flache und zwei gewölbte Puffer enthalten.

L969885



N-Rechteckpuffer-Set

Pro Beutel sind vier Puffer enthalten.

L969600



N-Haltebolzen für Drehgestelle

Pro Beutel sind vier Haltebolzen enthalten.

Packwagen, DB, Epoche IV

L364557

Packwagen, DB, Epoche IV

Düe 927, 51 80 92-43 072-8

Inneneinrichtung, Kurzkupplungskinematik, Kuppungsaufnahme nach NEM 355, Lüp 123 mm.

Neukonstruktion

New Construction



Baggage van, DB, Epoch IV

Düe 927, 51 80 92-43 072-8,

Interior close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 355, length over buffers 123 mm.

Die KARWENDELEXPRESS-Wagen L364539-41 und L364557 sind so gestaltet, dass jeweils der Packwagen L364557 und der Schnellzugwagen L364541 an einem Ende einen eingeschobenen Faltenbalg haben, an allen anderen Wagenenden aller Wagen sind ausgezogene Faltenbälge montiert. Damit ergibt sich ein geschlossenes Wagenbild, ohne dass vom Modellbahner die Faltenbälge ummontiert werden müssen.

The KARWENDEL EXPRESS carriages L364539-41, L364557 have been designed so that the baggage van L364557 and the express train carriage L364541 have an inserted corridor connection at one end; the ends of all other carriages have retracted corridor connections. This ensures a unified appearance without requiring the model railway enthusiast to convert corridor connections.



Express train carriage, 2nd class, DB, Epoch IV

Bavarian design Bye 654 50 80 29-13 020-2

Interior, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 355, length over buffers 130 mm.



L364541

Schnellzugwagen, 2. Klasse, DB, Epoche IV

Bayerische Bauart, Bye 654, 50 80 29-13 021-0

Inneneinrichtung, Kurzkupplungskinematik, Kuppungsaufnahme nach NEM 355, Lüp 130 mm.

Neukonstruktion

New Construction

Express train carriage, 2nd class, DB, Epoch IV

Bavarian design Bye 654 50 80 29-13 021-0

Interior, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 355, length over buffers 130 mm.

Weiteres Zubehör befindet sich auf der Seite 32

L969380

Ohne Abbildung

N-Haftreifen

Durchmesser = 4,1 mm

Pro Beutel sind vier Haftreifen enthalten.

Abbildung	Artikel-Nr.	Bezeichnung	Durchmesser	Norm	Radsatz	Inhalt / Stück
	L969300	N-Radsatz	5,6 mm	NEM 311	Scheibenrad	2
	L969301	N-Radsatz	5,6 mm	NEM 311	Scheibenrad	50

Die Modellabbildungen auf dieser Seite sind Fahrzeuge der Baugröße H0

Kesselwagen, Epoche III / V

L265870

Silowagen für Staubguttransport, „Feldbinder“, DB, Epoche V
Uacns, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 355, LüP 130 mm.

Neukonstruktion

Silo wagon for powder transport, “Feldbinder”, DB, Epoch V

Uacns, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 355, length over buffers 130 mm.

New Construction



Vorbildfoto: Feldbinder



Vorbildfoto: Archiv Liliput

L265871

Neukonstruktion

New Construction

Silowagen für Staubguttransport, „Ermewa“, DB, Epoche V

Uacns, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 355, LüP 130 mm.

Silo wagon for powder transport, “Ermewa”, DB, Epoch V

Uacns, Close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 355, length over buffers 130 mm.

L265970

Kesselwagen „VTG“, Epoche III

Deutzer Bauart, 595 747 [P], eingestellt bei der DB, mit 480 hl Kessel, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 355, LüP 78 mm.

Neukonstruktion

New Construction

Tank wagon, “VTG”, Epoch III

Deutzer construction 595 747 [P], in service of the DB, with 480 hl tank, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 355, length over buffers 78 mm.

