

LILIPUT

Die Welt der Modelleisenbahn

Neuheiten Frühjahr 2023

H0

H0e

N

Reihe 2060 der ÖBB – die universelle Diesel-Verschublokomotive

Die Reihe 2060 wurde von den Jenbacher Werken (JW) von 1954 bis 1962 in mehreren Bauweisen für die ÖBB gebaut, um die älteren und unwirtschaftlich gewordenen Dampflokomotiven im leichten Verschub-Dienst in Bahnhöfen zu ersetzen. In den ersten Jahren wurde sie allerdings auch im leichten Streckendienst eingesetzt.

Obwohl die Lok mit ihren gerade mal 200 PS eigentlich zu schwach war, wurden dennoch 100 Stück an die ÖBB und weitere 45 Loks in die ehemalige UdSSR geliefert. Ab der Betriebs-Nummer 2060.81 erhielt die Lok wesentliche Verbesserungen und wurde nun bereits ab Werk in Blutorange anstatt in Tannengrün ausgeliefert.

Bis zur 2060.73 bestand eine Besonderheit der bis zu 60 km/h schnellen Lok darin, dass im Tandembetrieb zwei Maschinen mit den Führerständen zueinander mit einer Tandemwelle gekoppelt werden konnten. Dies war jedoch relativ umständlich und wurde nur in den ersten Jahren genutzt.

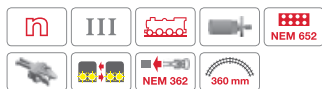
Obwohl mittlerweile die Hälfte der Loks verschrottet ist, kann man die „Arbeitstiere“ noch immer bei der ÖBB und bei der ÖGEG bei Verschub-Arbeiten oder vor Museumszügen und bei verschiedenen Eisenbahngesellschaften oder Privatbahnen im Betrieb erleben.

L132460 (Katalog-Seite 18)



Diesel-Verschublokomotive,
Reihe 2060 der ÖBB,
Betriebs-Nr. 2060.08,
Zf Jenbach, tannengrün,
Betriebszustand 1961,
LüP 76 mm.

- *Austauschachse mit einem Haftreifen für eine höhere Zugkraft liegt bei*



- **L132482**
Wie Artikel L132460, jedoch für Wechselstrombetrieb.

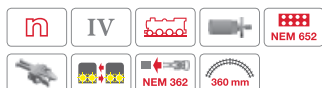


L132461 (Katalog-Seite 18)

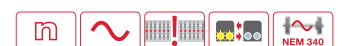


Diesel-Verschublokomotive,
Reihe 2060 der ÖBB,
Betriebs-Nr. 2060 067-2,
Zf St. Pölten, blutorange,
Betriebszustand 1982,
LüP 76 mm.

- *Austauschachse mit einem Haftreifen für eine höhere Zugkraft liegt bei*



- **L132483**
Wie Artikel L132461, jedoch für Wechselstrombetrieb.

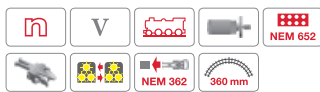


L132462 (Katalog-Seite 19)



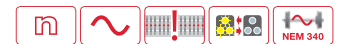
Diesel-Verschublokomotive,
Reihe 2060 der ÖBB,
Betriebs-Nr. 2060 079-7,
Zf Wels, verkehrsrötlich mit „Pflatsch“,
Betriebszustand 2000,
LüP 76 mm.

- Austauschachse mit einem Haftreifen für eine höhere Zugkraft liegt bei



L132484

Wie Artikel L132462,
jedoch für Wechselstrombetrieb.



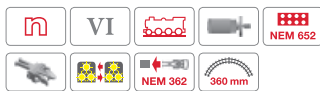
L132463 (Katalog-Seite 19)



Die Gmundner Zementwerke besitzen seit 1939 eine normalspurige Werksbahn, die das Werk mit dem Bahnhof Gmunden verbindet. Auf deren Gleisen werden derzeit jährlich etwa 375.000 Tonnen Zement nach Gmunden und von dort aus von Rail Cargo Austria weitertransportiert. 1994 wurde die Lok 2060.023 von der ÖBB übernommen und nach diversen Umbauarbeiten bis zum Jahr 2014 als Lok 7 eingesetzt. Heute erledigt alle Werks-Verschub-Aufgaben ein Rangier-Roboter.

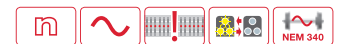
Diesel-Verschublokomotive,
Lok 7 des Gmundner Zementwerkes
(ex 2060.023 der ÖBB),
Betriebszustand ca. 2011,
LüP 76 mm.

- Austauschachse mit einem Haftreifen für eine höhere Zugkraft liegt bei



L132485

Wie Artikel L132463,
jedoch für Wechselstrombetrieb.



