

LILIPUT

Die Welt der Modelleisenbahn

Neuheiten Februar 2024



H0

H0e

N

www.liliput.de

Liebe Modellbahnfreunde,

nachdem es ja im letzten Jahr wieder einen Gesamtkatalog gab, halten Sie dieses Mal wie gehabt lediglich einen LILIPUT-Neuheiten-Prospekt in den Händen. Der Gesamtkatalog 2023 / 24 ist allerdings auch diesmal weiterhin gültig, die mittlerweile ab Werk ausverkauften Artikel finden Sie hier auf Seite 14.

Da wir ja seit ein paar Jahren nur noch dann Neuheiten vorstellen, wenn sie auch in absehbarer Zeit lieferbar sind, ist auch dieser Prospekt wieder ein wenig „dünner“ ausgefallen.

Außerdem sind wir immer noch mit der Abarbeitung einiger noch ausstehender Neuheiten der letzten Jahre beschäftigt – auch wenn die meisten inzwischen ausgeliefert werden konnten. Wir wollen das aber unbedingt noch abschließen, bevor wir uns wieder in neue Konstruktionen stürzen...

Wie immer in unseren Katalogen und Prospekten sind die wichtigsten Modell-Merkmale bzw. deren technische Spezifikationen übersichtlich anhand von Symbolen dargestellt, die Sie bei den Fahrzeugen finden. Eine Übersicht der Symbole sehen Sie auf Seite 15 dieses Prospektes.

Und nun wünschen wir Ihnen viel Freude beim Entdecken unserer neuen Modelle für Ihr Hobby Modellbahn,

Ihr BACHMANN- / LILIPUT-Team



Auch uns liegt unsere Umwelt am Herzen! Deshalb ist dieser Prospekt auf FSC®-Mix-Papier mit umweltfreundlichen veganen Farben gedruckt.

Inhaltsübersicht

H0

Spurweite H0

Dieseltriebzüge 4–5

H0e

Spurweite H0e

Dampflokomotiven 6–7

Diesellokomotiven 8–9

Dienstwagen / Zubehör 8

N

Spurweite N

Gedeckte Güterwagen 10

Kesselwagen 11–13

Entfallene Artikel 14

Symbol-Erklärungen 15

Service-Hinweise 16

Bahn-Epochen

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

Epoche I 1835–1920

I

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

Epoche II 1920–1948

II

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

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

III

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

Epoche IV 1968–1990

IV

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

Epoche V 1990–2007

V

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

Epoche VI 2007–heute

VI

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

Eisenbahnverwaltungen

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

Deutschland

K.P.E.V.	Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung, Epoche I
DRG	Deutsche Reichsbahn Gesellschaft 1924–1937, Epoche II
DR (DRB)	Deutsche Reichsbahn 1937–1945, Epoche II
DR (Ost)	Deutsche Reichsbahn 1945–1994, Epoche III-V
DB	Deutsche Bundesbahn 1949–1994, Epoche III/IV
DB AG	Deutsche Bahn AG ab 1994, Epoche V/VI
HEX	HarzElbeExpress/Veolia Verkehr GmbH, Epoche V/VI
HLB	Hessische Landesbahn GmbH, Epoche V/VI
HSB	Harzer Schmalspurbahnen, Epoche V/VI
NVAG	Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG, Epoche III-V
RSE	Rhein-Sieg-Eisenbahn AG (frühere Brölthaler Eisenbahn-Actien-Gesellschaft), Epoche III/IV
vectus	Vectus Verkehrsgesellschaft mbH, Epoche V/VI

Österreich

BBÖ	Bundesbahnen Österreich ab 1921
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen ab 1947
SLB	Salzburger Lokalbahn
StLB	Steiermärkische Landesbahnen
WLB	Wiener Lokalbahnen AG
ZB	Zillertalbahn

Schweiz

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

Frankreich

SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
------	---

Belgien

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

Niederlande

NS	Nederlandse Spoorwegen/ Niederländische Staatsbahn
----	---

Italien

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

Baureihe 614

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

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

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

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

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

L133167




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

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



L133177 Wie Artikel L133167, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133167:           

L133177:     



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

Foto: © Rainer Lang, nahverkehr-franken.de

L133168



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

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



L133178 Wie Artikel L133168, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133168: 


L133178: 



Foto: © H. und W. Brutzer

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

L133169



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

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



L133179 Wie Artikel L133169, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133169: 

L133179: 



Foto: © H. und W. Brutzer

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

Dampflokomotiven Typ U

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

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

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

L141474

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

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



L141475

Die U37 002 der tschechischen JMHD wurde 1898 als U 12 von Krauss & Co in Linz für die kkStB gebaut. Die gut erhaltene Lokomotive bringt seit 1994 besonders in Sommermonaten auf der Südstrecke der Schmalspurbahnen Jindřichův Hradec – Nová Bystřice (Neuhaus – Neubiestritz) und Jindřichův Hradec – Obrataň (Neuhaus – Wobratein) Nostalgiezüge ins „Böhmisch Kanada“, ein ausgedehntes Waldgebiet nahe der österreichischen Grenze bei Litschau bzw. Heidenreichstein.