Die Abbildung zeigt eine erste CAD-Darstellung der neuen Liliput - Kesselwagen in der Spur - weite N



Mit 480 hl Kessel



N Zubehör (Fortsetzung)

Abbildung	Artikel-Nr.	Bezeichnung	Norm	Inhalt / Stück
	L969100	N-Standard Kupplungskopf	NEM 357	4
	L969101	N-Standard Kupplungskopf	NEM 357	50
	L969130	N-Kurzkupplungsdeichsel Typ 1 mit Kupplungsaufnahme	NEM 355	2
	L969150	N-Stabfeder 15 mm für Kurzkupplungsdeichsel		10

L265995

Neukonstruktion

New Construction

Kesselwagen „SHELL“, Epoche III

Deutzer Bauart, 582 434 [P], eingestellt bei der DB, mit 630 hl Kessel, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 355, LüP 78 mm.

Mit 630 hl Kessel

Tank wagon, “SHELL”, Epoch III

Deutzer construction 582 434 [P], in service of the DB, with 630 hl tank, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 355, length over buffers 78 mm.



Die Modellabbildungen auf dieser Seite sind Fahrzeuge der Baugröße H0

Transportwagen für Blechcoils, DB, Epoche IV / V



L265760 Transportwagen für Blechcoils, DB, Epoche IV / V
6-achsig, Sahlms 711, 486 8 247-6, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 355, LÜP 102 mm.

Neukonstruktion

New Construction

Transport wagon for coiled steel, DB, Epoch IV / V
6 axles, Sahlms 711, 486 8 247-6, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 355, length over buffers 102 mm.

L265766 Transportwagen für Blechcoils, DB, Epoche IV / V
6-achsig, Sahlms 711, 486 9 031-3, mit Rungen und hoher Stirnwand, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 355, LÜP 102 mm.

Neukonstruktion

New Construction

Transport wagon for coiled steel, DB, Epoch IV / V
6-axes, Sahlms 711, 486 9 031-3, with rungs and high facing wall, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 355, length over buffers 102 mm.



L265772 Transportwagen für Blechcoils mit gelber Schiebepalenhaube, „Eisenbahn und Häfen GmbH“, Epoche V
6-achsig, 69 314 97-6, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 355, LÜP 102 mm.

Neukonstruktion

New Construction

Transport wagon for coiled steel with yellow sliding tarpaulin cover, „Eisenbahn und Häfen GmbH“, Epoch V
6-axes, 69 314 97-6, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 355, length o. b. 102 mm.



Kesselwagen, Epoche III

L265961  Neukonstruktion  New Construction
Kesselwagen „CICA“, SBB-CFF, Epoche III
Einheitsbauart, 531 056 P, vermietet an „CICA“, mit 480 hl Kessel, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 355, LÜP 78 mm.

Mit 480 hl Kessel



Tank wagon "CICA"
SBB-CFF, Epoch III
Standard type, 531 056 P, hired to "CICA", with 480 hl tank, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 355, length over buffers 78 mm.

Kesselwagen, Epoche III / V

L265992  Neukonstruktion  New Construction
Kesselwagen „OMV“, Epoche IV
Deutzer Bauart, eingestellt bei der ÖBB, mit 630 hl Kessel, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsschacht nach NEM 355, LÜP 78 mm.