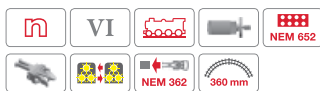
L132464 (Katalog-Seite 19)



Hinter der RPS (Rail Professionals Stütz) verbarg sich eigentlich der tschechische Kombioperateur Metrans, der in Tschechien und Deutschland als eigenständige EVU fungiert. Die Triebfahrzeuge der RPS wurden von Metrans gekauft und der RPS zur Verfügung gestellt. Mittlerweile gibt es durch neue Strukturen bei Metrans die RPS nicht mehr, dafür aber die Pro-Lok GmbH (PLOK) und die METRANS Railprofi Austria (RPA), beide mit derselben Geschäftsführung.

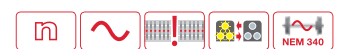
Diesel-Verschublokomotive,
Reihe 2060 der RPS,
Betriebs-Nr. 2060 082-1,
Betriebszustand 2014,
LüP 76 mm.

- Austauschachse mit einem Haftreifen für eine höhere Zugkraft liegt bei



L132486

Wie Artikel L132464,
jedoch für Wechselstrombetrieb.



Baureihe 628.0

Anfang der 70er-Jahre begann das Bundesbahn-Zentralamt München in Zusammenarbeit mit der Waggonfabrik Uerdingen damit, einen Nachfolger für die Uerdinger Schienenbusse (VT 95 – VT 98) zu konzipieren. Die neue Baureihe sollte die Schienenbusse und die Akku-Triebwagen der BR 515 ersetzen. Die Fahrzeuge sollten auch auf Hauptbahnen einsetzbar, aber in punkto Betriebskosten nicht teurer als ein Schienenbus sein.

1974 stellten die Waggonfabrik Uerdingen dann zusammen mit MaK die Prototypen der zweiteiligen Baureihe 628.0 und der einteiligen Variante BR 627 vor. Im Unterschied zu allen späteren Serien der Baureihe 628 waren bei den 628.0 und den 627 die Seitenwände unterhalb der Fenster gesickt. Einige Einheiten kamen zum Bw Braunschweig und von dort auf die nicht elektrifizierten Strecken im Harz und im Weserbergland. Die übrigen wurden im Bw Kempten (Allgäu) stationiert, wohin ihnen die Braunschweiger 628.0 im Juni 1980 folgten. Von dort aus waren sie bis Ende 2002 auf sämtlichen Strecken im Allgäu im Einsatz. 1985 wurden die Scharfenberg-Kupplungen der Fahrzeuge durch Pufferbohlen ersetzt. Ab 2003 befuhren sie nur noch die Außerfernbahn, im Januar 2005 wurde das letzte Fahrzeug (628 008/018) abgestellt. Einige wurden verschrottet, andere nach Polen verkauft.

Trotz langer Erprobung und guter Bewährung des 628.0 kam es jedoch nicht zu einer größeren Serienfertigung, da von politischer Seite der Schienenpersonennahverkehr gerade neu bewertet wurde und es unklar war, wie viele Fahrzeuge überhaupt noch gebraucht wurden. Erst einige Jahre später entschloss man sich dazu, die Baureihe 628 weiterzuführen. Es entstanden nach und nach die Baureihen 628.1 und daraus später 628.2 und 628.4, deren Erfolgsgeschichte als Retter der Nebenbahnen hinlänglich bekannt ist...

Ausstattungsmerkmale der Baureihe 628.0:

- Stromaufnahme von allen 16 Rädern, im Analogbetrieb schaltbar auf 8 Räder der führenden Einheit für Stopp-Funktion vor Signalen (in stromlosen Abschnitten)
- Eingebaute Innenbeleuchtung ein-/ausschaltbar
- Antrieb auf 4 Räder, davon 2 mit Haftreifen
- Beide Fahrzeugteile kurzgekuppelt
- Lautsprecher für Sound bereits eingebaut



Foto: © Brian Rampo

L133215 (Katalog-Seite 27)



Unser Vorbild mit der Zugzielanzeige „Lindau“ ist der zweite nach Kempten gelieferte VT 628.0, der am 24.06.1974 abgenommen wurde. Er fuhr u. a. auf der Bahnstrecke Kempten – Lindau, einem Teil der Bayerischen Allgäu-Bahn (klassische Allgäu-Bahn, aktuelle DB-Kursbuchstrecke 970). Die etwa 90 km lange Strecke führt durch eine malerische Landschaft von Kempten bis an den Bodensee.

Diesellokomotive, 2-teilig, Baureihe 628.0 der DB, ozeanblau / beige mit Scharfenberg-Kupplungen, Betriebs-Nrn. 628 001-0/628 011-9, Betriebszustand 1974, Lük 511 mm.