Nicht nur österreichische, sondern auch deutsche Schmalspurfans zieht es immer öfter zu dieser interessanten Schmalspurbahn hin, deren recht dichter Fahrplan die Personenzüge beider Strecken für einige Kilometer auf dem Dreischienengleis der regulären ČD-Strecke fahren lässt, bevor sie an zwei Trennungsstellen wieder ausfädeln und in die einmalige Landschaft hineinfahren.

Tenderlokomotive, Typ U, Betriebs-Nr. U37 002 der tschechischen JMHD, Betriebszustand 2019, Lük 92 mm.



Foto: © Dailen Simex



L141476



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

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



Foto: © Alfred Luft



L141477



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

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

Tenderlokomotive, Typ U, Betriebs-Nr. U.43 der Murtalbahn, Betriebszustand 1977, Lük 92 mm.



Foto: © Bildarchiv LILIPUT



Gmeinder D 75 BB-SE

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

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

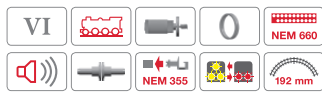
L142112



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

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

- LED-Lichtwechsel weiß/rot



L344434



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



L947010

AUF VIELFACHEN WUNSCH!

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

Nachrüstsatz Webasto-Heizungstank zur Anbringung an älteren LILIPUT-HÖe-Personenwagen.



MOUNTOPOLIS

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

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



L142111



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

• LED-Lichtwechsel weiß/rot



Foto: © Günter Denoth

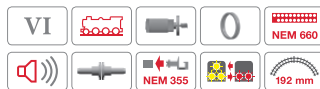


Abbildung zeigt
andere Seite der Lok



L142113



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

• LED-Lichtwechsel weiß/rot



Foto: © Günter Denoth



Abbildung zeigt
andere Seite der Lok



L265034

GEALTERT



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

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

- Mit glatten Wänden
- Ohne Bühne
- Leicht gealtert



Foto: © Dailen Simex



L265041

GEALTERT



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

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

- Mit Bretterwänden
- Ohne Bühne
- Leicht gealtert



L265061

GEALTERT



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

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

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



Foto: © Thomas Losh



4-achsige Kesselwagen

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

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

L260114



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

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

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

- Mit 480-hl-Kessel



Original-Foto



L260116



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

- Mit 480-hl-Kessel



L260115

GEALERT



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

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

- Mit 630-hl-Kessel
- Verwitterter Betriebszustand



L265965



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

- Mit 480-hl-Kessel



L265966



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

- Mit 630-hl-Kessel



L265973



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

- Mit 480-hl-Kessel



Kesselwagen

L265974

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

• Mit 480-hl-Kessel



Separat montiertes Firmenschild



L265985

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

• Mit 630-hl-Kessel



L265986

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

• Mit 630-hl-Kessel



Der LILIPUT-Katalog 2023 / 24 behält nach wie vor seine Gültigkeit. Die auf dieser Seite aufgeführten Artikel entfallen jedoch aus dem Katalog 2023 / 24 und sind ab Werk nicht mehr lieferbar.

(Stand 01. Februar 2024)

H0-Lokomotiven, Triebfahrzeuge

L131201	Tenderlokomotive, BR 84, 84 002, DR, Epoche III
L131500	Schlepptenderlokomotive, BR 42, 42 1746, DRB, Epoche II
L131525	Schlepptenderlokomotive, BR 52, 52.1198, ÖBB, Epoche III
L132051	Diesellokomotive, DE 2500, 202 003-0, 4-achsig, DB, rot-orange, Epoche IV
L132052	Diesellokomotive, DE 2500, 202 004-8, 6-achsig, DB, blau, Epoche IV
L132054	Diesellokomotive, DE 2500, 202 003-0, 4-achsig, DB, „UmAn“-Lackierung, Epoche IV
L132059	Diesellokomotive, DE 2500, 202 003-0, 4-achsig, DB, „UmAn“-Lackierung, Epoche IV (AC digital)
L133011	Motordraisine, ÖBB, gelb, Epoche V
L133152	Dieseltriebzug BR 614 / 914, minttürkis / lichtgrau, 3-teilig, DB AG, Epoche V
L133160	Mittelwagen BR 914, ozeanblau / elfenbein, DB, Epoche IV
L136130	Turmtriebwagen, 701 408 „Tutzing“, braungrün, DRG, Epoche II
L136132	Turmtriebwagen, 6200 „Augsburg“, purpurrot, DB, Epoche III
L136133	Turmtriebwagen, 730 003-4, purpurrot, DB, Epoche IV
L136136	Turmtriebwagen, 767 511 „Breslau“, blaugrau, DRG, Epoche II (AC digital)
L136138	Turmtriebwagen, 730 003-4, purpurrot, DB, Epoche IV (AC digital)