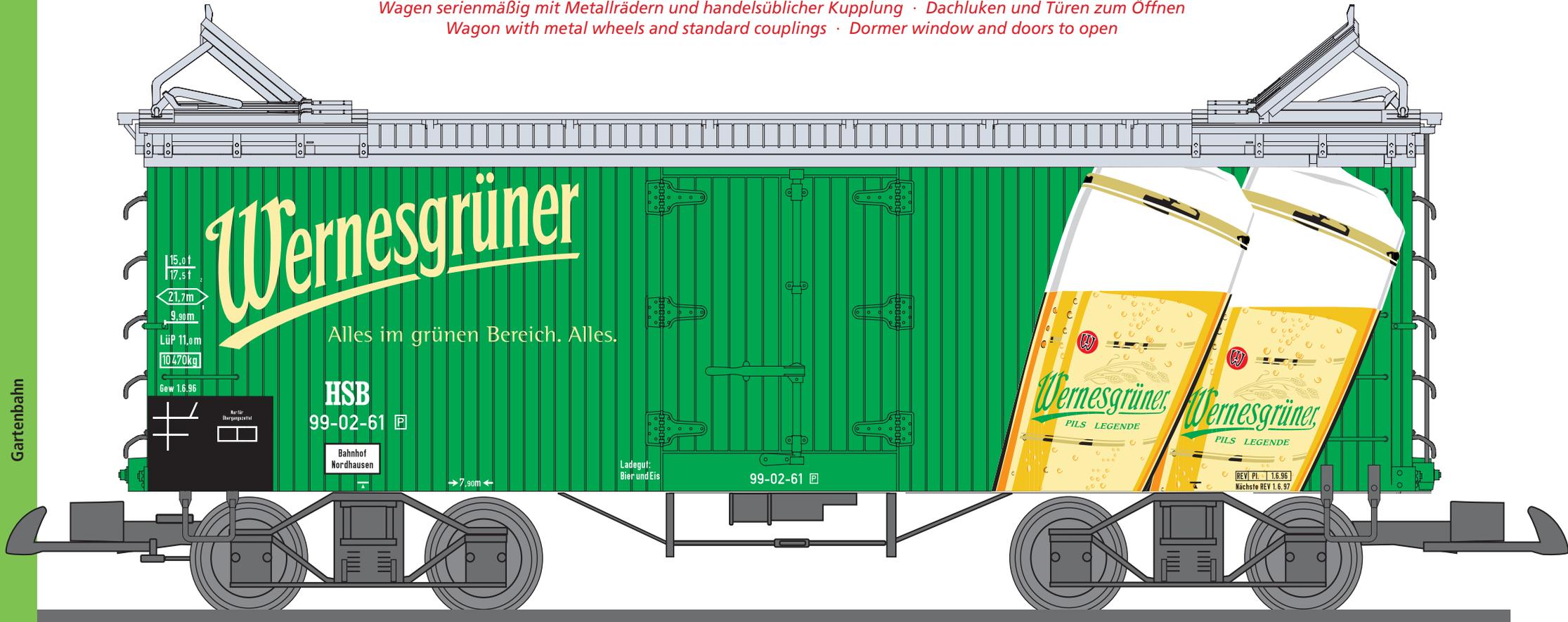
Mit 630 hl Kessel



Tank wagon "OMV",
Epoch IV
Deutzer construction, in service of the ÖBB, with 630 hl tank, close coupler kinematics, coupler pocket as per NEM 355, length over buffers 78 mm.

Bierwagen, Epoche V

Wagen serienmäßig mit Metallrädern und handelsüblicher Kupplung · Dachluken und Türen zum Öffnen
 Wagon with metal wheels and standard couplings · Dormer window and doors to open



Wagendarstellung aus CAD-Daten

L95984

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

Geschlossener Güterwagen mit Drehgestellen und Metallrädern, handelsübliche Kupplungen und Klauenkupplungen liegen bei, LÜP ca. 420 mm über Mittelpuffer.

Beer wagon “Wernesgrüner”, in service of the HSB (Harz narrow gauge railways), Epoch V

Enclosed goods wagon with bogies and metal wheels, standard coupler and spare coupler included, length over buffers approx. 420 mm over central buffer.

Gartenbahn Zubehör

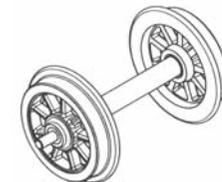
L999304

Speichenräder-Metall-Radsatz

Zum Austausch der Radsätze von anderen Fabri-
 katen. NEM 313.
 Inhalt: 4 Radsätze, Ø 31,0 mm.

Spoked wheels metal wheel set

To replace wheel sets of other products.
 NEM 313.
 Contents: 4 wheel sets, Ø 31,0 mm.