Foto: © BBC, Bildarchiv LILIPUT



L133222

Wie Artikel L133215, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133215:            

L133222:      

L133217 (Katalog-Seite 27)



Unser Vorbild mit der Zugzielanzeige „Augsburg“ ist einer der von Beginn an in Kempten stationierten VT 628.0, die im Mai 1985 ihre Scharfenberg-Kupplungen zugunsten herkömmlicher Zug- und Stoßvorrichtungen verloren und hierfür eine Pufferbohle angebaut bekamen. Er wurde am 08.11.1974 abgenommen und fuhr u. a. auf der knapp 40 km langen, nicht elektrifizierten zweigleisigen Bahnstrecke Augsburg – Buchloe (aktuelle DB-Kursbuchstrecke 971).

Diesellokomotive, 2-teilig, Baureihe 628.0 der DB, ozeanblau / beige mit Pufferbohlen, Betriebs-Nrn. 628 008-5/628 018-4, Betriebszustand 1989, Lüp 523 mm.



Foto: © H.+W. Brutzer



L133223

Wie Artikel L133217, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133217:            

L133223:      

Baureihe 704

Die fünf zwischen 1977 und 1978 ausgelieferten Turmtriebwagen der Baureihe 704 wurden als Nachfolger der Baureihe 701 / 702 auf Basis der Triebwagen-Baureihe 627.0 / 628.0 entwickelt. Die zweimotorigen Fahrzeuge waren 140 km/h schnell und konnten bei 5‰ mit Anhängelast noch 100 km/h erreichen. Damit waren sie rasch am Einsatzort und durch ihre hervorragende technische Ausstattung überall einsetzbar. Oft waren sie auch mit Fahrleitungsbauwagen oder zusätzlichen Gerätewagen unterwegs. Sie wechselten während ihrer über 30-jährigen Einsatzzeit – z.B. je nach Arbeitslage und zeitlicher Länge von Großbaustellen im Schienennetz – mehrfach die Bw's, in denen sie stationiert waren, so dass sie von dort aus praktisch überall in Deutschland schnell eingesetzt werden konnten.

Da die Bediensteten anfangs oftmals durch die Motorabgase beeinträchtigt wurden, bekamen die 704er 1986 neue, schadstoffärmere Motoren. Außerdem verlegte man Abgasleitungen links und rechts am Dach entlang, durch die man – je nach Wind- und Luftverhältnis – die Abgase ferngesteuert in die Wunschrichtung ableiten konnte. Weil seit dem Ausscheiden der Baureihe 627.0 und 628.0 bald keine Ersatzteilbeschaffung mehr möglich war, wurden die Turmtriebwagen bis 2012 abgestellt und in Cottbus gesammelt. Sie standen dort einige Jahre zum Verkauf, fanden aber keinen Käufer. Das noch am längsten betriebsfähige Fahrzeug war der 704 002-5, der im Januar 2012 von seinem letzten Einsatz-Bw Ludwigshafen nach Karlsruhe und dann weiter nach Cottbus überführt wurde. Leider wurden alle fünf Turmtriebwagen zerlegt und es ist keiner museal erhalten geblieben.

Ausstattungsmerkmale BR 704:

- Stromaufnahme von allen Rädern
- Innen- mit Außenbeleuchtung schaltbar
- Antrieb auf 4 Räder, davon 2 mit Haftreifen
- Licht einseitig abschaltbar
- Lautsprecher für Sound bereits eingebaut
- Arbeitsbühne schwenkbar, Geländer umklappbar



Foto: © Stephan Zimmermann



Foto: © Rolf Köstner

L133240 (Katalog-Seite 33)



Unser Vorbild ist der als zweites Exemplar hergestellte Turmtriebwagen der Baureihe 704, der am 6. Februar 1978 an das Bw Karlsruhe ausgeliefert wurde. Dort verblieb er bis zum Juni 1991, bevor er – immer noch dem Bw Karlsruhe zugehörend – bis Dezember 2002 an die Einsatzstelle Mannheim „ausgeliehen“ wurde und danach bis zu seiner Abstellung insgesamt viermal das Einsatz-Bw wechselte.

Turmtriebwagen, Baureihe 704 der DB,
Betriebs-Nr. 704 002-5, Betriebszustand 1987,
Bw Karlsruhe, Lüp 269 mm.



L133245

Wie Artikel L133240,
jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133240:             

L133245:      

L133241 (Katalog-Seite 33)



Unser Vorbild wurde am 11. April 1978 als viertes Fahrzeug der Baureihe 704 ins Bw Osnabrück geliefert, wo es bis November 1986 beheimatet war. Danach wurde der Turmtriebwagen ins Bw Würzburg umstationiert, in dem er – nach einem „Abstecher“ ins Bw Nürnberg 2 von Februar 2004 bis August 2006 – bis zu seiner Ausmusterung auch geblieben ist.

Turmtriebwagen, Baureihe 704 der DB AG,
Betriebs-Nr. 704 004-1, Betriebszustand 1996,
Bw Würzburg, Lüp 269 mm.