H0-Personenwagen

L334004	Personenwagen 3. Kl., Ci, 27.385, SNCB, Epoche II
L334580	D-Zug-Personenwagen, 1. Kl., A4üe-38 / 58, DB, Epoche III
L334581	D-Zug-Personenwagen, 1. / 2. Kl., AB4üe-38 / 51, DB, Epoche III
L334583	D-Zug-Personenwagen, 2. Kl., B4üe-38 / 53, DB, Epoche III (2. Betriebsnummer)
L334584	D-Zug-Personenwagen, 2. Kl., B4üe-38 / 53, DB, Epoche III (3. Betriebsnummer)
L334586	Bahnpost-Wagen, Post4e, DB, Epoche III

H0-Güterwagen-Set, Güterwagen

L230153	2-tlg. Set Coiltransportwagen, Sahimms, „ThyssenKrupp“, Epoche VI
L235244	Rungenwagen-Einheit Laaps ⁵⁶⁵ für Holztransport, VTG D, Epoche VI
L235561	Spezialwagen für Tonerde-Transport, „Hoogovens“, DB AG, Epoche V
L235600	Offener Güterwagen, Eaos ¹⁰⁶ , DB, Epoche IV
L235743	6-achs. Schwerlasttransportwagen, SSyy, ÖBB, Epoche III
L235778	6-achs. Coiltransportwagen, Sahimms-u ⁹⁰¹ , rote Plane, DB SCHENKER, Epoche VI
L235791	6-achs. Coiltransportwagen, Sahimms ³⁵⁷ , Ladegut Stahlplatten, NS, Epoche V, gealtert
L235796	6-achs. Coiltransportwagen, Sahimms-u ⁹⁰¹ , rote Plane, DB AG, Epoche V

H0-Zubehör

L937004	Moderne Trafostation
---------	----------------------

H0e-Lokomotive

L141472	Tenderlokomotive, Typ U, 298.56 „MARIAPFARR“ der Taurachbahn (Club 760), Epoche VI
---------	--

N-Personenwagen

L364551	Packwagen „Karwendel-Express“, Pw4ük-29, 105 272 Mü, DRG, Epoche II
---------	---

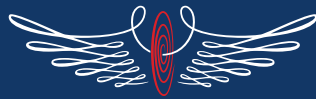
N-Güterwagen-Sets, Güterwagen

L260132	3-tlg. Set, gedeckte Güterwagen mit Bremserbühne, Gos ²⁴⁵ , DB, Epoche IV
L260133	3-tlg. Set, gedeckte Güterwagen mit Bremserbühne, Gos ¹⁴⁰⁴ , DR, Epoche IV
L260137	3-tlg. Set, gedeckte Güterwagen, Glmhs 50, glatte Wände, ohne Bühne, DB, Epoche III
L265033	Gedeckter Güterwagen, Gos ²⁴⁵ , „Manner“, DB AG, Epoche V
L265035	Bahnpostwagen, 2s-t / 11, „Deutsche Bundespost“, DB, Epoche IV, gealtert
L265037	Gedeckter Güterwagen, Glmhs 50, „Persil“, DB, Epoche III
L265222	Containertragwagen, Lss-y ⁵⁷¹ , 2 Wechselfritschen „Jeschke / Steinle“, DB, Epoche IV



Die Bedeutung der Symbole

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



LILIPUT

Die Welt der Modelleisenbahn

Wichtige Information! LILIPUT-Ersatzteil- und Reparatur-Service

Liebe Modellbahner und LILIPUT-Kunden,

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

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

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

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

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

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

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

Vielen Dank für Ihr Verständnis,

Ihr BACHMANN- / LILIPUT-Team aus Altdorf

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

Ihr Fachhändler:



5 026368 202400
L020240 · UVP 0,00 €



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

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