Straßenbahnen, Epoche I / II

Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, eingebaute Innenbeleuchtung, handelsübliche Kupplung montiert, Austauschkupplung liegt bei • Headlight with alternating direction of travel, installed interior lighting, standard coupler fitted, spare coupler included



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

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



L193500 Triebwagen der Nürnberg-Fürther Straßenbahn, Epoche I / II

5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, eingebaute Innenbeleuchtung, Metallräder, handelsübliche Kupplungen montiert, Klauenkupplungen liegen bei.

**Tramway "Nürnberg-Fürther Straßenbahn",
Epoch I / II**

L193501 Triebwagen der Deutschen Straßenbahn-Gesellschaft Dresden, Ep. I / II

Ansonsten technisch wie L193500

**Tramway "Deutschen Straßenbahn-Gesell. Dresden",
Epoch I / II**

L193502 Triebwagen der Westlichen Berliner Vorortbahn, Epoche I / II

Ansonsten technisch wie L193500

Tramway "Westliche Berliner Vorortbahn", Epoch I / II

Den Anfang in der Spurweite N machte das Erfolgsmodell des "FLIRT"
in zunächst drei Versionen.



L163970 · Elektrischer Regional-Triebwagen, 5-teilig, Baureihe 429, Typ FLIRT, DB, Epoche V.
Der FLIRT L163970 befindet sich bereits in der Auslieferung. Neue Fahrzeuge in der Spurweite N finden Sie auf den Seiten 30 bis 33 in diesem Neuheiten-Prospekt.

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

Intermodellbau, Dortmund 13.-17.04.2011 • Internationale Modellbahnausstellung, Göppingen 16.-18.09.2011 • modell-hobby-spiel, Leipzig 30.09.-03.10.2011

Ihr Fachhändler / Your dealer:

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



Bachmann / Spectrum (Spur H0, N, 0n30, II m (Gartenbahn), amerikanische Modelle) • Bachmann Branch-Line (Spur 00, englische Modelle) • Graham Farish (Spur N, englische Modelle) Bachmann China (Spur H0, chinesische Modelle) • Aristo-Craft Trains (Spur II m (Gartenbahn), amerikanische Modelle) • Woodland Scenics / DPM (Anlagenbau / Gebäudemodelle)

Diverse, bereits angekündigte Lok-Modelle sind in Bearbeitung und werden nach Fertigstellung ausgeliefert:
Diverse models are in the pipeline and will be delivered when completed:

L131722 / L131725 Güterzuglokomotive, Baureihe 45, DB, Epoche III • L132520 / L132525 Elektrolokomotive Baureihe E10, DB, erste Vorserienlok • L133512 / L133517 Akku-Triebwagen ETA 178 051, 3-teilig, DB, Epoche III • L133940 / L133950 Nahverkehrs-Pendelzug, SBB-CFF, 3-teilig, Epoche V • L133981 / L133986 Elektr. Regional-Triebwagen, Typ FLIRT, „eurobahn“, 4-teilig, Epoche V • L142100 Diesellokomotive, Zillertalbahnhof, Epoche V • L163981 Elektr. Regional-Triebwagen, 4-teilig, Typ FLIRT, „eurobahn“, Epoche V • L163990 Elektr. Regional-Triebwagen, 4-teilig, RABe 521, SBB-CFF, Epoche V

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

Ask your dealer for corresponding informative material

Bachmann Europe Plc · Niederlassung Deutschland · Am Umspannwerk 5 · 90518 Altdorf bei Nürnberg · bachmann@liliput.de · www.liliput.de

Änderungen, Liefermöglichkeiten und alle Rechte vorbehalten. Daten, Maßangaben und Abbildungen ohne Gewähr. Nachdruck, auch auszugsweise verboten. Printed in Germany. Copyright Bachmann Europe Plc, Niederlassung Deutschland
Alterations, supply possibilities and all rights reserved. Details, dimensions and illustrations are supplied without liability. Reproduction, either in whole or in part, is strictly prohibited.