L133246

Wie Artikel L133241,
jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133241:             

L133246:      

L230159 (Katalog-Seite 52)



3-teiliges Set großräumige Güterwagen, Bauart Hbbks, „G+H ISOVER“, eingestellt bei der DB AG, Betriebszustand 1992, Betriebs-Nrn. 232 0 019-1 [P], 232 0 048-0 [P] und 232 0 064-7 [P], LüP je Wagen 192 mm.

Die Vorbilder unseres Sets gehören zu einer Flotte von über 100 Wagen, die die Firma Grünzweig + Hartmann mit der bekannten „ISOVER“-Werbung europaweit sogar in Ganzzügen einsetzte. Die in Speyer oder Düsseldorf-Derendorf stationierten Wagen waren fast so bekannt wie ihr Ladegut.

- Lange Ausführung der Wagen
- Lenkachsen für optimale Kurvenfahrt



L235805 (Katalog-Seite 53)

GEALTERT



Großräumiger Güterwagen, Bauart Hbbks, „OTTO Reitbodensysteme“, eingestellt bei der DB AG, Betriebszustand 1992, Betriebs-Nr. 232 0 136-6 [P], LüP 192 mm.

Das Vorbild unseres Wagens wurde von der Firma OTTO Sport International GmbH genutzt, einem der weltweit führenden Unternehmen im Reitbodenbau mit Sitz in Altdorf-Ludersheim. Der Wagen transportierte fast ausschließlich Kunststoff-Lochmatten, welche die Basis für Reitböden bilden. Beheimatet war der Wagen in Feucht.

- Lange Ausführung des Wagens
- Leicht gealtert
- Lenkachsen für optimale Kurvenfahrt



L939200 (Katalog-Seite 68)

Stromabnehmer DBS 54, rot



L939201 (Katalog-Seite 68)

Stromabnehmer DBS 54, grau



Sehr filigran gearbeiteter Stromabnehmer zur Verwendung an Fahrzeugen aller Marken. Eine Anleitung zur Montage sowie eine Bohrschablone liegen bei. Mit Isolatoren.

Dampfzug der Murtalbahn

Im Jahr 1894 wurde die 76,1 km lange Schmalspurbahn von Unzmarkt nach Mauterndorf – wegen des namensgebenden Flusses auch „Murtalbahn“ genannt – eröffnet. Sie ist heute der Steiermarkbahn (StB) bzw. den Steiermärkischen Landesbahnen zugeordnet und gehört so selbstverständlich zur Region Murau wie z.B. das Murauer Bier. Einerseits ist sie das öffentliche Verkehrsmittel vor Ort. Andererseits hat der historische Dampfzug, der eine längst vergangene Eisenbahnepoche auf den Schmalspurgleisen im Oberen Murtal erfreulich wiederbelebt, einen großen Wiedererkennungswert. Von Anfang an waren die Dampfloks der Reihe „U“ auf der Strecke unterwegs. Die ab dem Jahr 2019 neu gestalteten und umfassend renovierten blauen Wagen verkehren heute mit verschiedenen Dampfloks entlang der Mur zwischen Unzmarkt, Murau (Steiermark) und Tamsweg (Salzburg) und sorgen dort für ein großartiges Dampfzug-Erlebnis. Dabei gibt es z.B. in Tamsweg, in Stadl an der Mur und in Unzmarkt entsprechende Zwischenaufenthalte, bei denen viele Angebote für Touristen und Interessierte wahrgenommen werden können.



Foto: © Heribert Fladerer

L140910 (Katalog-Seite 75)



6-teiliges Zugset „Dampfzug der Murtalbahn“, bestehend aus der Dampflokomotive U 11, einem Salonwagen Ba 73, einem Barwagen WR 52, zwei Personenwagen Ba 70 und Ba 71 sowie einem Dienstwagen Dm 84. Betriebszustand 2022. Gesamtlänge des Zuges (LüK) ca. 745 mm.

Die Fahrzeuge in diesem Set sind nicht einzeln erhältlich.



Die Steyrtalbahn

Die Steyrtalbahn ist die älteste 760-mm-Schmalspurbahn Österreichs. Sie war eine Privatbahn und wurde 1940 verstaatlicht. Bis zu ihrer Übernahme als Museumsbahn durch die ÖGEG hat sie als einst wichtige Verbindung der Ennstalstrecke von der alten Eisenstadt Steyr zur Pyhrnbahn eine bewegte Geschichte hinter sich.

Die Lokalbahn, die seit dem Jahr 1909 einmal von Steyr bis nach Klaus geführt hat, wurde seit 1933 in mehreren Schritten immer weiter stillgelegt, bis letztlich im Jahr 1982 nur noch der Streckenabschnitt von Steyr bis nach Grünburg übrig blieb. Diese Strecke wurde durch die ÖGEG nach längeren Verhandlungen erworben und seit 1985 wird sie wieder als Museumsbahn mit Dampfzügen betrieben.

Beginnend am Lokalbahnnhof in Steyr, der etwa 20 Fußminuten vom ÖBB-Bahnhof Steyr entfernt ist, führt die Strecke zunächst durch Wiesen und unberührte Aulandschaften durch ein sehr reizvolles Tal und über eine große stählerne Bogenbrücke, bis sie nach etlichen Zwischenhalten in Grünburg endet. Für die Fahrgäste und Touristen gibt es genügend Möglichkeiten, sich unterwegs umzuschauen und Museen, gutbürgerliche Gaststätten und andere Sehenswürdigkeiten zu besuchen. Wer sein Fahrrad mitnimmt, kann den Steyrtal-Radweg (ehemalige Bahntrasse) nutzen und z.B. bis nach Klaus fahren.

L141473 (Katalog-Seite 73)

Tenderlokomotive, Typ U, Betriebs-Nr. 298.25 der Steyrtalbahn, LÜK 92 mm.



L344436 (Katalog-Seite 87)

Postwagen F/s 8460 der Steyrtalbahn, LÜK 97 mm.



L344438 (Katalog-Seite 87)

Dienstwagen Di/s 6503 der Steyrtalbahn, LÜK 97 mm.



Die 4-achsigen Personenwagen der Zillertalbahn

Die 4-achsigen Personenwagen der Zillertalbahn, die in den Jahren nach dem Krieg neue Aufbaukästen aus Stahl in Spantenbauweise bekamen, erhielten im Laufe der Jahre bis heute etliche, recht unterschiedliche Anstriche.

L340507 (Katalog-Seite 84)



2-teiliges Set, 4-achsige Personenwagen, B4ip/s 30 und B4ip/s 31 der Zillertalbahn, braun, Lük je Wagen 139 mm.



L340508 (Katalog-Seite 85)



2-teiliges Set, 4-achsige Personenwagen, B4ip/s 30 und B4ip/s 31 der Zillertalbahn, rot/creme, Lük je Wagen 139 mm.

• Diese Version der Epoche IV gab es bisher noch nicht als LILIPUT-Modell



L344557 (Katalog-Seite 85)



4-achsiger Personenwagen, B4 30 der Zillertalbahn, rot, Lük 139 mm.

• Aktuelle Epoche-VI-Version



Schmalspur-Personenwagen der Waldviertelbahn

Die Waldviertelbahn bzw. die Waldviertler Schmalspurbahnen sind ein Netz von drei zusammenhängenden Eisenbahnstrecken, die von Gmünd in Niederösterreich aus das nordwestliche Waldviertel auf den Strecken nach Litschau, Heidenreichstein und Groß Gerungs erschließen. Die rund 120 Jahre alte Bahnstrecke wird heute nur noch touristisch genutzt und von der NÖVOG bzw. einem Eisenbahnverein seit Januar 2012 mit eigenem Personal betrieben. Die Nostalgiegarnitur, gezogen von einer Dampf- oder Diesellok, beinhaltet ein Jausenwagerl und bietet eine besondere nostalgische Atmosphäre.

Auf dieser Doppelseite finden Sie die Wagenreihe der Waldviertelbahn in der aktuellen Epoche-VI-Ausführung. Die LILIPUT-Modelle sind genau wie beim Vorbild auf einer Seite lediglich mit der Wagennummer versehen, während auf der anderen Wagenseite die kompletten bahntechnischen Anschriften vorhanden sind. Dies ist also absolut vorbildgerecht und kein Druckfehler!

L344386 (Katalog-Seite 90)



Personenwagen Bi/s der Waldviertelbahn,
Betriebs-Nr. 916 „KINDERSPIELWAGGON“,
LüK 97 mm.



L344387 (Katalog-Seite 91)



Personenwagen Bi/s der Waldviertelbahn,
Betriebs-Nr. 917, LüK 97 mm.

• *Speichenräder*



L344433 (Katalog-Seite 91)



Dienstwagen Di/s der Waldviertelbahn,
Betriebs-Nr. 6505, LüK 97 mm.



Drehgestell-Flachwagen für Schwertransporte, Bauart SSkra Köln / SSy(s) Köln / SSy 45 / Rlmpmp⁷⁰⁰ / Rlmpmp⁶⁵¹

In den Jahren 1941 bis 1945 wurden insgesamt 1930 4-achsige Drehgestell-Flachwagen gebaut, die hauptsächlich für den Transport von Panzern konzipiert waren.

Die erste Serie (SSkra Köln) von 100 Stück im Jahr 1941 besaß fischbauchartig geformte Rahmen mit Ausschnitten über den Drehgestellen, fixierbare Ladeschwellen und eine Tragfähigkeit von 48,5 Tonnen. Um die Tragfähigkeit heraufzusetzen, wurden diese Wagen 1944 mit eingeschweißten Verstärkungsblechen über den Drehgestell-Aussparungen ausgestattet. Die zweite Serie von 120 Wagen (SSy Köln) besaß nun generell keine Ausschnitte über den Drehgestellen mehr, diese Wagen hatten bereits von Beginn an eine Tragfähigkeit von 52 Tonnen.



Foto: © Werksfoto Westwaggon, Slg. Stefan Carstens

Ab 1943 wurden dann die restlichen 1660 Wagen von vier verschiedenen Herstellern gebaut, die nun ihre endgültige Form mit trapezförmigen Langträgern hatten und sich nur geringfügig in ihrer Anordnung der Bremsumstell-Vorrichtungen unterschieden.

Nach Kriegsende verblieben insgesamt über 500 Wagen in Westdeutschland. Sie wurden als SSy 45 eingereiht, die eher hinderlichen Ladeschwellen wurden entfernt und man gab einen Teil der Fahrzeuge für eine Zeit lang an das USTC (United States Transportation Corps) ab, bis von 1952 bis 1954 leicht modifizierte SSy 45 von Krupp gebaut wurden. Davon gingen 363 Stück ans USTC, 100 Stück an die F.F.A. (Forces Francaises en Allemagne) und 25 Stück an das Niederländische Heer.

Nach der Umzeichnung der DB-eigenen Wagen auf UIC-Nummern erhielten sie die Bezeichnung Rlmpmp⁷⁰⁰ und wurden ab diesem Zeitpunkt nur noch ohne Rungen eingesetzt. In den Jahren 1988/89 erhielten insgesamt 653 Flachwagen neue Drehgestelle und Bremsanlagen und wurden zu Rlmpmp⁶⁵¹ umgezeichnet. Die letzten Fahrzeuge wurden von der DB AG etwa 1991 ausgemustert.

Zur DR kamen nach Kriegsende etwa 200 SSys Köln, die dort als 65-40-01 bis 65-43-99 und ab 1977 als Rlmpmp [3890] bezeichnet waren. Sie wurden für alle möglichen Transporte eingesetzt. Auch nach Österreich kamen einige der Wagen, wo sie u. a. beim Holztransport lange unentbehrlich waren.

L260165 (Katalog-Seite 122)



3-teiliges Set Drehgestell-Flachwagen für Schwertransporte, Bauart SSys Köln der DRB, Betriebszustand 1943, Betriebs-Nrn. 13 462, 13 480 und 13 492, LüP je Wagen 67,5 mm.

- *Fischbauch-Rahmen, Ursprungsversion*
- *Bretterboden mit Ladeschwellen*
- *Einheits-Drehgestelle Deutz*
- *4-säuliges Geländer, Rungen und Überfahrbleche beiliegend*



L260171 (Katalog-Seite 122)



3-teiliges Set Drehgestell-Flachwagen für Schwertransporte, Bauart SSy Köln der DRB, Betriebszustand 1945, Betriebs-Nrn. 40 512, 40 516 und 40 519, LüP je Wagen 67,5 mm.

- *Fischbauch-Rahmen mit Verstärkungsblechen*
- *Einheits-Drehgestelle Deutz*
- *4-säuliges Geländer, Rungen und Überfahrbleche beiliegend*



Drehgestell-Flachwagen für Panzertransporte, Bauart Rlmp der Bundeswehr

Ab dem Jahr 1971 wurden speziell für die Bundeswehr insgesamt 200 spezielle Drehgestell-Flachwagen gebaut, die genaue Bezeichnung ist „Spezialflachwagen, vierachsrig, für den Transport von Kettenfahrzeugen“. Diese Wagen besitzen feste Überfahrbleche und haben eine Tragfähigkeit von 59 Tonnen. Ursprünglich liefen sie auf Drehgestellen der Bauart 664, wurden aber später gegen Y25-Drehgestelle getauscht. Alle Wagen sind noch heute im Einsatz.



Foto: © Thomas Losh

L260177 (Katalog-Seite 123)



3-teiliges Set Drehgestell-Flachwagen für Panzertransporte, Bauart Rlmp der Bundeswehr, eingestellt bei der DB AG, Betriebszustand 1997, Betriebs-Nrn. 399 4 221-8, 399 4 226-7 und 399 4 234-1, Lüp je Wagen 67,5 mm.

• *Y25-Drehgestelle*



Schwerlastwagen, SSy 65-50 / SSam (65.4) / Rlmp [3890]

Im Jahr 1952 wurden vom VEB LOWA Görlitz insgesamt 303 Wagen vom Typ SSy 65-50 gebaut, um damit dem Mangel an Schwerlastwagen entgegenzuhalten. Zu Beginn waren die Wagen mit klappbaren Rungen ausgestattet, die jedoch letztendlich nicht benötigt und daher später wieder ausgebaut wurden. Auch viele der Geländer wurden abgebaut. Die Fahrzeuge liefen auf Niesky-Drehgestellen und waren bei der DR bis 1990 fast vollständig im Einsatz. Allerdings wurden danach sämtliche Wagen von der DB AG innerhalb von drei Jahren ausgemustert.



Foto: © Stefan Carstens

L260179 (Katalog-Seite 123)



3-teiliges Set Schwerlastwagen, Bauart SSy 65-50 der DR, Betriebszustand 1962, Betriebs-Nrn. 65-50-09, 65-51-58 und 65-50-62, Lüp je Wagen 67,5 mm.

• *Niesky-Drehgestelle*
• *4-säuliges Geländer und bedruckte Rungen beiliegend*



L260159 (Katalog-Seite 129)

3-teiliges Set großräumige Güterwagen, Bauart Hbbks, „G+H ISOVER“, eingestellt bei der DB AG, Betriebszustand 1992, Betriebs-Nrn. 232 0 019-1 [P], 232 0 048-0 [P] und 232 0 064-7 [P], Lüp je Wagen 104,5 mm.

Die Vorbilder unseres Sets gehören zu einer Flotte von über 100 Wagen, die die Firma Grünzweig + Hartmann mit der bekannten „ISOVER“-Werbung europaweit sogar in Ganzzügen einsetzte. Die in Speyer oder Düsseldorf-Derendorf stationierten Wagen waren fast so bekannt wie ihr Ladegut.



- Lange Ausführung der Wagen

**L265805** (Katalog-Seite 131)

Großräumiger Güterwagen, Bauart Hbbks, „OTTO Reitbodensysteme“, eingestellt bei der DB AG, Betriebszustand 1992, Betriebs-Nr. 232 0 136-6 [P], Lüp 104,5 mm.

Das Vorbild unseres Wagens wurde von der Firma OTTO Sport International GmbH genutzt, einem der weltweit führenden Unternehmen im Reitbodenbau mit Sitz in Altdorf-Ludersheim. Der Wagen transportierte fast ausschließlich Kunststoff-Lochmatten, welche die Basis für Reitböden bilden. Beheimatet war der Wagen in Feucht.



- Lange Ausführung des Wagens
- Leicht gealtert

GEALERT**L260112** (Katalog-Seite 147)

Wagen-Set „Tchibo-Zug“: Seit jeher werden außer Kaffee auch andere Tchibo-Erzeugnisse nicht nur mit dem LKW, sondern auch mit der Bahn gefahren. Im Jahr 2005 wurde in Neumarkt/Opf. sogar ein großes Tchibo-Distributionslager in Betrieb genommen und die Firma Max Bögl fährt seit vielen Jahren einen langen Tchibo-Zug in zwei Teilen vom Neumarkter Bahnhof zum Umladen der Container ins Bögl-Werksgelände, von wo aus sie dann mit LKWs zum Tchibo-Lager gefahren werden. Dieser Zug besteht heute nur noch aus modernen Containertragwagen, die ausschließlich mit 40-Fuß-Standard- oder High-Cube-Containern beladen sind. Allerdings tragen einige Container noch immer das große, seitliche Tchibo-Logo. Unser etwas älterer Tchibo-Zug ist im Jahr 1992 angesiedelt.



3-teiliges Wagen-Set „Tchibo-Zug“, bestehend aus zwei Containertragwagen, Bauart Lgjs⁵⁷¹, beladen mit je zwei „Tchibo“-Wechselpritschen und einem gedeckten Güterwagen, Bauart Gos-uv²⁵³ mit „Tchibo“-Beschriftung. Unterschiedliche Ausführungs-Details. Betriebs-Nrn. 440 6 852-0, 440 6 905-6 und 141 4 410-7 [P], Lüp je Wagen 107 bzw. 78 mm.



Besondere und umgebaute gedeckte Güterwagen

Oft kam und kommt es vor, dass vorhandene Güterwagen in Teilen umgebaut oder z.B. auch mit anderen Dächern ausgestattet werden. Auf dieser Seite finden Sie Modelle solcher Wagen.

L260153 (Katalog-Seite 139)

GEALERT



Wagen-Set „NVAG“:

Die NVAG (Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG) trug ihren Namen seit 1965 und übernahm im Jahr 1995 die Güterabfertigung der Deutschen Bahn AG in Niebüll. An ihrer Entstehung waren das Land Schleswig-Holstein, der Kreis Nordfriesland und die Stadt Wyk auf Föhr beteiligt. Die NVAG besaß u.a. sieben eigene, z.T. von der CFL gemietete gedeckte Güterwagen und engagierte sich außerdem im Busverkehr und Schienen- und Straßengüterverkehr. Im Jahr 2003 musste die Firma Konkurs anmelden, der Bahnbetrieb wurde von der NEG übernommen.

3-teiliges Set „NVAG“, bestehend aus drei gedeckten Güterwagen G20, G24 und G25 der NVAG mit unterschiedlichen Ausführungs-Details, Betriebszustand ca. 2001. Lüp je Wagen 78 bzw. 81 mm.

- Mit glatten Wänden, glattem Dach und Sprengwerk
- Unterschiedliche Wagenkästen mit Verzurrhaken oder -ösen
- Ein Wagen mit Bremserbühne, zwei Wagen ohne Bühne
- Leicht gealtert



L265040 (Katalog-Seite 139)

GEALERT



Die bekannte Kulmbacher Mönchshof-Brauerei hatte in ihrer Glanzzeit etliche eigene Kühlwagen sowie zu Kühlwagen umgebaute Güterwagen in ihrem Besitz. Doch so bunt die Wagenmischung von z.B. ursprünglichen lbs, lbpls, Ichrs, Glmhs oder Hbis auch war – zwei Dinge hatten sie alle gemeinsam: Die typische blaue Farbe und den markanten, großen weißen Schriftzug auf den Seiten.

Gedeckter Güterwagen, Kühlwagen-Umbau, „Kulmbacher Mönchshof-Bräu“, eingestellt bei der DB, Betriebszustand ca. 1977, Betriebs-Nr. 083 4 971-0 P, Lüp 81 mm.



- Mit Bretterwänden, glattem Dach und Sprengwerk
- Mit Bremserbühne
- Leicht gealtert



L265050 (Katalog-Seite 139)

Sondermodell in limitierter Auflage!

GEALERT



Der markante rote Güterwagen mit der Nudel-Werbung des Münsinger Herstellers „Tress“ steht seit 2010 als bekannter Bahnhofswagen im Bahnhof Münsingen, der einstmals große Bedeutung im Güterverkehr hatte. Es ist der 1954 gebaute und mit Verzurrhaken ausgestattete ehemalige Nachkriegswagen Glmhs 50-79 107. Diesen hat die SAB (Schwäbische Alb-Bahn) 2010 mit drei weiteren Wagen dieser Bauart von der DB AG übernommen. Auf der SAB werden seit der Wiedereinführung des Schienengüterverkehrs im Jahr 2010 auf der Strecke Münsingen – Schelkingen jährlich rund 10.000 Tonnen Fracht befördert.


























Gedeckter Güterwagen, Bauart Gbs 245, „Tress“, Bahnhofswagen Münsingen, Betriebszustand ca. 2012, Betriebs-Nr. 201 905, Lüp 78 mm.



- Mit glatten Wänden
- Ohne Bühne
- Leicht gealtert



Die Bedeutung der Symbole

 HO	Spurweite HO 1 : 87		Gleichstrom-Fahrzeug mit eingebautem ESU Digital-Decoder
 HOe	Spurweite HOe 1 : 87		Empfohlener Mindestradius 204 mm (HO)
 N	Spurweite N 1 : 160		Empfohlener Mindestradius 360 mm (HO)
 G	Gartenbahn		Empfohlener Mindestradius 420 mm (HO)
 VI	Epoche (Beispiel Epoche VI)		Empfohlener Mindestradius 192 mm (N)
 n	Neukonstruktion		Empfohlener Mindestradius 225 mm (N)
 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 Schwungmasse		Zweilicht-LED-Spitzensignal weiß / rot mit der Fahrtrichtung wechselnd
	Hafreifen		Dreilicht-LED-Spitzensignal weiß / rot mit der Fahrtrichtung wechselnd
	Vorbereitet für den Einbau eines Rauchgenerators		Ein- / ausschaltbare Zweilicht-LED-Spitzenbeleuchtung
 NEM 651	Digitale Schnittstelle (6-polig, nach NEM 651)		Ein- / ausschaltbare Dreilicht-LED-Spitzenbeleuchtung
 NEM 652	Digitale Schnittstelle (8-polig, nach NEM 652)		Zweilicht-LED-Spitzensignal (Dauerlicht)
 NEM 660	Digitale Schnittstelle (21-polig, nach NEM 660)		Dreilicht-LED-Spitzensignal (Dauerlicht)
 Next18 NEM 662	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	 NEM 340	Austausch-Radsätze für Wechselstrom-Betrieb optional bei LILIPUT erhältlich
	Kurzkupplungskinematik		Fahrzeug für Wechselstrombetrieb
	LILIPUT-Kurzkupplung		Wechselstrom-Fahrzeug mit eingebautem ESU Digital-Decoder
 NEM 362	Kupplungsaufnahme nach NEM 362	 NEM 340	Fahrzeug mit Wechselstrom-Radsatz nach NEM 340 ausgestattet
 NEM 355	Kupplungsaufnahme nach NEM 355		Volle Funktionalität für Märklin M-Gleis nicht garantiert